



Veglovutvalet

veglovutvalget@sd.dep.no

Saksbehandlar, innvalstelefon

Arnt Erik Nordheim, 5764 3191

Høyringsvar - invitasjon til å komme med innspel til Veglovutvalet

Vi viser til brev 17.10.2025, der vi er inviterte til å kome med innspel til Veglovutvalet. Som klageinstans for kommunale vedtak etter plan- og bygningslova, ønskjer Statsforvaltaren særleg å gje innspel om grensesnittet og forholdet mellom veglova og plan- og bygningslova, der vi ser fleire utfordringar. Her følgjer kommentarane frå Statsforvaltaren i Vestland.

1. Forholdet mellom bygningsstyresmaktene og vegstyresmaktene. Søknadsprosessen

Plan- og bygningslova er bygd opp med eit omfattande og detaljert regelverk for prosessen kring søknad og løyve til byggetiltak, jf. plan- og bygningslova kapittel 21, jf. kapittel 20. Etter ønske frå søkeren kan søknaden delast opp i søknad om ramme- og igangsettingsløyve, jf. § 21-4 fjerde ledd. Forholdet mellom dei to fasane er at ytre forhold og rammeføresetnader blir avklara i søknad om rammeløyve¹, medan teknisk prosjektering og tildeling av ansvarsrettar for utføring og kontroll mv. kan utsettast til søknad om igangsetting, jf. plan- og bygningslova § 21-4 fjerde ledd.

Dersom eit tiltak krev løyve frå andre styresmakter enn plan- og bygningsstyresmaktene, kan slikt løyve i utgangspunktet utsettast til fasen for søknad om igangsettingsløyve. Dette følgjer av ordlyden i plan- og bygningslova § 21-4 fjerde ledd, jf. § 21-5 første ledd andre setning. Bygningsstyremaktene pliktar å samordne søknadsprosessen med vegstyresmaktene, jf. SAK10 § 6-2 bokstav d. Av § 6-2 andre ledd følgjer det vidare at søkeren også «*selv kan forelegge saken for berørte myndigheter*».²

Vi ser fleire døme på utfordringar ved denne koordineringa. Det er for det første døme på at vegstyresmaktene ikkje ønskjer å ta stilling til ein søknad etter veglova, fordi tiltaket også vil vere avhengig av dispensasjon frå kommunale planar i medhald av plan- og bygningslova kapittel 19. Slik systemet er i dag pliktar ikkje sektorstyresmaktene å ta stilling til *dispensasjonsspørsmålet*, før ein slik søknad blir motteken på høyring etter reglane i plan- og bygningslova kapittel 19, jf. § 19-1. Vegstyresmaktene kan derimot ikkje nekte å ta stilling ein søknad etter veglova § 40 flg., dersom søknaden ikkje samstundes inneheld søknad om dispensasjon etter plan- og bygningslova.

¹ Jf. forskrift om byggesak (SAK10) § 6-4, jf. § 5-4 fjerde ledd.

² Sjå også TUDEP-2011-1082-2.



Vegstyresmaktene kan heller ikkje tilvise parten til å søke om dispensasjon etter plan- og bygningslova først, ettersom ein slik søknad ikkje er eit krav for å kunne søke om avkøyrsløyve etter veglova.³ Ei av årsakene til at rekkjefølgja dermed kan bli ulik, er det grunnleggande utgangspunktet om at det er opp til tiltakshavaren sjølv å avgjere kva lovverk vedkommande ønskjer å søke etter, og i kva rekkjefølgje, enten særskilt løyve etter veglova eller søknad om dispensasjon etter plan- og bygningslova.

Ei problemstilling som derfor bør sjåast nærare på, er om framgangsmåten for søknadsprosessen kan verte tydlegare enn i dag. Ei mogleg løysing kan vere å heilt fjerne samordningsplikta som bygningsstyresmaktene har med vegstyresmaktene i byggesaker, jf. SAK10 § 6-2 bokstav d. Bygningsstyresmaktene har framleis plikt til å sjå til at føresegnene i veglova om byggegrense og friskt er oppfylte og for å sjå til at omsøkt avkøyrsløyve er godkjent av rett vegstyresmakt.⁴ Der desse krava ikkje er ivaretekne, vil det enten vere krav om særskilt løyve frå vegstyresmaktene *eller* søknad om dispensasjon med påfølgjande høyring til vegstyresmaktene, jf. plan- og bygningslova § 19-1.⁵ I motsett fall vil søknad om byggeløyve måtte avslåast av bygningsstyresmaktene.⁶

Dette avgrensar behovet for samordning mellom plan- og bygningsstyresmaktene og vegstyresmaktene til dei tilfella der tiltaket er i strid med gjeldande plan etter plan- og bygningslova. Eit slikt skarpt skilje mellom byggesaker og dispensasjonssaker vil ivareta det reelle behovet for samordning i dei tilfella tiltaket ikkje er planavklart.⁷ Ein vil også lettare kunne unngå samanblanding av bygningsstyresmaktene og vegstyresmaktene sine rollar i alminnelege byggesaker.

Statsforvaltaren held det for sikker rett at framgangsmåten i plan- og bygningslova § 21-5 første ledd andre setning, altså søknad om rammeløyve med vilkår om utsett godkjenning etter særlov, ikkje kan nyttast for infrastruktur etter plan- og bygningslova kapittel 27. Bakgrunnen for dette er at det er eit krav i plan- og bygningslova at avkøyrsløyve og avløp mv. er godkjent av vedkommande styresmakt seinast på tidspunktet for rammeløynet.⁸ I ei nyare fråsegn har Kommunal- og distriktsdepartementet, i samråd med Statens vegvesen, lagt til grunn at vilkåret «*godkjent av vedkommende vegmyndighet*» i pbl. § 27-4, også kan vere oppfylt gjennom vegstyresmaktene si fråsegn til ein søknad om dispensasjon, jf. plan- og bygningslova § 19-1.

Vedlegg 1: Brev frå Kommunal- og distriktsdepartementet til Bergen kommune, KDD-ref. 2024/4726-4, 06.05.2025.

Vi ser likevel fleire døme på at bygningsstyresmaktene innvilgar rammeløyve på vilkår om utsett godkjenning av t.d. avkøyrsløyve eller fråvik frå byggegrenser etter veglova.

Vedlegg 2: Eksempelsaker, Statsforvaltaren i Vestland (samanstilling m/bokmerke)

Vi ser også døme på at vegstyresmaktene sjølve ønskjer slike framgangsmåtar. Slik vi oppfattar det, er vegstyresmaktene sitt formål med ei slik utsett godkjenning av infrastrukturen, å sikre at det blir stilt nødvendige krav i samband igangsetting, bruksløyve og ferdigattest for tiltaket. Statsforvaltaren

³ Sjå [TUDEP-2018-3496-2](#).

⁴ Jf. pbl. § 29-4 første ledd andre setning, og § 27-4.

⁵ Framgangsmåten vil vere avhengig av reguleringstatus og tolking av plangrunnlaget, jf. pbl. § 27-4, jf. veglova § 40..

⁶ Jf. m.a. rundskriv [H-8/15 pkt. 8.1](#).

⁷ Smln. veglova § 40 første og andre ledd (avkøyrsløyve), og § 29 første ledd (byggegrenser)

⁸ Ot.prp. nr. 45 (2007-2008) s. 337-338, jf. tilvs. [TUDEP-2022-6571-2](#) og [TUDEP-2023-4412-2](#).



meiner slike døme er illustrerende for vegstyresmaktene sitt ønske og behov for kontroll med tiltaket i dei ulike fasane av utbygginga, og at systemet for t.d. innvilging av rammeløyve, igangsetting, bruksløyve og ferdigattest, ikkje er like utbygd etter veglova som etter plan- og bygningslova. Tidlegare såg vi også døme på at vegstyresmaktene ikkje ønskte å gje særskilte løyve etter veglova, men i staden utforma førehandstilsegner med vilkår, som ein deretter oppmoda bygningsstyresmaktene om å ta inn som vilkår i løyve etter plan- og bygningslova.

Statsforvaltaren har gitt vegstyresmaktene tilbakemelding om at regionale samhandlingsordningar som inneber utsett godkjenning av infrastruktur etter pbl. kapittel 27, etter vårt syn ikkje har nokon klar heimel i plan- og bygningslova.

Vedlegg 3: Brev frå Statsforvaltaren i Vestland til Vestland fylkeskommune m/vedlegg, SFVL-ref. 2024/12261, 21.08.2024

Som breva i vedlegg 2 og 3 viser, ser vi ulike syn på framgangsmåten for handsaming av søknad om avkøyrsløyve, kven av bygnings- og vegstyresmaktene som har avgjerdsrett i spørsmålet, og korleis dette skal avgjerast i t.d. regulerte og uregulerte strøk.⁹

I regulerte strøk må det ofte gjerast ei konkret plantolking for å avgjere om reguleringsplanen «*omfattar avkøyrsløve*», jf. veglova § 40 andre ledd. Tolkingresultatet vert deretter styrande for om det er krav om særskilt løyve etter veglova. Tolkinga kan ofte vere komplisert og lite føreseieleg for private partar, særleg ved eldre reguleringsplanar. Vi viser særleg til brev datert 11.07.2014 frå Kommunal- og distriktsdepartementet til Askøy kommune, som vi meiner er både dekkande og illustrerende for ulike typetilfelle.¹⁰ Vi legg også ved to eksempelsaker frå den same kommunen:

Vedlegg 4: Eksempelsak, tolking av reguleringsplan – vilkåret «*omfattar avkøyrsløve*», SFVL-ref. 2023/15260, 19.12.2023

Vedlegg 5: Eksempelsak, tolking av reguleringsplan – vilkåret «*omfattar avkøyrsløve*», SFVL-ref. 2025/2789, 21.11.2024

Vi har med dette forsøkt å peike på relevante problemstillingar som vi ser i samhandlinga mellom vegstyresmaktene og bygningsstyresmaktene. Problemstillingane skuldast i hovudsak to forhold; for det første at godkjenning av infrastruktur etter plan- og bygningslova kap. 27 står i ei klar særstilling samanlikna med annan sektorlovgeving som bygningsstyresmaktene pliktar å samordne søknadshandsaminga med. Den andre hovudproblemstillinga er at veglova saknar eit tilsvarende utbygd system for dei ulike fasane i utbygginga som i byggesaker etter plan- og bygningslova.

Begge desse problemstillingane vil kunne løysast ved innføring av eit klarare skilje mellom dei to lovverka, og fjerning av den generelle samordningsregelen i plan- og bygningslova § 21-5 for vegstyresmaktene sin del, jf. SAK10 § 6-2 bokstav d.

Behovet for samordning og rekkjefølgje i sakshandsaminga vil framleis vere ivareteke gjennom dei særskilte lovkrava i plan- og bygningslova § 27-4 og § 29-4, i tillegg til samordning ved høyring i dei tilfella tiltaket utløyer krav om dispensasjon eller tolking av gjeldande plan, jf. plan- og bygningslova kapittel 19.

⁹ Jf. veglova § 40 første og andre ledd, smln. [SOM-2020-4411](#) pkt. 1.2 flg.

¹⁰ KDD-ref. [2014/4283-3](#) (vedlegg 3 dok. 2 til dette brevet).



2. Forholdet mellom planstyresmaktene og vegstyresmaktene. Reguleringsføresegner

Krav til kommunal vegstandard («vegnorm») var tidlegare gjerne fastsett ved vedtekter e.l., jf. plan- og bygningslova av 1985 § 67 nr. 3, og omtalen i rundskriv H-1/06 pkt. 6.¹¹ I plan- og bygningslova av 2008 gjekk ein bort frå dette systemet, slik at kommunale VA-normer i dag må fastsettast i plan, jf. plan- og bygningslova § 11-9 nr. 3, og omtalen av denne føreseigna i lovforarbeida.¹² Manglande forankring av kommunal vegnorm i plan vil kunne få konsekvensar for omfanget av lovbestemt opparbeidingsplikt i regulerte strøk.¹³

Problemstillinga ovanfor vil først og fremst kunne vere aktuell ved gjennomføring av eldre reguleringsplanar, medrekna gjennomføring av tiltak med utsett opparbeidingsplikt, og andre planar utan detaljerte tekniske planføresegner om vegutforminga. For slike tiltak vil omfanget av lovbestemt opparbeidingsplikt vere avgrensa til det som er fastsett i vedkommande plan.¹⁴ Statsforvaltaren meiner likevel at det eksisterande systemet med forankring av krav til tekniske løysingar for infrastruktur i plan, er føreseieleg og godt. Eventuelle utfordringar ved utforming av føresegner i kommune- og reguleringsplanar bør heller løysast gjennom rettleiing og planrevisjon.

Vi ser derimot andre døme på planføresegner med uklart eller manglande heimelsgrunnlag. Dette gjeld både planføresegner om sakshandsaming, lokale høyringsreglar, dokumentasjonskrav og føresegner om andre myndigheiter (vegstyresmaktene) sine oppgåver knytt til tiltaket.¹⁵ Døme på ordlyd i slike planføresegner kan vere:

«... I forbindelse med søknad om tiltak for nye samferdselsanlegg skal det utarbeides en detaljplan for utforming samt detaljerte tekniske planer som skal godkjennes av vegmyndighet.

...»

«... Offentlig veg opparbeides iht. kravene i håndbok [x] og [y], alternativt etter de krav som vegmyndigheten stiller til standard og opparbeiding. Plan for alle offentlige veger samt drift og vedlikehold skal godkjennes av kommunen.

...»

«... Førre arbeidet med krysset/avkjørselen til FV_{xyz} starter opp, skal det utarbeides tekniske tegninger som skal godkjennes av [NN] Fylkeskommune. Det må også skrives en gjennomføringsavtale mellom tiltakshaver og fylkeskommunen. Krysset/avkjørselen til FV_{xyz} må være ferdigstilt og godkjent av [NN] Fylkeskommune før det kan gis igangsettingstillatelse til tiltak innenfor planområdet.

...»

Systemet etter plan- og bygningslova er bygd opp slik at ein tiltakshavar har rettskrav på løyve dersom ein søknad er fullstending, og det omsøkte tiltaket ikkje er i strid med føresegner gjevne i eller i medhald av plan- og bygningslova, jf. pbl. § 21-4 første setning.

Krav til innhald i søknad er fastsett i forskrift, jf. plan- og bygningslova § 21-2 og SAK10 § 5-4 mfl. Som ein del av søknadsgrunnlaget skal tiltakshavaren gjere greie for forholdet til plangrunnlaget,

¹¹ H-2006-1 ([Rundskriv H-01/06 – regjeringen.no](https://www.regjeringen.no))

¹² Jf. Ot.prp. nr. 32 (2007-2008) s. 221 og 224; og Ot.prp. nr. 45 (2007-2008) s. 193 og 306.

¹³ Jf. pbl. § 18-1 første ledd bokstav a, jf. andre ledd i same føresegn, jf. § 11-9 nr. 3.

¹⁴ Jf. overgangsregelen i pbl. § 34-2 (bortfall av kommunale forskrifter og vedtekter).

¹⁵ Smln. [TUDEP-2021-1883-4](https://www.tudep.no) (nr. 4), jf. tilsv. brev 23.04.2022 frå KDD til Bergen kommune ([KDD-ref. 22/828-2](https://www.kdd.no))



medrekna planføresegner og eventuelt behov for dispensasjon frå slike føresegner, jf. SAK10 § 5-4 tredje ledd bokstav e og bokstav k. Gjeldande reguleringsplan skal leggjast til grunn ved søknadshandsaminga, jf. § 12-4 tredje ledd, jf. § 21-7 femte ledd.

Plan- og bygningslova § 12-7 nr. 1 til nr. 14 er derimot uttømmende for kva dei lokale planstyresmaktene kan gje reguleringsføresegner om.¹⁶ Resultatet av lokale planføresegner med uklart eller manglande heimelsgrunnlag, kan derfor i ytste konsekvens verte at føresegnene utan vidare fell bort, utan rettsverknad for den kommunale byggesakshandsaminga, etter reglane for nullitetar.

Dei tre døma som vi har vist til ovanfor, kan også indikere at vegstyresmaktene sjølve bidreg til utforminga av slike føresegner. Ein mogleg årsak kan vere at føresegnene i veglova ikkje er tilsvarande detaljert bygde opp som etter plan- og bygningslova, jf. utfordringa skildra i punkt 1 dette innspelet, og at dette vert forsøkt avbøtt i planar etter plan- og bygningslova, med dertil uklart heimelsgrunnlag.

3. Statsforvaltaren som klageinstans etter veglova. Avkøyrlesaker for riksvegar

Statsforvaltaren er i dag klageinstans i avkøyrlesaker for riksvegar, jf. veglova §§ 40 til 43, jf. § 11 tredje ledd. Myndigheita vart overført frå fylkeskommunen til fylkesmannen ved lovendring 01.05.2000, for å samordne myndigheita med fylkesmannen si rolle som klageinstans etter plan- og bygningslova, jf. Ot.prp. nr. 60 (1994-1995) s. 6.

Klagesakene vert handsama etter retningslinjene i FOR-1982-02-26-3791,¹⁷ handbok R701 (2008), rettleiar frå Statens vegvesen (2020) og regionale rammeplanar for haldningsklassar i avkøyrlesaker.

Statsforvaltaren i Vestland handsamar få klagesaker om avkøyrslar etter veglova § 40 flg. Vi anslår saksmengda til mellom ein og tre saker i året. Saksområdet medfører derfor ikkje stor arbeidsbyrde for embetet. Vi viser likevel til at desse klagesakene, særleg saker om ny eller utvida bruk av avkøyrslar etter § 40, i stor grad kviler på vurderingar av trafikktryggleik, i tillegg til omsynet til vegen sin transportfunksjon. Etter vårt syn er det føremålstenleg med trafikkfagleg kompetanse.

Vi meiner derfor det bør takast stilling til om Statsforvaltaren framleis skal vere klageinstans i sakstypen, eller om myndigheita som klageinstans bør overførast til eit forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet, til dømes Vegdirektoratet.

4. Veglova. Heimel for stenging av private vegar på grunn av fare

Statsforvaltaren har fått innspel frå ein kommune om at kommunane bør ha heimel til å forby ferdslar på private vegar av tryggleikssyn. Ein slik heimel bør i så fall leggjast til veglova.

Så langt Statsforvaltaren kjenner til, har veglova ikkje nokon klar heimel for å stenge eller avgrense lovleg motorferdsel på private vegar for å avverje fare for dei som ferdast der.

¹⁶ Jf. Ot.prp. nr. 32 (2007-2008) s. 232.

¹⁷ Forskrift om behandling av avkøyrlesaker for riksveg.



Vi legg til grunn at bruk av heimelen i veglova § 41 (stenging av lovleg avkøyrslø frå offentleg veg), i dag må vere grunngjeven med trafikkfaglege omsyn innanfor formålet med lova.¹⁸ Ulovlege avkøyrslø kan stengast av vegstyresmaktene med heimel i veglova § 42.

Ei praktisk problemstilling kan vere ferdsel i private veganlegg som er lovleg opparbeidde i område med kjent naturfare – særleg stein-, jord- eller snøskred – enten heile eller delar av året. Det kan vere tale om lengre strekningar i skredfarleg terreng, der omfanget av ferdsel varierer gjennom året, med naturlege toppar i turistsesongen, der omfanget av persontransport kan vere stort. Ein privat vegeigar med økonomisk interesse i ferdsel på vegen, vil kanskje ikkje alltid setja tryggleikssyns høgast.

Plan- og bygningslova § 28-1 andre ledd gjev kommunane plikt til å gje forbod mot «... *oppretelse eller endring av eigedom eller oppføring av byggverk ...*», dersom kommunen blir kjent med at byggegrunn ikkje er tiltrekkelig sikker. Bygningsstyresmaktene kan også stille særlege vilkår og krav til tiltak, byggegrunn og uteareal i medhald av den same føreseigna. Lovverket gjev bygningsstyresmaktene eit strengt ansvar for å reagere med forbod ved søknader om nye tiltak, dersom kommunen får kunnskap om at grunnen ikkje innfrir lov- og forskriftsfesta krav til tryggleik mot fare som følgje av natur- eller miljøforhold.

Slik føresegnene er utforma, gjev reglane i plan- og bygningslova neppe heimel for å avgrense lovleg ferdsel, med unntak av mellombelse forbod med sikte på omregulering, jf. plan- og bygningslova kapittel 13. Mellombelse forbod etter plan- og bygningslova kapittel 13 er for det første tidsavgrensa, og må vere grunngjevne i behovet for å utarbeide ny eller endra arealplan for området. Kommunen må også ha reelle planar om utarbeiding av slik plan, med sikte på omregulering innan rimeleg tid. Framgangsmåten er omstendelig, særleg dersom behovet for planendring ikkje er grunngjeve med andre omsyn enn å kunne fastsette bruksvilkår for førebygge tap og skade på person eller eigedom.

Rett nok har politiet heimel i politilova § 7 til å leggje ned forbod mot ferdsel for å ivareta tryggleiken til enkeltpersonar eller allmenta.

Likevel har vi altså fått eit innspel om at kommunen bør få tilsvarande heimel for å avverje fare ved ferdsel på ein privat veg, og i så fall bør det vurderast om også vegstyresmaktene kan få det same.

Med helsing

Gunnar O. Hæreid
ass. statsforvaltar

Anne Kjersti Sande
fung. seksjonsleiar

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:

- 1 KDD-2024-4726-4 - Svar på henvendelse om hvordan kravet til avkjøringstillatelse etter pbl. § 27-4 skal forstås
- 2 Eksempelsaker - samordning - samanstilling m-bokmerke - SFVL
- 3 SFVL-2024-12261 - Tilbakemelding - Vestland fylkeskommune - samordning mellom PBL og veglova
- 4 SFVL-2023-15260 - Eksempelsak - Askøy 12911 - Enebolig med leiligheter
- 5 SFVL-2025-2789 - Eksempelsak - Askøy 914 - fradeling

¹⁸ Elnæs/Gauer; *Veglova*, 4. utg. (2024)



Kopi til:

Samferdselsdepartementet

Kommunal- og distriktsdepartementet

Postboks 8010 Dep

Postboks 8112 Dep

0030

0032

OSLO

OSLO

Bergen kommune
v/ Daniel Aalerud
Postboks 7700
5020 BERGEN

Deres ref

Vår ref
24/4726-4

Dato
6. mai 2025

Svar på henvendelse om hvordan kravet til avkjøringstillatelse etter plan- og bygningsloven § 27-4 kan oppfylles

Vi viser til e-post, med tilhørende vedlegg, av 11. desember 2024 fra Bergen kommune/ v Daniel Holmås Aalerud med ulike spørsmål knyttet til samordning mellom bygningsmyndighetene og vegmyndighetene i forhold til kravet om atkomst i plan- og bygningsloven (pbl.) § 27-4. Spørsmålene vil bli besvart under. Vår uttalelse gis på generelt grunnlag.

Departementets svar

1. Gitt dispensasjon for å etablere annen atkomst oppfyller kravet i pbl. § 27-4

Du spør om dispensasjon fra avkjørsel i arealplan til å etablere annen avkjørsel vil oppfylle vilkåret i pbl. § 27-4 første ledd om at «[a]vkjørsel fra offentlig veg må være godkjent av vedkommende vegmyndighet, jf. veglova §§ 40 til 43». I den forbindelse viser du til at vegmyndighetene da ikke fatter noen vedtak etter veglova, og dermed ikke vil ha adgang til å stille krav om utforming og tekniske krav til avkjøringen.

Departementet viser til hensynet bak pbl. § 27-4 første ledd siste punktum er at selve tilknytningen til den offentlige veien skal være avklart med vegmyndighetene før byggetillatelse gis. En slik avklaring kan enten skje gjennom arealplan, jf. veglova § 40 første ledd, gjennom særskilt tillatelse fra vegmyndighetene, jf. veglova § 40 andre ledd, eller ved gitt dispensasjon fra avkjørsel når dette fra før er avklart i arealplan. I sistnevnte tilfelle vil avklaringen skje med vegmyndighetene gjennom deres uttalelse til dispensasjonssøknaden, jf. pbl. § 19-1 første ledd. Vegmyndighetene vil i sin uttalelse kunne be plan- og bygningsmyndighetene stille nærmere krav i dispensasjonsvedtaket for avkjøringen det dispenseres til for å ivareta hensynene etter veglova. På den måten unngår en at det skjer

en dobbeltbehandling av samme spørsmål, og vi viser til at dette standpunktet er avklart med Statens vegvesen ved Vegdirektoratet.¹

2. Dispensasjonsbehandling etter plan- og bygningsloven kommer ikke i konflikt med vegmyndighetenes kompetanse

I brevet stiller du spørsmål om plan- og bygningsmyndighetenes kompetanse til å fatte dispensasjonsvedtak og Statsforvalterens kompetanse som klageinstans på dispensasjonsvedtaket, kan harmoniseres med kommunens og fylkeskommunens kompetanse etter veglova § 9 og kommunens og fylkeskommunens kompetanse ved klage som følger av fvl. § 28 andre ledd. Vi oppfatter at dere stiller spørsmålet fordi kommunen og fylkeskommunen er underlagt selvstyre etter kommuneloven § 2-1.

Vi oppfatter at veglova § 40 første ledd flytter den endelige vedtakskompetansen over til plan- og bygningsmyndighetene når atkomsten avklares i arealplan. Bygging av atkomst i strid med arealplan blir et planspørsmål som må avklares enten gjennom planendring eller dispensasjon etter plan- og bygningsloven. Vår mening er derfor at plan- og bygningsmyndighetenes kompetanse til å gi dispensasjon ikke kommer i konflikt med kommunens og fylkeskommunens kompetanse etter veglova § 9.

Slik vi forstår fvl. § 28 andre ledd, hindrer ikke denne at særlovgivningen har egne regler om hvilke organ som er klageinstans til vedtak fattet av kommunen eller fylkeskommunen som offentlig myndighet. Plan- og bygningsloven har en slik særregel i pbl. § 1-9 siste ledd. Kommuneloven § 2-1 er ikke til hinder for at det gjennom lov gripes inn i det kommunale selvstyret.

3. Plan- og bygningsmyndighetenes kompetanse til å gi dispensasjon griper ikke inn i vegmyndighetenes kompetanse etter veglova §§ 41 og 42

Til sist spør du om plan- og bygningsmyndighetenes kompetanse til å gi dispensasjon i avkjøringssaker vil gripe inn i vegmyndighetenes kompetanse til å kreve avkjøring flyttet etter veglova §§ 41 og 42.

Vår oppfatning er at adgangen til å gi dispensasjon i avkjøringssaker ikke griper inn i vegmyndighetenes kompetanse etter veglova §§ 41 og 42. Slik vi leser disse bestemmelsene i veglova, regulerer de forholdene til *eksisterende avkjøringer* og avkjøringer *bygd i strid* med veglova. Dispensasjon etter plan- og bygningsloven til annen avkjøring enn den som følger av arealplanen, vil knytte seg til etablering av *ny avkjøring*. Dispensasjon etter plan- og bygningsloven og reglene etter veglova §§ 41 og 42 regulerer dermed ulike forhold og kommer ikke i konflikt med hverandre.

¹ Sak 14/4283

Med hilsen

Karen Marie Glad (e.f.)
avdelingsdirektør

Christoffer Andersen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer



Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Saksbehandlar, innvalstelefon

Arnt Erik Nordheim, 5764 3191

Vedtak i klagesak om bruksendring av driftsbygning, gbnr. 290/8 Unnelandsvegen 319, Bergen kommune

Vi viser til oversending frå Bergen kommune 18.02.2021, som gjeld klage på vedtak frå Byråd for klima, miljø og byutvikling 12.08.2020. Klagen er rettidig, og vilkåra for å handsame saka er oppfylte.

Vedtak

Statsforvaltaren opphevar vedtaket frå Bergen kommune 12.08.2020, ref. 2020/57488-7, og vi returnerer saka til ny handsaming i kommunen.

Bakgrunn for saka

Frøde Berge Larsen søkte den 21.02.2020 om fasadeendring, i tillegg til bruksendring av driftsbygning på gbnr. 290/8, Unnelandsvegen 319 (Solneset gård¹) i Arna. Eigedomen er ein landbrukseigedom på om lag 80 daa + del i eit større jordsameige/utmark. Drifta består m.a. av grønsaks- og jordbærproduksjon, sau, tilrettelegging for andelsbruk, inn på tunet og anna publikumsretta verksemd. Eigedomen er uregulert og avsett til landbruks-, natur- og friluftsmål (LNF) i kommuneplanen for Bergen kommune.

Den omsøkte bruksendringa gjeld etablering av sju soverom m/dusj og toalett (115 m²), i tillegg til eit serveringslokale på 84 m², takoverbygg og innsetting av vindauge. Statsforvaltaren viser til søknaden m/tilleggsdokumentasjon, som vi legg til grunn er kjent for partane i saka.

Dei delane av tiltaket som gjeld fasadeendring er endeleg godkjent av kommunen og vert ikkje handsama her. Bruksendringa vart derimot avslått av kommunen i eige vedtak 11.05.2020.

Kommunen grunngav avslaget med at tiltaket var i strid med arealformålet LNF og plankravet i kommuneplanen § 3.1. Kommunen peika i tillegg på at tiltaket kravde både endra bruk av avkøyrsløp og løyve til å fråvike byggegrensa mot Fv5292, jf. veglova §§ 30 og 40. Løyve var ikkje gitt av vegstyresmakta, og vilkåra for å godkjenne bruksendringa var dermed heller ikkje innfridd.

¹ Org.nr. 996 603 644; <https://www.solnesetgard.no/>



Kommunen meinte elles at tiltaket var «*av utelukkende positiv art*», men at gjennomføringa burde skje gjennom regulering.

Bergo Larsen klaga på avslaget 02.06.2020. Kommunen v/Byråd for klima, miljø og byutvikling tok klagen til følge 12.08.2020, og gjorde slikt vedtak:

1. *Fagetatens vedtak datert 11.05.2020 oppheves med hjemmel i forvaltningsloven § 33, annet ledd.*
2. *Med hjemmel i pbl. § 19-2 gis det dispensasjon frå KPA 2018 § 3.1 Plankrav og § 31 LNF-områder for omsøkte bruksendring.*
3. *Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 20-1, jf. § 21-4 gis det rammetillatelse til omsøkte bruksendring. Det stilles vilkår om at dispensasjon frå veglova § 29 skal føreligge før det kan gis igangsetjingstillatelse til tiltaket.*
4. *Det overlates til Plan- og bygningsetaten å utferdige rammetillatelsen og stille ytterligere nødvendige vilkår.*

Klagesaka, slik ho står for vår handsaming

Som vegstyresmakt og -eigar klaga de på bruksendringa den 23.09.2020, etter å ha fått melding om vedtaket 02.09.2020.

Klagen er grunngjeven med at bygningane på Solneset gård allereie ligg tett på fylkesvegen, frå mellom 6,87 til 16,26 meter frå vegmidte, og at fylkeskommunen har gjeve negativ fråsegn. Vidare peikar de på at Fv5292 er smal på dette punktet og manglar tilbod for mjuke trafikantar. Tiltaket er dessutan framleis avhengig av løyve etter veglova §§ 30 og 40.

Slik de ser det, er trafikktryggleiken ikkje tilstrekkeleg ivareteken for den trafikken som er pårekneleg. Utviklinga av Solneset gård har også har vore stegvis og fragmentert til no. De meiner derfor det behov for å sjå tiltaka i heilskap gjennom ein plan, før ytterlegare tiltak vert sett i gang.

Kommunen v/Utvalg for miljø og byutvikling handsama klagen i møte 11.02.2021, sak 53/21, men fann ikkje grunn til å ta klagen til følge. Saka vart deretter oversendt hit for endeleg handsaming.

Regelverk

Statsforvaltaren i Vestland er delegert myndigheit til å avgjere klager på enkeltvedtak etter plan- og bygningslova, sjå plan- og bygningslova § 1-9 femte ledd og rundskriv T-2/09 frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Statsforvaltaren kan prøve alle sider ved vedtaket, også dei skjønsmessige vurderingane som kommunen har gjort, jf. forvaltningslova § 34. Ved prøving av det kommunale skjønnet skal Statsforvaltaren legge stor vekt på omsynet ti det lokale sjølvstyret.

Det går fram av plan- og bygningslova § 11-6 at kommuneplanen er bindande for nye eller utviding av eksisterande tiltak. I LNF-område er det ikkje tillate med frådeling eller bygging utanom til landbruksføremål eller næringsverksemd basert på bruket sine ressursar, jf. plan- og bygningslova § 11-7 nr. 5 bokstav a.

Krav til tilkomst og vegsamband følgjer av plan- og bygningslova § 27-4. Bruk av avkøyrsløse frå offentleg veg må vere godkjent av vegstyresmaktene, jf. veglova §§ 40-43, jf. § 21-5, med mindre avkøyrsløspørsmålet er løyst i bidande plan.

Statsforvaltaren si vurdering

Det påklaga vedtaket 12.08.2020 er ugyldig og må opphevast.



Statsforvaltaren viser til at kommunen har gitt rammeløyve for bruksendring, jf. vedtaket pkt. 3, på vilkår av at dispensasjon frå veglova § 29 (byggegrense mot veg) ligg føre før igangsettingsløyve blir gitt, jf. plan- og bygningslova § 21-4 tredje ledd, og § 21-5 første ledd andre setning. Det er tvilsamt om kommunen kan ta eit slikt atterhald, jf. plan- og bygningslova § 29-4 andre setning, som pålegg kommunen å sjå til at byggegrensa vert halden.² Statsforvaltaren har lagt til grunn det motsette, jf. m.a. vedtak 02.12.2019 i ei anna sak frå Bergen kommune, der også departementet vart førespurd.³ Vi går ikkje nærare inn på dette, men gjer merksam på problemstillinga.

Kravet om særskilt godkjenning av endra avkøyrsl bruk (vegl. § 40) er ikkje nærare omtala i det kommunale løyvet. Kommunen legg i staden vekt på at Solneset gård allereie har stor aktivitet, og at denne aktiviteten skal vere lovleg. Kommunen føreset vidare at sju nye soverom vil føre til mindre arbeidspending for tilsette, som i staden kan innlosjerast, og dermed gje redusert bruk av Fv5292. Det siste står i kontrast til det de har lagt til grunn som klagar, vegeigar og vegstyresmakt, og er i så måte problematisk, jf. plan- og bygningslova § 27-4 første ledd siste setning. Vi ser slik på dette:

Plan- og bygningslova § 27-4 regulerer forholdet mellom bygningsstyresmaktene og vegstyresmaktene i avkøyrsl spørsmål. Etter ordlyden gjeld § 27-4 berre ved deling og oppføring av bygning, men krava gjeld tilsvarande ved tiltak på eksisterande bygg, jf. pbl. § 31-2, så langt regelen er relevant for det tiltaket gjeld. Statsforvaltaren legg til grunn at § 27-4 er relevant ved bruksendring av ein driftsbygning, til eit bygg for varig personopphald med sju soverom og fasilitetar.

Bygningsstyresmakten skal ikkje sjølv godkjenne utvida bruk av avkøyrsl i uregulerte strøk, men sjå til at løyve er gitt etter veglova §§ 40-43.⁴ Manglar det nødvendig løyve til utvida bruk av avkøyrsl, er dette ein avslagsgrunn, og som ikkje kan avbøstast med vilkår. Statsforvaltaren viser til rundskriv H-8/15 pkt. 8.1, jf. Ot.prp.nr. 45 (2007-2008) s. 338, omtalen i eit vedtak herfrå 27.11.2019 i sak frå Bergen kommune, og til kommunen sine vurderingar i same sak.⁵

Om det er krav om særskilt avkøyrsl løyve eller ikkje, skal altså avgjerast etter framgangsmåten i veglova § 40, og før rammeløyve blir gjeve.

Veglova § 40. Krav om løyve til utvida bruk av avkøyrsl

Av veglova § 40 første ledd følgjer det at avkøyrsl berre «må byggast eller nyttast» etter plan i medhald av plan- og bygningslova. Er avkøyrsl ikkje regulert, eller planen ikkje tek stilling til avkøyrsl spørsmålet, må avkøyrsl ikkje nyttast utan særskilt løyve frå vegstyresmakta, jf. § 40 andre ledd.

I forlenginga av dette følgjer det at bygningsstyresmaktene ikkje skal, og heller ikkje kan, overprøve vegstyresmaktene si vurdering av søknadsplikt etter veglova § 40 andre ledd. Tilvisinga til veglova i plan- og bygningslova § 27-4, er meint å vise at spørsmålet skal avgjerast av vegstyresmakta når lova krev det. Noko anna er at veglova § 40 første ledd viser attende til plan etter plan- og bygningslova, og at planmyndigheitene derfor kan godkjenne avvik frå *regulerte* avkøyrsl ved dispensasjon frå vedkommande plan, jf. pbl. § 19-2.

² Sjå H-8/15 pkt. 8.1.3, jf. også Pedersen mfl. (2018), del II s. 418-419.

³ Gbnr. 168/1333, vår ref. 19/15820. Kommunen sin ref. 201901262/16.

⁴ Jf. m.a. Tyrén (2018) s. 436 og Innjord/Zimmermann (2020) s. 865.

⁵ Gbnr. 112/2, vår ref. 19/17812. Kommunen sin ref. 20181174/40.



Når spørsmålet om (utvida) avkøyrsløyve i staden skal avgjerast etter veglova § 40 andre ledd, følgjer det av lovsystemet er at det er vegstyresmakta som tek stilling til søknadsplikt, og at kommunen, som bygningsmyndigheit, ikkje har noko avgjerdspekt i spørsmålet.

Det er heller ikkje mogleg å dispensere frå kravet om utvida avkøyrsløyve der vegstyresmaktene skal avgjere spørsmålet etter § 40 andre ledd, og har konkludert med at løyve er nødvendig. Grunnen til dette er for det første at regelen i pbl. § 27-4 er ein sakshandsamingsregel, som krev at avkøyrsløyve er gitt før rammeløyve/bruksendring kan utferdast. Samordningsregelen i pbl. § 21-5 om rammeløyve på vilkår er derfor ikkje aktuell.⁶ Vidare er det slik at pbl. § 27-4 viser til føresegnar i veglova. Plan- og bygningslova § 19-2 gir ikkje heimel for å vike frå dokumentasjonskrav eller handsamingsreglar i plan- og bygningslova, eller frå krav i veglova.

Rammeløyvet på vilkår i vedtaket 12.08.2020 (nr. 3) er dermed i strid med plan- og bygningslova § 27-4 første ledd siste setning og ugyldig. Som nemnt innleiingsvis er vedtaket mest truleg også i strid med plan- og bygningslova § 29-4 andre setning om byggegrenser mot veg.

Vidare handsaming

Når det gjeld vilkåra i §§ 27-4 og 29-4, legg vi til grunn dykkar syn som vegstyresmakt, slik plan- og bygningslova krev i uregulerte strøk. Tiltaket utløyser dermed krav om særskilt løyve til å fråvike byggegrensa, og for utvida bruk av avkøyrsløyve frå Fv5292, jf. veglova § 9 andre ledd og §§ 30, jf. 40 andre ledd.

Dersom tiltakshavar Bergo Larsen ønskjer å søkje om løyve etter plan- og bygningslova, er han sjølv ansvarleg for å leggje fram løyve frå dykk som rette vegstyresmakt når det omsøkte (ramme)løyvet er avhengig av dette, jf. § 21-2 fjerde ledd siste setning.

Vi legg til grunn Bergo Larsen framleis står fritt til å søkje dykk om løyve etter veglova, og at dette må gjerast før ei ny handsaming etter plan- og bygningslova. Statsforvaltaren er for ordens skuld ikkje klageinstans for saker etter veglova, med unntak av for riksvegar.⁷ Skulle ein søknad etter veglova bli avslegen, og Bergo Larsen ønskjer å klage på avgjerda, blir det opp til ei fylkeskommunal klagenemnd å avgjere saka med endeleg verknad, jf. forvaltningslova § 28 andre ledd.

Spørsmålet er til slutt om den innvilga dispensasjonen frå arealformålet LNF og plankravet i kommuneplanen § 3.¹⁸ likevel kan oppretthaldast, sjølv om rammeløyvet er ugyldig, og utan at forholda etter veglova §§ 30 og 40 er avklara. Statsforvaltaren har vurdert dette, men har kome til at vedtaket må opphevast i sin heilskap.

Slik vi ser det, er vegstyresmaktene si vurdering av trafikktryggleik, avkøyrsløyve og byggegrense sentrale moment for om arealbruken og plankravet kan fråvikast. Utan at dette er avklara, meiner vi at dispensasjonssaka ikkje kan seiast å vere forsvarleg opplyst, jf. forvaltningslova § 17.

Vi legg også vekt på at det kommunale plankravet har som formål å samordne kommunale og regionale interesser, og på retten dykkar til å medverke i ei slik planlegging, jf. pbl. §§ 3-3, jf. 3-2 tredje ledd. Vidare følgjer det av plan- og bygningslova § 19-2 fjerde ledd at vi skal leggje «særleg vekt» på at det ligg føre negativ fråsegn frå ei regional fagstyresmakt, når saka gjeld ein dispensasjon frå plan, eller krav om utarbeiding av slik plan.

⁶ Smln. pbl. § 19-2 andre ledd, siste setning.

⁷ Veglova § 11 tredje ledd.

⁸ Vedtaket 12.08.2020 pkt. 2.



Samla sett er det altså moment som talar for at kravet om reguleringsplan vert vesentleg tilsidesett ved ein dispensasjon, jf. pbl. § 19-2 andre ledd. Etter ei totalvurdering meiner vi likevel at dette spørsmålet vert best opplyst etter at veglovsaka eventuelt er avgjort. Bergo Larsen bør etter vårt syn også få høve til å framsette ein slik søknad til dykk, om han ønskjer det, før saka om bruksendring vert avgjort på nytt.

Klagen har ført fram.

Vedtaket på side 1 i dette brevet er endeleg og kan ikkje klagast vidare, jf. forvaltningslova § 28 tredje ledd.

Med helsing

Gunnar O. Hæreid
fung. statsforvaltar

Anne Kristin Kayser Eitungjerde
seksjonsleiar

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Frøde Bergo Larsen	Unnelandsvegen 319	5268	Haukeland
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Åge Algerøy	Unnelandsvegen 325	5268	Haukeland
A/STAB AS	Ulsmågvegen 7	5224	NESTTUN
Bergen kommune	Postboks 7700	5020	BERGEN



VESTLAND FYLKESKOMMUNE INFRASTRUKTUR OG
VEG
Postboks 7900
5020 BERGEN

Saksbehandler, innvalgstelefon
Silje Sævik Bøe, 5557 2125

Bergen kommune, gbnr. 147/69, Lyderhornsveien 293, bruksendring fra industri til lagerformål

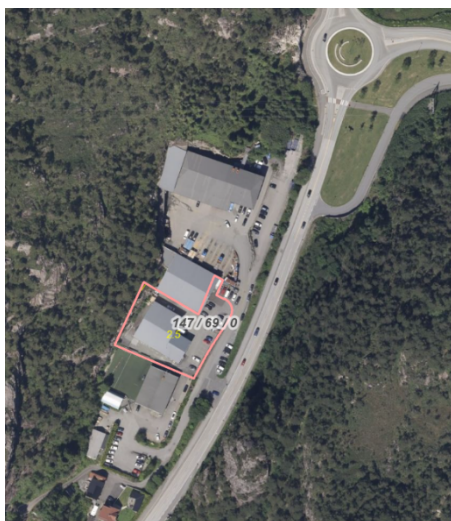
Vi viser til oversending fra Bergen kommune 29.08.2024, som gjelder klage på kommunens vedtak av 25.06.2024. Klagen er framsatt innen fristen, og vilkårene for å behandle klagen er oppfylt.

Vedtak

Statsforvalteren i Vestland omgjør Bergen kommune v/ UMBY sitt vedtak av 25.06.2024, sak 228/24, og kommunens vedtak om rammetillatelse av 02.08.2024, sak 2023/17312, til avslag.

Bakgrunn for saken

Saken gjelder søknad om bruksendring for deler av bygg fra industri til lagerformål, ca. 966 m² BRA, fasadeendring, endring av brannskille i bygget og tilbygg i form av trapp med rømningsplattform. Omsøkte tiltak innebærer bruksendring til minilager (selvbetjent lager). Bygget er opprinnelig bygget til mekanisk industri/smed. Denne virksomheten i bygget er avviklet. Søknad om dispensasjon innebærer en søknad om legalisering av dagens bruk av bygget.



Til venstre er flyfoto fra Nibio som viser eiendommen. Til høyre er utklipp fra vegkart med ulykkesstatistikk-lag, hentet fra saksdokumentene.



Kommunen ga avslag på søknaden 05.02.2024, der det ble gitt avslag på dispensasjon fra arealformålet i reguleringsplanen § 3 om områder for blandet formål kontor/industri. Vedtaket ble påklaget av tiltakshaver Bergen Minilager AS v/ Ingeniør Bjarne Aardal AS. Utvalg for miljø og byutvikling behandlet klagen i møte 25.06.2024, og tok klagen til følge. Vedtaket ble fattet med 13 mot 4 stemmer. Dere påklaget UMBY sitt vedtak i brev av 10.07.2024. Kommunen ga rammetillatelse til tiltaket i vedtak av 02.08.2024, sak 2023/17312. Vi oppfatter deres klage til også å gjelde rammetillatelsen av 02.08.2024.

I klagen viser dere til deres tidligere uttalelse av 25.01.2024 i saken, der dere var negative til en dispensasjon av hensyn til trafikksikkerheten i området. Tillatelsene som kommunen har gitt til tiltak på naboeiendommene gbnr. 147/71 (tilbygg til næringsbygg i 2010) og gbnr. 147/72 (bruksendring til treningslokale for deler av bygg i 2023), ble gitt uten å stille krav til endring av avkjørselen eller den private atkomstveien, og fylkeskommunen har ikke fått mulighet til å uttale seg i noen av sakene. Dere viser til at det er meldt oppstart av reguleringsplan for utbedring av krysset ved Tennebekk næringsplass. Tiltakshaver må ta utgangspunkt i gjeldende reguleringsplan, og tiltaket fører til både endret og økt bruk av avkjørselen.

Dere sier at krysset ikke er i tråd med de tekniske kravene, og at det ikke er tilstrekkelig sikt. Strekningen er klassifisert som en ulykkestrekning, og flere av ulykkene kan knyttes direkte til kryssområdet. Til tiltakshavers anførsel om at kommunen ikke tidligere har krevd særskilt oppgradering av avkjørselen i sin saksbehandling, sier dere at siden fylkeskommunen ikke tidligere har fått muligheten til å uttale seg, vil likebehandlingsprinsippet falle bort. Kommunen har ikke den samme fagkompetansen innen trafikksikkerhet som fylkeskommunen. Saksbehandling i et område der kommunen mottar ny informasjon, vil ikke være bundet av likebehandlingsprinsippet.

Dere er uenig med tiltakshaver i at en dispensasjon vil medføre en forbedring av trafikkforholdene. En dispensasjon vil legalisere en endring av bruk i et kryss som allerede er ansett til å være overbrukt. Krysset har i utgangspunktet ikke kapasitet til å drifte dagens bruk, med bakgrunn i ulykkekartet. Byggets opprinnelige formål mekanisk industri/smed er også avvirket. Dere viser til utklipp over ulykkesstatistikk på stedet.

Videre viser dere til at fordeler med en dispensasjon skal være basert på samfunnsmessige premisser. Dere er ikke enige i at tiltaket vil føre til en reduksjon av trafikk. Det blir feil å sammenligne minilageret i Nattlandsveien 104 opp mot omsøkte eiendom. Omsøkt tiltak vil i større grad ha bilbasert tilkomst, og området har også svært mange ulykker som er direkte knyttet til krysset. Krysset er ikke i tråd med tekniske krav og har ikke tilstrekkelig sikt, og dispensasjonsvilkårene er dermed ikke oppfylt. Dere anfører også at kravet til begrunnelse ikke er oppfylt for UMBY sitt vedtak. Kravet til begrunnelse skjerpes når utvalget kommer til et annet resultat enn administrasjonen i kommunen, som har gitt en grundig redegjørelse for sitt syn i saken knyttet opp mot lovens vilkår, jf. Sivilombudets sak 2012/640. Vi viser ellers til klagen i sin helhet.

Tiltakshaver ga tilsvar til klagen 07.08.2024. Tiltakshaver sier at det ikke er dokumentert at den faktiske bruken av det nye tiltaket ikke vil føre til redusert trafikk til eiendommen i forhold til lovlig bruk som er mekanisk verksted/smed. Søker har dokumentert sin påstand om redusert bruk gjennom sammenligning med minilager i Nattlandsveien 104, og sier også at levering/henting av personlige større gjenstander som lagres i minilager ikke skjer med kollektiv transport.

Videre er selve krysset ikke en del av denne søknaden. Bruk av området ved krysset som kan føre til at regulerte frisisiktsoner mv. blir berørt av kjøretøy, kan være en tilsynssak for kommunen. Tiltakshaver opprettholder sin anførsel om forskjellsbehandling. Det er tidligere gitt tillatelser til



bruksendring der trafikken opplagt øker, uten at det er stilt krav til endring av avkjørsel. Det er ikke relevant om fylkeskommunen har uttalt seg i de tidligere sakene. Vi viser ellers til tilsvaret i sin helhet.

Bergen kommune tok stilling til klagen den 29.08.2024, sak 2024/14956. Klagen ble ikke tatt til følge, og saken er oversendt til Statsforvalteren i Vestland for endelig avgjørelse.

I etterkant av kommunens oversending av klagesaken, mottok vi den 16.09.2024 tilleggsmerknader fra tiltakshaver i form av en trafikkvurdering utført av Sivilingeniør Helge Hopen AS. Dere ga tilsvaret til tilleggsmerknadene og trafikkvurderingen 27.09.2024. Kommunen har ikke gitt kommentarer til tilsvaret deres.

Når det gjelder bakgrunnen for saken ellers, viser vi til dokumentene i saken. Vi forutsetter at partene er kjent med disse.

Regelverk og plangrunnlag

Statsforvalteren er delegert myndighet til å avgjøre klager som gjelder enkeltvedtak etter plan- og bygningsloven, jf. plan- og bygningsloven (pbl.) § 1-9 femte ledd og rundskriv T-2/09 fra Kommunal- og distriktsdepartementet.

Forvaltningsloven gjelder for Statsforvalterens behandling av saken, se pbl. § 1-9. Statsforvalteren kan prøve alle sider av vedtaket som er påklaget, og ta hensyn til nye omstendigheter, jf. fvl. § 34. Statsforvalteren skal som klageinstans legge stor vekt på hensynet til det kommunale selvstyret ved prøving av det frie skjønn, jf. fvl. § 34 andre ledd. Etter fvl. § 34 kan klageinstansen selv treffe nytt vedtak i saken eller oppheve kommunens vedtak og sende saken tilbake for ny eller delvis ny behandling.

Regler om dispensasjon

Utgangspunktet i byggesaker er at en tiltakshaver har krav på å få godkjent søknad om tiltaket, dersom tiltaket ikke er i strid med bestemmelser i eller i medhold av plan- og bygningsloven, jf. pbl. § 21-4 første ledd.

Etter plan- og bygningsloven §§ 11-6 og 12-4 er kommuneplan og reguleringsplan juridisk bindende for nye tiltak eller utvidelse av eksisterende tiltak. Tiltak som er i strid med plan eller bestemmelser i plan- og bygningsloven, kan bare tillates dersom det blir gitt dispensasjon fra bestemmelsene tiltaket strider mot, se pbl. kapittel 19.

Kommunen kan med hjemmel i pbl. § 19-2 gi dispensasjon fra bestemmelser gitt i eller i medhold av plan- og bygningsloven. Etter § 19-2 kan det ikke gis dispensasjon dersom hensynene bak bestemmelsen det blir dispensert fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser, blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene ved å gi dispensasjon være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering.

Det følger av lovforarbeidene¹ at avvik fra arealplaner reiser særlige spørsmål:

«De ulike planene er som oftest blitt til gjennom en omfattende beslutningsprosess og er vedtatt av kommunens øverste folkevalgte organ, kommunestyret. Planene omhandler dessuten konkrete forhold. Det skal ikke være en kurant sak å fravike gjeldende plan.»

¹ Ot.prp. nr. 32 (2007-2008) s. 242.



Dispensasjoner må heller ikke undergrave planene som informasjons- og beslutningsgrunnlag. Ut fra hensynet til offentlighet, samråd og medvirkning i planprosessen, er det viktig at endringer i planer av betydning ikke skjer ved dispensasjoner, men behandles etter reglene om kommuneplanlegging og reguleringsplaner. Innstramningen er likevel ikke til hinder for at det f.eks. dispenseres fra eldre planer som ikke er fullt utbygget, og der reguleringsbestemmelsene er til hinder eller direkte motvirker en hensiktsmessig utvikling av de gjenstående eiendommene.»

Vilkårene i pbl. § 19-2 er rettslige vurderingstemaer, ikke et kommunalt skjønn. Det er derfor ikke adgang til å legge nevneverdig vekt på hensynet til det lokale selvstyret.

Dispensasjon krever begrunnet søknad. Begrunnelsen for å dispensere skal etter forvaltningspraksis være spesiell og gjelde særlig for tiltaket, og kommunen skal ikke dispensere ut fra mer generelle vurderinger.

Planstatus

Eiendommen er omfattet av reguleringsplan LAKSEVÅG, GNR 147 BNR 16 MFL., TENNEBEKK (planID 15810000, ikraft 20.09.1999), og er regulert til arealformålet industri/kontor. I kommuneplanens arealdel (KPA 2018) er eiendommen vist som øvrig byggesone – ØB, og ligger innenfor gul og rød støysone og hensynssonene H310_1 aktsomhetsområder for steinsprang, jord- og flomskred og snøskred.

Regler om avkjørsel

Plan- og bygningsloven § 27-4 gir krav til tilkomst og veiforbindelse. Bruk av avkjørsel fra offentlig vei må være godkjent av rette veimyndighet, jf. veiloven §§ 40-43, med mindre avkjørselsspørsmålet er løst i bindende arealplan.

Statsforvalterens vurdering

Statsforvalteren finner at saken er tilstrekkelig opplyst, jf. forvaltningsloven (fvl.) § 33 siste ledd.

Dispensasjon fra reguleringsplanen § 3 om arealformålet kontor/industri

Omsøkte bruksendring fra industri til lagerformål er avhengig av dispensasjon fra arealformålet.

Hovedhensynene bak arealformålet kontor/industri er at arealet skal benyttes til slik næring, vurdert ut fra områdets bebyggelsesstruktur, belastning på infrastruktur og forholdet til omgivelsene.

Formålsbestemmelsen i pbl § 1-1 sier blant annet at planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning, legge vekt på langsiktige løsninger, beskrive konsekvenser for miljø og samfunn og ivareta hensynet til barn og unges oppvekstsvilkår og estetisk utforming av omgivelsene.

Det omsøkte tiltaket innebærer at deler av bygget (ca. 966 m² BRA) skal brukes til minilager i form av utleie av lagerrom til private. Trafikksituasjonen inn og ut av eiendommen er utfordrende, og krysset ut til fv. 558 Lyderhornsveien blir påvirket av tiltaket.

Dere er fagmyndighet og eier av fylkesveien, og sier i uttalelse og klage i saken at dere ikke kan godta endret eller økt bruk av krysset ut til Lyderhornsveien før krysset er utbedret. Dere viser til at området har svært mange ulykker som er direkte knyttet til krysset, og at krysset ikke er i tråd med tekniske krav og ikke har tilstrekkelig sikt etter reguleringsplanen og veinormalene.



Tiltakshaver anfører at hensynene bak arealformålet ikke blir påvirket negativt som følge av bruksendringen, og at bruksendringen fører til redusert trafikk og bedre trafikale forhold.

Utvalg for miljø og byutvikling sier følgende i sin begrunnelse for at vilkårene for dispensasjon er oppfylt:

«Bygget er opprinnelig bygget til mekanisk industri/smed. Denne virksomheten i bygget er avviklet. Utvalget er blitt gjort kjent med at det til bedrifter med tilsvarende størrelse og virksomhet har 15 – 25 kjørebevegelser i løpet av en arbeidsdag. Ut fra erfaring fra bygg med minilager av tilsvarende størrelse vil antall kjørebevegelser ligge på 3 – 4 i løpet av et døgn.

Utvalget konkluderer etter dette med at den endrede bruk vil redusere kjøring til eiendommen og belastningen på eksisterende avkjørsel vil reduseres.

Utvalget har notert seg at det er gitt tillatelse til tilbygg den 26.08.10 til næringsbygg på gnr.147, bnr. 71 og bruksendring fra industri/kontor til treningslokale (600 m2 BRA) for deler av bygg på gnr. 147, bnr- 72 den 03.07.23 uten at det er stilt krav til endring av avkjørsel eller den private adkomstveien.»

Utvalget viser til opplysninger om kjørebevegelser ved formålet selvbetjent minilager sammenlignet med kjørebevegelser ved arealformålet kontor/industri, og sier at en dispensasjon til bruksendring vil redusere belastningen på avkjørselen. Tiltakshaver viser i tilleggsmerknader av 16.09.2024 også til en trafikkfaglig vurdering utført av Sivilingeniør Helge Hopen AS av 13.09.2024, der det konkluderes med at det er svært sannsynlig at trafikkskapningen med tiltaket (lagerformål/minilager) vil være lavere enn ved full utnyttelse av arealene i tråd med gjeldende arealformål (kontor/industri).

I deres tilsvarende til trafikkvurderingen av 13.09.2024 sier dere at dere ikke kan se at bestemmelsene i reguleringsplanen om bl.a. frisiktsone er ivaretatt, og sier blant annet følgende:

«Vi kan ikke se at bestemmelsene i gjeldende plan er ivaretatt. Da ser vi heller ikke grunnlag for å sammenligne regulert formål mot omsøkt tiltak med tanke på trafiksikkerheten på stedet. Ved utbygging av kontor/industri ville vi også bedt om utbedringer av krysset. Driften på eiendommen er avviklet og omsøkt tiltak vil i realiteten bidra til økt bruk av krysset. Dette kan ikke vi stille oss bak så lenge kryssområdet har utformingen den har. Vi viser igjen til antall trafikkulykker på stedet, hvor flere knyttes direkte til krysset.»

Slik vi ser det, tilsier dokumentasjonen som er fremlagt i saken at en dispensasjon til bruksendring vil redusere belastningen på avkjørselen, heller enn å føre til økt bruk. Vi viser her til at dokumentasjonen innebærer en konkret og oppdatert sammenligning av kjørebevegelser og trafikkforhold ved formålet selvbetjent minilager og arealformålet kontor/industri. Videre viser vi til at vurderingen her må ta utgangspunkt i hva planen åpner for av arealbruk, ikke hva arealet faktisk er brukt til i dag.

På bakgrunn av opplysningene og dokumentasjonen i saken, kan vi ikke se at hensynet til områdets bebyggelsesstruktur, belastning på infrastruktur og forholdet til omgivelsene vil bli vesentlig tilsidesatt ved en dispensasjon til bruksendring for selvbetjent minilager. Vi kan på bakgrunn av dette heller ikke se at en dispensasjon vil vesentlig tilsidesette regionale interesser, jf. pbl. § 19-2 andre ledd eller formålsbestemmelsen i pbl. § 1-1.



Fordeler ved en dispensasjon vil være at bygget vil tilby lagerboder til utleie i et fortetningsområde, som kommunen uttrykker at de ønsker å legge til rette for. Videre vil lagervirksomhet være forenelig med annen bruk av bygget og andre bygg i planområdet. På bakgrunn av at vi ikke kan se at bruksendringen fører til større trafikk til eiendommen enn hva reguleringsplanen åpner opp for, jf. ovenfor, er fordelene med en dispensasjon klart større enn ulempene etter en samlet vurdering, jf. pbl. § 19-2.

Vilkårene for dispensasjon fra arealformålet kontor/industri, jf. § 3 i reguleringsplanen for bruksendring til selvbetjent minilager er dermed oppfylt, jf. pbl. § 19-2 andre ledd.

Selv om UMBY ikke angir konkrete fordeler med en dispensasjon i vedtaket av 25.06.2024, viser vi til at begrunnelsen er reparert i klageomgangen, jf. fvl. §§ 25 og 41. Begrunnelsen for dispensasjon oppfylder dermed kravene i fvl. § 25.

Vi har ikke vesentlige merknader til kommunen v/ UMBY sin vurdering av at det kan gis dispensasjon i saken, jf. pbl. § 19-2 første ledd.

Krav om godkjent bruk av avkjørsel

Hovedproblemstillingen i saken er om bruksendring til selvbetjent lager kan godkjennes uten særskilt tillatelse etter vegloven § 40, som i så fall må gis fra dere som rette veimyndighet for fv. 558 Lyderhornsveien. Dersom det er krav om godkjenning etter vegloven, og godkjenning ikke foreligger, kan kommunen ikke gi rammetillatelse etter plan- og bygningsloven, og søknaden må avslås, jf. pbl. § 27-4, jf. § 31-2.²

Forholdet mellom bygningsmyndighetene og veimyndighetene er regulert i plan- og bygningsloven § 27-4 første ledd siste setning. Etter bestemmelsen skal bygningsmyndighetene se til at «... *avkjørsel fra offentlig veg må være godkjent av vedkommende vegmyndighet, jf. veglova §§ 40 til 43*».

Godkjenning av avkjørsel fra offentlig vei i forbindelse med en byggesak, må avgjøres etter fremgangsmåten i vegloven §§ 40 flg. Hovedregelen for slik godkjenning går frem av vegloven § 40 første ledd, som sier at avkjørsel fra offentlig vei bare «... *må byggast eller nyttast...*» i samsvar med plan etter plan- og bygningsloven. I slike tilfeller er det ikke krav om særskilt tillatelse. Bestemmelsens andre ledd krever særskilt tillatelse dersom avkjørselen ikke er avklart i plan:

«...Ligg det ikkje føre nokon reguleringsplan som nemnd, eller planen ikkje omfattar avkøyrsl, må avkøyrsl frå offentlig veg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå vegstyresmakta...»

Det er altså bare nødvendig med særskilt tillatelse fra vegmyndighetene dersom avkjørselen ikke er omfattet og løst i plan.³

Spørsmålet blir om den omsøkte bruken til lagerformål innebærer at avkjørselen «nyttast» i samsvar med reguleringsplanen, slik at avkjørselsspørsmålet er løst i plan, jf. vegloven § 40 første og andre ledd. Avgjørende blir her en tolkning av planen.

Avkjørselen til fylkesveien går frem av plankartet til reguleringsplanen. Ut fra plankartet og bestemmelsene, tolker vi planen slik at den legger opp til en bruk av avkjørselen for tilkomst til areal avsatt til industri og kontor. Vi viser til plassering av avkjørselen og kjøreveien, og at byggeområder i

² Jf. også Ot. Prp. Nr. 45 (2007-2008) s. 51.

³ Se Sivilombudets uttalelse SOM-2020-4411 pkt. 1.2.



planen utelukkende er avsatt til arealformålet industri/kontor. Vi kan ikke se at planen legger opp til annen bruk av avkjørselen enn dette formålet.



Utklipp fra reguleringsplankartet.

Slik vi ser det, vil bruken av avkjørselen til omsøkte lagerformål innebære en annen bruk enn hva planen legger opp til for området. Vi viser her også til opplysningene og dokumentasjon i saken, som viser at kjørebegrevelser og trafikkforhold ved formålet selvbetjent minilager og kontor/industri vil være ulike. Det vil også være snakk om endret bruk av avkjørselen, selv om trafikkmengden blir redusert.⁴

Vi er etter dette kommet til at den omsøkte bruksendringen til lagerformål innebærer at avkjørselen ikke «nyttast» i samsvar med reguleringsplanen, jf. vegloven § 40 første ledd, slik at avkjørselen ikke er omfattet og løst i plan. Det er dermed krav om særskilt godkjenning fra vegmyndighetene for endret bruk av avkjørselen, jf. § 40 andre ledd.

Kommunen har i rammetillatelsen pkt. 2.3 stilt som vilkår for igangsettingstillatelse at det blant annet må foreligge vedtak om endret bruk av avkjørsel fra Vestland Fylkeskommune, jf. pbl. § 21-5.

Særskilt godkjenning til endret bruk av avkjørsel må imidlertid foreligge før det kan gis rammetillatelse, jf. pbl. § 27-4 første ledd jf. Ot. Prp. Nr.45 (2007-2008) s. 51.

På bakgrunn av at dere som veimyndighet helt klart gir uttrykk for at dere ikke kan godkjenne omsøkte bruk av avkjørselen på bakgrunn av søknaden som foreligger, finner vi å måtte omgjøre

⁴ Se Statens vegvesens håndbok R701 for avkjørselssaker pkt. 3.3.



UMBY sitt vedtak av 25.06.2024 og kommunens vedtak om rammetillatelse av 02.08.2024 til avslag, jf. pbl. § 27-4, jf. pbl § 21-4.

Dersom det skal kunne gis tillatelse til tiltaket, må det søkes om og gis godkjenning til endret bruk av avkjørsel fra veimyndigheten, jf. vegloven § 40 andre ledd, jf. pbl. § 27-4.

Skredfare

Tiltaket ligger i «Aktsomhetsområde for steinsprang, jord- og flomskred og snøskred» i KPA 2018. Det går frem av KPA at det i utbyggingsområder som kan være skredutsatt, skal foretas en skredfarevurdering av kompetent foretak. Vurderingen må også omfatte forslag til avbøtende tiltak som er realiserbare dersom tiltaket ikke er tilstrekkelig sikkert.

Siden rammetillatelsen er omgjort på annet grunnlag, tar vi ikke stilling til om det er dokumentert at det kan oppnås tilstrekkelig sikkerhet mot skred for tiltaket, jf. krav i KPA.

Avslutningsvis

Statsforvalteren finner etter dette å måtte omgjøre Bergen kommune v/ UMBY sitt vedtak av 25.06.2024, sak 228/24, og kommunens vedtak om rammetillatelse av 02.08.2024, sak 2023/17312, til avslag. Klagen har ført frem.

Statsforvalterens vedtak på side én er endelig, og kan ikke påklages videre, jf. fvl. § 28 tredje ledd.

Med hilsen

Anne Kjersti Sande
fung. seksjonsleder

Stine Ross Idsø
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

INGENIØR BJARNE AARDAL AS
BERGEN MINILAGER AS
Bergen kommune

Hardangervegen 633
Vestre Torggaten 18
Postboks 7700

5268	HAUKELAND
5015	BERGEN
5020	BERGEN



Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Saksbehandlar, innvalstelefon

Arnt Erik Nordheim, 5764 3191

Alver kommune gnr. 145 bnr. 60, Skarvegen 326, Indre Fosse. Løyve til utvida bruk av avkøyrsløse, fv. 5476

Vi viser til oversending frå Alver kommune 25.11.2024, som gjeld klage på vedtak frå utval for areal, plan, og miljø den 05.06.2024. Statsforvaltaren reknar saka som forsvarleg opplyst for vår avgjerd, jf. forvaltningslova § 33 siste avsnitt.

Vedtak

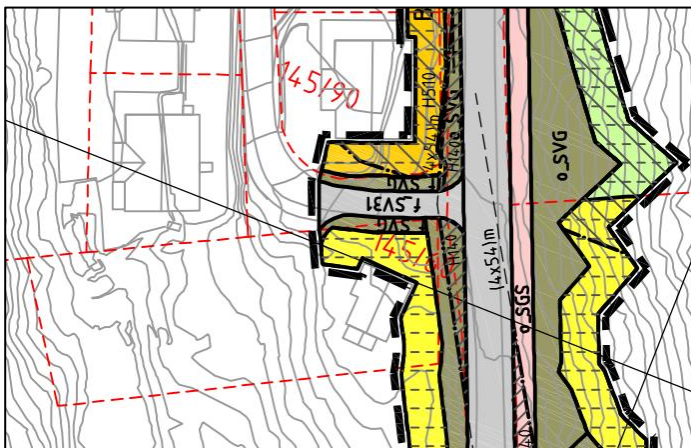
Statsforvaltaren opphevar vedtaket frå Alver kommune 05.06.2024, sak 61/24, om løyve til utvida bruk av avkøyrsløse frå fv. 5476 for ny tomannsbustad på gbnr. 145/60, jf. koml. § 27-3.

Bakgrunn for saka

HMSS Eiendom AS v/Jon Magne S. Gabrielli søkte den 12.01.2024 om utvida bruk av avkøyrsløse frå fylkesveg 5476 Skarsvegen i Alver kommune, til gbnr. 145/60. Eigedomen er i hovudsak uregulert og avsett til bustadformål i kommedelplanen for Knarvik, Alversund og Alverstraumen.¹

Ein mindre del av eigedomen er omfatta av reguleringsplanen for *Fv. 404 - Kvamme – Fossevatnet*.² Denne reguleringsplanen omfattar også avkøyrsløsepunktet frå fylkesvegen, og som HMSS Eiendom AS søkte om utvida bruk frå (t.h.).

Den vidare samlevegen til bustadfeltet langs Skarsvegen er regulert som privat fellesveg i reguleringsplanen for Gnr. 145, Indre Fosse (nedanfor).³



¹ PlanID: 1263-201701, i kraft 15.10.2019.

² PlanID: 1263-201112, i kraft 16.06.2016.

³ PlanID:1263-1005007, i kraft 10.05.2007.



Reguleringsplanen for bustadfeltet syner eit avkøyrslpunkt frå fellesvegen til gbnr. 145/60, men sjølv eigedomen er utanfor planområdet.

Eigedomen er frå tidlegare utbygd med ei eldre hytte. HMSS Eiendom AS opplyste i søknaden at dei no ønskte å utvikle eigedomen til bustadformål, potensielt ein tomannsbustad, og søkte derfor om utvida avkøyrsl for to einingar. Vi viser til søknaden 12.01.2024, som vi legg til grunn er kjent for partane i saka.



Alver kommune sende søknaden til dykk som regional vegstyresmakt og forvaltningsmyndigheit for fylkesvegnettet. I fråsegn 14.02.2024 peika de på at det var gitt rekkjefølgjekrav om utbetra veg m.m. i kommunedelplanen pkt. 2.5.2. Dette kravet måtte ifølgje fråsegna vere ivareteke – før godkjenning av utbygging og bruksendring til nye bueiningar langs fv. 5476, på strekninga frå Kvamme til Skaret. Ut frå dette la de til grunn at kommunen korkje kunne gje løyve til utvida bruk av avkøyrsla, eller til bygging på tiltakseigedomen.

Kommunen avslo søknaden i administrativt vedtak 12.04.2024, og grunn gav dette med rettsverknaden av reguleringsplanen, jf. plan- og bygningslova § 12-4. Ein framtidig tomannsbustad ville ifølgje kommunen komme i konflikt med arealformålet, byggjegrensa mot fylkesvegen, og støysoner for trafikkstøy.

Utbyggingsselskapet Majo Bygg AS klagar deretter på avslaget til kommunen, og fekk medhald den 05.06.2024, jf. vedtak frå Utval for areal, plan og miljø i sak 61/24. Utvalet kom mellom anna til at trafikkauken var liten, målt i ÅDT. Endringa hadde heller slike verknader som låg til grunn for rekkjefølgjekravet i kommunedelplanen pkt. 2.5.2. Vi viser til vedtaket.

De klagar på vedtaket i brev 28.06.2024. I klagen legg de til grunn at rekkjefølgjekravet i kommunedelplanen gjeld, og at vilkåra for å godkjenne ein slik dispensasjon ikkje er oppfylte. Kommunen gjorde då merksam på det ikkje var innvilga dispensasjon etter plan- og bygningslova, og bad dykk eventuelt presisere klagegrunnane.

Utfyllande grunngeving for klagen vart deretter gitt, jf. brev frå dykk til Alver kommune 02.10.2024. Vi refererer eit lengre utdrag frå brevet, der de skriv:

«... Vestland fylkeskommune, ved infrastruktur og veg har ikkje motteke søknad om utvida bruk og dispensasjon frå byggjegrensa etter veglova. Vi har vurdert at tiltaket avhenger av dispensasjon frå plan før saka vert handsama etter veglova.

(...)

Slik vi forstår saka er det krav om dispensasjon frå rekkjefølgjekrav 2.5.2 for etableringa av tomannsbustaden. Etter vår meining er det og krav om dispensasjon frå plankrav i punkt 2.2 i KDP. Dette er ikkje vurdert av kommunen. Slik vi les [utvalet] sitt brev av 24.06.2024 har dei gjeve dispensasjon for etablering av tomannsbustad, på vilkår om at avkøyrsla skal bli bygd i tråd med regulert løysing. Det er dette vi klagar på, då vi meiner at det ikkje bør gjevast dispensasjon frå rekkjefølgjekrav 2.5.2 og punkt 2.2 i KPD.

...»



Majo Bygg AS inngav sine merknader til klagen ved e-post 29.10.2024. Føretaket understrekar at det førebels ikkje er søkt om dispensasjon etter plan- og bygningslova, berre om utvida bruk av avkøyrsla. Føretaket er einig i at dei må søke om dispensasjon frå kommunedelplanen, men slik Majo Bygg AS ser det, må dette vente til etter at avkøyrsla var godkjent. Føretaket er heller ikkje utan vidare einig i at Vestland fylkeskommune er rett vegstyresmakt, sidan både avkøyrsla og samlevegen til bustadfeltet er regulert.

Kommunen v/Utval for areal, plan og miljø handsama klagen i møte 13.11.2024, sak 121/24, men fann ikkje grunn til å ta klagen til følge. Klagesaka vart deretter oversendt til Statsforvaltaren for endeleg avgjerd, jf. forvaltningslova § 34.

Regelverk

Statsforvaltaren er delegert myndigheit til å avgjere klager på enkeltvedtak etter plan- og bygningslova, sjå plan- og bygningslova § 1-9 og rundskriv T-2/09 frå Kommunal- og distriktsdepartementet. Dersom klagen vert teken til behandling, kan Statsforvaltaren prøve alle sider ved vedtaket, også dei skjønsmessige vurderingane som kommunen har gjort. Ved prøving av det kommunale skjønnnet skal Statsforvaltaren leggje stor vekt på omsynet til det lokale sjølvstyret.

Kva som er søknadspliktige tiltak etter plan- og bygningslova går fram av pbl. § 20-2, jf. § 20-1 bokstav a til n. Med mindre anna er fastsett, kan tiltak som nemnt i § 20-1 ikkje utførast utan at det på førehand er sendt søknad til kommunen, og kommunen deretter har gitt løyve etter kapittel 21.

Kommunen skal gje løyve til tiltak som ikkje er i strid med føresegner gjevne i eller medhald av plan- og bygningslova, jf. pbl. § 21-4.

Krav til tilkomst og vegsamband følgjer av plan- og bygningslova § 27-4. Bruk av avkøyrsla frå offentlig veg må vere godkjent av vegstyresmaktene, jf. veglova §§ 40 til 43, med mindre avkøyrslsprøsmålet er løyst i bindande plan etter plan- og bygningslova.

Statsforvaltaren er ikkje klageinstans etter veglova, med unntak av saker som gjeld avkøyrslar frå riksvegar, jf. veglova § 11 tredje avsnitt.

Dersom særlege grunnar tilseier det, kan Statsforvaltaren, utan å vere klageinstans, på eige initiativ kontrollere om eit kommunalt vedtak er lovleg, jf. kommunelova § 27-1 andre avsnitt. Dersom Statsforvaltaren ved slik kontroll avdekkar feil som gjer vedtaket ugyldig skal vedtaket opphevast, jf. kommunelova § 27-3 fjerde avsnitt.

Statsforvaltaren si vurdering

Vi har kome til at det påklaga vedtaket frå Alver kommune 05.06.2024 er ugyldig og må opphevast.

Innleiingsvis er det grunn til å peike på at utvida bruk av eksisterande avkøyrslar frå offentlig veg, ikkje er eit tiltak etter plan- og bygningslova, jf. plan- og bygningslova § 1-6 og § 20-1 bokstav a til n. Det er derfor ikkje høve til å søke bygningsstyresmaktene om løyve til utvida bruk, slik det er gjort i denne saka.

Som det vidare følgjer av plan- og bygningslova § 27-4 første ledd, skal bygningsstyresmaktene ikkje på noko tidspunkt 'godkjenne' bruken av ei avkøyrsla frå offentlig veg, men sjå til at avkøyrsla er



godkjent av rette vegstyresmakt etter reglane i veglova §§ 40 til 43.⁴ Dette kravet blir også først aktuelt dersom nokon søker om eit byggetiltak som krev slik godkjenning, for eksempel ein ny bustad som ikkje er omfatta av avkøyrsla frå før. I denne saka er det ikkje søkt om dispensasjon etter kommuneplanen, og det er heller ikkje søkt om løyve for eit tiltak som er omfatta av byggesaksdelen i plan- og bygningslova.

Den søknaden som er framsett av HMSS Eiendom AS i januar 2024, skulle derfor ha vore handsama etter veglova, fullt ut. Det er for ordens skuld ikkje noko krav i veglova om at ein tiltakshavar først må ha søkt om nødvendige dispensasjonar etter plan- og bygningslova, sjølv om vi oppfattar at vegstyresmaktene meiner dette er ei praktisk ordning.

Ein tiltakshavar kan sjølv velje å hente inn samtykke eller løyve frå sektorstyresmakter før søknad om byggetiltak eller dispensasjon blir sendt kommunen etter plan- og bygningslova.⁵ Noko anna er at ein part ikkje kan krevje at sektorstyresmaktene uttaler seg om ei *dispensasjonssak* etter pbl. kap. 19, før tiltakshavaren har søkt kommunen om ein slik dispensasjon, og kommunen deretter oversender saka på høyring, jf. plan- og bygningslova § 19-1.⁶

I denne saka ligg det som nemnt ikkje føre nokon slik søknad om dispensasjon etter plan- og bygningslova. Statsforvaltaren oppfattar at alle partane er samde om dette, men elles usamde om kva som i så fall er den rette framgangsmåten for å godkjenne utvida bruk av den eksisterande avkøyrsla. Vi har tidlegare uttalt oss liknande spørsmål i ei sak frå Bergen kommune,⁷ der vi skreiv (utdrag):

«... Om det er krav om særskilt avkøyrsløyve eller ikkje, skal ... avgjerast etter framgangsmåten i veglova § 40, og før rammeløyve blir gjeve.

Veglova § 40. Krav om løyve til utvida bruk av avkøyrslø

Av veglova § 40 første ledd følgjer det at avkøyrslø berre «må byggast eller nyttast» etter plan i medhald av plan- og bygningslova. Er avkøyrsla ikkje regulert, eller planen ikkje tek stilling til avkøyrsløspørsmålet ^[8], må avkøyrsla ikkje nyttast utan særskilt løyve frå vegstyresmakta, jf. § 40 andre ledd.

I forlenginga av dette følgjer det at bygningsstyresmaktene ikkje skal, og heller ikkje kan, overprøve vegstyresmaktene si vurdering av søknadspunkt etter veglova § 40 andre ledd. Tilvisinga til veglova i plan- og bygningslova § 27-4, er meint å vise at spørsmålet skal avgjerast av vegstyresmakta når lova krev det. Noko anna er at veglova § 40 første ledd viser attende til plan etter plan- og bygningslova, og at planmyndigheitene derfor kan godkjenne avvik frå regulerte avkøyrslø ved dispensasjon frå vedkommande plan, jf. pbl. § 19-2.

Når spørsmålet om (utvida) avkøyrslø i staden skal avgjerast etter veglova § 40 andre ledd, følgjer det av lovsystemet at det er vegstyresmakta som tek stilling til søknadspunkt, og at kommunen, som bygningsmyndigheit, ikkje har noko avgjerdsmakt i spørsmålet.

⁴ Sjå også O.J. Pedersen mfl. (2018), del II s. 480.

⁵ Jf. TUDEP-2011-1082-2 (Osterøy kommune), jf. SAK10 § 6-2 andre ledd mfl.

⁶ [TUDEP-2018-3496-2](#) (Bardu kommune)

⁷ Vår ref. 21/3238, Gbnr. 290/8, Unnelandsvegen 391 (dykkar ref. 20/34977-20)

⁸ Altså ikkje løyser eller avgjer avkøyring for den omsøkte bruken eller bruksomfanget saka gjeld.



Det er heller ikkje mogleg å dispensere frå kravet om utvida avkøyrsløyve der vegstyresmaktene skal avgjere spørsmålet etter § 40 andre ledd, og har konkludert med at løyve er nødvendig. ...»

Utgangspunkta blir omtrent tilsvarande i denne saka. For at ein skal kunne konkludere med at avkøyrsla vert «nytta etter» reguleringsplanen, er det ikkje tilstrekkeleg at sjølve avkøyrsla er regulert. Det må også gå fram at avkøyrsla er planavklart for den eigedomen det gjeld, her gbnr. 145/60, og for den tiltenkte bruken og bruksomfanget. Alternativt kan det gå fram av rammeføresegner eller rammeplanar til kommuneplanen at avkøyrsla frå fv. 5476 skal nyttast for eit bestemt tal einingar, eller liknande overordna avklaring.⁹ Det siste er ikkje aktuelt her.

Dersom det er tvil om avkøyrsla er planavklart for den tiltenkte bruken, må det kommunale plangrunnlaget tolkast. Vi kan ikkje sjå at det er nokon tvil i dette tilfellet, ettersom tiltakseigedomen er uregulert. Eigedomen er ikkje ein del av det planområdet som avkøyrslpunktet frå fv. 5476 er regulert for. Reguleringsplanen for bustadfeltet (plankartet) har rett nok ei påteikning med ordlyden «innkjørsel» til gbnr. 145/60. Denne påteikna verkar likevel klart å vere innretta for den bruken som allereie var etablert, altså den eldre fritidsbustaden på eigedomen, og ikkje for ein ny eine- eller tomannsbustad.

Oppsummert er vi altså einige i klagen dykkar 02.10.2024, på det punktet der de skriv at ein uregulert eigedom som knyter seg til ei regulert avkøyrsl, må handsamast etter veglova av Vestland fylkeskommune som rette vegstyresmakt for fylkesvegen, jf. veglova § 9 andre avsnitt.

Vi tek med at ei «avkøyrsl» etter veglova er det punktet der private vegar eller avkøyrslar støyter mot offentleg veggrunn, altså sjølve påkoplingspunktet til det offentlege vegnettet.¹⁰ Eigedomen gbnr. 145/60 er uregulert og tilknytt fylkesvegen gjennom ein regulert privat fellesveg. Nye einingar krev derfor særskilt avkøyrsløyve etter veglova § 40 andre ledd. Vi kan ikkje sjå at det er nokon tvil på dette punktet, eller om at Vestland fylkeskommune er rette vegstyresmakt til å avgjere den konkrete søknaden.

Kommunen sitt vedtak 05.06.2024 er altså gjort av feil styresmakt, og utan heimel i plan- og bygningslova. Eit slikt vedtak, som kommunen ikkje under nokon omstende hadde høve til å gjere, må utan vidare reknast som ugyldig.

Vi presiserer at Statsforvaltaren ikkje er klageinstans i avkøyrslsaker som gjeld fylkesvegar. Denne myndigheita ligg i staden til ei fylkeskommunal klagenemnd, jf. forvaltningslova § 28, og veglova § 11, jf. veglova § 9. Av omsyn til partane og den vidare handsaminga, og for å avklare rettsleg tvil om kven som her rette avgjerds makt, har vi likevel valt å oppheve kommunens sitt vedtak, og med det få saka inn i det rette forvaltningsspolet.

Vi viser her til kommunelova § 27-3, jf. § 27-1 andre avsnitt, som gjev Statsforvaltaren heimel til å oppheve ugyldige kommunale vedtak i særlege tilfelle. Dette gjeld sjølv om vi ikkje er klageinstans. I vurderinga av om vedtaket skal opphevast etter kommunelova, har vi har lagt vekt på at styresmaktene har hatt ulikt syn på korleis dei ulike lovene skal samordnast. Vi har også lagt vekt på at kommunen allereie har uttala seg om saka, og vurdert dykkar klage, utan å endre syn. Saka gjeld forvaltning av fylkesvegnettet, og har dermed bydd på problemstillingar som også kan verte aktuelle i fleire andre saker.

⁹ Veglova § 40 første avsnitt, siste alternativ, jf. plan- og bygningslova § 11-10 nr. 4.

¹⁰ Jf. Rt. 1974 s. 352



På denne bakgrunnen har vi oppheva det kommunale vedtaket som ugyldig.

Oppsummering. Vidare handsaming etter veglova

Statsforvaltaren har oppheva det kommunale vedtaket 05.06.2024, ettersom vedtaket er gjort utan heimel i plan- og bygningslova, jf. kommunelova § 27-3 fjerde avsnitt.

Vi legg til grunn at HMSS Eigedom AS eller Majo Prosjekt AS begge framleis står fritt til å søke dykk om løyve etter veglova. Skulle søknaden bli avslegen etter veglova § 40 andre avsnitt og tiltakshavarane ønskjer å klage, legg vi til grunn at det blir det opp til ei fylkeskommunal klagenemnd å avgjere saka med endeleg verknad, jf. forvaltningslova § 28 andre avsnitt.

Ut frå den regulerte plansituasjonen på gbnr. 145/60, kan vi ikkje sjå at Alver kommune eller Statsforvaltaren i Vestland har noko vidare rolle i saka etter veglova.

Vedtaket på side 1 i dette brevet er ikkje eit enkeltvedtak. Vedtaket kan derfor ikkje klagast vidare, jf. forvaltningslova § 28 tredje avsnitt.

Med helsing

Gunnar O. Hæreid
ass. Statsforvaltar

Anne Kjersti Sande
fung. seksjonsleiar

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Alver kommune (ref. 2024/630)	Postboks 4	5906	FREKHAUG
MAJO PROSJEKT	Lindåsvegen 154	5916	ISDALSTØ
HMSS EIENDOM AS	Lindåsvegen 154	5916	ISDALSTØ



Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Saksbehandlar, innvalstelefon
Arnt Erik Nordheim, 5764 3191

Stord kommune gnr. 51 bnr. 27, Føyno 264. Mellombels bruksendring

Vi viser til oversending frå Stord kommune 16.05.2025, som gjeld klage på administrativt vedtak datert 12.03.2025. Saka har dessverre blitt gammal hjå oss. Statsforvaltaren beklagar dette, og dei ulempene det måtte ha ført med seg for partane.

Vedtak

Statsforvaltaren i Vestland gjer om vedtaket frå Stord kommune 12.03.2025, ref. 24/1652. Vi avslår søknaden om dispensasjon og rammeløyve for mellombels bruksendring av fritidsbustad på gbnr. 51/27, Føyno 264.

Bakgrunn for saka

Anders Lothe v/Fimbul AS søkte i april 2024 om løyve og dispensasjon for mellombels bruksending av fritidsbustad på gbnr. 51/27, til bruk som heilårsbustad. Eigedomen med adresse Føyno 264 er ein fritidseigedom på ca. 4,2 daa, der det tidlegare er oppført ei hytte frå 1994. Eigedomen er omfatta av reguleringsplanen for Ørevika,¹ der det er innregulert to, om lag like store fritidstomter, i tillegg til areal for naust og friluftsførmål.

Ifølge reguleringsplanen skal fritidsbustadane ha tilkomst via regulert gangveg, til fellesparkeringa i enden av den private køyrevegen Føyno.² Denne vegen har ei lengde på ca. 1,5 km, før han støyter mot av- og påkøyringa mot E39 lenger nordvest på øya.

Som vegstyresmakt for E39 uttalte de dykk til søknaden om bruksendring av hytta, jf. fråsegn datert 04.07.2024 og etterfølgande brev 26.08.2024. I fråsegna viste de til at den private vegen var lang og smal. I alle høve ville det vere krav om avkøyrsløyve for endra bruk av krysset mot E39. Lothe hadde på dette tidspunktet søkt dykk om dette, jf. veglova § 40, men søknaden var førebels ikkje avgjort. De var ikkje generelt negative til at det kunne vere mogleg med ei bruksendring på gbnr. 521/24, men meinte at dette i så fall måtte gjerast gjennom ei reguleringsendring.

¹ PlanID: [4614_20090010](#), i kraft 22.03.2012.

² PV_1295, [Vegkart](#) (direktelenke)



Stord kommune valde på si side å innvilge søknaden, og gav både rammeløyve og mellombels dispensasjon den 29.08.2024. Kommunen sette mellom anna som vilkår at den nye bruken måtte vere godkjent av dykk, før Lothe kunne få mellombels bruksløyve eller ferdigattest:

«... *Det må liggja føre løyve til utvida bruk av avkøyrsløse frå E39 frå Statens vegvesen. Det kan ikkje gjevast bruksløyve eller ferdigattest for tiltaket før det kan dokumenterast at Statens vegvesen har godkjent søknad om utvida bruk av avkøyrsløse.*

...»

De oversat klagefristen og klaga på godkjenninga først i desember 2024. Som grunnlag for fristoppreisning viste de derimot til forvaltningslova § 31 første ledd bokstav b, idet de meinte det var stor grunn til å tru at vedtaket var ugyldig. Vidare viste de til plan- og bygningslova § 21-5, og at kommunen ikkje hadde koordinert byggesakshandsaminga med dykk. Slik de såg det, var det mogleg for kommunen å gje rammeløyve, men berre på vilkår om at forholdet til vegstyresmaktene måtte vere ivareteke før *igangsettingsløyve* vart gitt, jf. § 21-5 andre setning. Alternativt kunne kommunen avvise søknaden,³ men altså ikkje sette dei vilkåra som kommunen hadde gjort.

Kommunen v/utval for byutvikling tok til følge denne klagen, før kommunen gjorde nytt vedtak den 12.03.2025. Kommunen innvilga rammeløyve og mellombels dispensasjon på nytt, jf. pbl. § 21-4 og § 19-3, med mellom anna følgjande vilkår:

«... *Før det kan gjevast løyve til igangsetting for tiltaket, må det liggja føre løyve til utvida bruk av avkøyrsløse frå E39 frå Statens vegvesen.*

...»

I ny klage 31.03.2025 protesterte de på det siste vedtaket (denne saka).

Klagen er i hovudtrekk grunngeven med at kommunen ikkje har teke omsyn til dei trafikkfaglege innspela dykkar. Truleg er det også vesentlege manglar ved dispensasjonsvurderinga, og med fleire av vilkåra som kommunen har sett. De viser til at kommunen tidlegare gjort eit generelt prinsippvedtak, og som er meint å gje rammer for korleis innbyggjarane kan få løyve til å bruke fritidsbustadane sine som faste bustader («bu i hytta»). I dette prinsippvedtaket har kommunen lagt til grunn at ein kan få mellombels dispensasjon for bruksendring, dersom det vert meldt flytting til Stord kommune i Folkeregisteret. Vidare er det fleire vilkår og føresetnader i prinsippvedtaket, medrekna at eigaren skal ha ansvar for vinterbrøyting, at private tilkomstvegar ikkje skal kunne stengast med bom, og at eigaren ikkje skal kunne krevje skuleskyss. Slik de ser det, kan ikkje det politiske prinsippvedtaket brukast om juridisk grunngeving etter plan- og bygningslova. Dette har også Statsforvaltaren peika på i eit brev til kommunen i mars 2024, kort tid etter at prinsippvedtaket vart gjort.⁴ De er derfor kritiske til at kommunen framleis nyttar prinsippvedtaket aktivt i den lokale arealforvaltninga.

Det er dessutan fleire indikasjonar på at kriteria og vilkåra frå prinsippvedtaket, og som no er tekne inn som eigne vilkår i det konkrete løyvet, kan vere ulovlege. Det er uansett uheldig å innvilge dispensasjon for bruken av ein eigedom, og la dispensasjonsvilkåra vere knytt til eigaren som person. Dersom praksisen som prinsippvedtaket legg opp til får utvikle seg i kommunen, kan det dessutan føre til at hyttefelt på sikt blir omdanna til bustadfelt. Tradisjonelt har det vore utfordringar ved å blande fritidsbusetnad og fast busetnad. I slike situasjonar kan det oppstå brukskonfliktar

³ Jf. TUDEP-2016-3588-2.

⁴ Vedtak 07.03.2024, ref. 23/2013 (jf. vår ref. 24/178)



mellom private interesser, og i tillegg utfordringar med både kapasitet og ulik bruk av det private og eventuelt kommunale vegnettet.

Som vegstyresmakt for E39 krev de at vedtaket gjort 12.03.2025 vert oppheva. Etter dykkar syn er vedtaket uttrykk for politisk vilje, og i strid med regelverket, medrekna dei formelle krava i plan- og bygningslova § 27-4. Vi viser elles til klagen.

Kommunen v/utval for byutvikling handsama klagen i møte 15.05.2025, sak 74/25, men fann ikkje grunn til å ta klagen til følge. Kommunen held fast ved at vilkåra i plan- og bygningslova § 19-2 er oppfylte, og at kommunen då kan gje varig eller mellombels dispensasjon. Kommunen held i tillegg fram at de ikkje har peika nokon konkrete krav eller vilkår i klagen dykkar, om kva tiltak som eventuelt lyt gjerast for å gje tilfredsstillande vegsamband frå E39 til Føyyno 264.

Kommunen viser til at det er de sjølve som lyt vurdere om de kan gje løyve for endra eller utvida bruk av avkøyrslpunktet. Som vegstyresmakt kan de då sette dykkar eigne vilkår om nødvendige tiltak. For sin del kan kommunen derimot gje dispensasjon etter plan- og bygningslova, jf. § 19-2 første ledd. Dersom den nye praksisen viser at det blir mange søknader om bruksendring, har kommunen grunnlag for å vurdere kapasiteten på vegnettet frå sak til sak, og vurdere om det heller bør krevjast ein reguleringsplan. Kommunen meiner derfor at det er mindre fare for «presedens».

Saka vart deretter oversendt hit for endeleg klagehandsaming, jf. forvaltningslova § 34.

Regelverk

Statsforvaltaren i Vestland er delegert myndigheit til å avgjere klager på enkeltvedtak etter plan- og bygningslova, sjå plan- og bygningslova § 1-9 femte ledd og rundskriv T-2/09 frå Kommunal- og distriktsdepartementet. Statsforvaltaren kan prøve alle sider ved vedtaket, også dei skjønnsmessige vurderingane som kommunen har gjort, jf. forvaltningslova § 34. Ved prøvinga av det kommunale skjønnnet skal Statsforvaltaren legge stor vekt på omsynet til det lokale sjølvstyret.

Det går fram av plan- og bygningslova § 12-4 at reguleringsplanen er bindande for nye eller utviding av eksisterande tiltak. Tiltak som er i strid med plan eller føresegner i plan- og bygningslova, kan berre godkjennast dersom det vert gitt dispensasjon frå føresegna tiltaket strid mot, jf. plan- og bygningslova kapittel 19.

Krav til tilkomst og vegsamband følgjer av plan- og bygningslova § 27-4. Bruk av avkøyrsl frå offentleg veg må vere godkjent av vegstyresmaktene, jf. veglova §§ 40 til 43, jf. § 21-5, med mindre avkøyrslspørsmålet er løyst i bindande plan etter plan- og bygningslova.

Statsforvalterens vurdering

Vi slår først fast at både varige og tidsbestemte bruksendringar er søknadspliktige, jf. plan- og bygningslova § 20-2, jf. § 20-1 første ledd bokstav d. Bruksendringa på Føyyno 264 er også i strid med arealformålet i reguleringsplanen for Ørevika, og kan derfor ikkje godkjennast utan dispensasjon, jf. § 21-4, § 12-4 og kapittel 19 i lova.

Det er ikkje tvil om at Statens vegvesen både har klagerett på avgjerda om å gje dispensasjon, og på avgjerda om å gje rammeløyve, jf. plan- og bygningslova § 1-9 tredje avsnitt. For ordens skuld legg vi til at Statsforvaltaren ikkje er bunden av synsmåtane i klagen, jf. fvl. § 34, men kan prøve alle sider vedtaket datert 12.03.2025.



Vi konstaterer vidare at kommunen har gitt rammeløyve til bruksendringa, på vilkår om at tiltaket ikkje kan settast i verk (få igangsettingsløyve) før det ligg føre løyve frå dykk som vegstyresmakt. Denne framgangsmåten, som bygger på plan- og bygningslova § 21-5 første ledd andre setning, er den generelle regelen for samordning med andre styresmakter.⁵ Framgangsmåten er også omtala i TUDEP-2016-3588-2, som de har vist til. Den aktuelle saka gjaldt derimot eit tilfelle med manglande løyve frå Jernbaneverket. Fråsegna har derfor avgrensa overføringsverdi til denne saka, som gjeld samordninga mellom bygningsstyresmaktene og vegstyresmaktene, jf. plan- og bygningslova § 27-4.

Statsforvaltaren viser til plan- og bygningslova kapittel 27, som gjeld tilknytning til nødvendig teknisk infrastruktur; medrekna veg, vatn og avløp. Desse funksjonane står i ein særstilling og er heilt avgjerande for bruken av eit tiltak. Både § 27-1, § 27-2 og § 27-4 har derfor særreglar om framgangsmåten i slike saker, og som vik frå regelen i § 21-5. Forenkla sagt er godkjent tilgang til både veg, vatn og avløp sjølvstendige krav for å kunne gje løyve etter plan- og bygningslova.⁶

Det sentrale er altså at det er eit krav i plan- og bygningslova sjølv, at mellom anna vegsambandet «*må være godkjent av vedkommende vegmyndighet, jf. veglova §§ 40 til 43*». Av lovforarbeida følgjer det eintydig at nemninga «godkjent» betyr tidspunktet for rammeløyvet.⁷ Dette betyr at kravet om godkjenning frå vegstyresmaktene, i tillegg til å vere eit krav til tiltaket, også set krav om ei bestemt rekkefølge på sakshandsaminga. Denne rekkefølgja vik altså frå framgangsmåten i § 21-5, som ikkje kan nyttast for å utsette godkjenninga av kritisk infrastruktur.

Statsforvaltaren strekar under at det er forbode å fråvike eller dispensere frå lov- eller forskriftsfesta sakshandsamingsreglar, jf. plan- og bygningslova § 19-1 andre ledd. Dette betyr at dersom nødvendig godkjenning frå vegstyresmaktene ikkje ligge føre *seinast* på tidspunktet for delings- eller rammeløyvet, og tiltaket krev slik godkjenning, er søknaden i strid med plan- og bygningslova § 27-4. Søknaden skal derfor avslåast, jf. § 21-4 første setning.

Det er altså – under ingen omstende – tillate for bygningsstyresmaktene å innvilge eit løyve etter plan- og bygningslova, på vilkår om at nødvendig løyve frå vegstyresmaktene skal ligge føre på eit seinare tidspunkt, enten det gjeld ved igangsettinga, bruksløyvet eller ved ferdigattesten. Vi tek med at Kommunal- og distriktsdepartementet har vore avvisande til ein slik praksis ved fleire tilfelle.⁸ Begge dei aktuelle fråsegnene gjaldt rett nok krav om utsleppsløyve og forholdet mellom bygnings- og ureiningsstyresmaktene (§ 27-2). På dette punktet er det derimot ingen skilnad i oppbygginga av plan- og bygningslova § 27-2 og § 27-4.

Det neste spørsmålet vert dermed om bruksendringa på gbnr. 51/27 krev ei særskilt godkjenning som nemnt i § 27-4, eller ein dispensasjon for endra bruk av avkøyrsløp, i tillegg til dispensasjonen for sjølv bruksendringa. Dersom tiltaket krev ei slik godkjenning, er framgangsmåten i vedtaket 12.03.2025 lovstridig og lyt gjerast om til avslag. Vi ser slik på dette:

Som det følgjer av første ledd i § 27-4, skal bygningsstyresmaktene ikkje på noko tidspunkt 'godkjenne' bruken av ei avkøyrsløp frå offentleg veg, men sjå til at avkøyrsløp er godkjent av rette vegstyresmakt etter reglane i veglova. Vi tek her med at «avkøyrsløp» etter veglova er det punktet der

⁵ Kva myndigheiter som er omfatta av plikta, er uttømmmande regulert i forskrift om byggesak (SAK10) § 6-2.

⁶ Jf. motsett TUDEP-2016-3588-2, som altså gjaldt eit manglande løyve etter jernbanelova.

⁷ Ot.prp.nr. 45 (2007-2008) s. 338.

⁸ Jf. TUDEP-2023-4412-2; og TUDEP-2022-6571-3.



private vegar eller avkøyrslar støyter mot offentleg veggrunn, altså sjølve påkoplingspunktet til det offentlege vegnettet (E39).⁹ Vi oppfattar at både søkarane, kommunen og de er samde om dette.

Statsforvaltaren har elles uttalt seg som samordninga mellom veg- og bygningsstyresmaktene i fleire klagesaker og vedtak, jf. m.a. sak 21/3238 (Bergen kommune), der vi skreiv:

«... Om det er krav om særskilt avkøyrsløyve eller ikkje, skal ... avgjerast etter framgangsmåten i veglova § 40, og før rammeløyve blir gjeve.

Veglova § 40. Krav om løyve til utvida bruk av avkøyrslar

Av veglova § 40 første ledd følgjer det at avkøyrslar berre «må byggast eller nyttast» etter plan i medhald av plan- og bygningslova. Er avkøyrslar ikkje regulert, eller planen ikkje tek stilling til avkøyrsløysespørsmålet,^[10] må avkøyrslar ikkje nyttast utan særskilt løyve frå vegstyresmakta, jf. § 40 andre ledd.

I forlenginga av dette følgjer det at bygningsstyresmaktene ikkje skal, og heller ikkje kan, overprøve vegstyresmaktene si vurdering av søknadsplikt etter veglova § 40 andre ledd. Tilvisinga til veglova i plan- og bygningslova § 27-4, er meint å vise at spørsmålet skal avgjerast av vegstyresmakta når lova krev det. Noko anna er at veglova § 40 første ledd viser attende til plan etter plan- og bygningslova, og at planmyndigheitene derfor kan godkjenne avvik frå regulerte avkøyrslar ved dispensasjon frå vedkommande plan, jf. pbl. § 19-2.

Når spørsmålet om (utvida) avkøyrsløyve i staden skal avgjerast etter veglova § 40 andre ledd, følgjer det av lovsystemet at det er vegstyresmakta som tek stilling til søknadsplikt, og at kommunen, som bygningsmyndigheit, ikkje har noko avgjerdsrett i spørsmålet.

Det er heller ikkje mogleg å dispensere frå kravet om utvida avkøyrsløve der vegstyresmaktene skal avgjere spørsmålet etter veglova § 40 andre ledd, og har konkludert med at løyve er nødvendig.

...»

Som vi allereie har slått fast, er det klart at endringa av bruksformålet for fritidsbustaden på gbnr. 51/27, er strid med reguleringsplanen for Ørevika. Plankartet omfattar heller ikkje noko avkøyrslar frå E39, men støyter mot ein annan reguleringsplan ca. 680 meter nord for hytteområdet. Den vidare vegstrekninga er delvis uregulert, før privatvegen til slutt støyter mot offentleg veggrunn ved E39. Avkøyrslar mot E39 er regulert i reguleringsplanen for Trekantsambandet (1994). Vi kan ikkje sjå at det er nokon direkte kopling mellom dei ulike planane, i form av føresegner, rekkefølgekrav om opparbeiding eller liknande. Dette talar sterkt for at bruken som Lothe har søkt om, i staden lyt godkjennast særskilt.

Slik vi oppfattar søknaden, skal Lothe heller ikkje gjere tiltak i avkøyrslar mot E39. Tiltakshavarane søker i staden om ei bruksendring av hytta si, som også føreset ny eller endra bruk av den eksisterande avkøyrslar mot Europavegen. Summert opp er det altså ingen tvil om at endra bruk av avkøyrslar frå E39, må godkjennast etter veglova § 40 andre ledd, jf. første ledd, og av dykk som rett vegstyresmakt. Godkjenninga etter veglova må då seinast ligge føre før kommunen kan gje rammeløyve etter plan- og bygningslova, jf. § 27-4 som nemnt.

Kommunal- og distriktsdepartementet, i samråd med Statens vegvesen og Vegdirektoratet, har for så vidt lagt til grunn at godkjenninga også kan skje ved dispensasjon etter plan- og bygningslova.

⁹ Jf. Rt. 1974 s. 352.

¹⁰ Altså ikkje løyser eller avgjer avkøyring for den omsøkte bruken eller bruksomfanget saka gjeld.



Dette krev derimot at avkøyrsla frå før er avklart i ein reguleringsplan.¹¹ Slik vi ser det, må det i så fall vere eintydig at det er reguleringsplanen for *avkøyrsla* ein søker og innvilgar dispensasjon frå, i tillegg til frå planen der tiltaket skal skje. I og med at formålet med regelen i § 27-4 er samordning, legg vi tillegg til grunn at dispensasjonsvilkåra vanskeleg kan seiast å vere oppfylte i nokon slike tilfelle, dersom vegstyresmaktene er negative til ein slik søknad, jf. også pbl. § 1-1 andre ledd.

Ei mogleg godkjenning må då i staden følgje dei ordinære reglane i § 27-4, jf. veglova § 40 andre ledd, og kommunen kan som nemnt ikkje gje rammeløyve før ei godkjenninga ligg føre.

Klagen dykkar må derfor føre fram, i den forstand at vilkåra for å innvilge dispensasjon ikkje er oppfylte, jf. plan- og bygningslova § 19-2 andre ledd, jf. § 27-4 og § 1-1 andre ledd. Dispensasjonen som kommunen har gitt, omfattar heller ikkje dispensasjon frå regulerte avkøyrslar, men føreset altså ei etterfølgjande godkjenning etter veglova. Kommunen har ikkje høve til å gje rammeløyve på slike vilkår. Vedtaket er derfor ugyldig og må gjerast om til avslag.

Dersom Lothe framleis ønskjer å gå vidare med ein søknad om bruksendring på gbnr. 51/27, vil eit naturleg neste skritt vere at søknaden deira om utvida bruk av avkøyrsla frå E39, som vi oppfattar vart sett fram i juni 2024, vert handsama ferdig.¹² Utfallet av denne saka vil då verte avgjerande for dei vidare føresetnadane og moglegheitene kommunen har til kunne gje løyve, jf. plan- og bygningslova § 27-4 og § 21-4 som nemnt. Statsforvaltaren i Vestland vil vere klageinstans for eventuelle vedtak om å godkjenne eller avslå ein søknad om utvida bruk frå E39, jf. veglova § 11 tredje ledd. Dette berre viser vi til.

Vi går elles ikkje inn på verknaden og innhaldet i det politiske prinsippvedtaket frå Stord kommune 07.03.2024 i sak 15/24, sidan dette ikkje er nødvendig for resultatet vårt. På dette punktet viser vi berre til det tidlegare brevet vårt 13.03.2024, og som vi legg til grunn er kjent.

Vedtaket på side 1 i dette brevet er endeleg og kan ikkje klagast vidare i forvaltninga, jf. forvaltningslova § 28 tredje ledd.

Med helsing

Anne Kjersti Sande
fung. seksjonsleiar

Marte Ruvang Karslen
seniorrådgjevar

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:

- | | | |
|--|---------------|------------|
| 1. Brev, Kommunal- og distriktsdepartementet | sak 24/4726-4 | 06.05.2025 |
| 2. Brev, Kommunal- og moderniseringdepartementet | sak 14/4283-3 | 11.07.2014 |
| 3. Brev, Statsforvaltaren i Vestland, «Bu i hytta» | sak 24/178 | 13.03.2024 |

Kopi til:

Stord kommune (ref. 24/1652)

Postboks 304

5402

STORD

¹¹ Brev 06.05.2025 til Bergen kommune (KDD-ref. 24/4726-4), med tilvising til sak 14/4283, jf. vedlagde kopiar.

¹² Dykkar ref. [24/152265](#).



Solveig Johanne Føyen Lothe
Anders Lothe
FIMBUL AS

Føyno 264, Føyno 264
Føyno 264, Føyno 264
Fjellvegen 13B

5412	Stord
5412	Stord
5694	ONARHEIM



Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Saksbehandlar, innvalstelefon

Arnt Erik Nordheim, 5764 3191

Tilbakemelding, spørsmål om oppfølgingsmøte, samordning mellom plan- og bygningslova og veglova

Vi viser til e-posten dykkar 07.08.2024, slik denne følgjer opp tidlegare avtale om oppfølgingsmøte frå hausten 2023. Statsforvaltaren beklagar at det har tatt lang tid å svare på førespurnaden. Ettersom tematikken er samansett, ser vi det meir føremålstenleg med ei skriftleg tilbakemelding herfrå om vårt syn på regelverket.

Denne tilbakemeldinga er gitt på bakgrunn av rolla vår som klageinstans etter plan- og bygningslova, og særleg med tanke på dei tilfella der særskilt godkjenning i medhald av veglova, er eit sjølvstendig vilkår for løyve til tiltak etter plan- og bygningslova. Statsforvaltaren er ikkje klageinstans for vedtak etter veglova, med unntak av i avkøyrlesaker frå riksvegar, jf. veglova § 11. For problemstillingar som gjeld som gjeld veglova særskilt, viser vi derfor til Samferdselsdepartementet for eventuelle avklaringar, evt. ved Vegdirektoratet.

1. Utgangspunkt. Samordning i byggesaker, PBL §§ 21-5, jf. 21-2 og 21-4.

Dei generelle reglane om samordning mellom plan- og bygningslova og ulike sektorlover følgjer av plan- og bygningslova § 21-5. Føreseigna gjeld ved søknad om løyve etter byggesaksdelen, jf. plan- og bygningslova § 21-2 fjerde avsnitt siste setning. Som det følgjer av lova er det er i utgangspunktet eit krav til søknad om løyve at «...søknaden skal [...] vedlegges eventuelle innhentede vedtak eller uttalelse fra annen myndighet der tiltaket er betinget av dette, jf. § 21-5...». Kravet gjeld der vedkommande styresmakt har ei særskilt og lovpålagt oppgåve knytt til tiltaket.

Bygningsstyresmaktene kan ikkje avvise ein søknad som ufullstendig, sjølv om søknaden manglar nødvendig avklaring frå vedkommande sektorstyresmakt. Det følgjer då i staden av plan- og bygningslova § 21-5 første avsnitt, siste setninga, at kommunen på eige initiativ skal legge saka fram for sektorstyresmakta, som deretter tek stilling til om det er grunnlag for, og eventuelt gjev, løyve i medhald av vedkommande særlov.¹

¹ TUDEP-2011-1082-2 (Osterøy kommune).



Dersom sektorstyresmakta ikkje gjer vedtak innan fire veker, kan bygningsmyndigheitene normalt enten vente med å ta avgjerd i byggesaka, eller gje (ramme)løyve på vilkår om at forholdet kjem i orden før igangsettingsløyve blir gitt. Oppdeling i ramme- og igangsettingsløyve kan berre skje dersom søkeren sjølv ønskjer det.²

1.1. Særleg om krav til infrastruktur. PBL kap. 27

Framgangsmåten i punkt 1.1 om oppdeling av løyve i ramme- og igangsetting kan ikkje nyttast i saker som gjeld samordning mellom bygningsstyresmaktene og vegstyresmaktene. Bakgrunnen for dette er at det – i motsetning til etter andre særlover – også er eit krav i plan- og bygningslova sjølv at godkjenning må vere gitt av vedkommande vegstyresmakt.

Dette følger av plan- og bygningslova § 27-4 første avsnitt siste setning, der det er eit lovfest vilkår at avkøyrsløve må vere godkjent, jf. veglova §§ 40-43. Godkjenninga omfattar både plassering, formål og omfang, jf. veglova § 40, og i tillegg den tekniske utføringa, jf. § 43. Som fylkeskommunen er kjent med, er det ikkje krav om særskilt godkjenning etter veglova dersom avkøyrsløvespørsmålet er løyst i plan, jf. veglova § 40 første avsnitt. Spørsmålet må avgjerast etter ei tolking av vedkommande plan, der plantolkinga er konkret.³ Vi går ikkje inn på dette.

I dei tilfella tiltaket krev særskilt godkjenning etter veglova § 40, følgjer det av lovforarbeida til plan- og bygningslova at godkjenning må vere gitt før kommunen v/bygningsstyresmaktene kan gje rammeløyve, jf. Ot.prp.nr. 45 (2007-2008) s. 338. Bygningsstyresmaktene kan altså ikkje gje rammeløyve på vilkår om utsett handsaming. Dette fordi godkjent tilknytning til infrastruktur som nemnt er eit særskilt handsamingskrav i plan- og bygningslova kap. 27.

Det er ikkje tillate for bygningsstyresmaktene å dispensere eller å fråvike frå dei lovfesta handsamingskrava, jf. pbl. § 19-2. Plan- og bygningslova § 27-4 gjev derimot bygningsstyresmaktene avslagsheimel, dersom eit tiltak krev særskilt godkjenning etter veglova §§ 40-43, og slikt løyve ikkje ligg føre. Manglande godkjenning frå vegstyresmaktene kan ikkje avbøtast med vilkår eller dispensasjon.⁴ I slike tilfelle kan søknaden i staden avslåast av bygningsstyresmaktene, jf. plan- og bygningslova § 21-4 første setning, så framtid samordningsplikta i § 21-5 er oppfylt. Handsaminga etter plan- og bygningslova kan eventuelt utsettast inntil vedtak frå vegstyresmaktene ligg føre.

Avgrensinga i pbl. § 27-4 som er til hinder for å tillate oppdeling av løyve i ramme- og igangsettingsløyve, gjeld tilsvarande for tiltak som krev særskilt løyve etter veglova § 30, jf. veglova § 29 og plan- og bygningslova § 29-4 første avsnitt. Bygningsstyresmaktene har heller ikkje her høve til å gje løyve på vilkår, og kan heller ikkje gje dispensasjon for ei utsett handsaming, dersom det er på det rene at det er vegstyresmaktene som skal godkjenne eit avvik frå byggegrense mot offentleg veg, og tiltaket er avhengig av slik godkjenning.

2. Spørsmål om rett styresmakt

2.1.1. Byggegrenser mot offentleg veg. PBL § 29-4

² Plan- og bygningslova § 21-4 fjerde avsnitt.

³ SOM-2020-4411 pkt. 1.2. mfl.

⁴ TUDEP-2023-4413-2 (pkt. 3), jf. TUDEP-2022-6571-2 (pkt. 2 og 3), om tilsvarande regel i pbl. § 27-2.



I saker som gjeld fråvik frå byggegrenser mot offentlig veg, vert det avgjerande om byggegrense er fastsett i medhald av plan- etter plan- og bygningslova, jf. veglova § 29 første ledd. I regulerte strøk er det lagt til grunn at grensene i veglova er vedtekne som ein del av reguleringsplanen, om ikkje anna går direkte fram.⁵ Byggegrenser kan også vere fastsette direkte med heimel i kommuneplanen, jf. vegl. § 29 og plan- og bygningslova § 11-9 nr. 5. Der byggegrensa er fastsett i plan etter plan- og bygningslova, er det plan- og bygningssstyresmaktene som er rett styresmakt til å godkjenne eventuelle avvik, etter søknad om dispensasjon. Dei regionale eller statlege styresmaktene som får sine sektorinteresser direkte råka, vert høyringspart etter plan- og bygningslova § 19-1, og har klagerett etter plan- og bygningslova § 1-9 tredje ledd.

Ein privat part som søker om dispensasjon frå regulerte byggegrenser, eller frå byggegrenser som er fastsette i kommuneplanen, har ikkje krav på at sektorstyresmaktene uttaler seg om søknaden på førehand.⁶ Søknad om dispensasjon frå kommunale planar skal framsettast til kommunen v/bygningssstyresmaktene, som syter for oversending i samsvar med § 19-1 der lova krev det.

I alle andre saker enn ved søknad om dispensasjon, legg vi til grunn at det er vegstyresmaktene som i medhald av veglova § 30, jf. § 29 andre avsnitt, gjer vedtak om å godkjenne eller avslå avvik frå byggegrenser mot offentlig veg. Vegstyresmaktene si avgjerd skal leggjast til grunn av bygningssstyresmaktene ved handsaming av byggesøknad, jf. plan- og bygningslova § 29-4 andre setning. Som det følgjer av forskrift om byggesak (SAK10) § 6-2 andre ledd kan ein tiltakshavar sjølv velje å innhente løyve frå vegstyresmaktene.

Bygningssstyresmaktene har samordningsplikt med vegstyremaktene dersom løyve ikkje er henta inn på førehand, jf. plan- og bygningslova § 21-5 første ledd siste setning. Kommunen kan ta gebyr frå søkeren for dei meirutgiftene denne koordineringa fører med seg, jf. pbl. § 33-1.

2.1.2. Avkøyrsløse frå offentlig veg. PBL § 27-4

Godkjenning av avkøyrsløse frå offentlig veg skal skje etter framgangsmåten i plan- og bygningslova § 27-4, som viser attende til veglova §§ 40 til 43. Der lova krev særskilt godkjenning, er positivt vedtak ein føresetnad for å kunne gje rammeløyve etter plan- og bygningslova. Vi viser til omtalen av framgangsmåten i pkt. 1.1 ovanfor, der det kjem fram at handsaminga ikkje kan delast opp. Slik vi les lova, er framgangsmåten i motteke utkast til samhandlingsrutine pkt. 2.2.1.1, ikkje i samsvar med regelverket. Vi viser her til kjeldene i note 4 ovanfor, som etter vårt syn gjeld tilsvarande for § 27-4.

Veglova § 40 andre avsnitt slår elles fast at det er vedkommande vegstyresmakt som er rette avgjerdsmyndighet til å godkjenne avkøyrsløse frå offentlig veg, med mindre avkøyrsløse vert bygd eller nytta «...etter reguleringsplan eller arealdel av kommuneplan...», jf. første ledd i den same føresegna.

Der plassering, utforming og bruk er i samsvar plan som nemnt, er det ikkje krav om særskilt løyve frå vegstyresmaktene, jf. Ot.prp.nr. 32 (2007-2008) s. 223.⁷ I slike tilfelle er det heller ikkje noko krav at saka skal sendast på høyring til vegstyresmaktene,⁸ med mindre tiltaket altså krev dispensasjon eller særskilt vedtak etter t.d. veglova § 43. Det er ikkje noko til hinder for samordning eller at

⁵ TUDEP-2013-5050-6.

⁶ TUDEP-2018-3496-2.

⁷ Merknad til plan- og bygningslova § 11-10 nr. 4.

⁸ Jf. Forslag til samhandlingsrutine pkt. 3.1.



byggningsstyresmaktene hentar inn fråsegn frå vegstyresmaktene, sjølv om det ikkje skulle vere krav om det etter §§ 19-1 eller 21-5 i plan- og bygningslova. Slik utvida samordning har ikkje verknad for dei kommunale handsamingsfristane i plan- og bygningslova.⁹

Vi ser det som uråd å gje ei uttømmende liste over kva situasjonar ei avkøyrslar er i samsvar med den planregulerte situasjonen, jf. veglova § 40 første ledd, idet tolkinga av ein reguleringsplan er konkret. Vi kan som utgangspunkt slutte oss til dei typetilfella som kjem fram av dykkar utkast til samhandlingsrutine pkt. 1.2 (avkøyrslar som skal godkjennast av vegstyresmaktene). Dette gjeld med unntak av pkt. 1.2.3; «*Avkjørselen er ikke i samsvar med plankartet*». Vi ser slik på dette:

Dersom reguleringsplanen syner avkøyrslar, men tiltakshavaren søker om å *opparbeide* ei anna (ny) avkøyrslar i strid med planen, er dette etter vårt syn eit avvik frå plan som må godkjennast etter søknad om dispensasjon, jf. plan- og bygningslova kapittel 19. Vegstyresmakta blir høyringspart etter § 19-1. Dersom tiltakshavaren derimot søker om *utvida bruk* av ei (eksisterande, eldre) avkøyrslar som ikkje er i samsvar med plan, lyt den utvida bruken handsamast etter søknad til vegstyresmakta.¹⁰ Bakgrunnen for dette er at utvida bruk av eksisterande avkøyrslar som ikkje medfører vesentlege terrenginngrep eller andre søknadspåkravte arbeid, i utgangspunktet ikkje er eit tiltak i medhald av plan- og bygningslova.

For alle typetilfelle; dersom berre avkøyrslarspunktet (↔) er markert i plankartet og det ikkje er sett krav til utforminga,¹¹ må den tekniske utforminga godkjennast av vedkommande vegstyresmakt, jf. veglova § 43. Vi legg til grunn at FOR-2019-12-13-1984 gjeld for slike saker der ikkje anna er fastsett, jf. forskrifta pkt. IV. Ut frå lovteksten i plan- og bygningslova § 27-4, og det som kjem fram av lovforarbeida til føreseigna, legg vi også til grunn at slik godkjenning også skal ligge føre før byggningsstyresmaktene gjev rammeløyve til det konkrete tiltaket.

3. Avslutning

Statsforvaltaren har ikkje andre merknader til det som kjem fram av forlaget til samhandlingsrutine pkt. 3 og 4 om sakshandsaminga. Vi har med dette forsøkt å gjere greie for noko av dei momenta vi ser som relevante for samordninga mellom byggningsstyresmaktene og vegstyresmaktene, og vi vonar dette kan vere dekkande for nokon av problemstillingane som vart tiltenkt drøfta i møte.

Dersom det er fleire avklaringspunkt knytt til tematikken, eller divergens på nokon av punkta, legg vi til grunn at dette kanskje kan vere eigna for avklaring frå dei nasjonale bygnings- og vegstyresmaktene. På bakgrunn av dette ser vi det ikkje nødvendig med oppfølgingsmøte som tidlegare førespegla.

Vi beklagar på nytt at denne tilbakemeldinga har tatt lang tid.

Med helsing

Anne-Kjersti Sande
fung. seksjonsleiar

Arnt Erik Nordheim
seniorrådgjevar

Dokumentet er elektronisk godkjent

⁹ Plan- og bygningslova § 21-4, jf. forskrift om byggesak (SAK10) §§ 7-3 og 7-4 bokstav a.

¹⁰ «Typetilfelle 3», jf. vedlagt brev frå KMD datert 11.07.2014 (Askøy kommune).

¹¹ Jf. plan- og bygningslova § 12-7 nr. 1.



DET KONGELIGE KOMMUNAL-
OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

Askøy kommune
Seksjon for byggesak og private planer
Fagansvarlig byggesak Tore Mundheim
Postboks 323
5323 KLEPPESTØ

Deres ref

Vår ref

14/4283-3

Dato

11.07.2014

Askøy kommune - anmodning om uttalelse i forhold til behandling av avkjørsler fra offentlig veg og krav til behandling etter plan- og bygningsloven

Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser til deres henvendelse den 13. mai 2014 med ønske om å få klargjort regelverket i forhold til avkjørsler fra offentlig veg og behovet for behandling av denne typen saker etter plan- og bygningsloven. Departementet har vært i dialog med Statens vegvesen ved Vegdirektoratet om eksemplene som er tatt opp.

Generelt vil departementet bemerke at vegloven i § 40 i første ledd fastsetter at; *«Avkjørsle fra offentlig veg må berre byggast eller nyttast etter reguleringsplan eller arealdel av kommuneplan etter plan- og bygningsloven.»* Avkjørselssaker i regulerte områder skal dermed i utgangspunktet behandles etter plan- og bygningsloven. Departementet vil også peke på at kommunen bør benytte muligheten som kom med pbl 2008 til å avklare avkjørselsspørsmål etter pbl i kommuneplanens arealdel også for områder som det ikke utarbeides reguleringsplan for. Dette kan gjøres ved å utarbeide en rammeplan for avkjørsler med tilhørende retningslinjer, jf. pbl § 11-10 nr. 4.

Kommunen må når det gis dispensasjon og/eller tillatelse til fortsatt bruk av eksisterende avkjørsel, påse at det etableres en tinglyst midlertidighetserklæring for å sikre forpliktelsene etter pbl §§ 18-1 og 18-2 jf omtalen av dette bl.a. i NOU 2005:12 kap 14.5.3 og kapittel 4 i rundskriv H-01/10 om ikraftsetting av ny byggesaksdel i plan- og bygningsloven.

I retningslinjene Statens vegvesen har utarbeidet for behandling av avkjørselssaker (håndbok R 701) står det blant annet at *«Statens vegvesen bør tilrå at avkjørselssaker avklares som planendring etter plan- og bygningsloven, framfor dispensasjon eller enkeltvedtak etter vegloven»*. Det er viktig at kommune og vegmyndighet etablerer enighet om hvilket regelverk avkjørselssaken skal behandles etter og at en unngår unødvendig dobbeltbehandling. Statens

vegvesen har i retningslinjene (håndbok R 701) gitt følgende anvisninger: «*Ved dispensasjon fra reguleringsplan er kommunen planmyndighet, men der dispensasjonen berører Statens vegvesens interesser, plikter kommunen å legge fram saken for etaten til uttalelse. Statens vegvesen fatter ikke vedtak etter veglovens bestemmelser, men uttaler seg til dispensasjons-saken.*» Departementet anbefaler at kommunen tar utgangspunkt i disse anvisningene.

Til de tre skisserte typetilfellene har departementet i samråd med Statens vegvesen følgende vurdering:

Typetilfelle 1:

Avkjørsel fra offentlig veg er regulert i en plan, mens tiltaket som omsøkes er regulert i annen plan som ikke inneholder noen rekkefølgekrav knytt til vegplanen. Utbygger ønsker ikke å opparbeide regulert avkjørsel, men søker i stedet om utvidet bruk av eksisterende avkjørsel.

Departementet er her enig med Askøy kommune i at saken kan behandles etter vegloven § 40. Tiltaket innebærer her utvidet bruk av eksisterende avkjørsel. I og med at det ikke er satt noe rekkefølgekrav eller vilkår i planbestemmelsene, er vi enige med Askøy kommune i at det ikke er nødvendig med planendring eller dispensasjon etter plan- og bygningsloven. Det bør som omtalt innledningsvis tas inn som vilkår at det etableres tinglyst midlertidighetserklæring for å sikre forpliktelsene etter pbl §§ 18-1 og 18-2.

Når det gjelder bestemmelsene i plan- og bygningslovens §§ 18-1 og 18-2 er det selvstendige bestemmelser om at en eiendom skal ha en godkjent veg, vann og avløpsordning før den kan bebygges. Formålet med bestemmelsene er å sikre at utbyggingsprosjekter har tilstrekkelig infrastruktur til at det konkrete tiltaket og samfunnet rundt kan fungere på en god måte. Ofte vil tiltakshaver måtte anlegge enten offentlige anlegg som skal overtas av kommunen eller private fellesanlegg, jf. pbl § 18-1. Bestemmelsene har ingen direkte sammenheng med eller krav om at det skal foreligge noen rekkefølgekrav i planene eller at veg med avkjørsel og byggetiltaket skal være vist i samme plan. Om det ikke gis tillatelse til utvidet bruk av eksisterende avkjørsel etter veglova § 40 eller kommunen av andre grunner ønsker at avkjørselen skal opparbeides som fastsatt i plan, vil kommunen etter pbl §§ 18-1 og 18-2 ha rett til å kreve at avkjørselen opparbeides i samsvar med vegplanen.

Det er riktig at fortsatt bruk av en eksisterende avkjørsel og en eventuell tillatelse til økt bruk av en slik avkjørsel normalt ikke vil være i strid med plan selv om denne viser en annen avkjørsel. Normalt vil en eksisterende avkjørsel kunne benyttes så lenge den anses som sikker. En ny avkjørsel vil da først bygges når det ansees som nødvendig av trafikale årsaker eller fordi de resterende deler av vegplanen gjennomføres. Dette må sees i sammenheng med at vegmyndighetene etter veglova § 41 kan nekte fortsatt bruk av en avkjørsel og påby at den flyttes eller endres. Om det treffes et slikt vedtak om stenging vil en normalt henvise brukerne til at regulert avkjørsel må benyttes. I slike saker må derfor bebyggelse plasseres slik at regulert avkjørsel fortsatt kan etableres/benytt ved behov.

Typetilfelle 2:

Avkjørsel fra offentlig veg er regulert i en plan, mens tiltaket som omsøkes er regulert i annen plan som ikke inneholder noen rekkefølgekrav knyttet til vegplanen. Utbygger ønsker ikke å

opparbeide regulert avkjørsel, men søker i stedet om å etablere en annen avkjørsel som avviker fra plan.

Her er departementet og Statens vegvesen ikke umiddelbart enig med Askøy kommunes oppfatning som innebærer en behandling både etter veglova og plan- og bygningsloven, se våre innledende merknader. I dette tilfellet mener departementet at saken skal behandles etter plan- og bygningsloven. Vi anbefaler at det gjøres som en planendring for å sikre at det er en permanent og omforent løsning, men det kan også behandles som en dispensasjon etter bestemmelsene i pbl kap. 19. Uansett behandlingsmåte etter pbl skal saken legges fram for Statens vegvesen slik at de får gitt sin uttalelse til planendringen eller dispensasjonen. Jf de gjeldende bestemmelsene om at slike saker skal legges fram for berørte myndigheter i pbl §§ 12-14 og 19-1, m.fl.

Typetilfelle 3:

Avkjørsel fra offentlig veg og tiltaket som omsøkes er regulert i samme plan. Utbygger ønsker ikke å opparbeide regulert avkjørsel, men søker i stedet om utvidet bruk av eksisterende avkjørsel eller etablering av annen avkjørsel som avviker fra plan.

Her er departementet og Statens vegvesen bare delvis enig med Askøy kommune. Jf vår innledende redegjørelse om at en ikke skal dobbeltbehandle en avkjørselssak.

Forutsatt at det er en eksisterende avkjørsel som kan benyttes og denne ikke er markert med symbol for at den skal utgå på plankartet og det ikke er gitt bestemmelser eller rekkefølgekrav i forbindelse med avkjørselssituasjonen som avviser fortsatt bruk, kan saken behandles etter vegloven § 40. Jf svar under tilfelle 1.

Skal det etableres en ny avkjørsel som avviker fra vedtatt plan eller det er fastsatt stenging av eksisterende avkjørsel og/eller er rekkefølgekrav i planen, må saken behandles etter bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Saken legges da fram for Statens vegvesen som uttaler seg til planendringen eller dispensasjonen, men det gjøres ikke en parallell behandling etter vegloven § 40. Jf svar under tilfelle 2

Tilsvarende må saken behandles etter plan- og bygningslovens bestemmelser for planendring eller dispensasjon dersom kommunen i utgangspunktet ønsker opparbeidelse av avkjørsel som vist i plan, dvs. ikke ønsker at eksisterende avkjørsel tillates fortsatt og/eller utvidet bruk etter veglova § 40. Jf at kommunen kan treffe vedtak etter pbl § 18-1 om at den regulerte avkjørselen skal etableres som del av utbyggingen.

Med hilsen

Bjørn Casper Horgen (e.f.)
Avdelingsdirektør

Liv Kirstine Mortensen
seniorrådgiver

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Kopi til:

Statens vegvesen Vegdirektoratet

Samferdselsdepartementet, Veg- og trafikksikkerhetsavdelingen

Samhandlingsrutine – Forslag

Det følgende er basert på nåværende rutine mellom den kommunale veg- og bygningsmyndigheten, og rutinen mellom Bergen kommune og Vestland Fylkeskommune. Forslaget under er i det vesentlige likt den eksisterende rutinen, men er gjort noe mer konsis på enkelte punkter.

Forslaget er ment som et utgangspunkt for det videre arbeidet, vi mottar selvfølgelig gjerne tilbakemeldinger på det som er presentert under.

Innledende forslag - Samhandlingsrutine

1. Saker som behandles av vegmyndigheten
 - 1.1. Søknad om dispensasjon fra byggegrense
 - 1.1.1. Tiltaket plasseres på uregulert areal og byggegrenser framgår ikke av KDP eller KPA
 - 1.2. Søknad om avkjørsel
 - 1.2.1. Avkjørselen er ikke inntegnet i plankartet eller beskrevet i planbestemmelsene
 - 1.2.2. Det kommer ikke frem av reguleringsplanen at avkjørselen er regulert til det aktuelle tiltaket eller til den aktuelle bruken
 - 1.2.3. Avkjørselen er ikke i samsvar med plankartet
 - 1.2.4. Midlertidige anleggsavkjørsler uavhengig av planstatus
2. Saker som behandles av bygningsmyndigheten
 - 2.1. Søknad om dispensasjon fra byggegrense
 - 2.1.1. Tiltaket plasseres på regulert område
 - 2.2. Søknad om avkjørsel
 - 2.2.1. Avkjørselen framgår av plankartet eller er markert med avkjøringspil, og bruken av avkjørselen er i samsvar med reguleringsplanen.
 - 2.2.1.1. Dersom teknisk utforming ikke er avklart må dette godkjennes av vegmyndigheten før tiltaket kan få **igangsettingstillatelse / ferdigattest**
3. Rutine for saksbehandler – Kommunen
 - 3.1. I saker der bygningsmyndigheten skal fatte vedtak, forelegges saken VLFK for uttalelse.
 - 3.2. Dersom bygningsmyndigheten mottar en søknad hvor et forhold skal behandles av VLFK, oversendes saken VLFK med en orientering om hvilke forhold det gjelder.
4. Rutine for saksbehandler – Fylkeskommunen
 - 4.1. Dersom VLFK får en søknad som bygningsmyndigheten skal behandle, orienteres tiltakshaver om at kommunen er rette mottaker. VLFK kan samtidig uttale seg til søknaden dersom dette framstår hensiktsmessig.
 - 4.2. I saker der VLKF skal fatte vedtak informeres søker om at etablering av avkjørsel eller utvidet bruk også kan kreve tillatelse etter plan- og bygningsloven.



Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Saksbehandlar, innvalstelefon

Arnt Erik Nordheim, 5764 3191

Askøy kommune 12/911, Basneset. Rammeløyve, einebustad med to leilegheiter

Vi viser til oversending av klagesak frå Askøy kommune den 06.10.2023, som gjeld klage på administrativt vedtak 16.06.2023. Klagen er framsett innanfor fristen, og vilkåra for å handsame klagen er oppfylte.

Vedtak

Statsforvalteren i Vestland omgjer vedtaket frå Askøy kommune 16.06.2023, sak 554/2, og vi avslår søknaden om rammeløyve for einebustad m/to leilegheiter på gbnr. 12/911, jf. pbl. §§ 21-4, jf. 27-4 første avsnitt, siste setning.

Bakgrunn for saka

Askøy kommune har tidlegare avslege søknad om einebustad med to leilegheiter på gbnr. 12/911, jf. kommunens sitt vedtak 09.04.2021. Avslaget vart klaga på, men klagen ikkje førte fram i kommunen eller hjå Statsforvaltaren.¹

Grunngjevinga for avslaget i 2021 var at tiltaket var i strid med dei regulerte tomtegrensene for eigedomen. Sjølv om det var søkt om dispensasjon frå grensa, tilsa motstriden etter vårt syn at «...det bygges utover den størrelsen og det omfang planen legger opp til på den aktuelle tomten».

Statsforvaltaren kom altså til at utbygginga braut med planføresetnadane for reguleringa. Dette førte dermed også til at avkøyrslpunktet som var tenkt brukt frå fv. 5246 Hetlevikvegen, heller ikkje vart nytta i samsvar med reguleringsplan, jf. veglova § 40 andre avsnitt. Det var derfor krav om særskilt avkøyrsløyve frå dykk som vegstyresmakt. Slikt løyve låg ikkje føre, og tiltaket kunne dermed ikkje godkjennast av kommunen.² Til saka var det også fremja ei negativ fråsegn frå dykk, som sterkt indikerte at tiltakshavaren ikkje kunne rekne med å få løyve til utvida bruk av avkøyrslpunktet frå fv. 5246. Etter dykkar syn var det uansett krav om særskilt avkøyrsløyve i alle

¹ Vedtak i klagesak 08.12.2021, vår ref. 21/14524.

² Pbl. § 27-4 første avsnitt, siste setning, jf. veglova § 40.



tilfelle, fordi avkøyrsla mellom privat veg Basneset og fv. 5246 ikkje var regulert. Vi viser til den førre klagesaka, og til saksdokumenta derfrå.

Tiltakshavar Helge Hjartåker Åstveit v/Advisorwest Waardal søkte på nytt om rammeløyve den 14.06.2022. Denne gongen var tiltaket omprosjektert og i samsvar med dei regulerte byggegrensene i reguleringsplan nr. 19 Basneset³. Med denne endringa la ansvarleg søkar til grunn at det ikkje var behov for dispensasjon frå planen, og at det då heller ikkje var krav om særskilt avkøyrsløyve etter veglova. Som støtte for dette viste ansvarleg søkar til vedtaket herfrå, og til ein etterfølgjande e-post frå Statsforvaltaren v/sakshandsamar 14.12.2021. Vi viser til Hjartåker Åstveit sin nye søknad med grunngjeving, jf. følgjebrev datert 07.06.2022.

De gav negativ fråsegn til den nye søknaden også, jf. brev 13.07.2022, der de stilte dykk undrande til framstillinga i den nemnte e-posten frå Statsforvaltaren. Etter dykkar syn var som nemnt avkøyrslespørsmålet ikkje regulert i det heile tatt, og saka måtte då godkjennast etter veglova. I tillegg meinte de at plan nr. 19 (Basneset) berre opna for einebustader, evt. einebustad med éin utleigedel, og ikkje for meir konsentrerte buformer. De viste i tillegg til eit løyve frå 2021, vi oppfattar frå ei anna sak, der de tydeleg hadde informert om at «...dette vert det siste løyvet for utvida bruk frå Vestland fylkeskommune for denne avkøyrsla...», sidan mettingspunktet for kapasiteten ved Basneset var nådd. Vi oppfattar at dette synspunktet framleis gjeld, og at de ikkje vil godkjenne utvida bruk.

Askøy kommune avviste først søknaden som ufullstendig 16.01.2023, i og med at det ikkje låg føre løyve frå vegstyresmaktene. Dette klaga tiltakshavaren på, og kommunen gjorde derfor nytt vedtak 17.02.2023, der søknaden i staden vart handsama og avslegen. Kommunen grunngav avslaget med at talet bueiningar var høgare enn det reguleringsplanen opna for. Tiltakshavaren påklaga då denne plantolkinga, fordi bygningssymbola på plankartet ikkje nødvendigvis var einebustader. Hjartåker Åstveit var heller ikkje einig i at kommunal planpraksis var særleg konsekvent. Med utgangspunkt i prinsippet om byggerett, jf. pbl. § 21-4, talte derfor ein mogleg tolkingstvil uansett for at tiltaket måtte godkjennast, jf. SOM-2021-2112 mfl.

Kommunen v/Utvalg for teknikk og miljø tok denne klagen til følgje 16.03.2023, sak 41/23. Statsforvaltaren viser til fleirtalet si grunngjeving (utdrag):

«... Søknaden av 07.06.2022 om oppføring av bolighus med tre enheter kan ikke avslås med henvisning til manglende avkjøringstillatelse, fordi: Det er gitt dispensasjon for veianlegget. Ved Statsforvalterens behandling av klage i sak 2020/8543 er det uttalt at «Det omsøkte tiltaket, enebolig med to leiligheter, er i tråd med det regulerte formålet.» Utvalget er av den oppfatning at enebolig med to leiligheter er i tråd med reguleringsplanen og at det søkte tiltaket er ett bolighus. Ordlyden bolighus samsvarer med enebolig, tomannsbolig og sammenbygde boliger ref. Sintef sitt byggforskdetaljblad 330.009 pkt. 12 og 13.

Utvalget viser til saksbehandling på gbnr 19/426 som er vedlagt i saken. I denne sakens vedtak avgjorde Statsforvalter (daværende Fylkesmann) at planen ikke var begrensende for antall enheter. Da ordlyden gjør tolkningen klar vurderer utvalget at det ikke er hjemmel til å begrense eiers rådighet over egen eiendom om antall enheter, dette er uttalt i flere av sivilombudets saker som er vedlagt i saken. Det er ikke hjemmel til å begrense antall enheter i plankartet alene og planen har ikke en begrensninger i antall enheter ...»

³ PlanID: 4627_19, i kraft 28.04.1970: <https://www.arealplaner.no/4627/arealplaner/106>



Utvalet presiserte samstundes at avgjerda var prosessuell, og returnerte saka til kommunedirektøren for endeleg vedtak. Rammeløyve vart deretter utferd i tråd med utvalet sine vedtaksføresetnader, jf. vedtak om løyve 16.06.2023. Kommunen viste også til at Statsforvaltaren «... har stadfestet at krav om avkjøringstillatelse ikke gjør seg gjeldende dersom tiltaket etableres slik at en oppfyller alle krav til uteoppholdsareal, parkering o.l. innenfor de regulerte grensene». Avkøyrslforholdet vart derfor rekna som avklara i plan nr. 19.

Klage og tilsva. Kommunens si vurdering

De klaga på rammeløyvet den 05.07.2023. I klagen held de fast ved at tiltaket krev særskilt løyve etter veglova § 40 første ledd, og ved at framstillinga i e-posten herfrå 14.12.2021 frå førre sak, altså er feil. Reguleringsplan nr. 19 Basneset har ikkje tilkomst til fylkesvegen, og det er derfor krav om særskilt løyve etter veglova. E-posten frå Statsforvaltaren kan uansett ikkje reknast som ei formell fråsegn eller avgjerd. Denne feiltolkinga, og som kommunen har bygd på, har ført til ein handsamingsfeil og må resultere i at det kommunale løyve fell bort som ugyldig, jf. fvl. § 41.

Helge Hjartåker Åstveit har kome med merknader til klagen, jf. brev frå adv. Karoline A. Hustad 25.09.2023. Åstveit gjer gjeldande at eksisterande avkøyrsl er opparbeidd med medhald av den tidlegare reguleringsplanen for Hetlevik.⁴ Planen for Heltevik er no oppheva, men reguleringsplanen for Basneset (1970) som låg innanfor same område, let kommunen derimot stå att i 2007. Formålet med dette var sjølvstyre var å sikre at dei attverande eigedomane skulle kunne byggjast ut. Plan nr. 19 gjeld framleis, og føresetnaden har klart vore at avkøyrsla frå fv. 5246 skulle brukast som før.

Ifølgje Hjartåker Åstveit er dykkar forståing også i strid med pbl. § 21-4, og vil føre til at tiltak som er i samsvar med reguleringsplanen ikkje kan få rammeløyve. Det er heller ikkje klare haldepunkt for at planen berre opnar for ei bueining for kvar tomt. Plantolkinga lyt då vere heilskapleg og i lys av praksis, som ikkje har vore konsekvent. Eventuelle uklarheiter må då tale til tiltakshavaren sin fordel, jf. SOM-2022-1387 og SOM-2012-956 mfl. Statsforvaltaren har dessutan lagt til grunn at ein einestad med to leilegheter er i samsvar med reguleringsformålet i plan 19.

Kommunen har vurdert klagen dykkar i oversendinga hit, men har ikkje funne grunn til å endre rammeløyvet gitt 16.06.2023.

Regelverk

Statsforvaltaren er delegert myndigheit til å avgjere klager på enkeltvedtak etter plan- og bygningslova, sjå plan- og bygningslova § 1-9 femte ledd og rundskriv T-2/09 frå Kommunal- og distriktsdepartementet. Statsforvalteren kan prøve alle sider ved vedtaket, også dei skjønnsmessige vurderingane som kommunen har gjort, jf. forvaltningslova § 34. Ved prøving av det kommunale skjønnnet skal Statsforvaltaren leggje stor vekt på omsynet til det lokale sjølvstyret.

Kommunen skal gje løyve til tiltak som ikkje er i strid med føresegner gjevne i eller i medhald av plan- og bygningslova, jf. plan- og bygningslova § 21-4 første ledd. Tiltak som er i strid med plan eller føresegner i plan- og bygningslova, kan berre godkjennast dersom det samstundes vert dispensert frå føresegna tiltaket strid mot, jf. plan- og bygningslova kapittel 19. Det er ikkje tillate å dispensere frå sakshandsamingsreglar.

Det går fram av plan- og bygningslova §§ 11-6 og 12-4 at kommune- og reguleringsplanen er bindande for nye eller utviding av eksisterande tiltak.

⁴ Reguleringsplan nr. 17 (1959), oppheva av Askøy kommunestyre 02.09.2007, sak 07/1948-2.



Krav til tilkomst og vegsamband følgjer av plan- og bygningslova § 27-4. Bruk av avkøyrsløse frå offentleg veg må vere godkjent av rett vegstyresmakt, jf. veglova §§ 40-43, med mindre avkøyrsløse spørsmålet er løyst i bindande arealplan.

Statsforvaltaren si vurdering

Hovudproblemstillinga i saka er om bustaden med to utleigeeiningar på gbnr. 12/911, kan godkjennast utan særskilt løyve etter veglova § 40, som i så fall må gjevast frå dykk som rett vegstyresmakt for fv. 5246 Hetlevikvegen. Dersom det er krav om godkjenning etter veglova, kan kommunen ikkje gje rammeløyve etter plan- og bygningslova, og søknaden må avslåast.

Dette reiser særleg to spørsmål;

- for det første om reguleringsplan nr. 19 kan seiast å omfatte avkøyrsla frå fylkesvegen, enten direkte – eller ved at planen elles er innretta på ein slik måte at avkøyrsløse spørsmålet må seiast å vere avgjort eller forutsett i plan.
- for det andre om bustaden i så fall er i samsvar med desse føresetnadene, eller om reguleringsplan nr. 19 berre tillèt bygging av ein bustader. Det siste blir først aktuelt dersom planen omfattar eller forutset avkøyrsløse, jf. kulepunkt 1.

Forholdet mellom bygningsstyresmaktene og vegstyresmaktene er regulert i plan- og bygningslova § 27-4 første ledd siste setning. Etter ordlyden skal ikkje bygningsstyresmaktene sjølv godkjenne etablering eller utvida bruk av ei avkøyrsløse frå offentleg veg, men sjå til at «...*avkjørsel fra offentlig veg må være godkjent av vedkommende vegmyndighet, jf. veglova §§ 40 til 43*».

Godkjenning av avkøyrsløse frå offentleg veg i samband med ei byggesak, skal altså avgjerast etter framgangsmåten i veglova §§ 40 flg. Hovudregelen for slik godkjenning framgår av § 40 første ledd, som seier avkøyrsløse frå offentleg veg berre «...*må byggast eller nyttast...*» i samsvar med plan etter plan- og bygningslova. I slike tilfelle er det ikkje krav om særskilt løyve. Andre ledd i same føresegn krev særskilt løyve dersom avkøyrsla ikkje er avklara i plan:

«...Ligg det ikkje føre nokon reguleringsplan som nemnd, eller planen ikkje omfattar avkøyrsløse, må avkøyrsløse frå offentleg veg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå vegstyresmakta...»

Det er altså berre nødvendig med særskilt løyve frå vegstyresmaktene dersom avkøyrsla ikkje er omfatta og løyst i plan, jf. SOM-2020-4411 pkt. 1.2.

Som Sivilombudet peiker på i den aktuelle fråsegna, kan det somme gonger vere krevjande å avgjere om planen «omfattar» avkøyrsløse eller ikkje, og ved tvil lyt reguleringsplanen tolkast.⁵ Det er få rettsavgjerder om slik plantolking, men det er generelt lagt til grunn tolkinga skal vere objektiv (RG-2004-762), først og fremst ut frå dei kunngjorde og allment tilgjengelege plandokumenta. Hjartåker Åstveit v/adv. Hustad har også vist til fleire nyare fråsegner frå Sivilombudet, som viser at tolkinga skal vere heilskapleg og føreseieleg for innbyggjarane, jf. pbl. § 1-1 fjerde ledd og kravet i § 21-4 om avslag krev ein tydeleg heimel i lov eller plan. Vi går ikkje nærare inn på dette. Statsforvaltaren oppfattar heller ikkje at partane er usamde som tolkingsprinsippa, men korleis plan nr. 19 konkret skal forståast.

⁵ Jf. også Arnulf/Gauer, *Vegloven med kommentarer* (1997) s. 180.



Etter vårt syn er plansituasjonen for Basneset noko fragmentert. Reguleringsplan nr. 19 som Hjartåker Åstveit søker om å byggje ut i medhald av, er frå 1970, og er tilknytt privat veg Basneset.⁶ Den private vegen er uregulert i ei strekning av ca. 380 meter, før påkøyring ved kryss mot fv. 5246 Hetlevikvegen. Dette krysset er også uregulert.

Det er heilt på det reine at utstrekninga for planområdet for plan nr. 19 (ytre geografisk avgrensing), altså ikkje «omfattar» avkøyrslpunktet frå fylkesvegen, jf. veglova § 40 andre ledd.

Spørsmålet er då om avkøyrslspørsmålet likevel kan seiast å vere avgjort i plan nr. 19, og på ein måte som er bindande for både veg- og bygningsstyresmaktene. Ei slik tilnærming føreset at både planen og lovteksten kan tolkast utvidande. Resonnementet byggjer i så fall på at reguleringsplanen er godkjent for ei viss utbygging, og denne utbygginga både på ein tydeleg og føreseieleg måte, er meint å skulle knytast til fylkesvegen ved det aktuelle punktet. Det er dette som er lagt til grunn i den tidlegare e-posten herfrå, som de er sterkt ueinige i, og som tiltakshavaren støttar seg på.

Vi tek med at det ved plan- og bygningslova av 2008 også vart opna for å avklare lokaliseringa av avkøyrslar direkte i kommuneplanen, jf. pbl. § 11-10 nr. 4, jf. veglova § 40 første avsnitt. Kravet om regulert avkøyrslar er altså ikkje absolutt; lokaliseringa kan også synast ved rammeplan gjort bindande gjennom arealdelen i kommuneplanen.⁷ Gjeldande rammeplan om haldningsklassar for avkøyrslar i Vestland (2021-2024) er gjort bindande gjennom kommuneplanføresegnene pkt. 7-2. Slike føresegner vil normalt gå føre eldre regulering ved motstrid, jf. plan- og bygningslova § 1-5 andre ledd, men dette gjeld berre dersom det ikkje er fastsett noko anna i den nyaste planen. I kommuneplanen for Askøy er det tydeleg fastsett at eldre, vedtekne reguleringsplanar skal gjelde føre arealdelen, jf. KPA pkt. 1-1. Unntaka som er lista opp i kommuneplanen er ikkje aktuelle her. Føresegna om rammeplan for avkøyrslar gjeld derfor heller ikkje, gitt at reguleringsplan nr. 19 «omfattar» avkøyrslar. Det avgjerande vert som nemnt altså plantolkinga av plan nr. 19 Basneset.

Ordlyden i veglova («omfattar») taler for ei snever og bokstavleg tolking. Når plankartet som i dette tilfellet ikkje omfattar avkøyrslar, kan bruken av ho framleis gjerast bindande gjennom planføresegner etter § 12-7 nr. 2 eller nr. 7, alternativt gjennom rekkjefølgjekrav etter § 12-7 nr. 10. Dersom ein reguleringsplan er meint å avklare avkøyrslspørsmålet overfor vegstyresmaktene, kan dette altså presiserast i føresegnene for å avklare tvil. Når dette ikkje er gjort, indikerer det at særskilt handsaming etter veglova er nødvendig.

For planar etter plan- og bygningslova av 2008 vil det normalt også gå fram av planomtalen, vedtaket eller andre kunngjorde dokument korleis tilkomsten frå offentleg veg er tenkt løyst. Tolkinga er konkret. Statsforvaltaren utelukkar derfor ikkje situasjonar der andre plandokument enn sjølve kartet og føresegnene, *kan* gje tilstrekkeleg klare og eintydige haldepunkt for at planen «omfattar» avkøyrslar, eller tydeleg er godkjent under føresetnad av ein slik bruk. Dette krev etter vårt syn at spørsmålet er tydeleg drøfta og tatt stilling til i slike dokument frå planprosessen. I motsett fall er det som nemnt meir nærliggande å gå ut frå at spørsmålet *ikkje* er særleg vurdert, og at dette enten er medvite, eller at det skuldast ein mangel ved planen, som då evt. må avhjelpast med særskilt løyve etter veglova § 40.

I dei fleste tilfella er det altså grunn til å leggje størst vekt på ordlyden i veglova § 40, og at det krevst løyve frå vegstyresmaktene dersom det er tvil om planen «omfattar» avkøyrslar. Statsforvaltaren viser til at det sjeldnare vil vere tvil ved nyare planar, men at også bygningslova av 1965 §§ 25-26

⁶ PV1110; <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@-40663,6738992,14/vegssystemreferanse:-40918,071:6738897.715>

⁷ Jf. m.a. KDD; Lovkommentar til plandelen i plan- og bygningsloven, s. 128



hadde føresegner om trafikkområde, vegar og bruk av fellesavkøyrslar. Det eksisterer derimot ikkje nokon kjente føresegner til plan nr. 19, og som kunne klargjort situasjonen.⁸

Reguleringsplan nr. 17 Hetlevik, der avkøyrslpunktet til fylkesvegen låg, vart oppheva i 2007.⁹ Sjølv om fleire planar innanfor det gamle planområdet framleis skulle gjelde – medrekna nr. 19 – er fjerninga av den regulerte avkøyrsla eit viktig moment for at den trafikale situasjonen ikkje var føremålstenleg å vidareføre. Det er då krav om særskilt løyve etter veglova frå vegstyresmaktene.

Dette er også lagt til grunn i ei anna klagesak herfrå, vår ref. 18/12019, då Fylkesmannen i Hordaland stadfesta dispensasjon frå plan nr. 19. Dispensasjonen gjaldt framføring av ein annan tilkomst og internveg til tomta enn det plan nr. 19 synte. Klagen frå Statens vegvesen førte ikkje fram, fordi saka gjaldt dispensasjon etter pbl. kap. 19, medan avkøyrsløyve frå fylkesvegen først er eit absolutt krav i byggesaka, og før rammeløyve blir gitt. I vedtaket 09.11.2018 uttalte Fylkesmannen mot slutten:

«... Når vi avstår frå å kjenne vedtaket ugyldig, er det særleg fordi dispensasjonen ikke berører nasjonalt eller regionalt hensyn i særleg grad, og fordi dispensasjonen etter kommunens syn ikke berører muligheten for å bygge ut videre i henhold til planen. Videre vil flere av disse forholdene drøftes i byggesaken. Det må for eksempel vurderes om veiretten fra tomten og frem til veg som er åpen for alminnelig ferdsel er tilstrekkelig sikret etter pbl § 21-4¹⁰, og det må foreligge tillatelse til økt bruk av avkjørsel fra offentlig veg, jf. veglova §§ 40-43...»

Klagen frå Statens vegvesen var med andre ord ikkje irrelevant, men kom ikkje på spissen fordi saka ikkje gjaldt søknad om (ramme)løyve, jf. § 27-4 første avsnitt.

I den påfølgjande klagesaka (21/14524) la vi derimot til grunn at det var tilstrekkeleg at tiltaket elles var i samsvar med plankartet og planføresetnadene, basert på presumsjonen om at avkøyrslpunktet frå fv. 5246 skulle nyttast. Dette synspunktet kan vi ikkje stå ved, og vi lyt vedgå at slutninga var ei feiltolking, slik de har gjort gjeldande i klagen dykkar.

Sjølv om plantolkinga er komplisert og det lite rettspraksis om problemstillinga, er det uheldig at premissane frå klagesaka i 2021, og det som var kommunisert herfrå i etterkant, ikkje har stått seg ved denne prøvinga. Premissane frå klagesaka har ført til ekstra kostnader for Hjartåker Åstveit, som forsøkte å innrette den nye søknaden etter rettleiinga vår. Vi seier oss lei for dette. Rettleiinga herfrå innebar ei forståing som vegstyresmaktene ikkje fann å kunne slutte seg til i ettertid, men i staden no har funne det nødvendig å klage på. Vi ser derfor at vi med fordel også kunne ha underretta Vestland fylkeskommune om resultatet.

Resultatet vårt i 2021 om at ein planføresetnad kan vere tilstrekkeleg, bygde vi m.a. på eit utdrag frå *Arnulf/Geuer* (1997), s. 179. Forfattarane skriv her at det vanlegvis berre vil vere lokalisering og bruk som er avgjort i plan, ved at avkøyrsla er teikna inn, og deretter (våre understrekingar):

«...Selv om dette ikke er gjort, kan tomteinndelingen på reguleringsplan vise at avkjørsel forutsetningsvis skal legges til en bestemt veg. Dette har vist seg aktuelt i forbindelse med eldre reguleringsplaner. På same måte kan reguleringsplan forutsetningsvis fastsette bruken av avkjørselen, f.eks. ved at vedkommende tomt skal brukes til industriformål, boligformål m.v. Bestemmelser om dette kan også være gitt i reguleringsbestemmelser til planen.

⁸ Vi viser til omtalen i vår ref. 13/4203 (gbnr. 19/426), datert 21.10.2013, som klagaren har lagt fram.

⁹ Kommunens ref. 07/1948, vår ref. 07/9850.

¹⁰ Feilskrift, skal være § 27-4.



For øvrig tillegger det vegmyndighetene å gi utfyllende bestemmelser om tekniske vilkår enten i den tillatelse som gis etter § 40, første og annet ledd, eller gjennom vedtak etter de andre avkjørselsbestemmelsene i vegloven...»

Den situasjonen forfatterane her skildrar, er for det første dersom tomteinndelinga og offentleg veg er synt på det same plankartet, men utan at avkøyrsløp eller avkøyrsløp (↔) er markert for kvar enkelttomt. Dette er ikkje det same som i vår sak, der fylkesvegen eller avkøyrsløpet ligg utanfor planområdet, og utan føresegnar om bruk eller vilkår for oppgradering.

Vidare må lovkommentaren lesast slik at dersom påkoplingspunktet berre er synt med lokalisering og formål, men utan dimensjonert utforming, lyt det i alle høve gjerast vedtak om tekniske vilkår, og at denne myndigheita ligg til vegstyresmaktene, jf. veglova §§ 43, jf. 40 andre ledd.

Etter dette må vi, med vekt på plankartet, ordlyden i lova og kjeldene elles, konkludere med at avkøyrsløpet frå fv. 5246 ikkje er regulert, og med at plan nr. 19 heller ikkje på annan måte «omfattar» avkjørsla frå fylkesvegen. Tiltaket kan derfor ikkje godkjennast utan særskilt løyve frå dykk, og rammeløvet er ugyldig utan slik godkjenning, jf. plan- og bygningslova § 27-4 første avsnitt, siste setning.

I saker der det er krav om særskilt løyve, men dette ikkje har blitt innhenta på grunn av ei misforståing eller ein feil, kan det ofte vere føremålstenleg å oppheve det kommunale løyvet, og la tiltakshavaren få høve til å søke etter veglova, før byggesaka blir endeleg avgjort. I denne saka har de som vegstyresmakt likevel ved fleire høve, og Statens vegvesen før dykk, gjort det klart at de ikkje vil godkjenne utvida bruk av avkøyrsløpet frå fv 5246 Hetlevikvegen.

Vi har derfor teke klagen dykkar til følgje, og gjort om det kommunale vedtaket om løyve til avslag, ettersom utvida bruk ikkje er godkjent av rett vegstyresmakt. Dette er ein føresetnad for å få rammeløyve, og som ikkje kan avbøtast med vilkår. Klagen har med dette ført fram.

Sidan det i alle høve er krav om løyve etter veglova, og dette manglar, er det ikkje nødvendig for Statsforvaltaren å ta stilling til spørsmålet om talet godkjente bueiningar på tomte. Vi går derfor ikkje nærare inn på tolkinga av kva bygningstypar plankartet omfattar. Dette vil uansett måtte avgjerast dersom det blir søkt om utvida bruk av fylkesvegen, medrekna kva oppgraderingar av avkjørsla som då eventuelt vil vere påkravde for eit slikt tiltak.

Vedtaket på side 1 i dette brevet er endeleg og kan ikkje klagast vidare, jf. forvaltningslova § 28 tredje ledd.

Med helsing

Gunnar O. Hæreid
ass. statsforvaltar

Anne Kristin Kayser Eitungjerde
Seksjonsleiar

Dokumentet er elektronisk godkjent



Kopi til:

Helge Hjartåker Åstveit
ADVISORWEST WAARDAL
HELP FORSIKRING AS
Askøy kommune

Basneset 31
Storebotn 9B
Postboks 1870 Vika
Klampavikvegen 1

5304	HETLEVIK
5309	KLEPPESTØ
0124	OSLO
5300	KLEPPESTØ



Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Saksbehandlar, innvalstelefon

Arnt Erik Nordheim, 5764 3191

Askøy kommune gnr. 9 bnr. 14, Ravnangervegen. Frådeling av bustadtomt

Vi viser til oversending frå Askøy kommune 13.02.2025, som gjeld klage på administrativt vedtak datert 31.10.2024. Klagen er sett fram innanfor fristen, og vilkåra for å handsame klagen er oppfylte. Saka har dessverre blitt gammal hjå oss, og Statsforvaltaren beklagar dette.

Vedtak

Statsforvaltaren i Vestland stadfestar vedtaket frå Askøy kommune 31.10.2024, ref. 24/9562, om løyve til frådeling av bustadtomt frå gbnr. 9/14.

Bakgrunn for saka

Berit Andrea Nymark v/JMN plan & arkitektur AS søkte den 07.07.2024 om frådeling av tomteareal (1070 m²) frå eigedomen gbnr. 9/14 i Juvik. Eigedomen er regulert til bustadformål i reguleringsplanen for *Utvidelse av Storebotn Næringspark* («plan 201»)¹

Av søknaden med følgjebrev går det fram at formålet var å dele opp eigedomen i seks bustadtomter, men at søknaden i første omgang berre omfatta «tomt nr. 2». Bakgrunnen for dette var mellom anna usemje mellom tiltakshavaren og dykk. Denne usemja gjaldt tolkinga av plangrunnlaget, eventuelle plankrav, og om det var behov for eit særskilt avkøyrsløyve etter veglova. For nærare omtale viser vi til søknaden med følgjebrev.

Askøy kommune godkjente søknaden 31.10.2024 og innvilga løyve til oppretting av ny grunneigedom. I vedtaket la kommunen til grunn at delinga var i samsvar med plan 201, og at det ikkje var krav om ytterlegare reguleringsplan. Vidare la kommunen til grunn at avkøyrsla til området var omfatta av reguleringsplanen for *Rv 562 Juvik – Ravnanger* («plan 236», heretter vegplanen)²

Vegplanen la opphavleg opp til å stenge den tidlegare avkøyrsla frå fv. 562, og erstatte denne med ein felles avkøyrseveg (f_KV5). Statens vegvesen hadde tidlegare fått dispensasjon for å ikkje

¹ PlanID: [4627_201](#), i kraft 21.06.2010.

² PlanID: [4627_236](#), i kraft 02.11.2017.



Nymark v/JMN plan & arkitektur AS kommenterte klagen i brev 27.11.2024. Slik tiltakshavarsida ser det, er det vegplanen som har sett føresetnadane for korleis avkøyrsløysinga frå fv. 562 skal vere. Vegplanen er av nyare dato enn plan 201. Vegplanen har derfor også teke omsyn til både utbygde og regulerte tomter som skal nytte avkøyrsløysinga i framtida. Avkøyrsla er regulert og dimensjonert for den framtidige utbygginga i medhald av plan 201, som møter vegplanen ved enden av f_KV5.

Vidare meiner tiltakshavaren at vegstyresmaktene sjølve må ha vurdert den alternative løysinga som forsvarleg, når ein valde å søke om dispensasjon for denne utføringa. Atter vidare at:

«... *En dispensasjon fra regulert plassering av avkjørsel, men med samme utforming som planen legger opp til, må åpenbart fremdeles gjelde som avkjøringstillatelse gjennom plan all den tid det ikke ble opplyst om annet [i] verken nabovarsel av dispensasjon eller kommunens vedtak om dispensasjon for veganlegget. ...»*

Dersom derimot forståinga dykkar skal leggjast til grunn, meiner tiltakshavaren at dette også må konsekvensar for om dispensasjonsvedtaket frå 2019 er gyldig. Det same gjeld i så fall også for dei andre vedtaka som er gjorde for fylkesvegen, der kommunen har gitt dispensasjonar for å gjennomføre andre løysingar enn i plan. Vi viser til elles til merknaden.

Askøy kommune v/utvalg for teknikk og miljø handsama klagen i møte 23.01.2025, sak 08/25, men fann ikkje grunn til å endre delingsløyvet 31.10.2024. Kommunen opprettheldt i staden vedtaket med uendra vurdering og grunngjeving. Saka vart deretter oversendt hit for endeleg klagehandsaming og avgjerd, jf. forvaltningslova § 34.

Regelverk

Statsforvaltaren er delegert myndigheit til å avgjere klager på enkeltvedtak etter plan- og bygningslova, sjå plan- og bygningslova § 1-9 femte ledd og rundskriv T-2/09 frå Kommunal- og distriktsdepartementet. Statsforvaltaren kan prøve alle sider ved vedtaket, også dei skjønnsmessige vurderingane som kommunen har gjort, jf. forvaltningslova § 34. Ved prøving av det kommunale skjønnnet skal Statsforvaltaren leggje stor vekt på omsynet til det lokale sjølvstyret.

Kommunen skal gje løyve til tiltak som ikkje er i strid med føresegner gjevne i eller i medhald av plan- og bygningslova, jf. plan- og bygningslova § 21-4 første setning. Tiltak som er i strid med plan eller føresegner i plan- og bygningslova, kan berre godkjennast dersom et samtidig vert dispensert frå føresegna tiltaket strid mot, jf. plan- og bygningslova kapittel 19. Det er ikkje tillate å dispensere frå sakshandsamingsreglar.

Det går fram av plan- og bygningslova §§ 11-6 og 12-4 at kommune- og reguleringsplanar er bindande for nye eller utviding av eksisterande tiltak.

Krav til tilkomst og vegsamband følgjer av plan- og bygningslova § 27-4. Bruk av avkøyrsløysing frå offentleg veg må vere godkjent av rett vegstyresmakt, jf. veglova §§ 40 til 43, med mindre avkøyrsløysingsspørsmålet er løyst i bindande arealplan.

Statsforvaltaren si vurdering

Vi oppfattar at det no er semje om at tiltaket ikkje utløyser krav om ny reguleringsplan, og at de ikkje klagar på denne delen av vedtaket. Vi viser derfor berre kort til kommunens si vurdering på dette punktet, og vi sluttar oss til denne.



Etter det vi kan sjå er den omsøkte delinga også i samsvar med arealformål og føreseigner i reguleringsplanen for *Utvidelse av Storebotn Næringspark*, sone J, der det er opna for oppføring av eine- og tomannsbustader.

Hovudproblemstillinga som er reist i klagen, er om tomta som skal delast frå, er sikra lovleg tilkomst til offentleg vegsamband i plan. Synspunkta dykkar byggjer på at vegplanen berre er regulert og dimensjonert ut frå eksisterande bruk, altså det som allereie var utbygde eigedomar på vedtakstidspunktet i 2017. Denne løysinga er uansett ikkje bygd, og dispensasjonen som vart innvilga i 2019, er utilstrekkeleg for behovet som no er omsøkt.

Statsforvaltaren viser til at forholdet mellom bygningsstyresmaktene og vegstyresmaktene er regulert i plan- og bygningslova § 27-4 første ledd, siste setning. Etter ordlyden skal ikkje bygningsstyresmaktene sjølv godkjenne etablering eller utvida bruk av ei avkøyrsløse frå offentleg veg, men sjå til at «... *avkjørsel fra offentlig veg må være godkjent av vedkommende vegmyndighet, jf. veglova §§ 40 til 43*».

Vurderinga av om ei avkøyrsløse frå offentleg veg er godkjent og tilstrekkeleg for den tiltenkte bruken i ei byggesak, skal altså avgjerast etter framgangsmåten i veglova §§ 40 flg. Hovudregelen for slik godkjenning går fram av § 40 første ledd, som seier at avkøyrsløse frå offentleg veg berre «... *må byggast eller nyttast ...*» i samsvar med plan etter plan- og bygningslova. I slike tilfelle er det ikkje krav om særskilt løyve. Andre ledd i den same føresegna krev særskilt løyve dersom avkøyrsla ikkje er avklara i plan:

«... *Ligg det ikkje føre nokon reguleringsplan som nemnd, eller planen ikkje omfattar avkøyrsløse, må avkøyrsløse frå offentlig veg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå vegstyresmakta ...*»

Etter vårt syn kan det ikkje vere tvil om at plan 201 ikkje «omfattar avkøyrsløse» frå offentleg veg for sone J. Plankartet syner berre ei privat delstrekning av Ravnangervegen som ein del av basiskartet. Rett nok syner denne utforminga at området truleg er meint å knytast til fv. 562, men det er ikkje gitt rekkjefølgekrav eller andre føreseigner om dette i plan 201. Omgrepet «avkøyrsløse» i veglova sin forstand, må også forståast som det punktet der den private vegen støyter mot offentleg veggrunn. Dette punktet er openbert utanfor planområdet for plan 201.

Vilkåret «omfattar avkøyrsløse» taler for ei snever og bokstavleg tolking. Plansituasjonen og -føresetnadane i området må likevel kunne sjåast i samanheng. Dersom avkøyrsløsepunktet mot offentleg veg ligg utanfor planområdet, men er regulert i ein annan plan, og vegplanen tydeleg viser samanhengen mellom dei to, må dette kunne vere tilstrekkeleg. Ved nye tiltak må plangrunnlaget tolkast. Spørsmålet om kva som er lovleg og i samsvar med plan, går her både på trafikkmengda og -typen, jf. Ot.prp.nr. 49 (1978-1979) s. 10-11.

Det neste spørsmålet er dermed om vegplanen (plan 236) «omfattar avkøyrsløse» for den omsøkte tomte. Slik plankartet er utforma, kan vi ikkje sjå at det er tvil om dette. Veg f_KV5 er utforma som ein avkøyrsløse- og samleveg for dei eksistredane eigedomane som soknar til. Dette går også fram av planføresegnene § 2.4; *Eierforhold*:

«... *F_KV5 via f_KV6 er felles for gnr. 9, bnr. 14, 67, 420, 188, 217, 256, 282, 317 ...*»

Klagegrunnen om at føresegna berre fastset den privatrettslege eigarskapen – slik overskrifta kanskje kunne indikere – har lite føre seg. Plan- og bygningslova gjev ikkje heimel for å gje føreseigner om privatrettslege forhold. Ei slik forståing ville derfor innebære at føresegna er utan



innhald. Mest truleg er det derfor overskrifta som er misvisande, og at det som er fastsett, er at vegstrekinga er eit fellesareal for dei opplista eigedomane, jf. plan- og bygningslova § 12-7 nr. 14. Noko anna er at denne typen regulering kan gje grunnlag for oreigning og refusjon for gjennomføring av slike anlegg, jf. pbl. § 16-5 andre ledd og § 18-3 andre ledd. Vi går ikkje inn på dette, og slår her berre fast at veg f_KV5 er ein felles avkøyrseveg for gbnr. 9/14 mfl. Dette har også klar støtte i planomtalen for vegplanen,³ side 36:

«... Ved Fjellheim/ Juvik, rett nord for bilforretningen Spz Bil viser planen felles adkomst til boliger og forretning via nytt kryss. Den eksisterende adkomst på sydsiden av Spz Bil blir stengt. Syd for bilforretningen får gang- og sykkelvegen ny forbindelse fra østsiden til vestsiden i kulvert under fylkesvegen. ...»

Det er også lite som støttar at denne løysinga (f_KV5 via f_KV6) berre var dimensjonert for eksisterande, allereie utbygde eigedomar på dei opplista gards- og bruksnummera, slik de hevdar i klagen. Planomtalen pkt. 3.3 listar opp gjeldande reguleringsplanar som grensar til vegplanen, og mellom desse er plan 201 lista opp, med vedtaksdato 21.06.2010. Som tiltakshavarsida har vore inne på, verkar det då lite føreseieleg at ein ikkje skulle ha vurdert det samla utbyggingspotensialet i dei opplista planane, ved dimensjonering av nye kryss og frelsesvegar. Vi viser her til plan- og bygningslova § 1-1 fjerde ledd, jf. § 4-2 og lovforarbeida til siste.⁴ Desse føresegnene set tydelege krav om at alle planforslag skal gjere greie for forholdet til andre planar som gjeld for området, og at det skal vere ein samanheng i plansystemet.

Vi tek derfor heller ikkje klagen til følgje på dette punktet. Vi ser det som klart mest sannsynleg av ein både ved planlegginga og vedtakinga av plan 236, ikkje tok utgangspunkt i den eksisterande *utbygginga*, men den eksisterande planavklara situasjonen, og det samla utbyggingspotensialet i dei opplista planane. Vi legg for ordens skuld til at denne forståinga også har støtte i andre delar av planføresegnene. Her viser vi til den planlagde fellesvegen f_KV13, som forsyner bustadområdet nord for Gamle Ravnangervegen. For f_KV13 slår føresegnene fast «... det ikke [er] tillatt med fortetting eller bruksendring som medfører økt bruk av avkjørselen ...». Noko liknande atterhald finst ikkje for dei andre fellesvegane og kryssa, som ein då må forutsette avklarar avkøyrselesituasjonen for pårekneleg, planavklart utbygging.

Det som då står att, er synsmåten om at avkøyrselesituasjonen ikkje lenger er avklara for gbnr. 9/14 mfl., fordi kommunen har innvilga dispensasjon frå den vedtekne, regulerte løysinga. Resonnementet vil i så fall innebere at avkøyrsla korkje er bygd eller vil verte 'nytta etter' reguleringsplan, jf. veglova § 40 første ledd, og at delinga dermed ikkje kan godkjennast utan ei særskilt handsaming.

Her det det for det første grunn til å peike på at dispensasjonen som vart innvilga i 2019, etter søknad frå Statens vegvesen, ikkje gjaldt for eit bestemt byggetiltak, men for gjennomføring av sjølve veganlegget. Av saksdokumenta følgjer det at søknaden var utløyst av kostnadsutt for vegutbygginga. Statens vegvesen gjorde derfor ei vurdering «... av hvor man kan redusere på regulert standard, slik at hele strekningen blir opparbeidet på en trafiksikker og fornuftig måte ut fra de midlene som er til rådighet ...».⁵ Kommunen innvilga deretter dispensasjon for ei rekkje tiltak, der omlegginga av samleveggen for gbnr. 9/14 mfl. var tiltak nr. 4:

³ Fv. 562 Juvik – Ravnanger (SVV), rev. 03.11.2026, 3. gangs offentlig ettersyn.

⁴ Ot.prp.nr. 32 (2007-2008) s. 187.

⁵ K-sak 167/19, 17.10.2019 (s. 29).



«... I medhold av pbl. § 19-2 innvilges dispensasjon for frå plan 236 – Juvik-Ravnanger for følgende forhold, jf. kart 001-010, datert 14.12.18 og ortofoto 011-020, datert 14.12.18:

[...]

- Ikke bygge (f_KV5), men føre den i eksisterende adkomstveg videre foran SPZ-bil i en kombinert kjøreveg og gang- og sykkelveg (o_GS3), for så å komme ut i regulert kryss (f_KV6)

...»

Slik vedtaket er utforma, verkar det tydeleg at dispensasjonen ikkje berre omfatta sjølve krysset eller liknande, men heile vegstrekninga som var tenkt løyst ved fellesveg f_KV5. Dersom ein med dette samtidig meinte å avgrense omfanget av lovleg ferdsel, samanlikna med den elles tiltenkte bruken i plan 236, er vi einige med tiltakshavarsida i at dette måtte ha kome klarare fram.

Like fullt er det på det reine at den omlegginga som vart godkjent, fører til at seinare tiltak ikkje lenger nyttar avkøyrsla frå fv. 562 «etter reguleringsplan», jf. veglova § 40 første ledd. Som vi har vore inne på, er utgangspunktet då at seinare ny eller utvida bruk av ei eksisterande avkøyrslé - som er i strid med gjeldande regulering – krev særskilt løyve etter veglova.⁶ Opparbeiding av ny avkøyrslé eller andre fysiske tiltak som er i strid med planen, skal derimot handsamast ved planendring eller dispensasjon etter plan- og bygningslova.⁷

Dette kan likevel ikkje gjelde når den etablerte løysinga allereie er godkjent ved dispensasjon frå vedkommande plan, og denne dispensasjonen må ha teke høgde for den planavklara bruken. Vi har ikkje avdekt noko i dispensasjonssaka frå 2019 som indikerer at formålet var å stenge eller avgrense bruken av avkøyrslépunktet. Det er dermed slik at korkje vegplanen eller dispensasjonen kan lesast på denne måten, men at formålet med dispensasjonen var å oppnå rimelegare, men trafikksikre løysingar ut frå planføresegnadane. I eit tilfelle som dette må derfor ordlyden i veglova § 40 første ledd tolkast utvidande, i lys av den godkjenninga som er gitt ved dispensasjon frå vegplanen.

Etter dette kan vi ikkje sjå at det er grunnlag for å krevje (ny) dispensasjon for den bruken som må reknast som avklara ved vedtaket i 2019, og heller ikkje særskilt løyve etter veglova § 40 andre ledd. Vilkår i plan- og bygningslova § 27-4 første ledd, siste setning er etter dette oppfylte. Klagen dykkar kan dermed ikkje føre fram.

Vi konstaterer at avkøyrsléløysinga som vart godkjent i 2019, er underdimensjonert i dag, og at det er uheldig å tillate ytterlegare køyring på gang- og sykkelvegen. Statsforvaltaren utelukkar ikkje at dette er riktig, jf. N100 pkt. 4.2.1.1.4, men vi kan ikkje sjå at dette momentet er særleg viktig eller relevant, ettersom det konkrete fråviket allereie er godkjent ved dispensasjon etter plan- og bygningslova.

Vi konstaterer også at de meiner reguleringsplanen frå 2010 bør endrast eller oppdaterast, mellom anna på grunn av andre dispensasjonar som er gitt i området. Vi utelukkar ikkje at det kan vere eit slikt behov, men dette kan ikkje få verknad for den konkrete søknaden, jf. plan- og bygningslova § 21-7 femte ledd. Dersom det har oppstått ein situasjon som gjer det nødvendig å revidere eller utarbeide ny plan, må dette gjerast innanfor rammene i plan- og bygningslova kapittel 12, jf. kap. 5, om nødvendig med vedtak om mellombelse forbod etter kapittel 13, innan dei fristane som gjeld. Dette berre viser vi til.

⁶ Jf. brev frå KMD til Askøy kommune 11.07.2014 («Typetilfelle 1»), ref. 2014/4283.

⁷ Ibid., «Typetilfelle 2».



Klagen har ikkje ført fram, og vi har stadfesta vedtaket frå Askøy kommune datert 31.10.2024.

Vedtaket på side 1 i dette brevet er endeleg og kan ikkje klagast vidare, jf. forvaltningslova § 28 tredje ledd.

Med helsing

Anne Kjersti Sande
fung. seksjonsleiar

Marte Ruvang Karlsen
seniorrådgjevar

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

JMN PLAN OG ARKITEKTUR AS (ref. 23-637)
Askøy kommune (ref. 24/14434)
Berit Andrea Nymark

Storebotn 9B
Klampavikvegen 1
Ravnangervegen 166

5309
5300
5308

KLEPPESTØ
KLEPPESTØ
KLEPPESTØ