

Uttale til mogleg løysing med delvis oppheving av detaljreguleringsplan for ny fylkesveg 561 Kolltveit-Ågotnes

1. Innleiing

Vi viser til brev datert 10.10.23, der de ber kommunen kommentere på mogleg løysing med delvis oppheving av planvedtaket, i tillegg til at de ber om innspel på kor ein kan setja geografisk grense for opphevinga.

Detaljreguleringsplan for ny fylkesveg 561 Kolltveit – Ågotnes regulerer ei ny rask, effektiv og trafiksikker trafikkåre til eit viktig kommunedelsenter, både som tettstad og som regional-, nasjonal og internasjonal næringsklynge. Vegen vil også vere viktig for næringsklyngene lenger nord i kommunen, både etablerte, og de som er under planlegging. Det er difor kommunen sin vurdering at det er sterke samfunnsinteresser knytt til å få ny fv.561 etablert. Slik vi les dykkar brev av 10.10.2023 har de vurdert at det er sterkare samfunnsinteresser til stades for den delen av planområdet ved Kolltveit, og som er under bygging, enn for den delen av planområdet som strekker seg frå Kolltveit til Ågotnes.

Eit anna moment de har vist til i dykkar førebelse vurdering er at ein stor del av den delen av planområdet ved Kolltveit går gjennom allereie utbygde område, og ikkje rører ved urørt natur i same grad som den nye traseen for regulert veg mellom Kolltveit og Ågotnes. De vurderer at konsekvensane for naturmangfaldet er i mindre grad dominerande for planområdet ved Kolltveit, enn for traseen mellom Kolltveit og Ågotnes.

Øygarden kommune er av den klare oppfatning at Statsforvaltaren sitt vedtak av 27.05.21 ikkje er ugyldig. Dersom Statsforvaltaren likevel finn at vedtaket er ugyldig, vert det gjort gjeldande at det ikkje er grunnlag for å gjere om vedtaket, jf. fvl. § 35 bokstav c.

Det minnst om at kommunen og andre som er råka først 05.06.23 – to år etter at planvedtaket vart stadfesta av Statsforvaltaren – vart gjort kjent med, gjennom lokalavisa Vestnytt, at gyldigheita av Statsforvaltaren sitt vedtak vart brakt inn for Sivilombodet. I denne perioden har kommunen, næringsaktørar og innbyggjarar innretta seg etter vedtaket; justert planforslag etter vegplanen, inngått kontraktsrettslege forpliktingar, samt brukt mykje ressursar på og investert i vidare planlegging av området rundt vegen. Det er difor vår klare oppfatning at innrettingsomsynet må vege så tungt at vedtaket uansett ikkje vert omgjort.

Det må og bli lagt vekt på at kommunen i lengre tid har hatt forventning om at det vil kome ny hovudveg mellom Kolltveit og Ågotnes. Trasévalet vart tatt allereie i 2009, og traseen har altså vore kjent i 14 år. All planlegging nordover, særleg knytt til Ågotnes, har teke utgangspunkt i at vegen skal kome, og ha denne traséen. I nokre tilfelle har og anna planlegging tilpassa seg plangrunnlaget for ny fv.561. Dette har medført at nokre planar har

tatt svært lang tid, samt medført auka kostnader for private i samband med private detaljreguleringsplanar, og auka ressursbruk for kommunen i desse sakene. Ein eventuell oppheving av planen for fylkesvegen vil kunne setje andre planar i området i fare, og ein risikerer at utviklinga av området vil stoppe opp.

Den løysinga Statsforvaltaren no skisserer, er altså ikkje ein god løysing for kommunen og for utviklinga av dei nordlege delane av kommunen.

Det vil bli gjort greie for konsekvensane ved ei eventuell oppheving nedanfor i punkt 2. Det vert gjort gjeldande at ei fornya vurdering av naturmangfaldet ville ikkje endra utfallet av saka, sjå nærmare utgreiing nedanfor i punkt 3. Endeleg vert det gjort gjeldande at det ikkje er grunnlag for å oppheve delar av planen, sjå punkt 4. Viss Statsforvaltaren likevel finn å oppheve delar av planen, har vi gjort greie for den naturlege grensa for dette i punkt 5. Kommunen stiller og spørsmål ved om Statsforvaltaren har heimel til å oppheve berre delar av ein plan.

2. Konsekvensar ved oppheving av reguleringsplan for fv. 561 Kolltveit – Ågotnes

2.1. Innleiing

Det har vore naudsynt å innrette seg etter den vedtekne fylkesvegtraséen i fleire planar. Dette har vore tilfelle og før planvedtaket – allereie sidan kommunedelplanen vart vedteken i 2009. Traséen får stor betyding for utviklinga av Øygarden nord; Energiparken, Ågotnes hamn, næringsområde på Eide osv., og får og stor betyding for utviklinga av mellom anna Ågotnes sentrum og bustadområda i nærleiken av sentrum.

Ny fv.561 vil vere ein viktig tilkomstveg til næringsklynga på Ågotnes, som opnar for å føre næringstrafikken utanfor sentrum. Planen og gjennomføring av denne vil også utgjere eit avgjerande bidrag for å styrke gang- og sykkelvegtilbodet langs dagens fylkesveg, og bumiljøet for dei som bur langs traseen mellom Kolltveit og Vindenes.

Som nemnt i vårt brev av 25.08.23 er viktigheita av god infrastruktur frå Kolltveit til Ågotnes og vidare nordover til Kollsnes og Sture, påpeika i fleire offentlege instansar sine innspel til nasjonal transportplan (NTP) 2024.

Vi vil gjere nærare greie for konsekvensane nedanfor i punkt 2.2 og 2.3.

2.2. Næringsutvikling nord i kommunen

Ei oppheving av planen vil kunne få store konsekvensar for næringsutviklinga nord i kommunen, då dette vil påverke fleire område. Konsekvensane for nokre av disse områda er beskriven nedanfor;

Områdeplan for Eide

På Eide går det for seg ein planprosess. Forslag til områderegulering var på høyring, med høyringsfrist 15.09.23. Føremålet med planen er etablering av marin næringsklynge på den sørlege delen av Eidehalvøya. Eide Sør er i områdeplanen fordelt på tre byggetrinn, to av desse har krav om utarbeiding av detaljreguleringsplan. I planskildringa er det estimert med

at full utbygging vil generere om lag 3500 arbeidsplassar. Årleg døgntrafikk (ÅDT) for byggetrinn 1 er berekna til 1698, medan full utbygging er berekna til 5488.

Vestland fylkeskommune har lagt ned motsegn til planen knytt til «manglande rekkefølgekrav som sikrar effektiv ferdsle og tilfredsstillande trafikktryggleik for alle trafikantar i framtidige utvikling av Eide – Ågotnes næringsklynge». Dette vert knytt opp til utbyggingstrinn 2 og 3. I grunngevinga for motsegna vert det vist til at gjennomføring av områdeplanen skal verte sett i samanheng med regulering av ny fv.561, jf. krav i gjeldande kommuneplan og at dagens veg ikkje vil tole utbygginga. Det er ikkje satt av midlar til utbetring av dagens fv. 561. Ein eventuell utviding av vegen i eksisterande trasé vil ikkje vere mogleg utan ekspropriasjon av ein rekke bustadhus.

«Konsekvensen av områdeplanen slik den ligg føre, vil vere at det ved full utbygging potensielt vil vere om lag 5500 nye køyretøy som må køyre på eksisterande fylkesveg 561. ÅDT på dagens fv.561 vil dermed truleg bli opp mot 20 000, noko den ikkje er dimensjonert for og vil takle dårleg. Dette går ut over trafikktryggleiken for alle trafikantar på dagens fv.561. Vi er av den oppfatning at dersom desse utfordringane skal kunne løysast så bør den langsiktige utviklinga av næringsområdet sjåast i ein større samanheng, for å kunne realisere effektiv trafikkavvikling på ein måte med tilfredsstillande trafikktryggleik». Det er dette kommunen har gjort gjennom regulering av ny fylkesveg frå Kolltveit til Ågotnes.

Det kjem klart fram frå fylkeskommunen si uttale at eksisterande fv.561 er i dårleg forfatning, og at den ikkje har uavgrensa kapasitet, noko som utfordrar effektiv ferdsle og trafikktryggleik. Oppheving av delar av detaljreguleringsplan for ny fv.561 vil difor ha stor betyding for vidare saksgong knytt til områdeplan for Eide.

Flytting av godshamna frå Bergen til Ågotnes

Det er kjent at det er planlagt flytting av godshamna frå Bergen til Ågotnes. Ny fv.561 vil vere viktig å få etablert med omsyn til både tungtrafikken det medfører, og potensielle arbeidsplassar hamna vil bidra med.

Energiparken

I Energiparken er det lagt til rette for kortreist og berekraftig storskala hydrogenproduksjon basert på naturgass, og deponering av CO₂. Ei oppheving av reguleringsplanen for fylkesvegen vil kunne få konsekvensar for den vidare utviklinga av Energiparken. Utvikling av Energiparken vil også føre til trafikkvekst, både som følge av arbeidsplassar og næringstrafikk. Næringsområda i Energiparken har nasjonal og internasjonal betyding og kommunen vurderer det som særskild viktig at desse områda kan verte vidareutvikla som del av det grønne skiftet.

2.3. Sentrumsplan og kvalitetsprogram for Ågotnes

Reguleringsplan for ny fylkesveg har hatt stor betyding i arbeidet med sentrumsplan for Ågotnes. I saksframlegg knytt til offentleg ettersyn av detaljregulering for Ågotnes sentrum S1 og 4, går det fram at detaljregulering for ny fv.561 Kolltveit – Ågotnes har lagt føringar for utviklinga av Ågotnes sentrum ved å regulere eit heilt nytt køyremønster. Det vert vist til at vegplanen har planlagt ein del avgjerande og overordna grep, men det står att ein del uløyst, som må følgjast opp i vidare detaljregulering.

Tiltakshavarane for sentrumsplanen for Ågotnes hadde jobba lenge med planar for utvikling av Ågotnes sentrum, også før ny KDP for Ågotnes vart vedteken i 2013. Første oppstartsmøte for planarbeidet vart halde i september 2015. Etter oppstartsmøte låg planarbeidet meir eller mindre i ro i påvente av detaljreguleringa for ny fv.561 Kolltveit – Ågotnes. Planprosessen starta opp att hausten 2018.

I gjeldande plan for ny fv.561 Kolltveit – Ågotnes er det også lagt opp til at det skal bli etablert ny tilkomst til Ågotnes sentrum i frå sør. Dette er følgt opp i planforslaget, og køyrevegen o_SKV1 er regulert slik at det vert tydeleg at dette vil vera hovudvegen inn til sentrumsområdet i framtida.

I reguleringsplanen for Ågotnes sentrum må ein som følgje av dei sterke føringane fylkesvegplanen legg for sentrumsutviklinga ta høgde for ei utvikling som kan koma med dagens situasjon, der fv.561 går gjennom sentrum, og framtidig situasjon, der fv.561 er lagt om og det vert etablert miljøgate gjennom sentrum. Dette har gjort planarbeidet for sentrumsområdet særleg utfordrande med tanke på støyproblematikk frå vegtrafikk, etablering av torg, byggegrense mot ein framtidig miljøgate i dagens trasé for fv.561, og vurdering av kollektivtrasé med og utan ny fylkesveg.

SVV har i sin høyringsuttale vist til at ny fv.561 er «ein viktig veg som i framtida også skal utgjere tilkomst til større hamne- og industriføremål.» Dei meiner at for å sikre tilstrekkeleg med areal til gjennomføringa av vegprosjektet er det naudsynt med ei byggegrense på 30 meter frå vegmidte.

Fylkeskommunen v/ avd. infrastruktur og veg fremja motsegn til planframlegget. Dei vurderte at planframlegget la opp til ei løysing som mellom anna var i vesentleg konflikt med arealbehov for framtidig fylkesveg. Dei hadde motsegn knytt til manglande tilpassing til plan for ny fv.561. Vestland fylkeskommune stilte seg også bak SVV sitt krav om byggegrense på 30 meter frå vegmidte.

Detaljregulering for Ågotnes sentrum S1 og 4 har med andre ord måtte tilpasse seg regulert trasé for ny fv.561. Utfordringane har ført til planprosessen har vore meir ressurskrevjande, og truleg og meir kostnadskrevjande for forslagsstillar enn om fylkesvegen ikkje hadde vore eit tema. Det vil vidare kunne oppstå behov for endringar for å tilpasse seg at fylkesvegen ikkje kjem, dersom denne delen av planen vert oppheva. Dette vil og medføre auka ressursbruk og auka kostnadar med planprosessen.

Detaljreguleringa for fv.561 har også vore førande for kvalitetsprogrammet for Ågotnes. Kvalitetsprogrammet er kommunen sitt verktøy for å sikra heilskaplege løysingar og for å nå måla om kvalitet og identitet som ligg i KDPÅ. Kvalitetsprogrammet skal fungera som eit styringsverktøy for pågåande og framtidige reguleringsplanar, utomhusplanar, rekkefølgjekrav og gjennomføring av fysiske tiltak i eit utvida Ågotnes sentrum.

I kvalitetsprogrammet har ein også sett på kva ein kan etablere på det framtidige miljølokket som er planlagt etablert over delar av den nye traseen for fv.561 mellom sentrum og skule- og idrettsområdet.

2.4. Ressursbruk som følgje av fylkesvegplanen

Fleire planar har blitt utarbeidd i tillit til at detaljreguleringsplan for ny fv.561 Kolltveit-Ågotnes var vedteken. Private tiltakshavarar har måtte vente med regulering av detaljregulering for Ågotnes sentrum S1 og 4, og i tillegg har dei blitt pålagt å tilpasse planen til regulert trasé for ny fv.561. Ved oppheving av detaljreguleringsplan for ny fv.561 vil kostnadane dei har brukt på å tilpasse seg ny trasé vere unødvendige. Det vil i tillegg vere brukt unødige ressursar på å tilpasse seg planen, samt brukt unødvendig mye tid på å vente på at fylkesvegen skulle regulerast før deira plan kunne gå vidare.

Kommunen har også innretta seg etter vedteken trasé for ny fv.561, og har mellom anna brukt ressursar og kostnader på å få utarbeidd kvalitetsprogram for Ågotnes. Vidare er det i ettertid av at SFVL stadfesta vedtak om detaljregulering for ny fv.561 Kolltveit-Ågotnes, gjennomført anbodskonkurranse knytt til regulering av miljøgata. Det er også inngått kontrakt med plankonsulent som skal utarbeide planen. Kommunen har brukt både tid, ressursar og kostnader på å engasjere plankonsulent til å regulere miljøgata, samt kommunens eiga innleiande arbeid med reguleringsplanen. Dette ble gjort i tillit til at detaljreguleringsplanen for ny fv.561 var stadfesta, og at fylkesvegen skulle bli gjennomført.

I Statsforvaltaren sin uttale av 27.01.23 til varsel om oppstart av reguleringsplan for miljøgata, er sak hos Sivilombodet ikkje nemnd. Plan for fv.561 legg store premiss for miljøgateplanen med m.a. miljølokket. Oppheving av planen for fylkesvegen vil difor ha stor påverknad på miljøgateplanen. Ved ei eventuell oppheving av detaljregulering for ny fv.561, vil det bli skapt utryggleik knytt til kva vegforbindelse som vil kome mellom Kolltveit og Ågotnes. Eksisterande vegforbindelse nærmar seg maksimal kapasitet. Då denne vegstrekninga ikkje berre vert nytta fram til Ågotnes, men også vidare nordover og mot vest, vil det frå regionale mynde kunne bli reist spørsmål knytt til pågåande og nye planar som vil føre til auke i ÅDT på eksisterande fv.561.

Kommunen meiner difor at det er stor risiko for at fleire private partar som driv med planlegging på Ågotnes eller lenger nord, vil kunne møte utfordringar knytt til ei eventuell oppheving av detaljregulering for ny fv.561. Dette vil potensielt kunne føre til eit tap for private partar som har innretta seg i god tru til at det var vedteke plan for ny fv.561, og har kunne planlegge med dette som bakteppe.

Konsekvensane av ei delvis oppheving vil altså kunne bli eit snarleg byggestopp i heile nordlege del av kommunen. Eksisterande veg har avgrensa kapasitet. Som nemnt er det heile 14 år sidan trasévalet vart vedtatt. Det å starte på nytt med å regulere ny veg, vil medføre at både innbyggjarane og kommunen på ubestemt tid, og truleg i svært lang tid, må leve i uvisse om kva som vil skje i denne delen av kommunen. Det vil truleg ikkje vere kapasitet på dagens veg til å bygge særleg med bustadar, næring eller hamn, og det vil få svært store konsekvensar for kommunen, næringslivet i kommunen og innbyggjarane i kommunen – både med tanke på manglande utvikling av bustad-, handels- og servicetilbod i eit senterområde kor behovet for utvikling er stort, og med tanke på eigedomsverdien på eigedomane i denne delen av kommunen.

3. Ei fornya vurdering av naturmangfaldet ville ikkje endra utfallet av saka

Kommunen er av den klare oppfatning at det er gjort ei tilstrekkeleg vurdering av naturmangfaldet, og at ei fornya vurdering ikkje ville endra resultatet i saka.

Innleiingsvis vil vi presisere at kommunen ikkje er samde i at området som Sotrasambandet no byggar på ikkje har like stor verdi, og ikkje råkar urørt natur i same grad som regulert veg mellom Kolltveit og Ågotnes.

Før det var satt i gang arbeid med Sotrasambandet var området på Kolltveit, som er del av detaljregulering for ny fv.561, i stor grad urørt natur. Det er allereie bygd ned verdifull natur i dette området i samband med Sotrasambandet, mellom anna naturbeitemark. Kommunen kan ikkje sjå at naturen på strekningen Kolltveit – Ågotnes har større verdi enn naturen i området byggearbeida er sett i gang i.

Det er særleg myr og kystlynghei som har blitt trekt fram som naturverdiar i traseen mellom Kolltveit og Ågotnes for ny fv.561. I vårt brev av 25.08.23 har vi vist til at kommunestyret ved sluttbehandling av detaljregulering for ny fv.561 vart opplyst om at naturmangfaldet ville bli påverka, og at det nye veganlegget vil vere eit stort inngrep i urørt natur. Gjennom klagebehandling av planen vart kommunestyret også gjort kjent med at det var uro knytt til veganlegget sin påverknad på kystlynghei, myr og raudlista artar. Kommunestyret valte likevel å ikkje ta klagen til følgje, og la gjennom planvedtaket og behandling av klagen størst vekt på dei samfunnsmessige fordelane med vegen.

Som opplyst i brev av 25.08.23 ser kommunen difor ikkje at det er noko reell moglegheit for at ytterlegare kunnskapsgrunnlag og vurdering av prinsippa i naturmangfaldslova ville ført til at fleirtalet i kommunestyret ville endra planvedtaket, til tross for den negative påverknaden vegen vil ha på naturmangfaldet i området. Dette har vi som nemnt meint at må bli ein del av SFVL si vurdering av om vedtaket likevel kan vere gyldig, jf. fvl. § 41.

SFVL har vurdert at Miljødirektoratet si kartlegging av naturmangfaldet, som vil bli lagt inn i naturbasen våren 2024, vil få betydning for saka. De har samtidig i høyringsmerknad til endring av forskrift om utvalde naturtypar uttalt dykk om at forskriftsendringa vil føre til at fleire/større areal vil få status som utvald naturtype dersom området vert kartlagt etter Miljødirektoratet si instruks enn etter DN-håndbok 13.

Miljødirektoratet har stadfesta at ny kartleggingsmetodikk gjer at «alle naturtyper i større sammenhengende områder kartlegges. Kartlegging etter Miljødirektoratets instruks fører til at all kystlynghei innen et avgrenset område kartlegges, og ikke kun områdene med størst verdi som etter DN-håndbok 13, noe som medfører at større arealer av kystlynghei blir kartlagt nå enn etter DN-håndbok 13. Et eventuelt større areal som får status som utvalgt naturtype er altså hovedsakelig en følge av at større sammenhengende områder langs kysten kartlegges, og ikke at den nye definisjonen av kystlynghei vil inkludere større arealer».

De har vidare i uttalen vist til at då kystlynghei fekk status som utvald naturtype i 2015 «var det på førehand ein diskusjon om areal kartlagt med C-verdi og skulle få status som Utvald naturtype. Når det den gang blei vedtatt at desse ikkje skulle inkluderast, vil det vere feil om desse areala no likevel blir inkludert».

Det er i oktober gjort kjent at område med kystlynghei sørvest i kommunen er mellom 34 område i Vestland, som Miljødirektoratet har tilrådd som kandidat område, til vern av verdifull natur. Dette er vurdert som eit av dei største og mest inngrepsfrie områda med kystlynghei i tidlegare Hordaland. Område er også vurdert som eit viktig friluftsområde. Det var Statsforvaltaren i Vestland som i 2019 på oppdrag frå Miljødirektoratet gjennomførte ei

naturfagleg vurdering, og identifiserte område som kan bidra til å nå Stortinget sitt mål om representativt vern av norsk natur. Statsforvaltaren identifiserte 99 område av spesielt stor verneverdi, og Midtmarka er ikkje på denne lista, og dette kan bety at dette området ikkje vert vurdert som like verdifullt som område mellom Telavåg og Golta.

Kystlynghei er ikkje ei uvanleg naturtype i kommunen. Det er tvert imot svært mykje av denne naturtypen i kommunen, noko som gjer det vanskeleg å unngå den i dei områda kommune har behov for utvikling og arealbeslag.

Kommunen vil presisere at vi er oppteken av å bevare mest mogeleg av verdifull naturmangfald. Kommunen er positiv til at det vert vurdert å etablere naturreservat lenger sør i kommunen, ved Golten, for å ivareta kystlyngheia i dette området.

Kommunedirektøren har vidare, i sitt forslag til budsjett for 2024 foreslått å «etablere arealrekneskap som kunnskapsgrunnlag til utarbeiding av kommuneplanen sin arealdel». Budsjettet skal opp til politisk behandling i kommunestyret i desember. Naturmangfald, samt natur- og miljøkonsekvensar er altså i fokus i kommunen, og i kommunen sin planlegging. I dette tilfellet meiner vi likevel at samfunnsnyttan er så stor, at konsekvensane for naturmangfaldet i dette konkrete området må verte akseptert. I tillegg til den store samfunnsnyttan, må det og bli tatt omsyn til at trasévalet vart tatt allereie for 14 år sidan.

4. Det er ikkje grunnlag for å oppheve delar av planen

Som opplyst i vårt brev av 25.08.23, og gjort greie for ovanfor, vil ei oppheving av planen nord for Kolltveit føre til at det manglar løysing for dagens trafikk situasjon nordover i kommunen. Vi ser grunnlag for å igjen vise til gjeldande ÅDT og trafikkprognosar for dagens fv.561. Dagens årsdøgntrafikk er ifølgje vegkart.no 10 500 aust for Ågotnes sentrum og 12 500 nord for rundkøyringa på Kolltveit. Trafikk på vekedagar er truleg høgare då yrkesdøgntrafikk (YDT) normalt er høgare enn ÅDT som er berekning av trafikk alle dagar i veka. I rapport (2019) frå Helge Hopen AS til reguleringsplan for S1 og S4 på Ågotnes, er framskriven trafikk i år 2050 på 2000 ÅDT for dagens fv.561 aust for Ågotnes sentrum og 16 000 ÅDT på den nye vegen sør for Ågotnes. Rapport (2016) frå Helge Hopen AS til reguleringsplanen Kolltveit – Ågotnes estimerer mellom 11 - 20 000 ÅDT for ny fylkesveg i år 2040. Dagens trafikk er allereie høg, og vegsystemet har utfordringar knytt til trafikktryggleik.

Hovudløysinga og formålet til reguleringsplanen er ein ny vegtrasé frå Kolltveit – Ågotnes. Deling av ny vegline vest for Kolltveit vil innebære at det meste av reguleringsplanen fell bort og ein står igjen med ein plan utan samanhengande ny veg til Ågotnes. Hovudformålet med planen vil ved slik deling falle bort – dette er svært uheldig, spesielt då bakgrunnen for planen er behovet for ny veg. Veglina er fastsett etter fleire prosessar for val av trasear irekna m.a. gjeldande kommunedelplan for *Sotrasambandet, Rv 561 Kolltveit – Ågotnes*.

Det vert igjen minna om at det var først 05.06.23 at vi vart gjort kjent med at Forum for natur og friluftsliv Hordaland hadde klaga SFVL sitt vedtak av 27.05.21 inn for Sivilombodet. SFVL vart derimot gjort kjent med saka i brev av 22.09.22 frå Sivilombodet, der det vart etterspurt om Stasforvaltaren meinte det var råka tredjepartar som burde bli opplyst om ombodet si undersøking av saka. Det ville vore naturleg at kommunen i den samanheng vart nemnt som ei naturleg tredjepart som burde bli heldt orientert. Då kommunen, og andre

råka partar, ikkje vart orientert om at saka var klaga inn for Sivilombodet, må omsynet til innretting vege tungt. Som gjort greie for ovanfor er det fleire private planar som har måtte tilpasse seg vegplanen, og det er og satt i gang planarbeid og kontraktrettslege forpliktingar etter Statsforvaltaren sitt vedtak om å stadfeste planen. Det har altså blitt brukt mye ressursar, og har laupt ein rekke kostnadar etter endeleg planvedtak.

Som opplyst i tidlegare korrespondanse med Statsforvaltaren om denne saka, er det slik at Sivilombodet berre har vist til at det er grunngeve tvil om dykkar vedtak av 27.05.21 er gyldig. Kommunen gjer gjeldande at vedtaket ikkje er ugyldig, jf. utgreiinga ovanfor.

Dersom Statsforvaltaren likevel konkluderer med at vedtaket er ugyldig, minner vi om at de ikkje har ei plikt til å gjere om vedtaket. Det skal bli gjort ei heilskapleg vurdering, der ein mellom anna må ta omsyn til tidsmomentet, skyldmomentet, innrettingsomsynet, og feilen si art, jf. SOM-2014-3496. Kommunen kan ikkje sjå at slik vurdering er gjort enno.

Det er 4 år sidan detaljreguleringsplan for ny fv.561 vart vedteken. Planen vart vidare stadfesta av Statsforvaltaren den 27.05.21, etter klage. Først 05.06.2023 – to år etter at Statsforvaltaren stadfesta planen, vart kommunen gjort kjent med at gyldigheita av Statsforvaltaren sitt vedtak var brakt inn for Sivilombodet. Som gjort greie for ovanfor har kommunen, næringsaktørar og innbyggjarar i denne perioden innretta seg etter vedtaket; justert planforslag etter vegplanen, inngått kontraktrettslege forpliktingar, samt brukt mykje ressursar på og investert i vidare planlegging av området rundt vegen. Det er difor vår klare oppfatning at innrettingsomsynet må vege så tungt at vedtaket uansett ikkje vert omgjort.

5. Viss Statsforvaltaren likevel opphevar delar av planen

Som gjort greie for ovanfor er vi av den klare oppfatning at det ikkje er grunnlag for å oppheve delar av planen. Viss Statsforvaltaren likevel finn å måtte oppheve delar av planen, meiner kommunen at grensa må setjast som vist på vedlagte kart.

Viss Statsforvaltaren vurderer å oppheve delar av planen, stiller kommunen spørsmål ved om Statsforvaltaren har heimel til å oppheve delar av planen. I den forbindelse vert det vist til at dersom kommunen sjølv skulle endra plangrensa i sluttbehandlinga, ville vi måtte leggje planen ut på ny høyring. Ein deling av planen som skissert i vedlagte kart, vil medføre at store delar av formålet med planen fell bort. Heile planområdet er vurdert samla og heilskapleg, og eit mindre planområde – utan veg vidare nordover frå Kolltveit – kunne resultert i ein heilt anna plan, eller at det ikkje vart vedtatt ein plan.

Som gjort greie for ovanfor er vi av den klare oppfatning at det ikkje er grunnlag for å oppheve delar av planen. Viss Statsforvaltaren likevel finn å måtte oppheve delar av planen, har kommunen lagt ved kart der det med markør er vist kor geografisk grense for oppheving bør vere. Den er satt med bakgrunn i innspel frå SVV og Sotra Link Construction. Når det gjeld den delen av traseen som regulerer eksisterande trasé for fv.561, ser vi ikkje grunnlag for å setje geografisk grense for oppheving, då den bør bli bevart i sin heilskap.

6. Avslutning

Med bakgrunn i ovannemnde vert det gjort gjeldande at Statsforvaltaren sin fornya vurdering av saka ikkje kan medføre at heile eller delar av planen vert oppheva.