



Arkivnr: 2014/223-268  
Saksbehandlar: Sigrid H Aardal

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Klagenemnda		24.03.2015

### Klagesak

#### Klage på avslag om utvida bruk av avkjørsle -Gnr.20 bnr.27 Bønes - Bergen kommune

#### Samandrag

Statens vegvesen, Region Vest har mottatt klage frå Hildegunn Ådland og Matti Torgersen på avslag på søknad om utvida bruk av avkjørsel frå fylkesveg 556 til eigedommen gnr. 20 bnr. 27 i Bergen kommune, i samband med frådelling av eigedomen. Tiltakshavar ønskjer å riva eksisterande bygning og byggja to einingar på eigedomen gnr.20 bnr. 27 i Bergen kommune. I samband med dette har tiltakshavar søkt om utvida bruk av eksisterande avkjørsle frå fylkesveg 556 Straumevegen for ei ekstra bueining. Den omsøkte tilkomsten går via Bønesstranden.

Bønesstranden er ein del av hovedrutenettet for sykkel i Bergen, men vegen har ikkje status som gang- og sykkelveg.

Regionvegsjefen har vurdert klaga som underinstans og funne å oppretthalda sitt avslag i saka.

Fylkesrådmannen har vurdert klaga og rår til at klage frå Hildegunn Odland og Matti Torgersen over regionvegsjefen sitt vedtak om å avslå søknad om utvida bruk av avkjørsle for ei ekstra bueining på gnr.20 bnr. 27 i Bergen kommune ikkje vert teken til følgje.

#### Forslag til vedtak

Klage frå Hildegunn Odland og Matti Torgersen over regionvegsjefen sitt vedtak om å avslå søknad om utvida bruk av avkjørsle for ei ekstra bueining på gnr.20 bnr. 27 i Bergen kommune vert ikkje teken til følgje.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Ingrid Kristine Holm Svendsen  
fylkesdirektør organisasjon

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

Vedlegg

Klage frå Hildegunn Ådland og Matti Torgersen, datert 11.11.2014, Klage på avslag om utvidet bruk av avkjørsel — Bønesstranden 8 — gnr. 20 bnr. 27 Bønes i Bergen kommune

Statens vegvesen, datert 21.12.2011, Avslag på søknad om utvidet bruk av eksisterende avkjørsel - gnr. 20 bnr. 27 - Bønes - Bergen kommune

Matti Torgersen, 01.09.2014, Søknad om utvidet bruk av eksisterende avkjørsel - Bønesstranden 8 - gnr. 20 bnr. 27 - Bergen kommune

Statens vegvesen, 19.02.2014, Vedrørende søknad om utvidet bruk av avkjørsel - Bønesstranden 8 gnr. 20 bnr. 27 i Bergen kommune

Bergen kommune, 27.01.2014, Dispensasjon Oppheving av tidligere vedtak - gnr. 20 bnr 27 Bønesstranden 8 - Bergen kommune

Statens vegvesen, datert 29.10.2012, Uttalelse om ny boenhet på eksisterende eiendom Bønesstranden 8 - gnr. 20 bnr. 27 i Bergen kommune

Link arkitektur, datert 11.10.2012, Uttale Dispensasjon - Bønesstranden 8 gnr. 20 bnr. 27 - Bergen kommune

Statens vegvesen, datert 21.10.2014, Ny boenhet på eksisterende eiendom Bønesstranden 8 - gnr. 20 bnr. 27 i Bergen kommune

Link arkitektur, 14.12.2011, Ny boenhet på eksisterende eiendom Bønesstranden 8 gnr. 20 bnr. 27 Anmodning om uttalelse

## Fylkesrådmannen, 02.03.2015

Statens vegvesen har mottatt klage på avslag på søknad om utvida bruk av avkjørsel frå fylkesveg 556 til eigedommen gnr. 20 bnr. 27 i Bergen kommune, i samband med frådeling av eigedomen.

### Saksinformasjon

#### Bakgrunn

Tiltakshavar ønskjer å riva eksisterande bygning og byggja to einingar på eigedomen gnr.20 bnr. 27 i Bergen kommune. I samband med dette har tiltakshavar søkt om utvida bruk av eksisterande avkjørsel frå fylkesveg 556 Straumevegen for ei ekstra boeining. Den omsøkte tilkomsten går via Bønesstranden, som er ein del av hovedrutenettet for sykkel i Bergen.

I følgje Statens vegvesen, region handlar saka om to ting.

- Køyning på Bønesstranden, som er hovedrute for sykkel
- Avkjørsel som kryssar hovedrute for sykkel (fv. 556 hp 03 ved km 3,196).

Vidare er det frå Statens vegvesen gjeve desse faktaopplysningane om arealplanstatus og saksgang.

#### "Arealplanstatus

Det omsøkte området er uregulert, og er i kommuneplanen sin arealdel satt til bebyggelse og anlegg. Dette utløyser krav om reguleringsplan etter kommuneplanen sine bestemmelse pkt. 1.

Avkjørselen fra fv. 556 (Straumevegen) er regulert i plan 32000003 *Straumevegen, endring av parallellvei* fra 1980. Reguleringsplanen viser ikke tilkomst til omsøkte eiendom. Bønesstranden er i den samme planen regulert til offentlig kjøreveg i forbindelse med at Straumevegen ble bygget og eksisterende boliger trengte tilkomst. I Nasjonal vegdatabank (NVDB) er Bønesstranden vist som privat veg. Vegen ligger på eiendom tilhørende Hordaland fylkeskommune, som en del av veganlegget knyttet til fv. 556.

Bønesstranden er i *Sykelstrategi for Bergen 2010-2019* vist som del av hovedrutenettet for sykkel. Tilbudet til myke trafikanter langs Straumevegen øst for omsøkte avkjørsel er regulert til gang- og sykkelveg i plan 3200000 *Fyllingsdalen, Rv. 556 Straumevegen* fra 1976.

#### Saksgang frem til vedtak

Tiltakshaver kontaktet Statens vegvesen i 2011 i forbindelse med fradeling av eiendom. Statens vegvesen ble bedt om å skrive en uttalelse til dispensasjonssøknaden til kommunen. I denne uttalelsen (datert 21.12.2011) påpekte vi problematikken rundt kjøring på en av Bergens hovedruter for sykkel, og anbefalte at tiltakshaver så på alternative løsninger for tilkomst.

Tiltakshaver svarte på vår uttalelse 11.10.2012 hvor de blant annet understreket at økningen kun var en boenhet og derfor en marginal trafikkøkning, samt at en tilkomst via Rogges vei ikke var mulig. Statens vegvesen svarte på dette brevet med at vi ikke kan tillegge argumenter om marginal trafikkøkning betydelig vekt og hvor vi påpekte at dersom en tilkomst via Rogges vei ikke var mulig må tiltakshaver vente med bygging av boenheter til en trafiksikker løsning er regulert for Bønesstranden.

På tross av vår negative uttalelse til dispensasjonssøknaden valgte kommunen å gi dispensasjon fra plankravet med rammetillatelse til bygging (27.01.2014). I den forbindelse skrev Statens vegvesen brev til tiltakshaver om at en utvidet bruk av avkjørsel ikke kunne påregnes.

Tiltakshaver søkte utvidet bruk av avkjørsel 01.09.2014 og fikk avslag fra oss 21.10.2014. Statens vegvesen mottok klagen på dette vedtaket 11.11.2014."

Statens vegvesen, Region Vest har vurdert klaga som underinstans og funne å oppretthalda sitt avslag på søknaden.

### Rettsleg grunnlag

Veglova § 1 a.

Formålet med denne lova er å tryggje planlegging, bygging, vedlikehald og drift av offentlege og private vegar, slik at trafikken på dei kan gå på eit vis som trafikantane og samfunnet til ei kvar tid kan vere tente med. Det er ei overordna målsetting for vegstyremaktene å skape størst mogleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles.

Veglova § 40.

Avkjørsle frå offentlig veg må berre byggast eller nyttast etter reguleringsplan eller arealdel av kommuneplan etter plan- og bygningsloven.

Ligg det ikkje føre nokon reguleringsplan som nemnd, eller planen ikkje omfattar avkjørsle må avkjørsle frå riksveg eller fylkesveg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå regionvegkontoret og avkjørsle frå kommunal veg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå kommunen.

Regionvegkontoret kan krevje at avkjørsle frå riksveg eller fylkesveg skal byggast etter ein plan det godkjenner. Kommunen kan krevje at avkjørsle frå kommunal veg skal byggast etter ein plan den godkjenner.

Er arbeidet med avkjørsle ikkje sett i gang innan 3 år etter at løyve er gitt, fell løyvet bort.

**Klage**

Klaga viser blant anna til følgjande moment/grunngevingar:

- Klagar peiker på at situasjonen i avkjørsle fra fylkesveg 556 (Straumevegen) ikkje er nemnt i tidlegare uttalelsar.
- Klagar meiner at trafikkauken i samband med auken av ei bueining vil vera minimal
- Klagar hevdar at krava i avkøyringa er tilfredsstillt slik ho ligg i dag
- Klagar viser til andre løyver til bygging i området kor det ikkje har stilt dei samekrava og meiner at dette er forskjellsbehandling.
- Klagar hevdar at krava i vegnormalen kun gjeld for bygging av nye vegprosjekt og ikkje ved utvida bruk av eksisterande avkjørsel.
- Klagar peiker på at det ikkje er mogeleg å få til ei løysning med tilkomst via Rogges vei.

**Regiondirektør Statens vegvesen, Region Vest si vurdering.**

"Statens vegvesen Region vest har vurdert søknaden og klagen med bakgrunn i

- Vegloven
- Rammeplan for avkjørsler og byggegrensar på riks- og fylkesvegar i Region vest 2013-2016
- Sykkelstrategi for Bergen 2010-2019
- Regional transportplan 2013-2024 (RTP)
- Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP)
- Håndbok N100 Veg- og gateutforming
- Håndbok V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss
- 

Vegloven

Hensynet til trygg og god trafikkavvikling, også for sykkeltrafikken, inngår i paragrafen i vegloven:

*a. Formålet med denne lova er å tryggje planlegging, bygging, vedlikehald og drift av offentlege og private vegar, slik at trafikken på dei kan gå på eit vis som trafikantane og samfunnet til ei kvar tid kan vere tente med. Det er ei overordna målsetting, for vegstyremaktene å skape størst mogleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles.*

Rammeplan for avkjørsler og byggegrensar på riks- og fylkesvegar i Region vest 2013-2016

Rammeplanen ble vedtatt av Hordaland fylkeskommune i 2013 og er ikke juridisk bindende. Den inneholder prinsipper for hvordan vi skal vurdere avkjørselsaker og brukes derfor i vårt vurderingsgrunnlag. Et viktig prinsipp er at teknisk utforming av avkjørsler skal være i samsvar med håndbøkene N100 og V121.

Rammeplanen inneholder to prinsipper for behandling av saker knyttet til gang- og sykkelveg. Den ene omfatter kjøring via gang- og sykkelveg, og sier tydelig at *«bruk av gang- og sykkelveg til køyring ved nyetableringar skal ikkje finne stad»*. Den andre er knyttet til kryssing av gang- og sykkelveg: *«avkøyrslse som kryssar gang- og sykkelveg skal stette krav i normalene»*.

Statens vegvesen legger det til grunn at hovedrute for sykkel må vurderes som sykkelveg, selv om Bønesstranden er regulert til offentlig kjøreveg. Derfor legger vi føringene i rammeplanen som gjelder gang- og sykkelveg til grunn i denne saken.

#### Sykelstrategi for Bergen 2010-2019

Bergen kommune har vedtatt en sykkelstrategi for byen. Målet er at sykkelandelen i Bergen skal øke, at det skal bli tryggere å sykle, og at hovedrutenettet for sykkel skal stå ferdig innen 2019. I denne strategien er strekninger delt inn i hovedruter og bydelsruter for sykkel. Strekningen langs fv. 556 Straumevegen er vist som hovedrute for sykkel. Per i dag er dette en av de mest trafikkerte sykkelrutene i Bergen.

Selv om dette dokumentet ikke er juridisk bindende, legger det føringer for hvordan vi behandler saker i lys av overordnede politiske mål (både på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå) om å øke sykkelandelen. Med bakgrunn i dette legger Statens vegvesen det til grunn at hovedrute for sykkel kan vurderes som sykkelveg hvor hensyn til syklistere må ivaretas, da det er sannsynlig at disse rutene vil reguleres som sykkelveg i arbeidet med å fullføre hovedrutenettet for sykkel i Bergen.

#### Regional og nasjonal transportplan

Både RTP og NTP fremhever gange og sykkel som viktige transportmidler å satse på fremover. NTPs mål om at all vekst i persontrafikken i byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange er videreført i RTP for Hordaland. I tillegg strekker Hordaland seg lenger ved å si at bilandelen skal reduseres. Kobler en dette sammen med den ventede befolkningsveksten i Bergen i årene fremover står vi overfor en stor utfordring. Med bakgrunn i dette er det viktig å opprettholde de sykkelrutene vi har og sørge for at disse gir en trygg og god trafikkavvikling for sykkeltrafikken.

#### Vegvesenets håndbøker

Håndbok N100 *Veg- og gateutforming* ligger til grunn for de tekniske kravene vi stiller i avkjørselssaker. Denne vegnormalen er hjemlet i vegloven § 13 og gjelder all offentlig veg/gate.

#### Spørsmål om veg normalene gjelder og avkjørselssaker

Klager hevder at de tekniske kravene vi stiller til avkjørselen ikke gjelder for eksisterende veganlegg, men kun ved bygging av nye vegprosjekter. I vår behandling av avkjørselssaker følger vi prinsippene nedfelt i *Rammeplan for avkøyrslse og byggjegranser på riks- og fylkesveg i Region vest 2013-2106*. Her står det blant annet at *«teknisk utforming av avkøyrslse må vere i samsvar med handbok 017 [nå kalt N100] og handbok 263 [nå kalt V121]»*.

Vi vil også vise til *Forskrift om retningslinjer for behandling av avkjørslesaker for riksveg*, punkt 4.4 om tekniske krav til utforming av avkjørsler:

*Ved behandling av avkjørslesaker skal dei tekniske krava til utforming av avkøyrslse med tilkomstveg som til kvar tid gjeld, leggjast til grunn. Eksempel på slikt regelverk er vegnormalane, jfr. føresegnene etter veglova 13, og reglar om bygging og vedlikehald av avkøyrslse etter veglova 43.*

*Etter veglova 40, tredje ledd, kan regionvegkontoret krevje at den enkelte avkøyrslse skal byggjast etter plan det godkjenner.*

Forskriften gjør det klart at vegnormalene skal legges til grunn som regelverk for tekniske krav til utforming ved behandling av avkjørselsaker. Forskriften gjelder for riksveg. Rammeplanen for Region

vest gjør det tydelig at tilsvarende regelverk skal legges til grunn også ved behandling av saker som gjelder fylkesveg.

#### Krav til utforming av avkjørsel fra 556 Straumeveien til Rogges vei

Avkjørselen fra Straumevegen inn mot Rogges vei er ikke regulert etter dagens trafikkmengde og oppfyller ikke dagens krav til utforming. Det gjelder spesielt kravene som utløses ved kryssing av gang- og sykkelveg/hovedrute for sykkel. Sikt til den regulerte gang- og sykkelvegen østover (i plan 3200000 nevnt under *Planstatus*) er ikke tilfredsstillende (jamfør vedlegg 1), og gang- og sykkelvegens sving inn i avkjørselen er for krapp (jamfør vedlegg 2). Resultatet blir et uoversiktlig kryss som kan føre til ulykker. Vedlagte kartskisser viser hvordan siktkravene måles i den aktuelle avkjørselen (vedlegg 1) og hvordan utformingen skal være (vedlegg 2).

#### Avkjørsel fra Bønesstranden til nr. 20 bnr. 27

Tiltakshaver har i sin klage påpekt at avkjørselen fra Bønesstranden til eiendommen kan utbedres etter dagens tekniske krav, og hevder at kravene vi stiller er feilaktig. Her har det skjedd en misforståelse om hvilken avkjørsel vi snakker om i vårt avslagsbrev. Vi ser at avkjørselen fra Bønesstranden kan utformes etter dagens krav, som blant annet innebærer en svingradius på 4 meter. Der vi har snakket om 9 meter svingradius gjaldt det avkjørselen fra Straumevegen (jamfør vedlegg 2). Det problematiske i saken er ikke avkjørselen fra Bønesstranden, men kjøring på Bønesstranden.

#### Kjøring på gang- og sykkelvei

Gang- og sykkelveg med tillatt kjøring til eiendommene kan brukes som adkomstveg i utbygde områder, jamfør N100 *Veg- og gateutforming*. Dette er ikke en løsning for nye utbygginger, jamfør også det generelle prinsippet i *Rammeplan for avkøyrsler og byggjegranser på riks- og fylkesvegar i Region vest* som sier at bruk av gang- og sykkelveg til kjøring ved nyetableringer ikke skal finne sted. Som nevnt legger vi også disse føringene til grunn for traseen som er hovedrute for sykkel.

#### Alternativ tilkomst via Roggs vei

Vår uttalelse tidlig i saksgangen fokuserte på hvor tilkomsten til den omsøkte eiendommen prinsipielt skulle skje. Vårt utgangspunkt var at vi ikke vil tillate kjøring på hovedrute for sykkel. I uttalelsene 21.12.2011 og 29.10.2012 tok vi derfor ikke stilling til den tekniske utformingen av avkjørselen fra Straumevegen, men vi viste til at Rogges vei burde være atkomstveg i denne saken. Vår anbefaling var å se etter muligheter for å bruke denne heller en Bønesstranden.

#### Saken gjelder kun én bolig

Som nevnt flere ganger i tidligere korrespondanse er de fleste avkjørselsaker vi får inn *enkeltsaker hvor det er snakk om én boenhet. Dette momentet kan derfor ikke tillegges særlig vekt* i denne saken. Det er allerede for mye biltrafikk på denne strekningen av Bønesstranden. Vi kan ikke akseptere ny utbygging som forringer sykkelsystemet ytterligere, selv om det er snakk om en marginal økning. Når det gjelder utvidet bruk av avkjørsel fra fv. 556 Straumevegen, må vi ta høyde for at det kan komme flere søknader om utvidet bruk av denne avkjørselen. Løsningen vi tillater i dag må også stå seg for fremtidige søknader. Vi kan ikke se at det er grunnlag for å gå bort fra kravet om at den tekniske utformingen av krysset skal være i samsvar med krav i vegnormalen.

#### Nullvisjonen

Det er et hovedmål for transportpolitikken at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Målene om økt gang- og sykkeltrafikk innebærer økt fokus på trafikksikkerheten på gang- og sykkelveger og langs bydels- og hovedrutene for sykkel. Kryss og avkøyrsler er særlig utsatte ulykkespunkt for syklister. Trafikksikker utforming av slike punkt er viktig for å forebygge alvorlige trafikkuulykker mellom myke og harde trafikanter.

Kjøring på gang- og sykkelveg og hovedruter for sykkel innebærer en økt risiko for alvorlige trafikkuulykker mellom myke og harde trafikanter. Å unngå nyetableringer med atkomstveg via det om i praksis også brukes som gang- og sykkelveg er et virkemiddel for ikke å øke risikoen for slike ulykker.

#### Sammenligning med andre saker.

Klagar viser til tre lignende saker i området som har blitt godkjent av Statens vegvesen nylig.

- gnr. 20 bnr. 79: Statens vegvesen ga tillatelse i 2010.
- gnr. 20 bnr. 1715: Vi kan ikke se å ha mottatt noen søknad i våre sakssystem. Vi ser at kommunen har gitt rammetillatelse i 2008, men at vi ikke har blitt kontaktet i saken.
- gnr. 21 bnr. 286: Statens vegvesen ga tillatelse til oppføring av 4 boenheter i 2006.

Føringene for hvordan Statens vegvesen skal vurdere saker i dette området har endret seg vesentlig siden disse tillatelsene ble gitt. Vi viser til tidligere omtale av sykkelstrategi for Bergen, RTP, NTP og ny rammeplan. At saker blir vurdert på ulik måte i 2006/2008/2010 og i 2014 er etter vår vurdering ikke uttrykk for forskjellsbehandling, men en konsekvens av at trafikkikkerhet og framkommelighet for gang- og sykkeltrafikk blir vektet vesentlig tyngre i vurderingen av avkjørselssøknader enn det som var tilfellet tidligere.

#### Påstand: Ny bolig er avhengig av tilkomst via Bønesstranden

Klager påpeker at det ikke er mulig å få til en løsning med tilkomst via Rogges vei. Dersom ny bolig er avhengig av tilkomst via Bønesstranden, kan slik boligetablering etter vår vurdering ikke skje før veganlegget her er utbedret og kjøreatkomst til eiendommer langs vegen er separert fra veg for gående og syklende.

Klager viser til at ved etablering av ny sykkelveg, må det sikres adkomst for Bønesstranden 8 og 16. Dette medfører riktighet. Det er uavklart hvordan det skal skje. Et alternativ som ikke kan utelukkes er at de to boenhetene får kjørbart adkomst via sykkelveg. Dersom det viser seg å bli løsningen, er det viktig å begrense kjøringen til de to allerede etablerte boenhetene. Om det kan etableres nye boenheter på disse to eiendommene, vil derfor ikke kunne avklares før ny tilkomst er avklart.

#### **Oppsummering**

Statens vegvesen står fast ved sitt vedtak om avslag på søknad om utvidet bruk av avkjørsel i forbindelse med fradeling av tomt på eiendommen gnr. 20 bnr. 27 i Bergen kommune. Utvidet bruk vil etter vår vurdering komme i konflikt med de hensynene som skal ivaretas ved behandling av avkjørselssøknader, da løsningen forringer den trygge og gode avviklingen av sykkeltrafikken på en av Bergens hovedruter for sykkel. Dette motstrider veglovens § 1 a. Vi vurderer også at ulempen for søkeren er mindre enn den samlede ulempen for sykklistene og fotgjengerne som bruker Bønesstranden i dag, og for framtidig gang- og sykkeltrafikk på strekningen langs fv. 556 Straumevegen.

#### **Konklusjon**

Statens vegvesen har vurdert klagen og finner ikke å kunne ta den til følge. Saken blir med dette sendt over til Hordaland fylkeskommune som klageinstans."

#### **Fylkesrådmannen si vurdering**

Statens vegvesen Region vest har vurdert søknaden og klagen med bakgrunn i Vegloven, Rammeplan for avkøyrslar og byggjegrensar på riks- og fylkesvegar i Region vest 2013-2016, for Bergen 2010-2019, Regional transportplan 2013-2024 (RTP), Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP), Håndbok N100 Veg- og gateutforming og Håndbok V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss. Regionvegsejefen har gått nærare inn i desse ut frå det som er anført i klaga. Ein har ikkje funne grunnlag for å fråvika det som er fastsett i desse styringsverktøya.

Fylkesrådmannen vil her leggja vekt på at Bønesstranda inngår i det sykkelvegnettet som er bygd opp, og at det er viktig å leggja til grunn Rammeplanen sine to prinsipper for behandling av saker knytt til gang- og sykkelveg. Den eine omfattar køyøring via gang- og sykkelveg, og sier tydelig at «bruk av gang- og sykkelveg til køyøring ved nyetableringar skal ikkje finne stad». Den andre er knytt til kryssing av gang- og sykkelveg: «avkøyrslar som kryssar gang- og sykkelveg skal stette krav i normalene».

Statens vegvesen legg til grunn at hovedrute for sykkel må vurderes som sykkelveg, sjølv om Bønesstranden er regulert til offentlig køyreveg. På bakgrunn av dette legg Statens vegvesen føringane i rammeplanen som gjelder gang- og sykkelveg til grunn i denne saka.

Tiltakshavar/klagar har peika på at det vil utgjera ei marginal auke i trafikken på Bønesstranda ved å tillata ei ekstra bueining. Dette er eit moment som vil telja med i vurderinga, men åpnar ein for å tillata avkøyrsløse for ei bueining vil det kunna gje føringar for eventuelt andre søknader om avkøyrsløse til vegstrekninga.

Fylkesrådmannen meiner at det ein her må ha hovudfokus på er trafikktryggleik. På strekningar som både vert benytta av bilistar og som inngår i gang- og sykkelvegnettet må dette omsynet vege tungt. Bønesstranden er som opplyst ovanfor ikkje ein gang- og sykkelveg, men den inngår i hovudnettet for dette. Det er såleis viktig å halda biltrafikken på eit lågast mogeleg nivå på denne vegen.

Klagar har anført at utkøyringa frå eigedomen og ut på Bønesstranden kan utbetrast etter dagens tekniske krav, og hevder at kravene vi stiller er feilaktig. Ut frå opplysningane frå vegkontoret kan avkøyrsløsen frå Bønesstranden utformast etter dagens krav, som blant anna innebær ein svingradius på 4 meter. Det vert vidare peika på at det er ikkje den tekniske utforminga av avkøyrsløse som er problemet i saka, det er sjølve køyringa på Bønesstranden.

Der vegkontoret har snakket om 9 meter svingradius gjeld avkøyrsløse frå Straumevegen og inn på Roggesveg. Dette krysset er ikkje i tråd med tekniske krav som må liggja føre i dag. Dette krysset er i dag avkøyrsløse for mange bueiningar.

Fylkesrådmannen viser elles til dei vurderingane som er gjort av regionvegsjefen i saka. Fylkesrådmannen legg i hovudsak vekt på trafikktryggleiken i denne saka, då denne vegstrekninga (Bønesstranda) inngår som ein del av hovudnettet for gang- og sykkelvegnettet.

Fylkesrådmannen finn på bakgrunn av dette å rå til at klage frå Hildegunn Odland og Matti Torgersen over regionvegsjefen sitt vedtak om å avslå søknad om utvida bruk av avkøyrsløse for ei ekstra bueining på gnr.20 bnr. 27 i Bergen kommune ikkje vert teken til følgje.