



Statens vegvesen

Hordaland fylkeskommune

21 MAI 2015

Hordaland fylkeskommune
Samferdselsavdelinga
Pb. 7900
5020 BERGEN

Behandlerenhet:
Region vest

Saksbehandler/innvalgsnr:
Kristina Ebbing Wensaas - 55516805

Vår referanse:
2015/015369-008

Deres referanse:

Vår dato:
18.05.2015

Klage på vedtak - Forhåndstilsagn ved utvidet bruk av avkjørsel - Fv. 281 - Gnr. 25 bnr. 250 - Fyllingsdalen - Bergen kommune

Statens vegvesen har mottatt klage på forhåndstilsagn med krav om utbedring av eksisterende avkjørsel fra fylkesveg 281 (Vestlundveien) hp 01 ved km 1,693 til eiendommen gnr. 25 bnr. 250 i Bergen kommune, i forbindelse om fradeling av eiendommen.

Vedlagt følger alle relevante dokumenter i saken:

Nr.	Avsender	Dok.dato	Innhold
7	Øystein Fyllingen	09042015	SV: Vedrørende klage på vedtak og likebehandlingsargumentet - Utvidet bruk av avkjørsel - Gnr. 25 bnr. 250 - Bergen kommune
6	Statens vegvesen	08042015	Vedrørende klage på vedtak og likebehandlingsargumentet - Utvidet bruk av avkjørsel - Gnr. 25 bnr. 250 - Bergen kommune
5	Øystein Fyllingen	23032015	Klage på vedtak - Avkjørsel gnr. 25 bnr. 250 Fyllingsdalen - Bergen kommune
4	Statens vegvesen	06032015	Begrunnelse for vilkår i vedtak - Utvidet bruk av avkjørsel - Gnr. 25 bnr. 250 - Bergen kommune
3	Øystein Fyllingen	06032015	Avkjørsel gnr. 25 bnr. 250 Fyllingsdalen
2	Statens vegvesen	25022015	Svar på søknad om avkjørsel - Forhåndstilsagn - Gnr. 25 bnr. 250 - Bergen kommune
1	Øystein Fyllingen	03022015	Søknad om avkjørsel gnr. 25 bnr. 250 Fyllingsdalen - Bergen kommune

Saksopplysninger

Saken gjelder

Tiltakshaver ønsker å fradele eiendommen gnr. 25 bnr. 250, for senere å bygge bolig på den fradelte tomten. Det er ikke bestemt hvor mange boenheter som skal bygges, men tiltakshaver har opplyst at det er snakk om 1-2 boenheter. I forbindelse med dette har tiltakshaver søkt om utvidet bruk av eksisterende avkjørsel fra fv. 281, i henhold til plan- og bygningsloven § 27-4.

Arealplanstatus

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Telefon: 02030
Telefaks: 57 65 59 86
firmapost-vest@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Spelhaugen 12
5147 FYLLINGSDALEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø
Telefon:
Telefaks:

Den aktuelle eiendommen er regulert i planen 3870000 *Fyllingsdalen, Boligfelt X, Tomteareal H, Nordøstre del* fra 1974, og omfattes også av 11860000 *Fyllingsdalen, Boligfelt X, Tomteareal H* fra 1971. Tilkomstvegen til eiendommen er i den førstnevnte planen regulert nord for eiendommen (se bilde 1), og den omsøkte avkjørselen fra Vestlundveien er ikke regulert i denne planen. Den aktuelle avkjørselen er i den sistnevnte planen regulert som gangveg (se bilde 2). Avkjørselen er dermed ikke regulert til det omsøkte formålet og tiltaket er dermed søknadspliktig etter vegloven §§ 40 - 43.



Bilde 1 (venstre): Utklipp fra reguleringsplan 3870000 fra 1974.

Bilde 2 (høyre): Utklipp fra reguleringsplan 11860000 fra 1971.

Det er igangsatt et planarbeid som omfatter den aktuelle strekningen av Vestlundveien (planID 63480000 *Fyllingsdalen, gnr. 25 bnr. 197 m.fl., Vestlundveien 9, Øvre Fyllingen*). Kunngjøringen av dette planarbeidet kom i november 2013, og vi er ikke kjent med hva status er i dette arbeidet per dags dato.

Saksgang frem til vedtak

Tiltakshaver søkte utvidet bruk av avkjørsel i forbindelse med fradeling av tomten 3.2.2015. Vårt svar på denne søknaden var et forhåndstilsagn (datert 25.2.2015) med vilkår om utbedringer av avkjørselen før en endelig godkjenning kunne gis fra oss, da avkjørselen ikke er i tråd med gjeldende normalkrav. Tiltakshaver etterspurte en begrunnelse for vilkårene i brevet vårt den 6.3.2015, som vi svarte på i brev datert samme dato. Tiltakshaver sendte så klage på vedtaket, mottatt hos oss 23.3.2015, og uttrykte at han ønsker å kunne bruke avkjørselen slik den ligger i dag. Da et av argumentene i klagen gjaldt likebehandling, kontaktet vi tiltakshaver for å få tilsendt konkrete eksempler på avkjørsler han sammenligner sin sak med, slik at vi kunne vurdere disse som del av vårt svar på klagen. Svar på denne etterspørselen ble sendt til oss 9.4.2015.

Klage fra tiltakshaver

Klagen inneholder blant annet følgende momenter/begrunnelser:

- Klager hevder at Statens vegvesen ikke har brukt faglig skjønn i saken
- Klager påpeker at det ikke har vært ulykker i den aktuelle avkjørselen
- Klager hevder at det er Statens vegvesen som har lagt den aktuelle avkjørselen slik som den er, til tross for at grunneiere ønsket et annet alternativ
- Klager setter spørsmålstegn ved årsdøgntrafikken (ÅDT) på fylkesvegen og påpeker at det er mindre enn 10 boenheter som bruker avkjørselen
- Klager hevder også at andre boenheter i området bruker avkjørsel via Jonstadvegen, og at trafikken derfor har minket i den aktuelle avkjørselen
- Klager mener at sikten i avkjørselen er tilstrekkelig når en legger seg på høyre side av avkjørselen og kjører frem til hvitstripen

- Klager viser til andre forhold på fylkesvegen som kantstopp for buss i retning sentrum, busslomme for buss i retning Fyllingsdalen og parkering av kjøretøy i krysset mellom fv. 281 og 280 (Øvre Fyllingsveien), og mener tillatelsen av disse forholdene gjør vår vurdering i hans sak underlig
- Klager hevder at dreneringsforhold i avkjørselen er tilfredsstillende, selv med økende nedbør
- Søker viser til andre avkjørsler i Fyllingsdalen som ikke har fått krav til drenering, og mener dette er brudd på likebehandlingsprinsippet
- Klager mener at fremtidig bebyggelse i området kan benytte seg av andre avkjørselsløsninger, og at det derfor ikke kan forventes flere søknader for den aktuelle avkjørselen

Vår vurdering av klagen

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
- Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP)
- Regional transportplan 2013-2024 (RTP)
- Håndbok N100 Veg- og gateutforming
- Håndbok N200 Vegbygging
- Håndbok V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss

Vegloven

Hensynet til trygg og god trafikkavvikling inngår i formålsparagrafen i vegloven:

§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.

Vårt vedtak datert 25.2.2015 er hjemlet i veglovens §§ 40-43, og kravene vi har stilt er i henhold til vegnormalene (N100 og N200), som er hjemlet i vegloven § 13.

Nasjonal transportplan 2014-2023

Regjeringen har i NTP for perioden 2014-2023 et mål om at antall alvorlige ulykker på vegene skal halveres. Dette ambisiøse målet bygger på en nullvisjon om null drepte eller hardt skadde i trafikken – en visjon som også er videreført i Regional transportplan 2013-2024 for Hordaland. Å sette krav til utbedring av trafikk-løsninger som er flere tiår gamle er en viktig del av arbeidet for å nå dette målet, og har stor samfunnsmessig nytte.

Rammeplan for avkøyrslar og byggjegrensar på riks- og fylkesvegar i Region vest 2013-2016

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

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. Kravene er utarbeidet av eksperter på området, og forteller hvilke minimumsforhold som må være tilstede for å sikre god fremkommelighet og trafikksikkerhet på vegnettet. Vegvesenet har likevel muligheten for å bruke skjønn i spesifikke saker, som kan innebære både å gå over og under minimumskravene avhengig av stedets kontekst.

Nullvisjonen

Årsaken bak trafikkulykker er ofte sammensatte. En del av denne sammensettingen av faktorer er vegens utforming. Som vi har nevnt i begrunnelsen vår i brev dater 6.3.2015, er det nullvisjonen om null drepte eller hardt skadde i trafikken som ligger til grunn det arbeidet vi gjør og de kravene som er beskrevet i våre håndbøker og vegnormaler. Ved å følge disse godt dokumenterte kravene reduserer en den delen av ulykkesårsaken som har med utformingen å gjøre, og totalt reduseres risikoen for ulykker.

Selv om det ikke har forekommet ulykker ved den aktuelle avkjørselen i denne saken kan vi ikke utelukke fremtidige ulykker, spesielt ved økt trafikk både på fylkesvegen og i selve avkjørselen. Kravene vi stiller ved utvidet bruk av avkjørsel er for å hindre fremtidige ulykker, og gjelder også der det ikke har forekommet ulykker. Det vil være uheldig dersom det må forekomme alvorlige ulykker før vi kan kreve at avkjørsler av dårlig standard skal utbedres.

Eksisterende avkjørsler og dagens krav

Ved nye søknader må vi følge dagens krav til utforming og ikke basere oss på eldre normaler fra en annen tid med mindre trafikk. Det finnes flere eksempler på eksisterende avkjørsler som Statens vegvesen har vært med på å bygge i sin tid, men som ikke støtter kravene i dagens normaler. Derfor er det viktig at dagens tekniske krav blir fulgt opp når det kommer ny bebyggelse og økt bruk.

Trafikkmengde og krav til svingradius

Med bakgrunn i trafikkmengden på Vestlundvegen og i selve avkjørselen skal avkjørselen utformes som kryss i henhold til vegnormalen N100. Årsdøgntrafikken (ÅDT) på Vestlundvegen er 3000. Dette er trafikk tall som Statens vegvesen har målt i 2013. Det er ingenting som tilsier at trafikk tallet her har gått ned til under 2000 ÅDT, som er grensen for når avkjørsler skal utformes som kryss.

En kryssutforming innebærer blant annet en svingradius på 9 meter. Dette er minimumskravet i vegnormalen. Vår vurdering i denne saken er at terrenget gjør det mulig å utbedre svingradiusen til dette, og vi har derfor i utgangspunktet ikke sett noen grunn til å fravike kravet.

Når det gjelder trafikk i selve avkjørselen har klager påpekt at det er færre enn 10 boenheter som bruker avkjørselen i dag, og at noen adresser har fått tilkomst via Jonstadveien ved en ny avkjørsel.

Klager mener at det kun er Vestlundveien 1, 3 og 7 som bruker avkjørselen i dag. Ifølge matrikkelen er dette totalt 6 boenheter. Det er antall enheter i matrikkelen vi forholder oss til. Klager mener også at Vestlundveien 11, 11a og 15 bruker ny avkjørsel via Jonstadveien (fra fv. 280, Øvre Fyllingsveien). Disse har totalt 6 godkjente enheter. Vi kan ikke finne nylige avkjørselssøknader for disse eiendommene. Det er heller ingenting som hindrer disse

adressene i å bruke den omsøkte avkjørselen fra Vestlundveien. Det er ikke mulig for oss å forutsi hvordan beboere i området vil fordele seg på de to avkjørslene. Etter en ny vurdering kan vi derfor akseptere en svingradius på 6 meter. Dette vil innebære mindre tiltak sammenlignet med svingradius på 9 meter.

Krav til sikt

Sikt er et absoluttkrav som Statens vegvesen setter som det viktigste å innfri. Dette av den opplagte grunn at risikoen for ulykker øker når en ikke har ordentlig sikt til fylkesvegen en skal kjøre ut på. Basert på fartsgrensen (30 km/t) og trafikkmengden i denne saken er minimumskravet til sikt ved kryssutforming 4 x 24 meter. Dette vil si at en skal se 24 meter til begge sider av kjørebanelen når en står 4 meter inn i avkjørselen.

Klager har selv målt sikten fra høyre side i avkjørselen når en står fremme ved hvitstripa, og hevder at sikten da er 24 meter. Det er derimot ikke fra dette punktet minimumskravet er basert på. Siktkravene i vegnormalen er fra et øyepunkt 1,1 meter over bakken (som er omtrent den høyden føreren ser fra i bilen) som er 4 meter inn i avkjørselen. Kravet til sikt i avkjørselen er basert på de sikt lengdene som er nødvendig for at en skal rekke å få øye på et objekt, reagere på dette, avgjøre om en skal stoppe kjøretøyet og til slutt stoppe kjøretøyet – altså *stoppsikten*.

Statens vegvesen har ved befaring målt stoppsikten i avkjørselen 4 meter inn fra hvitstripa og målte at den var 15 meter i retning vest. Dette er langt fra tilfredsstillende for trafikksikkerheten. Vi holder derfor på kravet om utbedring av sikt i denne avkjørselen, som vil innebære å fjerne deler av muren og terrenget på søkerens egen eiendom.

Krav til drenering

Uavhengig av hva som skylder økt nedbør er det likevel et faktum at en kan vente økte nedbørmengder i Bergen fremover. Vi vil påpeke at kravet som er stilt til drenering i avkjørselen (dreneringsrør med diameter 300 mm) er basert på et minimumskrav i henhold til vegnormalen N200 (s.140), og er derfor uavhengig av slike prognoser. Argumentet om økt nedbør er brukt for å understreke viktigheten av gode dreneringsløsninger. Vi har flere saker i Bergen i dag hvor vi krever detaljerte dreneringsløsninger. Ofte er det opp til ansvarlig søker å hyre inn entreprenør som skal utarbeide en dreneringsplan som i sin tur skal godkjennes av vegvesenet. Krav til drenering er med andre ord ikke uvanlig, og vi ser ingen grunn til at denne saken skal stille seg annerledes.

Drenering i avkjørsler er viktig for trafikksikkerheten, som nevnt i vårt forrige brev, med tanke på overflatevann og frysing. Det er også viktig å sikre at det ikke renner mye vann på fylkesvegnettet, som i neste omgang blir et problem for vegvesenets vedlikehold av vegnettet. Vann fra egen grunn skal håndteres på egen grunn. Statens vegvesen ønsker ikke at vann og slam renner ned i våre dreneringssystem og i sin tur kompliserer drift- og vedlikeholdsarbeidet vårt. Vegseksjonen hos oss som er ansvarlig for vedlikeholdet, har understreket viktigheten av å ha god drenering i denne saken, da det på denne strekningen ofte kommer mye vann som renner ut i krysset til fv. 280, og videre ut i rundkjøringen. Her samler deg seg vann fra flere kanter som i neste omgang renner nedover fv. 540. Vi må derfor se til at en ikke bygger ned et allerede dårlig dreneringssystem i dette området.

Likebehandling av saker

Klager har to merknader til argumentet vårt om likebehandling. Den første er at det er lite sannsynlig at det vil komme flere søknader i området som skal benytte seg av den omsøkte avkjørselen. Den andre gjelder ulik behandling av andre avkjørsler i Fyllingsdalen.

Fremtidige søknader på samme avkjørsel

De fleste avkjørselssøknader Statens vegvesen mottar er enkelt søknader som innebærer en økning på 1 boenhet. Selv om dette i seg selv ikke medfører en betydelig trafikkøkning må vi behandle saker i henhold til kravene. Dette er spesielt med bakgrunn i sannsynligheten for flere søknader i området og prinsippet om likebehandling. Et vanlig motargument i saker vi får er at det ikke vil komme flere søknader. Vi vet av erfaring at dette ofte ikke stemmer. I denne saken er det ikke usannsynlig at det vil komme flere søknader – enten ved seksjonering eller nybygg.

Andre avkjørsler i Fyllingsdalen

Klager nevner en rekke adresser i sin e-post 9.4.2015 som eksempler på nylig godkjente avkjørsler fra oss. Disse nevner han som eksempler på avkjørsler som ikke har kummer på begge sider av avkjørselen. Videre påpeker han at det ikke finnes andre avkjørsler i Vestlundveien som har dette, med unntak av Vestlundveien 22D, og at det finnes flere eksempler i Fyllingsdalen enn det som klager har nevnt spesifikt.

Vi har gjort vårt beste for å se på sakene knyttet til de avkjørslene og adressene klager har nevnt, og vi har sett på hvordan de sammenligner seg med den aktuelle avkjørselssaken:

- **Vestre Sikthaugen, avkjørsel til J.L. Mowinckels vei ved nr. 3-39**
Avkjørselen er regulert i planen for veianlegget i Fyllingsveien (planID 11400000), og brukes som tilkomst til eiendommene gnr. 25 bnr. 329 og gnr. 23 bnr. 320 m.fl. Vi finner ingen avkjørselssaker i våre arkiv for denne avkjørselen etter 2003. Det betyr imidlertid ikke at det ikke har foregått seksjoneringer og bygging i dette området den siste tiden. Vi ser for eksempel i kommunens innsyn for byggesak at det har pågått en sak om bygging av boenheter for eiendommen gnr. 23 bnr. 190, og at det er gitt byggetillatelse i 2014. Denne saken skulle Statens vegvesen vært kontaktet i, da tiltaket medfører utvidet bruk av avkjørselen. Det er dessverre slik at vi ikke alltid blir involvert i saker hos kommunen, spesielt der området og/eller avkjørselen er regulert og kommunens oppfatning er at tiltaket ikke må sendes til vegvesenet for behandling. Det er derimot vår vurdering at dette tiltaket var søknadspliktig etter vegloven, da reguleringsplanen ikke viser avkjørsel til det omsøkte tiltaket.
- **Dag Hammarskjölds vei 2 og 150**
Det er korrekt at det nylig er bygget nytt i Dag Hammarskjölds vei 2. Etter en brann på denne eiendommen i 2012 ble det søkt om å gjenoppføre samme antall boenheter på denne eiendommen som før brannen. Området er også regulert, og Statens vegvesen uttalte seg i saken i 2013. Vi hadde ingen merknader til denne søknaden, da tiltaket ikke medførte utvidet bruk av avkjørselen. Denne saken kan derfor ikke likestilles med klagesaken. Når det gjelder nr. 150 (gnr. 22 bnr. 83) kan vi ikke finne seksjoneringssak i kommunens byggesaksarkiv, og heller ingen avkjørselssøknad hos oss.
- **Torgny Segerstedts vei 81-99**
For denne avkjørselen (gnr. 21 bnr. 427 m.fl.) finner vi heller ingen saker i våre arkiv etter 2003. Som nevnt kan det forekomme tiltak som ikke Statens vegvesen har blitt informert om, selv om tiltakene er søknadspliktig etter vegloven.
- **Kirsten Flagstadvei til Krohnegården**

Dette er et kryss mellom to offentlige veger, da Kirsten Flagstadvei er en kommunal veg. Søknader om avkjørsler i dette området blir derfor sendt til trafikketaten i kommunen, da tilkomsten til fylkesvegen går via kommunalvegen. Krysset er også regulert i planen 11520000.

- **Krohnegården 112**

Denne eiendommen (gnr. 25 bnr. 65) er regulert i planen 15580000. Det er derimot ikke regulert tilkomst til den aktuelle eiendommen. Statens vegvesen har ikke fått noen henvendelser fra kommunen i denne saken. Vi ser i kommunens byggesaksarkiv at det ble søkt om bygg her i 2006, og at det ble gitt rammetillatelse til nytt bygg i 2007. Hvorfor Statens vegvesen ikke har blitt kontaktet for utvidet bruk av avkjørsel er usikkert, men har trolig med at området er regulert. Vi vurderer tiltaket imidlertid som søknadspliktig etter vegloven.

- **Øvre Fyllingsvei 86 D og 121-145**

Vi finner ingen saker på Øvre Fyllingsvei 86, hverken i våre arkiv eller i innsynsarkivet til kommunen. Den pågående utbyggingen av nr. 121-145 er i samsvar med gjeldende reguleringsplan for området (planID 18620000 *Skaret boligområde*) som ble vedtatt i 2007.

Som en konklusjon på vår gjennomgang av klagerens eksempler kan vi si at det er beklagelig at ikke alle saker, som etter vår vurdering er søknadspliktige, kommer til oss. Det kan være mange grunner til dette. Vi har hatt en dialog med Bergen kommune om akkurat dette, og situasjonen har forbedret seg.

Gjennomgangen viser også at det ikke er snakk om *nylige* saker, og at klager ikke har konkrete eksempler på saker som kan likestilles med hans sak. Klager uttrykker i sin e-post at det er mange flere eksempler i Fyllingsdalen på avkjørsler som er godkjent uten krav til drenering. Som nevnt tidligere er vi fullt klar over at det er mange dårlige avkjørselsløsninger i Bergen som er bygget eller godkjent av vegvesenet i sin tid. Vi har derimot fått strengere føringer når det kommer til behandling av avkjørselssaker, gjennom for eksempel den overnevnte rammeplanen og ambisiøse mål i NTP. Saker som er flere år gamle kan derfor ikke regnes som forskjellsbehandling, men heller et resultat av at føringene vi får, kravene vi skal sette og fokuset på trafiksikkerhet forandrer seg med tiden. Saker som er flere år gamle og som er behandlet ulikt fra saker i dag er derfor en naturlig konsekvens av slike endringer.

Andre godkjente forhold i området

Det er ikke klart for Statens vegvesen hvorfor tiltakshaver velger å sammenligne sin sak med busstopp på fylkesvegen, da hensynene ved slike forhold er helt andre enn ved avkjørselssaker. Å sammenligne en avkjørselssak med busstoppløsninger holder seg ikke i denne saken etter vår vurdering. Vi kan likevel forklare hvorfor løsningene for busstopp er som de er.

Når det gjelder busstoppene er kantstopp den anbefalte busstopptypen på strekninger som har mindre enn 10 000 ÅDT og hvor fartsgrensen er under 60 km/t. Dette gir en mer effektiv bussavvikling ved at en slipper å svinge inn og ut av en busslomme, og er derfor også ofte foretrukket av bussjåførene. De er også å foretrekke når det gjelder arealbehov, og Skyss har i sin kollektivstrategi for Hordaland som mål at flere busstopp skal utbedres som kantstopp. Når det gjelder busslommen på fylkesvegens vestre side er denne typen trolig valgt for å unngå at det dannes kø bak bussen som skal stoppe, som i sin tur vil kunne skape kø ut i rundkjøringen.

Når det gjelder parkeringssituasjonen i krysset mellom fv. 281 (Vestlundveien) og 280 (Øvre Fyllingsveien), har vi forståelse for hvordan dette kan virke underlig. Dette er ikke en regulert løsning, og er sannsynligvis ulovlig parkering som Statens vegvesen ikke har godkjent. Dette vil imidlertid ikke være et argument for å godkjenne den omsøkte avkjørselen uten utbedringer, spesielt ikke når det er fullt mulig å gjennomføre disse utbedringene. At det finnes dårlige forhold knyttet til veg fra gammelt av er etter vår vurdering ikke et argument for å ikke utbedre dårlige løsninger i dag. Dessuten vurderer vi at en ny avkjørselssøknad ikke kan sammenstilles med eksisterende, (mest sannsynlig) ulovlig parkering langs fylkesveg, og at dette ikke er et godt argument for å unngå forbedringer av trafikksikkerheten.

Oppsummering

Statens vegvesen ønsker ikke utvidet bruk i den omsøkte avkjørselen slik den ligger i dag og står fast ved sitt vedtak om at avkjørselen fra fv. 281 må utbedres før eiendommen gnr. 25 bnr. 250 i Bergen kommune kan fradeles. Det er spesielt siktforholdene i avkjørselen som er avgjørende for denne vurderingen. Sikt er essensielt for å ivareta trafikksikkerheten på vegen. Vi har derimot gått ned på kravene til svingradius.

Utbedring av dårlige avkjørsler er en viktig del av arbeidet for å redusere risikoen for ulykker, og er dermed i tråd med nasjonale og regionale føringer, samt formålsparagrafen i vegloven. Å tillate utvidet bruk uten å sette krav til utbedring vil være i strid med prinsipper nedfelt i rammeplanen og målet om å øke trafikksikkerheten på vegene.

Konklusjon

Statens vegvesen har vurdert klagen og finner ikke å kunne ta den til følge. Vi anbefaler at vårt vedtak av 25.2.2015 opprettholdes. Som det framgår av saksutredningen kan vi med bakgrunn i faglig skjønn akseptere at krav til svingradius blir redusert fra 9 til 6 meter.

Saken blir med dette sendt over til Hordaland fylkeskommune som klageinstans.

Vegavdeling Hordaland
Med hilsen



Olav Finne
avdelingsdirektør



Sindre Lillebø

1 vedlegg: Tidligere dokumenter i saken

Kopi: Øystein Fyllingen (e-post)
Bergen kommune, Etat for byggesak og private planer (e-post)