



Statens vegvesen

Fylkesmannen i Hordaland
Postboks 7310
5020 BERGEN

Behandlende enhet:
Region vest

Saksbehandler/telefon:
Kristina Ebbing Wensaas /
55516805

Vår referanse:
16/105754-11

Deres referanse:

Vår dato:
17.07.2017

Klage på delvis innvilget innsyn – Sak om utvidet bruk av avkjørsel gnr. 95 bnr. 219 – Bergen kommune

Statens vegvesen har mottatt klage på delvis innvilget innsyn i sak 16/105754-6. Klagen tas ikke til følge og sendes til Fylkesmannen for behandling, jf. offentleglova § 32.

Vedlagt ligger klagen og dokumentene fra innsynssaken. Sensitiv informasjon er sladdet på s. 12 i vedlegget.

Ved spørsmål eller behov for ytterligere opplysninger kan saksbehandler kontaktes.

Klage:

Klager hevder at det ville vært tilstrekkelig å anonymisere opplysningene ved å ta vekk identifiserende personopplysninger.

Klager krever fullt innsyn.

Vurdering av klage:

Statens vegvesen ga delvis innsyn med hjemmel i offentleglova § 13, da søknaden fra tiltakshaver inneholdt taushetspliktbelagte opplysninger, jf. forvaltningslova § 13(1).

Etter vår vurdering ville det ikke være mulig å anonymisere de sensitive opplysningene, med bakgrunn i at eiendom, adresse og navn er gjort kjent i søknaden.

Vi ønsker også å påpeke at vi, som vi skriver i avslaget på søknad (vedtak datert 23.9.2017, s. 19 i vedlegget), ikke har lagt vekt på personlige forhold i behandlingen av saken.

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Postboks 43
6861 LEIKANGER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost-vest@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Opplysningene vi har unntatt offentlighet har derfor ikke hatt noen innvirkning på vårt vedtak 23.9.2017, eller vår behandling av klagen i brev datert 6.1.2017.

Plan- og forvaltningsseksjon Bergen
Med hilsen

Tor Høyland
fung. seksjonssjef

Kristina Ebbing Wensaas

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Vedlegg: 2

Kopi
Jens Rosendahl Halvorsen



Statens vegvesen

Begjær innsyn i –16/105754–6

Vi viser til begjæring om innsyn i dokument.

Delvis innvilget:

— Meroffentlighet etter offentleglova § 11 er vurdert. Ved avslag på innsynsbegjæring kan det kreves nærmere begrunnelse for avslaget innen 3 uker fra mottak, jmfør offentleglova § 31, 2. ledd. Avslag på innsynsbegjæring kan påklages i samsvar med offentleglova § 32, 1. ledd.

Kopi av dokument med saksnummer **16/105754–6** følger vedlagt. Sensitiv informasjon er ikke tatt med eller vil være sladdet med hjemmel i offentleglova § 13, 1. ledd.



Statens vegvesen

Hordaland fylkeskommune –
Samferdsleavdelinga
Postboks 7900
5020 BERGEN

Behandlende enhet: Statens vegvesen, Region vest
Saksbehandler/telefon: Kristina Ebbing Wensaas / 55516805
Vår referanse: 16/105754-6
Deres referanse:
Vår dato: 06.01.2017

Behandling av klage på vedtak – Avslag på søknad om utvidet bruk av avkjørsel – gnr. 95 bnr. 219 – Bergen kommune

Statens vegvesen har mottatt klage på vårt vedtak som gjelder avslag på søknad om utvidet bruk av avkjørsel fra fylkesveg 546 (Krokeidevegen) til eiendommen gnr. 95 bnr. 119 i Bergen kommune, i forbindelse med oppføring av bolig på eiendommen.

Vedlagt følger alle relevante dokumenter i saken:

| Nr. | Avsender | Dato | Innhold |
|-----|--|------------|---|
| 5 | Statens vegvesen | 20.10.2016 | Bekreftelse på mottatt klage og melding om saksbehandlingstid |
| 4 | Anne-Christine Kahrs og Einar Haugland | 10.10.2016 | Klage på avslag på søknad om utvidet bruk av avkjørsel – fv. 546 – gnr. 95 bnr. 219 |
| 3 | Statens vegvesen | 23.9.2016 | Avslag på søknad om utvidet bruk av avkjørsel – fv. 546 – gnr. 95 bnr. 219 – Bergen kommune |
| 2 | Statens vegvesen | 15.7.2016 | Melding om saksbehandlingstid |
| 1 | Anne-Christine Kahrs og Einar Haugland | 28.6.2016 | Søknad om utvidet bruk av avkjørsel – gnr. 95 bnr. 219 – Bergen kommune |

Saksopplysninger

Saken gjelder

Saken gjelder utvidet bruk av avkjørsel fra fv. 546 (Krokeidevegen) i forbindelse med søknad om oppføring av bolig (én boenhet) på eiendommen gnr. 95 bnr. 219 i Bergen kommune. Statens vegvesen ga avslag på søknaden i vedtak datert 23.9.2016, og mottok klage 10.10.2016. Den aktuelle avkjørselen er vist i bilde 1, og kjøremønsteret vist i bilde 2.

Postadresse
Statens vegvesen
506M300003M300009M300190M300197M firmapost@vegvesen.no
Postadresse
Postnummer

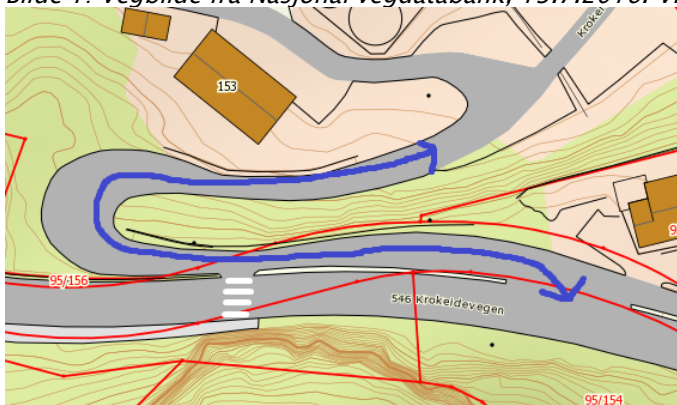
Telefon: 02030
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø



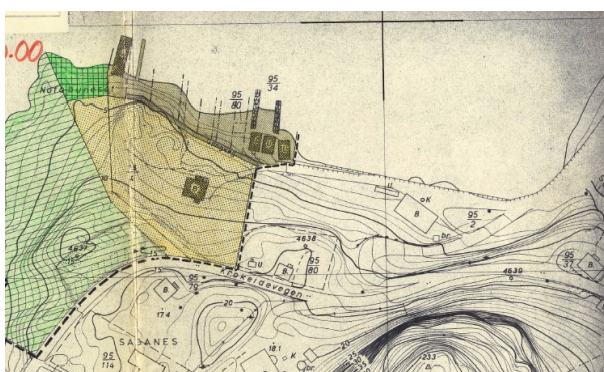
Bilde 1: Vegbilde fra Nasjonal vegdatabank, 13.7.2016. Viser aktuelle avkjørsel fra retning øst.



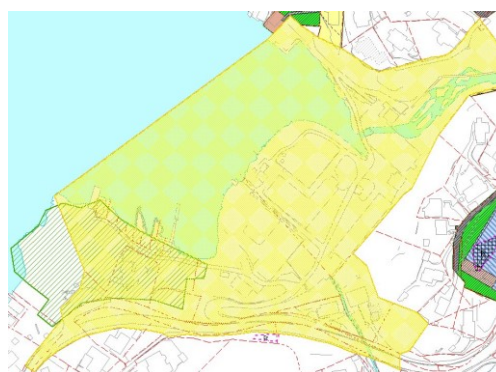
Bilde 2: Kart med illustrasjon av kjøremønster.

Arealplanstatus

Den aktuelle eiendommen ligger i område for bebyggelse og anlegg i kommuneplanens arealdel. Den er også regulert i planen 4710000 Fana. Gnr 95 Bnr 4 OG 8, Salbu fra 1975 (bilde 3) med formål bolig. Eiendommen inngår også i planområdet for pågående planarbeid 64640000 Fana. Gnr 95 Bnr 2 m.fl. Sagavika. Boliger (bilde 4). Oppstart til denne planen hadde merknadsfrist 13.5.2016.



Bilde 3 (venstre): Utklipp fra gjeldende reguleringsplan for eiendommen (planID 4710000).



Bilde 4 (høyre): Planavgrrensning for pågående planarbeid (planID 64640000).

Saksgang frem til vedtak

Statens vegvesen fikk forespørsel om et møte med søker vedrørende avkjørsel i forbindelse med bygging av bolig. Møtet ble avholdt 8.6.2016. Statens vegvesen fikk ingen informasjon i forkant av møtet, og søker hadde ikke sendt inn søknad. På grunn av dette kunne vi ikke gå

inn på konkrete vurderinger i møtet, noe søker også fikk beskjed om. Det ble derfor heller ikke skrevet referat fra møtet.

Statens vegvesen mottok søknad 28.6.2016 om utvidet bruk av avkjørsel, og ga avslag på denne i vedtak datert 23.9.2016. Vi mottok klagen innen klagefristen den 10.10.2016.

Klage fra søker

Klagen inneholder blant annet følgende momenter/begrunnelser:

- Klager mener at avkjørselen er avklart i reguleringsplan for eiendommen, og at reguleringen ikke strider med kommuneplanens arealdel
- Klager opplyser at eiendommen har tinglyst vegrett til avkjørselen, og at dette underbygger at intensjonen har vært å bruke den omsøkte avkjørselen
- Klager mener at pågående reguleringsplanarbeid for området ikke er til hinder for å behandle saken etter gjeldende regler
- Klager hevder at deler av vegbanen som benyttes av myke trafikanter ikke formelt er gang- og sykkelveg, og at føringer som gjelder dette derfor ikke kan benyttes i denne saken
- Klager mener at avkjørselen tilfredsstillende kravene i vegnormalen, ved at privatveg går i rett linje inn på fylkesveg, og at det derfor er fylkesvegen som ikke tilfredsstillende kravene
- Klager mener at Statens vegvesen ikke har grunnlag for å påstå at kjøring på tilbudet til myke trafikanter føles mindre trafiksikkert, ved at dette ikke objektivt er påvist
- Klager påstår at området har en oversiktlig trafiksituasjon med god sikt og lav fart

Vi viser ellers til søknaden og vårt avslag for ytterligere argumenter som har vært med i vurderingen av saken.

Vår vurdering av klagen

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

- Vegloven
- *Rammeplan for avkøyrslor 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 V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss*
- *Kommuneplanens samfunnsdel: Bergen 2030, Sykkelstrategi for Bergen 2010–2019 m.m.*

Vegloven

Hensynet til trygg og god trafikkavvikling for alle trafikanter 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 23.9.2016 er hjemlet i veglovens §§ 40 og 41.

Klager argumenterer for at bruk av avkjørselen til eiendommen er avklart i reguleringsplanen. Vegloven § 40 sier: «*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*» (vår understreking).

Reguleringsplanen omfattar ikkje avkjørselen i denne saken (se bilde 3), og bruk av avkjørsel må derfor avklaras gjennom enkeltsøknad etter vegloven. Statens vegvesen har således behandlet søknaden etter gjeldende regler. Det pågående planarbeidet for Sagavika som klager viser til vil først få betydning for behandlingen av denne saken når planen er endelig vedtatt.

Når vi behandlar søknader etter vegloven skal vi vektlegge trafikksikkerhet, og vi må ta utgangspunkt i dagens føringer og krav. En tinglyst vegrett er en privatrettslig avtale, og er ikkje førende for forvaltningens vurdering av hensyn som trafikksikkerhet. Siden reguleringsplanens vedtak i 1975 har føringer for trafikksikkerhet og hensyn til myke trafikanter endret seg betydelig, noe vi kommer tilbake til nedenfor. Derfor kan vi heller ikkje tillegge argumentasjon om planens intensjoner om tilkomst særlig vekt i 2016/2017.

Veglovens forskrifter

Gjeldende regler for behandling av avkjørselssaker sier at vi skal vurdere både selve avkjørselspunktet, men også gjøre en mer helhetlig vurdering av tilkomsten og forholdene i området. Forskrift om avkjørsler fra riksveg sier at: «*Ved behandling av avkjørslesaker skal målet vere å sikre eit tilkomstmonster til vegen som kan akseptast ut frå omsynet til vegen og ferdsla på denne*». Det blir derfor også viktig å vurdere behovet til de trafikantene som beveger seg på og langs fylkesvegen i området, og ikkje kun avkjørselspunktet i seg selv.

Videre står det at nevnte forskrift skal benyttes for fylkesveg med mindre noe annet er bestemt av Fylkeskommunen. I Hordaland er dette ikkje tilfellet, og forskriften gjelder da også for fylkesveg.

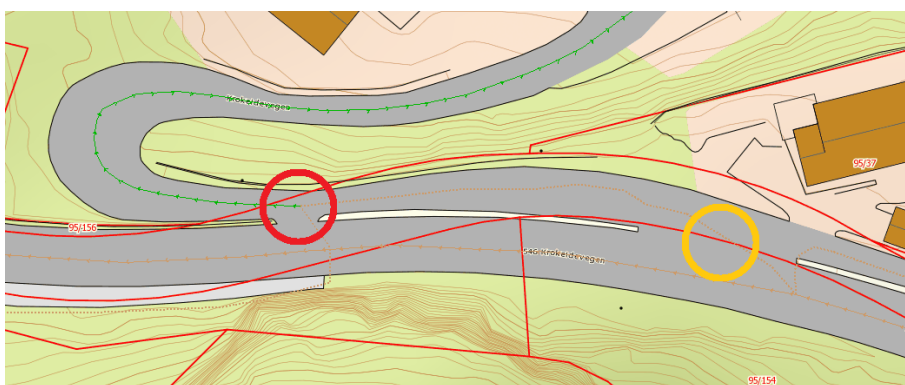
Nullvisjonen

Statens vegvesen har en nullvisjon om null hardt skadde eller drepte i trafikken, og denne visjonen ligger til grunn i alt arbeidet vi gjør. Visjonen er også forankret i NTP og RTP. Et ledd i dette arbeidet er å sikre at avkjørsler er trafikksikre, og at økt bruk ikkje forringer trafikksikkerhet og fremkommelighet for trafikanter på fylkesvegnettet.

Håndbok N100 *Veg- og gateutforming* er hjemlet i vegloven § 13 og gjelder all offentlig veg. Kravene er utarbeidet av eksperter på området, med mål om økt trafikksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantergrupper. Kravene i vegnormalene legges derfor til grunn i våre vurderinger av avkjørselssaker.

Klager viser til at selve avkjørselspunktet er i tråd med vegnormalen ved at den går «i rett linje inn på» fylkesveg (markert i rødt i bilde 5). Klager mener videre at det er punktet hvor kjørende kommer ut i hovedvegen (markert i gult) som ikke er tråd med vegnormalen.

Det stemmer at tilkoblingen til Krokeidevegen ikke er i tråd med tekniske krav til utforming. Dette gjelder spesielt med tanke på svingradius og bredde. Som nevnt ovenfor skal vi gjøre en helhetlig vurdering av forholdene ved behandling av avkjørselssaker, og ikke kun det formelle avkjørselspunktet. Den dårlige påkoblingen til kjørevegen er også en grunn til at vi vurderer at vi ikke kan akseptere utvidet bruk. Det som veier tyngst i vurderingen er imidlertid også kjøringen på tilbudet til myke trafikanter.



Bilde 5: Kartutsnitt av tilkomst. Punkt markert i rødt er kobling mellom privatveg og fylkesgangveg, punkt markert i gult er påkobling til Krokeidevegen (kjøreveg). Kilde: Nasjonal vegdatabank.

Kjøring på gang- og sykkelveg

NTP inneholder et mål om at all vekst i persontrafikken i byområder skal skje med kollektiv, sykkel og gange. Dette innebærer økt fokus på trafikkikkerhet og fremkommelighet for disse trafikantergruppene. Flere dokumenter, strategier og retningslinjer lokalt i Hordaland og Bergen bygger opp under dette målet. Eksempler er *Kommuneplanens samfunnsdel: Bergen 2030*, *Sykelstrategi for Bergen 2010–2019*, *Grønn strategi for Bergen*, *Klimaplan for Hordaland 2014–2030* (med handlingsprogram) og *Regional plan for folkehelse 2014–2025*.

Kjøring på det som er tilbudet til myke trafikanter langs fylkesvegen strider med overordnede mål både nasjonalt og lokalt om økt gang- og sykkeltrafikk.

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. *Rammeplan for avkøyrslor og byggjegranser på riks- og fylkesvegar i Region vest* inneholder et generelt prinsipp som sier at bruk av gang- og sykkelveg til kjøring ved nyetableringer ikke skal finne sted. 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.

Klager mener at Statens vegvesen ikke har grunnlag for å si at det føles mindre trygt å gå på det aktuelle strekket ved økt biltrafikk. Statens vegvesen sine håndbøker om utforming av veganlegg inneholder flere krav som gjelder separering av myke og harde trafikanter. Disse

kravene er basert på forskning og erfaringer. Vi ser det ikke som nødvendig å måtte «objektivt påvise» at folk i denne konkrete saken kan føle seg utrygge ved at det kommer biler der man går eller sykler. Det foreligger nok grunnlag i trafikkfaget som underbygger at myke trafikanter bør ha et separert tilbud for at det skal oppleves så trygt og attraktivt som mulig. Prinsippet om ingen kjøring på gang- og sykkelveger i rammeplanen er basert på denne kunnskapen, og vi vurderer at prinsippet må vektlegges tungt i avkjørselssaker i lys av økt fokus på trafiksikkerhet for gående og syklende.

Om status på gang- og sykkelvegen langs Krokeidevegen

Klager har en rekke argumenter som gjelder hvorvidt dette strekket formelt sett er gang- og sykkelveg eller ikke, og om føringene ovenfor derfor kan brukes i saken. Vår vurdering er at vi ikke kun kan se på hvilken status en veg har med bakgrunn i skilting og fargebruk i forskjellige kartgrunnlag, men at vi også må se på de faktiske forhold som er på stedet.

Realiteten er at gående og syklende langs Krokeidevegen må bruke dette strekket som eneste separerte alternativ, med bakgrunn i et manglende, sammenhengende tilbud. Statens vegvesen mener derfor at strekningen mellom A og B på bilde 6 er en del av tilbudet til myke trafikanter langs Krokeidevegen. Derfor legger vi overnevnte føringer til grunn ved behandlingen av denne konkrete saken. Som nevnt ovenfor har vi også hjemmel til å avslå søknad om avkjørsel dersom kjøremønsteret og forholdene ikke skaper en trygg trafikkavvikling for de som ferdes på vegnettet ved utvidet bruk. Vår konkrete vurdering ut i fra faktiske forhold på stedet er at en utvidet bruk av omsøkte avkjørsel ikke skaper trygg og god trafikkavvikling for myke trafikanter.

Vi viser her også til klagesak i klagenemnda (saksnr. 2014/223–268) fra 2015, i forbindelse med Statens vegvesens avslag på søknad om fradeling av eiendom ved Bønnesstranden. Saken gjaldt kjøring på regulert kjøreveg i reguleringsplan, og som er vist som privatveg i Nasjonal vegdatabank, men som i praksis brukes som del av gang- og sykkeltilbudet langs Straumevegen (fv. 556). Statens vegvesen fikk medhold i saken.



Bilde 6: Kartutsnitt som viser ruten for myke trafikanter langs fylkesvegen i området. Strekket mellom A og B benyttes som kjørbart adkomst for eksisterende bebyggelse.

Klager ber oss om å dokumentere når kjørevegen ble «myntet på myke trafikanter». I likhet med spørsmål om strekkets formelle status ser vi ikke dette som relevant problemstilling for vår vurdering. Vi vil likevel komme med noe informasjon som kan belyse tidsaspektet for den løsningen som er der i dag.

De steder hvor gang- og sykkeltilbudet skifter side langs Krokeidevegen er det etablert gangfelt for kryssende myke trafikanter. Gangfeltet har vært der i lang tid. Vedtaket for gangfeltet er eldre enn 2003, da vi ikke finner det i våre elektroniske arkiv. Det er også vist i kartgrunnlag fra 2005 (bilde 7). Dette er med på underbygge faktum at strekket AB har blitt brukt som tilbud til myke trafikanter over lengre tid.



Bilde 7: Kartutsnitt fra ortofoto 2005, som viser gangfeltet. Kilde: norgebilder.no.

Vurdering av andre forhold i området

Klager viser til at det er oversiktlige trafikkforhold i avkjørselen og på vegstrekket. Nedsettingen av fartsgrensen til 40 km/t er et av trafikksikkerhetstiltakene, sammen med opphøyning av gangfelt, som er gjort i Krokeidevegen den siste tiden. Dette er kortsiktige tiltak som er gjennomført for å forbedre trafikksikkerheten for myke trafikanter, som ikke er tilstrekkelig ivaretatt på denne fylkesvegen. For at vi skal akseptere mer aktivitet basert på dårlige løsninger (blant annet kjøring på gang- og sykkeltilbudet), må det mer vesentlige og langsiktige tiltak til.

Eksisterende løsning for myke trafikanter er basert på dagens situasjon, og er ikke ideell. Derfor er det positivt at det pågår planarbeid i området som søker å løse noen av disse problemstillingene. Frem til forholdene forbedres betydelig i forbindelse med reguleringsarbeidet, vil vi ikke akseptere økt aktivitet.

Om møtet 8.6.2016

Klager viser også til møte med Statens vegvesen, og hevder at deres påstand om at strekket ikke er gang- og sykkelveg ikke ble «imøtegått». Det vises også til at vi brukte Bergenskart som kartkilde i møtet, og at dette derfor må oppfattes som «riktig kilde».

Møtet mellom søker og Statens vegvesen ble avholdt før søker hadde sendt inn søknad, og vi visste ikke hvilken avkjørsel søker ønsket å snakke om. Vi måtte derfor søke opp

eiendommen i selve møtet. Bergenskart ble brukt fordi det er en oversiktlig kartkilde å bruke, og at det er lett å se planstatus m.m. på denne kartsiden.

I møtet ble det også presisert at vi ikke kunne gå inn på detaljert saksbehandling når vi ikke har mottatt søknad eller fått anledning til å sette oss inn i saken. Vi er derfor uenig i at møtet, og hvilken kartkilde vi da benyttet, skal være førende for vår helhetlige vurdering av saken.

Oppsummering

Statens vegvesen vil ikke akseptere utvidet bruk av avkjørsler som innebærer kjøring på gang- og sykkelveg, eller det som i praksis er eneste tilbud til disse trafikantgruppene langs fylkesveg. Bakgrunnen for dette er hensynet til trafiksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter, som får økt fokus i lys av nasjonale og lokale føringer om prioritering av gående og syklende.

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.

Statens vegvesen Region vest, Veg- og transportavdelinga
Med hilsen

Hanne Hermanrud
avdelingsdirektør

Tore Bergundhaugen
senioringeniør

Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.

Vedlegg: 5

Kopi
Anne-Christine Kahrs, Krokeidevegen 149, 5244 FANA
Bergen kommune – Plan og bygningsetaten, Pb 7700, 5020 BERGEN

16/105754-004/220

Anne-Christine Kahrs og Einar Haugland

Krokeidevegen 149

5244 Fana

30 JUNI 2016

Bergen den 28. juni 2016

Statens Vegvesen

Nygårdsgaten 112 ,

5008 Bergen

Att: Odd Høydalsvik

SØKNAD OM UTVIDET BRUK AV EKSISTERENDE AVKJØRSEL FOR GNR 95, BNR 219 I BERGEN.

Vi viser til møte på deres kontor i anledning saken.

Statens vegvesen har pekt på to forhold som vektlegges, relatert til utvidet bruk av eksisterende avkjørsel:

Hensynet til myke trafikanter samt det forhold at dagens utkjørsel ikke helt tilfredstiller vegnormen.

Vi ser vegvesenets mulige bekymring og vil i denne sammenheng få peke på følgende forhold;

REGULERING

-Tomten vår er regulert til bebyggelse den 9/6 -1975. Det er den siste tomten som er mulig å bebygge med tilkomst til denne avkjørselen.

- I reguleringsvedtaket sies intet om avkjørsel, og det må legges til grunn at eksisterende avkjørsel var tenkt brukt da det ikke er eller har vært andre alternative avkjørsler fra området siden lenge før 1970 -tallet.

Det må derfor legges til grunn at vår eiendom har avkjørsel til offentlig vei.

Det som kan endre på et slikt forhold er at det etter 1975 er foretatt reguleringsmessige endringer av eksisterende avkjørsel. Slike endringer er ikke foretatt.

Kommuneplanens arealdel har heller ingen bestemmelser som omhandler denne avkjørselen eller reguleringsplanen.

At det for tiden pågår et reguleringsarbeid har heller ingen betydning for denne saken

Avkjørselen var heller ikke en problemstilling da naboeiendommen gnr. 95 bnr. 230 ble bygget i 2002

AVKJØRSELEN

-Avkjørselen ligger i en sone med fartsgrense 40 km/t. Veggen har også «fartsdumper» hvorav en ligger like ved avkjørselen.

-Det er ikke skiltet med gang/sykkelvei. Strekninger i begge retninger fra vår avkjørsel er konsekvent skiltet utenom avkjørsler til/fra eiendommer. Slik skiltingen fremstår, er avkjørselen ikke å betrakte som hverken fortau eller gang/sykkelveg.

-Det som naturlig oppfattes som område for myke trafikanter er i vegkart tegnet inn som fylkesvei i kommunens kart-materiell.

-Vegen er svært oversiktlig på det stedet som avkjørselen er i dag. Det er fri siktlinje på ca. 100 meter i hver retning. (Se vedlagte illustrasjoner).

- Det er ikke mulig å kjøre fort med bil hverken til eller fra omsøkte eiendom på det stedet hvor myke trafikanter ferdes. I tillegg har man svært god oversikt/sikt slikk at man umulig kan la være å oppdage disse hvis de skulle befinne seg i kjørebanelen. Siktforholdene og oversikten påstås å være langt bedre enn de fleste andre utkjørsler og særlig bedre enn utkjørsel fra friområdet like sør, og fra nyåpnet butikk like nord for eiendommen.

BRUK AV AVKJØRSEL – ØKT BELASTNING VED EN NY ENHET?

-Avkjørselen benyttes hovedsakelig i dag av brukere av et industriområde. Det er varierende mengde trafikk i forhold til antall leietakere og hvilken profesjon disse har. Det anføres at eier av industriområdet uhindret kan leie ut til et selskap som naturlig har mye trafikk forbundet med virksomheten. Den variasjon som ligger i utleiemuligheter og ulike leietakeres bruk av avkjørselen vil langt overstige økt belastning gjennom en ny boenhet.

Industriområdet er ca. 17 000m² med en bygningsmasse på RUNDT 5 000m² BRA. Det er åpenbart at dette har et potensiale for svært mye og variert trafikkmengde – også med større kjøretøy.

Det vil ikke foreligge noen reell begrensning i antall kjøretøy om vegvesenet skulle nekte utvidet bruk for en boenhet.

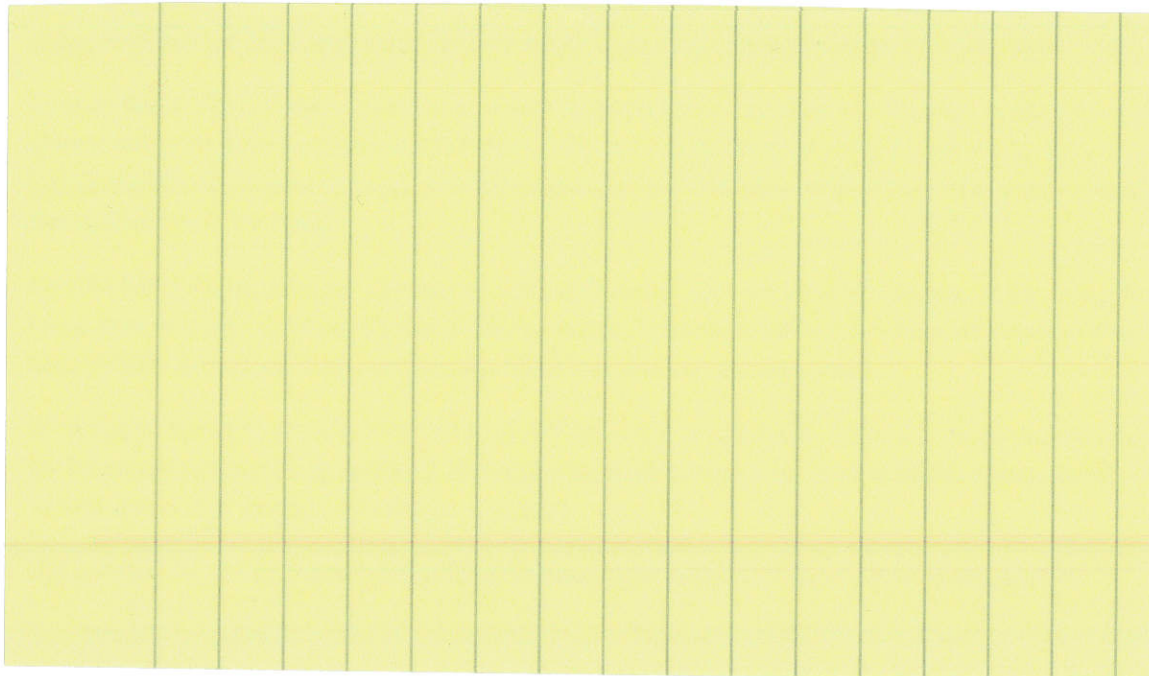
Det nevnes også at det i tillegg til industriområdet er en enebolig samt et leilighets-hus med 6 leiligheter.

-Nærmere om industriområdet: Det er igangsatt en planprosess for å gjøre området om til boligformål. Det stilles krav i planen om endret utkjørsel. For det tilfellet at planen gjennomføres vil

utkjørsel bli lagt om. For det tilfelle at planen skrinlegges vil en ekstra boenhet ikke innebære økt trafikkbelastning relatert til det som er sagt om industriområdet og bebyggelsen for øvrig.

-Tillatelse vil lite trolig skape presedens, hensett til forholdene på stedet og at dette er siste tomten som kan bebygges, sammenholdt med at tomten er regulert og at det faktisk er fylkesvei og ikke gang/sykelsti.

ANDRE FORHOLD



Vi ser fram til deres vurdering og er selvfølgelig tilgjengelig ved spørsmål.

Med vennlig hilsen

Anne-Christine Kahrs

Einar Haugland

Vedlegg; Bilder som viser avkjørsel m.m.



Dagens situasjon - Aktivitet som krever større kjøretøy og hyppig transport.



Kontorbygg/industri med potensiale for stor grad av aktivitet ved utleie.

Hensynet til økt bruk av eksisterende avkjørsel må sees i lys av det potensiale som industriområdet har for større økning i antall leietakere og derved potensielt meget stor trafikkøkning.

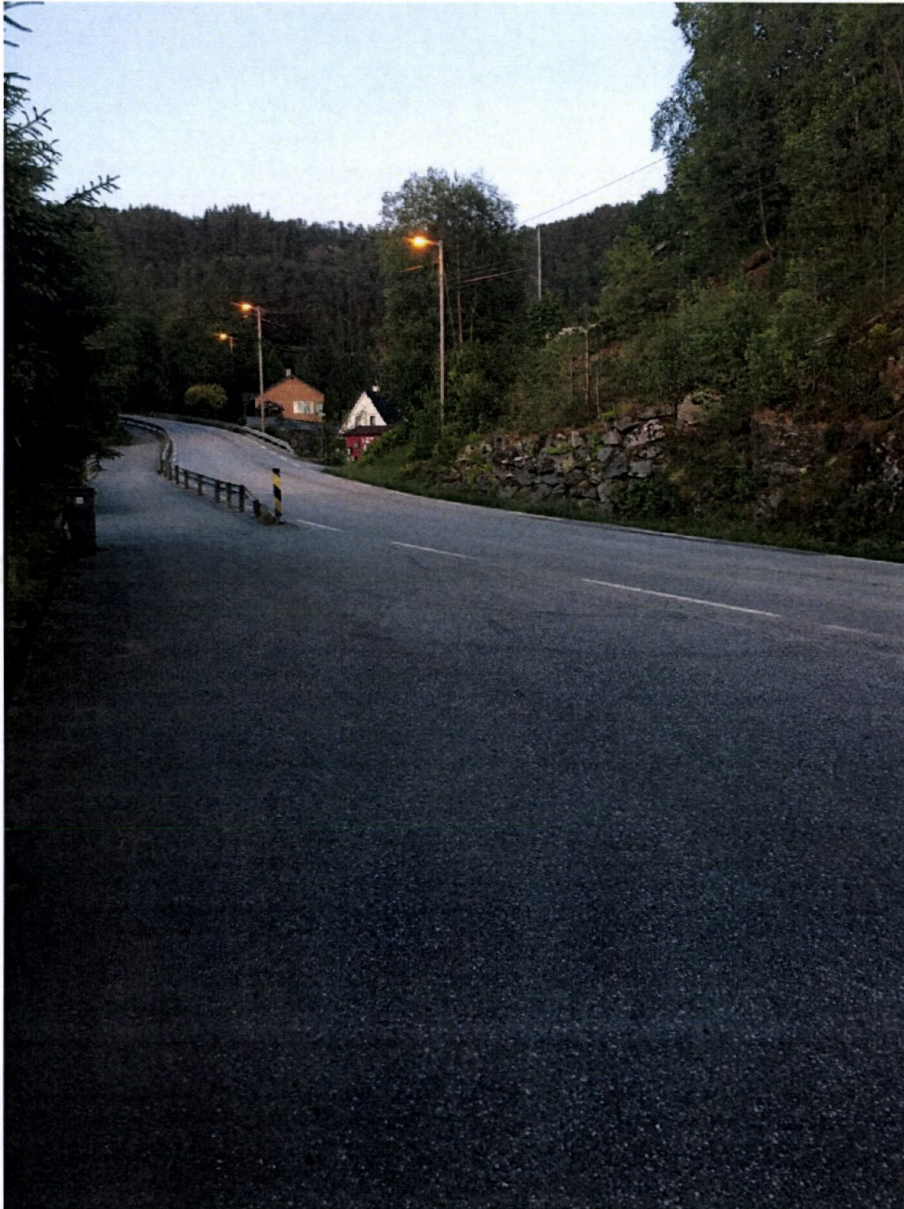
En ny boenhet vil således ikke medføre merkbar økt belastning på eksisterende avkjørsel.



«Fartsdump» like ved avkjørsel i 40 km/t- sone.

Bildet illustrerer også siktforhold mot sør til vei og til avkjørsel som benyttes av myke trafikanter.

Ingen murer, kanter, vegetasjon eller annet som hindrer siktforholdene som isolert sett er meget gode, oversiktlige og har lang siktlinje.



Avkjørsel med siktfelt mot nord.

Viser meget gode siktforhold for alle mulige ferdende langs eller på vei.



Statens vegvesen

Anne-Christine Kahrs
Krokeidevegen 149
5244 FANA

Behandlende enhet:
Region vest

Saksbehandler/telefon:
Kristina Ebbing Wensaas /
55516805

Vår referanse:
16/105754-2

Deres referanse:

Vår dato:
15.07.2016

Søknad om utvidet bruk av avkjørsel – gnr. 95 bnr. 219 – Bergen kommune – Melding om saksbehandlingstid

Vi viser til din søknad.

Dette er et foreløpig svar med melding om at saksbehandlingstiden kan bli lenger enn 1 måned (jamfør forvaltningsloven § 11a). Grunnen til dette er stor arbeidsmengde og sommerferie. Det må påregnes 3 måneders saksbehandlingstid fra den dato vi mottok søknaden, men vi skal selvfølgelig behandle saken så snart som mulig.

Vi beklager den ulempe dette måtte medføre.

Plan- og forvaltningsseksjonen, Bergen
Med hilsen

Kristina Ebbing Wensaas

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Telefon: 02030
firmapost-vest@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø



Statens vegvesen

Anne-Christine Kahrs
Krokeidevegen 149
5244 FANA

Behandlende enhet:
Region vest

Saksbehandler/telefon:
Kristina Ebbing Wensaas /
55516805

Vår referanse:
16/105754-3

Deres referanse:

Vår dato:
23.09.2016

Avslag på søknad om utvidet bruk av avkjørsel – fv. 546 Krokeidevegen – gnr. 95 bnr. 219 – Bergen kommune

Vi viser til søknad mottatt 30.6.2016. Saken gjelder utvidet bruk av avkjørsel fra fv. 546 (Krokeidevegen, hp 2 ved km 1,103) i forbindelse med oppføring av ny bolig på eiendommen gnr. 95 bnr. 219.

Vedtak

Med hjemmel i vegloven §§ 40 og 43 avslår Statens vegvesen søknad om avkjørselstillatelse til bolig på eiendommen gnr. 95 bnr. 219.

Bakgrunn for vedtaket

Bakgrunnen for vedtaket er i hovedsak at bruk av avkjørselen innebærer kjøring på tilbudet til gående og syklende, og at den ikke støtter tekniske krav til utforming. Mer om begrunnelsen følger nedenfor.

Vår vurdering av søknaden

Til grunn for vår vurdering og behandling av saken ligger:

- Vegloven
- Rammeplan for avkøyrslar og byggjegranser på riks- og fylkesvegar i Region vest
- Nasjonal transportplan (NTP)
- Regional transportplan (RTP)
- Sykkelstrategi for Bergen
- Kommuneplanens samfunnsdel: Bergen 2030
- N100 *Veg- og gateutforming* (vegnormal)

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Telefon: 02030
firmapost-vest@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

Argumenter fra søker

Søknaden inneholder mange argumenter for at avkjørselstillatelse bør gis i denne saken:

1. Tomten er den siste som er mulig å bygge med tilkomst via denne avkjørselen, og en eventuell tillatelse vil således ikke skape hverken vesentlig økt bruk eller presedensvirkninger i området
2. Eiendommen er regulert i plan fra 1975, og det må legges til grunn at omsøkte avkjørsel skulle benyttes som adkomst til eiendommen og at eiendommen derfor har adkomst fra offentlig veg
3. Kommuneplanen har ingen bestemmelser som omhandler avkjørselen eller reguleringsplanen
4. At det pågår et reguleringsplanarbeid har ingen betydning for søkers sak
5. Naboeiendommen gnr. 95 bnr. 230 fikk bygge i 2002, og avkjørselen var ikke en problemstilling den gang
6. Strekket er ikke skiltet med gang- og sykkelveg, og kan derfor ikke regnes som dette, og det er tegnet inn som fylkesveg i kommunens kartmateriell
7. Avkjørselen ligger i 40-sone med fartshumper, det er god sikt i avkjørselen, det er oversiktlig på gangvegen og ikke mulig å kjøre fort på arealet der myke trafikanter ferdes
8. Siktforholdene er mye bedre i omsøkte avkjørsel enn avkjørsel til friområde like sør og fra nyåpnet butikk lenger nord for eiendommen
9. Endringer som følge av at industriområdet kan endre sin bruk fører til mer vesentlig utvidet bruk enn en søknad om én boenhet, uten at disse bedriftene må søke om utvidet bruk
10. Personlige forhold.

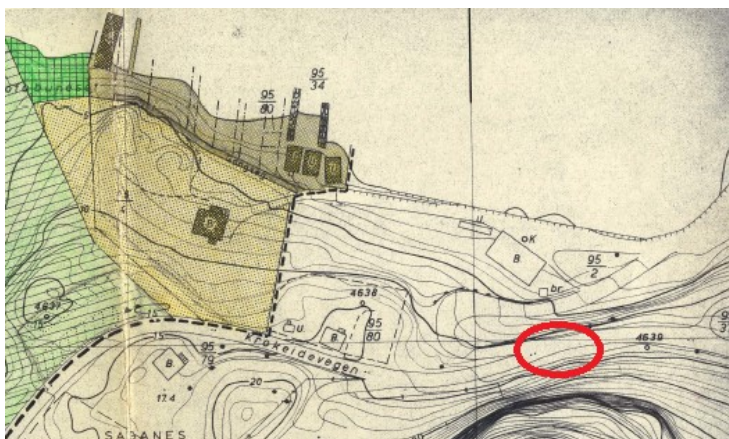
Svar: Argumenter som gjelder personlige forhold kan ikke tillegges vekt i vår behandling av saker.

Søknadsplikt og planstatus

Eiendommen er regulert i planen 4710000 *Salbu* fra 1975. Planen viser at omsøkte eiendom er regulert til boligformål. Avkjørsel til offentlig veg er derimot ikke vist i planen (bilde 1), og er ikke omtalt i bestemmelser i reguleringsplanen. Vi viser til vegloven § 40, andre ledd:

«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» (vår understreking).

Eiendommen har derfor ikke per i dag lovlig adkomst fra offentlig veg, selv om tomten er regulert, og saken må behandles etter vegloven.

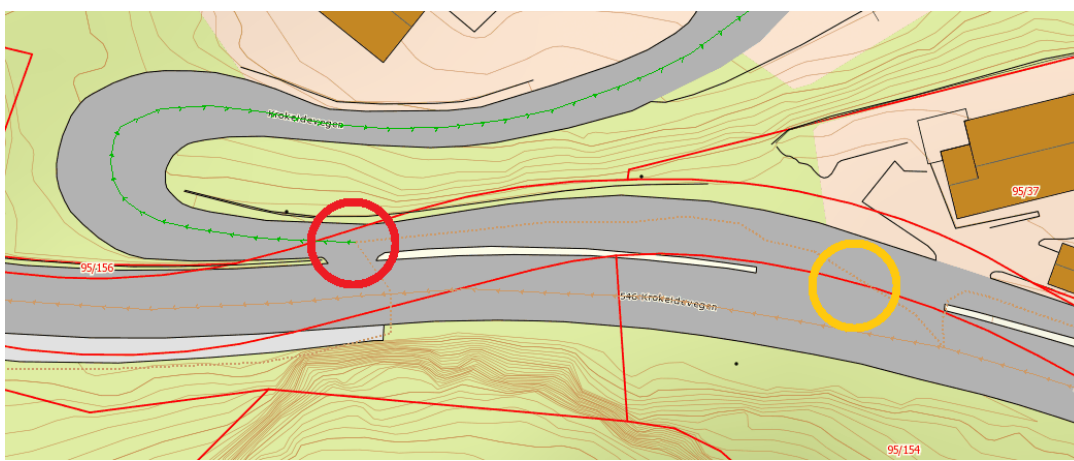


Bilde 1: Eiendom ligger i regulert område for bolig, mens avkjørsel ligger utenfor planområdet (markert med rød ring).

Det pågår også planarbeid for Sagavika (planID 64640000), hvor formålet er å regulere for bolig og næring. Planoppstart ble varslet våren 2016, og planområdet omfatter omsøkt eiendom og tilkomst fra Krokeidevegen. I uttalelsen har Statens vegvesen krevd en omlegging av tilkomst som bedre ivaretar trafikksikkerheten i området.

Vegstatus

Strekket som en må kjøre på ved tilkomst til den aktuelle eiendommen er markert som fylkesgangveg i vegdatabasen. Uavhengig av vegstatus og om vegen er skiltet som gang- og sykkelveg, så er det ingen tvil om at dette arealet er myntet på myke trafikanter. I slike tilfeller legger vi de samme føringene til grunn som for gang- og sykkelveg.



Bilde 2: Kartutsnitt av tilkomst, som innebærer at en kommer ut på gangveg ved rød sirkel og ut på kjøreveg ved gul sirkel.

Hensynet til myke trafikanter

I denne saken vil ny bolig være avhengig av tilkomst via gang- og sykkelveg. Gang- og sykkelveg med tillatt kjøring til eiendommene kan brukes som atkomstveg i utbygde områder, jamfør N100 *Veg- og gateutforming*. Dette er ikke en løsning for ny utbygging, jamfør det generelle prinsippet i *Rammeplan for avkøyrslor 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.

Den tydelige føringen i rammeplanen om å unngå nyetableringer med atkomst via gang- og sykkelveg må sees i sammenheng med kommunale, regionale og nasjonale mål om at flere skal gå og sykle, og det skal forekomme færre alvorlige trafikkulykker. I NTP 2014–2023 er det nedfelt et mål om at all vekst i persontrafikk i byene skal tas med gange, sykkel og kollektiv. Dette er videreført i *Regional transportplan for Hordaland* (RTP), og i flere kommunale planer og strategier. *Sykelstrategi for Bergen* har som mål å øke andelen sykkelreiser fra 4 til 10 % innen 2019. I tillegg har Bergen i *Kommuneplanens samfunnsdel: Bergen 2030* satt som mål at Bergen skal være «gåbyen».

Målene om økt gang- og sykkeltrafikk innebærer økt fokus på trafiksikkerheten på gang- og sykkelveger. Kjøring på gang- og sykkelveg innebærer en økt risiko for alvorlige trafikkulykker mellom myke og harde trafikanter. Utvidet bruk av eksisterende avkjørsel med tilkomst via gang- og sykkelveg for ny bolig i dette området, vil derfor etter vår vurdering komme i konflikt med den overordnede målsettingen om å skape størst mulig trygg og god avvikling for myke trafikanter.

Argument om fremtidig bruk av området

Økning som følge av søknaden

Søknader om avkjørsel er enkeltvedtak og gjelder således enkeltsaker. Det vil derfor nesten alltid kun være snakk om én bolig. I de fleste tilfeller er det derimot ikke bestemt at det kun er potensial for én bolig til. Dette gjelder også denne konkrete saken.

Per i dag kan vi ikke si at vi er enig med vurderingen av at det ikke kan komme flere lignende saker. Som nevnt er det startet opp et planarbeid i området. Dersom dette skulle frafalle, vil det fremdeles ligge eiendommer med potensial for utbygging. Dersom planen gjennomføres, har vi en vesentlig bedret situasjon som åpner for at også omsøkte eiendom kan utnyttes til boligbygging, som følge av krav om å etablere ny tilkomst.

Økning som følge av industriområdet

Søker påpeker at industriområdet kan disponeres fritt avhengig av hvem som leier det, og dermed kan føre til økt trafikk dersom virksomheten er avhengig av mer transport enn den forrige.

Det vil sikkert være eksempler på endringer i bruk som ikke fanges opp av hverken veglov eller plan- og bygningslov. Vi må derimot behandle de sakene med søknadsplikt som vi faktisk får inn, og vurdere disse med utgangspunkt i slik situasjonen er i dag.

Sammenligning med andre saker

Vår elektroniske arkiv går kun tilbake til 2003, og vi vet dermed ikke mer om hva som var vurderingen ved bygging av naboeiendommen gnr. 95 bnr. 230 i 2002. Uavhengig av dette er det 15 år siden, og mye har forandret seg siden den gang når det gjelder hensynet til trafiksikkerhet, spesielt for myke trafikanter.

Vi vet også at det finnes mange avkjørsler med blant annet dårlig sikt. Når det søkes om nye tiltak må vi imidlertid følge dagens krav for å forbedre trafikksikkerheten på vegnettet, og ikke fortsette å bruke dårlige løsninger. I denne saken er det ikke sikten til kjørevegen som er problemet.

Vurdering av forholdene på stedet

Søker argumenterer med at avkjørselen har god sikt til kjørebanelen, at det er fartshumper og fartsgrense på 40 km/t ved avkjørselen, og at det er mulig å få god oversikt over gangvegen når en kjører inn og ut av avkjørselen.

Årsakene til ulykker er sammensatte. Vår oppgave er å minimere risikoen for ulykker som følger av at infrastrukturen ikke er god nok. Når infrastrukturen ikke er tilstrekkelig kan vi derfor ikke akseptere løsninger basert på at de som er kjent i området og kjører forsiktig, mener at det er godt nok.

Som nevnt er kjøring på gang- og sykkelveg en løsning som vi ikke kan akseptere ved nyetableringer. Bakgrunnen for dette er både at det ikke er trafikksikkert, at det kan føre til at det ikke føles trafikksikkert for gående og syklende, og at biler på gang- og sykkelvegen er forringer fremkommeligheten til myke trafikanter.

Klagerett

Dette er et enkeltvedtak som kan påklages, jf. vedlagt «Melding om rett til å klage over forvaltningsvedtak».

Plan- og forvaltningsseksjonen, Bergen

Med hilsen

Kari Elster Moen
overingeniør

Kristina Ebbing Wensaas

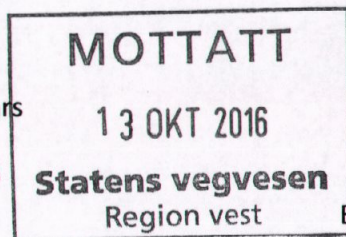
Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Vedlegg: 1

Kopi

Bergen kommune – Etat for byggesak og private planer, Postboks 7700, 5020 BERGEN

Anne-Christine Kahrs
Einar Haugland
Krokeidevegen 149
5244 Fana



Bergen, den 10. oktober 2016

16/10 5754-4
442-1201

Statens Vegvesen
Region Vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Deres referanse; 16/105754-3

KLAGE PÅ AVSLAG PÅ SØKNAD OM UTVIKDET BRUK AV AKJØRSEL – FV546 KROKEIDEVEGEN-
Gnr 95, Bnr 19 – BERGEN KOMMUNE.

Vi viser til vedtak av den 23. september, mottatt den 27. september.

Vedtaket påklages

Vår søknad opprettholdes og det skal knyttes merknader til avslaget;

Søknadsplikt og planstatus

Eiendommen ble regulert noen år før Krokeidevegen ble Fylkesvei.

På reguleringstidspunktet var Krokeidevegen kommunal veg og kommunen satt da med kompetanse og avgjørelsesmyndighet om avkjørselsforhold. Det har formodningen mot seg at kommunen ville regulere til bolig uten samtidig å se hen til avkjørselsforhold.

Vedlagte kart er mottatt av fagsjef Eivind Lund i Plan og bygningsetaten i Bergen. Kartet er fra 1951 og viser klart vegen fra den omsøkte parsell og opp til hovedvegen.

Det understrekes at det ikke har vært andre avkjørsler fra 1951 og frem til regulering ble foretatt i 1975. Det har heller ikke vært andre avkjørsler fra reguleringen som nevnt og fram til i dag.

På reguleringstidspunktet må det derfor ha vært åpenbart at det var den eksisterende avkjørsel som skulle benyttes. En viss tillit til lokalkunnskap og kompetanse må kunne tillegges tidligere fagpersoner i Bergen kommune.

Det er ingen holdepunkter for å anta at det ble regulert uten avklart avkjørsel.

Det er også tinglyst vegrett over nødvendige eiendommer for å komme til vegen som leder opp til hovedveg. Dette understreker at man kun har hatt denne avkjørsel for øyet.

Heller ikke kommunens arealplan er i strid med reguleringen.

At det pågår planarbeid er ikke til hinder for å behandle saken etter gjeldende regler.



Kart fra 1951.

Vegstatus

I vedtaket legges til grunn at avkjørsel vil skje på «gang- og sykkelveg».

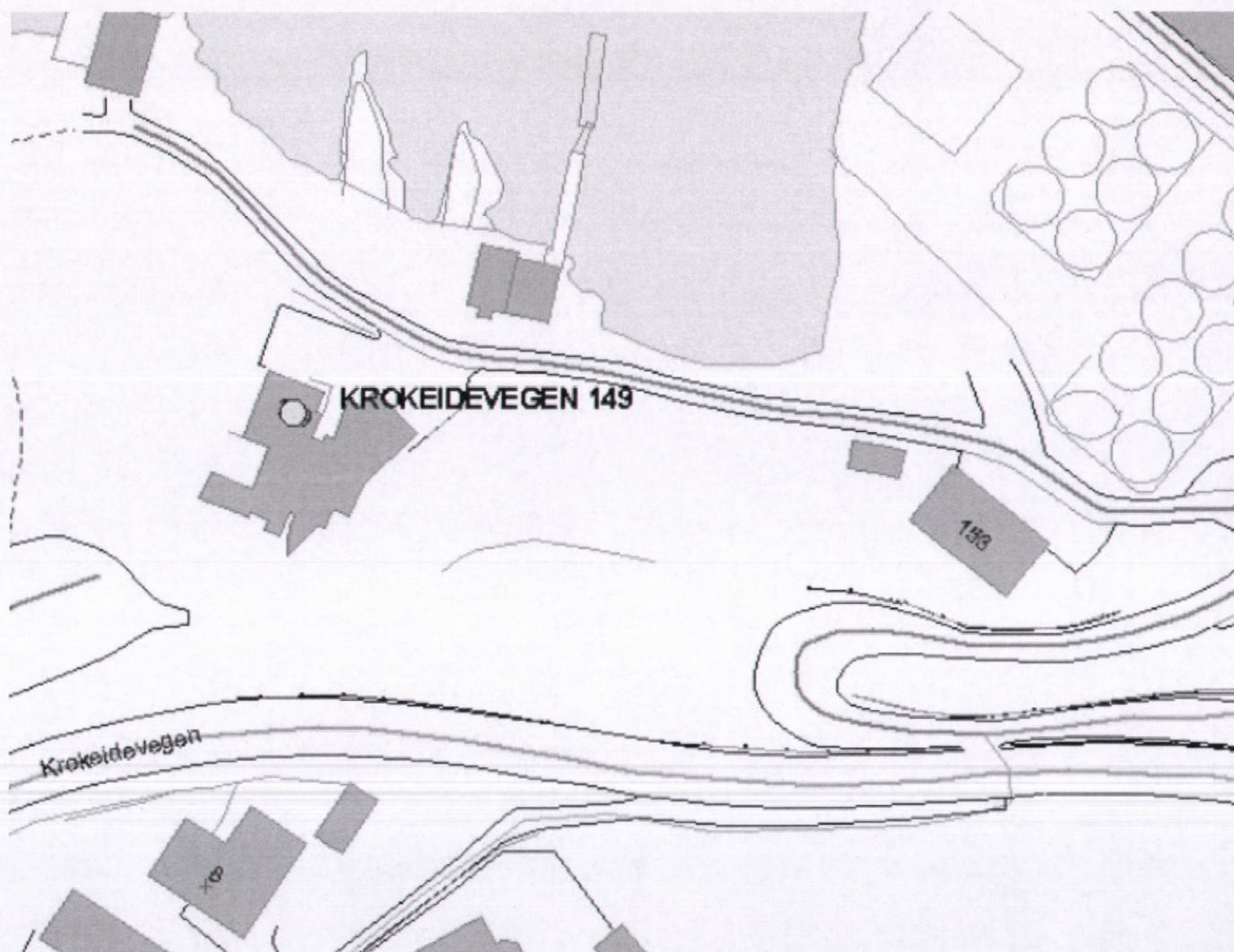
Det er riktig at deler av vegbanen benyttes av myke trafikanter, men slik skilting og kart viser er dette ikke «gang- og sykkelveg».

De definisjoner jeg finner med tilhørende beskrivelser tilsier også at dette ikke er «gang- og sykkelveg».

Gangveg og sykkelveg: Veg som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for gående, syklende eller kombinert gang- og sykkeltrafikk. Vegen er skilt fra annen veg med gressplen, grøft, gjerde, kantstein eller på annen måte.

Langs Krokeidevegen er skiltingen helt konsekvent. Det er ikke foretatt skilting på noen sider at vegen på det aktuelle strekket.

Videre vises til vedlagte kart med tegnforklaring. Slik det fremstår av definisjon, faktiske forhold på stedet og av kartet er den aktuelle strekning å betrakte som Fylkesveg. (se nedenfor med tilhørende kartforklaring hvor gangvegene er tegnet inn med smalere strek).



| | |
|-------|------------------------------------|
| — | Kjørebane, fylkesveg, tunnel |
| — | Kjørebane, fylkesveg |
| — | Kjørebane, kommunal veg |
| - - - | Kjørebane, privat veg, tunnel |
| — | Kjørebane, privat veg |
| — | Kjørebane, riksveg, bro |
| - - - | Kjørebane, riksveg, tunnel |
| — | Kjørebane, riksveg |
| — | Gang-/sykkelveg, europaveg, bro |
| - - - | Gang-/sykkelveg, europaveg, tunnel |
| — | Gang-/sykkelveg, europaveg |
| — | Gang-/sykkelveg, fylkesveg, bro |
| - - - | Gang-/sykkelveg, fylkesveg, tunnel |
| — | Gang-/sykkelveg, fylkesveg |

I relasjon til overnevnte kan vi heller ikke se at avkjøring fra privat veg til Fylkesveg er i strid med vegnormen. Privat veg går i rett linje inn på Fylkesveg og oppfyller de krav vegnormen stiller. Det er Fylkesvegen i seg selv som ikke oppfyller kravene i vegnormen hvis svingen skal ansees som avkjørsel.

I vedtaket fremheves at det «ikke er tvil om at dette arealet er myntet på myke trafikanter».

Vi viser i denne forbindelse til at veien var etablert før 1951 som kjørevei, og at den fortsatt benyttes til dette formålet.

Vi ber etaten dokumentere når veien ble myntet på myke trafikanter.

I vedtaket vises til det at «den aktuelle eiendommen er markert som fylkesgangveg i vegdatabasen.

Nedenfor er det tatt inn et utklipp fra nevnte database. En vil se at det er brukt grå farge på vegen og hvit farge på gangveg. Dette samsvarer med det som vi har funnet i Bergenskart og det som tidligere er sagt om skilting. Vi ber derfor etaten igjen se på om man kan ha tatt feil i sin beskrivelse at faktum.

Til dette er å bemerke at man på innledende møte ble møtt med at dette ikke lot seg gjennomføre grunnet forholdet til gangveg. På møtet viste vi til til at det ikke var gangveg og dette ble ikke imøtegått. Det var da Bergenskart som etaten benyttet som kilde på skjermen, og vi fikk inntrykk av at Bergenskart var riktig kilde. Likevel kommer dette opp som avslagsgrunn med ny kilde som etter vårt skjønn også viser det motsatte av etatens konklusjon.



Hensynet til myke trafikanter

Opplagt et viktig hensyn å ta, og vi har begrunnet hvorfor vi mener hensynet er ivaretatt på en meget god måte. Det kan tilføyes at selv om fartsgrensen er lav (40 km/t) er det ikke mulig å oppnå slik fart der hvor det er naturlig at de myke trafikantene ferdes.

Myke trafikanter ferdes langs Fylkesveier hvor det ikke er fortau eller gangsti, og hvor farten er stor. I vårt tilfelle er det umulig ikke å se de myke trafikanter og farten vil alltid være svært lav grunnet forholdene på stedet. Det er også helt oversiktlig i alle retninger uten sikthindringer av noe slag. Totalt sett en meget oversiktlig trafikksituasjon.

Vi viser igjen til at etaten på ny argumenterer med benevnelsen «gang – og sykkelveg» i avsnittet .

For det tilfellet at vegstatus- kart, Bergenskart og skiltingen er rett tillater vi oss å avvise argumentasjon relatert til gang og sykkelveg og regelverket som gjelder for disse.

Vurderingene bør tas på ny ut fra rett faktagrunnlag.

Vurderinger av forholdene på stedet.

Vi kan ikke se at det er grunnlag for å hevde at «det kan føre til at det ikke føles trafiksikkert for gående og syklende ...»

Vi stiller oss undrende til at dette fremheves uten at det objektivt kan påvises. Igjen påpekes at fart og siktforhold på stedet tilsier at forholdene er helt oversiktlige. Det har heller ikke vært ulykker på stedet i følge de statistikker jeg har klart å finne frem til.

Det kan også nevnes at det på motsatt side av vegen er gang og sykkelsti på kartet. Her er det ingen gjerde. Imidlertid er det etablert busstopp i vegbanen/på det som er markert med gang og sykkelsti.

Vi mener det fremstår som underlig at vi skal nektes å etablere en bolig på de grunnlag som vegvesenet har pekt på. Dette hensett til forholdene på stedet og de faktagrunnlag som er gjort rede for.

Hjertesukk til slutt;

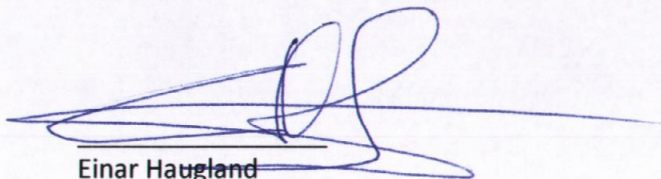
At Bergen skal være «gåbyen i 2030» (avslaget side 4) står også i kontrast til at kommunen krever parkeringsplasser til etablering av boligen vår. Vi mener det da blir noe søkt å oppfylle dette kriteriet og samtidig bli møtt med dette som et motargument mot etableringen av bolig..

Med forbehold om ytterligere dokumentasjon og anførsler ber vi om at klagen fører til omgjørelse av vedtaket.

Med vennlig hilsen



Anne-Christine Kahrs



Einar Haugland



Statens vegvesen

Anne-Christine Kahrs
Krokeidevegen 149
5244 FANA

Behandlende enhet:
Region vest

Saksbehandler/telefon:
Kristina Ebbing Wensaas /
55516805

Vår referanse:
16/105754-5

Deres referanse:

Vår dato:
20.10.2016

Bekreftelse på mottatt klage og melding om saksbehandlingstid – Klage på avslag på søknad om utvidet bruk av avkjørsel – fv. 546 Krokeidevegen – gnr. 95 bnr. 19 – Bergen kommune

Vi viser til klage mottatt 13.10.2016. Vi bekrefter herved å ha mottatt klagen innen klagefristen, og vil behandle saken.

Dette er også et foreløpig svar om at saksbehandlingstiden kan bli lenger enn 1 måned (jmfør forvaltningsloven § 11a). Grunnen til dette er stor arbeidsmengde. Det må påregnes 3 måneders saksbehandlingstid, men vi skal selvfølgelig behandle saken så snart som mulig.

Vi beklager den ulempe dette måtte medføre.

Plan- og forvaltningsseksjonen, Bergen
Med hilsen

Kristina Ebbing Wensaas
saksbehandler

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Fra: [Firmapost](#)
Til: [Firmapost-Vest](#)
Emne: VS: Innsynsbegjæring behandlet
Dato: 12. juli 2017 14:38:18

Fra: Jens R Halvorsen [mailto:jensrh@online.no]

Sendt: 12. juli 2017 14:24

Til: Firmapost <Firmapost@vegvesen.no>

Emne: Re: Innsynsbegjæring behandlet

Klage på avgjørelse om innsyn.

Det klages over avgjørelsen om innsyn, og det bes om fullt innsyn». Det ville uansett vært tilstrekkelig å unnta identifiserende personopplysninger.

Ber om at saken behandles og oversendes til Fylkeskommunen innen fristen på 5 dager.

Mvh

Jens R Halvorsen

12. jul. 2017 kl. 13.20 skrev noreply.saksbehandling@vegvesen.no:

Vi viser til begjæring om innsyn i dokument **Begjær innsyn i -16/105754-6** mottatt 12.07.2017 10:36:26.

Innsynsbegjæringen er behandlet, og resultatet er vedlagt denne e-postmeldingen.

Eventuelle henvendelser vedrørende behandling kan rettes til firmapost@vegvesen.no.

Med hilsen
Statens vegvesen

Dette er en systemgenerert e-post, og skal ikke besvares.

Vi viser til førespurnad om innsyn i dokument **Begjær innsyn i -16/105754-6** mottatt 12.07.2017 10:36:26.

Forespurnad om innsyn er behandla, og resultatet er lagt ved denne e-postmeldinga.

Eventuelle spørsmål som gjeld behandlinga kan rettast til firmapost@vegvesen.no.

Med helsing

Statens vegvesen

Dette er ein systemgenerert e-post som du ikkje kan svare på.

<Innsyn 17-106202-1Svar på innsyn - Begjær innsyn i -16105754-6 med
vedlegg.pdf>