

Fra: Øyvind Hosøy <ohosoy@online.no>
Sendt: onsdag 5. mai 2021 16:04
Til: Postmottak Alver
Kopi: Marianne Aadland Sandvik; Roald Helgesen; Kristina Hosøy; Sverre Solberg
Emne: Deres referanse: 21/1900 - 21/22618: Etterspørsel om mer informasjon til søknadene om dispensasjon fra plankrav og byggeforbudet i strandsonen
Vedlegg: IMG_8069[8].JPG; IMG_8070[9].JPG; IMG_8071[9].JPG; Kart 1911.pdf.jpeg; Re: Hølleland gnr 11 bnr 84 - Søknad om dispensasjon frå byggeforbudet i strandsonen knyttet til forlengelse av eksisterende vei; Re: Hølleland gnr 11 bnr 84 - Søknad om dispensasjon fr byggeforbudet i strandsonen knyttet til forlengelse av eksisterende vei; SV: Hølleland gnr 11 bnr 84 - Søknad om dispensasjon frå byggeforbudet i strandsonen knyttet til forlengelse av eksisterende vei; Re: Hølleland gnr 11 bnr 84 - Søknad om dispensasjon frå byggeforbudet i strandsonen knyttet til forlengelse av eksisterende vei

Hei,

I ovennevnte brev fra kommunen sin mottakskontroll etterspørres dokumentasjon om veiretter og detaljer om hvordan veien skal anlegges.

At slik dokumentasjon må legges fram allerede nå, må bero på misforståelser. Søknadene handler nemlig kun om søknad om dispensasjon, og det i forkant av en eventuell søknad om byggetillatelse. Først når eventuelle dispensasjoner er innvilget vil det søkes om tillatelse om å bygge, og først da vil den nevnte dokumentasjonen være relevant. Det søkes altså ikke om byggetillatelse samtidig med at det nå søkes om dispensasjoner. Dette er klart presisert i begge søknadene, og også avklart med kommunen før innsendelse av søknadene.

En slik formell fremgangsmåte er valgt fordi jeg kanskje må gå til Jordskifteretten og kreve rett til en tjenlig tilkomst til vår eiendom 11/84, og fordi et positivt vedtak der vil kunne forutsette at kommunen allerede har gitt de nødvendige dispensasjonene.

Og uten et dispensasjonsvedtak fra plankravet, har det heller ingen hensikt å gå til Jordskifteretten. Selv om det kan være formålstjenlig for begge parter, vil et planinitiativ innebære en for stor risiko slik naboforholdet er nå. Den vanskelige situasjonen gjenspeiles i mine kommentarer til svaret på nabovarselet fra naboen Kilvær i 11/102, ved e-posten av 8. april, der jeg avslutningsvis finner det oppportunt å kommentere også ovennevnte brev fra kommunen sin mottakskontroll.

I tilfelle det er søker og ikke kommunen som har misforstått hvordan tingene formelt hører sammen, eller at det faktisk er relevant å legge til grunn all den

etterspurte dokumentasjonen også når det søkes om dispensasjon fra plankrav og byggeforbud, vil jeg supplere hver av søknadene med følgende svar:

Søknaden om dispensasjon fra plankravet:

I etterspørselen etter mer informasjon kan jeg ikke se hva som eventuelt går direkte på plankravet. Jeg går derfor ut i fra at denne søknaden er fullstendig slik den foreligger.

Isteden benytter jeg anledningen til å fremheve kanskje det viktigste argumentet for å dispensere fra plankravet:

Et krav om en detaljert reguleringsplan vil ikke endre på valg av trasé for vei fram til 11/84.

Å anlegge en vei sørfra langs nåværende sti er et omfattende prosjekt med tilsvarende store naturinngrep i et LNF område, og i grensen mot 11/3 vil det ikke være mulig å forsere seg fram i 3 meters bredde på en skånsom måte. Der kreves sprengning og muring i stor skala.

Søknaden om dispensasjon fra byggeforbudet i strandsonen:

Kommunen bør behandle søknaden med tanke på at det er kommunen selv som har avsatt det aktuelle området til videre utbygging av fritidsbolige. Der har kommunen også satt en egen sjøgrense som synes å gå tilsynelatende tilfeldig gjennom en gammel hyttegrenn. Noen av de gamle hyttene ligger nemlig over/utenfor sjøgrensen og noen ligger langt nedenfor og nær strandlinjen, alt utskilt fra den samme gamle eiendommen og «hopehavet» 11/6.

Behandlingen av søknadene bør etter vår mening også ta til etterretning at den nye hytten på 11/85,64 er oppført nær sjø og godkjent så kort tid tilbake som 2018, med en ferdigattest som forutsetter tilkomst av en slamtømmebil på nettopp den omsøkte veiforlengelsen, og nettopp der den delvis går innenfor den gjeldende sjøgrensen. Som beskrevet i søknaden er det bare en forholdsvis liten del av tiltaket som ligger i «strandsonen». Delen utgjør de første ca 40 meterne av den foreslåtte veiforlengelsen på ca 130 m, og den har allerede lenge vært bebyggt med en kjørbær veigrunn. Se det første vedlagte bildet.

Sammen med de andre bildene av traseen, fra nord til sør, viser disse tydelig at bilveien videre utenfor strandsonen kan anlegges helt fram til 11/84 med enkle tiltak.

Hvordan det kan gjøres vil presenteres i detalj i en eventuell fremtidig søknad om byggetillatelse.

Når det gjelder det vanskelige spørsmålet om veirett som betingelse for å søke om dispensasjon, finnes det ingen spesifikke og klare avtaler som dekker hele traseen og som eies av flere grunneiere.

Men det som med rimelighet kan hevdes, er følgende:

- At det ikke er åpenbart at vi ikke har veirett
- At det i dag ikke er tjenlig tilkomst til 11/84

Angående det første punktet, kan det i utgangspunktet vises til gammel hevd.

Vedlagte kart gjelder den aller første utskiftsforretningen for Hølleland gård, utført og forhandlet fram i 1911. I denne sammenheng tjener visningen av kartet kun som en referanse til det dokumentet som da ble utarbeidet. Av praktiske grunner er det ikke lagt ved her, men det ble lagt fram av kommunen i forbindelse med den pågående kartforretningen som startet opp i mai 2013 (og som nå nærmer seg slutten).

Min kontakt i kommunen for grensesaken er Sverre Solberg. For ordens skyld er han kopiert på denne e-posten.

Mitt generelle inntrykk når jeg leser det gamle og fortsatt gyldige dokumentet, er at veirett mest mulig skulle gjelde alle oppsitterne. Og i teksten beskrives veier, i typisk 1.5 m bredde, som «tidligere» gangvei eller gangvei- og drivvei. I denne sammenheng skrives det om veiarbeider og arbeidsplikt som egentlig gjenspeiler at veier i det aktuelle området skulle være mer enn bare å gå på, at de skulle ivaretaes og tilrettelegges for beite og transport med hest-og kjerre, som da var de viktigste hjelpemidlene til å kunne ta seg fram. Når det gjelder veier og annet behov for tilkomst, er dokumentet en gjennomgående stadfestelse av de rettighetene som oppsitterne allerede i 1911 har hatt siden fjern fortid. I nyere tid har det på 11/6 også vært drevet betydelig varehandel med regelmessige skipsanløp og fri tilkomst fra land.

Ved de senere utskillelser av parseller og i alle de tilhørende skyldskiftene er det anført rett til vei eller gangvei. Men ikke i noen av skyldskiftene står det eksplisitt at tidligere veiretter ikke lenger skal gjelde. Kopi av disse dokumentene kan ettersendes om ønskelig.

Dersom kommunen ikke kan/vil behandle søknadene fordi den mener at det er åpenbart at vi ikke har veirett, og statsforvalteren mener det samme, må jeg kreve jordskifte for å få tjenlig tilkomst. Men det kan ta urimelig lang tid, særlig med tanke på at bare en liten del av tiltaket ligger innenfor den formelle strandsonen, og at hele tiltaket ligger utenfor det som reelt kan benevnes som strandsonen.

Jeg ber derfor kommunen om i det minste å gi en betinget dispensasjon fra byggeforbudet i strandsonen, i påvente av resultatet i Jordskifteretten, og som retten kan støtte seg til i sin avgjørelse, om nødvendig.

Nabovarsler:

E-postene fra naboene som bekrefter at de har mottatt kopi av søknadene er lagt ved her. Ellers vises det til svar og merknader som er fremkommet pr e-post. Disse viser at alle involverte naboer er fullt ut varslet og informert om søknadene.

Prosedyren for varsling er altså basert på e-poster. Den samme prosedyren ble anvendt i den siste byggesaken knyttet til 11/84. Verken kommunen og naboene hadde da innvendinger til den.

Mvh,

Øyvind Hosøy

917 87 004

ohosoy@online.no