

Austrheim Kommune
Alver Kommune v/Landbrukskontoret

Sak: 21/41 - 23 / ANT 29.03.2021

Søknad om bygging av landbruksveg - gbnr 131-6 - Fønnes

Vi bekrefter mottak av nabovarsel knyttet til søknad om bygging av landbruksvei på gbnr 131-6. Underlaget vi har fått tilgang til inneholder ikke tilstrekkelig informasjon og det er ikke mulig å ta stilling til konsekvensene tiltaket medfører for oss som naboer.

Vi kan derfor ikke kommentere endelig på varselet før mer informasjon er fremlagt.

Vi har anmodet søker om tilleggsinformasjon for å kunne gjøre en forsvarlig vurdering av tiltaket og konsekvensene av dette.

Våre spørsmål knyttet til nabovarsel er sendt til Tore Myklebust 6 juni 2021, se vedlegg 1.

På tross av at varselet eller tilbakemeldingene fra søker ikke gir fullstendig grunnlag for å vurdere konsekvensene av tiltaket, velger vi allerede nå å påpeke noen forhold som bør vurderes av besluttede myndigheter i denne saken.

Innledning

Næringsområdet på gbnr 131-6 på Fønnes har over mange 10-år representert en miljøbelastning for bo-miljøet rundt Fønnesvågen. For å beskytte omgivelsene for ytterligere belastning ble det i 2016 etablert en lite LNF vernesone mot de nærmeste naboene.

Søker bekrefter at hensikten med veien er å etablere en vei til en foringsstasjon for noen få villsauer, i tillegg skal veien løse ut kjørevei til nauttomtene i Måseklubbukten, inkludert naustteigene på gbnr 131-52 og 53. Eierne av disse teigene skal i følge egne utsagn drive næringsvirksomhet i dette området. Søker har selv ikke noen behov for å anlegge vei helt ned til sjøen.

Sakens kjerne er at en ny kjørevei i denne vernesonen vil fjerne det siste lille av buffersone mot naboene og føre til ytterligere belastning ved at veien legges kloss i grensen til naboene. Den brutale fremgangsmåten som ble brukt for å anlegge veien uten å søke i mars i år, viser med all tydelighet den grunnleggende mangel på respekt for omgivelsene som har preget driften og drevet opp konfliktnivået i området. Den foreslåtte traseen kloss i grensen underbygger dette.

Saken handler ikke bare om å anlegge en kjørevei uten reelle landbruksmessige behov, men om søker skal få fortsette sin hensynsløse adferd ved å tilrettelegge for ny næring i Måseklubbukten, og med det ødelegge vernesonens tiltenkte funksjon. I et slikt perspektiv er den saksformen som er anvendt, ved at de søkes for en kombinert vei-løsning under dekke av dette handler om en landbruksvei, ikke hensiktsmessig eller juridisk korrekt.

Kontekst – Hvorfor er det etablert buffersone mot industrianlegget på gbnr 131-6 ?

Området som det her søkes bygget landbruksvei i, er i reguleringsplanen for Nordre Fønnesvågen definert som en smal LNF buffersone mellom et konfliktfyllt næringsområde på gbnr 131/6 og den nærliggende boligbebyggelse. Sonen ble opprettet for å beskytte omkringliggende boligområde for støy, utslipp og negativ visuell eksponering som skipsverft-virksomheten på gbnr 131-6 påtvinger naboene.

Statsforvalteren i Vestland og Austrheim Kommune er vel kjent med det høye konfliktnivået som næringsvirksomheten har medført over flere 10-år og Austrheim Kommune vil måtte erkjenne at de ikke har- eller har hatt oversikt-/kontroll med byggeaktiviteten som har foregått inne på anlegget. Det var senest i 2020 møter mellom partene i regi av Statsforvalteren for å vurdere ytterligere tiltak som kan redusere miljøbelastningen for boligene i nærområdet.

Det har imidlertid ikke vært noen endring i driften som tilsier at tiltakene, som ble gjensidig akseptert i 2020, er tatt til etterretning og dagens konfliktnivå er minst like høyt.

Vi anbefaler at rette instanser hos både Statsforvalteren i Vestland og Austrheim Kommune konsulteres for å bekrefte behovet for at vernesonens nivå for beskyttelse må opprettholdes for å begrense konfliktnivået i området.

Vernesonen er svært begrenset i utstrekning og blir for alle praktiske formål eliminert bort dersom flere tiltak i området blir godkjent. Det å anlegge en kjørevei i denne sonen vil begrense vegetasjon og eventuell sprenging av fjell og/eller masseforflytning vil kunne endre topografien på måte som reduserer beskyttelseeffekten vesentlig.

Ulovlig veibygging

Næringsområdet til Myklebusthaug er over de siste 30-40 årene systematisk utviklet gjennom en "bygg først - søk etterpå" strategi som Austrheim Kommune er vel kjent med.

Søker har anvendt akkurat samme strategi i denne vei saken. 19.3.2021 stoppet Austrheim Kommune ulovlig bygging av den veien som nå er omsøkt.

Søker hadde da allerede bygget 50-60m vei ned mot LNF sonen ved tilkjøring av tonnevis med stor stein. Gravemaskiner raserte på brutalt vis all vegetasjon på hele haugen rett foran bolighuset (i LNF vernesonen). Ulovlighetene representerer store terrenginngrep som svekket buffer-sonen vesentlig. Igjen gjennomføres det ulovlige tiltak på gbnr 131-6 før Austrheim Kommune har mottatt søknad om tiltaket. Først når veien er bygget frem til LNF sonen og kommunen gir stoppsignal, søkes det om klasse 8 vei helt ned til naustene. Veien som nå er ulovlig bygget er ingen klasse 8 vei. Søker valgte derfor nylig å endre vei-kategori i søknaden fra klasse 8 til klasse 7.

I søknaden angis det videre at veien er tenkt å ivareta kombinert bruk (landbruksvei og kjørevei til naustområdet).

Det er åpenbart at re-klassifiseringen av veien fra klasse 8 til klasse 7 som skjedde nylig, tjener 2 formål, som begge vil være ledd i en videreføring av den kritikkverdige forvaltningen vi har vært vitne til over tid.

- Ved å reklassifisere en ulovlig vei som er bygget langt utover kravene for klasse 8, øker sannsynligheten for at Austrheim Kommune nok en gang vil akseptere et ulovlig tiltak i etterkant uten konsekvens for Myklebusthaug. I og med at den veien som nå er ulovlig bygget er større og tåler mer belastning enn klasse 8, risikerer søker at han ved en eventuell godkjenning av klasse 8 vei, må fjerne den ulovlige veien og erstatte den med en vei som møter kravene til klasse 8 (vei som går fint inn i terrenget og der kravet er at kun masse som er på stedet i utgangspunktet skal brukes til veibyggingen). Trafikk til en forings-stasjon ville åpenbart få dekke sine behov med klasse 8 dimensjonering.

- Intensjonen med den såkalte «landbruksveien» er også å skaffe kjørevei til naustteigene i Måseklubbukten, inkludert prosjektene på gbnr 131-52/53 som skal brukes til næringsformål (se forklaring under).
Utbyggingen på 131-52/53 innebærer mye tungtrafikk for å frakte store mengder stein og betong. Behovet for transport kan selvsagt også dekkes sjøveien, som er et bedre alternativ fordi det opprettholder LNF vernesonen slik gjeldene reguleringsplan krever.
En klasse 8 vei vil ikke være dimensjonert for slik bruk. Standarden på den delen av veien som er ulovlig anlagt våren 2021 representerer- og bekrefter søkers behov for å endre veiklasse i etterkant. Det er med andre ord næringsvirksomheten på naustområdet som krever klasse 7 vei, ikke trafikken til foringsstasjonen.

Austrheim Kommune har, slik vi er kjent med, uten unntak godkjent alle ulovlige og/eller midlertidige tiltak på dette industriområdet i etterkant.

Vi varsler med dette at vi nå vurderer en full gjennomgang av forvaltningen, tillatelser, reguleringer og midlertidige tiltak på gbnr 131-6 fra den dato dette næringsområdet ble etablert. Vi vil informere Austrheim Kommune om dette i egen prosess.

Behovsvurdering – Plassering av foringsautomat

Området som i søknaden er definert som «landbruksområde» kan i beste fall beskrives som svært lite i landbrukssammenheng (etter utskilling av boligfeltet er antatt størrelsesorden 10-15 dekar) og næringspotensialet må derfor kunne vurderes som marginalt. Det er derfor grunn til å stille spørsmål ved veiens formål og om det faktisk er behov for vei når søker allerede har tilfredsstillende tilgang til området i dag.

I dag er «landbruksdriften» på gbnr 131-6 knyttet til noen få villsauer som har beitet i et lite område. Kommuneplanens arealdel kan etter *pbl § 11-7 nr. 5 bokstav a, vise arealformål for nødvendige tiltak for landbruk og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag.*

Dette er arealer der det kun er tillatt å iverksette tiltak som er nødvendige for drift av næringsmessig landbruk. Det vil si gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag.

De viktigste bestemmelsene i plandelen med betydning i denne saken er imidlertid Strandvernbestemmelsen i § 17-2. : «*Bygning, konstruksjon eller anlegg som er nødvendig i landbruket, vil være unntatt fra byggeforbudet i strandsonen etter plan- og bygningslovens § 17-2 dersom det av hensyn til næringsutøvelsen må eller bør ligge i strandsonen*».

Slik vi tolker plan- og bygningslovens § 17-2 er det ikke lovhjemmel for at den planlagte foringsautomaten må eller bør ligge i strandsonen. Snarere tvert imot.

Søknad om «kombinert vei» gjennom LNF-N sone

Dersom veien legges slik den er omsøkt og helt frem til sjøen, vil veien sikre «tung» kjørevei (klasse 7) til naustteigene i Måseklubbukten.

Eier av naustteigene på 131-52/53 ble i en rettsak i Bergen Tingrett 26.08.2020 dømt for å ulovlig ha tatt seg til rette på den private veien over 128-20/31 i forbindelse med oppstart av sitt byggeprosjekt. Prosjektet omfatter bygging av naust, støping av nye kaifronter samt areal for lagring-/parkering av båter.

Eier ga tingretten en forsikring om at ambisjonene med de planlagte prosjektene er å etablere næringsdrift i form av *utleie, opplagsplass og båtopptak* på sine eiendommer. Han påberopte seg i tingretten økonomiske tap knyttet til utsettelse av den planlagte næringsdriften som følge av de forsinkelser rettsprosessen i 2020 medførte, ref kjennelse fra Bergen Tingrett.

Det er derfor åpenbart at veien, slik den nå er omsøkt, vil legge til rette for at ambisjonene om næringsdrift i vernesonen i LNF området kan realiseres.

Dersom det blir gitt tillatelse til vei gjennom LNF vernesonen kan veien ikke behandles/vurderes som en «landbruksvei» men i praksis en kjørevei til et nytt næringsområde gjennom en LNF sone. Vår lange erfaring med forvaltningen av næringsområdet tilsier at ved en vei-utløsning helt ned til naustteigene, uavhengig av hvilken klasse som eventuelt godkjennes, vil denne veien bli bygget og dimensjonert for all kjøring som er tilknyttet slik næringsvirksomhet som Bergen Tingrett ble gjort kjent med i august 2020.

I søknaden angis det som nevnt at veien er tenkt å ivareta kombinert bruk (landbruksvei og kjørevei til naustområdet).

På grunn av sakens kompleksitet, mener vi en søknad om vei for «kombinert bruk» i en så konfliktfylt LNF sone ikke bør behandles som en sak.

Behovet for en landbruksvei bør vurderes uavhengig av behov for vei til annen næringsdrift.

40 års erfaring med virksomheten på gbnr 131-6 tilsier at det ikke er ny kjørevei til en foringsstasjon som utgjør den største trusselen for oss som naboer, men heller faren for at en ny vei vil løse ut ytterligere miljøbelastning ved ny næringsvirksomhet og usikkerheten rundt type og skala av denne, ref den respektløse forvaltningspraksisen vi har redegjort for over.

Forslag til løsning

Det å anlegge en 180m lang vei i en liten vernesone mellom industri og boliger i den hensikt å skaffe tilkomst til en foringsautomat som kan plasseres hvor som helst, fremstår som et unødvendig tiltak. Tilgangen til området for landbruksformål er i dag tilfredsstillende til dette formålet.

Den omsøkte veien er også tenkt brukt som kjørevei til naust-teigene i Måseklubbukten og vil således tilrettelegge for ytterligere næringsvirksomhet (ref Bergen Tingrett) dersom veien bygges som omsøkt gjennom LNF vernesonen.

Dersom plassering av foringsautomaten endres og den nye veien avsluttes sentralt i beitefeltet, vil behovet for kjørevei til naustteiger/næringsdrift gjenstå som eneste årsak til bygging av vei gjennom LNF vernesonen og en slik løsning er direkte i konflikt med de reguleringene som gjelder.

Anbefaling om endret søknadsprosess

I søknaden angis det at veien er tenkt å ivareta kombinert bruk (landbruksvei og kjørevei til naustområdet).

På grunn av sakens kompleksitet mener vi en søknad om «landbruksvei» i LNF sonen kamuflerer både intensjonene og konsekvensene av tiltaket og bør derfor ikke behandles som en felles sak.

Behovet for en landbruksvei bør omsøkes separat og vurderes uavhengig av behov for vei til ny og mer konfliktfylt næringsdrift.

Vi har to løsningsforslag som vi mener bør vurderes for landbruksveien:

1. Flytting av foringsautomat

Med utgangspunkt i at villsauer er mobile dyr, og at søker har tilgang til hele beite-området fra kaianlegget eller veien som fører til kontorbygget, kan søker plassere foringsautomaten på flere alternative steder. Det er svært korte avstander fra vei eller kai til beite-området. En alternativ plassering vil eliminere behovet for å anlegge vei gjennom beskyttelsesonen.

Større avstand til automaten vil også skjerme naboene for støy og lukt.

2. Ny vei godkjennes bygget ned til LNF buffersone grensen

Landbruksveien kan alternativt bygges i klasse 8 og avsluttes i grensen mellom området som nylig er regulert til boligformål og LNF sonen, slik at foringsstasjonen plasseres sentralt i beite-området over vernesonen. Med denne løsningen opprettholdes søkers intensjon, vernesonens intensjon og integriteten til eksisterende installasjoner i bakken. Alt dette til en lavere kostnad for søker. Det bemerkes at søker allerede delvis har bygget vei (dog ikke klasse 8) frem til dette punktet.

Krav om re-etablering av buffersone

All vegetasjonen som ble fjernet da haugen mot 128-20/31 ble rasert innenfor LNF sonen i forbindelse med den ulovlige vei byggingen, kreves re-etablert for utbyggers kostnad snarest slik at buffersonen igjen kan fungere etter intensjonen.

Uten dette tiltaket legitimerer Austrheim Kommune nok en gang "bygg først - søk etterpå" praksisen som har dannet grunnlaget for det konfliktfylte næringsområdet på Fønnes.

Konklusjon

Vi mener det samlet sett ikke er samsvar mellom ulempene som påføres omgivelsene og nytteverdien av det omsøkte tiltaket slik det samlet sett fremstår.

I og med at veien er tenkt å ivareta kombinert bruk (landbruksvei og kjørevei til naustområdet), samtidig som det er betydelig usikkerhet knyttet til type og størrelse på den næringsvirksomheten som eier av gbnr 131-52 og 53 planlegger, kan ikke tiltaket hjemles verken i plan og bygningsloven eller gjeldene reguleringsplan.

Vi håper med dette å ha belyst at behandlingen av søknaden om landbruksvei gjennom en LNF buffersone på Fønnes er så kompleks at saken ikke bør behandles som en sak «som ivaretar kombinert bruk». Søknadene bør derfor separeres fordi de to vei-behovene som er skissert har svært forskjellig konsekvens for naboene.

Vi anmoder om at beslutningsprosessen tar utgangspunkt i et «føre- var» prinsipp som ivaretar bo- og miljøperspektiv i lys av den samlede negative påvirkning som virksomheten(e) representerer, nå og i fremtiden. Intensjonen i reguleringsplanen er at buffersonen skal beskytte naboene. Det å tilrettelegge for ny næringsvirksomhet som bygger ned den etablerte sonen vil bare føre til en eskalering av konfliktnivået i Fønnesvågen.

Fønnes 11. juni 2021

Mvh

Ronny Larsen/Rita Myklebust
Fønnes 84
5953 Fønnes

Vedlegg 1 – Kommentarer til nabovarsel

Tore Myklebust
5953 Fønnes

Kopi: Austrheim Kommune
Alver Kommune v/Landbrukskontoret

Sak: 21/41 - 23 / ANT 29.03.2021

Søknad om bygging av landbruksveg - gbnr 131-6 - Fønnes

Vi bekrefter mottak av nabovarsel knyttet til søknad om bygging av landbruksvei på gbnr 131-6. Underlaget vi har fått tilgang til inneholder ikke tilstrekkelig informasjon og det er ikke mulig å ta stilling til konsekvensene tiltaket medfører for oss som naboer.

Vi kan derfor ikke kommentere endelig på varselet før mer informasjon er fremlagt.

Vi ber om følgende tilleggsinformasjon for å kunne gjøre en forsvarlig vurdering av tiltaket og konsekvensene av dette:

1. Det er et krav at varselet skal inneholde samme informasjon som søknaden.
Søker har i nabovarselet valgt å beskrive dette som en "landbruksvei" uten å angi andre parameter enn lengde og bredde.
 - a. Vi ber derfor om at søknaden legges ved nytt varsel og at innholdet i varselet reflekterer innholdet i søknaden.
2. Veiens formål? Vennligst beskriv spesifikt hvilke formål veien er tenkt å dekke
3. Angi hvilken type kjøretøy som skal bruke veien, inkl max akseltrykk
4. Angi rasjonale for plassering av foringsautomat
 - a. Skisser hvilke alternative plasseringer som er- eller kan dekke behovene uten bygging av ny vei gjennom LNF buffersone
5. Krever veien dispensasjon fra gjeldene reguleringsplan og/eller andre planer/betingelser?
 - a. Foreligger det i så fall en godkjent dispensasjon?
 - b. Hvem har i så fall godkjent dispensasjonen?
6. Med utgangspunkt i valgt trase, hvordan er veien byggeteknisk tenkt utført?
 - a. Angi høydekoter for hele traseen, masseforflytning og type masse
7. Skal det gjennomføres sprengning av fjell i grensen mellom eiendommene 131-6 og 128-20/31/91?
 - a. Angi eksakt hvor fjell er tenkt sprengt bort og i hvilket omfang (m3 masse)
8. Hva blir veiens høyeste punkt i relasjon til hagen til 128/31?
9. Det ligger infrastruktur i form av avløpsledninger i det omsøkte området.
 - a. Hvordan er integriteten til disse installasjonene tenkt ivaretatt?
10. Hvordan er veien tenkt anlagt for å sikre drenering og hindre vannløp mot naboer?

Vi anmoder om svar på disse spørsmålene før vi gir vårt endelige innspill til varselet og forbeholder oss retten til ytterligere avklaringer ved behov.

Fønnes 5.juni 2021

Ronny Larsen
Nyhavn 8B
5042 Bergen