

## **Tilleggsinformasjon i forbindelse med søknad om ny større parkering- og snuplass.**

### **Innleiing:**

I samband med planlagt påbygg, for å få eit meir funksjonelt hus for familien og planlagt bygging av garasje, innsåg vi sjølv attende i 2021, at det i høve til tryggleiken for familien, huset, andre materielle verdier og samstundes for kulturmiljøet, så ville det være absolutt naudsynt å først flaumsikre eigendomen. I samtale med Alver Kommune, etter å ha framlagt dokumentasjon, fekk vi stadfesta at dette var fornuftig.

Vi innser at vi truleg ikkje har vore tydeleg nok i skriftleg og munnleg kommunikasjon når det gjeld grunngevinga for at vi sjølv sagt ynskjer å få utført både flaumsikring og ei utviding av parkerings- og samstundes snuareal for å få eit fullgodt og reelt alternativ for trygt å kunne snu våre egne og våre gjestar sine køyretøy inne på vår eigen eigedom.

Pr. i dag er vi totalt avhengig av godt naboskap, noko vi har, men det er uansett total skivebom å nytte dèt som argument for ikkje å sikre grunnleggjande tryggleik til og frå og ikkje minst inne på vår eigen eigedom. Førre nabo uttalte tydeleg sine krav når det gjaldt vår vegrett til eigendomen vår. At vi har vegrett betyr sjølv sagt ikkje at vi fritt kan fylle denne vegen over naboeigdommen med parkerte køyretøy eller hindre naboen sin bruk, tilkomst til bolig, driftsbygning, nyttekøyretøy og maskiner på garden.

Utvida parkeringsareal og samstundes nok areal til trygt å kunne snu bilar på eigen eigedom handlar i høgste grad om trafikktryggleik både for egne og besøkande born, oss vaksne i tillegg til egne og naboen sine husdyr. Det handlar ikkje minst generelt om tryggleiken til alle våre gjestar.

### **Ulike hendingar langs den private vegen som gjeld tryggleik:**

Når det gjeldt tryggleik angående sjølve elva, så kjenner vi til at det allereie har vore ei drukkingsulykke i denne elva.

Når det gjeld sjølve vegen mellom offentleg veg og eigendom, kjenner vi til at det allereie har vore eitt tilfelle der besøkande til førre huseigar, ved eit uhell rygga bilen sin utfor ein betongkant like ved brua på veg inn til eigdommen vår og måtte ha bergingshjelp for å kome seg opp igjen på vegen. Kjenner ikkje til om det vart materielle skader på køyretøyet, men det vart ingen personskade.

Kjenner også til eit tilfelle der ein traktor kom så nær hushjørnet på nabohuset at ein stein i den tørrmura grunnmuren vart riven delvis ut, med den risikoen dèt hadde for at sjølve huset kunne sige/ rase.

Kjenner også til at ein personbil ved eit høve kom borti hjørne på grunnmur til naboløa, då det er ganske trangt rundt denne svingen. Dette førte kùn til materielle skader på bilen.

Når det er vinter, vert det gjerne eit islag på vegen, noko som fleire gongar har ført til at ein mister veggrepet. Kjenner til fleire gongar at våre bilar har sklidd ukontrollert, på tvers av eller ut av vegen. Ein gong stansa ikkje den ryggande bilen før den traff gjerdet langs vegen.

Pr. i dag må me køyre over ei gamal – opprinneleg gangbru - for å komme inn på tomten. Den er laga av steinheller/ delvis forsterka med betong, og ei av steinhellene som har utgjort

ca 1/3 av køyrebreidda, knekte i slutten av april 2022. Heldigvis vart det ingen skade på verken køyretøy eller personer. Årsak til at steinhella gav etter er truleg ein kombinasjon av stadig frostsprengning i steinen, at me dagen før hadde besøk av slamsugebil og generell overbelastning over tid.

### **Sjølve tilførselsvegen:**

Den ca.200m lange vegen frå vår eigedom og over naboeigedomen er litt kronglete med sving opp ein bakke, før den går tett rundt hjørne på naboløa og ned ein bakke tett attmed hjørne på nabohuset før den rettar seg litt meir ut i ein slak sving før den igjen går ned ein kort liten bakke med relativ dårleg sikt sidevegs retning sørover inn på på kommunal veg. Rygging gjer sjølvstekt ferdsel langs denne vegen ekstra utfordrande og farleg. At vegen i tillegg er gamal, dårleg – om i det heile – drenert gjer at den vanlegvis får eit lag med is i vinterhalvåret. Vanskeleg føre gjer spesielt rygging ekstra utfordrande.

Med fleire born, både i eigen familie, vennekrets og i nabolaget i tillegg til husdyr som frittgåande høner, kaniner, kattar og hund, spesielt ved og i sjølve vegen på naboeigedomen, er det sjølvstekt ein stor risiko ved å rygge heile vegen frå vår eigedom og heilt til lokal offentleg veg for å kunne sneu bilen. Har ved fleire tilhøve, måtta stanse bilen heilt, for å gå ut og syte for at hønene flyttar seg så langt vekk frå bilen at ein trygt kan køyre vidare. Det er vanskeleg å ha fullstendig oversikt, når ein kjem så tett inntil dyra at desse kjem inn i dødvinklane på bilen. Også dette er tilsvarande enno meir utfordrande ved rygging. Noko av årsaka til at både born og dyr kjem ekstra tett på bilane som køyrer på denne private vegen, er at det fleire stader er gjerde mot innmarksbeite, tett inntil vegen.

Heile den private vegen er også innanfor 4km. til næraste skule og fungerer også difor som skuleveg for fleire born.

Vi har ein nabo som vi har fått låne ei køyreplate av, slik at vi framleis kan få køyrd bilane over den delvis øydelagde brua og inn på tomten vår. Dette er ei svært midlertidig løysing, som dessverre har vorte ei meir permanent løysing, inntil me får klarsignal om å setje i gong tiltak.

### **Fagleg uavhengig vurdering:**

Har gjort forsøk på innhenting av uavhengig fagleg grunna innspel angående vårt omsøkte tiltak. Har dessverre foreløpig ikkje lukkast med dette, men vil søkje vidare.

Ein muntleg konklusjon frå ein advokat var at dette kort og greit handla om sunn fornuft.

Sjølv om det omsøkte tiltaket er privat, vil vi likevel generelt henvise til Alver kommune sin eigen «Temaplan trafikksikring 2020-2022 LMV\_INW» (<https://www.alver.kommune.no/contentassets/8252116a2ecd4d658e3d63081e0d0310/temaplan-trafikksikring-2020-2022.pdf>)

Der det i forordet på side 2 er skrive:

«I samsvar med folkehelselova og plan- og bygningslova ligg det eit generelt ansvar på kommunen for å førebyggje skadar og ulykker lokalt.»

«Trafikksikkerheit handlar om høve til å kunne bevege seg fritt i lokalmiljøet, uavhengig av om ein er fotgjengar, syklist eller bilist - barn, ungdom eller vaksen.

Temaplan for trafikksikring vil danne grunnlaget for kommunen sitt arbeid med trafikksikring fram til ny hovudplan ligg føre.»

I samandraget på side 2 er det skrive:

«NULLVISJONEN er sentral i det kommunale trafikksikringsarbeidet på lik linje med nasjonale føringar. Om me som nasjon ein gong i framtida skal kunne nå målet om ingen drepne eller hardt skadde i trafikken, må fokuset lokalt oppretthaldast.»

I målsetjing på side 10 er det skrive:

«Nullvisjonen er ein visjon, ikkje eit mål, og skal vere noko å strekkje seg etter. Det er difor svært viktig å få alle med, og saman jobbe mot å redusere talet på alvorlege ulykker ytterligare. Alver kommune er ein stor arbeidsgjevar og har høve til å vere eit godt eksempel utad. Det å vise at fokus på trygg ferdsel i trafikken er noko kommunen set høgt innanfor alle tenesteområda er avgjerande. Som hovudmål skal Alver kommune legge til rette for at all ferdsel og fysisk aktivitet har trygge og trafikksikre rammer.»

Vi er viss på at omsøkte tiltak vil vere med å minimere risiko og førebyggje påkøyrings- og rygge-ulykker og samstundes minimere risiko for at køyretøy kan havne utanfor køyreveg med fare for moglege miljøutslepp.

### **Oppsummering:**

Målet vårt er at det skal være mogleg å trygt kunne parkere våre egne og våre gjestar sine bilar på vår eigen eigendom, samtidig som det må vere mogleg å kunne snu ein bil om gongen – også på eigen eigedom. Alt må sjølvstøtt også vere dimensjonert for at utrykkingskøyretøy og slamsugebil må kunne køyre trygt inn på vår eigendom.

Vi disponerer pr. i dag to personbilar i tillegg til motorsykkkel, tilhenger, og har også plan om å anskaffe båt med båttilhenger. Kor mange parkeringsplassar, i tillegg til egne køyretøy, som vi kan forvente å få lov å lage areal for er det vel –så langt vi kjenner til – inga offentleg norm for. Normalt, når vi har besøk, så ofte som vi kan, vil det typisk vere minimum to til fire bilar i tillegg til våre egne køyretøy. Vi tykkjer at det ikkje er noko god og trygg permanent løysing at våre gjestar skal måtte rygge langt – med stor risiko for helse, miljø og tryggleik.

Det bør vere innlysande at alle dei nemnde tilhøva og døme på konkrete hendingar i sum sjølvstøtt også viser at det er svært farleg å rygge på denne vegen. Med born og ungdom i familien og aktivitetar på fritida som ofte krev køyring til å frå Frekhaug, Knarvik og/ eller Alversund, er det ikkje uvanleg at våre to bilar til saman passerer denne vegen så mange gongar at dette i snitt vil utgjere 1 – 1,6km køyring på denne vegen pr. dag. Dersom ein må rygge, vil dette då kunne utgjere ca. 500-800m kvar dag, på delar av- eller heile vegen.

Vi meiner at det vil vere inkonsekvant om ein i Noreg sikrar statlege- fylkeskommunale- og kommunale vegar og samstundes gir beskjed om reduksjon eller avslag for å trafikksikre privat- eigedom og veg, spesielt sidan kommunen meiner at det er «svært viktig å få alle

med». Det kan vel då ikkje berre vere snakk om kommunalt tilsette eller kommunale planar? At dette også generelt er ein svært godt kjent overordna nasjonal visjon, må vel telje med?

Alle ovanfor nemde fakta, bør i seg sjølv vere god nok forklaring på at god plass til parkering og samstundes god nok plass til trygt å kunne snu køyretøy på vår eigen eigedom – også når det allereie er parkert fleire besøkande bilar der, i høg grad er eit tryggleiks tiltak for både menneske, dyr, og miljø.

Vi meiner at dette må vektast mot kulturmiljøverdiar innanfor omsynssoona, jmf. uttale frå Vestland fylkeskommune, Avd. for Kultur og folkehelse, ref.: 2022/52564-8, datert 21/03/2023.

Vi meiner at dette også må vektast jmf. uttale frå Statsforvaltaren i Vestland, ref.: 2022/5827, datert 22.03.2023 der det vert vist til nasjonalt mål å omdisponere så lite dyrka mark som mogeleg.

Då det er krav frå det offentlege at søknad om påbygg på bolig, bygging av garasje og flaumsikring og utviding av parkering/ snuplass må skje i fleire separate søknader, har det vore logisk for oss å byrje løpet med å søkje om flaumsikringa og i utgangspunktet samstundes om parkering og snuplass, då dette etter vårt syn naturleg vil verte ein del av det same anlegget og at det samstundes vil minke den totale anleggstida og dermed også minke risiko for skader på miljø.

Forstår no at søknad om rammeløyve truleg er rette vegen å gå for å få framdrift i saka vår.

Vi har, som nemnt under synfaring også tenkt å søkje om å få føre opp ein dobbel garasje eller alternativt ein «driftsbygning», dersom det er lov og samstundes vil vere ei betre løysing, på ein del av det omsøkte parkering- og snuarealet. Attverande parkering og snuareal vil då verte mindre, men samstundes vil bygningen då også kunne fungere som parkeringsareal for nokre av våre eigne køyretøy.

Vi har formelt enno ikkje søkt om å få føre opp garasje.

Vi stiller oss undrande til uttalen fra Vestland Fylkeskommune, avd. Kultur og folkehelse, referanse 2022/52564-8, datert 23.03.2023 med tanke på muntleg klarering under synfaring på eigendomen den 20.05.2022. Det vart då stilt spørsmål ved at parkeringsarealet vart så stort og at det burde reduserast i høve til dåverande søknad. Arealet vart då målsett og innskrenka fleire meter mot syd, i tillegg til at det vart trekt inn frå grense i nord og aust.

Tilsvarande skriv Statsforvalteren i Vestland: «Vi rår til at ein reduserer areal for parkering, slik at det ikkje råkar dyrka mark.»

Jmf. markslagskart antek me då at dette først og fremst vil gjelde areal mot sør, då det er angitt skog mot aust.

Alternativet, slik vi har det no og evt. ved å justere ned på søkt areal, er i praktisk konsekvens å framleis være avhengig av å snu køyretøy på naboegedomen og då måtte bruke naboen sin veg som for øvrig går opp til hans driftsbygning og i utgangspunktet kan være sperra av traktor, tilhengar, maskiner og andre nyttekjøretøy tilknyttet gardsdrifta.

Vi er heldigvis privilegert med eit godt naboforhold og dette ønskjer vi sjølvsagt å behalde, men evt. framtidige naboar har vi ingen kontroll over.

Mvh.

Janne Kari G. og Sven Ivar Eknes