

Lindås kommune
 Byggesaksavdelinga
 Postmottak
 Kvernhusmyrane 20
 5914 ISDALSTØ
postmottak@lindas.kommune.no

Kopi: Plan- og miljøutvalet
 ved leiar Ståle Juvik Hauge
juvikhaug@gmail.com

LINDÅS KOMMUNE	
Kladdering	
26. 08. 2016	
Art. nr. 16/678	Løpnr.
Saksnr.	Tilleggsutvald

Dato: 25.08.2016

KLAGE PÅ VEDTAK I SAK 16/678 – GBNR 239/11

1. Innleiing

Vi viser til vedtak i gjeldande sak dagsett 14. juli 2016, og klagar med dette på vedtaket som er gjort. Vedtaket vart mottatt av oss 17. august 2016, og klagen er såleis sett fram i rett tid.

Om byggesaksavdelinga ikkje finn å kunne endre vedtaket i samsvar med denne klagen, ønskjer vi at plan- og miljøutvalet (her i kopi) vurderer klagen, og at saka straks vert oversend dit. I tilfelle ber vi også om kopi av alt som vert send frå byggesaksavdelinga til plan- og miljøutvalet (saksframstillingar, dokumentasjon og anna).

2. Dagens situasjon – innhaldet i søknaden

Gnr. 239 bnr. 11 ligg i eit område regulert til **frittliggjande einebustader**.

På eigedomen står det per i dag eit uthus/løe og eit eldre hus (begge oppført på 1920-talet). Tilkomst til eigedomen har ein via eksisterande køyreveg langs tomtgrensa i aust. Vegen vart oppgradert til noverande standard tidleg på 1980-talet, og har sidan den gong vore tilkomstveg for fritidsbustaden på gnr. 239 bnr. 96 og for gnr. 239 bnr. 11. Vegen er omsøkt og godkjend i samband med byggjesaka til gnr. 239 bnr. 96 frå 1982.

Søknaden vår omfattar:

- oppføring av ny einebustad om lag der eksisterande hytte/hus er plassert
- tilpassing av eksisterande løe/uthus til garasje/uthus
- tilkomstløyve via omtalte eksisterande køyreveg til tomte

Illustrasjonsfoto av noverande situasjon følgjer:



3. Vedtaket kort oppsummert

Vedtaket som no føreligg i gjev løyve til oppføring av ny einebustaden slik som omsøkt, men nektar tilkomst via eksisterande køyreveg til tomta samt tilpassing av eksisterande uthus/løe til uthus/garasje.

I vedtaket er det stilt krav om utarbeiding av ny situasjonsplan for tomta som inneber at eigen bruk av eksisterande veg til/over eigen eigedom vert hindra. Det er vidare stilt krav om opparbeiding av parkeringsplass og gangstiar etter reguleringsplanen frå 1978.

Løe/uthus er nekta tilpassa til uthus/garasje, med same ytre mål og elles same innvendige plan som eksisterande bygg.

4. Våre merknader til vedtaket

4.1 Tilkomst – legitimering av eksisterande køyreveg

Tilkomst til tomta er vurdert som ei dispensasjonssak. Kommunen tek utgangspunkt i at vegen aldri har vore godkjend, og i dispensasjonsvurderinga fell kommunen legitimering av vegen berre kan gjerast ved ei planendring. Kommunen legg vekt på at vegen er plassert i strid med arealføremålet LNFR og 100-metersbeltet mot sjø. Kommunen hevdar også at vegen kan koma i konflikt med regulert parkeringsplass. Endeleg er det hevda at ein dispensasjon vil undergrave kommuneplanen og gjeldande reguleringsplan.

Vi er heilt ueinige i kommunen sine vurderingar.

For det første er kommunen sitt utgangspunkt om at vegen aldri har vore godkjend feil. Eigar av bnr. 96 hadde open dialog med kommunen då vegen vart bygd, og han fekk samstundes løyve til å leggje vassrøyr langs vegtraséen og fram til kommunalt anlegg. I søknadsblanketten til bnr. 96 er det mellom anna også kryssa av for «privat veg» under punktet «atkomst». Byggjesøknaden er stempla av teknisk sjef i Lindås kommune 13. juli 1982 og av Lindås bygningsråd 13. september 1982. At vegen aldri har vore godkjend av kommunen kan såleis ikkje vere korrekt.

Vedlegg 1: Utgreiing frå noverande eigar av gnr. 239 bnr. 96, 103

Vedlegg 2: Søknadsblankett for gnr. 239 bnr. 96

Då gnr. 239 bnr. 103 vart frådelt gnr. 239 bnr. 11 (som tilleggsareal til gnr. 239 bnr. 96), var det også lagt ved ei kartskisse av den aktuelle vegen, dette for å vise at parsellen hadde køyreveg til tomta. Dokumenta er stempla som handsama av bygningssjefen i Lindås 30. juli 1984.

Vedlegg 3: Dokument og kartgrunnlag frå deling gnr. 239 bnr. 11/ gnr. 239 bnr. 103

Dei vedlagde dokumenta kan vel ikkje bety anna at vegen har vore godkjend som køyreveg av Lindås kommune, som tilkomst til nemnde eigedomar. Då søknadene er handsama høvesvis 1982 og 1984, altså etter at reguleringsplanene vart utforma (1978), er det etter vårt skjønn naturleg å lese dette som om det også er gitt løyve til annan tilkomst enn den reguleringsplanen legg opp til (dispensasjon).

Uavhengig av korleis ein tolkar løyva som vart gitt frå opparbeidingstida, er fordelane ved no å gi løyve til (utvida) bruk av vegen uansett klart større enn ulempene:

Vegen er per i dag tilkomstveg for gnr. 239 bnr. 96/103 og 11, og ved omsøkte legitimering av vegen vil vegen kunne brukast av bnr. 42, 94.

Vegen ligg fornuftig plassert i terrenget, og er knapt synleg, korkje frå land eller sjøsida. Vegen må oppgraderast noko med nytt dekke osv., men dette vil ikkje gjere nokon vesentleg skilnad frå dagens situasjon. Mellom vegen og sjøen ligg det ein fritidsbustad (gnr. 239 bnr. 96) som også gjer at vegen ikkje er direkte eksponert frå sjøsida. Nedste del av vegen kjem inn i 100-metersbeltet mot sjø, men ettersom bustadtomtene her alle ligg innanfor 100-meter avstand til sjø, vil det vere ein reguleringsmessig føresetnad at det vert gitt løyve til også veg innanfor 100-metersbeltet. I høve til noverande situasjon – og i høve til gjeldande reguleringsmessige føresetnader – vil ikkje bruk av den eksisterande vegen føre til ytterlegare inngrep i høve til sjølina, korkje visuelt eller bruksmessig.

Den påståtte konflikten med LNFR-føremål er heller ikkje reell i dag. Ser ein på karta ligg noko av vegen lengst nord innanfor LNFR-sona. Ser ein på dei faktiske tilhøva på staden er det på den andre sida, er det meir korrekt å seie at vegen utgjer ei naturleg visuell grense mellom LNFR og bustad. Vegen ligg i realiteten plassert heilt i grensa mellom desse to arealføremåla, og fører ikkje med seg restriksjonar for bruk og fri offentleg rørsle innanfor LNFR-sona.

I den grad det er naturleg å tale om konflikt med LNFR-interesser, så oppstod denne i tilfellet for minst 30-år sida. Vegen utgjer no eit festna tilhøve på staden, som grunneigar og andre respekterer fullt ut. Vegarealet er allereie bandlagt, og mot aust (LNFR-sona) er det sett opp gjerde og planta fruktre, slik at den naturlege grensa mellom bustadtomtene og LNFR-sona for lengst er festna i samsvar med dette.

Vedlegg 4: Kartutsnitt Lindås kommune (Geodata)

Vedlegg 5: Situasjonsplan tomt

Vedlegg 6: Luftfoto veg

Ser ein på plankartet ligg vegen plassert heilt i planen si yttergrense mot aust. Vegen gir tilkomst til ei rekke tomter, utan å kome i konflikt med byggjing eller annan utnytting av desse. Det er eit grunnleggjande mål i all arealplanleggjing å leggje infrastrukturen slik at han er minst mogleg til hinder for utnytting av det arealet ein har til rådighet. Den omsøkte vegen ligg slik sett også strategisk plassert. Skal ein føre fram ny veg eller gangstiar, vil dette føre nye terrenginngrep og langt større ulemper for miljø og naboar enn det ei legitimering av den eksisterande vegen gjer.

Til tross for dei klare fordelane ved å legitimere vegen – og til tross for at vegen vanskeleg kan fjernast – synest kommunen å meine at bruk av vegen er uforsvarleg og at det er ei betre løysing å opparbeide parkeringsplass og gangstiar til tomtene.

Kommunen gjer først forsøk på rettferdiggjere reguleringsplanen slik han føreligg, og skriv at den omsøkte vegen kan kome i konflikt med regulert parkeringsplass og at det er naturleg å føre opp garasjar her.

Til dette vil vi seie at det vil vere teknisk mogleg å leggje vegen rundt dei regulerte parkeringsplassane, noko som også er illustrert i søknaden. Garasjeplassar på det kommunale arealet

(gnr. 239 bnr.1) kan ingen vere tent med, og det er heller ikkje regulert inn. Eit hovudpoeng i søknaden vår har difor også vore at parkeringsplass og gangstiar representerer ei utdatert løysing, som ein her enkelt kan erstatte ved å gjere nytte av den eksisterande omsøkte vegen.

Det kjem ikkje fram i vedtaket at tilkomsten har vore gjennom ein svært grundig prosess med utvida varsling av naboar og grunneigarar. Dei som hypotetisk sett kunne ha brukt parkeringsplassen i reguleringsplanen, men som ved legitimering av vegen kan køyre fram til tomtene sine, har fått høve til å uttale seg i ein særskilt høyringsrunde. Så langt vi er kjend med har det ikkje kome negative merknader frå nokon. Sakshandsamaren har registrert prosessen, men finn likevel ikkje grunn til å leggje vekt på og heller ikkje nemne dette i vedtaket. Dette gjer vedtaket mangelfullt.

Vedlegg 7: Brev frå byggesaksavdelinga dagsett 12.05.2016

Vedlegg 8: Høyringsbrev dagsett 08.06.2016

Kommunen viser elles til at det ligg att fleire ubygde tomter, slik at omsynet til å få gjort ei planendring er stort. Ein viser også til ein uttale frå Fylkesmannen som rår i frå dispensasjon, på bakgrunn av fare for presedens og undergraving av kommunalt planverk.

Vi er alle samde om at reguleringsplanen generelt sett er av dårleg kvalitet og ikkje har i seg alle dei elementa som ein moderne reguleringsplan har. Fylkesmannen og kommunen maktar likevel ikkje å peike på nokre konkrete ulemper ved å tillate bruk av den omsøkte vegen, som erstatning for den løysinga reguleringsplanen legg opp til.

Ei oversending til Fylkesmannen skal innehalde ei tydeleg framstilling av saka, ei konkret vurdering av om vilkåra for dispensasjon etter plan- og bygningslova er oppfylt, tidlegare motsegner og annan relevant historikk i saka. Alt dette manglar i gjeldande oversending, og uttalen som er gitt av Fylkesmannen er såleis også av heilt generell og prinsipiell karakter. Uttalen ber i det heile sterkt preg av at Fylkesmannen ikkje har tileigna seg naudsynt kunnskap om det aktuelle arealet, og Fylkesmannen står såleis att med reine, prinsipielle argument mot dispensasjon frå plankrav.

Kommunen er forplikta til å gjere ei konkret vurdering av dispensasjonssøknaden vår, men nektar i staden dispensasjon for bruk av ein eksisterande veg på bakgrunn av reine prinsipielle argument om presedens og undergraving av kommunalt planverk som styringsverky. Ein slik prinsipiell argumentasjon gir eit grovt urimeleg resultat i denne saka.

Den generelle presendensverknaden av denne saka vil vere heilt avgrensa og oversiktleg, ettersom det berre ligg att eit fåtall tomter i planområdet (3 i tillegg til vår eigen). Tomtene er store og uproblematisk å byggje ut ved ei forsvarleg og god handsaming av kvar einskild byggjesak (ved dispensasjon). Køyreveg til tomtene er også kurant å løyse basert på eksisterande infrastruktur, om ein ikkje ser seg blind på reguleringsplanen frå 1978.

I Miljøverndepartementet sitt rundskriv om dispensasjon og planendring, samt i førearbeida til den gjeldande plan- og bygningslova, går det fram at ei rekke tiltak/avvik/endingar av reguleringsplanen skal kunne handsamast i ei dispensasjonssak. Heilt eksplisitt går fram at justering av vegar og justering av grensene mellom to arealføremål kan vurderast som ei dispensasjonssak etter pbl. § 19-2.

Moglegheita for å byggje ut ein reguleringsplan nøyaktig slik planen tilseier vil kunne svekkast med tida. Faktiske tilhøve kan endre seg, og dette skal som utgangspunkt gjere det lettare å dispensere enn

ved nyleg vedtekne planar, ikkje det motsette. I ei rekke saker ser ein difor også at det vert gitt dispensasjonar som gir klare avvik mellom faktiske tilhøve og reguleringsplanar, utan at omsyna bak planen samla sett vert sett til sides. Dispensasjonsparagrafen er i det heile meint brukt for tilfelle kor eldre reguleringsplanar hindrar ei hensiktsmessig utnytting av rest-tomter som ligg att, noko som nettopp er tilfellet her.

Eit viktig argument i arealdisponeringssamanheng er dessutan om ein vil få eit betre avgjerdsgrunnlag for byggjesaka om ein gjennomfører ei reguleringsplanendring. Dette er ikkje tilfellet her. Den omsøkte vegtilkomsten utgjer eit festna tilhøve, og kontradiksjon og uttalerett for alle impliserte er som nemnd sikra ved særskild høyring og utvida nabovarsling. Saka er heilt oversiktleg, og ein planprosess vil såleis ikkje tilføre noko som helst.

Sist – men ikkje minst – ligg den aktuelle vegen som nemnd slik til at det er svært usannsynleg at det vil oppstå komplikasjonar ved eventuelle seinare justeringar av reguleringsplanen. Vegen ligg heilt i yttergrensa av reguleringsplanen mot aust, og kan om naudsynt tilpasse seg ei seinare omregulering av tilkomst. Det er slik sett også eit paradoks at byggjing av parkeringsplass og gangstiar truleg vil vere til større hinder og sjenanse for ei hensiktsmessig utnytting av dei få tomtene som ligg att her, enn det å bruke den eksisterande omsøkte vegen.

4.2 Uthus/garasje

Kommunen vil ikkje gi løyve til tilpassing av eksisterande løe/uthus til uthus/garasje. Kommunen viser til at uthuset får eit større areal ved byggjing slik som omsøkt. I oversendinga til Fylkesmannen skriv sakshandsamar at «bygningen etter tiltak vil gi rom for ein annan bruk og moglegheit for langt større utnytting enn det opphavlege uthuset gav». Ein skriv også «innsendte teikningar som viser eksisterande tilhøve *synes* ikkje å vere korrekte».

Dette er ikkje korrekt. Det er tatt mål av eksisterande uthus/løe, og uthuset vert sett i stand etter desse måla. Det vert sett inn portar som mogleggjer bruk som garasje, noko som også er synleggjort i søknaden, men at det er tale om eit nytt bygg med ein vesentleg annan bruk (bruksendring eller hovudombyggjing) er ikkje korrekt. Bygget er per i dag tinglyst som «garasjeuthus», og nettopp ein slik bruk vil bygget få også etter at bygget er sett i stand att.

Kommunen legg seg elles opp i takutforming, og krev at løa/uthuset vert bygd om slik at bygget får same takform som einebustaden (pulttak).

Reguleringsplanen inneheld ingen gjennomtenkte vurderingar og krav med omsyn til estetikk, og det estetiske må såleis vurderast på bakgrunn av plan- og bygningslova. Krava i lova er at byggjetiltaket skal ha gode visuelle kvalitetar, jf. pbl. § 29-2. Dette tyder at tiltaket skal vere forsvarleg og fornuftig utforma, i seg sjølv og i høve til omgjevnadene. Desse krava er godt ivaretekne i denne saka. Teikningar av einebustad og planane for tomte er utarbeidde av ein erfaren sivilarkitekt. Det er brukt mykje tid på tilpassing på tomte ved hjelp av 3D-modellar og synfaringar. Einebustaden har ei langt og slankt hovudvolum som harmonerer godt med omgjevnadene og det eksisterande uthuset. Jamvel om takforma er ulik på dei to bygga vil vidare utforming, harmonerande materialbruk og proporsjonane elles skape eit fint tun og ein fin heilskap.

Sivilarkitekten legg vekt på at nybygget/einebustaden har ei moderne utforming, men at bygget med si knappe detaljering elles (gesimsdetaljering) tilpassar seg uthuset/løa og eldre lokal byggeskikk på ein god måte.

Einebustaden og uthuset/garasjen vert ståande på eit stor bustadtomt. Området er prega av rik vegetasjon og topografien gjer at det vert stor visuell avstand til seinare nybygg på dei andre tomtene, noko som gjer at dette i det heile burde vere heilt uproblematisk.

Det at einkilde tradisjons- og historieforteljande bygningselement vert tatt vare på vert normalt sett på som positivt, sjølv i område kor ein ønskjer at det vert ført opp bygningar med eit meir moderne formspråk. I denne saka handlar det også om å få det beste ut at tomte slik ho i dag ligg med to eksisterande bygg. Hadde tomte vore vore ubyggd, ville det vere naturleg å prosjektere bygga med tilsvarende takform/-vinkel. Når løa/uthuset allereie står der på ein gamal ringmur med ei karakteristisk form, er det sivilarkitekten si vurdering at resultatet vert best om ein tek vare på bygget i den forma det har i dag.

Då bygget eksisterer frå før fører tiltaket heller ikkje med seg nye ulemper, visuelt eller bruksmessig, korkje for naboar eller omgjevnadene elles. Tvert om har nærmaste nabo på gnr. 239 bnr. 96 stilt seg positiv til bevaring då bygget slik det står no gir god skjerming mellom gardstuna på bnr. 96 og 11.

Igjen – synest det difor som om kommunen har leita etter eit grunnlag til å setje seg imot utan å kunne peike på konkrete ulemper ved det aktuelle tiltaket. Utforming av bygga for å skape eit godt heilskapleg resultat er nøye vurdert av ein erfaren sivilarkitekt, og det undrar oss difor at kommunen kan setje seg over dette utan vidare drøftingar og utan å peike på konkrete ulemper ved utforminga.

For ordens skuld legg vi også ved endå eit foto av bygget tatt før taksteinen vart tatt ned (av bevaringsomsyn):



4.3 Situasjonsplan

Som følgje av at kommunen meiner vi ikkje lenger skal ha tilkomst til tomta via eksisterande køyreveg i aust, er det stilt krav om at situasjonsplanen for tomta vert endra slik at tunet ikkje lenger er knytt til vegen.

Dette punktet er indirekte kommentert over under punkt 4.1, men på sjølvstendig grunnlag vil vi også merke at vi ikkje kan sjå at kommunen har heimel for å nekte opparbeiding av tomta vår mot eksisterande veg. Eigedomens vår strekker seg ut til om lag midten av veggbreidda, og det er heilt naturleg at det vert opparbeidd eit grusa areal i tilknytning til uthus/garasje, og då også inn mot austgrensa av tomta.

Det er under søknadsprosessen lagt fram ein situasjonsplan ved godkjenning av køyreveg og ein alternativ situasjonsplan ved godkjenning av gangsti. Gangstiløysinga er i reguleringsplanen lagt i ein sving slik at han i nedste/sønste del går i austgrensa av tomta vår. Denne nedste delen av gangstien er uansett berre meint å gje tilkomst til bnr. 11, og vi må rimelegvis stå fritt til å leggje ein eventuell gangsti over eigen grunn, slik at denne går mest mogleg rett på einebustaden. Skal gangstien leggjast slik som regulert (delvis i austgrensa) kjem ein i konflikt med eksisterande køyreveg. Vi ønskjer ikkje gjere avtalar med kommunen eller etterkome krav frå kommunen som krenkar tredjepartar sine vegrettar.

5. Avslutning og konklusjon

Samla sett meiner vi at fordelane ved å dispensere i samsvar med søknaden vår klart overstig ulempene. Dei omsøkte tiltaka er fullt ut i samsvar med hovudføremålet i reguleringsplanen, og dei avvika frå reguleringsplanen som føreligg gir klart nok betre og meir tidmessige løysingar enn det reguleringsplanen legg opp til. Vi fastheld såleis søknaden slik han føreligg, og seier i mot dei særskilte vilkåra som er sett i rammeløyvet kva gjeld tilkomst (opparbeiding av fellesareal, gangstiar), situasjonsplan tomt og estetikk.

Det er ikkje riktig forvaltningsmessig å lese ein reguleringsplan slavisk og utan bruk av skjønn, som ei brekkstang for å presse fram reguleringsendringar som skal kostast av den private parten åleine, når det er fullt mogleg å få til ei forsvarleg utbygging ved å dispensere frå gjeldande planverk.

Lindås kommune har eit stort planeterslep, og det kan ikkje vere rett å leggje omfattande ressursar i ei sak som dette, når planprosessen heller ikkje vil tilføre saka noko. Tvert om vil ein dispensasjon skape ein positiv og fullt forsvarleg presedens for utbygging av nokre få rest-tomter som ligg att ei en elles ferdig utbygd plan. Med den haldninga byggesaksavdelinga har, vert dette bustadområdet framleis liggjande brakk og eksisterande bygningsmasse vil forfalle. Dette kan ingen vere tent med.

Vi ber i denne klagen om at saka no får ei seriøs konkret vurdering, slik vi har krav på etter plan- og bygningslova. Vi ber også innstendig om at det vert kalla inn til ei synfaring på staden, saman med tiltakshavar og arkitekt, om kommunen og/eller plan- og miljøutvalet skulle vere i tvil om dei faktiske omstenda og kva søknaden i realiteten inneber.



Jo-Harald Færø / Mette Jersin Ansnes
tiltakshavarar