

Heggedal 21. Februar 2019.

Side 1 av 10

Henrik Brigtsen
Bruskedalsreset 86,
5115 Ulset

Berit Sofie Hoffstad
Helleveien 267,
5039 Bergen

Kjære Henrik og Berit Sofie

Det vises til mottatte brev inneholdende Anmerkninger til Nabovarsel datert 8. Februar 2019, referer til nabovarsel datert 22. Januar 2019. Vi vises også til *tidligere korrespondanse* fra undertegnede, av 20. Desember, 9. Oktober, 21. September til Berit Sofie Hoffstad, og 14. September til Henrik Brigtsen, alle 2017, i saken som angår Tilkomstvei over Austegarden frem til vår hytte, "Kråkhaugen", GBNR 1/399.

Takk for mottatte Anmerkninger.

Vi vil gjerne opplyse om at vår henvendelse til Meland Kommune, referer til "Søknad om dispensasjon - privat tilkomstvei til hytte GBNR 1/399 på FLATØY AUST, Mette og Inge Østergaard", m/vedlegg samt inneholdende Nabovarsel oversikt, er registrert i Kommunen som Saksnr. 17/2958.

Mottatte Anmerkninger til nabovarsel samt vår stillingtagen til disse Anmerkninger, er sendt Kommunen v/ saksbehandler Marianne Aadland Sandvik - Juridisk rådgiver, referer til e-mail korrespondanse datert 14. Februar 2019, lagt ut på saksmappen tilhørende Saksnr. 17/2958. Som det fremgår av svaret sendt Kommunen er dere lovet et eget brev inneholdende tilsvar til mottatte Anmerkninger, hvilket er dette brevet. Vi har i saken søkt å unngå at dialogen mellom oss kommer ut i det offentlige rom, se over referanse til *tidligere korrespondanse*. I den grad slik dialog medfører uenighet anser vi at offentliggjøring ikke tjener formålet, hvilket er så snart som mulig å komme til en omforent forståelse og enighet om Tiltakets utførelse, konsekvenser, samt ikke minst; kompensasjon for area tilhørende GBNR 1/403.

Hver av de 7 Anmerkninger gitt til nabovarselet er gitt egne tilsvar under, se Kap. 2 og Pnt. 1 - 7. Vi ønsker dog særskilt å fremheve følgende forhold:

1: Vegrett - over GBNR 1/12:

I sammenheng med veirett tilhørende GBNR 1/339 og 1/403, er det ingen forhold ved det søkte Tiltaket som medfører eller har til hensikt å endre, begrenser eller fjerne tinglyste retter. Slik vi forstår det er veirett i denne sammenheng knyttet til anledning til å benytte *eksisterende* adkomstvei, som på tidspunktet for tinglysning medførte henvisning til eksisterende bygdesti (*kjerreveg*).

Det vesentlige er at adkomstvei til GBNR 1/399 og 1/403, er eiendom tilhørende GBNR 1/12. Tilsvarende vil også Tilkomsstveien (Tiltaket) være eiendom tilhørende GBNR 1/12. Det er derfor Grunneier av GBNR 1/12 som svarer for hvorvidt adkomst til GBNR 1/399 og 1/403, er intakt etter gjennomføring av Tiltaket. I denne sammenheng skal det opplyses om at Grunneier av GBNR 1/12 har akseptert Tiltaket uten noen anmerkninger. Med mindre det kan belegges at den nye Tilkomsstveien medfører ulemper eller på noen måte vanskeliggjør adkomst til GBNR 1/403 sammenlignet med eksisterende bygdesti (*kjerreveg*), er det vanskelig å forstå at dere føler at "*...rettane me i dag har..*" ikke er ivaretatte. Tvert imot vil vi hevde at Tiltaket medfører *betydelige fordeler* hva angår adkomst til GBNR 1/403, idet varer kan kjøres helt frem til grensen for GBNR 1/403, og gjenværende distanse frem til hytten (tunet), halveres i forhold til distanse fra biloppstillingsplass ved låven.

Tiltaket er utformet slik at ferdsel langs nåværende bygdesti (*kjerreveg*) ikke vil bli hindret. Den søkte Tilkomsstveien er tenkt bygget side om side med eksisterende bygdesti (*kjerreveg*), og vil blant annet krysse hverandre i samme plan, referer til plantegning og terreng-snitt A ved "Alt. snuplass / veiforlengelse". Tiltaket vil dessuten gjøre det mulig å flytte bilen opp til ny biloppstillingsplass på GBNR 1/399, slik at det blir enklere å komme frem på den eksisterende bygdestien (*kjerreveg*) i svingen foran garasjen tilhørende GBNR 1/175.

Vegretten dere har gir retten til å gjøre bruk av Tilkomsstveien - frem til grensen for GBNR 1/403 før den fortsetter inn på GBNR 1/399 -, som et alternativ til fortsatt bruk av eksisterende bygdesti (*kjerreveg*). Det er vanskelig å forstå annet enn at et "både og" på dette punktet, representerer *en fordel* for dere som skal opp til GBNR 1/403.

2: Gjennomgang av Anmerkninger - 7 Punkter:

Ref. Pnt. 1: *Presisering notert* - se over Kap. 1.

Ref. Pnt. 2: *Presisering notert* - vi vet ikke annet enn at befaring er gjennomført uten at hverken Grunneier (GBNR 1/12) eller undertegnede, var innkalt / tilstede. Høsten 2018 henvendte undertegnede seg til Marianne Aadland Sandvik ved Kommunen (Tjenesteområde Plan, Utbygging og Kommunalteknikk), med forespørsel om å arrangere befaring på den del av GBNR 1/12 som er påvirket av Tiltaket. Det ble da opplyst at hun var godt informert om terrenget, og at hun derfor ikke så noe behov for en "ny befaring", da med henvisning til befaringen vist til i dispensasjonssøknaden.

Ref. Pnt. 3: Skriftlig avtale m.h.t. kompensasjon - for den del av Tiltaket som vil gå inne på areal tilhørende GBNR 1/403. Undertegnede kan forsikre om at en eventuell byggesak vil medføre full beskyttelse av dere som eiere av GBNR 1/403 hva angår tidspunkt for igangsetting av Tiltaket. Undertegnede vil søke en omforent forståelse av utførelse av Tiltaket hertil enighet om oppgjør for kjøp av grunn tilhørende GBNR 1/403, før igangsetting av Tiltaket.

Vi bekrefter at det kun er av interesse å kjøpe grunn tilhørende GBNR 1/403, etter at alle offentlige etater med uttalelse-/bestemmelses-rett i saken, har gitt sin tilslutning. Vi forstår Anmerkningen gitt på dette punktet dithen at i tilfelle det gis tilslutning til Tiltaket fra Kommunen, så vil dere som eiere av GBNR 1/403 være villige til å avstå grunn (del av GBNR 1/403) ved salg, nødvendig for gjennomføring av Tiltaket. Utforming av skjæring, referer til snitt A, M og L (se Vedlegg E4 - sider 4 og 5/8 i Dispensasjonssøknad), skal vi sammen med entreprenør bli enige om. Best løsning, bruk av støttemur m.m. forutsetter kjennskap til beskaffenheten av jord og fjellmasser i terrenget.

Ref. Pnt. 4: Skjerming av biloppstillingsplass - revurdering. Vi innser at utsikt til bil, og/eller henger, parkert i "Kråkhaugen", er nytt og kan virke skjemmende. Det skal dog nevnes at bil, henger vil være synlig fra GBNR 1/403 kun innenfor eksisterende profil av bakenforliggende hytte og/eller terreng tilhørende GBNR 1/399. Nær sagt over hele Vestlandet er det fullt opp av nabolag der hver nabo kan se naboens bil, henger, eventuelt båt - parkert på nabos eiendom. Vi foreslår å sette opp en visuell avskjerming, gjerde eller beplantning (hekk), for å begrensnig syn mot bil, og/eller henger parkert på "Biloppstillingsplass" tilhørende Tiltaket. Det skal nevnes at Tiltaket i utgangspunktet kom til etter enighet med tidligere Grunneier på Austegarden (GBNR 1/12), om at det var på tide at eier av hytten i Kråkhaugen (GBNR 1/399), fikk i stand biloppstillingsplass på egen grunn. Dermed er biloppstillingsplass, en udelelig del av Tiltaket.

Ref. Pnt. 5: Vegrett opprettholdes selvfølgelig ved bruk av Tilkomstvei - se over Kap. 1.

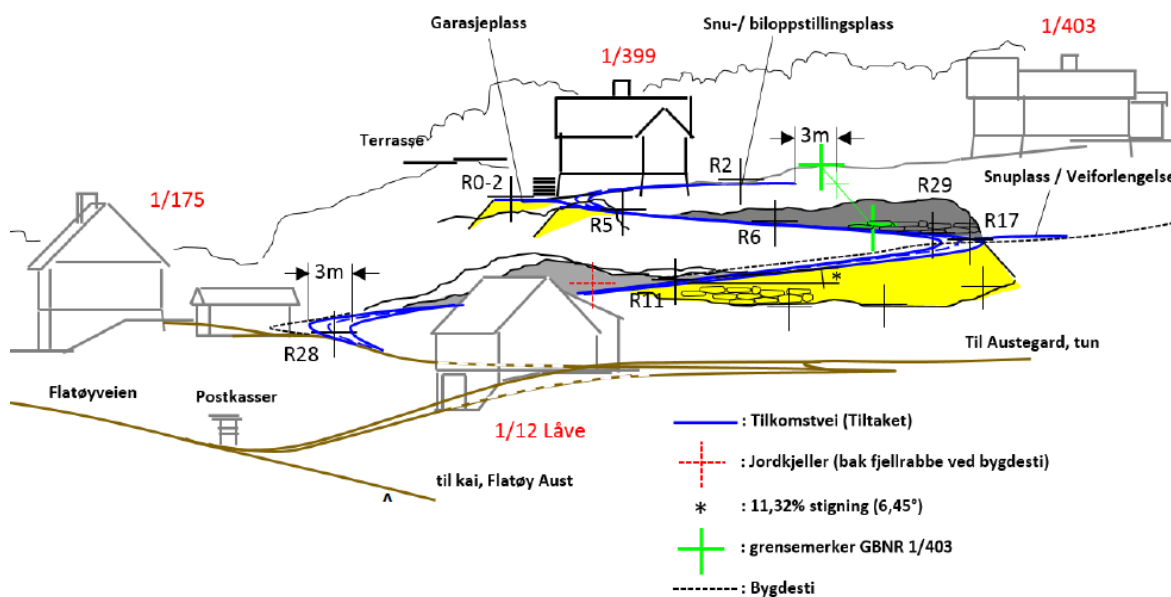
Ref. Pnt. 6: Oppstillingsplasser ved låvebro, ikke berørt - vi forstår ikke riktig hvordan dere har kommet til at Tiltaket på noen måte påvirker negativt adkomsten til låvebroen (ref. Låven på Austegarden), hertil biloppstillingsplasser dere har leid på låvebroen. Fra tegningsunderlaget vedlagt Dispensasjonssøknaden, se Vedlegg D3 - side 1/1 og Vedlegg E4 - side 1/8, fremgår det relativt klart, at Tilkomstveien svinger opp til høyre (90°) fra et punkt på eksisterende vei omtrent midt mellom låvebroen og garasje tilhørende GBNR 1/175. Se Figur No.1 under. Her er vist et utsnitt fra Vedlegg E4 - side 1/8, der traseen er lagt oppå et fly fotografi av terrenget. Faktisk kan man i dette fotografi se biler parkert på låvebroen, trolig tilhørende familien Brigtsen / Hoffstad, se GRØNN og GUL pil. Inntegnet er også start punkt for bakken opp til GBNR 1/399, se referansepunkt R28.

Det er vanskelig å se at startpunktet for Tilkomstveien, slik den er foreslått lagt til Vestre grøftekant tilhørende eksisterende vei, har en problematisk nærhet til biloppstillingsplasser på låvebroen. Det er uklart hvordan detaljer vist for start av Tilkomstveien, kan misforståes, da med henvisning til det detaljerte tegningsunderlaget, 9 sider, vedlagt Dispensasjonssøknaden.

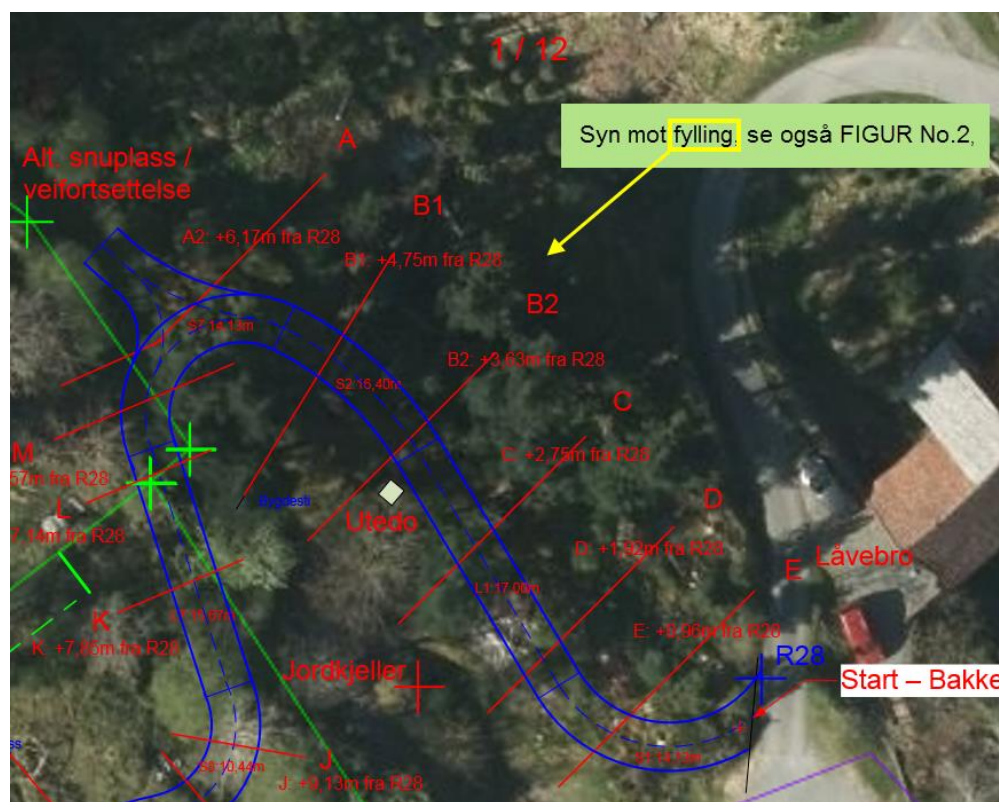


Figur No. 1: Start av Tilkomstvei mellom låvebro GBNR 1/12 og Garasje GBNR 1/175

Ref. Pnt. 7: *Alternative veitraseer er vurdert. Foreslåtte løsninger er ugjennomførbare i NLF område ved at de: medfører økt nedbygging av jord, deling av jord, og/eller alt for høy stigning i veitrase (>12,5%) - revurdering. Det hevdes at Tiltaket vil medføre "...svært store, skjemmande og godt synlege naturinngrep på austsida..". Figur No.2 viser et konstruert syn i retning sør/sør-vest mot nordsiden av Tilkomstveien. Nødvendig fylling for understøttelse av veien, er markert med gul farge. Den største fyllingen er riktig nok et karakteristisk trekk ved Tiltaket, med betydelig potensiale til å virke "skjemmende". Hvorvidt denne fyllingen faktisk blir å anse som skjemmande, er et forhold som kan påvirkes av beplantning. Det er dessuten slik at denne fyllingen for det meste vil bli liggende i skygge, se Figur No.3 (flyfoto).*

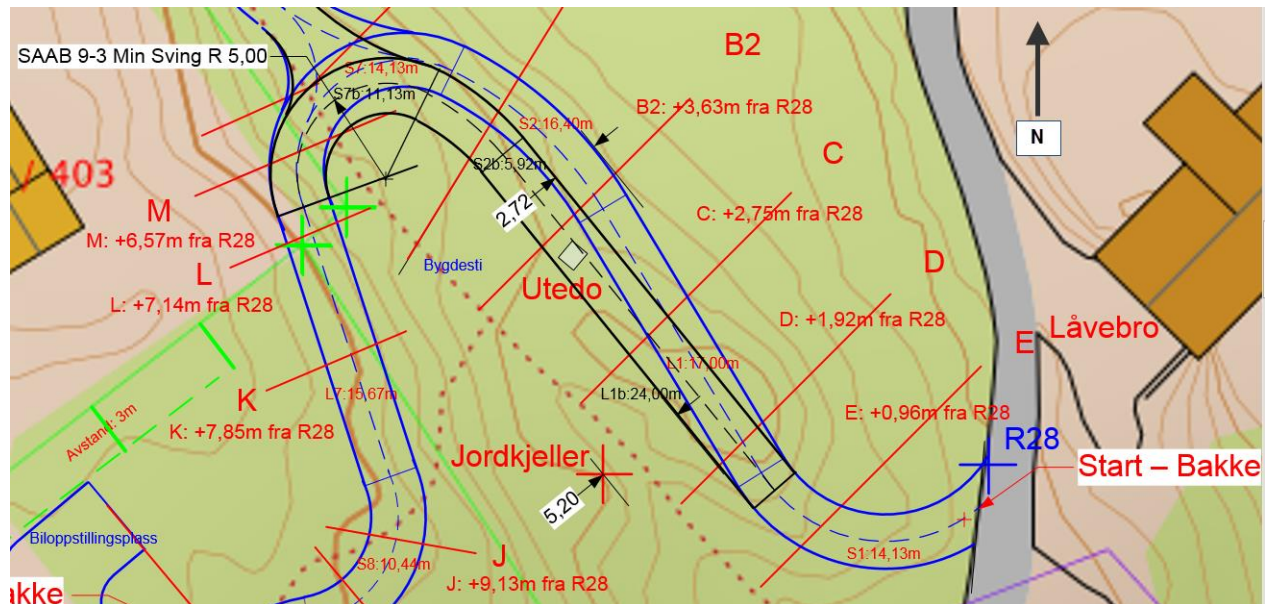


Figur No. 2: Syn mot sør/sør-vest, fra veien mot Austegarden, se Figur No. 3



Figur No. 3: Tilkomsvei ligger i skygge på nordsiden av "Kråkhaugen"

Ref. Pnt. 7 - Alternativ a): Det vises til deres første av to forslag til en alternativ utførelse av foreslåtte Tilkomstvei. Dette er i prinsippet samme løsning, men der "*..vegen i staden vart lagd parallelt til kjerrevegen (ikke på kjerrevegen), men litt høgare i terrenget..*" med påstanden om at da "*... vil naturinngrepet vorte langt mindre synleg.*" Det er for denne Anmerkningen ikke lagt ved skisse som viser dette Alternativ a) - men det er trolig riktig forstått som prøvd fremstilt i Figur No. 4 under, se **sort linje** som viser foreslått endringer av trase.



Figur No. 4: Slik vi forstår foreslått trase - Anmerkning Pnt. 7 - Alternativ a)

Antar en at U-svingen før oppkjørsel til GBNR 1/399 prosjekteres med *minste akseptable radius*, vil dette være en radius tilsvarende minste svingradius for undertegnede bil, SAAB 9-3: R 5,0m (målt verdi). Fyllingen ut mot nordsiden kan teoretisk trekkes 2,72m "inn i terrenget", og avstanden til jordkjeller blir redusert noe, til 5,20m. Antar en samme startpunkt for bakken (se "Start-Bakke") vil veilengde i bakken blir kortere, redusert fra 95,07m til 88,35m. Redusert veilengde med samme høydeforskjell, vil medføre at teoretisk stigning i veitrase øker fra 11,32% til 11,71%.

Undertegnede har under utarbeidelse av Tiltaket vurdert en rekke løsninger til veitrase, også en løsning basert på en *minste akseptable radius* som vist til over. Dette var et naturlig utgangspunkt for å begrense størrelsen av fylling for nødvendig understøttelse vei, begge direkte i synsfeltet fra Austegarden - undertegnede er selvfølgelig fullt oppmerksom på behovet for å redusere naturinngrepet.

Det er slik at veilengde i bakken *ikke* kan reduseres uten at margin i forhold til største tillatte stigning (12,5% veiledende i.h.t Statens Veivesen), blir uforholdsmessig liten. For Tiltaket er største teoretiske stigning like i overkant av 11%, - for Alternativet a) like i underkant av 12%, resterende margin altså ca. 0,5%.

Tenker en seg veitraseen lagt som vist for Alternativ a), og samtidig holder fast største stigningen: 11,3% (ref. Tiltaket), vil dette ha som konsekvens at toppen på bakken, kommer nærmere hytten, og/eller at bakken må avsluttes ved et lavere høydenivå i forhold til hytten. Tiltaket foreslått er basert på en høydegevinst: 10,35m (se Veiprofil i Dispensasjonssøknaden, Vedlegg E-4, side 4/8 i), som tilsvarer en største høyde satt til nivå for kjellergulv tilhørende hytten (GBNR 1/399). I forhold til de opprinnelige planer er største høyde justert ned et par meter, fra høyde i terrenget på nordsiden av hytten, til altså nivået for inngang til kjellergulv.

Uavhengig av hvorvidt bakken oppe ved hytten avsluttes tidligere og/eller om høyeste nivå (høydegevinst) senkes - det er også et annet forhold som må hensyn tas, nemlig: *Tilkomstveien må krysse eksisterende bygdesti (kjerreveg) i samme nivå for å unngå at bygdesti (kjerreveg) taper bruksverdi.*

Tiltaket slik det er foreslått medfører kryssing med bygdesti (kjerreveg) ved målepunkt R17. I Figur No. 5 (Vedlegg A) ser en at veiprofilet i kryssings-punktet R17, ligger ca. 0.5m under naturprofil (høyden for bygdestien). Nivå forskjellen tilsvarende 0,5m i kryssings-punktet (ref. R17), vil for Tiltaket bli kompensert for ved at jord /røtter vil bli fjernet i hele området ved U-sving og "Alt. snuplass / vei forlengelse", og erstattet med steinfylling, slik at nivå for Tilkomstvei og bygdesti (kjerreveg), blir sammenfallende. Konsekvensen av forslag pr. Alternativ a), er at redusert veilengde vil medføre at kryssings-punktet kommer enda dypere i forhold til høyde for eksisterende bygdesti. Dette gjør fortsatt bruk av nevnte bygdesti (kjerreveg) vanskeligere.

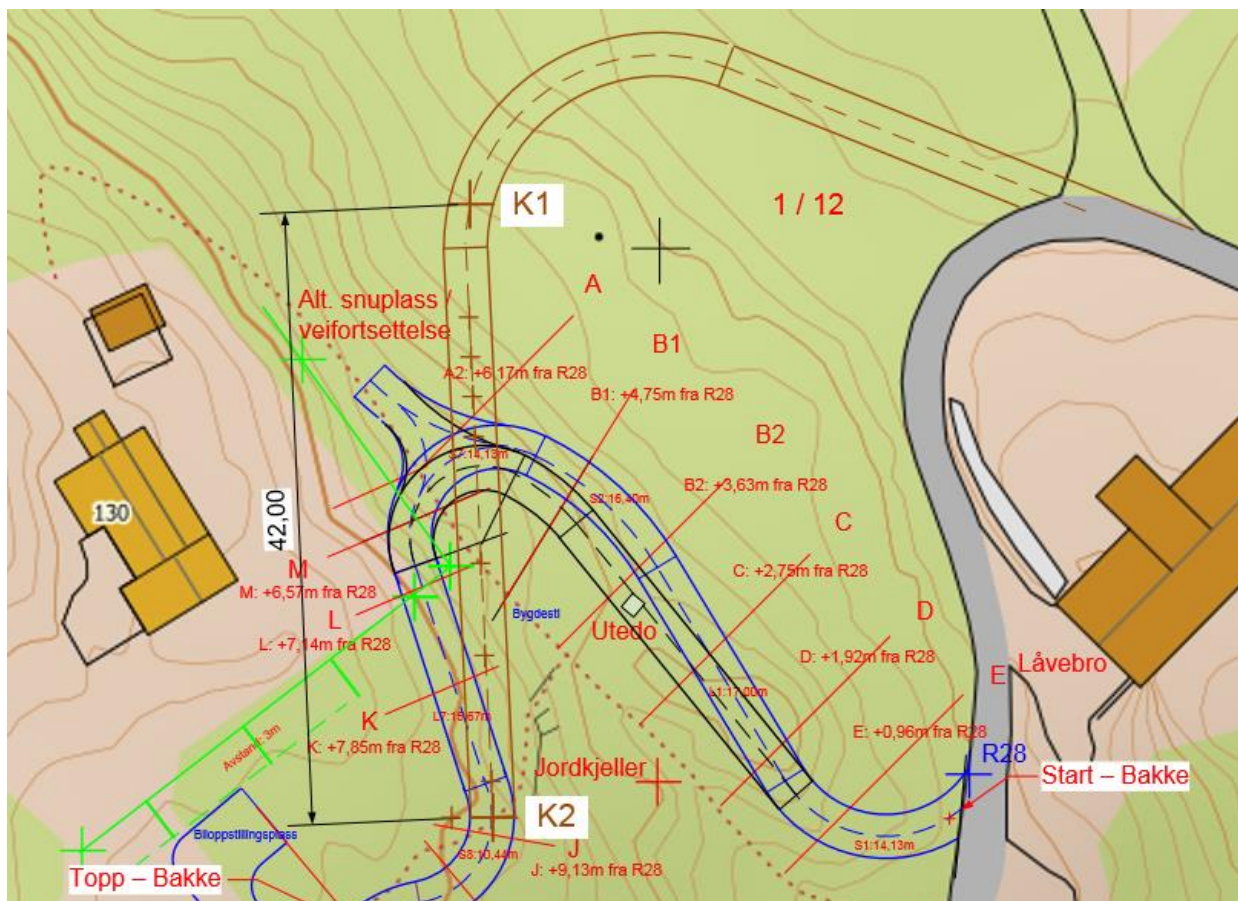
Undertegnede har gjennom arbeidet med ulike veitrase løsninger trolig funnet et praktisk kompromiss hva angår (i): høydegevinst (høyde ved hytten), (ii): veilengde for å unngå for stor stigning, samt (iii): plassering av nødvendig veilengde i terreng, det siste gjort med minste mulige konsekvenser hva angår nedbygning av dyrket / dyrbar mark. Vurderinger rundt det siste vil trolig avgjøre utfallet av dispensasjonssøknaden sendt Kommunen. For Tiltaket er lengste del av veitraseen lagt på fjell - trolig det eneste som kan aksepteres i et NLF regulerte område.

Undertegnede innser at naturinngrepet for Tiltaket er betydelig, men det er mindre forskjeller mellom Tiltaket og Alternativ a), hva angår omfanget av naturinngrepet. I tillegg er det trolig forbundet med økt risiko for skade å redusere avstanden mellom veitrase og eksisterende jordkjeller, se 5,2m i Figur No.4.

Undertegnede konkluderer derfor med at alternativet beskrevet i Anmerkning Pnt. 7, ref. "Alternativ a)", ikke medfører forbedringer / fordeler, og avvises i hovedsak fordi (i): største stigning øker til et nivå uten margin til maksimum anbefalt 12,5%, og (ii): størrelse på fylling - en kan kanskje påberope seg en teoretisk reduksjon i volum, men de praktiske, visuelle konsekvenser er i det aller vesentlige uendret i forhold til Tiltaket.

Ref. Pnt. 7 - Alternativ b): Denne anmerkningen inkluderer heller ingen skisser for illustrasjon, men nøyer seg med beskrivende tekst, referer til utsagnet; *"..ny veg kan først om lag frå krysset ved vegen til gamlehuset (nr 134) og i nær rett linje opp til grensa for gbr/bnr 1/399."* Videre heter det; *"Heile vegen ville liggja på Hilda Austegard sin eigedom."*

Uten annen informasjon, skisse på kartunderlag, detaljer, etc, overlates det til undertegnede selv å forstå hva dette forslaget går ut på. Undertegnede har derfor på egenhånd prøvd å tenke seg hva som menes med forslaget (Alternativ b), trolig riktig forstått som prøvd fremstilt i Figur No. 6 under, se BRUN linje som viser foreslått endringer av trase. Skisse baserer seg på beskrivelsene "rett linje", samt at "Heile vegen ville liggja på Hilda Austegard sin eigedom."....



Figur No. 6: Slik vi forstår foreslått trase - Anmerkning Pnt. 7 - Alternativ b)

Beskrivelsen er likevel tilstrekkelig til at dette forslaget, - Alternativ b) -, ansees å medføre ett eller flere av følgende ulemper:

- økt nedbygging av jordareal tilhørende GBNR 1/12
- oppstyking av jordareal tilhørende GBNR 1/12
- veitrase nærmere gårdstun på Austegarden, ref. GBNR 1/12
- stigning i bakke opp til GBNR 1/399 vil være typisk 16,6%, se Figur No. 6 (veilengden K1-K2: 42m, kryssing av 7x1m kote-linjer, altså stigning: $7/42=0,166=16,6\%$ - som langt overstiger 12,5%).

Uten videre må det ansees som åpenbart, at en veitrase som illustrert over, ingen mulighet har til å bli akseptert av Kommunen som et gjennomførbart Tiltak innen NLF regulert område.

Konklusjon:

Med unntak av kommentar Pnt. 4, referer til innsyn mot foreslått «Biloppstillingsplass», finner undertegnede at det hverken er mulig eller ønskelig å endre Tiltakets *utførelse*. I den grad innsyn mot foreslått «Biloppstillingsplass» er skjemmende, sett fra GBNR 1/403 (som ligger vesentlig høyere enn hytten på GBNR 1/399), vil det ved innlevering av byggesak bli inkludert forslag til inngjerding / beplantning, for å redusere innsyn til bil og/eller bilhenger, parkert på nevnte «Biloppstillingsplass».

Anmerkning Pnt. 1, - er notert med den merknad at vegrett er sikret opprettholdt ved Tiltaket.

Anmerkninger Pnt. 2, Pnt. 3, og Pnt. 5, - er det trolig overveiende enighet om.

Anmerkninger Pnt. 6, - reflekterer trolig misforståelse av underlagstegninger.

Anmerkning Pnt. 7 og Pnt. 7a), - gjenkjennes som relevant, skjemmende naturinngrep begrenses.

Anmerkning Pnt. 7b), - ugjenomførbart innenfor NLF regulert område, samt stigning > 12,5%.

Vi håper at våre tilsvarende vil bidra til at dere blir bedre kjent med Tiltaket generelt, men kanskje særlig i tillegg en bedre forståelse av de sammensatte utfordringene og avhengigheter som Tiltaket medfører. Dette er grunnen til at det for Tiltaket er nedlagt et betydelig arbeid for å utviklingen løsning og detaljer.

Vi har trolig ulike oppfatninger av hva en skulle kunne forvente å få tilslutning til hos Kommunen. Vær snill å forstå at vår tilsynelatende uvilje til endring av Tiltaket baserer seg på vår forståelse av vår rett til vei ("veirett"), sammenholdt med hva vi har grunn til å tro er nødvendige trekk ved Tiltaket, for å få det godkjent som grunnlag for byggesak.

Tilslutt: Vi kan bare se *fordeler* for dere som eiere av GBNR 1/403, ved gjennomføring av Tiltaket. Dere har full rett til ferdsel på Tilkomstveien frem til grense for GBNR 1/399, halvering av gå/bære-avstand til deres hytte ("Vindjammer"), mulighet for å gjøre bruk av veiforlengelse/snuplass til biloppstilling, uten avhengighet av tilgang til låvebroen. Alt dette *uten å belastes* bygge gjennomføring, -kostnader.

Takk for oppmerksomheten.

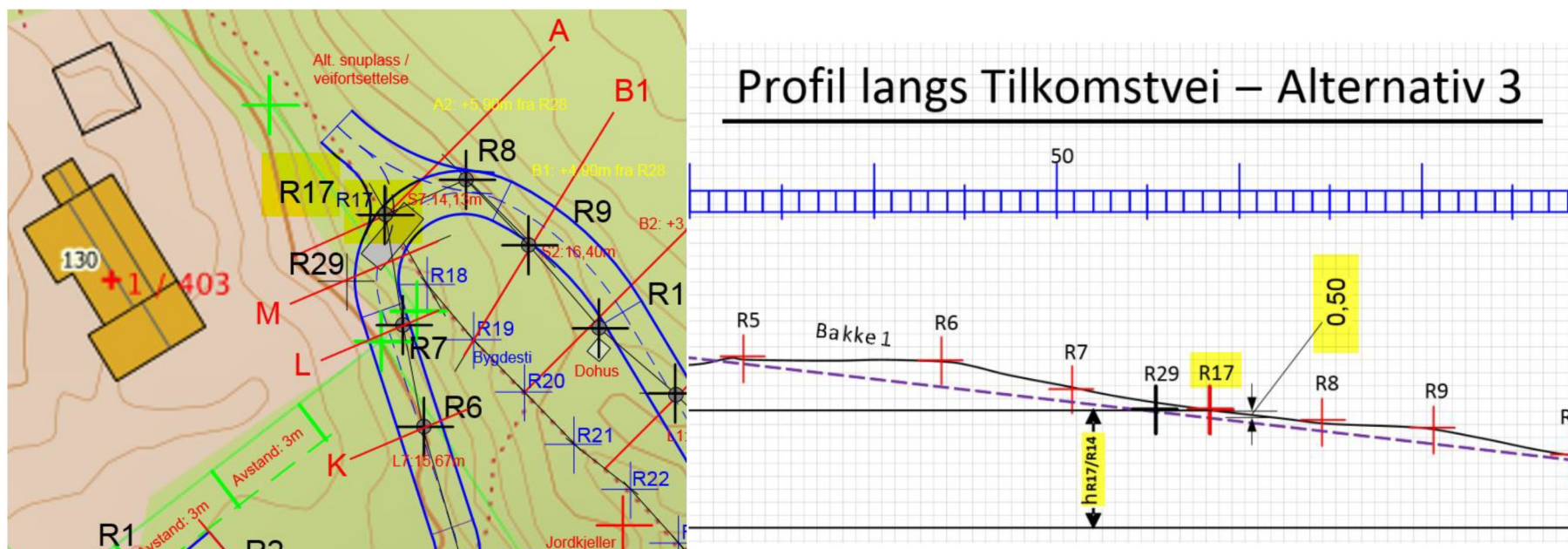
Sign: _____
Inge Østergaard
(eier GBNR 1/399, 1/154)

Sign: _____
Mette Liv B. Østergaard
(eier GBNR 1/399, 1/154)

Vedlegg:

- A. Figur No. 5: Kryssing - veiprofil vs. eksisterende profil målt langs bygdesti (kjerreveg), ref. Dispensasjonssøknad - VEDLEGG E-4, side 2/8.

Vedlegg A:



Figur No. 5: Kryssing - veiprofil vs. eksisterende profil målt langs bygdesti (kjerreveg), ref. Dispensasjonssøknad - VEDLEGG E-4, side 2/8 .