

Det er først og fremst trist å se hvordan en ansvarlig søker gjør forsøk på bagatellisering av problemstillinger på en slik måte som dette. Det gjenspeiler forøvrig hvordan vi opplever at prosessen har vært fra profesjonell part.

Det føles som å starte på nytt hver gang!

Vi ønsker med dette å gi litt tilleggsinformasjon til punktene i søkers tilsvare, og tar listen for oss – punkt for punkt.

1. Det fremstilles som at det er snakk om kledning på en vegg fra søkers side. Det faktum om at tidligere omsøkt carport har fått en økt dybde på 2,6m mot vår felles grense synes å vises lite oppmerksomhet. Vi snakker da om garasje nærmest vei. I motsatt side er det plutselig etablert takoverbygg, og etablert terrasser istedenfor ordinært omsøkt saltak, kun på carport.

Iflg SINTEFs 517.651 – Carport og små garasjer, bør garasje for en personbil ikke ha mindre innvendige mål enn 3,0m x 5,5m

Veiledning til §12-10:

Areal til tekniske installasjoner for ventilasjon, varmtvann og lignende kan ikke inngå i oppbevaringsarealet.

Oppbevaringsplass eller bod på minimum 2,5 m² og 5,0 m² BRA innebærer vanligvis fysisk avgrensing som går opp til himlingen. Avgrensingen kan være i form av vegger eller dører.

Preaksepterte ytelser

1. Oppbevaringsarealet på 5,0 m² BRA kan utføres som én enhet eller deles i to.
2. Bod eller oppbevaringsplass må ha lett atkomst for plassering av utstyr som benyttes ute.

Med en totalbredde på 6,6m utvendig, må det i beste fall være en kontroversiell måte å beregne bod på, ved å legge de 30cm som er «for mye» på innvendig bredde til grunn?

Uansett:

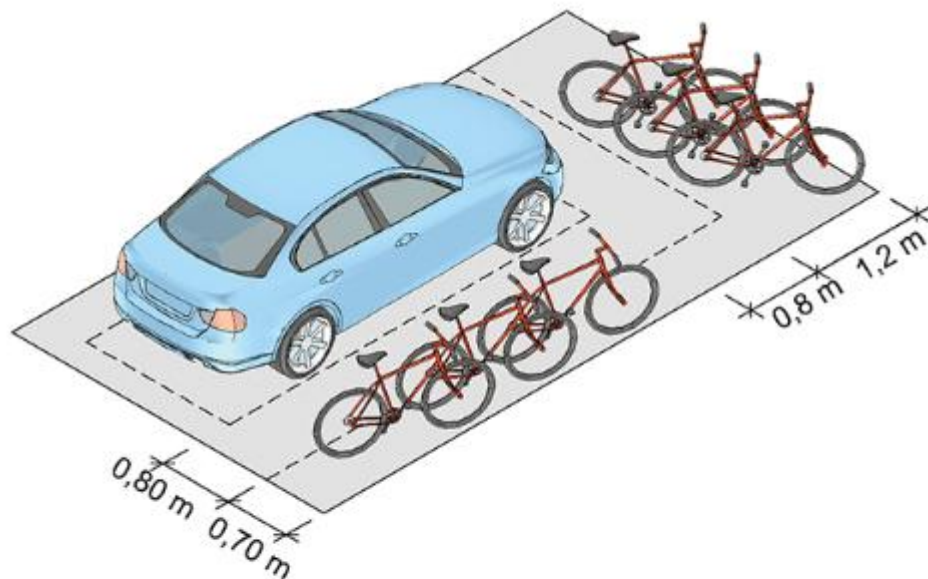


Fig. 14 a
Plassbehov for sykkelparkering ved siden av bilen

For å legge til grunn bruk av areal rundt bil legges det likevel vekt på at det skal være en fri passasje mellom bil og «bod»-arealet på 0,80m. Legger man til grunn en rimelig standard bil på 1,75m x 4,70m, så vil bilen inkl gangareal rundt innebefatte 3,35m x 6,3m. Arealmessig utgjør dette 21,1m². Tatt i betraktning omsøkt areal for garasjer (21,9m² og 18,1m²) er det lite areal igjen som kan defineres som bod.

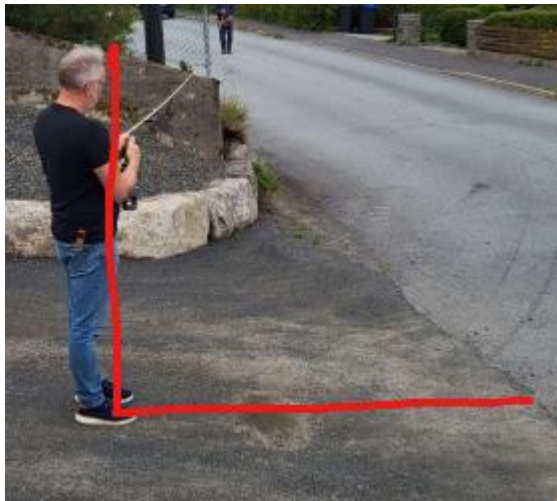
Vi har ikke noe med det, men basert på dette har vi vært urolige for hvor arealet for sportsbod er tenkt plassert? Det er tross alt ikke definert verken i forbindelse med garasje, eller i bolig. Bebygd areal er nå over 29%, og det vil etter planens 30% BYA ikke være plass. Riktig nok uten nye endringer, og søknader.

Det som er synd i dette er søkers overlegne holdning til problemstillingene som løftes frem. Det måtte jo vært bedre å beskrive dette på en måte som betrygget oss. Pr nå oser det mer av manglende kompetanse.

2.



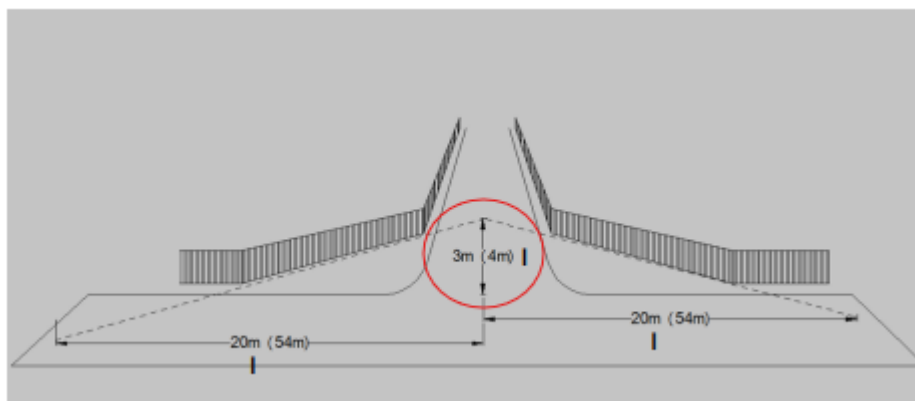
Med utgangspunkt i søkers egne situasjonsplan er det åpenbart at siktlinje går like ved naboens hekk, altså mye lengre opp enn lengde av hvor frisikt er etablert fra. Det er derfor beundringsverdig hvordan Geir Tønnessen har posisjonert seg i bildene for måling. Med mindre bildene er manipulert, eller dratt i ser man tydelig at det er mindre enn 4m fra veikant til punktet hvor Geir står!



Her illustrert med høyden av Geir.

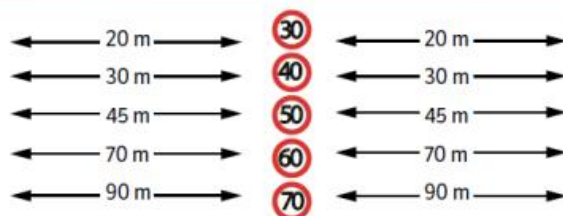
Jeg tror med dette det er på tide at det gjøres klarhet i hvordan målereglene anvendes, og ikke minst: Hvilke!

Det kan virke som at G-TAKK AS har en formening om at «4m inn i egen innkjørsel» måles fra senter av nærmeste veibane. Hentet fra Farsund kommunes Veinorm, N100 og utforming av private innkjørsler skal imidlertid innmåling, inn i avkjørsel måles fra veikant. I bildene under er dette illustrert med skisser funnet i de overnevnte:

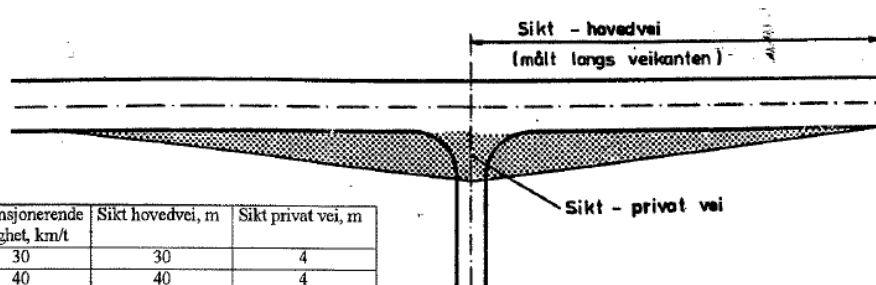
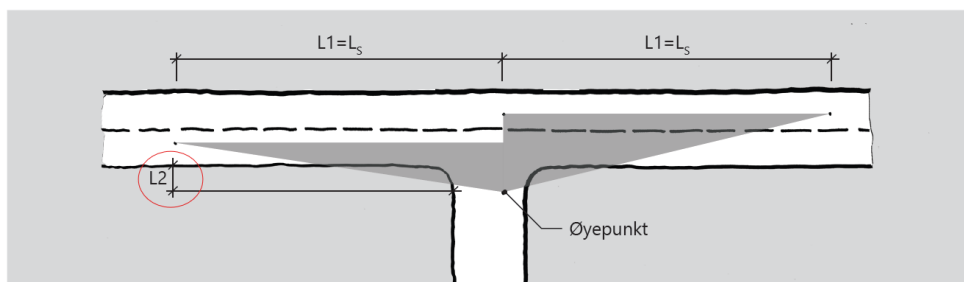


Hvis avkjørselen din munner ut i vegen må høyde på hekk og gjerde ikke overstige 0,5 meter over gateplan.

Hekk og gjerde kan også flyttes utenfor friksiktsonen, merket med rød stiplet strek.



Det må være 4 meter fri sikt inn i avkjørselen. Det betyr at når du står 4 meter inn i avkjørselen din, skal du kunne se vegen 45 meter til hver side dersom fartsgrensen er 50 km/t, og videre øker avstandene med farten slik figuren illustrerer.



Dimensjonerende Hastighet, km/t	Sikt hovedvei, m	Sikt privat vei, m
30	30	4
40	40	4
50	50	4
60	60	4

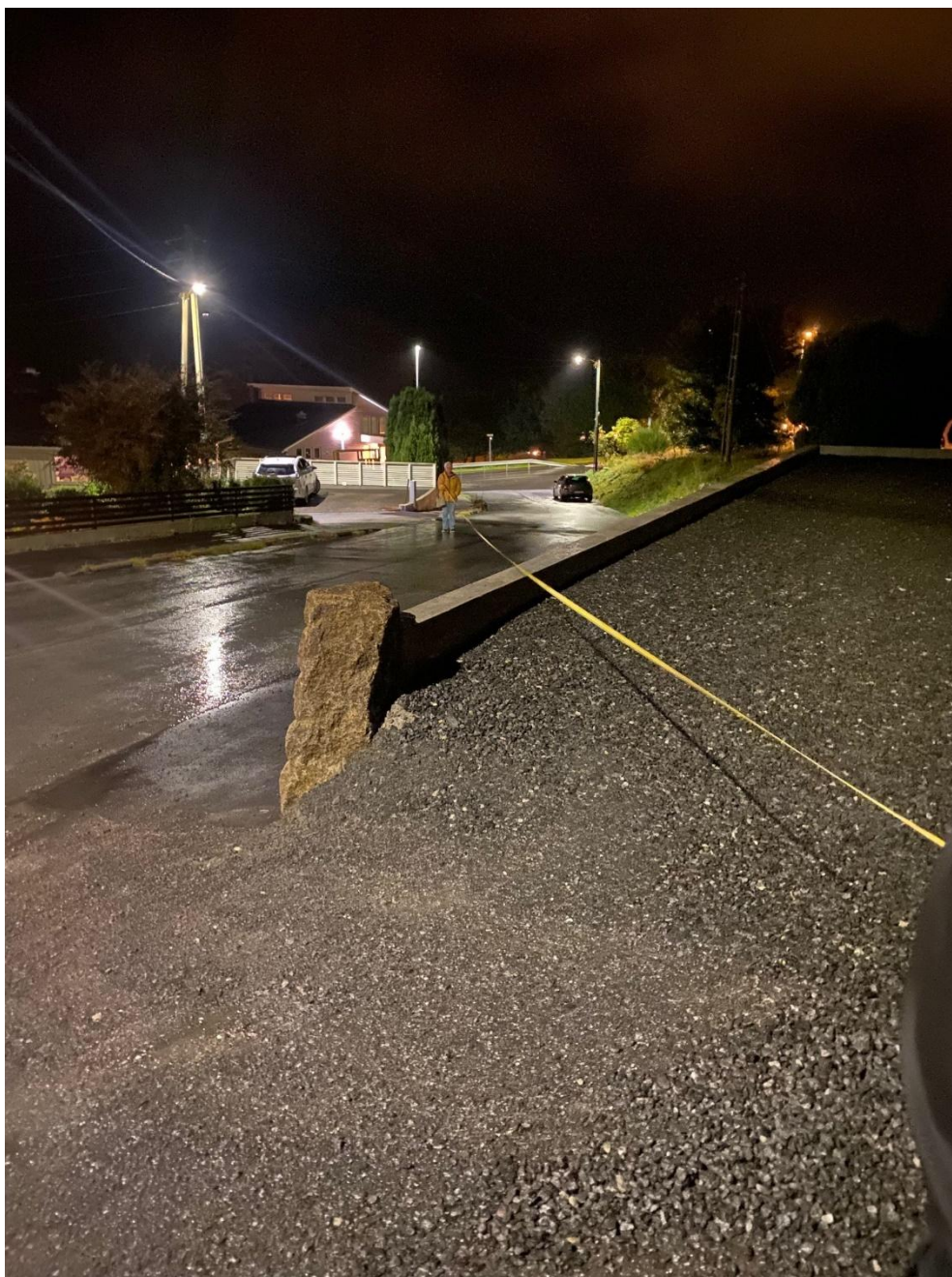
Bilder illustert i virkeligheten blir derfor noe helt annet enn fremstillingen gjort av G-TAKK AS:











Ved å stå 4m inn i avkjørsel med stramt målebånd i en linje i lyspåle ser man om lag 11,5m ut i senter av første veibane. Det tilsvarer en siktlinje på om lag 10m, som skulle vært 20m.

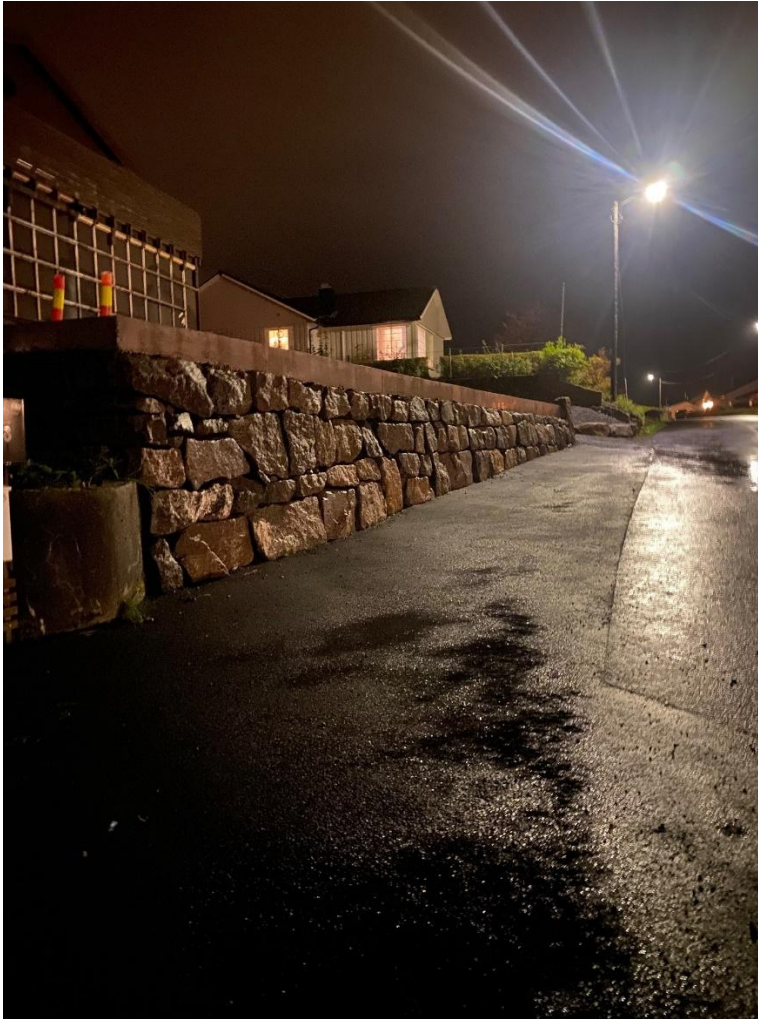
Det er med andre ord et mye større område som skulle vært etablert til kun 0,5m over primærvei, som altså er veien avkjørselen er tilknyttet.

Dersom disse siktlinjene har vært utslagsgivende for innvilgelse av midlertidig bruk kan man spørre seg om dette er gitt på feil grunnlag.

I deres figur 4 viser dere til min sikt linje. Linjene synes å være plassert ut etter deres egne forgodtbefinnende. I forhold til dette henvises det til hvor siktlinjen ender i

veien. (Motsatt kjørebane). Linjene synes å være plassert ut for å ikke treffe hjørnet på 1/132.

Hovedpoenget vårt er at utført opparbeidelse oppleves som farlig. Det er fjernet mur og masser, som er erstattet med asfalt. Myke trafikanter kan i realiteten komme helt inn mot mur som er satt opp i 2meters høyde. Arealet innbyr som det står også til parkering som vil være i konflikt med både vår siktlinje, og siktlinjen til 1/132. Dette uten at det kan se ut til at valgt løsning er videre vurdert.



3. Høyder:

Deres omsøkte kote på 46,2moh er i og for seg greit. Problemstillingen deres er at mønehøyde er definert fra planert terreng om lag 0,2m under gulv for 1. etasje i omsøkt snitt tegning. Bygningen er herfra målsatt med en høyde på 7500mm som gir en forventning om at møne ikke skal komme over kote 53,5moh.

Målinger viser at underkant av vannbord er innmålt til kote 53,79moh. Tatt i betraktning at mønestein ligger mellom vannbord, må man anta at det er ytterligere flere centimeter opp til linje for møne.

Det vil si at høyden er over 30cm høyere enn hva søker har opplyst og omsøkt!
Jeg vil anbefale søker om å igjen ta en titt på snittegning og se på hvor mållinjer er plassert.

Her kan det virke som at søker tenker at de er 2cm over på gulv og 7 over på bygningshøyde, altså 9cm. Det er likevel slik at 7500mm IKKE er målsatt fra gulv i 1. etasje.

Avslutningsvis:

Sett i forhold til foreløpig godkjent tiltak er det gjort søknadspliktige endringer på oppført bygg. Endringene er også av en slik karakter at søker har måtte søke ny endring av plan etter forenklet behandling, og tiltaket har vært gitt byggestopp for de deler av tiltaket som er omfattet av dette.

Søker har på den måten påtatt seg en rolle hvor det er forskuttet et positivt svar på forhold som er søknadspliktig, og som skal behandles politisk.

Forstøtningsmur i eiendomsgrense er etter vårt syn i strid med siktlinjer, og det bør avklares hvorvidt regulert plassering av vei også burde vært innebefattet i endring av plan. Den er utvilsomt søknadspliktig på grunn av dens form og plassering, selv om endret plan gir rom for plasseringen.

Over 30cm avvik på høyde burde vært varslet som endring av tiltaket.

Alt i alt mener vi at om ting var gjort i riktig rekkefølge ville siktlinjer mm vært avklart før muren sto der. Hadde den vært varslet før bygging ville vi kunne påpekt våre synspunkter på en måte vi burde ha krav på. Det hadde vært bedre enn uoverensstemmelsene vi har i prosjektet nå, hvor den profesjonelle part later til å ha en holdning som tilsier at de er de eneste berørte og at oss andre i all hovedsak kun tar feil.

Det er utført arbeider som tekking, kledning, terrassedekker og rekkverk etter byggestopp har vært gitt. Byggestopp omhandlet alle arbeider ifm ulovlig oppførte garasjer. Å tro at man lovlig kunne gjøre dette, ved å spare arbeider på en vegg vil vel i beste tilfelle kunne betegnes som å ta deler av byggestoppen ut av kontekst, hvor ny løsning skulle vært nabovarslet og godkjent.

Nå er vi i en situasjon hvor henvendelser synes å omhandle parkering, sikt og eventuell ytterligere bebyggelse. Noe som er synd. Vi har i hele prosessen motsatt oss utbyggers planer om fortetting på denne måten i sin helhet.

Først og fremst håper vi på oppheving av godkjent endring av plan, slik at planarbeidet kan komme opp på et mer akseptabelt nivå.

På den andre siden anser vi prosessen så klanderverdig at det burde riste i både ansvarsretter og overtredelsesgebyr.