

Karmøy kommune, Areal- og byggesak
Postboks 167
4291 Kopervik
post@karmoy.kommune.no

Oslo, 6. Desember 2023

*Sendes kun pr. e-post,
dersom det er ønskelig å få det tilsendt også i papir, bes dette opplyst*

Vårt saksnummer: 2021A 337610 AA 99

Kommunens saksnummer: 22/6882

KLAGE OVER VEDTAK OM RAMMETILLATELSE OG DISPENSASJON FOR GNR. 15 BNR. 2428 I KARMØY KOMMUNE - ØYAVEGEN.

Undertegnede representerer Nina Irene og Jarl Havnen (i det videre Havnen) i Øyavegen 90 i sak om dispensasjon, samt tillatelse til oppføring av ny bolig og carport på nabotomten gbnr. 15/2428.

Det klages med dette på vedtaket om rammetillatelse for oppførelse av bolighus og carport, inkludert dispensasjon for parkeringsplass utenfor byggegrensen og fra krav om snuplass på egen tomt.

Vedtaket er datert 22.11.2023, klagen er derfor rettidig.

1 DELINGSVEDTAKET FOR TOMTEN - FORMÅL FOR TOMTEN – PARKERING IKKE BOLIG

Tomten gbnr. 15/2428 er fradelt gbnr. 15/1122 (15/163) 29.06.2016.

Det var i delingssaken klart fra Karmøy kommunes side at denne eiendommen ikke var bebyggbar. Karmøy kommune fattet likevel vedtak om fradeling/matrikulering av tomten – på vilkår av at tomten ikke kunne bebygges.

Dette må ha en av to konsekvenser; enten er delingsvedtaket ikke gyldig – eller vilkåret om at tomten ikke skal bebygges må gjelde.

1.1 HISTORIKK

1.1.1 HAVNENS DELINGSSAK

Som sameiere i naboeiendommen gbnr. 15/163 ønsket Havnen i 2013 å kjøpe det arealet som senere er fradelt som gbnr. 15/2428. De inngikk avtale med eier, som sendte inn delingsøknad til kommunen. Den 27.12.2013 fikk eier avslag på søknad om deling med følgende begrunnelse:

KOMMUNEPLAN:

Blandet formål.

REGULERING:

Ikke regulert.

VURDERING:

Fradeling av eiendom er søknadspliktig etter plan- og bygningsloven (pbl.) § 20-1 første ledd, bokstav m).

I henhold til pbl. § 26-1 skal eiendom ikke deles eller opprettes på en slik måte at det oppstår forhold som strider mot lov forskrift eller plan. Det vises også til § 26-1 andre punktum som sier:

«Opprettelse eller endring som nevnt i første punkt, må heller ikke gjøres slik at det dannes tomter som er uegnet til bebyggelse på grunn av sin størrelse, form eller plassering etter reglene i denne lov.»

Omsøkte parsell er avsatt til blandet formål i kommuneplanens arealdel. Omsøkte parsell søkes fradelt som en selvstendig bruksenhet, men det er opplyst i søknaden at parsellen skal brukes til naust/bolig.

Omsøkte parsell anses og være uegnet til boligbebyggelse/naust både på grunn av sin størrelse og avstand til veg, hovedvannledning, spillvannsledning og nabogrense. Og teknisk sjef er av den oppfatning at omsøkte fradeling ikke kan godkjennes.

I denne søknaden – kun drøyt 2 år før tiltakshavers delingssøknad – avsto kommunen fradeling med begrunnelse om at vilkårene i pbl. § 26-1 ikke var oppfylt. Kommunen begrunnet dette med at parsellen anses å være uegnet «både på grunn av sin størrelse og avstand til veg, hovedvannledning, spillvannsledning og nabogrense». Dette til tross for at det var naboen som ønsket å kjøpe arealet den gangen.

1.1.2 DELINGSSAKEN

Tomten gbnr. 15/2428 ble søkt fradelt i 2016. Både i selve søknaden og i brev fra kjøper som var vedlagt søknaden er det presisert at tomten søkes fradelt til parkering – ikke til bygging av hus.

Det var en klar forutsetning for vedtaket at eiendommen ikke var bebyggbar – og at den ikke skulle bebygges. Den ble tillatt fradelt bare fordi den skulle brukes til parkering for en eiendom i nærheten, som ikke hadde tilstrekkelig plass til å dekke sitt parkeringsbehov.

Vedlegg 1: Søknad om deling. Registrert i kommunen 24.02.2016

Vedlegg 2: Brev fra kjøper, Svein E. Torsen, av 24.02.2016

Vedlegg 3: Vedtak om tillatelse til deling av grunneiendom, av 14.03.2016

Vedtaket

Vedtaket om tillatelse til deling sier følgende (mine understrekinger):

«I medhold av gitt delegasjonsmyndighet – og § 26-1 jfr.§§ 12-4 og 20-1 første ledd bokstav m) i plan- og bygningsloven, godkjenner teknisk sjef fradeling av ca. 160 m² fra gnr./bnr. 15/1122 slik det er søkt om, jfr. utredning og vurdering av saken. ...»

1.1.3 SØKNADEN

I søknaden er «Formål» opplyst til «vei/parkering» under «Spesifikasjon av parsell(er) det er ønsket fradeling for». Det er da ikke fradelt til byggeformål, men til parkering/vei. Brevet fra kjøper som var vedlagt søknaden (se vedlegg 2), utdyper også formålet med bruken av tomta.

Dette fremgår også av at det under «Vannforsyning pbl § 27-1» er skrevet inn «ikke aktuelt» - og ikke dokumentert noen vannforsyning. Etter pbl. § 27-1 første ledd er det et krav om at det ikke skal opprettes «eiendom» for bygning til «opphold for mennesker eller dyr» «med mindre det er forsvarlig adgang til hygienisk betryggende og tilstrekkelig drikkevann, samt sløkkevann». Den delingstillatelsen som er gitt, gjelder tomt som ikke skal bebygges med bygning til «opphold for mennesker».

Det samme gjelder søknadens forhold til avløp, jfr. pbl. § 27-2 første ledd. Der er det ikke fylt ut noe i søknaden, eller dokumentert at kravene i loven er oppfylt. Plan- og bygningsloven stiller her også krav om at før «opprettelse ... av eiendom til bebyggelse ... blir godkjent, skal bortledning av avløpsvann være sikret og i samsvar med forurensningsloven». Delingstillatelsen kvalifiserer heller ikke her til å fradele en tomt til bebyggelse for mennesker, men i tilfelle for formålet «vei/parkering» slik søknaden presiserer.

Det er etter dette klart at det er søkt om fradeling av tomteareal til vei/parkering – ikke byggeformål til «opphold for mennesker» - og det er det kommunen har gitt delingstillatelse til «*slik det er søkt om*».

1.2 DELINGSVEDTAKET ER IKKE GYLDIG

Prinsipalt hevder Havnen at delingsvedtaket er ugyldig – og at alle vedtak og tillatelser som bygger på delingsvedtaket og har blitt gitt etter dette dermed ikke er gyldige.

Plan- og bygningsloven § 26-1 sier følgende:

§ 26-1. Opprettelse og endring av eiendom

Opprettelse av ny grunneiendom, ny anleggseiendom eller nytt jordsameie, eller opprettelse av ny festegrunn for bortfeste som kan gjelde i mer enn 10 år, jf. matrikkellova, eller endring av eksisterende eiendomsgrenser, må ikke gjøres på en slik måte at det oppstår forhold som strider mot denne lov, forskrift eller plan. Opprettelse eller endring som nevnt i første punktum, må heller ikke gjøres slik at det dannes tomter som er uegnet til bebyggelse på grunn av sin størrelse, form eller plassering etter reglene i denne lov.

Departementet har uttalt seg om delingstillatelser for ubebyggbare tomter her:

[§ 26-1 - Departementet svarer på spørsmål om plan- og bygningsloven § 26-1 og forholdet til skjønsmessige bestemmelser - regjeringen.no](#)

Departementet siterer litteraturen:

Videre har Innjord og Zimmermann (2020) påpekt at hvis tomten er "regulert til bebyggelse og anlegg, typisk boligbebyggelse, og i tråd med materielle krav i lov, plan eller forskrift, er tomten som den klare hovedregel også egnet til bebyggelse. *Eksisterende planstatus gir klare*

forventninger om at tillatelse skal gis. For at søknaden skal kunne avslås, må det derfor påvises konkrete forhold i den enkelte sak som likevel kan gjøre tomten uegnet for bebyggelse."

I punkt 6 i departementsuttalelsen har departementet skrevet følgende:

Det er et vilkår for deling at tomten ikke er "uegnet for bebyggelse". Hvis tomten ikke er egnet for bebyggelse, kan det ikke gis tillatelse. Dersom tomten er egnet, må det gis delingstillatelse. Det er etter departementets syn ikke adgang til å gi delingstillatelse med vilkår om at tomten ikke kan bebygges. Det vil stride mot formålet med bestemmelsen.

Begge disse avsnittene er delvis sitert i kommunens vurdering i vedtaket om rammetillatelse. Det synes som om dette skal begrunne at rammetillatelsen ikke kan avslås med hjemmel i fradelingsvedtaket – eller at det ikke var behov for dispensasjon fra dette vedtaket.

Begge disse sitatene støtter derimot opp under bestemmelsen i pbl. § 26-1 om at det ikke er hjemmel for å fradele tomter i regulerte byggeområde – som på grunn av sin størrelse, form eller plassering er uegnet til bebyggelse.

Kommunen konkluderte klart i delingssaken med at denne tomte var uegnet til bebyggelse.

Vedtaket er dermed ugyldig.

1.3 SUBSIDLÆRT – VURDERING AV DELINGSVEDTAKET

1.3.1 SPØRSMÅL VED OM TOMTEN JURIDISK SETT ER BEBYGGBAR

Slik Havnen ser det, er tomten gbnr. 15/2428 ikke tillatt å be bygge da dette er i strid med delingsvedtaket av 14.03.2016.

Arealet er fradelt til parkeringsareal, og det er registrert som en samlet fast eiendom med gbnr. 15/200.

1.3.2 TOMTEN ER FRADELTT TIL PARKERINGSFORMÅL

Utredning og vurdering av saken

I Karmøy kommunes vedtak om fradeling godkjennes fradeling med henvisning til «utredning og vurdering av saken».

I kommunens saksfremstilling står følgende:

«Parsellen er regulert til boligformål, men pga teknisk infrastruktur ligger i grunnen og det er eksisterende vegrett som går over parsellen, kan parsellen ikke bebygges med bolighus. Parsellen skal brukes til parkering og veg jfr. innkommet søknad om fradeling. Da parsellene ikke grenser til hverandre, kan de to arealene ikke sammenføres. Det settes dermed som vilkår at de to enhetene registreres i matrikkelen som en samlet fast eiendom jfr. matrikkel-lovas §20.»

Og i kommunens vurdering av saken følges dette opp:

«Teknisk sjef har ingen innvendinger mot at fradelingen gjennomføres slik det er søkt om. Fradelingen er i samsvar med plan. Det presiseres at parsellen kun skal benyttes til parkering, og kan ikke bebygges.»

Karmøy kommunes delingstillatelse for denne tomta gjelder altså ikke for byggeformål, men for parkeringsareal.

Konklusjon

Tillatt bruk av denne tomta – etter fradelingen – er altså parkeringsareal. Det er ikke lovlig bruk å bebygge den. Slik bruk strider mot vedtaket om tillatelse til deling av grunneiendom av 14.03.2016.

1.3.3 VILKÅRET I DELINGSVEDTAKET

I sitt vedtak om fradeling av tomta satte Karmøy kommune blant annet følgende vilkår for fradelingen:

«Tillatelsen gis på følgende vilkår:

- Omsøkte areal skal registreres i matrikkelen sammen med gnr/bnr 15/200 som en samlet fast eiendom jfr. matrikkel-lova § 20.»

Det er et vilkår for fradelingen at arealet skal registreres i matrikkelen sammen med gnr. 15 bnr. 200 «som en samlet fast eiendom jfr. matrikkel-lova § 20». Det er registrert slik samlet fast eiendom.

Dagens delingsvedtak med vilkår er til hinder for å bebygge denne eiendommen med selvstendig boligbebyggelse – som senere kan selges helt separat fra gbnr. 15/200.

1.3.4 OPPSUMMERING

Tomten er fradelt til formålet parkering. Tomtens juridiske forhold og tillatte bruk er til hinder for at den bebygges.

Vilkåret i delingsvedtaket er fortsatt gyldig. Det er til hinder for at dette gbnr. bebygges med en bolig og blir en selvstendig boligeiendom.

1.4 BEHANDLING AV SPØRSMÅLET I SAKEN OM RAMMETILLATELSE

1.4.1 KARMØY KOMMUNES ARGUMENTASJON – MED KOMMENTARER

Karmøy kommune skriver i saksframstillingen at vurderingen av tomtens bebyggbarhet «for mange år siden» ikke vil være den samme som nå. Kommunen argumenterer med følgende:

- «Den gang var ikke gjeldende reguleringsplan vedtatt»
 - Kommentarer:
 - Søknad om deling ble registrert i kommunen 24.02.2016
 - Delingsvedtaket ble fattet 14.03.2016
 - Dagens reguleringsplan ble vedtatt 17.11.2015

- Karmøy kommunes påstand om at gjeldende reguleringsplan ikke var vedtatt før delingsvedtaket – er dermed feil. Dette er da ikke et argument for å diskvalifisere delingsvedtaket og vurderingene i dette. Kommunens vedtak bygger dermed på en vesentlig feil i faktum.
- ««minihus» eller «townhouse» var ikke vanlig» i 2016
 - Kommentarer:
 - Det er bare 7 år siden 2016. Minihus var ikke uvanlige på den tiden i Norge. Det er også vanlig fra gammelt av i dette området med små hus og fritidsboliger.
 - Et «townhouse» er et smalt «rekkehus i by» med flere etasjer, slik man har i større byer som London og Amsterdam. Dette er ikke et «townhouse».
 - Dersom Karmøy kommune mener at reguleringsplanen for dette området ikke er oppdatert i forhold til dagens trender og behov – løses det med å endre reguleringsplanen.
- «krav til parkering var basert på en aksept for utstrakt bilbruk».
 - Kommentarer:
 - Reguleringsplanens krav til parkeringsplasser er ikke endret fra 2016 til 2023.

Oppsummert så er det ingen reelle endringer i grunnlaget for vurderingene av tomte og dens bruk fra delingsvedtaket i 2016 til vedtaket om dispensasjon og rammetillatelse for bolighus og carport i 2023.

Karmøy kommune viser også til Departementets uttalelse til pbl. § 26-1. Kommunen refererer to løsevne sitater som ikke har noen sammenheng. Sitatene er følgende:

- *«hvis tomten er «regulert til bebyggelse og anlegg, typisk boligbebyggelse, og i tråd med materielle krav i lov, plan eller forskrift, er tomten som den klare hovedregel også egnet til bebyggelse. Eksisterende planstatus gir klare forventninger om at tillatelse skal gis»*
- *«Det er etter departementets syn ikke adgang til å gi delingstillatelse med vilkår om at tomten ikke kan bygges. Det vil stride mot formålet med bestemmelsen.»*

Departementets uttalelse handler om fradeling av tomter og reglene rundt dette, tolkning av pbl. § 26-1. I vår sak er tomten allerede fradelt – med vilkår. Det kommer tydelig fram i delingssaken at tomten ikke er egnet til bebyggelse – og at den kun blir fradelt for å oppfylle et behov for parkering som en annen eiendom i området har. De sitatene administrasjonen i Karmøy kommune har valgt ut er ikke relevante i denne sammenhengen. Det vises til drøftelsen over, der avsnittene er gjengitt i sammenheng. Det viser også at disse løsevne sitatene ikke kan tolkes slik kommunen gjør.

Kommunens siste sitat er tatt ut av dette avsnittet:

Det er et vilkår for deling at tomten ikke er "uegnet for bebyggelse". Hvis tomten ikke er egnet for bebyggelse, kan det ikke gis tillatelse. Dersom tomten er egnet, må det gis delingstillatelse. Det er etter departementets syn ikke adgang til å gi delingstillatelse med vilkår om at tomten ikke kan bygges. Det vil stride mot formålet med bestemmelsen.

Det har vært tydelig for alle – også tiltakshaver som søkte om fradeling til parkering – at denne tomte var «uegnet for bebyggelse» og ikke skulle bygges. Den skulle kun oppfylle behovet for parkering for sjøbodtomten lenger ute. Kommunen linket disse tomtene sammen med vilkår. Det

kan i ettertid stilles spørsmål både ved om kommunen hadde hjemmel for å fradele tomta og om kommunen kunne delt fra og sammenføyd arealene på en annen måte.

Karmøy kommune synes å ha en sirkelargumentasjon, som fører saken på gale veier. Det at kommunen kan ha fradelt tomta uten å ha hjemmel for det – gir ikke hjemmel for å be bygge den.

Kommunens vurdering lider av flere feil i de faktiske forhold. Et av disse er at det under overskriften «Tomtens bebyggbarhet» står at tomten «har plass til 2 p-plasser, atkomst og snuareal.»

- Det er ikke snuareal på tomten – dette er det søkt dispensasjon for.
- Atkomsten og dens funksjonalitet er også i beste fall tvilsom – se under om dispensasjon for snuareal og svingradius.
 - I tillegg er det stilt spørsmål ved om tomten har rett til adkomst på veien over tomta.
- Det er også søkt dispensasjon for plassering av en av parkeringsplassene – som ligger delvis utenfor byggegrensen.

Tomten har dermed *ikke* plass til 2 p-plasser, atkomst og snuareal.

Vurderinger og vedtak synes derfor å være tatt på feil premisser, og i strid med forvaltningslovens regler, som fvl. § 17 (forvaltningens utredningsplikt) og fvl. § 25 (begrunnelsens innhold).

Feilene har fått betydning for innholdet i vedtaket og vedtaket er derfor ugyldig, jf. Fvl. § 41.

1.4.2 OPPSUMMERING

Prinsippalt – delingsvedtaket er ugyldig.

Subsidiært – dersom delingsvedtaket er gyldig, så begrenser det bruken av tomta til å ikke kunne bebygges. Formålet og begrensningene i delingsvedtaket står fast. Karmøy kommune har ikke opphevet vedtaket.

Kommunens vurdering av tomtens bebyggbarhet i saken om rammetillatelse inneholder ingen relevante momenter som gir grunnlag for å endre formålet med tomta eller begrensningene fra delingssaken.

Saksbehandlingen og saksframstillingen i rammetillatelsen inneholder brudd på forvaltningslovens regler som har hatt betydning for vedtaket. Rammetillatelsen er dermed ugyldig, jf. Fvl. § 41.

2 DISPENSASJON

2.1 DISPENSASJON FRA KRAV OM SNUPLASS PÅ EGEN EIENDOM

2.1.1 REGULERINGSPLANENS KRAV

Gjeldende reguleringsplan for området er «Plan 2041 – Åkraøyne og Holmane – områderegulering», godkjent i Karmøy kommunestyre 17.11.2015.

Vedlegg 4: Reguleringsplankart

Vedlegg 5: Reguleringsplanbestemmelser

I reguleringsplanen § 22 siste setning står «Bil skal kunne snus på egen grunn.»

Reguleringsplanen § 21 sier også: «I forbindelse med byggesøknad for den enkelte eiendom skal det vedlegges situasjonsplan i målestokk 1:500 som viser hvordan eiendommen er tenkt utnyttet med plassering av avkjørsel med frisiktsone ihht. norm,»

2.1.2 MANGLER VEDTAK OM DISPENSASJON

Gjeldende reguleringsplan §§ 21 og 22 stiller krav om at byggetomter må ha snuplass på egen grunn for å kunne bebygges, se over.

Eiendommen gbnr. 15/2428 har ikke snuplass på egen grunn.

Karmøy kommunes rammetillatelse av 22.11.2023 inneholder ikke vedtak om dispensasjon fra krav om snuplass på egen eiendom. På bakgrunn av dette, er det heller ikke grunnlag for rammetillatelsen, da det mangler snuplass på egen tomt - eller dispensasjon fra dette kravet. Vedtaket om rammetillatelse er dermed ugyldig.

Under forutsetning av at det hadde vært fattet vedtak om dispensasjon påberopes følgende:

2.1.3 DISPENSASJON - HJEMMEL

Dispensasjon etter plan- og byggingsloven reguleres i kapittel 19. Etter § 19-1 skal søknaden begrunnes.

Det er § 19-2 som stiller opp vilkårene for at kommunen kan gi dispensasjon. Dispensasjon kan

- 1) ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må
- 2) fordelene ved dispensasjonen være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering.

2.1.3.1 Vilkår nr. 1: Tilsidesette hensyn bak bestemmelsen

2.1.3.1.1 Sakens juridiske side

Formålet bak bestemmelsen om snuplass på egen eiendom er trafikksikkerhet. Dette gjelder både at man skal unngå rygging ut i kommunal vei og at man skal ha mulighet for en kontrollert og oversiktlig inn- og utkjøring fra eiendommen.

Snuplassen må dermed fylle disse formålene – og svingradiusen/svingdiameteren fra snuplassen, via avkjørselen og inn på den kommunale veien må være i tråd med gjeldende normer. Dette følger også av reguleringsplanen § 21.

N100:2023

Statens vegvesens vegnormal, N100:2023, er hjemlet i Forskrift om anlegg av offentlig veg, med hjemmel i veglova § 13. Vegnormalen gjelder for alle offentlige veier og gater, og stiller krav til utforming av disse.

N100:2023 pkt. 4.1.4 har regler om avkjørsler. I pkt. 4.1.4.1 «Geometrisk utforming» sies det følgende:

Hjørneavrunding

KRAV 4.1.4.1—2 **SKAL**

GJELDENDE FRA 22.06.2021

Avkjørsler med liten trafikk (ÅDT < 50 eller færre enn 10 boenheter) skal hjørneavrundingen utføres som en enkel sirkel med radius $R = 4$ m.

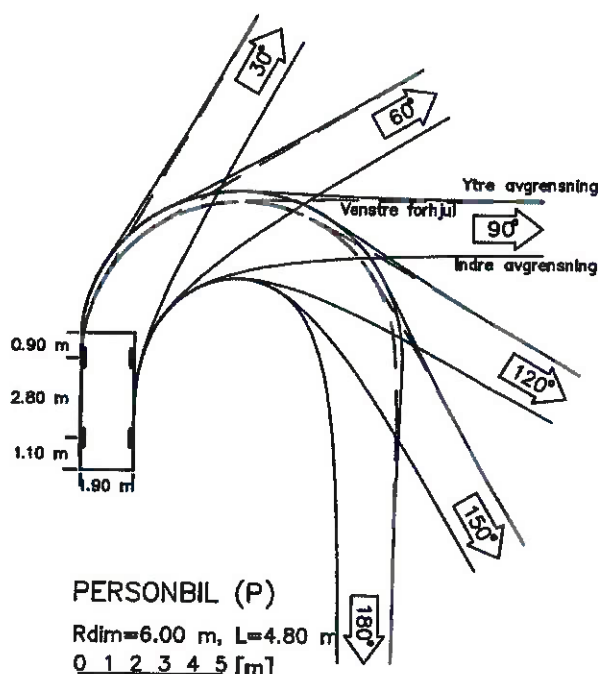
Karmøy kommunes retningslinjer/praksis for avkjørsler

Karmøy kommune følger de samme normene i sin praktisering av disse kravene.

Vedlegg 6: Karmøy kommunes krav til avkjørsel

I og med at snuplassen ligger parallelt med den kommunale veien, og like inntil veien, må man kunne svinge 180 grader for å kjøre inn på veien østover mot sentrum. Svingdiameteren som må til, er da det dobbelte av den enkelte svingradiusen – altså 8 meter. Bilen må ta en U-sving for å komme ut på veien mot sentrum.

I N100:2023 vedlegg 1 er dette vist slik:



Disse kravene må en snuplass på tomta fylle, for å oppfylle sitt formål om å bidra til trafikksikkerhet og å hindre behov for at biler må rygge ut i den kommunale veien.

Veien mot øst/sentrum er også den kjørebanelen som ligger nærmest snuplassen.

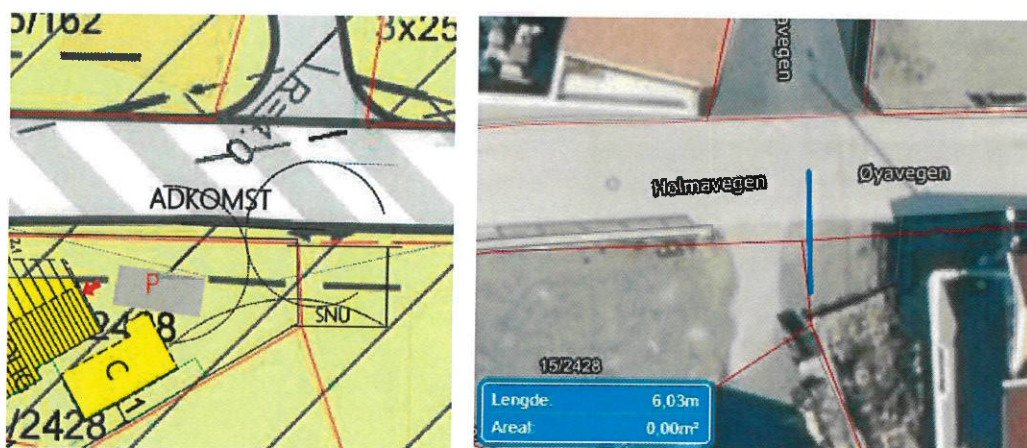
2.1.3.1.2 Karmøy kommunes vurderinger

I saksframlegget for vedtaket skriver Karmøy kommune at hensynet bak bestemmelsen er å «ivareta trafikksikkerhet» og at poenget med bestemmelsen er «å unngå rygging ut i kommunal veg».

Etter dette postulerer kommunen at snuplassen på naboeiendommen ivaretar dette hensynet og at snuplassen også er tilstrekkelig for å unngå at biler trenger å kjøre inn på naboeiendommen i forbindelse med manøvreringer.

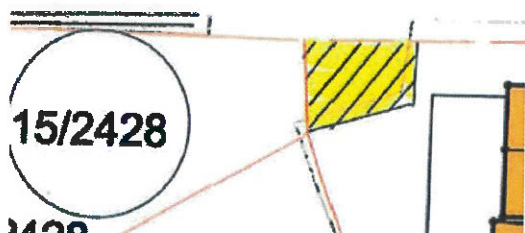
Karmøy kommune har ikke gjort noen faktiske vurderinger av om det er fysisk mulig å gjøre de manøvrene som oppstilles for å snu bilene inne på tomta. Det er heller ikke gjort noen vurderinger av om adkomsten til snuplassen fyller verken kommunens norm for svingradius (svingdiameter) eller normen i Statens vegvesens vegnormal «N100:2023 Veg- og gateutforming».

I søknaden er det lagt med situasjonskart med inntegnet svingradius – uten at det er skrevet inn hvor stor radius som er inntegnet. Søkeren har i søknaden påstått at disse er i tråd med Karmøy kommunes norm – uten å dokumentere det. Ut fra målinger så ser det ut som om diameteren er nærmere 6 enn 8 meter – se bildene under. Kravet er 8 meter.



I tillegg er snuplassen tegnet betydelig større enn slik den er i realiteten. Den inntegnede snuplassen går langt inn på det arealet som naboeiendommen bruker selv. Kommunens argumenter om at dette arealet ikke er i bruk av nabotomten blir da stående opp mot spørsmålet om hvorvidt tiltakshaver har rett til å bruke så store deler av nabotomta.

Den inntegnede snuplassen i søknaden er også større enn den tinglyste retten gbnr. 15/2428 har på naboeiendommen. Den tinglyste rettigheten gjelder bare det arealet som er opparbeidet (se vedlegg til søknaden):



En bil på 4,8 m x 1,9 m (Statens vegvesens mål for normalbil) ville se slik ut på dagens snuplass:



Det ville da ikke vært plass til å gjøre en u-sving inn på veien mot sentrum (østover) – uten å bruke hele veien – hvis man kom forbi muren ut mot veien først. (Karmøy kommune driver med arbeider i dette området nå og har fjernet deler av muren foreløpig, det er derfor noe usikkert hvordan avgrensningen mellom veien og boligarealet blir framover. Utkjøringen vil uansett ikke utvides mot vest.)

Det er heller ikke mulig å rygge seg til en riktig posisjon inne på tomta, uten å måtte enten ut i veien eller bak på naboens tomt. Der har utbygger under ingen omstendighet veirett.

En tenkt «ryggemanøver» må også ta hensyn til parkeringsplassen på tomta, markert med et grått felt med rød P på første bilde under dette punktet.

Både ved bygging på tomta og senere vil det også kjøres større biler enn en vanlig personbil til denne eiendommen. Utfordringene med svingradius, rykking ut i veien eller inn på naboens eiendom, trafikkfarlige situasjoner etc. vil da være større enn i eksempelet med en ordinær personbil.

Karmøy kommune har ikke gjort noen av vurderingene over, men bare konstatert at dette går fint. I praksis er ikke snuplassen egnet til å oppfylle formålet i reguleringsplanen §§ 22 og 21. Den skaper ikke trafiksikkerhet, hindrer ikke bruk av den kommunale veien til å snu biler fra tomta og legger opp til å bruke en annen nabos veiareal for å løse byggetomtas adkomstbehov. Vilkåret for dispensasjon er dermed ikke oppfylt – og det kan ikke gis dispensasjon for kravet om snuplass på egen eiendom.

2.1.3.1.3 Konklusjon

Hensynet bak bestemmelsen i reguleringsplanen blir vesentlig tilsidesatt ved å gi dispensasjon til den omsøkte snuplassen. Det er dermed ikke hjemmel for å gi dispensasjon i dette tilfellet.

2.1.3.2 Vilkår nr. 2: Fordelene er større enn ulempene

Det er et krav om kvalifisert interesseovervekt av fordeler, før kommunen har hjemmel til å vedta dispensasjon. Det er samfunnsinteressene og naboenes ulemper som veier tyngst – ikke at tiltakshaver kommer bedre ut ved å slippe å forholde seg til reguleringsplanens bestemmelser.

Tiltakshavers fordeler ved å få bygge mer enn reguleringsplanen tillater er ikke særlig relevante i avveiningen mellom fordeler og ulemper etter pbl. § 19-2. Det at tomten er liten er ikke et argument for at man skal få tøyne reglene ved bygging – det er da heller et argument for at tomten ikke er egnet til bebyggelse.

Karmøy kommune argumenterer med at et tiltak «i tråd med reguleringsformålet og i all hovedsak alle bestemmelsene, mener kommunen bør bygges». Kommunen følger opp med at det «er ingen samfunnsmessig fordel med en ubebygd boligtomt i et sentralt område.» Tiltaket er ikke i tråd med «i all hovedsak alle bestemmelsene», dette vil vises senere i klagen.

Kommunens første argument er at dersom man vil bygge boliger på en tomt regulert til boligformål så bør man få dispensasjon slik at man får bygget det man ønsker seg. Dette er ikke en fordel med dispensasjonen – men et ønske om at man ikke skal trenge å følge reguleringsplanen når den «ikke passer».

Kommunens andre argument bygger på en omvendt argumentasjon – som fører galt avsted. Det at kommunen mener at det ikke er en «samfunnsmessig fordel med en ubebygd boligtomt i et sentralt område» gir ikke en fordel av at man bebygger tomta. Dersom kommunen mener at man skal kunne bygge på så små tomter i dette området, må de legge til rette for det i reguleringsplanen. Det er ikke gjort. Det ligger flere andre slike fradelte tomter/areal i området. Dette er ikke et unikt tilfelle. En dispensasjon vil dermed også fort føre til presedensvirkning i andre saker. Det er ingen vektige samfunnsmessige eller andre fordeler ved å gi dispensasjon i dette tilfellet.

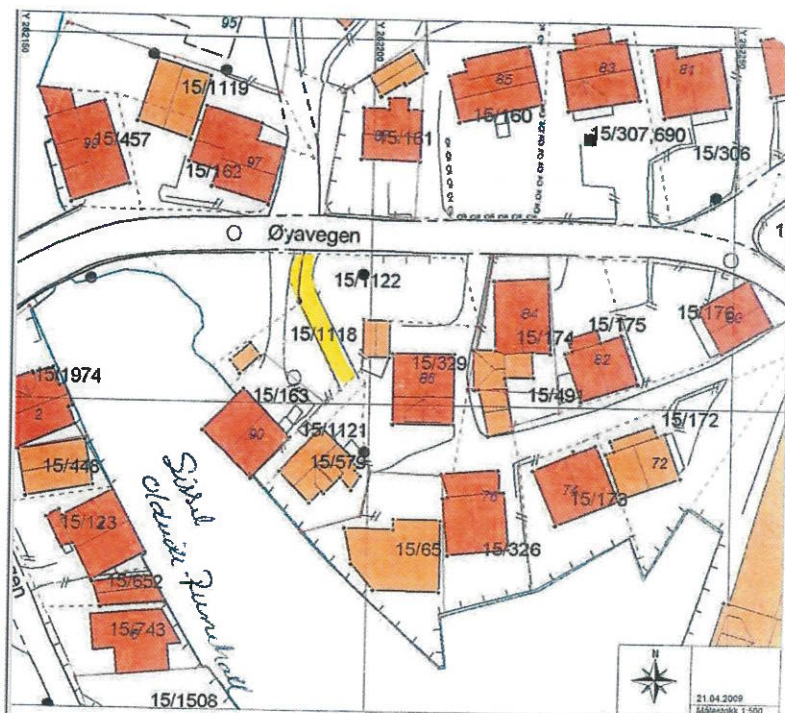
Det argumenteres stort sett med at dette ville bli en god løsning for prosjektet – og at det vil gjøre at de kan bygge på denne svært trange og lille tomten.

Kommunen har ikke fokusert på mulige ulemper for andre – eller samfunnet. En klar ulempe ved en dispensasjon, vil være at alle som skal til og fra huset på gbnr. 15/2428 må rygge rett over adkomstveien til naboene i gbnr. 15/163. Dette kan føre til farlige situasjoner både ved kjøring og gangtrafikk fra bnr. 163.

Ryggingen vil også foregå rett foran innkjøringen fra den smale hovedveien – noe som kan skape uheldige og farlige situasjoner.

Snuplassen er også i strid med tinglyst veirett for gbnr. 15/579 og 1121, som går over samme arealet på gbnr. 15/329 og 15/2428.

Vedlegg 7: Tinglyst vegrett for gbnr. 15/579 og 1121



Det vil dermed være både i strid med den eldre rettigheten og trafikkfarlig om man tillater snuplass for gbnr. 15/2428 der gbnr. 15/579 har utkjørsel.

Den kommunale veien i dette området er i reguleringsplanen (§ 81 – se kommunens vedtak) regulert til «sambruksområde for alle trafikantgrupper» - der alle trafikantgrupper er likestilt og må tilpasse seg hverandre. Det vil si at trafikkbildet her er mer uoversiktlig enn ellers – og at de myke trafikantene er mer sårbare enn ellers i trafikken. Det utgjør da en ekstra fare og ulempe dersom man tillater en snuplass/avkjørselsløsning som forutsetter at man i beste fall bruker hele veiens bredde, og må ta en fullstendig u-sving, for å komme seg inn på den kommunale veien.

Ulempene ved dispensasjonen er dermed ikke ubetydelige.

Kommunen har i sitt vedtak og saksframstilling ikke vist at fordelene ved dispensasjonen er *klart større* enn ulempene etter en samlet vurdering. Heller ikke dette vilkåret for dispensasjon er derfor oppfylt.

2.1.3.3 Oppsummering

For at kommunen kan vedta dispensasjon fra krav om snuplass på egen eiendom må følgende to vilkår være oppfylt:

- 1) Hensynene bak bestemmelsen må ikke bli vesentlig tilsidesatt.
- 2) Fordelene ved dispensasjonen må være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering.

Ingen av vilkårene er oppfylt, Karmøy kommune har derfor ikke hjemmel for å vedta dispensasjon i denne saken. Det bes om at klagen tas til følge.

2.1.4 OPPSUMMERING DISPENSASJON FRA KRAV OM SNUPLASS PÅ EGEN TOMT

Det er ikke gitt dispensasjon fra reguleringsplanens krav om snuplass på egen tomt. Rammetillatelsen er derfor ugyldig.

Det kan ikke gis dispensasjon fra reguleringsplanens krav om snuplass på egen tomt med bakgrunn i saksframstillingen, fordi vilkårene for dispensasjon ikke er oppfylt.

2.2 PARKERINGSPLASS NR. 2

Parkeringsplass nummer 2 ligger på tegningene delvis utenfor byggegrensen. Denne parkeringsplassen er derfor avhengig av dispensasjon.

Kommunens vurdering av vilkårene er tynn. Kravene om tiltak fra samferdselssektoren blir ikke fulgt opp i vedtaket fra areal- og byggesakssjefen. Dette vil også kunne ha betydning for om vilkårene for dispensasjon er oppfylt eller ikke. Det er i tillegg uklart hva som menes med vilkåret «Siktsoner skal opparbeides.»

Det kan ikke ut fra saksframstillingen konkluderes med at vilkårene for dispensasjon er oppfylt.

3 MANGLENDE DISPENSASJONER

3.1 UTNYTTINGSGRAD

I saksframstillingen til vedtaket fra Karmøy kommune er det oppgitt at BYA for prosjektet er 39,6 %. Dette baseres på «63,5 m² + 18 m² for en p-plass».

Eiendommen gbnr. 15/2428 er i matrikkelen oppgitt å være 196,2 m². BYA blir da 41,54%. Dette overstiger reguleringsplanens grense for utnyttning på 40 %, jf. reguleringsplanen § 18. Det kreves derfor dispensasjon fra reguleringsplanens krav til utnyttelse.

Vedlegg 8: Utskrift fra matrikkelen for gbnr. 15/2428

Uten slik dispensasjon er vedtaket om rammetillatelse ugyldig.

3.2 UTEOPPHOLDSAREAL

I reguleringsplanen § 23 som gjelder for dette området, står det at «Uteoppholdsareal skal opparbeides iht. kommunal norm».

I «Lekeplassnormen, Leke- og uteoppholdsareal, for Karmøy kommune er det i pkt. 1.4 krav om 50 m² leke- og uteoppholdsareal der det er færre enn 25 boenheter. Dette er altså gjeldende regel i dette tilfellet.

Vedlegg 9: Lekeplassnormen, Leke- og uteoppholdsareal, for Karmøy kommune

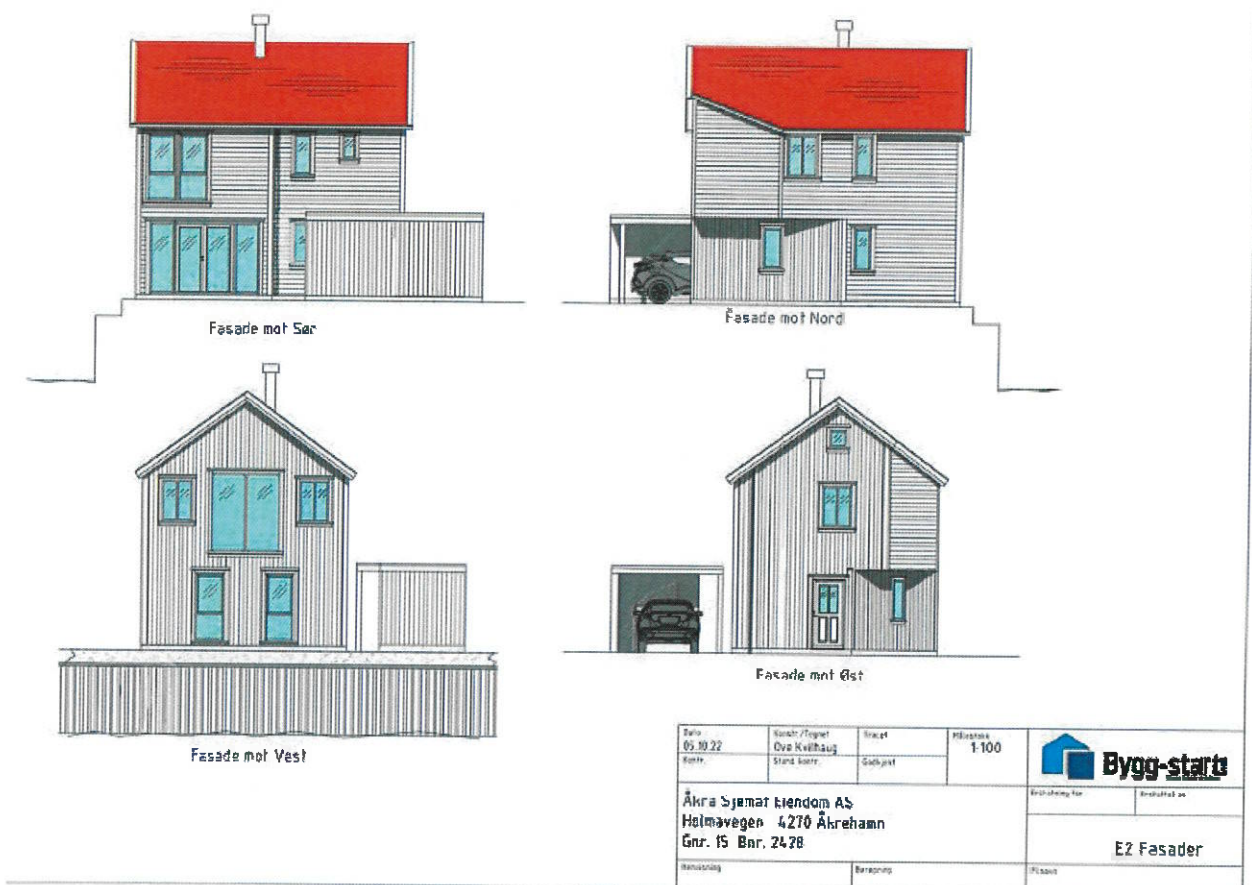
Dette er også i tråd med krav for MUA (minste uteoppholdsareal) for boliger i kommuneplanen pkt. 5.2 (Bestemmelse om barns utemiljø). Der er det fastsatt at det i nye boligområder skal

opparbeides arealer for lek og uteopphold etter en minimumsnorm som gir 50 m² per bolig for inntil 25 boenheter. Det stilles også krav til kvalitet og arrondering av disse arealene.

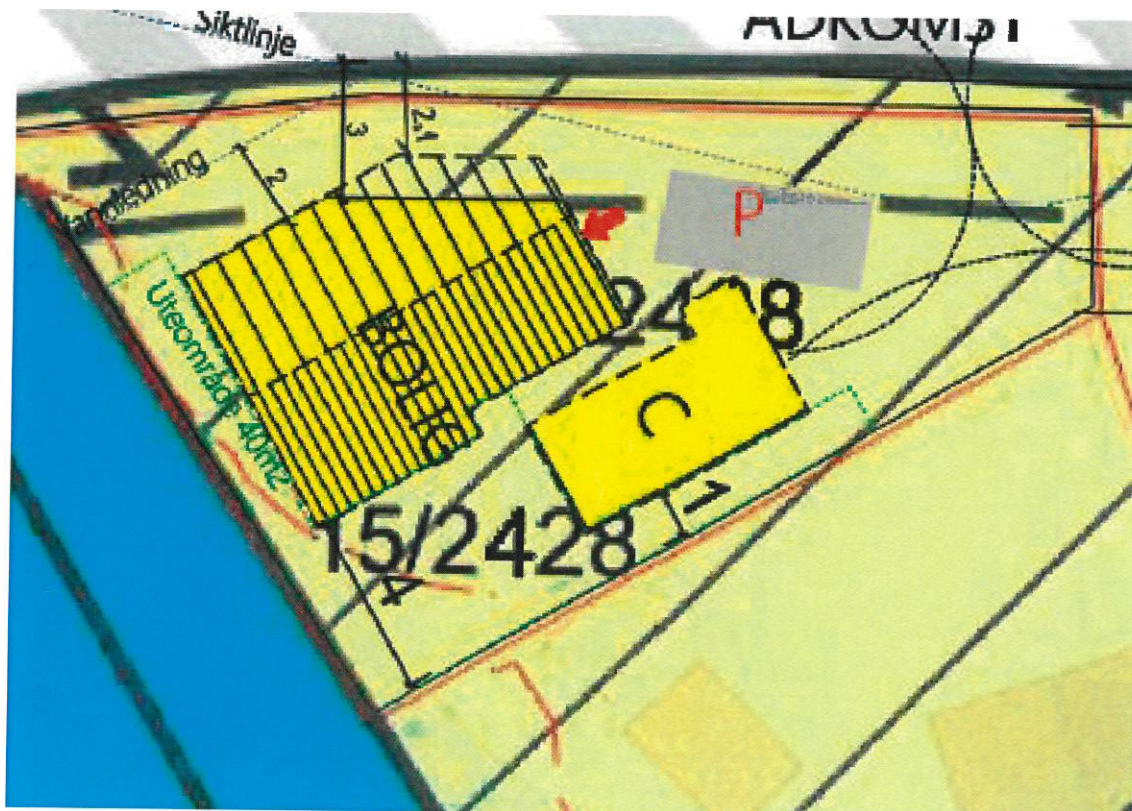
I TEK 17 § 8-3 (3) og (4) er det et krav om at uteoppholdsareal skal utformes slik at personer ikke utsettes for farer. Blant annet skal nivåforskjeller sikres slik at fallskader forebygges, og basseng, brønn eller lignende i uteoppholdsarealer skal sikres mot at personer faller i dem.

På situasjonskartet i søknaden, og som er grunnlag for kommunens vedtak, er det oppgitt et markert «Uteområde 40 m²». Dette er vesentlig mindre enn de 50 m² som kommuneplanen og reguleringsplanen stiller krav om.

En stor del av arealet er også en kaikant, der det ikke er noen sikring mot å falle i sjøen. Denne kaien er også skilt fra resterende areal med en murkant. På tegningene fremstår denne også uten sikring. Kai-arealene kan under ingen omstendigheter brukes til lekeareal.



I tillegg er en stor del av det markerte arealet den 1 meter smale «tarmen» mellom veggen på carporten og nabogrensen. Dette arealet har ikke kvaliteter som er i tråd med hensynet bak regler om avsatt minste uteoppholdsareal. Det er ikke egnet til lek, opphold og rekreasjon. Se kart:



Ingen av disse arealene oppfyller vilkåret til uteoppholdsareal.

Søker har kun «vist» at det er avsatt 40 m² til uteoppholdsareal på tomten. Det er dermed nødvendig med dispensasjon fra arealkravet for uteoppholdsareal. Slik dispensasjon er ikke søkt – og ikke gitt. Det må dermed nabovarsles og søkes om slik dispensasjon. Uten denne dispensasjonen så er rammetillatelsen ugyldig.

Store deler av det arealet som er presentert som uteområde er uansett ikke i tråd med kravene til slike områder.

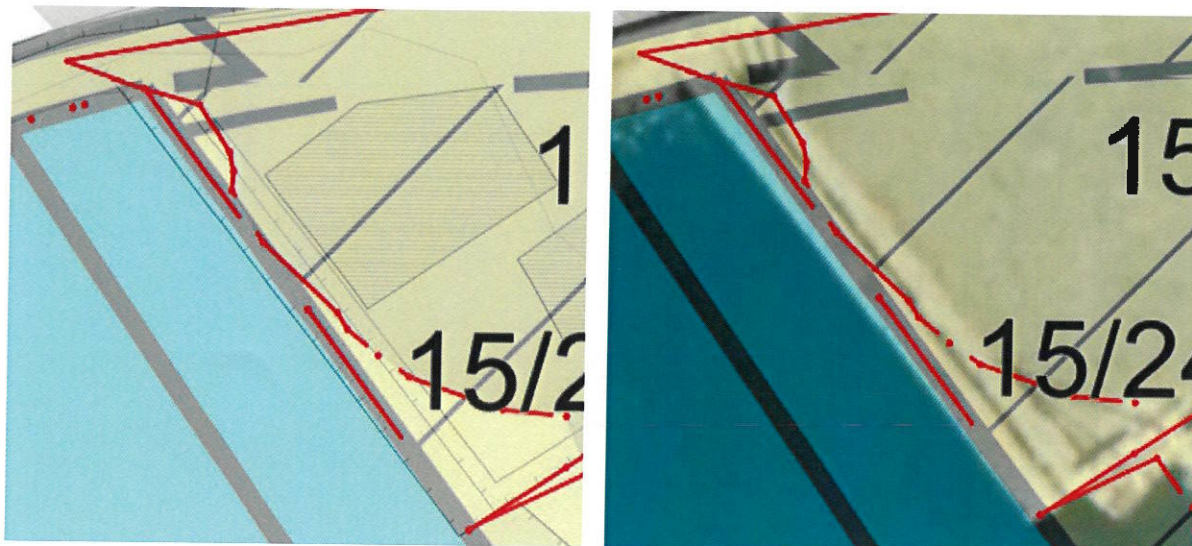
Dette viser igjen at tomten er for liten til å bebygges med en bolig. Den fyller ikke de kvalitetskrav man setter til boligtomter i dag.

4 ANDRE FORHOLD

4.1 KAIEN

I kommunens vedtak stilles det krav om at «Kai skal være innmålt i eiendommen» før midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest kan gis. Havnen kan ikke se at dette har vært en del av denne saken eller søknaden – og forstår ikke hva dette er.

Kaien som viser på kartene synes å ligge delvis utenfor reguleringsformålsgrensen – og dermed utenfor byggegrensen mot sjø i reguleringsplanen. Se kart med kai, eiendomsgrense og reguleringsformål:



Den trenger dermed dispensasjon fra pbl. § 1-8, noe den ikke har. Denne kaien er dermed ulovlig. Det må søkes om tiltaket med dispensasjonssøknad. Dette må også nabovarsles og det må innhentes uttalelser fra alle relevante offentlige instanser.

Dersom kaien er en del av prosjektet – utgjør også den en grunn for at rammetillatelsen ikke er gyldig.

5 OPPSUMMERING

5.1 DISPENSASJONER

Det er ikke gitt dispensasjon fra reguleringsplanens krav om snuplass på egen tomt. Dette er nødvendig for å kunne behandle og vedta en gyldig rammetillatelse – rammetillatelsen er derfor ugyldig.

Det er uansett ikke hjemmel for å gi dispensasjon fra reguleringsplanens krav om snuplass på egen tomt.

Drøftelsen rundt kravene for dispensasjon fra byggegrensa for parkeringsplassen er så svake at de ikke viser om kommunen har gjort forsvarlige vurderinger. Saksbehandlingen av dette punktet fyller ikke kravene i forvaltningsloven. Dispensasjonen har ikke hjemmel.

Tiltaket kan ikke få rammetillatelse uten at det gis flere dispensasjoner.

- Tiltaket krever dispensasjon fra reguleringsplanens regler om utnyttelsesgrad. Tiltaket overstiger grensen for BYA på 40%.
- Tiltaket krever dispensasjon fra reguleringsplanens bestemmelse om MUA (minste uteoppholdsareal).
- Dersom kaien er en del av prosjektet, krever den også en dispensasjon fra pbl § 1-8.

Uten disse dispensasjonene kan ikke kommunen gi rammetillatelse. Den rammetillatelsen som er gitt er dermed ugyldig.

5.2 VURDERING AV SAKEN

Kommunen kan ikke gi dispensasjoner dersom det ikke er hjemmel for det.

Det kan ikke gis rammetillatelse uten at alle nødvendige dispensasjoner er gitt. I denne saken er dette ikke tilfelle. Rammetillatelsen er derfor ugyldig – og klagen må tas til følge.

Tomten er ikke fradelt til byggeformål, den er liten og den trenger et betydelig antall dispensasjoner for å kunne bebygges. Alt dette taler for både at tomten ikke kan bebygges, at man ikke bør gi rammetillatelse og at det ikke er grunnlag for å gi dispensasjonene – heller ikke etter en ny søknad.

5.3 OPPSETTENDE VIRKNING

Det bes om at det vedtas utsatt iverksetting av vedtaket til klagen er ferdig behandlet, jf. Forvaltningsloven § 42.

Dersom tiltaket blir bygget, vil det være vanskelig å tilbakeføre eiendommen til opprinnelig stand når klagen blir tatt til følge. For at klageadgangen skal ha en realitet i slike saker, kan ikke utbygger få bygge prosjektet mens klagebehandlingen går gjennom systemet.

Jeg ber om å bli holdt underrettet om sakens utvikling.

Vennlig hilsen
HELP Forsikring AS



Helga Karin Torset Rannekleiv
advokat MNA

Helga Karin Torset Rannekleiv
advokat MNA

Kopi: nime@equinor.com