

Vedlegg 1: Ferdigattest, og grunnlaget for denne.

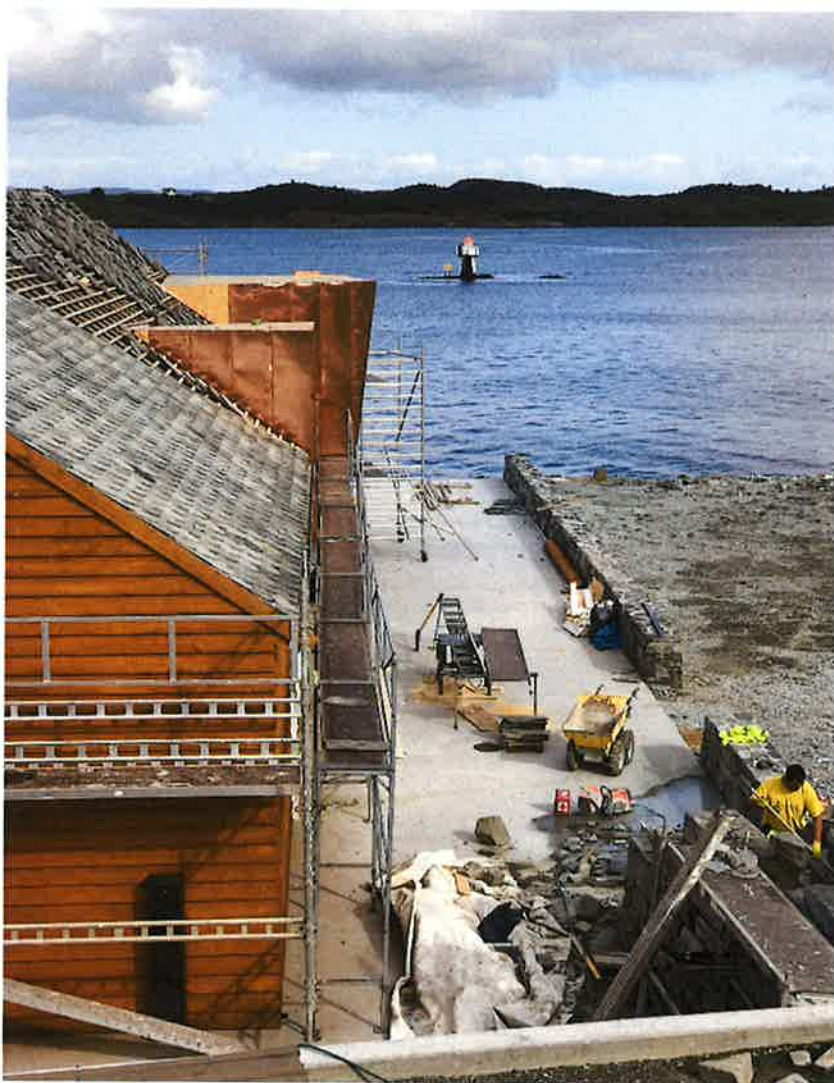
Procon AS mottok på vegne av tiltakshaver Nyhavn SKA AS 10/7-2018, saksnr 16/1171-11, ved saksbehandler Kjell Kristian Mydland følgende:

Ferdigattest for «*nytt sjøhus/servicebygg samt utbedring av uteområder*». Det heter videre i Ferdigattesten at <<...*alle krav og betingelser som er stilt i byggesaken, og som ellers følger av gjeldende bestemmelser, er dokumentert og oppfylt*».

Fra saksdokumentene plan 3026 er sakset:

- § 33. Parkeringsplasser skal være opparbeidet i samsvar med godkjent plan for det blir gitt brukstillatelse for havnen(sjø) og servicebygget/båtlagshuset.
- § 34. Småbåtanlegget skal være ferdig opparbeidet før det gis brukstillatelse på servicebygget.

Det kan dokumenteres at det ikke er utført nye murarbeider etter at bygget og området ble bygget og var ferdig, høsten 2017 og vårparten 2018, og dermed heller ikke etter utstedelse av Ferdigattest. Det er heller ikke utført byggearbeider i gatetun etter byggeperioden høsten 2017. Vi ber derfor om en redegjørelse for hva som ligger til grunn for at kommunen nå finner at det foreligger alvorlige ulovlige forhold, på tross av at alle forhold var nøyaktig like som da Ferdigattest ble gitt, og at det da var en forutsetning at anlegget var ferdig opparbeidet før brukstillatelse ble gitt.



Dette bildet er fra august 2017. Muren er da oppført før bygget er ferdig, og er ikke noe som er gjort i nattens mulm og mørke.

Bildet er tatt fra terrassen på enebolig på 65/1. Eneboligen fikk i oktober 2017 midlertidig brukstillatelse fra kommunen ved kontrollør Kjell Kristian Mydland (samme person som forfattet varsel om ulovlige tiltak og tvangsmulkt i 2020). Mydland kommenterte på midlertidig brukstillatelse av enebolig manglet rekkverk på terrasse (der bildet er tatt fra). Med andre ord burde Mydland med letthet ha sett at muren var feilplassert, og at den gikk for langt ut mot sjøen, dersom dette var så graverende forhold som kommunen nå hevder at det er. Det samme gjelder for øvrige andre tiltak knyttet til gatetun som Mydland mener er ulovlige.

Vedlegg 2:

Områdets tilstand da nåværende eier overtok i 2011.

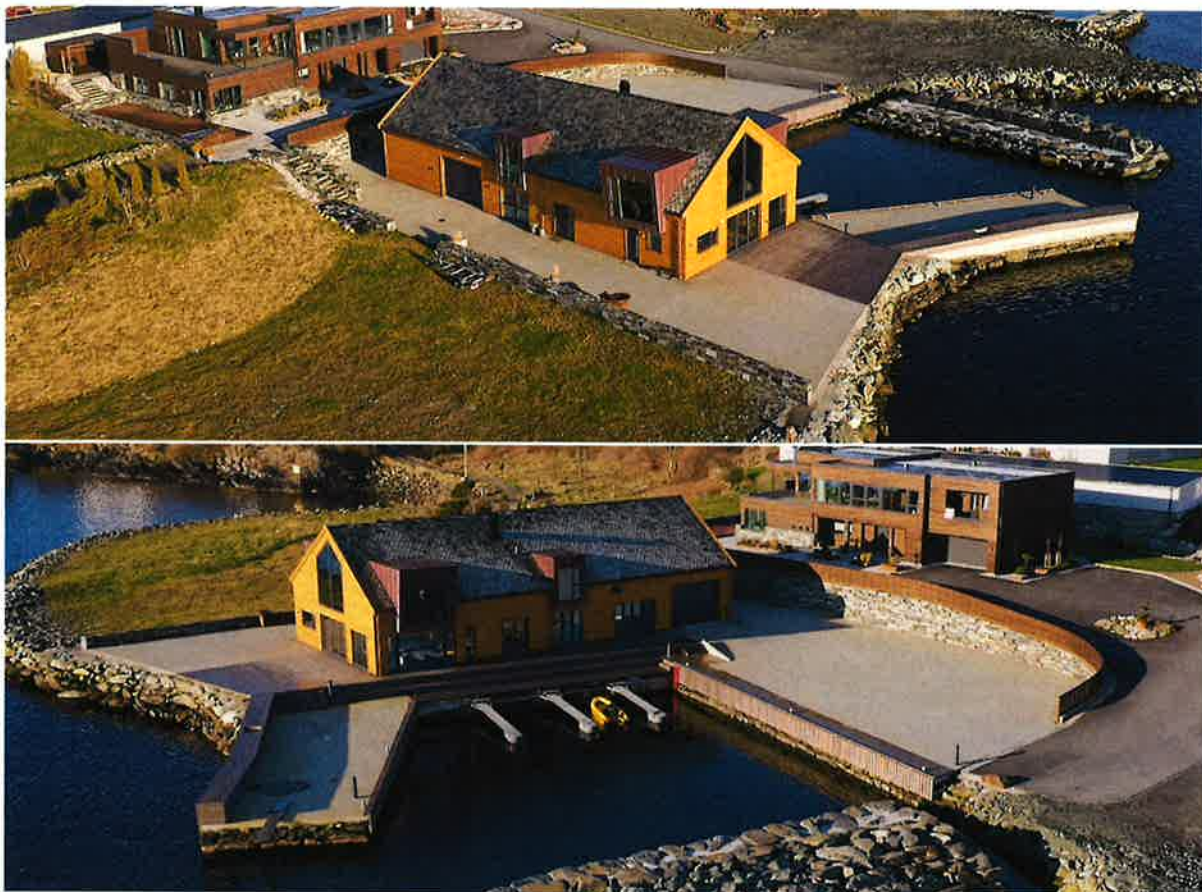
Eier startet allerede i 2011 en dialog med kommunen for å ruste opp området og gjøre dette til et mer representativt område for alle som beveger seg i området, både på land og ved innseilingen til Kopervik. Det hører med til historien at kommunen ved saksbehandler Karl Inge Stumo i 2012 skriftlig meddelte grunneier at eksisterende bebyggelse var verneverdig. Det viste seg å være feil saksbehandling fra kommunens side, som derfor senere måtte dementerte denne feilaktige påstanden.

For å forstå eiers intensjon med området er det viktig å få frem at eier har samarbeidet med kommunen i flere år for å få til en helhetlig plan og forsøkt å forskjønne området, inkludert å samtidig gjøre det mer allment tilgjengelig, noe eier mener at det er åpenbart har blitt gjort.

Nedenfor er bilder fra området fra da nåværende eier overtok. Det var mengder med søppel, gamle båter, avfall, livsfarlige kaier, defekte brygger, ingen belysning etc. Et potensielt livsfarlig område for enhver ferdsel.



Området nå:



Området var som bildene tydelig viser ikke tilgjengelig for allmenn ferdsel, i alle fall ikke uten betydelig fare for liv og helse. Kaier og området var preget av totalt forfall. Det var ikke mulig å gå rundt bygget på forsvarlig vis. Passering var umulig på vestsiden av bygget, der det i dag er en god og bred passasje, lett tilgjengelig for I. For å ivareta alle forhold ble tidligere Plansjef i Karmøy Kommune, Kåre Frøland (Hereid Hus) engasjert ifm arbeidet med reguleringsplan. Videre ble seriøse lokale selskap som byggmester Gunleiv Larsen AS som stod for alt grunnarbeid, murer og bygg, samt Procon AS som ansvarlig søker, engasjert. Dette gjorde eier for å forsikre seg om at alt gikk riktig for seg. Det ble utarbeidet 3D-tegninger og planer som viste både bygg og uteområder. Både under byggeperioden, og etter mottak av Ferdigattest 10/7-2018, har derfor eier levd i god tro om at alt er i skjønneste orden.

Vedlegg 3:

Allmenn ferdsel, muligheter og eksempler

I motsetning til tidligere, da ferdsel i området var vanskelig og til dels farlig, er det nå et mangfold av muligheter for fri ferdsel. At eier av 65/13 «sperrer effektivt all ferdsel» er åpenbart feil.

- Det er fullt mulig å passere området langs sjølinjen, på utsiden av muren og videre langs sjøen i serviceområdet. Det er ingen fysiske hindringer, det er ingen nivåforskjeller som vanskeliggjør dette.
- I tillegg er det også en åpning på 4,5 meter i muren i sør, som tilsynelatende er glemt nevnt i varselet om tvangsmulkt og i avslaget på dispensasjonssøknad, for å sikre at ytterligere en adkomst er veldig enkel fra friområdet. Denne medfører god adkomst og trygg ferdsel videre på både vest og østside av sjøhus, i tillegg til mulighet for å bruke trapp opp til gatetun som også er åpent. Nordsiden er fullstendig rehabilitert, og tilgjengelig for ferdsel. Det er laget trapp fra gatetunet og ned til sjøhuset slik at dette også gir mulighet for fri ferdsel begge veier.
- I tillegg er det god åpning fra gatetun mot friområdet i sør. mellom muren for enebolig og trapp til sjøhus, noe som faktisk er brukt som anleggsvei med lastebil i byggeperiode. I tillegg gir adkomstvei fra nord-vest, som ble pålagt opparbeidet i reguleringsplan, også en ny mulig ferdsel gjennom området, enten gjennom gatetun, eller på øst eller vestsiden av sjøhuset.
- I sum er det 18 alternative ruter gjennom området, 8 av disse krever at man må gå i trapp, de resterende 10 rutene har ingen hindringer, og ingen nivåforskjeller. Åpningen for allmenn ferdsel bekreftes i praksis av at området er i daglig bruk av passerende, og også av at det ikke er satt opp noen skilt noe sted på eiendommene som indikerer at man er på privat eiendom.
- Påstandene om ulovlige og sterkt privatiserende tiltak som effektivt hindrer all ferdsel er grovt feilaktig, og vi ber igjen om en redegjørelse for hvordan kommunen kan vedstå seg disse påstandene.





Noen eksempler på fri ferdsel i området:

Familie (ukjente personer) som passerte langs sjølinjen, øst for muren, og koste seg i området.

Eksempel også av bruk av området med elektrisk rullestol. Hele serviceområdet rundt næringsbygget har universell utforming.

2 personer med hund som benyttet trapp ned til serviceområdet og gikk vest for næringsbygget.

Videre person som passerte sjøhuset langs sjølinje i øst.

Ingen av disse møtte hverken fysiske eller psykiske hindringer.

Vedlegg 4: Bilder av passasjemuligheter i sjølinjen

Det er fri ferdsel i øst mot sjøen. Det er ikke riktig som kommunen hevder, at muren strekker seg helt til sjøkanten, noe en befaring enkelt vil vise. Ved en enkel måling er det ca 3 meter fra der muren ender til sjølinjen. At denne ferdselsmuligheten er benyttet av mange personer de siste årene viser det faktum. Det er fullt mulig å gå langs sjølinjen, og videre passere sjøhuset på både øst og vestsider, på en mye bedre måte enn tidligere. Muren er helt vesentlig for å beskytte sjøhuset og serviceområdet mot tung sjø fra sørøst vinterstid. Det fikk vi erfart sist vinter, da deler av muren ble ødelagt av sjøen, sammen med småstein/grus/masse fra fyllingen som ble skylt på land eller vasket bort. Dette kan dokumenteres hvis ønskelig, da muren nylig ble reparert av Vassbakk & Stol AS. Hvis det er slik at muren er feil plassert beklager vi selvfølgelig det. Det kan imidlertid umulig oppfattes som om dette forringer friområdet på noen som helst måte, eller på noen annen måte hindrer fri ferdsel, tvert imot.



Vedlegg 5. Murens begrensning av ferdsel på friområdet

Det bestrides at beskrivelsen «massiv mur i naturstein på offentlig friområde» er korrekt. For det første har tiltakshaver forsøkt å skape et vennlig og dempet inntrykk, noe som etter vår mening preger byggingen av både bolig og sjøhus. Sett fra sør har muren ikke et massivt inntrykk, og den reduserer på ingen måte fri ferdsel på friområdet eller i strandsonen. Muren går naturlig i parallell med sjøhusets lengde, og hindrer ingen ferdsel som sjøhuset ikke alene hindrer. Uansett vil sjøhuset måtte stå der det står, men både muren og serviceområdet er godt tilrettelagt for fri ferdsel på både øst og vestsiden av sjøhuset.

For det andre er muren ikke «massiv». Den er 0,7 m høy, og er knapt synlig fra sør pga vegetasjon på 0,3-0,5m høyde. Det er derfor umulig å kjenne seg igjen i beskrivelsen «sperrer effektivt all ferdsel», en påstand vi bestrider. Muren er nødvendig for å sikre god adkomst rundt bygget, gjennom å holde ugress borte, og dermed sikre trygg ferdsel og adgang på serviceområdet for bygget.

Fra saksdokumenter i Plan 3026 er sakset:

Høydeovergangen mellom offentlig friområde i sør og småbåtanlegget må gjennomføres innenfor offentlig friområde slik planforslaget er utformet. Friområdet er i området sør for salteriet/servicebygget i all hovedsak planert på mellom kote 1 og 1,5 og pr. i dag i privat eie. Arealet trenger bearbeiding og pleie for ikke bare å bli et igjengrodd industriområde. Del av denne bearbeidingen kan gjøres i overgangen mellom friområde og småbåtanlegg.



Bildet er tatt fra friområdet i sør. At muren vesentlig begrenser bruken av dette området medfører ikke riktighet. Muren kan ikke hevdes å være til sjenanse for noen. Tvert imot er det slik at murens plassering gir en bedre mulighet for ferdsel i området da serviceområdet er åpnere. Dette bekreftes da også av at ingen av naboene har hatt innsigelser til plasseringen, og at området faktisk brukes.

Vedlegg 6. Påstand fra kommunen om at muren står på «Offentlig friområde».

Det bestrides at området som muren tilstøter er å betrakte som offentlig friområde, ref saksdokumentene 3026 ifm godkjenning av reguleringsplan som nedenforstående er sakset fra. Nyhavn SKA AS er av den klare oppfatning at selskapet fortsatt er grunneier av området. Påstanden om at området er «Offentlig friområde» er feil.

Det kan være usikkert om området i det hele tatt er offentlig. Fra T-1490 siteres: «*«Friområde» er videreført fra pbl 1985 men har en ny betydning etter pbl 2008. Friområde gir nå ikke rett til offentlig innløsning med mindre bestemmelsene angir at friområdet er offentlig».*

Bestemmelsene angir ikke at arealet skal være offentlig. Dette er bare angitt på plankartet og er således ikke gjeldende.

Fra T-1490 siteres videre: «*Et friområde kan ved angivelse i bestemmelsene også være privat eiendom. Formålet sikrer altså ikke automatisk allmennhetens adgang til området».* I reguleringsbestemmelsene er arealet kalt «Friluftsmål» og i §12 står det: »*Område skal være tilgjengelig for allmennheten og benyttes til rekreasjon, lek og turområde....*» . Det er etter

Dette underbygges ytterligere av følgende sakset fra regjeringen.no:

Etter plan- og bygningslovens bestemmelser i § 11-7 og § 12-5 er det under hovedformålet grøntstruktur anledning til å bruke underformålet friområde. Dette formålet brukes for å fastlegge grønne arealer som forutsettes ervervet, eiet og opparbeidet av kommunen til allmenn bruk og opphold. Friområdet skal således være offentlig og verken i kommuneplanens arealdel eller i reguleringsplan kan friområde være privat. Friområdet markeres med en "o" på plankartet.

Vedlegg 7. Gatetun, ulovlige og sterkt privatiserende tiltak

Kommunen påstår at det er satt ut blomsterkasser og andre hindringer, og at tiltakene er ulovlige og sterkt privatiserende. Nyhavn SKA AS bestrider denne påstanden, og ber om en redegjørelse for hva de mener er ulovlig, og hva som menes med «andre hindringer».

Definisjonen på et gatetun er iflg Wikipedia:

*Et **gatetun** er en [vej](#) som er bygget for opphold og lek, men hvor det også er mulig for trafikanter å kjøre. Gatetun er blanding av trafikk på fotgjengernes premisser og kan inngå som ett av flere virkemidler ved trafikksanering av et område.*

Gatetun utstyres med beplantning, [sandkasser](#), [lekeapparater](#), bord og benker, alt etter behov. Kjørebanen skal ikke være rettlinjert, og skal ikke markeres med [kantsten](#) eller annet som gir høydeforskjell mellom kjørebane og øvrige arealer. [Parkeringsplasser](#) må være spesielt oppmerket. Gatetun skal ikke ha gjennomgangstrafikk. Inn- og utkjøring av gatetun skal skje over kantsten, og fartsgrensen for gatetun er i Norge definert som «gangfart».

Store norske leksikon beskriver gatetun slik, bildeeksempel vedlagt:

gatetun

Store norske leksikon / Teknologi og industri / Transport / Samferdsel / Veitrafikk

Gatetun, boliggate primært for gangtrafikk til og fra tilgrensende boliger, og med avgrensede arealer for grøntanlegg, trær og plass for opphold og lek. Biltrafikk er begrenset til helt nødvendige lokale behov for servicefunksjoner og atkomst.

Gatetun og slutt på gatetun angis med særskilt opplysningsskilt. På gatetun har kjørende trafikanter vikeplikt for gående og må ikke kjøre fortere enn i gangfart. Det er forbudt å parkere utenom særskilt anviste plasser.

Systemet ble først tatt i bruk i byer i Nederland. Det første gatetunet i Oslo ble opprettet 1975.



Hva angår gatetunet som kommunen påstår er ulovlig og sterkt privatisert har vi etter beste evne prøvd å skape et hyggelig gatetun.

- Gatetunet er beplantet med en blomsterkasse. Mener kommunen denne er ulovlig?
- Gatetunet er mulig å kjøre på for nødvendige lokale behov.
- Det er ikke markert kjørebane med kantstein.
- Gatetunet er ikke tenkt for gjennomgangstrafikk.
- Gatetunet har ikke en rettlignet kjørebane for å begrense hastighet ved kjøring. Området brukes også av beboere i området, og det er svært viktig at gatetunet ikke blir et sted med fare for alvorlige ulykker.

At det er satt ut blomsterkasser og andre hindringer i gatetun hevdes av kommunen å være ulovlig og sterkt privatiserende og grunnlag for tvangsmulkt. Vi bestrider denne påstanden.

Det er veldig enkelt å passere gatetunet med både sykkel og barnevogn. Eiendommene er selvfølgelig i daglig bruk av beboere av enebolig. Gatetunet er åpent for allmenn ferdsel, og det er ingenting som er til praktisk hinder for dette. Det er forsøkt å lage et hyggelig gatetun. Det er etter det vi kjenner til hensikten at kjøretøy fritt skal kunne passere gatetun i gangfart, noe som er mulig.

Gjennomgangstrafikk er ikke hensiktsmessig, noe som er trafikkfarlig, og også til unødig sjenanse for beboere. Det er en uriktig vurdering å si at gatetunet i dag «ikke oppleves som åpen for allmenn ferdsel». Vi ber om en redegjørelse for hva som er grunnlaget for en slik påstand, en påstand som oppleves som sterkt urimelig.

Kommunen viser til at arealet for gatetunet skal vedlikeholdes av de tiliggende eiendommer. Mener kommunen at gatetunet er dårlig vedlikeholdt siden det vises til dette? Vi ber om kommunens redegjørelse for denne påstanden.

Gatetunet er uendret fra høsten 2017/våren 2018.

Vedlegg 8. Privatlivets fred og råderett over egen eiendom.

Det må understrekes at allmenn ferdsel også skal ta hensyn til privatlivets fred, det er også en del av loven om allmenn ferdsel. At området er begrenset for gjennomgangstrafikk er i viktig av hensyn til beboere i området, men også av eiers erfaring med betydelige utgifter for å rydde opp i andres miljøkriminalitet. Gjennomkjøring med bil vil øke risikoen for dumping av avfall, noe som eier nylig har erfart på nordsiden av området, der det ikke er begrenset adkomst. På sørsiden ble det dumpet betydelige mengder avfall både før, under og etter byggeperioden. Kommunen ble informert om miljøkriminalitet så tidlig som i 2016, og kommunen påpekte da at det er eiers ansvar å fjerne miljøfarlig avfall og hindre miljøkriminalitet. I tillegg utgjorde forholdene som beskrevet nedenfor en betydelig fare ved allmenn ferdsel på friområdet. Ansvar har grunneier tatt. Derav er bruk av kjøretøy til området forsøkt begrenset. Dokumentasjon av forholdene og mailkorrespondanse med kommunen kan fremlegges om ønskelig.

