

## Kopi av innspill med kommentar - Tor & Hege Øslebø, nabo Krågenesveien 7, gnr. 6 bnr. 298

Viser til innkommet brev fra Advokatfirmaet Wigemyr & Co. DA på vegne av eiere av gnr. 6 bnr. 298.

Brevet inneholder merknader som etter vårt syn bygger på flere ukorrekte påstander om både planstatus, trafikksituasjon og virkninger av foreslåtte endringer. Endringene er etter vårt syn små i omfang, har begrenset virkning for både omgivelsene og reguleringsplanen som helhet, og ligger klart innenfor rammen av pbl. § 12-14 (2) - som vurdert i planbeskrivelsen.

På de neste sidene følger kopi av merknadene sammen med våre kommentarer i [blått](#).



G-Takk AS  
karoline@g-takk.no

Deres ref.:

Vår ref.:

35285

Kristiansand, 06.05.2026

### MERKNADER TIL REGULERINGSENDRING KRÅKENES OG BYGGESØKNAD GNR. 6 BNR. 300

#### 1. Innledning

Det vises til nabovarsel av 23. april 2026 til Tor og Hege Øslebø («Øslebø») som eiere av gnr. 6 bnr. 298, Krågenesveien 7 i Farsund kommune. Eiendommen er tomt 27 i reguleringsplan for Kråkenes gnr. 6 bnr. 266 m.fl.

Advokatfirmaet Wigemyr & Co. DA bistår Øslebø i saken.

Varslet etter plan- og bygningsloven (pbl.) § 12-14 tredje ledd gjelder endring av reguleringsplan kombinert med byggesøknad for bolig, jf. pbl. § 12-15.

Det er satt frist til 7. mai 2026 for merknader.

Jeg skal i det følgende redegjøre for Øslebøs merknader.

#### 2. Bakgrunn – endring av reguleringsplan

Det følger av nabovarslet at planendringen gjelder endring av avkjørsel til tomt 27 (gnr. 6 bnr. 300) og tilleggsbestemmelser om unntak fra byggegrense for terrenginngrep og forstøtningsmurer på tomtene 26, 27 og 28.

Regulanten/tiltakshaver mener at endringene kan skje ved forenklet prosess etter pbl. 12-14 (2).

Det fremgår av Ot. prp. nr. 32 (2007-2008) s. 238 at:

*«Etter tredje ledd skal saken forelegges berørte myndigheter for det treffes slikt vedtak, og eierne og festerne av eiendommer som direkte berøres av vedtaket skal gis anledning til å uttale seg. Hensikten er at for å avklare om en endring kan regnes som "mindre", skal berørte myndigheter, eiere og festere av eiendommer som direkte berøres av endringene, ha hatt anledning til å uttale seg. Dersom det foreligger innvendinger til endringene fra berørte*

myndigheter eller private, vil ikke endringene kunne anses som "mindre". Da vil saken måtte behandles som vanlig reguleringsendring (min understrekning).»

Dette er noe moderert i Prop. L. (2014-2015) s. 76 hvor det fremgår at det ikke er slik at «enhver negativ uttalelse vil forhindre at saken behandles på en enkel måte».

Det må uansett foretas en konkret vurdering av om det gjelder endringer som "i liten grad vil påvirke gjennomføringen av planen for øvrig" og herunder vil det være et moment om endringene fremstår som «konfliktfylte».

Endringen vil etter vårt syn i svært liten grad påvirke gjennomføringen av planen for øvrig, jfr. vår vurdering i planbeskrivelsen. Selv om nabo har negative merknader knyttet til omsøkt endring og byggetiltak så anser vi likevel ikke selve reguleringsendring som «konfliktfylt».

Forarbeidene til lovendringen om forenklet reguleringsprosess, Prop. 149 L (2015-2016), presiserer at **selv ikke innsigelser fra offentlige myndigheter**, og heller ikke naboprotester, hindrer bruken av forenklet prosess: "Slik departementet ser det, bør et avgjørende utgangspunkt for vurderingen være om endringene må betraktes som i vesentlig grad omstridt eller konfliktfylt, og derfor krever bredere medvirkning og grundigere behandling. Dersom endringen ikke er av en slik karakter og den også ligger innenfor planens hovedramme, vil endringen kunne anses å være av en slik art at prosessen kan forenkles. Dette gjelder selv om det foreligger protester fra naboer eller andre berørte."

(vår utheving og understrekning)

### 3. Endring av avkjørsel – trafikksikkerhet mv.

I Prop. L. (2014-2015) s. 76 fremgår det blant annet:

*«En endring som berører viktig infrastruktur eller har sammenheng med andre tiltak planen inneholder vil kunne falle utenfor».*

I reguleringsplanen av 2011, som ble revidert så sent som i 2016, er det uttrykkelig tatt stilling til avkjørslene, hvor det i reguleringsbestemmelsene § 8 fremgår at FA\_1 skal være felles atkomstvei for tomtene 25-26. Atkomstveien er altså forbeholdt disse to tomtene.

I opprinnelig plankart er det imidlertid, i likhet med for tomt 25 og 26, tegnet inn avkjørselspil også for tomt 24.



Det er derfor en motstrid mellom planbestemmelsene og plankartet for så vidt gjelder tomt 24. Tilsynelatende er det dermed allerede knyttet til én tomt mer til atkomstveien FA\_1 enn det reguleringsbestemmelsene åpner for.

Det må legges til grunn at det i forbindelse med vedtakelsen av reguleringsplanen, og senere endring i 2016, har vært bevisst at avkjørslene til tomt 27 og tomt 28 er lagt mot Krågenesveien i syd og ikke i stikkveien mot nord (del av FA\_1) som betjener tomtene 25 og 26 (og eventuelt 24).

Det er naturlig at begrensningen av avkjørsler til stikkveien er grunnet i hensynet til trafikkavvikling og -sikkerhet.

Stikkveien som Øslebø benytter er smal og ikke dimensjonert/egnet for ytterligere trafikk.

Endringene omfatter **ikke** viktig infrastruktur - kun flytting av én privat avkjørsel fra et høyt trafikkert kryss opp til en langt mindre trafikkert stikkvei (FA1).

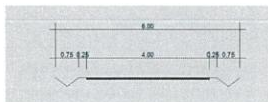
Da reguleringsplanen ble vedtatt var FA1 regulert adkomstvei for alle seks boligtomtene 21-26. I 2022 fikk også tomt 28 dispensasjon for avkjørsel til stikkveien. FA1 har identisk bredde og utforming som alle de andre adkomstveiene i planen. De aktuelle kryssene og avkjørslene har fri sikt i tråd med kommunal veinormal, noe som også ble befart og konstatert av teknisk drift i forbindelse med dispensasjonen for tomt 28. Basert på dette ser vi ingen problemer med å tillegge en ekstra avkjørsel til FA1.

Det er ingen tilgjengelig dokumentasjon fra reguleringsendringen i 2016 som beskriver hensikten bak å endre del av FA1 (inn til lekeplass inkl snuplass) til kommunal vei, slik at resterende stikkvei ble forbeholdt tomt 24, 25 og 26 som har regulert avkjørsel hit. Antagelse om at endringen var basert på hensyn til trafikkavvikling- og sikkerhet ser vi ikke som sannsynlig uten at dette dokumenteres.

Denne reguleringsendringen foreslår nå **én ekstra avkjørsel** til stikkvei FA1. Dette er etter vårt syn **en klar mindre endring** med hensyn til planens adkomstveier/avkjørsler.

Asfaltbredden i stikkveien er stedvis målt til 3,5 meter, hvilket ikke tilfredsstiller Farsund kommunes veinormal hvor kravet er 4 meter for veier som betjener mer enn 3 boenheter.

|                                                                                             |                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| Veinormal for Farsund kommune                                                               |                         |
| 1.6 Allkomstvei A1                                                                          |                         |
| A1 betjener mer enn 3 og mindre enn 50 boenheter i blindvei eller 100 boenheter ved sleyfe. |                         |
| Dimensjonerende kjøretøy: C                                                                 |                         |
| Dimensjonerende fart: 30km/t                                                                |                         |
| Stoppst: 20m                                                                                |                         |
| Normalprofil A1:                                                                            |                         |
| Tverrprofil                                                                                 | min. 6m + siktutvidelse |
| Asfaltbredde                                                                                | 4m                      |
| Asfaltgrusskulder mot grøft                                                                 | 0,25m                   |
| Asfaltert skulder mot rekkverk                                                              | 0,25m                   |
| Grøft/snøareal                                                                              | 0,75m                   |
| Rekkverkssrom                                                                               | min 0,7m                |



Figur 6 Normalprofil A1

Dersom tomt 27 får avkjørsel til stikkveien vil den prosentvise økning i trafikken bli betydelig.

Tomt 28 er allerede bebygd og heller ikke denne tomten benytter den regulerte avkjørsel mot syd, men har i strid med reguleringsplanen tatt i bruk avkjørsel til stikkvei i nord. Dette fremgår av kartet nedenfor:



Det er ukjent om det er gitt dispensasjon for endring av avkjørsel for tomt 28 og hvilke vurderinger som i så fall er gjort. Det bemerkes at reguleringsendringen ikke omfatter endret avkjørsel for tomt 28, men at allerede utførte terrengarbeider og forstøtningsmur er søkes hjemlet i endringen.

Realiteten er dermed at det, dersom reguleringsendringen vedtas, vil være avkjørsel til stikkveien fra fem eneboliger (muligens også med tilleggshybler) og ikke to boliger slik det fremgår av reguleringsbestemmelsene.

Avkjørslene kan ikke ses isolert, men må vurderes samlet mot planens overordnede infrastruktur og forutsetninger for trafikkavvikling- og sikkerhet. Dette er som nevnt forhold forarbeidene til plan- og bygningsloven uttrykkelig peker på som forhold som kan falle utenfor en forenklet planprosess.

Trafikksikkerhet er sentralt og særlig må det tas hensyn til barn. Etter hvert som boligfeltet bygges ut vil det komme til flere barn som vil ferdes og leke i veiene.

Det følger av pbl. § 1-1 femte ledd annen setning at hensynet til barn og unges oppvekstvilkår skal ivaretas i arealplanleggingen og ved krav til det enkelte byggetiltak. Dette innbefatter også trygge trafikkforhold.

I krysset der stikkveien går inn ligger avkjørsel for tomtene 21, 22 og 23. Krysset er dermed trafikktett med inn-/utkjøring, i særlig grad ved besøk til disse eiendommene. Trafikken fra dagens boliger langs atkomstvei FA\_1, i kombinasjon med at utbyggingen av tomt 28 har gjort krysset mindre oversiktlig, innebærer allerede i dag at trafikksituasjonen er bekymringsfull.

Vedlagte bilder (**vedlegg 1**), som er tatt de seneste dager, viser parkering i veien/krysset og snuhammer mot lekeplass (FLB1). Slik parkering skjer som følge av trange parkeringsarealer på tomtene. Bildene er illustrerende for hvor trangt og uoversiktlig det allerede er i dag.

Det aktuelle veistykket som utgjør FA\_1 benyttes daglig av barn på vei til skole og fritidsaktiviteter, herunder frem til lekeplassen. Veien benyttes også av andre myke trafikanter (til fots eller på sykkel) som skal til friluftsområdene nord i planfeltet.

Barn ferdes ikke bare i stikkveien, men bruker den også til lek da den som blindvei og med dagens begrensende avkjørsler oppleves som trygg.

Økning av trafikken som følge av flere avkjørsler til stikkveien, hvor særlig krysset fremstår som uoversiktlig etter utbyggingen av tomt 28, fremstår ikke forsvarlig. Stikkveien er ikke planlagt for en slik økt belastning.

Uteareal/biloppstillingsareal på tomt 27 fremstår i utgangspunktet som tilrettelagt for nødvendig manøvrering på egen grunn. Ved økt bruk, herunder besøk og gjesteparkering, vil imidlertid arealet bli presset. Dette kan medføre behov for rygging ut i stikkveien eller parkering langs veien. I kombinasjon med økt trafikk, begrensede siktforhold og bruk av veien som skolevei og til lek, vil dette kunne bidra til ytterligere uoversiktlige og potensielt risikofylte situasjoner.

Hensynet til trafikksikkerhet står sentralt i plan- og bygningsloven, både ved regulering og i byggesak, og gitt konsekvensene i dette tilfellet kan en endring av avkjørselen til tomt 27 ikke endres uten full planbehandling. En fullstendig planprosess vil kreve siktanalyse, trafikkvurdering og dokumentasjon av snu- og manøvreringsløsninger.

Det skal tillegges at regulanten/tiltakshavers begrunnelse for å endre avkjørselen ikke står seg for så vidt gjelder argumentasjonen om en mer trafikksikker løsning.

At en stikkvei i et boligfelt skal benyttes av én ekstra bolig, altså endring fra 4 til totalt 5 eneboliger, anser vi ikke som problematisk med hensyn til trafikksikkerhet og barn og unges interesser. Endringen medfører i tillegg **en klar forbedring av trafikksikkerheten for boligfeltet som helhet**, ved at avkjørselen flyttes bort fra veikrysset der all trafikk inn og ut av boligfeltet går forbi.

Parkeringsproblematikken som nevnes er et privat forhold mellom andre naboer, og er ikke relevant for søknaden. Reguleringsplanen legger opp til parkering på egen tomt samt gjesteparkering på felles parkeringsplass FP. For omsøkt enebolig på tomt 27 er det planlagt gode parkerings- og snumuligheter på egen tomt og en avkjørsel med god fri sikt.



Avkjørselen fra syd ble åpenbart vurdert som tilfredsstillende ved behandlingen av dagens reguleringsplan og det er ikke noe som tilsier at trafikksikkerheten for boligen på tomt 27 vil bli bedre ved å legge avkjørselen til stikkveien, snarere tvert imot, jf. ovenfor.

Endringen synes utelukkende å være motivert i en bedre utnyttelse av tomten og boligens utearealer.

Det er ikke korrekt å anta at det er gjort konkrete vurderinger av de konkrete avkjørslene. Som ansvarlig søker opplever vi **ofte** at det i en planprosess **ikke** alltid er foretatt gjennomtenkte vurderinger av alle forhold. Her er det uansett identifisert et klart behov for endring i ettertid.

Endringen er absolutt motivert av trafikksikkerhet, og det anses som en stor fordel at endringen i tillegg muliggjør en bedre utnyttelse av boligtomten. Det er etter vårt syn åpenbart at en avkjørsel så nært veikrysset, som hele boligfeltet bruker eller kjører forbi hver dag, **ikke er ønskelig**. Ved å flytte avkjørselen **reduseres trafikkbelastningen og risikoen for uheldige ferdsels- og manøvreringsbehov** som en privat avkjørsel vil medføre så nært et veikryss.

#### 4. Terrenginngrep og forstøtningsmur utenfor byggegrense

Videre er det lagt opp til at reguleringsplanen endres slik at skal kunne foretas terrenginngrep og settes opp forstøtningsmur på tomtene 26, 27 og 28 utenfor regulert byggegrense.

I reguleringsbestemmelsene § 2 fremgår det at bebyggelsen i bl.a. B3 skal bygges ut med frittliggende eneboliger med tilhørende garasjer og uthus. I plankartet er enebolig og garasje tegnet inn som frittliggende.

Det er nå lagt opp til sammenkobling av bolig og garasje på tomt 27, slik det også er gjort på tomt 28.

Selv om byggenes plassering i plankartet kun er ment å være veiledende, jf. reguleringsbestemmelsene § 4 bokstav e), innebærer endringene at garasjen på tomt 27 er plassert på nordsiden av boligen og ikke på sydsiden. Dette muliggjøres ved endring av avkjørsel.

Det er det samme som er gjort på den utbygde tomt 28.

Flytting av avkjørslene endrer i praksis grunnleggende forutsetninger for plassering av bygningsmassen på tomtene.

Byggegrensene er satt for å regulere bebyggelsens plassering og er en del av planens hovedgrep, ikke bare en teknisk linje. Byggegrensen er ment å sikre avstand til veg, utsyn, landskap, terrengtilpasning, nabohensyn, grønnstruktur, farehensyn eller en bestemt bebyggelsesstruktur.

Dersom det innføres en bestemmelse om at byggegrensen ikke skal gjelde for terrenginngrep og forstøtningsmur, kan dette reelt sett innebære at planen åpner for tiltak på arealer som opprinnelig var ment å holdes frie. Dermed endres også de opprinnelige rammene for plasseringen av bebyggelsen i planfeltet.

Det foreslåtte unntaket fra byggegrensen for terrenginngrep og plassering av forstøtningsmur **endrer ingen forutsetninger** for hvor bygningsmassen kan plasseres. Plassering av bebyggelsen reguleres av byggegrensen. Det er ingen bestemmelser som regulerer plasseringen av garasje, så i utgangspunktet er omsøkt bolig og garasje innenfor reguleringsplanens ramme - sett bort fra utfylt hage og forstøtningsmur mot vei. Det *er* mulig å sette forstøtningsmuren i byggegrensen og fortsatt ha hage, men muren ville blitt høy og lite estetisk + man måtte fortsatt endret terrenget og oppført forstøtningsmur utenfor byggegrensen for å etablere en avkjørsel på nedre nivå.

Selv om et unntak fra byggegrense kun er ment å gjelde for tre tomter, vil endringen ha betydning for naboer som har forholdt seg til gjeldende byggegrenser, og da spesielt Øslebø som er nærmeste nabo til de tre tomtene.

En endring vil stride mot prinsippet om forutsigbarhet og svekke byggegrensens materielle funksjon, og dermed gå utover hoveddrammene for reguleringsplanen.

Byggegrense og støttemurer er egne reguleringsobjekter i plankart/reguleringsplan, jf. kart- og planforskriften. Dette understreker at slike elementer er planmessig betydningsfulle og ikke detaljer.

Endringer av byggegrenser for terrenginngrep og forstøtningsmurer vil bl.a. ha betydning for:

- frisikt og trafikksikkerhet,
  - overvann og avrenning,
- 5
- terrengstabilitet,
  - høydevirkning og innsyn,
  - naboeiendommers bruk og verdi,
  - samlet landskaps-/terrengvirkning.
  - presedens for tilsvarende endringer i utbyggingsfeltet.

Unntak fra byggegrensene for terrenginngrep og forstøtningsmurer er følgelig så inngripende at de ikke kan skje gjennom forenklet reguleringsprosess.

Det vurderes å ikke foreligge noen uheldig presedensvirkning ved de foreslåtte endringene. Endringene er begrunnet i konkrete topografiske og trafikksikkerhetsmessige forhold som ikke gjelder generelt for feltet. Det er i tillegg allerede gitt **flere** dispensasjoner som legger større presedensvirkninger innenfor planområdet, bl.a. dispensasjon fra nettopp byggegrense. Eventuelle andre fremtidige forhold vil vurderes konkret og individuelt etter plan- og bygningslovens alminnelige prinsipper.

Planen inneholder i dag ingen bestemmelser om terrenginngrep utenfor byggegrense. For tomtene 26–28, som har vesentlig større terrengfall enn øvrige tomter i planområdet, skaper dette uklarhet ved gjennomføring av nødvendige terrengtilpasninger. Den foreslåtte bestemmelsen er derfor i hovedsak en presisering og avklaring av hvilke rammer som skal gjelde.

Bestemmelsen setter tydelige begrensninger ved at den:

- setter maksimal høyde på terrenginngrep og støttemurer,
- krever minimum 2 meters avstand til vei i tråd med kommunens føringer,
- og opprettholder regulert frisiktsone i kryss.

Terrengtilpasning vurderes som nødvendig på tomtene 26–28 for å sikre:

- brukbare utearealer,
- tilfredsstillende parkering og manøvrering,
- og en hensiktsmessig utnyttelse av tomtene innenfor krevende terrengforhold.

Uten slike avklaringer vil nødvendige tiltak måtte håndteres gjennom dispensasjon i hvert enkelt byggetiltak. Det vurderes som mer planfaglig ryddig og forutsigbart å regulere dette direkte i planen fremfor å søke om dispensasjon.

Endringen gjelder kun tre konkrete tomter og innebærer ikke en endring av reguleringsplanens hovedstruktur eller overordnede formål. Endringen sikrer fornuftig utbygging med klare rammer for de få tomtene som har vesentlig skrånende terreng i boligfeltet.

## 5. Omsøkte boligbygg

For så vidt gjelder det omsøkte bolighus på tomt 27 så synes mønehøyden å ligge innenfor tillatt makshøyde, men vi er kjent med at tomten er fylt ut og planert med masse fra utgraving av øvrige tomter.

Ifølge reguleringsbestemmelsene § 4 bokstav b skal mønehøyde regnes fra «gjennomsnittlig planert terreng».

Som følge av utfyllingen er det grunn til å stille spørsmål ved om angitte kotehøyder på byggetegninger samsvarer med faktisk kotehøyde i terreng.

Det må klarlegges hvorvidt terrengoppbyggingen har betydning for utgangspunktet for høydemålingen.

For Øslebø vil omsøkte plassering og utforming av bygningsmassen på tomt 27, som muliggjøres ved de reguleringsendringer som foreslås, uansett medføre redusert solinnfall til deres bolig, herunder tap av vintersol til stueoppholdsrom.

Tiltaket innretter seg etter reguleringsplanen og maks byggehøyder. Høydeangivelse og innmåling er del av eget ansvarsområde i byggesøknad og vil bli ivaretatt.

Merknad om tap av solinnfall anses ikke som relevant basert på at det er 6 meter mellom eiendomsgrensene samt over 20 meter avstand mellom tiltaket og Øslebøs bolig.

## 6. Avsluttende bemerkninger

De samlede planendringer som det legges opp til kan ikke vurderes isolert for tomt 27 (og tomt 28 og 26), men må vurderes i en større planmessig sammenheng hvor hensynene til trafikkavvikling- og sikkerhet, plassering av bygninger i forhold til hverandre, høydevirkninger for naboer mv. må inngå.

Selv om endringene teknisk sett kan fremstå som beskjedne, så er konsekvensene betydelige. Endringene går reelt sett utenfor reguleringsplanens rammer for infrastruktur og tomtearronding. Dermed påvirkes intensjonen bak sentrale planbestemmelser og gjennomføring av reguleringsplanen i tråd med intensjonen settes i spill.

Det anføres på ovennevnte grunnlag at de planlagte reguleringsendringene må skje etter en ordinær planendringsprosess.

For så vidt gjelder byggesøknad for tomt 27, som er avhengig av reguleringsendringene, gjøres gjeldende de innsigelser som fremgår ovenfor, men det tas forbehold om ytterligere/supplerende merknader når plansituasjonen er avklart.

Det bemerkes for øvrig at Krågenesveien 11, 13 og 15 (tomtene 21, 22 og 23 i plankartet) ikke fremgår på listen over varslede parter.

Merknaden bygger på antakelser, feil faktum og udokumenterte påstander. Omsøkt endring er liten, planfaglig forsvarlig og forbedrer trafiksikkerheten. Tiltaket oppfyller alle tre vilkår i pbl. § 12-14 (2) og kan behandles som en reguleringsendring etter forenklet prosess.

Det var opprinnelig vurdert at tomtene 21–23 ikke ble berørt av endringen, men det er nå ettersendt varsel til disse også (07.05.26) med anledning til å komme med innspill.



Disse eiendommene benytter også den felles atkomstvei FA-1 og berøres av endringer som gjelder trafikken på atkomstveien. Eierne av disse eiendommene må derfor også varsles, jf. pbl. § 12-14 tredje ledd.

Jeg ber om å bli holdt direkte orientert i den videre prosess.

Med vennlig hilsen  
Advokatfirma Wigemyr & Co DA



Gard Erik Garlie  
Advokat/Partner

Kopi:        Farsund kommune, klient pr. e-post

Vedlegg:    Bilder