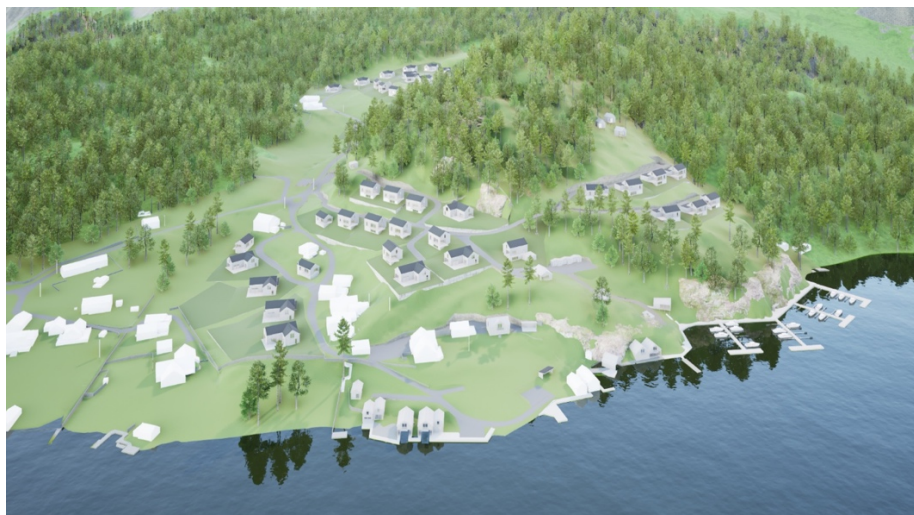


Planforslag om detaljregulering på Øyvoll for planid: 18700



Vi ønsker med dette brevet å belyse flere ulike konsekvenser denne reguleringsplanen kan og vil få for oss som bor her eller har fritidsbolig på Øyvoll.

Det er i hovedsak planen i sin helhet og hvor omfattende og lite hensynsfull den er som gjør at vi engasjerer oss sterkt i mot.

Vi mener at fremgangsmåten i prosessen med reguleringsplanen til nå har vært veldig uheldig. Med dette mener vi blant annet at:

- Planen virker å allerede være igangsatt med store terrenginngrep og tilpasninger i hele planområdet, uten noen form for varslinger, søknader eller tillatelser gitt, som vi kjenner til.
- Det søkes om dispensasjon fra detaljreguleringen til ny bolig inn i en pågående planprosess og hvor de fleste naboer ikke ble tatt med i et nabovarsel.
- Øyvoll- Øyhovden Veisameie og flere naboer som direkte og indirekte grenser eller berøres av området har ikke fått skriftlig nabovarsel pr tid.
- Det kommer 2 utvidelser av planavgrensningen, hvor av siste utvidelse sterkt berører flere naboer og hvor det planlegges å regulere inn hele og deler av flere eiendommer uten noen form for samtale i forkant med de som blir berørt.
- Planen inneholder feilopplysninger, feil i tegninger med eldre kart og foto og mangelfull / utelatt informasjon.

Planprosessen oppleves som useriøs og tar veldig lite og ingen hensyn til omgivelsene eller naboers interesser. Vi vil derfor ta med noen viktige punkter som vi mener vil gi en gjennomføring av denne reguleringsplanen en stor negativ virkning for oss, bla. i form av et forringet bomiljø på Øyvoll.

Trafikksikkerhet: (PV6620, KV6620 og FV465)

Gang og sykkelvei:

Det er i planarbeidene ikke prosjektert med gang og sykkelvei på noen av veiene i og utenfor planområdet. Planen viser at det ikke tas særlig hensyn til trafikksikkerhet for myke trafikanter.

Det er i en senere utvidelse av planavgrensningen tatt med større felt fra planområdet ut til FV465, hvor vi antar at det her planlegges for gang og sykkelvei. Det ser ut som om planen likevel ikke har til hensikt å prosjektere inn sikre veier innad i planområdet. Det er tegnet / stippet inn stier mellom boliger som er tiltenkt at myke trafikanter kan ferdes. Prosjekteringen er mangelfull i sin fremstilling av sikkerheten til barn, unge og andre myke trafikanter.

Farsund kommune, som kaller seg en sykkelkommune, sier:

Trafikksikkerhetsplan for Farsund Kommune 2022-2026:

I Farsund kommune har vi følgende hovedutfordringer:

- *Vi har et omfattende hovedveinett/fylkesveinett som er svært mangelfullt utbygd mht gang- og sykkelveier. Dette gir store og kostbare utbyggingsbehov som avhenger av fylkeskommunale/statlig bevillinger og prioriteringer.*
- *Vi har til dels svært spredt lokalisering av bomiljø, funksjoner og aktiviteter sammen med mangelfullt tilbud av trygge, effektive og attraktive forbindelser for gående og syklende.*
- *Tilrettelegging for trygge, sammenhengende sykkelruter, både for hverdagssykling og fritidssykling.*

Det kan ikke råde noen tvil om at det allerede i dag er et stort behov for gang og sykkelvei til og fra Øyvoll for å bedre sikkerheten til myke trafikanter.

Fylkesvei 465 er meget trafikkert, spesielt i den tiden barn, unge og andre skal på skole og jobb. Biler, traktorer, lastebiler og tunge trailere og vogntog harmonerer absolutt ikke sammen med myke trafikanter på denne veien, med høy fart, krappe svinger og liten til ingen veiskulder.

Vi mener trafikksikkerheten må vektlegges som det viktigste i denne reguleringsplanen, noe planen nærmest utelukker. Det synes som utbygger har feilvurdert viktigheten av en trygg veistrekning for myke trafikanter.

For at sikkerheten til myke trafikanter i best mulig grad skal ivaretas, bør strekningen til og fra Øyvoll befares når trafikken er størst, slik at erfaringen som gjøres kan være førende for videre avgjørelser i reguleringsplanen.

Det må gjøres en betydelig større innsats i planarbeidene på trafikksikkerhet.

Skole:

Øyvoll sokner til Vanse da det den gang ikke fantes en god forbindelse til Farsund før broforbindelsen kom i 1977. Vanse var den naturlige og sikreste veien for barn og unge til skole og aktiviteter.

Barna som bor på Øyvoll i dag går på skoler i Farsund, som er det mest naturlige og korteste alternativet med ca. 3,8 km å gå eller sykle, mens avstanden til Vanse barneskole er ca. 5,5 km og 7,4 km til ungdomsskolen. Broen knytter Øyvoll godt sammen til Farsund by og dets arbeidsplasser, fasiliteter, barnehager, skoler og fritidsaktiviteter.

Også de fleste barna fra Åpta, Herad, Kjørrefjord og omegn velger Farsundskolene. En av grunnene til at de fleste velger skole i Farsund er at barna først har gått i barnehage i Farsund, fordi de fleste arbeidsplassene i kommunen ligger i Farsund distriktet. Etter grunnskolen er den eneste videregående skolen i Farsund.

Selv om planforslaget legger opp til at skolebussen kan kjøre inn til P1, må barna fortsatt gå på veiene i planområdet, noe vi mener ikke gir en trygg skolevei.

Skolene har varierende timeplaner som ofte ikke samsvarer med oppsatt ruteplan for skolebussen. Særlig for ungdom- og videregående skolen. Alternativet blir å gå, sykle, kjøre moped, bli kjørt eller ta annen rutebuss som kun går til Kjørrefjordkrysset. Spesielt på vinterhalvåret gir det flere utfordringer slik det er i dag.

Utenom skoletid skal fortsatt myke trafikanter bevege seg til og fra Øyvoll, til og fra fritidsaktiviteter, vennebesøk, SFO/Leksehjep og andre formål.

For at det skal tilrettelegges for barn og unge får økt aktivitet som sykling til skolen, fritidsaktiviteter og til sentrumsnære områder, må det utbedres gang og sykkelvei til og fra Øyvoll, i henhold til overordnede planer.

- **Sektor for oppvekst og kultur**, som bla. samarbeider med Trygg Trafikk, Nullvisjonen, NAF, Politiet, MA, kjøreskoler ol. sier at:
 - *det er viktig for kommunen å tilrettelegge for sikker skolevei – at flere kan gå og sykle til skolen!*
- **Sektor for helse- omsorg** sier at :
 - *for å snu en negativ trend med inaktive unge og økte helseproblemer, er bedre tilrettelegging for å gå og sykle et viktig virkemiddel. Alle tiltak for å motivere barn og voksne til hverdagsaktivitet er viktig.*

Det foreligger relevant sak fra beboere på Øyvoll og kommunen til Statens Vegvesen angående tiltak for tryggere skolevei.

Trafikk:

Årsdøgntrafikk (ÅDT) er beregnet til 276 biler for plan A og 268 biler for plan B. Dette er en voldsom økning fra dagens situasjon. Og det ser ut til at utleievirksomhet av boliger og fritidsboliger ikke er tatt med.

Strekningen Øyvoll – Kjørrefjord fremstår i dag som svært trafikkfarlig og strekningen fra Øyvoll - Bjørnstad (FV 465) oppleves svært utrygg. Øyna rundt er en populær turrunde for gående og syklende.

Dersom planen gjennomføres vil disse strekningene øke faren for uønskede trafikkhendelser.

Hensyn til omgivelsene:

Miljø og klima:

I regionsplan for Agder fylkeskommune er det overordnede målet å utvikle Agder til en miljømessig, sosial og økonomisk bærekraftig region i 2030. Et alternativt lavutslippsamfunn med gode levekår. Dette innebærer å:

- *redusere klimagassutslipp på Agder med minst 45% innen 2030.*

Hvis man kort setter opp følgende regnestykke:

39 nye boliger (her må man regne med at det flytter inn mange småbarnsfamilier). Dette vil gi en befolkningsvekst på Øyvoll på

78 voksne
158 barn / ungdommer

234 personer minimum, sannsynligvis flere.

Her er ikke kjøring til hytter og utleie av enheter tatt med.

Disse personene skal kjøre i egen bil til jobb i Farsund, Vanse, Lyngdal og omegn hver dag. I tillegg skal barna kjøres til skole på dagtid og på fritidsaktiviteter på kvelden. Her snakker vi om mange hundre tusen kilometer i bil som igjen genererer klimagassutslipp.

Dette er ikke i tråd med den samfunnsutviklingen som regionsplanen for Agder har som overordnet mål.

Fra politisk hold er det tydelig formidlet at nye boligprosjekter skal basere seg på **fortetning av allerede eksisterende bebyggelse**, og at man skal legge bebyggelsen sentrumsnært hvor man allerede har et etablert kollektivtransporttilbud.

Tillater man utbygging i stor grad på Øyvoll så vil dette være i klar strid med de overordnede målene til Agder Fylkeskommune.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018).

Planen fører til ny infrastruktur som må på plass, som vil føre til betydelig mer klimagassutslipp sett i forhold til der hvor infrastrukturen finnes allerede i nærliggende boligområder i kommunen. Planen gir ikke en god klimatilpasning for kommunen.

Planen bryter dermed med kommunale, regionale og nasjonale føringer for bærekraftig utvikling, tar lite og ingen hensyn til klima og miljø og er lite samfunnsøkonomisk for kommunen, slik vi ser det.

Jordbruk:

Øyvoll er et boligområde med spredt bebyggelse hvor naturen, skogen, sjøen og jordene er friområder. Enkelte eiendommer har egne lekeapparater hvor barna benytter hverandres lekeapparater.

Reguleringsplanen begrenser de eksisterende områdene som er og har vært rekreasjonsområder i generasjoner.

- Farsund kommune må ta vare på jordbruksarealene og satse på økt matproduksjon og videreføring av landbruks- produkter.
- Farsund kommune må unngå bygging på dyrka mark.
- Farsund kommune må legge til rette for en planmessig sikring av viktige jordbruksarealer i forbindelse med arealplanleggingen.

Utdrag fra Planbeskrivelsen pkt 6.11 Landbruksfaglige vurderinger:

- *I en konsesjonssøknad fra 1994 er det beskrevet at jorda er skrinnet og har begrenset med anvendelsesmuligheter. Etat for landbruk har uttalt seg i denne konkrete saken og stiller seg positive til en plan om utbygging i området.*

Vi stiller spørsmål med hvorfor det her ikke er vedlagt et svar fra kommunen på denne konsesjonssøknaden fra 1994?

Vi etterlyser **uttalelsen fra etat for landbruk** om at de stiller seg positive til utbygging i området, og antydes det her at etat for landbruk stiller seg positive til bygging på dyrket mark?

Vår erfaring er at jordene blir brukt som fulldyrket jord. Jordene blir slått 2-3 ganger i året, og det blir produsert rundballer.

Strandsonen og LNFR:

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2011)

Disse retningslinjene legger vekt på **å ivareta allmennhetens interesser i strandsonen.**

I planen legges det stor vekt på å:

- *tilgjengeliggjøre områdene ved sjøen for allmennheten med en felles småbåthavn, badeplasser, gapahuk, tretopphytter og utleiehytter.*

Planen innbyr til stor forretningsvirksomhet i form av turisme og vil gi et høyt aktivitetsnivå i LNFR området i strandsonen. Dette vises av plantegninger hvor det bla. er tegnet inn ca 20 parkeringsplasser i strandsonen, ca 35 båtplasser med tilgang til båtslipp, 3 sløyeboder, ca 13 potensielle utleieenheter + hyttefelt og tretopphytter, og badeplasser i småbåthavn.

Å åpne LNFR området i strandsonen for biltrafikk, campingturisme, fisketurister fra utlandet og utleievirksomhet, vil gi en stor negativ virkning fra dagens situasjon med rolige og landlige omgivelser, til et bomiljø med tett bebyggelse og høy stressfaktor for oss naboer på Øyvoll. All trafikk til strandsonen er planlagt å gå gjennom eksisterende boligområde og gjennom tunet til 111/24.

Store deler av LNFR området i planen er planlagt nedbygd og privatisert, hva er da igjen av LNFR området i planområdet? Og burde ikke et LNFR område i hovedsak stå uberørt?

Vi registrer at store deler av strandsonen i LNRF område allerede er privatisert hvor tilgang for allmenheten er sterkt redusert .

- Er det slik at ulovlig graving, sprenging, fjerning av kulturminner, bygging av strandsone i betong og privatisering av strandsone i LNRF område overhode ikke har noen konsekvenser?
- Og skal slike tiltak dermed gi store fordeler i en reguleringsplan?

Dette er, slik vi ser det, med på å forsterke holdningen til det å ta seg til rette, hvis det ikke får konsekvenser. Dette kan skape presidens i behandling av andre saker.

Vann og kloakk:

Det er stor sannsynlighet for at det blir påført store kostnader for eksisterende husholdninger og hytteeiere ved at alle husstander og hytter må koble seg på kommunalt vann og avløpsnett. Her har de fleste beboere relativt nye og velfungerende avløpsanlegg.

Vi stiller oss svært negativt til kostnaden for påkobling og arbeid til vann og avløp.

Overvann:

Planforslaget legger opp til å tilrettelegge for avledning av overvann via flomveier som leder overvannet ned i sjøen. Hvilke flomveier tenkes at vannet skal gå til sjøen med økt mengde overvann?

Det finnes en bekk ned til sjøen, men denne har sprengt kapasitet i dag. Med planforslaget så vil det bli enorme mengder vann som da vil måtte ledes til sjøen. F.eks drikker et voksent tre opptil 1000 L vann pr dag (ref: illvit.no). Dette er vann som må håndteres ved utbygging.

Hva skjer under en byggeperiode med forurenset vann til eksisterende drikkevannskilder?

Kulturminner:

Utdrag fra Arkeologisk registrering 3.1:

- *Store deler av planområdet var bortimot ufremkommelig – svært bratt og kupert. De flatene som ut fra kart kunne se ut til å ha potensiale fra steinalder viste seg å være planert og sprengt, og bestod i dag av veier for skogsmaskiner.*

Dette området er under detaljregulering men likevel har forslagsstiller tjuvstartet prosessen med å planere og tilrettelegge for tomter i planområdet.

Vi stiller spørsmål ved at potensielle kulturminner bare fjernes uten at det har noen konsekvenser.

- ID 301298 på jorden (automatisk fredet)
- ID 301288 på jorden (automatisk fredet)
- ID 42520-1 Foran bolig 111/2 strandkanten (ikke fredet)
- ID 301276 Foran bolig 111/2 (fjernet)

Befolkningsvekst:

Kommuneplanene beskriver målene for utviklingen av kommunen, som sier blant annet at den eldre delen av kommunens befolkning (67+ år) forventes å øke med 27 % fra 2017 til 2030 mens befolkningen i aldersgruppen 20-66 år forventes å øke med **kun 1 %**.

Planen vil ikke bidra til noen økning i folketall siden det er tilgang på arbeidsplasser som i hovedsak er avgjørende for økning i folketall.

Boligbehov:

Vi ser ikke at det er behov for denne utbyggingen, som heller vil føre til en forflytting fremfor tilflytting.

Vi stiller spørsmål ved om det er i kommunens egen interesse å gjøre om på reguleringer av land- og jordbruksområder når kommunen selv har flere regulerte tomter som ikke har blitt solgt i samme avstand til skole i Vanse som det er her. Det stilles spørsmål ved behovet for alle disse eiendommene.

I avisartikkel i lister24 27.04.2023 kom det frem at kommunen har flere tomter på Høygård som ikke er blitt solgt enda og at de hadde håpet på mer interesse. Disse tomtene ligger landlig til for de som ikke vil bo i sentrum. Det er også en planlagt utbygging på Kjørestad stadion som utbygger der har stoppet.

Øyvoll har et attraktivt og variert botilbud med spredt bebyggelse. Dersom denne reguleringsplanen blir godkjent vil et nytt byggefelt med tettbebygd strøk føre til et mindre variert botilbud for kommunen da vi har mange byggefelt og tettbebygde strøk. Det vil være betydelig mer samfunnsøkonomisk å fortette eksisterende byggefelt og utvide de felt som allerede har infrastrukturen på plass.

Hensyn til naboer:

Hensikten med planen, slik vi kan se det, er egen vinning foran hensyn til omgivelsene. Med dette mener vi at det ikke tas særlig hensyn til naboer, helse, miljø, sikkerhet, klima, jordbruk og natur.

Planforslaget har et forslag i planen til trygg skolevei, en plan vi mener har flere mangler. Planforslaget har ingen plan for trafikk utenom "trygg skolevei", da mener vi gang og sykkelvei til og fra Øyvoll, som f.eks sykling og gåing til fritidsaktiviteter, sentrum osv.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995) sier:

- *Ved omdisponering av arealer som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning.*

I planen er det avsatt et mindre areal til lek for barn og unge, mot et større areal som i dag brukes av alle til rekreasjon, ski- og akebakke, fresbee, ballek og frilek. Det ser ut som om planen gir en alt-i-en løsning som er en mye dårligere løsning enn i dag.

Barn og unges interesser finnes allerede i dag i arealer som i planen blir begrenset og tilsidesatt.

Merknader til Konsekvensutredningen:

1.1.12 Influensområde s. 17 og 18

Det er kommunekartene inntegnet (stiplet) vei/sti gjennom 111/2 ned til strandsone i LNFR i kart.

1.1.30 Trygg skolevei

Det er ikke riktig at trygg skolevei går gjennom et tun. Dette er en rettighet kun for 111/2 og 111/3.

1.1.26 Veistandard og adkomstforhold

Det er opplyst at det er gatelys i utkjørsel til fylkesvei ved broa, hvilket ikke stemmer.

1.1.33-39 Nyskapt trafikk

Vi kan ikke se at konsekvensutredningen har vurdert konsekvensene i forhold til utleie av boliger, hytter, båthus, båter etc. Dette er en vesentlig stor andel trafikk som påvirker ÅDT.

Konsekvensutredningen er mangelfull, inneholder informasjon- og faktafeil. Opplevelsen av utredningen er at den har til hensikt å vinkle reguleringsplanen i best mulig lys.

Sammendrag:

Gjennomføring av planen vil kreve omfattende naturinngrep dels i strid med kommuneplan, region og nasjonale føringer, og at det å anlegge en ny "bydel" der (nesten) eneste mulighet for transport til skole, off. tilbud og handelssenter vil være privat bil, noe som harmonerer svært dårlig med nasjonale, regionale og lokale mål for miljø og klima.

Vi ser på dette som et overtramp av natur, dyreliv og omgivelsene og ikke minst av det fredelige bo- og hyttemiljøet vi på Øyvoll har.

Vi ønsker ikke denne planen velkommen. Den er meget inngripende og ødeleggende på mange områder.

Vi mener at planforslaget må stoppes fordi planen er alt for ambisiøs for Øyvoll, som er et vakkert, rolig og landlig sted med spredt bebyggelse og godt bomiljø.

Undertegnede:

Øyvoll 2 – Gbr. 111/1, 4

Trygve M Danielsen & Nancy Danielsen
Kanehøgda 11
4550 Farsund

Øyvoll 11 – Gbr. 111/7

Stanley Andreassen
Øyvoll 11
4550 Farsund

Øyvoll 13 – Gbr. 111/10

Ulrich Damaske & Violetta Damaske
Øyvoll 13
4550 Farsund

Øyvoll 15 – Gbr. 111/34

Alf Kristian Egeland & Miriam Egeland
Øyvoll 15
4550 Farsund

Øyvoll 17 – Gbr. 111/5

Olav Egeland & Ingunn Egeland
Øyvoll 17
4550 Farsund

Øyvoll 19 – Gbr. 111/25

Kevin Wood & Anne Lene Wood Gundersen
Øyvoll 19
4550 Farsund

Øyvoll 21 – Gbr. 111/9

Jon Aslak Fintland
Øyvoll 21
4550 Farsund

Øyvoll 29 – Gbr. 111/18

Even Bjørnstad & Karin Bjørnstad
Øyvoll 29
4550 Farsund

Øyvoll 30 – Gbr. 111/33

Camilla Danielsen
Øyvoll 30
4550 Farsund

Øyvoll 37 – Gbr. 111/20

Ketil Øyri	Anne Øyri
Roterudvegen 6	Langaberget 15a
2609 Lillehammer	4364 Sirevåg

Jørund Øyri
Eikeset 2
4032 Stavanger

Øyvoll 39 – Gbr. 111/24

Jonas Bjørnstad Martinsen
& Susanne Bjørnstad Martinsen
Øyvoll 39

Øyvoll 50 – Gbr. 111/28

Roar Rafoss & Merete Becksen
Øyvoll 50
4550 Farsund

Øyvoll 80 – Gbr. 111/21

Trude Salomonsen
Admiral Hammerichs vei 7
4011 Stavanger

Øyvoll 81 – Gbr. 111/13, 29

Torhild Ommundsen
Herlaugsbakken 23 A
4041 Harfsfjord

Øyvoll 82 – Gbr. 111/22

Roy Rydland & Torunn Else Rydland
Lauvåsen 2
4560 Vansø

Øyvoll 83 – Gbr. 111/11

Tor Espen Espedal & Lise Iren Grude Valdeland
Kruså 10
4365 Nærbø

Øyvoll 85 – Gbr. 111/12, 19

Magnar Reilstad & Anne Reilstad
Ølberg Havneveg 25
4053 Ræge