



DETALJREGULERINGSPLAN FOR SPINDSODDEN

planid 01701

Farsund kommune

Planbeskrivelse Spindsodden

Utgave: 3

Dato: 2024-10-21

DOKUMENTINFORMASJON

Plantittel:	Spindsodden – planid 01701
	Planbeskrivelse Versjon 3 21.10.2024
Tiltakshaver:	Karistua AS v/ Arne Marthinsen Spindsodden Utvikling AS v /Arne Marthinsen
Kontaktperson:	Arne Marthinsen
Konsulent:	Asplan Viak AS
Oppdragsleder:	Epost: Lynqdal@asplanviak.no
Medarbeidere:	Kåre Kalleberg Marianne Grigson Rune Solvang Bodil Fagerland Gjerdulsen
Leveranse:	Reguleringsplankart Planbeskrivelse med ROS analyse Bestemmelser
Arkiv Asplan Viak AS:	O\521163

1 INNLEDNING

1.1 Oppdraget

Asplan Viak fikk i oktober 2011 i oppdrag av Karistua AS ved Sissel og Arne Martinsen å utarbeide reguleringsplan for nytt boligområde på Spindsodden i tråd med kommuneplanen.

Reguleringsplanen er kalt «Detaljreguleringsplan for Spindsodden» og har planid 01701.

Forhåndskonferanse med kommunen ble avholdt den 3.10.2011 med tilhørende referat.

Planarbeidet er utført med samarbeide med følgende grunneiere som deltaker i planen:

- Arne og Sissel Marthinsen/Karistua gnr 3 bnr 25,26,33,39,43,85,108, 117,143
- Xanthopoulos arvinger gnr 3, bnr 34
- Kjell Marum gnr 183, bnr 47
- Gunnar Rødseth gnr 3, bnr 24

I tillegg inngår en rekke andre eiendommer innenfor planområdet der grunneier er orientert om planarbeidet.

Planen legger opp til følgende nye tomter innenfor eksisterende bebyggelse:

Rødseth	gnr 3, bnr 24	tomt 8
Xanthopoulos arvinger	gnr 3, bnr 34	tomt 5B,9
Gunnvor Vere	gnr 3, bnr 40	tomt 14

Det er avholdt flere møter i reguleringsfasen.

Medarbeidere i Asplan Viak AS har vært:

Siv ing Kåre Kalleberg	Regulering/oppdragsledelse/ infrastruktur VA
Ing Marianne Grigson	Vegplanlegging
Ing Bodil Fagerland Gjeruldsen	Utarbeidelse av plankart
Naturforvalter Rune Solvang	Biologisk mangfold

Planbestemmelse og planbeskrivelse er oppdatert høsten2024 av Siv ing Kalleberg.

1.2 Hensikt med planarbeidet

Hensikten med planen er å tilrettelegge for boligbebyggelse i området avsatt i kommuneplanen med tilpasning til eksisterende bebyggelse og eiendomsgrenser.

Det inngår totalt 50 tomter i planområdet. Av disse er 15 tomtene bebygde med boliger og andre bygg.

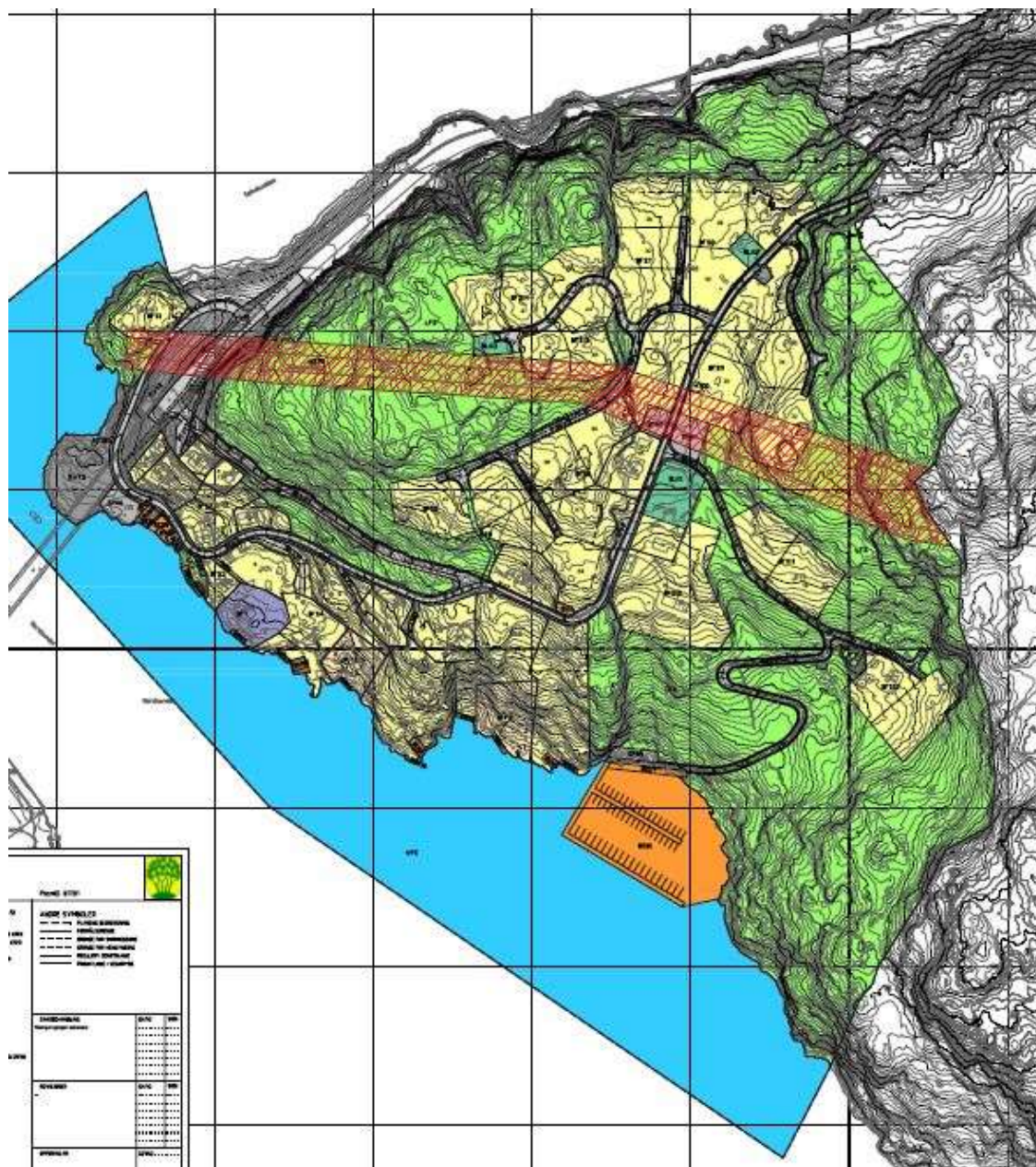
I tillegg inngår et museum i planen

2 PLANOMRÅDET

2.1 Beskrivelse

Det ble meldt oppstart planarbeid på hele Spindsodden med avgrensning mot Fv 43 i vest og eiendomsgrensen for gnr 3, bnr 33 i øst. Planområdet består av de arealer som naturlig kan knyttes til atkomstvei fra Fv 43. I planområdet er 15 av de regulerte tomtene bebyggt med boliger med uthus, båtnaust og museum.

Dagens atkomstveg er kommunal vei som går under Nordsund Bro med avkjørsel fra Fv 43. Det går 2 høyspentlinjer gjennom planområdet.



Oversikt over planområdet.

Planområdet er foreslått disponert på følgende måte:

Område for enebolig nye	36,4 daa
Eksisterende boliger	25,7 daa
Veger med annen veggrunn	12,7daa
Felles lekeareal for barn	1,4 daa
Naust	0,4 daa
Friluftsområde	<u>62,4 daa</u>
Sum	<u>138 daa</u>

Nedre del av planområdet er i hovedsak utbygd.

Den øvre del av planområdet er bebyggt med 3 boenheter og består ellers av utmarksterreng med ung løvskog som vist på bilde nedenfor.



I øvre del på BF7-9 har det vært steinbrudd med uttak av byggestein. Steinbruddet ble lagt ned etter krigen og er nå tilgrodd med løvskog. Det er en del vrakstein i dette området.

2.2 Utbyggingsavtale

Det er ikke avertert oppstart forhandling om utbyggingsavtale samtidig med melding om regulering. Annonsering av forhandling utbyggingsavtale med kommunen er utført den 28.10.2017. Det er ikke ført forhandlinger om slik avtale.

Det forutsettes inngått en utbyggingsavtale med kommunen. Hovedelementet i en slik avtale vil være kommunal overtakelse av offentlige veger og VA-anlegg i området.

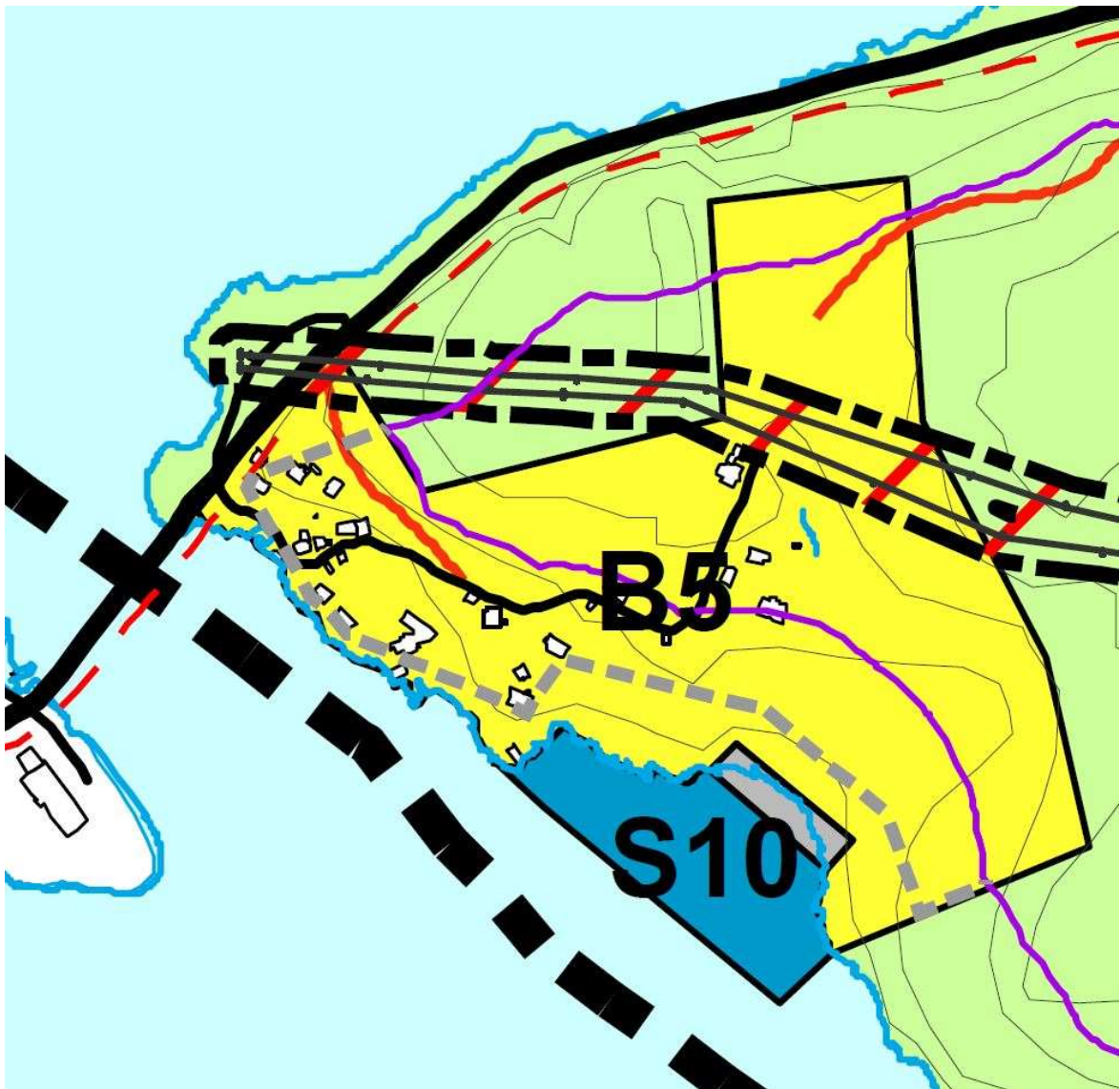
3 PLANSTATUS

3.1 Kommuneplan

Området er i gjeldende kommuneplan for Herad fra 2015 avsatt til boligbygging. Planområdet lå også som byggeområde for bolig i forrige kommuneplanperiode.

Avgrensingen av planen er tilpasset topografi og eiendomsgrenser og er i hovedtrekk sammenfallende med avsatt areal i overordnet plan til boligformål.

Avgrensingen i kommuneplanen mot nord følger i hovedtrekk eiendomsgrensen for bnr 108 (A. Marthinsen). Eier av bnr 34 (Xanthopoulos arvinger) har imidlertid i reguleringsfasen rette spørsmål til kommunen om å ta med deler av bnr 34 mot nord som naturlig ut fra topografi kan bebygges og kobles til ny atkomstveg. Kommunen har stilt seg positiv til dette og ansett at området for bebyggelse i planen i hovedtrekk følger kommuneplanens arealdisponering.



Utsnitt av kommuneplan Herad vedtatt 2015

3.2 Reguleringsplaner

Området er i dag uregulert. Det er gitt dispensasjon fra plankrav for bebyggelse som er oppført de siste årene. Tomt 15 er siste tomt som er bygd ut basert på tillatelse gitt flere år tilbake.

Det ble meldt oppstart av regulering av området i september 1996 av Multiconsult basert på en behandling av forespørsel i kommunen 13.2.1996.

Multiconsult utarbeidet et skisseprosjekt for boligfeltet i 1997. Forutsetningene for planskissen var atkomstveg fra Havika og bygging av opp mot 100 boliger i området

Det ble dog ikke fremmet noe planforslag etter oppstartmeldingen i 1996 og skisseprosjektet.

4 PLANFORSLAGET

4.1 Framstilling, planinnhold arealer mv.hovedgrep

Planen er framstilt som privat detaljregulering etter plan- og bygningslovens § 12-3.

Det er holdt forhåndskonferanse med kommunen den 3.10.2011 der planområdets avgrensning er fastsatt. Kommunen redegjorde her for forutsetninger som må legges til grunn.

Konseptet for planen har vært følgende:

- Eksisterende boliger i området beholdes som eneboliger med tomtedeling tilpasning til dagens eiendomsgrenser
- Fortetting av nåværende bebygd område med nye boliger der det er mulighet.
- Ny atkomstveg fra Fv 43 for nye boliger i ubebygd område nord og øst for dagens bebyggelse.
- Det legges opp til frittliggende eneboliger og eneboliger i kjede.

Tidligere kommuneplan har angitt boligbebyggelse med høy utnyttelse. Utnyttelsen av området er vurdert i planfasen. En er her kommet til at området som har betydelig terrengformasjoner ikke egner seg for tett utnyttelse uten store terrenginngrep. Området reguleres derfor hovedsakelig til eneboliger med relativt store tomter.

Planen er framstilt digitalt på laserkart som viser terrenget nøyaktig.

Plankartet kan leses best i M 1:1000.

4.2 Planinnhold

4.2.1 Boligbebyggelse

Det er i dag bygd på 15 av boligtomtene i planområdet inkludert tomt 15 som har vært under bygging i lengere tid. I tillegg kommer Listamuseet sitt bygg på bnr 38. Noen av boligene disponeres i dag til fritidsformål.

Det tilrettelegges for 34 nye eneboligtomter i planområdet. Tomtene vil få størrelse 0,8 – 1,4 daa. Med denne tomtestørrelsen vil en kunne tilpasse seg eksisterende terreng i stor grad med tilhørende begrensning i terrenginngrep.

Maks BRA settes til 300 m² + 50 m² for garasje og 30 m² for andre bygg på tomten. Det inngår 2 parkeringsplasser pr tomt.

Tomtene 27-32 tilrettelegges med mulighet for konsentrert bebyggelse med rekkehus eller 4manns boliger.

Gesims- og mønehøyde er på henholdsvis 6 og 8 m for saltak og 7m gesimshøyde for pulttak. Dette gir mulighet for boliger i 2 etasjer. Begrensning i høyde er satt for å unngå stor eksponering.

Det ligger til rette for underetasje på noen av tomtene der terrenget skråner. Underetasje gir bedre terrengtilpasning. Generelt er det for tiden liten interesse for å bygge underetasje.

Eneboliger plasseres innenfor angitte byggegrenser. Garasje / uthus kan plasseres i nabogrense etter vanlige regler.

De fleste tomtene har gode utsiktsforhold. Solforholdene er meget gode, men sen kveldsol vil ikke oppnås på det nye området pga terrengformasjonen som skygger.

Terrenginngrepene blir fra små til moderate for alle tomter som ikke er bebygde.

Det er 2 strandeieendommer i planen tomt 49 og 50 som ikke har atkomst fra veg. En av disse er tidligere søkt bebygde med hytte.

De to tomtene er medtatt i planen som boligtomter og kan bebygges dersom det kan skaffes kjøreatkomst med bil til tomtene.

4.2.2 Område for Museum

Listamuseet disponerer eiendommen gnr 3, bnr 38 som er bebygde med det gamle Åptahuset. Eiendommen har i dag kun gangatkomst fra offentlig veg over eiendommen bnr 82 - tomt 7. Det er fra Museet kommet ønske om kjøreatkomst til eiendommen bak Åptahuset.

En kjøreveg vil kreve erverv av rettighet fra bnr 24 (tomt 8) og være til ulempe for boligen på bnr 82. En parkeringsplass bak Åptahuset vil også være et fremmedelement i forhold til selve huset der naturmiljøet rundt huset bør beholdes uendret. Vi ser dog at det kan være ønskelig med en kjøreveg til eiendommen for drift av bygget, frakting av møbler etc.

Planen viser inkluderer derfor en gangveg på 2m fram til museet. Ved etablering av denne kjøreatkomsten bør det drøftes felles løsningen med eier av tomt 8 når evt denne skal bebygges for felles avkjørsel fra o_SKV1. Parkering for besøkende kan skje på SPA1 som ligger 80m fra museet. Grunneier for SPA1 er Statens Vegvesen. Det er medtatt brygge for å kunne ta imot besøkende fra sjøveien til museet. Arealet foran museet kan brukes av allmennheten til bading og friluftsliv.

4.2.3 Strøm og kabelanlegg

Det er satt av areal for ny nettstasjon for strømforsyning av de nye boligene. Høyspentlinjene i luftspenn gjennom området må beholdes med tilhørende faresoner. Ny nettstasjonen plasseres innenfor denne faresonen.

Det er forutsatt at ny bebyggelse forsynes fra kabelanlegg i bakken. Det vil være behov for noe omlegging av dagens lavspent luftlinjer som er i konflikt med ny atkomstveg, men for øvrig er dagens luftspenn tenkt beholdt.

Alle kabelanlegg for nye tomter vil legges i vegene.

4.2.4 Vann og avløpsanlegg

Det ligger i dag en kommunal vannledning fra Farøy under Norsund bro til Spindodden. De fleste boligene har i dag vann fra denne ledningen med private sjøledninger og ledninger i veg. Noen boliger har brønner.

Det er ikke offentlig avløpsnett på Spindsodden og dagens boliger har private avløpsanlegg med utslipp til sjø. Kvaliteten på disse anleggene er ikke undersøkt og antas å være i variabel kvalitet.

Det legges til grunn i planen at området forsynes med offentlig vann og avløp og at kommunen via vanlige regler krever tilkobling til nytt offentlig ledningsanlegg for eksisterende bebyggelse.

VA-ledninger for området bygges i de nye vegene og langs eksisterende veg SKV1 fra tomt 13 til sjøen. Det er avsatt plass ved sjøen BVA2 for bygging av en støtbelastar/pumpestasjon for å føre avløpsvannet i ledningen over Nordsundet fram til dagens spillvannsledning i enden av Ferjeveien. Gravitasjonsledning bygges i gangveg GTD1 i tillegg til kjøreveiene. En del av eksisterende bebyggelse må ha pumpe for å kunne levere avløpet til nytt avløpsnett. Nye tomter 18 -21 må ha pumper for avløp og privat fellesledninger fram til offentlig nett i SKV2.

For vannforsyningen kan trykksone 1 med bassenget på Varbakk på kt 82,4 (fullt nivå) som utgangstrykk forsyne bebyggelse opp til kt 40. Det må bygges en trykkforsterker på ca kt 40 med utgangstrykk kt 115 for å gi tilstrekkelig trykk for høyeste hus på kt 75. Plass for en trykkforsterker er avsatt på BVA1. Trykkforsterkeren dimensjoneres for uttak av 20 l/s til brannvann etter krav i TEK 17.

Det må bygges ny vannledning fra Ferjeveien med dim \varnothing 160PE fram til trykkforsterkeren og videre til kryss ved tomt 25 for kunne ta ut 20 l/s.

VA anlegg i eksisterende veg SKV2 bygges etter at ny atkomstveg fra Fv 43 er ferdig og kan brukes for dagens bebyggelse

4.2.5 Lekeplasser - interesse for barn og unger

Det er avsatt areal til 3 lekeplasser innenfor planområdet med samlet areal på 1,4daa. Det ene lekeområdet BLK1 er på 1,0 daa og opparbeides som en balløkke. De øvrige lekeområdene BLK2 -3 er mindre plasser for småbarn og er knyttet til nærområdet

Lekearealene ligger sentralt i forhold til bebyggelsen. Lekeområdene utstyres med lekeapparater.

I uttalelse til meldingsfasen har Agder Fylkeskommune påpekt behov for tilrettelegging for myke trafikanter og skape en sikker skoleveg for barn og unge. Dette er i planen lagt opp til bredt fortau langs den nye atkomstvegen helt fram til vegkrysset ved tomt 25. som kobles til dagens fortau over Nordsund Bro. For øvre deler av boligfeltet vil atkomstveiene være kombinert for kjørende og myke trafikanter.

Trafikksikkerheten for barn og unge har vært innsigelsespunkt til planen etter høringsfasen. Dagens fortau over Nordsund bro er smalt og er i dag ikke skoleveg for barn som har busstransport til skole.

I planen inkluderes busslommer ved fv 43 ved starten av atkomstveien til planområdet, og busstransport av skoleveg legges til grunn for planen. Trafikksikkerhet i krysset med fv 43 er belyst i eget notat sist revidert 29.4.2024. Notatet er vedlegg til planbeskrivelsen og inngår som del av reguleringsbestemmelsene.

Det er god tilgang til friluftsområder i planen som primært vil være fjellplatået vest i planområdet.

Det er kort veg til sjøen med muligheter for bading og friluftsliv.

Barn og unges interesser ansees som godt ivaretatt i planen.

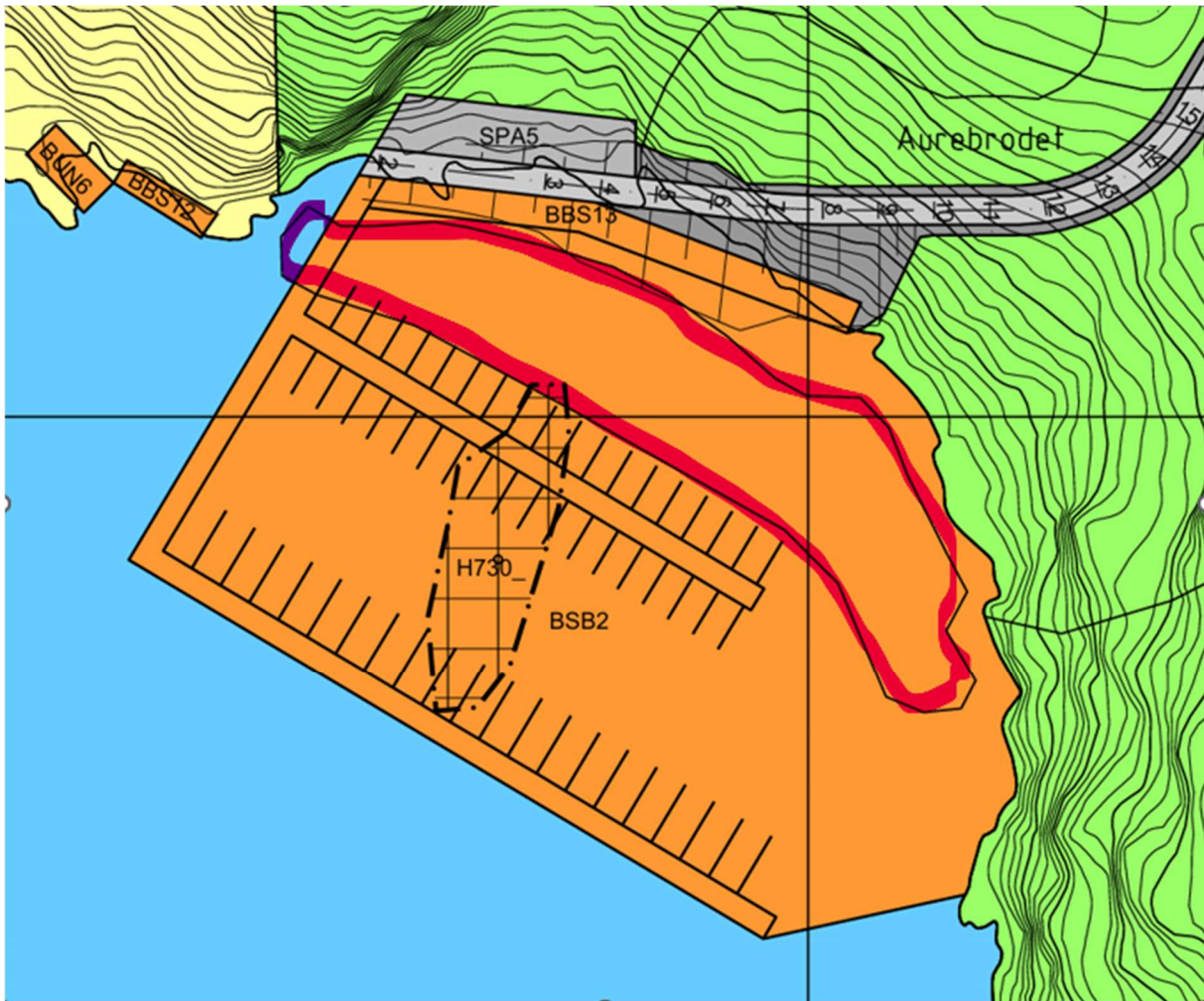
4.2.6 Småbåthavn

I tråd med kommuneplanen inngår en småbåthavn som kun er beregnet på boligbebyggelsen i planområdet. Ettersom eksisterende bebyggelse stort sett har båtplasser vil havna være for tomtene 16-48.

I havna vil inngå en bryggekant innerst BBS13 for å kunne legge til med småbåter. Dersom denne bryggen medfører inngrep i sjøen kan den utgå. Utforming av havna med maksimalt 50 båtplasser er vist som prinsipp i plankartet. Det inngår bølgedemper mot sørvest. Det vil ikke være mulighet for utsetting, opptak eller lagring av båter på land.

Atkomstvegen til havna er bratt med stigning 1:6 og er beregnet for gangtrafikk med mulighet for kjøring for transport av utstyr etc.

Det er registret ålegress i denne bukta som vist på markert område i kartskissen nedenfor. Flytebryggeanlegget er lagt utenfor dette området og er ikke i konflikt med ålegressområdet. Det viser her til vurdering av dette forholdet i rapport biologisk mangfold.



Flytebryggeanlegg lagt utenfor område for ålegress markert med rødt i kartskissen

4.3 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

4.3.1 Kjørevei

Eksisterende kommunale veg som går fra Fv 43 under broa og betjener dagens boliger i området er en smal enfelts veg med stigning 1:5.5 fra sjøen og 200m oppover.

Det bratteste partiet er 1:5. Atkomstvegens tilstand/stigning har medført at kommunen ikke har tillatt nye boliger i de siste årene. Møteplasser på vegen er avkjørsler til tomtene.



Eksisterende veg ved tomt 11

Det er vurdert flere alternativer for ny atkomst til området. Resultatet er vist i planforslaget med ny veg fra Fv 43 med fortau fram til eksisterende veg ved tomt 39. Det bratte partiet erstattes av den nye vegen som går på oversiden av dagens bebyggelse.

Bildet nedenfor viser der ny veg vil gå rett fram og kobles til dagens veg.

For å få plass til veg med fortau uten å gjøre inngrep på tomt 14 og 15 har tiltakshaver kjøpt gbnr 3/25. Gjennomføring av planen medfører at dagens bebyggelse på tomt 39 må rives.



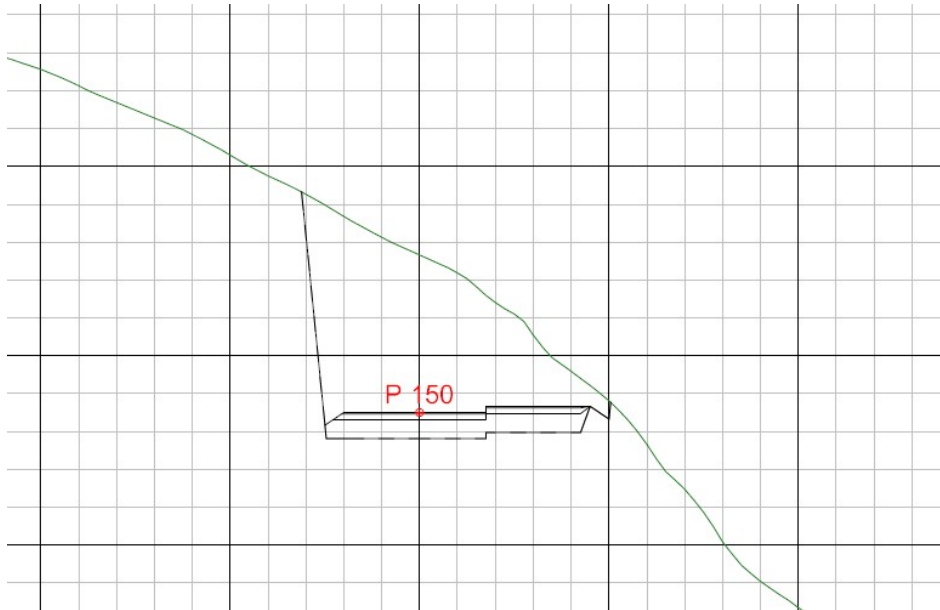
Ny atkomstveg starter ved stolpen (stakittgjerde er ved tomt 39)

Traseen for ny veg er krevende der vegen legges bak boligen på tomt 4. Denne eiendommen ble kjøpt av tiltakshaver bl a for å få fram veg til feltet. Det vil være et betydelig inngrep de første 30 m av vegen og som del av anlegget etableres fysisk skille/skjerming av boligen.



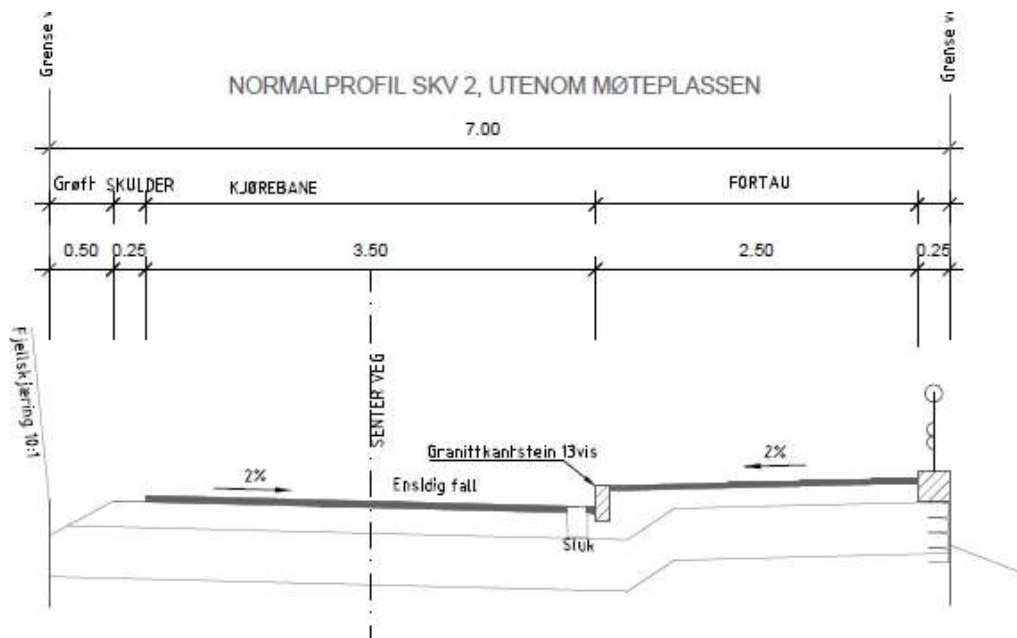
Ny veg går bak boligen på tomt 4.

Terrenget på strekning er sideskrått og vegen foreslås derfor bygget som en 4m bred veg med møteplasser. Vegen bygges med stigning 1:10 og legges inn i terrenget slik at det blir minimalt med fylling. Det settes mur med rekkverk på sørsiden.



Typisk tverrprofil av ny atkomstveg

I stedet for åpen grøft legges asfalt i bredde 4m og grøft mot fjellet asfalteres, jfr normalprofil nedenfor. Vegbredden blir da 4m slik at personbiler kan møte. Møteplassene er lagt inn på vegen for større kjøretøy.



Vegen gir en sikker atkomst for mange trafikanter.

Eksisterende veg fra tomt 39 og oppover beholdes som enfelts veg ut fra det begrensede antall boliger som betjenes. Det inngår dog å bygge breddeutvidelse til 2 felt i svingen ved tomt 15. Videre vil det være møteplasser ved SPA2 (eksisterende) og ved nye parkeringsplasser SPA3-4. Maks stigning på vegen forbi tomt 14 og 16 vil være 1:8 som

er kommunens krav til maks stigning og som innebærer at dagens stigning slakes ut. Angitte høyder i plankartet er tilpasset avkjørsel til tomt 15 under bygging.

Det er forutsatt at veg SKV1-3, SKV5, SKV 8 og SKV9 er offentlige veger. De øvrige stikkvegene og veg til småbåthavn er private fellesveger som ikke overtas av kommunen for drift. Fellesveger skal vedlikeholdes av brukerne av vegene.

Det er utarbeider lengdeprofil og tverrprofil på vegene for å klarlegge terrenginngrep. Skjæring og fylling er lagt inn som annen veggrunn i plankartet. Vegtegningene er vist som vedlegg til planen.

4.3.2 Kryss og busslommer

Krysset mellom ny atkomstveg og Fv 43 er utformet som avkjørsel fra forkjørsvveg med 60 km/t fartsgrense etter at fartsgrensen over broa ble satt ned til 60 km/t i 2023. Siktsoner 6x75m oppnås mot nord uten inngrep. Mot sør må del av tett rekkverk på Nordsund bro i frisktsonen erstattet av laminatglass for å oppnå sikt og begrenses til der det er behov for platekledning som vist på skissen nedenfor med grønnstrek



Behov for platekledning av laminatglass mot bolighus

Det er i dag satt opp busstopp skilt på begge sider av Fv43 i området uten å gjøre fysiske tiltak. Dagens busstopp må betraktes som høyst bemerkelsesverdig der busstoppen er midt i krysset for dagens atkomst, jfr foto nedenfor.



Dagens busstopp midt i avkjørsel.

Det er i planen lagt inn busstopp å begge sider av Fv43 med oppstilling av buss utenfor kjørefeltene på fylkesvegen. Samtidig strammes dagens avkjørsel mot nordvest opp. Det i planen etter kommunens merknader lagt inn fortau på vestsiden av Fv43 med kryssing der broa starter. Dette fortauet vil være starten på GS veg til Havika som er av Vegvesenet skissert bygget som en lett konstruksjon på utsiden av dagens FV43.

Planen gir således en vesentlig forbedring av dagens trafikksituasjon med tilrettelegging for kollektivtrafikk.

4.3.3 Parkeringsplasser

Det er lagt opp til parkering på den enkelte tomt med 2 plasser pr boenhet i tråd med det generelle kravet kommunen.

Det er avsatt plass for parkering SPA1 under brua på Statens Vegvesens grunn for besøkende til Museet og andre besøkende til dagens bebyggelse som ikke har gjesteparkering.

I planområdet inngår også parkeringsplasser SPA 2-4 som vil være for gjesteparkering og for øvre område og for turgåere til Havik etc.

Parkeringsplass SPA5 er en kombinert parkering og snuplass for småbåthavna. Det legges som prinsipp opp til kun utstyrstransport til båthavna – ikke transport av båter.

4.3.4 Gangveg

I planen inngår turveg GTD1 mellom veg 2 og veg 9 som trolig også vil være en snarveg for gående, barn unge. Traseen brukes også til VA ledninger.

Turvegen vil være bratt (1:3,5) og må ha fast dekke og rekkverk. Den munner ut i SKV2 der det er fortau langs SKV2.

4.4 Grønnstruktur

4.4.1 Friluftsområde

Planen vil gi god atkomst til friluftsområdet i plankartet for turgåere som vil bruke den gamle vegen over til Havika og opp til utsiktspunktet i område LF2.

Det er store grøntområder i planen.

Parkeringsplassen SPA4 vil kunne benyttes av turgåere.

Deler av område friluftsområde LF3 foreslås overtatt av kommunen som del av kommunal grunn mellom 2 kommunale veger.

I planen er det avsatt et friområde GF i svingen ved tomt 16 som er et utsiktspunkt. Dette er ønsket av kommunens administrasjon. Her kan det settes opp benker og bord. Området må gjerdes inn som sikring mot fall utfor skrent.

4.5 Hensynssoner

Frisiktsoner etableres for avkjørsler etter Vegvesenets håndbok.

Område for bevaring på tomt 23 er automatisk fredede kulturminne. Påvist fredet kulturminne inngår som del av tomt med inngrepsfri sone rundt.

Høyspentlinjene i luft har sikringssone på fra 28-45 m i planen.

5 KONSEKVENSER

5.1 Landskap

Utbygging etter planen vil gi små inngrep i landskapet. De naturlige formasjonene er beholdt og den høye åsryggen nordvest i planområdet medfører at igjen bygg vil ligge i siluett sett fra sjøen.

Dagens boligbebyggelse er den del av Farsund by med hvite hus som ligger opp åssiden og er godt synlige og eksponert fra sjøen. Det er derfor naturlig at ny bebyggelse følger samme mønster og med form og farge føyer seg inn bilde av dagens bebyggelse. Hvite hus vil være en naturlig del av utbyggingen.



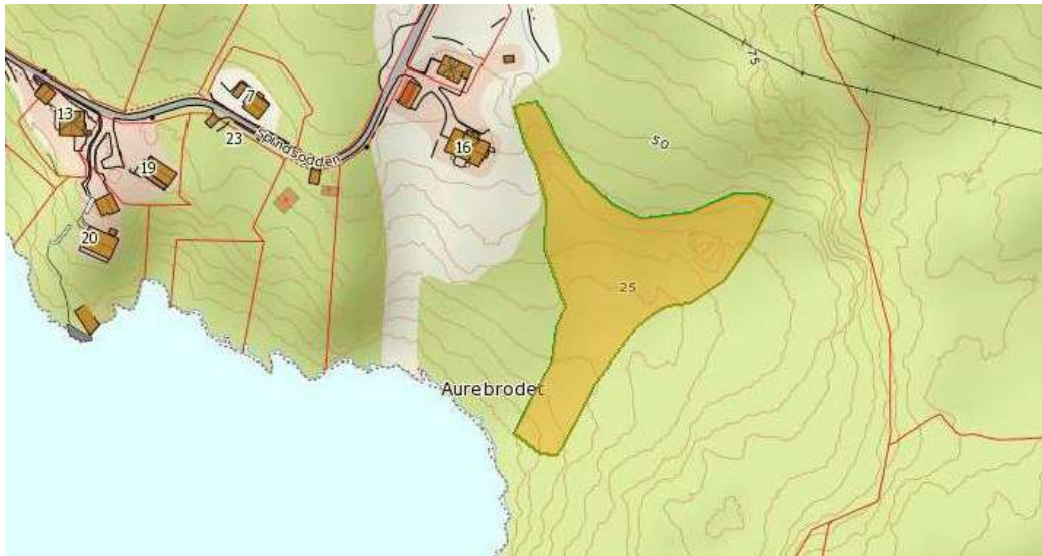
Eksisterende bebyggelse på Spindsodden

Ved utarbeidelse av planen er tomtene lagt slik at det blir mindre terrenginngrep og bebyggelsen vil ligge godt ned i terrenget.

5.2 Naturmangfold

Det er foretatt undersøkelse av biologisk mangfold med egen utredning, jfr rapport i vedlegg.

Det er registrert en lokalitet med edlelauvskog som ligger i dalsøkket sørøst i planområdet blanding med eik og svartor, jfr kartskisse nedenfor



Naturlokalitet med edelløvskog

I dette området samt nord for området er det en del store eiketrær som må søkes bevart.

Atkomstveg til småbåthavna vil gå gjennom deler av den avmerkede naturlokaliteten og denne vegen må derfor anlegges med et minimum av hogst. Dette tiltaket er vurdert som stor negativ konsekvens i forhold til lokaliteten. Det er imidlertid ikke mulig å etablere atkomstveg som ikke berører dette området. I forhold til byutvikling med dette boligfeltet og tilhørende småbåthavn som del av boligområdet bør hensynet til naturlokaliteten vike.

Det er ikke registrert rødlistearter i planområdet.

Forholdet til ålegress i sjøen er løst med å legge flytebryggeanlegget utenfor ålegresset.

5.3 Kulturminner

Det er ikke foretatt separate undersøkelser av kulturminner i planfasen ettersom det er tidligere registrert kulturminner i området knyttet til ny bebyggelsen som er oppført på tomter 16,17,35.

Registrert kulturminner er lagt inn i plankartet på tomt 23 samt i friluftsområdet på odden lengst vest i planområdet.

Fylkeskommunen har i brev til meldingsfasen ikke angitt behov for undersøkelser for kulturminner.

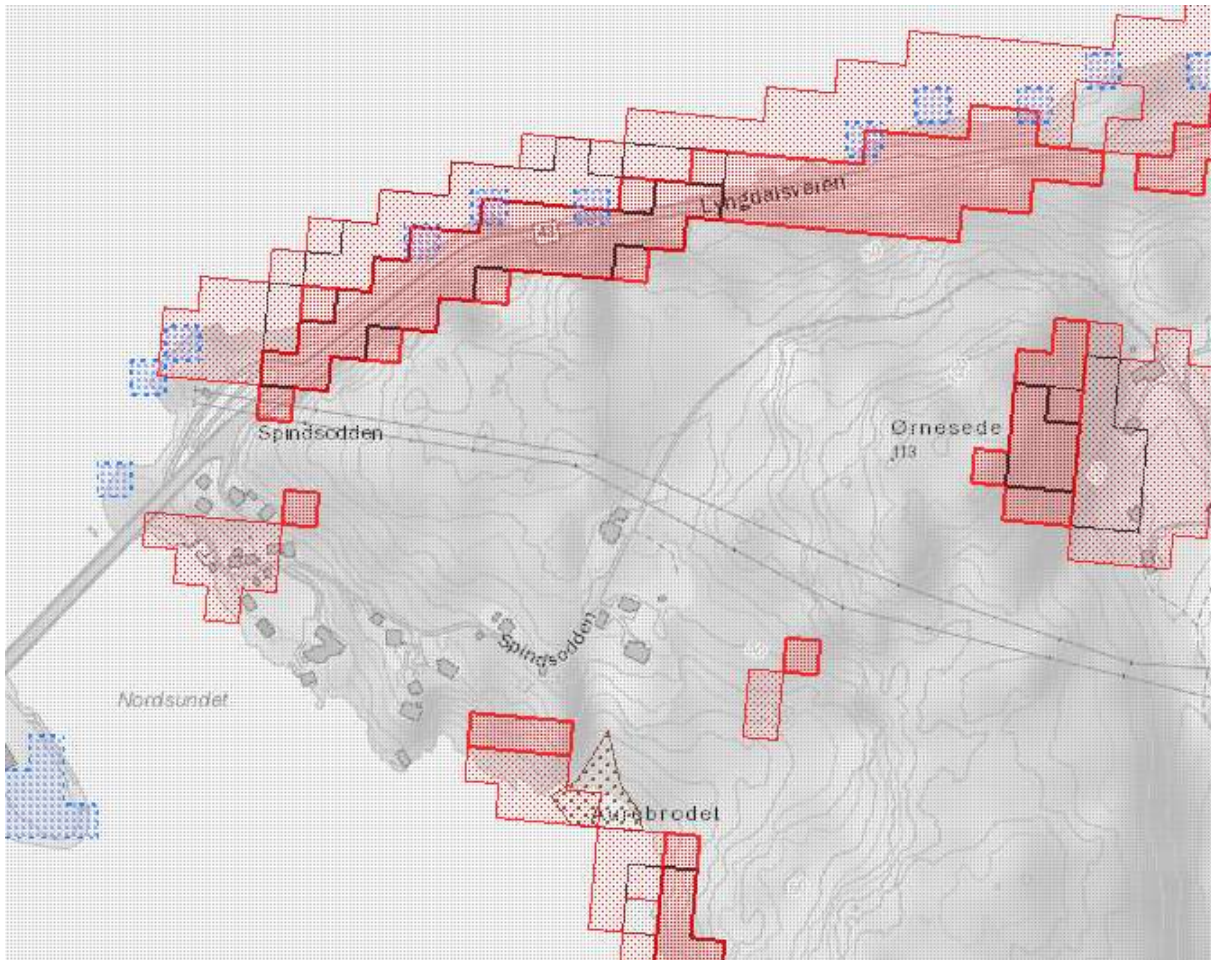
5.4 Friluftsliv og tilgjengelighet

Planen legger opptil god tilgjengelighet for atkomst og kontakt med utmarksterreng og turområder. Den gamle vegen til Havika, som var hovedveg til Lyngdal før 1928 (før Nordsund bro), brukes i dag til turveg.

Det er god tilgang til sjøen for allmennheten i området under broa og foran museet for bading og fiske.

5.5 Ras og skred

Terrenget i planområdet er relativt slakt med korte sider. Området der ny bebyggelse er planlagt er ikke avmerket som fareområde for skred, jfr utsnitt av Skrednett nedenfor .



Avmerking av skredfareing område i NVE Skrednett.

Vegvesenet har i 2016 sikret fjellskjæringen fra Nordsund bro til Jentefjellene.

For eksisterende bebyggelse er det avmerket et fareområde for snøskred nord for tomt 6. Området er bevokst med furutrær og ligger i sørhelling med soleksponering.

Snøskred kan potensielt gå i området på bakgrunn av:

- Topografi; Snøskred løsner oftest i terreng med helning mellom 30 og 50 grader. Fjellsiden i området er bratte nok til at snøskred kan løsne.
- Leside; Det kan akkumuleres snøskavler på topp av fjellside på vestlige og nordlige vinder, når nedbør kommer som snø.

Sannsynligheten for snøskred kan nå bebyggelsen er vurderes som liten på grunnlag av:

- Tidligere hendelser; Det er ikke registrert snøskredhendelser ned mot aktuelt planområde.
- Transport av snø; Det er ikke store områder som snø kan transporteres fra og akkumuleres i fjellsiden.
- Vegetasjon; fjellsiden dekket med løvskog blandet med
- furu. Skog vil ødelegge eller redusere lagdelingen i snødekket, og i tillegg øke friksjonen i skredbanen. Dette reduserer sannsynligheten for utløsning av skred.
- Topografi; Det er ikke bolleformasjoner i terrenget som akkumulerer snø. Det er ingen naturlige skredbaner med retning ned mot planområdet.
- Nedbør: Det er ikke registrert snødybder i området, og det er lite snø i kystnært område.

Sørpeskred vurderes til å være lite sannsynlig grunnet terrenget over planområdet ikke har flate parti hvor snø kan samles. Det er også lite snø i området.

På bakgrunn av vurderingene gjort i dette kapitlet vurderes årlig nominell sannsynlighet for at snøskred skal nå planområdet til mindre enn 1/5000. Kravet for sikkerhetsklasse S3 er oppfylt,

I forbindelse med bygging av ny atkomstveg må det her gjøres befarings av geolog før tiltaket og for fjellsikring av skjæring under bygging av denne vegen.

6 ROS-ANALYSE

6.1 Generelt

Analysen er basert på rundskriv fra DSB¹ og foreliggende skisse til reguleringsplan og tilhørende illustrasjoner. Kommunale beredskapsplaner/risikovurderinger er ikke sjekket.

Mulige uønskede hendelser er ut fra en generell/teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdet funksjon, utforming mm, og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene (henholdsvis konsekvenser for og konsekvenser av planen). Forhold som er med i sjekklisten, men ikke er tilstede i planområdet eller i planen, er kvittert ut i kolonnen "Aktuelt?" og kun unntaksvis kommentert. Kommunale beredskapsplaner/risikovurderinger er ikke sjekket.

Vurdering av **sannsynlighet** for uønsket hendelse er delt i:

- Svært sannsynlig (4) – kan skje regelmessig; forholdet er kontinuerlig tilstede
- Sannsynlig (3) – kan skje av og til; periodisk hendelse
- Mindre sannsynlig (2) – kan skje (ikke usannsynlig)
- Lite sannsynlig (1) – hendelsen er ikke kjent fra tilsvarende situasjoner/forhold, men det er en teoretisk sjanse

Vurdering av **konsekvenser** av uønskete hendelser er delt i:

1. Ubetydelig: Ingen person- eller miljøskader; systembrudd er uvesentlig
2. Mindre alvorlig: Få/små person- eller miljøskader; systembrudd kan føre til skade dersom reservesystem ikke fins
3. Alvorlig: Alvorlig (behandlingskrevende) person- eller miljøskader; system settes ut av drift over lengre tid
4. Svært alvorlig: Personskade som medfører død eller varig mén; mange skadd; langvarige miljøskader; system settes varig ut av drift

Karakteristikk av risiko som funksjon av sannsynlighet og konsekvens er gitt i tabell 1.

Tabell 1 Samlet risikovurdering

Konsekvens:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
Sannsynlighet:				
4. Svært sannsynlig				
3. Sannsynlig				
2. Mindre sannsynlig				
1. Lite sannsynlig				

- Hendelser i røde felt: Tiltak nødvendig
- Hendelser i gule felt: Tiltak vurderes ut fra kostnad i forhold til nytte
- Hendelser i grønne felt: "Billige" tiltak gjennomføres

¹ Veileder for kommunale risiko- og sårbarhetsanalyser (1994) og Systematisk samfunnsikkerhets- og beredskapsarbeid i kommunene (2001).

6.2 Uønskete hendelser, konsekvenser og tiltak

Mulige/aktuelle hendelser, risikovurdering og relevante tiltak er sammenfattet i tabell 3.

Tabell 2 Bruttoliste mulige uønskete hendelser

Hendelse/Situasjon	Aktuelt?	Sanns.	Kons.	Risiko	Kommentar/Tiltak
Natur- og miljøforhold					
<i>Ras/skred/flom/grunnforhold. Er området utsatt for, eller kan planen/ tiltaket medføre risiko for:</i>					
1. Masseras/-skred, utglidning(er området geoteknisk ustabil)	Nei				
2. Snø-/isras	Nei				
3. Flomras	Nei				
4. Elve-/bekkeflom	Nei				
5. Tidevannsflom	Nei				
6. Radongass	Ja	3	1		Bygningene for varig opphold er forutsatt sikret med radonsperre mot grunnen, jf TEK 10, § 13-5.
<i>Vær, vindeksponering. Er området:</i>					
7. Vindutsatt	Nei				
8. Nedbørutsatt	Nei				
<i>Natur- og kulturområder</i>					
9. Sårbar flora	Ja	2	1		Store eiketrær søkes bevart
10. Sårbar fauna	Nei				
11. Verneområder	Nei				
12. Vassdragsområder	Nei				
13. Fornminner (automatisk fredete kulturminner)	Ja	4	2		Registrerte automatisk fredete kulturminner i området. Inngår som friluftsområde
14. Kulturminne-/miljø	Nei				
Menneskeskapte forhold					
<i>Strategiske områder og funksjoner. Kan planen/tiltaket få konsekvenser for:</i>					
15. Vei, bru, jernbane, knutepunkt inkl terminal	Nei				
16. Jernbane	Nei				
17. Flyplass	Nei				
18. Havn, kaianlegg	Nei				
19. Sykehus/-hjem, kirke	Nei				
20. Brann/politi/sivilforsvar	Nei				
21. Kraftforsyning	Ja	3	1		Høyspentlinjer gjennom området
22. Vannforsyning, renovasjon/spillvann	Nei				

23. Forsvarsområde	Nei				
24. Tilfluktsrom	Nei				
25. Område for organisert idrett/lek	Nei				
26. Park; rekreasjonsområde; uorganiserte aktiviteter	Nei				
27. Vannområde for friluftsliv	Nei				
<i>Forurensningskilder. Berøres planområdet av:</i>					
28. Akutt forurensning	Nei				
29. Permanent forurensning	Nei				
30. Støv og støy; industri	Nei				
31. Støv og støy; trafikk	Ja	2	1		Området ligger ved Fv 43. Ny bebyggelse blir lite eksponert.
32. Støy; andre kilder	Nei				
33. Forurenset grunn	Nei				
34. Høyspentlinje (em stråling)	Ja	2	1		Høyspenningstrase krysser området. Kabler legges i bakken inne i området
35. Risikofylt industri mm.	Nei				
36. Avfallsbehandling	Nei				
37. Oljekatastrofeområde	Nei				
<i>Medfører planen/tiltaket:</i>					
38. Fare for akutt forurensning	Nei				
39. Støy og støv fra trafikk	Ja	1	2		Tiltaket vil medføre økt trafikkbelastning for noen hus.
40. Støy og støv fra andre kilder	Nei				
41. Risikofylt industri mm.	Nei				
42. Takras	Nei				
<i>Transport. Er det risiko for:</i>					
43. Ulykke med farlig gods	Nei				
44. Vær/føre begrenser tilgjengelighet til området	Ja	3	1		Ny atkomstveg med liten stigning gir forbedrede atkomstforhold. Positiv konsekvens.
<i>Trafikksikkerhet</i>					
45. Ulykke i av-/påkjørslar	Ja	2	2		Løses ved utforming av plan
46. Ulykke med gående/syklende	Ja	2	2		Løses ved utforming av plan
47. Ulykke ved anleggsgjennomføring	Nei				
48. Andre ulykkespunkter	Nei				
<i>Andre forhold</i>					
49. Sabotasje og terrorhandlinger					

- er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål?	Nei				
- er det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten?	Nei				
50. Regulerte vannmagasiner, med spesiell fare for usikker is, endringer i vannstand mm	Nei				
51. Naturlige terrengformasjoner som utgjør <i>spesiell</i> fare (stup etc.)	Nei				
52. Gruver, åpne sjakter, steintipper etc	Nei				
53. Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring	Ja	3	1		Atkomst til eksisterende bebyggelse bli berørt

6.3 Oppsummering

Tabell 3 Sammenfatning av risikovurderingene

Konsekvens:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
Sannsynlighet:				
4. Svært sannsynlig		13		
3. Sannsynlig	6,21,44,53			
2. Mindre sannsynlig	9,31,34	45,46		
1. Lite sannsynlig		39		

6.4 Nærmere omtale av mulig risiko og sårbarhet.

Planområdet er av begrenset størrelse og dermed oversiktlig. Ingen hendelser er vurdert å ha «Svært alvorlig konsekvens». Potensielt «Alvorlig» konsekvens knytter seg til faren for trafikkulykke med gående/syklende. Faren for trafikkulykke anses imidlertid for å være innenfor normalt fareområde.

Nærmere angitte hendelser/situasjoner kommenteres nærmere nedenfor.

Ref. hendelse 6, Radongass. Byggeteknisk forskrift, TEK10 setter krav til radonforebyggende tiltak for slik at radonkonsentrasjonen i inneluft generelt ikke overstiger 200 Bq/m³. Bygninger beregnet for varig opphold skal ha radonsperre mot grunnen, og skal tilrettelegges for egnet tiltak i byggegrunn som kan aktiveres om radonkonsentrasjon i inneluft overstiger 100 Bq/m³.

Ref. hendelse 9, Sårbar Flora

Det vises til rapport om naturverdier. Lokalitet med edellauvskog søkes bevart mest mulig

uberørt innenfor planområdet. Atkomstveg til småbåthavn vil gå delvis gjennom dette området. Store eiketrær skal beholdes i størst mulig grad.

Ref. hendelse 13, Fornminner

Tiltaket vurderes til å ha en viss risiko for å påvirke verneverdier i planområdet. I området er det tidligere registrert et fornminne som er lagt inn i plankartet med hensynssone 730 og byggegrense rundt.

Behov for ytterligere undersøkelse er ikke angitt av Fylkeskommunen.

Hendelse 21 Kraftforsyning. Agder Energi AS viser til bestående høyspent- og lavspenningsanlegg innenfor planområdet med faresoner som er lagt inn i plankartet. Det er satt av areal til ny nettstasjon innenfor planområdet. Kabler legges i bakken for ny del. Luftspennet over deler av eksisterende området blir stående.

Hendelse 31. Berøres planområdet av støv og støy fra trafikk. Planområdet har i dag avkjørsel fra Fv 43 ved Nordsund bro. Ny avkjørsel fra østsiden av Fv43 vil ikke gi endring i støy fra Fv43. Ny bebyggelse på tomt 1 kan være eksponert for trafikkstøy og støyberegninger må utføres for å avklare behov for tiltak.

Hendelse 34. Høyspentlinje. Høyspent- og lavspenningsanlegg krysser planområdet. Fremtidig høyspentanlegg er avmerket med hensynssone.

Hendelse 39. Medfører planen støy og støv fra trafikk. Planen vil kunne medføre økt trafikkbelastning til og fra området som vil berøre eksisterende bolig på tomt 4 som eies av tiltakshaver. Vegen vil gå like ved boligen. Skjerming mellom bolig og veg vil inngå som del av veganlegget. Eksisterende bebyggelse tomt 2-13 vil få mindre trafikk med ny atkomstveg, mens bolig på tomt 35 og 39 vil få økt trafikkbelastning. Det forutsettes at området får fartsgrense 30 km/t. Trafikkmengden fra ny bebyggelse 31 boliger girt 150 turer/dag som er lavt. Støy fra denne trafikken for tomt 35 og 39 vil være svært begrenset.

Hendelse 44: Vær og føre begrenser tilgjengelighet til området.

Den kommunale vegen på Spindsodden er i dag svært bratt med stigning 1:5 på det bratteste og stigning 1:5,5 i snitt over en strekning på 200m fra sjøen ig oppover. Vegen er derfor vanskelig framkommelig når det er glatt vinterstid.

Planen forutsetter ny atkomst fra Fv43 med stigning 1:10 fram til kobling med eksisterende veg ved tomt 39. Ny veg følger eksisterende veg fra tomt 39 – 35 med stigning 1:8. Øvrige veger som forutsettes å være kommunale får stigning 1:10.

Planen gir således en positiv konsekvens for eksisterende bebyggelse i og med at ny atkomstveg kan brukes av alle for å komme fram til boligen.(kjøre ned bakken)

Hendelse 45 og 46: Trafikksikkerhet

Planen gir flere positive konsekvenser mht til trafikksikkerhet som følger:

- Bedre framkommelighet om vinteren
- Sikring av myke trafikanter med bygging av fortau langs ny atkomstveg
- Oppstramming av eksisterende avkjørsler på Fv43.
- Bussholdeplasser i stedet for busstopp i kryss som i dag.

Hensynet til sikker skoleveg for barn og unge er ivaretatt med bruk av skolebuss fram til skole.

Hendelse 53: Spesielle forhold ved utbygging

Ved utbygging av området vil ny atkomstveg bygges ferdig først. VA avlegg vil følge eksisterende veg fra tomt 35 til sjøkanten. I anleggsfasen vil atkomsten til bebyggelsen bli berørt med kun gangatkomst i korte perioder. Ulempen ved anleggsdriften er imidlertid kortvarig.

7 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

7.1 Innledning

Det skal her gjennomgås de merknader som kom inn i meldingsfasen og hvordan de er hensyntatt i planen.

Melding om oppstart: 26.10.2011

Frist for merknader 8.12.2011

Fylkesmannen, brev av 2.11.2011

Vi viser til oversendelse hvor det meldes oppstart av detaljregulering for Spindsodden. Det planlegges boligbebyggelse med tilhørende infrastruktur og småbåthavn. Utbyggingen hjemles i kommuneplanens arealdel.

Planforslaget må beskrive virkningene av planen. Planbeskrivelsen må vise hva planen vil medføre for de interesser og hensyn som gjør seg gjeldende i området. Miljøvirkningene av en utbygging må vurderes grundig, fremtidsrettet og i en helhetlig sammenheng. Hensynet til naturmangfoldet som befinner seg i området må vurderes og redegjøres for, jf. nml. §§ 8-12. Mangler ved planbeskrivelsen vil kunne være en saksbehandlingsfeil.

Innenfor planområdet er det gjort noen funn av rødlistearter. Disse er både av nyere og eldre dato. I forbindelse med reguleringen anbefaler miljøvernavdelingen at det gjøres undersøkelser. Området er i stor grad ubebygget med natur som strekker seg fra sjøen og innover, muligheten for at de finnes forekomster av naturverdier som det må tas hensyn til er tilstede.

I arealet som i kommuneplanen er satt av til småbåthavn finnes det en lokal viktig ålegrasseng. Konflikter og tilpasninger til denne må gjøres rede for i planprosessen. Det er i tillegg viktig å avklare landareal og adkomst til småbåthavna. I en båthavn vil aktiviteter som fjerning/påføring av bunnstoff og rengjøring av båter fører til forurensning av grunn og sjø/sjøbunnen. Ved etablering av nye anlegg krever vi derfor oppsamling av rester fra båtpuss, tett dekke samt oppsamling og behandling av overvannet. Behandling kan være rensing eller filtrering.

I tillegg kan båttrafikk føre til økt spredning av miljøgifter dersom sjøbunnen er forurenset. Ved etablering av et nytt anlegg bør derfor konsekvensen av båttrafikken utredes når det gjelder ev. spredning av miljøgifter/partikler. Dette er spesielt aktuelt i sjøområdene rundt Farsund by.

Byggeområdet er i kommuneplanen lagt helt ned til sjøen, dette betyr at det ikke er avsatt en byggegrense, jf. pbl § 1-8. Vi vil i denne forbindelse gjøre oppmerksom på at manglende byggegrense ikke betyr at man kan bygge tett og mye helt ned i sjøkanten.

Miljøvernavdelingen vil til denne planprosessen ha et fokus på god planlegging som tilgjengeliggjøring strandsonen som et naturlig nærområde. Å legge opp til en god tilgang og allmenne arealer ned mot sjøen må vektlegges som en viktig del av detaljreguleringen. I utgangspunktet vil utbygging i strandkanten bli møtt med innsigelse.

Det forutsettes at bygningsmassen tilpasses landskapet og det gjennomføres en sammenhengende grønnstruktur.

Det minnes om de vurderinger/beskrivelser som skal følge planer etter pbl. med hensyn til konsekvenser for barn og unge og tilgjengelighet for alle, jf. Miljøverndepartementets rundskriv *T-2/08 om barn i planleggingen* og rundskriv *T-5/99B om tilgjengelighet for alle*. Det må settes av nok og tilgjengelige arealer til utomhusbruk. Utover de krav som stilles etter byggt teknisk forskrift (TEK 10) må dette dekket i bestemmelser og plankart. Trafikksikkerhet bør vurderes hensyn på leke- og oppholdsarealer og trygg skolevei.

Er området utsatt for støy skal dette tas hensyn til i planleggingen og innarbeides i plankart og bestemmelser, jf. *T-1442 om retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging*. Graving, dumping av masse og håndtering av evt. forurenset masse skal skje i henhold til gjeldende forskrift og kommunens krav.

Ved utarbeidelse av planer for utbygging foreligger et generelt krav om gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyse for planområdet, jf. pbl. § 4-3. Risiko- og sårbarhet kan knytte seg til naturgitte forhold ved arealet, f. eks at det er utsatt for flom, skred eller radonstråling. Det kan også være virksomhetsbaserte risikoforhold i området eller forhold som følge av arealbruken, f. eks ved måten viktige anlegg plasseres i forhold til hverandre. Analysen er et viktig grunnlag for planarbeidet. De arealer det knytter seg fare, risiko eller sårbarhet til avmerkes i planen som hensynssone med bestemmelser, jf. pbl. §§ 12-6 og 12-7. Planområdet er kupert og heller ned mot sjøen. Det vil derfor være viktig å undersøke terrenget for sikreste plasseringer av boliger. Hvis det er arealer som det kan stilles spørsmål med om kan bygges ut pga. geologi, må dette undersøkes før offentlig ettersyn. Manglende geoteknisk undersøkelser er normalt gjenstand for innsigelse.

Våre kommentarer:

Forholdene som Fylkesmannen påpeker er omhandlet i planen.

Det foreligger egen vurdering av biologisk mangfold i der forhold i sjø og på land er registrering er ivaretatt.

ROS-analyse er foretatt.

Angitt grense for bebyggelse mot strandsonen i kommunedelplanen er lagt til grunn som hovedprinsipp.

Fylkeskommunen, brev av 8.6.2012

Det vises til ekspedisjon fra AsplanViak AS, Lyngdal datert 26.10.2011, der det på vegne av tiltakshaver Arne Marthinsen meldes oppstart av reguleringsplanarbeid for Spindsodden, Farsund kommune.

Det aktuelle området er i kommuneplanen utlagt til boligbebyggelse med høy utnyttelse og småbåthavn. Avgrensning av planområdet er utvidet noe til å omfatte veien og LNF-området mot sjøen i nordvest, og en ramme av LNF-områder i nord, øst og sørøst. Hensikten med planarbeidet er opplyst å være tilrettelegging for utbygging til boliger med tilhørende infrastruktur og småbåthavn. Planen utarbeides som en detaljplan etter forhåndskonferanse med kommunen avholdt 3.10.2011.

Fylkeskommunens vurdering

Vi har ingen spesielle merknader til at det igangsettes reguleringsplanarbeid som opplyst i planmeldingen. Planområdets avgrensning sikrer areal for infrastruktur, muligheter for utvidet båthavn/eventuelle badeanlegg og tilstrekkelig grøntområder rundt boligbebyggelsen.

Generelt opplyses at fylkeskommunens interesser i dette planarbeidet i hovedsak vil være knyttet til følgende forhold:

- Klimahensyn, jf. Regionplan for Agder 2020 (vedtatt 2010)
- Samordnet areal og transportplanlegging, jf. Regionplan for Agder 2020 (vedtatt 2010)
- Samferdselsinteresser
- Kollektivtrafikk
- Trafikksikkerhet
- "Tilgjengelighet for alle", jf. Miljøverndepartementets rundskriv T-5/99B
- Allmennhetens friluftinteresser, jf. fylkesdelplan for idrett og friluftsliv 2003
- Hensynet til de arealbevarende interesser som er knyttet til strandsonen
- Barn og unges interesser, jf. RPR for å styrke barn og unges interesser i planleggingen. Det vises her til rundskriv T-2/08 med bilag.
- Gode boligområder tilrettelagt for ulike brukergrupper
- Forholdet til kulturminner og kulturmiljø

For øvrig vises til fylkeskommunens veiledningsrolle i plansaker jf. plan- og bygningslovens § 3-4.

Vi har på dette stadiet i prosessen følgende konkrete merknader og innspill til det aktuelle planarbeidet:

Samferdse

Det er viktig å sørge for gode og trafikksikre løsninger, særlig for myke trafikanter. Veg, trafikksikringstiltak og tilhørende bygningsmiljø bør tilpasses områdets særpreg. Skolebarn og andre myke trafikanter bør særlig ivaretas. Oversiktlige og trygge krysningspunkter, samt sikt i kryss må tas med i planen. Ut fra varsel om reguleringsplan tolkes det at området vil få en vesentlig høyere utnyttelse enn i dag, dette må det tas hensyn til når de trafikale løsningene planlegges. Mulighet for flytting av 50km/t sone på fylkesveg 43 må avklares med SVV. Vesentlig økt trafikk i området fordrer at det legges inn krav om tiltak som sikrer myke trafikanter på en god måte. Det bør også vurderes om det er aktuelt å tilrettelegge for et kollektivtilbud langs Fv 43, blant annet med tanke på skolebarn.

Barn og unges interesser.

Vi minner generelt om at det skal utarbeides en beskrivelse av hvordan barn og unges interesser vil bli ivaretatt i det aktuelle planarbeidet. Vi forutsetter at det blir sikret tilgang på arealmessig tilstrekkelige, attraktive og trygge leke- og utfoldelsesområder for barn og unge i ulike aldersgrupper. Det bør om nødvendig inntas relevante rekkefølgebestemmelser som sikrer opparbeidelse av slike arealer samtidig med at nye boliger ferdigstilles. Dersom det er aktuelt å legge opp til at enkelte delområder skal detaljplanlegges, er det likevel viktig at den overordnede grøntstrukturen, herunder kvartalslekeplasser m.m. fastlegges i områdereguleringsplanen.

Vi forutsetter at det sikres trygg skolevei, samt trygg atkomst til funksjoner som benyttes av barn og unge i fritiden. Det bør kartlegges hvorvidt det finnes "snarveier", stier eller lignende i planområdet. Disse bør i så fall opprettholdes.

Tilgjengelighet for alle

Gang- og sykkelveier, fortau, interne forbindelsesveier, felles utearealer, lekeplasser o.a. bør så langt det er mulig tilrettelegges for bevegelseshemmede. Det bør i planen legges opp til at et visst antall boliger kan tilrettelegges for bevegelseshemmede.

Forholdet til strandsonen.

Ettersom planområdet omfatter arealer innenfor 100-metersbeltet langs sjøen, vises til Miljøverndepartementets brev, senest av 8.03.02, der det varsles en innskjerping av plan- og dispensasjonspraksis i strandsonen. Av brevet fremgår at selv om byggeforbudet i 100-metersbeltet (jf. plan- og bygningslovens § 17-2) langs sjøen i utgangspunktet ikke gjelder for områder som i reguleringsplan eller kommuneplanens arealdel er utlagt til byggeområde, er det forutsatt at nevnte byggeforbud skal gjelde som en retningslinje for planlegging i disse områdene. Fylkeskommunen skal, sammen med Fylkesmannen, bidra til at nasjonale mål og interesser ivaretas i arealplanleggingen.

Våre kommentarer:

Merknaden fra VAF er hensyntatt i planen på følgende måte:

- Det inngår GS veg langs ny atkomstveg til feltet.
- Det er lagt til grunn at fartsgrense 50km/t flyttes 200 m dagens 70 sone slikt står. Boligfeltet medfører at grense for byen justeres.
- Det er regulert inn busslomme for kollektivtrafikk.
- Bygging i strandsonen er begrenset til enkelte naust innregulering av eksisterende brygger.
- Barn og unges interesser er ivaretatt med lekeplasser og ballplass og sikker skoleveg.
- Atkomst til turterreng er tilrettelagt for

Statens Vegvesen, 6.12.2011

Viser til mottatt varsel om oppstart av reguleringsarbeid, datert 26.10.2011.

For område på Spindsodden er det tidligere startet opp planarbeid i 1996/-97. Etter møte med Farsund kommune ble det da avtalt at fartsgrense på fv. 43 ved planlagt kryss kunne søkes nedsatt til 60 km/t. En reduksjon til 50 km/t ser vi som lite naturlig på denne strekningen.

Med fartsgrense på 60 km/t vil krav til sikt langs primærveg etter nye vegnormaler være 84 meter. Siktlengde langs sekundærveg, som i 1997 ble godtatt for en lengde på 8 m, kan etter nye normaler begrenses til 6 m når ÅDT på sekundærveg vil være mindre enn 500. På sørvestre side av påtenkt kryss må en være oppmerksom på sikthindrende brurekkverk.

Trafikkø i sekundærveg må vurderes ut fra figur 4.6 i håndbok 263.
I tilknytning til kryss må det reguleres for busslommer på begge sider av fv. 43.

Våre kommentarer:

Det er lagt til grunn at 60 km/t sone utvides til der dagens 70 km/t skilt mot nord står. Dette er basert på at det inngås 2 busstopp i planen og at strekningen vil være skoleveg for mange barn.
Siktkrav for 60 km/t er lagt til grunn.
Busslommer er medtatt på begge sider av fylkesvegen.

Agder Energi Nett AS – e-post datert 1.12.2011

AE har oversendt kart over eksisterende llinjer og kabelanlegg og påpekt faresoner for høyspentanlegg.

Våre kommentarer:

Faresoner for HS-anlegg er lagt inn i planen. Ny nettstasjon er plassert etter konferering med AE.

Fiskeridirektoratet brev av 29.11.2011

Det vises til oversendelse av 26.10.2011 fra Asplan Viak AS med melding om påbegynt reguleringsarbeid på Spindsodden gnr. 3, bnr. 26, 33, 43, 108 m.fl. i Farsund kommune.

Fiskeridirektoratets ansvar og medvirkning

Fiskerimyndighetene er ansvarlig for forvaltningen av de levende marine ressursene, fiskerinæringen og kontroll med akvakulturnæringen. Fiskeridirektoratets regioner skal ivareta disse interessene i det regionale og lokale planarbeidet. Reguleringsmyndigheten, i dette tilfellet kommunen, er forpliktet etter plan- og bygningsloven å legge til rette for medvirkning, mens Fiskeridirektoratets regionkontorer er forpliktet til å delta.

Formål og planstatus

Formålet med planen er å legge til rette for konsentrert boligbebyggelse med tilhørende infrastruktur og småbåthavn.

Området er ikke tidligere regulert. I kommuneplanens arealdel fra 2001 er området på land avsatt til boligformål, mens formål i sjø ikke er angitt med unntak av område avsatt til småbåthavn (fremtidig). Reguleringsformålet er i samsvar med kommuneplanen.

Innspill fra Fiskeridirektoratet Region Sør

Etter 2001, da formål for området ble lagt inn i kommuneplanen, er det gjennomført kartlegging av marint biologisk mangfold i Farsund kommune. Kartleggingen viser bl.a. at det er et område med ålegress i bukta som har formål småbåthavn i kommuneplanen. Forekomsten er verdivurdert som en C-lokalitet, dvs. lokalt viktig.

Ålegressenger har en svært viktig funksjon i det marine økosystemet, bl.a. som oppvekst- og leveområde for en rekke fiske- og skalldyrarter. Dette er bakgrunnen for at de er kartlagt som viktige områder for å ivareta det marine biologiske mangfoldet.

Fiskeridirektoratet Region Sør fraråder i utgangspunktet tiltak som kan påvirke ålegressenger negativt. Det bør søkes løsninger som medfører at ålegressenga ikke påvirkes direkte, for eksempel gjennom å legge traseer for kabler og ledninger utenom de registrerte forekomstene av ålegress og legge bryggeanlegg utenfor ålegressengene.

Fiskeridirektoratet Region Sør skal som den nasjonale fiskeriforvaltningens representant i regionen i første rekke arbeide for å sikre de nasjonalt og regionalt viktige marine ressursene i regionen (naturtyper med A- og B-verdi). Naturtyper av lokal verdi (C-områder) er i utgangspunktet et kommunalt forvaltningsansvar. Fiskeridirektoratet Region Sør vil ut fra en faglig vurdering likevel sterkt anbefale at bryggeanlegget planlegges lagt utenfor den registrerte forekomsten.

Anbefalinger ved anlegging av nytt bryggeanlegg

Nyere undersøkelser, bl.a. NGI-rapport "Kartlegging av forurensning i utvalgte småbåthavner i Norge" (TA-2751/2010), viser at småbåthavner medfører forurensning til grunnen og sjøbunnen, og at spyling og vedlikehold av skrog er den største kilden til forurensningen. Forurensning fra småbåthavner har i mange år vært forsømt, men Klima- og forurensningsdirektoratet (Klif) har varslet økt oppmerksomhet på dette temaet, bl.a. gjennom tilsynsaksjoner i samarbeid med fylkesmannen. I brev fra Klif til kommunene 14.9.2011 anbefales det bl.a. at kommunene legger inn bestemmelser i reguleringsplaner om anlegging av fast dekke (asfalt/betong) og sedimenteringskummer der det skal spyles båter, eller hvor båter skal pusses/skrapes. Hjemmel for dette er forurensningsloven § 7 om plikt til å unngå forurensning.

CIENS-rapport: 2-2011 " Helhetlig planlegging og utvikling av miljøvennlige småbåthavner. Kunnskapsstatus" gir en rekke råd om hvordan negativ miljøpåvirkning fra småbåthavner kan begrenses. Dette er bl.a.:

Lokalisering

- Småbåthavner må planlegges slik at de ikke begrenser naturlig sirkulasjon styrt av tidevann eller strøm.
- Området bør ha god vannutskiftning og god vanndybde under bryggeanlegget.
- Det må unngås plassering over/nær viktige marine naturtyper som ålegressenger eller andre sårbare naturtyper, viktige bløtbunnsområder i strandsonen, og lokaliteter med sårbare og trua arter på land.
- Det bør være tilstrekkelig avstand til kjente gyteplasser og fiske/skjellanlegg i sjøen.

Utforming

- Innløp og bryggeanlegg må planlegges slik at de opprettholder vannsirkulasjonen maksimalt. Det kan være nødvendig med mer enn et innløp.
- Flytebrygger, bølgebrytere og molo må ha åpninger som sørger for vannsirkulasjon. Bryggene bør også ha en passasje mot land hvor vannet kan strømme forbi.
- For nye båthavner eller ved utvidelser av eksisterende båthavner bør en åpen løsning velges.
- Bølgedempere eller bølgebrytere bør benyttes fremfor å legge havnen i veldig beskyttede områder.

Drift

- Det må etableres rutiner for oppsamling av miljøfarlig avfall ved vedlikehold.
- Det bør tilbys alternative metoder for miljøvennlig båtvedlikehold.
- Det bør være et avgrenset område for båtvedlikehold og vask, med lukket vannsystem og oppsamlingskummer slik at miljøfarlige stoffer ikke kommer ut i det marine miljø eller avløpssystemet.
- Større reparasjoner, sandblåsing etc. bør foregå innendørs i hall.
- Vaskestasjon for båter slik at bruk av begroingshindrende midler kan unngås/reduceres.

- Lett tilgjengelig tømme- og opplysningsstasjon for båttoaletter.

Fiskeridirektoratet Region Sør anbefaler at ovennevnte anbefalinger følges i den utstrekning det er relevant. Dersom det for eksempel ikke skal åpnes for båttopplag, opptak og utsetting av båter på stedet, vil en del av punktene falle bort, da dette vil redusere den potensielle forurensningsfaren. Ved å følge disse anbefalingene vil de negative konsekvensene av småbåtanlegg i sjøen bli redusert. Det anbefales videre at det knyttes bestemmelser til båtthavnområdet som ivaretar disse anbefalingene.

Fiskeridirektoratet Region Sør har hatt saken på høring hos Farsund og Lyngdal fiskerlag. Det har ikke fremkommet merknader fra disse. Det er ikke registrert kaste- eller låsettingsplass, eller viktig fiskeområde innenfor planområdet.

Fiskeridirektoratet Region Sør ber om å få planen på høring for oppfølging av innspillet i det videre planarbeidet.

Våre kommentarer:

Innspillet er hensyntatt i planen ved at småbåthavn er lagt utenfor område for ålegress. Småbåthavna vil ikke ha mulighet for opptak/utsetting av båter. Det er god vannsirkulasjon i havne med bølgedemper.

Kystverket brev 29.11.2011

Det vises til varsel av 26.10.11 vedr. oppstart av planarbeid for Spindsodden i Farsund kommune. Formålet med reguleringen er å tilrettelegge for utbygging av boliger med tilhørende infrastruktur og småbåthavn.

Kystverket Sørøst har ut fra et havne- og farvannsmessig synspunkt ingen vesentlige merknader til melding om oppstart av planarbeidet.

Kystverket Sørøst gjør for øvrig oppmerksom på at tiltak innenfor planområde i sjø krever tillatelse med hjemmel i lov om havner og farvann av 17. april 2009. Ettersom sjøområdet ligger innenfor kommunalt myndighetsområde, er det Farsund havnemyndighet som behandler søknader med hjemmel i havne- og farvannslovens § 27, 1. ledd.

Våre merknader:

Småbåthavna i planen må behandles av Farsund Havnemyndighet. Småbåthavna ligger i kommunedelplanen og forutsettes da å være avklart med havnemyndighetene.

Norsk Maritimt Museum brev 30.11.2011

Norsk Maritimt Museum (NMM) mottok i brev fra av Asplan Viak AS den 31.10.2011 ovennevnte sak til uttalelse. Asplan Viak AS fremmer reguleringsplan på vegne av tiltakshaver Arne Marthinsen. Hensikten med reguleringen er å legge til rette for utbygging av boliger med tilhørende infrastruktur og småbåthavn.

Planområdet berører sjøarealer med lang maritim historie, og dermed også stort potensial for kulturminner under vann. På bakgrunn av dette vil NMM måtte gjennomføre en undervanns- arkeologisk befarings på stedet før en uttalelse til reguleringsplanen kan gis, jfr. Lov om Kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50 (kml) § 9. Hensikten med en slik undersøkelse er å avklare hvorvidt planen vil komme i konflikt med eventuelt fredede eller vernede kulturminner under vann. Kostnadene i forbindelse med slike befaringer må iht. kml § 10 bæres av tiltakshaver.

Det vil være hensiktsmessig å gjennomføre en slik registrering på et tidligst mulig tidspunkt i planarbeidet, men likevel ikke før det er klarlagt hvilke inngrep planen vil åpne for. Vi ber derfor om å få oversendt første utkast av reguleringsplanen til uttalelse når den foreligger. Med utgangspunkt i denne kan vi vurdere et eventuelt behov for befarings.

Våre merknader:

Vi anser ikke at planen er i konflikt med evt fornminner under vann ettersom det inngår mindre utfylling/arbeider i sjø. Dersom NMM forlanger undersøkelser for å legge ut forankringslodd for flytebryggeanlegg må slike undersøkelser utføres for tiltaket iverksettes.

Vest Agder Museet, mail av 7.11.2011 ved Inge Eikeland

Styret i Listamuseet har 28. oktober hatt styremøte og diskutert varsel om regulering på Spindsodden.

Listamuseet er eier av gnr. 3, bnr 38 –det såkalte Åptahuset (eller Farsund museum).

Styret ser med interesse på utviklingsprosjektet i på Spindsodden og ber om mulig at følgende blir tatt med i reguleringsplanen:

Listamuseet ønsker at det blir regulert inn vei, vann og kloakk til vår eiendom gnr. 3, bnr. 38.

Våre merknader:

Eiendommen har ikke annet en gangvegrett fram til museumsbygget og ønsket om kjøreveg og parkering ved bygget er ikke tatt med i planen. Det reguleres inn gangatkomst fra kommunal veg. Parkering forutsettes på område under brua - SPA6 for å bevare eksisterende omgivelser rund bygget uten biloppstillingsplasser.

Erling Salvesen, mail 6.11.2011:

Jeg eier Spindsodden 20 gnr 3 bnr 37, som har avkjørsel til Spindsoddbakken. Den fungerer fin når jeg kommer fra bunden av bakken og svinger inn. Det er ikke greit å kjøre ut fra huset og oppover bakke.

Jeg er derfor opptatt av eventuell endring av veien for at jeg ikke skal få problemer.

Ellers synes jeg det er fint med utvikling på Spindssodden og håper dere lykkes med en ny reguleringsplan som gjør at flere kan få gleden av å bo på Spindsodden.

Våre kommentarer:

Vi ser ikke at atkomstforholdene til eiendommen blir endret i negativ retning ved planen.

Svein Erik Marum, mail 1.11.2011:

Eiendommen 183/47 ønskes disponert til bolig. I tillegg eier Marum strandretten på bnr 40.

Våre kommentarer

Marum deltar i planen med sin eiendom og det legges inn en bolig på eiendommen i planen.

7.2 Medvirkning etter meldingsfasen

Reguleringsplanfasen har pågått over en lengere periode og det er i denne perioden gitt informasjon til grunneiere som er berørt av planen for medvirkning. Her inngår at planområdet som følge av dette ble utvidet til å omfatte tomt 43-48 etter at kommunens administrasjon hadde gitt sitt synspunkt på at denne delen kunne inkluderes i planen.

For de grunneiere som med planen får mulighet til å bebygge sin eiendom med nye boliger forutsettes det inngått avtale mellom Karistua AS og den enkelte om refusjon for tekniske anlegg og reguleringskostnader. Det legges derfor ikke opp til at det ved planen vil bli framsatt refusjonskrav etter PBL § 18.

Det inngår følgende grunneiere som gis mulighet til nye boliger etter planen:

Rødseth	gnr 3, bnr 24	tomt 8
Xanthopoulos	gnr 3, bnr 34	tomt 5B, 9 og tomt 43-48
Gunnvor Vere	gnr 3, bnr 40	tomt 14

Det er 2 eiendommer som ikke har atkomst til offentlig veg. Disse ønsker å disponere eiendommene til fritidsformål og er:

Per E. Eiesland	gnr 3, bnr 79, tomt 49
Rigmor Salvesen	gnr 3, bnr 44, tomt 50

Kommunen ønsker ikke å tilrettelegge for fritidsformål i planområdet og de 2 arealene er medtatt i planen som boligtomter. Disse kan bygges ut dersom det kan skaffes kjøreatkomst til eiendommene.

Etter ønske fra grunneiere er det også medtatt båtnaust i planen som følger:

BUN 1:	Båtnaust med samme størrelse som tidligere båthus nylig revet.
BUN 2:	Eksisterende båthus – størrelse uendret
BUN 3:	Nytt båtnaust tilhørende tomt 8
BUN 4:	Eksisterende båtnaust tilhørende tomt 10
BUN 5:	Eksisterende båthus tilhørende tomt 12
BUN 6:	Nytt båtnaust tilhørende tomt 15

Det er videre regulert inn brygger i planen som følger:

BBS1:	Eksisterende brygge
BBS2:	Eksisterende brygge
BBS3:	Ny brygge knyttet til tomt 8
BBS4:	Ny brygge knyttet til tomt 9
BBS5:	Ny brygge for atkomst til Museet fra sjøen

BBS6:	Utvidelse av dagens brygge på tomt 10
BBS7:	Ny brygge på tomt 10 / utvidelse av eksisterende brygge
BBS8:	Ny brygge for tomt nr 49
BBS9:	Eksisterende brygge for tomt 12
BBS10	Ny brygge for tomt 14 3/40
BBS11	Ny brygge for tomt 50
BBS12	Ny brygge for tomt 15

Innspill og kommentarer etter meldingsfasen som også er gått med kopi til kommunen er vist nedenfor.

Disse er her kort kommentert selv om innspillene er kommet lenge etter meldingsfasen. Innspill av denne type kan derfor komme etter at kommunen legger planen ut til offentlig ettersyn.

Monica Hagseth og Richard Ones, brev 14.8.2015:

Det påpekes en del praktiske forhold knyttet til utbygging på egen eiendom som pågår nå. Planen medtar utvidelse av kommunal veg 2 felt slik at biler kan passere i svingen. Tilkobling til offentlig vann og avløp må påregnes krevd av kommunen. Det er medtatt båthus og brygge i stranda etter ønske.

Randi Rødset Breck brev 10.8.2015:

Merknaden gjelder utnyttelse av egen eiendom på bnr 82 og bnr 24. Eiendommen på bnr 82 ønskes reguler til fritid, men eiendommen har atkomst til offentlig veg og reguleres da til bolig. Eier bestemmer bruken av eiendommen.

Det er i ettertid skjedd endring av eierforhold på bnr 24 som var felleseie mellom 4 søsken . Denne eiendommen med 2 parseller eies nå av Gunnar Rødset alene.

Del av bnr 24 som grenser til sjøen er regulert til bolig, men kan ikke bebygges pga størrelsen på parsellen. Det er lagt inn brygge og båtnaust på tomt 8 og brygge på tomt 7 på det stedet som er brukt til båtplass.

Kjøreveg til museet er endret til gang veg i planforslaget og ligger på bnr 82 slik som i dag.

Gunnvor Vere brev 14.8.2015:

Det er ikke kommet merknader til meldingsfasen fra grunneier av 3/25,40.

Det er sendt et 9 siders brev med merknader til foreløpig planutkast som er sendt ut til orientering av Arne Marthinsen.

Brevet inneholder alle typer argumenter for å beholde Spindsodden med vegatkomst slik den er idag. Ny atkomstveg og VA anlegg vil imidlertid gi en god atkomst og en stor fordel grunneier med regulert tomt nr 14 som ellers ikke var bebyggbar.

Tomt nr 39 gbnr 3/25 er solgt til Karistua i løpet av planprosessen slik at grunneier som da eier 3/40 – tomt 14 kan få bebygge sin eiendom, og blir lite berørt av ny infrastruktur.

8 PROSESS FRA UTLEGGING TIL OFFENTLIG ETTERSYN TIL SLUTTBEHANDLING

Reguleringsforslaget sto stille en lang periode etter melding og oppstart i 2011.

Planforslaget ble sendt til kommunen for 1 gangs behandling høsten 2017.

Planen ble 1 gangs behandlet den 26.4.2018 av kommunen. Planen ble da sendt tilbake til plankonsulent for diverse justeringer,

Ny 1. gangs behandling fant sted 28.2.2019 med utlegging til offentlig ettersyn i perioden 2.4 – 15.5.2019.

8.1 Merknader ved offentlig ettersyn mai 2019

Merknadene til planforslaget som kom inn ved offentlig ettersyn ble hensyntatt som vist nedenfor.

Brev fra Statens Vegvesen 2.5.2019:

Vi har lagt til grunn for planen at dagens 50 km/t sone utvides til der dagens 70 km/t sone skilt står, slik at hastigheten kryss mellom atkomstvegen til boligområdet og fv 43 senkes. Dette er en naturlig følge av utvidelsen av tettbebyggelsen/bygrensen og for at det skal være lav hastighet i området med gangtrafikk til bussholdeplass.

SSV har angitt at en kan legge til grunn 60 km/t med siktzone 6x78m. Dette justeres i plankartet for at planen skal kunne sluttbehandles, men vi mener kommunen skal søke om fartsgrense 50 km/t før utbygging etter planen tar til.

De øvrige merknadene fra SVV innarbeides i plankartet som følger:

- Det reguleres repos med bredde 2,5m på sørøstre busslomme fram til høy fjellskjæring
- Det reguleres inn plass for leskur på begge busslommene. Plassering tilpasses siktsoner og høy fjellskjæring og bemerkes i bestemmelsene
- Krysset SKV2 /fv43 forskyves 2m mot sørvest med radius 9m som angitt.

Merknadene fra SVV foreslås hensyntatt og innarbeidet i revidert versjon av plankart og bestemmelser.

Norsk Maritimt Museum - mail 13.5.2019 og rapport 3.7.2019

NMM viser i sin mail til innspill til reguleringen av 30.11.2011 med behov for arkeologiske undersøkelser av i sjøen i planområdet.

Det ble inngått avtale med NMM om slike undersøkelser den 22.5.2019 og NMM utførte undersøkelsene med rapport av 3.7.2019.

Rapporten følger vedlagt.

Det er ved undersøkelsen funnet et automatisk fredet kulturminne i form av en ballastrøys med Askeladden id 260526. Kulturminnet er legges inn i plankartet.

I bestemmelsene medtas punkt om at moringer fra småbåthavn ikke skal legges ut i området for kulturminnet. Vi anser at dette er mulig å gjennomføre og slik sett vil det ikke være konflikt med fornminnet.

Planen hensyntar med dette fornminnet.

Vest Agder Fylkeskommunen 20.5.2019:

Areal – og transport :

VAF uttaler seg positivt til planen når det gjelder areal- og transport.

Det anbefales at det for noen områder bør åpnes for høyere utnyttelsesgrad. Dette er vurdert av som lite aktuelt ettersom området planlegges bygd ut med eneboligbebyggelse og tiltakshaver ønsker ikke en sterkere utnyttelse. Det er i bestemmelsen åpnet for mer konsentrert bebyggelse av tomtene 27-32, slik at der er mulig å bygge mer konsentrert dersom der er marked for denne type boliger i området.

Landskap: VAF er positive til plan med bestemmelsene

Samferdsel:

VAF påpeker utfordringen i kryss fv 43 og atkomstvegen og trafikkikkerhet med sikker kryssing av fv43 til busstopp. Dette underbygger at fartsgrensen på stedet bør være 50 km/t og at det bør føres dialog med SVV om tiltak. Intensivbelysning på stedet kan da være et av tiltakene.

Kulturminner:

Det påpekes behov for avklaring av forholdet til kulturminner i området

Det er foretatt registrering av kulturminner av arkeolog Snorre Haukalid med rapport den 31.7.2019 og mail den 2.9.2019. Det vises til vedlegg.

Det framgår av rapporten at området på odden lengst vest (Svinehageodden) har et nyere tids kulturminne med kanonstilling og bunkers som bør reguleres til bevaring. Der er her også et funn av spydspiss av flint tidligere. Innspillet blir tatt hensyn til ettersom kommunen ved 1. gangs behandling den 26.4.2018 vedtok at dette området ikke skulle bebygges med bolig. Området foreslås avmerket til bevaring av kulturminne i plankartet

Det er registret rydderøyser i del av planområdet for BFS 11 og 12 som nyere kulturminner. Kulturlandskapet har lav verdi, men vi foreslår å ta med punkt i bestemmelsen om at rydderøyser for disse områdene skal hensyntas og søkes beholdt som et miljøskapende element.

Vegen gjennom området vil være atkomst for boligfeltet og fylkeskonservator angir at verneinteressene knyttet til vege må vike for utbyggingen.

Åptahuset: Det anbefales å legge hensynssone på tomt 7,8,9 bak Åptahuset som er museum i dag. Huset på tomt 7 er ombygd og veltilpasset til Åptahuset i formspråk.

Vi anbefaler at merknaden fra konservator om at bebyggelsen på tomt 9 og 9 skal tilpasses Åptahuset i formspråk/utforming medtas som punkt i bestemmelsene. Åptahuset er eget reguleringsformål i plane og vi anser det derfor ikke nødvendig med å regulere dette til bevaring

Fylkesmannen brev 15.5.2019:

FM kommer med 5 råd knyttet til utforming av planen som vis skal kommentere nedenfor.

- En forlengelse av fortau videre til parkeringsplass SPA3 og 4 er vurdert i lys av antall boliger og blandet trafikk med gående /biltrafikk. I tillegg vil fortau medføre store inngrep i dagens veg og i privat tomt. Teknisk Utvalg har i vedtatt i møtet 26.4.18 at fortau på denne strekningen ikke skal bygges for å unngå inngrep i eiendommen 3/40. Det er dog i plankartet lagt inn et areal med 2m bredde til annen veggrunn på strekningen forbi eiendommen 3/25,40 for å kunne evt kunne erverve areal til veg og unngå at arealet bygges ned. Dette er særlig viktig i tilknytning til mulig framtid

gangvegforbindelse mellom sentrum og Havika der gangtrafikk mest naturlig vi følge dagens vegtrase over Havikheia.

- Vi mener krav til opparbeidelse av lekeplasser i bestemmelsene er tilstrekkelige og i tråd med andre reguleringsplaner som kommunen har vedtatt i de siste årene.
- Område BF 13 og 14 ligger ikke i overordnet plan, men kommunen har avklart at området faller naturlig sammen med boligbebyggelsen på Spindsodden. Området ligger på et platå inne på heia og vil derfor være lite eksponert i landskapet. Merknaden anbefales ikke hensyntatt
- Tomtene 49 og 50 har kommunen i vedtak 26.4.18 vedtatt skal endres til boligformål selv om det ikke er kjøreatkomst fra offentlig veg. Det er lite sannsynlig at det kan etableres slik atkomst og tomtene kan bebygges, og vi anbefaler at plankartet ikke endres på dette punktet.
- Der det ikke er tegnet inn byggegrenser i plankartet følger byggegrense formåls grensen. Bestemmelsene korrigeres for å presisere dette. Byggegrense mellom tomter ønskes ikke ettersom naboer kan bli enige om byggeavstand hvis 4m regelen fravikes.

Monica Hagseth og Richard Ones mail 20.5.2019:

Merknaden går på utsikt fra egen strandlinje i forhold til småbåthavna i planen som er plassert ihht overordnet plan og til støy fra båthavna ved vind. Evt støy vil ikke endres av betydning ved å justere beliggenhet/utforming av havna, og boligene ligger et godt stykke fra havna.

Vi anbefaler å ikke hensynta merknaden i planen. Det er ikke støyproblemer ved andre havner i kommunen der bebyggelsen ligger kloss i havn (eks Laurevik).

Gunvor Vere brev 19.5.2019:

Våre kommentarer til de 4 merknadene til planen er som følger:

1. Vegen som går gjennom eiendommen er oppmålt i 2015, og matrikelbrevet viser korridor for veg på 3,75m på det smaleste mellom grensene. Planforslaget legger opp til at atkomstvegen anlegges innenfor dette arealet uten inngrep på eksisterende eiendom 3/25 (tomt 39). Vegen anlegges med mur i tråd med THs vedtak den 26.4.2018. Planforslaget har således ikke innvirkning på gjeldende bebygd eiendom med avkjørsel til denne. Det er i planforslaget lagt inn område for annen veggrunn på 2,25m sør for vegen slik at det er plass til snøopplag og en evt framtidig utvidelse av vegen hvis det skulle vise seg behov for dette. Planen gir da grunnlag for erverv av dette arealet, og sikrer at det ikke anlegges bygninger/anlegg i dette området. Arealer til annen veggrunn går ikke ut over utnyttelsen av tomt 14 som kan bebygges med enebolig.
2. Veghøyden øst for 3/25 er justert i forhold til vedtak i TH 26.4.2018 slik stigningsforholdene blir akseptable med 1:10 rundt svingen. Høyden på vegen er tilpasses avkjørselen til eiendommen 3/42 som nylig er anlagt og kan her ikke senkes uten større inngrep på eiendommen 3/42. Øst for svingen beholdes dagens veghøyde av denne grunn. Et kort stykke foran 3/25 er stigningen på vegen 1:9. Vegen etter planen blir hevet med ca 1m i østre del av tomt 3/25 slik at den vil være i høyde med dagens stakittgjerde. Veghøyden endres fra dagens nivå med start rett sør for vestre veggiv på huset. Endingen av dagens veghøyde gir således ubetydelig tap av utsikt for eiendommen 3/25. Innspillet om å beholde dagens situasjon kan derfor ikke legges til grunn når kommunens krav til vegstandard og stigningsforhold skal følges
3. Opparbeidelse av parkeringsplasser/garasje på egen tomt 3/25 kan gjennomføres etter byggesøknad til kommunen ut fra reguleringsbestemmelsene og tegnes ikke inn i plankartet. Dagens garasje på 3/40 vil utgå som del av planen ettersom det ikke vil være tilstrekkelig sikt ved utkjørsel fra garasjen. Garasjen er opp ført med heftelse som forplikter eier av 3/40 å fjerne den ved utbygging av kommunal veg. Kommunen har i 2015 etter søknad avslått å oppheve erklæringen knyttet til garasjen.

4. Byggegrensen på tomt 14 er satt i plankartet med hensikt slik at bebyggelsen ikke kan oppføres helt ute på kanten av den bratte skråningen ned til sjøen for å unngå en siluettvirkning. Det er ca 30 m bredde å oppføre en enebolig innenfor angitte byggegrensene i plankartet. Avgrensningen av byggeområdet i kommuneplanen er ikke grunnlag for å fastlegge byggegrenser i en detaljreguleringsplan. Vi ser ikke grunn til å endre plankartet på dette punktet.

Svein Erik Marum mail 7.5.2019:

Innspillet er knyttet til eiendommen 137/47 som ligger vest for Nordsundbroa med redegjørelse for tidligere planer om bygging av bolig.

Ved behandlingen av planen 26.4.2018 vedtok kommunen å ta ut dette området av planen siden det ikke ligger som bolig i kommuneplanen og at det vi være mulig konflikt med evt bygging av ny bro. Det er tillegg registrert er kulturminne i dette området.

Vi ser ikke grunn til å foreslå å endre plankartet for dette området.

8.2 Nytt offentlig ettersyn i mars 2021

Som følge av de korreksjoner som ble gjort i planen etter første offentlige ettersyn bl a med forlengelse av fortau inne i feltet, avklaring av fartsgrense på fv 43 etc foretok kommunen ny behandling av planen og la den ut til begrenset ettersyn til offentlige myndigheter den 30.3.2021.

Det kom da innsigelse til planen fra AFK knyttet til 3 punkter i planen

1. Ikke tilstrekkelig utredet trafiksikkerhetsløsning i kryss med fv 43
2. Sikker skoleveg for barn og unge
3. Frisiktsoner samsvarer ikke med gjeldende fartsgrenser

Det ble holdt befarings med representanter for AFK 8.6.2021.

Kommunen søkte 16.8.2021 Stavens Vegvesen om nedsetting av fartsgrensen. Dette resulterte i at fartsgrensen ble satt ned til 60 km/t over broa i juni 2023.

Kommunen retter forespørsel om AFK kunne frafalle innsigelsene med basis i vurderinger av trafiksikkerhet og løsninger presentert i notat fra Asplan Viak rev 29.4.2024. Dette notatet beskriver løsningen og tiltak og er vedlegg til planbeskrivelsen.

I Fylkesutvalgets møte 27.8.2024 ble innsigelsen trukket og peker på at det i den videre planprosess må legges vekt på trafiksikkerhet i krysset mellom fylkesvegen og boligområdet.

9 DOKUMENTER TIL PLANEN

Planen består av følgende dokumenter med vedlegg

- Planbeskrivelse med ROS analyse av 21.9.2017 rev 21.10.2024
- Plankart av 21.0.2017, rev 21.10.2024
- Reguleringsbestemmelser av 21.9.2017, rev 21.10.2024
- Notat: Avklaring av innsigelsespunkter fra AFK til planen

Separate vedlegg:

- Merknader til melding om planarbeid er inkludert i planbeskrivelsen og ikke vedlagt
- Rapport biologisk mangfold : Asplan Viak 10.6.2015
- Tegninger av vegger med plan profil og tverrprofiler.