



---

## Saksframlegg

Arkivsak-dok. 17/8247-167  
Saksbehandler Hans Tveitereid

| Utvalg                     | Møtedato   |
|----------------------------|------------|
| Teknisk utvalg 2023 - 2027 | 01.09.2026 |

## Detaljregulering Strandfjorden-Møllepynten - Prinsippavklaring om videre planarbeid

### Kommunedirektørens forslag til vedtak

Teknisk utvalg aksepterer at det startes et planarbeid hvor de foreslåtte trafikale løsningene og bygningstype (premissene 1-3 i notatet *Prinsippavklaring 04.08.26*) legges til grunn for planarbeidet. Valg av løsninger vil imidlertid først bli endelig fastsatt ved planvedtak.

### Vedlegg

Statsforvalterens behandling av klager over vedtatt  
detaljregulering for Strandfjorden-Møllepynten, planID: 367  
PRINSIPPAVKLARING 04.08.26

### Sammendrag

Detaljreguleringen for Strandfjorden-Møllepynten ble vedtatt i 2023, men senere opphevet av Statsforvalteren på grunn av mangelfullt kunnskapsgrunnlag for naturmangfold og feil definisjon av 0-alternativet. Det er siden gjennomført nye naturkartlegginger og vurdert alternative utbyggingsløsninger. Forslagsstiller ønsker nå en prinsipiell politisk avklaring før eventuell ny planprosess, særlig knyttet til bruk av eksisterende Strandfjordveien, mulig leilighetsbygg og adkomstløsninger fra samleveien. Kommunedirektøren vurderer at premissene kan gi grunnlag for videre planarbeid, men understreker at endelige løsninger må avklares gjennom ordinær reguleringsprosess.

### Fakta

Detaljregulering for Strandfjorden-Møllepynten ble vedtatt våren 2023. Planvedtaket ble påklaget av berørte parter. Klagene ble tatt til følge og planvedtaket ble opphevet av Statsforvalteren i 2024 (se vedlegg). Statsforvalterens vedtak var begrunnet i det de mente var et mangelfullt kunnskapsgrunnlag for naturmangfold og feil definisjon av 0-alternativet.

Siden den gang, har det blitt gjennomført ny kartlegging av naturmangfoldet i området. Først av

Dokkadeltaet på oppdrag av Miljødirektoratet som en del av kartlegging av et større område i Grimstad. Deretter av Multiconsult på oppdrag av de aktuelle grunneierne som sto bak planarbeidet for Stølehalvøya-Møllepynten.

Det er videre vurdert utbyggingsalternativer, spesielt for den sørlige delen, i forhold til hva som ble vedtatt av kommunen i planvedtaket fra 2023. De deler av området som ikke allerede ligger inne som boligbebyggelse i kommuneplanen, er i høringsforslaget til ny kommuneplanens arealdel lagt inn som fremtidig boligbebyggelse.

Før det evt. starter opp et nytt planarbeid for området, så ønsker forslagsstillerne å løfte frem noen prinsipielle løsninger som kan ligge til grunn for planarbeidet. Dette legges nå frem til politisk behandling for å få størst mulig forutsigbarhet evt. videre planarbeid. Prinsippene som løftes frem av forslagsstillerne er som følger (med deres begrunnelse/argumentasjon kort oppsummert av kommunedirektøren under):

1. *Vil det tillates avkjørsler fra den private Strandfjordenveien til 3 nye boliger i nedre del av veien selv om veien vil ha større stigning enn veinormalen krever?*

Eksisterende Strandfjordenvei har stedvis større stigning enn veinormalen, men etter at påkoblingspunktet til samleveien i Stølehalvøya boligområde er ferdigstilt og låst, vurderes mulighetene for alternative veiløsninger som begrensede. Planforslaget er samtidig redusert fra adkomst til et større antall nye boliger til kun tre nye boliger i nedre del av den eksisterende private veien, der stigningen er lavere. Forslagsstiller ber derfor om avklaring på om kommunen kan akseptere bruk av eksisterende vei og avkjørsler til tre nye boliger, blant annet med henvisning til at belastningen på veien blir begrenset, at renovasjon kan løses via etablerte anlegg, og at løsningen vil redusere behovet for nye naturinngrep.

2. *Vil kommunen kunne akseptere et leilighetsbygg i sydlig del av eiendommen mellom Strandfjordveien og ny samlevei i Stølehalvøya boligområdet?*

Forslagsstiller ønsker å vurdere et leilighetsbygg med om lag 15 boenheter øst for eksisterende Strandfjordenvei, som alternativ til mer arealkrevende utbygging. Begrunnelsen er at en slik løsning kan gi bedre utnyttelse av eiendommen, redusere naturinngrep og bidra til større variasjon i boligtilbudet på Støle. Området er avsatt til boligformål i kommuneplanen og ligger utenfor 100-metersbeltet. Forslagsstiller viser til at bygget kan tilpasses terreng og vegetasjon slik at synligheten fra Strandfjorden blir begrenset, og mener derfor at kommunen bør kunne akseptere et leilighetsbygg som del av den videre reguleringen.

3. *Vil det kunne tillates to avkjørsler til leilighetsbygget fra samleveien i Stølehalvøya boligområdet?*

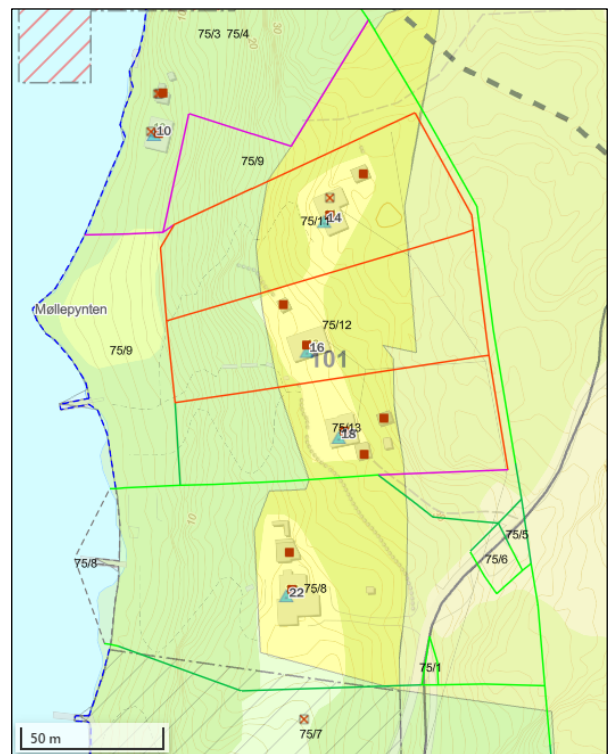
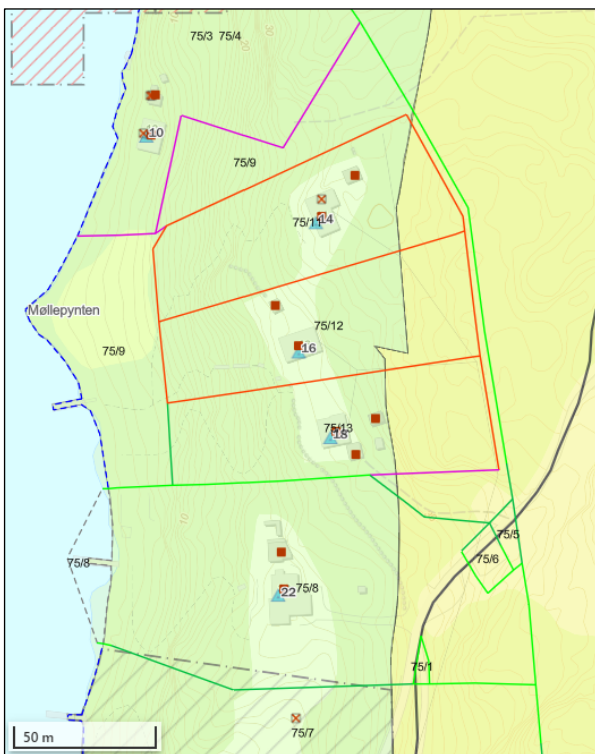
Forslagsstiller ber om avklaring på om kommunen kan akseptere to adkomster fra samleveien i Stølehalvøya boligområde til et mulig leilighetsbygg. Det vises til at adkomst fra Strandfjordenveien ikke vurderes som mulig på grunn av stigning og krevende terreng, og at to innkjøringer fra samleveien vil kunne gi bedre terrengtilpasning og adskilte parkeringsarealer. Forslagsstiller viser videre til at det allerede finnes flere tilsvarende avkjørsler i Stølehalvøya boligområde, at området er avsatt til boligformål og ligger utenfor 100-metersbeltet, samt at renovasjon kan løses uten behov for tungtransport inn på området. Etter forslagsstillers vurdering vil

to nye avkjørsler kunne etableres i tråd med kommunens veinorm uten vesentlige negative konsekvenser for sikkerhet, framkommelighet, miljø eller estetikk.

Se for øvrig vedlagt notat fra forslagsstiller, *Prinsippavklaring 04.08.26*, for mer utfyllende informasjon, begrunnelser, illustrasjoner og bilder.

### Kommuneplanen

I eksisterende kommuneplan er området avsatt til boligbebyggelse og LNF. I forslaget til ny kommuneplanens arealdel som er på høring og offentlig ettersyn, er det foreslått å utvide området for boligbebyggelsen på deler av arealet mot sjøen (område 101 i utsnittet fra kommuneplanforslaget under til høyre). Avgrensingen til det foreslåtte området følger eksisterende bebyggelse mot sjø og samsvarer også godt med boligområdet som ble vedtatt i 2023 i detaljreguleringen for Strandfjorden-Møllepynten, men siden opphevet av Statsforvalteren i 2024. Under vises utsnitt av henholdsvis gjeldende kommuneplanens arealdel (til venstre) og forslag til nye kommuneplanens arealdel (til høyre). Forslaget til ny kommuneplanens arealdel er på høring og offentlig ettersyn sommeren/høsten 2026.



### Økonomiske og administrative konsekvenser

Saken i seg selv medfører ingen økonomiske eller større ressursmessige konsekvenser.

Prinsippavgjørelsen har kun til hensikt å løfte opp noen prinsipielle spørsmål for å gi forutsigbarhet for en evt. fremtidig planprosess.

### Vurderinger:

I denne saken stiller kommunedirektøren seg bak å løfte opp noen prinsipielle spørsmål til en politisk forankring tidlig i en evt. ny planprosess. Dette vil kunne gi noen tydelige føringer for hva som kan ligge til grunn for et planarbeid. Samtidig påpekes det at det først gjennom den faktiske

planprosessen (planinitiativ, planoppstart, utredninger, høringer, medvirkning og politisk behandling) vil bli et godt beslutningsgrunnlag for endelig valg av løsninger. Generelt er det derfor uheldig, og potensielt prosessmessig galt, å låse seg seg til endelige konkrete detaljerte løsninger. Under følger likevel kommunedirektørens vurderinger og anbefaling av de 3 prinsipielle premissene som er løftet opp av forslagsstiller:

### **1. Økt bruk av eksisterende Strandfjordveien**

Forslagsstiller ønsker avklaring for å kunne benytte eksisterende Strandfjordveien til å tilrettelegge for inntil 3 nye boliger på eiendommen 75/8 øst for eksisterende fritidsbolig (vekk fra sjøen). Dagens vei, fra krysset på den nye samleveien og til den sørligste fritidsbolig er ca 250 m lang og betjener til sammen 5 fritidsboliger og 1 bolig. Til eiendommen 75/8, og som det i denne prosessen er planlagt fortetting på, er det maksimalt 75 meter til (søndre grense). Dagens Strandfjordvei er en privat vei og er 15-17 % på sitt bratteste over en kort strekning. Både i lengde og antall boliger, overstiger både dagens situasjon og den planlagte/ønskede fortettingen vegnormalens krav (maks 10 % stigning, 50 meters lengde og 4 boliger/10 boenheter). Men avvik fra vegnormalen kan vurderes hvis det ivaretar andre viktig hensyn, samtidig som avviket ikke medfører uakseptable virkninger.

I denne konkrete saken, vil det ved å bruke eksisterende veg, blant annet få et mindre «fotavtrykk», ta vare på viktig naturmangfold (naturtypen lågurteikeskog) og gi mindre landskapsvirkning sammenliknet med om det skulle vært bygd en helt ny vei i tråd med vegnormalens krav. Dette vurderes som positivt. På den andre siden vil det potensielt være uheldig at det blir økt trafikk på en veg som ikke er i tråd med vegnormalen. Økningen på 3 boliger, som det skisseres i notatet, vurderes likevel som relativt begrenset. For trafikale hensyn, er det aller viktigst at kryssutforming med tanke på frisikt og stigningsforhold blir ivaretatt. Dette er forhold som allerede blir ivaretatt i forbindelse med utbyggingen av den nye samleveien. Videre vil plassering av avkjørsler vekk fra de bratteste partiene være forhold som reduserer de negative konsekvensene. Figur 4 på side 4 i notatet, viser at det er mulig å både plassere avkjørsler vekk fra det bratteste partiet, samt å samle avkjørslene til én felles avkjørsel sammen med eksisterende fritidsbolig. Videre er det lagt opp til at renovasjon samlokaliseres med det utbygge/planlagte nedgravde renovasjonskontainerne i Stølehalvøya boligområde. Alt overnevnte er forhold som taler for at kommunedirektøren er positiv til å vurdere en begrenset økt bruk av eksisterende privat vei som skissert i notatet gjennom en reguleringsprosess.

### **2. Leilighetsbygg sydøst på eiendommen 75/8**

Forslagsstiller har vurdert alternative bygningstyper for å ta vare på registrerte naturtyper (lågurveikeskog), samtidig som en ivaretar et visst utbyggingspotensial i området/tomten. Generelt er kommunedirektøren positiv til en variert boligtype innenfor et område. Både for denne eiendommen/planen og ytterst på Stølehalvøya generelt, er det ingen/få leiligheter. Leiligheter i et leilighetsbygg, vil dermed kunne fungere som et godt supplement i «boligmiksen» ytterst på Stølehalvøya. Den aktuelle delen av tomta er relativ kupert og det er stor høydeforskjell mellom den nye samleveien og Strandfjordveien. Basert på skissene som følger med notatet fra forslagsstiller, er det vurdert en terrassert bebyggelse. Generelt kan dette være et godt grep for å «ta opp terrenget». Men byggehøyder, utnyttelse, utforming, takform, materialvalg, antall boenheter, størrelse på boenhetene, m.m. er noe som må vurderes og redegjøres for i planprosessen og ikke i et prinsippvedtak. Kommunedirektøren er imidlertid positiv til at det vurderes leiligheter som en del planprosessen.

### 3. To avkjørsler til leilighetsbygget fra samleveien

Forslagsstiller ønsker avklaring på om det kan tillates to avkjørsler fra samleveien som adkomst til et evt. leilighetsbygg. Kommuneplanens vegnormal sier at «*samleveger er i utgangspunktet avkjørselsfrie*». Videre setter vegnormalen maks 1 adkomst til offentlig veg pr eiendom. 2 adkomster direkte til en offentlig samlevei er derfor noe som må vurderes særskilt. Her vil de trafikale hensynene for alle trafikantgrupper veie tungt sett opp mot andre hensyn. Valg av løsninger må også vurderes opp mot andre aktuelle løsninger. Generelt så er alle adkomster og kryss forbundet med en økt risiko (relativt sett). Derfor vil typisk én adkomst være bedre enn to adkomster. I planarbeidet bør det derfor vurderes andre alternative løsninger som begrenser antall avkjørsler. Kan det eksempelvis være aktuelt med innvendige ramper i huset fremfor at det kjøres inn på to forskjellige nivåer direkte fra samleveien? Antall boenheter, størrelse på disse, utforming av bebyggelse og tomten er også forhold som vil påvirke hvor mange parkeringsplasser det er behov for, og dermed også behovet for 2 adkomster til tomten. Kommunedirektøren ønsker derfor ikke i denne prinsippssaken å definere hvor og hvor mange adkomster det skal tillates for denne bebyggelsen. Det må imidlertid avklares som en del av planarbeidet. Med det sagt, så stiller kommunedirektøren seg positiv til at det vurderes adkomst(er) direkte fra samleveien. Dette kan være totalt sett enn bedre løsning enn ytterligere å øke trafikken ned Strandfjordveien.

### Alternative løsninger

#### Alternativ løsning nr. 1:

Løsningene som er foreslått i notatet fra forslagsstiller kan legges til grunn for et planinitiativ. Planoppstart forutsetter imidlertid at hele det aktuelle utbyggingsområdet avklares og blir vedtatt i ny kommuneplan (boligområde nr 101 i kommuneplanprosessen). Planoppstart må derfor avvende endelig vedtak i kommuneplanen.

#### Alternativ løsning nr. 2:

Planinitiativet avvises siden det sannsynliggjøres at vei- og adkomstløsning ikke kan følge kommuneplanens vegnormal.

### Konklusjon

Kommunedirektøren er positiv til at området reguleres og tilrettelegges for videre utbygging mellom eksisterende bebyggelse langs Strandfjorden (området som er foreslått avsatt til fremtidig boligbebyggelse i forslag til ny kommuneplanens arealdel), og Stølehalvøya boligområde som nå blir bygd ut av Alsand Eiendom. Området vil gi attraktive boligtomter, og med strukturen som er foreslått i forslagsstillers notat, vil viktige naturhensyn bli bedre ivaretatt, samtidig som et leilighetsbygg vil gi en større variasjon av boligtyper på denne delen av Stølehalvøya. Konkrete detaljerte trafikale løsninger bør vurderes som en del av planarbeidet. Men kommunedirektøren er positiv til at det startes opp et planarbeid med de foreslåtte løsningene lagt til grunn i et planinitiativ og til varsel av oppstart.