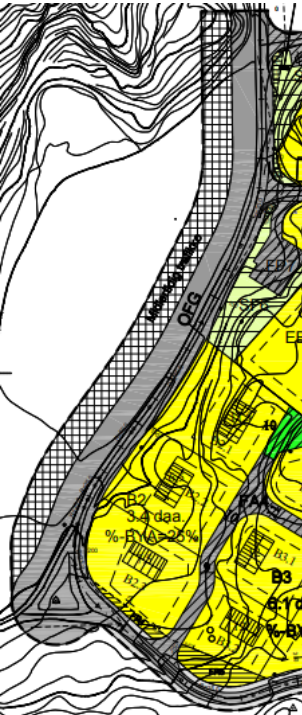
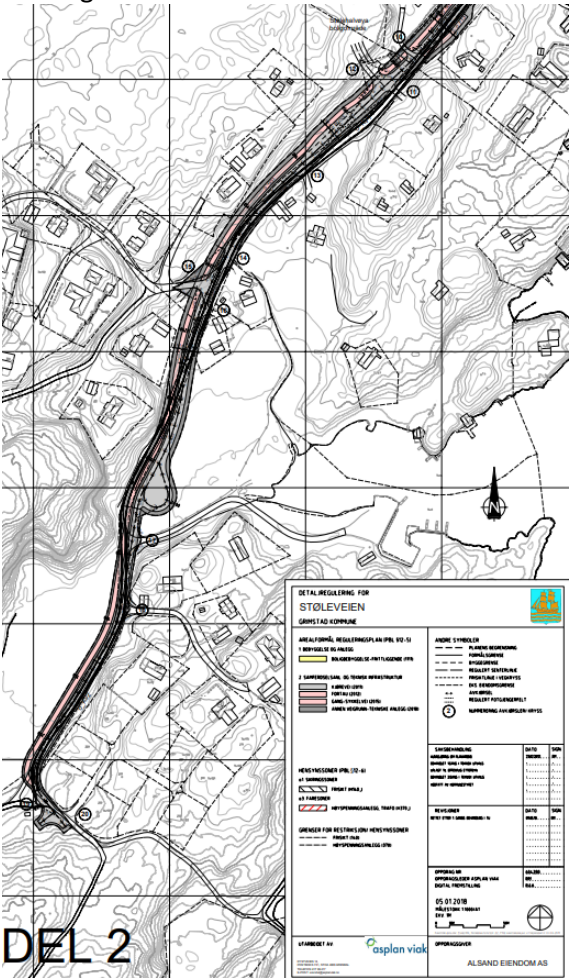


Notat; Stølehalvøya hytteområde: Vurdering av rekkefølgekrav for vei – v20250827

Forløp	Kommentarer
(1991) Reguleringsplan oppgradert fylkesvei «Molland-Støle, Fylkesvei 41» (PlanID-19) 	Det var regulert GS-vei helt ut til ny snuplass i enden av fylkesveien.
(2011) Reguleringsplan «Stølehalvøya» (PlanID-195)  Regulering av hytteområdet (som nå ønskes endret) og boliger, med rekkefølgekrav om opparbeiding av fylkesvei før utbygging §17.7; Fylkesvei 41 skal tilfredsstillende veistandard Sa2 i håndbok 017 med <u>ensidig fortau</u> før første bolig og fritidsbolig kan tas i bruk. Detaljplan for veien må sendes Statens Vegvesen for godkjenning før utbedring av vegen.	Planen har krav om opparbeiding av regulert standard på fylkesveien (den gang helt fra Kjæråsen) før brukstillatelse for første bolig/fritidsbolig. Ved planvedtaket (2011) ble den regulerende veiløsningen fra 1991 i hovedsak beholdt, men standarden ble nærmere spesifisert i bestemmelsene til den nye planen (Standarden refererte til datidens veinormal til Statens Vegvesen og <u>på den omregulerte strekningen ble kravet for gående/syklende redusert fra GS-vei (1991) til «ensidig fortau».</u> Det var 5 boliger og 4 hytter fra før i området. Det ble regulert 14 nye boligtomter. Det ble gitt mulighet for 2 boenheter på hver boligtomt. Reguleringsplanen regulerte området for totalt inntil 38 boenheter med bolig inkl. leiligheter = inntil 33 nye boenheter bolig, samt 42 nye hytter. Til sammen 84 boenheter innenfor reguleringsplanen.
2013(?) Dispensasjon Dispensasjon fra rekkefølgekravet for oppgradering av vei, for bygging av inntil 28 boenheter i boligdelen av planen.	Rekkefølgekravet for opparbeiding av fylkesveien ble siden fraveket ved innvilgelse av dispensasjon for boligdelen i reguleringsplanen. Argumentasjonen var blant annet at det var behov for likviditet, i prosjektet med

	gjennomføring av reguleringsplanen, for å kunne imøtekomme veikravet. Boligene ble bygd ut relativt raskt etter dette, men likviditet fra boligbygging medførte ikke at det ble satt i gang veibygging for å realisere hyttebyggingen.
(2018) Ny regulering av «Støleveien» (PlanID-357) Veien ble endret med delvis ny linjeføring og innsnevring av grøfteareal. Det ble regulert GS-vei langs hele veien  DEL 2 Rekkefølgekravet i reguleringsplanen for hytteområdet fra 2011(PlanID-195) er imidlertid ikke endret, selv om det refererer til en veistandard som ikke lenger er regulert. Planmyndigheten vurderer at rekkefølgekravet nå gjelder den (sist) regulerte veistandarden i området, og dermed gjeldende reguleringsplan for veien fra 2018.	Reguleringsendringen endret bl.a.; - løsning for gående/syklende endres tilbake, fra fortau på strekningen etter båthavna, til GS-vei helt ut til enden av fylkesveien. - Rundkjøring (for buss) ble flyttet lenger tilbake mot båthavna. - På den ytterste delen etter rundkjøring ble veibredde redusert fra 6,5 til 5,0 meter og snuplassløsning endret fra rundkjøring til vendehammer.
(2018) Reguleringsplan «Stølehalvøya» (PlanID 358) (merk at plan-navnet er likt som den som	Denne planen tas med i historikken for utbygging av vei for å vise årsaken til at veien

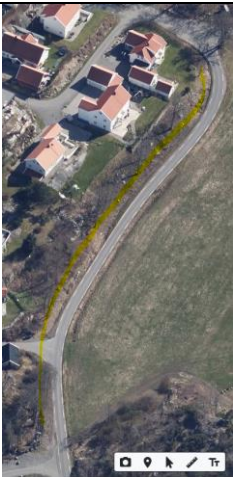
ble vedtatt i 2011 (PlanID 195), men PlanID er forskjellig for disse to planene. For å unngå misforståelser brukes derfor reguleringsplan for «Stølevarden» om planen fra 2018, og «Stølepynten» om planen fra 2011, i det videre. Rekkefølgekravet (§9.1) i reguleringsplan for Stølehalvøya (PlanID-358), for opparbeiding av ny fylkesvei, ble avgrenset til opparbeiding kun fram til avkjøring til «Stølevarden» (inkl.busslomme); §9.1; «<i>Støleveien/fv. 41 inkludert gang- og sykkelvei fram til bussholdeplass ved kryss med samlevei KV1 (Stølevarden), skal være ferdig opparbeidet i tråd med vedtatt reguleringsplan for Støleveien, før det kan gis brukstillatelse til første bolig innenfor planområdet.</i>» Resultatet av dette ble at siste del av fylkesveien, fra busslomme etter avkjøring til «Stølevarden» frem til slutten på fylkesveien, ble stående igjen uten opparbeiding.	ikke ble bygget ferdig helt til endes slik den er regulert. Det er samme tiltakshaver på «Stølevarden» PlanID-358, som på «Stølepynten» (hytteplanen – PlanID-195) som nå søkes endret (herunder endret/utsatt rekkefølgekrav for ny vei).
2024.03.18 Planforslag om endring av utbyggings-konsept for hytteområdet som ble regulert i 2011, etter enklere prosess; Færre hytter (fra 42 til 30) men større hytter, større tomter, mer tomtebearbeiding og parkeringsplasser inne ved hver hytte i stedet for fellesparkering. Forslaget innebærer også endret rekkefølgekravet på etablering av ny fylkesvei; Rekkefølgekravet deles i to; 1) Før bygging kan igangsettes gjelder rekkefølgekravet om etablering av fylkesveien ut til ny snuplass (ved båthavna). 2) <i>Veien videre ut til endepunktet skal være opparbeidet før det gis byggetillatelse til den ellefte fritidsboligen i områdene BFF1 – BFF9.</i> «<i>Veien skal være opparbeidet iht. gjeldende regulering fra 2018 fram til regulert buss-snuplass ca. 250 m før endepunktet ved Alsand Gård, før det kan gis byggetillatelse til første fritidsbolig i områdene BFF1 – BFF9. Veien videre ut til endepunktet skal være opparbeidet før det gis byggetillatelse til den ellefte fritidsboligen i områdene BFF1 – BFF9.</i>»	Kommunen mener endring/lemping/utsettelse av rekkefølgebestemmelsen om ny trafiksikker fylkesvei, som foreslått mellom regulert snuplass og slutt på fylkesvei, vil «<i>gå ut over hoveddrammene i planen</i>» og at planendringen derfor ikke kan behandles som en endring etter forenklet planprosess (ref pbl §12-14, andre ledd). Følgende argumenter legges til grunn; Positive effekter ved å tillate redusert rekkefølgekrav for ny vei, <u>ut fra dagens situasjon</u>; - Med det nye foreslåtte rekkefølgekravet er det ca 15 eksisterende eller regulerte boenheter, med adkomst til fylkesveien mellom regulert snuplass og avkjøring til Stølevarden, som vil få bedret trafiksikkerheten på veien når den første delen av veien bygges ut. - Man vil også få en mer trafiksikker snuplass for skolebuss enn dagens snuplass i krysset ved enden av fylkesveien (der det er regulert snuhammer). Det vil videre «bare» være 10 nye hytter som vil belaste siste del av fylkesveien før denne rustes opp

	til trafikkssikker standard (med GS-vei) når hytte 11-30 skal bygges ut. Negative effekter ved å utsette rekkefølgekravet; - Trafikkssikkerhet – <u>vegnormalen fravikes ved lemping/endring på rekkefølgekrav for ny fylkesvei, noe som påvirker trafikkssikkerheten negativt.</u> Dagens veibredde varierer mellom ca 3-3,5 meter på aktuell strekning. Minste standard på kommunal vei før utbygging av boliger er vanligvis A1-standard iht kommunal vegnormal (som regulert = 5 meter). Dagens fritidsboliger som bygges med full boligstandard hva gjelder vei, vann og kloakk, må regnes å få en bruk/trafikkering tilsvarende bolig. Ved mer enn 50 boenheter kreves vanligvis A2-standard på vei (1 meter bredere vei enn regulert), men her vil regulert GS-vei oppveie for behovet for bredere vei for flere enn 50 boenheter. - En økning på 10 fritidsboliger/boenheter på dagens veistandard, som i dag ikke oppfyller kommunens krav til vegstandard, kan isolert sett anses som en mindre reduksjon i trafikkssikkerheten. <u>Anleggstrafikk av tunge maskiner for bygging av veier og utsprenning av tomter inne i hytteområdet, kommer imidlertid i tillegg til den økte trafikken fra de foreslåtte 10 boenhetene som er forslått å få fritak for veikravet på siste del av fylkesveien.</u> - Dagens vei etter snuplassen kan allerede bli belastet med <u>inntil 52 boenheter før dagens rekkefølgekrav for ny vei til hyttene slår inn,</u> i tillegg til <u>dagens trafikk til båthavna og ny trafikk til p-plasser for friluftsområdet på Stølepynten.</u> Kravet for en offentlig veistandard slår inn ved mer enn 10 boenheter, slik at man allerede er langt over det anbefalte grensen for krav om offentlig veistandard. Det blir derfor ikke riktig å vurdere veikravet kun opp mot dagens trafikk, men man må også ta med de 19 boenheten som det allerede er gitt dispensasjon til på dagens dårlige vei. Kommunedirektøren mener likevel at dette ikke er en tilrådelig utvikling med å slippe på 10 nye
--	--

hytter og anleggstrafikk til hytteområdet, før fylkesveien er opparbeidet til endes. Dette begrunnes med at trafiksikkerheten på dagens fylkesvei, mellom snuplassen og snuhammeren i enden av fylkesveien, allerede er lav og vil kunne bli lavere dersom flere av boligene bygges ut med leiligheter slik de er godkjent for. Strekningen kan bli belastet med inntil 52 boenheter før dagens rekkefølgekrav for ny vei til hyttene slår inn, i tillegg til dagens trafikk til båthavna og ny trafikk til p-plasser for friluftsområdet på Stølepynten. Disse vil da kunne kjøre på en Det anses da ikke tilrådelig å øke dette med trafikk fra ytterligere 10 hytteboenheter før fylkesveien utbedres. Men det er inntil 62 boenheter (eksisterende og potensielt nye) som får en lavere trafiksikkerhet enn i dag, før hytte nr 11 blir bygd

Andre forhold;

- Det er tidligere allerede gitt dispensasjon for inntil 33 nye boenheter (boligdelen i planen fra 2011), uten at det medførte at veikravet (ny fylkesvei) senere ble oppfylt.
- Vanskelig å holde tellingen/presedensfare. Det er vanskelig både for søker og kommunedirektøren å holde styr på antall enheter ved senere byggesøknader, slik at resultatet kan bli at flere tomter bygges ut og det dannes en presedens som til slutt gjør det vanskelig å håndheve rekkefølgekravet.
- Manglende incentiver til fullføring. Hvis man skulle vurdert å gi (delvis) fritak fra/utsette veikravet nok en gang, burde man i så fall heller knytte bestemmelsen om «fritak» opp til konkrete tomter/områder i plankartet – (kanskje da til de 10 minst attraktive tomtene, for å unngå argument om at det ikke finnes økonomi igjen i prosjektet til å bygge ut veikravet etter at de 10 mest attraktive tomtene er solgt/bebygget?) (
- Ansvar for veibygging overlates til den tomte-kjøperen som er nummer elleve til å ønske å bygge, uavhengig av i hvilken rekkefølge man har kjøpt tomte. Det er ingen garanti for at likviditeten fra salget av de første 10 hyttetomtene blir værende i

	«prosjektet» for senere fullføring av rekkefølgekravet om ny offentlig vei for hytte nummer 11 og resten.
	Avsluttende betraktninger I; Mindre matjordtap ved å flytte snuplass? Snuplassen er regulert på matjord/landbruksjord. Nåværende plassering av snuplass på matjord (til venstre); Mulig plassering av snuplass sørvest for avkjørsel til Stølevarden; (til høyre – rød markering). Dersom snuplassen flyttes nærmere avkjøring til Stølevarden, vil man unngå nedbygging av landbruksjord der rundkjøringa nå er regulert, og man vil kunne regulere kommunal standard (A1) = 5 meter i stedet for fylkeskommunal standard = 6,5 meter kjørebane på veien etter snuplassen / Stølevarden (slik veien etter snuplassen nå er regulert). Smalere vei reduserer tap av landbruksjord og trolig blir rekkefølgekravet noe lettere å bære for prosjektet (lavere veikostnad). 
	Avsluttende betraktninger II; Mindre matjordtap ved endret veilinje? Det er trolig mulig å flytte regulert vei/GS-vei (2018) noe mer bort fra landbruksjorda ved endret linjeføring og slik redusere noe tap av matjord. Dette gjelder særlig på siste del av veien fra snuplass til vendehammer, hvor man bør kunne legge veien noe nærmere terreng ved å eventuelt bygge opp natursteinsmurer for å holde på terrenget mot boligenes plenarealer (se gul markering i flyfoto under). Det gjelder også der snuplassen er regulert i dag.
	Avsluttende betraktninger III; Flytte veien lenger bort fra gammel eik? Eika i krysset ved enden av fylkesveien er registrert i Naturbase med eget faktaark som «Utvalgt naturtype; Hule eiker» og «Verdi;

	<i>Viktig». Det er videre oppgitt «Råd om skjøtsel og Hensyn; Beskjæring bør unngås så langt det lar seg gjøre. Man bør også unngå graving rundt røttene. Postkassene bør fjernes fra stammen.»</i> Det er nå mulig gjennom reguleringsendring å forbedre forvaltningen av denne eika ved å flytte den nye fylkesveien lenger bort fra eika, og dermed også lenger bort fra matjorda. Man kan også sette rekkefølen da må veien regulere
--	--

Antall boenheter etter regulert snuplass;

Gnr/Bnr	Bruksnavn	Adresse	Boenhet er
74/69	Krypinn	Stølepynten 10	1
74/35	Borodden	Stølepynten 12	1
74/58	Mariknuten	Stølepynten 14	1
74/37	Havgløtt	Stølepynten 15	1
74/84		Stølepynten 18	1
74/39	Miramar	Stølepynten 21	1
74/25	Grobo	Stølepynten 25	1
74/11	Næsvoldssjær	Stølepynten 26	1
74/10	Nesvoll	Stølepynten 28 og 30	2
74/22	Utnes	Stølepynten 36	1
74/18	Vrakevik	Stølepynten 40	1
74/1	Støle	Støleveien 300 og 251 (feil?)	2
		= Antall eksisterende boenheter (utenom boliger i reg.plan)	14
		Antall boenheter (boliger) i reguleringsplan 2011	38
		Antall boenheter som kan bygges ut uten at veien forbedres	<u>52</u>
		10 nye hytter før veikrav slår inn	10
		Til sammen	<u>62</u>