

Planbeskrivelse for endring etter enklere prosess

ENDRING AV DETALJREGULERING BREVIK MED INDRE HAVN OG DELER AV ØYA

Arkivsak: 19/13485

Planens navn: Brevik

PlanID: 828

Gjeldende plan vedtatt: 13.09.2012.

Forslagsstiller: Porsgrunn kommune v/ kommunalteknikk

Plankonsulent: Feste Sør AS

Dato (planbeskrivelse mottatt kommunen): 30.09.2020

Planendring vedtatt: 27.10.2020 i Utvalg for miljø og byutvikling, sak 63/20



Figur 1: Flyfoto som viser avgrensingen av området berørt av planendringen, vist med rød stiplet strek.

Bakgrunn for planendringen

Hensikten med planendringen

Hensikten med planarbeidet er å regulere areal for ny fergekai. Behovet for ny kai kommer av at Brevik ferjeselskap IKS oppgraderer fra dieseldrevet ferge til ny elektrisk drevet ferge som også har større kapasitet.

Den nye fergen krever nye kaianlegg på alle anløpssteder. Dette betyr investeringer i Brevik og Sandøya – samt Bjørkøya om en ønsker å opprettholde driften av dette sambandet. Årsaken til at det kreves nye investeringer er at den nye fergen er bredere, lengre og stikker dypere i vannet og dermed krever annen infrastruktur.

I dagens reguleringsplan for Brevik (vedtatt i 2012) er det ikke tatt høyde for den planlagte utvidelsen av fergekaia. Det er derfor behov for å gjøre noen endringer og utvidelser i formålene ved fergekai-områdene i gjeldende reguleringsplan.

Planområdet i gjeldende reguleringsplan

Planendringen berører arealer som er avsatt til *kai, veg, gangveg/gangareal, annen veggrunn grøntareal, havneområde i sjø, friluftsområde i sjø og vassdrag, farleder og med hensynssone bevaring kulturmiljø*.



Figur 2: Avgrensning av gjeldende plan: Reguleringsplan for Brevik, plan ID 828, avgrenset med stiplet sort strek

Eksisterende situasjon

Beliggenhet



Figur 3: planområdets beliggenhet markert med rød ring

Det aktuelle planområdet ligger langs kaia på sørsiden av Brevik sentrum og er avgrenset i nord av gatene Strømtangvegen og Langbrygga.

Dagens bruk:

- Fergekai m. daglige reiser, arbeidsreiser, skoleskyss, turisme, fritid
- Turvei-trasé/ promenade langs kaia
- Den viktigste adkomsten til Brevik sentrum
- Bussholdeplass like ved langs Langbrygga
- Grøntområde med hvileplass, utsikt og attraksjon. (krystallhuset)

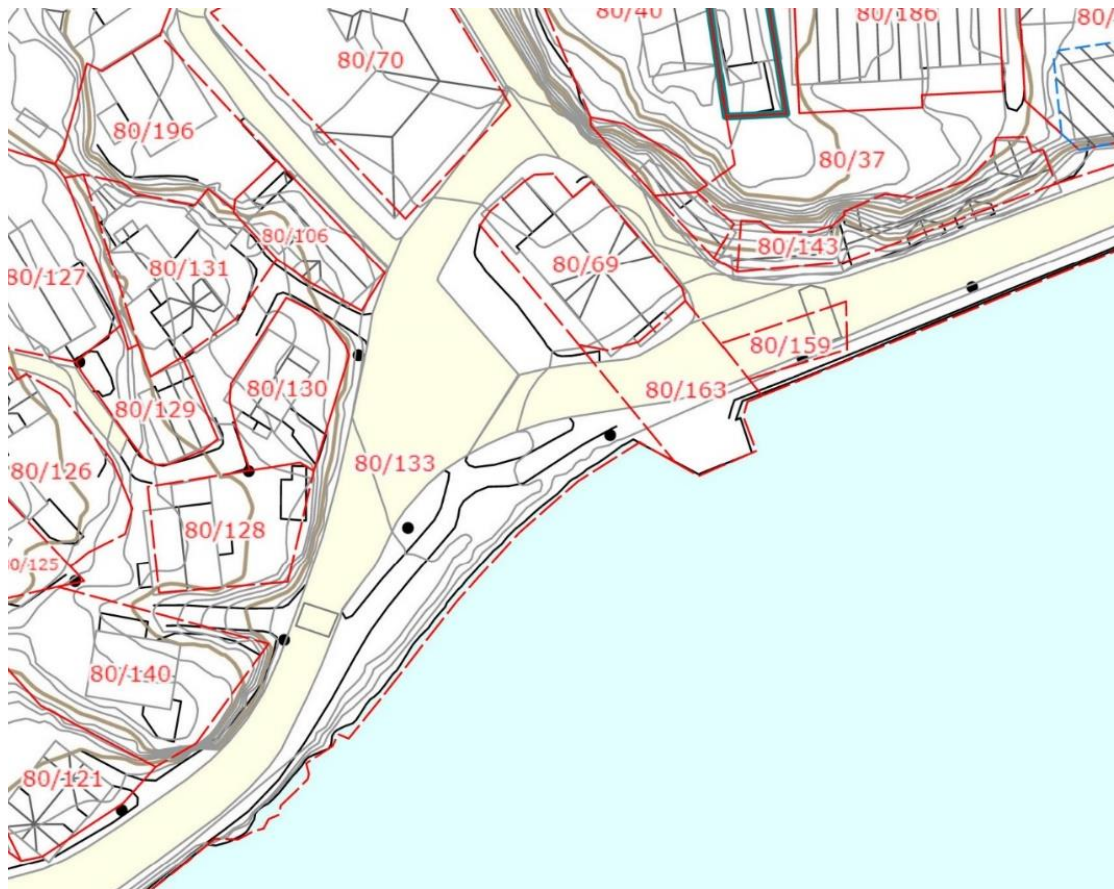
Trafikksituasjonen i dag er noe uoversiktlig der fergepassasjerer, påkjøring til ferga, rutebuss, busspassasjerer, adkomst til Brevik, turgåere, skolebarn, turister og andre fotgjengere bruker området om hverandre.

Eierforhold:

Området som skal omreguleres berører tre eiendommer, Se kart og tabell nedenfor.

| Gbnr.: | Eiersituasjon: | Merknad fra matrikkelen |
|----------|----------------------------------|---|
| 80/159 | Porsgrunn kommune v havnevesenet | Rettigheter for 80/243 til å ha bensinpumpe for salg av drivstoff fra land eller sjø. Vedlikeholdsplikt trapp |
| 80/163 0 | Porsgrunn kommune | Forbud mot å oppsette hus eller bensintank uten samtykke fra eier av bnr 59 |
| 80/133 0 | Porsgrunn kommune | |

Figur 5: Oversikt over eiere med gårds- og bruksnummer innenfor planområdet

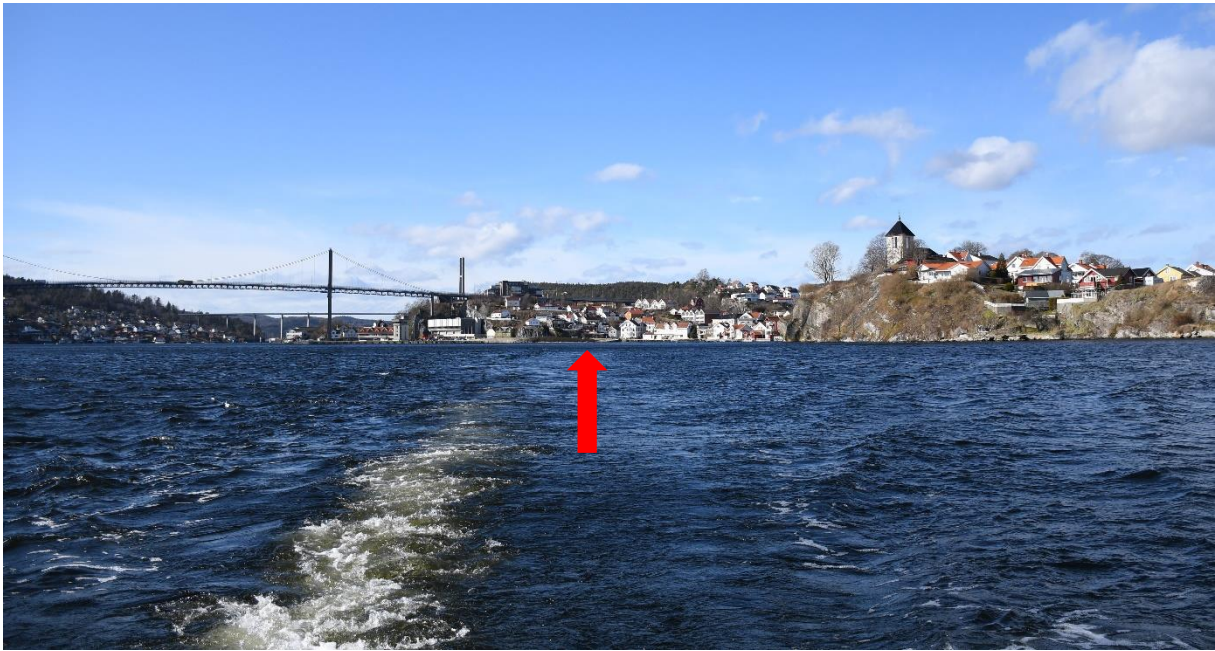


Figur 4: Kartutsnitt med eiendomsgrensene og gbnr markert med rødt.

Landskap og naturverdier:

Brevik fergekai ligger ved et åpent landskapsrom i Breviksfjorden som omkranses av lave åser og øyer med både bybebyggelse og skog. Brevik og Stathelle ligger på de høyeste og bratteste åsene mens øyene og Langesundshalvøya sørover oppleves som lavere. Sundene mellom øyer og halvøyer er viktige landskapselement på nært hold og sett fra riktig vinkel men viskes ofte ut på avstand. Breviksbrua er et tydelig landemerke, det samme er Brevik kirke på Øya. Den tette bybebyggelsen i

Brevik sentrum og på Stathelle kommer tydelig fram både fra sjø og land. Fergekaia i Brevik ligger ved foten av den bratte åsen som Brevik by er bygd på og vender sørover ut mot fjorden.



Figur 5: landskapet ved fergekaia i Brevik, kaiområdet markert med rød pil



Figur 6: Dagens fergekai og planområdet sett fra sjøen rett utenfor Langbrygga. Fergekai markert med rød pil.

I databasen Miljøstatus.no finner vi følgende informasjon om naturverdier:

Det er ikke verneområder eller naturtyper med særlig status i eller nær planområdet. Innenfor planområdet er det registrert en truet art, hettemåke, samt to nær truede arter, fiskemåke og ærfugl.



Figur 7: registrerte truede og nær truede arter, markert med grått punkt. Kilde: miljøstatus.no og naturbase.no.

Wergeland Krog naturkart har undersøkt sjøbunnen i planområdet i forbindelse med planendringen (se eget vedlegg). Nedenfor følger et utdrag fra deres rapport:

«Strandlinja i planområdet ved fergekaia i Brevik sentrum er ca. 125 m. Strandlinja består av kaikant og en utfylling som er plastret med granittblokker.»

«Sjøen i planområdet er overveiende dyp. Rett utenfor kaikanten, ved fergeutstikkeren, ble det målt 10 m dyp. Ytterst i planområdet er dybden omkring 25 m. Sjøbunnen består stort sett av sand, grus og stein, iblandet en del skrot og søppel, bla. mange dekk som har vært brukt som fendere på brygga

Det ble ikke påvist prioriterte naturtyper eller rødlistede / hensynskrevende arter i planområdet for ny fergekai i Brevik sentrum. Området har en frisk og relativt frodig flora og fauna, noe som skyldes at området har god vannutskiftning.»

Ola Wergeland Krog, rapport av 14.05.2020.

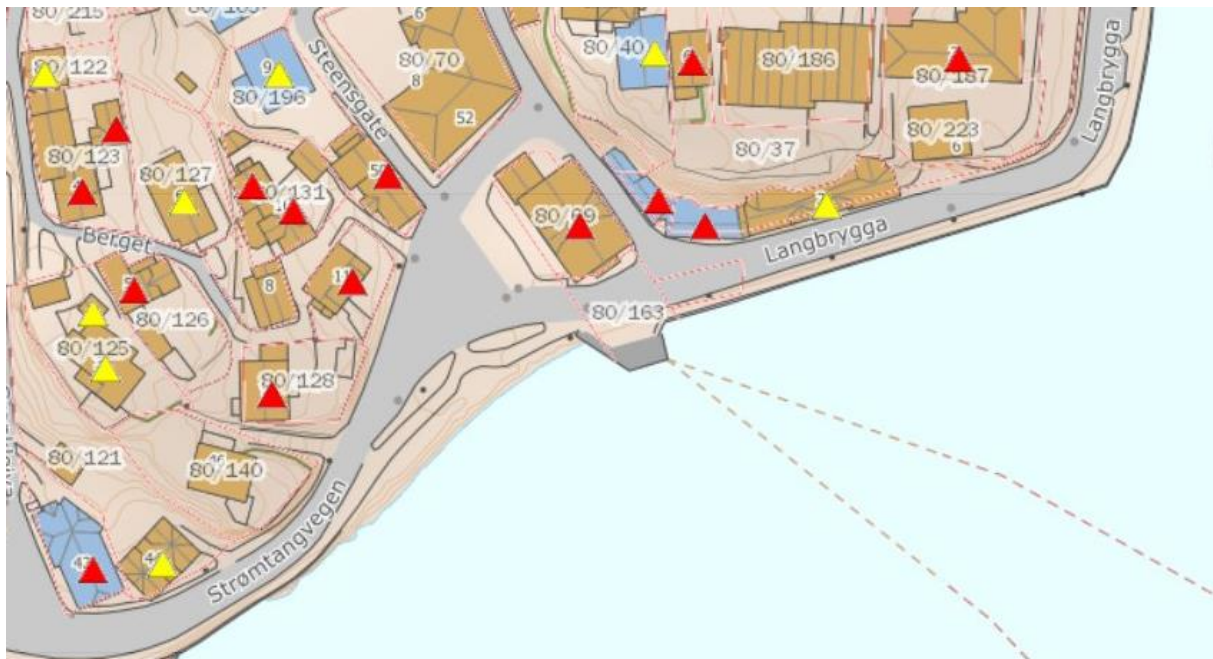
Kulturmiljø og kulturminner

Brevik sentrum og Øya er registrert i Riksantikvarens NB-register. (Nasjonale interesser i by). Riksantikvaren skriver følgende på sin nettside *kulturminnesøk*:

«Brevik regnes i dag som en av Norges best bevarte "seilskutebyer". Byen har et enestående bygningsmiljø av hus fra 1800-tallet, med menneskelige proporsjoner samtidig som stor tetthet og lav høyde gir byen en intim byfølelse – et sted å føle seg hjemme.»

I databasen Miljøstatus.no finner vi følgende informasjon om kulturminner og kulturmiljø:

Det er ikke registrert fredede kulturminner i planområdet eller i umiddelbar nærhet. Det verneverdige trehusmiljøet i Brevik er en del av planområdets nærmiljø med mange SEFRAK-registrerte bygninger. Planområdet ligger innenfor sonen *verneverdig trehusbebyggelse med brannsmitteområde*.



Figur 8: sefrakregistrerte bygninger registrerte med trekant rød/gul. Kilde: miljøstatus.no.

Maritimt museum har gjennomført registreringer under vann i planområdet i forbindelse med planendringen (se eget vedlegg):

«Vi gjennomført et dykk ned til kote 18 meter i dette planområdet. Helt inntil eksisterende kai er det en fjellvegg som går bratt ned til 12-15 meter der det videre utover går en bratt skråning videre ned i dypet. Sjøbunnen i denne skråningen er full av bildekk, jernskrot, sykler, handlevogner og lignende. Det ligger også en del større steinblokker og steinhauger nedover i skrentene her og dette ser ut til å være naturlige steinras og ikke del av noen utfylling.

Vi registrerte noen spredte forekomster med ballastflint (små brungule flintknoller) på sjøbunnen i området. Det er mye av dette i Brevik området generelt, og det skriver seg høyst sannsynlig fra tiden Brevik var et senter for trelasthandel i Grenland ("Hollendertid"). Vi vurderer flintforekomstene inne i planområdet for opprusting av fergekai ved Brevik

havneterminal som så liten at det ikke kan defineres som et marint avsatt kulturlag etter kml § 14.

Konklusjonen vår etter registrering i planområdet ved Sandøya og Brevik fergekai er at det ikke er registrert automatisk fredede kulturminner innenfor plan/tiltaksgrensene. NMM har følgelig ingen videre merknader i disse sakene.»

Pål Nymoen Førstekonservator, Norsk maritimt museum, e-post av 19.05.2020.

Forurensning

Rambøll har gjort miljøtekniske sedimentundersøkelser utenfor dagens fergekai i Brevik i forbindelse med prosjekteringen av ny fergekai. (se eget vedlegg). Det er registrert forurenset grunn i sjøen utenfor dagens fergekai:

Prøvetatte sedimenter (0-10 cm) fra de fleste prøvetatte stasjonene i tiltaksområdene Brevik, Bjørkøya og Sandøya er forurenset i tilstandsklasser tilsvarende moderat, dårlig eller svært dårlig tilstand for enkelte forbindelser, unntaket er én stasjon ved Sandøya (stasjon SAN-1). Dypere liggende sediment har betydelig lavere konsentrasjoner av miljøgifter, men likevel ble det påvist konsentrasjon av arsen og antracen i moderat tilstandsklasse i sylinderprøven tatt fra tiltaksområdet i Brevik.

I Brevik omfatter påvist forurensingen TBT, PAH, PCB, kvikksølv, arsen og dioksiner (PCDD/F). Det understrekes at bunnssubstrat i selve tiltaksområdet i all hovedsak besto av hardbunn og var ikke egnet for sedimentprøvetaking. Resultatene indikerer likevel at finstoff i sedimentene i tiltaksområdet også kan være forurenset.

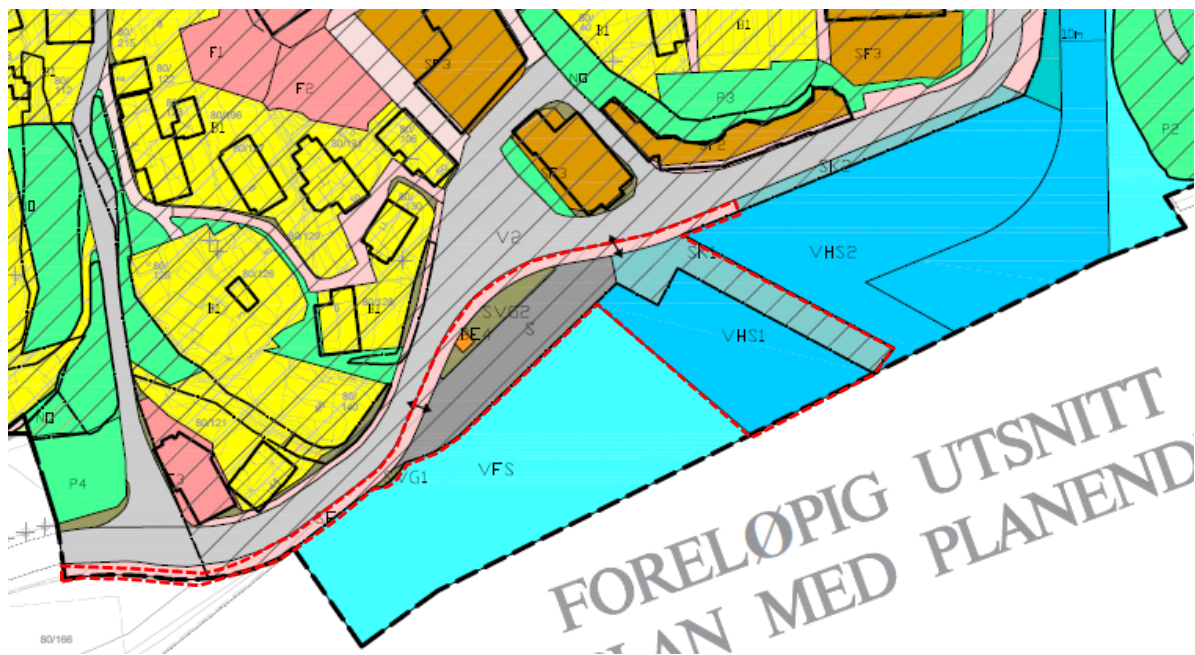
Rambøll rapport av mars 2020.

Beskrivelse av planendringen

De største endringene i dette planforslaget kommer av at den nye ferga krever en litt annen utforming av kaia og påkjøringsområdet. I tillegg legges det opp til et organisert oppstillingsområde for biler som skal reise med ferga, som er fysisk adskilt fra veibanen. Kapasiteten på ferga tilsier at det skal være rom for 17 oppstillingsplasser for bil. For å få plass til dette er det behov for noe utfylling i sjø og dagens gang/sykkelvei må flyttes inn mot vegen. Dagens grøntareal blir noe redusert og den nye fergen vil legge til kai i en spiss vinkel mot Langbrygga i stedet for å ligge langsmed Langbrygga som i dag.



Figur 9: utsnitt av gjeldende reguleringsplan for Brevik, planID 828. Avgrensing vises med rød, stiplet strek.



Figur 10: Utsnitt av forslag til endret plan. Avgrensing vises med rød, stiplet strek.

Arealformål i planendringen

§ 4 Bebyggelse og anlegg

Energianlegg – trafo (BE)

§ 5 Samferdselsanlegg

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (S)

Annen veggrunn grøntareal (SVG)

Fortau (SF)

Kai (SK)

§ 7 Bruk og vern av sjø og vassdrag

Havneområde i sjø (VHS)

Friluftsområde i sjø og vassdrag (VFS)

Avgrensing og innhold

Reguleringsendringen avgrenses av sjøkanten i sør og av kommunal vei i nord.

Innenfor dette området er det avsatt plass til biloppstilling for påkjøring til ferje, venteareal for passasjerer uten bil, fortau, trafo, gangsoner, grøntareal og fergekai samt leskur og plass til sykkelparkering. På fergekaia er det satt av plass til ladestasjon for ferga og til automatisk mooring (fortøyning).

Eventuell bilparkering må skje utenfor den avgrensede planendringen.

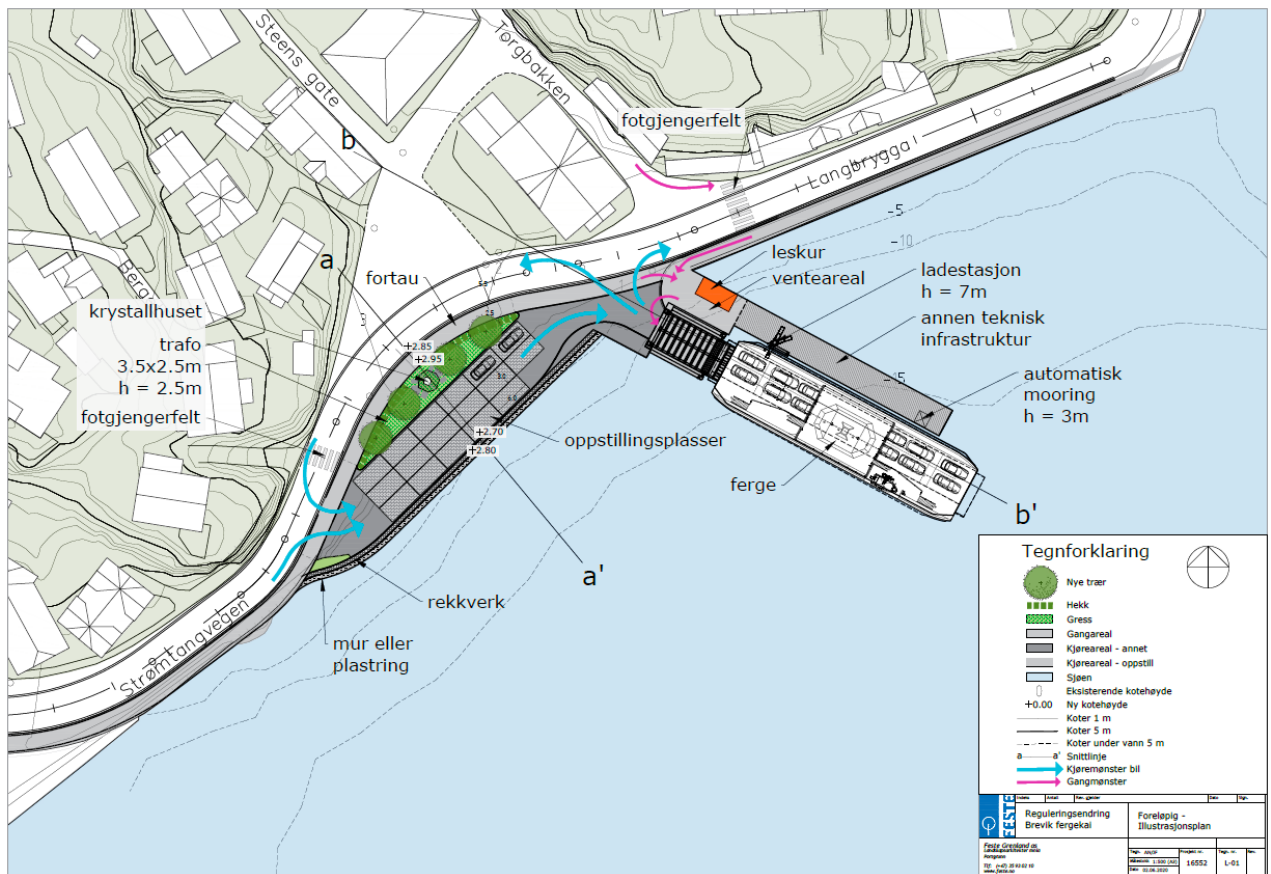
Illustrasjonsplan

Illustrasjonsplanen viser hvordan de ulike trafikkarealene kan organiseres slik at ombordstigning og lossing av ferga kan foregå på en god måte. Samtidig er det vektlagt å legge inn et grønt område som kan dempe et eventuelt inntrykk av et stort asfaltert trafikkareal.

Bruk og trafikk

Den nye fergen og fergekaia vil få økt kapasitet for biler. Det blir tilrettelagt for 17 oppstillingsplasser på 3 x 6 m for bil. Biloppstillingsarealet vil ligge vest for kaia. Reisende uten bil vil få en naturlig adkomst på østsiden av kaia. Denne siden er nærmest sentrum, bussholdeplassen og fotgjengerfeltet slik at det vil passe med det naturlige gangmønsteret i området. På denne siden vil det også legges til rette for et leskur.

Biloppstillingsarealet avskjermes mot sjøen med støt og bølgesikker fender / rekkverk. Minimum rekkverkhøyde 0,75m over vegbanen.



Figur 11: illustrasjonsplan

Det er ikke plass for eget oppstillingsareal for vogntog i tillegg til de viste arealer for personbil. Det forutsettes derfor at vogntog må kjøre om bord i ferga direkte fra Strømtangvegen. Oppstillingsarealet for personbiler er imidlertid utformet slik at vogntog kan vente inne på oppstillingsarealet ved å benytte feltet nærmest Strømtangvegen. Det forutsettes da at feltet er reservert og avstengt slik at vogntog kan kjøre inn på feltet direkte fra vestre adkomst på Strømtangvegen.

Det vil være mulig å kjøre inn på oppstillingsarealene fra både vestlig og østlig retning på Strømtangveien med kjøretøy type P. Vogntog må kjøre direkte om bord i ferga fra Strømtangvegen. Ved ilandkjøring fra ferga vil det være mulig for typekjøretøy P å svinge til venstre og til høyre på kommunal veg Strømtangvegen / Langbrygga. For vogntog vil det bare være mulig å svinge til venstre inn på Strømtangvegen (se egen rapport veg- og trafikkutredninger, vedlegg 6).

Arealet på støttekaia reserveres for teknisk infrastruktur. Den delen av kaia som ligger nærmest fortauet på land blir satt av til ventareal for passasjerer og mulighet for leskur og sykkelparkering.

Dagens GS-trase til sentrum langs kaikanten forskyves nordvest for grøntområdet. Grøntområdet vil bli flyttet nordvest for biloppstillingsplassen. Her vil et tydelig fortau med bredde 2,75 m følge kurvaturen på veien.

Adkomstveien til Brevik vil forbli forbedret for biler, da veibane og oppstillingsareal vil bli fysisk adskilt. Bussholdeplassen vil ikke bli endret.

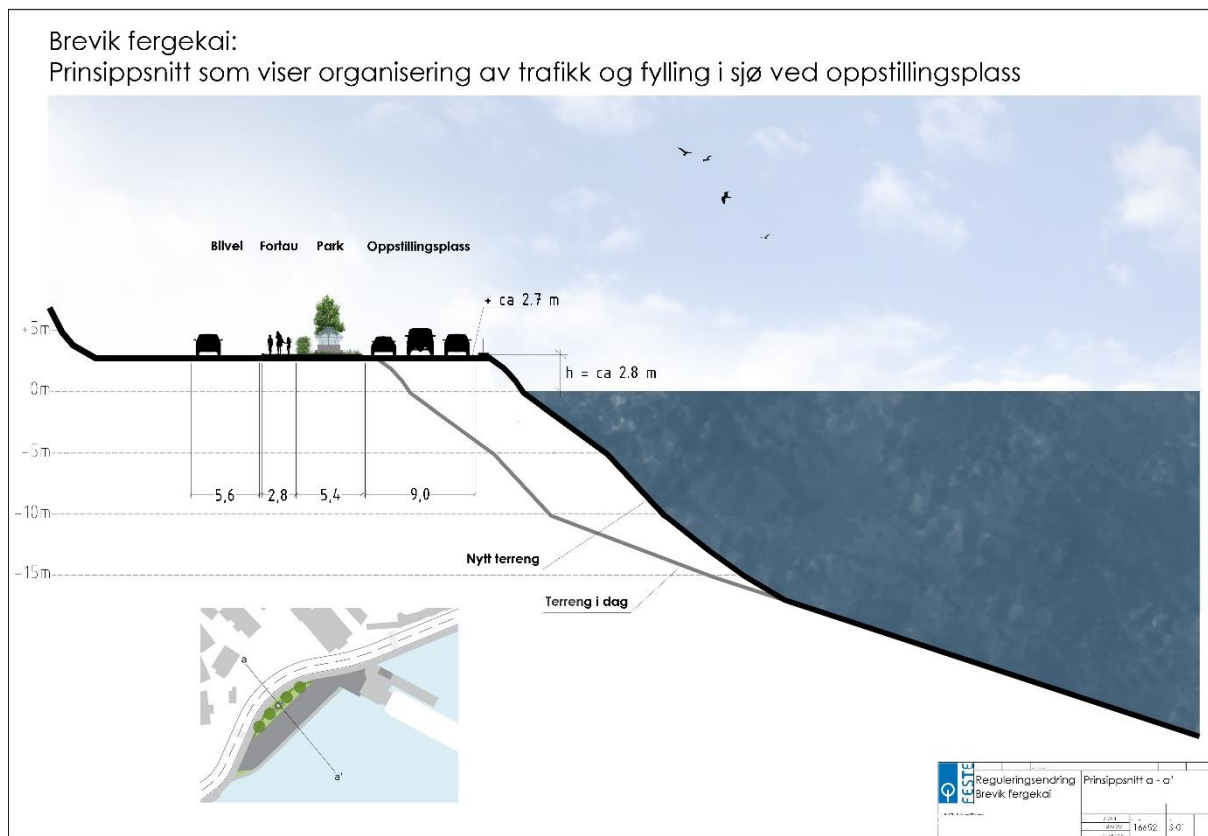
I grøntområdet skal det plantes en liten trerekke, krystallhuset plasseres her og det blir plass til en benk eller to. Det kan bli nødvendig å plassere en trafostasjon i dette området som skal betjene ladestasjonen for ferga. Nærliggende arealer er vurdert for trafo-plassering men det er ikke funnet andre egnede plasseringer. Det er også muligheter for å sette opp sykkelparkering med plass til ca 6 plasser innenfor formålet, eventuelt med lading.

Planbestemmelsene sikrer at adkomst, venteareal og av/påstigning i kaiområdet blir universelt utformet i planområdet.

Utforming og terreng/ landskap.

Den nye biloppstillingsplassen medfører behov for et større areal mellom veien og kaikanten. Det må derfor fylles ut i sjøen og bygges en ny steinplastring eller mur på utsiden av den eksisterende plastringen. Valg av konstruksjon vil avhenge av videre grunnundersøkelser og detaljprosjektering. Avgrensingen mot sjøen skal tilpasses arkitekturen og miljøet i området rundt. På toppen av muren skal det settes opp et kjøresterkt rekkverk med en utforming som skal harmonere med nærmiljøet. Detaljutforming av mur og rekkverk skal godkjennes av kommunen. Utfylt flate/ areal er på ca 400 m².

Selve kaianlegget vil framstå med et eget uttrykk preget av materialbruk, tekniske installasjoner og utstyr knyttet til sjøtransport. Arealet vest for kaia med biloppstilling og grøntanlegg skal være mere tilpasset bymiljøet og vil framstå som en avslutning av byen mot sjøen.



Figur 12: prinsipsnitt som illustrerer terrengendring

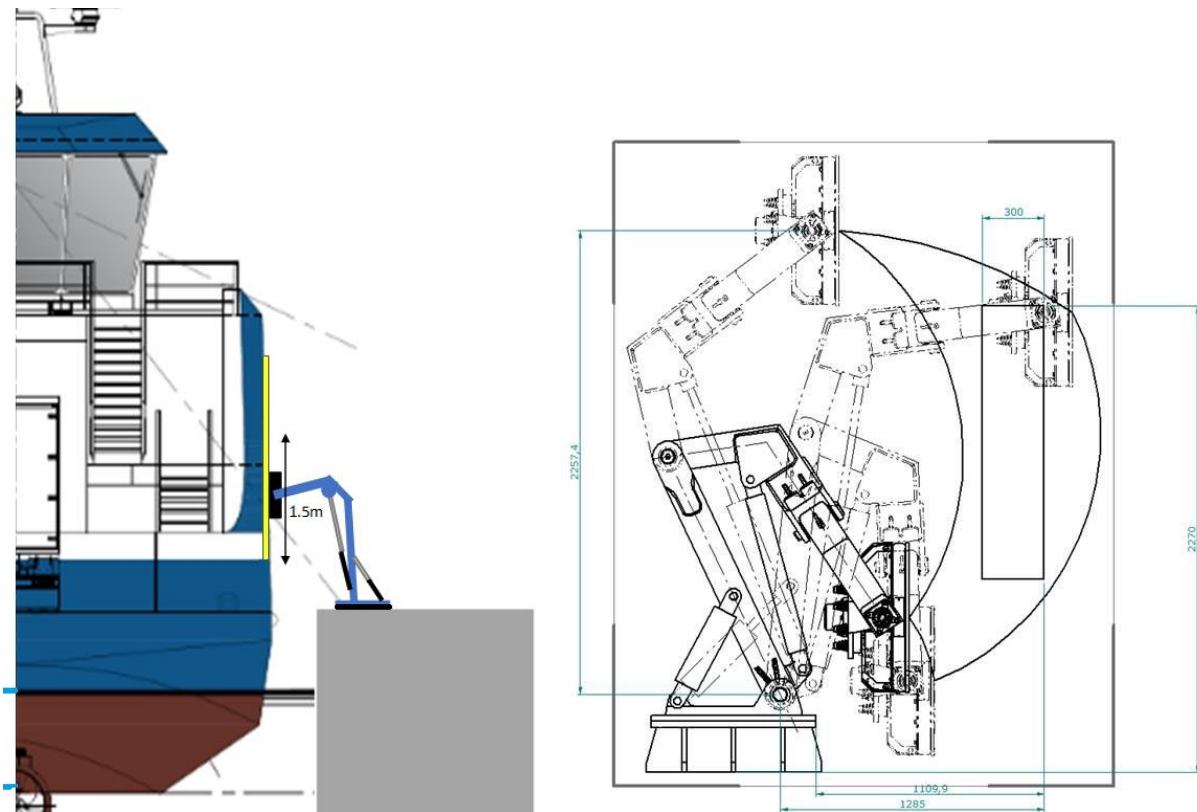
Volum på utfyllingen vil avhenge av grunnforhold, fundamenteringsmåte og valg av plastring eller mur. Dette skal avklares i detaljfasen og redegjøres for ved søknad om rammetillatelse. I de vedlagte illustrasjonene er det tatt utgangspunkt i helningen på dagens steinplastring og denne er flyttet lengre ut.

Selve kaianlegget med støttekai skal bygges som en støpt betongplate på pæler i sjøen. Påkjøringsrampen blir en stålkonstruksjon som kan heves og senkes etter endringer i havnivået. Arealet på støttekaia reserveres for teknisk infrastruktur. Her plasseres tekniske installasjoner som lading, vann/ tømming mm. Den delen av kaia som ligger nærmest fortauet på land blir satt av til venteareal for passasjerer og mulighet for leskur og sykkelparkering.

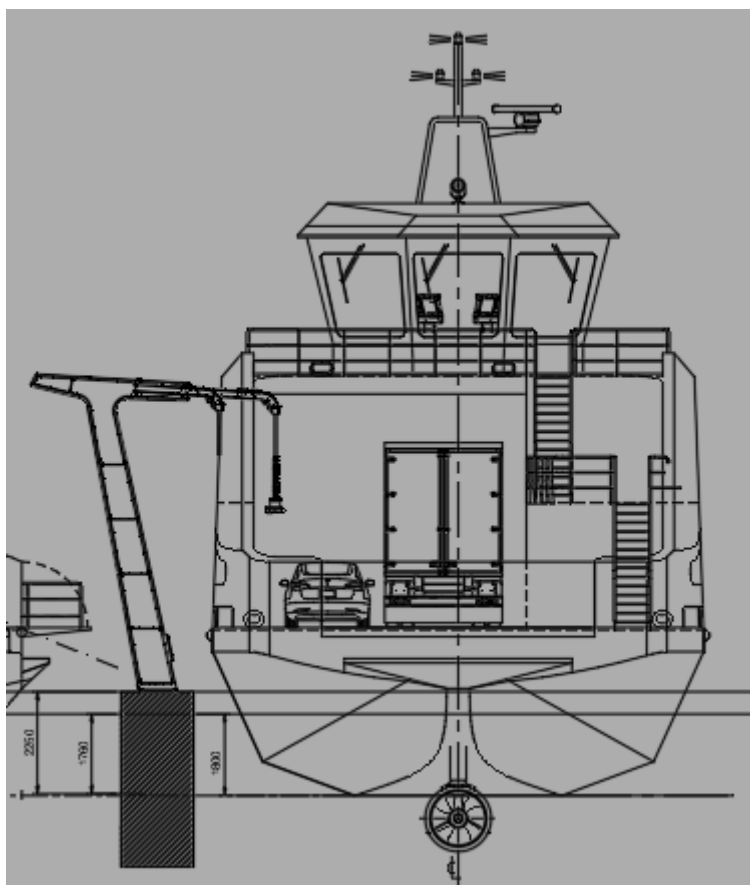
Både kaikant og utfylt areal vil holde omtrent samme høyde som dagens sjøfront. Arealene skal ha noe fall ut mot vannet og overvann ledes ut her. Det skal være universelt utformet adkomst til ferga, dette er sikret i planbestemmelsene.

Tekniske installasjoner

Tekniske installasjoner tilknyttet fergedriften vil i hovedsak bli plassert på støttekaia langs ferga, se figur 11. Her blir det plassert ladetårn, automatisk mooring, vann og avløp samt aggregat for hydraulikk til fergekaia. På kaia er det hydraulikk-stolpene til fergelemmen på 2-3 m høyde som vil være mest synlige. På land vil trafostasjonen bli synlig. Dette er en standard trafo men det kan velges en kledning som harmonerer med omgivelsene.



Figur 13: illustrasjon av automatisk mooring (fortøyning)



Figur 14: illustrasjon av ladetårn, høyde 7 meter.



Figur 15: eksempel på hydraulikk-stolper til fergelem

Virkninger av planendringen og planfaglig vurdering

Bruk

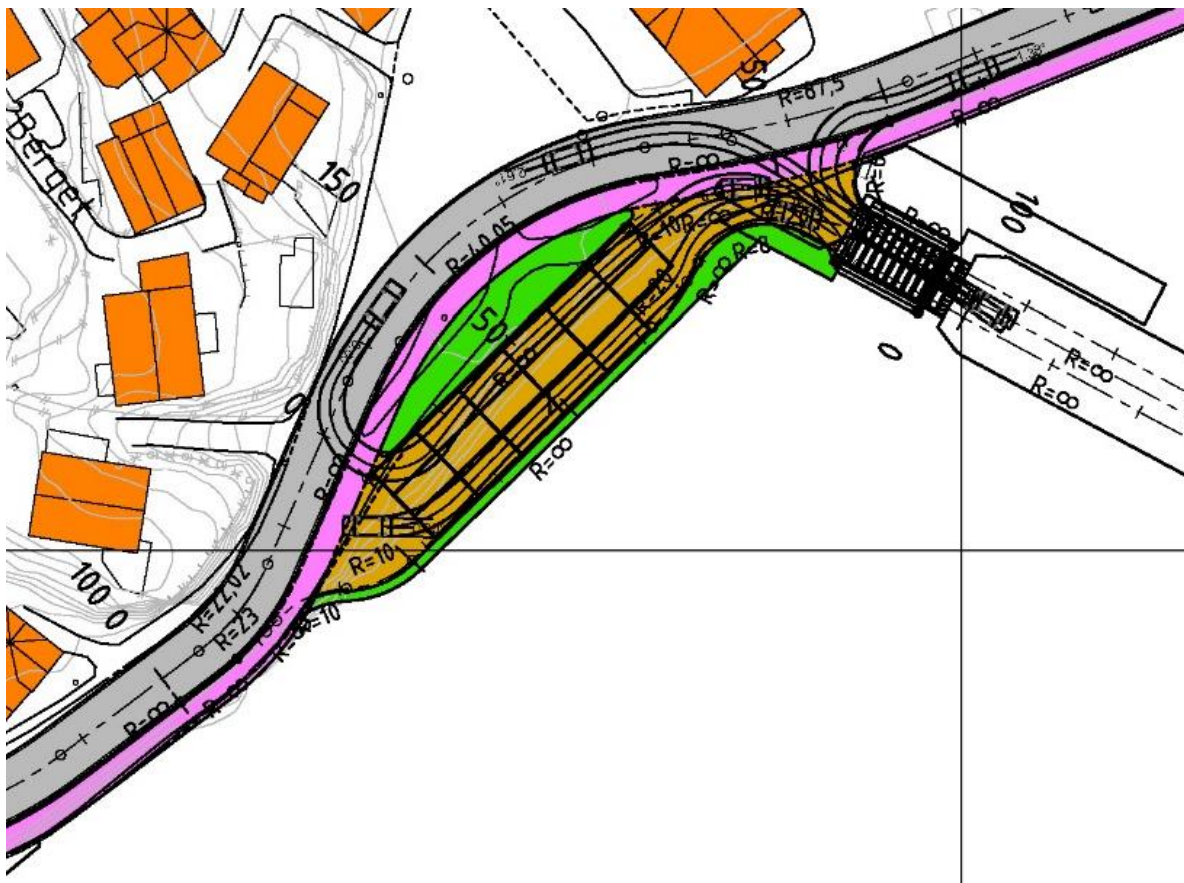
Planområdet vil kunne ha tilnærmet lik bruk som før. I tillegg tilrettelegges det for oppstillingsplass for biler som skal inn på ferga.

Forholdene for gående og syklende langs Langbrygga blir omtrent som før selv om traseen blir forskjøvet noen få meter. Tilgjengeligheten til strandlinja og allmennhetens ferdsel vil ikke bli vesentlig endret.

For trafikken inn til Brevik sentrum vil ny situasjon oppleves som mere trafiksikker, ryddig og oversiktlig i og med at biloppstillingsplassene er regulerte.

Trafikksituasjon

Trafikksituasjonen i området vil bli mer oversiktlig og tydelig. Det vil bli flere bilister som skal kjøre på og av ferga, men trafikken vil bli fordelt på egne, definerte areal slik at konfliktnivået minimeres og trafiksikkerheten blir bedre. Areal for gående og syklende vil bli tydeligere definert enn i dag. Det er rom for mellom 8 og 12 sykkelparkeringsplasser innenfor planområdet, avhengig av detaljløsning. Dersom det er behov for flere sykkeparkeringsplasser, må dette ordnes utenfor planområdet.



Figur 16: utsnitt av forslag til løsning for veg og oppstillingsplasser. Se også vedlegg 6.

Farled/Havn

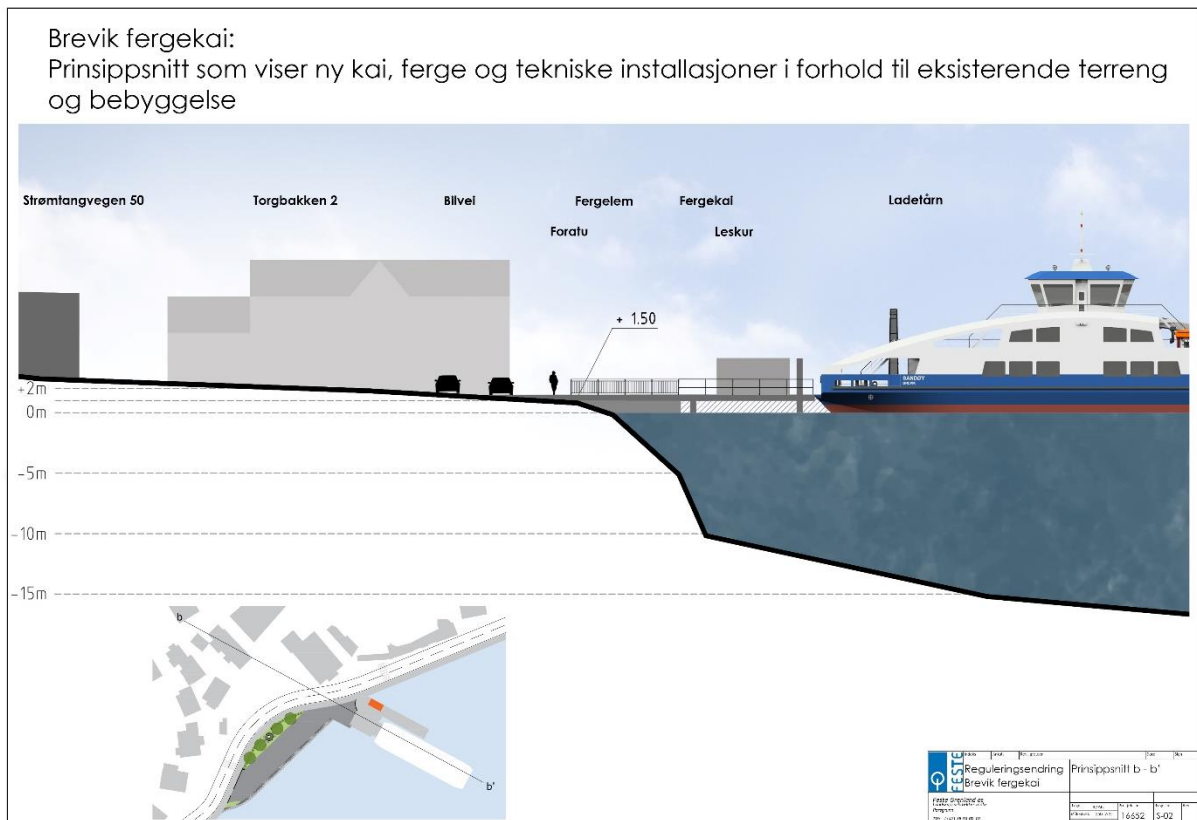
Fergekaia skal ligge på samme sted som i dag, en kai der fergetrafikken er etablert. Dette blir ikke endret og tiltaket har etter forslagsstillers vurdering liten effekt på ferdselen eller sikkerheten til sjøs. Den nye ferga vil legge til i en vinkel på Langbrygga og vil derfor stikke litt lengere ut i sjøen enn det dagens ferge gjør. Det er godt med plass i området så det vil ikke være i konflikt med skipstrafikken. Det vil kunne ha en viss påvirkning på småbåttrafikken som i noen tilfeller må kjøre litt lenger unna land på strekningen øst-vest langs sjøfronten.

Landskap

Tiltaket vil føre til en endring i det lokale landsapsrommet på land ved fergekaia. Biloppstillingsplassen vil bli et relativt stort, asfaltert areal. Avgrensingen med trekke og mur vil dempe inntrykket noe og medføre til at tiltaket ikke vil forringe området i særlig grad til tross for at oppstillingsarealet blir en stor åpen flate.

Sett fra sjøen vil tiltaket i seg selv ikke føre til store endringer i landskapsbildet. Utfyllingen vil ikke endre det visuelle inntrykket sett fra sjøen i særlig grad. Fergekaia blir litt større enn i dag og vil bli noe mer synlig. Tekniske installasjoner som hydraulikkanlegg og ladetårn vil bli synlig fra sjøen. Når

ferga ligger til kai vil det være denne som utgjør den største visuelle endringen da den vil være større enn dagens ferge og stikke lengere ut i sjøen enn det dagens ferge gjør.



Figur 17: prinsippsnitt som blant annet viser høyder på ferge og fergekai.

Nedenfor er illustrasjoner som viser hvordan det nye anlegget blir seende ut fra sjøsiden med ny situasjon øverst og eksisterende situasjon nederst. (figur 18 og 19.)



Figur 18: illustrasjon av ny fergekai med oppstillingsareal og ny ferge.



Figur 19: Fotografi dagens situasjon

Naturmiljø

Wergeland Krog naturkart har gjennomført en vurdering av tiltaket (se vedlegg 5):

Det ble ikke påvist prioriterte naturtyper eller rødlistede / hensynskrevende arter i planområdet for ny fergekai i Brevik sentrum. Området har en frisk og relativt frodig flora og fauna, noe som skyldes at området har god vannutskiftning. I henhold til Håndbok V712, tabell 1 - Verdikriterier for fagtema Naturmangfold faller området inn i kategorien økologiske funksjonsområder for arter - sjø/fjæreareal med små/få funksjoner, og vurderes til *Noe verdi*

Området er et dypt havneområde med god vannutskiftning, men hvor det ikke er påvist hverken hensynskrevende arter eller naturtyper. Tiltaket vil medføre utfylling i sjøen i størrelsesorden 300 m², samt noen tiltak i strandsone og på sjøbunn i forbindelse med kaianlegget. Sjøbunnen der det skal fylles ut, består i dag av stein og grus, bevakst med alger og sjødyr. Etter utfylling vil sjøbunnen igjen bestå av stein, og det vil trolig ikke gå lang tid før flora og fauna igjen har kolonisert de nye områdene. Det vil også bli satt opp støtter som skal styre og støtte ferga da den går til kai. Disse vil settes ned på sjøbunnen på relativt stort dyp, hvor det er relativt lite dyreliv. Vannutskiftningen her er god, og det er ikke påvist hensynskrevende arter eller naturtyper, så vurderingene blir her omtrent de samme for både anleggsfase og driftsfase. Påvirkningen på lokaliteten vurderes i både anleggsfase og driftsfase til mellom *Noe forringet* og *Ubetydelig endring*.

Konsekvensen for Brevik havn blir, med *Noe verdi* og påvirkning *Ubetydelig endring* til *Noe forringet*, vurdert til konsekvensgrad ***Ingen/Ubetydelig miljøskade for delområdet.***

Kulturmiljø og kulturminner

Lokaliseringen i trehusbyen Brevik og beliggenheten i strandlinja gjør at den visuelle påvirkningen av landskapet og særlig fjernvirkningen, vil ha betydning for opplevelsen av kulturmiljøet. Virkningen er størst når ferga ligger til kai. Tiltaket vil føre til en viss endring i landskapet men fjernvirkningen vil være moderat. Se illustrasjon i figur 14. Tiltaket vil ikke ha direkte påvirkning på kulturminner eller kulturmiljø.

Flom/stormflo/ havnivåstigning

Tiltaket ligger i et område utsatt for flom, stormflo og havnivåstigning. Forslag til endring av reguleringsplanen vil ikke endre disse forholdene og tiltaket skal bygges på en måte som hensyntar en økning i havnivå. Tiltaket vil derfor ikke få noen konsekvenser for disse forholdene.

Støy- og luftforurensning

Overgangen fra dagens ferger til nye, elektriske ferger vil gi betydelig lavere luftforurensning totalt sett. Lokalt kan ventende biler på kaia imidlertid motvirke dette noe.

Det foreligger ikke informasjon om forventede støynivåer fra verftet der ny ferge bygges. Tradisjonelle forbrenningsmotorer gir mer støy fra exhaust og luftinntak til motor enn el-ferger og en kan derfor forvente et lavere støynivå fra den nye fergen i forhold til den gamle. Øvrige støykilder som bilkjøring av/på ferge, slag i fergelem, trustere, etc er lik dagens situasjon.

Ladestasjon med trafostasjonen vil kunne avgi noe støy. Dersom det blir nødvendig må trafoen isoleres på en måte som demper støyen tilstrekkelig. Det er gjort målinger på en tilsvarende fergekai på Sotra. Rapporten fra denne målingen er ikke klar i skrivende stund men nedenfor følger en foreløpig tilbakemelding fra medarbeideren i Brekke&Strand akustikk AS. Rapporten vil bli lagt frem ved politisk behandling.

Foreløpig tilbakemelding fra befarer

«Fergen er en helt ny aluminiumsferge. Fergen oppleves svært stille. Og selve ladeprosedyren på kun 10 minutt er i praksis ikke hørbar. Trafoen på kaien gir kun en svak «summing» som kun er hørbar nær trafoen og når det ellers er stille i området. Kun senking og heving av ladekabler kunne i dette tilfellet høres, men mest fordi kabelføringene/-ruller trengte å smøres og lagte en hvine-/skrapelyd. (.....) Maskinisten forteller også at denne type ferge (aluminium) må være noe forsiktige ved ankomst da de ikke er bygget i «panserstål» som de gamle fergene som kunne «dundre inn i kaien». Men vi har gjort lydmålinger som dokumenterer at dette er stille og kan oppsummer i et notat/rapport.»

Reguleringsbestemmelsene fastslår at Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) skal følges.

Forurensing i grunn og sjø

De planlagte tiltakene som reguleringsplanen legger til rette for utløser krav om tillatelse etter forurensningsloven §11 (utfylling) og forurensningsforskriften kapittel 22 (mudring) fra forurensningsmyndigheten. Fylkesmannen er forurensningsmyndighet for slike saker. Reguleringsbestemmelsene krever at slik søknad er sendt og godkjent før tiltaket kan igangsettes og at avbøtende tiltak skal gjennomføres i den grad det blir krevd av forurensningsmyndigheten.

Grunnstabilitet

Reguleringsplanen har bestemmelser som krever at nye tiltak med fundamentering i sjø ikke kan gjennomføres uten at det er gjort grunnundersøkelser og om nødvendig tiltak som sikrer tilstrekkelig grunnstabilitet.

Planfaglig vurdering

Planendringen skal legge til rette for et tiltak av stor samfunnsmessig betydning. Miljøgevinsten ved overgang til elektrisk ferge er viktig for å nå lokale, regionale og nasjonale klimamål. Nærmiljøeffekten av bedre kapasitet i fergesambandet er et viktig lokalpolitisk ønske.

Lokalisering av ny fergekai på samme sted som den eksisterende kaia er en planfaglig god løsning for brukere og for byen Brevik. Kaia er sentrumsnær og nær bussholdeplass og parkeringsområder, noe som er viktig for at tilbudet skal være attraktivt. Planområdet har en historikk med fergekai gjennom lengre tid og kai- og havne funksjonen er en naturlig del av Brevik by både i dag og historisk. Med tanke på at Brevik har svært tett bebyggelse med smale gater som vanskeliggjør moderne samferdselstiltak er plasseringen av dagens og framtidig fergekai god og funksjonell. Fagutredningene som er gjennomførte viser at det er lite negative virkninger av forslaget til planendring og at eventuelle virkninger som for eksempel støy fra trafo kan avbøtes på enkle måter. Den største virkningen vil være anleggets synlighet. I en havneby som Brevik vil synligheten til ferga og fergekaia oppleves som en naturlig del av den daglige kommunikasjonen og ferdsele i området.

Vedlegg:

Juridiske dokument:

Vedlegg 1a og b: Bestemmelser med endringer

Vedlegg 2: Utsnitt fra justert plankart – foreløpig.

Illustrasjoner:

Vedlegg 3: Illustrasjonsplan

Vedlegg 4: Prinsippsnitt

Vedlegg 5: foto og fotoillustrasjoner

Rapporter mm:

Vedlegg 6: Rapport marint naturmangfold (Wergeland Krog naturkartlegging)

Vedlegg 7: Rapport trafikk (ViaNova)

Vedlegg 8: uttale fra Norsk Maritimt museum

Andre kilder/ bakgrunnsinformasjon:

Vedlegg 9: Miljøtekniske sedimentundersøkelser. (Rambøll)