



PORSGRUNN KOMMUNE

Reguleringsplan for Sandøya fergekai 913 – sluttbehandling

Sak 19/14215

22.04.2021

Vedlegg 19 – innspill høring og offentlig ettersyn

Forslag til reguleringsplan for Sandøya fergekai ble sendt på høring og offentlig ettersyn i perioden 11. desember 2020 – 1. februar 2021

Det kom inn totalt 13 merknader til planforslaget.

Følgende har kommet med merknader til planforslaget ved høring og offentlig ettersyn:

- 1 **Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap**
- 2 **Jan Breili**
- 3 **Stein Haugland, Leif Bryn, Vidar Ballestad, Terje Norschau**
- 4 **Arne Yngvar Nilsen**
- 5 **Statens vegvesen**
- 6 **Sandøya båtforening**
- 7 **Hanne Christophersen**
- 8 **Sandøya arbeiderlag v/ Stein Haugland**
- 9 **Sandøya velforening**
- 10 **Freidun Cecilie Grue, Frode Stamland**
- 11 **Vestfold og Telemark fylkeskommune**
- 12 **Statsforvalteren i Vestfold og Telemark**
- 13 **Kystverket**

Vår saksbehandler
Ajeen Arvesen, tlf. +47 33 41 28 41

Dokumentdato
15.12.2020
Deres dato

Vår referanse
2020/24 ARAJ
Deres referanse

PORSGRUNN KOMMUNE

Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Automatisk tilbakemelding fra DSB - Høring og offentlig ettersyn - forslaget til detaljreguleringsplan for Sandøya fergekai - Porsgrunn kommune

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) viser til plansaken som dere har sendt på høring. DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker.

Det er Fylkesmannen som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Fylkesmannen har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.

DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder:

- Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter
- Transport av farlig gods
- Brannsikkerhet herunder tunneller og underjordiske anlegg
- Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene)

Siden Fylkesmannen har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Fylkesmannens oppfølging. DSB samarbeider med Fylkesmannen og vil gi faglig innspill til Fylkesmannen dersom det er nødvendig.

Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

Vi viser for øvrig til www.dsb.no for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.

Med hilsen
for Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Arkivseksjonen

Helle Nielsen
seksjonssjef

Ajeen Arvesen
førstekonsulent

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.

Postadresse
Direktoratet for
samfunnssikkerhet og beredskap

Postboks 2014
3103 Tønsberg

Kontoradresse
Rambergveien 9
3115 Tønsberg

E-post
postmottak@dsb.no

Telefon
33 41 25 00

Internett
www.dsb.no

Telefaks
33 31 06 60

Organisasjonsnummer
974 760 983

Fra: Jan Breili <jan.breili@sf-nett.no>
Sendt: 21. desember 2020 12:58
Til: Porsgrunn Postmottak
Emne: Vedr. 19-14215-40. Høring og offentlig ettersyn, Sandøya fergekai.
Vedlegg: 2000-03-09. Erklæring veirett Gnr33 .bnr.350.pdf

Som en av eierene til 33/350, vil jeg informere om at vi har fri tilkomst via moloen til eiendommen. Det kan se ut til at det blir biloppstillingsplasser mot vår eiendom, Det må merkes med parkering forbudt skilt mot vår eiendom. Det må også lages en sykkel parkering på område til moloen og ikke mot vår eiendom.

For Vestly
Jan Breili

ERKLÆRING

Undertegnede eier av gnr. 33 bnr. 314 gir herved gnr. 33 bnr. 350 rett til 4m bred kjøreveg fra Søndre Maiensveg over gnr. 33 bnr. 314 fram til gnr. 33 bnr. 350 med en senterlinje bestemt av koordinatene:

A = 116933 X -56728 Y

B = 116906 X -56740 Y

C = 116904 X -56762 Y.


eier av gnr. 33 bnr. 314

Fra: Stein Haugland <stein.haugland@gmail.com>
Sendt: 7. januar 2021 21:34
Til: Porsgrunn Postmottak
Kopi: Robin Kåss
Emne: Nye fergebrygger
Vedlegg: Oppsummering fra Informasjonsmøte_31.08.2018.docx; Til Porsgrunn kommune ved ordfører og rådmann.docx; Forslag til ny kai nordre.JPG; Sandøya nov 2020 ny.jpg

Fra oss 4 politikere på Sandøya. Brevet fra 31.08.2018 ber vi om blir lagt ved på tidslinjen til fergebryggesaken.

Vennlig hilsen Stein Haugland

Oppsummering fra Informasjonsmøte mellom Porsgrunn Kommune, Kragerø Fjordbåtselskap IKS og representanter fra styret i Sandøya Velforening.

Deltakere: Øistein Brinck og Torbjørn Krogstad (Porsgrunn Kommune)
Inge O. Rønning (Kragerø Fjordbåtselskap IKS)
Laurie Vestøl, Juliette Leyris og Elin Skagestad Furuseth (Sandøya Velforening)

Sted: Porsgrunn Rådhus
Tid: 31. august 2018, kl 14:00

Agenda:

Anskaffelse av ny ferge mellom Brevik – Sandøya – Bjørkøya inkl landbasert infrastruktur. Kort oppsummering:

Alle vedtak og protokoller ligger åpne på Porsgrunn Kommune sine nettsider:
<https://www.porsgrunn.kommune.no/no/eDemokrati/Motekalender/politiske-utvalg-2015-2019/#se:mote/moteid:584841/utvalgjid:224963>

Det ble spesielt vist til møteprotokollen fra Bystyremøtet den 14. juni 2018 (se vedlegg). Her fremgår det at den vedtatte rammen for ny ferge er 100 mill kr. Godkjent kapasitet: 16 biler og 98 passasjerer. Det vil være en elektrisk ferge med bemanning. En forutsetning for vedtaket er at fergen kan driftes med 2 mannskaper. Hvis det ikke gis unntak fra bemanningsbestemmelsene må det fremmes ny sak som viser konsekvensene av dette.

På spørsmål fra oss/velforeningen om førerløs ferge ble det avklart at passasjerfergen ikke vil være førerløs. En evt førerløs passasjerferge vil være langt frem i tid.

Det er vedtatt mulige tiltak for å redusere den økonomiske risikoen, - som økt brukerbetaling, nødvendige reduksjoner i fergeselskapets drift og evt reduksjoner i rutetilbudet. I denne sammenhengen ble det også nevnt at vi bør oppfordre beboere/brukerne til å ta med bilene oftere på den nye fergen for å opprettholde fergetilbudet.

Fergetilbud til Bjørkøya er ennå ikke avklart.

Det ble også understreket at dette vedtaket er «skjørt» - dvs at dersom denne saken av en eller annen grunn blir trenert eller stoppet, må prosessen startes helt på nytt. (Nye politiske vedtak). (!)

Landbasert infrastruktur

Er under utredning. Man vil gå for standardiserte ferjekaibruer,- 6 m bredde og 12 m lengde.
Estimert kostnad for ombygging av fergeleiet i Brevik: 5 mill, på Sandøya: 10 mill, Bjørkøya: 10 mill.
Kommunens forslag vil være klart i løpet av ca 6 mndr.

Det er ønskelig med en uttalelse fra Sandøya Velforening litt frem i tid.

Velet ble oppfordret til å sende en email til kommunen i november, for å etterspørre et utkast. («Har det skjedd noe?»)

Videre ble vi anbefalt å være fokusert på det som er vesentlig/viktig – og unngå for mange punkter i vår uttalelse. Den bør være kort og konsis - og ikke over flere sider.

Lokalisering av nytt fergeleie på Sandøya er under utredning, men kommunen var tydelig på at kostnadene vil fordobles ved etablering av fergeleie på andre steder enn det nåværende.

Moloen på Sandøya er ikke egnet – og er pr nå lagt ut for salg.

Dette er et kostnadskrevende prosjekt – så utbygging av nåværende fergeleie er det eneste realistiske alternativet.

Parkering i Brevik

I forbindelse med utredning og utarbeidelse av kommunens forslag vil det også bli sett på muligheten for å beholde noen parkeringsplasser på Engelsbrygga, samt evt «øremerke» parkeringsplasser for Sandøyaboeere andre steder på kaia.

Fergeselskapet og kommunen forventer at behovet for antall parkeringsplasser for Sandøyaboeere i Brevik vil reduseres pga at flere vil få mulighet til å ta med bilen hjem og parkere på egen eiendom.

Det ble påpekt (en fra oss/Velet) at ikke alle på Sandøya har parkeringsplass på egen eiendom. Da presiserte repr fra kommunen at alle som anskaffer seg en bil også bør sørge for egen oppstillingsplass.

Fra: Stein Haugland <stein.haugland@gmail.com>
Sendt: 25. januar 2021 14:54
Til: Porsgrunn Postmottak
Emne: Arne Yngvar Nilsen
Vedlegg: Hva mener du om forslaget til detaljreguleringsplan for Sandøya fergekai.docx;
142115000_124765359496534_8133730390163589515_n.jpg;
142854372_122395239742755_5538850998799912743_n (1).jpg;
142130192_244662717251104_2856083760380214893_n.jpg;
10411732_906665556093183_3702049699118069848_n.jpg;
Markedsdag 1.jpg;
11402245_905587396200999_7949377965493881342_o.jpg;
11666313_906109212815484_6372562564605271144_n.jpg;
11541922_906665162759889_4672521823276353260_n.jpg

Her er innspill fra Arne Y Nilsen. med bilder fra tidligere markedsdager som viser hvor viktig molosletta er for slike arrangement.

Hva mener du om forslaget til detaljreguleringsplan for Sandøya fergekai?

Mitt navn er Arne Yngvar Nilsen. Jeg er snart 81 år og er vokst opp og bodd på samme plass hele tiden som nærmeste nabo til moloen.

Jeg synes det er galskap å legge fergebrygge på moloen. Jeg har sett så mye vær i form av Is, vind, strøm og bølgesprut som til tider slår over moloen og havner inn i bassenget.

Jeg synes det er galt å ødelegge molosletta. Den skal være til ballspill, markedsdager, skigåing og rekreasjon. Senest 2 juledag ble det spilt fotball på moloen. Se bilder vedlagt.

Når moloen ble bygget, ble alle naboene langs Breistranda lovet ingen reduksjon av deres utsikt til sjøen. De mistet sin sjøtomt da moloen kom. Jeg hører rykter om et nytt stort bygg på moloen. Jeg er imot at det skal bygges noe mer på moloen.

Skulle fergen få en teknisk svikt og det står på som verst på tuppen av moloen, vil fergen slik den er konstruert, drifte mye raskere. Og det er mange grunner i nærheten. Hele Telemarksvasdraget treffer moloen med stor styrke.

Skal moloen benyttes, må det en egen bilvei utover. Ikke bruke dagens vei. Og jeg har innkjøring til mitt hus ved krysset ned til selve moloen. Der er det tegnet et fortau. Dette fortauet hvis det blir molo, må være laget slikt at vi fortsatt kan komme med bil opp til baksiden av huset og vår strand. Se bilde med markert ring. Vi er to grunneiere som bruker denne veien.

Jeg vil ha nytt fergeleie på nordre del av dagens fergeleie. Det er best egent i forhold til strøm og generelt vær.

Jeg får høre at dagens badestrand inntil moloarmen, restene etter gamle Breistranda er lite bruk. Det er helt feil. Jeg har veranda med utsikt over moloen. Og jeg ser at denne stranda er mye i bruk av mine naboer og andre gjester til øys. Naboene rydder og steller denne stranda hvert år.

Sandøya 24.01.2021

Arne Y. Nilsen

**VELKOMMEN TIL
MARKEDSDAG PÅ SANDØYA
LØRDAG 1. JULI 2017
KL. 12:00 - 17:00**



Ferje fra Brevik: (se også www.fergene.no)
kl. 10:35 rundtur Bjørkøya-Siktesøya-Sandøya
kl. 11:55, 13:25 og 14:20 direkte til Sandøya

- Salgsboder
- Bruktsalg/Gjenbruk
- Kafé i det grønne
- Vår populære HØNEBINGO
- Musikalsk underholdning – åpen mikrofon!
- Redningsस्कøyta kommer og lærer bort sjøvet

Har du noe å selge?
Vil du ha en stand? (kr. 200)
Kontakt Anne-Berit på:
Tlf. 93030868

VI FÅR BESØK AV "ELIAS"!
«ELIAS» tar med barn
på tur fra kl. 12-16
(Redningsvest kan lånes)



Om kvelden møtes vi på
Sandterna Bistro
til sommerkonsert med
god mat og drikke.
Musikk fra kl. 21:00.

Velkommen!
Hilsen Sandøya Vel



SANDØYA



MARKEDSDAG OG ST.HANS

LØRDAG 27. JUNI FRA KL 12:00



HAR DU NOE Å SELGE?
VIL DU HA EN
GRATIS STAND?
SEND SMS TIL
ANNE-BERIT
930 30 868

- SALGSBODER MED HÅNDVERK
- BRUKTSALG/GJENBRUK
- KAFÉ I DET GRØNNE
- HØNEBINGO
- GØY FOR BARN OG UNGDOM



GRILLENE ER VARME
FRA KL. 18:00,
TA MED MAT OG
DRIKKE

ST.HANS-BÅLET
TENNES PÅ MOLOEN
KL. 20:00

•DE SOM KUNNE-
SPILLER OPP TIL
MIDTSOMMERDANS



VELKOMMEN!
HILSEN
SANDØYA VEL















Statens vegvesen

PORSGRUNN KOMMUNE
Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Håkon Nedberg / 35581775

Vår referanse:
20/35797-4

Deres referanse:

Vår dato:
26.01.2021

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn – detaljreguleringsplan for Sandøya ferjekai – plan-ID 913 – Porsgrunn kommune

Viser til mottatt oversendelsesbrev datert 11.12.2020.

Statens vegvesen uttaler seg som vegeier for riksvegnettet, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport og trafiksikkerhet.

I tillegg har vi et ansvar for å påse at statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene, og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Statens vegvesen har videre også et ansvar for å sørge for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP) blir ivaretatt.

På bakgrunn av det ovennevnte har vi ingen kommentarer til den mottatte høringen.

Transport og samfunn
Med hilsen

Eivind Gurholt
seksjonsleder

Håkon Nedberg

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMAR, Postboks 2076, 3103 TØNSBERG
VESTFOLD OG TELEMAR FYLKESKOMMUNE, Postboks 2844, 3702 SKIEN

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Gjerpensgate 10
3716 SKIEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Fra: Sekretær Sandøya Båtforening <sekreter@sandoyabatforening.no>
Sendt: 28. januar 2021 17:59
Til: Porsgrunn Postmottak
Emne: Innspill til regulering av fergeleie på moloen på Sandøya
Vedlegg: Høring210127.pdf

Porsgrunn Kommune,

vedlagt høringsinnspill til reguleringsplan for fergeleiet på moloen på Sandøya.

For styret i Sandøya Båtforening:

Erik Rosness (sekretær)
Sandøyveien 10
3950 Brevik
Tlf. 924 33 385

--

E-posten er sjekket for virus av AVG.
<http://www.avg.com>

Høringsinnspill til sak 71/20 Detaljreguleringsplan for Sandøya fergekai

Sandøya Båtforening ved styret har sett på reguleringsplanen for nytt fergeanløp i tilknytning til moloen på Sandøya. Tiltaket delvis omfatter eller støter opp mot arealet hvor båtforeningen har sin virksomhet.

Vi har 3 punkter i forhold til vår virksomhet som også har vært tydelig formidlet gjennom planprosessen, men ikke hensyntatt så langt:

- Vi trenger adgang til molo (helt ut på moloarmen), også med bil eller motorredskap. Både for å nå båtene, men også for nødvendig vedlikehold av brygger og tekniske installasjoner. Og vi har tekniske installasjoner utover moloarmen (vann, strøm og trykkluft) som må hensyntas. Vi er sterkt imot å dele denne funksjonen med biltrafikk slik reguleringsplanen viser. Vårt forslag er å bytte om og reservere toppen av moloarmen for gående og trafikk til bryggene våre, og legge biltrafikken på utsiden.
- En mobilmast er plassert svært sentralt i planområdet. Det var påstått tidligere at flytting av mobilmasta var vanskelig. I forbindelse med vedlikehold av masta har Telenor avvist dette, og sier at den godt kan flyttes. Det blir derfor feil å ta hensyn til den, slik det nå er gjort.
- Vi er skeptiske til avstanden til Smakkebåen, vi ønsker å beholde vår naturlige farled nordover.

Utover dette oppfatter båtforeningen planprosessen som uryddig og lite tjenlig i forhold til at dette er infrastruktur vi er avhengige av her ute.

Selv om det er utenfor båtforeningens primære interesseområde, må vi også formidle uro blant medlemmene i forhold til plasseringen. Dette gjelder strømforhold, isforhold og hvordan været påvirker anlegget. Det er mange års erfaring bak denne uroen.

Sandøya 27. januar 2021
Styret i Sandøya Båtforening

Fra: hanch@online.no
Sendt: 28. januar 2021 19:55
Til: Porsgrunn Postmottak
Emne: Sak 71/20 Kommentarer til detaljreguleringsplan for Sandøya fergekai.
PlanID 913
Vedlegg: Kommentarer Kaianlegg på moloen.docx

Mvh
Hanne Christophersen

SAK 71/20

KOMMENTARER TIL FORSLAG TIL DETALJREGULERINGSPLAN FOR SANDØYA

FERGEKAI.

PLANID 913

Etter å ha lest de 267 sidene dette forslaget inneholder, er min første kommentar at det er i overkant mye å gå igjennom. Deretter er jeg overrasket og imponert over hvor mange utredninger som kreves i henhold til de ulike lovene som dette tiltaket utløser. Til tross for dette savner jeg opplysninger som er nødvendig for å belyse situasjonen på Sandøya spesielt. Jeg vil nevne de under hvert sitt punkt og hvilke konsekvenser det får. Jeg vil også peke på områder hvor det er nødvendig med detaljerte tegninger som viser de aktuelle løsningene. Og også sette spørsmålstegn ved ting jeg opplever som uklart.

1. Kartlegging av vindforhold og prognoser vedrørende forventet økning av stormflo og høy vannstand.

Det blåser på Sandøya og spesielt kraftig tar det i moloen. Vanligvis kommer vinden fra sør, sørvest. Men erfaring tyder på at vinden nå ofte også kommer fra vest, nordvest. Dette får følgende konsekvenser.

Leskur som er tegnet inn vil fungere som et vindfang når sydvesten kommer. Det må etableres et venterom som er tett og som beskytter mot vær og vind. Kan nåværende venterom flyttes?

Det er planlagt trafiksikkert gjerde med høyde 0,75 eller 1 meter på vestsiden av veien ut til ferga. Det vurderes om dette skal gjøres tett slik at det tar av for bølger. Jeg mener at på den ytterste delen som ikke ligger i le for land, må gjerdet gjøres tett og heves til ca 2 meter. Dette har to funksjoner. 1, gående skal gå der uten fare for å få sjøsprøyt på seg eller oppi barnevogn, rullestol osv. 2. Sjøsprøyt kan forårsake glatt kjørebane vinterstid. Vi er generelt mer plaget av glatte veier og isholke på Sandøya enn ellers i kommunen siden det er liten slitasje grunnet lite biltrafikk.

I Ros-rapporten står det følgende om stormflo:

Sannsynlighet: Sannsynlig til mindre sannsynlig	Forklaring: Periodevis oversvømmelse er sannsynlig i lavereliggende terreng ved fjorden men høyder opp til 2,7 m vil være svært sjelden, eventuelt langt fram i tid.
Konsekvens: ufarlig	Forklaring: ingen fare for miljøskader eller personskader. Mulighet for mindre skader på materiell. Midlertidig svikt i infrastruktur kan oppstå. (se uønsket hendelse nr 5)

Det framkommer ikke om disse vurderingene er forfatterens egen eller om den er vitenskapelig basert. Hva med en rapport fra Meteorologisk institutt? Kaianlegget har laveste høyde 1,5 meter. Dette vil etter hva jeg forstår øke faren for oversvømmelse. Og dermed bekrefte behovet for nevnte tiltak.

2. Kaianlegget i en kontekst.

Feste arkitekter har sett på planen innenfor et begrenset område som berøres av dette konkrete tiltaket. Dette er selvfølgelig både naturlig og riktig. Men for oss som bor her vil kaianlegget med vei ut til ferga og oppstillingsplasser osv være en del av en helhet. Hele området for reguleringsplanen (heretter kalt kaianlegget) ligger i en kontekst og må derfor være i et godt samspill med resten av området.

- Samspillet mellom kaianlegget og brygger, moloen og båtplasser.

Det står i utredningen at det er planlagt et trafikksikkert gjerde mot øst, altså inn mot båthavna. Videre står det at det skal åpnes for biler utover moloen.

I utgangspunktet høres det veldig fornuftig ut med et trafikksikkert gjerde der. Det er dog noen utfordringer knyttet til dette da det på den siden må være tilgang til flytebrygga, båtplasser, ytre del av moloen og bobleanlegget. Se vedlagte bilder.

Løsning med for eksempel porter som slår utover eller innover, kan medføre skade på biler eller mennesker, barn vil kunne være spesielt utsatte. Det er viktig at det detaljtegnes løsninger her for å sikre at de ivaretar både tilgjengelighet og sikkerhet.



Viser den landbaserte delen av bobleanleggets plassering utover moloen.



Viser noen av båt plassene i det aktuelle området hvor gjerdet er tenkt.

- Samspill mellom kaianlegg og resten av molosletta.
I forslaget til avbøtende tiltak står det blant annet. "Sikring av ball-løkke og markeds plass som grønnstruktur for å hindre båt opplag og parkering i de nordligste områdene som i dag benyttes mest til lek og aktiviteter". Jeg vet ikke om jeg skjønner hva dette innebærer i praksis. Og jeg er usikker på om dette er nødvendig. Båtforeningen har i dag klare regler for når båtene i vinteropplag skal flyttes. Annet opplag er ikke tillatt.

I henhold til planen er det lagt inn et grønt område mellom kjørebane og oppstillingsplassene. Dette for å få et avbrekk på asfaltområde. Likeledes er det tegnet inn et beplantningsområde mellom molosletta og oppstillingsplassene på minst 1,5 meter. Det står at det skal være enkelt og stille områdene i henhold til Utomhusplanen i Porsgrunn kommune. Dropp dette! Om nødvendig kan det eventuelt settes noen blomsterkasser der etter hvert hvis behovet viser seg. Begrunnelsen for å dropp det er som følger. Kommunegartneren er ikke på Sandøya. Og det er greit. Her foregår plenklipping og beplantning på privat initiativ eller på dugnad. Stell av beplantning skjer høyst tilfeldig. Derfor bør det ikke anlegges grøntområder av estetiske årsaker.

I henhold til planen vil tiltaket beslaglegge 1/3 av molosletta. Dette er et stort område. Da synes unødvendig at en skal bruke minimum 1,5 meter langs oppstillingsområde til beplantning.

Det framkommer at båtforeningens servicebygg med toaletter kan benyttes ved behov for fergepassasjerer. Det forutsettes at kommunen inngår en avtale med båtforeningen. Det synes lurt og eventuelt konfliktdempende dersom det blir inngått en avtale om kostnader knyttet til materialer og renhold, slitasje osv.

Toalettene vil helt sikker bli benyttet så lenge de ligger i umiddelbar nærhet til oppstillingsområde.

Jeg tror at bruk av servicebygget samt benker vil oppleves som en naturlig del av venteområdet dersom det er noe tid til neste fergeavgang. Et bredt beplantet felt vil derfor kunne oppleves som en unaturlig deling av et felles område. Hvis hensikten er å forhindre parkering, har det trolig liten effekt.

3. Vogntog eller lastebil?

Det er nok ikke anbefalt hyppig bruk av vogntog på Sandøya. Til det er veinettet mange steder for dårlig eller for smalt. Men siden mye kan skje de neste 50 til 100 årene, er det lite framtidsrettet å legge begrensninger nå.

4. Passasjerferga Løvøy.

Jeg har fått opplyst at passasjerferga Løvøy er fortsatt tenkt å fungere som reserveferge og at den skal kunne legges til ved ny fergekai. Men dette er ikke nevnt verken i rapporten eller tegnet inn i noen av tegningene. Er dette bevisst eller en forglemmelse? Siden passasjerferga har på- og avstigning på siden, vil dette kunne ha betydning for plassering av teknisk infrastruktur, fortøyningsbøyer og også kanskje plassering av venterom. Vil den sterke strømføring i området mellom moloen og Smakkebåen ha innvirkning på manøvrering av ferga siden den trolig vil måtte snu 180 grader? Det er viktig at både tenkt plassering av passasjerferga Løvøy og nødvendig infrastruktur tydeliggjøres i en detaljtegning.

Sandøya 28.januar 2021

Hanne Christophersen

Fra: Stein Haugland <stein.haugland@gmail.com>
Sendt: 31. januar 2021 15:00
Til: Porsgrunn Postmottak
Emne: Fra Sandøya arbeiderlag
Vedlegg: 2020.01.24 Innspill sandøya arbeiderlag (1).docx

Her er innspill fra Sandøya arbeiderlag

Vennlig hilsen Stein Haugland

Ny fergekai til Sandøya

Nå har vi hatt en prosess som er alt annet en god om plassering av ny fergekai.

Kommunen/ fergeselskapet har bestemt at moloen og moloarmen skal benyttes. Til store protester for mange på Sandøya. Men så på senhøsten begynte de å flytte fokus tilbake til gamle fergeleie. Og nå vil rådmann Per Wold skrote moloen.

Det vi ikke får vite er hvor mye det vil det koste å bygge ut på dagens sted. Vi blir truet med at "godtar vi ikke moloen, blir vi uten bilferge i flere mnd". Slike verbale trusler er ikke akseptabelt. Nå har rådmann kommet med et forslag om å skrote moloen. For en rørete sak.

Vi mener, med mange, at å spunte en bås, som de gjør i Nord Norge og på Vestlandet, på nordenden av dagens fergeleie er en god løsning. Fylle ut til vannkanten (ikke i vannkanten) ved dagens oppstillingsplass, flytte venterom, legge på en lem og utvide veien opp mot krysset inntil gjerder på begge sider. Da ville vi fått et flott nytt fergeleie.

Vi skulle ønske dette ble også blir utredet, men det er det ikke vilje til. Det har ikke vært vilje til en gang å møte grunneier til en prat. Det skuffer veldig.

For oss i Sandøya arbeiderlag er det viktig at bilferge går hver dag under bygging av nytt fergeleie.

Dagens ønske fra Kommunen/ Fergeselskapet er nytt ferjeleie i/ved moloen, noe vi fikk vite i 2019 har vært i tankene deres siden 2016. Hvorfor har ikke dette blitt fortalt oss på Sandøya at allerede i 2016 ønsker vi å vurdere moloen også som et alternativ, i stedet for å dytte det plutselig nedover oss i 2019. For mange av oss var det utenkelig å legge nytt fergeleie til moloen. Informasjonen fra fergeselskapet har et meget stort forbedringspotensial.

Våre utfordringer med å velge moloen er:

- Vannmassene fra Telemarksvassdraget lager sterke sydgående strømmer i tenkt kaiområde. Kombinert med sterk vind fra nordvest, fører dette til ganske heftige forhold for båttrafikk i området. Ny ferge får en motorkraft på 1200 hk. Det er selvsagt bra. Men skulle det skje noe med drift, kan fergen fort havne i moloen eller i båene på utsiden av moloene. Sterke sydgående strømmer her, vil raskt kunne føre en båt uten motorkraft opp på en av disse båene. Uttalelser fra vestlandet sier at

denne type fartøy har en kraftig avdrift (sannsynligvis fordi den er ganske flatbunnet).

- **Vind.** Blåser det nordvest (som ikke skjer hver dag selvsagt) og kanten på moloen utover armen er fjernet for å lage bredere vei, vil sjøsprøyt gjøre oss søkk våte når vi må gå utover moloarmen. Det kan fikses med tett tunnellvegg utover hele moloarm. Ved dårlig vær står sjøsprøyt inn over moloen i dag uten av veien er utvidet.
- **Is.** Når det er is i fjorden, den kan komme tilbake, så treffer isen fra Eidangerfjorden moloen. Og slik den nye arm er på skissen, blir dette en flott isfanger der fergen skal legge til.
- **Veien** utover moloen er ofte veldig isete på vinteren. Over lange perioder. Dette kan skape farlige situasjoner.
- **Molosletta.** Vi ønsker ikke videre utbygging av molosletta. Den bør være en åpen slette, slik intensjonen var når moloen ble anlagt. Her er det markedsdag og det er flott med en åpen plass. Vi ønsker **IKKE** flere bygg på moloen, vi registrerer iver hos noen til å få til noe på moloen. Slike tegninger har det vært i mange år. Flere har ønsket å utvikle moloen. La oss verne om noen åpne sletter. Skal det gjøres noe, bør dagens to bygg, båtforeningens vaktbu og servicesenter, bygges i sammen. Noen ivrer for å få til noe mer på moloen. En ev. utbygging vil resultere i at den fine plassen molosletta er, kan bli ødelagt som lekeområde for barn og ungdom og redusere muligheten til å arrangere markedsdager ol. På UMB sin befarung i november, sa en politiker til leder i båtforeningen: "Blir det ikke fint med det nye bygget som er planlagt"? Hvem har i så fall planlagt det uten å ta det gjennom fora som f.eks. Sandøya Vel?
- **Smakkebåen.** *Det som er meget kritikkverdig er at vi får kun sett noen tegninger. Som flytter på seg hele tiden. Armen til selve fergeleie flytter seg utover og utover på moloarmen. Siste forslag stenger over halve løpet mot Smakkebåen. Men Smakkebåen er ikke tegnet inn i skissen.*
- **Venterom.** Vi må ha venterom ved fergeleiet oppvarmet. Slik som dagens venterom er. Velkommen ut der på en vinter med mye vær og vent på fergen. Nå er det tegnet inn et leskur, men det sto i saken at det kan vurderes et venterom.
- **"Breie Strandene"**, som moloområdet ble kalt før moloen ble bygget var en flott strand som kanskje ikke ble veldig mye brukt til bading, noe som skyltest den sterke strømmen som dro forbi med mye kalt ellevann. Strand måtte vike moloen som ble bygget for å lage havn for fiskefartøyer, som det var mange av på den tiden. da moloen endelig var ferdig, var det nesten ikke fiskere igjen på sandøya og det ble da gitt tillatelse til å gjøre den om til småbåthavn, noe hele Sandøya er glade for i dag.

Noen ivrige sjeler oppdaget etter hvert at det var en lite bit igjen av stranda i nord på moloen. Den ble raskt tatt i bruk av ivrige solslikkere og badere. Stranda blir holdt fin og rein for rusk og rask.

Og stranda brukes mye. Nå har vi mange sandstrender på Sandøya, men kun denne som ikke er privat på denne siden. Så fokus som det er på å ikke bygge i strandsonen i dag, bør denne stranden forbli urørt. Men ved et nytt fergeleie på moloen, vil de bli litt på utstilling de som bruker den.

På det gamle fergeleiet er det allerede en gammel brygge fra før av som danner en bås. Den må rustes opp selvsagt, men en tar ikke noen strandarealer.

Nå får vi en ferge til 80 mill, som går rett i opplag. Hvordan er det mulig? Fergeleier burde vært ferdig tidlig i høst 2020. Egentlig tidligere. I 2018 ble forrige komunalsjef Brink og fergesjef Rønning enige om å skrote moloalternativet og landet på nordre del på dagens fergeleie. Når de sluttet, ble moloen tatt inn igjen. Hvorfor det? Hva skjedde?

Og det at vi ikke får vite hva fergeleiet på dagens fergeleie, kontra moloen koster, er spesielt. Vi føler at moloen blir kjempedyrt. Hvis det ikke blir venterom, ikke får vindskjermer utover, ja da får vi et meget dårlig og lite praktisk nytt fergeleie. Veien ut er alt for smal til å brukes til et slikt formål. Og vi synes det er synd å skulle bruke dagens vei utover moloen til ny fergevei.

Ferge har vært arbeiderlagets sak nr 1 bestandig. Vi har ikke lagt skjul på at informasjonen fra fergeselskapet, ikke har vært like god. Men vi ble spesielt skuffet over at når planen for moloen allerede var i tankene i 2016, at vi ikke fikk høre om dette før 2019. Leder i laget har prøvd å få ut info selv. Ved å snakke med folk. Men denne infoen om bygging på molo, fikk ikke selv leder tak i.

Som avslutning vil vi komme med rosende ord. Men det materiellet selskapet har i dag. Så er de gode på å gjøre det de kan for å få fergene i gang igjen. Når Porsgrunn kommune var eeneier, og nå som det er et IKS, så står det ikke på penger for å få fergene i drift. De siste årene har jo vi sett at Oksøy skranter teknisk, men det gjøres veldig mye god jobb for å motvirke dette fra fergeselskapet.

31.01.2021 Stein Haugland, leder Sandøya arbeiderlag

Fra: Sandøya Vel <sandoyavelbrevik@gmail.com>
Sendt: 31. januar 2021 22:12
Til: Porsgrunn Postmottak
Emne: Høringsinnspill om detaljregulering av ferjekai
Vedlegg: Høringsinnspill fra Sandøya vel til detaljregulering av Sandøya ferjekai på moloen på Sandøya.docx

Hei
Sender over et høringsinnspill fra Sandøya vel angående ferjekai på moloen på Sandøya
Med vennlig hilsen
Jørn Eriksen
Leder Sandøya vel

Høringsinnspill fra Sandøya vel til detaljregulering av Sandøya ferjekai på moloen på Sandøya.

Sandøya vel vil med dette levere et høringsinnspill til detaljregulering av Sandøya ferjekai på moloen på Sandøya.

Vi har da basert oss på tegning illustrasjonsplan vedlegg 4 da denne er best beskrevet da tegningene avviker noe seg imellom.

- Detalj for leskur må byttes med venterom. Leskuret er plassert på en helt grei plass i henhold til hensikten. Men dette er i et veldig værutsatt område og må derfor bygges som et venterom i likhet med det man har i dag.
- Det er tegnet 4 parkeringsplasser. Parkeringsbehovet for fergepassasjerer og parkering for småbåteiere vil i dette område flyte i hverandre, og 4 plasser er ikke nok for å dekke ferjepassasjersbehovet i seg selv. Det må samarbeides med båtforeningen og velforeningen for å finne god løsning på dette.
- Masta til Telenor skal flyttes så det blir noe omrokkeringer der.
- Det må sikres mulighet for hytterrenovasjon i tilknytning til ferjeleiet.

Sandøya vel avga også uttalelse til sak 20/17109 som vi også legger ved her. Velet la i den uttalelsen vekt på 4 ting som er relevant også her:

- Barna våre har krav på en sikker skolevei.
- Det nye ferjeleiet må sikre god fremkommelighet for ambulanse og brannbiler, samt for kjørende passasjerer og nyttetraffikk.
- Personer med funksjonsnedsettelse skal ha like muligheter her som i resten av kommunen.
- Ny ferje og ny infrastruktur må ikke medføre en varig reduksjon i ferjetilbudet eller økte priser.

Vi ser fram til videre samarbeid, da Sandøya vel forventer å bli med i prosessen når arbeidene starter.

Med vennlig hilsen
Sandøya vel
Jørn Eriksen

Fra: Freidun Cecilie Grue <fce-grue@online.no>
Sendt: 31. januar 2021 22:46
Til: Porsgrunn Postmottak
Emne: Innspill til forslag til detaljreguleringsplan for Sandøya fergekai, planID 913
Vedlegg: Innspill til forslag reguleringsplan Sandøya fergekai ID 913.docx

Hei,
vedlagt følger våre innspill til reguleringsplanen.
mvh
Cecilie Grue og Frode Stamland

Innspill til forslag til detaljreguleringsplan for Sandøya fergekai, planID 913

Som naboer til foreslått reguleringsplan er vi invitert til å komme med våre synspunkter til reguleringsplanen.

Vi har følgende kommentarer til bestemmelsene:

3.2.2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (felt o_S1-2)

«Det tillates at mobilmast i BTK 1, dersom denne skal flyttes, kan plasseres innenfor formålet o_S1 eller o_S2, forutsatt at det ikke er til hinder for formålets øvrige funksjoner.»

Når det gjelder dette alternativet så mener vi at en plassering av mobilmast i o_S1 er en dårlig estetisk løsning. Desto lenger mobilmasta trekkes ut på molosletta, desto mer dominerende vil den bli.

Det er foreslått ytterligere to alternative lokasjoner for denne masta, begge disse vil være å foretrekke dersom den må flyttes.

Vi ber om at alternativ lokasjon av mobilmast i o_S1 blir fjernet.

Det er noen vurderinger vi synes er betenkelige i vedlagte ROS-Analyse og vi ønsker å uttrykke vår bekymring for følgende forhold i rapporten:

2. Fare for økning i ulykker forbundet med skipstrafikk, småbåter og bading

Badestranden er mye benyttet av naboer og lokalbefolkningen, ikke kun på land, men den benyttes også i stor grad til bading for barn og voksne.

Kystverket skriver i sitt brev 03.03.20:

«Det går frem av mottatt informasjon at deler av planområdet blir brukt som badeplass. Kystverket Sørøst påpeker at det er konfliktfylt å legge til rette for båttrafikk tett på en badeplass.»

Som forslag til tiltak foreslås det:

«Det må ikke gjøres tiltak på land som inviterer til mer bading nær fergekaia»

I kontekst med at reguleringsplanen vektlegger at eksisterende badestrand i størst mulig grad skal vernes setter dette ROS analysens konklusjon i et merkelig lys.

3. Fare for økning i trafikulykker ved ny fergekai

«Området er oversiktlig og det vil holdes lav fart i området, noe som gir liten sårbarhet»

Vår observasjon av trafikken i området er at flere holder høy fart i området, spesielt i forbindelse med fergeavgang. Flere steder ligger også garasje og utkjøring tett på Søndre Maiensvei. Vi ber om at det vurderes fartsreducerende tiltak i Søndre Maiensvei, i både østre og vestre retning.

Støy

Vi registrerer at det i støyanalysen refereres til ekvivalent støy. Det er naturlig å anta at en ny elektrisk ferge vil ha et svært lavt støynivå og således vil oppfylle normens minimumskrav med god margin. Vår bekymring som nabo er imidlertid impulsstøy fra «landkjenning» og slag fra fergelem. Ref. konklusjon fra Brekke Strand støyanalyse:

- AKU-01 konkluderer med at en grense på 60 dB i maksimalnivå kan overskrides ved boliger i 100 m avstand. Selv om målingene viser at maksimalnivå også kan være ca. 10 dB lavere vil maksimalnivå kunne variere mer enn midlet støy for ulike fergeanløp. Maksimalnivå er ofte fortrinnsvis kortvarige smell fra baugport og/eller fergelem.

Videre refereres det fra Brekke Strand:

«Ved uheldig utforming av fergelem/fergekai som gir slaglyd når biler kjører av/på, viser overslagsberegninger basert på våre erfaringstall at maksimalnivågrensen på natt (60dB) vil kunne overskrives vesentlig ved de nærmeste boligene»

På bakgrunn av det er overnevnte, samt det faktum at dagens fergelem kan høres over store deler av øya, er vi svært bekymret for hvorvidt potensiell impulsstøy vil bli tilstrekkelig hensyntatt. Det vil være avgjørende at denne problematikken vektlegges allerede i prosjekteringsfasen, og at nødvendige tiltak iverksettes. Vi ønsker at dette presiseres tydelig, likeledes at det utføres støymålinger etter at fergen blir satt i drift.

Vedlikehold av grøntareal

3.2.2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

«O-S1: Arealet skal brytes opp med noe vegetasjon for å dempe inntrykket av et stort asfaltareal. Det skal etableres vegetasjon som ikke er til hinder for siktforholdene i trafikken»

Vi er positive til at området beplantes, men ønsker samtidig å påpeke at busker og trær må ha begrenset høyde, slik at vår og våre naboers utsikt ikke forringes unødvendig. Likeledes forutsetter vi at nytt grøntareal vil bli løpende vedlikeholdt av Porsgrunn kommune.

Vi ønsker i den denne forbindelse å gjøre oppmerksom på at eksisterende beplantning på molosetta ikke har blitt vedlikeholdt av kommunen på mange år, dette på tross av at forutsetningen ved utplanting var at disse trærne skulle beskjæres og holdes nede slik at utsikt ikke ville bli redusert. Flertallet av disse trærne er nå høyere enn lykestolpene og tar følgelig mye av vår utsikt på sommerstid. Vi frykter for at mangelfullt vedlikehold vil kunne bli tilfellet også for ny beplantning. Trær/busker med begrenset høydevekst vil således være å foretrekke.

Ytterligere nedbygging av molosletta må unngås

Siden tidlig 70-tall har vi mistet både strandlinje og utsikt. Vi har fått molo, båtopplag, klubbhus, servicebygg, pumpestasjon, brannstasjon og mobilmast som nye «naboer».

Og nå i tillegg en planlagt stor ny fergekai med tilhørende asfaltert parkeringsplass, biltrafikk og støy.



Figur 6 Historisk flyfoto over området fra 1965 og flyfoto dagens situasjon (1881.no)

Konsekvensutredning 6.5.2:

«Om lag 1/3 av gressletta vil få ny bruk til trafikkavvikling for fergekaia. Det resterende arealet vil få samme bruk som i dag med båtopplag, mulighet for ballspill og aktivitet og til bruk for markeds plass.»

Vi er svært fornøyd med at dette presiseres i konsekvensutredning, men ønsker i tillegg tilsvarende spesifisering i planbeskrivelse/bestemmelser, for på den måten å sikre at resterende moloareal blir vernet mot ytterligere nedbygging i fremtiden. (Resterende areal 33/314 samt hele 33/317 vernes som grøntareal)

Med vennlig hilsen
Cecilie Grue og Frode Stamland
Søndre Maiensveg 30



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

PORSGRUNN KOMMUNE
Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Seksjon for samfunn og plan

Vår dato: 01.02.2021
Deres dato: 14.12.2020
Vår referanse: 20/11217-10
Deres referanse:
Vår saksbehandler: Maria Westrum Solem

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av reguleringsplan for Sandøya fergekai - gbnr 33/314 - Porsgrunn kommune - planid 913

Vestfold og Telemark fylkeskommune viser til oversendelse datert 11.12.2020 vedrørende offentlig ettersyn av reguleringsplan for Sandøya ferjekai i Porsgrunn kommune. Uttalelsesfristen er satt til 01.02.2021.

Planarbeidets hensikt og bakgrunn

Hensikten med planforslaget er å tilrettelegge for ny fergekai på moloen på Sandøya, med oppstillingsområde for 16 ventende biler på del av molosletta. Behovet for ny fergekai kommer av at Brevik fergeselskap IKS oppgraderer fra dagens dieseldrevne ferge, til ny, større elektrisk drevet ferge. Planområdet er på 10 daa. I Kommuneplanens arealdel (vedtatt 26.06.20) berører planområdet formålene havn, og bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone. Planområdet berører også hensynssonene bevaring naturmiljø, farled og flomfare.

Fylkeskommunen har tidligere uttalt seg til varslet om oppstart av planarbeid, jfr. vårt brev av 06.03.2020, hvor vi hadde spesielt kommentarer til hensynet til strandsonen og landskap, hensynet til barn- og unge, den regionale vannforvaltningsplanen og undersøkelsesplikten for kulturminner og meldeplikten.

Fylkeskommunens roller og ansvar

Vestfold og Telemark fylkeskommune har mottatt planforslaget til uttalelse i medhold av plan- og bygningslovens § 5-2. Fylkeskommunen skal bidra til at nasjonale og regionale føringer blir fulgt opp i alt planarbeid. Vi har en rolle som regional utviklingsaktør, planmyndighet og som planfaglig veileder. Fylkeskommunens uttalelse gis med grunnlag i mål, prinsipper og anbefalinger, slik de er nedfelt i overordnede nasjonale og regionale styringsdokumenter.

Fylkeskommunens vurdering

Vestfold og Telemark fylkeskommune vil i punktene nedenfor kommentere på de delene av planforslaget som berører våre ansvarsområder:

Klima og energi

Postadresse:
Postboks 2844
3702 Skien

Besøksadresse:
Fylkesbakken 10, Skien
Svend Foymsgate 9, Tønsberg

Sentralbord:
35 91 70 00
post@vtfk.no

Org. no.:
821 227 062

vtfk.no



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Regjeringen forventer at fylkeskommunene og kommunene vektlegger arbeidet med å redusere utslipp av klimagasser, mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging (Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023). I gjeldende Regional klimaplan for Telemark (2019-2026) er det å redusere klimagassutslipp fra transport et av delmålene. Det er derfor positivt at det i varslet regulering skal legges til rette for et miljøvennlig og fremtidsrettet fergesamband med ny elektrisk drevet ferge.

I utviklingen av smarte og grønne havner, er det viktig å ha god dialog havnene imellom for å vurdere tilrettelegging for en felles type ladeløsninger som kan benyttes av flere. Her kan Havnesamarbeidet (prosjekt under Klima- og energinettverket for Vestfold og Telemark), spille en viktig rolle.

For at tiltaket skal ha optimal klimaeffekt, oppfordrer vi til å tidlig ta inn lavt klimafotavtrykk som et viktig kriterium i innkjøpsprosessen. Det å ta klima- og miljøhensyn i alle offentlige innkjøp er forankret i Regional klimaplan for Telemark. Dette innebærer å sette krav til miljøsertifiserte leverandører av varer og tjenester, og lavt klimafotavtrykk for hele leveransen ved innkjøp av infrastruktur-byggeprosjekt, samt krav om fossilfrie bygg- og anleggsplasser. Livsløpsvurderinger skal være førende for materialvalg/kvalitetsvurderinger, gjerne gjennom å kreve miljøvaredeklarasjon (EPD - Environmental Product Declaration).

Vi minner også om at det gjennom regional klimaplan for Telemark er vedtatt at klimatilpasning skal vurderes i alle regionale og kommunale planer – også reguleringsplaner, ved bruk av farekart og ROS-analyser. Det er anbefalt å fordrøye og håndtere overvann lokalt i henhold til tretrinnsprinsippet.

Avslutningsvis

Omlegging til elektrisk ferje vil bidra til en mer miljøvennlig reisevei, og dermed være i tråd med fylkeskommunens mål om verdiskaping gjennom grønn omstilling. Vestfold og Telemark fylkeskommune har ut i fra de regionale og nasjonale interesser vi ser satt til å ivareta, ingen ytterligere kommentarer til offentlig ettersyn av planforslaget.

Med vennlig hilsen

Gerd-Louise Wessel
plankoordinator

Maria Westrum Solem
rådgiver
maria.westrum.solem@vtfk.no

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Saksbehandler

Postadresse:
Postboks 2844
3702 Skien

Besøksadresse:
Fylkesbakken 10, Skien
Svend Foymsgate 9, Tønsberg

Sentralbord:
35 91 70 00
post@vtfk.no

Org. no.:
821 227 062

vtfk.no



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Gerd-Louise Wessel - koordinering/planfaglig	tlf. 924 07 389	e-post: gerdlouise.wessel@vtfk.no
Maria Westrum Solem – planfaglig	tlf. 971 11 508	e-post: maria.westrum.solem@vtfk.no
Siv Abrahamsen - nyere tids kulturminner	tlf. 477 59 461	e-post: siv.abrahamsen@vtfk.no
Line Grindkåsa - automatisk freda kulturminner	tlf. 409 12 386	e-post: line.grindkasa@vtfk.no
Kristian Ingdal - idrett, friluftsliv og vilt	tlf. 33 34 41 33	e-post: kristian.ingdal@vtfk.no
Karl-Otto Mauland - landbruk og reiseliv	tlf. 333 44 237	e-post: karlotto.mauland@vtfk.no
Magnar Simensen – næring	tlf. 333 44 282	e-post: magnar.simensen@vtfk.no
Live Rud - klima og miljø	tlf. 333 44 109	e-post: live.rud@vtfk.no
Marianne Haukås - klima og miljø	tlf. 359 17 220	e-post: marianne.haukaas@vtfk.no

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
PORSGRUNN KOMMUNE		Postboks 128	3901 PORSGRUNN

Kopimottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
STATENS VEGVESEN		Postboks 1010 Nordre Ål	2605 LILLEHAMMER
Fylkesmannen i Vestfold og Telemark		Postboks 2076	3103 TØNSBERG
NORSK MARITIMT MUSEUM		Postboks 720 Skøyen	0214 OSLO

Postadresse:
Postboks 2844
3702 Skien

Besøksadresse:
Fylkesbakken 10, Skien
Svend Foynsgate 9, Tønsberg

Sentralbord:
35 91 70 00
post@vtfk.no

Org. no.:
821 227 062

vtfk.no



Porsgrunn kommune
Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Saksbehandler, innvalgstelefon

Martin Storhaug Gran, 33 37 23 47

Innsigelse - uttalelse til reguleringsforslag - Porsgrunn - 33/314 - fergekai på Sandøya - reguleringsplan - planID 913

I medhold av plan- og bygningsloven § 5-4 fremmer Statsforvalteren ved fylkesberedskapssjefen innsigelse til planforslaget grunnet mangelfull risiko- og sårbarhetsanalyse.

Vi viser til oversendelse 11. desember 2020.

Saken gjelder

Saken gjelder offentlig ettersyn av reguleringsforslag for Sandøya fergekai, planID 913. Hensikten med planen er å legge til rette for ny kai med biloppstillingsområdet og ny og større elektrisk drevet ferge. Planområdet er omtrent 10 dekar og ligger ved moloen sørvest på Sandøya. Planområdet er uregulert og i kommuneplanens arealdel avsatt til havneformål og til bruk og vern av sjø og vassdrag.

Statsforvalterens fagavdelinger

Statsforvalterens fagavdelinger skal med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-2 påse at planer ikke er i strid med nasjonale og viktige regionale interesser innen miljøvern, klima, landbruk, samfunnsikkerhet, folkehelse og barn og unges interesser. I medhold av plan- og bygningsloven § 5-4 kan Statsforvalteren ved fagavdelingene fremme innsigelse til planer, dersom den er i strid med nasjonale eller viktige regionale interesser vi er satt til å ivareta.

Mangelfull risiko- og sårbarhetsanalyse – innsigelse fra Statsforvalteren ved fylkesberedskapssjefen

Etter vår vurdering av oversendt planforslag er ROS-analysen mangelfull og oppfyller ikke vilkårene etter plan- og bygningsloven § 4-3. Det fremgår av bestemmelsen at analysen «skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging».

I vår uttalelse til planvarselet påpekte vi at planområdet på land er i NGUs løsmassekart registrert med forekomst av marin strandavsetning med sannsynlighet for kvikkleire. Vi forutsatte videre at



utfordringer knyttet til grunnforhold, terrengstabilitet og eventuell masseutglidning i og utenfor planområdet ble vurdert nærmere i planarbeidet.

I kommentarene til våre innspill til reguleringsvarselet, på side 24 i planbeskrivelsen, står det at «grunnforholdene er utredet». Vi kan imidlertid ikke se at grunnforholdene og terrengstabiliteten på land er utredet eller nærmere vurdert i planarbeidet. Det er heller ikke inntatt som et tema i ROS-analysen.

I e-post til kommunens saksbehandler 21. januar 2021, etterspurte vi om grunnforholdene var vurdert. I e-post 27. januar 2021 svarte kommunen at de er gjort oppmerksomme på at selskapet som driver fergen har utarbeidet en «rapport om grunnundersøkelser i området». Det går imidlertid frem av e-posten at rapporten ikke er en del av plandokumentene og er ikke innarbeidet i planen. Slik vi forstår det har kommunen ikke innhentet rapporten og vi har heller ikke fått den tilsendt. Vi har derfor lagt til grunn at eventuelle vurderinger knyttet til grunnforholdene ikke er en del av plansaken som er sendt på offentlig ettersyn.

I forslag til reguleringsbestemmelser punkt 2.2 første ledd bokstav e, er det stilt krav om at før rammetillatelse «skal det foreligge dokumentasjon på grunnforholdene og godkjente planer for eventuelle tiltak for å sikre grunnstabilitet». Før igangsettingstillatelse «skal tiltak for å sikre grunnstabilitet være dokumentert», jf. punkt 2.2 andre ledd bokstav a. I punkt 2.5 står det at «ved tiltak i grunnen på lan og i sjø skal det vurderes behov for sikring av grunnstabilitet».

Det følger av rundskriv H-5/18 Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling, utgitt oktober 2018, punkt 2.11.1, at «ved siste plannivå er det ikke mulig å skyve nærmere avklaring av reell fare til byggesaken ved å sette vilkår for å innvilge byggesøknad», og at «kravet til ROS-analyse i loven § 4-3 vil da ikke være oppfylt». Vi forventer dermed at vurderingen av grunnforhold og områdestabilitet er gjort på plannivå og at nødvendige tiltak sikres gjennomført i planbestemmelsene.

Det er ellers gjort miljøtekniske sedimentsundersøkelser i sjø og i rapport fra Rambøll Norge AS datert februar 2020 fremgår det at det er avdekket forurensede sedimenter. Dette temaet er inntatt i ROS-analysen. Det er imidlertid ikke avsatt noen hensynssone i plankartet for å markere faren for eksponering av miljøgifter identifisert i rapporten og ROS-analysen, jf. plan- og bygningsloven § 4-3, jf. § 12-6.

Det følger av disse forholdene at ROS-analysen etter vår vurdering er mangelfull og at vilkårene i plan- og bygningsloven § 4-3 ikke er oppfylt. Det er videre usikkert om risiko- og sårbarhetsanalysen gir tilstrekkelig grunnlag for planleggingen.

Det følger av DSBs *Retningslinjer for Fylkesmannens bruk av innsigelse*, 2010, punkt 4 at Statsforvalteren skal fremme innsigelse ved mangelfull ivaretagelse av forhold som har vesentlig betydning for samfunnssikkerheten. Etter vår vurdering er forholdene som er påpekt ovenfor av vesentlig betydning for samfunnssikkerheten i plansaken. Vi viser videre til punkt 4 nr. 3 bokstav a og e, samt punkt 4 nr. 5 bokstav a. ii.

Statsforvalteren ved fylkesberedskapssjefen fremmer i lys av dette innsigelse til planforslaget i medhold av plan- og bygningsloven § 5-4. Innsigelsen kan imøtegås og løses ved at områdestabiliteten og faren for kvikkleireskred vurderes og utredes nærmere og at temaet inntas i ROS-analysen.



Øvrige merknader fra Statsforvalterens fagavdelinger

Konsekvensutredning – forurensning

I tråd med kommunens vurdering 23. januar 2020, er det utarbeidet en konsekvensutredning (KU). Denne er avgrenset til temaene «landskapsbilde», «biologisk mangfold», «friluftsliv, nærmiljø og allmenhetens bruk», «næringsliv og turisme», «støy» og «klimapåvirkning».

Som nevnt ovenfor er det avdekket forurensede sedimenter i planområdet og forurensningsrisikoen er påpekt i ROS-analysen. Videre er vannforekomsten Langesundsfjorden registrert med dårlig kjemisk tilstand og moderat økologisk tilstand, med miljømål om god økologisk og kjemisk tilstand, jf. portalen Vann-nett og vannforskriften § 4.

Kravene til innhold i en konsekvensanalyse fremgår av forskrift om konsekvensutredninger kapittel 5. Det følger av § 21 at utredningen «skal identifisere og beskrive de faktorer som kan bli påvirket og vurdere vesentlige virkninger for miljø og samfunn». Videre er det opplistet flere eksempler på forhold, herunder forurensning og vannmiljø.

Etter miljøavdelingens vurdering er det en klar svakhet ved konsekvensutredningen at denne ikke omfatter temaene forurensning og vannmiljø. I planbeskrivelsen punkt 8.8 og 8.9, samt ROS-analysen, vises det til at planlagte tiltak krever tillatelse etter forurensningsloven. I lys av den informasjonen som er kjent på planstadiet er dette imidlertid temaer som vi hadde forventet at også ble utredet i konsekvensutredningen og nærmere belyst på plannivå.

For de temaene som er inntatt i konsekvensutredningen er det beskrevet flere nødvendige tiltak. Blant annet gjelder det bruk av siltgardin ved eventuell utfylling i sjø, utforming av kaien på en måte som reduserer negativ påvirkning av propellstrømninger og sikring av balløkke og markeds plass. I saksfremstillingen til utvalg for miljø og byutvikling ved førstegangsbehandling av planforslaget 24. november 2020, fremheves det at ved gjennomføring av tiltakene vil konsekvensen av planforslaget i sum bli positiv.

Vi kan imidlertid ikke se at disse tiltakene er innarbeidet på noen måte i planen. Vi oppfordrer kommunen til å sikre gjennomføringen av eventuelle tiltak som anses nødvendige ved å innarbeide dem i planbestemmelsene. Når det gjelder sikring av balløkke og markeds plass oppfordrer vi kommunen til å vurdere å innta arealene i plankartet med et egnet arealformål for å sikre disse slik det påpekes i konsekvensutredningen.

Naturmangfold

Det er laget en egen rapport for vurdering av marint naturmangfold i planområdet datert 29. juli 2020. I rapporten fremgår det at det er funnet en meget stekt bestand av rødlistearten vanlig sand skjell *Mya arenaria* (VU), og det er delområder av henholdsvis stor verdi (B-lokalitet) og middels verdi. Det innebærer at planforslaget negativt berører nasjonale naturinteresser knyttet til både art og naturtype, jf. rundskriv T-2/16 punkt 3.6.

Planlagt tiltak har samtidig betydelig samfunnsinteresse og konflikten med naturinteressene kan begrenses ved tiltak ifølge konsekvensutredningen. Vi forventer imidlertid da at nødvendig tiltak for å ivareta naturinteressene som er avdekket, som foreslått siltgardin i konsekvensutredningen, sikres gjennomført i planbestemmelsene.



Med hilsen

Jan Helge Kaiser (e.f.)
fylkesberedskapssjef

Martin Storhaug Gran
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Vestfold og Telemark fylkeskommune

Kystverket sørøst

Norges vassdrags- og energidirektorat

Statens vegvesen - Transport og
samfunn

Postboks 2844

Postboks 1502

Postboks 5091 Majorstua

Postboks 1010 Nordre Ål

3702 SKIEN

6025 ÅLESUND

0301 OSLO

2605 LILLEHAMMER



Porsgrunn kommune
Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Saksbehandler, innvalgstelefon

Samordning av statlige innsigelser - innsigelsen fremmes - reguleringsplan ny fergekai på Sandøya - Porsgrunn

Det vises til oversendelse 11. desember 2020 med vedlegg fra Porsgrunn kommune. Frist for uttalelse i saken er 1. februar 2021.

Saken gjelder

Saken gjelder offentlig ettersyn av detaljregulering for ny fergekai på Sandøya i Porsgrunn kommune (PlanID 913). Hensikten med planen er å legge til rette for ny fergekai med biloppstillingsområdet og ny og større elektrisk drevet ferge. Planområdet er omtrent 10 dekar og ligger ved moloen sørvest på Sandøya. Planområdet er uregulert og i kommuneplanens arealdel avsatt til havneformål og til bruk og vern av sjø og vassdrag.

Det er fremmet innsigelse fra Statsforvalteren i Vestfold og Telemark ved fylkesberedskapssjefen.

Statsforvalterens kompetanse

Statsforvalteren har fått et delt ansvar i innsigelsessaker. Statsforvalteren som fagmyndighet skal påse at planer ikke er i strid med nasjonale og vesentlige regionale interesser innen miljøvern, landbruk, samfunnssikkerhet, helse og sosial og barn og unges interesser, mens statsforvalteren som samordningsmyndighet skal påse at innsigelser også fra øvrige statlige fagetater er tydelig forankret i lov, forskrift eller retningslinje. Statsforvalteren skal foreta en samlet vurdering av alle innsigelsene og ta stilling til hvilke som skal fremmes. Det er den enkelte fagetaten som har myndighet til å fremme innsigelsen, men statsforvalteren har myndighet til å avskjære den.

I dette brevet opptrer statsforvalteren som samordningsmyndighet.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) har i brev 22. desember 2017 gitt føringer på at statsforvalteren kan avskjære innsigelser som

- ikke er begrunnet i nasjonale eller vesentlige regionale interesser eller i andre grunner som er av vesentlig betydning for vedkommende organs saksområde, jf. plan- og bygningsloven § 5-4 første ledd,
- er fremmet etter høringsfristen, jf. plan- og bygningsloven § 5-4 femte ledd,



- har vært eller kunne vært fremmet tidligere, jf. plan- og bygningsloven § 5-5 første ledd,
- er fremmet uten at statsetaten har deltatt i planprosessen, jf. plan- og bygningsloven § 5-5 tredje ledd, eller
- er motstridende og hindrer kommunen i å fatte planvedtak.

Samordning av innsigelser

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark ved fylkesberedskapssjefen har fremmet innsigelse til planforslaget grunnet mangelfull risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Hjemmel for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4, jf. § 4-3 der det fremgår at alle reguleringsplaner skal ha en ROS-analyse som viser «alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet for utbygging, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging». Det vises også til retningslinjer for Statsforvalterens bruk av innsigelse (utgitt av DSB i 2010) punkt 4 der det fremgår at Statsforvalteren skal fremme innsigelse ved mangelfull ivaretagelse av forhold som har vesentlig betydning for samfunnssikkerheten. Videre vises det retningslinjene punkt 4, underpunkt nr. 3 bokstav a og e, samt underpunkt nr. 5 bokstav a nr. ii.

Innsigelsen begrunnes med at ROS-analysen er mangelfull, og at analysen ikke oppfyller vilkårene til ROS-analyse i plan- og bygningsloven § 4-3. Det påpekes at det er usikkert om ROS-analysen gir tilstrekkelig grunnlag for planleggingen. Fylkesberedskapssjefen viser til at i Statsforvalterens uttalelse til planvarselet påpekte vi at planområdet på land er i NGUs løsmassekart registrert med forekomst av marin strandavsetning med sannsynlighet for kvikkleire. Vi forutsatte videre at utfordringer knyttet til grunnforhold, terrengstabilitet og eventuell masseutglidning i og utenfor planområdet ble vurdert nærmere i planarbeidet. Videre vises det til kommentarene til Statsforvalterens innspill til reguleringsvarselet, i planbeskrivelsen, der det fremgår at «grunnforholdene er utredet». Fylkesberedskapssjefen kan imidlertid ikke se at grunnforholdene og terrengstabiliteten på land er utredet eller nærmere vurdert i planarbeidet. Det er heller ikke inntatt som et tema i ROS-analysen.

Fylkesberedskapssjefen viser videre til at i forslaget til reguleringsbestemmelser punkt 2.2 og 2.5 er det stilt krav om at før rammetillatelse «skal det foreligge dokumentasjon på grunnforholdene og godkjente planer for eventuelle tiltak for å sikre grunnstabilitet», at det før igangsettingstillatelse «skal tiltak for å sikre grunnstabilitet være dokumentert», og at «ved tiltak i grunnen på land og i sjø skal det vurderes behov for sikring av grunnstabilitet». Fylkesberedskapssjefen viser til KMDs rundskriv H-5/18 punkt 2.11.1 der det fremgår at «ved siste plannivå er det ikke mulig å skyve nærmere avklaring av reell fare til byggesaken ved å sette vilkår for å innvilge byggesøknad», og at «kravet til ROS-analyse i loven § 4-3 vil da ikke være oppfylt». Fylkesberedskapssjefen forventer dermed at vurderingen av grunnforhold og områdestabilitet er gjort på plannivå og at nødvendige tiltak sikres gjennomført i planbestemmelsene. Det vises til den vedlagte uttalelsen for en nærmere begrunnelse for innsigelsen.

Fylkesberedskapssjefen anfører at innsigelsen kan imøtegås og løses ved at områdestabiliteten og faren for kvikkleireskred vurderes og utredes nærmere og at temaet inntas i ROS-analysen.

Statsforvalteren har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsen fra fylkesberedskapssjefen. Det ligger innenfor fylkesberedskapssjefens ansvarsområde å påse at forhold av vesentlig betydning for samfunnssikkerhet er fulgt opp i kommunenes arealplaner. I de tilfeller der ROS-analysen er mangelfull, vil ikke fylkesberedskapssjefen ha tilstrekkelig grunnlag for å vurdere om slike forhold er ivare tatt. Det vises til nevnte hjemmelsgrunnlag. Innsigelsen er begrunnet og er knyttet til konkrete forhold. Fylkesberedskapssjefen har også angitt hva som skal til for at innsigelsen skal frafalles. De formelle vilkårene for innsigelsen i plan- og bygningsloven §§ 5-4 og 5-5 er også oppfylt.



Konklusjon

Statsforvalteren har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsen fra Statsforvalteren i Vestfold og Telemark ved fylkesberedskapssjefen. Innsigelsen fremmes i sin helhet. Uttalelsen fra Statsforvalteren i Vestfold og Telemark følger vedlagt.

Videre prosess

Porsgrunn kommune og fylkesberedskapssjefen oppfordres til å arbeide aktivt for å finne løsninger. Dersom partene kommer til enighet, er det den enkelte fagetat som har myndighet til å trekke innsigelsen. Dersom partene ikke blir enige, skal saken fremmes for meging etter de ordinære rutineene. Fra Statsforvalteren vil Bernt Lasse Berggren opptre som megler.

Med hilsen
Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Per Arne Olsen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg;
Uttalelse fra Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Kopi til:

Kystverket sørøst	Postboks 1502	6025	ÅLESUND
Statens vegvesen - Transport og samfunn	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Vestfold og Telemark fylkeskommune	Postboks 2844	3702	SKIEN
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091 Majorstua	0301	OSLO



KYSTVERKET

Porsgrunn kommune
Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Deres ref.:	Vår ref	Arkiv nr	Saksbehandler	Dato
	2021/2029-2		Aase Kristin Eikenæs Marthinsen	03.02.2021

Uttalelse til offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for Sandøya fergekai - Porsgrunn kommune - Vestfold og Telemark fylke

Vi viser til brev av 11. desember 2020 vedrørende offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for Sandøya fergekai i Porsgrunn kommune. Kystverket har tidligere gitt uttalelse til oppstart av planarbeidet i brev av 3. mars 2020. Kystverket har fått utsatt frist for å uttale seg til planen, jf. e-post av 2. februar 2021.

Formålet med planen er å legge til rette for ny fergekai for ny og større elektrisk drevet ferge, samt oppstillingsområde for ventende biler.

Kystverkets ansvar

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Kystverket arbeider for en effektiv og sikker sjøtransport gjennom å ivareta transportnæringens behov for fremkommelighet og effektive havner. Kystverket deltar i planmedvirkning og utøver myndighet etter havne- og farvannsloven.

Ny havne- og farvannsloven trådte i kraft 1. januar 2020. Havne- og farvannsloven har som formål å fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv. Kystverket skal ivareta disse interessene i det regionale og lokale planarbeidet.

Merknader til planen

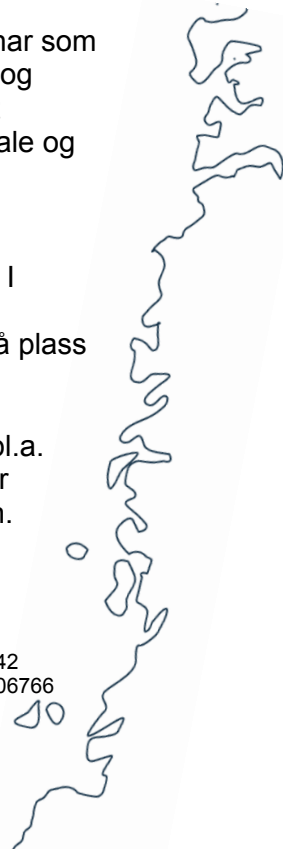
Planområdet ligger ved Breistranda, om lag 200 m sørøst for eksisterende fergekai. I planområdet er det en småbåthavn på innsiden av moloen med ca. 100 båtplasser. Planforslaget legger bl.a. til rette for utvidelse av den vestre delen av moloen for å få plass til ny elektrisk ferge.

Kystverket har i vår uttalelse av 3. mars 2020 til varsel om oppstart av planarbeid bl.a. påpekt at det er betydelig skipstrafikk i området, og at det ikke kan legges til rette for arealbruk eller tiltak som kan svekke sikkerheten eller fremkommeligheten i farleden.

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



Etter Kystverket sin vurdering har planområdet utfordrende strømforhold. Før planen vedtas, anbefaler vi å vurdere hvordan strømforholdene vil påvirke manøvreringsforholdene ved kai. Vi minner om at det ikke kan påregnes å få innført fartsrestriksjoner i området som følge av ulemper fra passerende fartøy.

Kystverket minner om at alle tiltak som kan påvirke sikkerheten eller ferdselen i farvannet krever tillatelse etter havne- og farvannsloven. Eksempler på tiltak er etablering av kai. Søknadsplikten etter havne- og farvannsloven er selvstendig og gjelder parallelt med eventuell søknadsplikt etter plan- og bygningsloven. Det er Kystverket som skal behandle søknader om tiltak som kan påvirke sikkerheten eller ferdselen i hoved-/biled.

Med hilsen

Thor Messel
seniorrådgiver

Aase Kristin Eikenæs Marthinsen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Eksterne kopimottakere:

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark	Postboks 2076	3103	TØNSBERG
Fiskeridirektoratet	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
GRENLAND HAVN IKS	Strømtangvegen 39	3950	BREVIK