



# PORSGRUNN KOMMUNE

## Oppsummering av hovedinnhold av mottatte merknader til høring og offentlig ettersyn med rådmannens kommentarer

### Reguleringsplan for Strømtangen Brevik, planID 839

Planforslaget har vært på høring og offentlig ettersyn i perioden 25.11.2021 – 14.01.2022. Fylkeskommunen, Statsforvalteren og Kystverket ba om utsatt høringsfrist, og fikk innvilget dette til ny frist 28.01.2022.

Porsgrunn kommune mottok totalt 22 høringsuttalelser til planforslaget, fra offentlige og private høringsinstanser. Følgende har kommet med uttalelse:

1. Vestfold og Telemark fylkeskommune
2. Statsforvalteren i Vestfold og Telemark
3. Kystverket
4. Fiskeridirektoratet
5. NVE
6. Grenland Havn
7. Statens vegvesen
8. Naturvernforbundet i Grenland
9. Brevik oppvekstsenter
10. Bane Nor
11. Brevik vel
12. Grenland Næringsforening
13. DSB
14. Trosvik Maritime AS og Brevik Verft AS
15. Tommy Bjørn Hilstan
16. Jo Inge Johnsen
17. Christopher Knutsen
18. Else Karin Thowsen
19. Jacob Borge Jacobsen
20. Sameiet Korvetten Panorama og Korvetten Brevik Borettslag
21. Inge Rønnerud
22. Trosvik Næringspark AS

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark fremmet innsigelser til planforslaget på høring. Innsigelsene kan løses ved at naturtypelokalitetene og kvalitetskravene i støyretningslinjen ivaretas.

## 1. Vestfold og Telemark fylkeskommune (dato: 27.01.2022, ref.: 20/09182-16)

### Regionale planer:

Viser til uttalelse til varsel om oppstart hvor fylkeskommunen allerede har signalisert at det er vanskelig å se hvordan 8 etasjer kan tilpasses de lokale steds kvalitetene.

Fylkeskommunen støtter rådmannens vurdering av flere temaer som ikke er godt nok belyst/ utredet. Dette gjelder bevaring av kulturmiljø, landskapsvirkning, tilpasning og bokvalitet, barn og unge.

**Rådmannens kommentar:** Tatt til orientering.

### Barn og unge:

Viser til uttalelse til varsel om oppstart angående barn og unges rettigheter. Fylkeskommunen påpeker at lekeområdene ikke er markert på plankart. Dersom lekeområdene ikke vises på plankart, mener de at det må foreligge en juridisk bindende utomhusplan som viser disse områdene.

Videre mener de at intern lekeplass i både BB2 og BB3 blir for dårlig belyst mellom kl. 10-17 i jevndøgn og ved midtsommer på grunn av de høye byggene i BB2. De viser til illustrasjon 25 og 26, og hvordan bygget i sone 2 skygger inn over lekeområdet i BB3.

Fylkeskommunen anbefaler at bygg i sone 3 senkes med 1 etasje (fra 8 til 7 etasjer) og bygg i sone 2 senkes fra 6 til 5 etasjer for å øke kvaliteten på lekearealene.

**Rådmannens kommentar:** Det er ønskelig med en del fleksibilitet i planen, og plassering av småbarnslekeplass er derfor ikke vist på plankartet. Bestemmelser ivaretar likevel lekeplassene, da det stilles minstekrav til arealstørrelse, samt krav til innhold. Retningslinjer for kvalitet på uterom fra KPA er også tatt inn som bestemmelser. I tillegg stiller bestemmelser krav til at illustrasjonsplan, datert 02.06.2021, skal være førende for plassering og utforming av felles leke- og uteoppholdsarealer.

KPA har kun retningslinje når det gjelder solforhold og forholder seg til kl. 15 vårjevndøgn (bør ha sol på minst halvparten av arealet). Planforslagets bestemmelser sikrer at dette blir ivaretatt.

Rådmannen innstiller på å redusere høyden på bygg, men først og fremst av hensyn til boligkvaliteter for eksisterende og nye boliger. Det vises til rådmannens vurdering av planforslagets byggehøyder i selve saksframlegget for nærmere omtale.

### Landskap:

Viser til konsekvensutredningen angående landskapskarakterer rundt planområdet.

Fylkeskommunen mener at byggene i BB2 ikke vil underordne seg de store dimensjonene i hovedlandskapet, og er uenige i KU-vurderingen. De anbefaler derfor at kommunen vurderer tiltak som vil dempe de negative landskapsvirkningene.

**Rådmannens kommentar:** Rådmannen er enig i fylkeskommunens vurdering. Det er vanskelig å få bygningene med foreslått fotavtrykk og høyder til å underordne seg omgivelsene. Men det kan gjøres enkelte grep som kan dempe uheldige virkninger av volumene. Det er derfor foreslått krav i bestemmelsene til å dele opp volumer i forhold til materialbruk og dempende farger, å unngå reflekterende materialer og store sammenhengende glassflater, å vurdere krav til takform, mm.

### Friluftsliv:

Fylkeskommunen mener at det er positivt med ny kyststi for allmennheten.

**Rådmannens kommentar:** Tatt til orientering.

### Samferdsel:

Fylkeskommunen påpeker at dagens undergang for å krysse rv. 354 ikke er universelt utformet, og mener at det burde vært lagt til rette for en undergang som kan brukes av alle.

Fylkeskommunen mener at det bør vurderes alternativ adkomst fra nord. Dette medfører utvidelse av jernbaneundergangen i Trosvikvegen.

Eksisterende bussholdeplasser bør opprettholdes, og det bør etableres universelt utformet kantstopp på hver side av Strømtangvegen ved bussholdeplass «Brevik stasjon» og «Torskebergvegen» i retning Brevik. På motsatt side av vegen er det en busslomme som bør utbedres til en standard med universell utforming.

Krysset Strømtangenvegen/Torskeberget bør utbedres. Frisiktlinjer bør påføres plankartet.

**Rådmannens kommentar:** Undergangen ved Korvetten tilfredsstiller ikke krav om universell utforming i dag. Utfordring med å få universelt utformet undergangen er nærmere beskrevet i Trafikkanalyse Strømtangen i Brevik, datert 23.03.2021. Rådmannen oppfordrer vegeier til å vurdere å sette ned fartsgrensen på rv. 354 for å øke trafiksikkerheten i området.

Alternativ adkomst via Trosvikvegen mot planområdet er en mulig forbindelse som har blitt vurdert, men ikke anbefalt fordi vegen har en svært smal undergang under den gamle Breviksbanen, jf. trafikkanalyse. Undergangen er i tillegg vurdert til å ha lokale verneinteresser, jf. konsekvensutredning.

Rådmannen er ikke kjent med planer om å fjerne eksisterende bussholdeplasser. Busslomme øverst i Torskebergvegen reguleres på plankart, som videreføring av gjeldende reguleringsplan og denne er etablert i dag.

Rådmannen kan ikke se at reguleringsplanen vil være til hinder for å etablere universelt utformet kantstopp ved bussholdeplass «Brevik stasjon» og «Torskebergvegen» i retning Brevik. Derimot er det utfordrende å øke fortausbredden ved eksisterende bussholdeplass «Brevik stasjon» på grunn av fredningen og behov for vegbredde.

Frisikten er ikke vist i planforslaget fordi det berører i stor grad eksisterende bebyggelse og dagens utfordrende terreng.

Det er i dag et uregulert kryss, og altså høyregelen som gjelder. Eventuelt kan det vurderes om Torskebergvegen blir forkjørsvog, og endre krysset til å være et regulert kryss for å øke trafiksikkerheten og lesbarheten av trafikkbildet.

### Kulturarv:

Viser til tidligere kontakt i saken. Kulturarv støtter rådmannens vurdering, og påpeker at en av områdets viktige stedlige kvalitet er det fredete stasjonsområdet.

### *Småhusbebyggelse mot Strømtangvegen*

Kulturarv støtter rådmannens vurdering når det gjelder ny småhusbebyggelse mot Strømtangvegen. Denne bebyggelsen bør ha saltak. Dette bør sikres i reguleringsbestemmelsene.

**Rådmannens kommentar:** Det foreslås krav om skråtak mot Strømtangvegen.

### *Kulturminnene fra 2. verdenskrig*

Kulturarv mener at krigsminnene bør være tilgjengelige for allmenheten og knyttet til sti/turvei i området, samt at man kan sette opp informasjonstavler/skilt. De forslår å nedfelles det i reguleringsplanens bestemmelser. Kulturminnene bør også vises i landskapsplan og sikres i anleggsperioden.

**Rådmannens kommentar:** Ved å fjerne eksisterende bygg vil kulturminnene fra 2. verdenskrig bli mer tilgjengelig enn i dag. Kulturminnene ligger i hensynssone for utvalgt naturtype, og det er derfor ikke ønskelig å lede allmenheten inn i dette området. Rådmannen støtter likevel anbefaling å sette opp informasjonstavler/skilt og gangforbindelse innenfor BB2, og foreslår dette sikret i bestemmelsene.

Det stilles krav om at kulturminnene vises i overordnet og detaljert landskapsplan (punkt 2.1.1. og 2.1.2.), og det kreves en anleggsplan som skal vise tilfredsstillende sikring av tilgrensende kulturminner (punkt 2.1.3.).

### *Brevik stasjon*

Kulturarv viser til at Brevik stasjon er et sjeldent stasjonsanlegg med fredet hovedbygning, sidebygning, hage og minneplaten i fjell. Kulturarv påpeker at utbyggingen må ta tilstrekkelig hensyn til det fredete anlegget. De har følgende merknader som må innarbeides i reguleringsplanen for å sikre hensynet til jernbaneanlegget tilstrekkelig.

- Avstand: Det er normalt et byggeforbud på 30 meter fra en jernbanelinje. I oversendte planforslag er avstanden ca. 12 m. Kulturarv mener at stasjonsbygningen vil miste sitt monumentale preg ved at ny bebyggelse kommer for nærme, og viser da til illustrasjonsmateriale.

Kulturarv ønsker i dialogen med kommunen å finne en akseptabel avstand, hvor ny bebyggelse trekkes lenger unna.

- Bytorget: Hovedbygningen på Brevik stasjon er en bygning med sterk symmetri. Kulturarv påpeker at bytorget i planforslaget ikke ligger symmetrisk på stasjonsbygningen, og mener at symmetrien må videreføres i bytorget slik at bytorget treffer med et midtpunkt som sammenfaller midt på stasjonsbygningen.

Trær plantet som rekker/allé eller lignende vil forsterke inntrykket av symmetri og dette bør nedfelles i reguleringsbestemmelsene, samt settes krav i landskapsplanen om at bruk av trær på bytorget skal forsterke symmetrien fra det fredete stasjonsanlegget.

- Høyder og arkitektur/materialbruk: Høydene på nybygg i felt BKT sone2 og KT2 sone2, har samme maksimal byggehøyde som mønehøyden på stasjonsbygningen, men Kulturarv er derfor usikre på om kotehøydene i bestemmelsene er satt for høyt. Kulturarv ber kommunen se på dette.

Kulturarv er imidlertid noe bekymret for ny bebyggelse i felt BKT sone 2 og den delen som er nærmest og som blir nye nabobygninger til sidebygningen og inskripsjonen i fjell. Her bør det også sikres tilstrekkelig luft, og høydene må også vurderes for denne delen av anlegget.

- Bestemmelser: Kulturarv mener at det viktig å få harmoni mellom ny og gammel bebyggelse, og å sikre at de nye bygningene bygges med god kvalitet.

Kulturarv mener at bestemmelsene bør være enda tydeligere når det gjelder utforming. De foreslår å legge inn bestemmelser som sier noe om at ny bebyggelse i tilstrekkelig grad må ta opp i seg elementer fra den gamle stasjonsbygningen.

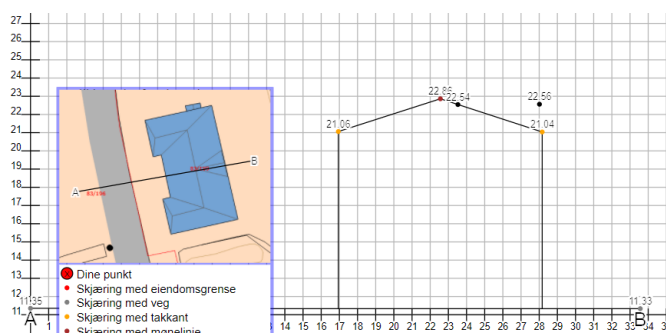
Siden stasjonsbygningen har høy grad av pusset stukkatur, vil pusset og malt mur passe godt som materiale for hovedfasader. Den nye arkitekturen bør også spille på stasjonsbygningens rytme når det gjelder vindus- og døråpninger.

**Rådmannens kommentar:** Som følge av høringsuttalelse har rådmannen hatt dialog med Kulturarv hos fylkeskommunen. Resultatet av dette er at formen på torget nå er justert noe, slik at torget blir symmetrisk på stasjonsbygningen.

Planforslaget legger til rette for å etablere torg foran stasjonsbygningen, ved å bl.a. fjerne eksisterende bygg. Dette betyr at stasjonsbygningen vil få mer luftighet rundt seg, med åpent rom/siktlinje mot sjøen. Selv om avstand til ny bebyggelse opprettholdes, vil åpning av torget bidra til at stasjonsbygningen oppleves mer monumental enn i dag.

Rådmannen støtter anbefalingene om planting av trær på torget for å forsterke symmetrien.

Kommunens kartløsning webkart (Geolnnsyn) viser stasjonsbygningen med gesimshøyde på cirka kt. +21 m og mønehøyde på cirka kt. + 22.9m. Se bilde.



BKT sone 2 i delen som ligger nærmest stasjonsbygning ble sendt på høring med kt. + 23 m. KT2 sone 2 ble sendt på høring med kt. +23 m.

Kulturarv har dermed rett i at byggehøyder sendt på høring er nesten likt som mønehøyden på stasjonsbygningen. Reviderte bestemmelser forutsetter nå at øverste etasjer i BKT sone 2 og KT2 sone 2 skal ikke overstige mønehøyden på stasjonsbygningen. Det foreslås også at øverste etasje tilbaketrekkes fra fasadeliv med 2 meter både mot stasjonsbygningen og torget. Ved å tilbaketrekke øverste etasje vil byggehøyde oppleves lavere fra gatenivå. Rådmannen anbefaler også at høydene i KT2 sone 2 (nordre halvdel) reduseres, slik at byggehøyde blir lavere enn gesimshøyde på stasjonsbygningen.

Reduserte høyder og tilbaketrukket øverste etasjer i områdene BKT og KT2 sone 2 kan bidra til at stasjonsbygget beholder sitt monumentale preg, samtidig som utbyggingsområdet beholder utbyggingspotensiale. Det vises også til omtalen i saksframlegg under Rådmannens vurdering.

Rådmannen er enig i at det er viktig å få harmonien mellom ny og gammel bebyggelse. Det foreslås derfor å legge inn bestemmelser for område BKT sone 2 og KT2 sone 2 som sier at materialbruk på hovedfasader skal ha referanse til materialer fra den gamle stasjonsbygningen. I tillegg skal fasader mot det fredede området og mot torget utformes med vinduer og evt. dører som spiller sammen med stasjonsbygningens rytme.

### *Plankart og bestemmelser*

Det er ikke bare bygningene som er fredet på Brevik stasjon, men hele anlegget. Det er altså bygninger, hage, inskripsjon og areal rundt disse som er fredet. Dette arealet må vises som båndlagt, på samme måte som bygningene vises som båndlagt. Det må også presiseres i bestemmelse 3.1.8.

I bestemmelse 4.8 bør det tilføres i punkt 4.8.1 at «*Alle endringer er søknadspliktige og krever godkjenning etter lov om kulturminner, og sendes regional kulturmiljøforvaltning i god tid før arbeidet er planlagt igangsatt*». Dette kan også endres under punkt 4.8.2 slik at ordlyden er lik på begge punktene.

**Rådmannens kommentar:** Plankart viser stasjonsbygg og sidebygg med tykk strekk som bygg, kulturminner, mm. som skal bevares. Hele det fredede området er foreslått båndlagt med båndleggingssone H730\_1. Rådmannen oppfatter derfor dette som allerede ivaretatt i planforslaget. Bestemmelse punkt 3.1.8./KT1 oppdateres slik at det kommer tydelig fram at hele anlegget er fredet.

Bestemmelse punkt 4.8.1 suppleres med fylkeskommunens forslag til tekst. Ordlyden i bestemmelse punkt 4.8.2 justeres med fylkeskommunens forslag til tekst.

## **2. Statsforvalteren i Vestfold og Telemark (dato: 24.01.2022, ref.: 2020/1082)**

### Omdisponering av utvalgt naturtype/ innsigelser

Det er registrert tre naturtyperlokalteter innenfor planområdet som helt eller delvis består av naturtypen *åpen grunnlendt kalkmark*. Åpen grunnlendt kalkmark er en utvalgt naturtype.

#### *- Torskeberget*

Breddeutvidelse av Torskebergvegen i innersving i forbindelse med etablering av gangfelt innebærer inngrep i naturlokaliteten Torskeberget av nasjonal verdi (utvalgt naturtype, sterkt truet En og vurdert til A-verdi etter DN-håndbok 13).

Miljødirektøren viser til vurdering av alternativ løsning ved å utvide vegen i yttersving, og er enig i vurdering av naturkartlegger om at potensialet for naturverdier er tvert imot betydelig lavere på nordsiden av vegen.

Det finnes en alternativ løsning som både ivaretar behov for utvidet gangfelt og unngår inngrep i den utvalgte naturtypen, uten større kostnader.

*Innsigelsen kan løses ved at utvidelsen av Torskebergvegen ikke gjøres i innersving.*

**Rådmannens kommentar:** Det vises til dialog med Statsforvalteren angående innsigelser, se vedlegg 3, vedlegg 5 og vedlegg 7.

#### *- Torskeberget*

For å løse innsigelsen og ivareta de nasjonale naturverdiene (Torskeberget) i innersving er plankart justert med følgende endringer:

- naturtyperlokaltet «Torskebergvegen» ivaretas i sin helhet, med avgrensningen fra naturmangfoldrapporten fra 2021.
- breddeutvidelse foreslås utvidet mot yttersving.

For at Statsforvalteren skal trekke sin innsigelse har rådmannen foreslått at følgende punkter inkluderes i bestemmelsene:

- punkt 2.1.1. suppleres med vegutvidelse og etablering av fortau langs Torskebergvegen.

- punkt 2.1.3. suppleres med krav til anleggsplan og anleggsgjerde for å sikre naturtyper.
- nytt punkt 2.14 om tiltaksplan for forsvarlig håndtering av uønskede fremmede arter.
- punkt 2.1.4 suppleres også med krav om en plan for restaurering utarbeidet i samråd med person med naturfaglig kompetanse. Planen skal beskrive foreslåtte tiltak for fjerning av fremmede uønskede arter.
- nytt punkt 3.2.2. om etablering av mur i naturstein.
- endre rekkefølgekrav om etablering av fortau fra ferdigattest til igangsettingstillatelse.

Vegeier påpekte etter høring at fjellet må sikres med nett dersom det skal sprenges/pigges i fjellskjæringen. Bestemmelsene punkt 4.3 Faresone ras (§ 11-8 a) sone H310 suppleres derfor med krav om fjellsikringsarbeid.

*- Strømtangen og Diplom-is*

Planforslaget innebærer omdisponering av naturtypelokalitetene til fordel for boligformål og bebyggelse og anleggsformål.

Miljødirektøren kan ikke se at omdisponering til fordel for boligutbygging utgjør en samfunnsmessig nytte som overveier ulempene for naturmangfoldet. Det gjør seg gjeldende selv om områdene som omdisponeres er av beskjedne størrelse. Arealbeslaget vil medføre tap av mulige levesteder for en lang rekke av de rødlistede artene som er tilknyttet naturtypen, selv om de berørte arealene er små målt i antall kvadratmeter. Ethvert inngrep i naturtypen kan føre til forringelse av naturtypens utbredelse og/eller forekomstenes økologiske tilstand.

Miljødirektøren viser til vurdering av konsekvenser. Ut ifra naturtypens betydelige verdi som levested for et stort antall rødlistede arter, og status som utvalgt naturtype, mener miljødirektøren at standard metodikk for konsekvensutredninger, som vurderingen i notatet bygger på, ikke gir et riktig bilde av påvirkningsgraden.

*Innsigelsen kan løses ved at områdene BB2 og BKT reduseres slik at inngrep i naturtypelokalitetene unngås.*

**Rådmannens kommentar:** For å løse innsigelsen og ivareta de nasjonale naturverdiene (Strømtangen og Diplom-is) er plankart justert med følgende endringer:

- Naturtypelokalitetene «Strømtangen» og «Diplom-Is» sikres i plankart i sin helhet, og har fått hensynssone H560 bevaring naturmiljø. I tillegg utvides naturtype «Diplom-Is» slik at den samsvarer med den nylig registrerte avgrensingen i Naturbasen.
- Områdene BB2 og BKT er redusert slik at de registrerte naturtypelokalitetene i sin helhet ligger utenfor byggeområdene.

For at Statsforvalter skal trekke sin innsigelse foreslår rådmannen at følgende punkter inkluderes i bestemmelsene:

- punkt 2.1.3. suppleres med krav til anleggsplan og anleggsgjerde for å sikre naturtyper.
- nytt punkt 2.14 om tiltaksplan for forsvarlig håndtering av uønskede fremmede arter.
- punkt 2.1.4 suppleres med krav om en plan for restaurering utarbeidet i samråd med person med naturfaglig kompetanse. Planen skal beskrive foreslåtte tiltak for fjerning av fremmede uønskede arter.
- nytt punkt 3.1.6 / utforming av bygg om utkraging av bygningsmasser (BB2) mot naturområde N2.
- endre rekkefølgekrav om etablering av fortau fra ferdigattest til igangsettingstillatelse.

### Torskeberget – rassikring

Det er behov for å rassikre skrenten uavhengig av eventuell utvidelse av gangfelt i innersving, og miljødirektøren motsetter seg ikke nødvendig sikring for å ivareta sikkerheten.

Miljødirektøren påpeker at reguleringsbestemmelsen i punkt 3.2.3 er for lite konkret. Hva som ligger i at inngrep i naturverdiene skal gjøres «så små som mulig» er uklart, og bestemmelsen er lite forpliktende. Miljødirektøren mener det bør utarbeides en fagkyndig vurdering som viser hvilken sikringsløsning som i minst grad innebærer inngrep i naturforekomsten, men samtidig gir tilstrekkelig sikkerhet, og at den utførelsesmetoden sikres gjennomført i planbestemmelsene.

NVE er nasjonal skredmyndighet, og det ligger ikke til miljøavdelingen å gjøre en faglig prøving av mulige sikringstiltak.

Miljødirektøren bemerker også at statsforvalterens miljøavdeling ikke har noen slik rolle etter vedtakelse av planen som bestemmelsen i punkt 4.3 siste setning legger opp til. De ber om at setningen fjernes.

**Rådmannens kommentar:** Rassikring er ivaretatt i bestemmelsenes punkt 3.2.4 og 4.6, samt rekkefølgebestemmelser. Siste setning i bestemmelsen punkt 4.3 fjernes.

### Strømtangen og Diplom-is – bryggevandring

Planforslaget legger til rette for bryggevandring mot vannkanten og ved naturtypelokaliteten Strømtangen. Miljødirektøren har ikke innvendinger til dette tiltaket. De anbefaler at det tas inn et krav i bestemmelsene om at arbeidet skal gjøres fra sjø, dersom det er mulig, for å begrense skader på naturforekomsten.

**Rådmannens kommentar:** Bestemmelsene suppleres med krav om at arbeidet skal gjøres fra sjø, dersom det er mulig, for å begrense skader på naturforekomsten.

### Avvik fra støyretningslinjen/ innsigelse

Miljødirektøren viser til støyrapport hvor det kommer frem at planområdet er betydelig støyutsatt. Boligbebyggelsen i BB2, BB3 og BKT vil være vesentlig støyutsatt, med et betydelig antall fasader over grenseverdiene. Boligområde BB1 vil også være støyutsatt, men det er ikke gjort nærmere vurdering av dette.

Miljødirektøren påpeker at det ikke er redegjort for hvor mange boenheter i gul støysoner som oppfyller kvalitetskravet til stille side og bestemmelsen stiller ingen krav til at noen av boenhetene skal ha stille side i tråd med retningslinjens kvalitetskrav.

Miljødirektøren påpeker at planområdet ikke er et avviksområde, og det åpnes ikke for avvik fra kvalitetskravene.

Miljødirektøren finner at planforslaget innebærer vesentlig avvik fra støyretningslinjen. Begrunnelsen for avviket kan ikke forsvare avvikets omfang og det er ikke innarbeidet avbøtende tiltak som tilstrekkelig ivaretar støybelastningen.

*Innsigelsen kan løses ved at kvalitetskravene i støyretningslinjen for boligbebyggelsen i støysoner, ivaretas tilstrekkelig i planforslaget og reguleringsbestemmelsene.*

**Rådmannens kommentar:** For å løse innsigelsen er planbestemmelsene justert med følgende endringer:



- punkt «2.1.5 Støy» endres for å ivareta kvalitetskravene i støyretningslinjen bedre.
- nytt punkt «2.1.6 Støy i anleggsperiode» for å ivareta kvalitetskravene i anleggsperiode.
- punkt «3.1.6. Byggeområde for boliger i blokkbebyggelse, BB2 / Støy» foreslås fjernet. Støykrav ivaretas i punkt «2.1.5 Støy»
- punkt «3.1.7. Byggeområde for boliger i rekkehusbebyggelse, BB3 / Støy» foreslås fjernet. Støykrav ivaretas i punkt «2.1.5 Støy»
- punkt «3.1.9 Byggeområde for bolig/kontor/tjenesteyting, BKT / Støy» foreslås fjernet. Støykrav ivaretas i punkt «2.1.5 Støy»
- det foreslås nytt rekkefølgekrav punkt «6.2 BB1», «6.3 BB2-3» og «6.5 BKT» for å sikre etablering av støyskjermingstiltak der det er nødvendig for å sikre tilfredsstillende støyforhold på uteareal.

#### Strandsonen

Planlagte tiltak i området f\_SB medfører privatisering av sjøarealene. Miljøavdelingen anbefaler at det settes krav til et visst antall gjesteplasser åpne for allmenheten, på det private bryggeanlegget. Det vil redusere ulempene ved økt privatisering.

**Rådmannens kommentar:** I følge KPA punkt 2.5.2.1 skal det i bryggeanlegg med 10 båtplasser eller mer settes av merkede gjesteplasser til bruk for allmenheten. Rådmannen foreslår derfor å sette av min. 1 markert gjesteplass til bruk for allmenheten ved etablering av bryggeanlegg med 10 båtplasser eller mer.

#### Forurensning

Viser til rapport om forurensning, datert 11.03.2021 og reguleringsbestemmelsene som setter tydelige krav til at området skal kartlegges nærmere. De bemerker at reguleringsbestemmelsen med fordel kunne vært noe mindre detaljerte. Når det gjelder andre ledd om områdene i sjø, gis det føringer for tilfeller hvor Statsforvalteren trolig vil være forurensningsmyndighet. Det kan være uheldig.

**Rådmannens kommentar:** Bestemmelser punkt 2.3 Forurenset grunn endres fra spesifisert myndighet til forurensningsmyndighet. For øvrig tas til orientering.

#### Samordnet areal- og transportplanlegging

Statsforvalteren savner og oppfordrer til at det i planen og reguleringsbestemmelsene vurderes og angis en fordeling mellom formål i områdene det åpnes for kombinerte formål, KT1–4, BKT og BT. Det må sikres at det ikke etableres rene kontorbygg eller bygg som kun inneholder tjenesteyting. Slik reguleringsbestemmelsene er utformet åpner planen for det.

**Rådmannens kommentar:** Rådmannen ønsker ikke å låse en fordeling, da det er ønskelig å sikre fleksibiliteten i planen. Planområdet er stort, og det kan forventes at utbygging måtte skje i etapper over lang tid.

### **3. Kystverket (dato: 26.01.2022, ref.: 2021/10277-3)**

#### Småbåtanlegg

Kystverket viser til planforslaget som legger til rette for et småbåtanlegg. Da anlegget er begrenset til 16 båtplasser, kan Kystverket akseptere foreslått arealdisponering. De påpeker at etablering av småbåtanlegg krever tillatelse etter havne- og farvannsloven. Videre påpeker de at et småbåtanlegg vil være utsatt for påkjenninger fra skipstrafikken, og småbåtanlegg må derfor dimensjoneres for å tåle det.

**Rådmannens kommentar:** Tatt til orientering.

### Friluftsområde i sjø og bryggevandring

Når det gjelder område o\_FSV påpeker Kystverket at det ikke bør legges til rette for aktiviteter som bading og vannsport tett på skipstrafikk. Kystverket ber kommunen å vurdere å utdype bestemmelsene punkt 3.4.2 med hvilke typer rekreasjon det kan legges til rette for i området.

Når det gjelder bryggevandring innenfor område o\_SK, minner Kystverket om at alle tiltak som kan påvirke sikkerheten eller ferdselen i farvannet er søknadspliktige etter havne- og farvannsloven.

**Rådmannens kommentar:** Bestemmelsenes punkt 3.4.2. suppleres med krav som ikke tillater aktiviteter i vann som for eksempel bading og vannsport. Dette av hensyn til sikkerhet og skipstrafikk.

Bestemmelsene suppleres med krav om tillatelse etter havne- og farvannsloven for byggetiltak som kan påvirke sikkerhet og ferdsel i farvannet.

### Støy

Støyvurderinger angir Kystverket som kilde for informasjon om antall næringsfartøy som passerer området. Kystverket presiserer at informasjon er hentet fra Kystdatahuset, og at Kystverket ikke har vært involvert i vurderingen av støy fra ferdsel på sjø.

Kystverket påpeker at støyretningslinjen T-1442/2016 ikke direkte håndterer støy fra ferdsel på sjø. Støyvurderingen er avgrenset til næringsfartøy, og gir dermed ikke et komplett bilde av støy fra ferdsel på sjøen. Det er ikke tatt hensyn til fritidsbåttrafikk i området, som ofte trafikkerer nærmere land enn næringsfartøyene.

Støyrapporten legger til grunn at fartøy passerer omtrent midt under Breviksbrua. Kystverket påpeker at informasjon hentet fra Kystdatahuset viser at trafikken ofte går nærmere land.

Kystverket støtter rådmannens vurdering ang. støy, og påpeker at næringstrafikken vil foregå i all overskuelig fremtid.

Kystverket mener at en forutsetning for å utvikle området med boliger vil være at grenseverdiene som et angitt i støyretningslinjene T-1442 kan ivaretas.

Videre påpeker de at boliger i områdene BB2-3 og BKT vil være utsatt for støy fra flere støykilder. De forutsetter at planen sikrer tilfredsstillende støy nivåer både innendørs og utendørs i hele planområdet, og at alle boenheter sikres en stille side. I tillegg bør avbøtende tiltak sikres i planbestemmelser.

**Rådmannens kommentar:** Rådmannen viser til at støyrapporten er utarbeidet av fagkyndige som konkluderer med at støy er håndterbar.

Rådmannen ser likevel svakheter i støyrapporten med tanke på mangelfull vurdering av støy fra skip og båter, i tillegg til mangelfull fremtidig prognose.

Planbestemmelsene er utformet slik at kravene i støyretningslinjen T-1442/21 blir ivaretatt, og sumstøyen skal legges til grunn.

### Navigasjonsinstallasjoner

Eksisterende fyrlykt er regulert til navigasjonsinstallasjon og vises på plankartet. Kystverket er tilfreds med dette.

**Rådmannens kommentar:** Tatt til orientering.

#### 4. Fiskeridirektoratet (dato: 14.01.2022, ref.: 21/18294)

I direkte tilknytning til planområdet er det ikke registrert fiskeriinteresser. Litt lenger ut, både vest og øst for planområdet, er det registrert lokalt viktige bløtbunnsområder. Naturtypen bløtbunn er svært viktig i en større økologisk sammenheng.

Fiskeridirektoratet region Sør anbefaler i utgangspunktet at alle planlagte inngrep eller aktiviteter som kan påvirke livet i sjøen søkes lokalisert der de gjør minst mulig skade. Det må også være et mål at marint biologisk mangfold generelt sett ikke skal berøres negativt.

Oversendte dokumenter viser at planen ikke vil påvirke fiskeriinteresser direkte. Men Fiskeridirektoratet støtter anbefaling om sedimentundersøkelser for å få avklart situasjonen på et tidlig stadium. De mener at det vil være svært uheldig dersom de nærliggende bløtbunnsområdene skulle utsettes for forurensning som potensielt kan endre produktiviteten i områdene.

Fiskeridirektoratet vil også minne om at det er plikt til å sørge for at alt avfall ved en småbåthavn håndteres miljømessig forsvarlig og plikt til å sørge for at virksomheten ikke skader miljøet. Det forutsettes at avbøtende tiltak mot forurensning og skadelige utslipp fra småbåthavnen tas inn i reguleringsbestemmelsene.

**Rådmannens kommentar:** Tatt til orientering. Reguleringsbestemmelsen 2.1.7 Etablering av tiltak i sjø, stiller krav om at det skal foreligge tillatelser etter både Forurensningsloven og Havne- og farvannsloven. Eventuelle behov for avbøtende tiltak m.m. vil derfor kunne avklares i søknadsprosessene.

#### 5. NVE (dato: 13.01.2022, ref.: 202001070-5)

##### Skredfare

NVE viser til ras- og sikringsvurdering av Multiconsult, datert 12.10.2010, og plankart med hensynssone faresone H310 og tilhørende bestemmelse. Videre viser NVE til geologisk vurdering av vegutvidelse ved Torskebergvegen, datert 16.08.2021. Rapporten vurderer bl.a. at det er behov for sikring av fjellskjæringen i Torskebergvegen for å unngå steinsprang ned mot fortau og skjæring. NVE påpeker at anbefalingene må følges opp i forbindelse med tiltaket og bør sikres i bestemmelsene.

**Rådmannens kommentar:** Dette er ivare tatt i bestemmelsen punkt 3.2.4, 4.3 og rekkefølgebestemmelser.

##### Grunnforhold og geoteknikk

NVE viser til vurdering av områdestabilitet med utgangspunkt i prosedyren (steg 1-3), og tar vurderingen av områdestabilitet til etterretning.

**Rådmannens kommentar:** Tatt til orientering.

##### Flom og erosjon

NVE viser til vurdering av områdestabilitet med utgangspunkt i prosedyren (steg 1-3), og tar vurderingen av områdestabilitet til etterretning.

**Rådmannens kommentar:** Tatt til orientering.

### Klimatilpasning og overvannshåndtering

NVE viser til ROS-analysen og dokumentasjonskrav om landskapsplan/håndtering av overvann.

NVE påpeker at overvannshåndtering i størst mulig grad bør skje lokalt og helst i form av åpne, naturbaserte løsninger i tråd med statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning og etter den såkalte tretrinnsmodellen. Videre mener de at areal som planlegges benyttet til overvannshåndtering bør reguleres til et eget formål og/eller sikres gjennom hensynssoner og bestemmelser.

Dersom overvann skal avledes til vassdrag som sikker resipient må flom- og erosjonsfare vurderes slik at ikke allmenne interesser i vassdraget blir berørt.

**Rådmannens kommentar:** Planområdet er stort og det ønskes en del fleksibilitet med hensyn til bygningsplassering, utbygging i etapper m.m. som gjør at det er lite hensiktsmessig å låse areal til overvannshåndtering nå. Det vurderes at det er tilstrekkelig at overvann (inklusive overvannshåndtering og flomveier på terreng) kan håndteres i teknisk plan før rammetillatelse, slik det fremgår av bestemmelsene.

### **6. Grenland havn (dato: 18.01.2022)**

Grenland Havn påpeker at det kan forventes støy fra skipstrafikken i området både dagtid og natt. Videre påpeker de at enkelte gassbåter kan ha en høyere lydeffekt (slagstøy og impulslyd) enn de som står i veileder til retningslinje for behandling av støy T-1442, M-128.

Grenland Havn påpeker at Brevikstrømmen vil få økt skipstrafikk i fremtiden da det planlegges nytt havneanlegg i Frierfjorden.

De mener at det bør etterlyses en konsekvensutredning på økning av trafikk og en bedre utredning av støybildet.

**Rådmannens kommentar:** Rådmannen ser svakheten i støyrapporten med tanke på mangelfull vurdering av støy fra skip og båter, ref. uttalelse fra Kystverket, i tillegg til mangelfull fremtidig prognose.

Planbestemmelsene er utformet slik at kravene i støyretningslinjen T-1442/21 blir ivaretatt, og sumstøyen skal legges til grunn.

### **7. Statens vegvesen (dato: 12.01.2022, ref.: 20/26927-8)**

Statens vegvesen viser til uttalelse til varsel om planoppstart, og mener at trafikkbelastning i krysset ved Korvetten kan føre til kø og trafikkavviklingsproblemer i fremtiden. Det må derfor vurderes alternative adkomstveier for bil og gang-/sykkeltrafikken, f.eks. dagens kryss ved Norcem via Hillsveg.

**Rådmannens kommentar:** Trafikkanalyse, datert 23.03.2021, har vurdert tre ulike adkomster til planområdet fra Rv354: Torskebergvegen, Trosvikvegen (kryss ved Hillsveg) og Strømtangvegen via Brevik sentrum (kryss ved Setrevegen).

I konsekvensvurderingen er det antatt en fordeling av nyskapt trafikk på de tre adkomstalternativene der kryss ved Korvetten står for 80%. Det antas at kun 15 % vil velge alternativ adkomst via Trosvikvegen.

På grunn av videre verftsdrift er det ikke aktuelt å krysse verftsområdet for verken bil eller gang-/sykkeltrafikk. Man må isteden benytte dagens veg med smal undergang under den gamle Breviksbanen, jf. trafikkanalyse. Jernbaneundergangen er i tillegg svært smal og antas derfor mindre attraktiv som adkomst for bil. I tillegg er denne vurdert til å ha lokale verneinteresser, jf. konsekvensutredning, og en utvidelse kan derfor ikke anbefales.

#### **8. Naturvernforbundet i Grenland (dato: 14.01.2022)**

Naturvernforbundet i Grenland støtter forslaget til reguleringsplan for Strømtangen, som har som mål å rydde opp og transformere deler av dagens nærings- og industriområde. Videre mener de at utbygging legger grunnlag for en framtidrettet kollektivtrafikk, dvs. bybane. Naturvernforbundet anmoder derfor å sikre nødvendig plass for en framtidig bybane ned til Brevik stasjon, med plass til to spor foran stasjonsbygningene.

**Rådmannens kommentar:** Planforslaget tar hensyn til mulighet for å etablere bybane/lokaltog. Areal i tilknytting til Brevik stasjon har hensynssone «Sone med særlige krav til infrastruktur (§ 11-8 b)» hvor det stilles krav om at arealet med hensynssone ikke kan bli utbygd før bystyret har gjort vedtak i sak om jernbaneframføring til Brevik stasjon.

#### **9. Brevik oppvekstsenter (dato: 12.01.2022)**

Brevik oppvekstsenter støtter boligutbygging på Strømtangen og en oppgradering av området. Skolen har mulighet til å ta imot flere elever i eksisterende bygg og vil klare en økning på minst 20-30 elever. Barnehagen har fem avdelinger, og har plass til ca. 80 barn.

Brevik oppvekstsenter påpeker at det må sikres en trygg adkomst for myke trafikanter til oppvekstsenteret. De mener at planlagt skoleveg kan ha utfordringer. Gangfelt på vestsiden av Strømtangvegen fører til trangere sving i kryss Strømtangvegen/Bjørkegata.

De viser til trafikkanalyse som avslutter med at det kan legges ekstra sikringstiltak med fartshumper etc. Brevik oppvekstsenter mener at dette må sikres i planforslaget, i tillegg til tiltak som bl.a. gangfelt med lys.

Alternativt kan gammel jernbanetrase opp til Furulundvegen benyttes.

**Rådmannens kommentar:** Fortau på vestsiden av Strømtangvegen vil gjøre at krysset Strømtangvegen/Bjørkegata blir smalere, noe som reduserer farten i krysset. Rådmannen ser dette som et positivt tiltak for å redusere fart langs skolevegen. Med hensyn til andre sikringstiltak som nevnes vil for øvrig trafikksikkerheten vurderes løpende av Kommunalteknikk i det kommunale vegnettet.

#### **10. Bane Nor (dato: 03.01.2022)**

Har ingen merknader til planforslaget.

**Rådmannens kommentar:** Tatt til orientering.

### **11. Brevik vel (dato: 03.01.2022)**

1. Brevik vel mener at utbedring av Torskebergvegen for myke trafikanter og øvrig trafikk må prioriteres.
2. Brevik vel ønsker at høyde på blokka blir lavere på sør og mot eksisterende bebyggelse, og at siktlinjer ivaretas. De ønsker at dagslysforholdene blir undersøkt og at de som allerede bor i området ikke blir værende i skyggen.
3. De mener at eventuelle næringsbygg må vurderes opp mot allerede eksisterende virksomheter i Brevik.
4. Brevik vel er positivt til sti langs sjøen.
5. De mener at arealet tilhørende den gamle jernbanebygningen må bevares og rustes opp.
6. Brevik vel ønsker varierte bo-typer i planforslaget som inkluderer barnefamilier.
7. Utnytte takene til solenergi og grønne lunger.
8. Vektlegge variasjon av bygningene - ikke bare kontorer eller næringsbygg.
9. Lekeplass må integreres.
10. Det må sørges for nok parkeringsplasser til næringsbygg.

#### ***Rådmannens kommentar:***

1. Planforslaget legger til rette for trafiksikker gangforbindelse fra Brevik stasjon og opp til Korvetten. Det stilles rekkefølgekrav til etablering av fortau.
2. Det foreslås å redusere høydene noe innenfor planområde. Det vises til omtale under Rådmannens vurdering.
3. Det kan ikke hindres etablering av virksomheter innenfor planområdet. Det vil være markedet som vil styre lokalisering av virksomheter.
4. Tas til orientering.
5. Brevik stasjon med sidebygning, hage og minneplaten i fjell er fredet, og er sikret til bevaring på plankart og bestemmelser.
6. Planforslaget legger til rette for både leiligheter og noen småhusbebyggelse som kan være av interesse for flere grupper.
7. Forslagsstiller skriver i sin høringsuttalelse at de vil undersøke mulighetene for å gjennomføre utbyggingen med høyere miljøstandard enn kravene i teknisk forskrift tilsier. Dette forslaget er derfor foreslått tatt inn i bestemmelsene. Rådmannen foreslår i tillegg bestemmelser som åpner for at solcellepanel/ solfangere kan monteres.
8. Planområde er regulert til forskjellige formål inkl. kombinert formål på flere områder. Dette kan bidra til variasjon.
9. Det er satt av areal til torg som også skal fungere som lekeplass. I tillegg er det stilt krav om småbarnslekeplass i tilknytting til nye boliger.
10. Det er stilt krav til parkering i bestemmelser, og det foreslås bestemmelser som åpner for at det kan også etableres parkeringshus/-anlegg innenfor område KT4.

### **12. Grenland næringsforening (dato: 07.01.2022)**

Grenland næringsforening stiller seg positive til planforslaget.

***Rådmannens kommentar:*** Tatt til orientering.

### **13. DSB (dato: 29.11.2021)**

DSB sendte generelt svar.

***Rådmannens kommentar:*** Tatt til orientering.

#### **14. Trosvik Maritime AS og Brevik Verft AS (dato: 03.01.2022)**

Trosvik Maritime AS og Brevik Verft AS mener at planforslaget kan være en fin og riktig utvikling for Brevik. Det er også positivt at planen sikrer trygg gangveg fra busstopp ved Korvetten ned til Strømtangen.

KT3-4: De mener at det må sikres innkjøringsmulighet fra sør for områdene KT3-4. De ønsker at høyden på bebyggelsen økes med en etasje, til inntil 4 etasjer. Videre mener de at det bør legges til rette for at parkeringshus kan etableres innenfor KT4, for å løse framtidig parkeringsbehov for nærings- og kontorvirksomheten.

Utvidelse av KT3: Trosvik Maritime AS og Brevik Verft AS ønsker å utvide KT3 mot BKT. Planforslaget viser boliger tett på verftsvirksomheten. Utvidelse av KT3 vil gi nødvendighet avstand mellom bolig og verftsindustrien, i tillegg utbedrer utviklingspotensialet for næringen innenfor KT3.

Generelt innspill: Det bør være fokus på miljøløsninger som f.eks. felles energiløsninger, utnyttelse av takflatene til solceller eller grønne tak.

Stedstilpasning: De mener at en transformasjon av området må ta utgangspunkt i styrking av kystbyens identitet.

#### ***Rådmannens kommentar:***

KT3-4: innkjøringsmulighet for KT3-4 fra sør ivaretas i planforslaget.

Rådmannen kan ikke anbefale å øke høyder innenfor KT4 av hensyn til eksisterende omkringliggende bebyggelse. Rådmannen støtter forslag om å åpne for etablering av parkeringshus ved behov innenfor KT4.

Utvidelse av KT3: KT3 og KT4 vil fungere som naturlig/fysisk skille mellom eksisterende verft og nytt byggeområde. Område BKT kan utvikles til både tjenesteyting og kontor. Ved å endre formåls grensen som det foreslås vil dette begrense utviklingsmulighetene noe. Rådmannen vurderer det som mer hensiktsmessig å sikre fleksibilitet i arealbruken, og anbefaler derfor å videreføre arealkombinasjon som lå i høringsforslaget.

Generelt innspill: Forslagsstiller skriver i sin høringsuttalelse at de vil undersøke mulighetene for å gjennomføre utbyggingen med høyere miljøstandard enn kravene i teknisk forskrift tilsier. Dette forslaget er derfor foreslått tatt inn i bestemmelsene. Rådmannen foreslår i tillegg bestemmelser som åpner for at solcellepanel/ solfangere på tak kan monteres.

Stedstilpasning: Planens hovedgrep går ut på å transformere store deler av dagens nærings- og industriområde. Strømtangen har et kulturmiljø med historiske krigsminner og jernbanehistorie. Planområdet vil i fremtiden ivareta dette preget, og blir et overgangsområde som binder sammen verftsindustrien og kystbyen.

#### **15. Strømtangveien 8 (Tommy Hilstan) (dato: 13.01.2022)**

Hilstan er bekymret for at utbygging vil føre at han vil miste utsikten mot Grenland bru og starten av Frierfjorden, som dermed vil føre til at eiendommen faller i verdi. Nabo lurer på om utbygging bryter med byggeforbud i 100 meters beltet. Videre lurer Hilstan på om det ikke lenger er aktuelt å drive industri og næring innenfor planområdet.

Hilstan kommer også med tre forslag til prosjektet:

1. området foran Strømtangsvegen 10-8-6-4 bør brukes til felles områder slik at utsikten fra bakenforliggende boliger ivaretas.
2. framtidig utvikling innenfor BKT bør begrenses til dagens høyder.
3. utvikling må skje i henhold til Porsgrunns kommune overordnede planer for byggeskikkutforming, og at det må tas hensyn til nærstående naboer.

Hilstan påpeker også at nye boligprosjekter i Brevik har utfordringer med salg, og mener derfor at boligbehov i Brevik kanskje allerede er dekket.

**Rådmannens kommentar:** Utbygging innenfor planområde vil kunne endre utsiktsforhold for enkelte naboer. Bestemmelser sikrer likevel siktlinjer for å unngå lange sammenhengende fasader som kan oppleves som en barriere mot eksisterende nabobebyggelse.

Området er i dag eksisterende næringsområde med bebyggelse plassert helt ut mot sjø. Etter politisk prinsippavklaring i Formannskapet i 2018 ble det åpnet for utvikling av området uten å ta stilling til byggegrenser. Byggegrenser må vurderes og avklares i reguleringsplanen. Ved utbygging vil sjøfronten gjøres mer tilgjengelig for allmennheten, og det sikres også tverrforbindelser til sjøen. Planforslaget åpner for forskjellige formål innenfor planområdet.

1. Det er et veldig stort område som ønskes ubebygget, og ved transformasjon av område som allerede i dag er regulert til byggeområde må det påregnes utbygging. Bestemmelser sikrer likevel siktlinjer som åpne passasjer mellom bebyggelse/ korridorer mot sjøen.
2. Det foreslås å redusere høydene noe innenfor planområde. Det vises til omtale under Rådmannens vurdering.
3. Planforslaget forholder seg til overordnede planer. Brevik byggeskikkveileder er laget i forhold til bevaringsverdig bebyggelse. Strømtangen har et kulturmiljø med historiske krigsminner og jernbanehistorie. Planområdet vil i fremtiden ivareta dette preget, og blir et overgangsområde som binder sammen verftsindustrien og riksantikvarens NB!-område (Brevik sentrum).

## 16. Jo Inge Johnsen (dato: 20.01.2022)

Johnsen har følgende kommentarer til planforslaget:

1. Bygging/regulering med byggegrense mot sjø. Dette er totalt uakseptabelt.
2. 8 etasjer høyde på bygg i strandsonen er lite ønskelig.
3. I Ulesund er det blitt rivningspåbud av en nyoppført hytte grunnet uønsket bygging i strandsonen og hensyn til naboer.

### **Rådmannens kommentar:**

1. Området er i dag eksisterende næringsområde med bebyggelse plassert helt ut mot sjø. Etter politisk prinsippavklaring i Formannskapet i 2018 ble det åpnet for utvikling av området uten å ta stilling til byggegrenser. Byggegrenser må vurderes og avklares i reguleringsplanen. Ved utbygging vil sjøfronten gjøres mer tilgjengelig for allmennheten, og det sikres også tverrforbindelser til sjøen.
2. Det foreslås å redusere høydene noe innenfor planområde. Det vises til omtale under Rådmannens vurdering.
3. Hytta i Ulesund er en enkeltsak som har vært vurdert i forbindelse med byggesak, og kan ikke sammenlignes med en planprosess.



### 17. Torskebergveien 11 (Christopher Knutsen) (dato: 14.01.2022)

Knutsen har følgende kommentarer til planforslaget:

1. Byggene blir for høye. Særlig ytterste rekke mot vannet. Terrengetilpasning er ikke ivaretatt.
2. Adkomst via sjøen/båthavn blir ikke vellykket, hvis man ikke senker boligene som ligger ytterst mot vannet.
3. Adkomst via Torskebergvegen er dårlig. Det bør vurderes adkomst også via Hillsveg.
4. Adkomst for myke trafikanter og fjellet/skrenten til Motorhotellet må sikres. Det må lages ny skolevei via det gamle jernbanesporet. Fortau fra planområdet til Breviksbrua må gjøres i innersving.
5. Det må tas hensyn til jernbanestasjonen, og det er misvisende fremstilling fra forslagsstiller.

#### **Rådmannens kommentar:**

1. Det foreslås å redusere høydene noe innenfor planområdet. Det vises til nærmere omtale under Rådmannens vurdering.
2. Det er to alternative adkomster til båthavn; via bryggevandring og via torg. Fra torget blir det stor høydeforskjell, men dette kan utbedres med trapping eller f.eks. etablering av amfi fra torget ned mot sjø.
3. Alternativ adkomst via Trosvikvegen mot planområdet er en mulig forbindelse som har blitt vurdert, men ikke anbefalt fordi vegen har en svært smal undergang under den gamle Breviksbanen, jf. trafikkanalyse. Undergangen er i tillegg vurdert til å ha lokale verneinteresser, jf. konsekvensutredning. Så lenge verftsområde er i drift er det store utfordringer med å etablere ny veg bak eller gjennom dagens verftsområde.
4. Hensynssone H560\_1 (skrenten til Motorhotellet) er supplert med bestemmelser om fjellsikringsarbeider.  
Skoleveg sikres i planområdet ved å etablere fortau langs o\_V5 fra stasjonsbygning til krysset Strømtang-vegen/Bjørkegata. Ved krysset reguleres fortau på begge sider slik at kryssing av vegen mot Bjørkegata (skoleveg) blir tryggere.  
Fortau fra Brevik stasjon og opp til Korvetten beholdes i innersving. Breddeutvidelse av nødvending areal skal skje mot yttersving på grunn av utvalgte naturtyper i innersving.
5. Når det gjelder hensyn til Brevik stasjon vises det til svar under punkt 1 (Kulturarv) og omtalen i saksframlegg under Rådmannens vurdering.

### 18. Strømtangveien 6 (Else Karin Thowsen) (dato: 13.01.2022)

Thowsen er kritisk til utbygging og mener at det er mange og for høye bygg, og det kommer til å bli mange biler i området.

Trafikk: Thowsen påpeker at det er ofte mange biler som står i krysset ved Korvetten for å ta venstresving. Nabo mener at økning i antall biler som skal til planområdet vil forverre situasjonen. Thowsen påpeker også at det kan forventes en del trafikk som skal til fjellhallene i tilfelle om ny virksomhet etableres der.

Nabo mener at en løsning kan være et trafikkløp, men ser utfordringer for trafikken fra Stathelle. Nabo påpeker at eksisterende veg har store utfordringer og er ikke egnet for en så stor utvikling. Videre mener naboen at f\_V6 burde bli hoved adkomstveg for prosjektet.

Stasjonsbygg: Thowsen mener at stasjonsbygg og park vil miste sitt monumentale preg ved at ny bebyggelse kommer for nærmere og blir for høyt.

Utsikt: Nabo påpeker at de ved nye utbygging vil miste utsikt til sjø. Thowsen mener at bygninger i BKT blir høyere enn dagens industribygg, og dette kan også påvirke solforholdene deres. Nabo mener at utsikt for nye bygg kan ikke gå på bekostning av eksisterende.

Jernbanelinje: Thowsen mener at ny utbygging ikke kan stenge mulighet for jernbanefremføring.

For øvrig er nabo fornøyd med mulighet til å komme fra natursti til jernbanebygget.

**Rådmannens kommentar:** Tatt til orientering.

Høyder er kommentert i saksframlegg under Rådmannens vurdering.

Det er gjennomført trafikkutredning som konkluderer med at utbyggingen ikke vil endre trafikkbildet i krysset betydelig. Økning før og etter utbygging er beregnet til 2 %, som kan øke ventetiden noe for trafikk ut fra området til rv. 354. Trafikkmengdene i Torskebergvegen og på rv. 354 vil i liten grad påvirke ulykkessituasjon.

Når det gjelder endring av rv. 354 er dette noe vegeier (Statens vegvesen) må vurdere.

Alternativ adkomst via Trosvikvegen mot planområdet er en mulig forbindelse som har blitt vurdert, men ikke anbefalt fordi vegeien har en svært smal undergang under den gamle Breviksbanen, jf. trafikkanalyse. Undergangen er i tillegg vurdert til å ha lokale verneinteresser, jf. konsekvensutredning. Så lenge verftsområde er i drift er det store utfordringer å etablere hovedadkomst gjennom dagens verftsområde.

Når det gjelder hensyn til Brevik stasjon vises det til svar under punkt 1 (Kulturarv) og omtalen i saksframlegg under Rådmannens vurdering.

Utbygging kan medføre endret utsikt, slik at Thowsen kan miste utsikt til sjø. Rådmannen påpeker at utsikten kunne blitt endret grunnet byggetiltak også innenfor gjeldende plan. Rådmannen foreslår å redusere høydene på deler av område BKT, mens KT3-4 beholder dagens høyder.

Bestemmelser til H430\_1-3 sikrer mulighet til jernbaneframføring dersom Bystyret ønsker dette. Ved politisk vedtak om jernbaneframføring til Brevik stasjon er det naturlig å forvente endringer av planen.

### **19. Strømtangveien 25 (Jacob Borge Jacobsen) (dato: 10.01.2022)**

Byggehøyder område BB2: Jacobsen blir nærmeste nabo til det foreslåtte 8 etasjer høye bygget i BB2. Nabo viser til Boligstrategi med handlingsplan, 2016-2019 hvor det står at «*Når potensielle områder skal vurderes for fortetting, transformasjon eller utbygging må derfor områdets koblinger til omkringliggende miljø være en viktig vurderingsfaktor*».

Jacobsen påpeker at planområdet er i vannkanten i Brevik, og mener at planforslaget ikke tar hensyn til stedskvalitetene. Videre mener nabo at utbygging vil forringe det verdifulle miljøet med trehusbebyggelse.

Det planlagte 8 etasjer høye bygget i BB2 vil ødelegge sol, lys og utsikt for naboer.

Jacobsen mener at utbygging motstrider retningslinjene i kommuneplanens arealdel, og viser til side 11 ang. byggets utforming og side 13 ang. tilpasning til opprinnelig landskap.

Jacobsen mener at utbygging i BB2 bør begrenses til 5 etasjer (kote +29).

Byggehøyder område BKT: Jacobsen mener at foreslåtte høyder vil bli svært høyt. Nabo mener at byggehøyder i sone 2 bør være maks 3 etasjer (kote +20). Terreng i sone 1 bør sprenges ned for å redusere fjellveggen og fjernvirkning fra vannet/Stathelle, samt oppnå utsikt for bygninger i sone 2.

Adkomst via sjøen/båthavn: Jacobsen er positiv til en båthavn, og mener at sammen med en senkning av byggene mot vannet vil det kunne gjøre området mye mer attraktivt for besøkende.

Trafikk: Jacobsen påpeker at Torskebergvegen mot Korvetten medfører store problemer vinterstid, og at Torskebergvegen allerede er ganske trafikkert i dag. Han mener det nye boligområdet burde ha adkomst via Trosvik/Hillveg for å avlaste Torskebergvegen.

**Rådmannens kommentar**: Det er en målsetning å unngå å forringe eksisterende miljø, og heller tilføre noen nye kvaliteter. Planområdet blir et overgangsområde mellom verft og trehusbebyggelse. Det må likevel forventes en viss endring også i høyder når området skal utvikles og transformeres.

Terreng vil bli noe endret i område BB2/BB3 i forbindelse med omlegging av eksisterende veg. Dette anses som akseptabelt, da det er viktig for allmenheten å beholde en forbindelse gjennom området også etter utbygging.

Byggehøyder: Det foreslås å redusere høydene noe innenfor planområde. Det vises til omtale under Rådmannens vurdering.

Adkomst via sjøen/båthavn: Tatt til orientering

Trafikk: Alternativ adkomst via Trosvikvegen mot planområdet er en mulig forbindelse som har blitt vurdert, men ikke anbefalt fordi vegen har en svært smal undergang under den gamle Breviksbanen, jf. trafikkanalyse. Undergangen er i tillegg vurdert til å ha lokale verneinteresser, jf. konsekvensutredning.

## 20. Sameiet Korvetten Panorama og Korvetten Brevik Borettslag (dato: 30.12.2021)

Sameiet og borettslag viser til merknad sendt til 1. gangs behandling. De påpeker at utbygging vil føre til betydelig økning i trafikken, og viser til kjente trafikkutfordringer i Torskebergvegen. De anbefaler å vurdere alternativ adkomst via krysset ved Norcem, og mener at det er nødvendig med minst to alternative adkomstmuligheter til planområdet.

**Rådmannens kommentar**: Trafikkanalyse, datert 23.03.2021, har vurdert tre ulike adkomster til planområdet fra Rv354: Torskebergvegen, Trosvikvegen (kryss ved Hillsveg) og Strømtangvegen via Brevik sentrum (kryss ved Setrevegen).

I konsekvensvurderingen er det antatt en fordeling av nyskapt trafikk på de tre adkomstalternativene der kryss ved Korvetten står for 80 %. Det antas at kun 15 % vil velge alternativ adkomst via Trosvikvegen.

Alternativ adkomst via Trosvikvegen mot planområdet er en mulig forbindelse, men ikke anbefalt fordi vegen har en svært smal undergang under den gamle Breviksbanen, jf. trafikkanalyse. Undergangen er i tillegg vurdert til å ha lokale verneinteresser, jf. konsekvensutredning.

## **21. Beboer på Korvetten (Inge Rønnerud) (dato: 04.12.2021)**

Rønnerud mener at det bør legges opp til gang- og sykkelveg på den gamle jernbanetraseen, ved å f.eks. fylle opp med grus mellom skinnene. Rønnerud mener dette kan være positivt for hele nærområdet.

**Rådmannens kommentar:** Planforslaget legger til rette for etablering av fortau forbi stasjonsbygningen fram til kryss Bjørkegata/ Strømtangvegen der den gamle jernbanetraseen gikk. Fra krysset til undergangen reguleres strekningen til formål turveg. Jernbanetraseen videre mot Hillsveg er Bane NORs eiendom, og ikke en del av planområdet.

## **22. Trosvik Næringspark AS (dato: 07.01.2022)**

Trosvik Næringspark AS viser til vedtak ved 1. gangs behandling ang. bedre utnyttelse av takarealet. Trosvik Næringspark AS ønsker å bidra til at prosjektet gis en god miljømessig og estetisk utforming, og vil undersøke og vurdere mulighetene for å gjennomføre utbyggingen med høyere miljøstandard enn kravene i teknisk forskrift tilsier.

**Rådmannens kommentar:** Tatt til orientering. Forslaget tas inn i bestemmelser.