

Arkivsak 21/01624
PlanID 160

Detaljregulering for Drangedalsvegen 13 m.fl.

PLANBESKRIVELSE



Dato: 22.12.2021
Rev. 17.03.2022

BØRVE BØRCHSENIUS
Arkitektur siden 1889

INNHALDSFORTEGNELSE

1. Sammendrag	4
2. Bakgrunn	5
2.1. Hensikten med planen	5
2.2. Forslagsstiller, plankonsulent og eierforhold	5
2.3. Tidligere vedtak som er av betydning for planarbeidet	5
2.4. Utbyggingsavtaler	5
2.5. Krav om konsekvensutredning	5
3. Planstatus og rammebetingelser	6
3.1. Statlige retningslinjer	6
3.2. Relevante regionale planer	6
3.3. Kommuneplanens arealdel	7
3.4. Gjeldende reguleringsplaner	8
3.5. Pågående planarbeid i nærheten	9
4. Eiendomsforhold	10
5. Beskrivelse av planområdet	11
5.1. Beliggenhet	11
5.2. Stedets karakter	11
5.3. Eksisterende bebyggelse og tidligere bruk av området	12
5.4. Landskap	13
5.5. Kulturminner og kulturmiljø	13
5.6. Naturverdier	17
5.7. Rekreasjonsverdi	17
5.8. Trafikkforhold	17
5.9. Barn og unges interesser	19
5.10. Sosial infrastruktur	19
5.11. Universell utforming	19
5.12. Vann, avløp og overvann	19
5.13. Grunnforhold	19
5.14. Forurenset grunn	19
5.15. Støy	20
6. Planprosess og medvirkning	21
7. Innkomne merknader til varsel om planarbeid	22
8. Beskrivelse av planforslaget	29
8.1. Planforslaget	29
8.2. Reguleringsplanens hensikt	29
8.3. Arealbruk	30
8.4. Beskrivelse av planforslaget	30
8.5. Mulighetsstudie	33

8.6.	Barn og unges interesser	35
8.7.	Naturmiljø	35
8.8.	Kulturminner og kulturmiljø	35
8.9.	Grunnforhold – områdestabilitet	36
8.10.	Forurenset grunn	36
8.11.	Støy i anleggsperioden	36
8.12.	Vann, avløp og overvannshåndtering	36
8.13.	Flom	37
8.14.	ROS-analyse	37
8.15.	Rekkefølgekrav	38
9.	Konsekvenser av planforslaget	39
9.1.	Konsekvensutredning for sentrumsutviklingen i Porsgrunn	39
9.2.	Trafikkforhold	39
9.3.	Barn og unges interesser	41
9.4.	Naturmiljø – vurdering etter naturmangfoldloven	41
9.5.	Kulturminner og kulturmiljø	41
9.6.	Landskap; fjern- og nærvirkning	42
9.7.	Sol/skygge	44
10.	Vedlegg	45

1. SAMMENDRAG

Foreliggende planforslag er utarbeidet for å legge til rette for bygging av Spire Helsepark på eiendommen Drangedalsvegen 13. Helseparken er ment å omfatte et bredt spekter av helsesrelaterte virksomheter og tilbud. Det er estimert et behov på ca. 10.000-12.000 m² BRA.

Planområdet ligger på andre siden av Drangedalsvegen for Porsgrunns Porselensfabrikk og omfatter den aktuelle eiendommen samt noen tilgrensende bolig- og næringseiendommer. Planområdet er på ca. 20 daa.

Planområdet er vist som boligområde i kommuneplanens arealdel. Planforslaget avviker derfor fra overordnet plan, ved at det legger opp til tjenesteyting/kontorvirksomheter. Formannskapet har i møte 28.01.2021 stilt seg positiv til et slikt avvik. Planområdet ligger inntil, men utenfor sentrumsområdet slik det er definert i arealdelen.

Det er vurdert at planen utløser krav om konsekvensutredning (KU) uten planprogram. Det er utarbeidet KU-rapport hvor det er utredet konsekvenser for sentrums-utviklingen i Porsgrunn. Det er også utarbeidet egne rapporter om fremmede arter i planområdet, trafikkanalyse med kapasitetsberegning, områdestabilitet, forurenset grunn, vann/avløp/overvannshåndtering og ROS-analyse. Rapportene er oppsummert i planbeskrivelsen, og følger som vedlegg.

Det foreslås fortau og sykkelfelt i Drangedalsvegen som videreføring utført løsning i starten av Drangedalsvegen. Kulturminner i og omkring planområdet, og planforslagets virkning for disse, er vurdert.

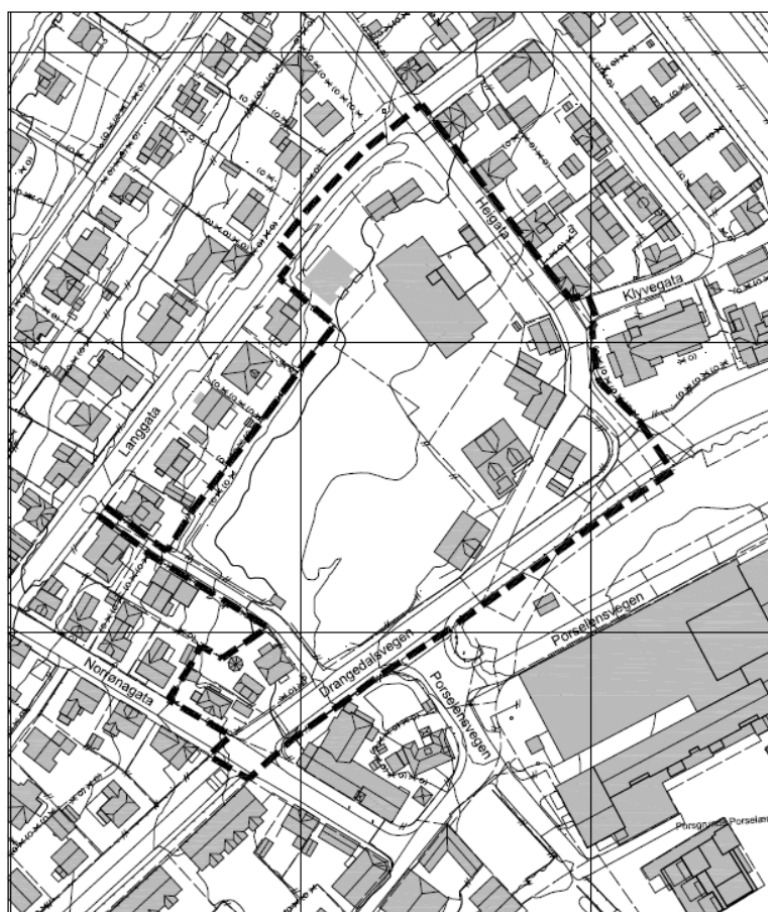


Fig. 1: Avgrensning av planområdet

2. BAKGRUNN

2.1 Hensikt med planen

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for bygging av Spire Helsepark på eiendommen gbnr. 200/1441 – Drangedalsvegen 13. Helseparken er ment å omfatte et bredt spekter av helserelaterte virksomheter og tjenestetilbud - som fastlegekontorer, treningssenter, velværeavdeling, fysikalsk senter, medisinsk senter, apotek, barnelege, tannleger, bedriftshelsetjeneste, øre/nese/hals, hørselssenter, fysikalsk klinikk, urolog, kirurgi, gynekolog, kardiolog, lungelege, øyelege, hudlege, røntgen, psykisk helse, yoga mm. Foreløpige anslag viser et samlet arealbehov på ca. 10.000-12.000m² BRA for tilbudene det tas sikte på.

Øvrige eiendommer i planområdet er tatt med for å kunne vurdere trafikk løsninger i omkringliggende vegnett, samt oppdatere planstatus for naboeiendommene.

Det har vært vurdert om planen også skal inneholde mulighet for boliger. Utbygger har konkludert med at boliger ikke lar seg kombinere med det ønskede formålet på denne tomte. Planforslaget legger derfor ikke opp til boliger ut over eksisterende boliger på naboeiendommene.

2.2 Opplysninger om forslagsstiller

Reguleringsplanen fremmes på vegne av Bratsberg Utvikling AS. Børve Borchsenius Arkitekter AS har bistått forslagsstiller i utarbeidelsen av planforslaget. Bratsberg Utvikling AS har opsjon på kjøp av eiendommen.

2.3 Tidligere vedtak som har betydning for planarbeidet

Saken ble drøftet som en prinsipp sak i formannskapet 28.01.2021, og det ble gjort følgende vedtak:

«Formannskapet støtter at det settes i gang et reguleringsplanarbeid for Drangedalsvegen 13 som legger til rette for kombinert formål for bolig, forretning og tjenesteyting.»

2.4 Utbyggingsavtale

Det vurderes som aktuelt å inngå utbyggingsavtale med kommunen for tiltak på arealer og anlegg som skal overtas av kommunen.

2.5 Krav om konsekvensutredning

Planforslaget er vurdert opp mot forskrift om konsekvensutredninger (KU), og funnet å utløse krav om KU uten planprogram, jfr. følgende paragrafer i forskriften:

- a. §8; jfr. vedlegg II
 - a. pkt. 10b: utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder
 - b. pkt. 11j – «næringsbygg, herunder kjøpesentre som ikke inngår i pkt. 10b, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilgjengelige formål
- b. §10; tredje ledd nr. c
 - regionale planbestemmelser gitt i medhold av plan- og bygningsloven

3. PLANSTATUS

3.1 Statlige planretningslinjer

RPR for å styrke barn og unges interesser i planleggingen 20.09.95

- Krav til fysisk utforming skal vies spesiell oppmerksomhet.
- Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

Statlig planretningslinje for bolig,- areal- og transportplanlegging, 26.09.14

- Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.
- Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.
- Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, 28.09.18

- Kommunene, fylkeskommunene og staten skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning).

Tilgjengelighet for alle, Rundskriv T-5/99 B

- Gjennom sin arealplanlegging kan kommunene ivareta den overordnede målsetning om bedret tilgjengelighet.

Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2016

- Retningslinjene skal legges til grunn for planarbeidet.

3.2 Relevante regionale planer

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk, ATP Grenland, sist vedtatt 17.06.14. Hovedmål:

- Befolkningsvekst skal skapes ved å velge løsninger som sikrer attraktivitet for bedrifter, beboere og besøkende.
- Bærekraft skal skapes ved å velge areal- og transportløsninger som fremmer miljøvennlig transport, trafiksikkerhet, god folkehelse og god samfunnsøkonomi.

Regional strategi – Bypakke Grenland. Hovedmål:

- Et nasjonalt ledende byområde i reduksjon av klimagassutslipp fra transport
- Et levende byområde med korte avstander og mindre bilbehov
- God fremkommelighet for næringstrafikken
- Attraktive forhold for reisende med kollektivtransport
- Tryggere og bedre fremkommelighet for gående og syklende
- Et tilgjengelig og universelt utformet transportsystem

Strategi og plan for myke trafikanter, sist revidert 27.02.14. Hovedmål:

- Det skal være attraktivt å gå og sykle for alle. Overordna rute for myke trafikanter er lagt langs Drangedalsvegen. Det er flere lokale ruter, bl.a. en rute langs Heigata og langs skråvegen mellom Drangedalsvegen og Heigata.

Hovedvegnett for sykkeltrafikk i Grenland, vedtatt 13.11.09

- Drangedalsvegen mellom Linaaes gate og rv. 36 ved Kulltangenbrua er vist som sidearm av blå hovedrute for sykkel.

3.3 Kommuneplanens arealdel

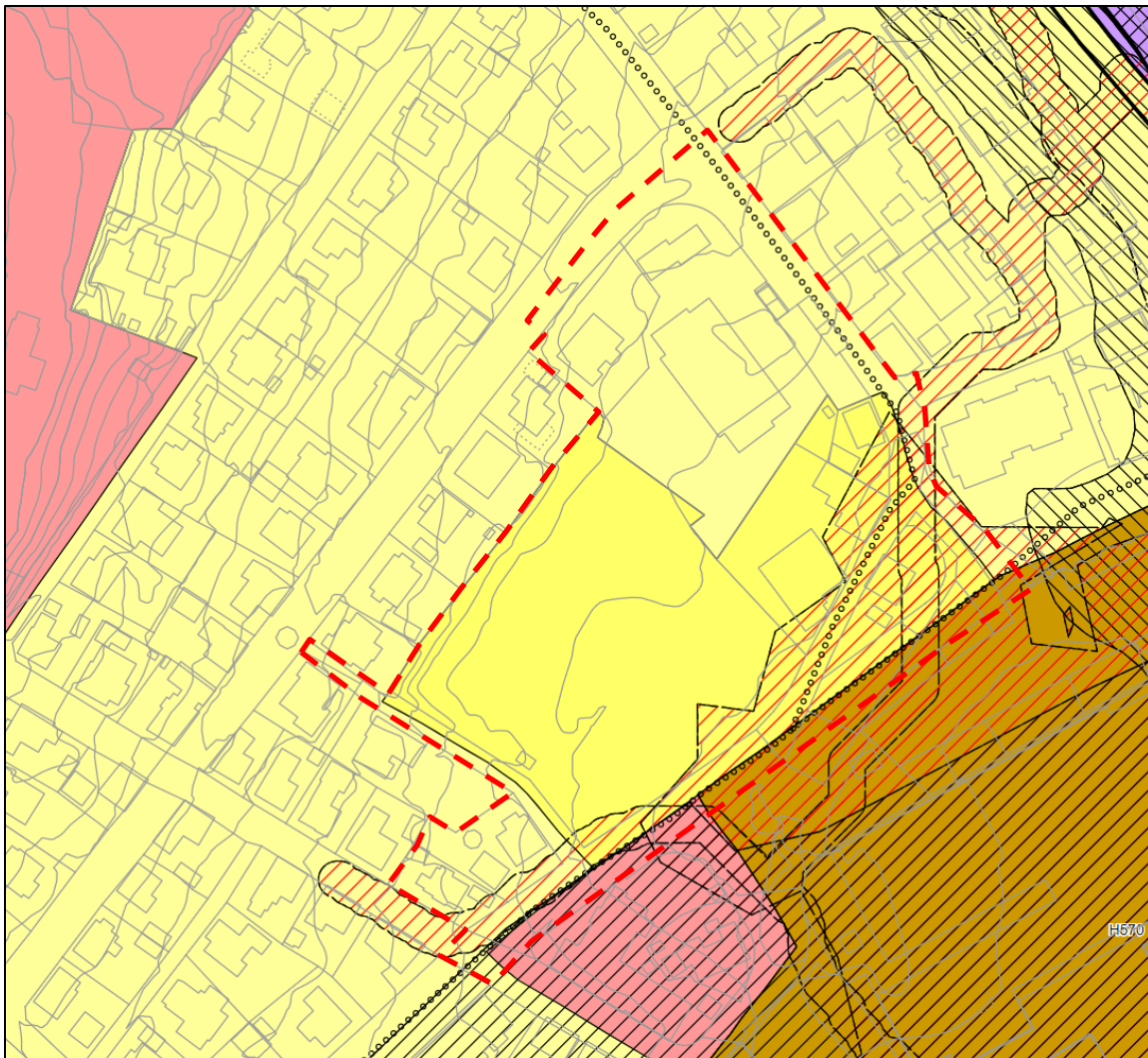


Fig. 2: Utsnitt av plankart, kommuneplanens arealdel

1. Lysegult område: område for boligbebyggelse - nåværende
2. Gult område: område for framtidig boligbebyggelse
3. Brunt område: område for sentrumsformål - nåværende
4. Rosa område: område for offentlig eller privat tjenesteyting - nåværende
5. Rødskravert område: område for flomfare/flomveg
6. Svartskravert område: område for bevaring av kulturmiljø
7. Linjesymbol med små sirkler: eksisterende gang/sykkelveg
8. Avgrensning av planområdet ved planoppstart er vist med rød stiplet linje

Kommuneplanens arealdel 2018-2030, godkjent i KMD 26.06.2020, viser arealbruk framtidig boligformål for det aktuelle planområdet. Planområdet grenser til området som er avsatt til sentrumsformål (PP-området), som ligger på andre siden av Drangedalsvegen. Det er vist område for flomveg og eksisterende gang/sykkelveg som passerer forbi planområdet.

Planforslaget vurderes å ikke være i tråd med gjeldende arealdel til kommuneplanen. På grunn av umiddelbar nærhet til avsatt sentrumsområde har kommunen likevel stilt seg positiv til at planarbeidet igangsettes, jfr. vedtak i formannskapet.

3.4 Gjeldende reguleringsplaner

Ny plan vil erstatte mindre deler av følgende reguleringsplaner:

- Reguleringsplan for Langgata 20 m.fl., vedtatt 15.04.1974 – planID 104
- Reguleringsplan for Vestregate og Kirketjernet, vedtatt 16.09.2010 – planID 139
- Reguleringsplan for Porsgrunn Porselensfabrikk, vedtatt 10.02.2011 – planID 143

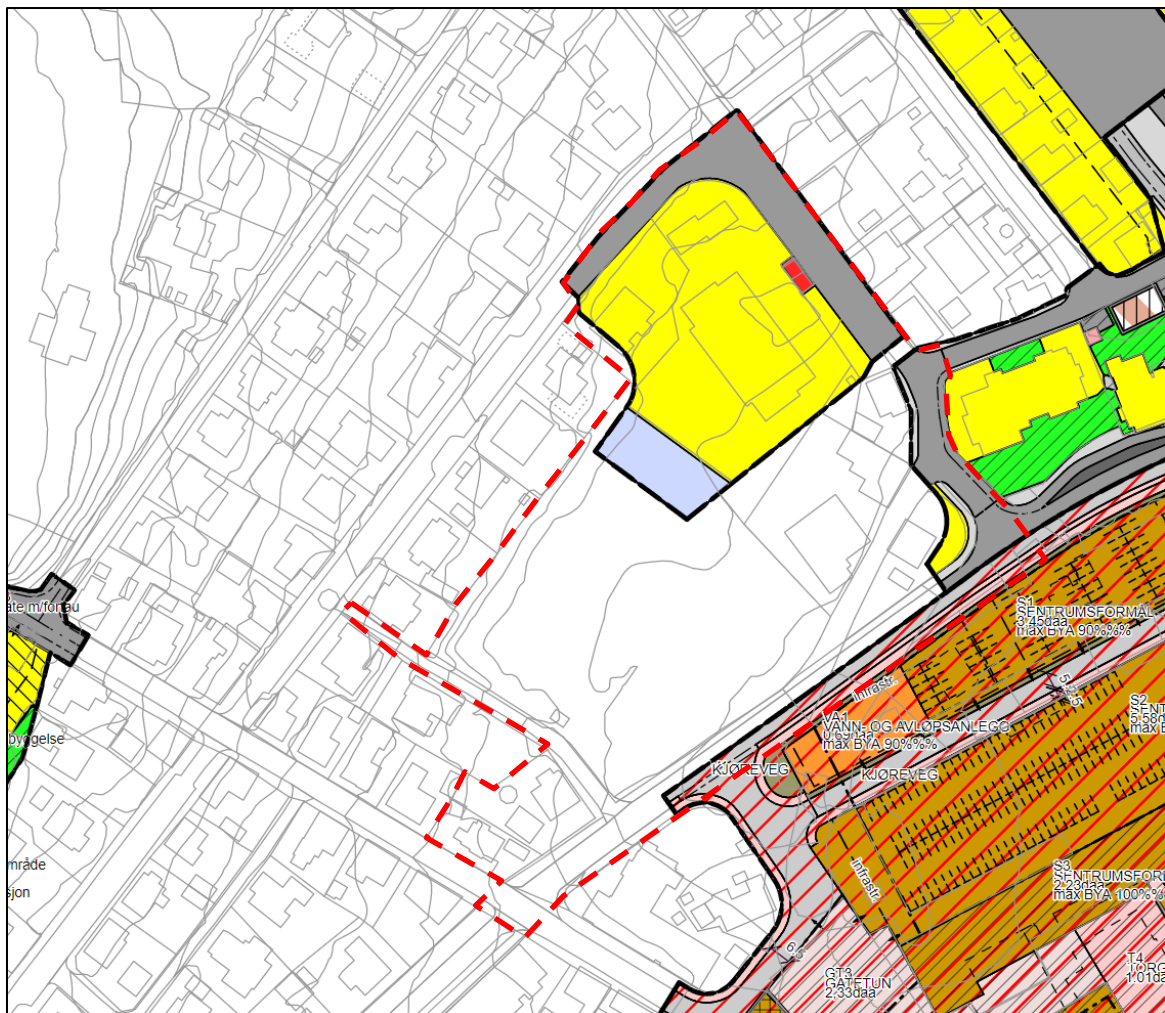


Fig. 3: Utsnitt av gjeldende reguleringsplaner for området

- Rød stiplet linje angir grense for planområdet ved varsel om oppstart av planarbeid

I reguleringsplan for Langgata 20 m.fl. er mindre deler av eiendommen regulert til forretningsområde, med følgende bestemmelse:

Det areal som i planen er vist som forretningsområde kan ikke bebygges, men kan nyttes til parkeringsplass i tilknytning til lagerbebyggelsen på eiendommen Klyvegata 29. Arealet mellom lagerbygningens vegg og parkeringsplassen skal beplantes. Likeledes skal det på boligtomten beplantes mot forretningsområdet.

3.5 Pågående planarbeid i nærheten

Det pågår arbeid med reguleringsplan for området ved Porsgrunn Mekaniske verksted – planID 148. Denne planen ble førstegangsbehandlet 21.01.2020, og lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 20.03.-14.05.2020.

4. EIENDOMSFORHOLD

Planforslaget omfatter følgende eiendommer:

Gårdsnr / bruksnr.	Adresse	Hjemmelshaver
400/1	Veggrunn	Porsgrunn kommune
200/1009 + 1016 + 1017 + 200/1445 + 1446 + 3520 + 200/3521 + 3522 + 3523	Veggrunn	Porsgrunn kommune
200/2854 + 2855	Veggrunn	Privat
200/1444	Heigata 6	Privat
200/1439	Heigata 4-8	Privat
200/1010 + 1011	Heigata 10	Privat
200/1537	Heigata 16	Privat
200/4185	Langgata 20A-C	Privat
200/1858	Norrønegata 3	Privat
200/3053	Drangedalsvegen 19	Privat
200/1012		Privat
200/1013 + 1014 + 1015		Privat

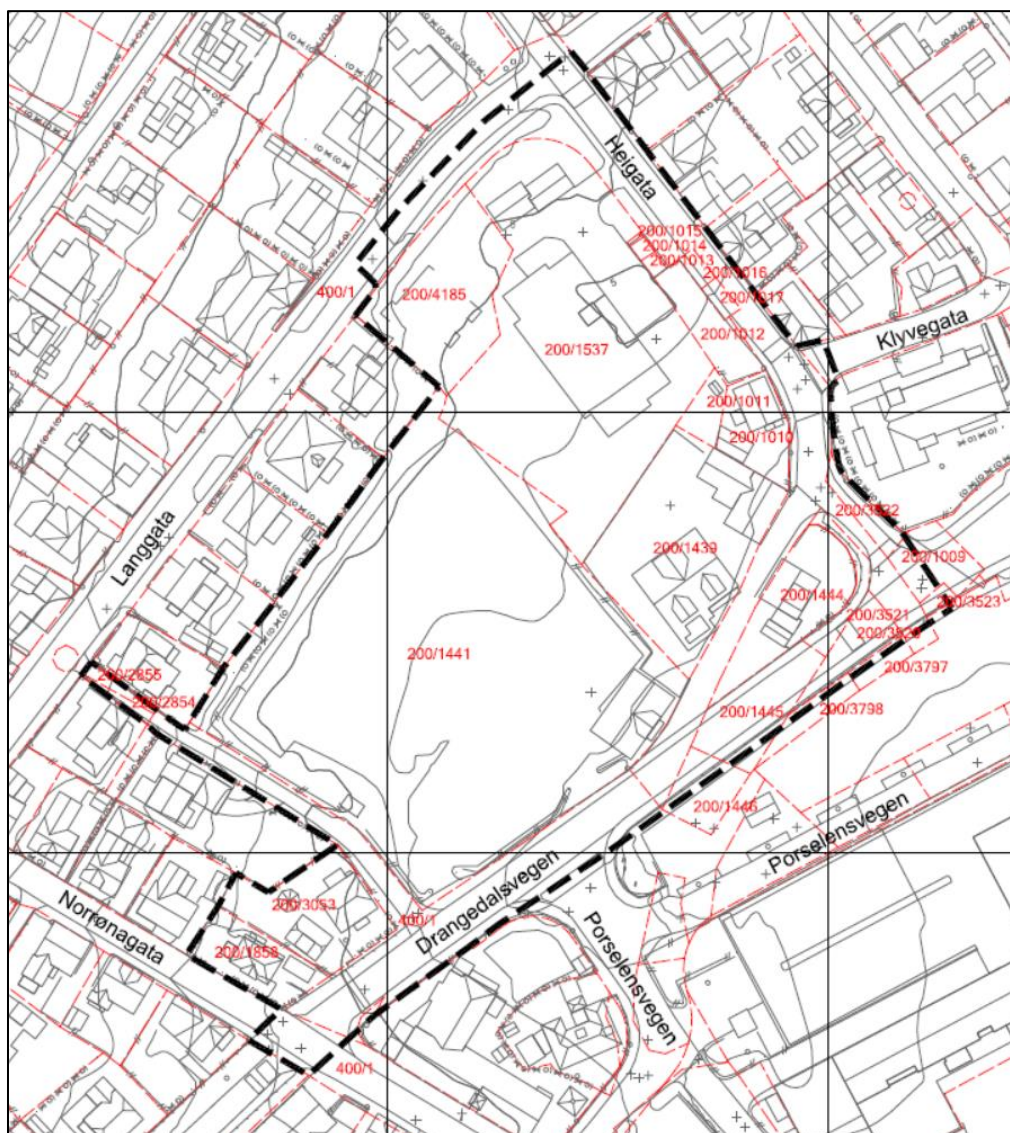


Fig. 4: Kartillustrasjon av planområdet med eiendomsgrenser

5. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

5.1. Beliggenhet

Planområdet dekker eiendommen gbnr. 200/1441 – Drangedalsvegen 13 i Porsgrunn. Det er tatt med tilstøtende eiendommer mot øst samt et mindre område langs Drangedalsgata mot vest. Dette for å avklare forholdene rundt krysset Drangedalsvegen/Heigata, og samordne løsning for kjørende og myke trafikanter langs Drangedalsgata, mellom sykkelfelt-løsningen ved PP-krysset og allé-løsningen videre vestover.

Mot sør, på andre siden av Drangedalsvegen, ligger Porsgrunn Porselen og Porsgrunn Frikirke m/barnehage. Mot nordøst ligger en 5-etasjes boligblokk langs Heigata. Mot nordvest ligger eksisterende eneboligbebyggelse langs Langgata, og mot sørvest ligger eksisterende eneboligbebyggelse mellom Sven Omres veg og Norrønagata.

Planområdet har en utstrekning på ca. 20 daa.

5.2. Stedets karakter

Tomta ligger som et overgangsområde mellom eneboligbebyggelsen i Langgata og Sven Omres veg i nordvest og sørvest, boligblokka i Heigata i nordøst, mer småskalabebyggelse langs den tidligere gatestubben mellom Drangedalsvegen og Heigata og sentrumsområdet på andre siden av Drangedalsvegen i sør, med Porselensfabrikken mm.



Fig. 5: Skråfoto som viser planområdet (rød stiplet linje) og Drangedalsvegen 13 (gul heltrukket linje)

Planområdet skråner svakt mot sørøst, ned mot Drangedalsvegen. På andre siden av Drangedalsvegen skråner terrenget videre nedover mot Porsgrunnselva. Den aktuelle tomten ligger på ca. kote 3,0-5,0.

Området mangler en tydelig karakter. Lengre vest i Drangedalsvegen gir boligblokkene på sørsiden av veien sammen med eneboligbebyggelsen en på nordsiden en tydelig karakter til gatebildet, og alletrærne er med på å forsterke denne identiteten.

Ved Porsgrunn Porselenfabrikk er det i gjeldende reguleringsplan lagt til rette for at dagens parkeringsplass ut mot Drangedalsvegen kan bebygges med bebyggelse opp til maks. kote +13,5 i vestre halvdel og +17,25 i østre halvdel. Bebyggelsen skal understreke gateløpet. Det er i dag ikke konkrete planer for å gjennomføre dette prosjektet.

Gatestubben mellom Heigata og Drangedalsvegen avsluttes mot Drangedalsvegen på en uavklart måte, hvor fortau og parkeringsområde flyter sammen. Det er ikke utkjøring til Drangedalsvegen herfra.

5.3. Eksisterende bebyggelse og tidligere bruk av området



Fig. 6 og 7: Tidligere trelasthandel på eiendommen (Kilde Google streetview)

Eiendommen gbnr. 200/1441 har tidligere vært benyttet til næringsvirksomhet; Aasland trelastlager og byggevare-forretning. Næringsbebyggelsen som tidligere sto på tomta (lager- og kontorbygg) er revet. Med unntak av en netstasjon for strømforsyning er nå eiendommen ubebygd, og blir benyttet til parkeringsplass.

Heigata 4 og 6 er kombinerte bolig- og næringsbygg, med nærings/forretningsvirksomhet i 1. etasje og boliger i 2. og 3. etasje. Heigata 8 og 10 er boliger. Denne bebyggelsen består i hovedsak av eldre trehusbebyggelse, bortsett fra Heigata 4, som er bygd på 1990-tallet.

Mellom Heigata 4 på den ene siden og nr. 6-8 på den andre ser man en rest av en tidligere bystruktur, hvor gateløpet fortsatt er intakt. Her ligger den eldre bebyggelsen med fasaden i gatelivet, slik vi også ser i Heigata og Klyvegata like ved.

5.4. Landskap

Området ligger i et bylandskap, i en overgangssone mellom sentrumsområde og boligområde. Området skråner svakt mot sørøst, mot Porsgrunnselva. Vestover, bakenfor boligområdet og Tørmo gravlund, stiger terrenget brattere oppover mot friluftsområdene for enden av Heigata; Frydentopp og friluftsområdene rundt Kverndammen, i grenseområdene mellom Porsgrunn og Skien.

5.5. Kulturminner og kulturmiljø

Som utgangspunkt for beskrivelsen av kulturminner og kulturmiljø er det benyttet riksantikvarens register og Porsgrunn kommunes verneplan bygg 1991-93. Supplerende opplysninger er hentet fra Porsgrunns kulturminneplan 2017 (ikke behandlet politisk).

Riksantikvarens NB!-område

Grensede til planområdet er «Porsgrunn Verkstedet brynesteins og Porselensområdet»; et område registrert i riksantikvarens NB!-register (Nasjonale interesser i by). Registreringen innebærer ingen formell vernestatus, men forteller om områdets kulturhistoriske verdi, som bør hensyntas i forbindelse med arealplanlegging. Området vitner om Porsgrunns industriperiode fra den tida hvor industrien var resultat av lokale investeringer, i kontrast til investeringer fra internasjonale selskap som Hydro senere har ført med seg. Området bærer på en kulturhistorie som er av nasjonal interesse. Følgende tekst er hentet fra registeret:

I dette industriområdet ligger 3 store bedrifter som alle ble etablert i andre halvdel av 1800-tallet. Bedriftene representerer første fase av industribyggingen i Grenland, en industri som overveiende ble reist med lokal kapital. Først med Hydros utbygging på Herøya i 1928 kom den internasjonale storindustrien til Porsgrunn.

Porsgrunds Mekaniske verksted

Bedriftene ligger side ved side langs Porsgrunnselva på sydvestsiden av bybrua. Lengst sydvest i området ligger Porsgrunds Mekaniske Verksted. Verkstedet ble etablert i 1857 av gründeren Rasmus Brønlund. Før det drev Brønlund med produksjon av støpte kompasser, skipsutstyr i metall og kakkelovner i leide lokaler.

Bedriften bygde seg opp på en høykonjunktur i skipsfarten og hadde et sterkt behov for fagfolk. Brønlund startet egen opplæringsvirksomhet ved bedriften som ble forløperen til Skiensfjordens tekniske fagskole "Porsgrunnstekniker'n". Senere gled produksjonen over mot større maskinvarer og skip.

Christian Reim som overtok bedriften rundt forrige århundreskiftet utvidet bedriften betydelig og satset stort på bygging og reparasjon av skip. Verkstedområdet ble utsatt for kraftig alliert beskytning under 2. verdenskrig. Til tross for omfattende krigsskader og transformasjon som følge av utvidelser og endringer i virksomheten, står fortsatt noen eldre bygninger.

Midt i området ligger brynesteinsfabrikken. Den norske Bryne- og slipestensfabrik, senere kalt Norrøna fabrikk A/S, ble etablert her i 1883 etter en kronglete start på Bukkholmen ved Kragerø i 1879. Grunnlaget for bedriften var råstoff fra steinbrudd i Lårdal og Eidsborg i Tokke hvor det har vært en tusenårig tradisjon med å bryte ut bryneemner. Det ferdige produktet var slipte brynesteiner til skjerpning av eggverktøy.

Etter hvert ble produksjonen lagt om til støping av kunstige slipeskiver til møller og mekanisk sliping av tremasse i skogindustrien. Den opprinnelige naturbryne-produksjonen basert på stein fra Lårdal og Eidsborg ble nedlagt i 1952. Bedriften Norrøna A/S eksisterer fortsatt men har flyttet til nye lokaler på Lahelle i Porsgrunn. Den første fabrikkbygningen fra 1884 er bevart. Den opprinnelige romanske industriarkitekturen med upusset teglsteinsfasade er fortsatt synlig mot sør.

Porsgrunds Porselænsfabrikk

Nordøst i området ligger Porsgrunds Porselænsfabrikk, den eneste fabrikk i sitt slag i Norge. I Porsgrunns nærområder fantes det feltspat og kvarts, som var nødvendige råvarer i porselensproduksjonen. Til produksjonen ble det hentet inn fagarbeidere fra Tyskland og Böhmen. Porselensfabrikken ble etablert i 1885 med produksjon av kopper, tallerkener og serviser. Den første brenningen av porselen kom i gang 2 år etter etableringen.

I 125 år har bedriften levert porselen til det norske og utenlandske markedet. Et stort antall norske kunstnere har vært engasjert på fabrikk, og gjennom årene vært med å prege produktenes form og dekor. Knapt noen norske håndverksprodukter har vært med å prege norske hjem til hverdag og fest mer enn PP.

Industriarkitekturen er blandet. Romansk borgarkitektur med upussede teglsteinsfasader dominerer de eldste industribyggene. Gjennom senere ombygninger og nybygg har deler av bebyggelsen fått en mer modernistisk form.

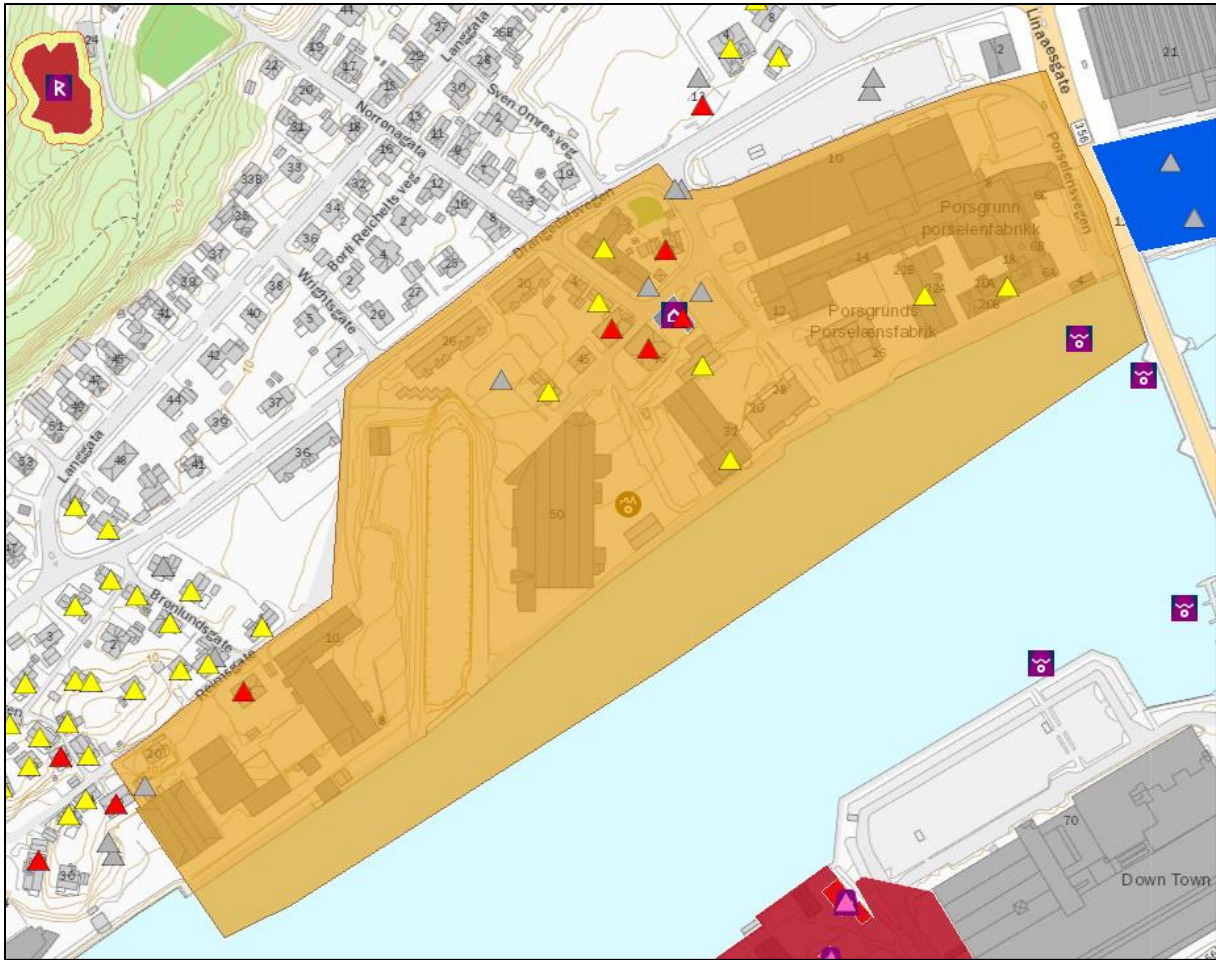
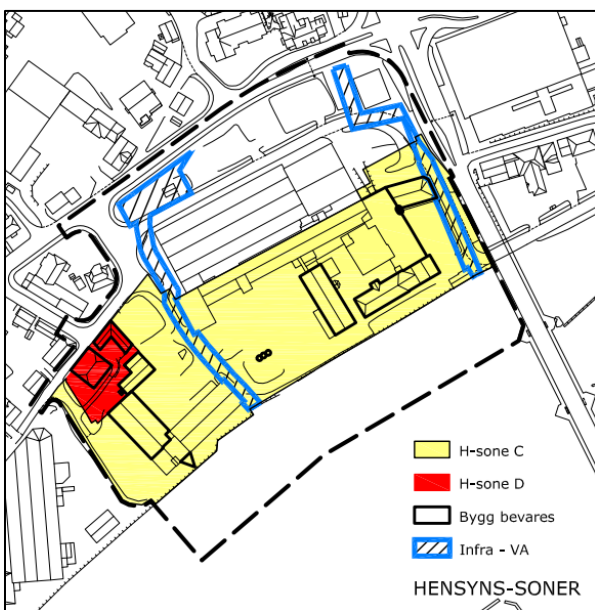


Fig. 8: Avgrensning av NBI-området, slik det vises på riksantikvarens nettside.

Det er vedtatt reguleringsplan for den nordøstre delen av området; Reguleringsplan for Porsgrunn Porcelænsfabrikk (2011). For den sørvestre delen av området pågår for tiden arbeid med reguleringsplan; Reguleringsplan for Porsgrunn Mekaniske verksted.



I vedtatt reguleringsplan for Porsgrunn Porcelænsfabrikk er en del av planområdet regulert til hensynssone C og D – begge er hensynssoner for bevaring av bygninger og kulturmiljø. Hensynssonene er vist i figuren ved siden av.

Fig. 9: Hensynssoner i vedtatt reguleringsplan for Porsgrunn Porcelænsfabrikk.

Verneplan Bygg 1991-93

For Porsgrunn kommune gjelder Verneplan Bygg 1991-93. Verneplanen omfatter et område i og omkring Porsgrunn sentrum og har tatt utgangspunkt i SEFRAK-registeret (landsdekkende register for bygninger bygd før 1900). I planen er de SEFRAK-registrerte bygningene i planområdet klassifisert som A-D-objekter, hvor A-objekter har høyest verneverdi.

De senere årene har kommunen arbeidet med en revidert kulturminneplan som skulle dekke hele kommunen. Planen er ikke vedtatt. Planforslaget inneholder likevel informasjon som er av interesse for temaet.

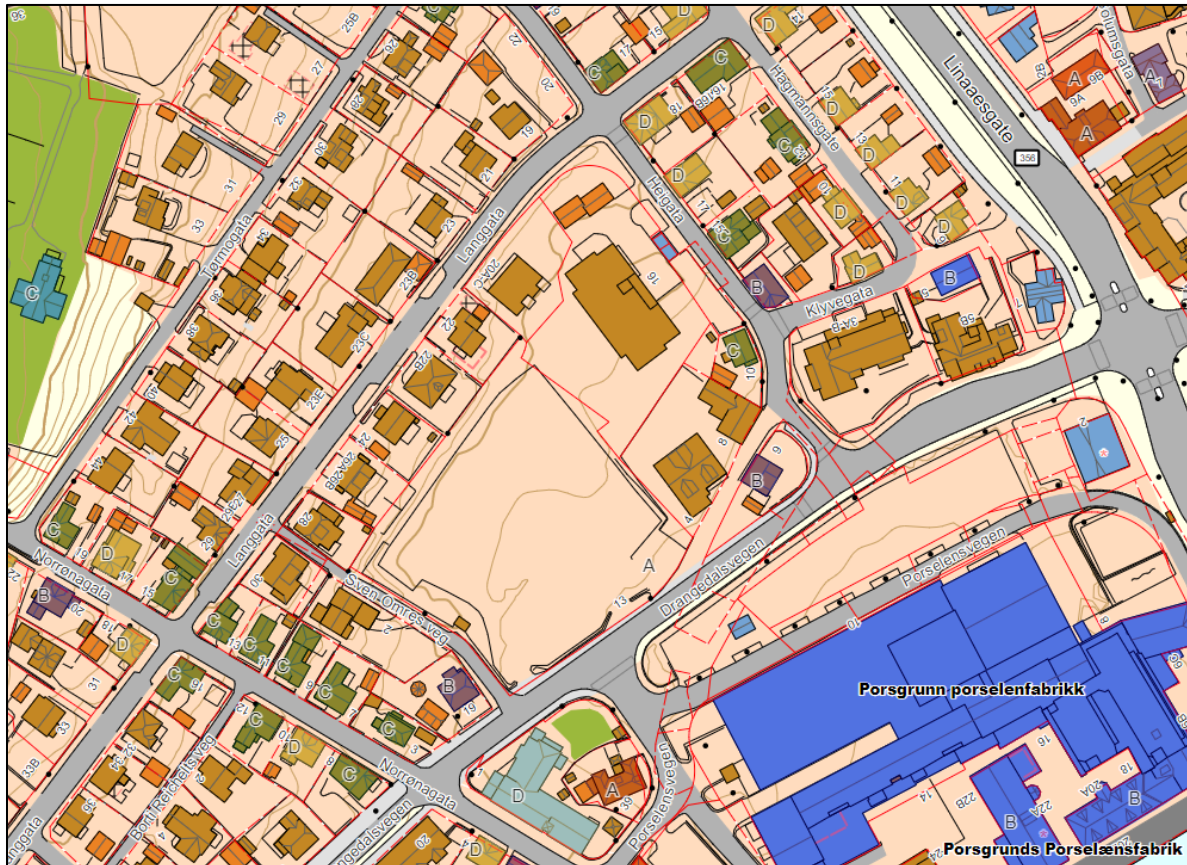


Fig. 10: Registreringer hentet fra Verneplan Bygg 1991-93 i og omkring planområdet.



: A-objekt



: B-objekt



: C-objekt



: D-objekt

Status for bygninger innenfor planområdet:

- Drangedalsvegen 13: Tidligere trebygning på eiendommen var klassifisert som et A-objekt i kommunens kulturminnevernplan. Bygningen ble revet i 2020. Det var da svært forfallent.
- Heigata 6: B-objekt, miljøverdi
- Heigata 10: C-objekt, miljøverdi
- Drangedalsvegen 19: B-objekt, arkitektonisk verdi og høy miljøverdi. Trevilla, empirestil, velholdt
- Norrønagata 3: C-objekt: miljøverdi. Murvilla, jugendstil, velholdt

Tvers overfor Drangedalsvegen ligger Frikirken i Norrønagata 1; D-objekt (foreslått som C-objekt i ny kulturminneplan), høy lokalhistorisk verdi, miljøverdi.

Langs Norrønagata er de fleste bolighusene registrert som C-objekter, og de utgjør dermed et kulturmiljø. Også langs Heigata er det flere bolighus som er registrert i verneplanen, og bidrar til kulturmiljøet i dette området.

5.6. Naturverdier

Det er ikke registrert noen naturverdier i Miljødirektoratets nettside naturbase.no innenfor planområdet eller i umiddelbar nærhet til planområdet. Utbyggingseiendommen framstår som en gruset parkeringsplass. Øvrige ubebygde arealer innenfor planområdet består av asfalterte flater og hage/plenareal. Potensialet for funn av naturverdier vurderes som svært lite. Det vurderes som unødvendig å foreta nærmere kartlegging av naturverdiene i planområdet.

I forbindelse med planarbeidet har Asplan Viak foretatt en registrering med fokus på fremmede arter. Det er gjort funn av flere fremmede arter i skråningen mot nordvest – opp mot tilgrensende hager. Skråningen er synlig påvirket av de tilgrensende hagene. Det er gjort funn av rynkerose, fagerfredløs og småildkvede. De to førstnevnte er vurdert som svært høy risiko (SE) for norsk natur. Utbredelsen er imidlertid forholdsvis beskjeden, og er gjort i et begrenset område i nordvestre del av planområdet. Rapporten følger vedlagt, se vedlegg 11.

Rapporten viser også at på oppfylte masser i nordøstre del av tomte har tørketolerante og delvis kalkkrevende arter etablert seg og danner en slags grunnlendt mark av bl.a. fjellrapp, tiriltunge, markjordbær, sneglebelg, rødkløver, rundskolm, hårsveve og mattesveve. Vegetasjonen er ikke rik nok til å kunne karakteriseres som åpen grunnlendt kalkmark eller andre naturtyper.

5.7. Rekreasjonsverdi

Eiendommen har tidligere vært en næringseiendom, og vurderes å ikke ha noen rekreasjonsverdi, verken som oppholds-/lekeareal eller som snarveg/gjennomgangsareal.

Via Norrønagata og Heigata er det god tilgang til Frydentopp og friluftsområdene rundt Kvern-dammen, som ligger i grenseområdet mellom Skien og Porsgrunn

5.8. Trafikkforhold

I forbindelse med planarbeidet har Asplan Viak AS utarbeidet trafikkanalyse tilknyttet planforslaget. Rapporten er vedlagt, se vedlegg 7. Dagens trafikkmengder er illustrert i figur 11 nedenfor.

Tallene er basert på statens vegvesens nettjeneste (sorte tall, bortsett tallet ved Drangedalsvegen 25 som er radartelling i mars 2021), samt tellinger fra 2014 (røde tall). Trafikken i Porsgrunn, særlig i Linaaes gate, har gått ned siden 2014. Dette har bl.a. sammenheng med innføring av bypakke Grenland. De er likevel lagt til grunn for kapasitetsberegning av krysset Drangedalsvegen / Linaaes gate.

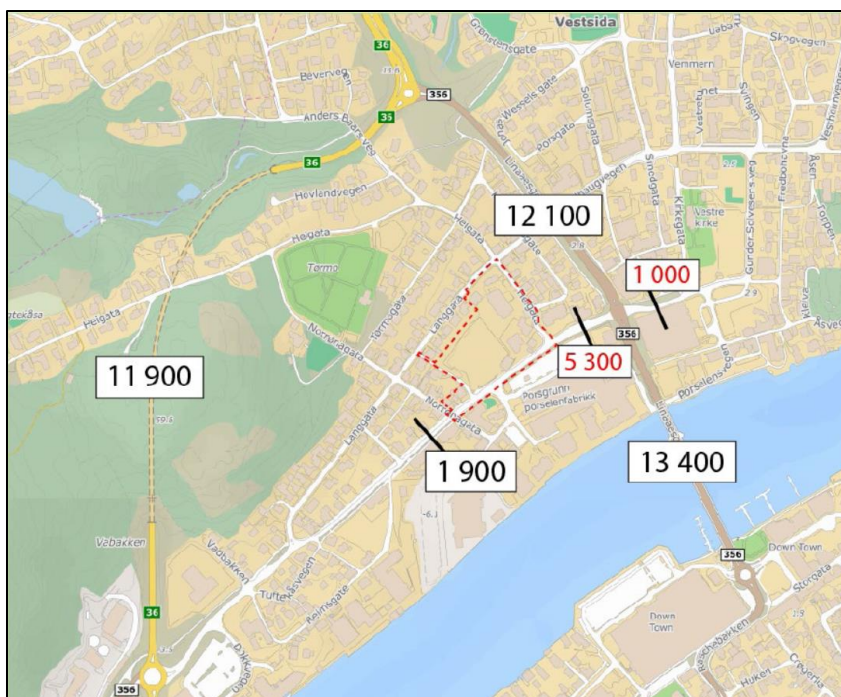


Fig. 10: Trafikktall, dagens situasjon

Kapasitetsberegning av dette krysset viser at krysset i dag gir god avvikling, med liten forsinkelse. Dette vises i figur 12 nedenfor.

Dagens situasjon			
Vegarn	Belastningsgrad [v/c -forhold]	Gjennomsnittlig forsinkelse [sek]	Maksimal kølengde [m]
Linaaesgate Sør	0,68	11	97
G. Solvesens veg	0,13	22	8
Linaaesgate Nord	0,63	9	92
Drangedalsvegen	0,67	25	57
Totalt	0,68	13	97
Omløpstid (sek):	60		

Fig. 12: Resultater kapasitetsberegninger dagens situasjon

I forbindelse med ombygging av krysset Drangedalsvegen / Linaaes gate i 2019-20 ble det gjort forbedringer for gående og syklende, og bygd utbedra fortau, sykkelfelt og sykkelbokser. Dette har gitt mindre kapasitet for biltrafikk, og har trolig ført til nedgang i biltrafikk i Linaaes gate. I Heiagata og Langgata er det smale fortau, men også relativt små trafikkmengder.

Området har svært god dekning med kollektivtrafikk. Det er ca. 250 m til holdeplassene i Linaaes gate og ca. 125 m til holdeplassene i Drangedalsvegen. Holdeplassene i Linaaes gate trafikkeres med M2 og M3, begge med 10 minutters frekvens i rush i begge retninger. Holdeplassen i Drangedalsvegen trafikkeres av P5, som har halvtimes frekvens i rush.

5.9. Barn og unges interesser

Det er etablert fotgjengerfelt i krysset Drangedalsvegen / Norrønagata og i krysset Drangedalsvegen / Heigata for kryssing av Drangedalsvegen.

Vest for planområdet er det godt tilrettelagt for myke trafikanter med brede felt for gående og syklende med allétrær. Øst for planområdet, fra Heigata og bort til krysset Drangedalsvegen / Linaaes gate, er det nylig etablert fortau og sykkelfelt.

Innenfor planområdet er det på sørsiden av Drangedalsvegen regulert fortau og sykkelfelt, men her er det bare opparbeidet fortau. På nordsiden av Drangedalsvegen gjennom planområdet er det et fortau av varierende bredde, til dels smalt. Det går en skråveg mellom Drangedalsvegen og Heigata, forbi Heigata 4-8. Denne har innkjøring fra Heigata og er ikke åpen for gjennomkjøring. Denne skråvegen har lite trafikk og egner seg godt for myke trafikanter.

Langs Heigata er det etablert fortau på begge sider av veien.

Sven Omres veg er en smal vegstump mellom Drangedalsvegen og Langgata, som fungerer godt som snarveg for myke trafikanter. Den er adkomst til en bolig, men er for øvrig lite tilrettelagt for biltrafikk.

5.10. Sosial infrastruktur

Boliger i området ligger i skolekretsen til Vestsida barne- og ungdomsskole. Planområdet ligger ca. 600-700 m fra skolen. Det er bygd undergang under Linaaes gate tilrettelagt for myke trafikanter.

Av idrettsanlegg i nærheten nevnes idrettsanleggene ved skolen, samt anleggene ved Pors stadion, som ligger ca. 1,8 km fra planområdet.

Det ligger flere barnehager i nærområdet. De nærmeste er: Vestsiden barnehage, Hjerterommet åpen barnehage og Vest-tun barnehage.

5.11. Universell utforming

Området er nokså flatt, og det ligger godt til rette for å få til tilgjengelighet for bevegelseshemmede for offentlig infrastruktur i Drangedalsvegen. Bygget er planlagt som et bygg som skal være publikumsrettet, og det vil være krav til universell utforming av bygget, jfr. krav i teknisk forskrift.

5.12. Vann, avløp og overvann

I forbindelse med planarbeidet har Sweco AS utarbeidet rapport om vann, avløp og overvannshåndtering. Rapporten er vedlagt i sin helhet, se vedlegg 11. Det er tilgang til kommunale vann-, og avløps- og overvannsledninger like utenfor planområdet. Ledningsnettet er vist i rapporten.

5.13. Grunnforhold

Området ligger under marin grense. Kvartærgeologisk kart viser at planområdet består av oppfylte masser. Det kan være løsmasser i dypet under de oppfylte massene. I forbindelse med planarbeidet har Multiconsult AS utarbeidet rapport om områdestabilitet. Rapporten er vedlagt i sin helhet, se vedlegg 8. Datarapport fra grunnundersøkelsene, se vedlegg 9.

5.14. Forurenset grunn

I forbindelse med planarbeidet har Multiconsult AS utarbeidet rapport med vurdering av muligheter for forurenset grunn innenfor planområdet. Rapporten er vedlagt i sin helhet, se vedlegg 10. Det er lite dokumentasjon i tilgjengelige arkiver som gir konkret mistanke om forurenset grunn i planområdet. Kunnskap om tidligere bruk av eiendommene 200/1441 og 200/1439 gir mistanke om

at det her kan være forurensninger i grunnen. For øvrige eiendommer er det ikke avdekket aktiviteter som gir konkret mistanke om forurensning i grunnen.

5.15. Støy

Drangedalsvegen er kommunal veg, og det foreligger ikke støykart eller vurderinger/ beregninger av vegtrafikkstøy langs denne.

6. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

6.1. Oppstartsmøte og andre møter

Oppstartsmøte hos kommunen ble avholdt 02.03.2021.

Referat etter oppstartmøtet følger vedlagt.

6.2. Varsel om oppstart av planarbeid

Oppstart av planarbeid ble varslet med brev datert 12.04.2021 til berørte parter, og med annonse i Varden 14.04.2021. Frist for merknader ble satt til 18.05.2021. Kopi av varslingsmaterialet og mottatte merknader følger vedlagt. Oppsummering av innkomne merknader, se kapittel 6 nedenfor.

6.3. Dialog med berørte parter

Eiendommene Heigata 4-10 har i dag samme eier. Det har vært møte med denne for å diskutere foreslåtte løsninger for disse eiendommene, samt for løsning med felles adkomst fra Drangedalsvegen og felles gatetun.

I tillegg har det vært underveismøte med Porsgrunn kommune.

7. INNKOMNE MERKNADER TIL VARSEL OM PLANARBEID

Det er mottatt 10 merknader ved varsel om oppstart av planarbeidet. Uttalelsene er oppsummert og kommentert nedenfor, og følger i sin helhet som vedlegg.

7.1 Statsforvalteren i Vestfold og Telemark, 14.05.21

Det vises til statlige planretningslinjer og til Regional plan for samordna areal og transport i Grenland (ATP Grenland). Planområdet ligger innenfor bybåndsavgrensningen, men utenfor sentrumsavgrensningen slik den er vist i arealdelen i Porsgrunn. Hensikten er å legge til rette for helse relaterte virksomheter og tjenestetilbud, herunder noe handel, noe som antas å generere mye besøk. Dette er i strid med føringene i ATP Grenland. Selv om området ligger i umiddelbar nærhet til sentrumsområdet, vil dette kunne føre til økt trafikk og belastning for eksisterende boliger i området. Utvikling av slike tilbud vil også komme i konkurranse til eksisterende sentrum, og det er derfor viktig å belyse arealbruken i forhold til framtidig sentrumsutvikling.

Utvikling av boliger vil være i tråd med ATP Grenland og kommuneplanen. Ved tilrettelegging for boliger forutsettes at føringer fra arealdelen blir fulgt opp.

Det skal utarbeides planbeskrivelse og risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Det anbefales at metodikken gitt i DSBs veileder (2017) legges til grunn for ROS-analysen. Mulige faremomenter som må vurderes, er mulig kvikkleire og at området ligger innenfor aktsomhetsområde for flom. Støy og forurensning kan også være aktuelle temaer.

Planområdet ligger under marin grense, og grunnforholdene må vurderes særskilt mht. stabilitet og fare for kvikkleire.

Hensyn til et klima i endring og hvordan dette kan påvirke planen må vurderes. Høye alternativ fra nasjonale klimaframskrivninger skal legges til grunn. Hensyn til behovet for åpne vannveier, blågrønne strukturer og overvannshåndtering skal vurderes. Det må vurderes evt. fare for forurenset grunn.

Løsninger for håndtering av overvann bør avklares i planen, og inkludert mulig forurensning fra overvann.

Støy fra eksisterende støykilder, og fra evt. nye planlagte støykilder må vurderes. Det vises særlig til støy fra vegtrafikk i Drangedalsvegen. Aktuelle tiltak bør innarbeides i planen.

Hensynet til universell utforming er forankret i flere lover og i teknisk forskrift og forutsettes fulgt opp.

Ved regulering til boligformål må lokal luftkvalitet vurderes. Dersom forurensningsnivåene kan ligge over grensen for gul sone, bør det utarbeides luftsonekart.

Kommunens vurdering av behov for naturtyperegistrering med fokus på fremmede arter støttes. Nye utredninger av naturmangfold må gjøres etter standard metodikk, NiN-metoden. Vurdering etter naturmangfoldloven skal beskrives i saken.

Forslagsstillers kommentarer

KU-rapport om planforslagets konsekvenser for sentrumsutviklingen i Porsgrunn peker på at det er vanskelig å konkludere sikkert om dette. Basert på de kriteriene som er benyttet, er samlet konsekvens vurdert å være ubetydelig til svak negativ. Dersom planforslaget fører til etablering av

tilbud som ikke er i konkurranse med sentrum for øvrig, men tvert imot legger til rette for et utvidet tilbud for sentrum, vil planforslaget kunne føre en positiv konsekvens for sentrumsutviklingen.

ROS-analyse, basert på metodikken gitt i DSBs veileder, følger som vedlegg. Aktuelle tiltak er innarbeidet i planforslaget. Flom, overvann, klimaendringer, grunnforhold/stabilitet og forurensning er blant temaene som er vurdert i ROS-analysen. Støy og luftforurensning er vurdert som mindre relevant fordi planforslaget ikke legger til rette for nye boliger.

Hensynet til universell utforming følges opp i planen. Områdene langs Drangedalsvegen ligger godt til rette for tilgjengelighet for bevegelseshemmede. Planlagt bebyggelse vil være publikumsretta, og vil dermed underlegges krav til universell utforming, jfr. krav i teknisk forskrift.

Det er gjort funn av fremmede arter i sørvestre del av område KT. Det foreslås en planbestemmelse om at i den delen av området hvor det er gjort funn av fremmede arter, skal disse plantene og det øverste jordlaget fjernes og leveres til godkjent mottak eller ufarliggjøres innenfor området.

7.2 Vestfold og Telemark fylkeskommune, 19.05.21

Planområdet ligger innenfor bybåndsavgrensningen i ATP Grenland. Høy arealutnyttelse betyr ikke at det er fritt fram for høye hus og store volumer. Tålegrensen må utredes og analyseres for å sikre et godt vurderingsgrunnlag, slik at nye boliger gir et godt bomiljø og riktig tilpassing til det historiske miljøet, i volum og materialbruk.

Kombinerte formål, med bl.a. forretning, vil være i strid med kommuneplanens arealdel, og utenfor sentrumsavgrensningen. Effekten av dette på Porsgrunn sentrum bør vurderes i en konsekvensutredning.

Hensyn til barn og unge bør vurderes og beskrives, jfr. lov og nasjonale retningslinjer. Barnerepresentanten bør involveres i planarbeidet.

Drangedalsvegen er del av blå sykkelrute i rapporten Hovednett for sykkeltrafikk i Grenland (2009). I Strategi for myke trafikanter i Grenland (2014) er Drangedalsvegen lokal rute, det samme er Heigata. Langs hovedruter for sykkel er det et mål å separere gående og syklende, særlig i sentrumsområder. I Hovedvegnett for sykkeltrafikk ligger det inne et tiltak om å etablere sykkelfelt i Drangedalsvegen fram til Norrønagata. Andre attraktivitetstiltak som fremmer gåing og sykling som trekker, møteplasser, benker o.l. krever areal og må inngå i helhetlige vurderinger. Følgende momenter må inngå i konsekvensutredningen:

- Mengden trafikk som genereres av planen
- Tiltakets påvirkning på vegnettet
- Kapasitet i vegnett og kryss
- Rekkefølgekrav til vegtiltak
- Løsninger for kollektivtransport, forbindelser til og fra bussholdeplasser
- Trafikksikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter

Løsninger må planlegges i tråd med gjeldende håndbøker.

Med henvisning til Porsgrunns kommunedelplan for klima og energi (2018-25) og gjeldende regional klimaplan for Telemark oppfordres til å ta inn reduksjon av klimagassutslipp som et utredningstema, i tillegg til klimatilpassing.

Det er ikke kjente automatisk fredede kulturminner som vil komme i konflikt med planforslaget. Det vurderes som mindre sannsynlig at ikke kjente, automatisk fredede kulturminner er bevart i

planområdet. Det gjøres oppmerksom på meldeplikten om oppstår hvis det oppdages fredede kulturminner som ikke var kjent på forhånd, og det foreslås tekst til planbestemmelse.

Planområdet ligger like inntil et kulturmiljø med nasjonal kulturmiljøinteresse i by: *Verkstedet, brynestein,- og porselensområdet*. Området er oppført på riksantikvarens NB!-liste. Det er flere bygninger oppført før 1900 innenfor planområdet (SEFRAK-registeret). Flere av disse er også vurdert i utkast til kulturminneplan for Porsgrunn kommune. Kulturarv legger til grunn at eldre bebyggelse har høy lokal kulturminneverdi, og anbefaler at bebyggelse og gateløp reguleres til bevaring.

De nasjonale kulturminneinteressene nyttet til NB!-området sør for planområdet må ivaretas i planarbeidet. Bestemmelser med krav til høyder, volum, utforming, material- og fargebruk for nye bygninger og anlegg vil være viktig. Kulturarv bidrar gjerne underveis i planprosessen. Kommunen har et godt grunnlag i forslag til kulturminneplan når det gjelder lokale kulturminner. Det er flere måter å sikre nyere tids kulturminner på i plan. Bevaring av eldre anlegg og bygninger anbefales sikret gjennom bevaring med hensynssone c, bevaring av kulturmiljø.

Det oppfordres til dialog underveis i planprosessen, gjerne gjennom møte i regionalt planforum.

Forslagsstillers kommentarer

Høyde og utforming av planlagt bebyggelse er vist i illustrasjoner (nær- og fjernvirkninger).

Forholdet til ATP Grenland og utredning av konsekvenser for sentrumsutviklingen i Porsgrunn er belyst i egen KU-rapport, se også kommentarer til Statsforvalteren i Vestfold og Telemark ovenfor.

Trafikk og trafiksikkerhet er vurdert i egen rapport. Det er gjort beregninger av trafikkvekst i hovedvegen omkring planområdet og kapasitetsberegninger for krysset Drangedalsvegen / Linaaes gate. Det vurderes at planforslaget vil føre til tidsvis stor trafikkbelastning i nevnte kryss, men at det er betydelig usikkerhet knyttet til dette, bl.a. tilrettelegging for omkjøring via rv 36, tilrettelegging for gående, sykkel- og kollektivbruk.

Reduksjon av klimagassutslipp i byggeprosjektet er ikke utredet. Dette er forhold som ikke kan fastsettes i reguleringsplan. Utbygger har ambisjoner om at prosjektet skal BREEAM-sertifiseres og oppnå BREEAM – Excellent.

Kulturminner innenfor planområdet og i tilgrensende områder, bl.a. området ved Porselensfabrikken, som er oppført på riksantikvarens NB!-liste. 4 bygninger innenfor planområdet foreslås regulert med hensynssone bevaring. Det vurderes at planforslaget ikke har negative konsekvenser for NB!-området med det foreslåtte høyder og krav til utforming.

7.3 Statens vegvesen, 12.05.21

Det påpekes viktigheten av å planlegge for gode gang- og sykkelforbindelser, samt kollektivtrafikk i området.

Forslagsstillers kommentarer

Det legges til rette for fortau og sykkelfelt i Drangedalsvegen, som en forlengelse av løsningen som er etablert ved krysset Drangedalsvegen / Linaaes gate.

7.4 Buer Eiendom AS v/Thoralf Karlsen, 21.04.21

Som eier av gbnr. 200/1537, Heigata 16, er de svært positive til planarbeidet, som også omfatter dere eiendom. Det ønskes vurdert om deres eiendom kan få en høyere utnyttelsesgrad, f.eks. øke høyden med 1-2 etasjer.

Forslagsstillers kommentarer

Ønsket om å legge til rette for økt utnyttelse på denne eiendommen er ikke etterkommet. Det ville ha utløst behov for ytterligere vurderinger av konsekvenser for tilliggende bebyggelse. Evt. økt byggehøyde ville ført til større skyggeeffekter for bebyggelsen langs østsiden av Heigata.

7.5 Trond Egil Normann og Joachim Øvergård Lindberg, Langgata 19, 21.04.21

De ser veldig positivt på det planlagte prosjektet. Det må tas høyde for tilstrekkelig med parkering. Etter utbygging av bl.a. Langgata 20 med 4 boliger har det vært utfordringer med parkering i gaten. I en periode i 2020 parkerte folk på fortau og gressplener. I denne perioden hadde kommunen økt kontroll i Langgata og Heigata. Derfor er det viktig å sikre nok parkering for prosjektet for å unngå kaotiske tilstander med parkering og økt trafikk i Langgata, siden det er gratis gateparkering her.

Forslagsstillers kommentarer

Det legges til rette for ca. 150 parkeringsplasser på eiendommen. De som benytter dagens parkeringsplass, må påregne å finne seg andre plasser. Dersom parkering i omkringliggende gater blir et problem, må dette løses gjennom kommunale parkeringsordninger.

7.6 Tron Olaf Evensen, Vitus apotek, PP-senteret, 26.04.21

Det frarådes å opprette et nytt apotek på vestsiden. Det er allerede et apotek i PP-senteret, og det er ikke markert for flere. Det vil være vanskelig å bemanne med farmasøyter; man hører at det er mangel på slike i Norge, men egentlig er det for mange apotek, noe som ofte ender med nedleggelse og arbeidsledighet. Med et apotek i PP-senteret vil det ikke være grunnlag for ett til så nærme. Det vises til at det også er apotek på GS-senteret, i Down Town og i Skippergata.

Erfaring fra apotekdrift tilsier at apotek helst bør ligge nært en større matbutikk, heller enn ved et legesenter, da de fleste ærender på apotek gjøres uten at man først har vært hos legen.

Forslagsstillers kommentarer

Utbygger ønsker å legge til rette for handel på inntil ... m2, noe som åpner for et apotek av normal størrelse. Dette vil være et godt tilbud til de besøkende til det planlagte helsetilbudet, og anses å være en viktig del av tilbudet i helseparken.

7.7 Vestsiden Fellesskap, 06.05.21

Vestsiden Fellesskap (VF) ser med bekymring på den varslede, ikke ubetydelige trafikkøkning som er beskrevet i forbindelse med planene om helsehus i Drangedalsvegen 13. VF mener at alle de skisserte virksomheter, med mange ansatte og en betydelig mengde brukere/pasienter, vil innebære en trafikkøkning i Drangedalsvegen og Linaaesgate/Porsgrunnbrua som ikke er i samsvar med bypakke Grenlands filosofi om trafikknedgang her.

Prosjektet synes også å være for stort og høyt, med den maksimale utbygging som er lansert. Det ønskes en bedre tilpasning til næromgivelsene. VF ønsker at prosjektet gjøres mindre, og mener at min. en tredjedel av bygningsmassen må utnyttes til boligformål.

Det vises til kommunens vurderinger i oppstartsmøtereferatet mht. planfaglige vurderinger, barn / unge, funksjonshemmede og eldres interesser samt veg- og vegtekniske forhold / trafiksikkerhet. Dette støttes, og det bes om at kommunen følger opp dette i behandling av saken.

VF er bekymret for at utbyggingen vil føre til økt trafikkbelastning og parkering i tilstøtende sidegater. Særlig har beboere i Heigata/Anders Baarsvei og Drangedalsvegen grunn til bekymring for økt gjennomgangstrafikk. Det vises til at det har vært en markant utvikling av området rundt Porselensfabrikken mange nye leiligheter, arbeidsplasser og aktivitet. Dette er et løft for området, men det innebærer økt trafikk i sidegatene, noe som må hensyntas. Det er blitt lovet at krysset Heigata/Tørmogata og krysset Heigata/Langgata skulle få en mer markert overgang med utvidet fortau og gangfelt. Førstnevnte kryss er bare delvis utført, sistnevnte er ikke påbegynt. Dette er skolevei med mange barn som krysser daglig flere ganger.

VF mener at det nye PP-krysset ikke er dimensjonert for økt trafikk, og mangler avkjøringsfelt mot Drangedalsvegen/Gunder Solvesensgate. Det har vært flere ulykker siden krysset ble åpnet, og særlig utsatt er biler som skal svinge ut av Linaaes gate, og biler svinger inn på sykkelfeltene for å komme forbi de som venter på å svinge. Farlige situasjoner har oppstått.

Trafikken er for stor i forhold til det som var forespeilet da krysset ble bygget om. Hvordan trafikken blir når hele «den grønne linje» er ferdig utbygd, gjenstår å se.

Kommunen har nylig gjennomført telling og fartsmåling i Langgata og Drangedalsvegen. Disse viser 232 i snitt pr. døgn i Langgata, og 1865 i Drangedalsvegen.. Målingene er foretatt i en periode hvor samfunnet har vært mer eller mindre nedstengt. Med skisserte prosjekter ventes en kraftig økning. Prosjektet bør føre til krav om ombygging av PP-krysset og lysregulering.

Eiendommen i Drangedalsvegen 13 er i dag p-plass for virksomheter som er tilført i det siste. Under utbyggingsfasen må det tilrettelegges for alternativ parkering for min. 50 biler, f.eks. på Porselensfabrikkens p-plass.

Trafikken til helseparken vil være stor hele dagen/døgnet. Det må etableres raust med p-plasser for å hindre parkering og belastning i sidegater.

VF ber om å bli holdt løpende orientert om planene.

Forslagsstillers kommentarer

Planforslaget er detaljert, med bestemmelser om nedtrapping mot sørvest og nordvest og krav om at fasaden skal brytes opp med sprang i fasaden eller skille i materialbruk/farge. Illustrasjonene som følger planforslaget viser utbyggers ambisjoner for prosjektet.

Planforslagets konsekvenser for trafikkbildet generelt og krysset Drangedalsvegen / Linaaes gate er utredet. Se også kommentarer til fylkeskommunens merknader ovenfor.

7.8 Anne Thorbjørnsen, Drangedalsvegen 28, 07.05.21

Hun har noen spørsmål med utgangspunkt i oppstartsmøtereferatet:

- Hvor mange bygninger/boliger er det planlagt?
- På den gamle verkstedtomta (Porselensvegen) er det bestemt å bygge et visst antall boliger i tillegg til å opparbeide friarealer, lekeplasser, parker etc. I referatet for Drangedalsvegen 13 er det også nevnt areal til lek og trygg skoleveg. Hvordan planlegges trafiksikkerhet, med slike arealer på begge sider av veien? Drangedalsvegen har fartsgrense 30 km/t, men dette er det få som overholder.

- Hvor skal trafikken kanaliseres i byggefasen? Kan beboere i Drangedalsvegen måtte oppleve økt trafikk? Evt. beboere i andre gater?
- Det er også planlagt bygging på tomte til gamle PMV, her vil det også bli endret trafikkmønster i byggefasen. Er dette med økt trafikk og framkommelighetsproblemer noe som beboerne i Drangedalsvegen kan måtte oppleve i mange år fremover?

Forslagsstillers kommentarer

Etter grundige vurdering er det valgt å ikke planlegge for boliger i kombinasjon med helsehuset. Det legges til rette for forbedring av tilbudet til myke trafikkanter langs Drangedalsvegen, med fortau og sykkelfelt, i tråd med kommunens krav. Det vil føre til noe innsnevring av kjørebane for biler, noe som vanligvis fører til redusert hastighet.

Planlegging av hvordan trafikken skal kanaliseres i byggefasen, er for tidlig å si noe konkret om nå. Alle utbyggingsprosjekter medfører midlertidige ulemper i byggefasen. Entreprenører som skal bygge ut, finner som regel gode løsninger i samarbeid med kommunen.

7.9 Langgata borettslag, 15.05.21

Borettslaget er positive til utbygging på «Aasland-tomta», men har noen innspill. Det er mangel på lekeplasser i nærområdet, og ingen lekeplasser/ballbinger/mingleområder på denne siden av «Vessia», og håper på en endring her. Flere leiligheter ønskes velkommen, men det forventes at punkt 2.1.1.4 i arealdelen blir fulgt opp dersom det ikke kommer leiligheter.

Tomta blir i dag brukt til parkeringsplasser, og de er bekymret for økt gjennomkjøring og parkering i Langgata ved utbygging av helsehuset. Utbygger bør legge til rette for gode parkeringsmuligheter slik at andre næringsbygg og Frikirken har nok parkeringsplasser slik at man unngår parkering i gatene i nærområdet.

De er bekymret for solforhold og ettermiddagssol, og ber om at dette blir vurdert så problemet blir minst mulig. Det gjøres også oppmerksom på at internettet i nærområdet er ustabil, og ønsker en generell utbedring av nett-tilgang, gjerne via fibernett.

Forslagsstillers kommentarer

Det planlegges ikke boliger på eiendommen. Krav til lekeplasser, jfr. pkt. 2.1.1.4 i arealdelen, utløses ved planlegging av boliger.

Det legges til rette for ca. 150 parkeringsplasser på eiendommen. De som benytter dagens parkeringsplass, må påregne å finne seg andre plasser. Dersom parkering i omkringliggende gater blir et problem, må dette løses gjennom kommunale parkeringsordninger.

I følge planforslaget skal bebyggelsen trappes ned mot nordvest, slik at den vil framstå som bebyggelse i 3-etasje mot boligene i Langgata. Sol/skyggevirkninger er vedlagt planforslaget.

7.10 Diverse naboer i Langgata, 16.05.21

Fellesuttalelse fra beboere i Langgata 22, 22B, 24, 23B og 23C. De er positive til utvikling av Drangedalsvegen 13, men synes at prosjektet og type virksomhet er svært omfattende, og vil generere økt trafikk, i strid med filosofien i bl.a. bypakke Grenland om å redusere trafikken i bydelen. Trafikkøkning i tilstøtende gater, Drangedalsvegen, Langgata og Heigata er lite ønskelig.

De reagerer på høyden i den første skissen av nybygget, og mener at det er for høyt. De har bekymring for sollys, særlig vinterstid, med lav sol.

Høyde og innsyn til deres boliger må vurderes. Da det tidligere var planer om å bygge leiligheter, ble de lovet at utbyggingen skulle skje slik at ingen kunne gå på veranda og i vinduer og se inn i stuene deres. Næringsbygg over to etasjer vil kunne innebære kontorer med fullt innsyn til i hvert fall en av stuene.

Bygningsmassen må tilpasses omgivelsene. En mulig atriumsløsning virker interessant. Det vises også til uttalelse fra Vestsiden Fellesskap.

Forslagsstillers kommentarer

Det vises til kommentarer til merknadene til Vestsiden Fellesskap og Langgata borettslag ovenfor, der disse forholdene er belyst.

8. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

8.1 Planforslaget

Planforslaget består av:

- a. Plankart, datert 22.12.2021, rev. 17.03.2022. Kartet foreligger i pdf- og sosiformat.
- b. Reguleringsbestemmelser, datert 22.12.2021, rev. 17.03.2022.
- c. Planbeskrivelse (dette dokument) datert 22.12.2021, rev. 17.03.2022, med følgende vedlegg:
 - a. Illustrasjonsplan
 - b. Sol/skygge-illustrasjoner
 - c. Snitt
 - d. Konsekvensutredning (KU) for sentrumsutviklingen i Porsgrunn
 - e. Trafikkanalyse
 - f. Vurdering av områdestabilitet og datarapport fra grunnundersøkelser
 - g. Vurdering av forurenset grunn
 - h. Rapport vann, avløp, overvannshåndtering
 - i. Rapport fremmede arter
 - j. ROS-analyse

8.2 Reguleringsplanens hensikt

Hensikten med planen er å legge til rette for bygging av Spire Helsepark; et bredt spekter av helserelaterte virksomheter og tjenestetilbud - som fastlegekontorer, treningssenter, velværeaavdeling, fysikalsk senter, medisinsk senter, apotek, barnelege, tannleger, bedriftshelsetjeneste, øre/nese/hals, hørselssenter, fysikalsk klinikk, urolog, kirurgi, gynekolog, kardiolog, lungelege, øyelege, hudlege, røntgen, psykisk helse, yoga mm. Foreløpige anslag viser et samlet arealbehov på ca. 10.000-12.000m² BRA for tilbudet det tas sikte på.

Dersom dette konseptet av en eller annen grunn ikke skulle la seg gjennomføre, vil det være aktuelt å legge til rette for etablering av kontorvirksomheter.

Det har vært vurdert å legge til rette for boligbygging på eiendommen gbnr. 200/1441 (Drangedalsvegen 13), enten som et alternativ eller som en mulig kombinasjon med tjenesteyting/kontorvirksomhet. Konseptet som forslagsstiller ønsker å fremme, lar seg imidlertid vanskelig kombinere med boliger. Det foreslåtte konseptet må ha en viss størrelse for å kunne til det ønskede tilbudet, og vil kreve alt tilgjengelig areal på eiendommen.

Boligbygging vil også stille krav til utendørs leke- og oppholdsarealer, hvorav en viss andel skal ligge på bakkenivå. Det vil også stille andre krav vedr. støy, forurensning m.m. på utearealene.

Forslagstiller har på denne bakgrunn kommet til at det framlagte reguleringsforslaget ikke skal legge til rette for boliger på den nevnte eiendommen.

Omkringliggende boligeiendommer innenfor planområdet er tatt med for å oppdatere eldre gjeldende reguleringsplaner og for å kunne legge til rette for gode løsninger for myke trafikanter innenfor tilgjengelig veggrunn.

Utbygger ønsker at prosjektet skal BREEAM-sertifiseres – en internasjonalt anerkjent metode og verktøy for miljøsertifisering av bygninger – med ambisjon om at prosjektet skal oppnå BREEAM Excellent. Det vurderes å knytte bygget til eksisterende varmesentral i Porsgrunn Porselensfabrikk, som har noe ledig kapasitet. Det er imidlertid ikke anledning til å sette

bestemmer om dette i reguleringsplanen. Det vil også bli vurdert å legge grønne tak i form av sedummatter eller tilsvarende. Dette vil kunne ha en funksjon i forbindelse med lokal overvannshåndtering samtidig som det har en estetisk verdi.

8.3 Arealbruk

Planforslaget viser regulering til følgende formål:

1. Bebyggelse og anlegg – pbl § 12-5 nr. 1:		
- boligbebyggelse - frittliggende eneboligbebyggelse	BF	0,95 daa
- boligbebyggelse – konsentrert småhusbebyggelse	BKB	0,93 daa
- boligbebyggelse - blokkbebyggelse	BB	3,60 daa
- kombinert formål bolig/tjenesteyting	BT1-2	2,20 daa
- kombinert formål kontor/tjenesteyting	KT	6,64 daa
- energianlegg	E	0,06 daa
2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – pbl § 12-5 nr. 2:		
- vei, offentlig	o_V1	3,09 daa
- fortau, offentlig	o_F1-6	1,46 daa
- sykkelfelt, offentlig	o_S1-4	0,41 daa
- gatetun, felles	f_GT	0,57 daa
3. Hensynssoner – pbl §§ 12-6 og 11-8:		
- sikringsone frisikt	H140_1	0,00 daa
- faresone flom	H320_1	3,37 daa
- faresone forurenset grunn	H390_1	8,00 daa

8.4 Beskrivelse av planforslaget

Eiendommen gbnr. 200/1441 foreslås regulert til kombinert formål kontor og annen offentlig eller privat tjenesteyting med hovedvekt på tjenesteyting innenfor helse relaterte virksomheter og tilbud. For at planen skal kunne tilrettelegge for et apotek foreslås at det også tillates handel med inntil 300 m² bruksareal (BRA). Utnyttingsgrad er satt til maks. 50% BYA.

Bebyggelsen skal plasseres i eller parallelt med byggegrense mot Drangedalsvegen slik at fasaden bidrar til å definere gaterommet mot denne. Hovedinngang skal vende mot Drangedalsvegen. Bebyggelsen skal gis et moderne arkitektonisk uttrykk med variasjon i fasaden. Fasadelengde større enn 30 m skal brytes opp med sprang i fasaden/skille i materialbruk/farge.

Det foreslås maks. byggehøyde på kote +24,5, og krav til nedtrapping mot Sven Omres veg og mot eksisterende bebyggelse langs Langgata til maks. kote +21,5. Øverste etasje mot Drangedalsvegen skal være 2,0 m tilbaketrukket på min. 40% av fasadelengden. Det tillates takoppbygg på inntil 30 m² ut mot Drangedalsvegen opp til kote +29,0.

Parkeringsanlegg i tomtas vestre del, som i hovedsak blir liggende under terreng, kan anlegges utenfor byggegrense mot naboer, og regnes ikke med i utnyttingsgraden. Høyden på parkeringsanlegget skal tilpasses nabotomtene best mulig. Mulighetsstudien viser et parkeringsdekke i 2. etasje som ligger litt lavere enn nabotomta ved Langgata 28. Eksisterende terreng langs tomtegrensa synker når man beveger seg nordover, slik at parkeringsdekket ligger ca. 1,5 m høyere enn nabotomta ved Langgata 22 der denne tomta er lavest. Det foreslås maks kotehøyde + 7,3 på parkeringsdekket i 2. etasje, og at parkeringsanlegget skal ligge min. 1,0 m fra formålsgrense mot tilstøtende eiendommer.

Heigata 6-10 reguleres til kombinert formål BT (bolig/tjenesteyting). På denne måten kan eksisterende bolig- og næringsvirksomhet videreføres, og det åpnes for at eksisterende boliger i Heigata 4 og 10 kan tas i bruk til tjenesteyting, knyttet til virksomheter i nr. 6 og 8.

For øvrige eiendommer innenfor planområdet legges opp til at eksisterende bygningsmasse og funksjoner videreføres.

Trafikkløsning

Planforslaget legger til rette for etablering av fortau og sykkelfelt langs Drangedalsvegen, som en videreføring av den etablerte løsningen ved PP-krysset. Løsningen innebærer også en videreføring av fortau- og sykkelfeltløsningen som er vist i gjeldende reguleringsplan for Porselensfabrikk, med 2,5 m bredt fortau og 1,5 m bredt sykkelfelt. I samråd med kommunen reguleres ikke sykkelfelt i planen, men det settes av tilstrekkelig areal til at det kan etableres. Bredden på kjørebane vil da være 6,0 m mellom Heigata og Sven Omres veg, og 5,5 m mellom Sven Omres veg og Norrønagata. Videre vestover Drangedalsvegen er eksisterende kjørebane 5,5 m.

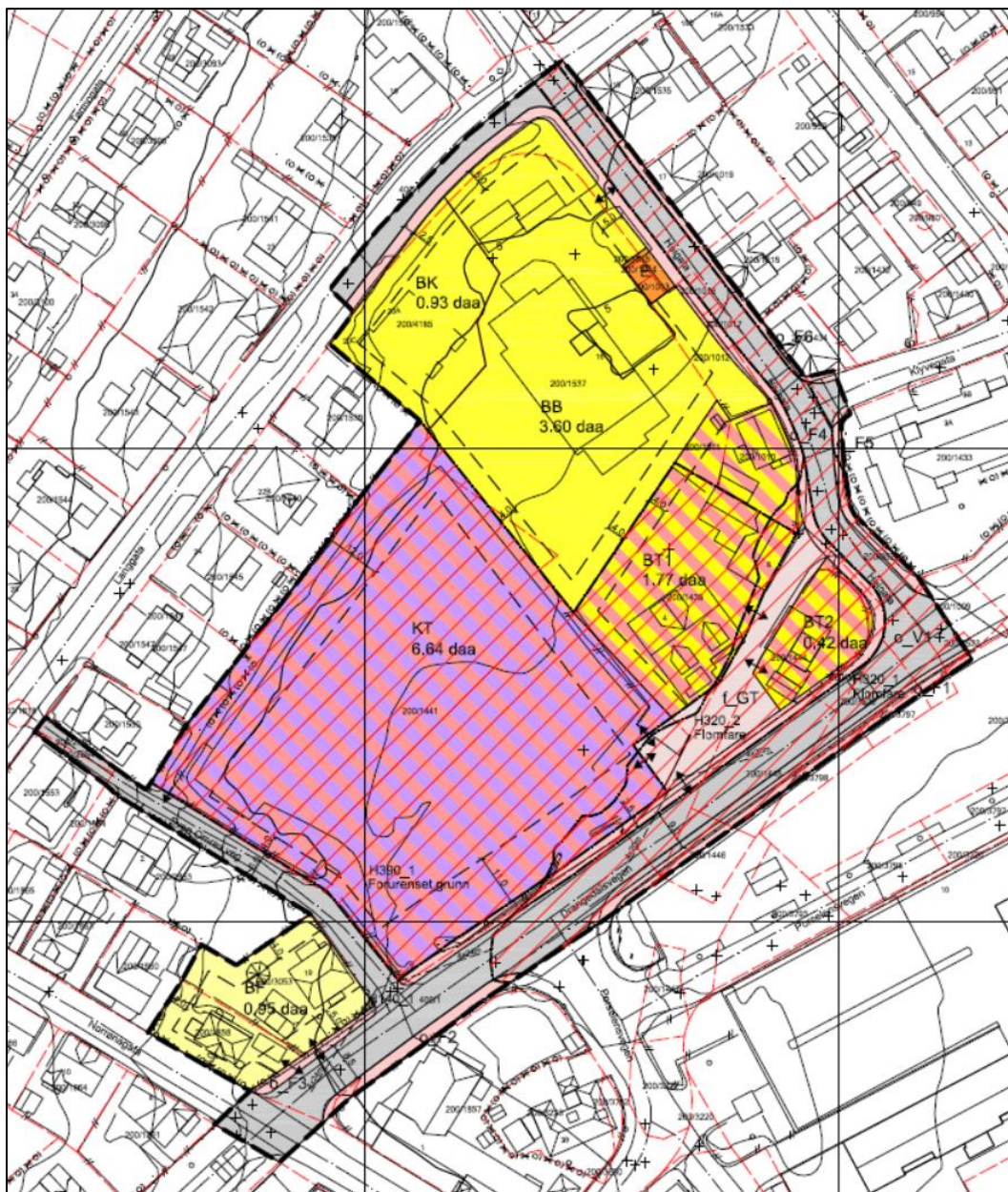


Fig. 13: Plankartet

For å unngå inngrep i eiendommene Drangedalsvegen 19 og Norrønegata 3 foreslås at det her aksepteres at fortauet varierer mellom ca. 1,7 og 2,7 m.

Område KT og BT får felles adkomst fra Drangedalsvegen. Kommunal skråveg mot Heigata reguleres til gatetun. Innkjøring til Heigata 4-10 fra Heigata stenges. Gatetunet utvides til å omfatte deler av eksisterende eiendommer, slik at området danner en forplass med en tydeligere avgrensning mot fortauet langs Drangedalsvegen. Gatetunet foreslås som fellesområde, noe som gjør at grunneierne kan overta drift og vedlikehold.

Byggegrensen er lagt parallelt med Drangedalsvegen, 11 m fra formålsgrensen. Det gir muligheter for adkomst og forplass samt noen besøkplasser foran bygget. Byggegrensen er da omtrent i samme avstand som eksisterende bygg i Heigata 6.

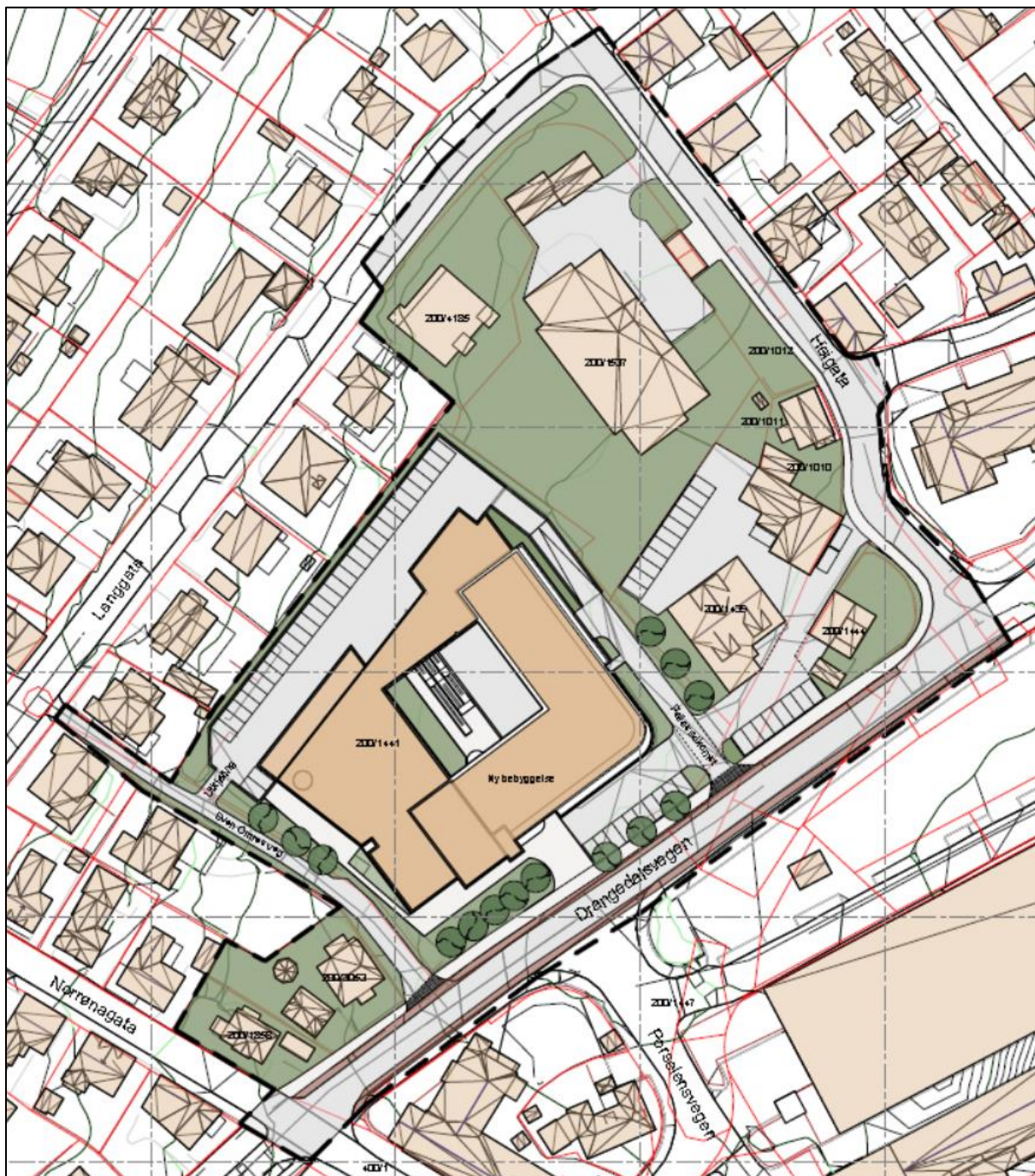


Fig. 14: Illustrasjonsplan

Innkjøring Sven Omres veg beholdes som snarveg og adkomst til Sven Omres veg 2. Det foreslås at vegen kan benyttes som alternativ utkjøring for varetransport til den planlagte helseparken i område KT for å unngå å sette av sнопlass for varebiler inne på eiendommen. Det foreslås at det her etableres en bom, slik at bare varebiler, ambulanser mm. gis anledning til å benytte denne utkjøringen. All annen utkjøring må skje via felles gatetun og ut til Drangedalsvegen.

8.5 Mulighetsstudie

Det er utarbeidet en mulighetsstudie som viser utforming av det planlagte byggeprosjektet. Planforslaget er utformet for å kunne legge til rette for bygget slik det er vist i mulighetsstudien, med nødvendig handlingsrom for videre prosjektering.

Som modell for den planlagte helseparken er det tatt utgangspunkt i Lilleng Helsepark i Moss. Denne har et noe større samlet areal enn det som mulighetsstudien for den aktuelle tomte viser. Lilleng Helsepark inneholder et sett av ulike klinikker og helsekontorer, inkl. tannlege; optiker; frisør; apotek; treningscenter/velvære samt kafe/bevertning.

Mulighetsstudien viser et bygg på 5 etasjer som trappes ned til 4 etasjer mot nabobebyggelsen i sørvest og nordvest. Terrenget stiger mot bebyggelsen i nordvest (Langgata). Terrenghøyden planlegges utnyttet til at parkeringsplasser i første etasje blir liggende under bakkenivå. Byggegrensen over terrengnivå (dvs. over parkeringsarealene i 2. etasje) er her satt til 12,0 m.

Illustrasjonene nedenfor viser 3D-illustrasjoner av prosjektet hentet fra mulighetsstudien.



Fig. 15: Prosjektet sett fra parkeringsområdet på taket av Porselensfabrikken

Mulighetsstudien viser beplantning og grøntanlegg ut mot Drangedalsvegen og mot Sven Omres veg. Dette vil bidra til å myke opp anlegget og formidle overgangen til omkringliggende bebyggelse. Krav til planting av trær langs Drangedalsvegen og Sven Omres veg er innarbeidet i bestemmelsene.

Nabobebyggelsen mot nordvest, langs Langgata, ligger ca. en etasje høyere. Se også beskrivelse om snitt under pkt. 9.6. Høyden på tilstøtende hager varierer noe, fra å ligge i nivå med foreslått

parkeringsdekke i prosjektets 2. etasje til inntil 1,5 m lavere enn parkeringsdekket. Det skal settes opp gjerde/mur langs parkeringsdekket, i høyde mellom 1,0 og 1,2 m, og det stilles krav om at det skal etableres vegetasjon på den siden som vender mot tilstøtende eiendommer.



Fig. 16: Prosjektet sett fra luften mot øst; mot Porsgrunnsbrua og sentrum



Fig. 17: Prosjektet sett fra luften mot vest; mot Frydentopp

Figur 18 nedenfor viser planløsning 1. etasje av planlagt bebyggelse. Parkeringsplasser i akse 16-19 er parkering i to etasjer. Selve bygget er planlagt i 4-5 etasjer i akse 1-16. Første etasje inneholder

hovedinngang, kafe, utleielokaler samt noe parkering. Sentralt i bygget er tenkt et åpent, ikke overdekket uterom som bl.a. bidrar til å skaffe dagslys til utleielokalene.

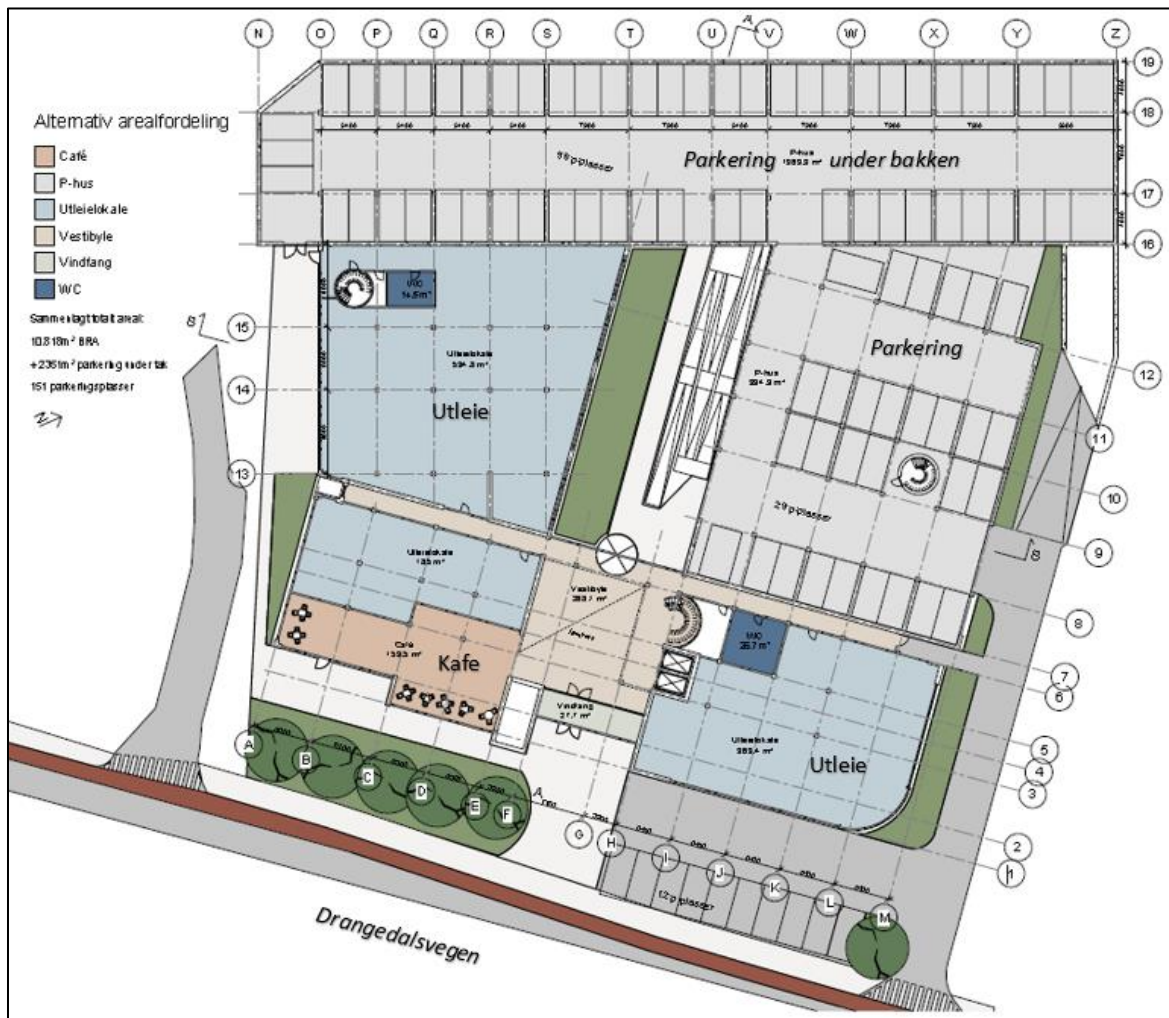


Fig. 18: Fra mulighetsstudien: plan 1. etasje

8.6 Barn og unges interesser

Det legges ikke til rette for nye boliger i planområdet. Eksisterende boliger i planen videreføres i stor grad uendret. Hensynet til barn og unge er i dette tilfelles sammenfallende med hensynet til myke trafikanter.

8.7 Naturmiljø

Det er registrert fremmede arter, se pkt. 5.6. For område KT foreslås en planbestemmelse om at i den delen av området hvor det er gjort funn av fremmede arter, skal disse plantene og det øverste jordlaget fjernes og leveres til godkjent mottak eller ufarliggjøres innenfor området.

8.8 Kulturminner og kulturmiljø

I planforslaget er 4 bolighus innenfor planområdet registrert som B- og C-objekter i kulturminneplanen. Heigata 6 og 10 (henholdsvis B- og C-objekter) inngår i kulturmiljøet i Heigata. Drangedalsvegen 19 og Norrønagata 3 (henholdsvis B- og C-objekter) inngår i kulturmiljøet langs Norrønagata. Forslagsstiller oppfordrer kommunen til å vurdere om disse eiendommene bør reguleres til hensynssone bevaring.

Det er lagt vekt på å unngå inngrep i Frikirkens eiendom slik at denne kan bestå uberørt. Det er også lagt vekt på å unngå inngrep i Drangedalsvegen 19 og Norrønagata 3. Vegutforming, med planlagt fortau og sykkelfelt, er tilpasset dette. For Heigata 6 er det forutsatt et lite inngrep i eiendommen langs Drangedalsvegen. På den annen side er eiendommen tillagt et mindre areal i krysset med Heigata. Netto blir denne eiendommen omtrent uforandret i areal.

8.9 Grunnforhold - områdestabilitet

I rapporter med vurdering av områdestabilitet (Multiconsult AS, vedlegg 8 og 9) er det foretatt vurdering av områdestabilitet i henhold til NVEs veileder 1/2019. Rapporten konkluderer med at området kan bebygges uten å stå i fare for å utløse eller bli inkludert i et områdeskred.

Ved søknad om tiltak har ansvarlig søker ansvaret for at relevante fagområder er belagt med ansvar, herunder geoteknikk. I planbestemmelsene er det innarbeidet krav til dokumentasjon av geoteknisk vurdering og prosjektering i forbindelse med søknad om henholdsvis ramme- og igangsettings-tillatelse.

8.10 Forurenset grunn

Rapport om forurenset grunn (Multiconsult AS, vedlegg 10) peker på konkret mistanke om forurenset grunn innenfor eiendommene 200/1441 og 200/1439. Disse eiendommene anbefales vist med hensynssone forurenset grunn, og med bestemmelser med krav om miljøgeologiske grunnundersøkelser før det kan gis igangsettingstillatelse. Det vurderes at det ikke er behov for strakstiltak.

For øvrige eiendommer innenfor planområdet vil det være behov for å vise aktsomhet for forurensninger ved terrenginngrep, men det vurderes at det ikke er behov for særskilte planbestemmelser. Ved evt. funn av forurensning gjelder uansett forurensningsloven, og det må gjøres nødvendige tiltak dersom det gjøres funn av forurensninger.

8.11 Støy i anleggsperioden

Det er inntatt i bestemmelsene at grenseverdiene for støy i anleggsperioden angitt i statlig retningslinje for støy, T-1442/21 gjøres gjeldende for planen.

8.12 Vann, avløp og overvannshåndtering

Rapport om vann, avløp og overvann (Sweco AS, vedlegg 10) gir forslag om tilkobling til kommunale vann- og avløpsledninger til et punkt på sørsiden av Drangedalsvegen rett overfor område KT. Ser figur 19 nedenfor.

Overvann bør i størst mulig grad løses lokalt. I forbindelse med utbyggingen må det avklares med kommunen hvilke krav som stilles vedr. påslipp på kommunalt overvannssystem, og evt. krav til fordrøyning på egen tomt. Grønne flater på tak og på bakken kan bidra til å løse fordrøyingsbehovet. Det stilles krav til overvannshåndtering skal inngå i teknisk plan som skal godkjennes av kommunen i forbindelse med utbygging.

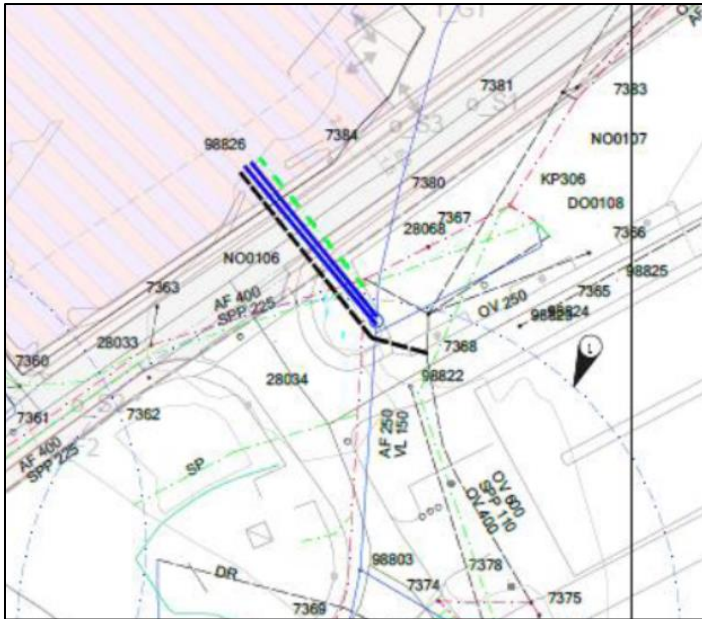


Fig. 19: Forslag om tilkobling til kommunalt ledningsnett

8.13 Flom

Nedre, sørøstre del av planområdet ligger innenfor faresone flom slik den er vist i kommuneplanens arealdel, og det tillates ikke rom for varig opphold lavere enn kote +3,1. Hensynssonen og bestemmelsen videreføres i reguleringsplanen. I tillegg vises Heigata som flomveg for å sikre at det ikke etableres tiltak her som er til hinder for gatas funksjon som flomveg fra høyereliggende områder.

Flomveg fra planområdet og ned til elva er sikret i tilstøtende reguleringsplan for Porsgrunds Porselænsfabrik slik at store nedbørsmengder kan finne veien til elva uten å gjøre skade.

8.14 ROS-analyse

Det er utarbeidet ROS-analyse for planområdet. Analysen følger retningslinjene i DSBs veileder *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging*. Analysen følger som vedlegg til planbeskrivelsen, se vedlegg 12.

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen framsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Store nedbørsmengder/urban flom
- Stormflo / flom i sjø og vassdrag / havnivåstigning
- Skred
- Radon
- Samlokaliseringer i næringsområder
- Nye risiko- og sårbarhetsforhold som følge av utbyggingen: trafikk, anleggstrafikk og forurenset grunn

Det er også identifisert risikoreduserende tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn anbefales å gjennomføre. Følgende tiltak er identifisert gjennom risiko- og sårbarhetsanalysen som nødvendige å innarbeide i den videre utvikling av planområdet:

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Store nedbørsmengder/urban flom	Det bør stilles krav til at overvannshåndtering skal inngå i teknisk plan som skal godkjennes av kommunen i forbindelse med utbygging.
Stormflo/havnivåstigning	Hensynsone flom (hvor stormflo og havnivåstigning er hensyntatt) fra kommuneplanens arealdel bør innarbeides i planen. Det bør inntas bestemmelse om laveste gulvnivå for første etasje, basert på arealdelens bestemmelse.
Skred	Det er ikke risiko for kvikkleireskred i området. Det bør innarbeides krav til dokumentasjon av geoteknisk vurdering i forbindelse med søknad om ramme- og igangsettingstillatelse.
Trafikk	Det bør stilles krav om opparbeidelse av fortau og sykkelfelt på nordsiden av Drangedalsvegen gjennom planområdet. Trafikk til næringsvirksomhet bør samles i en adkomst fra Drangedalsvegen. Siktsoner for avkjørsel fra Drangedalsvegen, samt i krysset Drangedalsvegen / Sven Omres veg bør innarbeides i planen.
Forurenset grunn	Område med risiko for forurenset grunn bør vises med egen hensynsone på plankartet, og med tilhørende bestemmelse om krav til undersøkelser ved utbygging, jfr. forurensningsforskriften.

Ovennevnte krav er innarbeidet i planbestemmelsene. Planområdet med ønsket utvikling framstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite sårbart.

8.15 Rekkefølgekrav

Følgende rekkefølgekrav er innarbeidet i planbestemmelsene:

Før det kan gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest innenfor område KT skal følgende være opparbeidet i samsvar med landskapsplan:

- Fortau og sykkelfelt på nordsiden av Drangedalsvegen fra Heigata til Norrønagata / Sven Omres veg ihht. landskapsplan og teknisk plan.
- Felles avkjørsel fra Drangedalsvegen
- Stengning av adkomst fra Heigata til gatetun f_GT
- Ved behov for egen oppstillingsplass for brann- og redningsbiler skal disse være skiltet.

9. KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

9.1 Konsekvensutredning for sentrumsutviklingen i Porsgrunn sentrum

Temaet er vurdert i egen KU-rapport, se vedlegg 6. Bakgrunnen for dette er at reguleringsformålene ikke er i samsvar med kommuneplanens arealdel, samt ATP-Grenland.

Alternativene som er vurdert, er:

- Utbygging med boliger, jfr. gjeldende kommuneplan som 0-alternativ.
- Reguleringsforslaget, med utbygging av helsepark med tjenesteyting / kontor som utredningsalternativ.

Det har vært vurdert å utrede et alternativ med en kombinasjon av bolig, forretning og tjenesteyting, jfr. formannskapetets vedtak. Et slikt planalternativ er imidlertid ikke ønskelig fra utbyggers side, se nærmere begrunnelse for dette under pkt. 8.2. Et slikt alternativ er derfor ikke utredet.

Håndbok V712 Konsekvensanalyser fra statens vegvesen, februar 2018, angir ikke noen metode for konsekvensutredning av dette temaet. Det er derfor valgt å benytte det vurderingsskjemaet som kommunen benyttet ved siste revisjon av kommuneplanens arealdel, samt en egen vurdering opp mot kriterier som vurderes som relevante.

Samlet konsekvens for sentrumsutviklingen i Porsgrunn vurderes å være fra ubetydelig til svak negativ, vurdert ut fra kriteriene i rapporten. Dersom planforslaget fører til etablering av tilbud som ikke er i konkurranse med sentrum for øvrig, men tvert imot legger til rette for et utvidet tilbud for sentrum, vil planforslaget kunne føre til en positiv konsekvens for sentrumsutviklingen. Dette vil være avhengig av om man får realisert intensjonen om etablering av en helsepark, og hvilke etableringer man får til. Dette er vanskelig å utrede i detalj.

9.2 Trafikkforhold

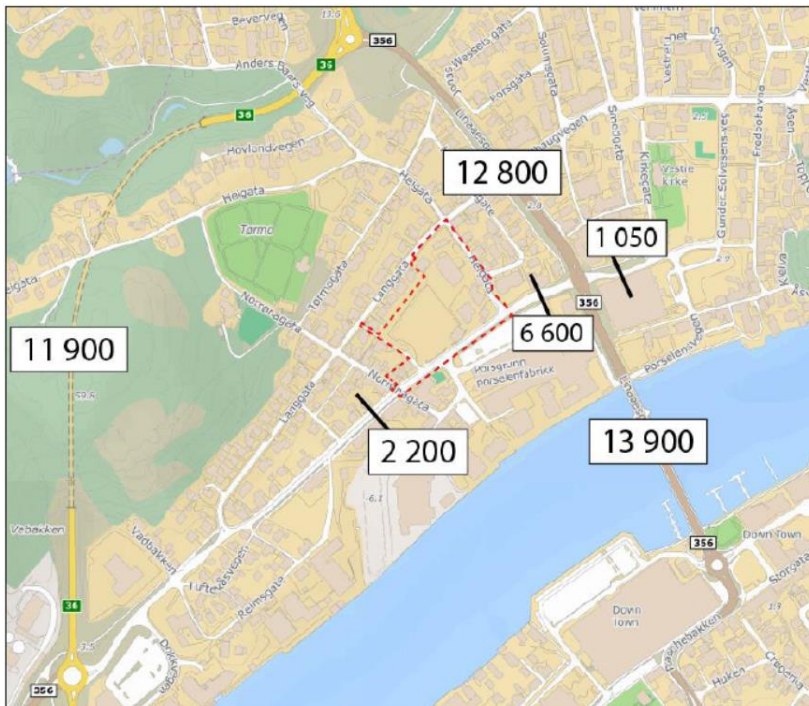


Fig. 20: Trafikk på vegnettet etter utbygging i tråd med planforslaget

Trafikkanalysen viser beregning av fremtidige trafikkmengder i veinettet omkring planområdet, basert på utbygging i tråd med det foreliggende planforslaget. Ut over dette er nullvekstmålet for personbiltrafikk lagt til grunn. Figur 20 ovenfor viser beregnede trafikkmengder etter utbygging.

Det er også gjort kapasitetsberegning av krysset Drangedalsvegen / Linaaes gate i en fremtidig situasjon med samme forutsetninger som beskrevet ovenfor.

Fremtidig situasjon - utbygging i tråd med planforslaget			
Vegarm	Belastningsgrad [v/c-forhold]	Gjennomsnittlig forsinkelse [sek]	Maksimal kølengde [m]
Linaaesgate Sør	0,85	25	180
G. Solvesens veg	0,16	27	11
Linaaesgate Nord	0,66	10	119
Drangedalsvegen	0,86	38	97
Totalt	0,86	22	180

Omløpstid (sek): 70

Fig. 21: Resultat kapasitetsberegninger fremtidig situasjon

Kapasitetsberegningene viser at krysset vil få høy belastning inn mot krysset. Det pågår for tiden tiltak i Porsgrunn sentrum som har som mål å redusere trafikken gjennom sentrum. Det er usikkert hvilken effekt dette vil ha på kapasiteten i dette vegkrysset.

I trafikkanalysen er det lagt til grunn at det planlegges etablert et vanlig treningscenter. Rapporten viser at slike treningscenter skaper relativt store trafikkmengder. Utbygger opplyser at det planlagte treningscenteret vil ha mer karakter av opptreningscenter i forbindelse med fysioterapi, og vil sannsynligvis være stengt søndager. Antakelig er trafikkmengdene knyttet til treningscenteret overvurdert i rapporten.

I trafikkanalysen er det vurdert en alternativ bruk av eiendommen med utbygging av ca. 20 boliger. Dette vurderes å ha en marginal effekt på trafikkmengdene i området. Utbygger opplyser at dersom området skal bygges ut med boliger, må det planlegges for 60-70 boliger for at utbyggingen kan forsvares ut fra tomtepris. En slik utbygging vil føre til økt ÅDT knyttet til utbygging med boliger fra ca. 70 til ca. 200.

Det planlegges innført parkeringsavgift på p-plassene i prosjektet. Dette er et tiltak som vil bidra til å begrense biltrafikk i forbindelse med prosjektet.

Planforslaget inneholder følgende tiltak for økt trafikksikkerhet:

- Det legges til rette for, og stilles krav om, utbygging av fortau og sykkelfelt på nordsiden av Drangedalsvegen gjennom planområdet
- Adkomst til næringsvirksomhet i planområdet samles til en adkomst fra Drangedalsvegen. Heigata blir mer ren boliggate.
- Siktsoner for felles adkomst fra Drangedalsvegen og i krysset Drangedalsvegen / Sven Omres veg er innarbeidet på plankartet.

9.3 Barn og unges interesser

Barn og unges interesser vurderes å være godt ivaretatt i planforslaget ved at det legges bedre til rette for myke trafikanter, med fortau og sykkelfelt langs Drangedalsvegen forbi planområdet.

9.4 Naturmiljø – vurdering etter naturmangfoldloven

De miljømessige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 – 12 skal legges til grunn ved utøvelse av offentlig myndighet. Det er gjort følgende vurderinger:

Til § 8 om kunnskapsgrunnlaget: Det er gjort registrering av naturmangfoldet typelokaliteter i området i forbindelse med planarbeidet, med spesielt fokus på fremmede, uønska arter. Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilstrekkelig.

Til § 9 om føre-var-prinsippet: Siden kunnskapsgrunnlaget er godt, er konsekvensene av tiltaket i forhold til naturmangfoldet på naturtypenivå godt kjent. Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig, slik at det er liten fare for at tiltaket vil ha store og ukjente negative konsekvenser for naturmangfoldet.

Til § 10 om økosystemtilnærming og samlet belastning: Området som blir berørt av planforslaget består for det meste av en gruset plass med en skråning opp mot tilgrensende boligeiendommer. Området vurderes å ha svært liten betydning som økosystem, og planforslaget vurderes å gi svært liten belastning til det samlede økosystemet i området. Opparbeidelse vi føre til sanering av fremmede, uønska arter, og vil innebære et økt grøntinnslag i området i forhold til dagens situasjon.

Til § 11 om at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver: Det stilles krav om forsvarlig håndtering av masser i de områdene hvor det er gjort funn av fremmede arter. Dette vil bekostes av tiltakshaver.

Til § 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder: Det legges som en forutsetning at de mest miljøforsvarlige teknikker legges til grunn ved utbygging. Tiltak mot fremmede arter er angitt i bestemmelsens pkt. 3.1.6.

9.5 Kulturminner og kulturmiljø

Planområdet ligger i nærheten av riksantikvarens NB!-område. Gjennom arbeidet med Reguleringsplan for Porsgrunn Porselensfabrikk, med de vedtatte hensynssonene, synes det avklart at de viktigste kulturhistoriske verdiene her er arealer og bygninger som vender ut mot elva. Det vurderes derfor at måten det foreslåtte prosjektet oppleves elvesiden vil være det viktigste for å kunne vurdere prosjektets innvirkning på NB!-området.

Det er valgt ut to standpunkt som vurderes om representative, og som mange vil oppleve:

- Fra toppen av Porsgrunnsbrua, figur 22
- Fra Porsgrunnsbrua på andre siden av elva, figur 23.

Illustrasjonene viser at det det planlagte helsehuset så vidt vil synes over/mellom/eksisterende bebyggelse, men også at prosjektet ikke vil påvirke bylandskapet negativt. Helsehuset vil ligge godt under horisonten for den bakenforliggende åsen, og vil ikke bryte horisonten sett fra disse standpunktene.

Virkingen av prosjektet sett i forhold til bevaringsverdig bebyggelse i og i nær tilknytning til planområdet, er belyst i pkt. 9.6 nedenfor: fjern- og nærvirkninger.



Fig. 22: Helsehuset sett fra toppen av Porsgrunnsbrua, med Porsgrunn Porselensfabrikk foran.



Fig. 23: Helsehuset sett fra motsatt side av elva, med Porsgrunn Porselensfabrikk foran.

Dersom man beveger seg langs elva videre sørover, vil betrakningsstandpunkt være lavere, og helsehuset vil være enda mindre synlig bak bebyggelsen langs elva.

9.6 Landskap; fjern- og nærvirkning

Planområdet ligger i en overgangssone mellom eksisterende småhusbebyggelse, 5-etasjes boligblokk og sentrumsbebyggelse i varierte høyder fra 2-5 etasjer på andre siden av Drangedalsvegen.

Det planlagte byggeprosjektet er planlagt med 5 etasjer (kote +25,0) mot Drangedalsvegen, og mot boligblokka. Bebyggelsen skal trappes ned til 4 etasjer (kote +21,0) mot eksisterende bebyggelse mot sørvest. Bebyggelsen skal også trappes ned mot nordvest til kote +21,0. Pga skrånende terreng vil bygget framstå som 3 etasjer sett fra denne siden.

Figurene nedenfor viser det planlagte byggets plassering og høyder som terrengsnitt. Figur 24 viser terrengsnitt på tvers av terrenget, gjennom Langgata og Drangedalsvegen. Her vises også regulert nybygg på parkeringsplassen ved Porsgrunn Porselensfabrikk.

Figur 25 viser et lengdesnitt parallelt med Drangedalsvegen og viser høyder og avstand til eksisterende bebyggelse på begge sider av det planlagte bygget.



Fig. 24: Snitt gjennom kvartalet Langgata – Drangedalsvegen, sett mot nordøst



Fig. 25: Snitt parallelt med Drangedalsvegen, sett mot nordvest

Figur 26 nedenfor viser en 3D-illustrasjon sett fra krysset Drangedalsvegen / Norrøngata.



Fig. 26: 3D-illustrasjon fra krysset Drangedalsvegen / Norrøngata

9.7 Sol/skygge

Vedlagte sol/skygge-illustrasjoner viser at utbyggingen gir liten skyggevirkning for omkringliggende boligbebyggelse. Mesteparten av boligbebyggelsen ligger sør og vest for det planlagte prosjektet.

Kommuneplanens arealdel har en retningslinje om at uterom bør ha gode klima- og solforhold, og at minst halvparten av arealet bør ha sol kl. 15 vårjevndøgn. Dette er undersøkt nærmere for boligblokka i område BB. Blokka har 40 leiligheter. Minimumskrav til samlet uterom for denne type bebyggelse er 30 m² pr. boenhet. Hver leilighet har ca. 10 m² balkong. Det skal dermed være min. 20 m² felles uterom x 40 leiligheter, dvs. 800 m² felles uterom for at kravene til uterom skal være oppfylt for denne eiendommen. Av disse bør min. 400 m² ha sol kl. 15 vårjevndøgn.

Samlet sammenhengende uteareal for eiendommen Heigata er ca. 1690 m². Figur 27 nedenfor viser hvilke deler av dette som har sol på nevnte tidspunkt. Disse arealene er vist med gult, og er på ca. 580 m².

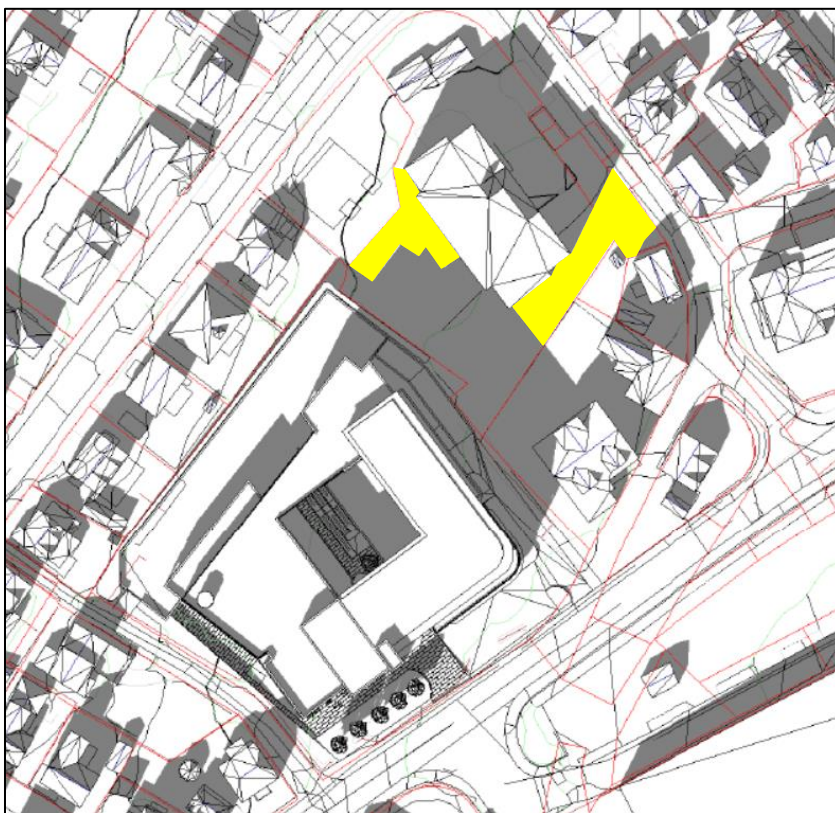


Fig. 27: Felles utearealer på eiendommen Heigata 16 med sol vårjevndøgn kl. 15.

10. VEDLEGG

1. Plankart, datert 22.12.2021, rev 17.03.2022
2. Planbestemmelser, datert 22.12.2021, rev. 17.03.2022
3. Illustrasjonsplan, datert 22.12.2021
4. Sol/skygge-illustrasjoner, datert 22.12.2021
5. Snitt, datert 22.12.2021
6. Konsekvensutredning for sentrumsutviklingen i Porsgrunn, datert 22.12.2021
7. Trafikkanalyse, Asplan Viak AS, datert 11.03.2022
8. Vurdering av områdestabilitet, Multiconsult AS, datert 22.12.2021
9. Datarapport – Geotekniske grunnundersøkelser, Multiconsult AS, 17.12.2021
10. Vurdering av forurenset grunn, Multiconsult AS, datert 22.11.2021
11. Rapport VA, Sweco AS, datert 21.10.2021
12. Notat om naturmangfold, Asplan Viak AS, datert 19.11.2021
13. ROS – analyse, datert 22.12.2021
14. Referat fra oppstartsmøte 02.03.2021
15. Kopi av varsling / kunngjøring av oppstart av planarbeid
16. Kopi av mottatte uttalelser
17. Sjekkliste for planlegging