

Beskrivelse av endring etter forenklet prosess

Innspill med kommentarer

Arkivsak: 2012/3229

Planens navn: Fjordgata 13-17

PlanID: 4001 424

Gjeldende plan vedtatt: 03.04.2014

Forslagsstiller: God Driv AS

Plankonsulent: Trollvegg Arkitektstudio AS

Dato (planbeskrivelse mottatt kommunen): 09.01.2026

Dato for kommentarer: 27.02.2026

Innspill til høring

Det kom totalt 5 innspill til høringen. Innspillene er oppsummert og kommentert nedenfor.

Fjordgata Eiendom AS v/ Kyrre Eftedal (VT Eiendomsforvaltning AS)

Vi viser til varsel om planendring etter forenklet prosess for reguleringsplan for Fjordgata 13–17 (PlanID 424), datert 16.01.2026, og vi ønsker på vegne av Fjordgata Eiendom AS, Gnr/bnr 55/155, å gi innspill knyttet til forslaget om å åpne for etablering av dagligvareforretning innenfor planområdet.

Vi har forståelse for behovet for fleksibilitet i arealbruk og utvikling av området, men vi er svært bekymret for de lokale konsekvensene ytterligere en dagligvarebutikk vil kunne medføre. Etter vår vurdering vil en slik etablering føre til en betydelig økning i trafikk, både fra kunder og vareleveranser.

Særlig ønsker vi å peke på at økt trafikk vil bli ledet over vår eiendom. Dette vil etter vårt syn gi uheldige virkninger knyttet til:

- Trafikksikkerhet for både gående og kjørende kunder på gnr/Bnr 55/155
- Økt støy og belastning for vår leietaker og deres kunder
- Redusert brukskvalitet og verdi av eiendommen

Ihht tiltakshavers Transportanalyse fra Vianova utført 07.11.2025 viser analysen at gjeldende reguleringsplan og eksisterende dispensasjoner (tabell 3) generere ca 1000 bilturer pr. dag (ÅDT). Videre vises det til at ved en ytterligere dispensasjon til detaljhandel (tabell 4) , vil tilføre 100 bilturer pr. døgn, totalt 1 100.

Ved en dispensasjon til dagligvare i det ledige arealet på ca 700m², vil man tilføre 1190 bilturer. Ved redusere byggets høyde med en etasje, fjernes 176 bilturer, dvs at totalt antall bilturer til Fjordgata 13-17 beregnes å være **1900 pr døgn**, nesten en dobling av eksisterende reguleringsplan med dispensasjoner!

Etter våre vurderinger er utregningene misvisende.

Det søke som dagligvarebutikk på inntil 1500m² BRA, men det henvises i

Transportanalysen til et ledig areal på ca 700m², (170 bilturer pr. 100 m² * 7 (700 m²) tilsvarer 1190 bilturer pr. dag.

Vi mener det **må** være samsvar mellom hva man søker om (1500m²) og utregningen i Transportanalysen.

Korrekt utregning vil for en dagligvareforretning på inntil 1500m² er (170 bilturer pr. 100 m² * 15 (1500m²) **2550** bilturer pr. dag (ÅDT). Dette kommer i tillegg til øvrig aktivitet innenfor planområdet.

Kapasitet og dimensjonering:

Som kjent foreligger det en tinglyst rett til å benytte felles adkomstvei, over vår eiendom. Ved opparbeidelse er det gjort avtale om hvilke kapasiteter og dimensjoner som skal benyttes (se utklipp):

Eier(e)/utbygger(e) av område KIF gis rett til å benytte felles adkomstvei over kjøpers eiendom. Videre gis eier(e)/utbygger(e) av KIF rett til å koble seg på vann, avløp og annen infrastruktur på eiendom tilhørende kjøper. Eier(e)/utbygger(e) av KF (kjøper) har ikke krav på vederlag/refusjon a sine utgifter til felles adkomstvei og annen infrastruktur som nevnt ovenfor. Det forutsettes at infrastrukturen dimensjoneres på en slik måte at det kapasitetsmessig dekker behovet for utbygningsområde KIF. Ved dimensjonering skal det legges til grunn kontor-, forretning- og industrivirksomhet uten særlig kapasitetsmessig behov. Kravspesifikasjoner for ledningsnettets oversendes selger for kvalitetssikring.

Adkomstveien til Fjordgata 13-17, over vår eiendom, er ikke dimensjonert for aktivitet utover opprinnelig reguleringsplan.

Basert på argumenter nevnt ovenfor, at formålet «dagligvarebutikk» tas ut av planforslaget.

Vi ønsker å understreke at vårt formål ikke er å motsette oss utvikling generelt, men at eksisterende reguleringsplaner sikrer løsninger som ivaretar både utbyggingsinteresser og hensynet til eksisterende eiendommer og nærmiljø.

Vi stiller oss positive til en profesjonell dialog om alternative løsninger og/eller eventuelle avbøtende tiltak.

Forslagsstillers kommentar

Vianova har svart ut innspillet i eget vedlegg.

Trafikkmengde

VT eiendomsforvaltning påpeker et moment som kunne vært bedre presisert i trafikknottet. Trafikknottet baserer salgsarealet for dagligvarebutikk på søknadstegninger som er sendt inn i forbindelse med rammesøknad. Her er det kun 700m² ledig *salgsareal*. Ombygging for å få et større salgsareal er ikke vurdert som sannsynlig, og derfor er det ikke regnet på trafikkmengde fra en maksimal utnyttelse i forhold til bestemmelsene.

Bestemmelsene tillater dagligvarebutikk på inntil 1500m². Dette omfatter både *salgsareal og lager/ øvrige rom* som eies/ leies av butikken. Med andre ord tillater ikke bestemmelsene 1500m² salgsareal. I Vianovas svar på innspillet, beregner de maks salgsareal til å være mellom 1000 og 1200m², ved et totalareal på 1500m². Trafikkmengden per m² salgsareal faller når det totale salgsarealet øker. 1200m² salgsareal tilsvarer ca. 1680 ÅDT.

Kapasitet og dimensjonering

Det vises i innspillet til ordlyden for den tinglyste veiretten som vil være atkomst til Fjordgata 17. Dette er et privatrettslig forhold vi ikke kan se har betydning for reguleringsaken. I den grad vi likevel skal uttale oss til saken ønskes det å presisere følgende:

1. Første setningen viser til at det er gitt rett til adkomstvei over kjøpers eiendom. Til denne rettigheten er det ikke stilt vilkår. Videre er det gitt rett til å koble på vann, avløp og annen infrastruktur på eiendommen tilhørende kjøper. Det skal ikke betales vederlag for rettighetene. Teksten «*Ved dimensjonering skal det legges til grunn kontor-, forretning- og industrivirksomhet uten særlig kapasitetsmessig behov*» knytter seg til dimensjon for vann, avløp og annen infrastruktur. Videre mener vi setningen ikke er en begrensning i hvilken rettighet som er gitt, kun en føring for hva en kan koble seg til vederlagsfritt.
2. Uavhengig av tolkningen av pkt. 1 vil ikke reguleringsendringen medføre behov for annet dimensjoneringsgrunnlag av atkomstvei enn det opprinnelig plan medførte, jfr. vedlagt utredning fra Via Nova.

I Vianovas svar på innspillet har de vurdert adkomstvegen, og vurdert at det ikke vil være behov for breddeutvidelser dersom ÅDT-en blir 2000 i stedet for 1000. Det vil heller ikke være noen kapasitetsutfordringer på adkomsten.

Vianova vurderer at det i svært liten grad vil være konflikt med gående på tomta.

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Vi viser til brev av 16.01.2026, med forslag til endringer etter forenklet prosess av reguleringsplan for Porsgrunn - endring for Fjordgata 13 - 17 - planID 424, jf. pbl. § 12-14.

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark har for tiden stor pågang av saker. På grunn av begrenset kapasitet har vi dessverre ikke kunnet prioritere denne saken. Vi gir derfor ikke uttalelse. Dersom det er konkrete forhold ved en plan som kommunen ønsker at Statsforvalteren skal ta stilling til, ber vi om at dere tar kontakt med oss, så skal vi selvsagt være behjelpelig.

Vi minner om at kommunen har et selvstendig ansvar for å sikre nasjonale og viktige regionale interesser i planleggingen.

Vi ber om å få oversendt vedtatt planendring.

Forslagsstillers kommentar

Ingen kommentar.

Lede AS

Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Det er også viktig at det ikke iverksettes tiltak som kan medføre forringelse av adkomst til anleggene. For å sikre strøm til ny bebyggelse, kan det bli behov for å sette av arealer til å etablere en eller flere nye nettstasjoner. Dette er avhengig av effektbehovet til planområdet. Nettselskapet ber om at forslagsstiller oppgir hvilket effektbehov planforslaget har. Nettselskapet ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før utbygging for å avklare hvordan ny bebyggelse skal forsynes med elektrisk strøm og for å planlegge nye elektriske anlegg.

Forslagsstillers kommentar

Det er gitt rammetillatelse for etablering av næringsbygg på tomta, og det er inngått avtale med Lede ang. elektrisk strøm fra eksisterende nettstasjon. Det er så langt ikke vurdert som nødvendig med en ny nettstasjon på tomta. Gjeldende plankart er ikke til hinder for etablering av eventuell fremtidig

nettstasjon, og det vurderes derfor ikke som nødvendig å avklare og regulere endelig plassering i plankartet. Innspillet er vurdert som ivaretatt.

NVE

NVE viser til undersøkelse av grunnforholdene, utført av Multiconsult i 2025, og gir et **faglig råd** om å ta inn i rekkefølgebestemmelsene de konkrete rådene som kommer frem i notatet om lokalstabilitet og setninger.

NVE viser til overvannsnotat, utført av Løyning AS i 2024, og gir et **faglig råd** om å oppdatere bestemmelsene i samsvar med det som kommer frem i overvannsnotatet.

Forslagsstillers kommentar

Lokalstabilitet

Gjeldende plan er tydelig på krav til geotekniske vurderinger og grunnundersøkelser, og presiserer dette både i rekkefølgekrav og dokumentasjonskrav i bestemmelsene.

Undersøkelsene NVE viser til er utarbeidet i forbindelse med byggesøknad, etter krav fra reguleringsplanen. Dette dokumentet ligger til grunn for byggesøknaden, og anbefalingene gjør seg derfor gjeldende i den videre prosessen, uten at det settes krav om dette i selve reguleringsplanen. Gjeldende bestemmelser vurderes som tilstrekkelige for å sikre en sikker håndtering av grunnforholdene.

Når det gjelder lokalstabilitet for Fjordgata 13–17 legges det til grunn at dette ivaretas gjennom gjennomførte grunnundersøkelser og planlagte tiltak i byggesak.

Det er utført geotekniske grunnundersøkelser som dokumenterer grunnforholdene i området. Disse undersøkelsene ligger til grunn for valg av fundamenteringsløsning. Eventuelle utfordringer knyttet til setninger og lokal stabilitet håndteres gjennom peling til fast grunn, i tråd med anbefalingene i de geotekniske vurderingene.

Bygningene fundamenteres på peler til grunnfjell. Dette gir sikker og stabil fundamentering, uavhengig av kvalitet og sammensetning i underliggende løsmasser. Løsningen er valgt nettopp for å eliminere risiko knyttet til setninger og redusert bæreevne i grunnen.

Ved oppbygging av masser rundt byggene er det tatt høyde for setninger. Tomten er forbelastet før endelig opparbeidelse, slik at eventuelle setninger som følge av masseoppfylling vil komme i denne fasen. Dette gir mulighet for justering og etterarbeid før ferdigstilling, og reduserer risiko for senere skader eller uønskede deformasjoner.

Vi kan ikke se at det er behov for ytterligere presiseringer i bestemmelsene.

Overvann

Overvannsnotatet viser at 55/478 i dag har noe avrenning fra 55/155, basert på terrengmodellen. I øst inngår deler av 55/478 i et større nedslagsfelt til den etablerte overvannsgrøfta/ flomvegen langs Herøyavegen. Nedslagsfeltet til overvannsgrøfta ligger i all hovedsak øst for vegen, på andre siden av grøfta/ flomvegen i forhold til 55/478, og planområdet får dermed ikke avrenning fra dette området. Denne grøfta ble regulert og etablert for å kunne håndtere overvann og flom ved nedbørshendelser hvor overvannsledningen langs Fjordgata ikke kan ta unna alt vannet, i forbindelse med detaljregulering for rv. 36 Sam Eydes gate – Klevstrand.

Det er krav fra Statens vegvesen om at eksisterende kanal for flomvann mot RV36 ikke skal påvirkes av tiltak innenfor prosjektet. For å ivareta dette vil det bli etablert en mur i eiendomsgrensen mot RV36, som sikrer høydeforskjellen mellom flomkanalen og planert terreng ved Fjordgata 17 som ligger høyere.

Overvannet som skal løses innenfor 55/478 er dermed begrenset til nedbøren innenfor selve eiendommen, og sannsynligvis noe fra naboeiendommen i sør. Bebyggelsen som planlegges krever mye parkering på terreng, noe det også er på nabotomta i sør. Bebyggelsen er også plassert med stor avstand mellom seg, på grunn av høyspentledningen. Det er ingen terrenghindringer med hensyn til overvann på noen sider av det nye bygget. Totalt sett gir dette et begrenset nedbørsfelt, med store arealer som enkelt kan tilpasses en sikker håndtering av overvann ut til overvannsgrøfta, direkte til fjorden eller langs avrenningsvegen i vest.

Gjeldende bestemmelser setter krav om tekniske planer for flomveger i forbindelse med igangsettingstillatelse. Vi kan ikke se at det foreligger forhold som tilsier et behov for å sikre nøyaktig plassering av flomveger/ overvannsløp i plankartet, eller andre krav til utforming av overvannsløsninger i bestemmelsene.

Telemark Fylkeskommune

Etter fylkeskommunens vurdering vil ikke endringen av reguleringsplanen være vesentlig i strid med interessene vi er satt til å ivareta, og vi støtter endringen.

Forslagsstillers kommentar

Ingen kommentar.

Fjordgata 17, Porsgrunn

Svar på merknad fra VT Eiendomsforvaltning AS

Dato:	27.02.2026	Referanse:	4950
--------------	------------	-------------------	------

1. Trafikkmengde

Det er lite aktuelt å etablere dagligvare i hele bygget. At dagligvare etableres i ett av tre lokaler, og får salgsareal på ca. 700 m² er mer sannsynlig.

Det vises til at turproduksjon beregnes ut fra salgsareal, ikke totalareal. Dersom det bygges en dagligvarebutikk med totalareal på 1 500 m², slik det er søkt om, vil salgsarealet være vesentlig mindre. Det godkjente bygget viser kun et salgsareal på ca. 65% av totalarealet.

Utrekningen i merknaden viser til 1 500 m² salgsareal, noe som ikke er mulig å få til iht. søknad om omdisponering. Trafikkmengde fra en dagligvarebutikk på 1 500 m² totalareal følger nedenfor.

Store (dagligvare)butikker har som regel vesentlig lavere turproduksjon pr. areal enn små butikker. Dersom det etableres en dagligvarebutikk på 1 500 m² totalareal (salgsareal 1 000 – 1 200 m²), ville antall bilturer pr. 100 m² pr. virkedag vært rundt 150-170 (i motsetning til ca. 200 for en mindre butikk). Omregnet til ÅDT gir dette ca. 140 bilturer pr. 100 m² pr. dag x 1 200 m² = 1 680 bilturer pr. dag.

2. Kapasitet og dimensjonering av vei

Situasjonsplanen vedlagt godkjent dispensasjonssøknad (tegning A-20-01-003, datert 15.02.2025), viser en vei til området med bredde 5,5 m. Omtrent samme bredde som eksisterende avkjørsel til eiendom 55/155.

En kort adkomstvei til et industriområde samsvarer ikke med noen veiklasser i Porsgrunn kommunes veinormal, eller eldre versjoner av Statens vegvesens håndbok N100 (som den kommunale normen viser til). Veinormalene viser til adkomst- og samleveier i boligområder, eller adkomstvei til industriområder med fartsgrense 50 km/t.

En adkomstvei til planområdet tilpasset en dagligvarebutikk, ville ikke vært annerledes enn en vei tilpasset kontor, forretning og industri. En vei til industri kunne heller vært bredere, grunnet mye tungtrafikk. Vei med bredde 5,5 m (antar skuldre kommer i tillegg), tilsvarer kjørefeltbredder som for en samlevei med fartsgrense 50 km/t. Det vil ikke være noen behov for bredere kjørefelt selv om adkomstveien går til en dagligvarebutikk og ÅDT vil være ca. 2 000 i stedet for 1 000. Det vil ikke være noen kapasitetsutfordringer på adkomstveien.

Behov for fortau kommer i hovedsak av om veien er i et boligområde eller ikke. Et fortau inn til planområdet ville vært gunstig, men som vist i trafikkanalysen vil trolig en svært lav andel av kundene ankomme til fots. Antall gående vil med dette trolig være så lavt at det ikke er krav til fortau.

3. Trafikksikkerhet

Situasjonsplanen vedlagt godkjent dispensasjonssøknad (tegning A-20-01-003, datert 15.02.2025), viser en vei til området som går i bakkant av parkeringen til eksisterende dagligvarebutikk. Veien vil gå samme sted som i dag, med parkeringsplass og dagligvarebutikk på den ene siden, og bensinstasjon og vaskehall på den andre. Veien over tomt 55/155 vil dermed i svært liten grad være i konflikt med gående på tomta.