

Vår saksbehandler  
Monica Drage Thorbjørnsen

Dokumentdato  
06.10.2023  
Deres dato

Vår referanse  
2022/19236 THMO  
Deres referanse  
2023/17841

PORSGRUNN KOMMUNE

Postboks 128  
3901 PORSGRUNN

## Automatisk tilbakemelding - Høring / offentlig ettersyn - Områderegulering for knutepunkt Porsgrunn - planid 397

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

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

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

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

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

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

**Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg, bes det også om at høringen sendes DSB på nytt. Det må fremgå av oversendelsen at saken gjelder plansak knyttet til anlegg omfattet av storulykkeforskriften.**

Vi viser til [www.dsb.no](http://www.dsb.no) for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.

Med hilsen  
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap  
Arkivseksjonen

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.

**Postadresse**  
Direktoratet for  
samfunnssikkerhet og beredskap

Postboks 2014  
3103 Tønsberg

**Besøksadresse**  
Ramborgveien 9, 3115 Tønsberg

**E-post**  
Postmottak@dsb.no

**Telefon**  
33 41 25 00

**Internett**  
[www.dsb.no](http://www.dsb.no)

**Organisasjonsnummer**  
974 760 983

**Fra:** Anett Rabben <Anett.Rabben@porsgrunnskolen.no>

**Sendt:** 31.10.2023 12:07:05

**Til:** Porsgrunn Postmottak <postmottak@porsgrunn.kommune.no>

**Kopi:** Linn Nesland <Linn.Nesland@porsgrunnskolen.no>, Camilla Nordli <camilla.nordli@porsgrunnskolen.no>, Tor Gjermund Midtbø <Tor.Gjermund.Midtbo@porsgrunnskolen.no>, Synne Jonassen <synne.jonassen@porsgrunnskolen.no>, William Odinokov Eilertsen <william.o.eilertsen@porsgrunnskolen.no>

**Emne:** Innspill til reguleringsforslag ved elevrådet på Myrene skole m/hørselsklasser

---

Til byutvikling angående innspill til reguleringsforslag!

Elevrådet ved 5, 6, og 7. trinn hadde 27.10.23 en drøfting i forbindelse med høring av reguleringsforslaget ved Behakvartalet.

Møtet ble ledet av henholdsvis elevrådsleder Synne Jonassen og nestleder William Odinokov Eilertsen, begge elever på 7. trinn.

Elevrådet uttrykker stor bekymring for økt trafikk i krysset Feiselvegen – Håndverksvegen.

De opplever daglig at mange barn, ungdom og voksne kommer i full fart ned Håndverksvegen på sykkel og sparkesykkel.

Elevrådet er også bekymret for sikt begge veier.

Det er allerede mye trafikk her, og elevene opplever ofte at det er mange som ikke respekterer fotgjengerfeltet som er malt opp i krysset.

Elevrådet foreslår at det jobbes for å få bedre sikt, og at man setter opp trafikklys, evt bygger en overgang dersom man velger å gjennomføre utbyggingen i Behakvartalet. Elevrådet ved Myrene skole med hørselsklasser er bekymret over trafikksituasjonen allerede, og vil ikke bli mindre bekymret dersom det blir mer trafikk enn det allerede er per dags dato.

På vegne av elevrådet

Mvh

Anett Rabben

Assisterende rektor

Myrene skole m/hørselsklasser

Tlf 48 16 49 35/35 56 52 83

[anett.rabben@porsgrunn.kommune.no](mailto:anett.rabben@porsgrunn.kommune.no)





Porsgrunn Kommune  
Postboks 128  
3901 Porsgrunn

Verdiskaping og stedsutvikling

**Arealplan**

Saksbehandler Ole Sannes Riiser

Deres ref.

Vår ref. 23/186816

Arkiv 23/34066

Vår dato 03.11.2023

Deres dato

## Høringsuttalelse til forslag til områderegulering for knutepunkt Porsgrunn - planID 397

Larvik kommune vil først og fremst gratulere med ferdigstillingen av et svært spennende planforslag. Planforslaget legger til rette for en storstilt knutepunktutvikling rundt Porsgrunn stasjon med gode koblinger mot dagens bysentrum. Den foreslåtte utviklinga er helt i tråd med regionale planer for arealutvikling og statlige planretningslinjer om samordna areal- og transportutvikling, og bidrar til både å styrke og bygge opp om eksisterende bysentrum og til å bygge opp om jernbanen som en sentral kommunikasjonsåre i regionen.

Samtidig mener Larvik kommune planforslaget understreker viktigheten av en fortsatt satsning på videreutvikling av Vestfoldbanen sør for Tønsberg i tråd med gjeldende stortingsvedtak om InterCity, med dobbeltspor og dobling av togfrekvens på hele banestrekninga. I forarbeidene til neste NTP for perioden 2025-2036 har transportetatene foreslått å ikke prioritere tiltak på Vestfoldbanen sør for Tønsberg. Dersom dette blir stående som vedtatt politikk når neste NTP skal vedtas, innebærer det at det ikke bygges dobbeltspor sør for Tønsberg, og at det heller ikke blir økt frekvens på togtilbudet sør for Tønsberg. Dette vil innebære en vesentlig svekkelse av potensialet for knutepunktutvikling rundt stasjonene i Skien, Porsgrunn, Larvik og Sandefjord, og vil kunne fungere som en kraftig brems for realisering av både «Knutepunkt Porsgrunn» og tilsvarende utvikling i Larvik, Sandefjord og Skien. Det er derfor avgjørende at kommunene i Vestfold og Telemark, sammen med fylkeskommunen(e), fortsatt jobber intensivt både administrativt og politisk for at dette følges opp i neste NTP.

Utover dette vil Larvik kommune ønske lykke til videre med planarbeidet.

Med hilsen

Hege Eick  
Virksomhetsleder Arealplan

Ole Sannes Riiser  
Arealplanlegger

*Dette dokumentet er ekspedert uten manuell signatur*

Fra: Pål Thorsteinsen <pal.thorsteinsen@gmail.com>  
Sendt: 06.11.2023 19:21:29  
Til: Porsgrunn Postmottak <postmottak@porsgrunn.kommune.no>  
Emne: Knutepunkt Porsgrunn

Hei!

Jeg viser til åpent møte om knutepunkt Porsgrunn 6/11/23.  
Et bygg på 16 etasje på Beha kvartalet vil ta kveldssolen fra de fleste beboere i Hagebyen.  
Dette er selvsagt svært lite ønskelig og bør tas til etterretning i videre utredning.

Flere arbeidsplasser til Porsgrunn er selvsagt ønskelig og velkomment!

Mvh Kari Gro Thorsteinsen

**Fra:** Brokke Maren Kristine <maren.kristine.brokke@banenor.no>

**Sendt:** 08.11.2023 11:52:56

**Til:** Porsgrunn Postmottak <postmottak@porsgrunn.kommune.no>

**Kopi:** Veseth Håkon Pedersen <Hakon.Pedersen.Veseth@banenor.no>

**Emne:** Deres ref.: 23/17841-5 - Innspill til områderegulering for Knutepunkt Porsgrunn, planid 397 / Kammerherreløkka AS

---

Hei,

Det vises til forslag til områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn, planid 397, sendt ut på høring og offentlig ettersyn den 05.10.2023. Frist for å komme med synspunkter til planforslaget er den 21.11.2023. På vegne av Kammerherreløkka AS inngis følgende merknader til planforslaget.:

Kammerherreløkka AS eier hotellet med adresse Kammerherreløkka 3 , kontorbygget med adresse Kammerherreløkka 5 og parkeringskjelleren under disse. I tillegg eier vi tidligere bolig med adresse Kammerherreløkka 1.

«Områderegulering for Knutepunkt Porsgrunn» er langt på vei i tråd med forslaget til samme plan som Kammerherreløkka AS, sammen med andre grunneiere, har blitt orientert om tidligere. Vi oppfatter at intensjonen med planen er å tilrettelegge for god byutvikling og bygge opp under og tilrettelegge for et moderne og godt kollektivknutepunkt. God og høy utnyttelse av sentrale eiendommer i byene bidrar til en ønsket og nødvendig bærekraftig utvikling. Vår vurdering er at planens hovedgrep oppfyller målsettingen.

Kammerherreløkka AS har tidligere vært i dialog med plan- og byggesaksavdelingen for å avklare mulighetene for å erstatte eksisterende bygg på Kammerherreløkka 1 med et næringsbygg. Nytt bygg er tenkt som mulig utvidelse av hotellkapasitet, kontorbygg med næring på plan 1, eventuelt kombinert med boliger. I og med oppstart av arbeidet med reguleringsplanen ble det besluttet å avvente videre avklaringer isolert sett for denne eiendommen.

Kammerherreløkka fikk anledning til å orientere om forslag til utnyttelse av eiendommen Kammerherreløkka 1 i arbeidet med reguleringsplanen. Vi er kjent med at opprinnelig planforslag tilrettela for foreslått utnyttelse av vår tomt. Før utsendelse på høring er planen endret ved at det er tatt inn hensynssone som begrenser utnyttelse av eiendommen med begrunnelse bevaring av eksisterende bygg. Kammerherreløkka 1 omfattes nå av hensynssone H570\_5. Forslaget om bevaring av den aktuelle eiendommen strider mot planens overordnede intensjoner om høy utnyttelse sentralt i bysentre og tett på kollektivknutepunkt. Gjenbruk av allerede bebygde arealer er god bærekrafts politikk.

Planforslaget med tilhørende illustrasjoner, viser et påbygg på eksisterende hotell. Det er en løsning som hverken er realiserbar eller ønsket. Et påbygg er tidligere vurdert og forkastet ut fra manglende funksjonalitet for hoteldriver, teknisk utfordrende spesielt i forhold til fundamentering, og svært kostbart å bygge. Arkitektonisk utfordrende er det også, da det vil redusere hotellets tydelige formspråk. Å både foreslå bevaring av eksisterende bygg på Kammerherreløkka 1 og samtidig foreslå å bygge på hotellet som vist, vil forsterke Kammerherreløkka 1s manglende bygningsmessige tilhørighet på Kammerherreløkka.

Vi anmoder om at planen som nå er sendt ut på høring endres tilbake til opprinnelig planforslag slik den ble oversendt til Utvalg for miljø og byutvikling 19.6.2023 i sak 34/23.

Med vennlig hilsen

**Maren Kristine Brokke**

Jurist - Arealforvalter

**Bane NOR Eiendom**

Jernbaneeiendom – Østlandet Sør

Mobil: 454 78 857

E-post: [maren.kristine.brokke@banenor.no](mailto:maren.kristine.brokke@banenor.no)

Besøksadresse: Schweigaards gate 33, 0191 Oslo

Postadresse: Postboks 9026 Grønland, 0133 Oslo

Sentralbord: 05280 / [www.banenoreiendom.no](http://www.banenoreiendom.no)

Knutepunkt Porsgrunn AS  
Jernbanegata 15  
3916 PORSGRUNN

Dato: 08.11.2023

Porsgrunn Kommune  
Postboks 128  
3901 PORSGRUNN

### **Høringssvar – Områderegulering for Knutepunkt Porsgrunn – planid. 397**

Vi viser til Områdereguleringen for Knutepunkt Porsgrunn som ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn den 05.10.2023. Knutepunkt Porsgrunn AS (KNP), Porsgrunn Utvikling AS (PU) og Bane NOR Eiendom AS (BNE) formidler med dette sine merknader til høringsforslaget.

KNP er 50% eid av PU og 50% eid av BNE. Samlet sett er PU og BNE, igjennom eierskapet i KNP og igjennom egne eiendommer, en betydelig grunneier innenfor planområdet. PU og BNE har, igjennom selskapet KNP, til hensikt å samarbeide om videre utviklingen av den samlede eiendomsmassen og sender derfor en felles høringsuttalelse.

Når eiendommer er samlet i KNP er KNP en av de to største grunneierne innenfor områdeplanen. KNP har vært aktiv som bidragsyter gjennom hele reguleringsprosessen. Våre eiendommer strekker seg fra helt nord i planområdet til nesten helt syd i området. Det er derfor sentralt for oss med en gjennomførbar områdeplan som både behandler de generelle helhetslinjene i området, men også de spesielle tiltakene hvor intensjonen er å bygge så raskt som mulig etter endelig planvedtak.

Innlevert planmateriale som ble behandlet i Utvalg for miljø- og byutvikling 19.06.2023 var et faglig omstendelig materiale som var behandlet, diskutert og utviklet gjennom gode prosesser både internt i KNP, individuelt i eierselskapene og i eksterne prosesser direkte med Porsgrunn kommune og Bane NOR SF.

Planprosessen er til dels nybrottsarbeid av BN SF da de tidligere ikke har behandlet saker (strekninger) det ikke er vedtatt utbygging på. Dette er derfor et «pilot» prosjekt som har ført til gode fleksible utviklingsløsninger som skal være fundamentert i de aktuelle saksbehandlingsorganer.

Generelt er KNP fornøyd med reguleringsprosessen og hadde ingen innvendinger til forslaget som ble behandlet i Utvalg for miljø- og byutvikling 19.06.2023. Vi har derimot en kommentar til forslaget som ble lagt ut til høring i etterkant av behandlingen.

### **Sone H410\_3**

KNP er på generelt planfaglig grunnlag skeptisk til de forslag som ikke er fundamentert i den faglige prosess og de organer områdeplanen har vært utviklet, diskutert og behandlet i. I en områdeplan er det mange forhold og sammenhenger som sammenstilles til en samlet helhet. Det er derfor sentralt at planen blir fundamentert bredt slik at enkeltdeler ikke justeres separat i etterkant. Forslagene kan virke riktig hver for seg, men ikke som en helhet for aktuelle grunneiere og grunneiere mellom. Vilka'rlig endringer kan derfor virke mot sin hensikt og trenger ikke gi bedre l'osninger.

I plandokumentene som er lagt ut p' h'oring gjelder dette spesielt «Sone for krav vedr'orende infrastruktur» (felt H410\_3) som er regulert mellom felt SAA og bestemmelsesomr'ode #1. Feltet har, slik vi ser det, til form'ål og 'opne for muligheten for en overgang/bro mellom feltene. Muligheten har v'ært evaluert i planarbeidet og konkludert som sv'ært kostbar, lite samfunnsnyttig og lav grad av gjennomf'orbarhet sett opp imot andre forutsetninger som er mer sentrale i planen. Eksempelvis muligheten til 'a bygge inn mot spor 3 og minimere barriereavstanden i bybildet. KNP er derfor usikre p' feltets betydning og hensikt og har flere kommentarer vi finner det naturlig 'a f'å belyst for 'a bli sikrere i utviklingen av v'are eiendommer:

- KNP ser det som utfordrende at foresl'att endring av planmaterialet ikke er studert godt nok b'åde arkitektonisk og 'okonomisk hvis planforslaget reelt skal v'ære gjennomf'orbart. Forslaget fremst'ar som uferdig og sprer derfor usikkerhet med tanke p' den konkrete oppstartsprosessen med bygging av nytt Terminalbygg p' felt SAA.
- Felt H410\_3 har slik vi leser planbestemmelser ingen utbygging- eller rekkef'olgekrav og vil derfor naturlig kunne bli hengende igjen uten 'a bli gjennomf'ort.
- Feltet er slik vi ser det s'å n'ært eksisterende undergang at den 'okonomiske samfunnsgevinsten m'å v'ære 'a anse som sv'ært liten. Koblingen er god mellom sidene i dette omr'udet gjennom eksisterende undergang.
- Felt H410\_3 skaper forventninger som utbygger m'å ta hensyn til og forsvare i fremtiden. Det er slik vi ser det, sv'ært uheldig 'a formidle muligheter i planen som grunneieren er negative til og som ikke vil bli gjennomf'ort hvis det ikke settes krav til det. Eventuelle krav vil s'aledes kompliserer fremdriften og oppstarten av utbyggingen i planomr'udet vesentlig. Dette er ikke 'onskelig fra KNPs side da vi 'onsker 'a starte konkret prosjekt i omr'ode SAA s'å snart som mulig.
- Hvis utbyggingen i felt SAA m'å ta hensyn til felt H410\_3 og dens plassering vil den forringe kvaliteten og oppbyggingen av byggeriet innenfor feltet. Det er ikke 'onskelig med slike bindinger. Dette kompliserer og medf'orer direkte konsekvenser for utbyggingen b'åde i fremdrift og 'okonomi.
- I omr'odeplanen er det lagt opp til en avhengighet med n'odvendig riving av P-hus innenfor bestemmelsesomr'ode #1 hvis Bane NOR SF f'ar i oppdrag 'a utvide fra 3 til 5 jernbanespor i fremtiden. Hva skjer da med overgangen som eventuelt er bygget, eller bare er regulert inn til bestemmelsesomr'ode #1?

Iht. punktene og usikkerheten som er beskrevet over ber vi om at felt H410\_3 fjernes fra plankart og bestemmelser.

Tilleggskommentar til felt H410\_3

Hvis felt H410\_3 blir vedtatt slik som foreslått i høringsforslaget, vil det etter vår mening ligge feil plassert og være for lite fleksibelt for en god videre utvikling av området. Feltet er plassert i et område som ikke forsterker de etablerte og eksisterende bevegelsesmønstrene.



Vår saksbehandler: Lars Haakanes

Mobil: 90897592

E-post: [lars@porsgrunnutvikling.no](mailto:lars@porsgrunnutvikling.no)

Per Atle Tufte  
Knutepunkt Porsgrunn AS

Skule Wærstad  
Porsgrunn Utvikling AS

Svein Olav Ellingsen  
Bane NOR Eiendom AS

Porsgrunn kommune

Postboks 128  
3901 PORSGRUNN**DATO**  
09.11.2023**DERES DATO**  
05.10.2023**REFERANSE**  
2021/3002-5**DERES REFERANSE**  
23/17841-2**SAKSBEHANDLER**  
Marcus Hothmann, Rådgivnings- og tidligfaseavdelingen

## Områderegulering for Knutepunkt Porsgrunn til offentlig ettersyn – Høringsuttalelse

Vi viser til deres varsel om offentlig ettersyn av planforslag for knutepunkt Porsgrunn.

På vegne av staten eier og forvalter Statsbygg USN campus Porsgrunn på Kjølnes (gnr. 44/bnr. 175, gnr. 45/bnr. 28 og gnr. 46/bnr. 518), som ligger ca. 300 meter øst for planområdet. Ca. 30 200 m<sup>2</sup> BTA bygg er utleid til Universitetet i Sørøst-Norge (USN) i tillegg til store utearealer. Studentsamskipnaden i Sørøst-Norge (SSN) er også grunneier på campus (gnr. 44/bnr. 178), og fester deler av gnr. 45/bnr. 28 fra Statsbygg til de nye studentboligene på campus som er under bygging.

I samråd med USN og SSN har vi følgende merknader til planforslaget:

Vi støtter planens målsetning om å styrke sammenhengen mellom Porsgrunn sentrum, Porsgrunn kollektivknutepunkt ved stasjonen og USN campus Porsgrunn. Plangrepet med flere tverrforbindelser og oppgradering av gaterom – herunder omforming av fylkesvei 32 på sikt til en byggate med et grønnere preg, fortau og møbleringssone – vil gi studenter, ansatte og besøkende en tryggere, mer attraktiv og bedre lesbar atkomst til campusen. Planen vil slik bidra til å oppfylle noen viktige mål i campusutviklingsplanen for campus Porsgrunn.

Vi er også positive til at det åpnes for utbygging med flere arealformål som tjenesteyting og kontor på knutepunktet. Dette vil være et areal- og utviklingspotensial for universitetets samarbeidspartnere og næringsliv i gangavstand til dagens campus. Det er viktig å understreke at USN ikke har planer om å flytte sin virksomhet fra Kjølnes. USN, SSN og Statsbygg har en felles langsiktig strategi om å videreutvikle campus Porsgrunn på Kjølnes, bl.a. nedfelt i campusutviklingsplanen for campus Porsgrunn. Dette understøttes også av de nye studentboligene som nå bygges på campus.

Med vennlig hilsen

Nina Ødegaard  
avdelingsdirektørMarcus Hothmann  
senioringeniør

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent.*

Kopi til:

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMARK  
UNIVERSITET I SØRØST-NORGE  
STUDENTSAMSKIPNADEN I SØRØST-NORGE

**Fra:** Kolbjørn Hegna <hegnakolbjorn@gmail.com>

**Sendt:** 10.11.2023 17:10:10

**Til:** Porsgrunn Postmottak <postmottak@porsgrunn.kommune.no>

**Emne:** Områderegulering for Knutepunkt i Porsgrunn

---

Viser til infomasjon 06.11.23 i Porsgrunn bibliotek - vedr. nytt knutepunkt i Porsgrunn, og - ønsker om innspill til pågående planlegging.

Her kommer noen umiddelbare kommentarer:

### **Plass til videreformidling av trafikk i knutepunktet Porsgrunn.**

Et knutepunkt i Porsgeunn vil kreve plass til videreformidling av trafikk. Både passasjertrafikk og containertrafikk.

Når det gjelder containertrafikk vises til uttalelser fra NHO i Kristiansand i Distriktssending på TV, 06.11.23, som sier at det om en 10 års tid vil være bedrifter/conatainere som vil benytte jernbanen og at passasjertrafikk vil skje via busser på E18. Mulig knutepunktet i Porsgrunn kan få en rolle i denne trafikkviklingen, men det synes som om dagens busser velger andre stoppesteder?!

Når det samtdig sies at stoppestedene langs jernbanen vil bli i Kristiansand, Brokelandsheia, Porsgrunn, Tønsberg, Drammen, sier det seg selv at det vil bli behov for plass til trailere og busser (kanskje) i knutepunktet i Porsgrunn.

I informasjonsmøtet kunne jeg ikke registrere at det var satt av mer plass til slik trafikk enn dagens "lille", eksisterende bussholdeplass.

**BØR DET TENKES PÅ MER PLASS TIL VIDEREFORMIDLING AV TRAFIKK - FRA TIL KNUTEPUNKTET!**

### **Antall spor inn/ut av Porsgrunn knutepunkt.**

Det var snakk om 3-5 spor ved Porsgrunn jernbanestasjon. Er en evt. bybane i Grenland tiltenkt noen av disse. Siden by-bane i Grenland er flagget flere ganger som et mulig transport-alternativ - er det tatt hensyn til dette mht. antall spor? (Bybane som dekker trafikk til og fra Brevik, Herøya næringspark, Skien, Nordagutu, Notodden....)

Er jernbanetraseen(e) ut fra Porsgrunn med forbindelse til Sørlandsbanen bestemt, eller kan det hende at Porsgrunn kommune må endre sine planer ift. denne evt. uvissheten?

### **Fasiliteter rundt knutepunktet Porsgrunn.**

Tas det høyde for fortsatt parkeringsmuligheter for billister som skal benytte seg av knutepunktet (les buss og tog som skal benyttes for videre reise)?

Hva med ladestasjoner slik det er på Urædd i dag?

Hva med plassering av bilutleiefirmaer, taxi-næring, sykkelutleie. Kunne ikke se at dette var definert i planene.

### DET ER VEL IKKE KUN PENDLERE SOM ER TILTENKT ARBEIDSPLASSENENE RUNDT KNUTEPUNKTET SOM VIL BENYTTET SEG AV DETTE KNUTEPUNKTET?

#### **Nye kontorarbeidsplasser/"grønn" næring rundt knutepunktet.**

Jeg ser at planene baserer seg på "grønn næring"/kontorbygg som ligger tett opp til knutepunktet. I den sammenhengen vil jeg legge til at det fortsatt må være et mål å fjerne unødig biltrafikk Igjennom den nye arealplanen, og at mye av bil- og tungtrafikk kan benytte seg av ny R36 .

Jeg antar at det nye bystyret er mer villig til å gå i dialog med Stat. Vegvesen om ny trase-utredning for R36 enn tidligere styresammensetning. Viser til tidligere ordfører som valgte å "isolere" Porsgrunn fra omverden ved ikke å samarbeide verken med Skien kommune eller Statens vegvesen.

(Når det gjelder behovet for nye kontorarbeidsplasser er vel dette noe som er nedadgående siden at bruken av hjemmekontor har kommet for å bli!)

### TIDEN INNE FOR Å FJERNE UNØDIG BILTRAFIKK OG TUNGTRANSPORT FRA BYSENTRA I PORSGRUNN OG SKIEN VHA NY R36

#### **Planene baserer seg på stor befolkningsvekst.**

Jeg vil anta at den formidale befolkningsveksten , som ble presentert, ikke bare vil bestå av pendlere . Men også mennesker som ønsker å bosette seg i Porsgrunn. I den sammenhengen forutsetter jeg at det pågår parallell arealplanlegging for nye boliger?!

### ER DET NOK BOLIGER.

#### **Potensiale.**

Selv om planene kan synes å være et "luftslott", er jeg helt enig i at det må utarbeides en rammeplan, slik at det blir lettere å planlegge detaljer underveis når eventuelle aktører ønsker nybygg.

Mulig fobindelse med Sørlandsbanen kan bidra til et økt og nærmere samarbeid mellom UiA og UiT.

Som sagt - kun noen umiddlebare kommentarer.

Mvh

Kolbjørn Hegna

**Fra:** Amalie Rossland Christiansen <amis\_rossland@hotmail.com>

**Sendt:** 13.11.2023 21:11:02

**Til:** Porsgrunn Postmottak <postmottak@porsgrunn.kommune.no>

**Emne:** Innspel til Byutvikling om ny områderegeringsplan for Knutepunkt Porsgrunn

---

Hei,

Eg ønskjer å gje eit innspel til planen om byggjestil og arkitektur slik han fram til no er foreslått og illustrert. Illustrasjonane for området syner så langt høge bygg, for det meste rektangulære, med flate tak og flate fasadar dominert av glasvindaug. På bygga der fasaden ikkje er dominert av glas er det gjennomgåande usymmetriske vindaug.

Eg vil på det sterkaste be om at kommunen ikkje satsar på denne stilen, og heller nyttar makta ho har til å krevje at det byggjast i meir tradisjonell stil. Til dømes i jugendstil eller nygotisk, med ornamenterte fasadar, boger, og sprossa, symmetriske vindaug. Ornamenta kan også gjerne spegle Porsgrunn sin identitet (t.d. porsblomen).

Det er ei sær solid samling av forskning frå både inn og utland som konkluderar med at det er tradisjonelle bygg som skapar mest trivsel og rett og slett betre mental helse hjå innbyggjarane. Tradisjonell arkitektur er også det eit tydeleg fleirtal av folk føretrekk. Sjølv sagt er ikkje alle einige i at tradisjonell arkitektur er vaktast, men trendane er tydelege, og som nemnt, støtta av forskning. Dersom målet er å skape ein *attraktiv* bydel er det nettopp tradisjonelt ein bør byggje. Vakre byrom inviterer også aktivitet ved at ein tykkjer det er triveleg å gå og sykle forbi, og det kan auke turisme. Eit klassisk døme i Noreg er bykjerna til Ålesund.

Ei innvendig er sjølv sagt at å byggje tradisjonelt er for dyrt. Heldigvis finns det i dag effektive metodar for å produsere ornament, der ein nyttar støypeformar og kan lage stort opplag på kort tid. I tillegg er dette innspelet meint om fasadane på bygga, innsida må gjerne utformast moderne slik ein ser det som hensiktsmessig for å oppfylle byggetekniske krav, særleg til miljø og berekraft.

Bygg med tradisjonelle fasadar er også meir berekraftige fordi befolkinga vert glad i dei og ser på dei som verd å ta vare på og restaurere, i staden for å rive etter nokre tiår. Store fasadar av glas, slik ein ofte ser på moderne bygg, er også noko av det mest klimabelastande ein kan nytte. Det gjev gode dagslysforhold, men lekkjer betydeleg meir kulde og varme, i tillegg kjem eit stort klimaavtrykket ved produksjon.

Når det gjeld berekraft så vil eg også oppmode kommunen sterkt til å ha klare krav og forventingar til utbyggjarar om å lage klimavenlege bygg. Gjerne BREEAM NOR Excellent eller betre. Dette legg ein opp til så tidleg som mogleg ved å stille krav til hovudmaterialer og prosess. Dette kjem ikkje i konflikt med ornamenterte fasadar, då fasadeutforming på ingen måte treng å stå i vegen for berekraftig materialbruk, tekniske løysingar og hensiktsmessig innvendig utforming.

Vakker, tradisjonell arkitektur er som blomar i bybiletet. Somme meiner kanskje at det er

unyttig og kostar unødvendig med pengar, men for eit klart fleirtal gjer det stor forskjell for trivsel og positivt inntrykk av byen. Så på same måte som Porsgrunn spanderer på innbyggjarane blomar i parkar og langs Storgata håpar eg kommune også vil gjere at ein får fleire vakre, tradisjonelle bygg, særleg i eit så sentralt område. I motsetnad til blomar varar dei i mange tiår. Porsgrunn har verkeleg sjansen til å gå foran på dette i norsk samanheng, og kan dermed verte ein ordentleg attraksjon.

Som relativt ny tilflyttar (under 2 år) kan eg ikkje tenkje meg ein større motivasjon til å verte verande og satse på kommunen enn om ein kan få Knutepunkt Porsgrunn til å verte den vakraste bydelen som er bygd i Noreg i nyare tid. Eg trur det vil skape stor trivsel og stoltheit blant alle som bur her.

Med venleg helsing,  
Amalie Rosslund Christiansen

Porsgrunn kommune

Deres ref: Planid 397  
Vår ref: 2021/173818  
Dato: 14.11.2023  
Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



## MATTILSYNET SIN UTTALELSE TIL OMRÅDEREGULERING FOR KNUTEPUNKT PORSGRUNN - PLAN ID 397

Vi viser til dokumenter som er lagt ut på offentlig ettersyn vedr. områderegulering av Knutepunkt Porsgrunn.

Mattilsynet er statlig sektormyndighet for områdene planter, fisk, dyr, mat og drikkevann. Som høringsinstans til arealplaner har Mattilsynet i oppgave å bidra til at arealplanen ivaretar nasjonale og regionale interesser innenfor områdene:

- drikkevann
- plantehelse
- fiskehelse/fiskevelferd
- dyrehelse/dyrevelferd

I denne saken uttaler vi oss til vannforsyning.

### **Saksopplysninger:**

Hensikten med planen er å utvikle et kompakt og effektivt knutepunkt med mange arbeidsplasser i Porsgrunn. Planområdet er ca. 200 dekar og omfatter eksisterende kollektivknutepunkt med togstasjon og bussterminal med omkringliggende områder langs jernbanen og fylkesveg 32 Vallermyrvegen.

### **Mattilsynet sine kommentarer:**

Vi ser at vannforsyning er godt belyst gjennom VA plan, dokumentasjonskrav og rekkefølgebestemmelser.

Det kan vurderes om det er hensiktsmessig med hensynssoner og bestemmelser rundt kritisk infrastruktur som pumpestasjoner og sentrale drikkevannsledninger.

Utover sistnevnte har ikke Mattilsynet ytterligere kommentarer.

Med hilsen

Asle M. Fremgård, Avdelingssjef Mattilsynet Telemark

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.  
Dokumenter som må ha signatur blir i tillegg sendt i papirversjon.*

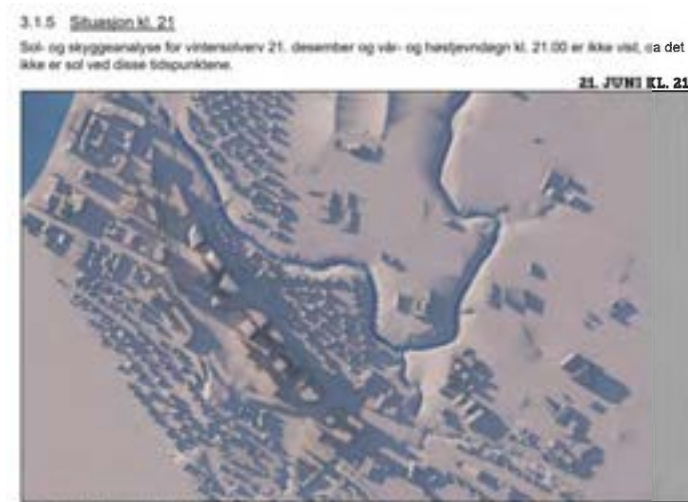
Kopi til  
STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMARK Postboks 2076 3103 TØNSBERG

## Høringsinnspill til områderegulering for Knutepunkt Porsgrunn

Jeg har med interesse sett på planene for Knutepunkt Porsgrunn. Det er et spennende område som skal utvikles, og det vil prege byen i mange år fremover. Utbyggingen har stor innvirkning på området nærmest knutepunktet.

**Lys og skygge:** Skyggeillustrasjonene viser størst konsekvenser for boligene i Hagebyen.

Illustrasjonene som er lettest tilgjengelig viser skyggefall 1. mai kl.18, men ikke på sommeren eller vinteren, og ikke senere på kvelden. Etter noe leting i dokumentene, fant jeg følgende illustrasjon for 21. juni kl. 21 i konsekvensutredningen. Her ser vi at nesten hele første rekka av hus blir skyggelagt.



Figur 3-17. Summerstevne 21. juni kl. 21.00. Note: 3D-modell av planforslaget, Utrykk orientert.

Effekten er likevel størst i vinterhalvåret, noe også konsekvensutredningen viser til: «Tilsvarende vil eiendommene langs Norkynvegen og fv. 32 i Hagebyen, generelt få mer skygge på ettermiddags- og kveldstid enn i dag, særlig i vinterhalvåret.» (KU205\_Konsekvensutredning\_Landskapsbilde\_D02, s. 55).

**Høyde** er selvfølgelig avgjørende for hvor mye skygge som blir kastet, og en høydebegrensning til maks kote 32 (eller det som tilsvarer dagens hotell, som allerede er høyt) bør gjelde for hele området. Bygninger i ytterkanten av området som grenser mot annen eksisterende bebyggelse bør senkes ytterligere. Slik planen er nå, danner området en visuell vegg mot Hovenga, Hagebyen og Kjølnesområdet.

Høyden på byggene er også problematisk, da det dannes trange, skyggelagte gater mellom bygningene. Avstandene mellom bygningene må økes, selv om byggehøyden begrenses. Slik tegningene nå fremstår, virker området lite menneskevennlig. De trange gatene i områdene mellom bygningene vil føles utrygge om kveldene.

**Grøntområder:** Det er planlagt enkelte oppholdsområder. Her vil det være veldig viktig med trær og beplantning. For å myke opp området og gjøre det mer menneskevennlig, bør mer av området beplantes. Dette vil i tillegg sikre ivaretagelse av overvann.

**Blågrønn faktor (BGF):** I reguleringsbestemmelsene stilles det under pkt. 2.1.3 Dokumentasjonskrav til overordna utomhusplan 1:500 krav til beregning av BGF, men det stilles ikke krav om selve faktoren. Oslo kommune stiller krav til faktor 0,8 i åpen by. Kan det gjøres en vurdering av om et tilsvarende krav kan stilles i reguleringsbestemmelsene for dette området?

Grøntområdet som er holdt av pga. båndlegging mtp. fremtidig skinnegang må fordobles. Dette vil forsvinne hvis skinnene bygges, og det vil da sterkt redusere grøntarealet i området.

**Trafikk i området:** Tiltaket selges inn som et grønt prosjekt, direkte ved knutepunktet. Da bør det settes begrensninger til antallet parkeringsplasser. Området Vallermyrene, Kjølnes, Hagebyen bør avlastes for trafikk, og det bør derfor legges opp til at trafikken til området hovedsakelig ivaretas med kollektivtransport. Vi trenger ikke mer trafikk i dette området, det vil kun forsterke følelsen av vegg mot byen!

#### Oppsummert:

Senke byggehøyden til maks høyde som dagens hotell.

Større avstand mellom bygningene.

Trygge og lyse uterom.

Vurdere å stille krav til blågrønn faktor (min. 0,8) og sikre mer grøntareal i området.

Begrense antall parkeringsplasser og dermed begrense biltrafikken til området.

Med vennlig hilsen,

Sabine Gehring  
Trymsveg 2  
Hovenga

Porsgrunn kommune  
Postboks 128  
3901 Porsgrunn

Porsgrunn, 15.11.2023

## **Uttalelse til offentlig ettersyn av områderegulering for Knutepunkt Porsgrunn – PlanID 397**

Lede AS («Lede») viser til utsendt varsel om høring og offentlig ettersyn av områderegulering for Knutepunkt Porsgrunn – PlanID 397 i Porsgrunn kommune. Høringsfristen er 21.11.2023 og uttalelsen er dermed innen fristen.

Lede har etter energiloven områdekonsesjon i Porsgrunn kommune. Dette innebærer at nettselskapet etablerer og drifter strømmettet i kommunen (høyspent og lavspent fordelingsnett). I tillegg eier og drifter nettselskapet regionalnettet i kommunen.

### **1. Elektriske anlegg i planområdet**

Nettselskapet har elektriske anlegg i det aktuelle planområdet. 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.

### **2. Anlegg etablert etter anleggskonsesjon (normalt regionalnett)**

I, og i nærheten av, planområdet er det etablert høyspenningsanlegg som er bygget etter anleggskonsesjon gitt av Norges Vassdrags- og Energidirektorat (NVE). Kraftledninger og kabelanlegg bygget etter anleggskonsesjon er i hovedsak unntatt fra Plan- og bygningsloven, og for disse kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Utgangspunktet er derfor at kraftledninger ikke skal inntegnes som et arealformål i en reguleringsplan, men bør innarbeides som hensynssone (faresone).

#### **2.1. Eksisterende kraftledning**

Nettselskapet har følgende kraftledninger; 132 kV Myrene – Meen 1 og 132 kV Myrene – Meen 2, etablert innenfor/nær planområdet. Kraftledningene føres på felles mastarrangement. Kraftledningsanlegget har et byggeforbudsbelte som innebærer restriksjoner for arealbruken. Se vedlagt restriksjonsskriv. Byggeforbudsbeltet langs kraftledningene er 24,5 meter, 12,25 meter målt horisontalt til hver side fra senter av mastarrangementet.

Vi ber om at traseen med byggeforbudsbeltet registreres i planen som en hensynssone (faresone) med kode 370 – høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler) jfr. vedlegg II til kart- og planforskriften.

## **2.2. For anlegg etablert etter anleggskonsesjon gjelder følgende:**

Planlagt ny bebyggelse eller andre tiltak som kommer i konflikt med elektriske anlegg må ta hensyn til det elektriske anlegget. Lede oppstiller en del vilkår for at omlegging av anlegget skal kunne gjennomføres.

- Eventuelle nye kabler og luftledninger som skal erstatte eksisterende anlegg må minimum ha overføringskapasitet som tilsvarer den kapasitet anlegget har i dag.
- Eventuelle ønsker om omlegging av eksisterende anlegg må meldes inn til nettselskapet i god tid før omleggingen ønskes utført. Omlegging er en tidkrevende prosess, og bør tas hensyn til ved utarbeidelse av eventuelle bestemmelser om særskilt rekkefølge for gjennomføring av de enkelte tiltakene i planen.
- Dersom det skal gjøres tiltak på det enkelte anlegg, må det påregnes at det kan bli nødvendig å stille krav til tider på året som utkobling må være avgrenset til og hvor lenge anlegget kan være utkoblet. Dette begrunnes med behovet for kontinuerlig forsyning av strøm til kundene, jf. også leveringsplikten i energiloven § 3-3.
- Omlegging av anlegg med høyere spenning enn 24 kV fordrer at vi søker NVE om endringer i de respektive anleggskonsesjonene for anleggene. Endring i anleggskonsesjon forutsetter blant annet at det finnes ekstern evne og vilje til full kostnadsdekning, slik at nettkundene ikke belastes for omleggingen. Det betyr at nettselskapet vil kreve full kostnadsdekning for omlegging. Utfallet av en konsesjonsbehandling kan ikke forskutteres.

## **2.3. Transformatorstasjoner**

Transformatorstasjoner er en viktig del av regionalnettet. For å sikre nødvendig drift og vedlikehold av transformatorstasjonene må nettselskapet ha tilgang til anlegget til enhver tid. Adkomsten til anlegget må hele tiden være tilgjengelig og fremkommelig for lastebil med svanehenger. I tillegg må nettselskapet ha tilgang til opparbeidede parkeringsplasser.

Nettselskapet informerer om at Myrene transformatorstasjon er plassert innenfor planområdet. Denne transformatorstasjonen er å finne på eiendom med gnr. 46 og bnr. 911 og gnr. 46 bnr. 1315. Adressen til stasjonen er Håndverksvegen 10B. Det kommer frem av plankartet at store deler av eiendommen, nærmest eksisterende jernbane, tenkes omregulert til formål o-BAN1, Bane (nærmere angitt baneformål). Vi ber om at eiendommen i sin helhet, samt arealer tilknyttet eksisterende elektrisk anlegg holdes utenfor områdereguleringen, og at området fjernes fra plankartet.

Fra transformatorstasjonen vil det være noe støy fra koblingsanlegg, transformatorer og andre komponenter. Eventuelle ulemper og avbøtende tiltak for planlagt bebyggelse i denne

forbindelse er ikke vårt ansvar. Utbygger må ta hensyn til støy fra transformatorstasjonen ved utforming av ny bebyggelse.

### **3. Anlegg etablert etter områdekonsesjon (normalt distribusjonsnett)**

Anlegg med spenning til og med 24 kV inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av områdekonsesjon.

#### **3.1. Eksisterende høyspenningskabler**

Nettselskapet har høyspenningskabler etablert innenfor planområdet. Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inngrip i terrenget som medfører endring i overdekning over kabler. Vedlagt kart viser kun omtrentlig plassering, for å påvise kablens plassering i terrenget må det bestilles kabelpåvisning. Forespørsel om kabelpåvisning rettes til Geomatikk.

#### **3.2. Eksisterende høyspenningsluftledning**

Det må tas hensyn til høyspenningsluftledninger som ligger innenfor planområdet. Ledningene har et byggeforbudsbelte på 6 meter målt vannrett fra nærmeste faseleder (tråd) til nærmeste bygningsdel, for eksempel terrasse, takutspring etc. jf. forskrift om elektriske forsyningsanlegg anlegg med veiledning (FEF) § 6.4. Ingen bebyggelse kan tillates innenfor definert byggeforbudssone. Nettselskapet ber om at traseen med byggeforbudsbeltet registreres i planen som en hensynssone (faresone) med kode 370 – høyspenningsanlegg jf. vedlegg II til kart- og planforskriften. Det må ikke gjøres inngrip i terrenget som medfører oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.

#### **3.3. Behov for ny nettstasjon – samt forhold til eksisterende nettstasjon**

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.

Areal som avsettes til frittliggende nettstasjon må være av en slik størrelse at det er plass og adkomst til nettstasjonen med kranbil (med støttebein) Dette innebærer vanligvis at det er behov for et areal på ca. 70 kvm (7 m x 10 m). Størrelsen på nettstasjonen kan være opptil 15 kvm. For nettstasjoner over 12 kvm må det skilles ut egen tomt. Nettstasjonen må stå minst 5 meter fra bygning med brennbare overflater. Avstanden gjelder også til terrasser og lignende brennbare utstikk som er dirkete knyttet til bygget. Av hensyn til trafiksikkerheten ønskes frittliggende nettstasjoner plassert minimum 3 meter fra veikant og utenfor veiens frisktsoner. Fortau, gang- og sykkelvei regnes også som veikant. For å sikre optimal strømforsyning ønskes nettstasjonen plassert sentralt i planområdet. Av hensyn til blant annet akustisk støy, anbefaler

nettselskapet at ny nettstasjon plasseres minimum 10 meter fra ny bebyggelse.

Misligholdelse av avstandskravene skaper ofte unødige utfordringer for grunneierne og nettselskapet. Det er derfor viktig å synliggjøre byggegrenser mot nettstasjoner i reguleringsbestemmelsene.

Følgende må spesifikt ivaretas i plan med bestemmelser:

- Der nettselskapet har angitt behov for plassering av ny nettstasjon, må det reguleres et areal til slikt formål
- Nettstasjoner tillates oppført i forbindelse med strøm til stedbunden næring i LNFR-område samt i areal regulert til utbyggingsformål
- Nettstasjoner tillates oppført også utenfor regulerte byggegrenser og kommer i tillegg til tillatt utnyttelsesgrad.
- Nettstasjoner tillates oppført inntil 1 m fra eiendomsgrense og at det generelt er 5 m byggegrense rundt nettstasjoner.

Nettstasjoner kan også etableres i egne rom i bygg, rommet må være på bakkeplan. Størrelsen på rommet må være minst 16 kvm hvorav ingen vegg må være kortere enn 4 meter. Videre stilles det særskilte krav til utforming av rommet, adkomst og ventilasjon mv.

Arealer som i fremtiden skal brukes til nettstasjoner avsettes i planen til arealformål bebyggelse og anlegg, underformål «Andre typer bebyggelse og anlegg», energianlegg kode 1510, jf. vedlegg I til kart- og planforskriften.

I planområdet er det i dag etablert flere nettstasjoner. Dersom tiltak innenfor planområdet skulle utløse endring av eksisterende nettstasjoner og/eller flytting av disse, må Nettselskapet varsles.

Arealer som i dag brukes til nettstasjoner avsettes i planen til arealformål bebyggelse og anlegg, underformål «Andre typer bebyggelse og anlegg», energianlegg kode 1510, jf. vedlegg I til kart- og planforskriften. Ovenfornevnte avstandskrav gjelder også for eksisterende nettstasjoner, og byggegrenser justeres i henhold til dette.

### **3.4. Kostnader knyttet til strømforsyning**

Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket jf. forskrift om økonomisk og teknisk rapportering, inntektsramme for nettvirksomheten og tariffen. Kostnadene inkluderer eventuelle kostnader til erverv av nye stedsvarige (evigvarende) bruksrettigheter.

Det er viktig at det planlegges slik at ny bebyggelse og anlegg ikke kommer i konflikt med nettselskapet sine anlegg, dette gjelder særlig høyspenningsanlegg. Dersom planen forutsetter at eksisterende høyspenningsanlegg må flyttes eller legges om, må det settes av arealer til nye traseer og/eller nettstasjon(er). Nye traseer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som

det nettselskapet har til de eksisterende traseene/nettstasjonen.

## 4. Andre forhold

### 4.1. Vedlagt kart

- Vedlagt kart kan brukes under følgende forutsetninger:
- Brukes kun som underlag for forespurt planarbeid
- Skal slettes etter bruk da nettet endrer seg kontinuerlig
- Må ikke oversendes andre uten netteiers samtykke
- Må ikke offentliggjøres da det er unntatt offentligheten jf. offentleglova § 13 og kraftberedskapsforskriften § 6-2
- Må ikke anses som kabelpåvisning

### 4.2. Inntegning på plankartet

Nettselskapet informerer om at spenningsnivået for ledningsanleggene ikke må påføres planen, herunder plankartet. Høyspentkabler under bakken tegnes ikke inn på kartet. Lede viser til beredskapsforskriften § 6-2 og NVEs veiledning til beredskapsforskriften pkt. 6.2.9.

### 4.3. Elektromagnetisk stråling og støy

Ved bygging i nærheten av elektrisk anlegg gjøres det oppmerksom på at det ikke nødvendigvis er samsvar mellom hvilken avstand som er nødvendig for å komme under anbefalt utredningsgrense for magnetfelt og gjeldende avstandskrav til bygninger. Utbygger må ta hensyn til støy fra elektrisk anlegg ved utforming av ny bebyggelse. Eventuelle ulemper og avbøtende tiltak for planlagt bebyggelse i denne forbindelse er ikke vårt ansvar.

### 4.4. Kapasitet

Basert på effektbehov fra utbygger avklares det om Lede har tilstrekkelig kapasitet i overføringsnettet frem til planområdet. Dersom dette ikke er tilfelle kan det bli behov for en mer omfattende planleggingsprosess fra vår side. Erfaringsmessig vet vi at en slik prosess kan ta lang tid.

## 5. Annet

Nettselskapet informerer om at det i planområdet er etablert fiberanlegg.

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. Vennligst ta kontakt dersom det skulle være noen spørsmål eller uklarheter.

## 6. Vedlegg:

- Vedlegg 1 Restriksjoner regionale kraftledninger 132 kV
- Vedlegg 2 Kart – Knutepunkt Porsgrunn

Med vennlig hilsen  
Lede AS

Kurt-Albert Plassen  
Senioringeniør Plan Regionalnett

*Dokumentet er elektronisk signert*

## INFORMASJON

### Generelle restriksjoner gjeldende for angitte kraftledninger:

132 kV Myrene – Meen 1 og 132 kV Myrene – Meen 2, har ett samlet klausulert byggeforbudsbelte på 24,5 meter, dette måles 12,25 meter horisontalt og vinkelrett ut til hver side fra senter i mastearrangementet.

1. Byggeforbudsbeltene gjelder mellom til bebyggelsens nærmeste bygningsdel (terrasse, takutspring, vegg, sålekant mm.) og det godtas ikke noen form for bygningsmessig aktivitet innenfor dette området uten godkjenning fra Lede AS.
2. Det tillates ikke etablering av veier, vegskilt, gatelys, parkeringsplasser, lagerplasser, m. v. innenfor det klausulerte byggeforbudsbeltet uten at Lede AS er forelagt planer for dette og søknad er godkjent.
3. All bruk av anleggsmaskiner, kraner og heiseanordninger nærmere kraftledningen enn **30 m**, skal i god tid varsles Lede AS, slik at overvåking kan foretas og eventuelt kraftledningen utkobles.
4. Lede AS skal til enhver tid ha adgang til fundamenter, master og liner med nødvendig utstyr for å kunne utføre drift og vedlikehold.
5. Det må ikke forekomme gravearbeider nærmere enn **5 m** fra master, barduner og kabelanlegg uten netteiers godkjenning.
6. Det skal være en frisone på minst **3 m** mellom mast og parkeringsplass samt skulder for vei og gang- / sykkelvei. Parkeringsplass og vei skal avgrenses mot mast med «ikke flyttbar» delestein eller autovern. Etablering av parkeringsplasser innenfor byggeforbudsbeltet skal på forhånd godkjennes av Lede AS.
7. Det tillates ikke heving av terrenget innenfor byggeforbudsbeltet før det er fremlagt planer for dette og disse er godkjent av Lede AS.
8. Innenfor kraftledningens byggeforbudsbelte tillates ikke beplantning med høytvoksende trær som må felles eller toppes når de vokser opp under ledningene. Det kan imidlertid tillates at det beplantes med lavtvoksende prydbusker eller dvergfuru som ikke vil skape slike problemer.
9. Lekeplasser, idrettsplasser eller plasser hvor det periodevis kan oppholde seg mennesker tillates ikke etablert innenfor kraftledningens klausulerte byggeforbudsbelte.
10. Veier, gangstier, fortau og sykkelstier som krysser eller parallellføres under kraftledningen må ha en høyde mellom topp veilegema og nærmeste strømførende line på minst 7,7 m i ugunstigste tilfelle, det vil si ved skeiv islast eller + 80° C ledertemperatur. Krav til fri høyde under normale driftsforhold vil være høyere og må beregnes for det enkelte tilfelle.
11. Signalkabel skal ha direkte avstand til de strømførende linene på minst 6 m i ugunstigste tilfelle.
12. Direkte avstand mellom lampehode for belysningsmaster og nærmeste strømførende line skal være minst 4,7 m. Plassering av høye belysningsmaster for idrettsanlegg i nærheten av kraftledninger må avklares i hvert tilfelle.
13. Samtlige kostnader med omlegging av regionale elanlegg i forbindelse med reguleringer og prosjekter må dekkes av tiltakshaver i sin helhet.

Til Byutvikling  
Postboks 128  
3901 Porsgrunn

## **Innspill til Høring/offentlig ettersyn - Områderegulering for Knutepunkt Porsgrunn - planid 397**

Grenland Næringsforening har mottatt til gjennomsyn planene for utvikling av Knutepunkt Porsgrunn.

Vi har registrert at planene hensyntar behovet for framtidig etablering av flere togspor gjennom området slik at framtidig etablering av Grenlandsbanen ikke forhindres.

Planforslaget er slik vi forstår det, heller ikke i konflikt med utvikling av annen infrastruktur i området.

Grenland Næringsforening ser det som positivt at det nå etableres planmessig forutsigbarhet for utviklingen av et sentralt område i Porsgrunn til nærings- og boligformål.

Det er en riktig utvikling at det åpnes for blandet bruk som også inkluderer næringsformål.

Utviklingen av området vil gå over lang tid (15-20 år) og vi oppfatter planen slik at den åpner for en fleksibel bruk ut fra de behov som måtte komme i et lengre tidsperspektiv.

Grenland Næringsforening har ingen andre kommentarer til forslaget.

Skien, 17. sept. 2023

Med vennlig hilsen

For Utvalg for samfunnskontakt og høringer, GNF

**METTE SANNERHOLT ANDERSEN** (sign.)

Daglig leder

Grenland Næringsforening/Grenland Chamber of Commerce

Porsgrunn Kommune  
Byutvikling  
Postboks 128  
3901 Porsgrunn

Den Opprinnelige Apostolisk Lutherske Førstefødtes Forsamling i Porsgrunn  
Lyngvegen 121 A  
3930 PORSGRUNN  
Ved styret

17.11.2023

### **Høringsuttalelse Knutepunkt Porsgrunn, GBNR 46/643 – Håndverksvegen 3**

Vi stiller oss bak den felles høringsuttalelsen som er utarbeidet for hele området, og opplever at det vil være positivt at hele området sees under ett. Det henvises da til planen utarbeidet av Halvorsen & Reine AS.

Som grunneier av GBNR 46/643, Håndverksvegen 3 har vi følgende tilleggsmerknad som vi ønsker med i den pågående områderegeringsplanen.

1. Utnyttelsesgrad (tillatt bebygget areal) av eiendommen fordeles i henhold til de opprinnelige tomtestørrelsene for gjeldende området.

Dette vil redusere risiko for at en eller flere av grunneierne vil kunne ta seg til rette ved å starte planlegging og utbygging av sin del av det totale området, og dermed bruke opp store deler av det totale tillatte bebyggede areal for hele området og resten av grunneierne.

Vi mener også dette vil være til det beste for hele området.

Styret

Den Opprinnelige Apostolisk Lutherske Førstefødtes Forsamling i Porsgrunn

Hei,

Jeg ønsker å komme med innspill til forslaget til ny områdereguleringsplan for knutepunkt Porsgrunn hva angår biologisk mangfold; med hovedvekt på vegetasjon. For det første er det svært beklagelig at et av de gamle spisslønnstrærne ved jernbanestasjonen vil gå tapt grunnet prosjektet. Her burde det være mulig å komme med innovative løsninger for å kunne arbeide rundt dette uerstattelige treet. Dersom det ikke fremkommer som mulig å fullføre planene uten å fjerne treet er det helt vesentlig at stammen relokaliseres til omkringliggende skoger, i så store deler som mulig. Dette er ikke bare for å opprettholde populasjonene av buktmessinglav som bor på stammen (ref. Norconsults konsekvensutredning om naturmangfold), men særlig fordi dette er et stort, gammelt, hult løvtre som vil utgjøre en svært verdifull ressurs for biomangfold som død ved etter felling.

Samme tilbakemeldinger gjelder de fem asaltrærne i området, da det vil være langt bedre å la disse stå gitt at de fem huser buktmessinglav og er i prosess til å bli grove, noe som kan ta hundrevis av år for nyplantede erstatningstrær.

Videre ønsker jeg å legge til tilbakemelding på den generelt tilsynelatende manglende vegetasjonen tilstede i plantegningene/illustrasjonene for det nye knutepunktet. Det er et kjent faktum at mange byer nedprioriterer grønne tilskudd i nye bygg/områder. Med slike tilskudd vil man også få fordelene av økosystemtjenester som overvannshåndtering gjennom økt opptak av vann i vegetasjon, støy- og vinddemping, rensing av luft og økt lysspredning. Det hadde vært flott om Porsgrunn her gikk foran med et godt eksempel og etterstreber at nye bydeler reflekterer den ellers svært flotte naturen i området. Dette vil så klart også være med å gjøre bydelen mer levende og trivelig å ferdes gjennom, som er helt essensielt for et knutepunkt.

Beste hilsener,

Hermann Wegger, Økolog

**Fra:** Morten Vinnstad <vinnstad@gmail.com>

**Sendt:** 19.11.2023 23:11:28

**Til:** Porsgrunn Postmottak <postmottak@porsgrunn.kommune.no>

**Emne:** Innspill/synspunkter, forslag til ny områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn

---

Hei

Sender med dette innspill/synspunkter ifm områdereguleringsplan Knutepunkt Porsgrunn

### **Høyder**

Foreslåtte høydekoter vil i vesentlig grad bli synlig fra bydelen Hagebyen, som er den nærmeste til området. Det ble under infomøte avholdt 6.11, vist til argumenter at de høyeste bygningene skal plasseres mot midten av området.

Vi mener at de høyeste bygningene bør plasseres mot ytterkantene av området. Dette vil minske belastningen mot de nærliggende boligområdene, blant annet for sol og skygge. Slik det fremstår så vil Hagebyen og de solforhold vi har i dag, bli vesentlig forringet ved etablering av de høyeste byggene mot midten av området.

Det må også utarbeides «siktekart/sikteprofil» som viser hvordan nye bygninger vil påvirke sikten fra Hagebyen mot områdene Bånnåsen og sentrum. F.eks fra Gjerpensgate mot aksene sentrum – Bånnåsen. Dette for å vise faktisk og visuelt hvor mye synlig bygningsmasse som observeres fra Hagebyen.

### **Solforhold**

Det må etableres digitale solkart som viser hvordan solen står gjennom året.

### **Passeringspunkter / trafiksikkerhetsplan**

Områderegulering gjelder nå inntil områder som i dag har en stor tetthet av skolebarn som sykler og går, både til skole og til fritidsaktiviteter. Dette gjelder i alle akser, men med ekstra stor tetthet i krysset Håndverksveien/Feiselveien. Dette er en utfordring allerede i dag, med fortau som ikke ivaretar siktelinjer mot kryssende biltrafikk. Det må derfor i en områderegulering, sørges for å ivareta alle forhold som sikrer en trygg skolevei for barn på Myrene Barneskole, Kjølnes ungdomsskole og Porsgrunn Videregående skole. Interesse-parter som spesielt involveres her er administrasjon Myrene skole, FAU Myrene skole, FAU Vallermyrene barnehage og Trygg Trafikk Telemark.

Det bør også vurderes en ny tilførselsvei til det aktuelle planområdet, hvor man i fremtiden kjører inn fra området Feiselveien / rundkjøring i dagens lyskryss. Dette vil hindre videre trafikk mot rundkjøring ved BeHa fra Fylkesvei 32.

### **Støy**

Prosjektet vil, slik det fremstår, ha en meget lang byggeperiode og ser ut til å foregå over flere tiår. Det må i hele perioden hensyntas et nabolag som ligger meget tett på. Arbeidstider for støykrevende prosesser må overvåkes, gjennom kontinuerlige støymålinger. Det må også etableres et forsterket støyvern mot hele området Hagebyen.

### **Trafikk**

I dag oppleves det en sterkt økende biltrafikk på Fylkesvei 32. Se punkt om etablering av nye tilførselsveier inn i området.

Det må etableres ny støy-skjerm mot Hagebyen. Dette for å sikre både økt trafikk-støy, samt byggestøy i hele perioden.

### **Grunnforhold**

Det må opplyses om resultater for gjennomførte grunnundersøkelser (Gjennomført 2022?). Dette for å sikre at det aktuelle tilstøtende området ikke påvirkes av fremtidige grunnarbeider.

Mvh

Morten Vinnstad

Ane Ose

Gjerpensgata 13

Det er flott at Utvalg for miljø- og byutvikling ønsker fortetting og grønt areal i forslaget for Knutepunkt Porsgrunn. Dersom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen knyttes sammen, blir dette området enda mer attraktivt.

Når det gjelder det foreløpige arkitektoniske utkastet til knutepunkt, så tenker jeg at Porsgrunn by fortjener mye mer. Vi kan ikke fortsette å bygge **dehumaniserende og brutalistisk arkitektur**.

Vi bør i stedet tenke helhet og harmoni fremfor formkontrast. Nye bygg bør kommunisere med fortidens bygninger her i Porsgrunn. Den bør speile vår identitet. **Porsgrunn var kanskje en av Norges vakreste byer før 1950-tallet**. Ny arkitektur trenger ikke å være en replika av arkitektur før funksjonalismen, men flott om den kan videreføre mer organiske linjer, som for eksempel kommer til uttrykk i Jugendstilen.

Når det gjelder utforming av bygg, skaper glass og andre glatte overflater en **dødsfelle for fugler**. Videre har arkitektur mye å si for vår psykiske helse. Kan det å bygge klassiske bygninger være et folkehelseiltak?

La oss gjøre Knutepunktet til et eksempel for verden når det gjelder estetisk og miljøvennlig arkitektur. **La Porsgrunn bli den perlen vi har sett konturene av tidligere!**

Eksempler på hvordan man kan bygge vakkert jf. Knutepunkt er vedlagt på neste side. Det øverste bildet til høyre er fra Ålesund og viser hvor vakkert det er med Jugendstil. Porsgrunn har bygninger i Jugendstil ved Franklintorget, samt ett bygg på Kammerherreløkka.

Mv.

Helga Lilja Jonsdottir Kormanski  
Lærer og engasjert borger

«Umulig» å bygge slik, sa kassemakerne. Nå er det plutselig mulig likevel

Er ikke dette politisk svik mot Tromsø?



**ALLT DETTA BYGGS  
JUST NU I SVERIGE**



Kilder:

Norske ornitologer om faren glass og blanke overflater utgjør for fugler:

<https://www.birdlife.no/naturforvaltning/nyheter/?id=2997>

Kan det å bygge klassiske bygninger være et folkehelseiltak?

[https://www.youtube.com/watch?v=9LYmE0q\\_lpl](https://www.youtube.com/watch?v=9LYmE0q_lpl)

Bilder: Arkitekturopprøret Norge

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=10167933015535593&set=g.290610354640879>

Øvre Bjørntvedt velforening ser det som positivt at Utvalg for miljø- og byutvikling ønsker fortetting og grønt areal i forslaget for Knutepunkt Porsgrunn. Dersom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen knyttes sammen, blir dette området enda mer attraktivt.

Vi har fått tilbakemeldinger fra medlemmer i velforeningen, og ønsker med dette å belyse noen innspill til forslaget.

### **Passeringspunkter / trafikksikkerhetsplan**

Områderegering gjelder nå inntil områder som i dag har en stor tetthet av skolebarn som sykler og går, både til skole og til fritidsaktiviteter. Dette gjelder i alle akser, men med ekstra stor tetthet i krysset Håndverksveien/Feiselveien. Dette er en utfordring allerede i dag, med fortau som ikke ivaretar siktelinjer mot kryssende biltrafikk. Det må derfor i en områderegering, sørges for å ivareta alle forhold som sikrer en trygg skolevei for barn på Myrene Barneskole, Kjølnes ungdomsskole og Porsgrunn Videregående skole. Interessenter som spesielt involveres her er administrasjon Myrene skole, FAU Myrene skole, FAU Vallermyrene barnehage og Trygg Trafikk Telemark.

Det bør også vurderes en ny tilførselsvei til det aktuelle planområdet, hvor man i fremtiden kjører inn fra området Feiselveien / rundkjøring i dagens lyskryss. Dette vil hindre videre trafikk mot rundkjøring ved BeHa fra Fylkesvei 32.

### **Støy**

Prosjektet vil, slik det fremstår, ha en meget lang byggeperiode og ser ut til å foregå over flere tiår. Det må i hele perioden hensyntas et nabolag som ligger meget tett på. Arbeidstider for støykrevende prosesser må overvåkes, gjennom kontinuerlige støymålinger.

### **Grunnforhold**

Det må opplyses om resultater for gjennomførte grunnundersøkelser (Gjennomført 2022?). Dette for å sikre at det aktuelle tilstøtende området ikke påvirkes av fremtidige grunnarbeider.

### **Estetikk og trivsel**

Når det gjelder det foreløpige arkitektoniske utkastet til knutepunkt, har flere medlemmer kommet med innspill om at det bør tenkes helhet og harmoni fremfor formkontrast. Nye bygg bør kommunisere med fortidens bygninger her i Porsgrunn.

Velforeningen håper på en videre positiv prosess og godt samarbeid i utvikling av nærområdet.

Mvh Øvre Bjørntvedt velforening

**Fra:** Anne Eikeng <anne.eikeng@tyrili.no>

**Sendt:** 20.11.2023 10:33:49

**Til:** Porsgrunn Postmottak <postmottak@porsgrunn.kommune.no>

**Emne:** Innspill til Knutepunkt Porsgrunn

---

Hei,

Jeg er nabo og bosatt i Hagebyen, og vil i stor utstrekning bli berørt av områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn.

Ønsker i den forbindelse å komme med noen innspill, se vedlegg

Med vennlig hilsen

**Anne Eikeng**

## **Innspill/synspunkter, til forslag til ny områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn :**

### **Først dette med høyder:**

Foreslåtte høydekoter vil i vesentlig synlig fra bydelen Hagebyen, som den nærmeste til området. Det ble under infomøte avholdt 6.11, på biblioteket, vist til argumenter at de høyeste bygninger skal plasseres mot midten av området.

Vi mener at de høyeste bygningene bør plasseres mot ytterkantene av området. Dette vil minske belastningen mot de nærliggende boligområdet, blant annet for sol og skygge. Slik det fremstår så vil Hagebyen og de solforhold vi har i dag, bli vesentlig forringet ved etablering av de høyeste byggene mot midten av området.

Det må også utarbeides «siktekart/sikreprofil». F.eks fra Gjerpensgate mot aksene sentrum – Bånnåsen. Dette for å vise faktisk og visuelt hvor mye synlig bygningsmasse

### **Så litt om sol forhold:**

Det må etableres solkart som viser hvordan solen står gjennom alle sommermånedene på alle klokkeslett.

### **Viktig med trafikk:**

I dag oppleves det en sterkt økende biltrafikk på Fylkesvei 32. Det bør etableres andre tilførselsveier mot området, f.eks inn via området Feiselveien.

Det må etableres **ny støy-skjerm mot Hagebyen**. Både i forlengelse av den som står, og videre helt bort til Jons dekk og felg. Dette for å sikre både økt trafikk-støy, samt byggestøy i hele perioden.

### **Passeringspunkter / trafiksikkerhetsplan**

Områderegulering gjelder nå inntil områder som i dag har en stor tetthet av skolebarn som sykler og barn. Dette gjelder i alle akser, men med ekstra stor tetthet i krysset Håndverksveien/Feiselveien. Dette er en utfordring allerede i dag, med fortau som ikke ivaretar siktelinjer mot kryssende biltrafikk. Det må i en områderegulering for området, ivareta alle forhold som sikrer en trygg skolevei for barn på Myrene Barneskole. Interesse-parter som må spesielt involveres her er administrasjon Myrene Skole, FAU Myrene skole, FAU Vallermyrene barnehage og Trygg Trafikk Telemark.

Det bør også vurderes en ny tilførselsvei til området inn fra området Feiselveien. Dette vil hindre videre trafikk mot rundkjøring inn mot BeHa fra Fylkesvei 32.

### **Støy**

Prosjektet vil, slik det fremstår, ha en meget lang byggeperiode og ser ut til å foregå over flere tiår. Det må i hele perioden hensyntas et nabolag som ligger meget tett på. Arbeidstider for støykrevende prosesser må overvåkes, gjennom kontinuerlige støymålinger. Det må også etableres et forsterket støyvern mot hele området Hagebyen.

### **Grunnforhold**

Det må opplyses om resultater for gjennomførte grunnundersøkelser (Gjennomført 2022?). Dette for å sikre at det aktuelle området tilstøtende ikke påvirkes av fremtidige grunnarbeider i området.

Mvh

Anne Eikeng, Porsgrunn 20.11.23

Attn: Byutvikling

Hagebyen Velforening ser i utgangspunktet meget positivt på utviklingen som er omhandlet i forslag til områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn. Vi mener det vil heve kvaliteten til både bydelen og Porsgrunn som helhet, dersom planene også tar hensyn til tilstøtende eksisterende bebyggelse.

Vi ser likevel noen punkter vi ønsker å belyse som et innspill til dette forslaget.

## **Høyder**

Foreslåtte høydekoter vil i vesentlig grad bli synlig fra bydelen Hagebyen, som er den nærmeste til området. Det ble under infomøte avholdt 6.11, vist til argumenter at de høyeste bygningene skal plasseres mot midten av området.

Vi mener at de høyeste bygningene bør plasseres mot ytterkantene av området. Dette vil minske belastningen mot de nærliggende boligområdene, blant annet for sol og skygge. Slik det fremstår så vil Hagebyen og de solforhold vi har i dag, bli vesentlig forringet ved etablering av de høyeste byggene mot midten av området.

Det må også utarbeides «siktekart/sikteprofil» som viser hvordan nye bygninger vil påvirke sikten fra Hagebyen mot områdene Bånnåsen og sentrum. F.eks fra Gjerpensgate mot aksene sentrum – Bånnåsen. Dette for å vise faktisk og visuelt hvor mye synlig bygningsmasse som observeres fra Hagebyen.

## **Solforhold**

Det må etableres digitale solkart som viser hvordan solen står gjennom året.

## **Passeringspunkter / trafiksikkerhetsplan**

Områderegulering gjelder nå inntil områder som i dag har en stor tetthet av skolebarn som sykler og går, både til skole og til fritidsaktiviteter. Dette gjelder i alle akser, men med ekstra stor tetthet i krysset Håndverksveien/Feiselveien. Dette er en utfordring allerede i dag, med fortau som ikke ivaretar siktelinjer mot kryssende biltrafikk. Det må derfor i en områderegulering, sørges for å ivareta alle forhold som sikrer en trygg skolevei for barn på Myrene Barneskole, Kjølnes ungdomsskole og Porsgrunn Videregående skole. Interesseparter som spesielt involveres her er administrasjon Myrene skole, FAU Myrene skole, FAU Vallermyrene barnehage og Trygg Trafikk Telemark.

Det bør også vurderes en ny tilførselsvei til det aktuelle planområdet, hvor man i fremtiden kjører inn fra området Feiselveien / rundkjøring i dagens lyskryss. Dette vil hindre videre trafikk mot rundkjøring ved BeHa fra Fylkesvei 32.

## **Støy**

Prosjektet vil, slik det fremstår, ha en meget lang byggeperiode og ser ut til å foregå over flere tiår. Det må i hele perioden hensyntas et nabolag som ligger meget tett på. Arbeidstider for støykrevende prosesser må overvåkes, gjennom kontinuerlige støymålinger. Det må også etableres et forsterket støyvern mot hele området Hagebyen.

## **Trafikk**

I dag oppleves det en sterkt økende biltrafikk på Fylkesvei 32. Se punkt om etablering av nye tilførselsveier inn i området.

Det må etableres ny støy-skjerm mot Hagebyen. Dette for å sikre både økt trafikk-støy, samt byggestøy i hele perioden.

## **Grunnforhold**

Det må opplyses om resultater for gjennomførte grunnundersøkelser (Gjennomført 2022?). Dette for å sikre at det aktuelle tilstøtende området ikke påvirkes av fremtidige grunnarbeider.

På vegne av styret i Hagebyen Velforening

## Innspill til Områderegulering for Knutepunkt Porsgrunn, planID 397

- Viktig å opprettholde og forbedre dagens krysningspunkt mellom nedre Bjørntvedt, sentrum og kjølnes området med skole og fritidsaktiviteter. Kan også være behov for flere kryssninger enn det er i dag.

Det er veldig mange barn og ungdom som bruker disse kryssningene i store deler av døgnet. Må sørge for at disse blir hyggelige og trygge med god belysning. I dag er det flere kryssninger som ikke er gode nok

Bør vurderes om man på de viktigste kryssingene skal skille mellom gående og syklende/elektriske transport midler.

- Vi registrerer at det er fjernet begrensninger for handel og parkering under bakken for hele plan området. Dette kan potensielt øke gjennomgang trafikken på Nedre Bjørntvedt også med tanke på flere fortettings prosjekter i sentrums området som er i startgropen. Vi forventer at kommunen er imøtekomne med tanke på dialog dersom dette skulle oppfattes som et problem i fremtiden. Hvis det ikke ligger inne tiltak for dette i planforslaget bør det med.

Hele Nedre Bjørntvedt området blir brukt av gående og syklende som skal til skole og fritidsaktiviteter fra store områder. Økt trafikk her vil derfor være uheldig.

Siden parkerings begrensninger også er tatt bort forventer vi at fremtidige næringsutvikling i nærhet til planområdet skal benytte seg av dette området til parkering for å unngå økt trafikk i bolig områder.

Det er meget begrenset med parkering for beboere i dag og etablering av parkeringskjeller vil være svært utfordrende med tanke på grunnforholdene og gammel tett bebyggelse.

- Det må etableres en streng plan for belysning i området slik at vi ikke får unødvendig lys forurensning med reklame skilt o.l. Planområde vil med sin størrelse og planlagte høyde kunne lys forurense et stort område. Mange som beboere som vil bli påvirket.
- Beboere på nedre Bjørntvedt blir ikke i vesentlig grad berørt av skygge som følge av høye bygg og har forståelse for at man trenger en viss høyde for å få ønsket utnyttelse av område. Men når det vil tillates bygg opp til 16 etg. lurer vi på om det kan være nødvendig å gå så høyt da dette vil bryte veldig mye med bebyggelsen ellers i Porsgrunn sentrum og bli veldig dominerende.
- Ellers er det en forventning om at området har et høyt fokus på kvalitet, grøntområder og byrom slik at det blir et sted befolkningen i Porsgrunn ønsker å bruke og være ikke bare brukes fordi man må. Her må kommunen ha styringen og sette krav til utbyggere ikke la kapital kreftene bestemme.

Hilsen

Nedre Bjørntvedt jordet vel

**Til:**  
Porsgrunn kommune

**Kopi:**  
Organisasjonskonsulent, USN  
Nils Kristian Bogen, Viserektor for ekstern samhandling, USN

## Høringssvar

Studentdemokratiet ved Universitetet i Sørøst-Norge takker for muligheten til å gi tilbakemelding på denne høringen.

På Campus Porsgrunn er det fra 2500-2750 studenter hvert år, fleste med heltidsstudier, men også mange deltidstudenter ved vårt Campus.

Nærheten mellom området som reguleres, og universitetet er også en god grunn til at det må sees synergier mellom områdene.

USN har også behov for mer fasiliteter og om det ikke er rom for å samle all undervisning og grupperom på campus, så tenker vi at beliggenheten til knutepunktet burde åpne opp for også å inkludere USN som en del av bygningsmassen. Anbefaler å opprette en dialog angående dette.

### **Raskere gangvei fra knutepunkt til Campus Porsgrunn**

Vi tenker at i forbindelse med denne store planen for området så burde vi også se dette i forbindelse med raskeste gåvei fra knutepunkt og til campus, og kommunen burde prøve å ha en rettere linje fra knutepunkt og til campus, og anbefaler å se på dette også. Eksempel fra Gimleveit, over leirkupp ved Porsgrunn vgs og videre til USN. Dette ligger også i tidligere planer for USN å etablere en bru mellom USN og Porsgrunn vgs. Dette er også noe som fremheves i campus strategiplan fra 2019 som vi anbefaler å se på (ligger link i kilder). Et gratis innspill er å kalle dette «kunnskapsveien».

### **Bedre kollektivavganger Universitetet**

I forbindelse med betydelig satsing på å utvikle kollektivknutepunktet så håper vi at det legges opp til hyppigere og flere avganger til stoppeplasser i nærheten av Universitetet. 70% av studentene ved USN Porsgrunn bor i Grenland, og vi trenger enda flere som tar kollektivt til universitetet. Og per i dag er det for få busser som stopper nærmere universitetet.

### **Studentboliger**

Vi ønsker oss enda flere studentboliger enn det som tilbys i dag, og det som bygges på campus. Det er dermed naturlig å se på mulighet for at en del av bygningsmassen settes av til studentboliger. Dette ble diskutert med SSN (Studentskipnaden) og de ønsker å samle alt rett rundt Campus og var i

utgangspunktet ikke så positive til å ha det plassert på knutepunktområdet. Men vi tror at studentboliger enten tilbudt av private eller via samskipnaden sentralt på knutepunkt, nærmere sentrum og nærme universitetet er positivt for området vårt.

### **Leie til eie**

En stor andel av studentene ved Campus Porsgrunn er fra regionen, eller er innflyttere og har bosatt seg i Grenlandsområdet. De fleste som studerer er leietakere, og som student og som unge etablerer ikke har mulighet til å kjøpe sin egen bolig.

Vi i Studentdemokratiet ønsker å gi tilbakemelding om at ved et så sentralt område som «knutepunktet» så burde det legges til rette for boliger for unge som er i etableringsfasen. Det er viktig for oss som studerer å kunne ha mulighet til å kjøpe en bolig i løpet av, eller etter endt studier.

Erfaringene viser at de som har kjøpt en bolig oftere bosetter seg fast der de har kjøpt en bolig, og vi vil at mange flere av våre medstudenter skal bli værende i Porsgrunn.

Det burde derfor bygges flere boliger som settes av til «Leie til eie» formål.

### **Boliger til utleie**

I sentrum i dag så finnes det veldig få boliger som er lagt ut for utleie, da de fleste nye prosjekter er boliger som selges på det åpne markedet. Vi ønsker derfor at det også legges til rette for at unge i etableringsfasen og eller studenter har mulighet til å leie boliger i dette området. Nærheten til sentrum, at det ligger midt mellom sentrum og USN gjør dette området også attraktivt for de som ønsker å leie en sentral bolig rimelig. Noen av boligene burde også være rimelige.

### **Tilgang på parkering**

Ved campus er det rundt 2750 studenter, hvor mange må kjøre til universitetet. På campus er det begrenset med parkeringsplasser, og for noen studenter så er det avgjørende at det finnes annen parkeringsplass i 5-10 minutter gange fra campus. Vi håper derfor at det vil bli igjen noen parkeringsplasser igjen på området. Alternativt om det i større grad tilrettelegges for penderparkeringsplasser i utgangen av grenland, men med skyttelbusser inn knutepunktet.

### **Sykkelhotell**

Det er mange av studentene som pendler, og som har behov for å kunne parkere sykkelen sin i nærheten av togstasjonen når de sykler fra sine studentboligene og til kollektivknutepunktet.

Mange studenter pendler, så bedre tilgang til sykkellagring burde også være i nærheten av togstasjonen.

Takk for mulighet til å gi vår tilbakemelding.

Med vennlig hilsen

Campusstyret ved Campus Porsgrunn

Ved campusleder Jon L. Leiulfsrud

Campusleder SDSN Porsgrunn

91908070



Studentdemokratiet  
i Sørøst-Norge

**Kilde:**

Strategiplan for Campus Porsgrunn (2019) : <https://www.usn.no/getfile.php/13612527-1584005412/usn.no/aktuelt/Vedlegg%201%20-%20Kartlegging%20og%20analyse%20-%20H%C3%B8ringsforslag%20%281%29.pdf>

**Fra:** Roy N. Wetterstad (NLF region 3) <rnw@lastebil.no>

**Sendt:** 20.11.2023 20:51:59

**Til:** Porsgrunn Postmottak <postmottak@porsgrunn.kommune.no>

**Kopi:** Fylkesleder Telemark <frode@fbtran.no>, Jürg Berger <jb@luks.no>

**Emne:** Høring Knutepunkt Porsgrunn, plan id 397

---

**Felles innspill fra Norges Lastebileier-Forbund Region 3, NLF Telemark og Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter (LUKS)**

Til:

Porsgrunn kommune

Byutvikling, Pb 128

3901 Porsgrunn

[postmottak@porsgrunn.kommune.no](mailto:postmottak@porsgrunn.kommune.no)

Merk:

Byutvikling

Høring Knutepunkt Porsgrunn, plan id 397

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) ved NLF Region 3 og NLF Telemark fylkesavdeling fremmer sammen med Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter (LUKS) følgende synspunkter på planforslaget for utvikling av knutepunkt Porsgrunn:

- Planforslaget er stort og omfattende og vil påføre stor belastning på det eksisterende veinettet som fra før er overbelastet. Vi vil peke på de utfordringene det gir at næringstransporten vil bli ytterligere belastet på Fv32 og øvrig veinett som planforslaget omhandler.
- Planen legger opp til økt boligbygging kombinert med næringsutvikling i et planområde hvor det vil være betydelig vareleveringsbehov. NLF/LUKS vil i denne sammenheng advare sterkt mot det opplegg som skisseres for myke trafikanter i dette området. Varemottakssonene må være hensiktsmessig regulert og tydelig avskilt fra områder for myke trafikanter. Vi ber kommunen følge opp denne problemstillingen spesielt, og vi vil da kunne stille fagekspertise til rådighet for å gi veiledning for å ivareta trafiksikkerheten og samtidig oppnå optimale logistikk-løsninger.
- Økt trafikk på Fv32 vil få innvirkning på transportørenes mulighet til å få utført sine oppdrag på en forutsigbar og tilfredsstillende måte. Slik markedet er organisert er det viktig med god fremkommelighet for å oppnå den leveringspunktighet som kreves.
- Fra NLF/LUKS sin side stiller vi oss undrende til at det fra politisk hold er bevilget penger fra bypakke fase 1 til planen, når det samtidig er flere prosjekter i porteføljen til bypakkeorganisasjonen som ikke er realisert. Slik vi ser det vil dette heller ikke være i henhold til intensjonen for bypakke Grenland.

NLF/LUKS anbefaler på det sterkeste at planen utsettes til infrastrukturen Fv32 og Rv 36 i Grenland er utbygget. Det er av spesielt stor betydning at transport som betjener næringslivet skal ha god

fremkommelighet. Utviklingen i nåværende bypakkeperiode (fase 1) er negativ, med mer kø og dårligere fremkommelighet for varetransporten.

Vi stiller oss til rådighet for videre dialog om valg av trafikkløsninger i Porsgrunn.

Porsgrunn/Oslo, 20. november 2023

NLF Telemark  
LUKS  
Frode Bjønnes  
Wetterstad  
Styreleder

Fagsjef logistikk

Jürg Berger

NLF Region 3

Roy N.

Regionsjef

Med vennlig hilsen

**Norges Lastebileier-Forbund**

Region 3 – Buskerud, Vestfold, Telemark

Roy N. Wetterstad

**Regionsjef**



Bli Fair Transport-bedrift i dag!

E-post: [rnw@lastebil.no](mailto:rnw@lastebil.no)

Mobil: + 47 966 40 299

Org.nr. NLF Buskerud – 971 307 811

Org.nr. NLF Vestfold – 971 316 578

Org.nr. NLF Telemark – 971 325 712

## **Innspill angående reguleringsforslag "Knutepunkt Porsgrunn":**

En så stor utbygging som dette må ikke kun ta hensyn til kommersielle interesser, men også hva flertallet av byens befolkning ønsker seg av arkitektur.

Dette er svært viktig i en tid der dynamikken i samfunnet, teknologien og kulturen har en hastighet som gjør at mange har vanskelig for å identifisere seg med alt det nye. Det klassiske modernistiske argumentet fra arkitekthold, om at arkitekturen må uttrykke dynamikken i vår tid bør derfor ikke tas hensyn til.

Porsgrunns nye NAV-bygget ved jernbanen med sin container-estetikk er et glimrende eksempel på hva som må unngås, dersom ikke fremmedgjøringen skal forsterkes ytterligere.

Nesten alle undersøkelser i den vestlige verden omkring arkitektur viser at et stort flertall av byenes borgere ønsker en annen arkitektur enn den som faktisk bygges. Dette er et alvorlig demokratisk problem, som utbygger, folkevalgte og arkitekter må ta på alvor i den kommende utbyggingen.

Striden omkring Porsgrunn kirke viser hvor ødeleggende det å presse gjennom en stil og uttrykk som ikke flertallet ønsker seg, kan være. For å unngå dette bør:

1)

Utformingen av den enkelte byggene må bedre ta hensyn til estetikken i eksisterende bebyggelse, både hva angår proporsjoner, størrelse og utforming av fasader. Det må IKKE baseres på kontrastestetikk, som i all hovedsak er et utdatert prinsipp i dagens arkitektur.

Det høye glasstårnet ved jernbanen bryter for eksempel totalt med "Holen-gårdens" historisme, og vil i all etertid kun bekrefte Porsgrunn som en industriby, der nye kulturelle impulser kommer sent. Ja, som modernismens siste skanse i en verden der arkitekturopprøret og en generell skepsis til modernismen har gjort at man har begynt å bygge vakkert og med et mer menneskelig uttrykk igjen.

2)

Industriestetikk og brutalisme bør unngås. Dette er svært viktig nettopp i en gammel

industriby som Porsgrunn. Folk som er omgitt av maskiner og fabrikker på jobb eller i sitt nærmiljø ønsker ikke den samme estetikken i ny arkitektur (Dette er en av grunnene til at Corbusiers tanker om "huset som en maskin til å bo i" aldri har slått gjennom hos andre enn enkelte smaksdommere med akademisk bakgrunn, for eksempel hos arkitektene selv.) Står du ved en maskin på jobben, går du ikke hjem for å slappe av i et hus eller møbler som har det samme uttrykket.

Skrekkeeksempelet her er Ælvespeilet kulturhus, som ikke bare frontkolliderer med det gamle nygotiske nabobygget, men som har et uttrykk mange oppfatter som billig, Hydro-aktig og banalt.

(Se for øvrig min kronikk i Telemarksavisa 22. el 23 nov. i år)

3)

Det må brukes arkitekter som har kunnskap om en såkalt tradisjonell byggestil. Det vil si en måte å bygge og utforme hus på som var vanlig før funksjonalismen.

4)

Juryen for vurderingen av enkeltbygg bør ikke ha overvekt av arkitekter. Folk som er direkte berørt av konsekvensene av utbyggingen bør ha et avgjørende et ord med i laget.

Tommy Sørbo

Kunsthistorier og forfatter

Porsgrunn 20.11.2023

**Fra:** Ole Martin Møllerstad <ommatrix@gmail.com>

**Sendt:** 20.11.2023 21:07:12

**Til:** Porsgrunn Postmottak <postmottak@porsgrunn.kommune.no>

**Emne:** Innspill/synspunkter, forslag til ny områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn

---

## **Høyder**

Foreslåtte høydekoter vil bli vesentlig synlig fra bydelen Hagebyen, som den nærmeste til området. Det ble under infomøte avholdt 6.11, vist til argumenter at de høyeste bygninger skal plasseres mot midten av området.

Vi mener at de høyeste bygningene bør plasseres mot ytterkantene av området, eksempelvis mot det gamle Gumpen-området. Dette vil minske belastningen mot de nærliggende boligområdet, blant annet for sol og skygge. Slik det fremstår så vil Hagebyen og de solforhold vi har i dag, bli vesentlig forringet ved etablering av de høyeste byggene mot midten av området.

Det må også utarbeides «siktekart/sikreprofil». F.eks fra Gjerpensgate mot aksene sentrum – Bånnåsen. Dette for å vise faktisk og visuelt hvor mye synlig bygningsmasse det vil være fra boligområdet.

## **Solforhold**

Det må etableres solkart som viser hvordan solen står gjennom alle sommermånedene på alle klokkeslett.

## **Passeringspunkter / trafikksikkerhetsplan**

Områderegulering gjelder nå inntil områder som i dag har en stor tetthet av skolebarn som sykler og barn. Dette gjelder i alle akser, men med ekstra stor tetthet i krysset Håndverksveien/Feiselveien. Dette er en utfordring allerede i dag, med fortau som ikke ivaretar siktelinjer mot kryssende biltrafikk. Det må i en områderegulering for området, ivareta alle forhold som sikrer en trygg skolevei for barn på Myrene Barneskole. Interesse-parter som må spesielt involveres her er administrasjon Myrene Skole, FAU Myrene skole, FAU Vallermyrene barnehage og Trygg Trafikk Telemark.

Det bør også vurderes en ny tilførselsvei til området inn fra området Feiselveien. Dette vil hindre videre trafikk mot rundkjøring inn mot BeHa fra Fylkesvei 32.

## **Støy**

Prosjektet vil, slik det fremstår, ha en meget lang byggeperiode og ser ut til å foregå over flere tiår. Det må i hele perioden hensyntas et nabolag som ligger meget tett på. Arbeidstider for støykrevende prosesser må overvåkes, gjennom kontinuerlige støymålinger. Det må også etableres et forsterket støyvern mot hele området Hagebyen.

## **Trafikk**

I dag oppleves det en sterkt økende biltrafikk på Fylkesvei 32. Det bør etableres andre tilførselsveier mot området, f.eks inn via området Feiselveien.

Det må etableres ny støy-skjerm mot Hagebyen. Dette for å sikre både økt trafikk-støy, samt byggestøy i hele perioden.

## **Grunnforhold**

Det må opplyses om resultater for gjennomførte grunnundersøkelser (Gjennomført 2022?). Dette for å sikre at det aktuelle området tilstøtende ikke påvirkes av fremtidige grunnarbeider i området.

Mvh

Ole Martin Møllerstad og Carolyn Selliken

Gjerpensgata 14



Porsgrunn kommune

Halvorsen & Reine AS  
sivilarkitekter MNAL

Besøksadresse  
Hotvetalléen 11  
Postboks 9327 Åssiden  
3063 Drammen  
Tlf. 32 21 52 90  
Hjemmeside\_ [www.heras.no](http://www.heras.no)  
E-mail: [heras@heras.no](mailto:heras@heras.no)  
Foretaksregisteret:  
NO 879 421 322

Dato: 20.11.2023

*Forslag til områderegeringsplan for Knutepunkt Porsgrunn*

## **Merknad til planforslaget**

Det vises til forslag til områderegeringsplan for Knutepunkt Porsgrunn, datert 23.05.2023, lagt ut til offentlig ettersyn.

Frist for å fremme merknader er satt til den 23.11.2023.

Merknaden som her fremmes er på vegne av følgende eiendommer:

GBNR 46/642 – Håndverksvegen 1 v/Rose Eiendom AS

GBNR 46/725, 481 og 368 – Håndverksvegen 5 og Feiselvegen 8 v/Autostrada Gruppen AS

GBNR 46/643 – Håndverksvegen 3 v/Den Opprinnelige Lutherske Førstefødtes Forsamling i Porsgrunn

Området merknaden gjelder, er arealmessig avgrenset av Vallermyrvegen, Håndverksvegen, jernbanetraseen og Jernbanegata:



I det videre refereres dette til som «merknadsområdet».



## **Sammendrag**

*Høringsforslaget til ny områdeplan for Knutepunkt Porsgrunn, har lagt til grunn en utnyttelse for området avgrenset av Vallermyrvegen, Håndverksvegen, Jernbanetraséen og Jernbanegata, som ikke utnytter potensialet for illustrert og ønsket utvikling. Området har større kapasitet, og en økt utnyttelse er en ressurs som ikke vil være til omgivelsenes ulempe.*

*Området har i dag etablerte bygg og funksjoner, som må kunne fortsette med en rimelig grad av tilpasninger av drift og bebyggelse, uten at det stilles krav om detaljert reguleringsplan eller omlegging/ombygging av adkomster og veier.*

*Planen vil påvirke trafikken i Feiselvegen, og det er etter merknadsstiller sitt syn svært viktig å begrense eller helst stenge for trafikk under Jernbanegata.*

## **Bakgrunn**

Kommunen har utarbeidet forslag til områdeplan for Knutepunkt Porsgrunn, vedtatt 1. gang i sak 34/23 i Utvalg for miljø- og byutvikling den 19.06.2023, og lagt ut til offentlig ettersyn.

Det ble i den politiske behandlingen lagt til en rekke punkter fra utvalget som skulle legges til grunn i høringen og innarbeides i planen før andre gangs behandling.

Rose Eiendom AS har før planforslaget ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn, og etter vedtaket i utvalget, vært i dialog med kommunen administrasjon. Det ønskes en tett og god dialog i det videre, da dette vil være med på å sikre en plan med gode gjennomføringsmuligheter.

Områdeplanens intensjon er sammenfattet på kommunens nettside om planen:

*Hensikten med planen er å utvikle et kompakt og effektivt knutepunkt med mange arbeidsplasser i Porsgrunn. Planområdet er ca. 200 dekar og omfatter eksisterende kollektivknutepunkt med togstasjon og bussterminal med omkringliggende områder langs jernbanen og fylkesveg 32 Vallermyrvegen. Dagens sportrasé beholdes, men for å dekke framtidig kapasitetsbehov er det i planen sikret areal for en utvidelse til 5 jernbanespor gjennom stasjonsområdet. Utbyggings- og transformasjonspotensialet er stort til å ligge så sentralt i en by. Ferdig utbygd er det et mål at området framstår som en utvidelse av dagens sentrumsområde med et variert tjenestetilbud, og at området knytter bysentrum tettere sammen med skole-, idretts- og universitetsområdene på Kjølnes.*

Områdeplanens intensjon og arbeidet som legges ned for å muliggjøre et tett og urbant knutepunkt som en sammenhengende bykjerne med byens fungerende sentrum, er meget godt.

Området langs Vallermyrvegen representerer et stort potensiale for fremvekst av aktivitet og arbeidsplasser i direkte nærhet til kollektivknutepunktet og alle byens funksjoner.

Plasseringen gir mulighet for en tydelig annonsering av den tette byen mot innfartsveien fra øst.

Tiltak innenfor planen vil ha stor konkurransekraft både lokalt og i regionen, på grunn av beliggenhetens kvaliteter.

Rose Eiendom AS ønsker å være med på en utvikling i tråd med planens intensjon. For å legge enda bedre til rette for en utvikling i tråd med planens intensjon, fremmes det her merknader til planens juridiske dokumenter: plankart med bestemmelser.

## **Om merknadsområdet:**

Merknadsområdet har en beliggenhet som er meget godt eksponert mot innfartsåren Vallermyrvegen.

Det er meget god tilgjengelighet fra vei og mot stasjonsområdet.

Området representerer en fortsettelse på det som vil bli den urbane utviklingen i og rundt knutepunktet.



Jernbanegata med sin bru over jernbanen representerer et skille og en barriere mot det sammenhengende utviklingsområdet mot nord/vest. Likevel fremstår området som direkte knyttet mot og tilhørende arealene mot nord og vest, med det tydelige skillet Håndverksvegen representerer sydover.

### **Eiendomsforhold:**

Innenfor området er det fire grunneiere, ut over eiendommene tilknyttet vei og bane. Feiselveien går mellom eiendommene, og er i dag adkomsten for eiendommene som ikke har tilkomst rett fra Håndverksveien. De ulike eierne har forskjellige perspektiver på områdets utvikling. Områdeplanen vil gi muligheter for videre utvikling, og ikke hindre dagens virksomheter.

***Det er viktig å være oppmerksom på at eiendommene må kunne driftes slik de gjør i dag, som betyr at det må tillates nødvendige endringer og tiltak innenfor eiendommene for adkomstene skal endres i tråd med ny plan, og før det kreves vedtatt ny detaljreguleringsplan. Ny områdeplan gir ikke Håndverksveien 1 og 3 lenger mulighet til direkte adkomst til Håndverksvegen.***

### **Planforslaget:**

Området mellom Vallermyrvegen, Håndverksvegen, jernbanetraseen og Jernbanegata er i planforslaget foreslått regulert til formål Forretning/kontor/Tjenesteyting, ut over formålene relatert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

Se planutsnittet fra forslaget:



Til planforslaget er det utarbeidet et illustrasjonsprosjekt som viser den sammenhengende, urbane strukturen innenfor planen. Det er gode illustrasjoner som redegjør for plangrepet.



Innenfor merknadsområdet vises det to grupperinger av bygg. Nord for Feiselvegen er det vist bebyggelse rundt et sentralt rom, som en type kvartal. Syd for Feiselvegen er det vist bygg organisert linjert langs med veien og jernbanetraseen.

Bebyggelsen er illustrert med høyder fra 3-8 etasjer. Det er vist i tekst en total utnyttelse med et areal på ca 30.000 m<sup>2</sup>, inklusive bebyggelsen syd for jernbanen. Bebyggelsen har geometri som næringsbygg.

Planforslaget gir ikke anledning til etablering av boligbebyggelse.

### **Merknader til planforslaget/konklusjon:**

Rose Eiendom AS har utarbeidet en egen, enkel studie av muligheter innenfor merknadsområdet. Områdeplanens formål er helt i tråd med merknadsstillers ønsker. Merknadsstiller har ikke planer om etablering av bolig, men er kjent med at kommunens virksomhet i Feiselvegen med midlertidige botilbud er en løsning uten en definert varighet. Det vil være viktig at planen gir anledning til fortsatt drift, og tilsvarende virksomhet kan være en naturlig del av det som tillates innenfor merknadsområdet.

Områdeplanen skal danne grunnlaget for en detaljert reguleringsplan (detaljregulering), som på sin side vil sette rammene for søknader om tillatelser til tiltak innenfor planen.

Det er viktig at områdeplanen har romslige nok rammer til at detaljreguleringen kan gjennomføres, uten at spørsmål avklart i områdeplanen må tas opp på nytt.

Gjennom arbeidet med å vurdere muligheter innenfor merknadsområdet, ser vi at det er behov for justeringer av planforslaget

**Først fremmer vi en generell merknad til planen og forståelse av planens begreper:**

**Reguleringsplanen sier ingen ting om arealer under terreng eller teoretiske plan, som betyr at dette skal medregnes i tillegg til åpne, overdekte arealer og parkering (etter Kommunal- og moderniseringsdepartementets veileder «Grad av utnytting»).**

**Vi vil tro at det ikke er i planens intensjon at arealer under terreng skal medtas i %BRA, eller at tenkte plan skal medtas slik at insitamentet til å etablere høye rom /f.eks. glassgårder og innendørs atrier) fjernes. Om parkering på bakkeplan skal medtas, bør dette presiseres, og det vil eventuelt medføre at parkering på bakkeplan «opptar» mulig innendørs BRA.**

**Merknadene til de aktuelle planområdet er delt i følgende hovedpunkter:**

- 1. I varetakelse av dagens situasjon innenfor dagens løsninger for adkomster til eiendommene, og uten plankrav.**
- 2. Utnyttelse og høyder**
- 3. Feiselveiens bruk og adkomst til eiendommer nordvest for Jernbanegata (tung transport)**
- 4. Sikkerhet mot gjennomkjøring av området**
- 5. Byggegrense mot jernbanen**



I det videre følger merknadene etter punktoppdelingen:

1. Ivaretagelse av dagens situasjon innenfor dagens løsninger for adkomster til eiendommene, og uten plankrav.

Områdeplanen viser endringer i adkomstforhold og endrede og til dels nye løsninger for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

Det er vesentlig at planen gir anledning til fortsatt drift av eiendommene og nødvendig tilpasning av disse, uten at det utløses plankrav og krav til opparbeidelse i henhold til plan. Håndverksveien 1 og 3 mister adkomst til Håndverksvegen etter ny plan, og skal henvendes mot Feiselvegen. Disse eiendommene må få beholde sin adkomst, frem til det er grunnlag for en full transformasjon i henhold til ny plan.

§2.11 avsnitt 2 gir anledning kun til tilbygg og påbygg inntil 50 kvm BRA og fasadeendringer på eksisterende bygninger før det utløses krav om detaljregulering. Dette er for begrensende. Vi ber om dialog med planmyndigheten for å få en bestemmelse som sikrer forsvarlig bruk og drift av eiendommene frem til området transformerer.

Det samme gjelder for rekkefølgebestemmelsene under §6.5 og §6.6. Slik disse er formulert, vil et hvert søknadspliktig tiltak (også under 50 kvm) utløse opparbeidelseskrav til planens samferdselsanlegg.

Det er ikke hensiktsmessig at samferdselsanleggene opparbeides før det er en vedtatt detaljreguleringsplan for merknadsområdet.

2. Utnyttelse og høyder

Innenfor formålene er maksimal høydekote og maksimal utnyttelse (%BRA) angitt i plankartet.

For F/K/T1 er arealet av formålet angitt til 5170 m<sup>2</sup>, %BRA=230, og maks kotehøyde satt til 38 moh.

For F/K/T2 er arealet av formålet angitt til 3316 m<sup>2</sup>, %BRA=200, og maks kotehøyde satt til 26 moh.

#### Høyder

Innenfor området vil gateplan ligge på ca kote +7m. Dette gir 31 meters høyde maksimalt innenfor F/K/T1, og 19 meter innenfor F/K/T2. For kontoretasjer bør det beregnes 3,6 meters brutto høyde. For en fleksibel 1.etasje, bør det beregnes 5 meters brutto høyde. Dette vil gi mulighet for 8 etasjer innenfor F/K/T1 og 4 etasjer innenfor F/K/T2.

#### Utnyttelse

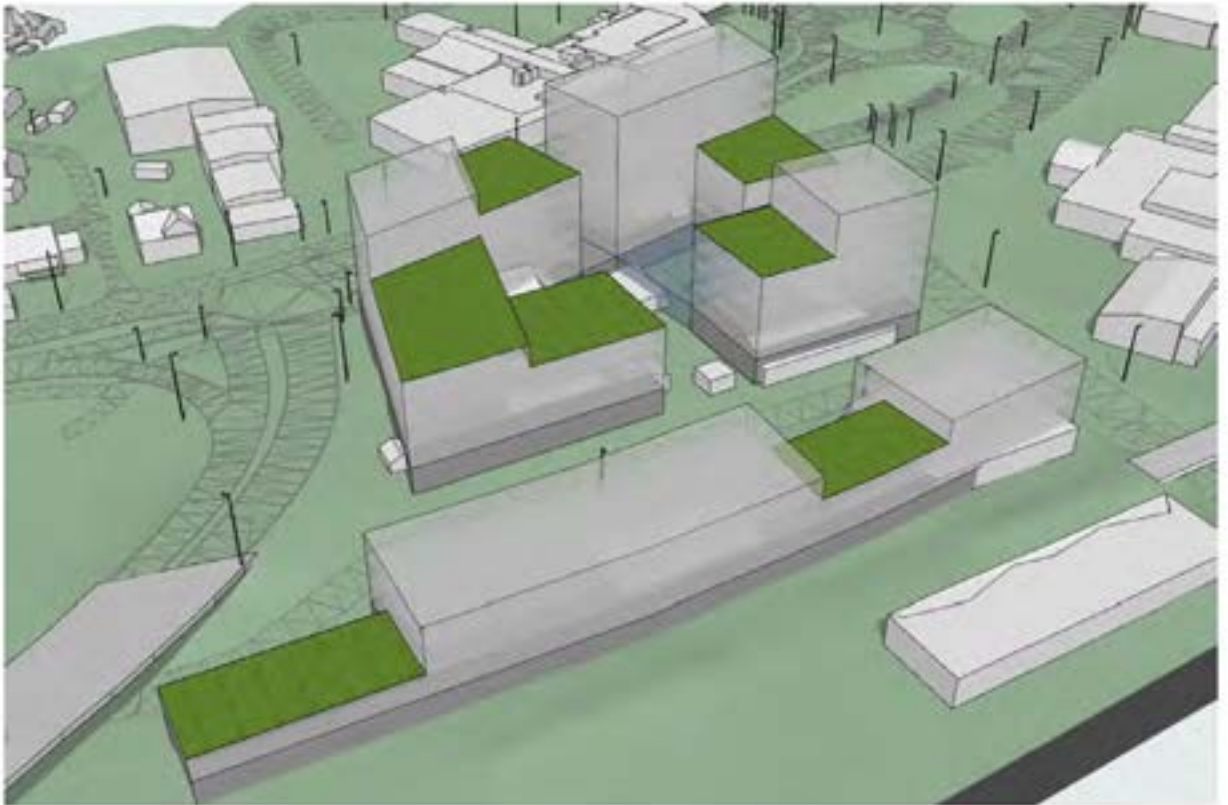
Utnyttelsen er satt til 230% innenfor F/K/T1 med et tomteareal på 5170 m<sup>2</sup>. Dette gir et totalt bruksareal på 11.891 m<sup>2</sup> BRA.

For F/K/T2 er det 200% for et areal på 3316 m<sup>2</sup>, som gir 6.632 m<sup>2</sup> BRA.

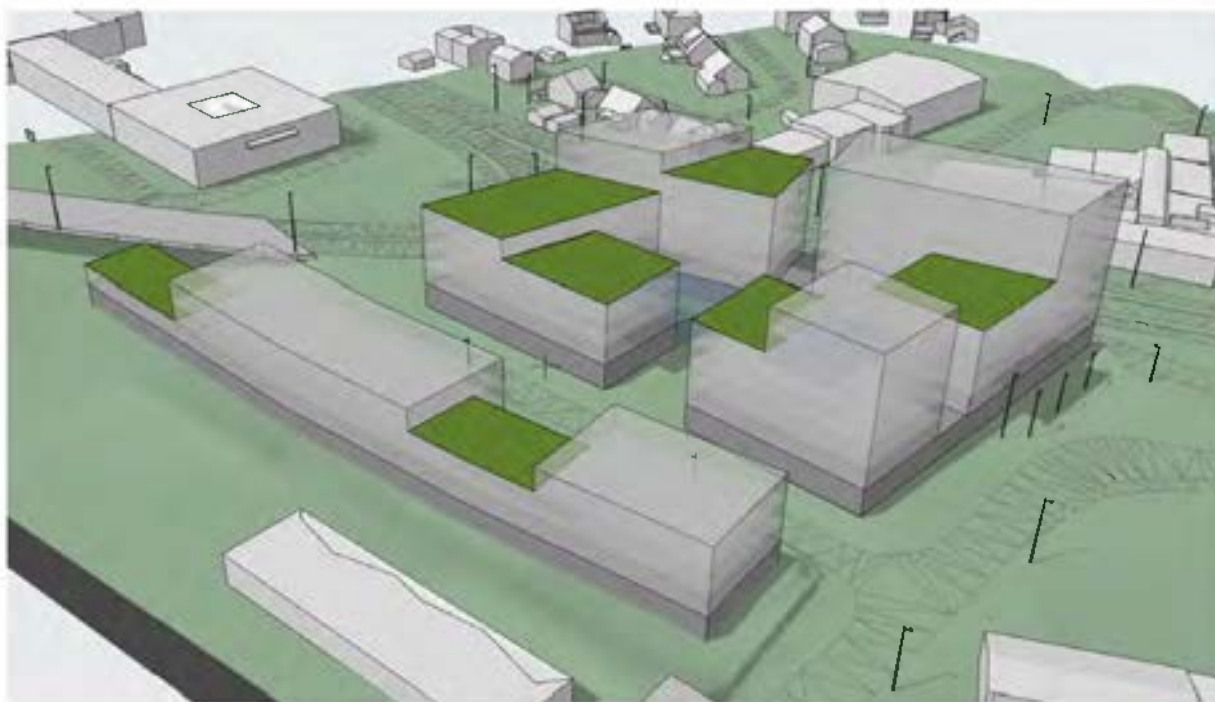


Egne vurderinger av utnyttelse.

I det videre vises noen enkle modellutsnitt etter kapasitetsvurderinger innenfor merknadsområdet:



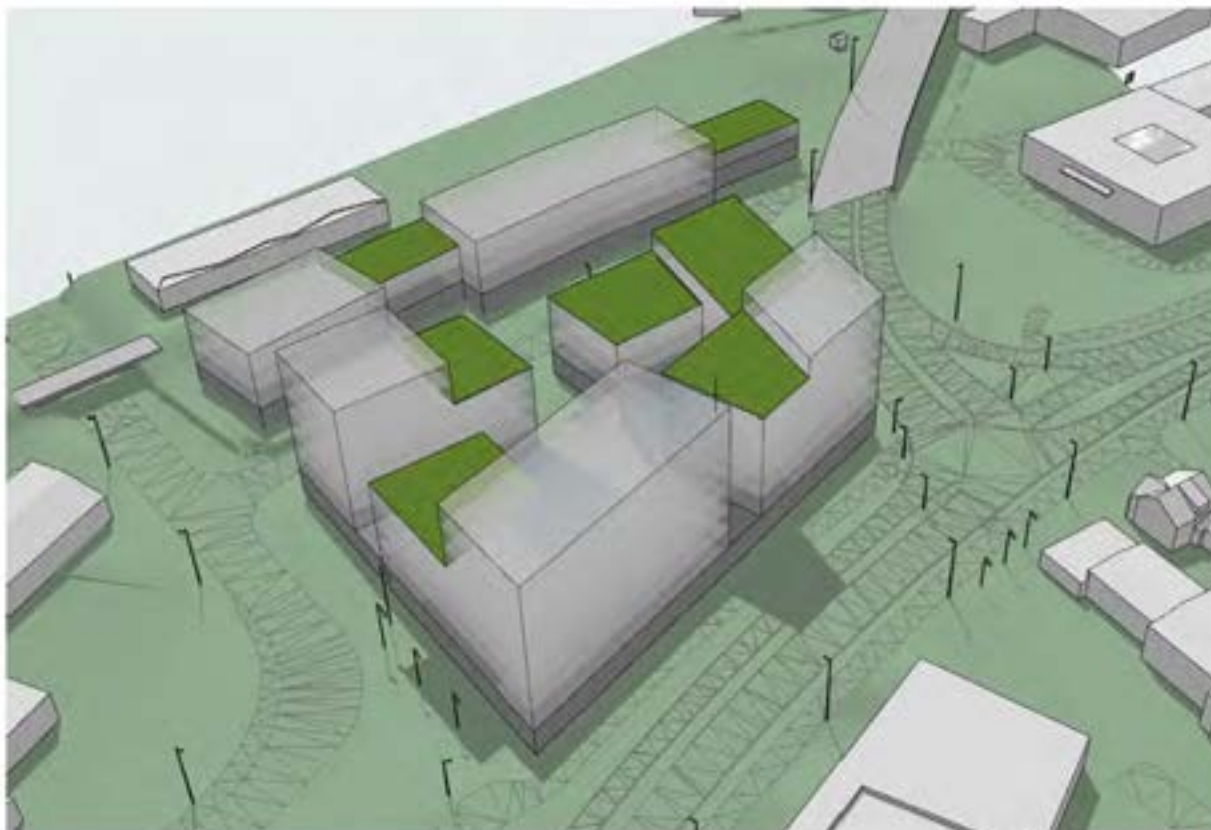
Fra syd-vest



Fra syd



Fra nord



Fra nord-øst

**Som illustrasjonene viser, har vi lagt til grunn høydebegrensningene vist i illustrasjonene til planen. Vi har sett på en organisering lik den som er vist, og vi har lagt til grunn størrelser på bebyggelsen (dybder av volumene) tilpasset gode kontorløsninger.**

**Dette gir oss en utnyttelse innenfor eiendommene på ca. 21.000 m<sup>2</sup> innenfor F/K/T1, og 7.300 m<sup>2</sup> innenfor F/K/T2. Det er lagt til grunn at et atrie/gårdsrom som vist i bebyggelsen mellom Feiselvegen og Vallermyrvegen, gjerne kan være klimatisert så det opptar BRA, men det er ikke lagt til grunn at underjordiske p-anlegg medtas i regnestykkene.**

**Med planens oppgitte areal innenfor formålene, vil det være et behov for følgende utnyttelse:**

**F/K/T1: 410%**

**F/K/T2: 220%**

**Årsaken til at utnyttelsen kan bli høy innenfor F/K/T1, er arealformålets geometri med en størrelse som gir muligheter for bebyggelse formet som et effektivt kvartal med et godt innvendig atrium.**

**En utnyttelse begrenset til 230% som planforslaget viser, vil gi en utnyttelse vesentlig lavere enn illustrasjonene til planen indikerer.**

**Dersom det er en intensjon å kunne etablere bebyggelse med høyde opp mot 8 etasjer, som kan være med på å danne en markant markering av den urbane byen, må utnyttelsen økes vesentlig.**



En høyere utnyttelse enn øvrige områder i planen, må vurderes ut fra tomtegeometri og omgivelsene. Vi vil gjerne gå igjennom regneeksemplene med kommunen.

Å bebygge eiendommene slik ovenstående, enkle illustrasjoner viser, vil ikke være til ulempe for omgivelsene, og slik vi vurderer planens intensjon, være i tråd med denne.

En vesentlig grunn til at utnyttelse blir høy, er at planforslaget har et formål o\_ST1 som har erstattet større deler av byggeformålet slik dette tidligere var vist. Vi kan ikke se at dette formålet er vist i planens tegnforklaring, men det er med i bestemmelsene.

Før dette ble etablert, var utnyttelsen etter våre beregninger 340% som vist i modellene over.

### 3. Feiselveiens bruk og adkomst til eiendommer nordvest for Jernbanegata.

Merknadsområdet vil kunne bli et spesielt godt areal for næringseiendom med Feiselveien som en god og sikker ferdselsåre for myke trafikkanter. Det er naturlig å se på veiforbindelsen som et gatetun tilknyttet bebyggelsens mellomrom/gårdsrom. Det er av hensyn til dette og belastningen på Håndverksvegen og krysset Håndverksvegen/Feiselvegen vesentlig at området på den andre siden av Jernbanegata ikke har dette som en viktig adkomst. Veien burde etter vårt skjønn stenges helt for trafikk under Jernbanegata, ut over utrykningstrafikk eller bruk av veien i ekstraordinære tilfeller (når annen adkomst må stenges).

### 4. Sikkerhet mot gjennomkjøring av området

Med henvisning til punktet over, er det dersom det åpnes for trafikk under Jernbanegata, avgjørende at det ikke oppstår mulighet for gjennomfartstrafikk. Om området rett nord for Jernbanegata skal benytte Feiselvegen som adkomst, må det sikres i planen og i oppfølging av byggesaker at det ikke er fysisk mulig å kjøre igjennom området.

### 5. Byggegrense mot jernbanen

Vi tolker plankartet slik at byggegrense mot jernbanen følger formålsgrensen. Dette er løsningen som er ønsket for best mulig utnyttelse av området.

Vi ber kommunen om at våre merknader medtas i revisjon av områdeplanen. Vi ber videre om anledning til å bli involvert i videre prosess slik at merknadsområdet gjennom planen tilrettelegges for videre planarbeid og gjennomføring av tiltak til beste for Porsgrunn og knutepunktet.

Med vennlig hilsen

Øystein Rognbakke  
Halvorsen & Reine AS



Porsgrunn kommune  
Postboks 128  
3901 PORSGRUNN

Deres ref.  
23/17841-2

Vår ref.  
23/67417 - 2

Dato  
21.11.2023

## Høringsuttalelse - Områderegulering for Knutepunkt Porsgrunn - planid 397

Vi viser til oversendelse datert 05.10.2023, der vi blir invitert til å komme med synspunkter til forslag til ny områderegulering for Knutepunkt Porsgrunn, planid 397.

Skien kommune ser svært positivt på at et så sentralt område tilrettelegges for videre utvikling og transformasjon, og legger opp til høy utnyttelse rundt kollektivknutepunktet med togstasjon og bussterminal. Dette er i tråd med både nasjonale forventninger og til målsettingene til Bystrategi Grenland, der det bl.a. går fram at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres i byområdet gjennom effektiv arealbruk. Videre at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet).

### Fylkesveg 32 Vallermyrvegen

Av illustrasjonsprosjektet som er vedlagt planforslaget, går det fram at fylkesveg 32 (fv32) på sikt skal utvikles til en bygata med et grønnere preg, fortau og møbleringssone. Det vises til at dette vil kunne bidra til å redusere barrierevirkningen mellom Kjølnesområdet og sentrum.

Fv32 er en av hovedinnfartsårene fra E18 og videre innover mot Skien. Hovengtunnelen med tilhørende vegforbindelse som ble åpnet 2018, inngikk som del av «Bypakke Grenland». Omleggingen av vegen uten jernbanekryssing var viktig for å få bedre framkommelighet spesielt med tanke på næringstrafikken.

For Skien er det viktig at funksjonen til fv32 som hovedinnfartsåre beholdes. Det at fv32 utformes som gate kan være positivt, men direkte av- og påkjøring kan føre til liten framkommelighet. Tiltak som begrenser framkommelighet for næringstrafikken, kan øke behovet for oppgradering av Rv36 som framtidig hovedinnfartsåre fra E18.

### Plan

Tlf: 35 58 10 00

[post@skien.kommune.no](mailto:post@skien.kommune.no)

Post: Pb. 158, 3701 Skien

Besøk: Henrik Ibsens gate 2

Bank: 2680.07.01049

Org. Nr: 938 759 839

[www.skien.kommune.no](http://www.skien.kommune.no)



### **Kollektivløsning**

Planforslaget viser en framtidig kollektivløsning ved å bygge opp rundt eksisterende kollektivknutepunkt, og nullvekstmålet i persontrafikken i Bystrategi Grenland er lagt til grunn. Det sikrer gode overgangsmuligheter mellom buss og tog, og andre transportmidler. Et godt knutepunkt i Porsgrunn er viktig for utvikling av togstopp i Skien.

### **Parkering**

Det er ikke lagt begrensning på antall bilparkeringsplasser under bakkenivå innenfor planområdet, og vi er spørrende til om utstrakt utbygging av bilparkering innenfor området bygger opp under nullvekstmålet i Bystrategi Grenland, selv om disse ligger under bakken.

Det er positivt at det er gitt fellesbestemmelser som angir minimumskrav til sykkelparkeringer.

### **Fortetting med kvalitet**

Vi ser at planforslaget legger opp til en variert bruk av vegetasjon, bl.a. til overvannshåndtering og generelt for å få til en grønn bydel. Dette ser vi på som svært positivt, både for å legge opp til en bydel med høy utnyttingsgrad, men også å opprettholde naturkvaliteter innenfor området.

Med hilsen

Kristin Bjerkeseth Vindvad  
plansjef

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur*

Kopi til  
Vestfold og Telemark      Postboks 2844      3702      SKIEN  
fylkeskommune

Porsgrunn kommune  
Postboks 128  
3901 Porsgrunn

postmottak@porsgrunn.kommune.no

## Det vises til Områdereguleringsplan Knutepunkt Porsgrunn - Høringsuttalelse

På vegne av Beha kvartalet Eiendom AS (BEHA) gis følgende innspill og merknader til planforslaget. Høringsuttalelsen er utarbeidet i samarbeid med *Oslo Works, Urban Vibes v/arkitekt Ellen de Vibe og advokatfirmaet Schjødt*.

### Innledning:

BEHA ser positivt på at arbeidet med områdereguleringsplanen har kommet seg videre etter førstegangsbehandling.

Samtidig stiller vi spørsmål ved planens hovedgrep for områdene SF9-SF11 og til noen av administrasjonens forslag til endringer i plankart og bestemmelser.

Vi mener det i realiteten kun er ett hensyn som begrunner administrasjonens forslag til byplangrep på områdene SF9-11, nemlig hensynet til eiendomsgrensen mot Byggmax-tomten og dens eieres ønske om å maksimere utnyttelsen på SF11. Byplangrepet her er i seg selv svakt faglig begrunnet og er nå også, som forventet, møtt med innsigelse fra sporeier, jf brev fra Bane NOR SF av 3. november 2023. Forslaget fra BEHA/Oslo Works ivaretar denne innsigelsen.

Prinsipalt ber BEHA om at Oslo Works byplangrep innarbeides i planen. BEHA tilbyr seg å lage forslag til nytt plankart og bestemmelser (etter nærmere avtale med kommunen) som ivaretar dette.

I tillegg er det flere forhold i administrasjonens forslag til kart og bestemmelser som er egnet til å så tvil om grunneierne i området behandles objektiv og upartisk. Vi mener kommunen som planmyndighet går for langt i å vri konkurransen mellom grunneierne.

Som eksempel viser vi til at administrasjonen har foreslått krav om detaljreguleringsplan for BEHA sine områder, men ikke for Bane NORs og kommunens (Porsgrunn Utvikling) områder. Denne forskjellsbehandlingen kan fremstå som ulovlig ettersom administrasjonen synes å mene at plankrav kan brukes for å styre utbyggingstakten. Foruten at dette er uhjemlet bruk av plankravbestemmelsen i loven, er det ikke saklig behov for å styre utbyggingstakten slik. Tvert imot er det ønskelig både fra vårt og samfunnets behov at BEHA kommer raskt i gang med utbyggingen av sine områder. Vi minner også om at BEHA har stanset sitt detaljreguleringsarbeid («Planprogram for Beha-Kvartalet» fastsatt av UMB 23.11.21) i tillit til at områdereguleringsplanen likebehandler grunneiernes mulighet til å gå rett på byggesak.

Dernest har kun BEHA – og ikke Bane NOR og kommunen (PU) – fått særbestemmelser om at de øverste etasjene i høyhus kun kan benyttes til bestemte formål. Igjen fremstår forskjellsbehandlingen som ubegrunnet og i strid med lovgivningen.

Planmyndighet skal ikke brukes til å styre konkurranse. BEHA opplever at deler av administrasjonens forslag til kart og bestemmelser innebærer usaklig forskjellsbehandling som i praksis virker sterkt konkurransevridende. Vi ber om at planforslaget endres i tråd med merknadene som følger:

#### **1. Plankrav:**

UMBs bestilling om at bestemmelsenes detaljeringsgrad skal vurderes for å kunne ha færre plankrav innen områdeplanens avgrensning synes ikke fulgt opp av administrasjonen. Rådmannen foreslår og begrunner flere steder i plandokumentene i stedet en differensiert plankravstrategi ved at man ønsker å prioritere fremdriften i utviklingen av arealene ved Kammerherreløkka fremfor arealene øst for jernbanesporene. Pbl. gir lov hjemmel til å stille krav om en viss rekkefølge i utbyggingen. Det kan også stilles krav om at visse tiltak skal gjennomføres innen en gitt tidsfrist. Vi stiller imidlertid spørsmål ved om kommunen fritt kan bruke plankrav for å styre utbyggingstempoet i de ulike delene av planområdet. Bruken av plankrav må bygge på om det foreligger tilstrekkelig planfaglig kunnskapsgrunnlag for å kunne behandle byggesaker direkte og derved kunne unnta nye tiltak. Hvorfor er det ikke stilt plankrav selv om høydene økes betydelig i fht gjeldende reguleringsplaner vest for jernbanesporene? Heller ikke plankrav for det midlertidige P-huset øst for jernbanesporene angis. Oslo Works planforslag er vesentlig mer helhetlig og bearbeidet enn det som tilsynelatende er gjort for arealene vest for jernbanesporene. Dette kan innebære en usaklig forskjellsbehandling.

Det er uklart hvorfor noen slipper plankrav og andre ikke. Begrunnelsen kommunen bruker for å unnta plankrav på hele vestsiden av jernbanen, samt parkeringshuset i nord, er at det er sentrumsnært og at de skal komme fort i gang. Økning av høydene rundt dagens Comfort hotell og Jugendvillaen (SF2) fra kote 32 til kote 54 er betydelig (70%), men det stilles uforståelig nok ingen plankrav. Denne økte høyden blir heller ikke illustrert fullt ut i skisseprosjektet.

#### **2. Helt egne særbestemmelser på Beha kvartalets felt SF9 og SF 10, for de to høyeste byggene:**

Kommunen har satt særbestemmelser på de øverste etasjene på høybygget på 16 etg. i felt SF9. I de 8 øverste etasjene tillates kun hotell. Samme særbestemmelse er satt på bygget helt syd i felt SF 10, hvor de øverste etasjene må være helse relatert virksomhet. Det er ikke gitt noen nærmere begrunnelse for disse særbestemmelsene og det fremkommer heller ikke tilsvarende særbestemmelser i noen av områdeplanens øvrige felter.

#### **3. Manglende samsvar mellom Illustrasjonsprosjektet til Dyrvik/kommunen og reguleringsplanen:**

Illustrasjonene som kommunen har lagt ut på høring er misvisende. De viser høyere utnyttelse for BEHA på SF9 og SF10, enn det reguleringsbestemmelsene sier BEHA får mulighet til. På SF 11 (Byggmax-tomten) viser illustrasjonene derimot lavere utnyttelse enn det som faktisk tillates i reguleringsbestemmelsene. På BEHAs felt SF 10 (lengst syd) har kommunen økt høyeste bygg med to etasjer, men samtidig redusert totalarealet av det som tillates å bygge med ca. 1600 m<sup>2</sup>, jfr. «Endringer i planforslaget etter 1. gangs behandling», pkt. 4.2, side 17. Dette som følge av at høyden på nabobygget er redusert med to etasjer, fra 6 til 4.

#### 4. Rekkefølgekrav:

Vi ser at flere av rekkefølgekravene som skal "sikres" opparbeidet er felles for grunneierne i området. Det betyr i praksis at begge grunneierne må bidra til finansiering gjennom utbyggingsavtaler. Vi forutsetter og ber kommunen bekrefte at den vil praktisere disse rekkefølgebestemmelsene slik at de ikke hindrer utbygging for den grunneier som har inngått utbyggingsavtale og oppfylt sine forpliktelser etter denne. Således at det under disse forutsetninger gis dispensasjon fra rekkefølgebestemmelsene dersom rekkefølgetiltak ikke er fullfinansiert. Dette i tråd med vanlig praksis i andre kommuner, så som Oslo kommune.

På side 46 i planbeskrivelsen og i bestemmelsene (6), angis det at det skal være sikret midlertidig park langs jernbanesporene før igangsettingstillatelse (IG) for tilgrensende bebyggelse gis. BEHA er meget opptatt av at buffersonen langs dagens jernbanespor, som vist i byplangrepet fra Oslo Works, skal gjennomføres som et tiltak for å øke sentrums attraktivitet. Vi stiller imidlertid spørsmål ved om dette rekkefølgekravet i vesentlig grad vil kunne forsinke BEHA-områdets utvikling siden både spørsmålet om jernbaneutvidelse, og derved også bebyggelsen på SF11 er meget usikker. Vi anmoder derfor om at dette rekkefølgekravet fjernes eller knyttes kun til bebyggelsen på SF11.

Videre stilles det rekkefølgekrav for at Feiselveien skal være opparbeidet med fortau før det gis IG for tilgrensende bebyggelse. BEHA oppfatter at opparbeidingskravet så tidlig i prosjektutviklingen er gjort for å håndtere anleggstrafikken. BEHA har forståelse for behovet for å sikre trygg skoleveg når bebyggelsen tas i bruk. Vi stiller imidlertid spørsmål ved om det er nødvendig å lede anleggstrafikken via Feiselveien, og vil foreslå at den heller ledes langs C. E. Berg-Hanssens gate. På denne måten kan rekkefølgekravet knyttes til midlertidig brukstillatelse for den nye bebyggelsen.

Under alle omstendigheter oppleves rekkefølgekravet angående Feiselveien som ulogisk. Det er vanlig med kort tidsrom fra rammetillatelse til IG. Kommunen bes klargjøre dette.

#### 5. Høyder:

Det er ikke hensyntatt at det er ulike kotehøyder (bakkeplan) i reguleringsområdet. Fra 5 moh i nord til 8 moh i sør. Dette gjør at gjennomsnittlig brutto etasjehøyde vil variere gjennom området. Vi foreslår at alle maks kotehøyder justeres i forhold til gateplan for hvert felt og at det brukes gjennomsnittlig etasjehøyde på 4,0 meter på alle felt.

Kotehøyden på høyhuset i #6 har fått maks kotehøyde 60 moh. UMB ønsket etter 1. gangs behandling at planforslaget åpner for en robust bebyggelse opp til 16 etasjer. For å kunne bygge 16 etasjer med gjennomsnittlig brutto etasjehøyde på 4,0 meter, må denne endres til maks kotehøyde 70 moh (se vedlegg fra Oslo Works).

Høydebegrensning mot Vallermyrvegen er satt til kotehøyde 22 moh og illustrasjonsprosjektet viser at det kan bygges 4 etasjer her. Dette gir veldig lave brutto etasjehøyder på 3,15 meter, med romhøyder ned til 2,25 meter. Noe som ikke er forenelig med sentrumsformål (se vedlegg fra Oslo Works).

Til sammenligning har Gamle Urædd kotehøyde 38 moh mot Vallermyrvegen, selv om det er regulert til boliger på andre siden av FV 32.

**6. Utvidelse av området #6 – SF9:**

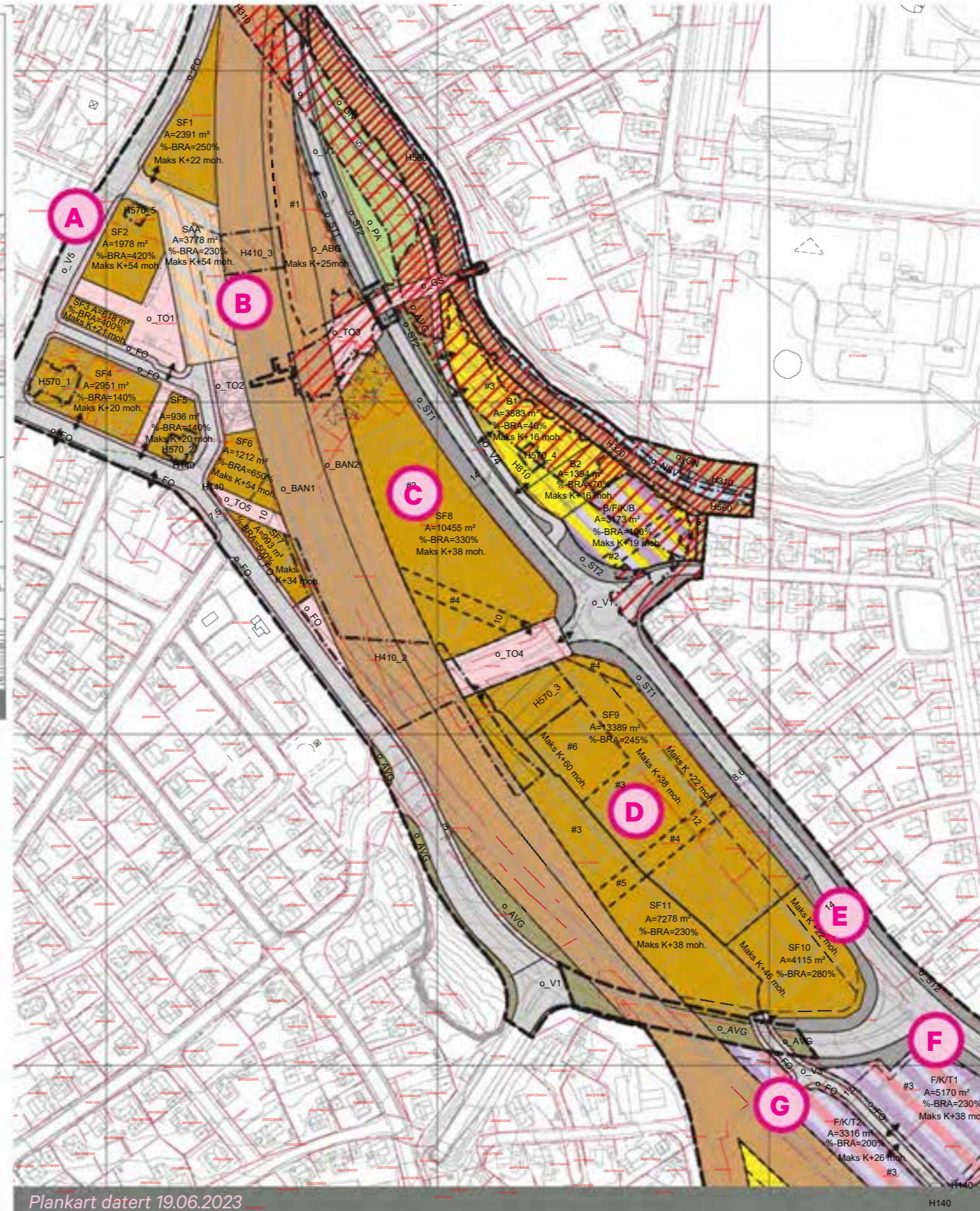
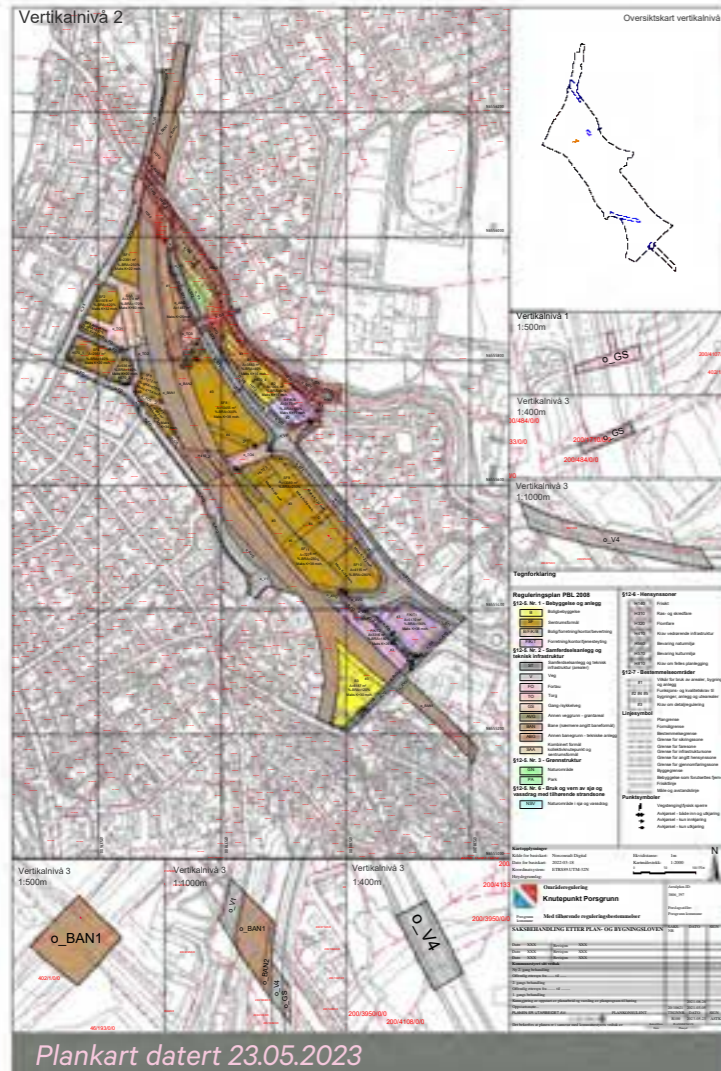
Høyhuset er i planforslaget plassert veldig spesifikt og langt nord. Vi ønsker en utvidelse av #6 slik at høyhuset kan plasseres lenger sør i SF9, og dermed gi bedre solforhold og nærhet til administrasjonsbygget som skal bevares (se vedlegg fra Oslo Works).

Vennlig hilsen

**Karianne Schanke**  
**Beha-kvartalet Eiendom AS**

c/o Schanke Eiendom  
Storgata 112, 3921 Porsgrunn  
Telefon: 35 55 22 77 / Mobil: 905 30 025

**Vedlegg:** Oslo Works – Areal og volum



**KOMMENTARER:**

Endringer i plankart fra møte i UMB til forslag for områdeplan Knutepunkt Porsgrunn ble lagt ut på 1.gangs høring

**A) SF2**  
Økt høyde fra K+32 til K+54 moh

**B) SAA**  
Økt utnyttelse fra 170% til 230%  
Økt høyde fra K+40 til K+54 moh

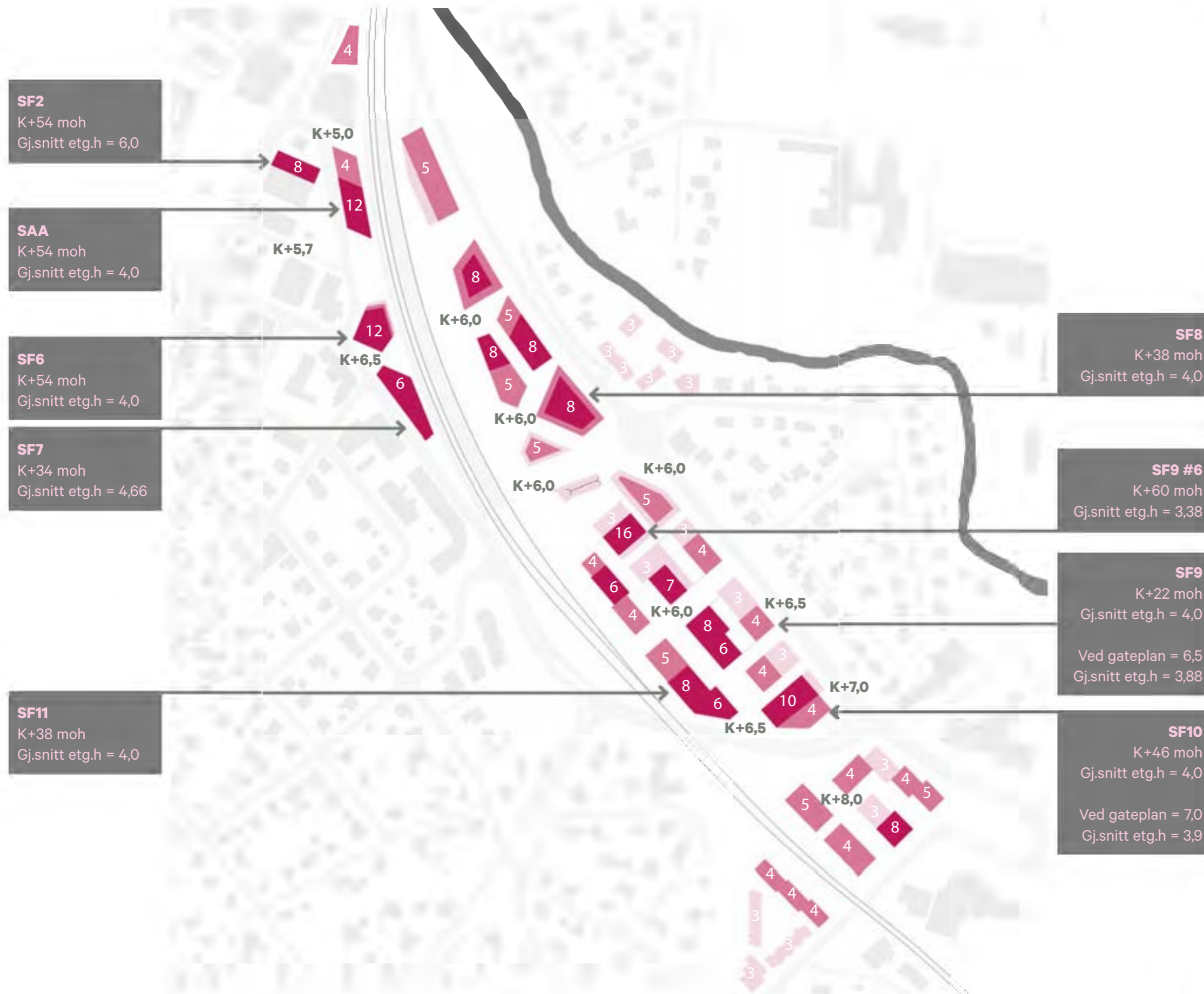
**C) SF8**  
Økt utnyttelse fra 300% til 330%

**D) SF9**  
Økt utnyttelse fra 230% til 245%  
Økt høyde fra K+54 til K+60 moh

**E) SF10**  
Økt høyde fra K+38 til K+46 moh

**F) F/K/T1**  
Økt utnyttelse fra 190% til 230%

**G) F/K/T2**  
Økt utnyttelse fra 180% til 200%

**KOMMENTARER:**

Planområdet er ganske flatt, men det er en høydeforskjell på ca 3 meter fra **K+8,0 i syd til K+5,0 i nord**. Det kan synes som om at denne høydeforskjellen ikke er tatt med i vurdering av maks kotehøyde på de forskjellige feltene. Det ser ut til at alle høydene er bergenet ut fra et **bakkeplan på 6,0** og med brutto etasjehøyde på 4,0 meter, dog med noen avvik.

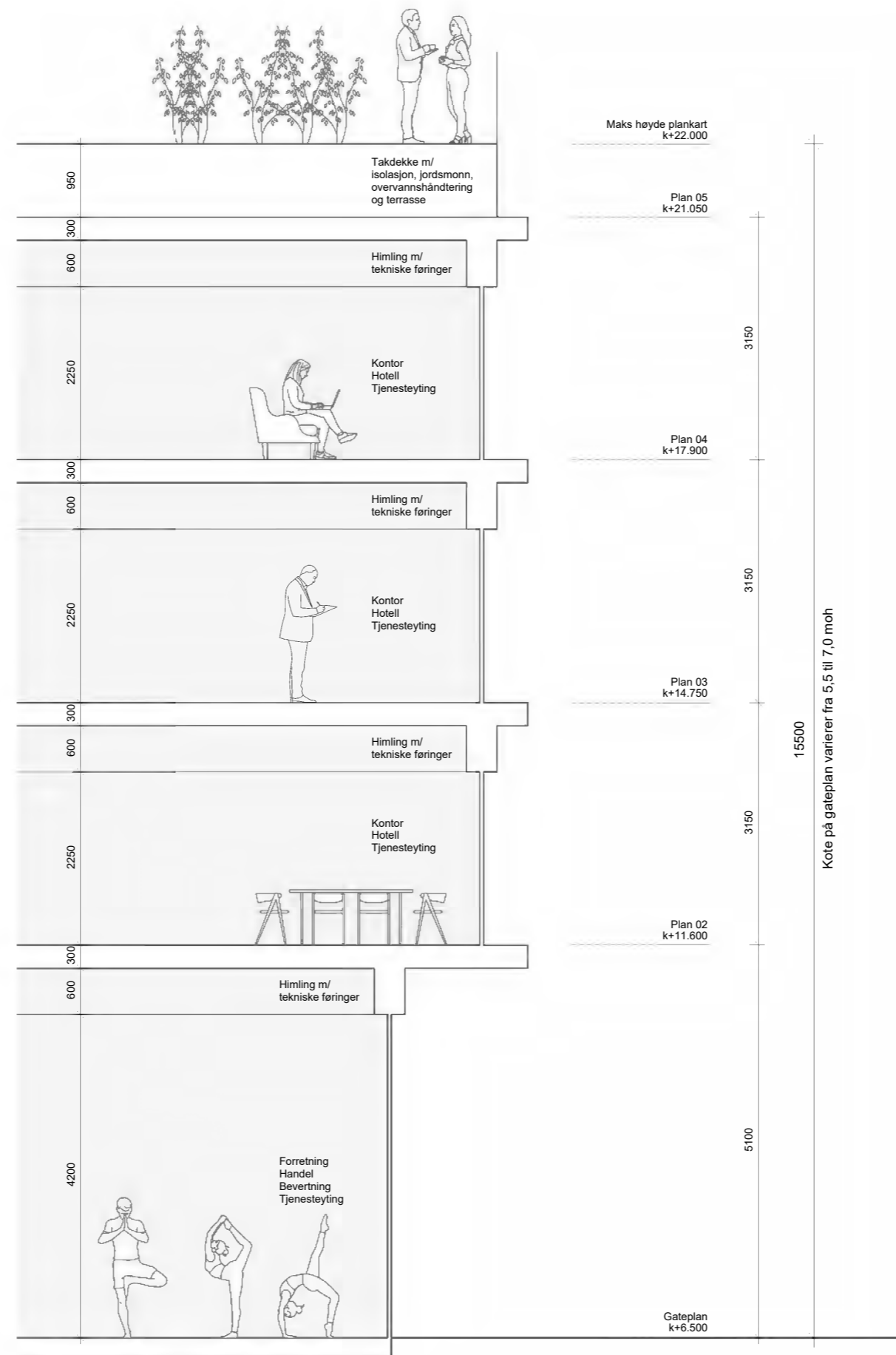
Utregningen på venstre side tar utgangspunkt i bakkeplan på K+6,0 ved beregning av gjennomsnittlige etasjehøyder, men er eksemplifisert med faktisk bakkeplan i SF9 og SF10.

- en romslig **gjennomsnittlig** brutto etasjehøyde sikrer en fremtidig fleksibel bygningsmasse, og bør være lik på alle SF-felt uten særtilpassninger. 4,0 meter er et godt utgangspunkt.

- **bestemmelsene** til områdeplanen stiller krav om frihøyde i førsteetasjer på 4,2 meter. Dette gir en bruttohøyde for 1.etg på ca 5,1 meter. I tillegg trenger øverste etasje mellom 0,8 - 1,0 meter ekstra høyde for isolasjon + jordmonn / vegetasjon eller opparbeidelse til uteoppholdsareal.

Dette påvirker den generelle gjennomsnittlige etasjehøyden, spesielt på lavere bygg som bygningene ut mot Vallemyrvegen på 4 etasjer med en maks bygningshøyde på 15,5-16 meter. Gjennomsnittlig etasjehøyde for etasje 2, 3 og 4 blir da ca **3,15 meter**. Dette er veldig lavt for kontor, undervisning, forsamling, hotell og tjenesteyting.

- **SF9 #6** bør behandles som resten av planområdet og legge en gjennomsnittlig etasjehøyde på 4,0 meter til grunn. Dette gir **maks K+70 moh**.

**KOMMENTARER:**

Illustrasjon som synliggjør hvor lave romhøyder man får med 4 etasjer mot Vallemysvegen med maks K+22,0.

Fri romhøyde på **2,25 meter** er ikke godt nok. Normen for kontor tilsier en fri romhøyde på **minimum 2,7 meter**, mens andre formål som undervisning, forsamling, hotell og tjenesteyting trenger mer.

**Generøse** etasjehøyder er et viktig virkemiddel i å gjøre bygg fleksible og motakelige for endrede **behov og bruk** i framtiden.

Det er derfor viktig at planen sikrer gode og fremtidsrettede etasjehøyder.

Vi foreslår at det legges til **2 meter** på alle "maks kotehøyder" i alle felt, eller i det minste på feltet ut mot Vallemysvegen.



Arkivsak: <saksnummer>  
PlanID: 397

## Reguleringsplan for knutepunkt Porsgrunn

### REGULERINGSBESTEMMELSER

Områderegulering

Datert 23.05.2023

Godkjent av bystyret <sett inn dato> i sak <sett inn sak>

Dato for siste mindre endring <sett inn dato>

Sist endret 03.10.2023

## 1 GENERELT

### 1.1 Avgrensning av planområdet

Reguleringsbestemmelsene gjelder for regulert område som er vist med plangrense i plankartet i målestokk 1:2000 datert 19.09.2023.

### 1.2 Hensikten med reguleringsplanen

Hensikten med planen er å utvikle et kompakt og effektivt knutepunkt i Porsgrunn. Planen omfatter blant annet hvilket areal som må settes av til utbyggings- og jernbaneformål med tilhørende byggegrenser for å ivareta framtidige utbygginger. Planen skal sikre mulighet for å opparbeide fem spor på Porsgrunn jernbanestasjon. Ferdig utbygd skal planområdet fremstå som en utvidelse av dagens sentrumsområde med et variert tjenestetilbud og skal knytte bysentrum tettere sammen med skole-, idretts- og universitetsområdene på Kjølnes enn i dag.

### 2.11 Krav til detaljreguleringsplan

For følgende delområder innenfor bestemmelsesområde #3, skal det foreligge detaljreguleringsplan før utbygging:

- Sentrumsformål: SF8, SF9, SF11
- Boligformål: B1, B2, B3
- Kombinert formål forretning, kontor og tjenesteyting: F/K/T1, F/K/T2
- Kombinert formål bolig, forretning, kontor og bevertning: B/F/K/B

Tilbygg og påbygg inntil 50 kvm BRA, og fasadeendringer på eksisterende bygninger tillates uten krav til detaljregulering.

### 3.1.2.2 Sentrumsformål øst for jernbanen (SF8 – SF11)

Byggegrense er 14 meter fra senterlinje fv. 32.

Det tillates forretning, kontor, bevertning, hotell, bolig og offentlig- og privat tjenesteyting innenfor formålene SF8-9.

Det tillates forretning, kontor og offentlig og privat tjenesteyting innenfor SF10.

Det tillates forretning, kontor, bevertning, bolig og offentlig- og privat tjenesteyting innenfor SF11.

Det tillates bolig kun fra 4. etasje og oppover innenfor SF8-9 og SF11.

Innenfor bestemmelsesområde #6 tillates kun formål hotell mellom kote +38 moh og +60 moh.

Innenfor SF10 tillates kun offentlig eller privat tjenesteyting med hovedvekt på helse relaterte virksomheter mellom kote +38 moh og +46 moh.

Forretning, bevertning og andre utadrettede publikumsfunksjoner skal legges med adkomst fra gateplan, mot viktige byrom og torg o\_TO3 og o\_TO4.

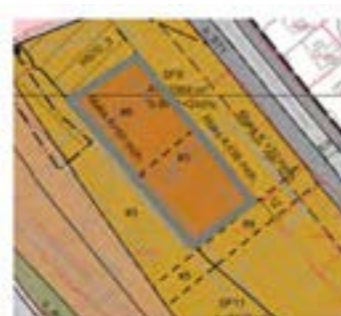
#### Parkering

Parkering innenfor områdene skal innpasses i felles parkeringsanlegg under bakkenivå eller integrert i bygg. Det tillates etablering av HC-plasser på bakkenivå. Parkeringsanlegg tillates ikke eksponert som fasade verken mot offentlige eller felles gater, torg/allmenninger, gatetun og gårdsrom.

For SF8-9 og 11 skal nedkjøring til parkeringsanlegg, renovasjon, lager eller andre funksjoner som ikke er publikumsrettet ikke legges på fasader mot offentlige gater, plasser og torg.

### 5.2.4 #6

Innenfor bestemmelsesområde #6 tillates kun formål hotell mellom kote +38 moh og +60 moh.



Målbare plan som har himling lavere enn 1,5 m over terrengets gjennomsnittsnivå rundt bygningen, regnes med i bygningens bruksareal med 50 % av planets bruksareal. Plan som har himling lavere enn 0,5 m over terrengets gjennomsnittsnivå rundt bygningen, regnes ikke med i bygningens bruksareal.

## KOMMENTARER:

### 2.11

Det stilles krav til detaljregulering for SF8, SF9 og SF11. SF1-7 og SF10 kan gå rett på byggesak. Det er et er ikke klart for oss hvorfor det diffrensieres mellom de forskjellige SF-feltene da bestemmelsene oppleves like detaljerte for alle felt.

Hva er det som er avgjørende for om det stilles krav til detaljregulering eller ikke? Slik bestemmelsene er formulert nå burde alle SF-feltene være untatt krav om detaljregulering.

### 3.1.2.2

SF9 og SF10 har fått særbestemmelser for innhold i de øverste etasjene. Disse feltene behandles annerledes enn de andre SF-feltene med tilsvarende regulerte formål. Formålet med en overordnet plan bør være at den skal svare ut fremtidige behov. Disse påvirkes av mange faktorer og planen bør ha en fleksibilitet for å kunne møte endrede samfunnsmessige behov.

Denne forskjellsbehandlingen mellom feltene virker ulogisk og vi forslår å **fjerne begrensningne** på SF9 og SF10.

### 5.2.4

I område #6 tillates det plassert et høyhus på 16.etg. Illustrasjonsprosjektet viser dette tett på det gamle Beha-bygget. Dette synes vi er problematisk og ønsker å **utvide #6** ned mot Bjørkealléen slik at en mer fordelaktig plassering for området kan velges.

### Heis og trapp

Det bør legges inn en bestemmelse at heis og trapp kan føres opp over Maks K+ i alle felt for tilgang og bruke av takflate.

### %BRA

Hvilken arealberegning metode legges til grunn mtp areal under bakken? Vi forslår følgende tekst til venstre.

SF9	SF10	SF11
Areal = 13.389	Areal = 4.115	Areal = 7.278
%BRA = 245%	%BRA = 280%	%BRA = 230%
BRA = 32.803	BRA = 11.522	BRA = 16.739



**KOMMENTARER:**

Skisse til venstre er en opptegning av illustrasjonsprosjektet basert på illustrasjonsplan og høydeillustrasjonskart.

Illustrasjonsprosjekt er misvisende da det viser **høyere utnyttelse** på SF9 og SF10 enn tillatt, og **mindre utnyttelse** enn tillatt på SF11.



# BEHA-KVARTALET

Parallelløpdrag  
05.12.2022

SCHANKE  
EIENDOM

oslo.  
works



Foto: Telemark museum  
Handelsmesse på Phoenix. BEHA Fabrikker og N. Jacobsens Elektr. Verksted sine utstillinger, med komfyre, varmeovner, m.m.

# INNHOLDSFORTEGNELSE

INNLEDNING	
Beha	4
Oppgaveforståelse	5
Overordnede føringer	6
ANALYSE	7
Planområde og Knutepunkt Porsgrunn	8
Program og nye funksjoner i Beha-kvartalet	9
Landskapsrommet	10
Dagens situasjon	11
Utfordringer	12
PLANGREP	14
Overordnede grep og føringer	15
Eksisterende bebyggelse	16
Byggegrense mot jernbane og etablering av bygata	17
Plangrep	18
Faser	23
Kjeller	24
Situasjonsplan	25
Høyder	26
Fase 1-3	29
Programmering	32
Taklandskap	34
Takplan	35
Gateplan	36
Aksonometri	37
Byrom	38
Bakkeplan	39
Byrom og plassdannelser	40
Administrasjonsbygget bevares	46
Midlertidighet	47
Snitt	50
Solstudier	54
Analyser	55
Arealskjema	57

## Beha

Beha-området har en sterk lokal forankring, fra tiden som industriarbeidsplass på 1920-tallet til dagens Beha-sport. Det sterke merkevarenavnet - Beha - har også hatt betydning utover lokalsamfunnet og de positive assosiasjonene merkevaren gir kan bli nøkkelen i utviklingen av knutepunkt Porsgrunn. Med regionale og kommunale planer om knutepunktfortetting er utbyggings- og transformasjonspotensialet for kvartalet stort.

Beha har forankret seg som en sentral aktør på markedet innen elektriske varer til hjemmet. Bedriften har bidratt til en positiv sosial utvikling, fra bedre innelima grunnet elektrifisering, til forenkling av kvinnens hverdag og ansvarsområder. Dette har satt spor i opprinnelsesbyen, Porsgrunn, og kvartalet står den dag i dag med dype røtter i lokalmiljøet. Fremtidens Beha-kvartal skal tørke støvet fra glansdagene og ruste opp kvartalet for å møte fremtiden. Fra en viktig historisk industrivirksomhet med 100 års kontinuerlig drift til dagens situasjon, og til fremtidens møtested tett på bykjernen.

Hva skal fremtidens Beha-kvartal tilby og hvordan skal det se ut?  
Hva skal det tilby Porsgrunn som sted og møteplass?

Det eldste bygget på tomten, med Beha-skiltet som lyser opp over gesimsen, vitner om en viktig epoke med et historisk sus. Vi har med stor motivasjon og iver tatt fatt på oppgaven og hva vi mener vil gjøre Beha-kvartalet til en attraktiv del av fremtidens by. Beha har aldri gått på akkord med kvalitet, og vi ønsker å følge opp dette med å legge til rette for en fremtidsrettet byutvikling, hvor innovative og bærekraftige løsninger skal gjenspeiles i planlegging og utvikling.



Foto: Telemark museum, ca 1930



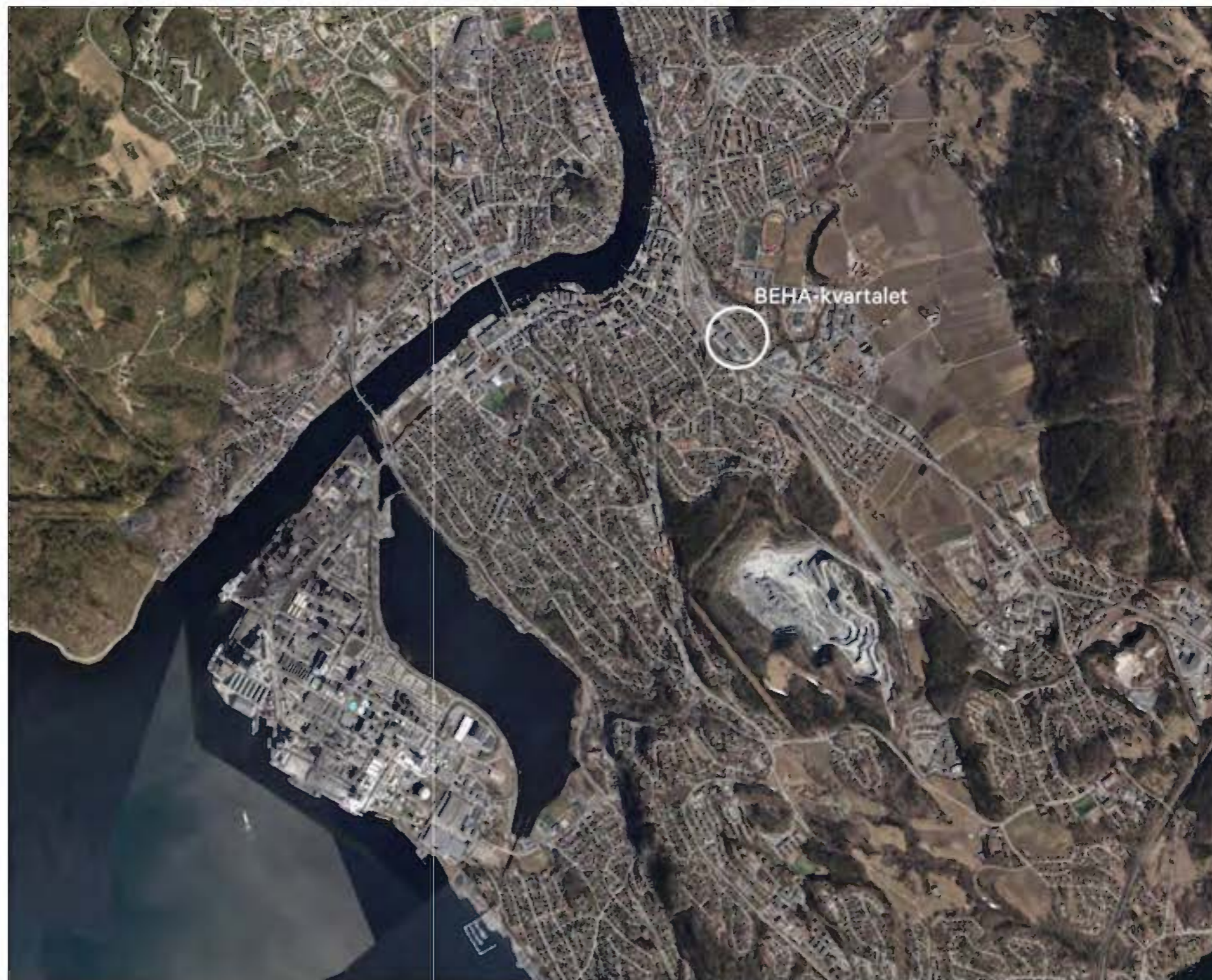
Historisk tegning

## Oppgaveforståelse

Schanke eiendom AS har invitert til et parallelloppdrag om en mulighetsstudie for Beha-kvartalet. Området omfatter den mest sentrale delen av Knutepunkt Porsgrunn og utgjør et betydelig potensial for fortetting.

I henhold til grunnlagsdokumentene fra oppdragsbeskrivelsen ligger følgende punkter til grunn for prosjektet:

1. Langsiktige leietakere skal ivaretas i en trinnvis utvikling av området. Både med tanke på langsiktige avtaler, og i bærekraftperspektiv.
2. Det skal planlegges for en høy utnyttelse og en fremtidsrettet fortetting av areal på bakkeplan. Tåleevne for utnyttelsesgrad og byggehøyde skal utforskes og utfordres. Området forventes en høy fremtidig utnyttelse, og vil med det introdusere byggehøyder som utfordrer dagens situasjon i Porsgrunn.
3. Første byggetrinn skal legge til rette for helse relatert næring i den sørøstre delen av tomten.
4. Det er ønske om etablering av hotell som retter seg mot industriparken (Herøya Industripark), universitetet (USN), idrett (Kjølnes idrettspark) og et ønske om etablering av overnattingsmuligheter i tilknytning helsenæringen. Utleieleiligheter kan være aktuelt.
5. Administrasjonsbygget til Beha-fabrikk, med lysskiltet beholdes og videreføres som identitetsskapende element for området.



## Overordnede føringer

### Områderegulering knutepunkt Porsgrunn



Parallell prosess:  
Sweco Norge AS har på vegne av Beha-Kvartalet Eiendom varslet oppstart av detaljregulering av BEHA-kvartalet, som ligger innenfor planområdet. Dette for å sikre framdriften for egne utbyggingsplaner.

### Detaljregulering Beha-kvartalet



### Omforente føringer:

- Det skal legges til rette for en arealeffektiv utvidelse av dagens sentrum hvor det legges stor vekt på kvalitet i offentlige rom og parker.
- Det skal legges opp til et kompakt og effektivt knutepunkt med tett kobling mellom buss og tog, høy arealutnyttelse og god tilrettelegging for gående og syklende.
- Det skal sikres god synergi mellom byggene og nærliggende gater og byrom med sin beliggenhet nær Porsgrunn sentrum, jernbanen, universitetet og hovedinnsfartsåren til Porsgrunn sentrum.
- Beha-kvartalet skal være en viktig motor for byutviklingen i Porsgrunn.



# ANALYSE

## Planområde og Knutepunkt Porsgrunn

Beha-kvartalet ligger sentralt i Knutepunkt Porsgrunn med store utviklingsmuligheter. Selve området, med Vallermyrene, Beha-kvartalet og offentlig kommunikasjon med tog, buss og taxi, er et viktig knutepunkt for hele kommunen.

Det er i tråd med intensjonene i ATP Grenland og øvrige felles dokumenter for nærings- og arealutviklingen i Grenland å konsentrere kontorvirksomhet og besøksintensiv næring til sentrumsområdene. Med plassering tett på jernbanestasjonen og midt mellom bysentrum og universitetsområdet, er Beha-kvartalet særdeles strategisk plassert for å bli et viktig ledd i videre utvikling av framtidsrettet næringsliv med høy kompetanse.

Viktige og aktive områder i Porsgrunn ligger spredt og uten tydelige forbindelseslinjer. Knutepunkt Porsgrunn og utvikling av Beha-kvartalet åpner for en bedre forbindelse, særlig mellom Porsgrunn sentrum, utdanningsinstitusjonene i og rundt Campus Porsgrunn og pågående virksomhet på Herøya.

Porsgrunn er en viktig industriby og Herøya fungerer både som stor arbeidsplass, men har også et av landets mest attraktive forskningsmiljøer.

Med sin sentrale plassering i knutepunkt Porsgrunn kan Beha-kvartalet bidra til en bedre synergi mellom de ulike aktørene og styrke et tverrfaglig samarbeid i kommunen.

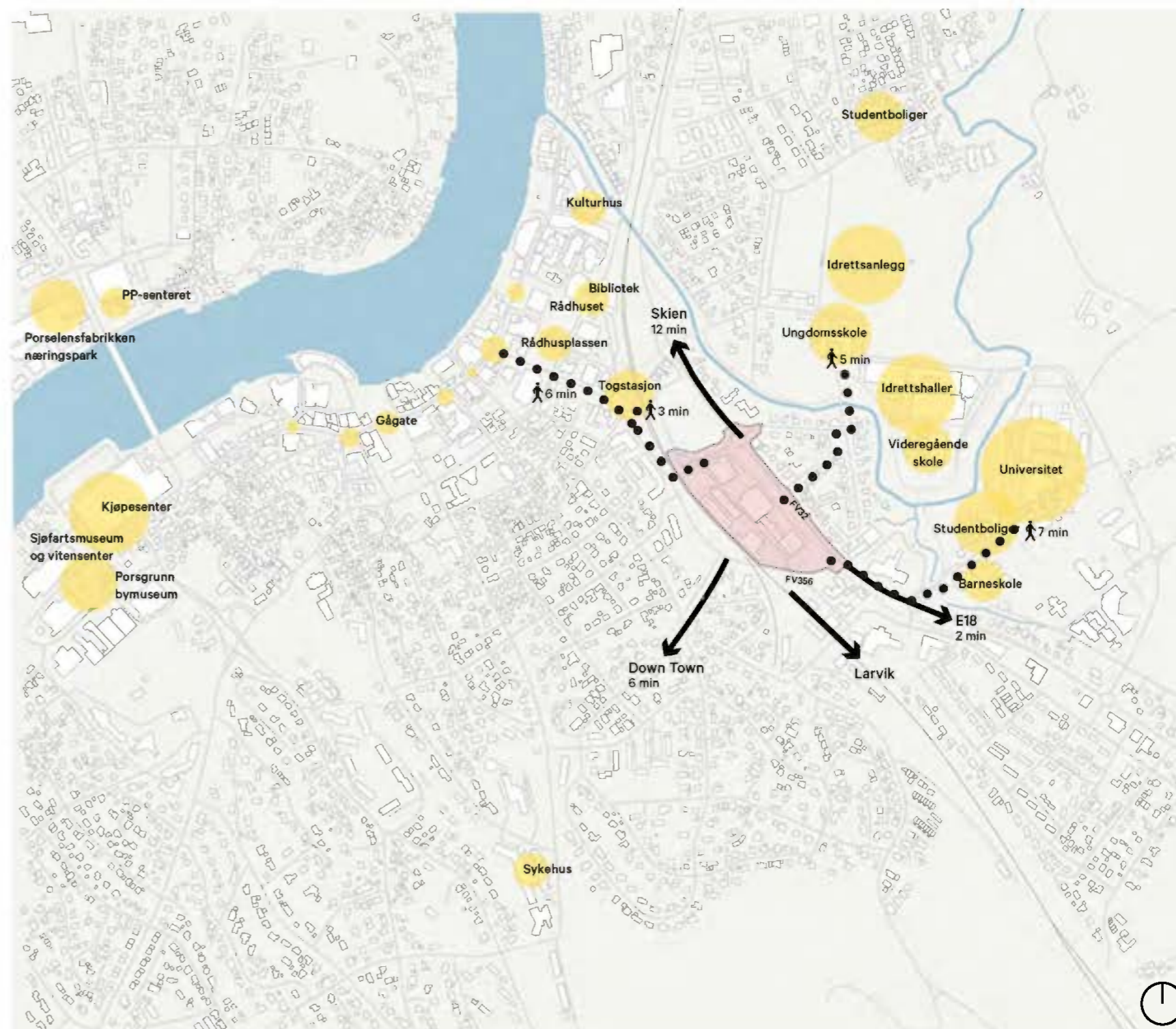


## Program og nye funksjoner i Beha-kvartalet

Beha-kvartalet ligger tett på ulike aktiviteter og tilbud, både mot sentrum i vest og campusområdet mot øst. Den sentrale plasseringen, med tanke på aktiviteter i nærområdene og som del av Knutepunkt Porsgrunn, åpner for et vidt spekter av program som kan videreføres i prosjektet. Ved å introdusere et program med koblinger til eksisterende aktiviteter i nærområdene, kan nye synergier oppstå!

### Høgskolen som aktør i kommunens utvikling

Kunnskapsutvikling og samspillet mellom utdanningsinstitusjoner og næringsliv gir innspill til et nyskapende samfunn og bidrar til nye arbeidsplasser. Samtidig representerer studenter en viktig kraft i stedsutviklingen. Porsgrunn skal være en god vertskommune for høgskolen, som legger til rette for å utvikle både høgskolen og studentmiljøet. Utviklingen av høgskolen og Campus Kjølnes må ses i sammenheng med prosjektet, hvor innovative og bærekraftige løsninger skal gjenspeiles i planlegging og utvikling



## Landskapsrommet

Porsgrunn ligger ved utløpet av Telemarksvassdraget, omkranset av skogkledde åser. Åsene og Porsgrunnselven danner viktige elementer i landskapsrommet som gir en fornemmelse av størrelse og skala i byen. Landskapsformasjonene danner et grønt bakteppe og er viktig for å orientere seg i byen.



## Dagens situasjon

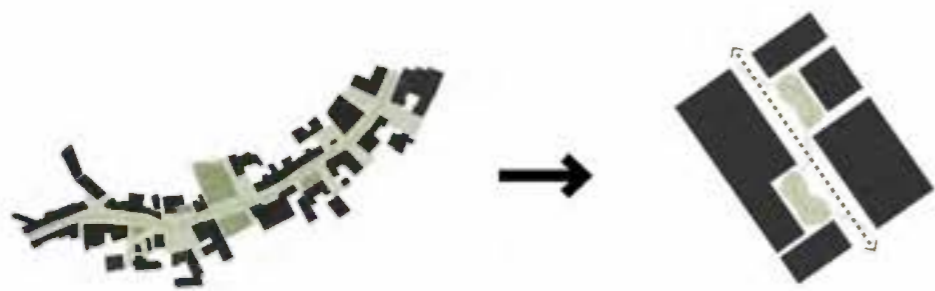
Beha-kvartalet ligger mellom den trafikkerte Vallermyrvegen og jernbanen, og oppleves avskåret fra områdene rundt. Utelater man barrierene vei og toglinje utgjør, ligger villastrøk og boligområder tett på kvartalet. Det er kort vei til Kjølnes i øst og sentrum i nordvest. Disse to områdene kan knyttes bedre sammen gjennom utviklingen av Beha-kvartalet og resten av Knutepunkt Porsgrunn.

Kvartalet er i dag først og fremst utnyttet til handel, der uteområdene er asfaltert og utformet på bilens premisser. Det er likevel et område med sterk lokal forankring fra tiden som viktig industri-arbeidsplass til dagens handelstilbud, med blant annet Beha-sport. Den positive identiteten Beha-området har, ønsker vi å videreføre i fremtidens kvartal.



### Gateløp i Porsgrunn sentrum

Storgata er viktig for Porsgrunns bystruktur, og har en særegen utforming med sine små og store plasser langs den buktende gågaten. Utforming og bruken av plassene varierer og muliggjør et bredt spekter av urbane aktiviteter og kvaliteter. Variasjonen mellom de ulike plassene og hvordan plassene kobler seg på et gateløp er et særtrekk vi mener kan bidra til lokal forankring i utviklingen av det nye Beha-kvartalet.



## Utfordringer

### Støy og trafikk

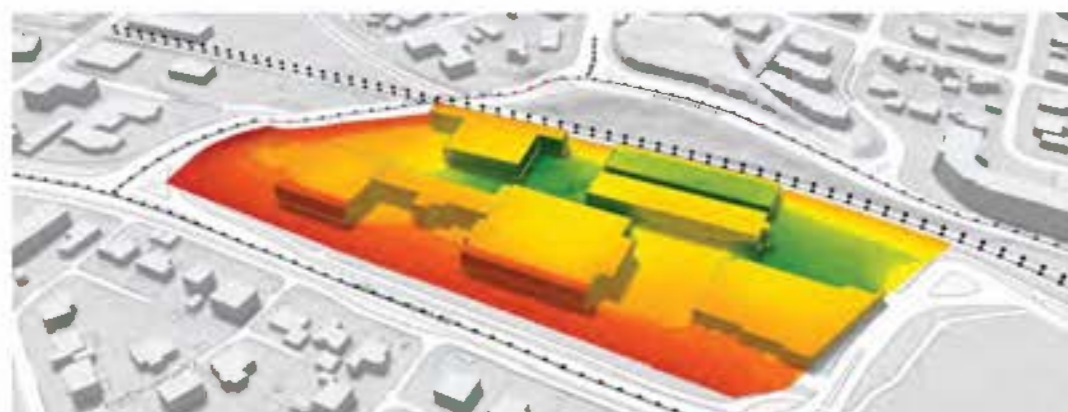
Vallermyrvegen er en svært trafikkert vei i dag. Støy fra veien legger begrensninger for hvilket program som kan fungere på tomten. Basert på data om eksisterende støynivå, viser simuleringer at program som hotell eller studentboliger kan være mulig. Dette krever fortsatt en nøye vurdering av plassering på tomten slik at man oppnår gjeldende støykrav.

### Vallermyrvegen som "gate"

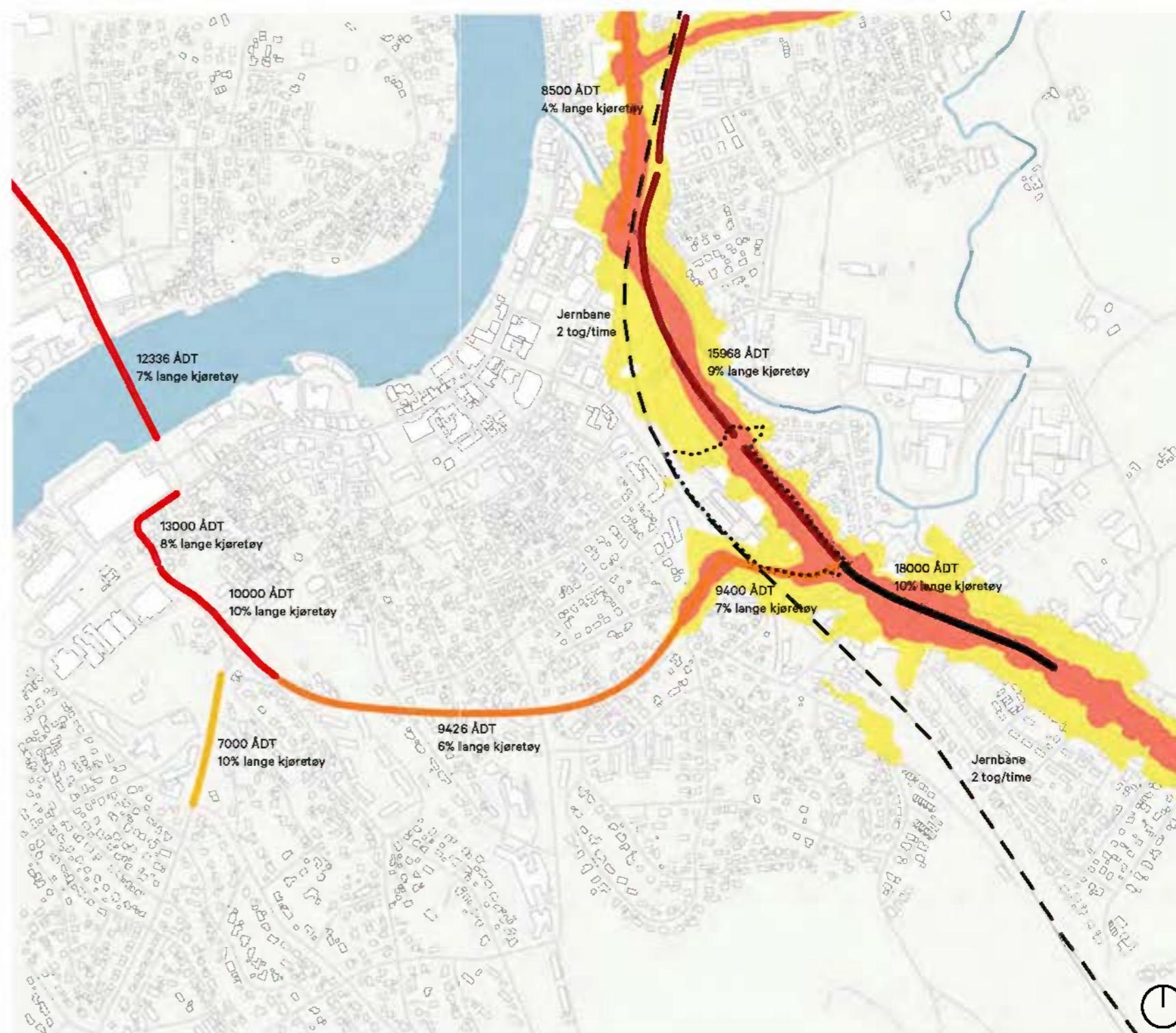
Porsgrunn kommune har anbefalt en omgjøring av Vallermyrvegen til "gate", der det er ønskelig at ny bebyggelse forsterker Knutepunkt Porsgrunns urbanitet ved at den plasseres langs gaten. Det nye gatesnittet legges til grunn for prosjektet, og vil bidra til å styrke områdets attraktivitet og naturlige utvidelse av sentrum. Etablering av ny hovedavkjøring til E-18 lenger syd, ved Skjelsvik/Heistad, vil gi en reduksjon i trafikken og forbedre forholdene for støyutsatte funksjoner, som studentbolig eller hotell.

### Utvidelse av togspor

Bane NOR arbeider med en utvidelse av togtilbudet med en løsning der de ser for seg etablering av 5 spor. Parallelt arbeider Porsgrunn kommune med en løsning med kun 4 spor. Uavhengig av løsning som velges, må det forventes at togtrafikken vil øke fra 2 tog i timen som i dag. Disse planene har en ukjent tidsramme, men etablering av 5 spor legges til grunn for avgrensning av byggbart areal, med nødvendig hensynsone mot sporområdet. Den uvisse tidsrammen kan gi mulighet til midlertidig bruk av arealet mot jernbanesporene.



Kilde: Spacemaker. Data fra Nasjonal vegdatabank (NVDB) og Bane NOR.



Kilde: Statens Vegvesen  
NB: støy fra tog mangler i dette kartet.

## Utfordringer

### Barrierer og forbindelser

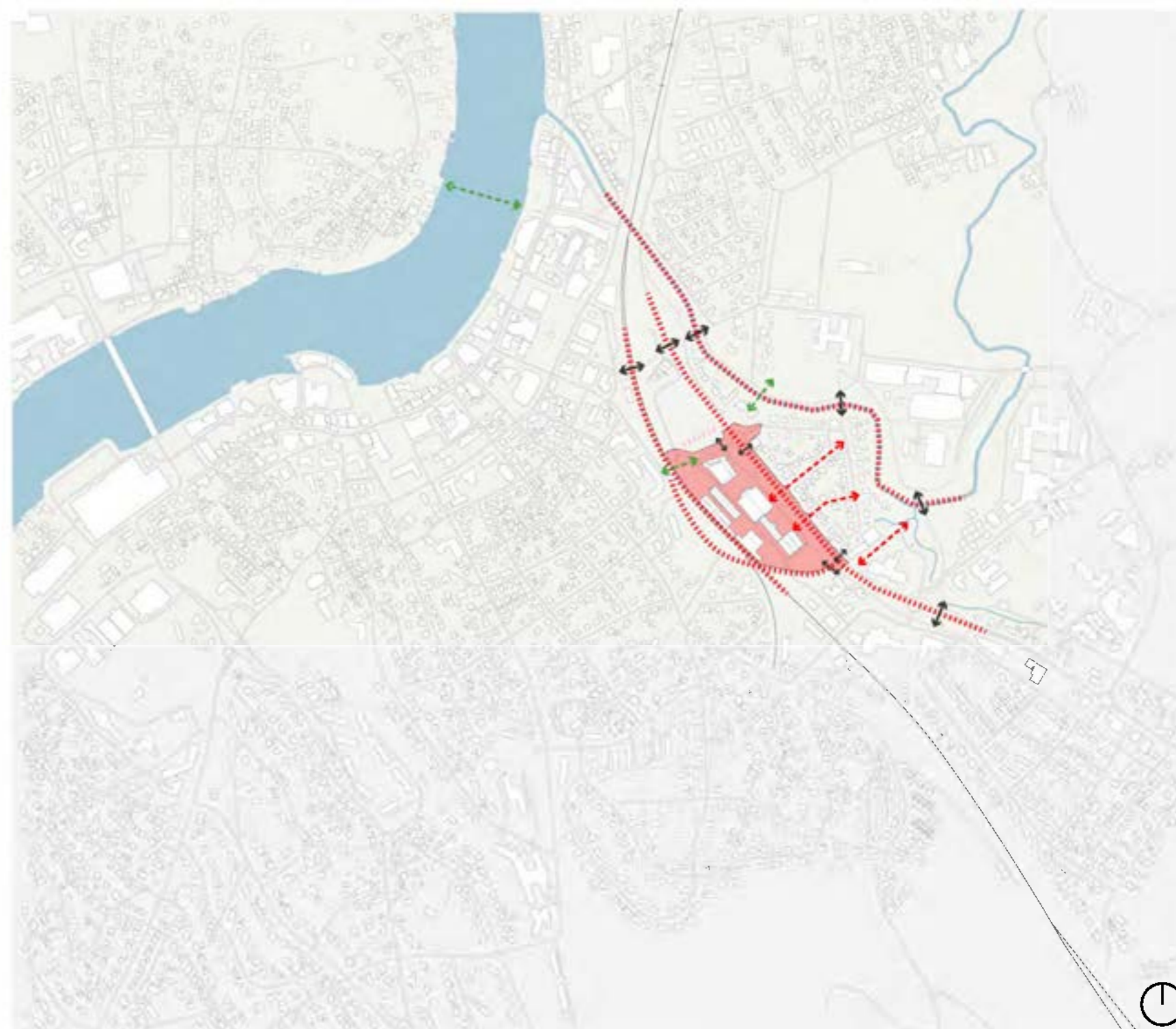
Beha-området ligger tett på sentrum, men har få direkte forbindelser i dag. Nye forbindelser og kobling til etablerte siktlinjer og akser i nærområdet vil kunne styrkes i fremtidens kvartal. Hovedmålet vil være å oppnå naturlige forbindelser, både øst- og vestover, slik at Porsgrunn som by oppleves helhetlig og samlet, med gode koblinger mellom de ulike aktivitetsområdene som sentrum, Kjølnes og Herøya.

### Vektlegge myke trafikanter og kollektivtransport

Det er i praksis forholdsvis korte distanser mellom viktige tyngdepunkt i Porsgrunn, og bedre forbindelser vil styrke Porsgrunn som en by for gående og syklende. Det er likevel en by der bilen er nødvendig, noe det på kort sikt bør legges til rette for. Samtidig er det viktig å ta på alvor de bærekraftsambisjonene som er lagt til grunn i prosjektgrunnlaget, samt kommunens Byvekstavtale og Belønningsavtale med overordnede mål om nullvekst i personbiltrafikken.

### Koblinger mot øst og vest

De planlagte forbindelsene, med undergang ved Beha-kvartalet er lagt til grunn for dette studiet, da det er en god plassering for området og vil styrke koblingen til knutepunktet fra vest. Den ønskede broen over Lilleelva lenger nord mener vi kan være viktig for Beha-kvartalet, fordi det vil styrke prosjektets kobling mot idrettsanleggene i nordøst. Vi ser også at både Børkealleen og Gjerpensgata med fordel kan knyttes sterkere til prosjektet, både for å sikre enkle forbindelser nord- og østover, men også for å forme kvartalet og sikre en stedstilpasning og tilhørighet med bystrukturen like ved.



■■■■■ Barrierer

↔ Forbindelser

---> Planlagt forbindelse

---> Fraværende forbindelser

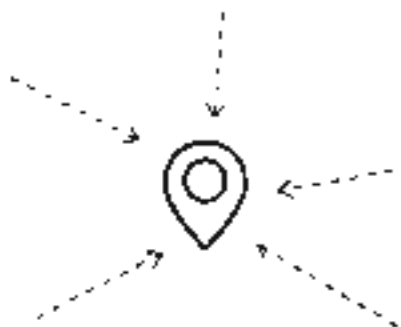
# PLANGREP

I følgende sider presenteres bakgrunn og oppbygging av foreslått plangrep for BEHA-kvartalet

## Overordnet grep og føringer

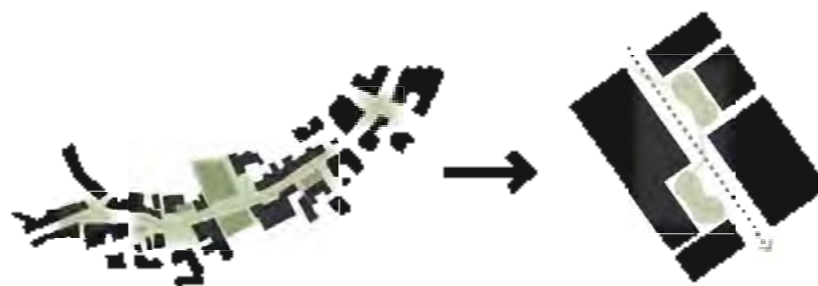
### Knutepunkt & synergiskaper

Som del av Knutepunkt Porsgrunn skal Beha-kvartalet bidra til å skape synergier mellom ulike aktiviteter i kvartalet og mot områdene rundt.



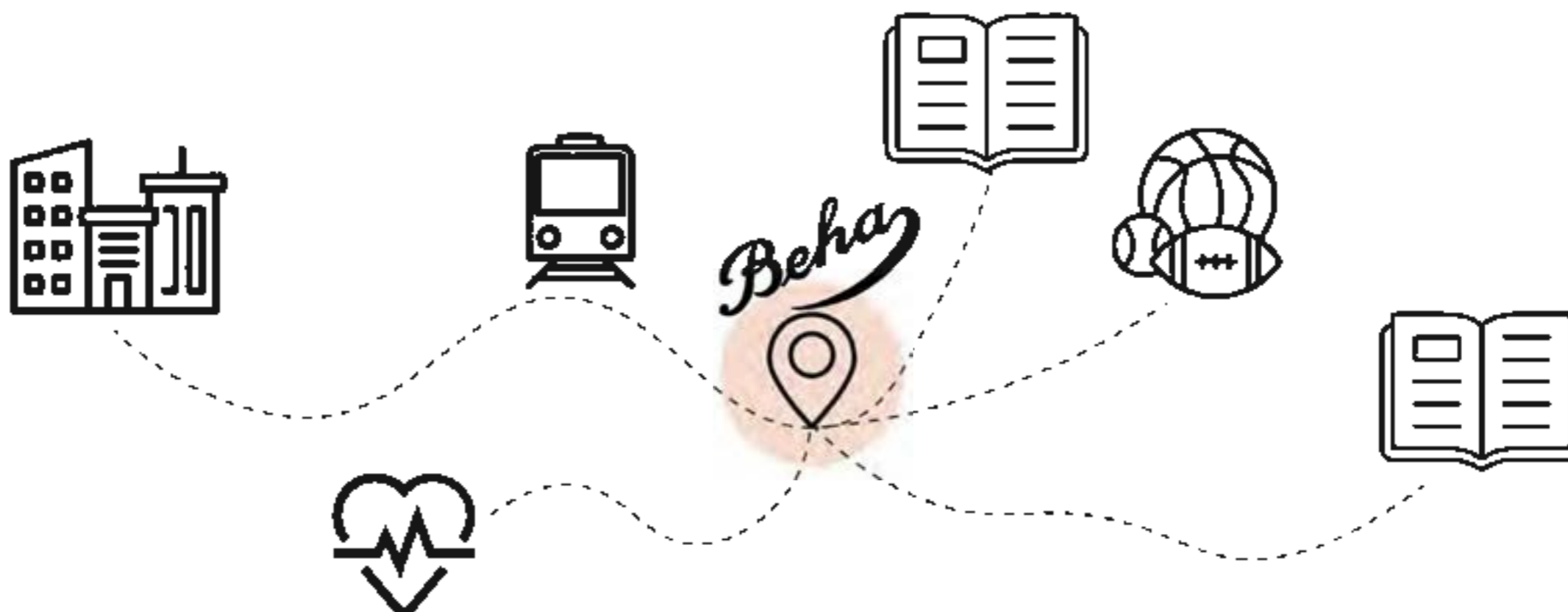
### Stedets tilpasning

Porsgrunn sentrum, og særlig Storgata, viser et særpreg ved byens bebyggelse. Snirklete gater med lommer og plasser gir rom for en interessant og opplevelsesrik gågate. Fremtidens Beha-kvartal bør videreføre byens identitet i bygulvet og plassdannelsene.



### Høyder

Til tross for høy utnyttelse og økte byggehøyder skal utformingen av området hensynta Beha-bygget slik at det blir en del av en ny helhet. Videre skal utformingen tilpasses en menneskelig skala.



## Eksisterende bebyggelse

### Forutsetninger og muligheter

Dagens Beha-kvartal preges av store asfalterte flater og enkle strukturer. Administrasjonsbygget har kvaliteter som gir en historisk og særegen karakter til området. Den resterende bebyggelsen antas å ha en konstruksjon og fundamentering som gir få muligheter for på- og ombygging. Byggene fungerer til sine formål i dag, med større varehandel, men kan være vanskelige å innarbeide i en nytt og effektivt byggeri.

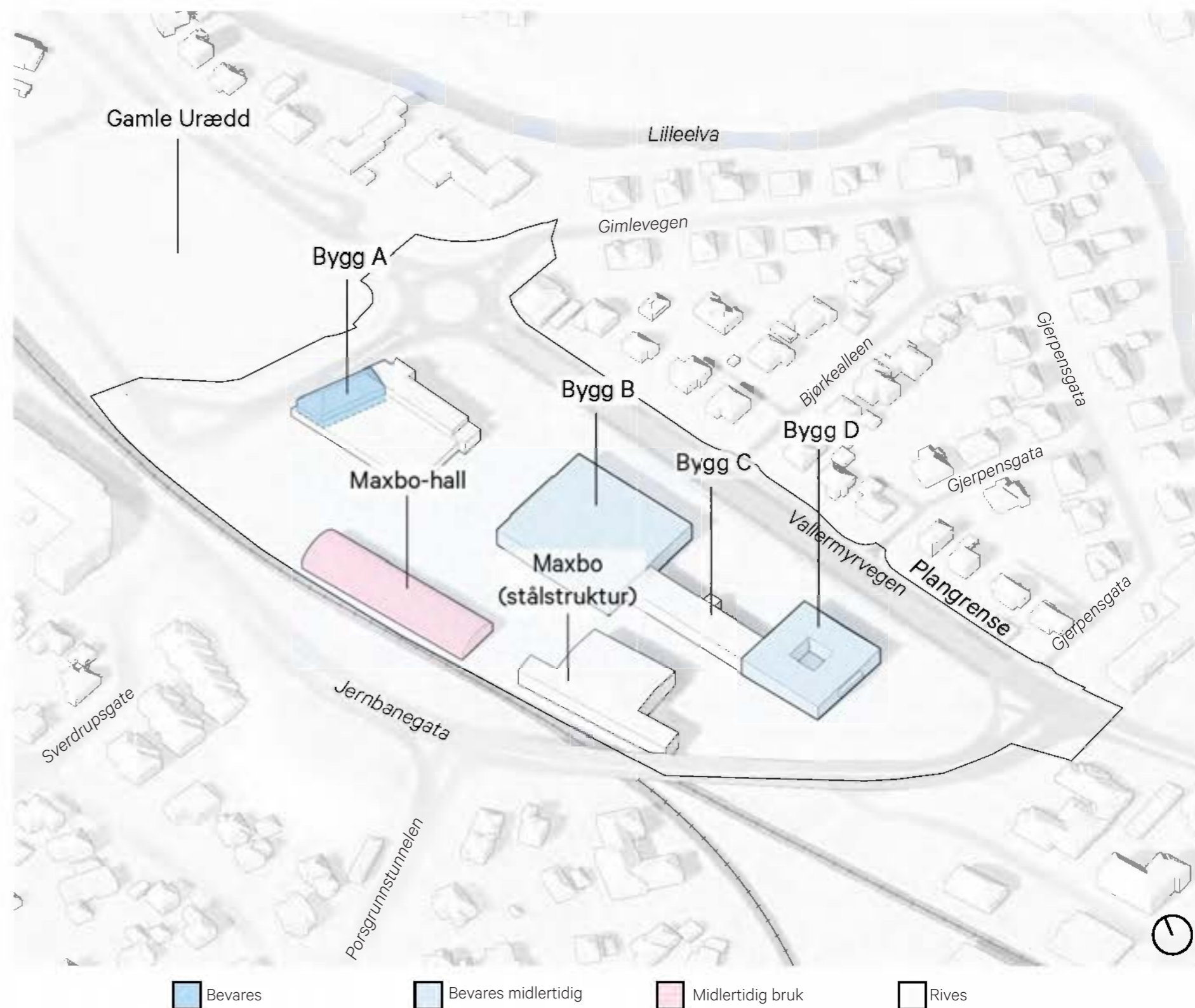
### Trinnvis utvikling

Det foreligger langtids-leieavtaler (10 år) for bygg B og D som skal hensyntas. Leietakerforholdet legger premisser for den trinnvise utviklingen. Det er lite sannsynlig at disse byggene har en konstruktiv restkapasitet som tillater påbygg. Vi foreslår derfor å tilpasse utviklingen av kvartalet til disse byggene slik at de på senere tidspunkt kan rives og gi plass til nybygg og eventuelt en større kjeller.

Maxbo-hallen skal rives når togsporet utvides, men har en enkel og flott form med stort areal. Dette mener vi at kan ha en stor midlertidig verdi mens området utvikles og før sporutvidelsen gjennomføres.

### Sirkulært prosjekt

Byggene bør kartlegges for ombruk slik at mest mulig materiale kan brukes på nytt i nybyggene. Dette er et godt tiltak i et bærekraftsperspektiv, men vil også kunne bidra til tidsdybde og til å bevare områdets sterke identitet. Materialer fra byggene som rives kan ombrukes i nybygg og i utforming av utearealene. Det er sjeldent man har anledning til å oppbevare ombruksmaterialer på egen tomt i anleggsfasen. Maxbo-hallen muliggjør dette, både i anleggsfasen for Beha-kvartalet og senere som et ombruksmarked for hele Porsgrunn. Dette er en av flere muligheter for midlertidig bruk av Maxbohallen.

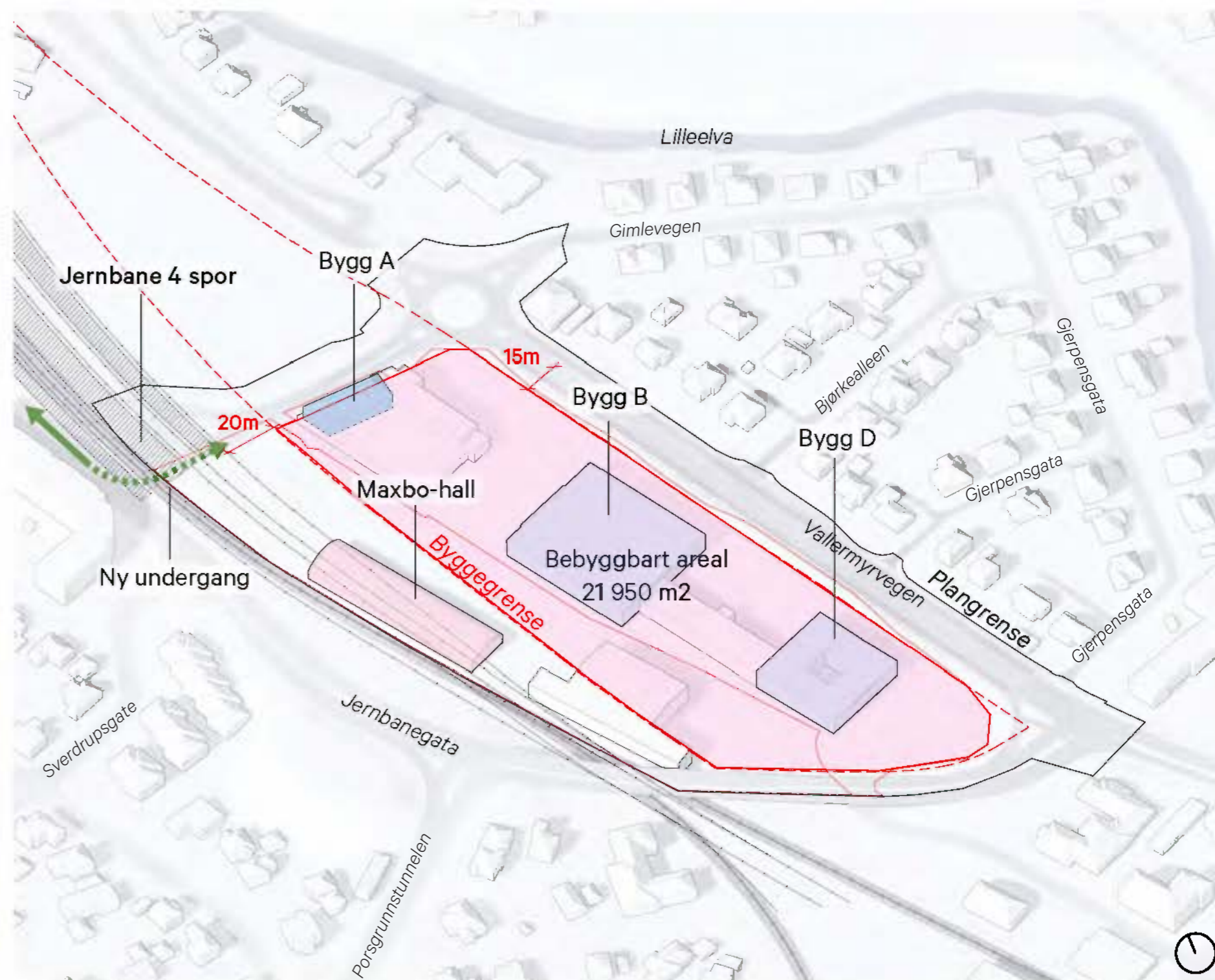


## Byggegrense mot jernbane og etablering av byggate

Mulighetsstudien forutsetter en byggegrense på 15 meter fra vei midt, i henhold til ny gatestruktur i Vallermyrvegen. Bebyggelsen ønskes lagt inntil byggegrense, slik at man oppnår en urban karakter, med mindre privatbiltrafikk og mer attraktive gang- og sykkelveier. Fra jernbanen forutsettes en 20-meters byggegrense fra Bane NORs ønske om 5 spor.

Togperrongen er planlagt avsluttet mot den nye undergangen og togstasjonen, med tilhørende gangtrafikk, danner dermed en viktig adkomst til Beha-kvartalet.

Eksisterende bebyggelse på motsatt side av Vallermyrvegen inngår som del av Knutepunkt Porsgrunn, og på sikt kan utnyttelsen øke også her. Dette vil forsterke Vallermyrvegen som byggate. Mulighetsstudien viser en skissemessig, potensiell utbygging på Gamle Urædd stadion for å gi et helhetlig bilde av fremtidens knutepunkt.



Bevares

Bevares midlertidig

Midlertidig bruk

Rives

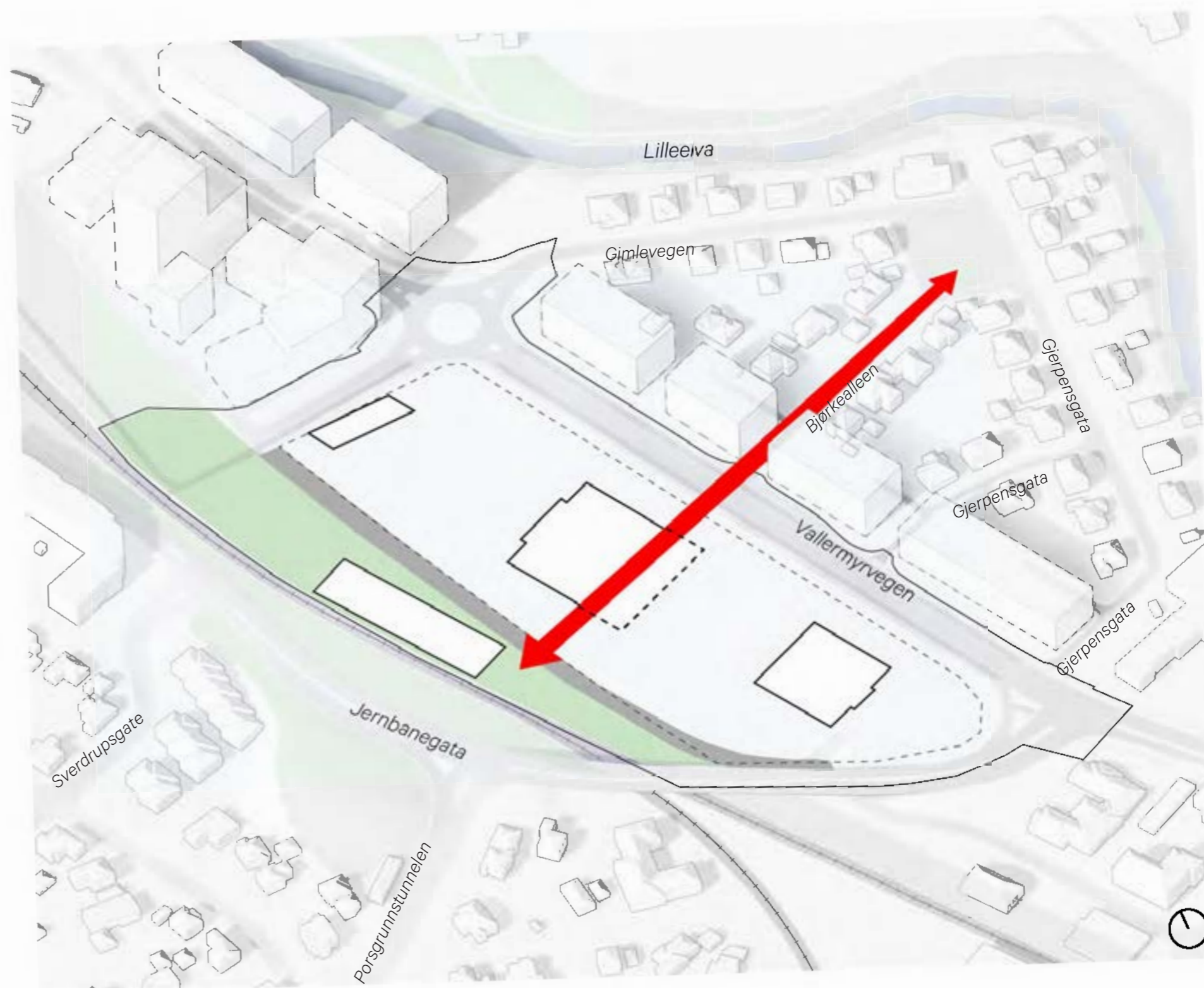
## Plangrep

### Hovedakser

Byggeområdet avgrenses av avstand til Vallermyrvegen i nord og den planlagte utvidelsen av jernbanesporene i sør. C.E. Berg-Hanssens gate oppgraderes og utformes som intern kjørevei langs byggegrensen mot jernbanesporene. Frem til sporområdet utvides foreslår vi å etablere et grøntdrag i hele buffersonen mellom spor- og byggeområdet. Dette planlegges slik at nye elementer som trær og lignende blir liggende utenfor sporområdet, også etter utvidelse.

Eksisterende bebyggelse som skal bevares permanent eller midlertidig danner grunnlag for videre utforming.

Aksen fra Bjørkealleen forlenges gjennom kvartalet. Dette kan sees i et lengre perspektiv, men kan også bli synliggjort tidligere ved en eventuell etablering av nye innganger til Beha-sport. Nye innganger her vil sikre uforstyrret adkomst til bygget og kontinuerlig drift av Beha-sport i anleggsfasen for nybyggene rundt.

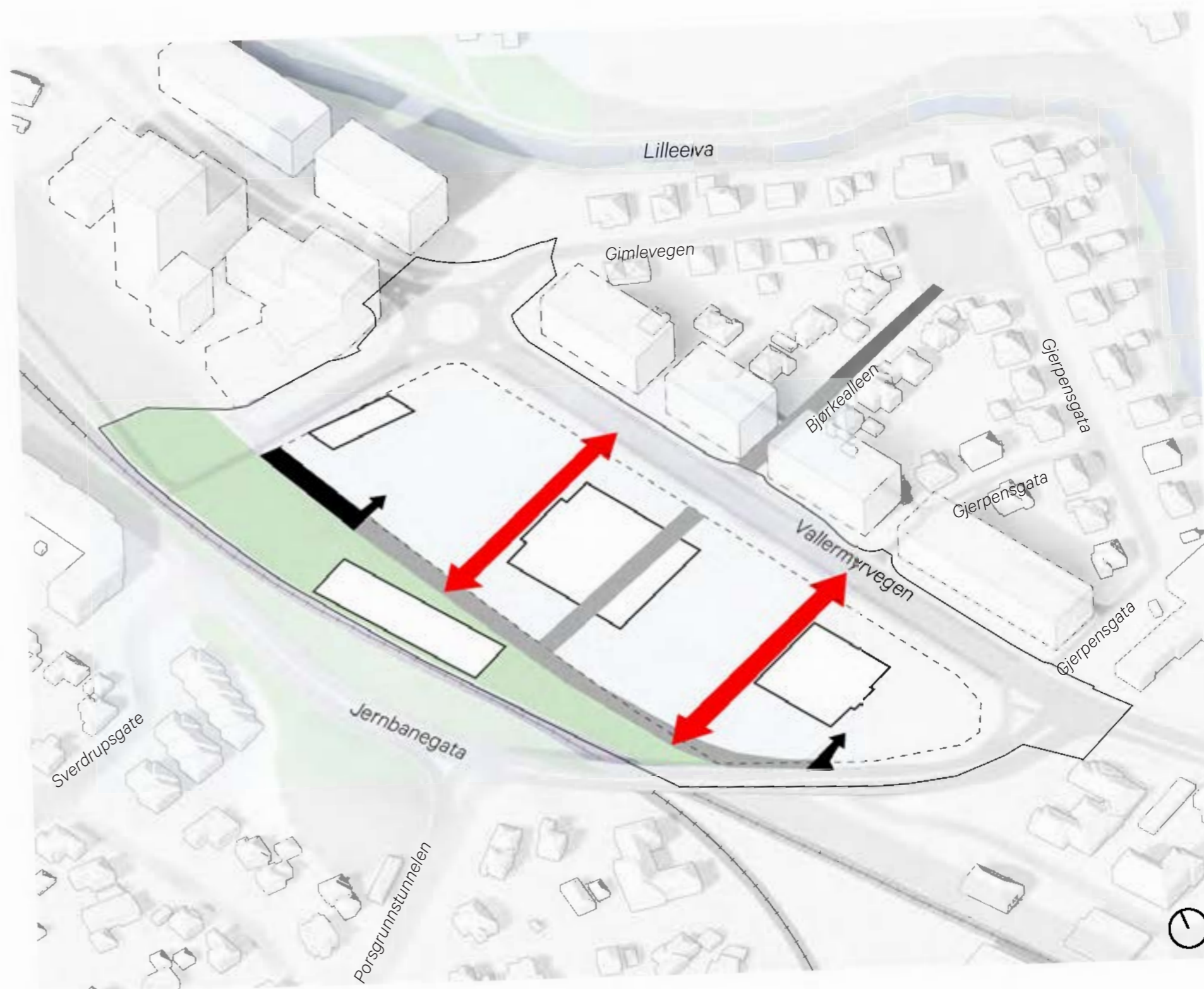


## Plangrep

### Adkomst

Dagens adkomst til området med bil videreføres fra nord og sør. For å sikre mest mulig byliv og aktivitet plasseres nedkjørsel til P-kjeller nærmest mulig adkomsten til området. På denne måten kan biltrafikken gjennom området minimeres, og veien langs byggegrensen kan utformes slik at den ikke skaper en ny barriere mellom bebyggelse og grønn buffersone.

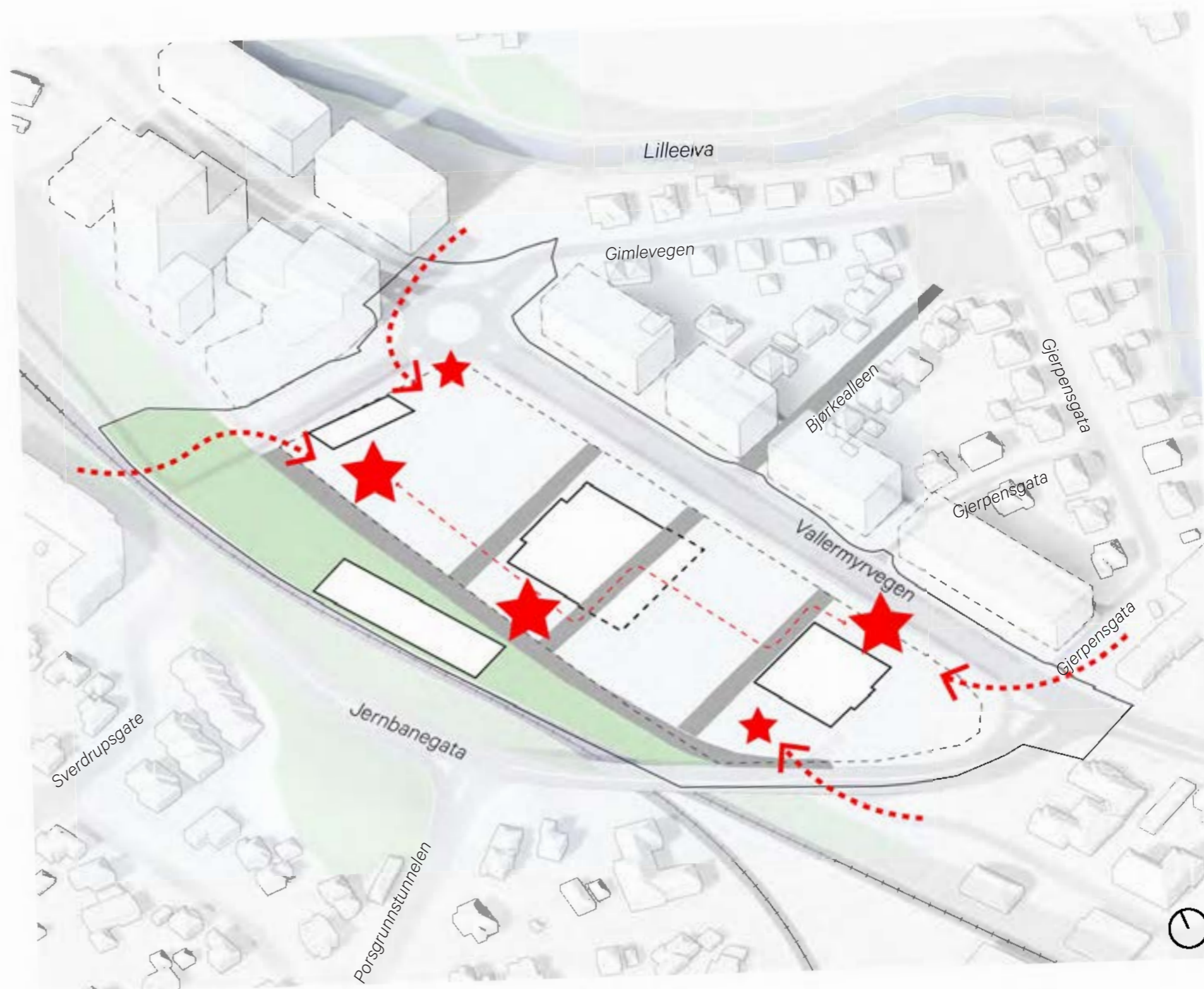
Tverrforbindelser etableres langs eksisterende bygg B og D, og sikrer tilkomst til byggene, mens kvartalet forøvrig bygges ut. Det tilrettelegges for nødvendig transport internt på området, som varelevering, søppelhåndtering og annen sporadisk trafikk, men internt i området legges det opp til sambruk av gatenettet der fotgjengere og aktive plasser prioriteres.



## Plangrep

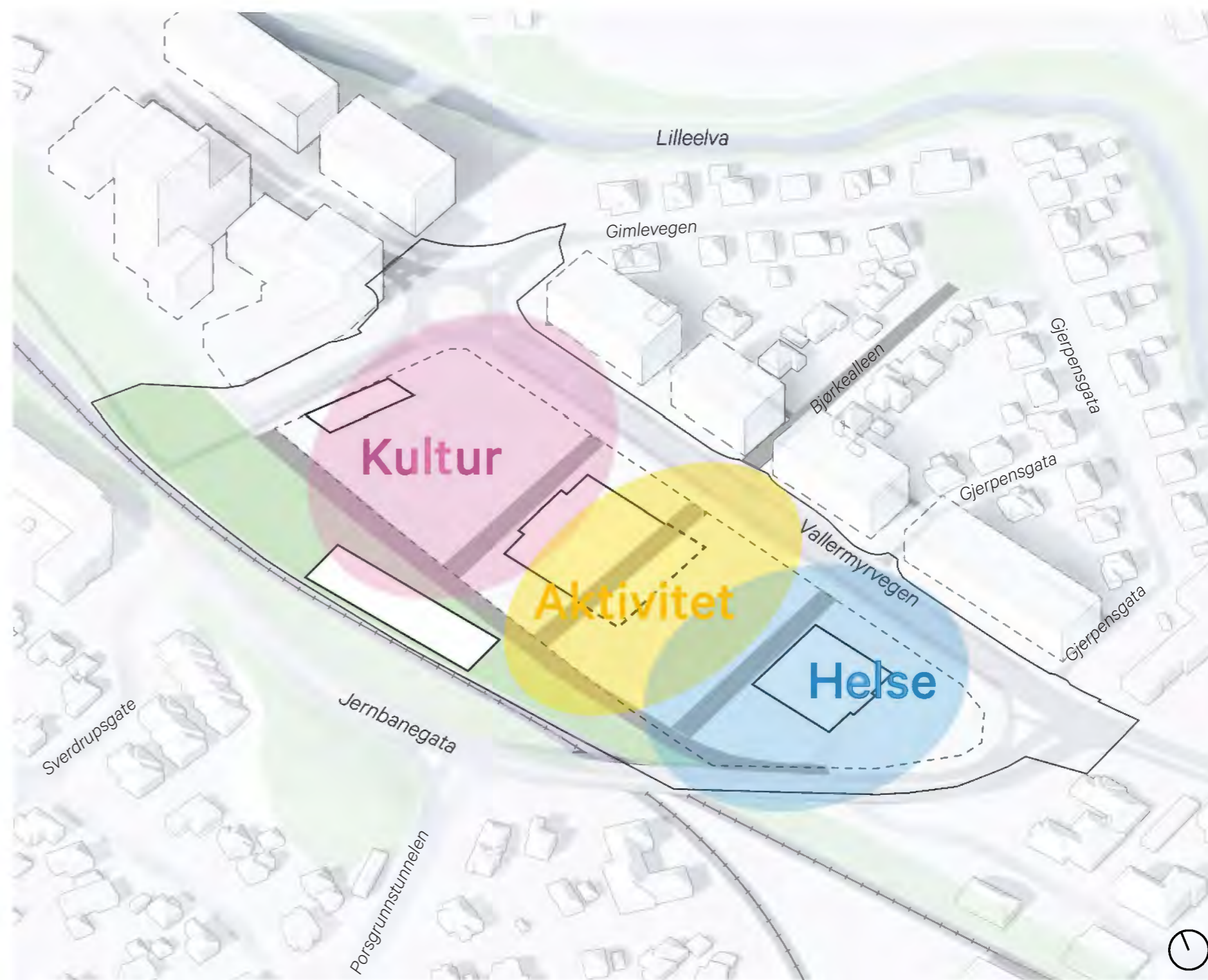
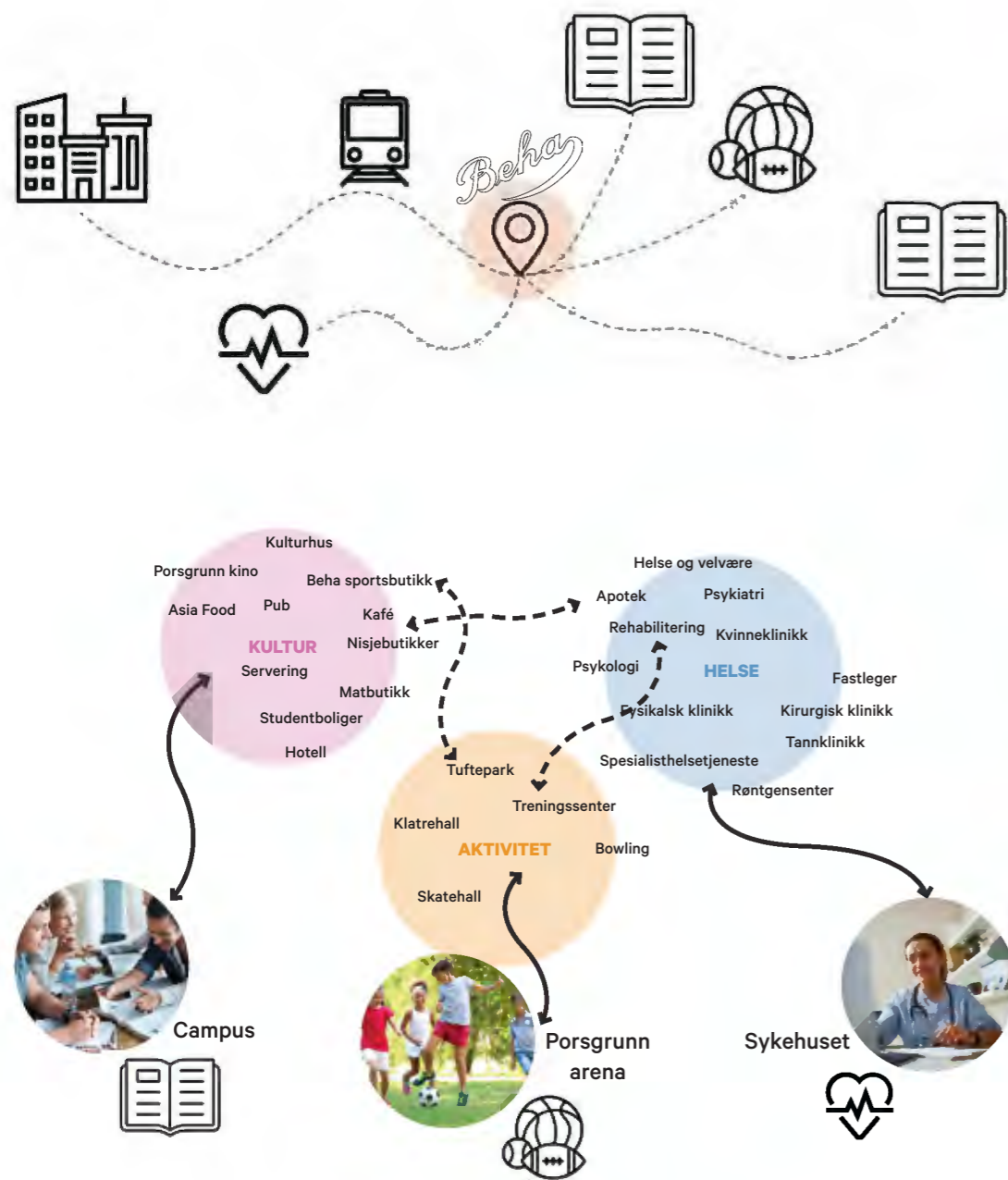
### Plassdannelser

De naturlige adkomstpunktene for fotgjengere og syklister forsterkes ved plassdannelser med ulik karakter. Plassene formes etter bygninger og program slik at de får en tydelig egen identitet internt i området. Interne gangveier forbinder byrommene diagonalt gjennom kvartalet.



## Plangrep Program

Foreslått programmering for området har potensiale for sambruk og synergier. Helse er et viktig program for Beha-kvartalet, og danner utgangspunkt for flere program som har direkte eller indirekte koblinger til helsetilbudet. I tillegg til helse er aktivitet og kultur overordnede programmeringsstema.

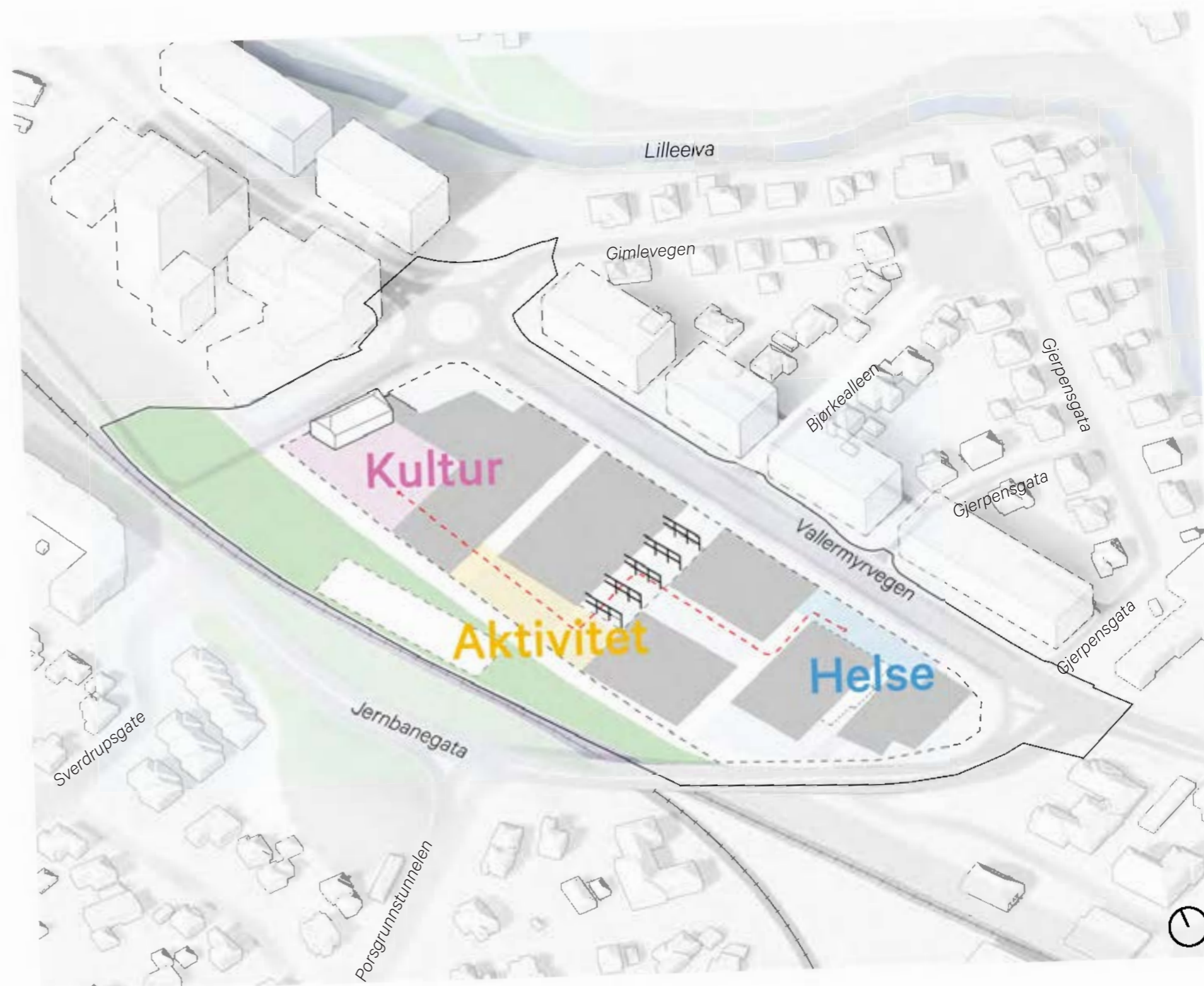


## Sammenfattet plangrep

Overordnet plangrep:

- Administrasjonsbygget for Beha-fabrikken bevares
- Bygg B og D bevares midlertidig
- Det etableres tre sikt- og forbindelseslinjer fra Gimlevegen, Bjørkealleen og Gjerpensgata
- Eksisterende adkomster videreføres
- Biltrafikk avvikles direkte i parkeringskjeller under bakken.
- Gående og syklende løftes frem for å sikre god og trafiksikker mobilitet.
- Etablering av tre torg med ulik identitet som knytter seg på romprogrammet i 1. etasje
- Tverrforbindelse for gående og syklende styrkes
- Etablering av grønn buffer mot jernbane med program for midlertidig bruk og overvannshåndtering
- Fokus på aktive fasader, bygulv og variert romprogram

Det overordnede plangrepet vil med dette legge til rette for en utvidelse av sentrumsområde med et variert tjenestetilbud som knytter bysentrum sammen med skole, idrett og universitetet på Kjølnes i tråd med overordnede planer for utvikling av Porsgrunn by. Ny bebyggelsesstruktur og infrastruktur vil skape god synergi mellom bygg og nærliggende gater og byrom. Prosjektet sikrer høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkt og tilrettelegger for økt bruk av sykkel og gange.

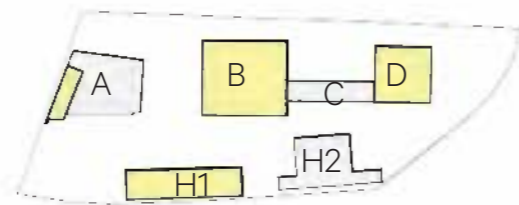


## Faser

### Eksisterende bebyggelse

Bygg A - administrasjonsbygget bevares, rehabiliteres og styrkes som markør inn til kvartalet. Bygg B og D ønskes bevart av hensyn til leietakere, forslaget legger opp til en trinnvis utvikling som gjør det mulig å beholde bygg B og D så lenge det er behov. Bygg H1 skal på sikt rives, men bevares til midlertidig bruk så lenge sporområdet ikke utvides.

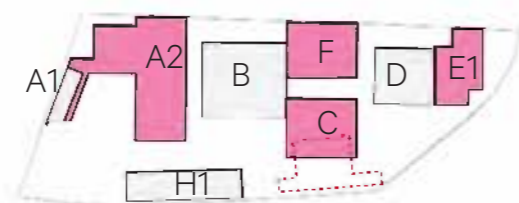
### Eksisterende



### Fase 1

De tre byggene som skal bevares, A, B og D legger føringer for utbygging av området. Ny bebyggelse oppføres mellom de eksisterende byggene, og tverraksene sikrer adkomst til alle bygg også i anleggsfasen. Beha-kvartalet kan fungere godt med denne utbyggingen til leieavtaler er utløpt, eller til det er hensiktsmessig å igangsette fase 2.

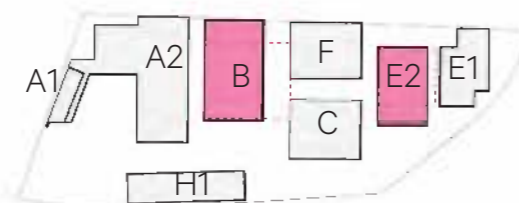
### Fase 1



### Fase 2

Når det er hensiktsmessig starter fase 2, der bygg B og D rives og nye volum bygges.

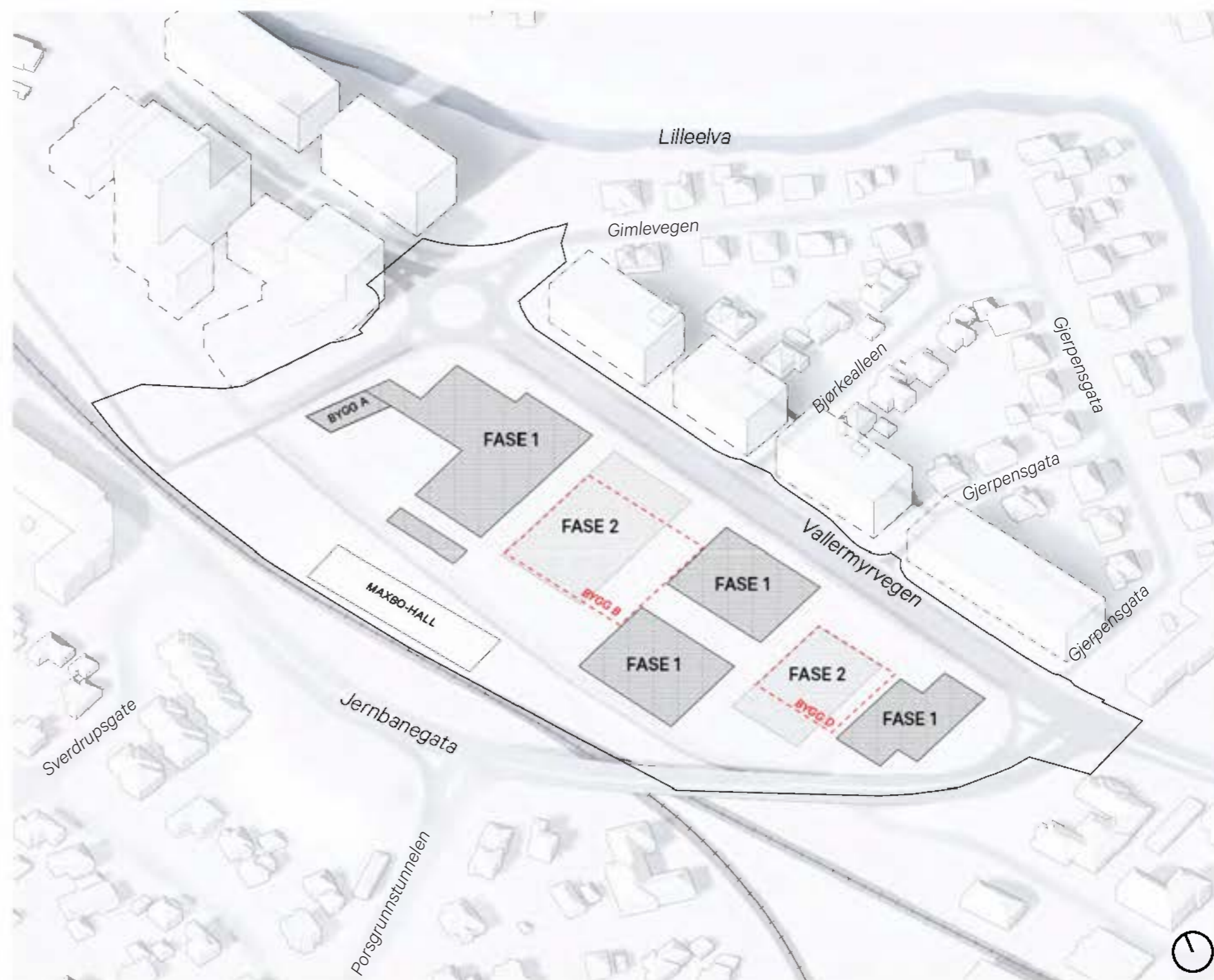
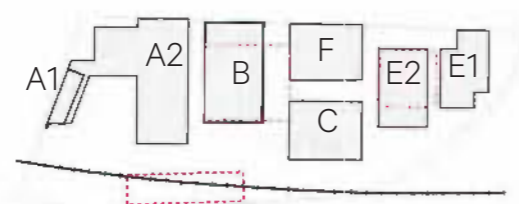
### Fase 2



### Scenario 5 spor

Maxbo-hallen har kanskje fungert godt som midlertidig arena i flere år, men når sporområdet utvides må hallen rives.

### Scenario 5 spor



## Kjeller

Plangrepet legger opptil nedkjøring til P-kjeller raskt etter adkomst til området. Det kan etableres kjeller under hvert nybygg, men parkeringsgraden bør vurderes opp mot annet program som kino eller konferansesaler. I fase 1 vil kjelleren være delt, mens den i fase 2 kan kobles sammen. Dette vil muliggjøre økt fleksibilitet og sambruk av p-plassene mellom brukere. En sammenhengende kjeller kan gi opp til 500 parkeringsplasser. Dette er en høy dekning, og behovet bør vurderes med tanke på nærheten til togstasjonen, og statusen som knutepunkt.

Kjelleren bør utformes på en måte som muliggjør annet program enn parkering. Dette kan gjøres på to måter, enten med tilstrekkelig nettohøyde som gir fleksibilitet i bruk, eller ved to etasjer med minimumshøyder til parkering, og gode høyder for f.eks. kino dersom man slår sammen parkeringsetasjene. Dette må vurderes i videre prosjektering der nødvendig parkeringsdekning og mulig annen bruk avklares.

Mellom byggene må det sikres tilstrekkelig oppbygging over kjeller slik at overvann kan håndteres godt. Det interne gatenettet i Beha-kvartalet tilrettelegges for sporadisk biltrafikk, men utformes på gående og syklendes premisser. Det legges ikke opp til annen parkering på gateplan enn nødvendige drop-off soner ved helsehuset og hotellet.





🚲 4 min til Ælvespeilet

🚆 8 min til Skien

🚲 2 min til Kjølnes Stadion

🚲 7 min til PP-senteret

🛒 Extra Porsgrunn

Porsgrunn stasjon

🛒 Asiamat

🏠 Hotell Vic

🛒 Grenland Asiamat

🚲 7 min til Downtown

🚲 10 min til Herøya

BEHA-kvartalet

🚲 2 min til UiSN

ØSTSIDA

JØNNHOLT

BJØRNTVEDT

🛒 Rema Vallermyrene

🚆 12 min til Larvik

🚲 3 min til Sykehuset Telemark

- Dagens togspor
- - - Knutepunkt Porsgrunn
- Kollektivrute
- Byakse
- Aktivitetsakse
- Utdanningsakse



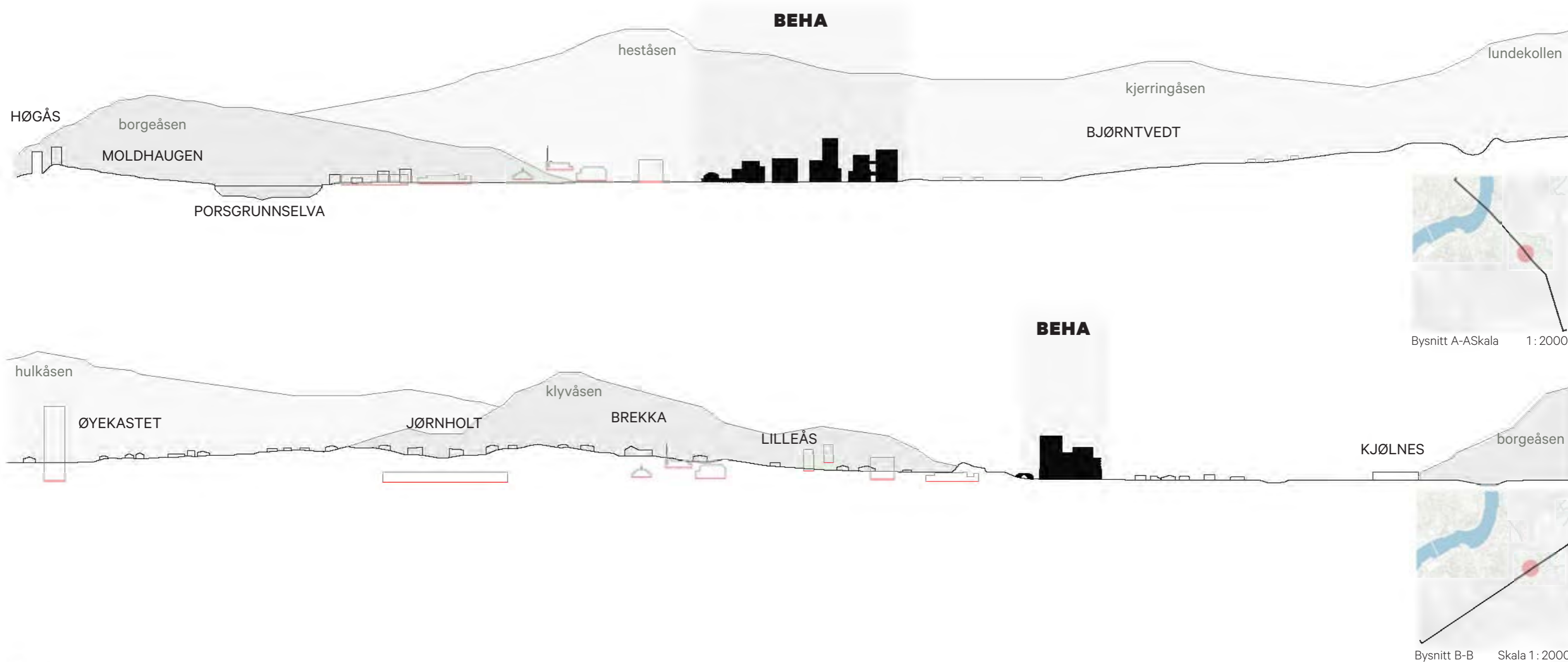
## Høyder

### Knutepunktfortetting, en politisk forankret visjon i Porsgrunn by!

For å imøtekomme de omforente visjonene om en høy utnyttelse, må man utfordre eksisterende skala og introdusere nye høyder i kombinasjon med eksisterende bebyggelse.

Den eksisterende bebyggelsen i Porsgrunn er forholdsvis lav, og det er få sammenlignbare bygg. Samtidig skal Knutepunkt Porsgrunn utvikles med høy utnyttelse som blant annet gir økte byggehøyder. Dette gjør utviklingen av Beha kvartalet spesielt viktig med tanke på videre utvikling av knutepunktet.

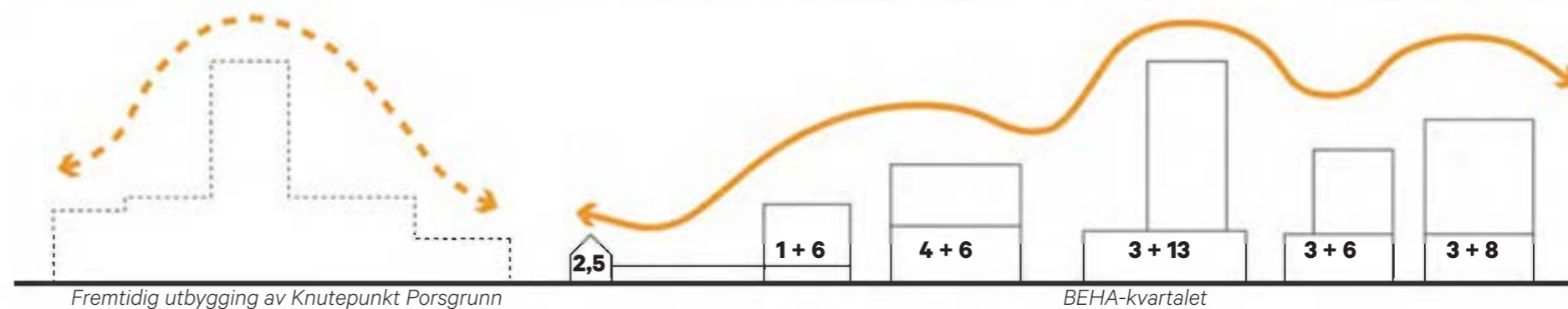
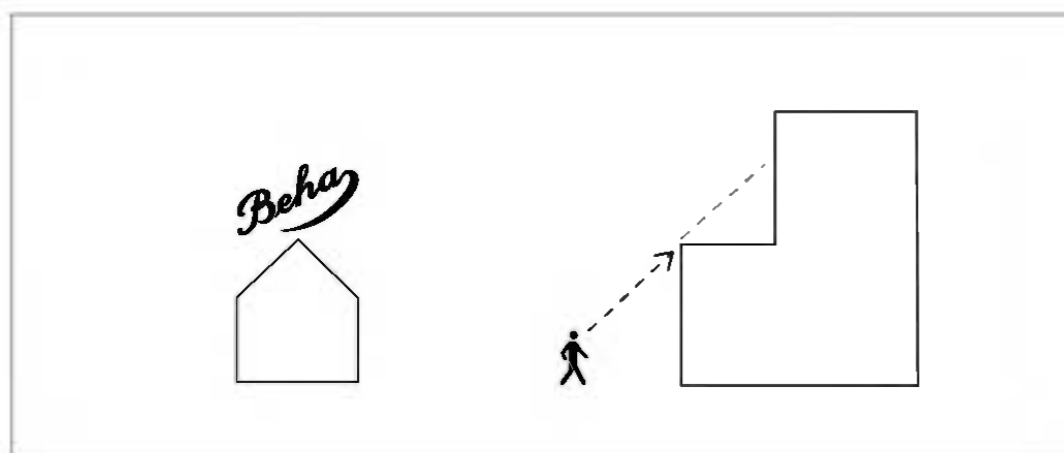
Eksisterende bygg som utfordrer høyden i Porsgrunn ligger spredt og innehar funksjoner som kirke, industri o.l. Slik vi leser bylandskapet er det ingen viktige referanser i den bymessige topologien. Det store landskapsrommet er forholdsvis åpent, det er heller ikke definerte landskapstrekk som må hensyntas.



## Høyder

I et ferdig utbygd område er det kun Beha-bygget som står igjen som et minne om en lang industrivirksomhet. Det er derfor viktig å ta hensyn til dette bygget og la det få tilstrekkelig rom og avstand til nye og høyere volum, slik at det også i fremtiden er et tydelig signalbygg som markerer adkomsten til Beha.

De foreslåtte volumene bygges opp med utgangspunkt i Beha-bygget. Samtidig er det viktig å ivareta en menneskelig skala i gateløp og byrom, og byggene har derfor fått varierende høyder der de åpne, publikumsrettede etasjene danner en base for høyere volum for hotell, kontorer og lignende. Byggene har varierende høyde, fra 5 til 16 etasjer.





*Sett fra Maxbo-hallen mot hotell og kino, i sør.*

**Fase 1**

C.E.Berg-Hanssens gate reetableres langs buffersonen mot toglinjene.

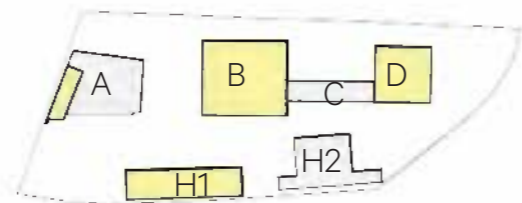
Bygg A rehabiliteres og bevares som Beha-området inngangsmarkør fra vest.

Bygg B og D bevares med sine leietakere og med adkomster fra C.E. Berg-Hanssens gate.

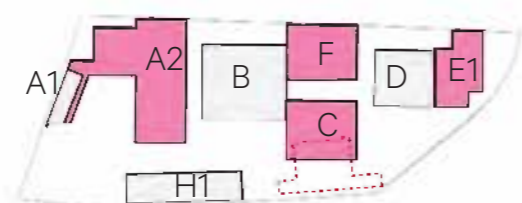
Maxbohallen blir stående og benyttes midlertidig til lagring av ombruksmateriale fra bygg som er revet. Stålhallen kan benyttes til materiallagring før nye bygg C skal bygges.

Nye volum reises, og parkeringskjeller etableres under disse med innkjørsel fra nord og sør.

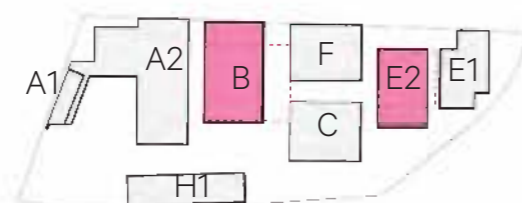
Eksisterende



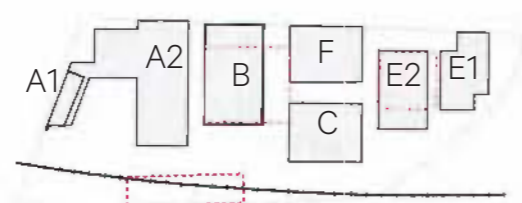
Fase 1



Fase 2



Scenario 4 spor

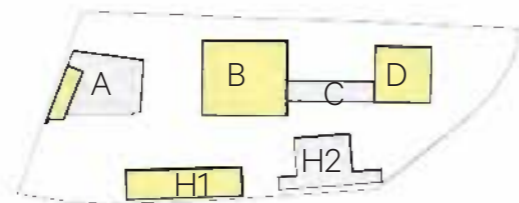


**Fase 2**

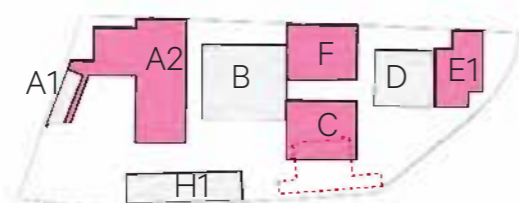
Leietakere i bygg B og D har utløpt leieavtale, eller allerede flyttet til nybygg i kvartalet. Bygg B og D rives, og ombruksmaterialet mellomlagres i Maxbo-hallen.

Aktivitetshuset (B), og Helsegården Bygg B (E2) etableres. Etterhvert som byggene reiser seg og Maxbohallen tømmes for ombruksmateriale kan den gradvis benyttes til annen midlertidig virksomhet, som medvirker til aktivitet og områdeidentitet.

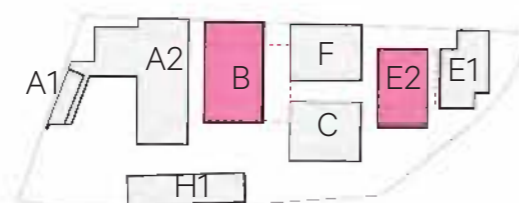
Eksisterende



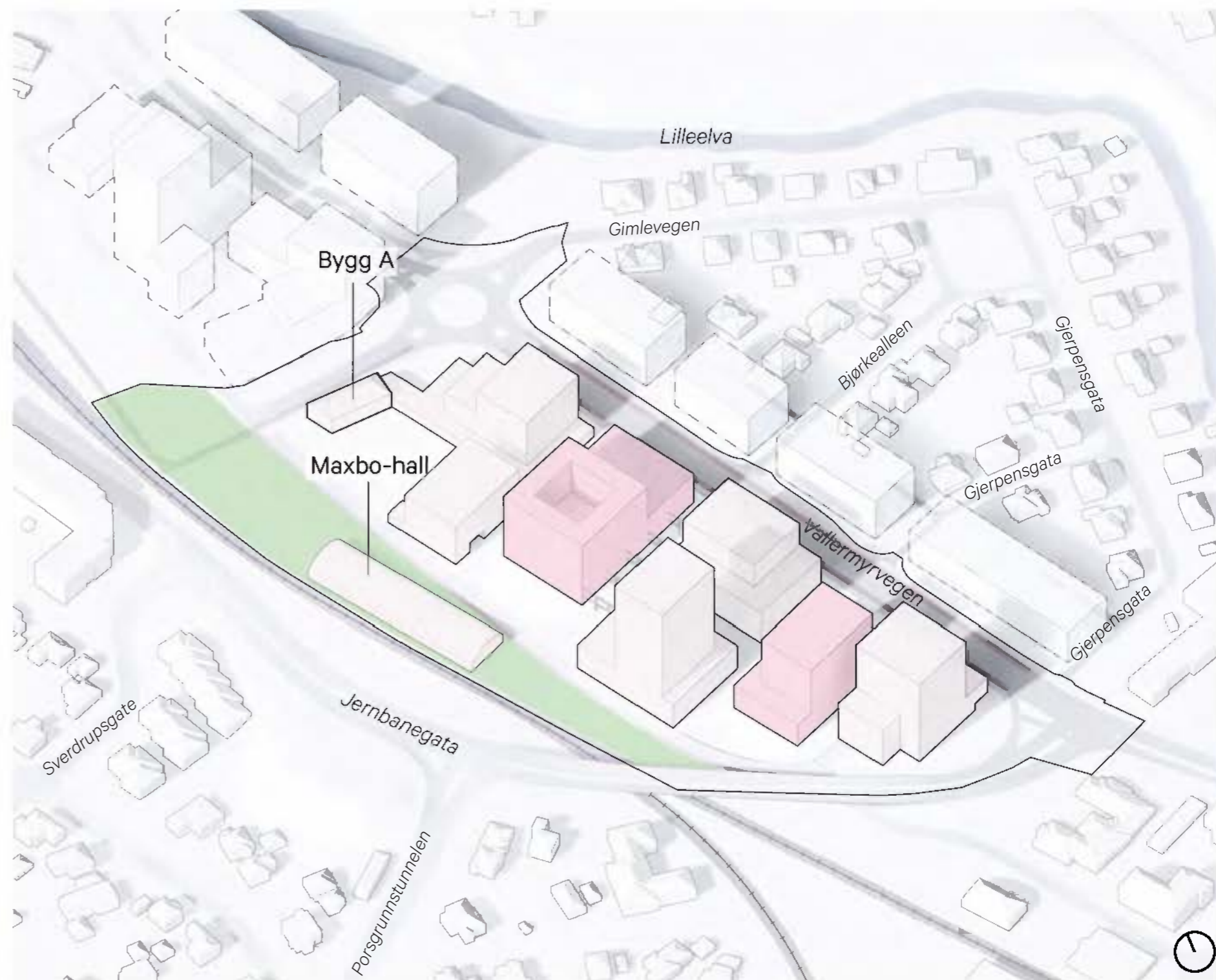
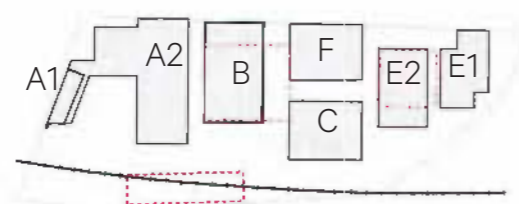
Fase 1



Fase 2



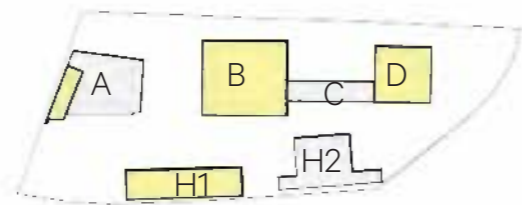
Scenario 4 spor



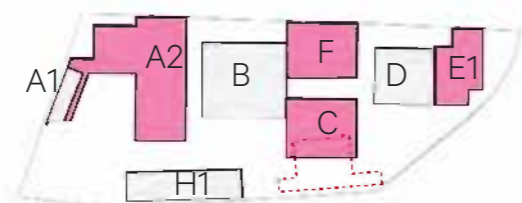
## Scenario fremtid 5 jernbanespor

På et tidspunkt etableres 4 nye jernbanespor og Maxbohallen rives. Da er allerede Beha-kvartalet etablert som et aktivt knutepunktsområde som tilbyr befolkningen i Porsgrunn arbeidsplasser, kultur, aktivitet og helsesrelaterte tilbud.

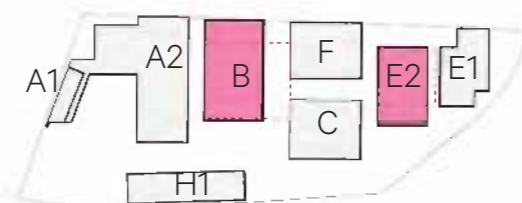
Eksisterende



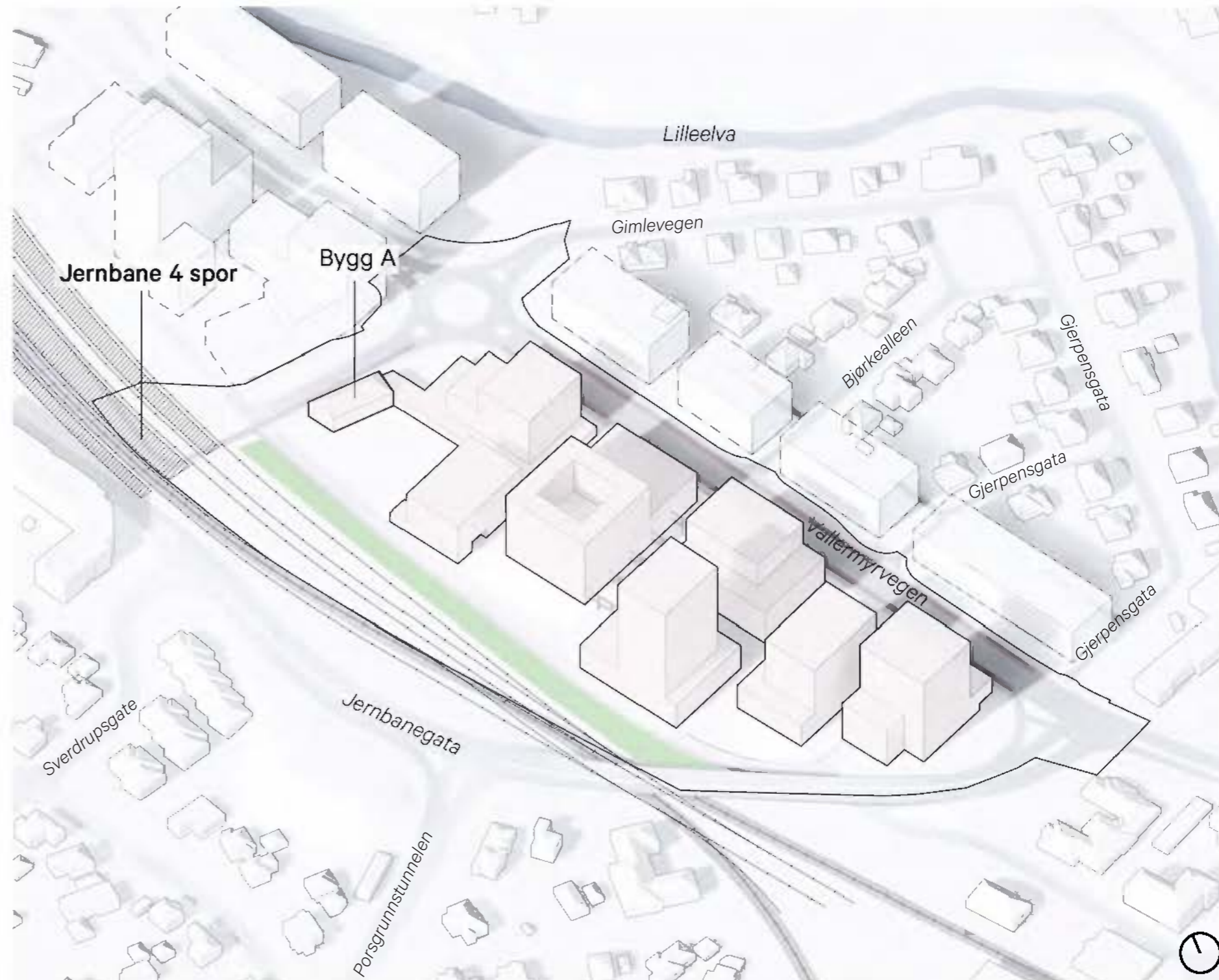
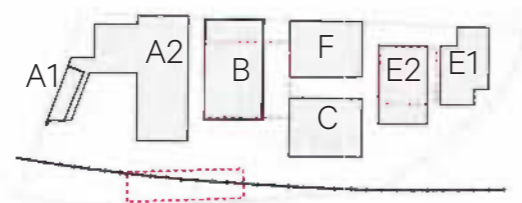
Fase 1



Fase 2



Scenario 4 spor

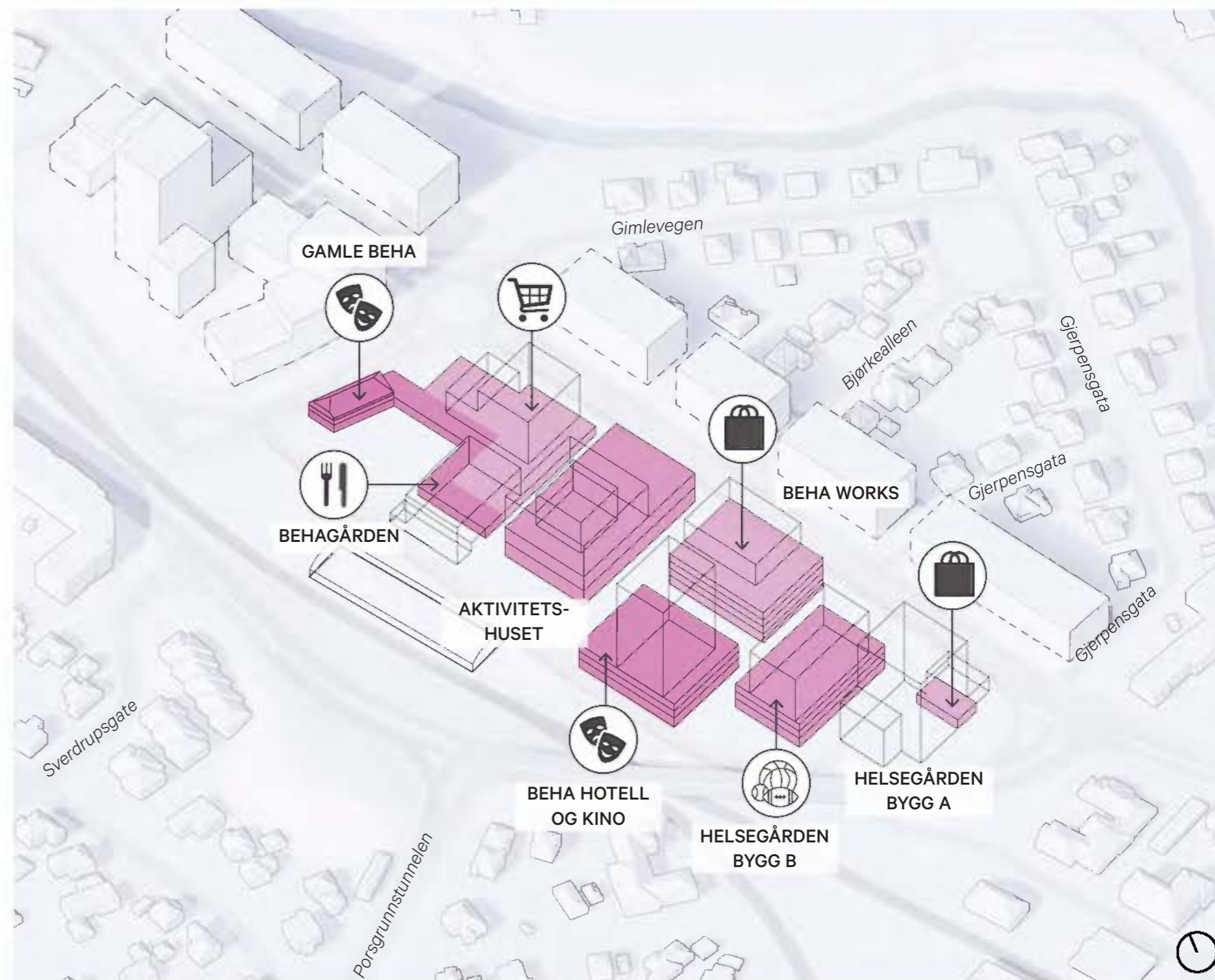


## Næring, forretning, kultur og fellesfunksjoner

For Beha-kvartalet vil det være viktig å tilby funksjoner som skaper byliv, og det meste av basene er satt av til publikumsrettet program. Administrasjonsbygget tilpasses kulturelt næring, med kafé og restaurant som omkranser det første torget. Mot Vallermyrvegen etableres matbutikk. Aktivitetshuset fylles av idrettstilbud med for eksempel klatrehall, basketballbane eller dansesaler. Basen på hotellet kan tilby forelesningssaler, seminarrom eller kino. Beha sport er en attraktiv funksjon i kvartalet i dag, og plasseres i nytt bygg langs Vallermyrvegen for god eksponering.

### Arealer

Samfunnshus i Gamle Beha:	ca. 1000 m <sup>2</sup>
Serveringssteder i Behagården:	950 m <sup>2</sup>
Matbutikk i Behagården:	2100 m <sup>2</sup>
Sport og aktiviteter i Aktivitetshuset og Helseparken:	9460 m <sup>2</sup> over bakken opptil 3950 m <sup>2</sup> i plan U1 opptil 5000 m <sup>2</sup>
Kino og konferanse i Beha hotell:	
Butikker i Helseparken og Beha Works:	7000 m <sup>2</sup>



## Hotell, longstay, studentboliger og kontor

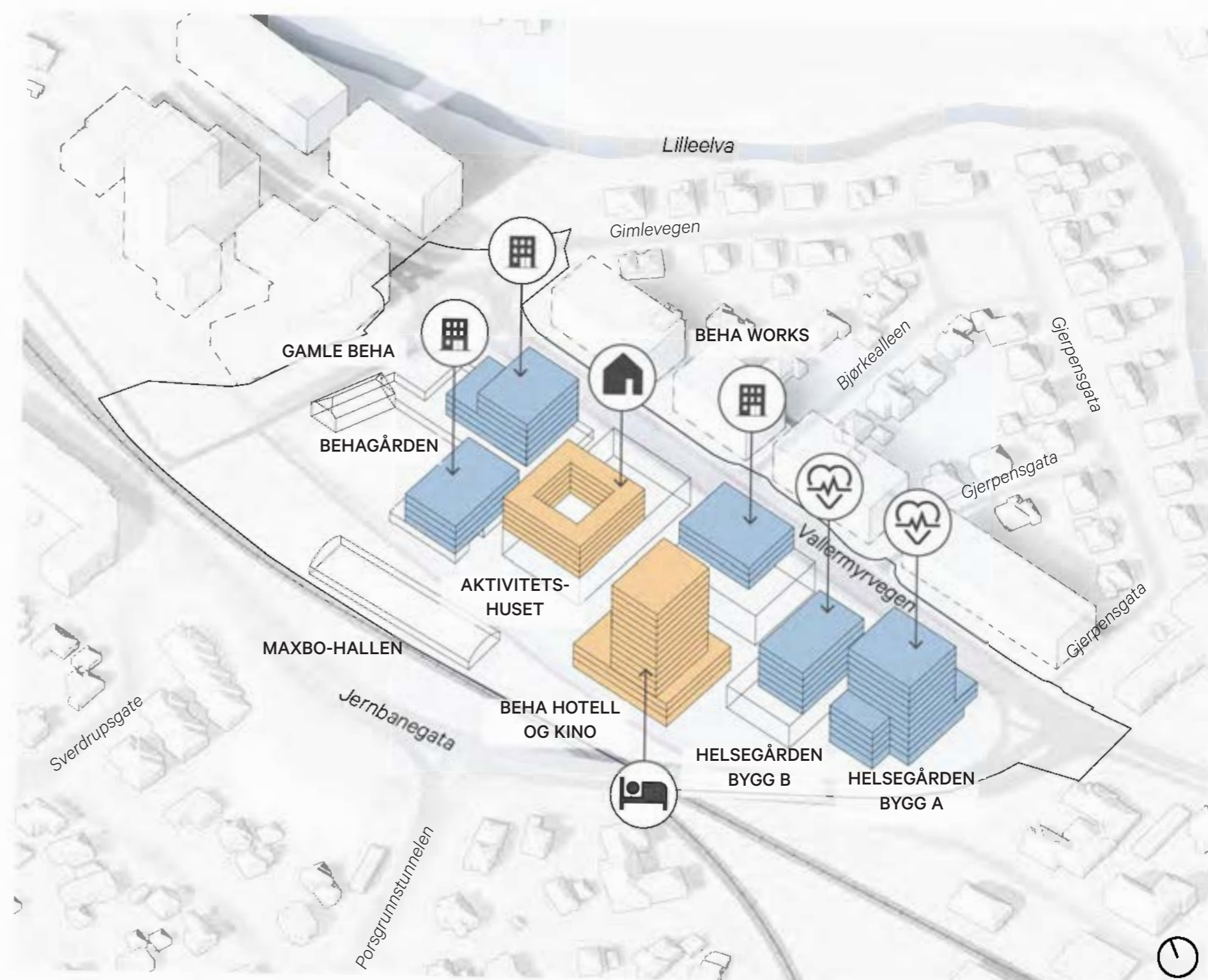
Mot sør etableres helsesenter med ulike funksjoner og nødvendig kontorareal. Kontorarealer utover helsesenteret plasseres i hovedsak mot Vallermyrvegen. Det høyeste volumet utformes som hotell i 16 etasjer. Øverste etasje gis publikumsfunksjon med fantastisk utsikt.

Over aktivitetshuset foreslår vi å utforske muligheten for studentboliger. Støysimulering viser at dette kan være mulig dersom de plasseres midt mellom jernbane og Vallermyrvegen. Plasseringen er gunstig og gir kort avstand til Campus og sentrum, samtidig som det sikrer aktivitet og brukere i området gjennom hele døgnet.

### Arealer

Hotell, konferanse og kino i Beha hotell: 15 800 m<sup>2</sup>  
Studentboliger i Aktivitetshuset: 4700 m<sup>2</sup>

Helsepark i bygg Helseparken: 18 700 m<sup>2</sup>  
Kontorlokaler Behagården og Beha works: 12 100 m<sup>2</sup>



## Taklandskap

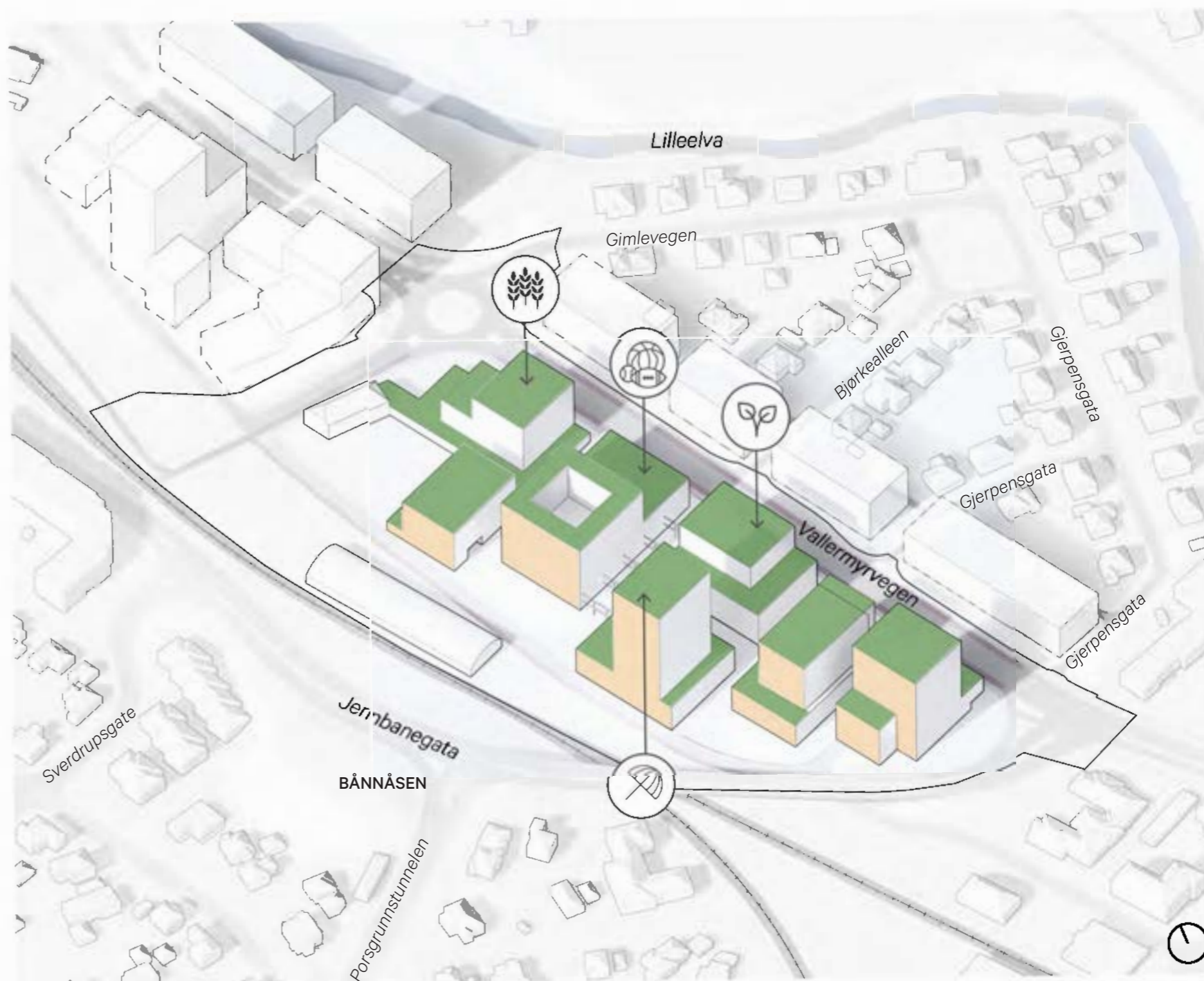
Utformingen av byggene med en tydelig base og høyere volum over gir mulighet for å differensiere bruken av takflatene. Takene på basen kan få et aktivt program, for eksempel et uteområde med ballbane ved studentboligene. Alle tak bør utformes med innslag av vegetasjon og ha en oppbygging som bidrar positivt for overvannshåndteringen.

Tak som ikke har publikumsadkomst tilrettelegges særlig for biologisk mangfold samt overvannshåndtering. Grønne tak:

- absorberer regnvann, som begrenser og forsinker regnvannsbelastningen til det kommunale vann- og avløpssystemet
- tjener som habitat for små insekter, fugler og planter som i dagens byer har begrenset plass
- har en positiv effekt ved at man reduserer oppvarmingen av toppetasjene om sommeren og at luften blir rensert
- reduserer temperaturen rundt evt. solceller sammenlignet med konvensjonelle flate tak, slik at solceller blir mer effektive.
- kan også brukes til urbant landbruk, f.eks. med produksjon til serveringsstedene på tomta.

Håndtering av overvann kan utformes som en del av rekreasjonen på bakkeplan - med mulighet for å åpne opp og tilgjengeliggjøre vannet noen steder for å fremheve dette elementet i omgivelsene. Videre bør man koble seg på ønsket overvannshåndtering langs jernbanen før det slippes ut i elva, under jernbanen nordøst for tomta.

Til sammen styrkes dermed grøntdraget i området, slik at man kan få en positiv påvirkning på blant annet det unike arts mangfoldet i Bånnåsen, som ikke finnes noe annet sted i nærheten i dag.



# Takplan



MULIG FREMTIDIG BEBYGGELSE

Overgangen

HJØRNET

GAMLE BEHA c+19.6

KOKEPUNKTET

BEHA-PARKEN

BEHAGÅRDEN

AKTIVITESHUSET

AKTIVITETSPlassen

BEHA SPORT

BEHA HOTELL

HELSEGÅRDEN BRØG B

HELSEGÅRDEN BRØG A

HELSEFORGET

Gimlevegen

Vallemyrvegen

NY BYGATE

MULIG FREMTIDIG BEBYGGELSE

Gjerpensgate

Jernbanegata

Vallemyrvegen

Porsgrunnstunneben

Jernbanegata

Vallemyrvegen

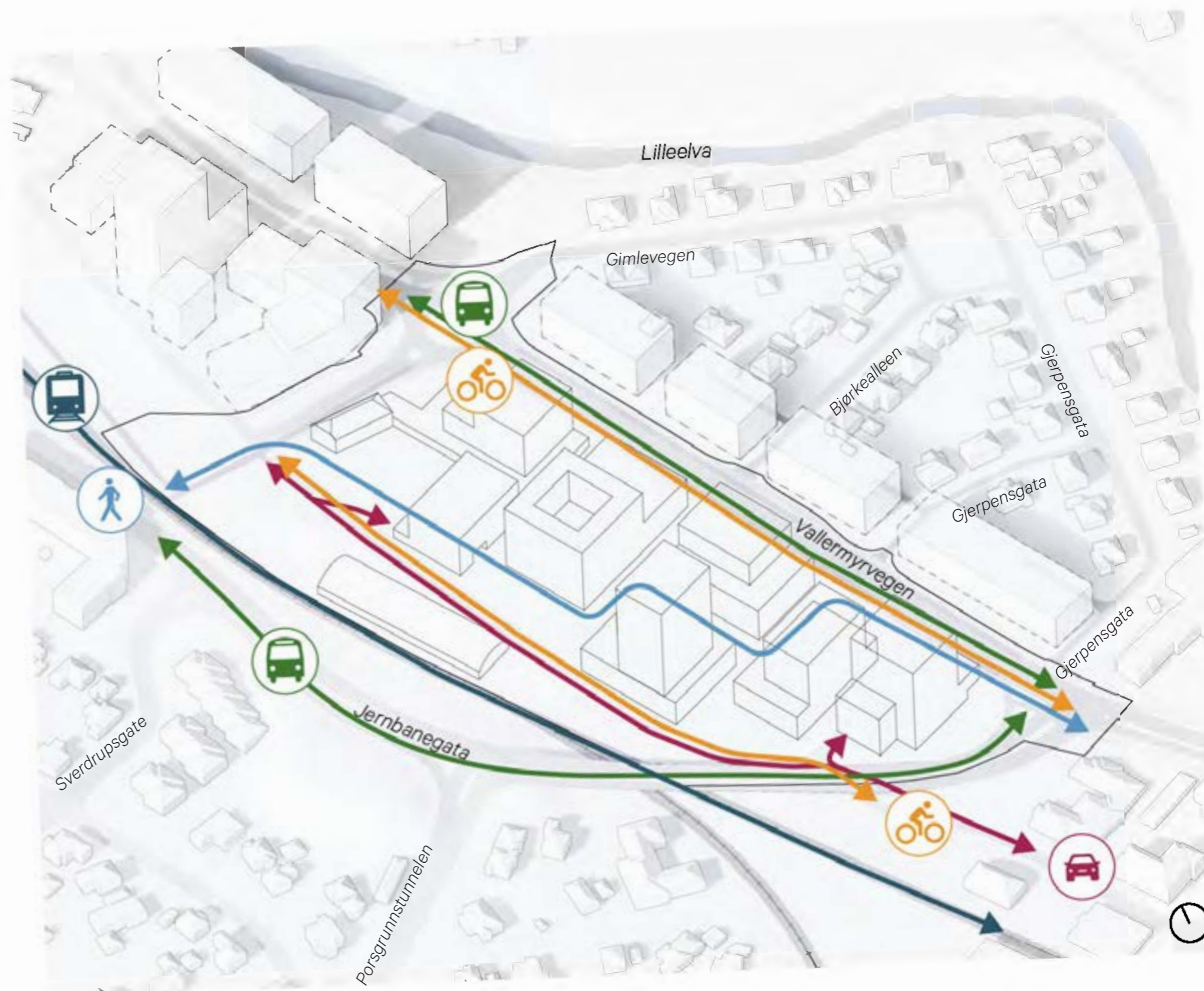
10 m



## Gateløp

C.E. Berg-Hanssens gate tilrettelegges for alle trafikanter. Tidlige avkjørslar inn til parkeing-kjeller minsker behovet for gjennomkjøring slik at gaten ikke blir en barriere mellom kvartalet og den grønne buffersonen.

Vi foreslår å etablere busstopp i Vallermyrvegen nær helsesenteret. Sammen med nærheten til togstasjon vil det gi en god kollektivdekning inn til området. Interne veier i kvartalet tilpasses gående og det legges opp til en ganglinje diagonalt gjennom kvartalet fra togstasjon i vest til krysset Vallermyrvegen / Jernbanegata i øst.





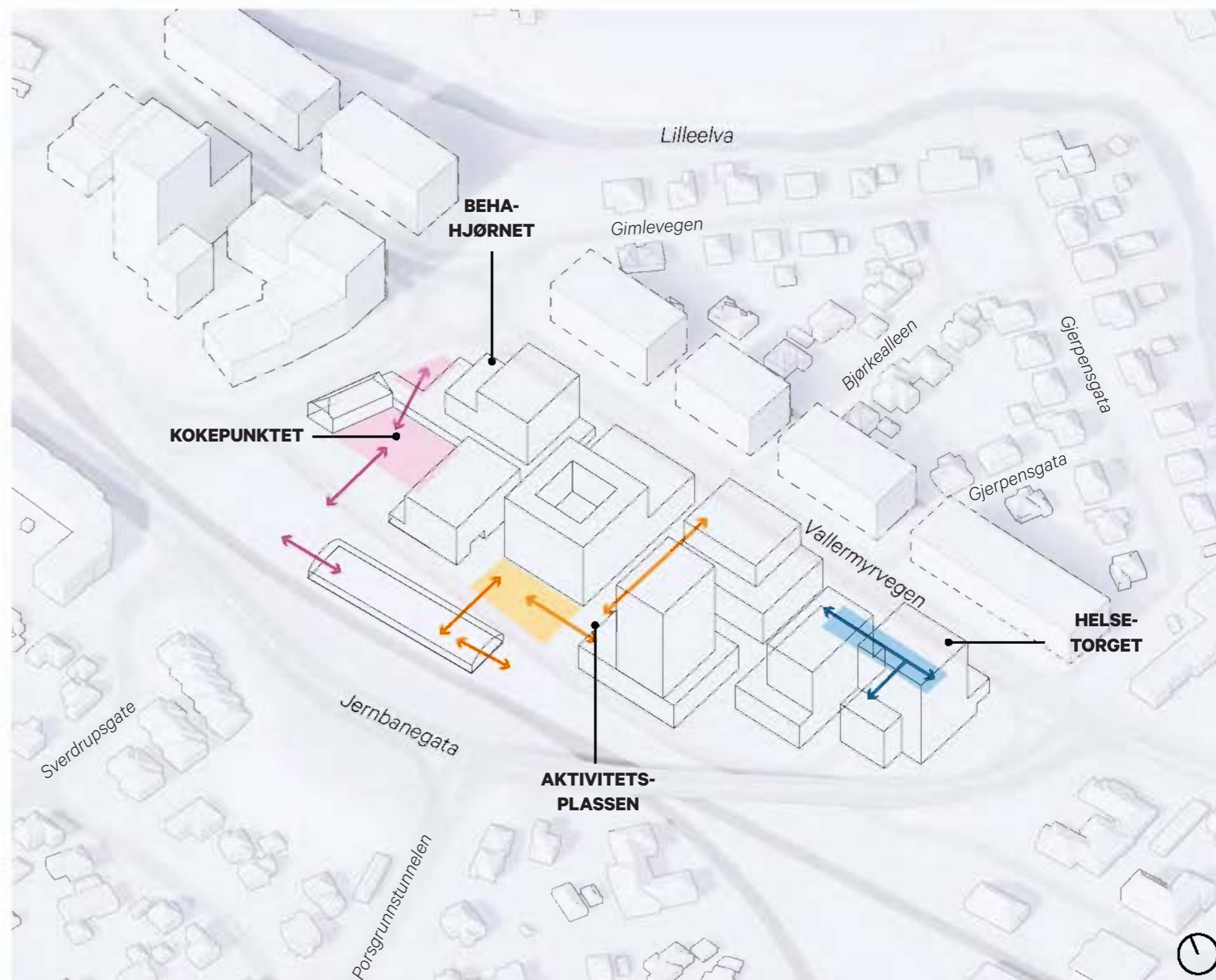
## Byrom

Plassdannelsene innad i kvartalet knyttes til programmeringen:  
Kultur - Aktivitet - Helse.

Plassene utformes slik at de forsterker og bidrar til funksjoner og aktivitet i tilliggende bygg. De tre hovedbyrommene, Kokepunktet, Aktivitetsplassen og Helsetorget, er tilpasset ulik bruk, både med tanke på solforhold gjennom dagen og gjennom landskapsutforming og møblering.

Sammen danner de tre ulike plassene pauser, eller lommer, i gangforbindelsen gjennom området, slik Storgata er utformet med sine plassdannelser.

Langs jernbanen skal det etableres en buffersone, denne kan utformes som en grønn lunge som bidrar positivt sosialt og miljømessig til området. De asfalterte overflatene i buffersonen kan åpnes og vurderes tilbakeført til myr. Dette vil i så fall bli et pilotprosjekt som hever prosjektets fokus på bærekraftsmål og som kan skape ringvirkninger og positiv oppmerksomhet nasjonalt.



# Bakkeplan



10 m



## Kokepunktet

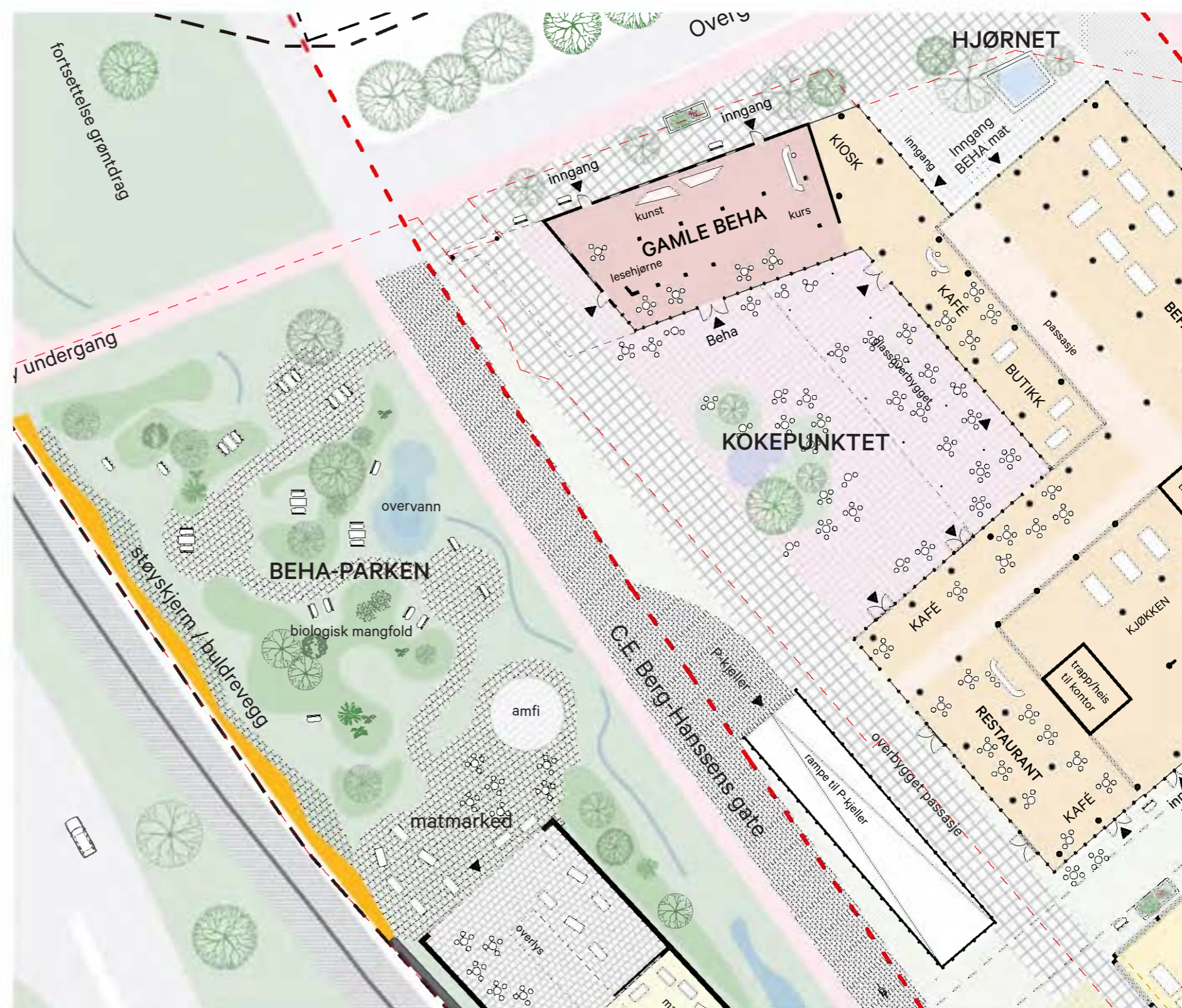
### Det nye Beha-torget

I nord etableres et torg som åpner seg mot sør. Torget sikrer tilstrekkelig rom rundt administrasjonsbygningen, slik at den fremheves som et tydelig historisk spor. Plassen omkranses av et lavt volum som knytter administrasjonsbygget til ny bebyggelse rundt torget. Torget blir et urbant møtepunkt og adkomstområde fra sentrum og togstasjonen.

Serveringssteder, kaféer og restauranter plasseres rundt torget og fyller det med liv i ulik form. En sentral passasje gjennom overdekningen i nord gir adgang fra Beha-hjørnet - adkomstplassen fra Kjølnes, og inngang til matbutikken.

Torget forlenges over C.E. Berg-Hanssens gate til Beha-parken som etableres med lokale arter, styrker biomangfoldet og bidrar bl.a. til overvannshåndtering. Små vannspeil gir et kjærkomment element plass i byrommet og grøntdraget. Mot Maxbo-hallen kan det opparbeides en scene og med overdekningen fra hallen, får man et rom som kan brukes store deler av året til store og små arrangementer.

Med nærhet og åpenhet til Beha-parken i øst får man et åpent byrom, med variert innhold og gode solforhold. En lang klatrevegg på støyskjermen mot jernbanen gir en fantastisk lekeplass for store og små langs grøntdraget!





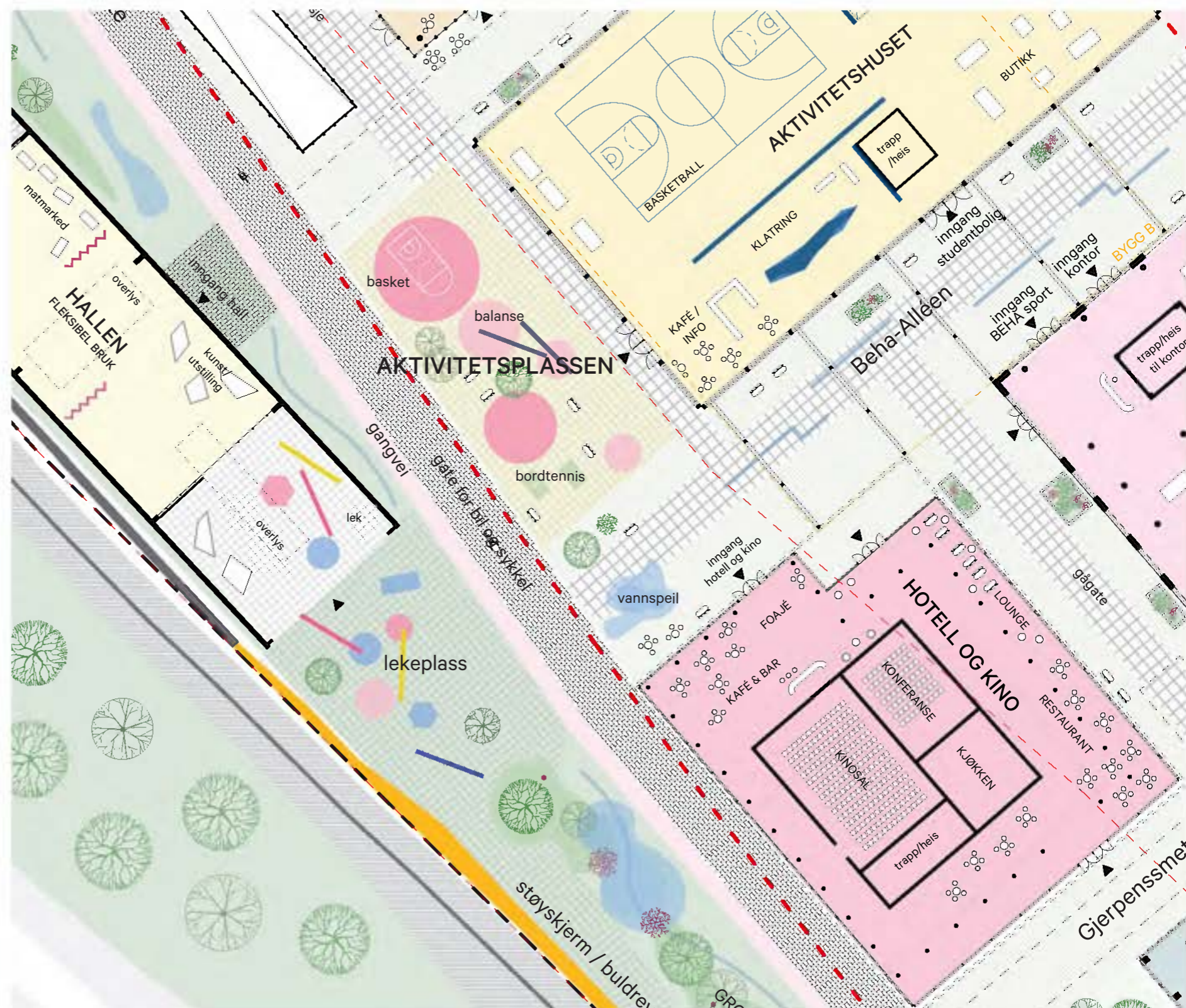
## Aktivitetsslassen

Beha-kvartalets uterom for alle!

Midt i Beha-kvartalet finner man Aktivitetsslassen. Uterommet bidrar til den sosiale bærekraften og tilbyr et allment tilgjengelig rom som inviterer til lek og sport.

I de omkringliggende byggene finner man en lekeplass mot Maxbo-hallens sørlige ende, samt en sportsarena i nybygget i nordøst. Her er det mulighet for å programmere med baskethall, klatrearenaer, dansestudioer og mye mer!

Strukturene fra tidligere Beha sport står igjen og danner en moderne fortsettelse av Bjørkealleen - den nye Behaalleen. Denne akse blir en sentral del av forbindelsen til Kjølnes, med sine utdannings- og sportsfunksjoner.





Aktivitetsplassen

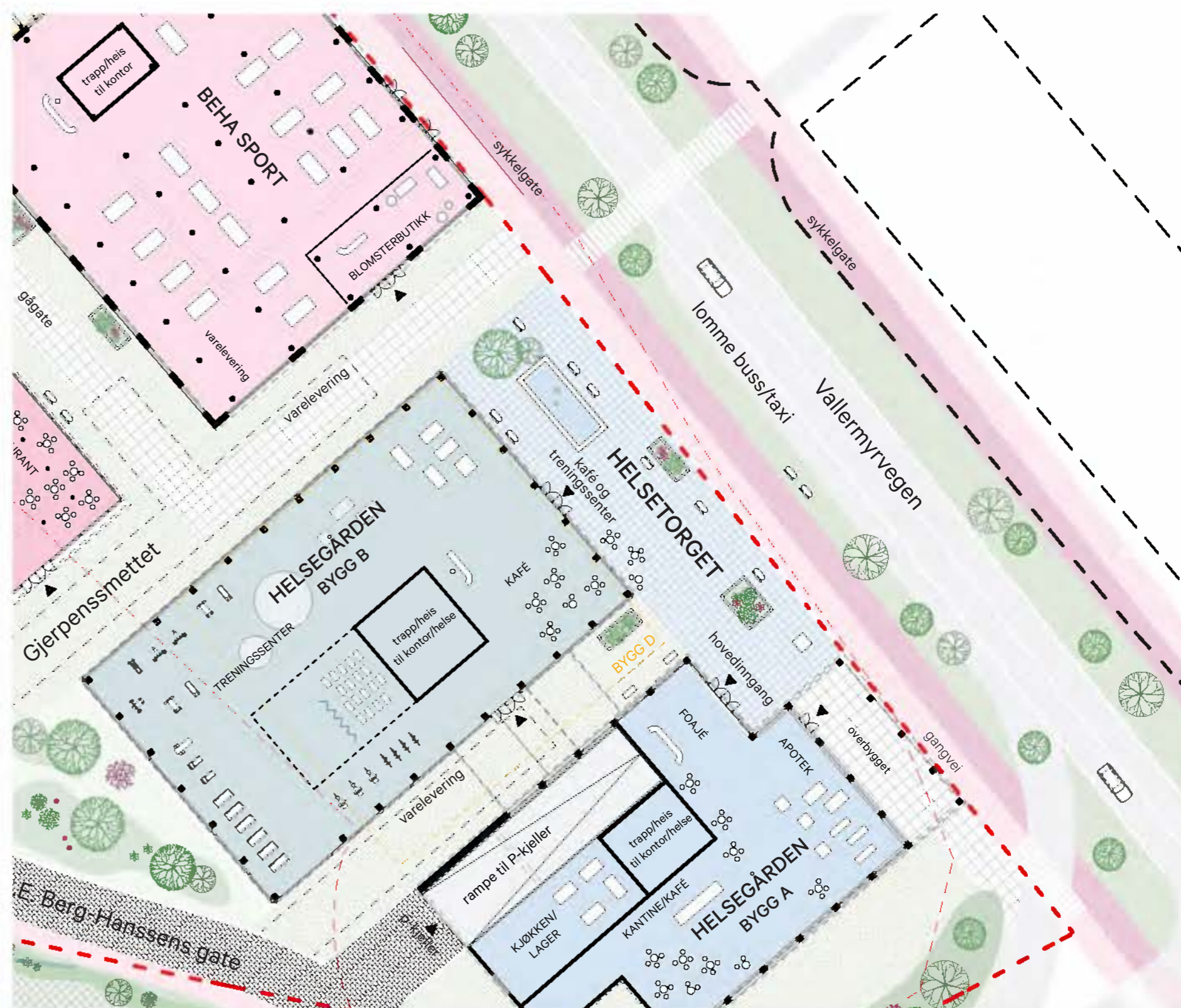
## Helsetorget

### Beha-kvartalets sørlige inngangsport

Helsetorget danner inngangsporten til kvartalet fra sør. Slik skapes også utdanningsaksen som strekker seg mot universitetet.

Med fokus på helsefunksjoner er dette en plass som henvender seg til den hverdagslige bruken. Som en sentral arbeidsplass og viktig funksjon i fremtidens Porsgrunn blir dette et sentralt byrom for innbyggerne. Vi foreslår å legge en ny bussholdeplass i Vallermyrvegen i tilknytning til Helsetorget, slik at tilgjengeligheten styrkes og den grønne mobiliteten ivaretas. Slik er Beha-kvartalet lett tilgjengelig for alle, uansett inngangsport!

Med gode solforhold om morgenen, står ingenting i veien for en tidlig morgenkaffe før jobb eller time inne i Beha helsepark.





Sett fra Vallermyrvegen mot Helseparken og Helsetorget i nord.

## Administrasjonsbygget bevares

På den nordre delen av tomten ligger det opprinnelige administrasjonsbygget til Beha fabrikker. Bygget er identitetsskapende for området og bevares som et viktig historisk byggverk. Bygningsmassen er av en lokalhistorisk verdi. Byggene er ikke omfattet av verneplaner eller SEFRAK-register, og området har ellers ingen dokumenterte kulturhistoriske verdier. Beha-skiltet er vurdert som et nyere tids kulturminne, og er nylig restaurert. Skiltet skal opprettholdes i dagens tilstand, og dette skal sikres gjennom bestemmelsene.

Innholdet i bygget bør henvende seg til en bred del av befolkningen. I prosjektet foreslår vi et samfunnshus der man kan tilrettelegge for aktiviteter som gir glede for folk i alle aldre, med ulike interesser og behov.

Ser man til Kragerø har man blåst i liv i den gamle stasjonsbygningen og fylt den med kafé og oppholdsrom. Med arrangementer gjennom året har man på kort tid skapt en sentral og lavterskel møteplass i Kragerø. Den samme suksessen kan man med stor sannsynlighet få til i det gamle administrasjonsbygget i Porsgrunn!



Kulturstasjonen i Kragerø



Historisk tegning



Administrasjonsbygget, ca 1930



Administrasjonsbygget i dag

## Midlertidighet

### Utvikling over tid

Dagens Beha-kvartal er et populært område med matbutikk og næringsinnhold som tiltrekker seg store kundebaser. Området er i dag fragmentert og preges av store asfalterte flater og enkle strukturer. Med en folkemasse som allerede oppholder seg her i forbindelse med næringsvirksomheten, har man et godt grunnlag for å dyrke fremtidens Beha-kvartal, også i perioden området bygges ut.

Bruken må endres fra å være en ren "innkjøp/rett-til-bil"-arena, til å bli en katalysator for identitetsrike møteplasser for mennesker. Dette skjer ikke over natten eller ved å kun lage et godt program og godt dimensjonerte byrom alene.

### Midlertidighet som verktøy

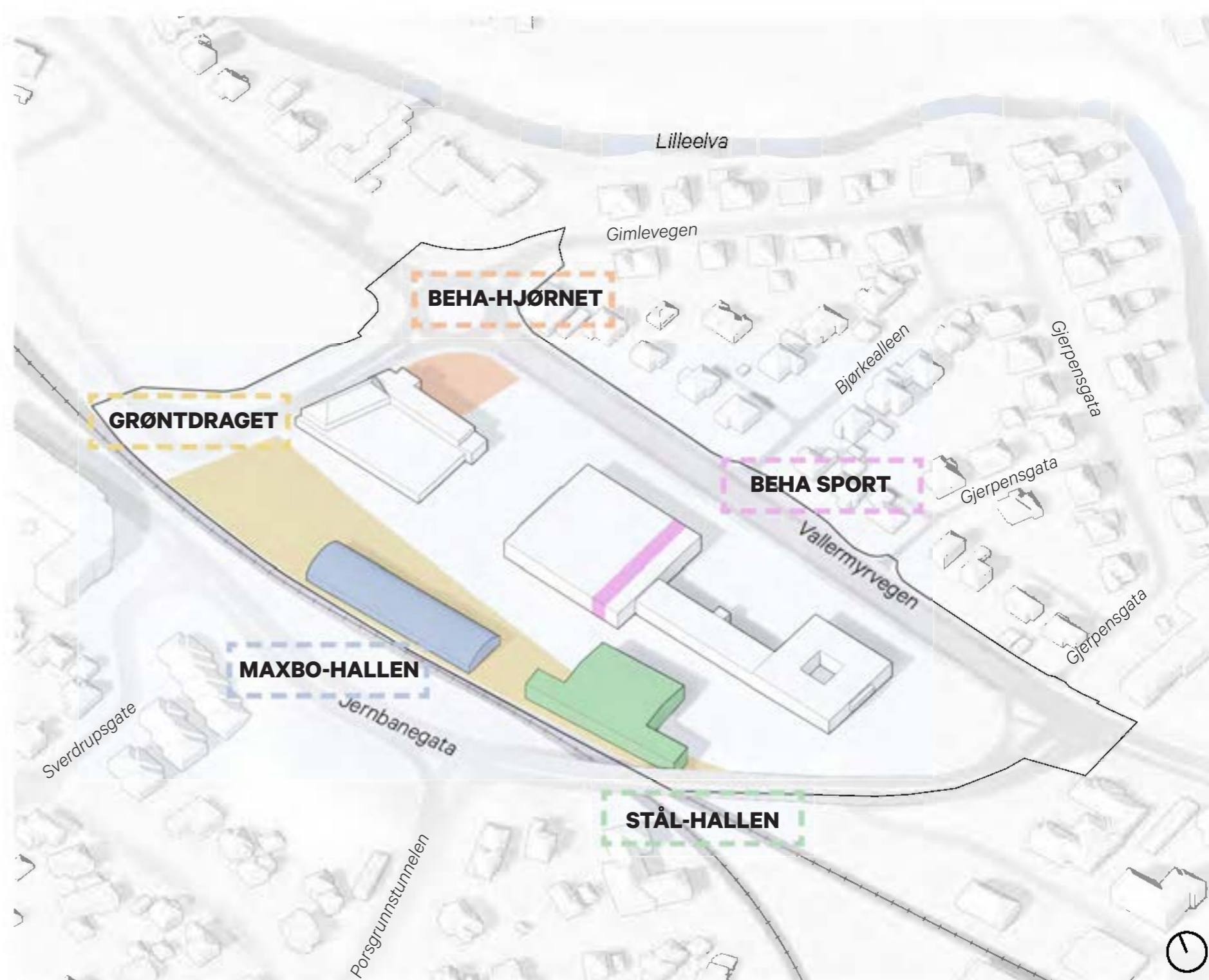
Midlertidige tiltak er raske å iverksette, enkle å endre, mindre kostnadskrevenende, gir direkte respons og viktige innblikk i byutviklings-sammenheng. Resultatet er målbart gjennom observasjon, og det gir rom for å teste ulike konsepter før endelig program fastsettes.

Som et hint mot fremtidens akse gjennom Bjørkealleen, foreslås det å flytte inngangspartiene til Beha sport slik at de bidrar til å skape denne akse tidlig. Utbygging mellom administrasjonsbygget og Beha-sport kan dermed gjøres til minst mulig ulempe for næringsvirksomheten.

For å ytterligere styrke akse kan Beha sport anlegge en innvendig aktivitetsstripe, f.eks. i form av en klatrevegg langs sørfasaden. Taket har også disponible arealer der man kan se for seg f.eks. padel, basket eller stavsprang?

Grøntdraget som starter i Beha-parken, kan etableres tidlig. Avhengig av logistikkbehov i anleggsfasen, kan mobile plantekasser, benker og mobile installasjoner skape en innbydende og aktiv sone.

For å bedre lydforholdene etableres en skjermvegg mot jernbanen. Denne kan utformes slik at den bidrar til aktivitet, for eksempel ved å etablere Grenland eller Norges lengste buldrevvegg?



## Midlertidighet: Maxbo-hallen

### Maxbo-hallen

Hallen har en struktur og form som gir et stort potensiale som møteplass og aktivitetsarena uten store endringer. Den har et areal på ca 1400 m<sup>2</sup> og kan benyttes som en testarena for det som skal skje på tomta i fremtiden.

I første omgang kan hallen også benyttes som ombrukslager for materialer fra bygg som rives. Dette er et program som kan utvides til å bli et ombruksmarked for Porsgrunn, også etter at Beha-kvartalet er etablert.

Det kan være mulig å trekke endeveggene litt inn i volumet, slik at man får en overdekket, men utvendig sone i hver ende. Dette kan gi en fin overgang mellom ute og inne, og benyttes til lavterskel arrangementer som markedsdager eller tematiske arrangementer. Den mer klimatiserte delen kan fylles med kunst eller installasjoner som innbyr til lek, aktivitet, m.m. Som et mer inngripende tiltak kan man etablere åpninger i langfasaden for å bryte denne opp og gjøre det flotte innvendige rommet mer tilgjengelig og inviterende. Ulike halvklimaliserte soner kan settes i stand med enkle grep innenfor det lange volumet.

Det overdekte området sør for Maxbo-hallen, stålstrukturene, kan benyttes som materiallager mens riving av bygg C og deler av bygg A pågår.



### Referanser: midlertidighet



Utekino, Canada



Materiallager, Høine



Marked



Servering, Lager 11, Trondheim



Servering og arrangementer, 3KT, Oslo



Skøyteis, Spikersuppa, Oslo



Julemarked i gamle Fjellhamar Bruk, Lørenskog



Lysinstallasjon, Fjord Lysfestival, Oslo



Planting av trær under asfalt, Shoreline park, Gøteborg



Tuftepark, Ammerudgydden, Oslo



Ammerudtunnelen, Oslo



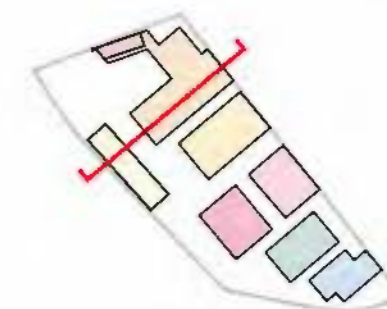
Skatehall og uteområde, Skur 13, Filipstad, Oslo



Midlertidig urban dyrking og installasjoner, Larvik350, Larvik

**Snitt Kultur**

Skala 1:500

**Bærekraftig byutvikling og arkitektur**

De globale klima- og miljøutfordringene krever omstilling til et samfunn hvor vekst og utvikling skjer innen naturens tålegrenser. Det må skje en overgang til produkter og tjenester som gir betydelig mindre negative konsekvenser for klima og miljø enn i dag. Samfunnet må gjennom et grønt skifte.

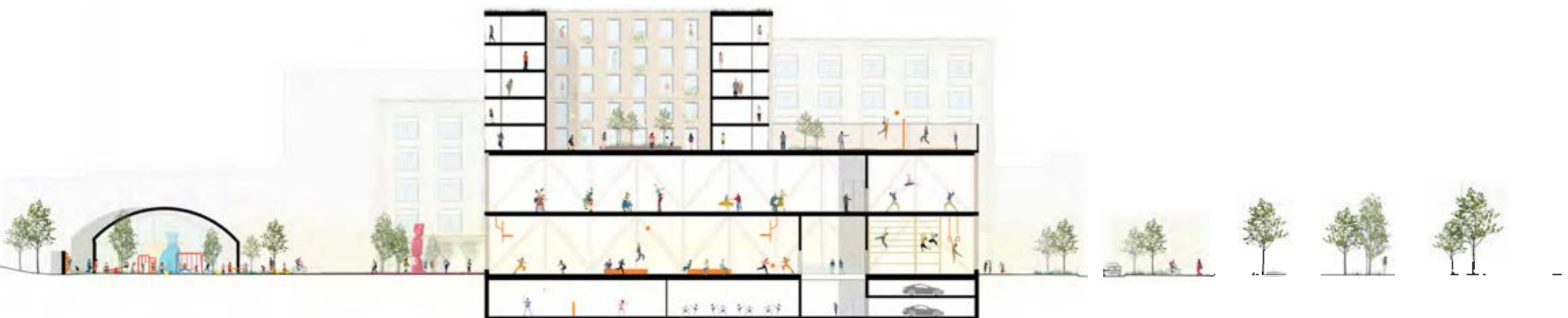
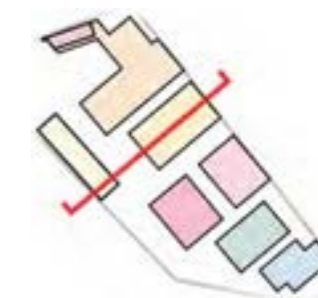
BEHA-kvartalet skal representere en klimaklok og fremtidsrettet byutvikling. Utviklingen skal bidra til at Porsgrunn kommune når sine mål om en reduksjon av klimagassutslipp på 35% innen 2025. Virkemidlene for å få til dette ligger i sirkulære løsninger for bygg og område, hvor målet er å utnytte tilgjengelige ressurser på en mer effektiv måte slik at verdien av produkter, materialer og ressurser blir opprettholdt så lenge som mulig.

Dette gjøres ved fokus på:

- **Reduksjon av klimagassutslipp** fra byggeprosess, energi- og materialbruk.
- **Ombruk av materialer** fra egne bygg og fra det økende tilbudet fra ombruksmarkeds plassene.
- **Prosjektering for demontering** for å gi bygningsdelene et langt liv.
- **Naturbasert overvannshåndtering** som bidrar til fordrøyning, økt biologisk mangfold og karbonfangst
- **Lokal energiproduksjon** som solceller og geobrønner for å dekke energibehov til oppvarming og kjøling
- **Samarbeid** med nabolaget og på tvers av hele området for å utnytte de ulike funksjonene og behovene i de forskjellige byggene til ulike tider av døgnet.

## Snitt Aktivitet

Skala 1:500



Prosjektering for ombruk krever at det tilrettelegges for detaljering som muliggjør dette tidlig i prosjekteringen. Byggene bør designes med tanke på senere ombruk ut fra en trenivå-strategi:

### Arkitektonisk:

Bebyggelsen bør ha høy arkitektonisk kvalitet for å sikre relevans og verdsettelse også i fremtiden.

### Funksjonelt:

Byggene bør planlegges for generalitet, fleksibilitet og elastisitet slik at de kan ivareta endringer i program og minimere overgangsrisiko. Husdybder, etasjehøyder, planløsninger og tekniske løsninger bør være robuste og testes mot ulike fremtidsscenarioer.

### Teknisk:

Det bør i størst mulig utstrekning brukes standard dimensjoner, enkle, fleksible og demonterbare forbindelser, lagdelte sjikt, homogene og robuste materialer og komponenter, og bygningsdeler med tilpassede toleranser for gjentatt demontering og remontering.

BIM-modellen bør etableres tidlig slik at den kan fungere som verktøy for samhandling, dokumentasjon og tilgjengeliggjøring av informasjon, også i driftsfasen. Det bør etableres rutiner for materialpass og merking av ombrukbare materialer og komponenter.

Det er bruken over tid man skal planlegge for. Det eneste som er sikkert om fremtiden, er at alt endrer seg. Derfor skal man planlegge for fleksible, rause og solide infrastrukturer, som kan romme varierende program. Denne fleksibiliteten er viktig å ta med i alle deler av prosjektet.

**Snitt Helse**

Skala 1:500



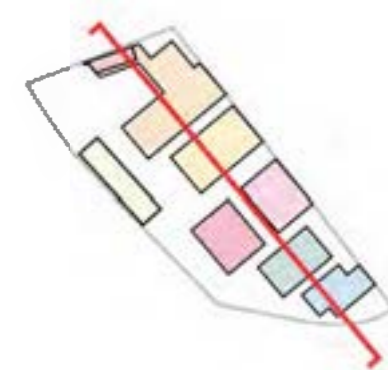
**FNs bærekraftsmål 11 - Bærekraftige byer og lokalsamfunn-** peker på målsettinger som følge av at flere bor i by. Det er viktig at det tilrettelegges for muligheten til å leve gode liv økonomisk og sosialt, i takt med at byene vokser. I tillegg til grunnleggende behov som boforhold og nødvendige tjenester, må man sørge for at byene legger til rette for å kunne leve mest mulig bærekraftig.

- Transportsystemene våre må være trygge, tilgjengelige og kunne tas i bruk til en overkommelig pris. Det skal være lagt særlig til rette for kollektivtransport. Beha-kvartalet befinner seg tett på knutepunktsforbindelser i Porsgrunn by, og bør bidra til å styrke og bedre dette tilbudet.
- Inkluderende og bærekraftig urbanisering fordrer brukermedvirkning, og foreslått midlertidighet kan gi en god mulighet for fremtidige brukeres deltakelse i planleggingen av Beha-kvartalet.
- Redusere byenes og lokalsamfunnenes negative påvirkning på miljøet (målt per innbygger), med særlig vekt på luftkvalitet og avfallshåndtering i offentlig eller privat regi.
- Sørge for at alle, særlig kvinner og barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne, har tilgang til trygge, inkluderende og tilgjengelige grøntområder og offentlige rom.

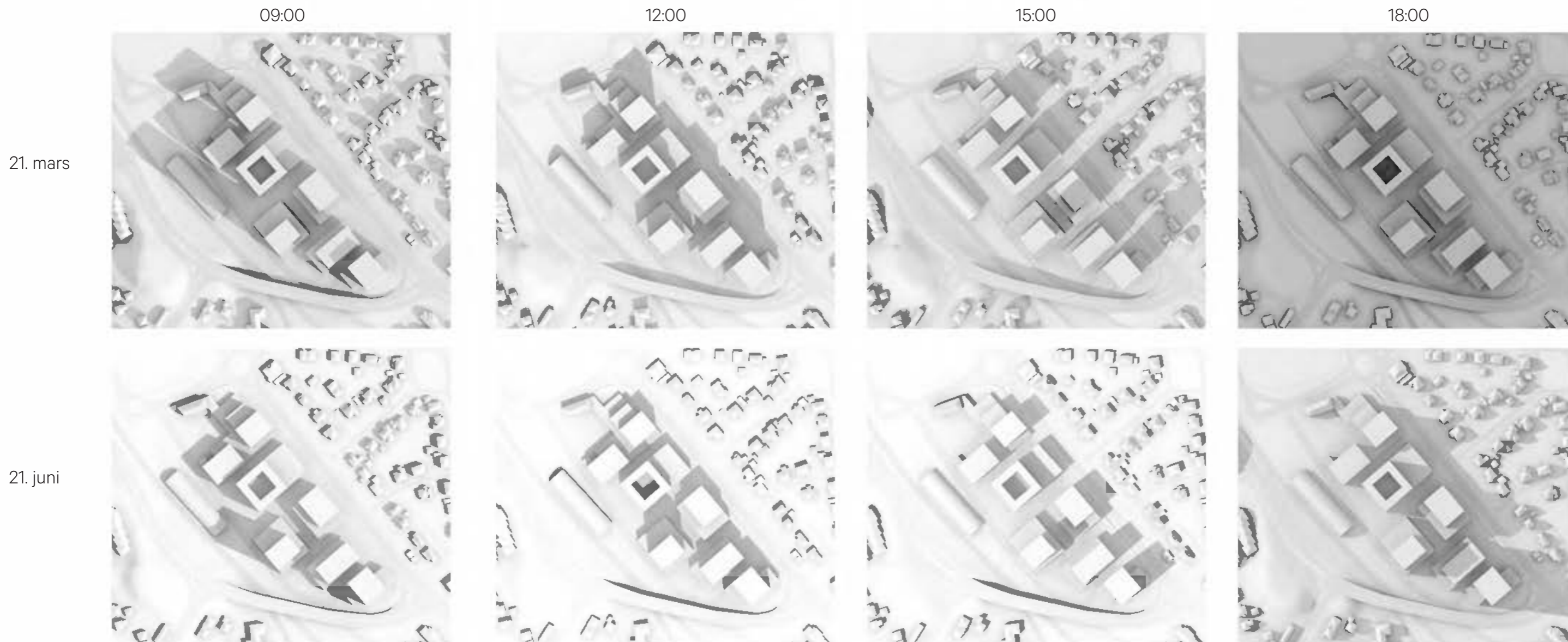
- Støtte positive økonomiske, sosiale og miljømessige forbindelser mellom byområder, omland og spredtbygde områder ved å styrke nasjonale og regionale planer.
- Betydelig øke antall byer som vedtar en integrert politikk og gjennomfører planer med sikte på inkludering, bedre ressursbruk, begrensinger av og tilpasning til klimaendringer.

# Langsnitt

Skala 1:800



Sol og skygge



21. mars

21. juni

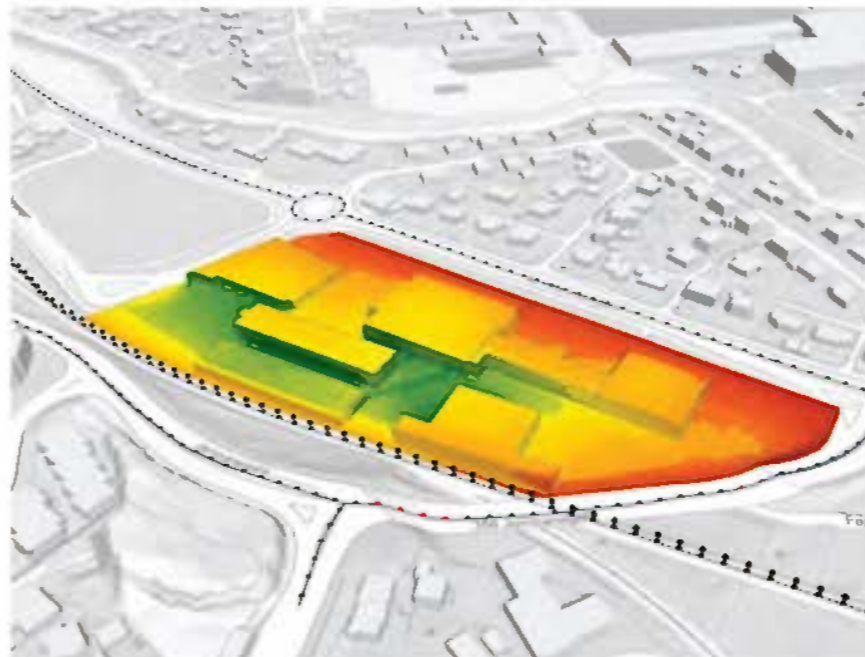
## Analyser

Den nye bygningsmassen er etablert med støyreduksjon som et sentralt mål. En støyskjerm er foreslått plassert langs jernbanen og utformingen av byggene gjør at vi forbedrer støysituasjonen særlig på bakkeplan. Byggene mot Vallermyrvegen skaper også en skjerming og vi oppnår gode støyforhold der flere sentrale byrom er lokalisert.

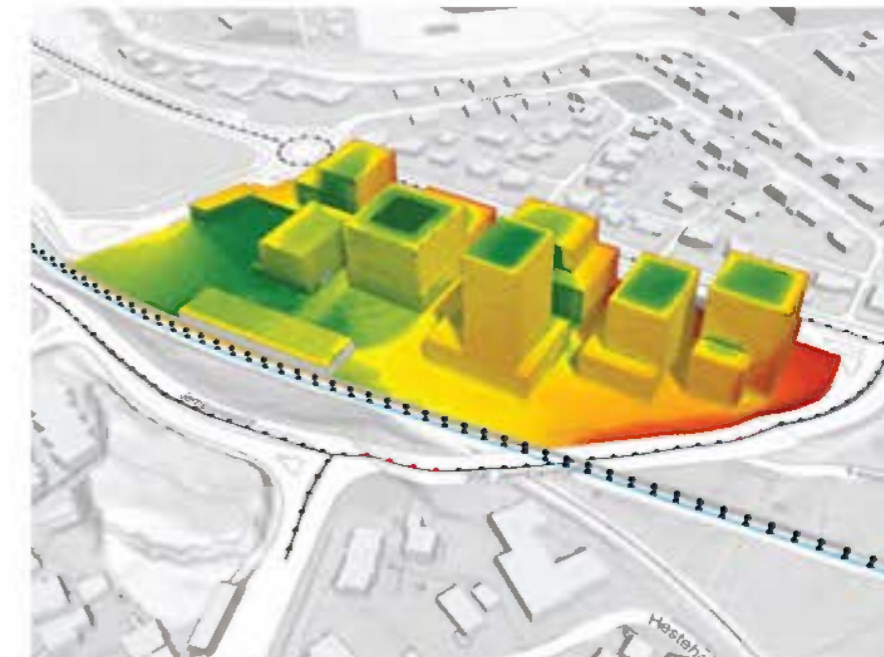
Vegetasjon er utelatt fra analysene, men vil også bidra til en ytterligere reduksjon av støy, spesielt fra sør-vest der det er en større andel trær.

### Støy

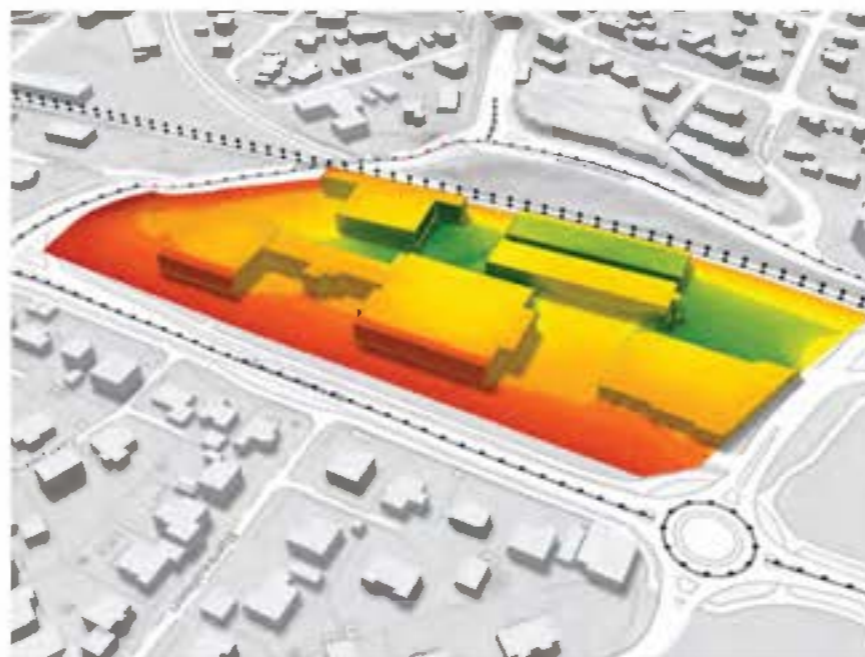
Dagens situasjon, sett fra vest:



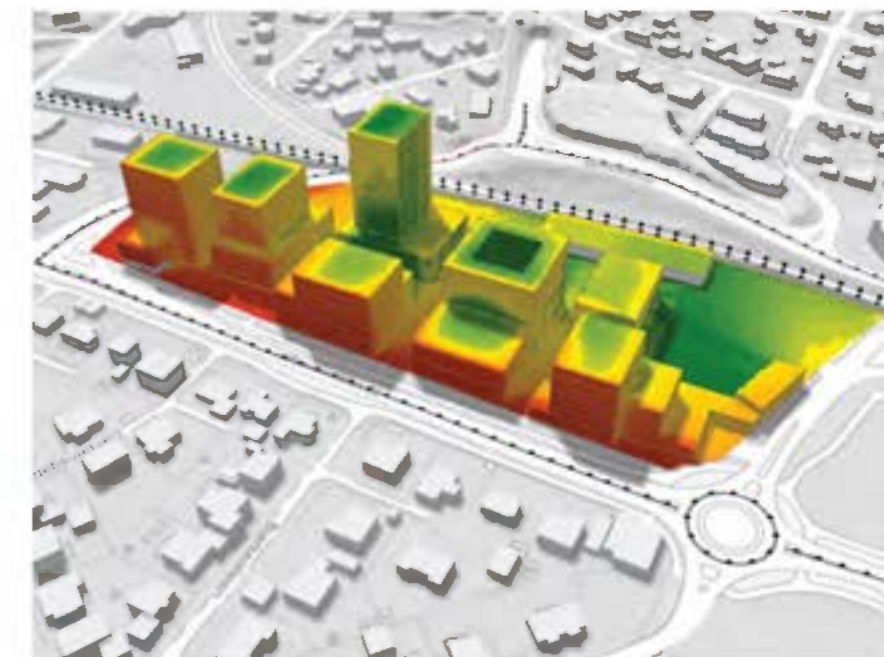
Fase 2, sett fra vest:



Dagens situasjon, sett fra øst:



Fase 2, sett fra øst:



Støygrenser for veistøy - dB(A)



Støygrenser for banestøy - dB(A)



## Analyser

Fasadene har i stor grad gode lysforhold ifølge våre beregninger.

Vindforholdene er gunstige omkring planlagte plassdannelser. Grunnet høy bebyggelse vil det oppstå vindtunneler, men disse legger seg hovedsaklig utenom sentrale oppholdsrom ifølge våre beregninger.

Plassering av vegetasjon og møblement i de mest vindutsatte områdene vil også forbedre forholdene på bakkeplan.

### Dagslys på fasade

Fase 2, sett fra vest:

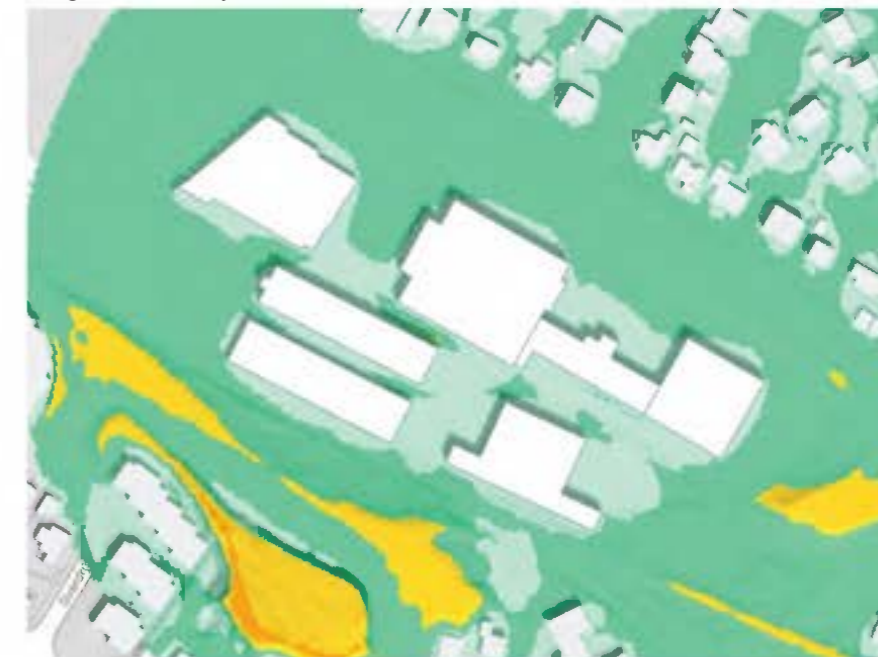


Fase 2, sett fra øst:

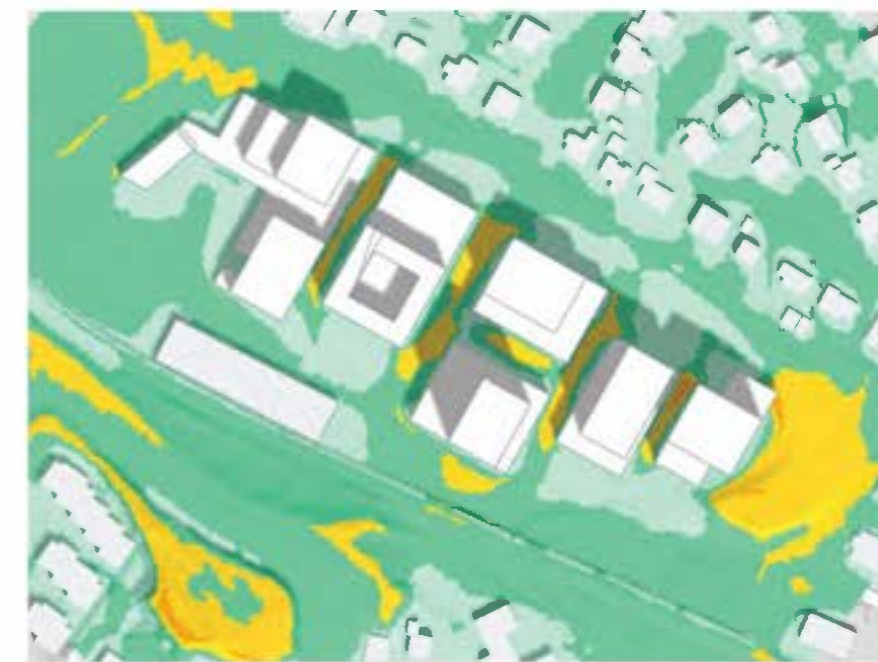


### Vind

Dagens situasjon:



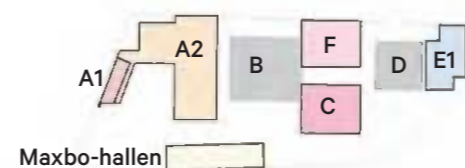
Fase 2:



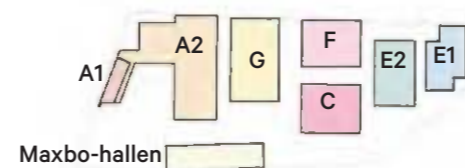
Kilde: Spacemaker

## Arealskjema

### Arealskjema for fase 1



	Fase	Etasjer	Høyde (m)	Bebygd areal		Bruttoareal			Bruksareal
				BYA (m2)	% BYA	BTA (m2)	BTA over bakken	BTA kjeller	BRA
A1 eksisterende	1	3	12.0	500	2.3%	990	990		891
A2	1	7	29.0	3,580	16.3%	15,600	12,660	2,940	14,040
B eksisterende		2	33.5	2,730	12.4%	5,350	5,350		4,815
F	1	16	61.0	1,710	7.8%	11,380	9,670	1,710	10,242
C	1	7	29.0	1,710	7.8%	15,860	14,150	1,710	14,274
D eksisterende		2	37.0	1,350	6.2%	2,520	2,520		2,268
E1	1	11	45.0	1,320	6.0%	12,390	11,070	1,320	11,151
Kjellerareal mellom bygg						2,120		2,120	1908
Maxbo-hallen	1	1	7	1420		740	740		740
<b>TOTAL m2</b>				<b>14,300</b>		<b>66,950</b>	56,410		<b>60,329</b>
21,950				av bebyggbart areal	<b>65.1%</b>				multiplisert med *0.9
46,720	i vår tegning			av planområde	30.6%				
46,000	konkurransedokument 46 daa				31.1%				



### Arealskjema for fase 2

	Fase	Etasjer	Høyde (m)	Bebygd areal		Bruttoareal			Bruksareal
				BYA (m2)	% BYA	BTA (m2)	BTA over bakken	BTA kjeller	BRA
A1 eksisterende	1	3	12.0	500	2.3%	990	968		891
A2	1	7	29.0	3,580	16.3%	15,600	12,660	2,940	14,040
G	2	7	33.5	2,390	10.9%	11,850	9,460	2,390	10,665
aktivitet		2							
studentbolig		5							
F	1	16	61.0	1,710	7.8%	11,380	9,670	1,710	10,242
C	1	7	29.0	1,710	7.8%	15,860	14,150	1,710	14,274
E2	2	9	37.0	1,570	7.2%	10,980	9,420	1,560	9,882
E1	1	11	45.0	1,320	6.0%	12,390	11,070	1,320	11,151
Kjellerareal mellom bygg						3,880		3,380	3492
Maxbo-hallen	1	1	7	1420		740	740		740
<b>TOTAL m2</b>				<b>14,190</b>		<b>83,680</b>	67,398		<b>75,377</b>
21,950				av bebyggbart areal	<b>64.6%</b>				multiplisert med *0.9
46,720	i vår tegning			av planområde	30.4%				
46,000	konkurransedokument 46 daa				30.8%				





**Fra:** Louise Katrin Barek <katrinbarek@gmail.com>

**Sendt:** 21.11.2023 19:30:44

**Til:** Porsgrunn Postmottak <postmottak@porsgrunn.kommune.no>

**Emne:** Innspill Byutvikling Knutepunkt Porsgrunn

---

Attn: Byutvikling ref Knutepunkt Porsgrunn.

Jeg er i utgangspunktet meget positivt på utviklingen som er omhandlet i forslag til områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn.

Jeg ser likevel noen punkter vi ønsker å belyse som et innspill til dette forslaget.

- sørge for å ivareta alle forhold som sikrer en trygg skolevei for barn på Myrene Barneskole, Kjølnes ungdomsskole og Porsgrunn Videregående skole. Gjeldende både under utbygging og etter endt bygging.
- hensynta nabolag ifm støykrevende arbeid.
- mer grøntområde/parkareal. Eksisterende lekeplass ved biblioteket er allerede ganske fullt på sommerstid.
- ikke flere kjedelige, ensformige arkitektoniske former på byggene. Få inn varme, før videre de jugendformene som eksisterer.
- forhindre videre lysforurensing. Reguleringsplan som inkluderer lyskilden vinkel, lysstyrke og antall lyskilder.
- 16 etasjer er for høyt. Dette må reguleres ned.

Håper tilbakemeldingene blir tatt i betraktning,

Med vennlig hilsen,

Katrin Barek

Boligeier på Bjørntvedt

Styret i Telemark arkitektforening ønsker å belyse enkelte punkter i områdereguleringen for Knutepunkt Porsgrunn. Satt opp punktvis nedenfor.

1. **Sikre de gode forbindelser** gjennom området som er vist i illustrasjonsplan. Dette er et viktig plangrep for å knytte sentrumskjernen sammen med omkringliggende områder. Forbindelsene styrker både prosjektets- og det eksisterende sentrum sin verdi. Dette kan forankres i kommende detaljreguleringen eller gjøres mer tydelig i områdereguleringen.



Når det er laget planer for forbindelser gjennom området er det viktig at områdene der det er ferdsel også blir et attraktivt område å ferdes i gjennom. Helst til alle tider av døgnet. Blant annet kan boligutvikling og grønne lunger langs forbindelsene bidra til å gjøre ferdselsårene mer attraktive.

2. **Et kombinert boligområde** med næring kan være en viktig faktor for å skape et attraktivt og levende område. Det bidrar til bærekraftig områdeutvikling i sentrum, blant annet ved 'å bo der en jobber' – en sentral utviklingsfaktor i Gåbyen Porsgrunn. Boliger i sentrum er også være en viktig del av å skape en tryggere bykjerne. Der mennesker bor og der mennesker trives er det oftere mindre kriminalitet – *eyes on the streets*.

*Kort og godt: bor flere i sentrum – vil flere benytte seg av tilbudene i sentrum.*

3. I områdereguleringen er det **ikke lagt begrensninger på handel**. Vi er av den oppfatning at en burde vurdere å begrense på handel.

Begrensinger for handel, i det ny Knutepunktet, kan være en måte å vise omtanke for det eksisterende sentrum. Vi mener Porsgrunn sentrum kan bevare sine eksisterende funksjoner og kvaliteter, og at det nye prosjektet skal ha som mål å bygge opp under eksisterende sentrums kvaliteter. Ikke utkonkurrere.

Vi vil også bemerke at ved å begrense handel, eller sette rammer for handel i områdereguleringen, kan kommunen ved en senere anledning være med å forme handel i området. Blant annet ved lage bestemmelser for lengde og innhold i butikkene. Ved å ikke legge begrensinger på handel frasier enn seg muligheten til dette.

*Curiosa fra Jan Gehl – en av verdens fremste på byutvikling, i liten og stor skala:*

<https://tv.nrk.no/serie/byenes-mester/sesong/1/episode/2/avspiller>



4. **Byggene i sone SF6 og SF7** (der eksisterende jernbanestasjon er i dag) framstår meget høye mot den lavere bebyggelsen som ligger inntil. Vi tror på en nedtrapping/nedskalering av disse byggene for å tilpasse seg omgivelsene.



Knutepunkt Porsgrunn er stort og viktig område i sentrum. Dette utviklingsprosjektet har også et potensiale til å bli et knutepunkt for et framtidig samlet Grenland eller en være en sentral HUB på Grenlandsbanen. Vi tror prosjektet er av stor verdi med tanke på bærekraftig utvikling både for Porsgrunn og Grenland. Dette er noe vi ser fram til, og det er også en av grunnene til at vi vil understreke viktigheten av høy kvalitet på arkitektur, uteområder og grønn utvikling.

Vi ønsker kommunen lykke til med videre utviklingen av området!

Med vennlig hilsen styret i Telemark arkitektforening

**Fra:** Lill-Ann Bråthen <lb@sofienbergror.no>

**Sendt:** 21.11.2023 21:11:50

**Til:** Porsgrunn Postmottak <postmottak@porsgrunn.kommune.no>

**Emne:** Byutvikling - knutepunkt Porsgrunn

---

Tilbakemelding angående forslag til reguleringsplan for knutepunkt Porsgrunn.

Først og fremst vil jeg understreke at jeg som utgangspunkt ser positivt på denne utviklingsplanen for Porsgrunn Kommune og for Hagebyen dersom denne planen tar hensyn til de omkringliggende boligområdene.

### **Høyder, siktlinjer og solforhold**

De høyeste bygningene bør plasseres i ytterkant av området for å minske belastningen mot de nærliggende boligområdene eventuelt reduseres i antall etasjer. De høyeste bygningene vil gi betydelig reduserte solforhold og siktlinjer for Hagebyen og dette må det taes hensyn til.

Kommunen bør kunne fremstille en oversikt over solforhold før og etter i denne planen. Kommunen må hensynta at solforhold gjennom hele året må ivaretaes og ikke bare tidspunkter midt på sommeren når solen står på det høyeste. Det vil være svært belastende dersom dette områder legger omkringliggende boligområder i skyggen.

### **Støy og konsekvenser for nabolag under utbygging**

Det skal bygges over en lengre tidsperiode og jeg savner informasjon om hvordan kommunen skal sikre ivaretagelse av omkringliggende nabolag under utbyggingsperioden i forhold til støyskjerming, arbeidstider, bygge støv og eventuelt andre konsekvenser.

### **Grunnforhold**

Utbygging av veier i området de siste årene har vært merkbart på boligfundament for mange i området . Hvordan skal kommunene sikre at ikke utbygging skader fundament i våre boliger?

Hvilke grunnundersøkelser er gjennomført for området og hva ble resultat av disse? Ber om at dette blir gjort tilgjengelig.

For andre forhold henviser jeg til innspill gitt av Hagebyen Velforening.

Med vennlig hilsen

Lill-Ann Bråthen

Bjørkealleen 8, Hagebyen

Tlf: 930 55 044

**Fra:** Sti Hilde <hildesti123@gmail.com>

**Sendt:** 21.11.2023 22:15:35

**Til:** Porsgrunn Postmottak <postmottak@porsgrunn.kommune.no>

**Emne:** Høringsinnspill Knutepunkt Porsgrunn

---

### **Høringsinnspill til områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn**

Den planlagte utviklingen av en ny bydel i Porsgrunn, gir store muligheter for både byen som helhet, menneskene som lever her og nærområdene. Jeg har lest planen med interesse og engasjement. Den inneholder mange gode tanker og målsettinger for hvordan den nye bydelen skal utformes og hva den både skal og kan inneholde av virksomheter og aktiviteter. På enkelte områder savner jeg imidlertid bedre sammenheng mellom gode intensjoner og den konkrete utformingen av planene.

Jeg ble spesielt opptatt av hvordan bygningene samspiller med nærområdene og resten av byen. Det som slår meg, er at den planlagte maks. høyden på byggene og tettheten mellom dem, skaper et massivt inntrykk som visuelt vil ruve over og dominere områdene rundt. Tanken om å knytte bydelene sammen og skape bedre kommunikasjon og helhet, fungerer ikke når den ene bydelen blir så mye høyere og mer massiv enn bydelene som ligger der fra før. Flotte bevaringsverdige bygninger i områdene rundt, som Jugendvillaen på Kammerherreløkka, vil visuelt bli klemt i hel av høye bygningsmasser som er planlagt å bygges tett på. I tillegg kommer etablerte villastrøk i Hagebyen og eldre trehusbebyggelse på Bjørntvedt til å bli liggende i visuell skygge fra den nye bydelen. Byggeplaner må ta bedre hensyn til det særegne ved byen og det som ligger der fra før.

Under områdereguleringsplanens punkt 3 blir det gjort rede for hvordan attraktive byrom skapes og fungerer. Det nevnes en rekke elementer som sol- og lysforhold, høy kvalitet på uterom og gode møteplasser. Åpne lyse inngangspartier mot gaten er også nevnt i reguleringsplanen for område B. Ellers er det lite å spore av denne tenkningen i reguleringsplanens utforming av den nye bydelen. Åpne, lyse og oversiktlige områder skaper trygghet og virker inviterende på menneskelig aktivitet. I tillegg vet vi at områder med vegetasjon/grøntområder, er attraktive som møteplasser, for sosiale aktiviteter av ulike slag, og ikke minst for trivsel. Vi vet at grøntområder og gode solforhold tiltrekker mennesker og har god effekt på psykisk helse. Når en ser på tegningene, er det satt av lite plass til gode uterom, møteplasser og grøntareal. Slik planen for området fremstår p.t., vil det være suboptimale lysforhold mellom byggene store deler av dagen p.g.a. høyde og tetthet. For menneskene som beveger seg mellom byggene, vil området fremstå trangt og tidvis dårlig belyst. Spesielt om kvelden vil dette kunne gjøre at området kan oppleves som utrygt. En kan selvfølgelig kompensere noe med belysning på kveldstid, men høye bygninger uten gode mellomrom, vil uansett oppleves som trykkende. For å skape en bydel som inviterer til liv og aktivitet, er det nødvendig med oversiktlige og lyse byrom med naturlige møteplasser og vegetasjon/grøntområder. Jo høyere en bygger, dess større må rommene mellom byggene være.

Med vennlig hilsen og sterkt ønske om at innspillet tas med i de videre planene for det som kan bli en flott bydel

Hilde Sti



ADVOKATFIRMA  
SKOMVÆR

Medlemsfirma i Den Norske Advokatforening og Advokatforening i Norge

Porsgrunn Kommune  
Postboks 128  
3901 PORSGRUNN

Advokatfirmaet  
Advokat Stein Martin Frønes AS  
Kontor: Oslo

Advokatfullmektig Alexander Sævi

Ansvarlig: Stein Martin Frønes

Porsgrunn, 21. november 2023

## AD HØRING/OFFENTLIG ETTERSYN - OMRÅDEREGULERING FOR KNUTEPUNKT PORSGRUNN- PLAN ID397

Undertegnede er blitt kontaktet av eierne av Håndverksvegen 15 AS i Porsgrunn. Det vises til brev av 05.11.2023, samt innspillsfrist innen 21.12.d.a

Fristen er overholdt

Etter samtale med min klient har jeg fått opplyst at de ikke var klar over at deres eiendom nå ligger inne regulert til boligformål

Håndverksvegen 15 AS er i dag et næringsområde, dog er det godkjent en leilighet i ett av byggene.

Eierne av Håndverksvegen 15 AS vil gjerne ha et møte med Porsgrunn kommune for å gjennomgå forslaget til regulering for denne eiendommen

Dette gjelder spørsmål om det bør isleden reguleres til bolig/næringsformål og hvilke betingelser som settes i forhold til antall boenheter, antall bebyggt areal osv

Som påpekt var de faktisk ikke klar over at dette området som tilhører Håndverksvegen 15 AS lå inn under område-regulering for knutepunktet i Porsgrunn. De trenger derfor et møte for å avklare det forslaget som nå er oversendt

Jeg ber vennligst om å få tilbakemelding på dag og tid for et slikt møte

Besøksadresse: Sverreigata 4  
Postadresse: Postboks 73  
3901 Porsgrunn  
E-post: sk@skomvar.no

Telefon: 35 93 11 00  
Telefax: 35 93 11 01

Advokatfirmaet Stein Martin Frønes AS  
Org.no: 031873414  
Di-Pakkert: 64751018741  
Riksnøkkel: 84751071147

Med vennlig hilsen



Geirr Frønes

Advoka:



## Statens vegvesen

Porsgrunn kommune  
Postboks 128

3901 PORSGRUNN

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Transport og samfunn	Håkon Nedberg / 35581775	21/175810-6	23/17841 - 2	22.11.2023

### Uttalelse til høring/offentlig ettersyn – Områderegulering for Knutepunkt Porsgrunn – planid 397 – Porsgrunn kommune

Vi viser til mottatte brev datert 05.10.2023 med høring/offentlig ettersyn av områdereguleringsplanen for knutepunkt Porsgrunn.

#### Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Statens vegvesens samfunnsoppdrag er «å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, tilgjengelig, sikkert, og miljøvennlig transportsystem».

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, klima og miljøhensyn samt helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

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

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

Kontoradresse  
Cjerpensgate 10  
3716 SKIEN

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Fakturamottak DFØ  
Postboks 4710 Torgarden  
7468 Trondheim

### Våre merknader

På bakgrunn av vår rolle i planleggingen vil vi nevne viktigheten av en helhetlig planlegging, og arealutnyttelse gjennomføres i tråd med nasjonale føringer, FNs bærekraftsmål og bærekraftig utvikling. Dette betyr å planlegge for redusert behov for transport, og etablere gode løsninger for gående og syklende, samt kollektivtrafikk der folk ferdes. Videre er det viktig at veksten i persontrafikk blir tatt med gange, sykkel eller eksisterende kollektivtilbud.

Vi er opptatt av trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper, og at dette vektlegges i planleggingen. Nullvisjonen er nasjonens transportpolitikk, og en visjon om null drepte og hardt skadde. Den forutsetter en langsiktig, systematisk og målrettet planlegging av alle aktører som påvirker sikkerheten i trafikken. God infrastruktur og effektive logistikknutepunkter er sentralt for en bærekraftig utvikling.

Ifølge områdereguleringsplanen planlegges det for en ny avkjørsel til parkeringshus fra fylkesveg 32. Vi tenker at en slik avkjørsel ikke bør etableres direkte ut i fylkesveg 32 av trafiksikkerhetsmessige hensyn og av hensyn til fylkesveg 32's hovedvegfunksjon. Det er viktig at fylkesvegens kapasitet og sikkerhet opprettholdes – adkomst til et parkeringshus bør gå via hovedadkomsten til området.

Knutepunkt Porsgrunn bør basere seg på å være minst mulig bilbasert. Transporten bør basere seg på at kollektivsystemet blir mest mulig forutsigbart, effektivt og attraktivt.

Areal og transportplanlegging henger tett sammen – med tanke på å nå 0-vekstmålet. Når det gjelder miljøvennlig transport er det viktig å få ned bilbruken ved eksempelvis å innføre parkingsrestriksjoner, og ved å legge til rette for kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Videre kan det være nødvendig med ekstra trafiksikkerhetstiltak for å oppnå trygge løsninger for myke trafikanter. Eventuelle tiltak må inngå i planarbeidet og være sikret gjennomført. Videre er det med tanke på beredskapshensyn viktig at det settes fokus på transportsystemets betydning for samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet. Dette gjelder også nødvendige omkjøringsveger.

Det må være en forutsetning at utbyggingen medfører tilfredsstillende kapasitet på vegnett, og trafiksikker adkomst for kjørende og myke trafikanter. Dette gjelder også tilfredsstillende teknisk infrastruktur. Med infrastruktur menes blant annet kjøreveg, gang- og sykkelveg, parkering, avløp, overvann og energiforsyning.

Med tanke på klimaendringer og det grønne skiftet er det viktig å legge til rette for og styrke klima- og bærekraftige løsninger. Vi vil her også nevne viktigheten for planlegging for håndtering av flom og overvannsproblematikk. Det er også viktig at det gjøres nødvendig risikovurdering ved planlegging og bygging av infrastruktur. Klima, samfunnssikkerhet og beredskap, samt risiko og sårbarhet henger tett sammen.

Med hilsen

Eivind Gurholt  
seksjonsleder

Håkon Nedberg

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Kopi

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



Porsgrunn kommune  
Byutvikling

30.11.2023

## Innspill til områdeplan for Porsgrunn knutepunkt

### Bakgrunn

Add Arkitekter har på oppdrag fra Arctic Real Estate Management sett på muligheten for en høyere utnyttelse av feltet SF1, samt mulighet for blandet formål tilsvarende resterende felter på vestsiden av jernbanesporet.

### Utdrag fra innsendt planbeskrivelse

*«Områdereguleringsplan Knutepunkt Porsgrunn er et prosjekt i Bypakke Grenland. Hensikten med planen er å legge til rette for oppgradering av kollektivknutepunktet og stimulere til byutvikling og byliv i stasjonens nærområde. Hovedtyngden av planområdet ligger i sonen mellom jernbanen og fv. 32 Vallermyrvegen, men planområdet omfatter også noe areal langs østsiden av fylkesvegen og på vestsiden av jernbanen. Ferdig utbygd er det et mål at området skal framstå som en utvidelse av dagens sentrumsområde, med et variert tjenestetilbud. Videre er det en målsetning at planen skal bidra til å knytte bysentrum i vest tettere sammen med skole-, idretts- og universitetsområdene på Kjølnes i øst.»*

### Beskrivelse

I områdeplan for knutepunkt Porsgrunn er feltet SF1 gitt en utnyttelse på %BRA=250% med en maksimal gesimshøyde på kote 22 moh. Formål for feltet er forretning, kontor, hotell/overnatting, offentlig og privat tjenesteyting og bevertning. I planen tillates det kun boliger innenfor sentrumsformål for feltene SF4, SF5, SF6 og SF7. For feltet SF1 er eksisterende NAV-bygg beholdt med samme utnyttelse samtidig som det er gitt mulighet for nybygg på fire etasjer (kote 22).

I vedlagt illustrasjonsprosjekt er det undersøkt mulighetene for næringsbygg og blandet formål (næring/bolig) med en utnyttelse opp til %BRA=600% og en maksimal gesimshøyde på kote 54 moh.

Det er i utredningsarbeidet med områdeplanen ikke vært vurdert en høyere utnyttelse på felt SF1, da eksisterende bygningsmasse er relativt ny, og planen har fokusert på fortetting på ubebygde tomter og restarealer. Det virker likevel naturlig med en utnyttelse av felt SF1 som samsvarer med resterende felt i områdeplanen. Illustrasjonsprosjektet viser et næringsbygg bestående av en base på 4 etasjer med et avtrappet tårn opp til 12 etasjer. Første etasje er trukket inn fra gateplan og vil inneholde utadrettede funksjoner som vil bidra med å aktivisere plassrommet mellom nybyggene og den eksisterende bebyggelsen. Feltets orientering gjør at det kan bygges volumer opp til 12 etasjer uten å



skyggelegge omkringliggende bygninger eller plassrom i nevneverdig grad. Det vil kunne bidra positivt i området med et blandet formål, der det tillates boliger fra plan 5 og oppover. En foreløpig støyanalyse viser muligheter for å kunne oppnå stille side mot sør-vest ved riktig utforming av boligvolumet. Den sentrale beliggenheten ved Porsgrunns kollektivknutepunkt med et aktivt byliv i umiddelbar nærhet gjør tomte til et godt egnet sted for boliger. Her vil lettstelte leiligheter for eldre, med tilgang til gode servicetilbud i byggets nederste etasjer kunne være et viktig tilskudd til boligtilbudet i Porsgrunn. Et slikt tilbud vil også gi de eldre mulighetene til å bo hjemme lengre.

Arctic er som utvikler opptatt av sosial infrastruktur og har fokus på å legge til rette for byliv på gateplan. Kammerherreløkka som prosjekt vil bidra til et aktiv bygulv med utadrettede funksjoner i byggets nederst etasjer.

### **Anbefaling**

Det anbefales å endre formålet for felt SF1 for å muliggjøre boligformål innenfor feltgrensen. Utnyttelse anbefales satt til %BRA=600% med en maksimal gesimshøyde på kote 54 moh.

Eneste endringen i bestemmelsene vil være inkludering av felt SF1 i pkt. *3.1.2.1 Sentrumsformål vest for jernbanen* for å ivareta muligheten for blandet formål næring/bolig.

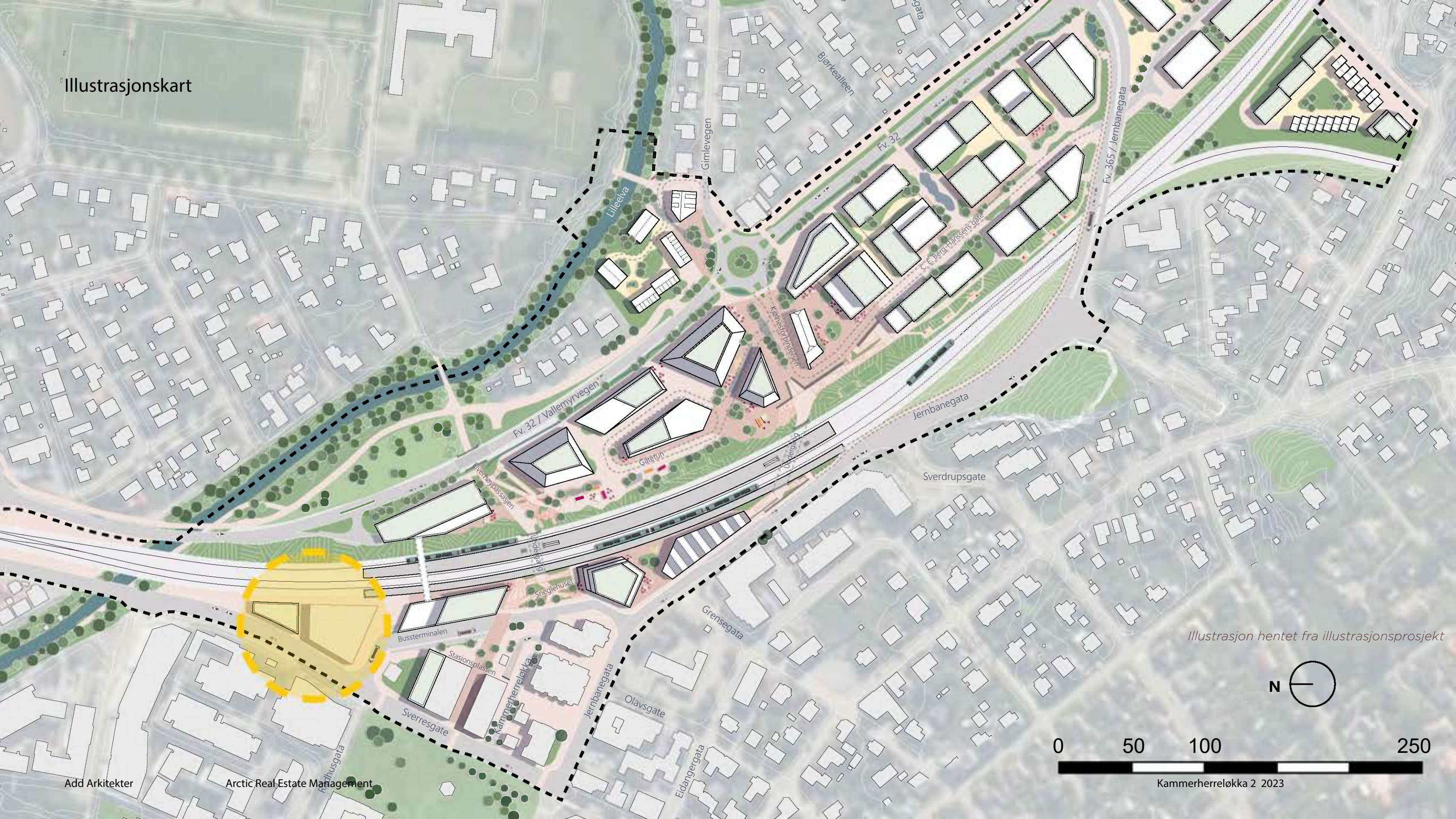
Mvh Torgeir Esmann  
Sivilarkitekt MNAL

# Kammerherreløkka 2

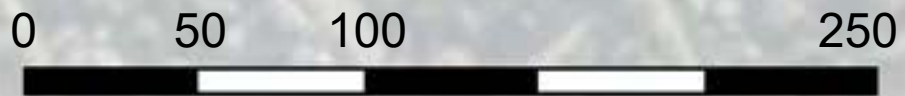
Mulighetsstudie for Kammerherreløkka 2. Porsgrunn



Illustrasjonskart



Illustrasjon hentet fra illustrasjonsprosjekt





### PLANOMRÅDET

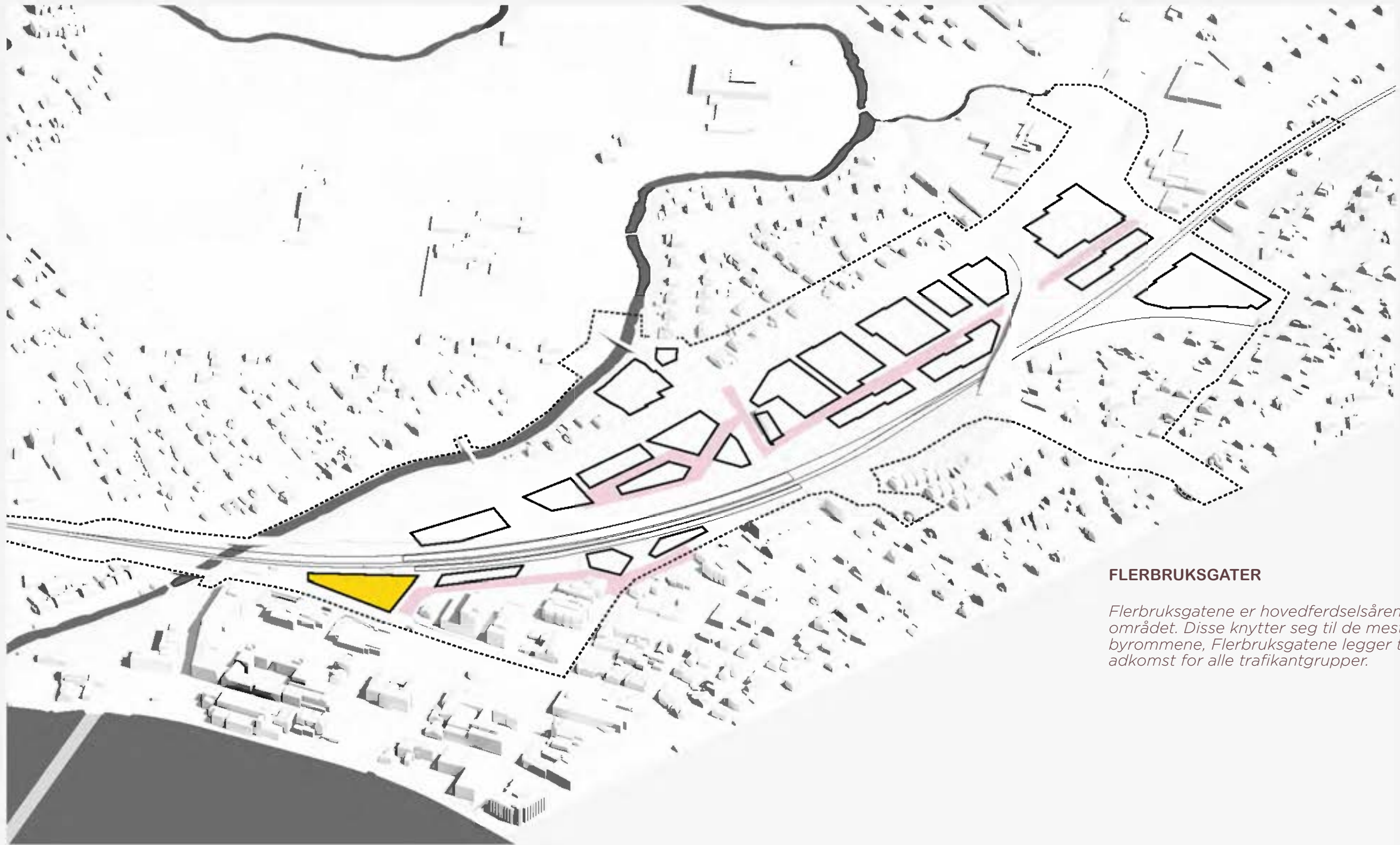
*Planområdet utgjør det største utviklingsområdet i Porsgrunn med ca. 200 dekar. Dagens bebyggelse på området består av svært blandet bebyggelse, fra eneboliger til lager og plasskrevende næring. Markerte bygninger blir berørt av forslaget, men tiden og investeringsviljen er viktige faktorer for hva som eventuelt blir revet eller ombygget.*

*Illustrasjon hentet fra illustrasjonsprosjekt*



### BYSTRUKTUR

*Det legges opp til en tydelig bystruktur som bidrar til å koble byen, området og Kjølnes ytterligere sammen, både fysisk og visuelt. vStrukturen bidrar til å definere felter for ny bebyggelse og videreutvikling av området*



### **FLERBRUKSGATER**

*Flerbruksgatene er hovedferdselsårene gjennom området. Disse knytter seg til de mest offentlige byrommene, Flerbruksgatene legger til rette for adkomst for alle trafikantergrupper.*



#### HOVEDTYPER AV BYROM

*Til sammen danner dette hovedtypene av byrom i planen. Alle byrom vil måtte tilpasses lokale forhold innenfor hver av hovedtypene.*



## VOLUM

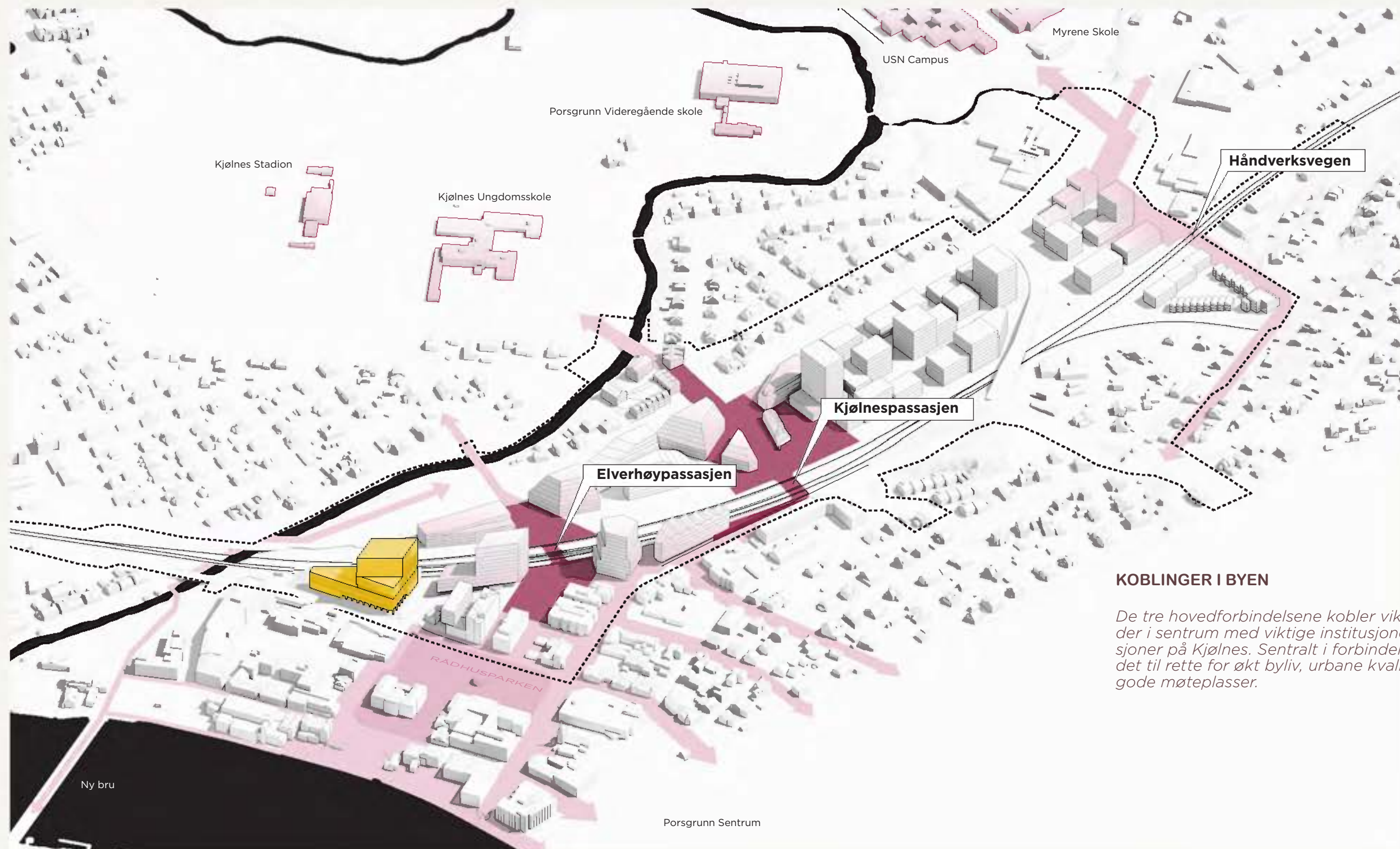
*Bebyggelsen er prosjektert for å forsterke hovedgrepene. Det er arbeidet med differensierede høyder og en i Porsgrunnsammenheng høy utnyttelse.*



### SIKTLINJER

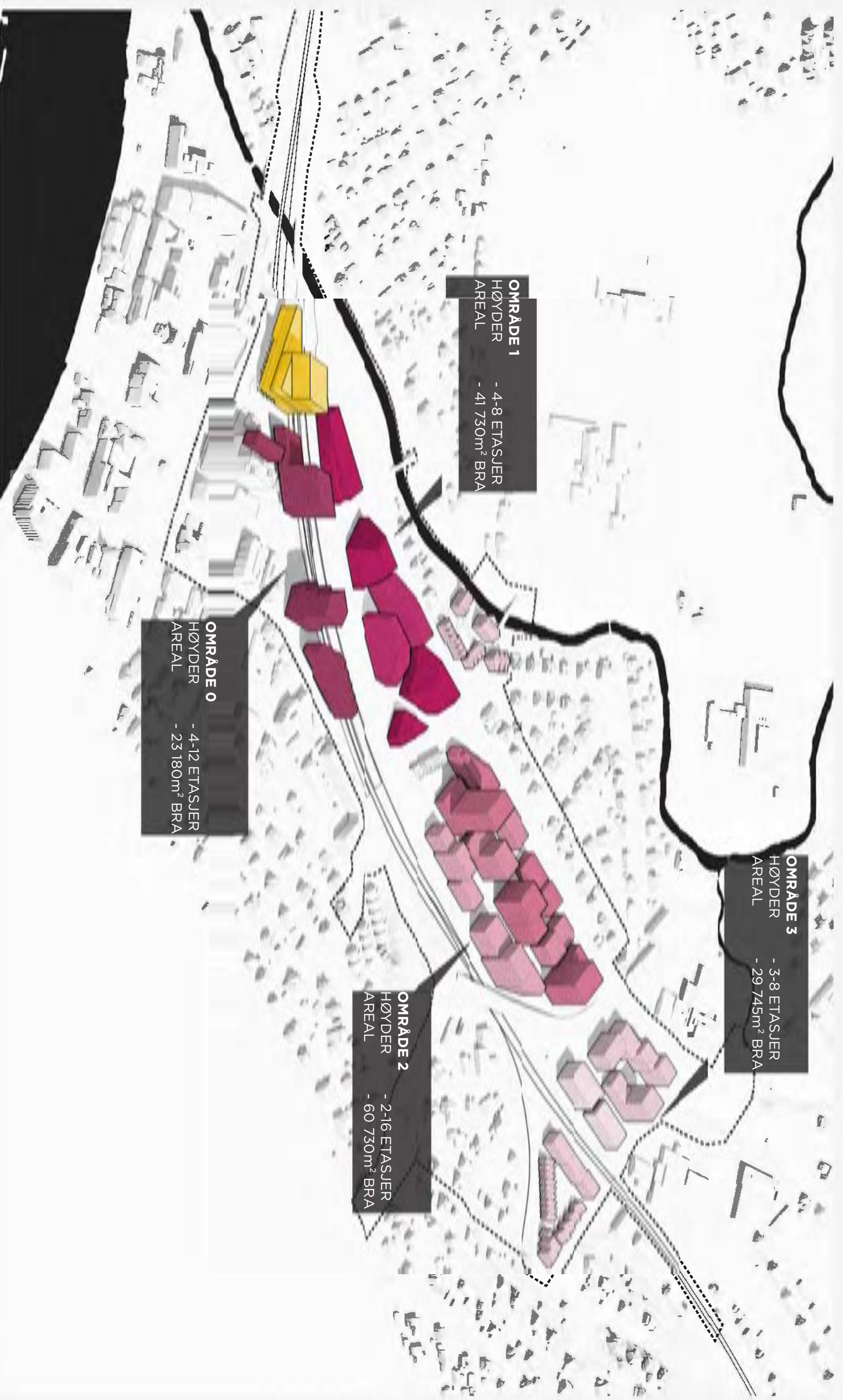
Det er arbeidet med siktlinjer i ulike lag. To viktige hovedlinjer er sikt fra Jernbanegata over jernbaneområdet og mot Valleråsene og Grensegata mot Borgåsen. I tillegg er det arbeidet med gode visuelle koblinger på tvers av jernbanen i området rundt Kammerherreløkka, Kjølnesplasssen og Bjørkealleen.

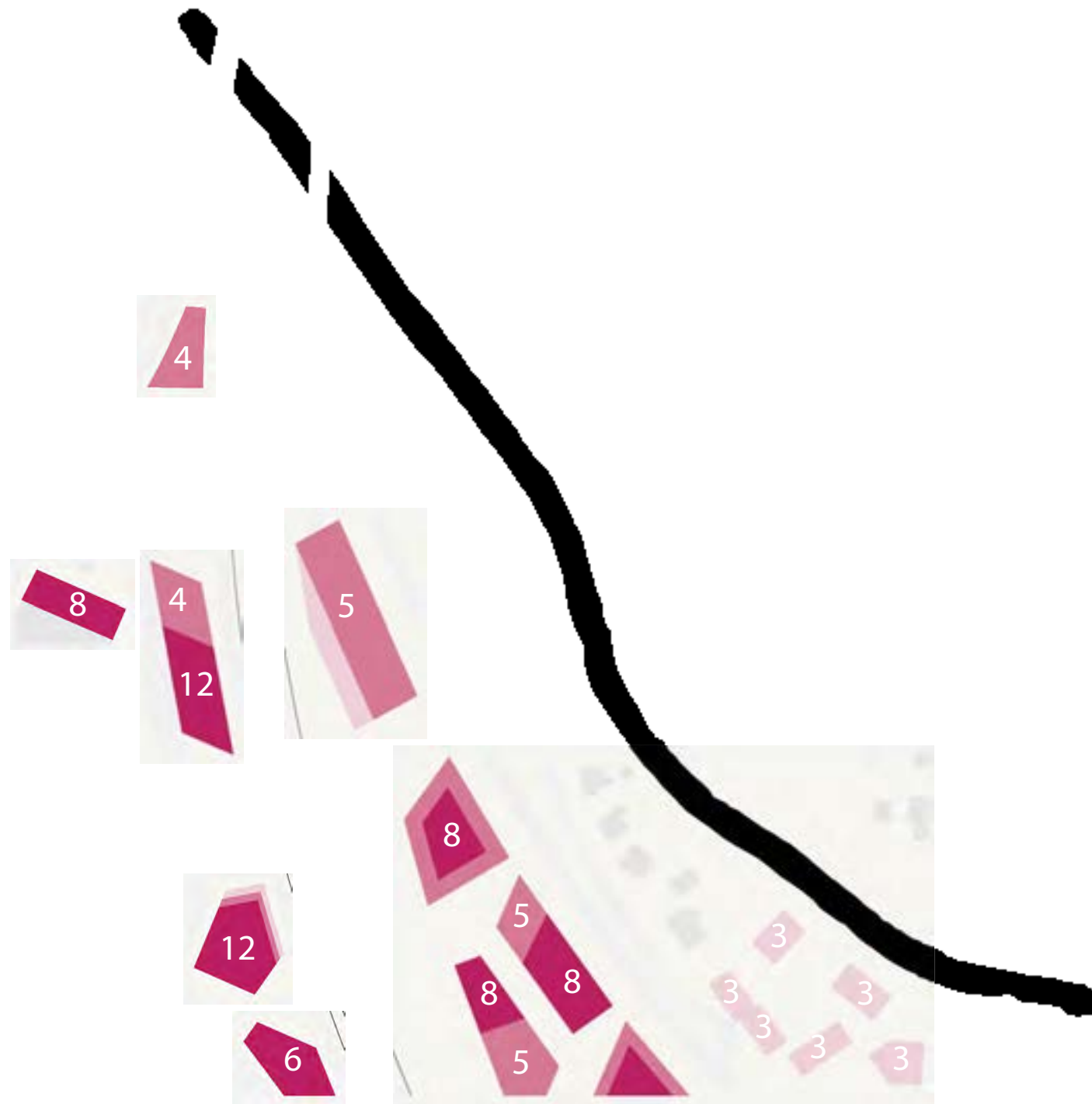
Illustrasjon hentet fra illustrasjonsprosjekt



### KOBLINGER I BYEN

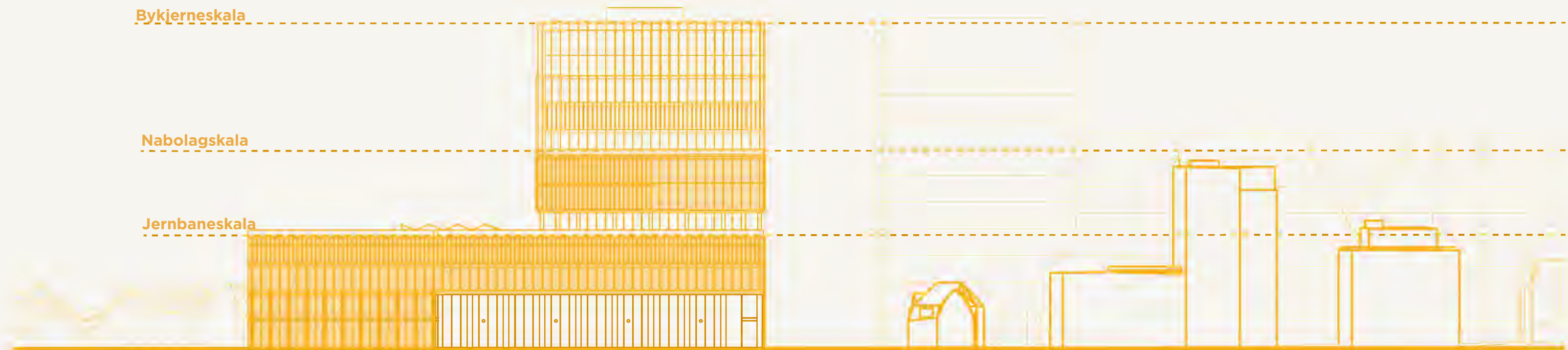
De tre hovedforbindelsene kobler viktige områder i sentrum med viktige institusjoner og funksjoner på Kjølnes. Sentralt i forbindelsene legges det til rette for økt byliv, urbane kvaliteter og gode møteplasser.







# Diagram - skala



## Diagram - etasjer

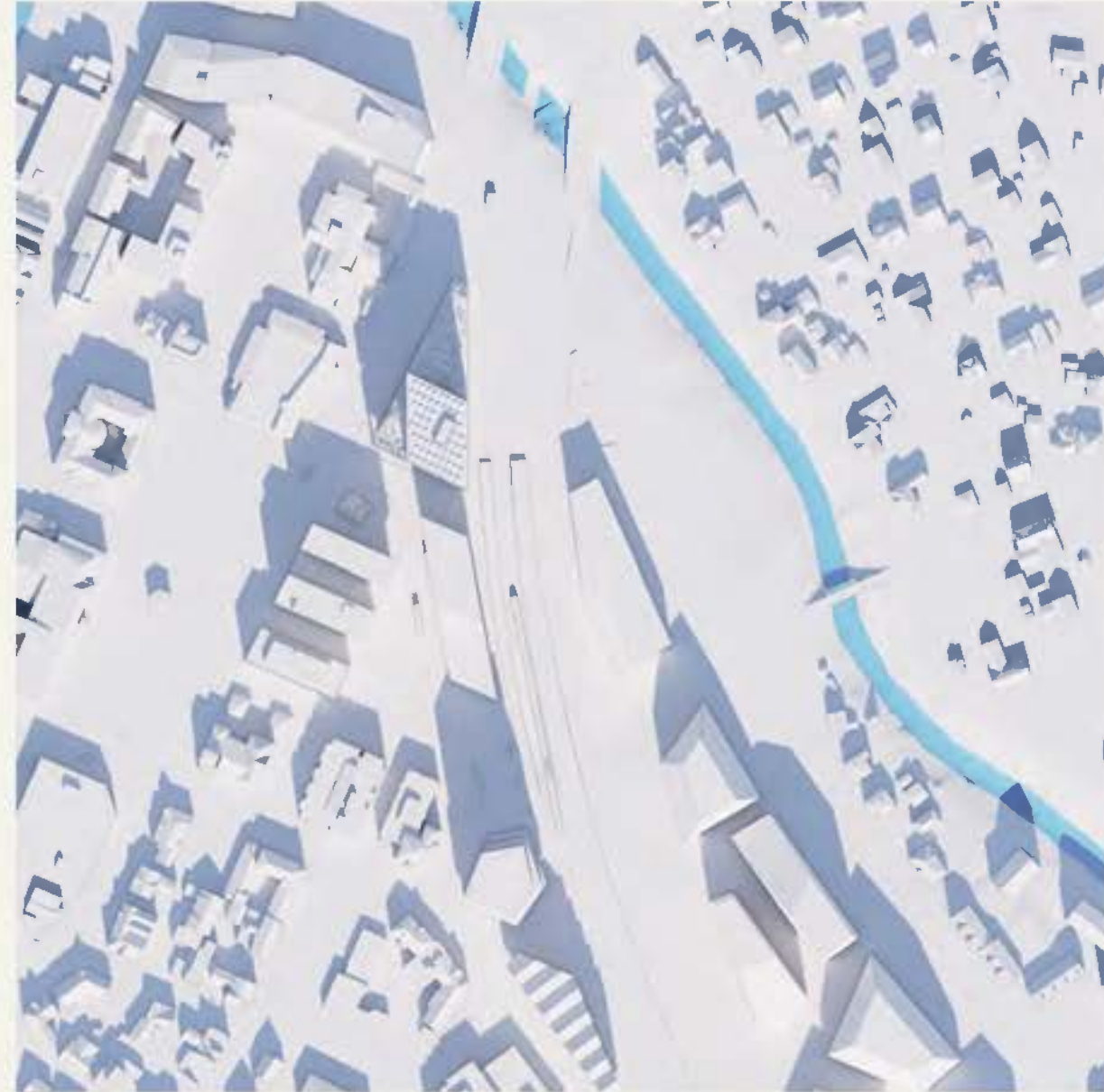


### BOLIG VS KONTOR

*De lavere etasjehøydene i standard boligetasjer gir mulighet for flere etasjer innenfor regulert makskote enn kontoretasjer.*



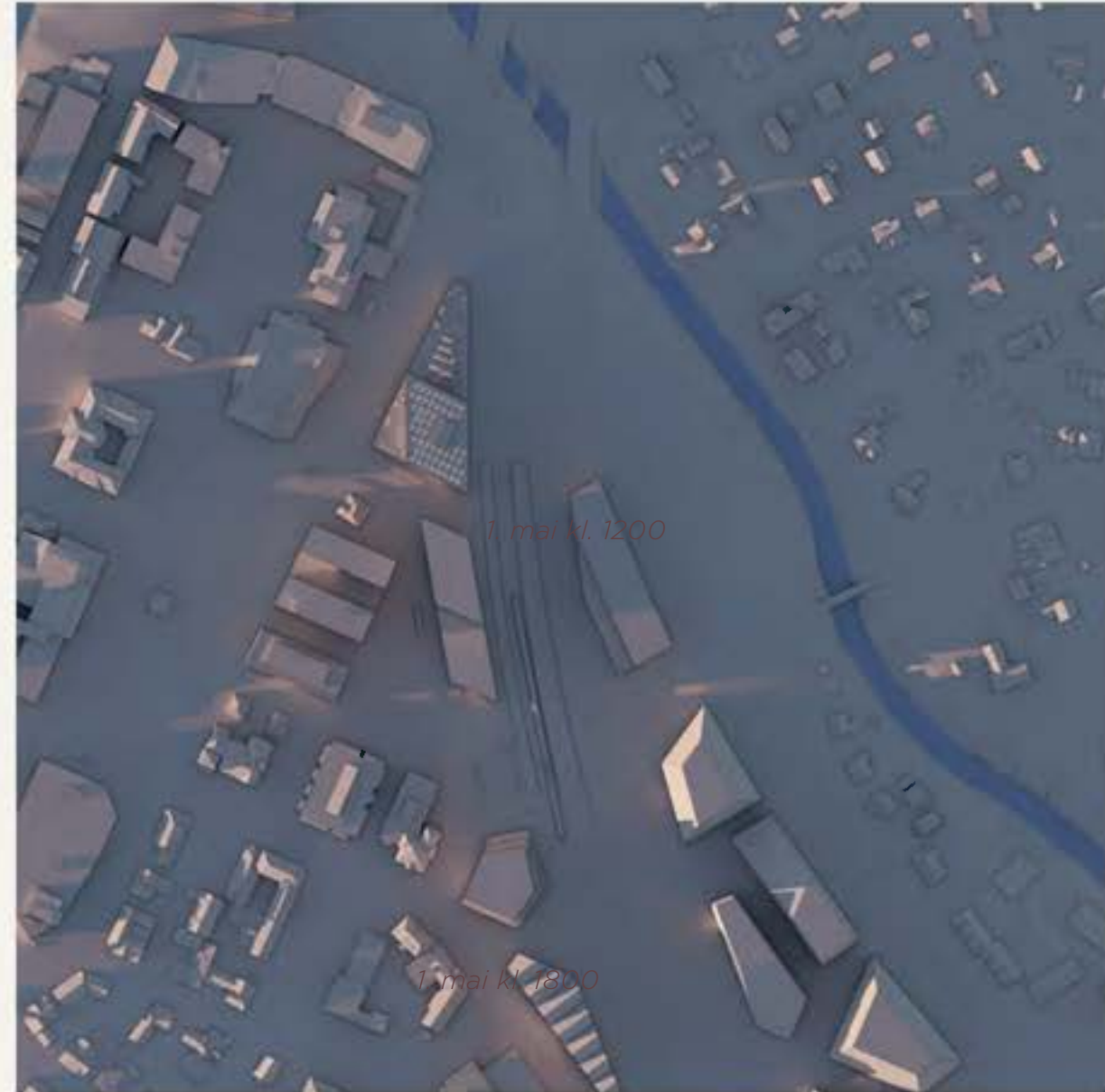
21. mars kl. 0900



21. mars kl. 1200



21. mars kl. 1500



21. mars kl. 1800



Tak +53,5 ▼  
12.etg +49,5 ▼  
11.etg +45,5 ▼  
10.etg +41,5 ▼  
9.etg +37,5 ▼  
8.etg +33,5 ▼  
7.etg +29,5 ▼  
6.etg +25,5 ▼  
5.etg +21,5 ▼  
4.etg +17,5 ▼  
3.etg +13,5 ▼  
2.etg +9,5 ▼  
1.etg +5,0 ▼













**NORSKE LANDSKAPSARKITEKTERS FORENING NLA**

MEDLEM AV INTERNATIONAL FEDERATION OF LANDSCAPE ARCHITECTS - IFLA

MEDLEM AV IFLA EUROPEAN REGION - IFLA ER

## Høringsuttale til områderegeringsplan Knutepunkt Porsgrunn

Porsgrunn, 01.12.2023

---

Norske landskapsarkitekters forening, avdeling Telemark, uttaler seg med dette til høringsutkastet for områderegeringsplanen for Knutepunkt Porsgrunn, PlanID 397.

Vi legger vekt på tre hovedtema: Grønne kvaliteter/ bymiljø, bebyggelsens høyder og volum, samt virkninger for handel og byliv i eksisterende sentrum.

Vi vil gi kommunen ros for grundig og godt belyst planmateriale.

### Grønne kvaliteter og bymiljø

Planforslaget består av et område på ca. 200 000 m<sup>2</sup>. Til sammenlikning dekker dagens handelssentrum, fra og med Down Town til og med rådhuset, ca. 180 000m<sup>2</sup> (se figur 1 nederst). Bruksarealet i planområdet vil bli betydelig større enn i eksisterende handelssentrum, da det er lagt opp til bebyggelse på inn til 16 etasjer. Størrelsen på, og tettheten i planområdet, gjør at vi må se på området som en helt ny og ganske stor bydel. Strukturer som sikrer et godt bymiljø internt i området må derfor være på plass.

Til planforslaget er det blant annet vedlagt et kvalitetsprogram og et illustrasjonsprosjekt som viser flotte løsninger og gode intensjoner for et godt bymiljø, blant annet med ideer til grønstruktur, forslag til beplantning av torg og gater og prinsipper for internttrafikk og myke trafikanter.

Problemet er at disse intensjonene i liten grad er juridisk sikret, spesielt når det gjelder arealet vest for Fv32 (altså mesteparten av planområdet). Dette fordi:

- Grønstruktur er ikke sikret gjennom egne arealer i plankartet.
- Det er ikke krav i bestemmelsene til mengde, eller kvalitet når det gjelder blågrønne strukturer.
- Det er ikke satt krav til beplantning generelt, hverken på torg, i gater eller andre byrom.

Det er riktig nok lagt inn dokumentasjonskrav som skal vise blant annet beplantning mm., men bestemmelsene sier ikke noe om omfang eller kvalitet. Det er lagt inn et parkområde øst for Fv. 32, dette er positivt, men langt fra tilstrekkelig for et så stort og tett bebygd område. Dessuten er Fv. 32 en barriere i forhold til både bruk og opplevelse i dagliglivet. Det er lagt inn krav til at eksisterende trær med buktmessinglav skal erstattes for å ivareta naturmangfoldet, men ingen krav om at nye trær skal plantes på steder der det er viktig for bymiljøet. Eksisterende store trær er heller ikke sikret der disse inngår i byggeområder, som eksempelvis innenfor felt SF4 og B1.

Vår erfaring er at det i tette og urbane områder er vanskelig å få inn tilstrekkelig grønne kvaliteter i byrommene, til tross for at intensjonene er gode i utgangspunktet. Når andre praktiske og

Økonomiske hensyn kommer på bordet så trumfer det ofte det grønne. Derfor er det viktig å legge bindende, juridiske føringer på et tidlig tidspunkt i planprosessen.

Kanskje har intensjonen vært at dette må løses i detaljreguleringsfasen. Vi mener imidlertid at en områderegulering er ideell for å sikre en helhet i de grønne strukturene samt få på plass overordnede krav til mengde og kvalitet når det gjelder blågrønne elementer.

***Med de planbestemmelsene som er foreslått for Knutepunkt Porsgrunn kan, i ytterste konsekvens, hele planområdet vest for Fv32 bebygges uten at det plantes et eneste tre, eller etableres noen områder med vegetasjon.***

Vi foreslår at dette må gjøres:

- Konkrete, kartfestede føringer for en overordnet grønnstruktur, gjerne i sammenheng med forbindelseslinjer for gående og syklende og torgareal.
- Konkrete krav til mengde grønne og blå arealer, for eksempel gjennom minimumskrav til blågrønn faktor for delområder, som må følges opp i detaljregulering og byggesak.
- Alle nye tak i planområdet skal være grønne og eksisterende store trær må vernes.

Kvalitetsprogrammet peker på prinsipper for utforming og kvalitet for byrom. Planforslaget åpner for parkeringsanlegg under bakken, uten maks-krav. Det forutsettes at parkeringstilbudet i planområdet skal fungere som en parkeringsressurs for sentrum for øvrig. For å sikre attraktivt bymiljø er det viktig at biltrafikk inn i området begrenses og at byrom prioriteres for opphold og trafikksikre forhold for gående og syklende.

Vi ønsker å understreke at det er viktig at innkjøring til parkeringskjellere legges i ytterkant av planområdet, for å unngå at biltrafikk dras inn i området. Det bør i tillegg stilles krav til at nedkjøringsramper må integreres i bygg, og ikke tillates som del av offentlig torg-/gateareal. Dette mener vi må sikres i bestemmelsene.

### **Bebyggelsens høyder og volum - barrierer, sol og skygge**

Det er planlagt svært høy bebyggelse innenfor planområdet. Dette vil få konsekvenser for omkringliggende byområder. Spesielt vil vi nevne solforholdene i Hagebyen og i Rådhusparken. I Hagebyen vil beboerne får redusert kveldssol og generelt mindre lys. Rådhusparken får mindre sol på formiddagen, på den tiden barnehagene pleier å besøke parken for å leke.

Vi anbefaler at planforslaget endres slik at solforholdene i de omkringliggende byområdene ikke blir dårligere enn i dag.

Vi reagerer også på at det er foreslått høyder på inntil 32 og 54 moh på vestsida av jernbanen. Dette mener vi vil motvirke intensjonene med planen, som blant annet er å binde sentrum bedre sammen. Svært høye bygg nærmest byens historiske sentrum vil virke som en ny barriere som vil forsterke dagens barrierer med vei og jernbane. Vi mener bebyggelsen i stedet bør trappes ned mot de historiske delene av sentrum for å skape en innbydende og god overgang mellom ny og eksisterende bydel.

Dette bør gjøres:

- Høyder må reduseres for å sikre sol i Rådhusparken og kveldssol i Hagebyen.
- Høyder på vestsida av jernbanen bør trappes ned mot høydene i sentrum for å binde bydelene bedre sammen. Dagens hotell bør være max høyde for dette kvartalet.

- Det er laget en analyse av framtidige vindforhold i planområdet. Denne må brukes som grunnlag når en planlegger uteområder for opphold.

### **Handel og byliv - virkning på eksisterende sentrum**

Den nye bydelen åpner for å bygge ut et område som er større og mye tettere enn dagens handelssentrum og som vil få betydelig større bruksareal. Vi er usikre på om Porsgrunn som by vil vokse nok til å fylle denne bydelen med innhold. Da det i tillegg åpnes for høye bygg og ubegrenset handel, er det svært stor sannsynlighet for at utbyggingen vil tappe eksisterende sentrum for aktivitet. I stedet for å knytte ny og gammel del av sentrum sammen, er vi bekymret for at denne løsningen fører til *flytting* av sentrum.

Fra kommunens dokument om endringer etter 1. gangs behandling:

*1. Dersom man åpner for handel uten begrensninger kan man risikere å skape en uønsket konkurranse mellom stasjonsområdet og sentrum. Det skjer ingen vekst i varehandelen i dag slik at resultatet blir omfordeling. Blir sentrum den tapende part, så vil det være konsekvens av en valgt strategi. Målet med en restriktiv bestemmelse var å beskytte sentrum.*

*2. Dersom man åpner for handel uten begrensninger står man i fare for at arealene fylles opp med et arealkrevende handelstilbud som reduserer muligheten for å rigge en attraktiv ny bydel. For mens handel tidligere var utadrettet og byskapende, er de nye konseptene innadvendt. Arealkrevende handel skaper også dødrom i gateplan fordi det blir få inngangspartier og ingen vindusutstillinger.*

*3. Åpner man for handel langs hele bygulvet risikerer man å miste muligheten til å skape gode møteplasser i områder som ville vært egnet for dette.*

Vi mener planforslaget må ha en mere bevisst strategi for å hindre en slik utvikling. Kommunen må gis noen verktøy for å styre utviklingen av bydelen. For eksempel gjennom følgende endringer:

- Ikke åpne for ubegrenset handelsvirksomhet.
- Finne fornuftige bestemmelser som regulerer mengde handel og forholdet mellom ulike typer handel og annen virksomhet.
- Vurdere rekkefølgebestemmelser som sikrer at sentrumsnære arealer bygges ut først og som legger føringer for sammensetning av handel, bolig og annen næringsvirksomhet for de ulike byggetrinnene.
- Ikke flytte kinoen bort fra kulturdistriktet i eksisterende bykjerne.

Til slutt vil vi påpeke at planområdet er en viktig arealressurs som må forvaltes godt. Planforslaget har mange gode grep og intensjoner som bør sikres i planen og følges opp i videre arbeid. Spesielt målsettingen om å skape attraktive gange- og sykkelforbindelser mellom eksisterende sentrum og Kjølnes vil være viktig for både folkehelse, trivsel og miljø. Utforming som bidrar til høy grad av gangvennlighet er avgjørende for at knutepunktet skal bli et sted Porsgrunns innbyggere og besøkende i alle aldre opplever trygghet og ønsker å ferdes gjennom og oppholde seg i.

Gehl og Gemzøes tolv kvalitetskriterier for fotgjengerlandskapet, presentert i boken «Byer for mennesker» og gjengitt i «Strategi og plan for myke trafikanter i Grenland» (2014), peker på viktige forutsetninger for gangvennlig byliv. I tillegg anbefales «Gå-boka» til Statens vegvesen fra 2005 som sier mye om hvordan skape attraktive områder for myke trafikanter.





Skien/Porsgrunn, 2. desember 2023

PORSGRUNN KOMMUNE  
v/ BYUTVIKLING  
[postmottak@porsgrunn.kommune.no](mailto:postmottak@porsgrunn.kommune.no)

**VEDRØRENDE**  
**FORSLAG TIL OMRÅDEREGULERINGSPLAN FOR KNUTEPUNKT PORSGRUNN**

Fortidsminneforeningen, avdeling Telemark, er fornøyd med at planforslaget viser Jernbanegata 6, Jernbanegata 12 og Kammerherreløkkka 1 regulert med Hensynssone bevaring Kulturmiljø.

De 3 bygningene har alle høy kulturhistorisk verdi og danner sammen hvert sitt hjørne i

Kammerherreløkkatrianglet.

Sammen gir de et sentralt område i Porsgrunn sentrum en bygningshistorisk dimensjon som forteller oss noe om byens utvikling.

Vi er også fornøyd med at opprinnelige del av BeHa-fabrikken i gamle Løvenskioldsgate og at Norkynvegen 7 er vist regulert med Hensynssone bevaring Kulturmiljø.

Vi er enig at begge bygningene er kulturminner som må tas vare på.

Fortidsminneforeningen reagerer svært negativt på at eier av Kammerherreløkkka 3 (Comfort Hotell) fortsatt i høringsperioden ønsker Kammerherreløkkka 1 revet. Da med den påstand at den ærverdige bygningen ikke lenger passer inn i bygningsmiljøet.

Om det nå er slik at hotellet har fått en utforming seg tilpasser seg dårlig til stedet, og som måtte være ødeleggende for det som skal bevares, så må det være tiltak på hotelleiendommen som må gjøres for å rette opp det eventuelle misforhold.

Det finnes nok av gode eksempler på god innpassing av ny bebyggelse inntil bygg som ønskes bevart.

Fortidsminneforeningen ber om at nødvendig vern av Kammerherreløkkka 1 beholdes i planen slik som vist i høringsforslaget.

Med hilsen  
Fortidsminneforeningen  
Telemark avdeling  
For styret

Else M Skau  
Styreleder





Porsgrunn kommune  
Postboks 128  
3901 PORSGRUNN

Saksbehandler, innvalgstelefon

## Samordning av statlige innsigelser - innsigelsene fremmes - reguleringsplan Knutepunkt - Porsgrunn

**Statsforvalteren som samordningsmyndighet av statlige innsigelser har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsene fra Bane NOR og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark ved miljødirektøren. Innsigelsene fremmes i sin helhet. Uttalelsene fra Bane NOR og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark følger vedlagt.**

Det vises til brev 5. oktober 2023 med vedlegg fra Porsgrunn kommune. Bane NOR og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark er gitt utsatt frist for uttalelse i saken til 8. desember 2023.

### 1. Saken gjelder

Saken gjelder høring og offentlig ettersyn av forslag til områderegulering for Knutepunkt Porsgrunn i Porsgrunn kommune. Hensikten med planen er å utvikle et kompakt og effektivt knutepunkt med mange arbeidsplasser i Porsgrunn.

Det er fremmet innsigelse fra Bane NOR og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark ved miljødirektøren.

### 2. Statsforvalterens kompetanse

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

I dette brevet opptrer statsforvalteren som samordningsmyndighet.



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

- ikke er begrunnet i nasjonale eller vesentlige regionale interesser eller i andre grunner som er av vesentlig betydning for vedkommende organs saksområde, jf. plan- og bygningsloven § 5-4 første ledd,
- er fremmet etter høringsfristen, jf. plan- og bygningsloven § 5-4 femte ledd,
- har vært eller kunne vært fremmet tidligere, jf. plan- og bygningsloven § 5-5 første ledd,
- er fremmet uten at statsetaten har deltatt i planprosessen, jf. plan- og bygningsloven § 5-5 tredje ledd, eller
- er motstridende og hindrer kommunen i å fatte planvedtak.

### 3. Samordning av innsigelser

#### 3.1 Bane NOR

Bane NOR har fremmet følgende innsigelser til planforslaget:

##### a) *Byggegrense for felt SF1, SAA, SF6, SF7, F/K/t2 og SF11*

Bane NOR har fremmet innsigelse til forslaget til byggegrense mot jernbane for felt SF1, SAA, SF6, SF7, F/K/t2 og SF11. Bane NOR anfører at forslaget er i strid med nasjonal jernbaneinteresser. Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4.

Bane NOR påpeker at deres erfaring med bygninger så tett på jernbanen er at det kan være en utfordring for sikkerheten ved jernbanen, og at det vil kunne være til hinder for drift, vedlikehold og utvikling av jernbanen. Den korte avstanden gjør også at oppføring og vedlikehold av bygninger i planområdet i økende grad krever togfrie perioder. Dette vurderes som svært negativt for jernbanen.

Bane NOR krever at det fastsettes en byggegrense med en tilstrekkelig avstand fra jernbanen.

##### b) *Alternativ transport*

Bane NOR har fremmet innsigelse til forslagets manglende ivaretagelse av alternativ transport ved togfrie perioder. Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4.

Bane NOR bemerker at det ikke er vurdert i planen om den beskrevne løsningen for buss for tog har tilstrekkelig kapasitet. Det påpekes også at beskrevet løsning i Jernbanegata har en klart dårligere lesbarhet og at det vil være betydelig vanskeligere for passasjerer å finne veien mellom buss og tog enn i dag. Bane NOR anfører at løsningen ikke er akseptabel slik den er foreslått.

Bane NOR krever at holdeplass for alternativ transport avklares i planen og at utforming og plassering ivaretar god overgang mellom tog og buss i avvikssituasjoner, samt at planen sikrer opparbeidelse av løsning før dagens areal frigis til andre formål.

##### c) *Områdestabilitet*

Bane NOR har fremmet innsigelse til forslagets manglende bestemmelser knyttet til områdestabilitet og geotekniske vurderinger. Bane NOR anfører at det er nasjonal jernbaneinteresse å sikre jernbanens stabilitet. Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4.

Bane NOR forstår konklusjonen fra rapport om områdestabilitet slik at opparbeidelse av området krever vurdering fra geoteknisk sakkyndig. Det gjøres oppmerksom på at jernbanen er



sårbar for endringer i grunn. Bane NOR sine vurderinger er også blant annet basert på at det foreslås omfattende bygningsmasse nært på jernbanen.

Bane NOR krever at det fastsettes bestemmelser om geoteknisk vurdering og gjennomføring av nødvendige sikringstiltak.

Det vises til den vedlagte uttalelsen for en nærmere begrunnelse av innsigelsene.

#### *Statsforvalterens vurderinger*

Statsforvalteren har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsene fra Bane NOR. Ivaretagelse av nasjonale jernbaneinteresser ligger innenfor de interesser Bane NOR er satt til å ivareta. Det vises til nevnte hjemmelsgrunnlag. Innsigelsene er begrunnet og er knyttet til konkrete forhold. Bane NOR har også fremmet forslag på hvordan innsigelsene kan løses. De formelle vilkårene for innsigelsene i plan- og bygningsloven §§ 5-4 og 5-5 er også oppfylt.

#### 3.2 Statsforvalteren ved miljødirektøren

Miljødirektøren har fremmet følgende innsigelser til planforslaget:

##### *a) Naturmangfold – sterk truede arter: Område SF7*

Miljødirektøren har fremmet innsigelse til område SF7 da forslaget er i vesentlig konflikt med de sterkt truede artene buktmessinglav og skumkjuke og deres leveområder. Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4. Det vises også til KLDs rundskriv T-2/16 om nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet punkt 3.6 om naturmangfold.

Miljødirektøren viser til at planforslaget åpner for at seks trær innenfor område SF7, med at den sterkt truede arten buktmessinglav, kan felles. På et av disse seks trærne er i tillegg den sterkt truede arten skumkjuke påvist. Direktøren vurderer at en eventuell felling av trærne representerer en svært alvorlig miljøskade, da trærne omfatter en lokalitet med svært viktig verdi. Det vises blant annet til at Porsgrunn og Skien sentrum utgjør Norge og Nordens viktigste leveområde for denne sjeldne trelevende buktmessinglaven.

Det vises til den vedlagte uttalelsen for en nærmere begrunnelse av innsigelsen.

Miljødirektøren påpeker at innsigelsen kan løses ved at planlagt bygg i område SF7 tas ut eller reduseres slik at det ikke kommer i konflikt med trærne, og at man bevarer trærne med buktmessinglav og skumkjuke. Trærne må sikres med tilstrekkelig hensynsone bevaring naturmiljø (H560) rundt trærne og med tilhørende planbestemmelser.

##### *b) Naturmangfold – hule eiker: Område B1*

Miljødirektøren har fremmet innsigelse til område B1 da forslaget er i vesentlig konflikt med den utvalgt naturtypen hule eiker. Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4, jf. naturmangfoldloven §§ 52 og 53 og forskrift om utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven. Det vises også til KLDs rundskriv T-2/16 punkt 3.6 om naturmangfold.

Miljødirektøren viser til at planområdet B1 vil berøre en lokalitet med fire forekomster av den utvalgte naturtypen hule eiker. Direktøren påpeker at det skal tas særskilt hensyn til forekomster av en utvalgt naturtype slik at forringelse av naturtypens utbredelse og forekomstenes økologiske tilstand unngås, jf. naturmangfoldloven § 53.



Videre påpekes det at det har vært dialog med kommunen om forholdet. Ut fra kommunens tilbakemelding er det signalisert en løsning, men det er ikke vist konkret til hvordan dette vil hensyntas i plankartet og bestemmelser som ligger til høring. Miljødirektøren velger på denne bakgrunn å fremme innsigelse, men forventer at innsigelsen kan trekkes når dette blir innarbeidet i revidert plankart og bestemmelser.

Det vises til den vedlagte uttalelsen for en nærmere begrunnelse av innsigelsen.

Miljødirektøren påpeker at innsigelsen kan løses ved at planforslaget endres slik at konflikt med de hule eikene unngås. De hule eiketrærne må merkes av med riktig plassering og hensynssone i plankartet, og sikres bedre i plankart og bestemmelser slik at det ikke legges ny arealbruk eller ny/utvidelse av bebyggelse eller andre inngrep i en sirkel med radius på 15 meter rundt de hule eikene.

#### c) *Støy - områdene SF6 og SF7*

Miljødirektøren har fremmet innsigelse til områdene SF6 og SF7 da forslaget har vesentlige avvik fra retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021 punkt 4.1, og at grenseverdiene for støy overskrides for planlagt arealbruk uten at avbøtende tiltak er tilstrekkelig innarbeidet i planen. Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4, jf. støyretningslinjen T-1442/2021 punkt 4.1. Det vises også til KLDs rundskriv T-2/16 punkt 3.1 fjerde strekpunkt.

Miljødirektøren viser til at det følger av planforslaget at det kreves detaljregulering av de fleste områdene i planen, men at for flere av områdene, herunder områdene SF6 og SF7, er det ikke oppstilt et plankrav og at for disse områdene tillates det å gå direkte til byggesak. Det påpekes at ut fra støyrapporten og illustrasjoner i saken kan det synes som at et betydelig antall boenheter innenfor områdene SF6 og SF7, ikke vil oppfylle krav til stille side. Slik de to aktuelle boligblokkene i områdene SF6 og SF7 er illustrert i støyrapporten, vises det overskridelse av tilfredsstillende støynivåer på opptil 3-4 fasader ved tresporsløsningen 2030 (worst case) og i femsporløsningen (worst case). Det er i planforslaget ikke redegjort for hvor mange boenheter i gul støysone som oppfyller kvalitetskravet til stille side, og hvor mange boenheter det eventuelt ikke er mulig å oppfylle for. Miljødirektøren kan heller ikke se at planforslaget har redegjort for avbøtende tiltak for disse overskridelsene. Da disse områdene går rett til byggesak vurderer miljødirektøren at dette kan innebære et vesentlig avvik fra støyretningslinjen T-1442/2021.

Videre påpekes det at i dialog med kommunen har kommunen blant annet argumentert for å legge til grunn best case 3-sporsløsning. Miljødirektøren vurderer at dette scenariet er litt for konservativt (forsiktig) mht. jernbanetraffikk gjennom Porsgrunn stasjon for å vurdere støybelastning i boligbebyggelsen som planforslaget legger opp til. Dette scenariet inneholder ikke godstog gjennom stasjonen. Miljødirektøren vurderer derfor at det mest riktige er å legge scenariet «Utbygget tresporsløsning, worst case» til grunn.

Det vises til den vedlagte uttalelsen for en nærmere begrunnelse av innsigelsen.

Miljødirektøren påpeker at innsigelsen kan løses ved at det dokumenteres og godtgjøres at kvalitetskravene i støyretningslinjen og reguleringsbestemmelsene lar seg oppfylle ved planlagte tiltak. Alternativt at planlagt kombinert arealformål for område SF6 og SF7 endres slik at det ikke lenger inneholder støyfølsom bebyggelse.



### *Statsforvalterens vurderinger*

Statsforvalteren har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsene fra miljødirektøren. Ivaretagelse av de angitte naturverdiene og støyhensyn er nasjonale interesser som miljødirektøren er satt til å ivareta. Det vises til nevnte hjemmelsgrunnlag. Innsigelsene er begrunnet og er knyttet til konkrete forhold. Miljødirektøren har også fremmet forslag på hvordan innsigelsene kan løses. De formelle vilkårene for innsigelsene i plan- og bygningsloven §§ 5-4 og 5-5 er også oppfylt.

#### **4. Konklusjon**

Statsforvalteren har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsene fra Bane NOR og Statsforvalteren ved miljødirektøren. Innsigelsene fremmes i sin helhet. Uttalelsene fra Bane NOR og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark følger vedlagt.

#### **5. Videre prosess**

Porsgrunn kommune og Bane NOR og Statsforvalteren ved miljødirektøren oppfordres til å arbeide aktivt for å finne løsninger. Dersom partene kommer til enighet, er det den enkelte fagetat som har myndighet til å trekke innsigelsen. Dersom partene ikke blir enige, skal saken fremmes for megling etter de ordinære rutinene. Fra Statsforvalteren vil Fred-Ivar Syrstad opptre som megler.

Med hilsen  
fungerende assisterende statsforvalter i Vestfold og Telemark

Olav Sandlund

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Vedlegg:  
Uttalelsen fra Bane NOR  
Uttalelsen fra Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Kopi til:

BANE NOR SF	Postboks 4350	2308	HAMAR
Vestfold og Telemark fylkeskommune	Postboks 2844	3702	SKIEN
Statens vegvesen - Transport og samfunn	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091 Majorstua	0301	OSLO
MATTILSYNET	Felles postmottak Postboks 383	2381	BRUMUNDDAL

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMAR  
Postboks 2076

3103 TØNSBERG

**Dato:** 03.11.2023  
**Saksref:** 202106026-13  
**Deres ref.:**  
**Side:** 1 / 4

**Vår saksbehandler:** Stig Hagelid Fjeldstad  
**Telefon:**  
**Mobil:** +4747977073  
**E-post:** Stig.Hagelid.Fjeldstad@banenor.no

## **Porsgrunn kommune - Høring - Områderegulering for Knutepunkt Porsgrunn planid 397 - Bane NORs uttalelse – uttalelse med innsigelse**

Vi viser til brev datert 5.10.23.

### **Sammendrag**

*Bane NOR fremmer innsigelse til planens byggegrenser mot jernbane, manglende bestemmelser knyttet til områdestabilitet og geotekniske vurderinger, samt til manglende ivaretagelse av alternativ transport.*

### **Bane NOR som jernbanemyndighet mener:**

#### **Innsigelse byggegrense for felt SF1, SAA, SF6, SF7, F/K/T2 og SF11**

Planen foreslår forholdsvis omfattende bygningsmasse i varierende avstand fra jernbanens spormidt. I noen tilfeller er det kun ca. 8-10 m avstand. Bane NOR mener etablering av bebyggelse så tett på jernbanen er i strid med viktige jernbaneinteresser. Vår erfaring med bygninger nært jernbanen er at de kan være en utfordring for sikkerheten ved jernbanen. Bane NOR har omtalt avstandsbehov og krav til sikkerhet i varsel om oppstart. Vi mener dette ikke er tilstrekkelig fulgt opp i planforslaget, og det er ingen vurderinger av konsekvenser denne nærheten kan ha.

Bygninger så tett på jernbanen vil kunne være til hinder for drift, vedlikehold og utvikling av jernbanen. Det er strenge sikkerhetskrav knyttet til jernbanedrift. Bane NOR må derfor ivareta tilstrekkelige arealer til å kunne gjennomføre nødvendige utbedringer og ombygginger for å ivareta sikker drift og punktlighet.

Videre viser vi til forskrift om elektriske forsyningsanlegg, og særlig til veiledningen til forskriften, inkludert figur 8.1 i denne. Vi stiller spørsmål ved om forslaget er utformet i henhold til forskriften.

Det foreligger en sannsynliggjort sporplan for utvidelse av stasjonen. Det er likevel nødvendig å avsette tilstrekkelig areal for å ivareta sikkerheten ved jernbanen. Bygningsmasse i kort avstand fra jernbanen øker faren for at hendelser på naboareal kan medføre stans i togtrafikken. Vår erfaring med bebyggelse nær jernbanen er at brann, nedfall og andre hendelser utløser togstans. Den korte avstanden gjør også at oppføring og vedlikehold av bygninger i planområdet i økende grad krever togfrie perioder. Dette vurderes som svært negativt for jernbanen. Vi mener planforslaget er i strid med nasjonale jernbaneinteresser. Vi har med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 **innsigelse** til planen, med krav om at det fastsettes byggegrense i tilstrekkelig avstand fra jernbanen.

### **Alternativ transport**

Bane NOR iverksetter alternativ transport ved togfrie perioder, som oftest i form av buss. Overgang mellom tog og buss må fungere godt både ved planlagte arbeider og i ikke-planlagte avvikkssituasjoner. I dag benyttes areal ved stasjonsbygningen til dette. Når planen legger opp til

endret bruk av dette arealet må alternativ transport ivaretas et annet sted. Ved en alternativ løsning må det sikres at forbindelsen fra plattform til alternativ transport er lesbar for passasjerene, og holdeplassen må være synlig fra togplattform/stasjonsareal. Det er viktig at det er lett å orientere seg, også for passasjerer som ikke er kjent på stasjonen.

Buss for tog skal fungere samtidig med ordinær busstrafikk ved stasjonen. Det er ikke vurdert i planen om den beskrevne løsningen for buss for tog har tilstrekkelig kapasitet. Bane NOR påpeker også at beskrevet løsning i Jernbanegata har en klart dårligere lesbarhet og at det vil være betydelig vanskeligere for passasjerer å finne veien mellom buss og tog enn i dag. Bane NORs erfaring er at passasjerer ofte går til holdeplass for offentlige busslinjer og forventer å finne alternativ transport ved det samme området. Løsningen er ikke akseptabel slik den er foreslått.

Kommunen har beskrevet en plassering av holdeplass for buss for tog på fortausareal, men planen har ingen krav som sikrer opparbeidelse, og det er ukjent om arealet er tilstrekkelig stort. Bane NOR viser til grunnloven § 113 og bygningsloven § 5-4 **innsigelse** til planen, med krav om at holdeplass for alternativ transport avklares i planen og utforming og plassering ivaretar god overgang mellom tog og buss i avvikssituasjoner, samt at planen sikrer opparbeidelse av løsning før dagens areal frigis til andre formål.

### **Områdestabilitet**

Vi er tilfreds med at det er vurdert områdestabilitet, og at planen har bestemmelser for faresonene. Vi forstår konklusjonen fra rapport om områdestabilitet slik at opparbeidelse av området krever vurdering fra geoteknisk sakkyndig. Vi ber om at planen får et rekkefølgekrav som sikrer dette, og gjør oppmerksom på at jernbanen er sårbar for endringer i grunnen. Vår vurdering er også basert på det foreslås omfattende bygningsmasse nært jernbanen. For feltene SAA, SF1, SF6, SF7 foreslås det høye bygg svært nær jernbanen, uten at planen har bestemmelse om vurdering og sikring av stabiliteten. Samtidig har rapport om lokalstabilitet svært få borpunkter og vurderinger av disse feltene. Vi mener dette ikke er tilstrekkelig sikring av stabiliteten. Jernbanen er sårbar for endringer i grunnen. Det er nasjonal jernbaneinteresse i å sikre jernbanens stabilitet, fordi dette er en avgjørende del av sikkerheten. Vi har med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 **innsigelse** til planen, med krav om at det fastsettes bestemmelse om geoteknisk vurdering og gjennomføring av nødvendige sikringstiltak.

Vi gjør oppmerksom på at det må søkes om tillatelse etter jernbaneloven § 10 for tiltak nærmere spormidten enn 30 meter. Bane NOR vil også vurdere å stille krav om geoteknisk undersøkelse og nødvendige sikringstiltak som ledd i godkjenningen.

### **Stasjonsadkomst og plassering av bebyggelse**

Bane NOR mener også at avgrensning av felt SF 6, SF7 og TO5 ikke i tilstrekkelig grad tar hensyn til adkomst til plattformen for spor 1. Planen kan medføre økt ferdsel og bruk av stasjonen. Adkomstene må derfor ha tilstrekkelig kapasitet, og planen må vurdere om de planlagte adkomstene i tilstrekkelig grad sikrer framkommelighet og oversiktighet slik at folk finner fram og trafiksikkerheten ivaretas.

### **Bestemmelse 3.2.7.1 Baneformål**

Vi mener deler av bestemmelse 3.2.7.1 (felt BAN) ikke er hensiktsmessig som styringsverktøy for kommunen, og ikke ivaretar jernbanens behov tilstrekkelig. Vår oppfatning er at bestemmelsen som helhet har et unødvendig høyt detaljeringsnivå plannivået tatt i betraktning, samtidig som det ikke foreligger umiddelbare planer om gjennomføring av ombygging/utbygging av stasjonsområdet. Eksempelvis gis det bestemmelse om retning på lyskilder, noe som ikke anses som nødvendig. Vi mener derfor bestemmelsen må vurderes på nytt med dette for øye, slik at den er hensiktsmessig formulert for skiftende behov over tid.

For avsnitt «*infrastruktur*» er vår holdning at tiltak som kan unntas søknadsplikt gjelder forhold som er detaljert avklart i reguleringsplan, dersom tiltakene er vist i illustrasjonsplan. Det er ikke utarbeidet noen illustrasjonsplan for jernbanens infrastruktur til denne reguleringsplanen. Bestemmelsen er dermed ikke egnet til å ivareta jernbanens behov eller kommunens bygningsmyndighet.

Samtidig er jernbanens behov varierende over tid. Bestemmelsen angir hvilke installasjoner som kan tillates. Vi mener denne opplistingen med fordel kan sløyfes eller gjøres mer generell for å reflektere at nødvendige installasjoner for jernbanen kan oppføres.

For avsnitt «*avstandskrav til baneformål*» mener vi at flere av forholdene det gis bestemmelser for, gjelder tilgrensende arealformål. Disse forholdene må flyttes til de bestemmelsene for feltene de gjelder for. Vi ber kommunen revidere bestemmelsen slik at kravene rettes til korrekt felt i planen.

### **Ny kryssing i H410\_3**

Kommunen foreslår ny kryssing i hensynssone H410\_3. Løsningen fremstår som uferdig ettersom det ikke er satt av sidearealer til ramper, og det er dermed usikkert for oss om realismen i løsningen er vurdert. Løsningen kan være i konflikt med gjennomføring av fremtidig utvidelse i felt BAN2, og vil trolig være et fastpunkt for en senere utvidelse, spesielt dersom det foreslås overgangsbros med fundamentering i sporområdet. Samtidig ligger nytt kryssingspunkt nært eksisterende undergang, og betydningen av den nye vil dermed være begrenset. Bygging av ytterligere ny kryssing kan også kreve flere togfrie perioder, noe Bane NOR vurderer som negativt. Vi gjør oppmerksom på at en eventuell ny kryssing må hensynta tilstrekkelig frihøyde og ikke være til ulempe for jernbanen. Dette må kunne dokumenteres i videre prosjektering og søknadsprosesser.

*I tillegg til myndighetsrollen har Bane NOR en rolle som grunneier. Bane NOR som grunneier har behov for å ivareta sine interesser i plansaker på linje med andre grunneiere.*

### **Bane NOR som grunneier har følgende merknader**

Bane NOR Eiendom har deltatt i planarbeidet. Vårt mål har vært å bidra til en god plan som tilrettelegger for god byutvikling og et godt knutepunkt. God og høy utnyttelse av sentrale eiendommer i byene bygger opp under en ønsket og nødvendig bærekraftig utvikling. Blandet byformål reduserer reisebehov. Et godt knutepunkt tilrettelegger for økt antall reisende som velger tog og buss. En god reguleringsplan forutsetter at den er realiserbar. Det har vært vesentlig å avklare jernbanens arealbehov for en mulig framtidig utvidelse fra dagens to jernbanespor til fem spor for å kunne hensynta en framtidig Grenlandsbane. Foreliggende plan avklarer dette.

Jernbane og veier er barrierer som utfordrer kryssende trafikkstrømmer. Opprinnelig planforslag tilrettela for en mulig kryssing sør for eksisterende undergang. Denne er i planen benevnt som H410\_2 undergang eller bru. Planen har i tillegg tatt inn hensynssone for ny kryssing plassert nord for dagens undergang. Denne kryssingen er benevnt som H410\_3 overgang/bru. H410\_3 er tatt inn i planen etter behandling i Utvalg for miljø og byutvikling. Bane NOR Eiendom støtter rådmannens redegjørelse og konklusjon. Vi må tillegge at en overgang/bru legger premisser for å realisere parkeringshus på #1 og næringsbygg på SAA som utelukker bygging på disse eiendommen inntil overgang/bru er avklart realisert eller ikke. Begge kryssingene er utfordrende å realisere i forhold til universell utforming og plassbehov. I tillegg er det kostnadskrevende tiltak med uavklart finansiering. Begge kryssingene må forholde seg til en fortsatt uavklart sporsituasjon. Avstandene til eksisterende undergang fra de foreslåtte nye kryssingene er kort. Eksisterende undergang anses å løse kryssing og tilgang til plattformer på en akseptabel måte. Før utsendelse på høring er planen endret ved at det er tatt inn hensynssoner som begrenser utnyttelse av eiendommer med begrunnelse bevaring av eksisterende bygg. Med henvisning til samfunnsnytt og bærekraft ved å fortette ved kollektivknutepunkt, samt vurderingene som er blitt gjort i forbindelse med utarbeidelsen av opprinnelig planforslag, mener vi krav til vern ikke må tilsidesette effektiv arealutnyttelse.

Med vennlig hilsen  
Eivind Bjurstrøm  
banedirektør  
Drift og teknologi

Ragnhild Lien  
sjef Planforvaltning

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

### **Mottakere:**

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMAR

### **Kopi:**





PORSGRUNN KOMMUNE  
Postboks 128  
3901 PORSGRUNN

Saksbehandler, innvalgstelefon

Lene Ottersen, 33 37 11 91

## Innsigelser - offentlig ettersyn - Porsgrunn - Knutepunkt Porsgrunn - reguleringsplan - planid 397.

---

I medhold av plan- og bygningsloven § 5-4 fremmer Statsforvalteren ved miljødirektøren følgende innsigelser:

- **Innsigelse til område SF7, grunnet vesentlig konflikt med de sterkt truede artene buktmessinglav og skumkjuke (EN) og deres leveområder, jf. rundskriv T-2/16 punkt 3.6.**
- **Innsigelse til område B1, grunnet vesentlig konflikt med utvalgt naturtype hule eiker, jf. rundskriv T-2/16 punkt 3.6, naturmangfoldloven §§ 52 og 53 og forskrift om utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven.**
- **Innsigelse til områdene SF6 og SF7 grunnet vesentlige avvik fra Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021, jf. T-2/16 punkt 3.1.**

Vi viser til oversendelse fra Porsgrunn kommune 05.10.2023, samt videre dialog og korrespondanse om saken mellom Statsforvalteren og Porsgrunn kommune i e-poster av 08.11.2023, 17.11.2023, 21.11.2023, 24.11.2023 og 27.11.2023. Statsforvalteren er gitt utsatt høringsfrist til 08.12.2023.

### Saken gjelder

Saken gjelder høring og offentlig ettersyn av forslag til områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn i Porsgrunn kommune. Planid 397.

Hensikten med planen er å utvikle et kompakt og effektivt knutepunkt med mange arbeidsplasser i Porsgrunn. Planområdet er ca. 200 dekar og omfatter eksisterende kollektivknutepunkt med togstasjon og bussterminal med omkringliggende områder langs jernbanen og fylkesveg 32 Vallermyrvegen. Dagens sportrasé beholdes, men for å dekke framtidig kapasitetsbehov er det i planen sikret areal for en utvidelse til 5 jernbanespor gjennom stasjonsområdet. Utbyggings- og transformasjonspotensialet er stort til å ligge så sentralt i en by. Ferdig utbygd er det et mål at



området framstår som en utvidelse av dagens sentrumsområde med et variert tjenestetilbud, og at området knytter bysentrum tettere sammen med skole-, idretts- og universitetsområdene på Kjølnes.

Planområdet berører gjeldende planer i området. Det tas sikte på å helt eller delvis oppheve disse ved godkjenning av den nye planen. Oppheving inkluderer alle senere planendringer, delplaner og tilhørende bestemmelser.

### **Rollen til Statsforvalterens fagavdelinger**

Statsforvalterens fagavdelinger skal med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-2 påse at planer ikke er i strid med nasjonale og viktige regionale interesser innen miljøvern, klima, landbruk, samfunnsikkerhet, folkehelse, barn og unges interesser og interesser knyttet til gravplasser. Så lenge planen ikke er i strid med nasjonale eller viktige regionale interesser, vil ikke Statsforvalteren ved fagavdelingene ha innsigelse til planen.

For ordens skyld minner vi om at det er Statsforvalterens justis- og vergemålsavdeling som behandler eventuelle klager på kommunens vedtak.

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark og Vestfold og Telemark fylkeskommune inngikk en samarbeidsavtale 13. januar 2021. Avtalen innebærer at fylkeskommunen ivaretar barn og unges interesser i reguleringsplaner også på vegne av Statsforvalteren. Statsforvalteren viser til fylkeskommunens vurdering av barn og unges interesser i uttalelser til planvarsler og planforslag.

### **Fagavdelingenes vurdering**

#### Generelt

Planforslaget inneholder viktige grep i samsvar med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, og forventninger om knutepunktutvikling. Statsforvalteren ved miljødirektøren finner imidlertid at flere forhold i planforslaget kommer i vesentlig konflikt med andre nasjonale interesser som skal ivaretas. Med bakgrunn i dette har vi i denne saken hatt tett dialog med kommunen. Vi har i e-post av 27.11.2023 mottatt tilbakemelding av kommunen på flere av forholdene som er tatt opp hva gjelder støy, luftkvalitet og naturmangfold. Etter en samlet helhetsvurdering som omfatter også en vurdering av ny kunnskap og nye føringer som foreligger har Statsforvalteren ved miljødirektøren valgt å fremme innsigelser til gjeldende planforslag på temaene naturmangfold (to sterkt truede arter og utvalgt naturtype hule eiker) og støy. Når det gjelder luftkvalitet har vi valgt å ikke fremme innsigelse, men har en faglig tilrådning. I tillegg har vi noen øvrige faglige råd og merknader.

#### **Innsigelse fra Statsforvalterens miljøavdeling – naturmangfold – to sterkt truede arter**

Miljødirektøren viser til rundskriv T-2/16 fra Klima- og miljødepartementet (revidert 17.02.2021), *Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis*. I punkt 3.6 om naturmangfold heter det at innsigelse skal vurderes når foreslått ny arealbruk vil komme i konflikt med truede arter (CR-Kritisk truet, EN-Sterkt truet og VU-Sårbar) og deres leveområder, jf. gjeldende Norsk rødliste for arter.

#### Vurdering av planforslaget

Forslått område SF7 omfatter et lite areal (under ett dekar), men omfatter en lokalitet med flere trær som er levested for de sterkt truede artene buktmessinglav (EN) og skumkjuke (EN). Flere av disse trærne vil komme i konflikt med nytt foreslått bygg. Planforslaget åpner for at seks trær innenfor område SF7 med den sterkt truede arten buktmessinglav (EN) kan felles. På et av disse seks trærne



er i tillegg den sterkt truede arten skumkjuke (EN) påvist. Det følger av konsekvensutredningen for naturmangfold at en eventuell felling av trærne er vurdert å representere en svært alvorlig miljøskade, og at det viktigste skadereduserende tiltakene vil være å unngå felling av trær med buktmessinglav og/eller skumkjuke.

Miljødirektøren er enig i denne vurderingen. Trærne omfatter en lokalitet med verdi svært viktig. Lokaliteten omfatter to lønnetrær og fem asaler på stasjonsområdet i Porsgrunn sentrum som alle vil risikeres å bli felt. Buktmessinglav er godt undersøkt både lokalt og nasjonalt, og har en svært begrenset forekomst i Norge og ellers i Nord-Europa. Den finnes i Norge kun på bytrær i Porsgrunn sentrum og Skien sentrum (og på ett tre i Oslo). Det vil si at Porsgrunn og Skien sentrum utgjør Norge og Nordens viktigste leveområde for denne sjeldne trelevende laven buktmessinglav.

Eldre bytrær utgjør viktige økologiske funksjonsområder for både buktmessinglav og skumkjuke. For hvert eldre bytrær som fjernes vil dette medføre en bit-for-bit-nedbygging av livsmiljøer for buktmessinglav, og andre arter som er avhengig av eldre bytrær med stabil bark, gitt også spesielt buktmessinglaven sin svært begrensede forekomst. Det er forslått avbøtende tiltak som omfatter at trestammene på de felte trærne skal nyttiggjøres som landskapselementer i planområdets uterom på en måte som legger forholdene til rette for spredning av arten til potensielle vertsplanter i nærområdet. Hvert tre som fjernes skal erstattes med tre nye potensielle vertstrær med stedegen opprinnelse, og med en plassering som sikrer langt livsløp innenfor planområdet.

Da buktmessinglav vokser på barken på eldre løvtrær vil tiltakene kunne ha en kortvarig potensiell effekt, da barken vil falle av i løpet av relativ kort tid, trolig ett til tre år. For skumkjuke vil tiltaket mest sannsynlig ikke ha noen effekt, da arten vokser ifølge Artsdatabanken kun på levende trær. Spredning til nye levesteder vil derfor mest sannsynlig skje bare når det er friske sporeproduserende fruktlegermer tilstede, noe som ikke skjer hvert år, og som kun skjer når treet fortsatt lever. Begge artene har også levested på eldre løvtrær. Det vil derfor ta lang tid før de vil etablere seg på nye trær som plantes. Dette innebærer at de foreslåtte avbøtende tiltakene ikke er særlig realistiske for å sikre spredning og nyetablering av disse artene. Miljødirektøren vurderer derfor at planlagt utvikling av område SF7 kommer vesentlig i strid med hensynet til og ivaretagelse av de to sterkt truede artene (buktmessinglav og skumkjuke), og fremmer innsigelse til dette.

I henhold til gjeldende reguleringsplan for området Gamle urædd stadion, vedtatt 07.06.2007 følger det av denne at «eksisterende trær på søndre del skal i størst mulig grad bevares. Ved utbygging skal eksisterende trær skjermes mot skader i byggetiden» Dette indikerer at det ikke tidligere er åpnet for felling av disse trærne.

#### Avveining mellom ulike nasjonale interesser, herunder hensynet til lokaldemokratiet

Hensynet til lokaldemokratiet er av regjeringen fastsatt som en viktig interesse i arealsaker, jf. punkt. 2.1.3 i H-2/14 *Retningslinjer for innsigelser i plansaker etter plan- og bygningsloven*. I denne saken vurderer miljødirektøren at innsigelse er nødvendig for å sikre ivaretagelsen av to sterkt truede artene buktmessinglav og skumkjuke, særlig buktmessinglav som har en svært begrenset forekomst i Norge og ellers i Nord-Europa. Dette vil i liten grad påvirke helheten i planforslaget slik som ønske om høy utnyttelse av arealene omkring knutepunktet.

#### **Konklusjon**

**Statsforvalteren ved miljødirektøren fremmer innsigelse mot planforslaget, område SF7 med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4. Begrunnelsen for innsigelsen er vesentlig konflikt med de sterkt truede artene buktmessinglav og skumkjuke (EN) og deres leveområder, jf. rundskriv T-2/16 punkt 3.6.**



Innsigelsen kan løses ved at planlagt bygg i område SF7 tas ut eller reduseres slik at det ikke kommer i konflikt med trærne, og at man bevarer trærne med buktmessinglav og skumkjuke. Trærne må sikres med tilstrekkelig hensynsone bevaring naturmiljø (H560) rundt trærne og med tilhørende planbestemmelser.

Annet – naturmangfold – to sterkt truede arter

Vi gjør oppmerksom på at planområdet omfatter også en svært grov bøk med forekomst av buktmessinglav med svært viktig verdi. Denne ligger innenfor område SF4. Slik vi har forstått tillates det bolig innenfor SF4 og SF5 hvor det er eksisterende boliger i alle etasjer. For å sikre ivaretagelse av treet med buktmessinglav oppfordrer vi sterkt til at det legges inn en tilstrekkelig hensynsone bevaring naturmiljø (H560) rundt treet og med tilhørende planbestemmelser.

### **Innsigelse fra Statsforvalterens miljøavdeling – naturmangfold – hule eiker**

Statsforvalteren ved miljødirektøren vurderer at planforslaget er i strid med hensynet til hule eiker, som er en utvalgt naturtype etter naturmangfoldloven § 52, jf. *forskrift om utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven § 3 punkt 3*. Vi viser til rundskriv T-2/16 fra Klima- og miljødepartementet (revidert 17.02.2021), *Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis*. I punkt 3.6 om naturmangfold heter det at innsigelse skal vurderes når foreslått ny arealbruk vil komme i konflikt med utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven § 52.

Vi har vært i dialog med kommunen om dette forholdet. Ut fra kommunens tilbakemelding i e-post av 27.11.2023 er det signalisert en løsning, men det er ikke vist konkret til hvordan dette vil hensyntas i gjeldende plankart og bestemmelser som ligger til offentlig ettersyn. Miljødirektøren velger på denne bakgrunn å fremme innsigelse, men forventer at innsigelsen kan trekkes når dette blir innarbeidet i revidert plankart og bestemmelser.

Bakgrunn og vurdering av planforslaget

Det følger av konsekvensutredningen for naturmangfold at det Innenfor planområdet er registrert en rekke utforminger av naturtypen *store gamle trær* etter DN Håndbok 13, hvorav enkelte utgjør utvalgt naturtype *hule eiker* med egen forskrift etter naturmangfoldloven. Dette påpekte vi også i vår uttalelse til planvarselet av 12.10.2021.

Planområdet B1 vil berøre en lokalitet med fire eiker med verdi viktig (ID BN00113298). Alle eikene har forekomst av død ved i varierende grad. Lokaliteten er kartlagt som naturtypen *Store gamle trær - Eik* (D1207) og omfattes av forskrift om utvalgt naturtype *Hule eiker* (U03). Det skal tas særskilt hensyn til forekomster av en utvalgt naturtype slik at forringelse av naturtypens utbredelse og forekomstenes økologiske tilstand unngås, jf. naturmangfoldloven § 53. I vår uttalelse til reguleringsvarselet av 12.10.2021 varslet vi nasjonale interesser knyttet til de hule eikene innenfor planområdet, og at det kunne føre til innsigelse fra miljødirektøren dersom eiketrærne ikke ble tilstrekkelig ivaretatt i reguleringsforslaget.

Utover at det er nevnt i konsekvensutredningen for naturmangfold at det er registrert utvalgt naturtype *hule eiker* med egen forskrift etter naturmangfoldloven i planområdet, kan vi ikke se at disse lokalitetene er ivaretatt i planforslaget hverken med hensynsone bevaring naturmiljø (H560) i plankart eller i planbestemmelsene. Miljødirektøren vurderer derfor at planforslaget kommer vesentlig i strid med hensynet til de registrerte hule eiketrærne innenfor planområdet B1.



For å ivareta hule eiker må ikke bare felling unngås, men også skade på treets krone og røtter. Beskjæring av greiner kan svekke treet, og også fjerning av død ved medfører en forringelse av hule eiker som naturtype fordi død ved er levested for en lang rekke arter tilknyttet eik. For å forhindre skade på røttene må det unngås bygge- og gravetiltak, samt påfylling av masser, i en sirkel med radius 15 meter fra senter av stammen på treet (treets forvaltningsområde1). Bygge- og gravetiltak kan ikke bare mekanisk skade trærnes rotsystem, men også endre vannhusholdningen i grunnen og dermed påføre trærne vesentlig skade. Kjøring med tunge maskiner og lagring av masser innenfor rotsonen kan medføre kompresjonsskader på trærnes røtter.

I tillegg til å sikre hule eiker mot fysiske inngrep, må det unngås tiltak som skaper fremtidige interessekonflikter og på sikt skaper en situasjon der treet mister muligheten til å utvikle seg naturlig i et langt tidsperspektiv. Bebyggelse og andre tiltak tett på store eiketrær fører erfaringsmessig til press for å felle eller beskjære trærne av hensyn til utsikt, solforhold og/eller av sikkerhetsgrunner pga. nedfall. Ny bebyggelse og anlegg må derfor plasseres i god avstand til hule eiker.

#### Avveining mellom ulike nasjonale interesser, herunder hensynet til lokaldemokratiet

Hensynet til lokaldemokratiet er av regjeringen fastsatt som en viktig interesse i arealsaker, jf. punkt. 2.1.3 i H-2/14 *Retningslinjer for innsigelser i plansaker etter plan- og bygningsloven*. I denne saken vurderer miljødirektøren at innsigelse er nødvendig for å sikre ivaretakelsen av hule eiker, som er en utvalgt naturtype som det skal tas særskilt hensyn til. Det vil være lite konfliktfylt av hensyn til formålet med planarbeidet om disse forekomstene ivaretas, gjennom hensynssone H560 med tilhørende bestemmelser. Disse trærne er også vurdert og ivaretatt i gjeldende reguleringsplan for FV 32 Gimlevegen – Augestadvegen.

#### **Konklusjon**

**Statsforvalteren ved miljødirektøren fremmer innsigelse mot planforslaget (område B1) med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4. Begrunnelsen for innsigelsen er vesentlig konflikt med utvalgt naturtype hule eiker, jf. rundskriv T-2/16 punkt 3.6, naturmangfoldloven §§ 52 og 53 og forskrift om utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven.**

Innsigelsen kan løses ved at planforslaget endres slik at konflikt med de hule eikene unngås. De hule eiketrærne må merkes av med riktig plassering og hensynssone i plankartet, og sikres bedre i plankart og bestemmelser slik at det ikke legges ny arealbruk eller ny/utvidelse av bebyggelse eller andre inngrep i en sirkel med radius på 15 meter rundt de hule eikene.

#### **Innsigelse fra Statsforvalterens miljøavdeling – støy**

I vår uttalelse til varsel om oppstart av reguleringsarbeidet datert 12.10.2021, ga vi tilbakemelding om at store deler av planområdet er støyutsatt og ligger delvis i rød og gul støysone, og at utbyggingen må følge opp føringene i *Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen* (T-1442/2021).

Planforslaget innebærer en utvidelse av eksisterende sentrum til østsiden av jernbanen. Det er utført en overordnet støyutredning av Norconsult hvor støyretningslinje T-1442/2021 ligger til grunn for vurderingene. Det er tatt høyde for ulike scenarier og trafikkprognoser, samt sett på samlet støynivå fra veg og bane ved fasader til ny bebyggelse både for to tresporsløsningen (prognoseår 2030; («best case» og «worst case»)) og for femsporsløsningen (prognoseår 2050).

Beregningene viser at vegtrafikk vil bidra mest til det totale støynivået innenfor planområdet. Størstedelen av fasadene som vender mot fv.32 og fv.356 ligger i rød sone for alle tre alternativer. Fasadene som vender mot jernbanen ligger i gul eller hvit (stille) sone for de to



transporsalternativene og i gul sone for femsporsløsningen. Bebyggelse i senter av utviklingsområdet og fasadene som vender inn mot senter, vil ha noe lavere støynivå som følge av skjerming fra andre bygg og vil ligge i gul eller hvit sone for alle tre alternativer. Det følger av støyrapporten at det i forbindelse med detaljregulering må gjøres mer nøyaktige vurderinger på de ulike delområdene.

#### Vurdering av planforslaget

Det følger av planforslaget at det kreves detaljregulering av de fleste feltene i planen, men på Kammerherreløkka (SF1-7) og SF10 i Beha-kvartalet tillates det å gå direkte til byggesak. Det tillates etablert boliger fra og med 4. etasje og over innenfor arealer regulert til sentrumsformål innenfor SF6 og SF7 på vestsiden av jernbanen og SF8, SF9 og SF11 på østsiden av jernbanen. Det tillates bolig innenfor SF4 og SF5 hvor det er eksisterende boliger i alle etasjer. Det tilrettelegges også for egne boligformål i B3 sørvest i planområdet ved Håndverksvegen, samt i B1, B2 og B/F/K i Norkynvegen øst for fv. 32.

Slik vi forstår videreføres i hovedsak eksisterende bebyggelse i feltene SF1-5, men felt SF6 og SF7 og SAA innebærer nye bygg og det åpnes her for boliger fra 4 etasje og oppover i SF6 og SF7. Ut fra planforslaget og støyutredningen som foreligger framkommer det at det er betydelige støyutfordringer ved de nye planlagte byggene, spesielt SF6 og SF7. Ved fasadene som vender mot jernbanen/stasjonsområder er det femsporsløsningen som forventes å gi høyest støynivå, men også tresporløsningen (worst case) gir betydelige støynivå.

Ut fra støyrapporten og illustrasjoner i saken kan det synes som at et betydelig antall boenheter innenfor området SF6 og SF7 ikke vil oppfylle krav til stille side. Slik de to aktuelle boligblokkene i felt SF6 og SF7 er illustrert i støyrapporten vises det overskridelse av tilfredsstillende støynivåer på opptil 3-4 fasader ved tresporløsningen 2030 (worst case) og i femsporløsningen (worst case). Aller dårligst faller det ut for SF7. Det er i planforslaget ikke redegjort for hvor mange boenheter i gul støysone som oppfyller kvalitetskravet til stille side, og for hvor mange boenheter det eventuelt ikke er mulig. Vi kan heller ikke se at planforslaget har redegjort for avbøtende tiltak for disse overskridelsene. Da disse områdene går rett til byggesak vurderer vi at dette kan innebære et vesentlig avvik fra støyretningslinjen T-1442/2021.

I vår uttalelse til varsel om oppstart av reguleringsarbeidet 12.10.2021 påpekte vi at vesentlige avvik fra støyretningslinjene kan gi grunnlag for innsigelse fra Statsforvalteren, jf. T-1442/2021 og rundskriv T-2/16 *Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet*, punkt 3.1.

Ved bygging av boliger i gul og evt. rød støysone slik som her, stiller støyretningslinjen T-1442/2021 opp tre hovedkrav:

- For nedre del av gul støysone anbefales krav om at alle boenheter skal ha stille side, hvor soverom kan plasseres.
- For øvre del av gul støysone anbefales krav om at alle boenheter skal ha stille side og at minst et soverom skal plasseres mot denne siden.
- Hvis kommunen tillater boliger i rød støysone anbefales det å stille krav i bestemmelsene om at minst et soverom og minst halvparten av rom for støyfølsom bruk plasseres mot stille side

I henhold til støyretningslinje T-1442/2021 er stille side en side av bebyggelsen som har støynivå som ikke overskrider grenseverdiene i tabell 2 uten at det er gjort tiltak på eller ved fasade. Stille side kan oppnås ved plangrep, bygningsplassering eller ved skjerming nært kilden. En dempet fasade er en støyekspontert fasade som etter skjerming på eller ved fasaden får et støynivå utenfor åpningsbart



vindu og/eller balkongdør som ikke overskrider grenseverdiene i tabell 2. Eksempler på dempet fasade er bruk av såkalt «russervindu», innglasset balkong eller tett rekkverk på balkong/veranda.

I ny støyretningslinje T-1442/2021, åpnes det for at det unntaksvis og for et lite antall boenheter eksempel hjørneleilighet kan kravet til stille side fravikes til fordel for en dempet fasade, jf. punkt 4.1. Det må vurderes og begrunnes konkret, blant annet med en redegjørelse for hvorfor andre lokaliseringssløsninger, bygningsplasseringer og planløsninger ikke er aktuelle, jf. veileder M-2061. Dette kan vi heller ikke se er gjort.

Å vedta reguleringsbestemmelser som stiller krav til en stille side er ikke i seg selv tilstrekkelig dersom dette i realiteten ikke er mulig å imøtekomme. Slik bebyggelsen per nå er planlagt for områdene SF6 og SF7 uten krav til detaljregulering er det ikke godtgjort at kravene i områdereguleringsplanens bestemmelser vil kunne innfris, og at man vil oppnå akseptable støyforhold. Det er heller ikke redegjort for avbøtende tiltak og hvordan dette kan gi tilfredsstillende støyforhold for støyfølsom bebyggelse.

I dialog med kommunen er det argumentert at det allerede åpnes for boliger i gjeldende reguleringsplan for Gamle Urædd stadion, vedtatt 07.06.2007, og situasjonen forbedres ved at det i SF6-7 åpnes for bolig kun fra 4. etasje og oppover. Det er videre argumentert for å legge til grunn best case 3-sporsløsning. I tillegg er det oppdaget en feil i modellen som tilsier en lavere hastighet som er blitt innarbeidet i ny analyse. Så vidt vi ser er dette kunne gjort for SF6, og viser ikke hvordan dette vil påvirke SF7 som ser ut til å ha den mest utfordrende støysituasjonen.

Miljøavdelingen anerkjenner at det i sentrum åpnes for bygging også i områder utsatt for støy. Andre samfunnsinteresser taler for fortetting og høy arealutnyttelse i slike områder. Samtidig er støy et folkehelseproblem som rammer mange i form av redusert velvære og trivsel. Det er derfor avgjørende at akseptable støyforhold sikres når det bygges boliger i støyutsatte områder. Selv om det eksisterer en gjeldende reguleringsplan for dette området som tillater boliger forsvarer ikke dette hensynet til støyfølsom bebyggelse som er godt forankret i nyere retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging etter 2007. Da det nå åpnes for en ny områderegulering er det viktig og riktig å forholde seg til nye føringer og til de utredningene som foreligger.

Vi vurderer videre at det ikke er forsvarlig kun å legge til grunn best case 3-sporsløsning. Selv om Bane NORs tilrettelegging for 2 tog pr. time gjennom Porsgrunn stasjon ikke er forpliktende vedtatt i foreliggende Nasjonal Transportplan (NTP) som strekker seg til 2033, er ambisjonene om en relativt snarlig oppstart før eller etter 2033 tydelige. Vi tolker tabell 7 i støyrapporten at dette med 2 tog pr. time i hver retning også er medberegnet i '2030 + best case' i vesentlige perioder på døgnet. Vi ønsker videre å peke på to jernbanesatsinger som klart ligger lengre frem i tid og er bekreftet med større usikkerhet, men som allikevel bør tas i betraktning:

A) NTP 2022-2033 kommenterer også tilkobling mot Sørlandsbanen (fra Porsgrunn) og uttaler følgende: «Det jobbes videre med å utrede og planlegge aktuelle løsninger som vil styrke de voksende bo- og arbeidsmarkedene på lengre sikt. Dette gjelder også for Grenlandsområdet med en eventuell Grenlandsbane som kan knyttet sammen Vestfoldbanen og Sørlandsbanen». Denne formuleringen om satsing på lengre sikt viser at konseptet med å koble Sørlandsbanen og Vestfoldbanen sammen i Grenland ikke er helt ute av en mer langsiktig strategi.

B) Fylkesdelplanen Plan for internmodul godstransport i Telemark og Vestfold vedtatt i 2015 anbefaler økt satsing på jernbane for distribusjon av gods fra fylkets store godshavner,



spesielt Grenland havn i Eidanger (Porsgrunn kommune) og Larvik havn i utkanten av Larvik by. Førstnevnte har i dag fungerende jernbanetilknytning til Vestfoldbanen via Eidangerbanen og Porsgrunn stasjon, mens Larvik havn har et gammelt sidespor til Vestfoldbanen. Dette trenger utbedring for å fungere, og det er forbundet med betydelige utfordringer vis a vis veitrafikk ved Øyakrysset i Larvik. Planen uttaler følgende om Bratsbergbanen: «Bratsbergbanen binder sammen Vestfoldbanen og Sørlandsbanen og benyttes i dag primært til persontrafikk. Det er god kapasitet på strekningen, og godstogene som har fraktet gods til og fra Breviksterminalen benytter primært Bratsbergbanen. På kort sikt er Bratsbergbanen det viktigste virkemidlet for å få mer gods på bane til/fra havneterminalene i Larvik og Brevik». (Utdrag fra pkt. 3.1.4 Jernbane).

Med henvisning til pkt. A) og B) ovenfor vurderer vi at scenariet '2030+ best case' er for forsiktig med hensyn til jernbanetrafikk gjennom Porsgrunn stasjon for å vurdere støybelastning i boligbebyggelsen som planforslaget legger opp til. Dette scenariet inneholder ikke godstog gjennom stasjonen. Det er både en nasjonal og regional ambisjon om mer gods på bane. Vi viser igjen her til Nasjonal transportplan 2022-2033 hvor det på side 124 står at «regjeringen ønsker at gods går på jernbane der dette er hensiktsmessig og vil legge til rette for at godstransporten på bane blir mer effektiv». Videre foreligger det en konkret strategi i den vedtatte regionale planen *Fylkesdelplanen Plan for internmodul godstransport i Telemark og Vestfold* at «fylkene skal sammen arbeide for at vilkår for transport av gods på Vestfoldbanen/Bratsbergbanen/Sørlandsbanen blir gode. Vilkår for transport av gods på eksisterende havnespor i Brevik, Larvik og på Herøya skal sikres og videreutvikles.»

I henhold til støyretningslinje T-1442/2021 står det at «støysonekart bør vise beregnet støy ut fra en prognosesituasjon, som tar høyde for utvikling anslagsvis 10-20 år frem i tid». Med henvisning til dette og nasjonale og regionale ambisjoner for gods på bane, vurderer vi at det mest riktige er å legge scenariet 'Utbygget tresporsløsning, worst case' til grunn. Miljøavdelingen har på denne bakgrunnen især vurdert støysituasjonen basert på støysonekartet Utbygging tresporsløsningen worst case, samlet støy fra veg og bane i støyrapporten, samt tilhørende 3D illustrasjoner (fig. 4, 5 og 6) i støyrapporten.

Ut fra figurene ser vi at det vil være mulig å oppnå én stille side i SF8, 9 og 11, men vil kunne forutsettes en litt bedre tilpasning enn illustrasjonene av bygg i støykartet viser. Også for alle byggene i felt B/F/K/B øst for fv. 32 som også kan romme boliger vil man kunne innfri kravene ved å forlenge foreslått støyskjerm sørover mot rundkjøringa og Gimlevegen. For øvrig stilles det her krav til detaljregulering. Vi understreker at støy vil bli nærmere vurdert av oss ved detaljregulering av disse områdene, og vi forutsetter at den videre planlegging og utbygginger følge opp føringene i *Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen* (T-1442/2021).

Når det gjelder SF6 og 7 kan vi basert på figurene vanskelig se at det er mulig å oppnå en stille side i kombinasjon med gjennomgående leiligheter, spesielt for SF7. Øvrige mer perifere boliger som i felt B1, B2 og B3 vil kunne oppnå en stille side for byggene slik de er illustrert.

Miljøavdelingen finner at samfunnsnyttene ved de planlagte boligene i SF6 og SF7 ikke oppveier ulempene som de store overskridelsene av grenseverdiene vil medføre. Herunder tilkommer det at vi ikke kan se at det i planforslaget er godtgjort at det er mulig å oppnå tilfredsstillende støyforhold som oppfyller retningslinjens kvalitetskrav. Ut ifra plandokumentene kan vi heller ikke se hvorvidt det er vurdert om andre løsninger, eksempelvis alternative utforminger av bebyggelsen, i større grad vil gjøre det mulig å oppnå akseptable støyforhold.



### Konklusjon

**I lys av forholdene beskrevet over, fremmer Statsforvalteren ved miljødirektøren innsigelse til område SF6 og SF7 i medhold av plan- og bygningsloven § 5-4. Det begrunnes i at planen etter vår vurdering innebærer et vesentlig avvik fra støyretningslinjen T-1442/2021 pkt. 4.1, samt at grenseverdiene for støy overskrides for planlagt arealbruk uten at avbøtende tiltak er tilstrekkelig innarbeidet i planen, jf. T-2/16 punkt 3.1 strekpunkt 4**

Innsigelsen kan løses ved at det dokumenteres og godtgjøres at kvalitetskravene i støyretningslinjen og reguleringsbestemmelsene lar seg oppfylle ved planlagte tiltak. Dersom det er avvik må dette vurderes og begrunnes konkret, blant annet med en redegjørelse for hvorfor andre lokaliseringssløsninger, bygningsplasseringer og planløsninger ikke er aktuelle, jf. *veileder om behandling av støy i arealplanlegging* - M-2061.

Alternativt kan også innsigelsen løses ved at planlagt kombinert arealformål for område SF6 og SF7 endres slik at det ikke lenger inneholder støyfølsom bebyggelse.

### **Tilråding fra Statsforvalterens miljøavdeling - Luftkvalitet**

I vår uttalelse til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet datert 12.10.2021 pekte vi på at områdeplanen omfatter tiltak som kan medføre bebyggelse med bruksformål som er følsomt for luftforurensning kan bli utsatt for slik luftforurensning, og at føringer i *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging*, T-1520/2012 må legges til grunn i den videre planleggingen og utbygging.

### Vurdering av planforslaget

Det er utført en overordnet vurdering av luftforurensning fra planområdet, men det står her at i forbindelse med detaljregulering for boligområdene bør det utføres mer detaljerte vurderinger med modellering av luftforurensningen etter kravene i T-1520. Dette bør imidlertid også sikres enda tydeligere i planbestemmelse.

For de områdene som går rett til byggesak hvor det åpnes for bebyggelse med bruksformål som er følsomt for luftforurensning, spesielt SF6 og SF7, kan vi ikke se at det er gjort noen detaljerte vurderinger med modellering av luftforurensningen etter kravene i T-1520, og etter anbefalingen i fagrapporten som er utarbeidet for luftkvalitet i planforslaget. Det er vanskelig å se utfra den overordnede vurderingen hvordan områdene SF6 og SF7 faller ut med tanke på om de faller innenfor rød eller gul sone. Retningslinjen gjelder uansett for ny bebyggelse med bruksformål som er følsomt for luftforurensning som planlegges etablert over nedre grense for gul sone, jf. T-1520 pkt. 1.2. Det må vurderes hvilke plangrep som kan tas for å oppnå best mulig luftkvalitet, spesielt på uteoppholdsarealer. Det skal videre vektlegges et godt inn klima.

I dialog med kommunen er det vist til at det åpnes for boliger i gjeldende reguleringsplan for dette området, og situasjonen forbedres ved at det åpnes for boliger kun fra 4. etasje og oppover. Luftkvalitet modelleres 2 meter over bakkeplan, mens luftkvaliteten antas å være betydelig bedre høyere oppe. Modellen viser at man ligger mellom gul og rød sone, og det er grunn til å anta at boligene ligger i gul sone. Vi er klar over at det i gjeldende retningslinje T-1520/2012 åpnes for at kommunen kan vurdere å oppføre bebyggelse med følsomt bruksformål i rød sone i angitte sentrumsområder og kollektivknutepunkter. Det skal imidlertid legges vekt på at slik bebyggelse og spesielt uteområdene, får så god luftkvalitet som mulig innen sonen.

Retningslinjen T-1520/2012 peker også på at det kan være samspillseffekter mellom støy og luftforurensning som øker plagen/helserisikoen som må vektlegges. Dette kan vi heller ikke se har



blitt vurdert for disse områdene, og det er vanskelig å vurdere denne samspilleffekten ut fra de foreliggende utredningene. Både at vurdering av luftforurensning er svært mangelfull og at det ikke er tatt tilstrekkelig hensyn i planleggingen i områder med samspillseffekter mellom både støy og luftforurensning er forhold som anses som vesentlige avvik fra retningslinjen T-1520/2102 og som kan gi grunnlag for innsigelse.

### Konklusjon

Etter en helhetsvurdering har miljødirektøren valgt å ikke fremme innsigelse, men tilrår sterkt at det stilles krav til detaljregulering for alle områdene som omfatter ny bebyggelse med følsomt bruksformål, dette inkluderer SF6 og SF7. Det må minimum kreves at det utføres mer detaljerte vurderinger med modellering av luftforurensningen etter kravene i T-1520, og etter anbefalingen i fagrapporten som er utarbeidet for luftkvalitet i planforslaget. Dette inkluderer også en vurdering av samspillseffekter mellom både støy og luftforurensning. Eventuelle avbøtende tiltak må sikres bedre i bestemmelsene.

Den utarbeidete fagrapporten om luftkvalitet viser at en betydelig faktor er bakgrunnsbelastning fra langtransportert luftforurensning i kombinasjon med lokal veitrafikk og andre lokale kilder (vedfyring m.m.). Det er gitt flere anbefalinger i fagrapporten for å redusere påvirkning på inneklime fra veistøv, så som avstand til lokale kilder (spes. bilveger), fysiske skjermingstiltak (inkl. vegetasjon/beplantning) og for øvrig optimalisering av bebyggelse og uteområder som til en viss grad er fulgt opp i bestemmelsene. Vi råder til at det stilles mer detaljerte bestemmelser til plassering av luftinntak og krav om ventilasjonsanlegg med effektive støvfiltre i alle bygg for å sikre at bebyggelsen får så godt inneklime som mulig.

Vi vil til slutt gjøre oppmerksom på at det foregår en større revidering av T-1520 *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging*, og at det forventes å komme en ny revidert retningslinje om kort tid.

### Øvrige faglige råd og merknader

#### Samfunnssikkerhet og beredskap

I tillegg til en konsekvensutredning som omfatter fire hovedtemaer; naturmangfold, byutvikling, mobilitet og landskapsbilde er det utarbeidet flere utredninger på ulike temaer som blant annet støy, luftkvalitet, forurenset grunn, vind, trafikk og områdestabilitet. Det er også utarbeidet en overordnet MOP-plan som inkluderer en miljørisikoanalyse, i tillegg til at det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for områderegeringsplanen.

Fellestrekk for de fleste utredningene og analysene er at de er utarbeidet på et overordnet nivå og legger til grunn en videre detaljvurdering i den videre detaljreguleringen. Dette kan utgjøre en svakhet for de områdene som kan gå rett fra områderegeringsplan til byggesak. Det er viktig å sikre at de tiltakene som er foreslått/anbefalt også følges opp i disse områdene, og at det utføres mer detaljvurderinger der dette er nødvendig.

Der man finner det nødvendig bør det vurderes krav til detaljregulering. Vi merker spesielt her de områdene som er utsatt for støy og dårlig luftkvalitet. Når det gjelder områdestabilitet må det presiseres tydeligere at det er plankrav i hele faresone skred, og at sikkerheten mot kvikkleireskred skal utredes nærmere før detaljreguleringsplan blir vedtatt. Vi viser også til uttalelse med innsigelse fra Bane NOR av 03.11.2023 som omfatter at planen må sikre tydeligere bestemmelser om vurdering og sikring av stabilitet for de områdene som kan gå rett til byggesak. Vi viser videre til NVE som er nasjonal flom- og skredmyndighet.



### Vannmiljø og naturmangfold

Den foreliggende fagrapport om naturmangfold er basert på registreringer fra DN-håndbok 13 og rapporten tar i hovedsak utgangspunkt i disse registreringene og andre opplysninger fra Naturbase, Artsdatabanken mv. Utover dette er det ikke gjennomført noen nyere naturtypekartlegging etter Miljødirektoratets instruks (NiN). For det meste av planområdet finner vi dette tilstrekkelig. Der det åpnes for nye tiltak langs Leirkup, blant annet ny gangbru kunne det med fordel ha vært gjort en ny kartlegging for å sikre naturverdiene.

Med foreslåtte bestemmelser åpnes det for opparbeidelse av gangbru innenfor bestemmelsesområde #2 og erosjonssikring mot Lilleelva. Vi kan ikke se at det er omtalt noe videre hva slags erosjonssikring dette omfatter og omfanget av dette.

Vi oppfordrer til at erosjonssikring må begrenses til et minimum i henhold til hva som er nødvendig, og at det velges løsninger som gjør minst mulig skade på naturverdiene basert på blant annet følgende kriterier:

- Bruk av metoder og teknikker som fører til mindre endring i naturmiljø / naturlig vegetasjon langs vassdraget – f. eks bygging av lettere bru/bruk av lettere masser, hvis det medfører mindre behov for erosjonssikring/inngrep i kantsonen langs vassdraget
- Eventuelt krav til at areal som berøres i anleggsfasen skal settes av til naturlig re-vegetering med stedegen vegetasjon slik som gråor, hegg etc.
- Bruk av miljøfaglig kompetanse under prosjektering av erosjonssikring og gangbru

Dette må også sikres tydelig i planbestemmelsene. Vi forutsetter at dette blir nærmere beskrevet i videre detaljregulering.

Vi gjør oppmerksom på at fysiske tiltak som medfører eller kan medføre fare for forringelse av produksjonsmulighetene for fisk og andre ferskvannsorganismer kan kreve tillatelse etter [Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag - Lovdata](#). Vi minner også om hensynet til kantvegetasjon langs vannforekomster, jf. vannressursloven § 11.

### SPR-BATP og ATP-Grenland

Som også bemerket i vår uttalelse ved planoppstart av 12.10.2021 ser vi at planforslaget åpner for mer handel utenfor det som er avgrenset som sentrum i kommuneplanens arealdel, og er således ikke i tråd med kommuneplanens arealdel og ATP Grenland som legger til grunn at handel skal legges til sentrum. Det er åpnet for handel uten arealbegrensning. Som det også påpekes i dokumentet *Endringer etter 1. gangsbehandling* vil dette kunne medføre at tyngdepunktet for handel forskyves hit i forhold til sentrum, samt at arealene fylles opp med arealkrevende handelstilbud som reduserer muligheten for å realisere en attraktiv bydel. Det påpekes også at for det samlede planområdet kan vedtaks punktet om at begrensingen på areal for handel tas bort resultere i en økning i bilturer på ca. 50 %, noe som ikke er i tråd med ATP-Grenland sin intensjon om å legge opp til løsninger som fremmer miljøvennlig transport.

På den andre siden er formålet med planen å utvide sentrum og bygge opp et attraktivt byområde som vil knytte og styrke tilgjengeligheten mellom sentrum og Kjølnesområdet, og legger opp til gode løsninger for gående og syklende. Planen omfatter en stor satsing og styrking av kollektivknutepunktet som er i tråd med de overordnede strategiene og målene for ATP-Grenland. Å åpne opp for et attraktivt handelsområde med nærhet til kollektivløsningene er også i tråd med intensjoner i ATP-Grenland. På bakgrunn av dette finner ikke miljødirektøren grunn til å fremme



innsigelse, men vi vil allikevel råde til at det vurderes at det tas inn noe mer begrensninger for å begrense de negative effektene som en åpning for handel uten noe arealbegrensning kan føre til.

Vi forventer at føringer i kommuneplanens arealdel, ATP Grenland) og SPR-BATP følges opp i størst mulig grad i de videre detaljreguleringsplanprosessene.

#### Massehåndtering og grunnforurensning

Planforslaget legger opp til betydelige tiltak som vil medføre større mengder med masser. Blant annet åpnes det for parkeringsplasser under byggene, uten at det er satt noen begrensninger på antall parkeringsplasser under bakkenivå. Planen legger også til rette for at det etableres flere tverraker i form av underganger eller gangbruer. Dette er eksempler på tiltak som kan fordre større mengder med masser som må håndteres. Vi registrerer at det er stilt krav i bestemmelsene om at det skal utarbeides en miljøplan som skal redegjøre for løsninger med hensyn til miljøriktig energiforsyning, lavt energibehov, massehåndtering, redusert transportbehov, reduserte avfallsmengder og materialvalg med mer.

For å sikre en helhetlig og bærekraftig massehåndtering er det særlig viktig at massehåndtering blir avklart så tidlig som mulig i en planprosess. Vi viser til nye *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027* hvor det er satt fokus på helhetlig masseforvaltning. Det forventes at det i planer for større bygge- og anleggsarbeider avklares hvordan overskuddsmasser skal disponeres og hvordan nødvendig areal til håndteringen skal sikres. Videre at mulighet for ombruk og materialgjenvinning vurderes, og at massebalanse tilstrebes.

Vi ser det foreligger en overordnet miljøoppfølgingsplan (MOP) og at det er utført en fagutredning av forurensning i grunnen. Det er utført miljøtekniske grunnundersøkelser innenfor planområdet som har påvist diffus forurenset grunn i tilstandsklasse 2-3 spredt på området. Vi forutsetter at kravene i forurensningsforskriften kap. 2 legges til grunn og følges opp. Det er anbefalt i utredningen at det for hvert byggetrinn bør planlegges for egnede områder for mellomlagring av rene masser og forurensete masser som kan gjenbrukes. Videre at dette bør utredes så tidlig som mulig for å hindre unødvendig transport og deponering av masser som er egnet for gjenbruk. Dette er i tråd med de nye forventningene. Vi gjør også oppmerksom på at overskytende jord- og steinmasser fra samferdselsutbygging og andre anleggsarbeider vil normalt være å anse som næringsavfall. Vi viser her videre til Forurensningsloven som inneholder regler om håndtering av slike masser. For mer informasjon se også Miljødirektoratets veileder M-1243 [Disponering av jord og stein som ikke er forurenset. - Miljødirektoratet \(miljodirektoratet.no\)](#)

Vi råder til at både målene og forslag til tiltak i MOP-planen og i fagutredningen av forurensning i grunnen sikres enda tydeligere i planen, spesielt for de delområdene som går rett til byggesak, og for de andre delområdene i detaljreguleringen. Miljøavdelingen forventer også at faren for miljøskadelig avrenning til vassdrag vurderes grundig i det videre planarbeidet.

Med hilsen

Grethe Helgås (e.f.)  
direktør

Lene Ottersen  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent*



## Kopi til:

Vestfold og Telemark fylkeskommune  
Statens vegvesen - Transport og  
samfunn

Norges vassdrags- og energidirektorat  
MATTILSYNET

BANE NOR SF

Postboks 2844

Postboks 1010 Nordre Ål

Postboks 5091 Majorstua

Felles postmottak Postboks  
383

Postboks 4350

3702 SKIEN

2605 LILLEHAMMER

0301 OSLO

2381 BRUMUNDDAL

2308 HAMAR

PORSGRUNN KOMMUNE  
Postboks 128  
3901 PORSGRUNN

**Vår dato:** 14.12.2023

**Saksbehandler:** Astrid Flatøy/

**Vår ref.:** 202315250-6 Oppgis ved henvendelse

22959768/asfl@nve.no

**Deres ref.:** 23/17841 - 2

## **NVEs uttalelse - Høring - Områderegulering for Knutepunkt Porsgrunn - PlanID 397 - Porsgrunn kommune**

Vi viser til brev datert 05.10.2023. Saken gjelder offentlig ettersyn av område-reguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn. Formålet med planarbeidet er å utvikle et kompakt og effektivt knutepunkt med mange arbeidsplasser i Porsgrunn sentrum. NVE har fått utsatt høringsfrist til 15.12.2023.

### **Om NVE**

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl.).

### **NVEs uttalelse**

#### *Kvikkleire*

Planområdet ligger under marin grense og er vist i NVEs temakart som «mulighet for marin leire». GrunnTeknikk AS har gjort en geoteknisk vurdering av planområdet, omtalt i Teknisk notat datert 28.04.2023. Det er kartlagt to faresoner langs Lilleelva/ Leirkup som berører planområdet, men sikkerheten er ikke beregnet i fareområdet i dette notatet. Det står i sammendraget:

«Så lenge nye tiltak i planområdet etableres utenfor kartlagt kvikkleirefaresone, vil områdestabiliteten være tilfredsstillende uten særskilte sikringstiltak. Dette forutsetter at tiltakene ikke forverrer stabiliteten i faresonene.



Dersom nye tiltak etableres innenfor faresonene eller forverrer stabiliteten, må det utføres detaljerte stabilitetsberegninger med vurdering av nødvendige sikringstiltak for å oppnå tilfredsstillende sikkerhet.»

NVE har ikke innsigelse til planen fordi det er plankrav i bestemmelsesområde #3 for delfelt B1-2 og B/F/K/B, og dermed alle byggeområder i faresone skred.

Det står i planbestemmelsene (vår utheving):

### 5.3 Bestemmelser til bestemmelsesområde #3 - Krav til detaljregulering

Innenfor bestemmelsesområdene merket med #3, stilles det krav til utarbeidelse av detaljreguleringsplan for ny utbygging innenfor delfeltene SF8, SF9, SF10, SF11, **B1**, **B2**, B3, B/F/K, F/K/T1, F/K/T2 og **B/F/K/B** jf. pkt. §2.11. o\_TO4 skal inkluderes i den av detaljreguleringsplanene for SF8 eller SF9 som utarbeides først.

Det går ikke tydelig frem av planbestemmelsene at det er krav om at sikkerhet mot kvikkleireskred skal utredes nærmere før detaljreguleringsplaner blir vedtatt. Etter planbestemmelsene i §§ 2.3 og 4.2 kan det se ut som at det er først ved byggesøknad det er krav om dokumentasjon av sikkerheten (vår utheving):

### 2.3 Samfunnssikkerhet og beredskap

Ved søknad om **tiltak** skal rapport fra geoteknisk prosjektering utarbeides. Av rapporten skal det framgå om det er behov for geoteknisk oppfølging av arbeider i byggeperioden. Fremkommelighet for utrykningskjøretøy skal sikres i anleggsperioden.

### 4.2 Faresone ras- og skredfare (§ 11-8a) (H310)

Før nye **tiltak** skal etableres innenfor faresonen eller forverrer stabiliteten, må det utføres detaljerte stabilitetsberegninger med vurdering av nødvendige sikringstiltak for å oppnå tilfredsstillende sikkerhet være avklart før rammetillatelse gis. Geoteknisk sakkyndig må sørge for at opparbeidelse av området er i tråd med krav til områdestabilitet.

I Kommunal- og distriktsdepartementets rundskriv [H-5/18](#) «Planlegging og samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling» presiserer departementet (s. 12) at forholdet til sikkerhet må avklares gjennom selve arealplanarbeidet og ikke utsettes til byggesak.

Grunnteknikk har i sin rapport vist hvor det er ustabile masser i grunnen, men det er ikke utført detaljerte stabilitetsberegninger med vurdering av nødvendige sikringstiltak for å oppnå tilfredsstillende sikkerhet.

NVE gir et **sterkt faglig råd** om at det blir presisert i planbestemmelsene at i delfelt B1, B2 og B/F/K/B innenfor hensynssone skredfare, skal bli utført detaljerte stabilitetsberegninger før detaljreguleringsplan blir vedtatt.



Det må stilles krav om uavhengig kvalitetssikring av stabilitetsberegningene i detaljreguleringsplanene.

Krav til lokalstabilitet etter Eurokoden må bli fulgt opp i byggeprosessen. Det må bli gitt bestemmelser om dette.

De to nye faresonene for kvikkleireskred bør meldes inn til NVE via vår [innmeldingsløsning](#). Innmelding er viktig både for plan, byggesak og beredskap. Det er uheldig at det er uregistrerte faresoner, for eksempel er kvikkleiresonen på Kjølnes, som ligger rett nord for planområdet, ikke meldt inn.

### **Ytterligere informasjon**

Dere finner mye informasjon på våre nettsider om arealplanlegging, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>. Vår uttalelse i saken er nødvendigvis ikke uttømmende. For å få en fullstendig oversikt viser vi til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#) som leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Dersom dere har spørsmål, eller det er noe i uttalelsen her som er uklart, kan dere ta kontakt pr. telefon eller e-post.

### **Kommunens ansvar**

NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelser og dispensasjoner. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd, uttalelse, eller innsigelse til saken.

Med hilsen

Øyvind Leirset  
seksjonssjef

Astrid Flatøy  
seniorrådgiver

*Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.*

### **Mottakere:**

PORSGRUNN KOMMUNE

### **Kopimottakere:**

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMAR

PORSGRUNN KOMMUNE  
Postboks 128  
3901 PORSGRUNN

**Seksjon Samfunn og plan**

Vår dato: 12.02.2024  
Deres dato:  
Vår referanse: 24/00062-4  
Deres referanse: 23/17841-2  
Vår saksbehandler: Hanne Birte Hulløen

## **Uttalelse med innsigelse til offentlig ettersyn av områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn - planID 397 - Porsgrunn kommune - Oversendelse**

Telemark fylkeskommune viser til brev datert 5. oktober 2023 om offentlig ettersyn av forslag til områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn. Fylkeskommunen fikk utsatt frist for uttalelsen til nye Telemark fylkeskommune var etablert.

Telemark fylkeskommunes uttalelse ble behandlet i møtet i det politiske hovedutvalget for næring, industri og klima (HNIK) den 7. og 8. februar 2024 i HNIK-sak 7/24. Uttalelsen består av *saksframlegget* og *protokollen* fra behandlingen, og følger vedlagt.

Fylkeskommunen ser fram til videre samarbeid i saken.

Med hilsen

Tor Arne Hellkås  
seksjonsleder  
samfunn og plan

Hanne Birte Hulløen  
[hanne.birte.hulloen@telemarkfylke.no](mailto:hanne.birte.hulloen@telemarkfylke.no)

*Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*

Kopi til:  
STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMAR  
STATENS VEGVESEN

**Arkivsak**

24/00062-1

**Saksbehandler**

Hanne Birte Hulløen

**Saksgang**

Hovedutvalg for samferdsel

Hovedutvalg for næring, industri og klima

**Møtedato**

06.02.2024

07.02.2024

## Uttalelse med innsigelse til offentlig ettersyn av områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn - Porsgrunn kommune

### Innstilling fra fylkesdirektøren

Telemark fylkeskommune fremmer innsigelse til planforslaget på følgende punkter:

1. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 fremmes det innsigelse til områdereguleringsplanen for Knutepunkt Porsgrunn inntil planens foreslåtte avkjørsel fra/til fylkesveg 32 til bestemmelsesområde #1 på formålsområdene o\_BAN2 og o\_ABG tas ut av planen. Tiltaket vil medføre forverret køsituasjon og risiko for flere ulykker på fv. 32. Innsigelsen frafalles når området har fått sin adkomst fra det kommunale vegnettet.
2. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 fremmes innsigelse til byggegrensene. Innsigelsen kan imøtekommes ved at byggegrensene økes tilstrekkelig.

### Bakgrunn og saksgang

#### Bakgrunn

Utvikling av knutepunkt Porsgrunn er et viktig satsingsområde for å kunne nå målene i *Regional plan for samordna areal og transport i Grenland (ATP Grenland)* og samarbeidet i *Bystrategi Grenland*. Planleggingen av Knutepunkt Porsgrunn er et tiltak i bypakkeporteføljen. Det er i gjeldende handlingsprogram for *Bypakke Grenland* satt av 28 millioner kroner til planlegging av knutepunktet. Porsgrunn kommune er ansvarlig planmyndighet og har hatt prosjektledelsen, mens fylkeskommunen, Statens vegvesen og Bane Nor Eiendom, samt grunneierrepresentanter har deltatt i prosjektgruppa for utarbeiding av reguleringsplanen.

#### Saksgang

Porsgrunn kommune behandlet forslag til *Områdereguleringsplan Knutepunkt Porsgrunn* 19.06. 2023, og la i oktober 2023 planforslaget ut på offentlig ettersyn med noen endringer. Varsel om oppstart av planarbeid og høring av forslag til planprogram ble varslet 27.08.2021, og

Vestfold og Telemark fylkeskommune ga innspill til planarbeidet i brev datert 12.10.2021. Fylkeskommunen la vekt på flere forhold som forholdet til Bystrategi Grenland og ATP Grenland, mobilitet for alle trafikanter, fylkesveger, barn og unges interesser, klima, nyere tids kulturminner, og organisering av planarbeidet med vekt på medvirkning. Vestfold og Telemark fylkeskommune har deltatt i utviklingen av planforslaget som medlemmer av prosjektgruppa, med representanter fra samferdsel.

Planområdet omfatter noe av fylkesveg 32 (fv. 32) Vallermyrvegen, inkludert deler av ett av de første regionale bypakkeprosjektene; *fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen*, kalt Lilleelvkrysset. Denne vegen åpnet for trafikk i desember 2018.

Fylkeskommunens representanter i prosjektgruppa ytret skepsis til noen foreslåtte løsninger som gjaldt fylkesvegen underveis og mot slutten av planutarbeidelsen, blant annet ønsket om å regulere ny direkte avkjørsel fra fv. 32 til Lilleelvparkeringa. Fylkeskommunens betenkeligheter ble meddelt prosjektgruppa skriftlig i mars 2023, men fikk ikke gjennomslag. Da plandokumentene lå ferdig til politisk behandling, behandlet den rådgivende styringsgruppa for bypakkeprosjektet den 11.05.2023 en henvendelse fra fylkeskommunen, der fylkeskommunen ga informasjon om at slik planforslaget var utformet ville det bli nødvendig å fremme innsigelse til planforslaget. Som resultat fra styringsgruppemøtet ble det utarbeidet en detaljtegning som viser hvordan av- og påkjørsel kan utformes konkret (vedlegg 5 C001, datert 25.05.2023).

### Grunnlag for fylkeskommunens vurderinger

Fylkeskommunens vurderinger gis på grunnlag av mål, retningslinjer, bestemmelser, føringer og anbefalinger slik de er nedfelt i overordna nasjonale og regionale styringsdokumenter. Med hjemmel i kapittel 3 i plan- og bygningsloven har fylkeskommunen plikt og rett til å delta i planleggingen når den berører våre saksfelt, eller våre egne planer og vedtak. Plansaker som er av regional interesse.

Saken legges fram for hovedutvalg for samferdsel til orientering og hovedutvalg for næring, industri og klima som vedtar fylkeskommunens endelige uttalelse til høringen.

### **Saksopplysninger**

Planområdet er på omlag 200 dekar og formålet er å legge til rette for et kompakt knutepunkt med mange arbeidsplasser i Porsgrunn. Det er et mål å bygge ut området som en utvidelse av sentrum for å knytte Porsgrunn sentrum tettere sammen med idretts-, skole- og universitetsområdene på Kjølnes.

Planmaterialet kan sees i sin helhet på Porsgrunn kommunes hjemmeside [her](#). Som vedlegg til denne politiske saken legges saksframlegg fra 1.gangsbehandlingen (vedlegg 1), plankart (vedlegg 2), reguleringsbestemmelser (vedlegg 3), planbeskrivelse (vedlegg 4), endringer etter 1.gangsbehandling (vedlegg 5) og plan og profiltegning C001 (vedlegg 6).

Planområdet omfatter eksisterende kollektivknutepunkt med togstasjon og bussterminalen Kammerherreløkka, og sikrer areal til framtidig utvidelse til 5 jernbanespor (o\_BAN1-2). I tillegg

omfattes flere allerede bebygde arealer og områder med større utbyggingspotensiale, som Gamle Urædd (SF8, ca. 10,5 daa) og Beha-kvartalet (SF9-10-11, ca. 24,8 dekar).

For å erstatte store deler av overflateparkeringen som i dag finner sted på Gamle Urædd, legger planforslaget opp til etablering av parkeringshus for omlag 300 plasser på Lilleelva parkering sitt areal. På plankartet er dette vist som framtidig jernbaneareal (bestemmelsesområde #1, del av o\_BAN2 og o\_ABG). Det er lagt til grunn at parkeringshuset skal kunne benyttes av togpendlere, besøksparkering til sentrum og bildelingstjenester. Atkomst til parkering og framtidig parkeringshus er i planforslaget regulert med direkte kjøreatkomst fra fv. 32, vist med avkjørselspiler for henholdsvis innkjøring og utkjøring. Reguleringsbestemmelsene § 5.1 setter byggegrensen for parkeringshus 10 meter fra senterlinje fv. 32. Maksimal byggehøyde er vist på plankartet og satt til kote 25 meter over havet (bakkeplan ca. 5,5 meter over havet). Gangatkomst er regulert med hensynssone som legger til rette for overgang/bru over jernbanen (H410\_3).

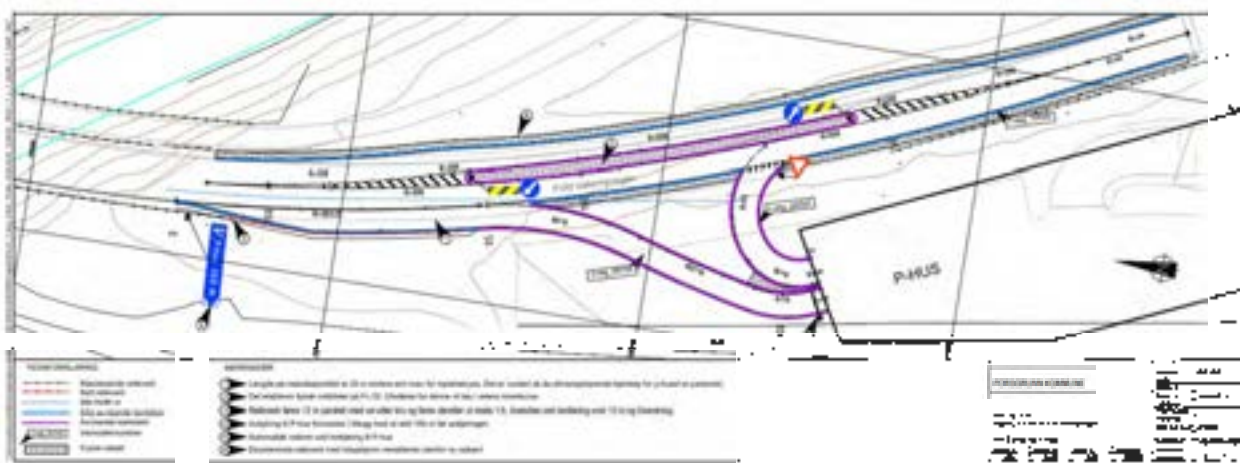


Utsnitt av plankart datert 19.9.2023 (vedlegg 2)

I saksframlegget (vedlegg 1, utvalg for miljø og byutvikling 19.06.2023) anbefaler Porsgrunn kommune at atkomst til parkeringshuset etableres som et vikepliktsregulert T-kryss med forbud mot venstresving både i primærvegen (fv. 32) og i sekundærvegen (avkjørselen), og med gjennomgående midtdeler mellom kjørefeltene i primærvegen (fv. 32). I trafikkanalysen er det

vurdert at etablering av et nytt kryss på fv. 32 sannsynligvis totalt sett vil øke ulykkesrisikoen for strekningen.

Ved den politiske behandlingen av planforslaget ble det lagt fram en plan- og profiltegning som viser avkjøring til parkeringshus direkte fra Vallermyrvegen (vedlegg 6). Saken knytter ingen beskrivelse til tegningsvedlegget, ut over at informasjon på tegningen blant annet angir en etablering av fysisk midtdeler på fv. 32 som forutsetter at utvidelse for denne tas i vegens innerkurve. Det vil si at nordgående kjørefelt må utvides med omlag 2 meters bredde i ca. 150 meters lang strekning.



Utsnitt av vedlegg 6 plan og profiltegning C001, datert 25.05.2023

### Økonomiske, administrative og juridiske konsekvenser

Planforslaget redegjør ikke for de økonomiske konsekvenser, verken når det gjelder kostnader eller finansiering av de foreslåtte tiltak. Fylkesdirektøren ser det ikke som naturlig at eventuell ombygging av fv. 32 finansieres over det fylkeskommunale budsjettet

### Konsekvenser for fylkets klimamål og FNs bærekraftsmål

Fylkestinget har vedtatt at regionen skal kutte 60 prosent i direkte klimagassutslipp innen 2030 som et delmål på veien mot et lavutslippssamfunn i 2050. Knutepunktsutvikling vil kunne bidra positivt til dette, ved at nye utbyggingsbehov samles her.

### Fylkesdirektørens vurdering

#### Samferdselsfaglige merknader

##### Ny atkomst i nord mot parkeringshus o\_BAN2 og o\_ABG

Fylkesvegen er hovedinnfart til både Porsgrunn og Skien fra E18 Trafikkmengden er stor. Årsdøgntrafikken (ÅDT) var på ca. 13 100 i 2023. I 2018 ble den nye fylkesvegen forbi området åpnet som en ny trafiksikker veg utenfor sentrum for å øke framkommeligheten. Dette var et stort og kostbart prosjekt. For å sikre både god framkommelighet og trafiksikkerhet, var et viktig premiss å ha minimalt med kryss og avkjørsler. Denne strekningen er en del av det overordna vegnett, og det er definert flere prosjekter for å forbedre framkommeligheten. Det er fortsatt kø på strekningen i rushtiden i dag mot E18, og strekningen er viktig for både

næringstrafikk og kollektivtrafikk som i dag står i samme kø som bilene. Næringstrafikken på strekningen har en ÅDT på over 1 500, som er en høy andel næringstrafikk.

En løsning med ny avkjørsel som foreslått forventer vi vil medføre økt trafikk. Det gjelder både i rundkjøringene på hver side av avkjørselen og strekningen mellom. Det vil kunne forverre både trafikkavviklingen og trafikksikkerheten (trafikkanalyse vedlegg KU 203 i kommunens høringsmateriale). Det antas å bli lengre køer på fylkesvegen når utkjørende trafikk i en ny avkjørsel vil måtte slippes inn i stillestående kø. Det er usikkert om og når ny rv. 36 blir realisert. Trafikken på fv. 32 vil trolig ikke bli avlastet i overskuelig framtid. Det er derfor viktig at all atkomst til området skjer via rundkjøringen, og dette vil også være mest funksjonelt for trafikantene.

Fylkesdirektøren anbefaler å fremme innsigelse mot ny av- og påkjørsel fra fv. 32, vist som bestemmelsesområde #1 på formålsområdene o\_BAN2 og o\_ABG.

#### Byggegrenser langs fylkesvegen

Fylkeskommunen har gjennom planarbeidet vektlagt at det bør reguleres en byggegrense på minimum 15 meter fra fylkesvegens senterlinje der fylkesvegen har 2 felt. Planforslaget viser byggegrense satt til 14 meter. På strekningen med høyresvingefelt må byggegrensen fortsette med samme avstand til vegkanten som der det er 2 felt, men dette er ikke vist.

Fylkeskommunen har tidligere framholdt at vi kan akseptere byggegrense på 13,5 meter, dersom det framgår av planmaterialet at det blir tilstrekkelig areal til gående og syklende, samtidig som det etableres en møbleringssone på 1,5 meter fra husvegg. Dette er ikke gjort rede for i plankart eller bestemmelser.

På grunn av at det vil bli økt trafikk til sideområdene, må det tas høyde for at rundkjøringen kan utvides med et ekstra felt og lengre diameter. Det er derfor viktig at byggegrensene inntil rundkjøringa også økes.

Mot Jernbanegata i syd må det reguleres en byggegrense lengre fra Jernbanegata enn det som er foreslått. Dette på grunn av Bånnåsenbrua og eventuelt behov for framtidig ombygging av krysset fv. 32/ Jernbanegata. For å komme til med lovpålagte inspeksjoner av brua og framtidig vedlikehold må det være 10 meter på utsiden av brua. Det må avsettes en byggegrense på 10 meter fra eksisterende vegkant.

Fylkesdirektøren anbefaler å fremme innsigelse til byggegrensene. Innsigelsen kan imøtekommes ved at de økes tilstrekkelig.

#### Avkjørselspiler

Plan- og bygningsloven med tilhørende *Kart- og planforskrift* fastsetter at arealplan skal angi arealformål, hensynssoner, og bestemmelser i form av linjer og punkt, og at plankart skal vise innhold og rettslige virkninger på en klar og entydig måte med tilstrekkelig nøyaktig stedfesting tilpasset formålet med planen.

Reguleringsbestemmelsene § 2.4 fastsetter at avkjørselspilene er veiledende. Etter fylkeskommunens vurdering er dette i strid med forutsetningene om planlegging etter plan- og bygningsloven. Eksempelvis er den foreslåtte avkjørselen som er markert med avkjørselspil mot nord i C.E. Berg-Hanssens gate fra rundkjøringas vestre arm, for nær rundkjøringa på fv. 32. Slik den er plassert blir sjansen for kø i fylkesvegen stor. Det er uheldig, særlig for en overordnet og trafikkert fylkesveg som denne. Planlegginga har ikke kommet langt nok på dette overordnede planleggingsnivået til å vises i områdeplanen. Konkret plassering av avkjørsel må fastsettes i den framtidige detaljreguleringsplanen, etter tilstrekkelig medvirkningsprosess. Denne avkjørselen må for eksempel flyttes til minimum 50 meter fra rundkjøringen.

Fylkesdirektøren anbefaler å fremme innsigelse til planbestemmelsene § 2.4. Innsigelsen kan løses ved at planbestemmelsen og avkjørselspilene tas ut av planen, og at det settes krav til at avkjørsler skal fastsettes ved framtidig detaljregulering.

#### Samferdselsfaglige merknader til plankartet

GS-vegen som er vist langs fv. 356 over jernbanen bør tas ut av planforslaget. Det er mulig å kople/henge en GS -bru på utsiden av eksisterende bru, men bæreevnen til brua og beredskap på grunn av nærheten til høgspennet må vurderes mer detaljert først. Stigningen fra Vallermyrene og opp til dagens bru er for bratt til at en gang-/sykkelveg får universell utforming.

Plankartet viser fylkeskommunens sideareal til fylkesvegen satt av til feil formål, blant annet til jernbaneareal (ABG annen banegrunn). Dette må endres til annen veggrunn.

#### **Barn og unges interesser i planlegging**

*RPR barn og planlegging* slår fast at hensynet til barn og unge er en nasjonal interesse som skal ivaretas i all planlegging. Planmaterialet er omfattende, og barn og unges interesser omtales sporadisk. Saksframlegget peker på at nye byrom og torg som vist i illustrasjonsmaterialet vil kunne ha verdi for barn og unge, og at det sikres trygge krysningspunkter gjennom området.

Planforslaget åpner for et stort (og ukjent) antall leiligheter. Det er satt krav om utarbeidelse av detaljreguleringsplan som gir muligheter for å vurdere bomiljøforholdene for alle aldersgrupper senere. Reguleringsbestemmelsene setter imidlertid ikke konkrete størrelses- eller kvalitetskrav om tilrettelegging for barn og unges aktivitetsbehov. Fylkeskommunen viser spesielt til punkt 5b i *RPR Barn og planlegging* som blant annet setter krav til at det skal finnes arealer i nærmiljøet hvor barn kan utfolde seg. Punkt 5a setter krav om at arealer og anlegg som skal benyttes av barn og unge skal være sikret mot blant annet støy. Dette kan være krevende å løse i detaljreguleringsplanprosessen senere.

Når områdereguleringsplanen ikke foreslår egne bestemmelser med krav til lek, vil det være arealdelens bestemmelser som trer inn. For sentrumsformål setter arealdelen krav til at minimumsandelen av uterom som skal være til felles bruk, skal inkludere lekeplass. Det går ikke fram av saksframlegget hvordan medvirkningen har inkludert barn og unge, eller kommunens barnerepresentant. Vi ber om at dette vektlegges i utviklingen av området videre.

Fylkesdirektørens faglige vurdering er at barn og unges interesser må belyses bedre til sluttbehandlingen, og at det settes konkrete krav til områdene for utbygging.

## **Kultur**

### Nyere tids kulturminner

Fylkesdirektøren er positiv til at jugendvillaen i Kammerherreløkka 1 blir bevart. Det må gjøres solide vurderinger knyttet til hva som egner seg av nybygg inntil villaen.

Planen legger opp til stor grad av riving av eksisterende bebyggelse. Dette er uheldig, med hensyn til både kulturminner og klimaavtrykk. Selv om bygningene ikke har kulturminneverdi i dag, er de en del av kommunens historie knyttet til handel og industri. Påstanden om at «tiltakene vil gi byen et mer tidsriktig preg gjennom utskiftning av bygningsmasse», gjelder en svært avgrenset periode og kan vanskelig sies stå seg over tid.

Ut fra et klimaregnskap-perspektiv er det uheldig å rive eksisterende bygningsmasse. I særlig stor grad gjelder dette energikrevende materialer som tegl og betong. Fylkesdirektøren anbefaler derfor at det legges opp til større grad av transformasjon og gjenbruk. Ved å forlenge levetiden til eksisterende bygninger utnytter en ressursene bedre, da utslippene knyttet til byggingen allerede har funnet sted. I Riksantikvarens klimastrategi vises det hvordan en bør tenke på bærekraft, transformasjon og bevaring for å nå FN's klimamål.

[https://www.riksantikvaren.no/wp-content/uploads/2021/08/RA\\_Klimastrategi\\_2021.15.08-oppslag\\_150dpi.pdf](https://www.riksantikvaren.no/wp-content/uploads/2021/08/RA_Klimastrategi_2021.15.08-oppslag_150dpi.pdf)

Ut fra hensynet til NB!-områdene Rådhuset i Porsgrunn og Osebro har vi ingen merknad. Tiltakene har tilsynelatende lav påvirkning på disse områdene.

## **Planfaglig veiledning**

Fylkesdirektøren gjør oppmerksom på at plankartet ikke viser nødvendig utvidelse av fv. 32, slik detaljtegning C001 forutsetter. Denne eventuelle utvidelsen er heller ikke omtalt i saksframstillingen eller planbeskrivelsen som var lagt ut på høring. Konsekvenser for teknisk gjennomførbarhet, kostnader og finansiering er ikke redegjort for og er derfor usikre.

Dette innebærer at utvidelsen av fv. 32, dersom det skal tillates direkte avkjøring til Lilleelva parkerings område (formålsområdene o\_BAN2 og o\_ABG), ikke har vært på høring. I og med at det heller ikke er satt rekkefølgebestemmelse med krav til detaljreguleringsplan for utbygging på dette området, vil det være nødvendig med nytt offentlig ettersyn her, dersom avkjørselen skal etableres.

## **Vedlegg:**

Vedlegg 1 Saksframlegg fra UMB 19.juni 2023

Vedlegg 2 Plankart, sist datert 03.10.2023

Vedlegg 3 Planbestemmelser, datert 03.10.2023

Vedlegg 4 Planbeskrivelse, datert 03.10.2023

Vedlegg 5 Endringer etter 1.gangsbehandling, datert 03.10.2023

Vedlegg 6 C001 plan og profiltegning av avkjørsel fra fv32 til p-hus, datert 25.05.2023

1. Vedlegg1 Saksfremlegg-umb-sak-34\_23 19.06.2023

Vedlegg2 forslag-til-plankart-endret-iht-vedtaket-i-umb datert 03.10.2023

Vedlegg3 forslag-til-planbestemmelser-endret-iht-vedtaket-i-umb datert 03.10.2023

Vedlegg4 forslag-til-planbeskrivelse-endret-iht-vedtaket-i-umb datert 03.10.2023

Vedlegg5 endringer-i-planforslaget-etter-1gangsbehandling UMB, datert 03.10.2023

Vedlegg6 C001 plan og profiltegning avkjøring fra fv32 til p-hus, datert 25.05.2023



# Telemark

FYLKESKOMMUNE

## Saksprotokoll

Arkivsak 24/00062-3  
Saksbehandler Hanne Birte Hulløen

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel	06.02.2024	2/24
2 Hovedutvalg for næring, industri og klima	07.02.2024	7/24

## Uttalelse til offentlig ettersyn av områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn - Porsgrunn kommune

---

### Hovedutvalg for næring, industri og klima har behandlet saken i møte 07.02.2024 sak 7/24

#### Møtebehandling

Representanten Thorleif Fluer Vikre (FRP) fremmet følgende endringsforslag til fylkesdirektørens innstilling:

Nytt punkt 1:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 fremmes det innsigelse til områdereguleringsplanen for Knutepunkt Porsgrunn inntil planens foreslåtte avkjørsel fra/til fylkesveg 32 til bestemmelsesområde #1 på formålsområdene o\_BAN2 og o\_ABG tas ut av planen. Tiltaket vil medføre forverret køsituasjon og risiko for flere ulykker på fv. 32.

Innsigelsen bortfaller hvis plankrav om detaljregulering for dette området legges inn i punkt 2.11 i reguleringsbestemmelsene og det oppnås enighet om gode trafikale løsninger for myke trafikanter for denne delen av området.

#### Votering

Det ble utført punktvis votering i saken.

Fylkesdirektørens innstilling punkt 1 ble vedtatt med seks stemmer (AP 2, SP 1, MDG 1, SV 1, H 1) mot Vikre (FRP) sitt endringsforslag som fikk tre stemmer (H1, FRP 2).

Fylkesdirektørens innstilling punkt 2 ble enstemmig vedtatt.

## **Vedtak**

Telemark fylkeskommune fremmer innsigelse til planforslaget på følgende punkter:

1. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 fremmes det innsigelse til områdereguleringsplanen for Knutepunkt Porsgrunn inntil planens foreslåtte avkjørsel fra/til fylkesveg 32 til bestemmelsesområde #1 på formålsområdene o\_BAN2 og o\_ABG tas ut av planen. Tiltaket vil medføre forverret køsituasjon og risiko for flere ulykker på fv. 32. Innsigelsen frafalles når området har fått sin adkomst fra det kommunale vegnettet.
2. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 fremmes innsigelse til byggegrensene. Innsigelsen kan imøtekommes ved at byggegrensene økes tilstrekkelig

Porsgrunn kommune  
v/Plan og miljø  
[hans.magnus.kasi.kristensen@porsgrunn.kommune.no](mailto:hans.magnus.kasi.kristensen@porsgrunn.kommune.no)

Att: Hans Magnus K. Kristensen

Ansvarlig advokat  
Kine Bjørnerud Bergan

Oslo,  
14. februar 2024

Vår ref.  
516685

Deres ref.

## INNSPILL TIL KNUTEPUNKT PORSGRUNN – FELT B3

### 1. INNLEDNING

Det vises til møte hos Porsgrunn kommune 24. januar 2024, samt møtereferat oversendt 5. februar 2024.

Advokatfirmaet Føyen AS bistår Håndverksvegen 15 AS i forbindelse med reguleringen av eiendom gnr. 46, bnr. 903 i Porsgrunn kommune (Eiendommen). Eiendommen omfattes av felt B3 i forslag til Områderegulering for Knutepunkt Porsgrunn, planID 397.

Som kommunen er kjent med, har vi innspill til planforslaget.

### 2. FELT B3

Slik vi oppfatter kommunen, er alternative traséer for jernbanespor utredet i planprosessen. Den foreslåtte S-kurven er oppgitt som eneste reelle alternativ på grunn av eksisterende fylkesveibro som ble bygget i 2018. Kommunen har oppgitt at andre jernbanetraséer vil innebære riving av fylkesveibroen. Samfunnsøkonomisk har mine klienter forståelse for dette, men det presiseres at det ikke er gjennomført egne undersøkelser og analyser av alternativer. Vi legger derfor kommunens opplysninger om at foreslått trasé er det eneste mulige.

#### 2.1. Økt utnyttelse

Når reguleringsplanen skal realiseres vil omtrent halvparten av Eiendommen måtte avstås til offentlige formål, herunder jernbane og gang-/sykkelveg. Eiendommen har i dag et registrert areal på 9 234,2 kvm. Oppgitt areal for bebyggelse i planforslaget er kun 6 187 kvm. Dette er imidlertid ikke hensyntatt byggegrensen, som medfører en ytterligere reduksjon. Målt på geoinnsyn.no, er arealet som kan bygges redusert til ca. 4805 kvm, se Bilde 1 under.



Bilde 1: Illustrert oppmåling av areal for bebyggelse

Håndverksvegen 15 AS ønsker at det foreslåtte arealformålet bolig beholdes, men det må tillates en høyere %-BRA og en høyere maks kotehøyde. Som gjennomgått på møtet hos kommunen, er det ingen omkringliggende boligeiendommer som vil få reduserte solforhold som følge av utbygging på Eiendommen. Samtlige boligeiendommer ligger syd og vest for Eiendommen, og vil derfor ikke påvirkes av bebyggelsen. I tillegg medfører det bratte terrenget at boligeiendommene ligger langt høyere enn Eiendommen. Dette, sammenholdt med solforholdene, innebærer at Eiendommen er godt egnet for høy utnyttelse uten at det vil gå på bekostning av hverken sol eller luft for omkringliggende naboer. Det bes derfor om at tillatt høyde settes til kote +33, og %-BRA 200. Vi gjøre særskilt oppmerksom på at dette ikke vil medføre noen tilsidesettelse av øvrige krav i reguleringsplanen eller tekniske krav, og at det vil være tiltakshavers ansvar å påse at også for eksempel krav til uteoppholdsareal etc. blir oppfylt. Alle krav i reguleringsplanen, og plan- og bygningslovgivningen for øvrig, vil gjelde side om side.

## 2.2. Unntak fra plankrav

Videre bes det om at felt B3 unntas fra krav om detaljregulering. Planforslaget har en så høy detaljeringsgrad at det bør være uproblematisk å gå rett på byggesak. Felt B3 må da tas ut av bestemmelsesområde #3, alternativt må det presiseres i bestemmelsene at felt B3 ikke er omfattet av plankravet. Vi kan ikke se at det foreligger et reelt behov for ytterligere detaljeringer i en senere planprosess. Foreslått plan inneholder bestemmelser om utnyttelse, miljøforhold, utforming av bebyggelse, krav til uteoppholdsareal (både størrelse og kvalitet), boligkvalitet, støy og parkering, samt at planen inneholder rekkefølgekrav.

Felt B3 er heller ikke omfattet av krav til felles planlegging, noe som er naturlig ettersom Felt B3 ikke grenser til noe av de andre feltene.

## 2.3. Presisering av rekkefølgekrav

De foreslåtte rekkefølgekrav gjelder sikring og opparbeidelse av gang- og sykkelveg o\_GS langs o\_V2 (Håndverksvegen). Rekkefølgekravene vil – slik de er utformet i dag – fungere som et byggeforbud av flere grunner.

For det første er opparbeidelsen av o\_GS avhengig av byggingen jernbanen og utvidelsen av jernbanebroen, samt krysset Feiselevegen-Håndverksvegen. Opparbeidelseskravet må derfor avgrenses til den delen som befinner seg på sydvestsiden av jernbanen, jf. Bilde 2 under. De øvrige deler må knyttes til opparbeidelse av jernbanen og Felt F/K/T1 og 2.



Bilde 2: Forslag til grensesnitt for opparbeidelseskravet.

For det andre må opparbeidelseskravet knyttes til brukstillatelse, ikke igangsettingstillatelse. Konsekvensen av å knytte kravet til igangsettingstillatelsen er at vegtiltaket må være ferdig opparbeidet før kommunen gir tillatelse til å sette spaden i jorden på Eiendommen. Dette er problematisk, blant annet på grunn av anleggstrafikk til og fra Eiendommen.

For det tredje kreves det at o\_GS må være sikret opparbeidet før rammetillatelse gis. Det rettslige utgangspunktet er at kommunen ikke kan kreve inngåelse av utbyggingsavtale for å gi byggetillatelse, og heller ikke stille krav i plan om at avtale skal inngås før tillatelse gis, jf. departementets tolkningsuttalelse av 17. november 2021<sup>1</sup> og departementets uttalelser i Planjuss 1/2012<sup>2</sup>. Kommunen kan imidlertid – *i stedet for opparbeidelse* – kreve at tiltaket er fullfinansiert gjennom avtaleforpliktelser. På bakgrunn av dette antar vi at krav om sikkerhet i foreslått punkt 6.7 dreier seg om garantistillelse. Det er imidlertid vanlig praksis (og nødvendig av finansieringsgrunner) å knytte krav til sikkerhet til igangsettingstillatelsen, ikke rammetillatelsen. Det kan også stilles spørsmål ved om det i det hele tatt er nødvendig å kreve sikkerhet for opparbeidelsen, i tillegg til selve opparbeidelsen.

## 2.4. Bestemmelse om utvidelse innenfor dagens bruk

Ettersom det i dag er pågående næringsdrift på Eiendommen, kombinert med at tidspunkt for boligutvikling må baseres på et kommersielt og ressursmessig grunnlag, så er det nødvendig med mulighet for en utvidelse av dagens drift innenfor den nye planen. Endringer i markedet for den eksisterende bildriften innebærer blant annet større bruk av innendørs showroom, og mindre bruk av utendørs parkeringsplass. For å sikre en fortsatt tilfredsstillende drift, er det behov for å utvide de eksisterende lokalene. Det bes derfor om at det inntas følgende bestemmelse i reguleringsplanen:

«I påvente av utvikling av bolig på Felt B3, så tillates det utvidelse av eksisterende næringsvirksomhet med 1500 kvm BRA. Slik utvidelse utløser ikke krav til oppfyllelse av rekkefølgekrav for felt B3.»

## 3. AVSLUTNING

Med ovennevnte justeringer av planforslaget har vi stor tro på å kunne gjennomføre en god utvikling av Eiendommen, til glede for Porsgrunn sentrum.

Dersom det er spørsmål er det bare å ta kontakt, enten på e-post eller telefon 97774418. Vi ber også om å bli orientert om det videre arbeidet.

---

<sup>1</sup> <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/svar-pa-sporsmal-om-oppfyllelse-av-vilkarrekkefølgekrav-gjennom-avtaler-om-okonomiske-bidrag/id2892745/>

<sup>2</sup> <https://www.regjeringen.no/contentassets/807636c47fd549e5bb3bf0f5e48c2819/t-1511.pdf>

Med vennlig hilsen  
Advokatfirmaet Føyen AS

Kine Bjørnerud Bergan  
Senioradvokat  
kine.bergan@foyen.no



Porsgrunn kommune  
Postboks 128  
3901 PORSGRUNN

Deres ref.

Vår ref.  
23/67417 - 3

Dato  
22.12.2023

## Høringsuttalelse - områderegulering for knutepunkt Porsgrunn - planid 397

Utvalg for teknisk sektor vedtok på møte 12.12.23 følgende uttalelse:

For Skien er det svært viktig at funksjonen til fv32 som hovedinnfartsåre beholdes, i tråd med intensjonen bak utbyggingen av traseen Hovengatunnelen, Osebakken, Beha-kvartalet. For Skien er det avgjørende viktig at flyten i gjennomgangstrafikken mot og fra E18 ikke begrenses ytterligere.

Utvalg for teknisk sektor fraråder derfor på det sterkeste at fv32 på den omtalte strekningen omgjøres til bygate/miljøgate.

Med hilsen

Marit Semb  
fagleder

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur*

**Bystyresekretariatet**

Tlf: 35 58 10 00

[post@skien.kommune.no](mailto:post@skien.kommune.no)

Post: Pb. 158, 3701 Skien

Besøk: Rådhusplassen 2

Bank: 2680.07.01049

Org. Nr: 938 759 839

[www.skien.kommune.no](http://www.skien.kommune.no)



## **Begrenset høring for felt SF1**

PORSGRUNN KOMMUNE  
Postboks 128  
3901 PORSGRUNN

**Dato:** 24.09.2024  
**Saksref:** 202106026-19  
**Deres ref.:** 23/17841-56  
**Side:** 1 / 1

**Vår saksbehandler:** Stig Hagelid Fjeldstad  
**Telefon:**  
**Mobil:** +4747977073  
**E-post:** Stig.Hagelid.Fjeldstad@banenor.no

**Porsgrunn kommune - Begrenset høring for områderegeringsplan Knutepunkt Porsgrunn  
- Felt SF1 - planID 397 - Bane NORs uttalelse**

Vi viser til begrenset høring, datert 5.9.2024.

Bane NOR har ingen merknader til endringene som beskrives i begrenset høring.

Vi opprettholder imidlertid vårt brev datert 3.11.2023, med høringsuttalelse til planen. Vi imøteser kommunens merknadsbehandling av denne.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri  
Assisterende sjef Planforvaltning  
Drift og vedlikehold

Stig Hagelid Fjeldstad  
planlegger

**Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur**

PORSGRUNN KOMMUNE  
Postboks 128  
3901 PORSGRUNN

**Seksjon Samfunn og plan**

Vår dato: 06.10.2024  
Deres dato: 05.09.2024  
Vår referanse: 24/00062-7  
Deres referanse: 23/17841 - 56  
Vår saksbehandler: Hanne Birte Hulløen

## **Uttalelse til begrenset høring for områdereguleringsplan - Knutepunkt Porsgrunn - Felt SF1 - planID 397 - Porsgrunn kommune**

Telemark fylkeskommune viser til oversendelse mottatt 16. september om begrenset høring/offentlig ettersyn av Felt SF1 i områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn. Uttalelsesfristen er satt til 3. oktober 2024.

### **Planarbeidets hensikt og bakgrunn**

Formålet med den begrensede høringen er å få uttalelser til grunneiers innspill om å øke tillatt byggehøyde fra kote +22 til kote +54 og øke tillatt utnyttning fra kommunens planforslag på %-BRA=250% til %-BRA=600%, samt også tillate boligformål. Innspillet kom i forbindelse med det offentlige ettersynet av områdereguleringsplanen for Knutepunkt Porsgrunn som lå ute til høring i oktober/november 2023.

Fylkeskommunen uttalte seg til det offentlige ettersynet i brev oversendt 12. februar 2024, med innsigelser til planforslaget på enkelte punkter, vedtatt i fylkeskommunens hovedutvalg for næring, industri og klima (HNIK) 7. februar 2024. Fylkeskommunen hadde der ingen kommentarer til felt SF1.

Til denne begrensede høringen vurderer Porsgrunn kommune foreløpig å ikke åpne for boligformål på felt SF1, men å tillate økte byggehøyder og økt grad av utnyttning.

### **Fylkeskommunens roller og ansvar**

Telemark fylkeskommune har mottatt planforslaget til uttalelse i medhold av plan- og bygningsloven (pbl) § 5-2.

Fylkeskommunen skal bidra til at nasjonale og regionale føringer blir fulgt opp i alt planarbeid. Vi har en rolle som regional utviklingsaktør, planmyndighet og planfaglig veileder. Fylkeskommunens uttalelse gis med grunnlag i mål, prinsipper og anbefalinger, slik de er nedfelt i overordnede nasjonale og regionale styringsdokumenter.

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark og Vestfold og Telemark fylkeskommune inngikk en samarbeidsavtale 13. januar 2021. Avtalen innebærer at fylkeskommunen ivaretar barn og unges interesser i reguleringsplaner, også på vegne av Statsforvalteren. Avtalen begrenser ikke

Statsforvalterens adgang til å fremme innsigelse. Denne samarbeidsavtalen videreføres inntil videre mellom Statsforvalteren i Vestfold og Telemark og Telemark fylkeskommune.

### **Fylkeskommunens vurdering**

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

### **Sektor samfunnsutvikling**

#### **Seksjon samfunn og plan**

#### **Barn og unges interesser i planlegging**

Hensynet til barn og unge er sterkt forankret i lovverket og nasjonale retningslinjer, jf. plan- og bygningsloven §§ 1-1, 3-1, RPR- barn og planlegging pkt. 4 og 5 samt forvaltningsloven § 17.

Grunneier foreslår å legge til rette for lettstelte boliger for eldre. Telemark fylkeskommune støtter kommunens foreløpige vurdering om å ikke tillate boligformål på Felt SF1. Feltet ligger i gul og rød støysone mellom Sverres gate og jernbanesporene, som vist i støytredningen til planforslaget (datert 1.5.2023).

Vi vektlegger at dersom det reguleres til boligformål, kan det ikke settes bestemmelser som utelukker barn fra å bo der. De rikspolitiske retningslinjene for barn og planlegging legger vekt på gode nærmiljøer med god tilgang på trygge og varierte områder for lek og aktiviteter uten støy og forurensning. Slike arealer er ikke tilgjengelig innenfor felt SF1. Etter vår vurdering er det ikke en trafiksikker atkomst til nærmeste lekeplass i Rådhusparken. Gangatkomst vil være via kollektivterminalen og ved å krysse Sverres gate som er en viktig gate i Porsgrunn, særlig for kollektivtrafikken.

Telemark fylkeskommune legger til grunn at det ikke reguleres boligformål på Felt SF1. Det vil være nødvendig med nytt offentlig ettersyn dersom dette skulle bli aktuelt, der barn og unges bomiljø og arealinteresser må utredes særskilt. Dette vil kunne gi grunnlag for å måtte fremme saken til ny politisk behandling med innstilling om innsigelse i Telemark fylkeskommune.

#### **Planfaglige råd**

Forslag til reguleringsbestemmelser inneholder ikke krav om detaljreguleringsplan eller andre dokumentasjonskrav for SF1. Vårt råd er at kommunen vurderer å sette slike krav for å kunne vurdere prosjektets påvirkning utover det konkrete arealformålet, og eventuelt sette rekkefølgekrav til opparbeiding av tilgrensende areal. Fra vår side vil vi særlig vektlegge forholdet til kollektivterminalen.

Med hilsen

Tor Arne Hellkås  
seksjonsleder  
Samfunn og plan

Hanne Birte Hulløen  
plankoordinator  
hanne.birte.hulloen@telemarkfylke.no

Kopi til:  
STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMAR  
STATENS VEGVESEN



PORSGRUNN KOMMUNE  
Postboks 128  
3901 PORSGRUNN

Saksbehandler, innvalgstelefon

Lene Ottersen, 33 37 11 91

## Uttalelse - begrenset høring - felt SF1 - Porsgrunn - Knutepunkt Porsgrunn - reguleringsplan - planid 397

Vi viser til oversendelse fra Porsgrunn kommune datert 05.09.2024, samt dialog 30.09.2024 og 04.10.2024 på telefon. Statsforvalteren har i denne saken fått utsatt frist for uttalelse til 17.10.2024.

### Saken gjelder

Saken gjelder begrenset høring av områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn (planID 397) - felt SF1.

Det vises til planforslag til områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn i Porsgrunn kommune. Planid 397 som var på høring i perioden oktober til november 2023. Statsforvalteren viser til vår uttalelse med innsigelse til planforslaget datert 08.12.2023, samt uttalelse av 26.03.2024 hvor vi trekker deler av innsigelsene.

I høringsperioden kom det inn ønske fra grunneier av Kammerherreløkka 2 (felt SF1) om endringer knyttet til maksimal kotehøyde, utnyttelse og formål. Planforslaget ved høring åpnet for en utnyttelse på %-BRA=250% og en maksimal gesimshøyde på kote +22, samt formålene forretning, kontor, hotell/overnatting, offentlig og privat tjenesteyting og bevertning. Det er nå ønske om å endre formål til næringsbygg og blandet formål (næring/bolig) med en utnyttelse opp til %-BRA=600% og en maksimal gesimshøyde på kote +54.

Rådmannen støtter foreløpig grunneiers vurderinger knyttet til høyde og utnyttelse, og foreslår at deler av felt SF1 får maksimal kotehøyde på +54 og en utnyttelse på %-BRA=600%. Med bakgrunn i uttalelser fra Bane NOR og Statsforvalteren, samt støyrapport lagt ut på høring, vurderer rådmannen foreløpig at det ikke åpnes for boligformål på feltet.

### Rollen til Statsforvalterens fagavdelinger

Statsforvalterens fagavdelinger skal med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-2 påse at planer ikke er i strid med nasjonale og viktige regionale interesser innen miljøvern, klima, landbruk, samfunnssikkerhet, folkehelse, barn og unges interesser og gravplasser. Så lenge planen ikke er i



strid med nasjonale eller viktige regionale interesser, vil ikke Statsforvalteren ved fagavdelingene ha innsigelse til planen.

For ordens skyld minner vi om at det er Statsforvalterens justis- og vergemålsavdeling som behandler eventuelle klager på kommunens vedtak.

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark og Vestfold og Telemark fylkeskommune inngikk en samarbeidsavtale 13. januar 2021, som videreføres inntil videre for Telemark fylkeskommune. Avtalen innebærer at fylkeskommunen ivaretar barn og unges interesser i reguleringsplaner også på vegne av Statsforvalteren. Statsforvalteren viser til fylkeskommunens vurdering av barn og unges interesser i uttalelser til planvarsler og planforslag. Avtalen begrenser ikke Statsforvalterens adgang til å fremme innsigelse til planforslag som er i strid med vedtatte nasjonale eller regionale mål, rammer og retningslinjer knyttet til barn og unges interesser.

### **Faglige råd og merknader**

Vi viser til vår uttalelse med innsigelse til planforslaget datert 08.12.2023, samt uttalelse av 26.03.2024 hvor vi trekker deler av innsigelsene, som begge fortsatt gjør seg gjeldende.

#### Støy og luftkvalitet

Ut fra oversendelsen fra kommunen forstår vi at det er et ønske fra grunneier å både endre formål til næringsbygg og blandet formål (næring/bolig), og øke maksimal gesimshøyde til kote +54, samt utnyttelse opp til %-BRA=600%.

Det følger videre av oversendelsen av 05.09.2024 og av dialog med kommunen på telefon 30.09.2024 og 04.10.2024, at kommunen kun støtter grunneiers vurderinger knyttet til høyde og utnyttelse, og foreslår at deler av felt SF1 får maksimal kotehøyde på +54 og en utnyttelse på %-BRA=600%. Det er ikke foreslått endring av formålet eller bestemmelsene knyttet til formål. Det er kun vist til revidert plankart med forslag til ny kotehøyde og BRA. Slik oversendelsen nå foreligger og forstås er det derfor kun endring av kotehøyde og utnyttelse som er på høring, og ikke endring av formål. Det vil si at de foreslåtte bestemmelser i 3.1.2.1 fortsatt vil gjelde for SF1, og at det ikke tillates støyfølsomme formål innenfor SF1. Vi legger dette til grunn for vår uttalelse, og har ut fra det ikke støyfaglige merknader til økning av høyden.

Dersom det på et senere tidspunkt skulle foreslås å endre formålet for SF1 for å tillate boliger fra 4. etasje og oppover, anmoder vi om at saken sendes på ny høring, da det vil berøre nasjonale interesser knyttet til støy og luftkvalitet. En slik endring vil fordre en revidert utredning på støy og luftkvalitet som tar høyde for ny kotehøyde og grad av utnyttelse. Vi viser også til vår uttalelse med innsigelse av 08.12.2023, og at det på lik linje med SF6 og SF7 vil være grunnlag for innsigelse mot felt S1 knyttet til støy og luftforurensning, dersom det tillates boliger uten at det er dokumentert at kvalitetskravene i støyretningslinjen og reguleringsbestemmelsene lar seg oppfylle.

#### Barn og unge

Vi viser til uttalelse fra Telemark fylkeskommune av 06.10.2024 og deres innspill på barn og unges interesser i planlegging, som vi stiller oss bak.

#### Naturmangfold

Ved søk i naturbase og ut fra naturmangfoldsrapporten som lå ved opprinnelig planforslag er det flere store gamle trær og trær med buktmessinglav ved SF1 og tvers ovenfor veien for planlagt bygg. Det står i faktaarket at lokaliteten er kartlagt som naturtypen store gamle trær, med utforming andre treslag. Alleen består av rundt 20 middelaldrende og tilplantende asal, trolig svensk asal.



Buktmessinglav (sterkt truet, EN) er funnet på stammen av 9 av de 20 trærne. I tillegg til buktmessinglav er det også påvist trefingersildre (sterkt truet, EN) ved SF1, senest i 2024 også innenfor SF1.

Ut fra oversendelsen er det ikke gjort noe vurdering eller utredning av hvilken påvirkning en eventuell økning i høyde og utnyttelse av SF1 kan ha på disse naturverdiene. Vi ser at det ut fra sol- og skyggediagram kan bli økende skyggevirking på formiddagen, men på ettermiddagen vil økt skyggevirking være østover. En økning i høyde og utnyttelse vil også kunne ha innvirkning på vindforhold og mengde støv som virvles opp. Det er noe uklart hvor mye sol og skygge som er det mest ideelle for buktmessinglav og for de trærne hvor buktmessinglav lever på. Ut fra Artskart ser vi at de aller fleste trær står solrikt, men det er også enkelte forekomster på trær som står skyggefullt.

Ut fra utredningen «Bevaring av trær som substrat for buktmessinglav» utarbeidet av Trekontoret, juni 2024 fremgår det av punkt 4.1 og 4.1.1 at lys/skyggeforhold, vindforhold og mengde støv som virvles opp kan ha noe å si for buktmessinglav, og bør ikke endres vesentlig. Økt skygge og/eller endret arealbruk vil for øvrig kunne få konsekvenser også for trefingersildre. Det er derfor en svakhet at det ikke er vurdert hva endringene i foreslått forslag har å si for disse naturverdiene ved SF1. Vi anmoder derfor om at mulig påvirkning på forekomster av buktmessinglav og trefingersildre vurderes nærmere før sluttbehandling og vedtak.

Vi oppfordrer videre til å vurdere hvordan levesteder for trefingersildre kan sikres og utvikles innenfor både S1 og hele planområdet. Dette kan for eksempel være i form av at det etableres et areal på nye takflater eller parkområder med samme naturtype som den som trefingersildren lever i, det vil si kalkgrus med sparsomt med annen vegetasjon. Dersom det suppleres med noen få andre plantearter knyttet til kalkgrus vil dette kunne fungere bra som en erstatningsbiotop med funksjon for ville, pollinerende insekter. Tiltak for å øke miljøkvalitet bør innarbeides i bestemmelser.

Med hilsen

Grethe Helgås (e.f.)  
direktør

Lene Ottersen  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Kopi til:

Telemark fylkeskommune	Postboks 2844	3702	SKIEN
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091 Majorstua	0301	OSLO
Statens vegvesen - Transport og samfunn	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Mattilsynet	Postboks 383	2381	BRUMUNDDAL
BANE NOR SF	Postboks 4350	2308	HAMAR

**Begrenset høring for rundkjøring  
Gimlevegen / Vallermyrvegen og  
maksimale kotehøyder i felt SF9-10**

**Fra:** [Beathe S. Olsen](#)  
**Til:** [Lars Martin Sørli](#); [Odd Fjellet](#)  
**Kopi:** [Hans Magnus Kåsi Kristensen](#)  
**Emne:** SV: begrenset høring for områderegeringsplan for knutepunkt Porsgrunn (planID 397)-Rundkjøring Gimlevegen / vallermyrvegen og maksimale kotehøyder i felt SF9-10  
**Dato:** torsdag 26. september 2024 14:08:12  
**Vedlegg:** [image009.png](#)  
[image010.png](#)  
[image001.png](#)  
[image002.png](#)  
[image003.png](#)

---

Hei

Da har vi fått summa oss litt, og ser at dette vil få store konsekvenser for oss.

Vi kan ikke se at det er mulig å få til noen god løsning.

- Må bygge nytt først, for så å rive Gimlevegen 1.
- Vi trenger de parkeringsplassene vi har(17 plasser)
- Dette vil ramme oss hardt!

Det vi evt. kan leve med er Gimlevegen 3 reguleres til næring. Løse inn Gimlevegen 1 og 3, rive Gimlevegen 3 – bygg nytt før Gimlevegen 1 rives, og vi får plass til parkering.



Med vennlig hilsen

**Beathe S. Olsen**

Kontor- og kvalitetsansvarlig

986 91 744 | [beathe@brann-sikringservice.no](mailto:beathe@brann-sikringservice.no)

Gimlevegen 1, 3917 Porsgrunn

**AS Brann - og  
Sikringservice**

PART OF PROSERO

PORSGRUNN KOMMUNE  
Postboks 128  
3901 PORSGRUNN

**Seksjon Samfunn og plan**

Vår dato: 06.10.2024  
Deres dato: 20.09.2024  
Vår referanse: 24/00062-11  
Deres referanse: 23/17841 - 57  
Vår saksbehandler: Hanne Birte Hulløen

## **Uttalelse til begrenset høring for områdereguleringsplan - Knutepunkt Porsgrunn - Rundkjøring Gimlevegen/Vallermyrvegen og maksimale kotehøyder i felt SF9-10 - planID 397 - Porsgrunn kommune**

Telemark fylkeskommune viser til oversendelse datert 23. september 2024 om begrenset høring/offentlig ettersyn av del av Knutepunkt Porsgrunn. Uttalelsesfristen er satt til 18. oktober 2024.

### **Planarbeidets hensikt og bakgrunn**

Formålet med den begrensede høringen er å legge til rette for utvidelse av rundkjøringen på Gimlevegen/Vallermyrvegen på fv. 32, samt endre maksimalt tillatte kotehøyder i felt SF9 og SF10 langs fv. 32 vest for Hagebyen. Kommunen foreslår at kotehøydene endres fra +22 til henholdsvis kote +23,5 nord for bestemmelsesområde #4 /Bjørkealléen, og senkes til kote + 20,5 sør for aksens.

Fylkeskommunen uttalte seg til det offentlige ettersynet i brev oversendt 12. februar 2024, med innsigelser til planforslaget på enkelte punkter, vedtatt i HNIK 7. februar 2024. Utvidelsen av rundkjøringen imøtekommer ett av innsigelsespunktene.

### **Fylkeskommunens roller og ansvar**

Telemark fylkeskommune har mottatt planforslaget til uttalelse i medhold av plan- og bygningsloven (pbl) § 5-2.

Fylkeskommunen skal bidra til at nasjonale og regionale føringer blir fulgt opp i alt planarbeid. Vi har en rolle som regional utviklingsaktør, planmyndighet og planfaglig veileder. Fylkeskommunens uttalelse gis med grunnlag i mål, prinsipper og anbefalinger, slik de er nedfelt i overordnede nasjonale og regionale styringsdokumenter.

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark og Vestfold og Telemark fylkeskommune inngikk en samarbeidsavtale 13. januar 2021. Avtalen innebærer at fylkeskommunen ivaretar barn og unges interesser i reguleringsplaner, også på vegne av Statsforvalteren. Avtalen begrenser ikke Statsforvalterens adgang til å fremme innsigelse. Denne samarbeidsavtalen videreføres inntil videre mellom Statsforvalteren i Vestfold og Telemark og Telemark fylkeskommune.

## **Fylkeskommunens vurdering**

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

### **Seksjon kultur**

#### **Nyere tids kulturminner**

Endringene har ingen innvirkning på kulturmiljø av nasjonal eller vesentlig regional interesse. Vi har derfor ingen merknad.

### **Sektor Samferdsel**

De foreslåtte utvidelsene av den regulerte rundkjøringen vil for det meste møte fylkeskommunens bemerkninger. Imidlertid må det reguleres inn et 1,5 meter bredt areal til *annen veggrunn* som etableres på utsiden av gang-/sykkelvegen mot området som tas inn i planområdet (F/K, Gimlevegen 1). Dette vil være tilstrekkelig for å få gode nok siktsoner for utkjøring og gangfelt i Gimlevegen.

Med hilsen

Tro Arne Hellkås  
seksjonsleder  
Samfunn og plan

Hanne Birte Hulløen  
plankoordinator  
hanne.birte.hulloen@telemarkfylke.no

*Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*

#### **Saksbehandler**

Hanne Birte Hulløen - hovedsaksbehandler  
Dag Steinar Ragvin - samferdsel  
Gunnhild Randen -

tlf. 90 17 67 96  
tlf. 94 16 94 76  
tlf. 90 03 87 07

e-post: [hanne.birte.hulloen@telemarkfylke.no](mailto:hanne.birte.hulloen@telemarkfylke.no)  
e-post: [dag.steinar.ragvin@telemarkfylke.no](mailto:dag.steinar.ragvin@telemarkfylke.no)  
e-post: [gunnhild.randen@telemarkfylke.no](mailto:gunnhild.randen@telemarkfylke.no)

Kopi til:

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMAR  
STATENS VEGVESEN



PORSGRUNN KOMMUNE  
Postboks 128  
3901 PORSGRUNN

Saksbehandler, innvalgstelefon

Lene Ottersen, 33 37 11 91

## Uttalelse - begrenset høring - rundkjøring Gimlevegen / Vallermyrvegen - kotehøyder felt SF9 og 10 - Porsgrunn - Knutepunkt Porsgrunn - reguleringsplan - planid 397

Vi viser til oversendelse fra Porsgrunn kommune datert 20.09.2024 med høringsfrist 17.10.2024.

### Saken gjelder

Saken gjelder begrenset høring/offentlig ettersyn av en del av områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn (planID 397) som gjelder rundkjøring Gimlevegen/Vallermyrvegen og kotehøyder felt SF9 og SF10.

Det vises til opprinnelig planforslag til områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn, planid 397 som var på høring i perioden oktober til november 2023. Statsforvalteren ga uttalelse med innsigelse til planforslaget datert 08.12.2023, samt uttalelse av 26.03.2024 hvor vi trekker deler av innsigelsene.

Formålet med den begrensede høringen er å legge til rette for utvidelse av rundkjøringen på Gimlevegen/Vallermyrvegen på fv. 32. Konsekvensen av utvidelsen er at arealbeslaget krever riving av Gimlevegen 1 (gbnr. 200/3132) dersom tiltaket realiseres. Det legges til rette for et erstatningsbygg på eiendommen. Gjeldende formål forretning/kontor videreføres. I tillegg foreslås det å endre maksimalt tillatte kotehøyder i felt SF9 og SF10 langs fv. 32 vest for Hagebyen. Kommunen foreslår at kotehøydene endres fra +22 til henholdsvis kote +23,5 nord for bestemmelsesområde #4 /Bjørkealléen, og senkes til kote + 20,5 sør for aksene.

Utvidelsen av rundkjøringen skal imøtekomme ett av innsigelsespunktene som Telemark fylkeskommune fremmet i sin høringsuttalelse med innsigelse av 12.02.2024.

### Rollen til Statsforvalterens fagavdelinger

Statsforvalterens fagavdelinger skal med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-2 påse at planer ikke er i strid med nasjonale og viktige regionale interesser innen miljøvern, klima, landbruk, samfunnsikkerhet, folkehelse, barn og unges interesser og gravplasser. Så lenge planen ikke er i strid med nasjonale eller viktige regionale interesser, vil ikke Statsforvalteren ved fagavdelingene ha innsigelse til planen.



For ordens skyld minner vi om at det er Statsforvalterens justis- og vergemålsavdeling som behandler eventuelle klager på kommunens vedtak.

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark og Vestfold og Telemark fylkeskommune inngikk en samarbeidsavtale 13. januar 2021, som videreføres inntil videre for Telemark fylkeskommune. Avtalen innebærer at fylkeskommunen ivaretar barn og unges interesser i reguleringsplaner også på vegne av Statsforvalteren. Statsforvalteren viser til fylkeskommunens vurdering av barn og unges interesser i uttalelser til planvarsler og planforslag. Avtalen begrenser ikke Statsforvalterens adgang til å fremme innsigelse til planforslag som er i strid med vedtatte nasjonale eller regionale mål, rammer og retningslinjer knyttet til barn og unges interesser.

### **Faglige råd og merknader**

Vi viser til vår uttalelse med innsigelse til planforslaget datert 08.12.2023, samt uttalelse av 26.03.2024 hvor vi trekker deler av innsigelsene, som begge fortsatt gjør seg gjeldende. I tillegg har vi følgende innspill til de foreslåtte tiltakene/endingene som er på høring:

#### Støy og luftkvalitet

Det følger av opprinnelig planforslag at det kreves detaljregulering av de fleste feltene i planen, men på Kammerherreløkka (SF1-7) og SF10 i Beha-kvartalet tillates det å gå direkte til byggesak. Det vil si at det kreves detaljregulering for delområdene som grenser til rundkjøringen på Gimlevegen/Vallermyrvegen på fv. 32, deriblant SF9. Innenfor formål SF8-9 tillates det bolig fra 4. etasje og oppover, mens det innenfor SF10 ikke tillates bolig, kun offentlig eller privat tjenesteyting.

En utvidet økning av rundkjøringen med ekstra felt og større sirkulasjonsareal, samt økning av kotehøyde kan ha noe å si for støyforholdene og luftkvaliteten i planområdet. Vi forutsetter at det i forbindelse med detaljregulering må gjøres mer nøyaktige vurderinger etter føringene i *Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen* (T-1442/2021). I tillegg at det utføres mer detaljerte vurderinger med modellering av luftforurensningen etter kravene i *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging*, T-1520/2012, som også inkluderer de foreslåtte tiltakene/endingene.

#### Naturmangfold

Vi gjør oppmerksom på at etter at opprinnelig planforslag var på høring, er det kartlagt flere trær med buktmessinglav (sterkt truet, EN) i planområdet for områdereguleringen. Det er blant annet registrert buktmessinglav på et av trærne på grensen mellom planlagt torg o\_TOF4 og felt SF8 som ble kartlagt 07.03.2024.

**Vi legger til grunn at planforslaget ikke legger opp til å felle trærne innenfor torg o\_TOF4. Vi har imidlertid et sterkt faglig råd om at det legges inn en tilstrekkelig hensynsone bevaring naturmiljø (H560) som et minimum rundt treet med buktmessinglav, og med tilhørende planbestemmelser. Vi forventer at dette treet og andre trær med buktmessinglav blir ivare tatt videre i detaljreguleringen av de ulike delområdene. Eventuelle andre naturverdier av nasjonal interesse må også ivaretas. Vi anbefaler at også de andre trærne innenfor torg o\_TOF4 blir ivare tatt.**

Vi viser også til vår tidligere uttalelse med innsigelse på naturmangfold – hule eiker av 08.12.2023, og forutsetter at de hule eikene ikke blir berørt av de foreslåtte tiltakene/endingene.



Med hilsen

Grethe Helgås (e.f.)  
direktør

Lene Ottersen  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Kopi til:

TELEMARK FYLKESKOMMUNE

Norges vassdrags- og energidirektorat

Statens vegvesen - Transport og samfunn

Mattilsynet

BANE NOR SF

Postboks 2844

Postboks 5091 Majorstua

Postboks 1010 Nordre Ål

Postboks 383

Postboks 4350

3702 SKIEN

0301 OSLO

2605 LILLEHAMMER

2381 BRUMUNDDAL

2308 HAMAR

Byutvikling  
Postboks 128  
3901 Porsgrunn

[postmottak@porsgrunn.kommune.no](mailto:postmottak@porsgrunn.kommune.no)

**Begrenset høring for områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn (planID 397)  
- Rundkjøring Gimlevegen/Vallermyrvegen og maksimale kotehøyder i felt SF9-10.**

--- o o o ---

**HØRINGSSVAR – Utsatt svarfrist: 24.10.2024 kl. 12.00**

Schanke Eiendom AS viser til den begrensede høringen om endret rundkjøring, byggegrenser og høyder som berører Beha-kvartalet Eiendoms interesser. Vi har også registrert at det skjer en begrenset høring knyttet til høyde og grad av utnytting for felt SF1, NAV-bygget, på vestsiden av jernbanesporene. Vi er fornøyd med at områdeplanforslaget nå legges frem for politisk behandling. Samtidig har vi klare synspunkter på rammer som legges for utviklingen av våre eiendommer. Rammene for Beha-kvartalet Eiendom synes å avvike fra de premisser som gjøres gjeldene for enkelte andre eiendommer. Vi anmoder derfor Porsgrunn kommune i den videre behandling av planen om å foreta visse endringer knyttet til BEHA-arealene. Disse knytter seg særlig til at:

- A. Kommunen bør vedta at rundkjøringen forskyves nordover slik at torget o\_TO4 kan bli et reelt torg for byliv.**
- B. Planen bør ha flere ulike byggehøyder langs Vallermyrvegen slik at arkitektonisk variasjon sikres. Bebyggelsens horisontale tilbaketrekning bør reduseres til 3-5m.**
- C. Vedtakelsen av områdereguleringen bør sikre at høybyggets høyde kan økes med 10m fra kote +60 til kote +70 for å sikre ombrukbar bebyggelse og lik etg høyde 4 m, som i hele planområdet for øvrig.**
- D. Ut fra juridisk grunnlag og kommunens planverk bør plankravet frafalles, slik at eiendomsbesitterne på begge sider av jernbanesporene behandles likt.**
- E. Beha-kvartalet Eiendom anmoder om at de moderate justeringene vi foreslår for BEHA-arealene imøtekommes, sett i fht rammene som gis for andre eiendommer i områdeplanen.**

- **A. Utvidelse av rundkjøring og areal avsatt til torg ved BEHAs administrasjonsbygg**

Det er meget uheldig at rundkjøringen utvides i omfang på en måte som tar mer areal og gir økt trafikk-/støybelastning fra fylkesveien i Beha-kvartalet Eiendoms utbyggingsområde. Bakgrunnen for forslaget er en altfor sent innkommet innsigelse fra fylkeskommunen knyttet til avkjørsel til p-huset i nord. Begrunnelsen for innsigelsen har vært kjent for kommunen lenge før offentlig ettersyn. Vi mener rundkjøringen i det minste må forskyves nordover slik at det blir mer rom rundt BEHAs administrasjonsbygg og at utbyggingspotensialet ikke begrenses ytterligere.

Et godt plangrep forutsetter at planens arealformål samsvarer med det som faktisk blir mulig bruk. Kommunen har foreslått torg o\_TO4 langsmed den bevaringsverdige BEHA-bygningen, noe Beha-kvartalet Eiendom støtter fordi det kan bli et attraktivt byrom. Men er utvidelsen av rundkjøringen med hele trafikkøkningen fra parkeringshuset i nord forenelig med torg-funksjonen? Et torg med "shared space"/sambruks-løsning bør, ifølge Trafikksikkerhetshåndboken, ha en biltrafikk lavere enn 4000 ÅDT og fartsgrense på 15-20 km/t. Vi har fått opplyst at den nye rundkjøringen får 7700 ÅDT (ut fra en økning på anslagsvis 10-17% med p-hustrafikken tillagt), altså nesten dobbelt så mye som et torg med bilferdsel over bør ha. Vi støtter vurderingen i kommunens utredning av at det er meget uheldig å dra p-hus-trafikken gjennom planområdet. Vi anmoder kommunen uansett om å vedta at rundkjøringen forskyves nordover slik at torget kan bli et torg for byliv, ikke et «biltorg».

Det bør vurderes om innkjøringen til SF8 (og P-Huset) og SF9 legges nord for trerekken i C. E. Berg-Hanssen gate, ved feltet o\_TO4 (torget). Dette vil redusere biltrafikken over torget betraktelig.

En forskyvning av rundkjøringen mot nord har også den positive konsekvens, at næringsbygget i Gimlevegen 1 (AS Brann- og Sikringservice) ikke må rives.

- **B. Byggehøyder mot Vallermyrvegen for SF9 og SF10 (Beha-kvartalet Eiendom - 3 og 4 etg.) sammenlignet med SF8 (gml. Urædd - 8 etg.)**

Hagebyen har klar bevaringsverdi. Samtidig er Vallermyrvegen en logisk grense mellom Hagebyen og det nye sentrumsområdet. Det synes logisk å trappe den nye bebyggelsen noe ned mot Vallermyrvegen. Samtidig stiller vi spørsmål ved om høydeskiellet ved Bjørkealléen er et byformmessig riktig grep da dette vil gi større grad av ensformige høyder i hver av de nye kvartalene. Vi lurer også på hvorfor tilsvarende krav ikke gjøres gjeldende for SF8 (gml. Urædd) som har 8 etg. mot boligbebyggelsen. Vi mener at høyden på Beha-kvartalet Eiendoms bebyggelse ut mot byggegrensens langs Vallermyrvegen klart tåler høyder på mer enn 3 og 4 etg. og at dette ikke vil påvirke solforholdene i Hagebyen ytterligere. Det kan gi en enda større variasjon mot Vallermyrvegen med høyder på f.eks. 3-6 etg, som vil være positivt i opplevelsen av gateløpet. Dette vil heller ikke påvirke solforholdene i Hagebyen, utover det som allerede er tillatt av kotehøyder i andre byggelinje fra FV gir (se vedlagte illustrasjon).

Dette forsterkes av at høydebegrensningene ikke synes vektlagt lengre nord der også småhusbebyggelsen berøres. Vi mener også at en horisontal inntrekning av bygningsvolumene

langs Vallermyrvegen på 13m synes ubegrunnet, også sett i fht hvordan dette er håndtert i planen for øvrig. Vi mener tilbaketrekingen bør reduseres fra 13 til 3-5 meter. Dette vil erfaringsmessig være tilstrekkelig for å åpne opp byrommet langs veien. Bebyggelsens horisontale tilbaketreking bør reduseres betraktelig.

Et annet pågående byggeprosjekt som berører temaet høyder vs. verneverdig bebyggelse/kulturmiljø, er utbyggingen av St. Joseph-tomten. Her tillates bygg på opptil 7 etg kun ca. 16m fra eksisterende bebyggelse. Skyggevirkningene vil her bli betydelige og det blir ingen myk overgang (nedtrapping) mot de gamle trehusene på motsatt side av Aallsgate.

- **C. Høybygget på SF9 (Beha-kvartalet) har ikke realistiske etg. høyder, kote +60 gir ikke 16 etg.**

Planforslaget gir nå lite forståelig og ulike rammer for bebyggelsens høyder i ulike delområder. Vi har tidligere tatt opp behovet for at høybygget på SF9 #6, som vist med 16 etg. i planforslaget, inneholdende blant hotell, bør gis fremtidsrettede høyder på lik linje med resten av planområdet. Med unntak av #6 har alle andre felt lagt til grunn en brutto gjennomsnittlig etasjehøyde på 4 meter ved fastsetting av maks kotehøyde. For #6 er det foreslått en gjennomsnittlig brutto etasjehøyde på 3,38 meter. Alle første etasjer i SF-områdene skal ifølge planbestemmelsene ha 4,2 meter frihøyde, i tillegg trenger øverste etasje mellom 0,8 - 1,0 meter ekstra høyde for isolasjon + jordsmonn / vegetasjon eller opparbeidelse til uteoppholdsareal. Dette gir en brutto etasjehøyde for 1. etasje på ca. 5,1 m og de resterende 15 etasjene en brutto etasjehøyde på 3,2 meter. Dette er for lavt for andre formål som kontor, konferanse og undervisning, og veldig knapt for et rent hotellbygg. Gode etasjehøyder er et viktig virkemiddel i å gjøre bygg fleksible og mottakelige for endrede behov og bruk i fremtiden, og det er derfor viktig at planen sikrer dette. For å oppnå dette må høydebegrensingen økes med 10m, fra kote +60 til +70, jfr. UMBs vedtak ved 1. gangs behandling av områdeplanen om 16 etg. på dette feltet. Vi anmoder om at dette sikres i den videre behandlingen av områdereguleringen.

- **D. Ulike plankrav på hver side av jernbanesporene (øst og vest).**

Vi har tidligere ønsket å unngå plankrav, og vi har stilt spørsmål ved om feltene øst for jernbanen trenger plankrav dersom plankrav opprettholdes for våre områder. Vi har påpekt at plankravet etter loven kun skal brukes der det er nødvendig for ytterligere detaljering av utbygging, altså ikke for å prioritere noen byggefelt fremdriftsmessig foran andre. Hvis dette er tilfelle, slik det fremgår av rådmannens kommentarer, så må kommunen i stedet bruke bestemmelser om tidsrekkefølge (f.eks. "Område A skal ferdigstilles før område B"). Slike bestemmelser er imidlertid uvanlige og dessuten i strid med tidligere signaler fra politikere og administrasjon om at det er ønskelig med raskest mulig oppstart for Schanke Eiendoms byggeplaner på Beha-kvartalet. Vi stiller derfor spørsmål ved om plankravet er rettslig gyldig.

Rådmannen begrunner plankravet med at det åpnes for boliger i feltene øst for jernbanelinjen og at de trenger ytterligere detaljering før de kan godkjennes i søknader om tillatelse. Schanke Eiendom kan ikke se at dette er entydig riktig. Kommunen har allerede, bl.a. i flere bestemmelser

i kommuneplanens arealdel, i ulike veiledere og i forslaget til områdereguleringsplanen klare styringsverktøy. Dette gjelder følgende bestemmelser i områdereguleringsplanen: §2.1.3 om utomhusplan, §2.6 om utforming av bebyggelsen, §2.9 om boligkvalitet, § 2.10 om støy og § 2.8 om utearealer. Sammen med arealdelens bestemmelser vil disse sikre de viktigste elementene knyttet til boligkvalitet. Gitt at områdereguleringen avklarer overordnet byplangrep og bebyggelsesstruktur vil en ordinær detaljreguleringsplan sjelden behandle flere temaer enn dem kommunen allerede kan styre gjennom disse planene. Schanke Eiendom mener ut fra juridisk grunnlag og kommunens plangrunnlag at plankravet bør frafalles, slik at eiendomsbesitterne på begge sider av jernbanesporene behandles likt.

- **E. Fordobling av høyder og nesten tredobling av utnyttelse av SF1, NAV-bygget, vest for jernbanesporene.**

Plandokumentene for knutepunktet og rådmannens kommentarer angir at det for områdene vest for jernbanesporene er et mål å fortette innenfor områdets karakter med bla henvisning til høyden på NAV-bygget. Vi registrerer at rådmannen uten særlig begrunnelse foreslår å øke utnyttelse fra 250% til 600% og høyden fra 6 etg. til 12 etg. for SF1, NAV-bygget. Sett i lys av dette, anmoder Beha-kvartalet Eiendom om at de mer moderate justeringene vi fortsatt foreslår for BEHA-arealene imøtekommes.

● **Likebehandling.**

Likebehandlingsprinsippet står sterkt i norsk rett. Det er et grunnleggende rettferdighetsprinsipp som skal hindre usaklig forskjellsbehandling og sikre åpenhet og forutsigbarhet i offentlige beslutningsprosesser. Likebehandling er viktig for å opprettholde tillitt til forvaltningen. Dette gjelder med særlig styrke i saker der kommunen har egeninteresse av utfallet.

Som det fremgår over, behandles grunneierne i området (foreløpig) ulikt i svært viktige spørsmål om bl.a. plankrav og høyder/utnyttelse. Det fremgår av vår redegjørelse over at vi har vanskelig for å se saklig grunnlag for denne forskjellsbehandlingen. Vi ber om at kommunen behandler grunneierne likt i det videre planarbeidet.

Porsgrunn, 24. oktober 2024

Vennlig hilsen

**Karianne Schanke**  
**Beha-kvartalet Eiendom AS**

c/o Schanke Eiendom AS  
Storgt. 112, 3921 Porsgrunn

21. mars kl 15:00

