



PORSGRUNN KOMMUNE

Oppsummering av hovedinnhold av mottatte uttalelser til høring og offentlig ettersyn med kommunedirektørens kommentarer

Områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn, planID 397

Planforslaget har vært på høring og offentlig ettersyn i perioden 06.10.2023 – 21.11.2023.

Porsgrunn kommune mottok totalt 42 høringsuttalelser til planforslaget. Følgende har kommet med uttalelse:

1. DSB, datert 06.10.2023
2. Elevrådet, Myrene skole med hørselsklasser, datert 31.10.2023
3. Larvik kommune, datert 03.11.2023
4. Kari Gro Thorsteinsen, datert 06.11.2023
5. Kammerherreløkka AS, datert 08.11.2023
6. Knutepunkt Porsgrunn AS, Porsgrunn utvikling AS, Bane NOR Eiendom AS, datert 08.11.2023
7. Statsbygg, datert datert 09.11.2023
8. Kolbjørn Hegna, datert datert 10.11.2023
9. Amalie Rosslund Christiansen, datert 13.11.2023
10. Mattilsynet, datert 14.11.2023
11. Sabine Gehring, datert 14.11.2023
12. Lede AS, datert 15.11.2023
13. Grenland Næringsforening, datert 17.11.2023
14. Den Opprinnelige Apostolisk Lutherske Førstefødtes Forsamling i Porsgrunn, datert 17.11.2023
15. Hermann Wegger, datert 18.11.2023
16. Morten Vinnstad og Ane Ose, datert 19.11.2023
17. Helga Lilja Jonsdottir Kormanski, datert 19.11.2023
18. Øvre Bjørntvedt velforening, datert 19.11.2023
19. Anne Eikeng, datert 20.11.2023
20. Hagebyen velforening, datert 20.11.2023
21. Nedre Bjørntvedtjordet velforening, datert 20.11.2023
22. Studentdemokratiet i Sørøst-Norge, datert 20.11.2023
23. Norges Lastebileierforbund og LUKS, datert 20.11.2023
24. Tommy Sørbo, 20.11.2023
25. Ole Martin Møllerstad, 20.11.2023
26. Halvorsen og Reine på vegne av Rose Eiendom AS, Håndverksvegen 15, Autostrada Gruppen AS, Den Opprinnelige Apostolisk Lutherske Førstefødtes Forsamling i Porsgrunn, datert 20.11.2023
27. Skien kommune, datert 21.11.2023
28. Beha-kvartalet Eiendom AS, datert 21.11.2023
29. Louise Katrin Barek, datert 21.11.2023
30. Telemark Arkitektforening, datert 21.11.2023
31. Lill-Ann Bråthen, datert 21.11.2023
32. Hilde Sti, datert 21.11.2023
33. Advokatfirma Skomvær på vegne av Håndverksvegen 15 AS, 21.11.2023
34. Statens vegvesen, datert 22.11.2023 (etter frist)

35. Add Arkitekter på vegne av Arctic Real Estate Management, datert 30.11.2023 (innen avtalt utsatt frist)
36. NLA Telemark, datert 01.12.2023 (innen avtalt utsatt frist)
37. Fortidsminneforeningen Telemark, datert 02.12.2023 (etter frist)
38. Samordning av statlige innsigelser – Bane NOR og Statsforvalteren, datert 08.12.2023 (innen avtalt utsatt frist)
39. NVE, datert 14.12.2023 (innen avtalt utsatt frist)
40. Telemark fylkeskommune, datert 12.02.2024 (innen avtalt utsatt frist)
41. Føyen AS på vegne av Handverksvegen 15 AS, datert 14.02.2024
42. Skien kommune, datert 22.12.2023 (etter frist)

	Sammendrag	Kommentar
1.	DSB	
	DSB har ikke kapasitet til å gå inn i plansaken, og viser til at Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp at hensynet til samfunnsikkerhet blir fulgt opp i plansaker.	Tas til orientering.
2.	Elevrådet, Myrene skole med hørselsklasser	
	<p>Elevrådet uttrykker stor bekymring for økt trafikk og siktforholdene i krysset Feiselvegen – Håndverksvegen. De opplever daglig at mange barn, ungdom og voksne kommer i full fart ned Håndverksvegen på sykkel og sparkesykkel. Videre mener de at det i dag er mye trafikk der og at mange ikke respekterer fotgjengerfeltet. De er allerede bekymret for trafiksikkerheten, og dette forsterkes dersom trafikken øker.</p> <p>Elevrådet foreslår at det utføres tiltak som forbedrer sikten i krysset og at det settes opp trafikklys. Ev. at det bygges en overgang dersom utbyggingen i Beha-kvartalet gjennomføres.</p>	<p>Kommunedirektøren ser viktigheten av et trafiksikkert kryss Feiselvegen – Håndverksvegen. I planforslaget er det kun feltene SF10 og F/K/T1-2 som har adkomst via Håndverksvegen. De andre feltene i Beha-kvartalet har adkomst lenger nord, via o_TO4. Det foreslås dermed å stoppe muligheten for gjennomkjøring.</p> <p>Før igangsettingstillatelse gis for utbygging i feltene SF10, F/K/T1 eller F/K/T2 skal fortau o_FO langs o_V3 (Feiselvegen) og trafiksikkert kryss mot Håndverksvegen være opparbeidet. Det innebærer blant annet at siktforhold i krysset bedres. Kommunedirektøren mener at det ovennevnte sikrer en trafiksikker løsning.</p>
3.	Larvik kommune	
	<p>Larvik kommune vil gratulere med ferdigstilling av en plan som er i tråd med planer for arealutvikling og samordnet areal- og transportutvikling som bidrar til å styrke og bygge opp eksisterende bysentrum.</p> <p>Larvik kommune understreker viktigheten av en satsning på videreutvikling av Vestfoldbanen sør for Tønsberg med dobbeltspor og dobling av togfrekvens. Dersom politisk vedtak om å ikke prioritere dette blir stående, innebærer dette en vesentlig svekkelse potensialet for knutepunktutvikling rundt stasjonene i Skien, Porsgrunn, Larvik og Sandefjord. Det er derfor avgjørende at det fortsatt jobbes intensivt for at dette følges opp i neste NTP.</p>	Tas til orientering.
4.	Kari Gro Thorsteinsen	
	Et bygg på 16 etasjer på Beha kvartalet vil ta kveldssolen fra de fleste beboerne i Hagebyen. Dette er lite ønskelig, og bør tas til etterretning i videre utredning. Flere arbeidsplasser i Porsgrunn er ønskelig.	De høyeste bygningene som foreslås tillatt vil i noen grad føre til tap av sol for boliger på østsiden av fv. 32. Kommunedirektøren forholder seg til vedtaket i Utvalg for miljø og byutvikling (sak 34/23) som åpner for ett bygg på inntil 16 etasjer i planområdet.

5.	Kammerherreløkka AS	
	<p>Intensjonen med planen er å tilrettelegge for god byutvikling og bygge opp under og tilrettelegge for et moderne og godt kollektivknutepunkt. Høy utnyttelse av sentrale eiendommer i byene bidrar til en ønsket og nødvendig bærekraftig utvikling. Vår vurdering er at planens hovedgrep oppfyller målsettingen.</p> <p>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. Oppstart av reguleringsplanen ble utsatt.</p> <p>Det er tatt inn hensynssone for bevaring av eksisterende bygg (H570_5) som begrenser utnyttelse av eiendommen. Forslaget om bevaring strider mot planens overordnede intensjoner om høy utnyttelse sentralt i bysentre og tett på kollektivknutepunkt. Gjenbruk av allerede bebygde arealer er god bærekraftspolitikk.</p> <p>Planforslaget med tilhørende illustrasjoner, viser et påbygg på eksisterende hotell. Løsningen er ikke realiserbar eller ønsket, som følger av manglende funksjonalitet for hoteldriver, tekniske utfordringer spesielt i forhold til fundamentering, kostnad og arkitektoniske utfordringer. 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.</p> <p>Det anmodes 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.</p>	<p>Kommunedirektøren forholder seg til vedtaket i Utvalg for miljø og byutvikling (sak 34/23) og opprettholder at Kammerherreløkka 1 reguleres med hensynssone bevaring.</p> <p>Kommunedirektøren foreslår å redusere maksimal kotehøyde til +32, som opprinnelig forslag ved førstegangsbehandling, samt endre utnyttelsesgrad til %-BRA=310%. Dette er tilnærmet likt dagens utnyttelse. Med vedtaket om bevaring av Kammerherreløkka 1 vurderes feltet i hovedsak som ferdig utviklet.</p>
6.	Knutepunkt Porsgrunn AS, Porsgrunn utvikling AS, Bane NOR Eiendom AS	
	<p>Knutepunkt Porsgrunn AS (KNP) er en av de to største grunneierne, og har vært en aktiv bidragsyter gjennom prosessen. Generelt er KNP fornøyd med reguleringsprosessen og hadde ingen innvendinger til forslaget som ble behandlet i Utvalg for miljø- og byutvikling 19.06.2023. De har derimot en kommentar til forslaget som ble lagt til høring etter 1. gangs behandling. Det er sentralt at planen blir fundamentert bredt slik at enkeltdeler ikke justeres separat i etterkant.</p> <p>KNP sitt innspill er hovedsakelig om usikkerheten knyttet til betydning og hensikt for felt H410_3 som er regulert mellom felt SAA og bestemmelsesområde #1. KNP ber om at felt H410_3 fjernes fra plankart og bestemmelser. KNP oppfatter forslaget som uferdig og merker en usikkerhet med tanke på oppstartsprosessen med bygging av nytt terminalbygg på felt SAA.</p> <p>Felt H410_3, slik de leser planbestemmelsene, har ingen utbygging- eller rekkefølgekrav. Det kan være til hinder for</p>	<p>Felt H410_3 ble lagt inn som følge av et vedtakspunkt ved førstegangsbehandling i UMB (sak 34/23) som skulle sikre flere mulige koblinger på tvers av jernbanen.</p> <p>Kommunedirektøren tar innspillet fra grunneierne til etterretning, og fjerner felt H410_3 i planforslaget.</p>

	<p>gjennomføring over tid. Feltet ligger feil plassert, den forsterker ikke de etablerte og eksisterende bevegelsesmønstrene. Feltet er så nært eksisterende undergang at den økonomiske samfunnsgevinsten svært liten. Det er ikke ønskelig med slike bindinger som også forringer kvaliteten i området hvis felt SAA må ta hensyn til felt H410_3. Det er svært uheldig å formidle muligheter i planen som grunneieren er negative til og som ikke vil bli gjennomført hvis det ikke settes krav til det. Eventuelle krav vil således komplisere fremdriften og oppstarten av utbyggingen i planområdet vesentlig.</p> <p>De stiller spørsmål ved betydningen av overgangen dersom man gjennomfører riving av P-hus i bestemmelsesområde #1 hvis Bane NOR SF får i oppdrag å utvide fra 3 til 5 jernbanespor i fremtiden.</p>	
7.	Statsbygg	
	<p>På vegne av staten eier og forvalter Statsbygg USN campus Porsgrunn på Kjølnes. Statsbygg støtter planens målsetning om å styrke sammenhengen mellom Porsgrunn sentrum, kollektivknutepunktet og USN campus.</p> <p>Statsbygg understreker de positive virkningene som planen vil ha for studenter, ansatte og besøkende når fylkesvei 32 omformes til bygate med et grønnere preg, fortau og møbleringssone. Det gjør området mer attraktivt, oppleves tryggere og fører til bedre lesbar atkomst til campus. Planen styrker sammenhengen mellom USN Campus, Porsgrunn sentrum og Porsgrunn kollektivknutepunkt.</p> <p>Det er viktig å understreke at USN ikke har planer om å flytte sin virksomhet fra Kjølnes. Planområdet gir areal- og utviklingspotensial for universitetets samarbeidspartnere og næringsliv i gangavstand til dagens campus. Planen vil slik bidra til å oppfylle noen viktige mål i campusutviklingsplanen for campus Porsgrunn.</p>	Tas til orientering.
8.	Kolbjørn Hegna	
	<p>Når det gjelder containertrafikk vises det til uttalelser fra NHO: om 10 års tid vil bedrifter/containerne benytte jernbanen og passasjertrafikk vil skje via busser på E18. Knutepunktet i Porsgrunn kan få en rolle i denne trafikkavviklingen. Stoppestedene for jernbanen vil bli i flere byer langs kysten og fører til behov for plass til trailere og busser i knutepunktet i Porsgrunn. Hegna kunne ikke registrere at det var satt av mer plass til slik trafikk enn dagens bussholdeplass. Det bør tenkes på mer plass for trafikk til og fra kollektivknutepunktet.</p> <p>Er det tatt hensyn til en fremtidig bybane (strekningen Brevik-Notodden) når det blir 3-5 spor på jernbanestasjonen? Er jernbanetraseen ut fra Porsgrunn med forbindelse til Sørlandsbanen bestemt, og vil Porsgrunn kommune endre sine planer for å imøtekomme disse endringene?</p>	<p>Modalbytte av containertransport er ikke aktuelt i planområdet. Dette skjer ved Brevik havneterminal eller Menstad.</p> <p>For de lange bussrutene på E18 vil det ikke være aktuelt å benytte Kammerherreløkka som holdeplass. Kapasiteten på holdeplassen dimensjoneres ut fra lokale og regionale ruter i samarbeid med Telemark fylkeskommune.</p> <p>Sporplanen som ligger til grunn for planforslaget ivaretar både statens og regionens fremtidige behov for banekapasitet.</p> <p>Bane NOR har akseptert kurvaturen i sporplanen og en fremtidig Grenlandsbane vil ikke kreve senere omlegging.</p>

	<p>Det bør tas høyde for parkeringsmuligheter hvis bilister skal benytte seg av knutepunktet og ta buss/ tog videre.</p> <p>Det må fortsatt være et mål å fjerne unødig biltrafikk gjennom planområdet og at bil- og tungtrafikk kan benytte seg av ny rv. 36.</p> <p>Det er forventninger om at arbeidsplassene i knutepunktet ikke kun vil benyttes av pendlere. Det forutsettes at det pågår parallell arealplanlegging for nye boliger for å håndtere befolkningsveksten.</p>	<p>Planforslaget legger til rette for parkeringshus og parkering under bakken i store deler av planområdet.</p> <p>Fv. 32 og rv. 36 er de to hovedvegene som forbinder sentrum med E-18, og vil også i fremtiden ha stor trafikkbelastning. Gjennom bystrategi Grenland-samarbeidet er man forpliktet til å overholde nullvekstmålet.</p> <p>Planen legger til rette for boligutbygging. Samtidig er det i perioden 2009 til 2023 regulert ca. 1200 boliger som ikke er realisert, kun i sentrum og tett på sentrum.</p>
9.	Amalie Rosslund Christiansen	
	<p>Christiansen ber kommunen om å ikke satse på byggestilen som kommer frem av illustrasjonene, og oppfordrer til krav om tradisjonell byggestil (f.eks. jugend eller nygotisk) som styrker Porsgrunn sin identitet med hjelp av ornamenter, symmetri og mer.</p> <p>Det henvises til forskning som konkluderer med at tradisjonelle bygg skaper mest trivsel og bedrer mental helse. Tradisjonell stil er foretrukket av flertallet. Hvis formålet er å skape en attraktiv bydel, må nettopp byggestilen være tradisjonell.</p> <p>Et argument mot å bygge tradisjonelt er at det blir for dyrt, men nye produksjonsmetoder kan redusere kostnad samtidig som at byggetekniske krav oppnås. Det er mer bærekraftig med tradisjonelle bygg siden befolkninger verdsetter de mer, blir villig til å restaurere og dette sikrer lengre levetid. Glassfasader i moderne bygg isolerer i mindre grad og har høyere klimagassutslipp i produksjonsfase.</p> <p>Det oppfordres sterkt til å ha klare krav og forventninger til utbyggere om å oppnå sertifiseringen BREEAM NOR Excellent eller bedre uten at det går utover estetikk.</p>	<p>Det er krav om at bebyggelsen skal oppføres med høy arkitektonisk kvalitet når det gjelder utforming og materialer. Videre er det bestemmelser som sikrer kvalitet i byrom og åpne fasader i 1. etasje. Kommunedirektøren mener at det, spesielt på områdeplannivå, ikke er hensiktsmessig å detaljstyre arkitektonisk utforming hva gjelder byggestil.</p> <p>Bebyggelsen i en by vil i ulik grad speile den tiden de er bygget i, med de gjeldende økonomiske forutsetningene og preferansene knyttet til estetikk og arkitektonisk utforming.</p> <p>Krav om klimavennlige bygg kan ev. fastsettes i forbindelse med detaljregulering.</p>
10.	Mattilsynet	
	<p>I denne saken uttaler Mattilsynet seg om vannforsyning. Mattilsynet ser at vannforsyning er godt belyst gjennom VA-plan, dokumentasjonskrav og rekkefølgebestemmelser.</p> <p>Det kan vurderes om det er hensiktsmessig med hensynssoner og bestemmelser rundt kritisk infrastruktur som pumpestasjoner og sentrale drikkevannsledninger.</p>	<p>Hensynssoner rundt kritisk infrastruktur vurderes i detaljreguleringene.</p>
11.	Sabine Gehring	
	<p>Det henvises til illustrasjoner med sol- og skygeillustrasjoner og hvordan en rekke med hus blir skyggelagt 21. juni kl. 21. Denne effekten er størst om vinteren.</p>	<p>Planforslaget er i tråd med nasjonale føringer om høy utnyttelse nær kollektivknutepunktet. Kommunedirektøren vurderer at foreslåtte byggehøyder og utnyttelsesgrad er innenfor hva området tåler. Det er tilrettelagt for flere åpne</p>

	<p>En høydebegrensning på kote 32 bør gjelde hele området. I ytterkanten bør høyden senkes ytterligere. Planområdet danner en vegg mot Hagebyen og Kjølnesområdet.</p> <p>Høyden på og avstand mellom byggene er problematisk, de danner trange, skyggelagte gater. Avstand mellom bygg må også økes for at de skal bli mer menneskevennlig. Om kvelden vil de trange gatene oppleves som utrygge.</p> <p>Det er veldig viktig med beplantning for å sikre ivaretagelse av overvann og mykne opp oppholdsområder. Vurder å stille krav til blågrønn faktor minimum 0,8 (som i Oslo kommune). Det er krav om beregning i dokumentasjonskravene, men ikke satt verdi på selve faktoren.</p> <p>Grøntområdet som er holdt av pga. båndlegging mtp. fremtidig skinnegang må fordobles.</p> <p>Det bør settes begrensninger på antall parkeringsplasser, og legges opp til at trafikken til området hovedsakelig ivaretas med kollektivtransport. Da forhindrer man vekst i trafikkmengde. Området Vallermøyene, Kjølnes, Hagebyen bør avlastes for trafikk.</p>	<p>byrom og tverrforbindelser som knytter kvartalene til eksisterende grøntområder.</p> <p>Illustrasjonsprosjektet viser et alternativ med maksimal utbygging. Først ved detaljregulering vil det tas stilling til bystruktur og gatebredder i de nye kvartalene.</p> <p>Kommunedirektøren foreslår at det legges inn krav om blågrønn faktor på minimum 0,3, som er normalt faktorkrav for samferdselsområder.</p> <p>Dette vil redusere utbyggingspotensialet betydelig. Gitt områdets sentrale beliggenhet er høy utnyttelse viktig for å redusere utbyggingspress på grønne arealer.</p> <p>Kommunedirektøren forholder seg til vedtaket i Utvalg for miljø og byutvikling (sak 34/23) og opprettholder bestemmelsen slik den var ved høring.</p>
12.	Lede AS	
	<p>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.</p> <p>Kraftledninger og kabelanlegg bygget etter anleggs-konsesjon er i hovedsak unntatt fra PBL. For disse kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Kraftledninger skal ikke inntegnes som et arealformål i en reguleringsplan, men bør innarbeides som hensynssone (faresone).</p> <p>Nettselskapet har følgende kraftledninger; 132 kV Myrene – Meen 1 og 132 kV Myrene – Meen 2, etablert innenfor/nær planområdet. Kraftlednings-anlegget har et byggeforbudsbelte som innebærer restriksjoner for arealbruken. Se vedlegg. Lede ber om at byggeforbudsbeltet for eksisterende kraftledning registreres i planen som en hensynssone (faresone) med kode 370 – høyspennings-anlegg (inkl. høyspentkabler) jfr. vedlegg II til kart- og planforskriften.</p> <p>Planlagt ny bebyggelse eller andre tiltak som kommer i konflikt med elektriske anlegg må ta hensyn til det elektriske anlegget.</p> <p>Lede oppstiller en del vilkår for at omlegging av anlegget skal kunne gjennomføres.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eventuelle nye kabler og luftledninger som skal erstatte eksisterende anlegg må minimum ha overføringskapasitet som tilsvarer den kapasitet anlegget har i dag. 	<p>Det krysser en kraftledning helt syd i planområdet i delområde o_BAN1. Det legges en hensynssone med kode 370 rundt kraftlinjen.</p>

- 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.

Nettselskapet informerer om at Myrene transformatorstasjon er plassert innenfor planområdet. Adressen til stasjonen er Håndverksvegen 10B. For å sikre nødvendig drift og vedlikehold av transformator-stasjonene 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. Det kommer frem av plankartet at store deler av eiendommen, nærmest eksisterende jernbane, tenkes omregulert til formål o-BAN1, Bane (nærmere angitt baneformål). Lede ber om at eiendommen i sin helhet, samt arealer tilknyttet eksisterende elektrisk anlegg holdes utenfor områdereguleringen, og at området fjernes fra plankartet.

Utbygger må ta hensyn til støy fra transformatorstasjonen og elektrisk anlegg ved utforming av ny bebyggelse.

Nettselskapet har høyspenningsskabler 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.

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

Forholdet til nødvendig omlegging vurderes i byggesaken for delområder vest for jernbanen og i detaljreguleringen øst for jernbanen.

Eiendommen er berørt, men ikke selve stasjonen. Kommunedirektøren foreslår å opprettholde baneformålet for å sikre nødvendige arealer for fremtidig dobbeltspor til Porsgrunn stasjon.

Det er ikke planer om ny bebyggelse i umiddelbar nærhet.

Høyspentledningen krysser helt syd i planområdet. Legges inn som hensynssone med kode 370. Byggeforbudsbeltet langs kraftledningene er 24,5 meter, 12,25 meter målt horisontalt til hver side fra senter av mastearrangementet.

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Nettselskapet ber om at forslagsstiller oppgir hvilket effektbehov planforslaget har. 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.</p> <p>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.</p> <p>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 trafikksikkerheten ønskes frittliggende nettstasjoner plassert minimum 3 meter fra veikant og utenfor veiens frisktsoner.</p> <p>Fortau, gang- og sykkelvei regnes også som veikant. For å sikre optimal strømforsyning ønskes nett-stasjonen plassert sentralt i planområdet. Av hensyn til blant annet akustisk støy, anbefaler nettselskapet at ny nettstasjon plasseres minimum 10 meter fra ny bebyggelse.</p> <p>Det er viktig å synliggjøre byggegrenser mot nettstasjoner i reguleringsbestemmelsene.</p> <p>Følgende må spesifikt ivaretas i plan med bestemmelser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>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.</p>	<p>Behov for ny nettstasjon og nødvendig kapasitet i overføringsnettet avklares i forbindelse med detaljregulering.</p> <p>Det er ikke avsatt arealer til frittliggende nettstasjon, men dette kan løses i detaljregulering.</p> <p>Plassering av nye nettstasjoner avklares i byggesaken i prosjektene vest for jernbanen og i detaljreguleringen øst for jernbanen.</p> <p>Det legges inn et nytt punkt om energiforsyning i bestemmelsene.</p> <p>Avklares i detaljreguleringen.</p>
--	---

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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. 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.</p> <p>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.</p>	<p>Avklares i byggesak eller detaljreguleringen.</p> <p>Eksisterende høyspent er ikke foreslått flyttet. Det legges inn en hensynssone rundt dagens høyspent.</p> <p>Dette er ikke omtalt i plankartet.</p> <p>Nødvendig kapasitet i overføringsnett avklares i forbindelse med detaljregulering.</p>
13.	<p>Grenland Næringsforening</p>	
	<p>Grenland Næringsforening 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 de forstår det, heller ikke i konflikt med utvikling av annen infrastruktur i området. De 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.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
14.	<p>Den Opprinnelige Apostolisk Lutherske Førstefødtes Forsamling i Porsgrunn</p>	
	<p>Forsamlingen opplever det som positivt at hele området sees under ett.</p> <p>Ønske og hva de mener er det beste for området: Utnyttelsesgrad (tillatt bebygget areal) av eiendommen fordeles i henhold til de opprinnelige tomtestørrelsene for gjeldende område.</p>	<p>Det er krav om detaljregulering for feltet.</p> <p>%-BRA sees i forhold til tomtenes størrelse i et tilfelle der én grunneier innenfor feltet vil utvikle</p>

	<p>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.</p>	<p>uavhengig av de andre grunneierne. Det vil derfor ikke være mulig for eieren av en av eiendommene innenfor feltet å bygge ut hele feltets potensial.</p>
15.	Hermann Wegger	
	<p>Det er svært beklagelig at et av de gamle spisslønntrærne og asaltrærne ved jernbanestasjonen vil gå tapt uten at man kommer med innovative løsninger for å kunne arbeide rundt disse uerstattelige trærne.</p> <p>Det er helt vesentlig at stammen relokaliseres til omkringliggende skoger, i så store deler som mulig for å bevare buktmessinglav. I tillegg er dette et stort, gammelt, hult løvtre som vil utgjøre en svært verdifull ressurs for biomangfold som død ved etter felling. Videre påpekes mangel på vegetasjon i plantegningene/illustrasjonene. Med slike tilskudd får man fordelene av økosystemtjenester som overvannshåndtering gjennom økt opptak av vann i vegetasjon, støy- og vinddemping, rensing av luft og økt lysspredning. Dette kan gjøre bydelen mer levende og trivelig å ferdes gjennom.</p>	<p>Det foreslås endringer for å bevare/relokalisere trærne ved jernbanestasjonen, jf. kommentar til Statsforvalterens innsigelse.</p> <p>De to lønntrærne ved stasjonsbygningen bevares i det reviderte planforslaget. Det stilles krav til metode og oppfølging fra fagekspertise ved flytting av asaltrærne for å redusere tapet av trærnes potensielle levetid.</p> <p>Det vil være fokus på bruk av vegetasjon i det videre planarbeidet og ved realisering av hvert enkelt prosjekt.</p>
16.	Morten Vinnstad og Ane Ose	
	<p>Planforslaget har de høyeste byggene mot midten av området. De høyeste bygningene bør heller plasseres i ytterkantene av området. Dette vil minske skyggeleggingen av de nærliggende boligområdene. Det må etableres digitale solkart som viser hvordan solen står gjennom året. Det må også utarbeides «siktekart/ sikteprofil» som viser hvordan ny bygningsmasse vil påvirke sikten fra Hagebyen.</p> <p>Det må i områdereguleringen sørges for å ivareta alle forhold som sikrer en trygg skolevei. Barn sykler og går til både skole og fritidsaktiviteter i alle akser, spesielt krysset Håndverksveien/Feiselveien. Utfordringen er at fortauet ikke ivaretar siktlinjer mot kryssende biltrafikk.</p> <p>Det bør også vurderes en ny tilførselsvei til planområdet, inn fra området Feiselveien/ rundkjøring i dagens lyskryss. Dette vil hindre videre trafikk mot rundkjøring ved BeHa fra Fylkesvei 32.</p> <p>Arbeidstider for støykrevende prosesser må overvåkes med støymålinger. Det må også etableres støyskjerm mot hele området Hagebyen.</p>	<p>Med unntak av det høyeste bygget i #6, er de høyeste byggene plassert nær kollektivknutepunktet. Hagebyen hensyntas med en sone som tillater maksimalt 3-4 etasjer i Beha-kvartalet langs fv. 32. I neste rekke trappes bebyggelsen opp, og vil i noen grad gi skygge til eksisterende boligbebyggelse. Dette gjelder spesielt #6 og SF10, der høyder ble økt som følge av vedtaket i UMB.</p> <p>Det er etablert en digital 3d-modell med sol/skygge-funksjon som har vært tilgjengelig i høringsperioden. I dokumentet «KU205 Landskapsbilde» er det illustrasjoner som viser hvordan ny bebyggelse påvirker Hagebyen.</p> <p>Før igangsettingstillatelse gis for utbygging i feltene SF10, F/K/T1 eller F/K/T2 skal fortau o_FO langs o_V3 (Feiselvegen) og trafiksikkert kryss mot Håndverksvegen være opparbeidet. Det innebærer at fortau utvides og siktforhold i krysset bedres.</p> <p>En slik løsning vil føre til et svært komplisert og lite trafiksikkert kryss mellom Fv32 og Jernbanegata/Bånnåsen bru.</p> <p>Konsekvenser i byggeperioden vil bli vurdert i forbindelse med detaljregulering og byggetillatelser.</p>

	Det er etterspørsel etter resultater fra grunnundersøkelser gjennomført 2022.	Det foreligger en egen utredning av områdestabilitet som del av høringen av områdeplanen. Det vil bli krevet ytterligere dokumentasjon i forbindelse med detaljregulering.
17.	Helga Lilja Jonsdottir Kormanski	
	<p>Når det gjelder det foreløpige arkitektoniske utkastet til knutepunkt, så tenker Kormanski at Porsgrunn by fortjener mye mer enn dehumaniserende og brutalistisk arkitektur. Arkitektur har stor betydning for psykiske helse.</p> <p>Nye bygg bør kommunisere med fortidens bygninger i byen og gjenspeile Porsgrunn sin identitet. Nye bygg kan ha inspirasjon fra jugendstilen og videreføre de organiske linjene som man kan finne ved Franklintorget, samt ett bygg på Kammerherreløkka.</p> <p>Glass og andre glatte overflater er en dødsfelle for fugler.</p>	<p>Det er krav om at bebyggelsen skal oppføres med høy arkitektonisk kvalitet når det gjelder utforming og materialer. Videre er det bestemmelser som sikrer kvalitet i byrom og åpne fasader i 1. etasje.</p> <p>Kommunedirektøren mener at det, spesielt på områdeplannivå, ikke er hensiktsmessig å detaljstyre arkitektonisk utforming hva gjelder byggestil.</p> <p>Bebyggelsen i en by vil i ulik grad speile den tiden de er bygget i, med de gjeldende økonomiske forutsetningene og preferansene knyttet til estetikk og arkitektonisk utforming.</p> <p>Tiltak for å hindre fugler å fly inn i glassflater må vurderes i det enkelte tilfelle.</p>
18.	Øvre Bjørntvedt velforening	
	<p>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.</p> <p>Det må i områdereguleringen sørges for å ivareta alle forhold som sikrer en trygg skolevei. Barn sykler og går til både skole og fritidsaktiviteter i alle akser, spesielt krysset Håndverksvegen/Feiselvegen. Utfordringen er at fortauet ikke ivaretar siktlinjer mot kryssende biltrafikk. Interesseparter som spesielt involveres her er administrasjon ved Myrene skole, FAU Myrene skole, FAU Vallermyrene barnehage og Trygg Trafikk Telemark.</p> <p>Det bør også vurderes en ny tilførselsvei til planområdet, inn fra området Feiselvegen/rundkjøring i dagens lyskryss. Dette vil hindre videre trafikk mot rundkjøring ved BeHa fra fylkesveg 32.</p> <p>Prosjektet vil ha en lang byggeperiode og nabolag må i hele perioden hensyntas. Arbeidstider for støykrevende prosesser må overvåkes med støymålinger. Det må også etableres støyskjerm mot hele området Hagebyen.</p> <p>Det er etterspørsel etter resultater fra grunnundersøkelser gjennomført 2022.</p>	<p>Før igangsettingstillatelse gis for utbygging i feltene SF10, F/K/T1 eller F/K/T2 skal fortau o_FO langs o_V3 (Feiselvegen) og trafikksikkert kryss mot Håndverksvegen være opparbeidet. Det innebærer blant annet at siktforhold i krysset bedres.</p> <p>Dette tolkes som at dagens lyskryss erstattes med en rundkjøring med en ekstra arm inn til utbyggingsområdene. Det vil ikke bli plass til denne armen gitt siktkrav ved utforming av rundkjøring med trafikkmengden som skal betjenes. I forarbeidene til planprogrammet ble det sett på flere alternativer for trafikksystem i planen.</p> <p>Føringer for anleggsperioden kan legges inn som vilkår i forbindelse med detaljregulering og/eller byggesak. anbefalte grenseverdier i enhver tid gjeldende versjon av retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 skal legges til grunn for anleggsperioden.</p> <p>Det foreligger en egen utredning av områdestabilitet som del av høringen av områdeplanen. Det vil bli krevet ytterligere dokumentasjon i forbindelse med detaljregulering.</p>

	Nye bygg bør kommunisere med fortidens bygninger her i Porsgrunn i stedet for å være i kontrast.	Føringer for arkitektonisk utforming av bebyggelsen kan fastlegges i detaljreguleringsplanene. Det vises til kommentarer til uttalelse nr. 24.
19.	Anne Eikeng	
	<p>Foreslåtte høydekoter vil gjøre nye bygg i planområdet vesentlig synlig fra bydelen Hagebyen. De høyeste bygningene bør plasseres mot ytterkantene av området. Dette vil minske skyggelegging av de nærliggende boligområdet.</p> <p>Det må også utarbeides «siktekart/sikreprofil» som viser synligheten av ny bygningsmasse. Det må etableres solkart som viser hvordan solen står gjennom alle sommermånedene på alle klokkeslett.</p> <p>Biltrafikk på Fv 32 øker. Det bør etableres andre tilførselsveier til området, f.eks via området Feiselvegen.</p> <p>Det må etableres ny støyskjerm mot Hagebyen i forlengelse av den eksisterende. Dette vil både redusere trafikkstøy og byggestøy. Arbeidstider for støykrevende prosesser må overvåkes med støymålinger.</p> <p>Det må i områdereguleringen sørges for å ivareta alle forhold som sikrer en trygg skolevei. Barn sykler og går til både skole og fritidsaktiviteter i alle akser, spesielt krysset Håndverksvegen/Feiselvegen. Utfordringen er at fortauet ikke ivaretar siktlinjer mot kryssende biltrafikk.</p> <p>Det er etterspørsel etter resultater fra grunnundersøkelser gjennomført 2022.</p>	<p>Det foreslås høyest utnyttelse nær kollektivknutepunktet. De høyeste bygningene som foreslås tillatt vil i noen grad føre til tap av sol for boliger på østsiden av fv. 32. Samtidig er Hagebyen hensyntatt ved at bebyggelsen nærmest fylkesvegen i Beha-kvartalet er ikke blir høyere enn 3-4 etasjer.</p> <p>Det er etablert en digital 3d-modell med sol/skyggefunksjon som har vært tilgjengelig i høringsperioden. I dokumentet «KU205 Landskapsbilde» er det illustrasjoner som viser hvordan ny bebyggelse påvirker Hagebyen.</p> <p>Så lenge fv. 32 ikke legges om, vil ikke krav om nye støytiltak inntreffe.</p> <p>Før igangsettingstillatelse gis for utbygging i feltene SF10, F/K/T1 eller F/K/T2 skal fortau o_FO langs o_V3 (Feiselvegen) og trafikkikkert kryss mot Håndverksvegen være opparbeidet. Det innebærer at fortau utvides og siktforhold i krysset bedres.</p> <p>Det foreligger en egen utredning av områdestabilitet som del av høringen av områdeplanen. Det vil bli krevet ytterligere dokumentasjon i forbindelse med detaljregulering.</p>
20.	Hagebyen Velforening	
	<p>Hagebyen velforening ser positivt på utviklingen som er omhandlet i forslag til områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn.</p> <p>De høyeste bygningene bør plasseres mot ytterkantene av området. Dette vil minske skyggelegging av de nærliggende boligområdet. Det må også utarbeides «siktekart/sikreprofil» som viser synligheten av ny bygningsmasse.</p> <p>Det må etableres solkart som viser hvordan solen står gjennom hele året.</p> <p>Det må i områdereguleringen sørges for å ivareta alle forhold som sikrer en trygg skolevei. Barn sykler og går til både skole og fritidsaktiviteter i alle akser, spesielt krysset Håndverksvegen/Feiselvegen. Utfordringen er at fortauet ikke ivaretar siktlinjer mot kryssende biltrafikk.</p>	<p>Det foreslås høyest utnyttelse nær kollektivknutepunktet. De høyeste bygningene som foreslås tillatt vil i noen grad føre til tap av sol for boliger på østsiden av fv. 32. Samtidig er Hagebyen hensyntatt ved at bebyggelsen nærmest fylkesvegen i Beha-kvartalet er ikke blir høyere enn 3-4 etasjer.</p> <p>Det er etablert en innsynsløsning for skyggevirksomhet av bebyggelsen som har vært tilgjengelig i høringsperioden.</p> <p>Krav om trafikkikkerhetstiltak (herunder etablering av gang-/sykkelveier og fortau) er gitt i bestemmelsene om rekkefølgekrav.</p>

	<p>Det bør også vurderes en ny tilførselsvei til planområdet, inn fra området Feiselvegn/ rundkjøring i dagens lyskryss. Dette vil hindre videre trafikk mot rundkjøring ved BeHa fra fv. 32 der biltrafikken øker.</p> <p>Prosjektet vil ha en lang byggeperiode og nabolag må i hele perioden hensyntas. Arbeidstider for støykrevende prosesser må overvåkes med støymålinger. Det må også etableres støyskjerm mot hele området Hagebyen.</p> <p>Det er etterspørsel etter resultater fra grunnundersøkelser gjennomført 2022.</p>	<p>En slik løsning vil føre til et svært komplisert og lite trafiksikkert kryss mellom Fv32 og Jernbanegata/Bånnåsen bru.</p> <p>Konsekvenser i byggeperioden vil bli vurdert i forbindelse med detaljregulering og byggetillatelse. Så lenge fv. 32 ikke legges om, vil ikke krav om nye støytiltak inntreffe. anbefalte grenseverdier i enhver tid gjeldende versjon av retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 skal legges til grunn for anleggsperioden.</p> <p>Rapporten om de gjennomførte grunnundersøkelsene har vært publisert i forbindelse med høringen av områdeplanen.</p>
21.	<p>Nedre Bjørntvedtjordet velforening</p>	
	<p>Viktig å opprettholde og forbedre dagens krysningspunkt mellom nedre Bjørntvedt, sentrum og kjølnesområdet med skole og fritidsaktiviteter. Kan også være behov for flere kryssinger enn det er i dag. Mange er ikke gode nok i dag. Det må sørges for at disse blir hyggelige og trygge med god belysning. Mange barn og ungdom bruker disse kryssingene siden Nedre Bjørntvedt-området blir brukt av gående og syklende barn som skal til skole eller fritidsaktiviteter. Det bør vurderes om man skal skille mellom gående og syklende/ elektriske transportmidler.</p> <p>Planen har ikke begrensninger for handel og parkering under bakken for hele planområdet. Sammen med mulige fremtidige fortettingsprosjekter i sentrum kan det øke gjennomgangstrafikken på Nedre Bjørntvedt. Planforslaget bør ta med tiltak om dette.</p> <p>Siden parkeringsbegrensninger er tatt bort forventer vi at fremtidige brukere av planområdet vil benytte seg av parkering innad planområdet for å unngå økt trafikk i boligområder.</p> <p>Det må etableres en streng plan for belysning i området for å hindre unødvendig lysforurensning med reklame-skilt o.l.</p> <p>Det stilles spørsmål ved nødvendigheten av bygg opp til 16 etasjer siden det vil bryte med bebyggelsen ellers i Porsgrunn sentrum og bli dominerende.</p> <p>Ellers er det en forventning om at området har et høyt fokus på kvalitet, grøntområder og byrom slik at befolkningen i Porsgrunn ønsker å oppholde seg i planområdet ikke bare bruke det fordi man må.</p>	<p>Det er regulert mulighet for ny kryssing av jernbanen i forlengelsen av Sverdrupsgate/Jernbanegata. Konkrete trafiksikkerhetstiltak og utforming av kryss og kryssingspunkter for gående og syklende vurderes i forbindelse med detaljregulering.</p> <p>Hoveddelen av trafikk til og fra planområdet vil skje fra fylkesveg 32. Trafikkanalysen viser en økning av trafikken i Jernbanegata på 300 biler frem til 2030. Dersom det skjer en vesentlig økning i trafikken, må kommunen vurdere restriktive tiltak.</p> <p>Håndtering av lys og lysforurensning innenfor delområdene vurderes i forbindelse med detaljregulering og byggesaksbehandling.</p> <p>Kommunedirektøren forholder seg til vedtaket i Utvalg for miljø og byutvikling (sak 34/23) som åpner for ett bygg på inntil 16 etasjer i planområdet.</p>
22.	<p>Studentdemokratiet i Sørøst-Norge</p>	
	<p>Nærheten mellom området som reguleres, og universitetet er god grunn til at det må sees synergier mellom områdene.</p> <p>Det anbefales å opprette en dialog om USN sine behov for flere fasiliteter. Hvis ikke all undervisning og grupperom kan samles på campus, bør planområdet åpne opp for</p>	<p>Planforslaget åpner for undervisning på knutepunktet, og dette formålet egner seg godt.</p>

	<p>inkludering av USN som en del av bygningsmassen i planområdet.</p> <p>Det oppfordres til rettere gangforbindelse fra knutepunkt til campus. F.eks. fra Gimlevegen, over Leirkup ved Porsgrunn vgs. og videre til USN.</p> <p>Ifm. utviklingen av kollektivknutepunktet ønskes det hyppigere avganger og flere holdeplasser i nærheten av USN for å øke andelen som benytter kollektivtilbud.</p> <p>Det ønskes flere studentboliger enn dagens antall og hva som bygges allerede. Nærheten til både sentrum og campus anses som positivt og belyser muligheten for at deler av bygningsmassen i planområdet settes av til studentboliger.</p> <p>Det burde bygges flere boliger som settes av til «Leie til eie» formål eller til utleie. Ved et sentralt område som knutepunktet burde det tilrettelegges for unge i etableringsfasen ved å gi dem muligheten til å kjøpe bolig i løpet av, eller etter endt studier.</p> <p>På campus er det begrenset med parkeringsplasser. Det er håp om at noen parkeringsplasser blir igjen på området med 5-10 min. gange fra campus som er avgjørende for noen studenter. Alternativt bør det tilrettelegges for pendlerparkering i utgangen av Grenland med shuttlebusser til knutepunktet.</p> <p>Mange studenter pendler og har behov for bedre tilgang til sykkelagring i nærheten av togstasjonen.</p>	<p>USN understreker i sin uttalelse de ikke har planer om å flytte sin virksomhet fra Kjølnes.</p> <p>Det er lagt inn mulighet for et nytt krysningspunkt over Leirkup ved B/F/K/B.</p> <p>Strukturen for holdeplasser og kollektivtilbudet håndteres ikke i denne planen.</p> <p>Planforslaget åpner opp for boligformål i flere felter. Eventuell etablering av studentboliger vil være opp til grunneierne.</p> <p>En endring av plan- og bygningsloven for å kunne angi bestemmelser i reguleringsplaner om andel utleieboliger, boligkjøpsmodeller som leie til eie o.l., har nylig vært på høring, men er ikke mulig med dagens regelverk. Bygging av boliger, med vurdering av typer og kostnader, må vurderes av den enkelte grunneier i detaljreguleringen av delområdene.</p> <p>I planforslaget ligger det inne mulighet til etablering av parkeringshus og det er ingen begrensninger på hvor mange parkeringsplasser som kan etableres i parkeringskjellere. Parkeringsdekningen for knutepunktet vurderes å bli god.</p> <p>Etablering av sykkelparkering vurderes i den enkelte detaljreguleringen eller byggesaken. Sykkelparkering ved stasjonen vurderes av Bane NOR.</p>
23.	<p>Norges Lastebileier-Forbund Region 3, NLF Telemark og (LUKS)</p>	<p>Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter</p>
	<p>Planforslaget vil føre til utfordringer for nærings-transporten ved å påføre belastning på Fv. 32 og øvrig veinett som allerede er overbelastet. Det advares sterkt mot løsningen for myke trafikanter i planområdet. Varemottakssonene må være hensiktsmessig regulert og tydelig avskilt fra områder for myke trafikanter.</p> <p>Økt trafikk på Fv. 32 vil få innvirkning på transportørens 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 leveringspunktligghet som kreves. NLF/ LUKS anbefaler på det sterkeste at planen utsettes til infrastrukturen Fv. 32 og Rv. 36 i Grenland er utbygd.</p> <p>Slik de ser det vil dette ikke være i henhold til intensjonen for Bypakke Grenland.</p>	<p>Trafikkanalysen dokumenterer hvordan trafikkbelastningen vil bli med og uten ny rv. 36. Planområdet omfatter knutepunktet og tilgrensende arealer hvor det er ønske om en høy utnyttelse.</p> <p>Løsninger for varelevering og logistikk vurderes i detaljreguleringen av delområdene og byggesakene. Konflikter mellom varelevering, fotgjengere og syklistere må så langt som mulig unngås.</p>

24.	Tommy Sørbo	
	<p>Det trekkes frem viktighet av hva flertallet av byens befolkning ønsker seg av arkitektur med vekt på resultater i undersøkelser.</p> <p>Utformingen av de enkelte byggene må bedre ta hensyn til estetikken i eksisterende bebyggelse, både hva angår proporsjoner, størrelse og utforming av fasader. NAV-bygget, Ælvespeilet og Porsgrunn kirke er eksempler på hva som må unngås.</p> <p>Industriestetikk og brutalisme må unngås. Folk som er omgitt av maskiner og fabrikker på jobb eller i sitt nærmiljø ønsker ikke den samme estetikken i ny arkitektur.</p> <p>Det må brukes arkitekter som har kunnskap om en såkalt tradisjonell byggestil. Juryen for vurderingen av enkeltbygg bør ikke ha overvekt av arkitekter.</p>	<p>Kommunedirektøren mener at det, spesielt på områdeplannivå, ikke er hensiktsmessig å detaljstyre arkitektonisk utforming hva gjelder byggestil. Bebyggelsen i en by vil i ulik grad speile den tiden de er bygget i, med de gjeldende økonomiske forutsetningene og preferansene knyttet til estetikk og arkitektonisk utforming.</p> <p>Det følger av planbestemmelsene at bebyggelse skal oppføres med høy arkitektonisk kvalitet når det gjelder utforming og materialer. Det er også bestemmelser som sikrer kvalitet i byrom og åpne fasader i 1. etasje. Viser videre til vedlegget R105 Kvalitetsprogram som beskriver hvordan området bør utformes for å ivareta gode estetiske kvaliteter.</p>
25.	Ole Martin Møllerstad og Carolyn Selliken	
	<p>Foreslåtte høydekoter gjør bebyggelsen i planområdet vesentlig synlig fra bydelen Hagebyen og solforholdene vil bli forringet. De høyeste bygningene bør plasseres mot ytterkantene av området. Det må etableres solkart som viser hvordan solen står gjennom alle sommermånedene på alle klokkeslett. Det må også utarbeides siktekart/sikteprofil som viser hvordan planområdets nye bygg vil være synlig fra naboeene.</p> <p>Områdereguleringen må ivareta alle forhold som sikrer trygg skolevei og oppgradere siktlinjer i krysset Håndverksvegen/Feiselvegen for myke trafikanter.</p> <p>I byggeperioden må nærliggende nabolag hensyntas med hjelp av restriksjoner for støykrevende prosesser og støyskjerm i form av overvåking, arbeidstider og støymålinger. Støyskjermen vil både redusere støy fra vanlig trafikk og byggestøy.</p> <p>Det bør etableres andre tilførselsveier mot området, f.eks via Feiselvegen som følger av økende trafikk på fv. 32.</p> <p>Gjennomførte grunnundersøkelser må være til opplysning for fremtidige grunnarbeider i tilstøtende områder.</p>	<p>Det foreslås høyest utnyttelse nær kollektivknutepunktet. De høyeste bygningene som foreslås tillatt vil i noen grad føre til tap av sol for boliger på østsiden av fv. 32. Samtidig er Hagebyen hensyntatt ved at bebyggelsen nærmest fylkesvegen i Beha-kvartalet er ikke blir høyere enn 3-4 etasjer. Det er etablert en digital 3d-modell med sol/skyggefunksjon som har vært tilgjengelig i høringsperioden.</p> <p>Før igangsettingstillatelse gis for utbygging i feltene SF10, F/K/T1 eller F/K/T2 skal fortau o_FO langs o_V3 (Feiselvegen) og trafikksikkert kryss mot Håndverksvegen være opparbeidet. Det innebærer at fortau utvides og siktforhold i krysset bedres.</p> <p>Konsekvenser i byggeperioden vil bli vurdert i forbindelse med detaljregulering og byggetillatelse. Så lenge fv. 32 ikke legges om, vil ikke krav om nye støytiltak inntreffe.</p> <p>Deler av planområdet får adkomst via Feiselvegen.</p> <p>Det foreligger en egen utredning av områdestabilitet som del av høringen av områdeplanen. Det vil bli krevet ytterligere dokumentasjon i forbindelse med detaljregulering.</p>
26.	Halvorsen og Reine på vegne av Rose Eiendom AS, Håndverksvegen 5, Autostrada Gruppen AS, DOLFFIP	
	<p>Merknaden er på vegne av eiendommene (gbnr) 46/642, 46/643, 46/725, 481 og 368. Området merknaden gjelder, er avgrenset av Vallermyrvegen, Håndverksvegen, Jernbanetraseen og Jernbanegata.</p>	

<p>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.</p> <p>Jernbanegata sin bru over jernbanen skaper en barriere mot det sammenhengende utviklingsområdet mot nord/vest.</p> <p>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.</p> <p>§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.</p> <p>Det samme gjelder for rekkefølgebestemmelsene under §6.5 og §6.6. Det er ikke hensiktsmessig at samferdselsanleggene opparbeides før det er en vedtatt detaljreguleringsplan for planområdet.</p> <p>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 moderniserings-departementets 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.</p> <p>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.</p> <p>Rose Eiendom AS har utarbeidet en egen, enkel studie av muligheter innenfor merknadsområdet. Områdeplanens formål er helt i tråd med merknadsstillers ønsker.</p>	<p>Planforslaget legger opp til en mulig utnyttelse på nesten 12.000 kvm BRA innenfor felt F/K/T1, og ca. 6.600 kvm innenfor felt F/K/T2. Kommunedirektøren mener at dette gir gode utviklingsmuligheter og at utnyttelsen er tilstrekkelig høy gitt plasseringen sør i planområdet og avstanden til kollektivknutepunktet og eksisterende sentrum.</p> <p>Dagens adkomster opprettholdes frem til feltet utbygges. Områdereguleringsplanen tar utgangspunkt i at feltet utvikles samlet. En eventuell trinnvis utvikling av feltet kan vurderes nærmere ved utarbeidelse av detaljreguleringsplanen.</p> <p>Bestemmelsen sikrer at mindre tiltak kan gjøres uten at det utløser krav om detaljregulering. Bestemmelsene endres slik at det er tydeligere hvilke tiltak etter pbl. §20-1 som unntas plankrav. Kommunedirektøren mener det er riktig å sette denne begrensningen for antall kvadratmeter som kan bygges uten krav om detaljregulering.</p> <p>Rekkefølgekravene omfatter også felt SF10. Rekkefølgekravene skal sørge for et trafikksikkert vegsystem under bygging og etter ferdigstilling for alle tre feltene. Kommunedirektøren foreslår for øvrig å fjerne krav til detaljregulering for felt F/K/T2.</p> <p>Det legges inn bestemmelse om at arealer under bakkenivå ikke skal tas med i beregningen av tomteutnyttelsen.</p>
--	--

	<p>Det vises til egne illustrasjoner i merknaden: Dette gir oss en utnyttelse innenfor eiendommene på ca. 21.000 m² innenfor F/K/T1, og 7.300 m² 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.</p> <p>Utnyttelsen er som illustrert F/K/T1: 410 % og F/K/T2: 220 %. En utnyttelse begrenset til 230 % som planforslaget viser, vil gi en utnyttelse vesentlig lavere enn illustrasjonene til planen indikerer.</p> <p>Feiselvegen burde stenges helt for trafikk under Jernbanegata, ut over utrykningstrafikk eller bruk av veien i ekstraordinære tilfeller. Det er naturlig å se på veiforbindelsen som et gatetun tilknyttet bebyggelsens mellomrom/gårdsrom. Dersom det åpnes for trafikk under Jernbanegata, er det avgjørende at det ikke oppstår mulighet for gjennomfartstrafikk.</p> <p>Byggegrense mot jernbanen følger formålsgrensen. Denne løsningen er ønsket for best mulig utnyttelse av området.</p>	<p>Viser til svar over.</p> <p>Feiselvegen er tenkt som adkomst til felt SF10, men stenges for SF9 og SF11 og for gjennomkjøring.</p> <p>Kommunedirektøren foreslår å endre byggegrensen til 11 meter fra nærmeste spormidte for å være i tråd med forskrift om elektriske forsyningsanlegg. Bane NORs innsigelse til byggegrense er ikke løst.</p>
27.	Skien kommune	
	<p>Skien kommune ser svært positivt på utviklingen og transformasjon i et sentralt område og høy utnyttelse rundt kollektivknutepunktet med togstasjon og bussterminal.</p> <p>At fv. 32 utvikles til å bli en gate vil redusere barriereeffekten mellom Kjølnesområdet og sentrum. For Skien er det viktig at funksjonen til fv. 32 som hovedinnsfartsåre fra E18 mot Skien beholdes, spesielt for næringstrafikken. Hvis ikke, kan behovet for oppgradering av Rv36 øke.</p> <p>Det er gode overgangsmuligheter mellom buss og tog, og andre transportmidler. Et godt knutepunkt i Porsgrunn er viktig for utvikling av togstopp i Skien.</p> <p>Manglende begrensning på antall bilparkeringsplasser under bakkenivå og utstrakt utbygging av bilparkeringsplasser innenfor planområdet får Skien til å tvile på at planen kan bygge opp under nullvekstmålet i Bystrategi Grenland.</p> <p>Det er positivt med fellesbestemmelser som angir minimumskrav til sykkelparkeringer.</p> <p>Det er positivt med variert bruk av vegetasjon, bl.a. til overvannshåndtering og gjøre bydelen grønn.</p>	<p>I planforslaget beholder fv. 32 sin hovedvegfunksjon som i dag.</p> <p>Kommunedirektøren forholder seg til vedtaket i Utvalg for miljø og byutvikling (sak 34/23) hvor begrensning på antall parkeringsplasser under bakkenivå ble fjernet.</p>

28.	Beha kvartalet Eiendom AS (BEHA) i samarbeid med Oslo Works, Urban Vibes v/arkitekt Ellen de Vibe og advokatfirmaet Schjødt.	
	<p>Det er i realiteten kun ett hensyn som begrunner administrasjonens forslag til byplangrep på områdene SF9-11: 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.</p> <p>BEHA ber om at Oslo Works' byplangrep innarbeides i planen. BEHA tilbyr seg å lage forslag til nytt plankart og bestemmelser.</p> <p>Det er tvil om grunneierne i området behandles objektivt og upartisk. F.eks. har administrasjonen foreslått krav om detaljreguleringsplan for BEHA sine områder, men ikke for Bane NORs og kommunens (Porsgrunn Utvikling) områder. Denne forskjellsbehandlingen kan fremstå som ulovlig. BEHA har stanset sitt detaljreguleringsarbeid («Planprogram for Beha-Kvartalet») i tillit til at områdereguleringsplanen likebehandler grunneiernes mulighet til å gå rett på byggesak. Bruken av plankrav må bygge på om det foreligger tilstrekkelig planfaglig kunnskapsgrunnlag for å kunne behandle byggesaker direkte og derved kunne unnta nye tiltak.</p> <p>Hvorfor er det ikke stilt plankrav selv om høydene økes betydelig i fht. gjeldende reguleringsplaner vest for jernbanesporene? 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.</p> <p>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.</p> <p>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 helserelatert virksomhet. Det er ikke gitt noen nærmere begrunnelse for disse særbestemmelsene og det fremkommer heller ikke tilsvarende særbestemmelser i noen av områdeplanens øvrige felter.</p> <p>Illustrasjonene som kommunen har lagt ut på høring er misvisende. De viser høyere utnyttelse for BEHA på SF9 og</p>	<p>Oslo Works' byplangrep baserer seg på andre byggegrensener (20 meter fra spor 5) mot sporområdet enn det er lagt til grunn i planforslaget (10 meter fra spor 5). Porsgrunn kommune har ønsket å minimere baneformålet, samt byggegrensener mot dette formålet, men samtidig ivareta de langsiktige nasjonale jernbaneinteressene. Elementer fra Oslo Works' byplangrep er innarbeidet i planforslaget.</p> <p>Kommunedirektøren tar ikke hensyn til hvem som er grunneier i planområdet, men har gjort en planfaglig vurdering av de enkelte feltene. SF10, som utgjør en betydelig andel av Beha-kvartalet, er unntatt plankrav. Det er stilt plankrav til SF8 og SF11, hvor Knutepunkt Porsgrunn AS er grunneier.</p> <p>Arealavklaring for offentlig infrastruktur, som kollektivtilbud og gatefunksjoner, har vært premissgivende for arbeidet. Planen går videre med dagens plassering og kurvatur på jernbanen. Dermed er også det kommunale gatenettet beholdt. Gjennom grundige vurderinger er Kammerherreløkka bussterminal videreført med dagens plassering. Feltene vest for sporområdet er små og presist avgrenset av offentlige formål i form av gater, torg og kollektivterminal. For disse feltene vurderes at det er gjort tilstrekkelige avklaringer for å gå rett til byggesak.</p> <p>Økning av høyder følger av UMBs vedtak ved førstegangsbehandling. Kommunedirektøren tolker UMBs vedtak om å vurdere utvidelse av antall felter uten krav om detaljregulering dithen at en innskjerping ikke er ønskelig.</p> <p>For parkeringshuset vurderer kommunedirektøren at planen er tilstrekkelig detaljert for å unntas krav om detaljregulering.</p> <p>Krav til detaljregulering for feltene er planfaglig begrunnet i planbeskrivelsen.</p> <p>Som følge av vedtaks punkt ved førstegangsbehandling som bruker begrepene «hotell» og «helsehus» i sammenheng med økt antall etasjer, ble det lagt inn bestemmelser under pkt. 3.1.2.2 som konkretiserer disse formålene fra kote +38 og oppover. Kommunedirektøren foreslår å ta ut disse bestemmelsene for å øke utbyggeres fleksibilitet.</p>

<p>SF10, enn det reguleringsbestemmelsene sier BEHA får mulighet til. På SF11 (Byggmax-tomten) viser illustrasjonene derimot lavere utnyttelse enn det som faktisk tillates i reguleringsbestemmelsene.</p> <p>Vi ber kommunen bekrefte at den vil praktisere rekkefølgebestemmelsene slik at de ikke hindrer utbygging for den grunneier som har inngått utbyggingsavtale og oppfylt sine forpliktelser etter denne.</p> <p>BEHA er opptatt av at buffersonen langs dagens jernbanespor, som vist i byplangrepet fra Oslo Works, skal gjennomføres som et tiltak for å øke sentrums attraktivitet. De stiller imidlertid spørsmål ved om dette rekkefølgekravet i vesentlig grad vil kunne forsinke BEHA-området utvikling siden både spørsmålet om jernbaneutvidelse, og derved også bebyggelsen på SF11 er meget usikker. Vi anmoder derfor om at dette rekkefølgekravet om midlertidig park fjernes eller knyttes kun til bebyggelsen på SF11.</p> <p>BEHA har forståelse for behovet for å sikre trygg skoleveg med hjelp av fortau langs Feiselveien 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.</p> <p>Rekkefølgekravet angående Feiselvegen oppleves som ulogisk. Det er vanlig med kort tidsrom fra rammetillatelse til IG.</p> <p>Det foreslås 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.</p> <p>Kotehøyden på høyhuset i #6 må endres fra 60 moh til 70 moh for å ha 16 etasjer med gjennomsnittlig brutto etasjehøyde på 4,0 meter. De ønsker en utvidelse av #6 slik at høyhuset kan plasseres lenger sør i SF9.</p> <p>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.</p> <p>Generell kommentar: Det virker som om at høydeforskjellen på 3 meter mellom nord og sør ikke er tatt med i vurdering av maks kotehøyde på de forskjellige feltene. Fri romhøyde på 2,25 meter er</p>	<p>Illustrasjonsmaterialet inneholdt mindre feil som oppdateres så det vises riktig utnyttelse.</p> <p>Kommunen bekrefter at dette er gjeldende praksis.</p> <p>Kommunedirektøren foreslår å endre dette rekkefølgekravet, så det kun gjelder felt SF11.</p> <p>Etter utbedring av kryss ved Håndverksvegen og etablering av fortau langs Feiselvegen, vil trafiksikkerheten i anleggsfasen for felt SF10 være tilfredsstillende.</p> <p>Kommunedirektøren foreslår å endre rekkefølgebestemmelsene.</p> <p>Kotehøyder justeres noe i forhold til gateplan for å sikre mulighet for fire etasjer mot fv. 32.</p> <p>Et rent hotellbygg i 16 etasjer er mulig å gjennomføre med maksimal kote +60. Dersom det etableres andre formål som krever større brutto etasjehøyde, gir dette rom for 13 etasjer. Dette vil bli Porsgrunns høyeste bygg med unntak av industriårn på Herøya.</p> <p>Illustrasjonsprosjektet fra 2023 viser intensjonen om en variasjon mellom tre og fire etasjer i denne sonen. Kommunedirektøren foreslår å øke maksimal kote til +23,5 der det skal være mulig med fire etasjer. For å bygge tre etasjer er det tilstrekkelig med kote +20,5. I planforslaget forlenges Bjørkealléen som en åpen akse som deler feltene SF9 og SF11. Kommunedirektøren foreslår at denne aksene legges til grunn for skillet mellom tre og fire etasjer. Endringen sikrer samtidig variasjon i byggehøydene langs fv. 32 i feltene SF9 og SF10.</p> <p>Høydeforskjellen på fv. 32 i planområdet er ca. 1,5 meter fra nord til sør. Maksimal kotehøyde langs Vallermyrvegen foreslås endret. Det er lagt til grunn</p>
---	--

	<p>ikke godt nok. Normen for kontor tilsier en fri romhøyde på minimum 2,7 meter. Gjennomsnittshøyden på 3,15 m for byggene mot Vallermyrvegen er veldig lavt for kontor, undervisning, forsamling, hotell og tjenesteyting.</p> <p>Bestemmelsene 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 + jordsmonn / vegetasjon eller opparbeidelse til uteoppholdsareal.</p> <p>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 unntatt krav om detaljregulering.</p> <p>Det bør legges inn en bestemmelse om at heis og trapp kan føres opp over maks K+ i alle felt for tilgang og bruk av takflate.</p>	<p>etasjehøyde som gir fri romhøyde på 2,7 meter fra 2. etasje.</p> <p>Det er ikke krav om jordsmonn/vegetasjon over øverste etasje.</p> <p>Statsforvalteren har et klart faglig råd om å kreve detaljregulering for alle felter med mulighet for boligformål.</p> <p>Det åpnes for tilgang og bruk av takflater innenfor maksimal kotehøyde. Kommunedirektøren ønsker ikke å tillate heis- og trappehus over disse høydene.</p>
29.	Louise Katrin Barek	
	<p>Punkter vi ønsker å belyse som et innspill til dette forslaget:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Sørge for å ivareta alle forhold som sikrer en trygg skolevei for barn på nærliggende skoler både under og etter utbygging. -Hensynta nabolag ifm. støykrevende arbeid. -Mer grøntområde/parkareal. Eksisterende lekeplass ved biblioteket er allerede ganske fullt på sommerstid. -Unngå kjedelige, ensformige arkitektoniske former på byggene. Få inn varme, før videre de ungdommene som eksisterer. - Forhindre lysforurensing. Reguleringsplan må inkludere lyskildens vinkel, lysstyrke og antall lyskilder. -16 etasjer er for høyt. Dette må reduseres. 	<p>Krav om trafiksikkerhetstiltak (herunder etablering av gang-/sykkelveier og fortau) er gitt i bestemmelsene om rekkefølgekrav.</p> <p>Anbefalte grenseverdier i enhver tid gjeldende versjon av retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 skal legges til grunn for anleggsperioden.</p> <p>Kommunedirektøren mener at planen inneholder tilstrekkelig andel grøntområder og byrom som vil inneha parkmessige kvaliteter med en blågrønn faktor på minimum 0,3. Planområdet grenser også til store grøntområder langs Leirkup og på Kjølnes.</p> <p>Det følger av planbestemmelsene at bebyggelse skal oppføres med høy arkitektonisk kvalitet når det gjelder utforming og materialer. Viser videre til vedlegg R105 Kvalitetsprogram som beskriver hvordan området bør utformes for å ivareta gode estetiske kvaliteter.</p> <p>Hvordan lyssettingen i hvert delområde skal håndteres fastlegges ev. i detaljreguleringsplanene.</p> <p>Kommunedirektøren forholder seg til vedtaket i Utvalg for miljø og byutvikling (sak 34/23) som åpner for ett bygg på inntil 16 etasjer i planområdet.</p>
30.	Telemark arkitektforening	
	<p>Gode forbindelser gjennom området er et viktig plangrep for å knytte sentrumskjernen sammen med omkringliggende områder. Forbindelsene styrker både prosjektets- og det eksisterende sentrum sin verdi. Dette må gjøres mer tydelig i</p>	<p>Forbindelsene vil tydeliggjøres gjennom den konkrete utformingen av byrommene forbindelsene går gjennom.</p>

	<p>områdereguleringen. Boligutvikling og grønne lunger langs forbindelsene vil bidra til å gjøre ferdselsårene mer attraktive, tryggere og levende.</p> <p>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.</p> <p>Foreningen har den oppfatning at en burde vurdere å begrense handel for å vise omtanke til eksisterende sentrum.</p> <p>Byggene i sone SF6 og SF7 framstår meget høye mot den lavere bebyggelsen som ligger inntil. Nedskalering av disse byggene gjør at de tilpasser seg omgivelsene.</p> <p>Foreningen understreker viktigheten av høy kvalitet på arkitektur, uteområder og grønn utvikling. Utviklingsprosjektet har også et potensiale til å bli et knutepunkt for et framtidig samlet Grenland eller en være en sentral HUB på Grenlandsbanen.</p>	<p>Planforslaget med sentrumsformål åpner opp for etablering av en miks av arbeidsplasser, boliger og handel på gateplan.</p> <p>Høringsforslaget ble omarbeidet etter vedtak i utvalg for miljø og byutvikling før høring av planforslaget. Konsekvensutredningen viser virkningene av mulige handelsetableringer i området.</p> <p>I tråd med nasjonale forventninger, legger planen til rette for høy utnyttelse ved knutepunktet med et volummessig tyngdepunkt ved jernbanestasjonen. Det forventes også at tilgrensende bebyggelse endres og får en høyere utnyttelse i fremtiden.</p>
31.	<p>Lill-Ann Bråthen</p> <p>I utgangspunktet sees det positivt på planen hvis den tar hensyn til de omkringliggende boligområdene.</p> <p>De høyeste bygningene bør plasseres i ytterkant av området for å opprettholde siktlinjer, unngå belastende skyggelegging i nærliggende boligområder og reduseres i antall etasjer. Kommunen bør kunne vise en oversikt over solforhold gjennom hele året, før og etter planen.</p> <p>Det er etterspurt informasjon om hvordan kommunen skal sikre ivaretagelse av omkringliggende nabolag i anleggsfase i forhold til støyskjerming, arbeidstider, byggestøv og evt. andre konsekvenser.</p> <p>Hvordan skal kommunen sikre at ikke utbygging skader fundament i våre boliger?</p> <p>Hvilke grunnundersøkelser er gjennomført for planområdet og hva ble resultat av disse? Bråthen ber om at dette blir offentliggjort.</p>	<p>Det er etablert en digital 3d-modell med sol/skyggefunksjon som har vært tilgjengelig i høringsperioden.</p> <p>Føringer for anleggsperioden kan legges inn som vilkår i forbindelse med detaljregulering og/eller byggesak. anbefalte grenseverdier i enhver tid gjeldende versjon av retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 skal legges til grunn for anleggsperioden.</p> <p>Dette er utbyggers ansvar.</p> <p>Rapporten om de gjennomførte grunnundersøkelsene har vært publisert i forbindelse med høringen av områdeplanen.</p>
32.	<p>Hilde Sti</p> <p>På enkelte områder savner Sti bedre sammenheng mellom gode intensjoner og den konkrete utformingen av planene.</p>	<p>Planforslaget er i tråd med nasjonale føringer om høy utnyttelse nær kollektivknutepunktet.</p>

	<p>Den planlagte maksimale høyden på byggene og tettheten mellom dem, skaper et massivt inntrykk som visuelt vil ruve over og dominere områdene rundt. En bydel som er mye høyere og massiv enn den andre eksisterende bydelen, vil være til hinder for kommunikasjon mellom dem og helheten. Det må tas bedre hensyn til det særegne ved byen og det som ligger der fra før.</p> <p>I 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. Åpne, lyse og oversiktlige områder skaper trygghet og virker inviterende på menneskelig aktivitet. 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.</p>	<p>Kommunedirektøren mener at planen åpner for en utnyttelse og høyde på ny bebyggelse som klart utfordrer den etablerte skalaen i dagens sentrum og områdene rundt. Samtidig vurderes det at både utnyttelse og høyde på bebyggelsen i planforslaget er innenfor det området tåler.</p> <p>Illustrasjonsmaterialet viser ett forslag med maksimal utnyttelse. Endelig utforming av bygninger og uterom bestemmes ved detaljregulering og konkrete byggesaker.</p> <p>Det følger av planbestemmelsene at bebyggelse skal oppføres med høy arkitektonisk kvalitet når det gjelder utforming og materialer. Viser videre til vedlegg R105 Kvalitetsprogram som beskriver hvordan området bør utformes for å ivareta gode estetiske kvaliteter.</p>
33.	Advokatfirma Skomvær på vegne av Håndverksvegen 15 AS	
	<p>Eierne av Håndverksvegen 15 AS var ikke 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.</p> <p>Eierne av Håndverksvegen 15 AS vil gjerne ha et møte med Porsgrunn kommune for å gjennomgå planforslaget til denne eiendommen. Dette gjelder spørsmål om det bør isteden reguleres til bolig/ næringsformål og hvilke betingelser som settes i forhold til antall boenheter, antall bebygd areal osv.</p>	Møte er avholdt. Se pkt. 41.
34.	Statens vegvesen	
	<p>SVV har rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.</p> <p>SVV vil nevne viktigheten av en helhetlig planlegging, og at arealutnyttelse gjennomføres i tråd med nasjonale føringer, FNs bærekraftsmål og bærekraftig utvikling. Videre er det viktig at veksten i persontrafikk blir tatt med gange, sykkel eller eksisterende kollektivtilbud. Nullvisjonen er nasjonens transportpolitikk, og en visjon om null drepte og hardt skadde.</p> <p>Adkomst til et parkeringshus bør gå via hovedadkomsten til området i stedet for å etableres direkte ut i fylkesveg 32. Årsaken er trafikksikkerhetsmessige hensyn og av hensyn til fylkesveg 32s hovedvegfunksjon.</p> <p>Knutepunkt Porsgrunn bør basere seg på å være minst mulig bilbasert. Når det gjelder miljøvennlig transport er det viktig å få ned bilbruken ved eksempelvis å innføre</p>	<p>Knutepunktsutviklingen planen legger til rette for er i tråd med nasjonale føringer, og styrker mulighetene til å nå nullvekstmålet.</p> <p>Dersom avkjøring til parkeringshuset skal skje via hovedadkomst og gjennom området, vil det bli en betydelig konflikt mellom gående og syklende øst-vest under fylkesvegen og trafikk til og fra parkeringshuset. Parkeringshuset legger til rette for at parkeringskapasiteten i tilknytning til stasjonen og sentrum opprettholdes når område SF8 skal bygges ut.</p>

	<p>parkingsrestriksjoner, og ved å legge til rette for kollektivtrafikk, sykkel og gange.</p> <p>Med tanke på beredskapshensyn viktig at det settes fokus på transportsystemets betydning for samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet.</p> <p>Det må være en forutsetning at utbyggingen medfører tilfredsstillende kapasitet på vegnettet, og trafiksikker adkomst for kjørende og myke trafikanter.</p> <p>Dette gjelder også tilfredsstillende teknisk infrastruktur (bl.a. kjøreveg, gang- og sykkelveg, parkering, avløp, overvann og energiforsyning)</p> <p>SVV nevner også viktigheten av planlegging for håndtering av flom og overvannsproblematikk. Det er også viktig at det gjøres nødvendig risikovurdering ved planlegging og bygging av infrastruktur.</p>	<p>Kapasiteten på dagens fylkesveg vil opprettholdes. Det vises for øvrig til vedlagt trafikknotat.</p> <p>Dette er ivarettatt i planforslaget.</p>
35.	Add Arkitekter på vegne av Arctic Real Estate Management	
	<p>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 jernbanespolet. Det foreligger et vedlagt illustrasjonsprosjekt i innspillet.</p> <p>Det virker naturlig med en utnyttelse av felt SF1 som samsvarer med resterende felt i områdeplanen. Utnyttelse anbefales satt til %-BRA = 600 % med en maksimal gesimshøyde på kote 54 moh.</p> <p>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. En foreløpig støyanalyse viser muligheter for å kunne oppnå stille side mot sør-vest ved riktig utforming av boligvolumet.</p> <p>Den sentrale beliggenheten gjør tomta til et egnet sted for boliger fra 5 etasje og oppover, med servicetilbud i første etasje og bidrar til aktivt byliv.</p> <p>Det anbefales å endre formålet for felt SF1 for å muliggjøre boligformål innenfor feltgrensen. 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.</p>	<p>SF1 er åpnet for forretninger, kontor, hotell/overnatting, offentlig og privat tjenesteyting og bevertning, i likhet med de andre feltene med sentrumsformål på vestsiden av jernbanen.</p> <p>Kommunedirektøren er enig i at feltet tåler en høyere utnyttelse enn planforslaget viser (maks kt. +22 og maks 250 %-BYA). Etter begrenset høring for felt SF1, foreslår kommunedirektøren at den sørlige delen av felt SF1 får maksimal kotehøyde +54, mens den nordlige beholder kote +22. Maks kote +54 er i tråd med UMBs vedtak ved førstegangsbehandling. Utnyttelsesgraden foreslås endret til %-BRA=600%.</p> <p>Statsforvalteren har et klart faglig råd om å kreve detaljregulering for alle felter med mulighet for boligformål. Kommunedirektøren forholder seg til dette. Det vises til uttalelse/kommentar nr. 3 under begrenset høring for felt SF1. Dersom det foreslås å endre formålet for SF1 for å tillate boliger fra 4. etasje og oppover, anmoder Statsforvalteren om at saken sendes på ny høring, da det vil berøre nasjonale interesser knyttet til støy og luftkvalitet. De viser til sin uttalelse datert 8.12.2023, og at det på lik linje med SF6 og SF7 vil være grunnlag for innsigelse mot felt SF1 knyttet til støy og luftforurensning dersom det tillates boliger uten at det er dokumentert at kravene i støyretningslinjen og reguleringsbestemmelsene lar seg oppfylle.</p>
36.	Norske landskapsarkitekters forening (NLA) Telemark	
	<p>Størrelsen på, og tettheten i planområdet, gjør at vi må se på området som en helt ny og ganske stor bydel.</p>	

<p>Planforslaget er på ca. 200 000 m2 sammenlignet med dagens sentrum på 180 000 m2.</p> <p>NLA mener at vedlagt kvalitetsprogram og illustrasjonsprosjekt viser flotte løsninger og gode intensjoner for et godt bymiljø, blant annet med ideer til grønnstruktur, forslag til beplantning av torg og gater og prinsipper for interntrafikk og myke trafikanter. Disse intensjonene i liten grad er juridisk sikret særlig vest for Fv32 fordi:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Grønnstruktur 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. <p>Dokumentasjonskrav viser blant annet beplantning mm., men bestemmelsene sier ikke noe om omfang eller kvalitet.</p> <p>Parkområdet øst for fv 32 er ikke tilstrekkelig i et så stort og tett bebygd område. fv 32 fungerer som en barriere.</p> <p>Det er 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, f.eks. i felt SF4 og B1. Det er viktig å legge juridisk bindende føringer i tidligfase under planprosessen for å få inn tilstrekkelig grønne kvaliteter i byrom/urbane områder. NLA mener at en områderegulering er ideell for å sikre en helhet, fremfor å løse dette i en detaljregulering. Med de planbestemmelsene som er foreslått kan, i ytterste konsekvens, hele planområdet vest for Fv32 bebygges uten at det plantes et eneste tre, eller etableres noen områder med vegetasjon.</p> <p><u>Forslag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -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. <p>For å sikre attraktivt bymiljø er det viktig at biltrafikk inn i området begrenses. Det er viktig at innkjøring til parkeringskjellere legges i ytterkant av planområdet, da hindrer man biltrafikk inn i området. Det bør sikres i bestemmelsene at nedkjøringsramper integreres i bygg, og ikke tillates som del av offentlig torg-/gateareal.</p> <p>Høyder på inntil 32 og 54 moh. på vestsida av jernbanen vil motvirke intensjonene med planen om å skape en innbydende og god overgang mellom ny og eksisterende bydel.</p>	<p>Kommunedirektøren foreslår at det legges inn krav om blågrønn faktor på minimum 0,3, som er normalt faktorkrav for samferdselsområder.</p> <p>Kommunedirektøren foreslår å supplere bestemmelsene med tekst som skal ivareta beplantning av trær og vegetasjon med samme omfang som vist i illustrasjonsprosjektet.</p> <p>I tillegg til forekomstene av hul eik (H560_4) i Norkynvegen, sikres de to lønnetrærne ved dagens stasjon (H560_3), blodbøk i Jernbanegata (H560_5) og bjørk i o_TO4 (H560_6).</p> <p>Kommunedirektøren foreslår en ny bestemmelse om å bevare eksisterende trær i o_TO4, samt o_BAN2 fram til spor 4 og 5 realiseres.</p> <p>Det følger av bestemmelser for felt SF8, SF9 og SF11 at nedkjøringsramper skal integreres i bygg og at parkeringsanlegg ikke tillates eksponert som fasade verken mot offentlige eller felles gater, torg/allmenninger, gatetun og gårdsrom.</p> <p>For å hensynta Rådhusparken foreslår kommunedirektøren å redusere maksimal kotehøyde på felt SF2 til +32, som det opprinnelig var foreslått ved førstegangsbehandling. For felt SAA, SF1 og SF6 forholder kommunedirektøren seg</p>
---	---

	<p><u>Dette bør gjøres:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -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. <p>Høye bygg og ubegrenset handel gir svært stor sannsynlighet for at utbyggingen vil tappe eksisterende sentrum for aktivitet. NLA er bekymret for flytting av sentrum. Det henvises til kommunens dokument om endringer etter 1. gangs behandling angående handel. NLA sine eksempler på endringer:</p> <ul style="list-style-type: none"> -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. 	<p>til vedtaket i UMB vedrørende maksimale byggehøyder vest for sporområdet.</p> <p>Det følger av planforslaget at forretninger ikke tillates over 1. etasje. Kommunedirektøren foreslo opprinnelig bestemmelser som begrenset handel i større grad, men dette ble endret i UMBs vedtak ved førstegangsbehandling.</p>
37.	Fortidsminneforeningen	
	<p>Foreningen er fornøyd med at planforslaget regulerer Jernbanegata 6, Jernbanegata 12, Kammerherreløkka 1, opprinnelige del av BeHa-fabrikken og Norkynvegen 7 med Hensynssone bevaring Kulturmiljø.</p> <p>Det reageres svært negativt på at eier av Kammerherreløkka 3 fortsatt i høringsperioden ønsker Kammerherreløkka 1 revet. Man må få til god innpassing av ny bebyggelse inntil bygg som ønskes bevart fremfor å rive ærverdige bygg man påstår ikke lenger passer inn i bygningsmiljøet. Foreningen ber om at nødvendig vern av Kammerherreløkka 1 beholdes i planen som vist i høringsforslaget.</p>	<p>Bevaring av Kammerherreløkka 1 opprettholdes i planforslaget.</p>
38.	Bane NOR	
	<p><u>Felt SF1, SAA, SF6, SF7, F/K/T2 og SF11:</u></p> <p>Planforslaget er i strid med nasjonale jernbaneinteresser.</p> <p>Bane NOR mener etablering av bebyggelse tett (ca. 8-10 m) på jernbanen er i strid med viktige jernbaneinteresser som kan være utfordring for sikkerheten. Utfordringer med kort avstand fra bebyggelse er:</p> <ul style="list-style-type: none"> Økt fare for at hendelser på naboareal kan medføre stans i togtrafikken. Brann, nedfall og andre hendelser som utløser 	<p>Planforslaget justeres slik at all bebyggelse er minst 10 meter fra spormid av eksisterende og ny sportrasé. Gjeldende reguleringsplaner i feltene SF1, SF6, SF7 har byggegrense på 10 meter fra spormid (som NAV-bygget i dag). Kommunedirektøren ønsker å videreføre dette for å utnytte</p>

<p>togstans. Oppføring og vedlikehold av bygninger tett på sporområdet vil i økende grad kreve togfrie perioder.</p> <p>Bane NOR har omtalt avstandsbehov og krav til sikkerhet i varsel om oppstart, dette er ikke tilstrekkelig fulgt opp i planforslaget, og det er ingen konsekvensvurderinger av denne nærheten. Nærheten er til hinder for drift, vedlikehold og utvikling av jernbanen.</p> <p>Bane NOR stiller spørsmål ved om forslaget er utformet i henhold til forskrift om elektriske forsyningsanlegg og viser særlig til veiledningen.</p> <p><u>Alternativ transport</u></p> <p>Bane NOR iverksetter alternativ transport ved togfrie perioder, som oftest i form av buss. 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. 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.</p> <p>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. Bane NOR påpeker 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. Løsningen er ikke akseptabel slik den er foreslått.</p> <p>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.</p> <p>Med hjemmel i PBL §5-4 fremmer Bane NOR sin innsigelse med krav om at holdeplass for alternativ transport avklares i planen og utforming og plassering ivaretar god overgang mellom tog og buss i avviks-situasjoner, samt at planen sikrer opparbeidelse av løsning før dagens areal frigis til andre formål.</p> <p><u>Områdestabilitet</u></p> <p>Planen har bestemmelser for faresonene. Bane NOR forstår konklusjonen fra rapport om områdestabilitet slik at opparbeidelse av området krever vurdering fra geoteknikk sakkyndig. Bane NOR ber om at planen får en bestemmelse som sikrer dette, og gjør oppmerksom på at jernbanen er sårbar for endringer i grunnen. Deres vurdering er også basert på det foreslås omfattende bygningsmasse nært</p>	<p>utbyggingspotensialet i et så sentralt område av byen.</p> <p>For SF11 er byggegrensen justert marginalt for å oppnå 15 meter fra spormidtpunktet 3.</p> <p>I F/K/T2 legges det inn en byggegrense på 11 meter fra nærmeste spormidtpunkt, samt en bestemmelse om at bygg skal plasseres minst 10 meter fra nærmeste kontaktledningsmast.</p> <p>Det er lagt inn en bestemmelse om at bygninger som oppføres nærmere enn 15 meter fra eksisterende og planlagt spormidtpunkt for spor 1-3 skal utformes og plasseres slik at de tilfredsstiller forskrift om elektriske forsyningsanlegg (FEF). Videre legges det inn bestemmelser som bidrar til å ivareta sikker togdrift.</p> <p>I dialog med Bane NOR er det enighet om ny plassering i revidert planforslag. Funksjonen er flyttet fra Jernbanegata inn på Kammerherreløkka.</p> <p>Det legges inn et nytt dokumentasjonskrav for geoteknikk. Bane NOR frafaller med det sin innsigelse knyttet til områdestabilitet.</p>
--	---

<p>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. Jernbanens stabilitet er svært viktig for sikkerheten. Rapport om lokalstabilitet har svært få borpunkter og vurderinger av disse feltene. Bane NOR mener dette ikke er tilstrekkelig sikring av stabiliteten.</p> <p>Med hjemmel i PBL §5-4 fremmer Bane NOR sin innsigelse med krav om at det fastsettes bestemmelse om geoteknisk vurdering og gjennomføring av nødvendige sikringstiltak.</p> <p>Det må søkes om tillatelse etter jernbaneloven § 10 for tiltak nærmere spormidten enn 30 meter.</p> <p><u>Stasjonsadkomst</u> Avgrensning av felt SF6, SF7 og TO5 tar ikke i tilstrekkelig grad hensyn til adkomst til plattformen for spor 1. Planen må vurdere om de planlagte adkomstene i tilstrekkelig grad sikrer framkommelighet og oversiktighet slik at folk finner fram og at trafikksikkerheten ivaretas.</p> <p><u>Bestemmelse 3.2.7.1. Baneformål</u> Deler av bestemmelse 3.2.7.1 (felt BAN) ikke er hensiktsmessig som styringsverktøy for kommunen, og ivaretar ikke jernbanens behov tilstrekkelig. Bestemmelsen har et unødvendig høyt detaljeringsnivå, samtidig som det ikke foreligger umiddelbare planer om gjennomføring av ombygging/ utbygging av stasjonsområdet. Eksempelvis bestemmelse om retning på lyskilder anses som ikke nødvendig.</p> <p>Tiltak som kan unntas søknadsplikt i avsnitt «infrastruktur» gjelder forhold som er detaljert avklart i reguleringsplan, dersom tiltakene er vist i illustrasjonsplan. Det er ikke utarbeidet noen illustrasjonsplan for jernbanens infrastruktur i reguleringsplanen. Bestemmelsen er dermed ikke egnet til å ivareta jernbanens behov eller kommunens bygningsmyndighet.</p> <p>Jernbanens behov er varierende over tid. Bestemmelsen angir hvilke installasjoner som kan tillates. Denne opplistingen kan med fordel sløyfes eller gjøres mer generell.</p> <p>I avsnitt «avstandskrav til baneformål» gjelder flere av forholdene for tilgrensende arealformål. Disse forholdene må flyttes til de bestemmelsene for feltene de gjelder for.</p> <p><u>Ny kryssing i H410_3</u> Løsningen fremstår som uferdig ettersom det ikke er satt av sidearealer til ramper, og det er usikkert om realismen i løsningen er vurdert. Løsningen kan være i konflikt med gjennomføring av fremtidig utvidelse i felt BAN2. Nytt kryssingspunkt ligger nært eksisterende undergang, og betydningen av den nye vil dermed være</p>	<p>Kommunedirektøren foreslår å gjøre byrommet o_TO5 mellom SF6 og SF7 betydelig større. Foreslått avstand mellom bygg i SF6 og SF7 blir ca. 25 m.</p> <p>Kommunedirektøren foreslår å forenkle denne bestemmelsen i tråd med Bane NORs ønsker.</p> <p>Kommunedirektøren foreslår å ta ut denne hensynssonen.</p>
--	---

	<p>begrenset. Bygging av ny kryssing kan også kreve flere togfrie perioder, noe Bane NOR vurderer som negativt.</p> <p>Ny kryssing må hensynta tilstrekkelig frihøyde og ikke være til ulempe for jernbanen. Dette må kunne dokumenteres i videre prosjektering og søknads-prosesser.</p> <p><u>Bane NOR Eiendom</u> 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.</p> <p>Bane NOR Eiendom støtter kommunedirektørens redegjørelse og konklusjon om at H410_3 tas inn i planen etter behandling i Utvalg for miljø og byutvikling. Det tillegges 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.</p> <p>Kryssingene H410_2 og H410_3 er utfordrende å realisere mtp. universell utforming og plassbehov. I tillegg er det kostnadskrevenne 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.</p> <p>Det er tatt inn hensynssoner som begrenser utnyttelse av eiendommer med begrunnelse bevaring av eksisterende bygg. Krav til vern må ikke tilside sette effektiv arealutnyttelse.</p>	<p>Det vises til kommentar til uttalelse nr. 6.</p> <p>Hensynssone H410_2 tas ut, og erstattes med bestemmelse som sikrer mulighet for å etablere gangbru over sporområdet som forbinder o_FO med o_TO4. Bestemmelsen om at løsning for krysningspunkt skal avklares før rammetillatelse tas ut.</p> <p>Kommunedirektøren forholder seg til vedtaket i Utvalg for miljø og byutvikling (sak 34/23) og opprettholder at Kammerherreløkkka 1 reguleres med hensynssone bevaring.</p>
38.	Statsforvalteren i Vestfold og Telemark	
	<p>I medhold av PBL § 5-4 fremmer Statsforvalteren ved miljødirektøren følgende innsigelser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innsigelse til område SF7, grunnet vesentlig konflikt med de sterkt truede artene buktmessaginglav 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. <p><u>Innsigelse naturmangfold – sterkt truede arter i felt SF7</u> Feltet omfatter lokalitet med flere trær som er levested for de sterkt truede artene buktmessaginglav og skumkjuke. Disse artene finnes nesten utelukkende på eldre bytrær i Porsgrunn og Skien, noe som gjør disse trærne svært verdifulle for arts mangfoldet i Norge og Norden. Felling av trærne vil føre til betydelige miljøskader, og foreslåtte tiltak, som å bruke trestammer som elementer i uterom og plante</p>	<p>Kommunedirektøren foreslår å endre utformingen av SF6-7/o_TO5 for å sikre de to spisslønnene. Disse får også en hensynssone i radius 8 meter med tilhørende bestemmelser. Det foreslås også krav om mark sikringsplan. Asalene foreslås flyttet til egnet lokasjon i tråd med utarbeidet rapport. Disse tiltakene anses nødvendige for å sikre forekomstene</p>

<p>nye trær, vurderes som utilstrekkelige. Statsforvalteren krever bevaring av trærne og etablering av hensynssoner for å sikre deres leveområder.</p> <p><u>Bøk i SF4</u> De kommer med et sterkt faglig råd om å legge inn hensynssone med tilhørende bestemmelser for bøk med buktmessinglav i SF4.</p> <p><u>Innsigelse naturmangfold – hule eiker i felt B1</u> De vurderer at planforslaget er i strid med hensynet til hule eiker, en utvalgt naturtype som er beskyttet av forskrift etter naturmangfoldloven. Felt B1 vil berøre en lokalitet med fire eiker med verdi viktig. Det skal tas særskilt hensyn til forekomster av en utvalgt naturtype slik at forringelse av naturtypens utbredelse og forekomstenes økologiske tilstand unngås. Statsforvalteren påpeker at planforslaget ikke ivaretar disse trærne tilstrekkelig, og at inngrep innenfor en radius på 15 meter fra stammen kan skade røtter og kronestruktur. Innsigelsen kan frafalles når eiketrærne er merket av med hensynssone i plankartet med tilhørende planbestemmelser som ivaretar lokaliteten.</p> <p><u>Innsigelse støy - felt SF6 og SF7</u> Ut fra planforslaget og støyutredningen som foreligger framkommer det at det er betydelige støyutfordringer ved de nye planlagte byggene, spesielt SF6 og SF7. Det foreslås reguleringsbestemmelser som stiller krav til en stille side, men dette er ikke tilstrekkelig dersom det 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. De understreker at andre felt som tillater boliger der det er plankrav, vil bli vurdert nærmere ved detaljregulering.</p> <p>Innsigelsen til felt SF6 og SF7 begrunnes med at planen 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.</p> <p>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.</p>	<p>og bidra til videre spredning av de to truede artene. Statsforvalteren frafaller med dette innsigelsen.</p> <p>Kommunedirektøren foreslår at det legges inn hensynssone med tilhørende bestemmelser som sikrer at treet oppnår sin fulle levealder.</p> <p>Kommunedirektøren foreslår at det legges inn hensynssone med radius 15 meter og tilhørende bestemmelser som sikrer disse trærne. Statsforvalteren frafaller med dette innsigelsen.</p> <p>Kommunedirektøren foreslår å ta ut boligformål i felt SF6-7. Statsforvalteren frafaller med dette innsigelsen.</p>
---	--

<p><u>Luftkvalitet</u> Det er utført overordnede vurderinger av luftforurensning, men det mangler detaljert modellering for enkelte områder, særlig SF6 og SF7. Statsforvalteren tilrår mer detaljerte undersøkelser i tråd med retningslinjene i T-1520/2012, inkludert vurdering av samspillseffekter mellom støy og luftforurensning. Videre anbefales tiltak som bedre plassering av luftinntak og krav om ventilasjonsanlegg med støvfiltere.</p> <p>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.</p> <p><u>Samfunnssikkerhet og beredskap</u> 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 områdereguleringsplan 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.</p> <p>Det bør vurderes krav til detaljregulering spesielt for 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.</p> <p><u>Vannmiljø og naturmangfold</u> Med foreslåtte bestemmelser åpnes det for opparbeidelse av gangbru innenfor bestemmelsesområde #2 og erosjonssikring mot Lilleelva. De kan ikke se at det er omtalt noe videre hva slags erosjonssikring dette omfatter og omfanget av dette. De 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. Dette må også sikres tydelig i planbestemmelsene. De forutsetter at dette blir nærmere beskrevet i videre detaljregulering.</p> <p><u>SPR-BATP og ATP-Grenland</u> 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. Hvis begrensingen på areal for handel tas bort, resulterer det 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.</p>	<p>Kommunedirektøren foreslår å ta ut boligformål i felt SF6-7.</p> <p>Kommunedirektøren foreslår å endre bestemmelsene slik at inneklime ivaretas bedre.</p> <p>Dette presiseres i planbeskrivelsen. Videre foreslår kommunedirektøren å supplere bestemmelser om geoteknikk.</p> <p>Bestemmelsene suppleres i tråd med Statsforvalterens faglige råd.</p> <p>Formannskapet har i egen prinsipp sak (sak 19/22) vedtatt en utvidelse av dagens sentrum. Kommunedirektøren forholder seg til vedtaket i Utvalg for miljø og byutvikling (sak 34/23) og opprettholder bestemmelsene knyttet til handel.</p>
---	--

	<p>På den andre siden, omfatter planen 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.</p> <p>Miljødirektøren fremmer derfor ikke en innsigelse, men det rådes til vurdering om å legge til flere begrensninger på handel. Da reduseres de negative effektene som handel uten noe arealbegrensning kan føre til.</p> <p>Det er forventinger om at føringer i kommuneplanens arealdel, ATP Grenland og SPR-BATP følges opp i størst mulig grad i de videre detaljreguleringsplanprosessene.</p> <p><u>Massehåndtering og grunnforurensning</u></p> <p>For å sikre en helhetlig og bærekraftig massehåndtering er det særlig viktig at massehåndtering blir avklart så tidlig som mulig i en planprosess. De 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. De forutsetter at kravene i forurensningsforskriften kap. 2 legges til grunn og følges opp.</p> <p>De 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.</p>	<p>Kommunedirektøren foreslår å endre bestemmelsene slik at utarbeidet miljøoppfølgingsplan skal legges til grunn.</p>
39.	NVE	
	<p><u>Kvikkleire</u></p> <p>Det er kartlagt to faresoner langs Lilleelva/ Leirkup som berører planområdet, men sikkerheten er ikke beregnet i fareområdet i den geotekniske vurderingen. 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.</p> <p>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.</p> <p>NVE gjengir til bestemmelse 5.3. med utheving av felt B1, B2 og B/F/K/B. Det går ikke tydelig frem av planbestemmelsene at det er krav om at sikkerhet mot kvikkleireskred skal utredes nærmere før detalj reguleringsplaner blir vedtatt.</p>	<p>Det presiseres i planbestemmelsene at det i delfelt B1, B2 og B/F/K/B innenfor hensynssone skredfare, skal bli utført detaljerte stabilitetsberegninger før detaljreguleringsplan blir vedtatt.</p>

	<p>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. 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.</p> <p>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.</p> <p>Det må stilles krav om uavhengig kvalitetssikring av stabilitetsberegningene detaljreguleringsplanene. Krav til lokalstabilitet etter Eurokoden må bli fulgt opp i byggeprosessen. Det må bli gitt bestemmelser om dette.</p> <p>De to nye faresonene for kvikkleireskred bør meldes inn til NVE.</p>	<p>Det legges også inn krav om uavhengig kvalitetssikring av stabilitetsberegningene i detaljreguleringsplanene, samt at krav til lokalstabilitet etter Eurokoden skal følges opp i byggeprosessen.</p> <p>Faresonene for kvikkleireskred meldes inn til NVE.</p>
40.	Telemark fylkeskommune	
	<p><u>Vedtak</u> Telemark fylkeskommune fremmer innsigelse til planforslaget på følgende punkter:</p> <p>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 formåls-områdene 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.</p> <p>2. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 fremmes innsigelse til byggegrensene. Innsigelsen kan imøtekommes ved at byggegrensene økes tilstrekkelig</p> <p>Ny adkomst på formålsområdene o_BAN2 og o_ABG vist som bestemmelsesområde #1: Prosjektet for nye Fv 32 som ble åpnet 2018 hadde et viktig premiss om å ha minimalt med kryss og avkjørsler for å sikre både god framkommelighet og trafikksikkerhet. Det forventes at en løsning med ny avkjørsel som foreslått vil medføre økt trafikk. 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.</p> <p>Byggegrense mot fylkesveg: 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.</p>	<p>Kommunedirektøren foreslår å opprettholde adkomst til parkeringshus direkte fra fv. 32. Kommunedirektøren vurderer at dette er en mer trafikksikker adkomst enn fra kommunal veg (C.E. Berg Hanssens gate), spesielt med tanke på den høye andelen barn og unge som ferdes over o_TO3.</p>

<p>På strekningen med høyresvingefelt må byggegrensen fortsette med samme avstand til vegkanten som der det er 2 felt, men dette er ikke vist.</p> <p>Fylkeskommunen har tidligere framholdt at de 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.</p> <p>Fordi 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 viktig at byggegrensene inntil rundkjøringa også økes.</p> <p>Mot Jernbanegata i syd må byggegrense reguleres lengre fra Jernbanegata enn det som er foreslått. Grunnen er Bånnåsenbrua og evt. framtidig behov for 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.</p> <p>Avkjørselpiler: Reguleringsbestemmelsene § 2.4 fastsetter at avkjørselspilene er veiledende. Etter fylkeskommunens vurdering er dette i strid med forutsetningene om planlegging etter PBL.</p> <p>F.eks. er den foreslåtte avkjørselen markert med avkjørselspil mot nord i C.E. Berg-Hanssens gate fra rundkjøringas vestre arm, for nær rundkjøringa på fv. 32. Dette øker sjansen for kø i fv 32. Plassering av avkjørsel må fastsettes i den framtidige detaljreguleringsplanen, etter tilstrekkelig medvirkningsprosess. Denne avkjørselen må f.eks. flyttes til minimum 50 meter fra rundkjøringen.</p> <p>Samferdsel i plankart: 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 høgspenn må vurderes mer detaljert først. Stigningen fra Vallermyrene og opp til dagens bru er for bratt til at en gang-/sykkelveg får universell utforming.</p> <p>Plankartet viser sideareal til fylkesvegen satt av til feil formål, blant annet til jernbaneareal (ABG annen banegrund). Dette må endres til annen veggrunn.</p> <p>Barn og unges interesse: Planmaterialet er omfattende, og barn og unges interesser omtales sporadisk. Det går ikke fram av saksframlegget hvordan medvirkningen har inkludert barn og unge, eller</p>	<p>Dette legges inn i plankartet.</p> <p>Det legges inn en byggegrense på minst 10 meter fra kantsteinskant på fylkesveg. Med dette frafalles innsigelsen til byggegrenser.</p> <p>Det foreslås å utvide rundkjøringen ved Gimlevegen/C.E. Berg-Hanssens gate i tråd med fylkeskommunens faglige råd. Dette øker trafikkapasiteten og kompenserer for reduksjonen en direkte adkomst til parkeringshuset gir.</p> <p>Byggegrensen justeres.</p> <p>Kommunedirektøren foreslår å endre ordlyden i bestemmelsen slik at avkjørselspilene kan justeres så lenge trafikkikkerheten ivaretas, samt at antall piler og pilenes retning er bindende.</p> <p>GS-veg må bygges som selvstendig brukonstruksjon. Denne koblingen er en oppfølging av vedtak i UMB.</p> <p>Barn og unges interesser beskrives mer utfyllende i planbeskrivelsen.</p>
--	---

	<p>kommunens barnerepresentant. Vi ber om at dette vektlegges i utviklingen av området videre.</p> <p>Reguleringsbestemmelsene setter imidlertid ikke konkrete størrelses- eller kvalitetskrav om tilrettelegging for barn og unges aktivitetsbehov. Fylkeskommunen viser spesielt til punkt 5b og 5a i RPR Barn og planlegging. Dette kan være krevende å løse i detaljreguleringsplanprosessen senere. Fylkesdirektørens faglige vurdering er at barn og unges interesser må belyses bedre til sluttbehandlingen, og at det settes konkrete krav til områdene for utbygging.</p> <p>Kultur: Planen legger opp til stor grad av riving av eksisterende bebyggelse. Dette er uheldig, med hensyn til både kulturminner og klimaavtrykk. Fylkesdirektøren anbefaler at det legges opp til større grad av transformasjon og gjenbruk.</p> <p>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.</p> <p>Dersom det tillates direkte avkjøring til Lilleelva Parkeringsområde (o_BAN2 og o_ABG) har utvidelsen av fv. 32 ikke 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.</p> <p>Utvidelsen av fv. 32, har ikke vært på høring dersom det skal tillates direkte avkjøring til Lilleelva Parkeringsområde (o_BAN2 og o_ABG)</p>	<p>Temaet beskrives nærmere i planbeskrivelsen. Omtale i forbindelse med fremtidige reguleringsplaner.</p> <p>Dette rettes opp.</p> <p>Denne endringen er så liten at det ikke vurderes som nødvendig med nytt offentlig ettersyn.</p>
41.	<p>Føyen AS på vegne av Håndverksvegen 15 AS</p> <p>Eiendommen omfattes av B3 i planforslag.</p> <p>Grunneier tar til etterretning at foreslått sporplan er det eneste realistiske alternativet.</p> <p>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.</p> <p>Håndverksvegen 15 AS ønsker at det foreslåtte arealformålet bolig beholdes, men det må tillates en høyere %-BRA og en høyere maks kotehøyde. Samtlige bolig-eiendommer ligger syd og vest for eiendommen, og vil derfor ikke påvirkes av bebyggelsen. Det bes om at tillatt høyde settes til kote +33, og %-BRA 200. Dette vil ikke medføre noen tilsidesettelse av øvrige krav i reguleringsplanen eller tekniske krav.</p>	<p>Foreslått kotehøyde og utnyttelse som har vært på høring gir, etter kommunedirektørens vurdering, muligheter for å utvikle et boligprosjekt med en tetthet som ivaretar tilpasning til omgivelsene og solforhold på en akseptabel måte.</p>

	<p>Videre bes det om at felt B3 unntas fra krav om detaljregulering. Planforslaget har en så høy detaljeringsgrad at det bør 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. Felt B3 er heller ikke omfattet av krav til felles planlegging, ettersom Felt B3 ikke grenser til noe av de andre feltene.</p> <p>Opparbeidelseskravet må avgrenses til den delen som befinner seg på sydvestsiden av jernbanen. Grunnen er at opparbeidelsen av o_GS er avhengig av byggingen av jernbanen og utvidelsen av jernbanebroen. Opparbeidelseskravet må knyttes til brukstillatelse, ikke igangsettingstillatelse. Det kreves 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. Kommunen kan imidlertid – i stedet for opparbeidelse – kreve at tiltaket er fullfinansiert gjennom avtaleforpliktelse.</p> <p>Det er imidlertid vanlig praksis 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.</p> <p>Det er nødvendig med mulighet for en utvidelse av dagens drift innenfor den nye planen for å sikre en fortsatt tilfredsstillende drift. 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.»</p>	<p>Statsforvalter har et klart faglig råd om å kreve detaljregulering for alle felt som tillater boligformål. Kommunedirektøren forholder seg til dette.</p> <p>o_GS deles slik at det blir et eget felt sør for jernbanen.</p> <p>Tidspunkt i rekkefølgebestemmelsen foreslås endret.</p> <p>Kommunedirektøren mener at dette er et felt som egner seg godt til boligformål, og mulighet for store utvidelser av næring er ikke hensiktsmessig. Det er ønskelig at næring i området i hovedsak plasseres tettere på fylkesvegen. Feltet er ett av få innenfor området som reguleres til rent boligformål og som er godt egnet for varierte boligtyper tett på sentrum og campus.</p>
42.	Skien kommune	
	<p>Utvalg for teknisk sektor vedtok på møte 12.12.23 følgende uttalelse:</p> <p>For Skien er det svært viktig at funksjonen til fv32 som hovedinnsfartsåre 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.</p> <p>Utvalg for teknisk sektor fraråder derfor på det sterkeste at fv32 på den omtalte strekningen omgjøres til bygate/ miljøgate.</p>	<p>For å forbedre trafikkflyt i maksimaltimene, foreslår kommunedirektøren å øke kapasiteten i rundkjøringen ved Gimlevegen/C.E. Berg-Hanssens gate.</p>

Oppsummering av hovedinnhold av mottatte uttalelser til begrenset høring for felt SF1 med kommunedirektørens kommentarer

Forslaget har vært på høring og offentlig ettersyn i perioden 12.9.2024 – 03.10.2024.

Porsgrunn kommune mottok totalt 3 uttalelser til denne begrensede høringen. Følgende har kommet med uttalelse:

1. Bane NOR, datert 24.9.2024
2. Telemark fylkeskommune, 6.10.2024 (etter frist)
3. Statsforvalteren i Vestfold og Telemark, 17.10.2024 (innenfor utsatt frist)

	Sammendrag	Kommentar
1.	Bane NOR	
	Bane NOR har ingen merknader til endringene som beskrives i den begrensede høringen. De opprettholder imidlertid høringsuttalelsen til planforslaget, datert 3.11.2023.	Tas til orientering.
2.	Telemark fylkeskommune	
	<p>Telemark fylkeskommune støtter kommunens foreløpige vurdering om å ikke tillate boligformål på Felt SF1. De 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 deres vurdering er det ikke en trafiksikker atkomst til nærmeste lekeplass i Rådhusparken.</p> <p>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.</p> <p>Kommunen bør vurdere å kreve detaljreguleringsplan eller andre dokumentasjonskrav for feltet, for å vurdere prosjektets påvirkning utover det konkrete arealformålet, og eventuelt sette rekkefølgekrav til opparbeiding av tilgrensende areal.</p>	<p>Kommunedirektørens vurdering om å ikke inkludere boligformål opprettholdes.</p> <p>Kommunedirektøren vurderer at det ikke er behov for dette.</p>

3.	Statsforvalteren i Vestfold og Telemark	
	<p>Statsforvalteren viser til uttalelse med innsigelse til planforslaget datert 8.12.2023, samt uttalelse av 26.3.2024 der de trekker deler av innsigelsene.</p> <p>De legger til grunn for sin uttalelse at endring av formål ikke er på høring, og har ut fra det ikke støyfaglige merknader til økningen 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 de om at saken sendes på ny høring, da det vil berøre nasjonale interesser knyttet til støy og luftkvalitet. De viser til sin uttalelse datert 8.12.2023, og at det på lik linje med SF6 og SF7 vil være grunnlag for innsigelse mot felt SF1 knyttet til støy og luftforurensning dersom det tillates boliger uten at det er dokumentert at kravene i støyretningslinjen og reguleringsbestemmelsene lar seg oppfylle.</p> <p>De stiller seg bak Telemark fylkeskommunes innspill datert 6.10.2024 om barn og unges interesser i planlegging.</p> <p>Ved SF1 og tvers overfor veien for planlagt bygg er det flere trær med buktmessinglav. Det er også påvist trefingersildre innenfor SF1 senest i 2024. Det er ikke gjort vurdering eller utredning av hvilken påvirkning en eventuell økning i høyde og utnyttelse av SF1 kan ha på disse naturverdiene. Det blir økt skyggevirksomhet på formiddagen, og økning i høyde og utnyttelse vil kunne ha innvirkning på vindforhold og mengde støv som virvles opp. De anmoder om at mulig påvirkning på forekomst av buktmessinglav og trefingersildre vurderes nærmere før sluttbehandling og vedtak. De oppfordrer videre til å vurdere hvordan levesteder for trefingersildre kan sikres og utvikles innenfor både SF1 og hele planområdet. Tiltak for å øke miljøkvaliteter bør innarbeides i bestemmelsene.</p>	<p>Kommunedirektøren foreslår ingen endring av formål for felt SF1.</p> <p>Det råder usikkerhet om hva slags betydning sol/skygge-forhold har. Mange av trærne med buktmessinglav står solrikt, men det er også forekomster på trær som står skyggefullt. Tap av sol som følge av den foreslåtte endringen er begrenset til en kort periode på formiddagen.</p> <p>De tre forekomstene av trefingersildre ligger i felt o_BAN1. Forekomstene foreslås sikret gjennom krav om marksikringsplan ved en eventuell utbygging på felt SF1 og o_BAN1.</p>

Oppsummering av hovedinnhold av mottatte uttalelser til begrenset høring for rundkjøring Gimlevegen / Vallermyrvegen og maksimale kotehøyder i felt SF9-10 med kommunedirektørens kommentarer

Forslaget har vært på høring og offentlig ettersyn i perioden 23.09.2024 – 17.10.2024.

Porsgrunn kommune mottok totalt 4 uttalelser til denne begrensede høringen. Følgende har kommet med uttalelse:

1. AS Brann- og sikringsservice, 26.9.2024
2. Telemark fylkeskommune, 6.10.2024
3. Statsforvalteren i Vestfold og Telemark, 17.10.2024
4. Beha-kvartalet Eiendom AS, 24.10.2024 (innenfor utsatt frist)

	Sammendrag	Kommentar
1.	AS Brann- og sikringsservice	
	<p>De mener at den foreslåtte endringen vil påvirke dem svært negativt fordi de har behov for å bygge nytt før bygget rives, noe som vanskelig lar seg gjøre. Videre har de behov for de 17 parkeringsplassene de allerede har.</p> <p>En løsning de skisserer er å regulere Gimlevegen 3 til næring og at Gimlevegen 1 og 3 løses inn. Videre kan det bygges nytt i Gimlevegen 3 før eksisterende bygg i Gimlevegen 1 rives.</p>	<p>Kommunedirektøren har forståelse for at kontinuerlig drift av virksomheten på eiendommen vil være svært vanskelig dersom utvidelsen av rundkjøringen realiseres.</p> <p>Planen tillater oppføring av et nytt bygg med tilsvarende størrelse mer tilbaketrukket fra fylkesveg 32.</p>
2.	Telemark fylkeskommune	
	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Kommunedirektøren foreslår å legge inn feltet fylkeskommunen ber om.</p>

3.	Statsforvalteren i Vestfold og Telemark	
	<p>Statsforvalteren viser til uttalelse med innsigelse til planforslaget datert 8.12.2023, samt uttalelse av 26.3.2024 der de trekker deler av innsigelsene.</p> <p>Statsforvalteren forutsetter at det forbindelse med detaljregulering 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 luftforurensning etter kravene i «Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520/2012).</p> <p>Etter at opprinnelig planforslag var på høring, er det kartlagt flere trær med buktmessinglav innenfor planområdet. Det er blant annet registrert buktmessinglav på et av trærne på grensen mellom o_TO4 og SF8. Statsforvalteren legger til grunn at planforslaget ikke legger opp til å felle trærne innenfor o_TO4, og kommer med et sterkt faglig råd om at det legges inn en tilstrekkelig hensynssone bevaring naturmiljø (H560) som et minimum rundt treet med buktmessinglav, og med tilhørende planbestemmelser. De forventer at dette treet og andre trær med buktmessinglav blir ivaretatt videre i detaljreguleringen av de ulike delområdene. De anbefaler også at de andre trærne innenfor o_TO4 blir ivaretatt.</p>	<p>Temaet følges opp i detaljreguleringplanene.</p> <p>Kommunedirektøren foreslår å legge inn hensynssone bevaring naturmiljø med tilhørende bestemmelse som sikrer dette treet.</p>
4.	Beha-kvartalet Eiendom AS (Beha)	
	<p><u>A. Kommunen bør vedta at rundkjøringen forskyves nordover slik at torget o_TO4 kan bli et reelt torg for byliv.</u></p> <p>Beha mener det er svært 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.</p> <p>Rundkjøringen bør heller forskyves nordover slik at det blir mer rom rundt BEHAs administrasjonsbygg, og at utbyggingspotensialet ikke begrenses ytterligere. Kommunen har foreslått torg o_TO4 langsmed den bevaringsverdige BEHA-bygningen, noe Beha-kvartalet Eiendom støtter fordi det kan bli et attraktivt byrom. Et torg med «shared space» bør ha mindre enn 4000 ÅDT og lav hastighet, trafikkanalysen viser nesten dobbel trafikkmengde ved full utbygging.</p> <p>De støtter vurderingen av at det er svært uheldig å dra trafikken til parkeringshuset i #1 gjennom planområdet . En forskyvning av rundkjøringen mot nord har også den positive konsekvensen at næringsbygget i Gimlevegen 1 (AS Brann- og Sikringservice) ikke må rives.</p>	<p>Arealbeslaget er marginalt, og går ikke ut over utbyggingspotensialet til felt SF9. Trafikk- og støybelastning endres ikke av størrelsen på rundkjøringen. En forskyvning mot nord vil både gjøre etableringen vesentlig dyrere, samt redusere utbyggingspotensialet i felt SF8 og B/F/K/B i betydelig grad. Ved fv. 32-utbyggingen i 2018 ble hele området rundt rundkjøringen masseutskiftet og en eventuell fremtidig utvidelse her vil være kostnadseffektiv. Et slikt grep vil også binde opp et større areal til vegformål.</p>

B. Planen bør ha flere ulike byggehøyder langs Vallermyrvegen slik at arkitektonisk variasjon sikres. Bebyggelsens horisontale tilbaketrekning bør reduseres til 3-5 meter.

Beha ønsker en kombinasjon av høyder på mellom 3 og 6 etasjer for å skape et levende og variert byrom. Dagens plan, som begrenser høydene til 3-4 etasjer, anses som for ensformig og lite fleksibel.

De mener høyere bygninger opp til 6 etasjer langs fylkesvegen ikke vil skygge for nærliggende boligområder mer enn tillatte høyder i andre byggelinje gjør.

Planen legger opp til at bygningene langs Vallermyrvegen skal ha en tilbaketrekning på 13 meter, noe de anser som unødvendig strengt. De foreslår en reduksjon til 3-5 meter, som vil gi nok rom til å åpne opp byrommet uten at det går ut over arealutnyttelsen.

De peker på pågående byggeprosjekt St. Josephs med mange etasjer nær omkringliggende eldre boligbebyggelse.

C. Maksimal kotehøyde i #6 bør økes med 10 meter, fra kote +60 til +70 for å sikre ombrukbar bebyggelse og lik etasjehøyde 4 meter som i hele planområdet for øvrig.

Begrensningen til kote +60 gir en gjennomsnittlig etasjehøyde på 3,38 meter i et bygg med 16 etasjer, som Beha anser som utilstrekkelig. Dette er lavt sammenlignet med andre bygg i området som har en etasjehøyde på 4 meter. Bygget vil være mer fleksibelt og tilpasningsdyktig til fremtidige bruksendringer hvis etasjehøydene er større. De foreslår derfor å øke høydebegrensningen til kote +70.

D. Ut fra juridisk grunnlag og kommunens planverk bør plankravet frafalles, slik at eiendomsbesitterne på begge sider av jernbanesporene behandles likt.

Kommunen krever detaljregulering for feltene øst for jernbanen, mens det ikke gjelder tilsvarende for feltet vest for jernbanen der Beha-kvartalet ligger. Beha mener det juridiske grunnlaget for forskjellsbehandlingen er svakt, spesielt siden plankravet ifølge dem kun skal benyttes dersom det er behov for ytterligere detaljering.

Dersom plankravene er ment å prioritere noen byggefelt foran andre, mener de at dette kan løses gjennom tidsrekkefølgebestemmelser, der ulike felt bygges ut etter en bestemt planlagt rekkefølge. Beha mener likebehandling er nødvendig for å sikre en rettferdig prosess og for å legge til rette for raskest mulig utbygging i Beha-kvartalet.

Kommunedirektøren mener at hensyn til sonen for bevaring kulturmiljø i Hagebyen bør veie tungt, og at krav til en nedtrappet bebyggelse mot fylkesvegen er et naturlig grep. Etasjeantallet grunneier ønsker gir etter kommunedirektørens oppfatning en dårlig overgang mellom Hagebyen og utbyggingsområdet som tillates oppført med svært mye høyere utnyttelse og byggehøyder.

Påstanden om at etasjeantall opp til 6 etasjer mot fylkesvegen ikke påvirker Hagebyen med tanke på sol/skygge, styrker kommunedirektørens argumenter for krav om detaljregulering av SF9.

Faren med den ønskede reduksjonen er at det ikke bygges noe i denne sonen og at det som møter Hagebyen er store volum på 8 etasjer.

Kommunedirektøren viser til at reguleringsplan for St. Josephs er fra 2008 og at det på dette tidspunktet ikke var noen hensynssone for bevaring kulturmiljø, og at nyere reguleringsplan for Jernbanegata 15 fra 2019 begrenser bebyggelse mot Eidangergata (bevaring kulturmiljø) til 3 etasjer.

Dette temaet er ikke en del av den begrensede høringen. Det vises til kommentar til høringsuttalelse nr. 28.

Dette temaet er ikke en del av den begrensede høringen. Det vises til kommentar til høringsuttalelse nr. 28.

<p><u>E. Beha-kvartalet Eiendom anmoder om at de moderate justeringene de foreslår for Beha-arealene imøtekommes, sett i forhold til rammene som gis andre eiendommer i områdeplanen.</u></p> <p>Kommunen foreslår en økning i utnyttelse fra 250 % til 600 % og en økning i høyde fra 6 til 12 etasjer for NAV-bygget på vestsiden av jernbanen. Beha stiller spørsmål ved denne store økningen uten nærmere begrunnelse.</p> <p>De mener at de mer moderate justeringene de foreslår for Beha-kvartalet bør vurderes positivt i lys av den betydelige endringen som er foreslått for NAV-bygget. De understreker at prinsippet om likebehandling bør gjelde i saksbehandlingen.</p> <p>Til slutt understreker Beha viktigheten av likebehandling i offentlig planlegging. De påpeker at ulik behandling av grunneiere i området, spesielt med hensyn til plankrav og byggehøyder, kan føre til svekket tillit til forvaltningen. De anmoder derfor om en ensartet og rettferdig behandling i den videre prosessen.</p>	<p>Dette temaet er ikke en del av den begrensede høringen. Krav til detaljregulering for feltene er planfaglig begrunnet, jf. planbeskrivelsen.</p> <p>Felt SF1 er et av de best egnede områdene i planen for et høyt bygg. Etter begrenset høring for felt SF1, foreslår kommunedirektøren at den sørlige delen får maksimal kotehøyde +54, mens den nordlige beholder kote +22. Maks kote +54 er i tråd med UMBs vedtak ved førstegangsbehandling. Samtidig er maksimal kotehøyde og utnyttelsesgrad for felt SF2 foreslått redusert.</p> <p>Det vises til kommentar til høringsuttalelse nr. 28.</p>
--	---