



PORSGRUNN KOMMUNE

Endring i plandokumenter etter høring

Dato: 10.12.2024

Områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn, planID 397

Dokumentet omtaler endringene som er gjort for områdeplan ved Knutepunkt Porsgrunn etter høring av planen. Endringene for planbestemmelser, plankart og planbeskrivelse er oppgitt punktvis i tabellene under. I kap. 5 er det gjort ytterligere beskrivelse av noen sentrale tema i planprosessen som er justert etter høring.

1. Bestemmelser

| Tema | Kommentar |
|------------------------------------|---|
| Overordnet | |
| Alle kapitler | Det er lagt inn språklige og strukturelle forbedringer der det er vurdert hensiktsmessig, jf. bestemmelser med endringer vist i rødt. |
| 1 Generelt | |
| | Datoer er endret, overflødig tekst tatt ut, nytt formål F/K lagt inn, hensynssoner er oppdatert, endret navngiving på bestemmelsesområder. |
| 2 Fellesbestemmelser | |
| 2.1.1 Miljøplan | Supplert med kobling til Miljøoppfølgingsplan (FU302) og Forurensning i grunnen (FU303). Endret som følge av uttalelsene fra Statsforvalteren. |
| 2.1.3 Overordna utomhusplan 1:500 | Bestemmelsen er supplert med formulering for å sikre grønne kvaliteter, samt at planen skal godkjennes av Kommunalteknikk. |
| 2.1.6 Marksikringsplan | Nytt dokumentasjonskrav lagt inn for å sikre lønnetrærne og bjørka med buktmessinglav og forekomster av arten trefingersildre, jf. uttalelsene fra Statsforvalteren. |
| 2.1.7 Geoteknikk | Nytt dokumentasjonskrav lagt inn som følge av innsigelse fra Bane NOR, med den foreslåtte formuleringen frafaller innsigelsen. |
| 2.2 Miljøforhold | Punktet er endret som følge av uttalelse/innsigelse fra Statsforvalteren. Ny setning sikrer blågrønn faktor på minst 0,3. Punktet er lagt inn som følge av flere høringsuttalelser om temaet. |
| 2.3 Samfunnssikkerhet og beredskap | Første avsnitt ivaretas av pkt. 2.1.7 og er tatt ut. Bestemmelsen er supplert med krav knyttet til detaljreguleringsplaner, jf. uttalelse fra NVE. Det er også supplert med bestemmelse om at det skal sikres fremkommelighet for utrykningskjøretøy i både fremtidig utbygget situasjon og i anleggsfasen. |
| 2.4 Avkjørsel | Det er presisert i bestemmelsen at avkjørselspilens plassering kan justeres så lenge trafikksikkerheten ivaretas. Antall avkjøringer og kjøreretning er bindende. |
| 2.8 Krav til uteoppholdsareal | Det er presisert at park som benyttes til uteoppholdsareal skal være offentlig tilgjengelig. |

| | |
|--|---|
| 2.9 Boligkvalitet | Bestemmelsen er presisert angående skjerming fra støy. |
| 2.10 Støy | Det er presisert at uterommene som nevnes inkluderer både private og felles uterom. Bestemmelse om at utbygger må bekoste eventuelle avbøtende tiltak ved bygging av støyfølsom bebyggelse innenfor støysonen er tatt ut etter intern tilbakemelding fra jurist. Bestemmelser om rød og gul støysoner er flyttet til bestemmelser om hensynssoner. |
| 2.11 Krav til detaljreguleringsplan | Bestemmelser om krav til detaljregulering er samlet under #3, og pkt. 2.11 tatt ut. |
| 2.12 Energiforsyning | Det er lagt inn et nytt punkt om energiforsyning som følge av høringsuttalelse fra Lede. Bestemmelsen omtaler plassering av nettstasjon m.m. |
| 3 Bestemmelser til arealformål (§§ 12-5, 12-7) | |
| 3.1.1 Fellesbestemmelser for bebyggelse og anlegg (§ 12-5 nr. 1) | Det er lagt inn bestemmelse om at arealer under bakkenivå ikke tas med i beregningen av utnyttelsesgrad. Dette har vært intensjonen, men ikke vært sikret. Som følge av Bane NORs innsigelse til byggegrenser er det lagt inn bestemmelser som ivaretar sikkerhet knyttet til jernbanedrift. Minimum antall sykkelparkeringsplasser som må opparbeides for forretning, kontor og tjenesteyting er endret til 12 per 1000 kvm. for å sikre bedre dekning. Alle plasser skal ha gode låsemuligheter. |
| 3.1.2 Boligbebyggelse (B1 - B3) | Bestemmelse om estetisk veileder er tatt ut, siden feltene skal detaljreguleres. |
| 3.1.3 Sentrumsformål (SF1 - SF11) | Bestemmelse om plassering av funksjoner er forenklet. Det er lagt inn bestemmelse som presiserer adkomst til feltene SF9, SF10 og SF11. |
| 3.1.3.1 Sentrumsformål vest for jernbanen (SF1 - SF7) | Som følge av innsigelse fra Statsforvalteren knyttet til boligformål i felt SF6-7, er boligformål tatt ut fra disse feltene. Bestemmelse om avklart løsning for kryssing av jernbanen er tatt ut som følge av at hensynssone H410_2 endres. Materialpalett skal følge med rammesøknad. Som følge av innsigelse fra Statsforvalteren knyttet til trær med buktmessinglav, er det lagt inn en bestemmelse om at de fem asaltrærne i SF7 må flyttes, jf. metode i rapporten "Bevaring av trær som substrat for buktmessinglav". Det er lagt inn bestemmelse om at det for felt SF7 tillates utkraging 5 meter over bakkeplan over felt o_FO som følge av endring av feltets størrelse. |
| 3.1.3.2 Sentrumsformål øst for jernbanen (SF8 – SF11) | Bestemmelse om byggegrense fra senterlinje fv. 32 er ikke relevant, og tatt ut. Som følge av innsigelse fra Bane NOR, legges det inn ny bestemmelse om minste avstand fra spor 3 til boliger i SF11. Bestemmelser om hotell og helse relaterte virksomheter er tatt ut for å øke utbyggers fleksibilitet i #6 og SF10. Bestemmelse om publikumsrettede funksjoner på gateplan er supplert med torg o_TO5. Det er lagt inn bestemmelse om at inntil 50% av HC-plasser kan legges på bakkenivå, og at nedkjøringsramper skal integreres i bygg. |
| 3.1.4 Forretning/kontor/tjenesteyting (F/K/T1 - F/K/T2) | Som følge av innsigelse fra Bane NOR, er det lagt inn bestemmelse om minste avstand mellom bygg og kontaktledningsmaster i F/K/T2. Det er lagt inn bestemmelse om maksimalt antall parkeringsplasser på bakkenivå innenfor F/K/T2. |
| 3.1.6 Forretning/kontor (F/K) | Som følge av utvidet rundkjøring er planområdet utvidet. Det er lagt inn et nytt punkt for nytt felt F/K. |
| 3.2.1 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (o_ST1 - o_ST2) | Bestemmelsen er forenklet. |
| 3.2.2.1 Fylkesveg (o_V1) | Bestemmelsen er forenklet, og kobling til detaljreguleringsplan for fv. 32 tatt ut som følge av at ny plan endrer mulig utforming av fylkesvegen. |
| 3.2.3 Fortau (o_FO) | Overflødig tekst tatt ut. |

| | |
|---|--|
| 3.2.4 Torg (o_TO1 - o_TO5) | Som følge av uttalelser om trær og grønnstruktur, er det lagt til en bestemmelse som sikrer bevaring av trærne i felt o_TO4 fram til utbygging. Som følge av uttalelse/innsigelse fra Statsforvalteren er det lagt inn bestemmelse om at det skal plantes minst én ny norskprodusert spisslønn i felt o_TO5. |
| 3.2.6 Annen veggrunn - grøntareal (o_AVG) | Det er lagt til en bestemmelse om tursti langs Lilleelva, jf. kommentar til 3.2.7. |
| 3.2.7 Baneformål (o_BAN1 - o_BAN2) | Som følge av Bane NORs høringsuttalelse er bestemmelsene knyttet til jernbane forenklet. Det er lagt inn en bestemmelse om midlertidig opparbeidelse av grøntområder og andre tiltak godkjent av Bane NOR i o_BAN1. Ordlyd for o_BAN2 er presisert. Det er lagt inn en bestemmelse om at alle trær i o_BAN2 skal bevares før utbygging. Bestemmelse om mulighet for etablering av tursti ved bygging av ny jernbanebru, er flyttet hit, og gjør H410_1 overflødig. Bestemmelse om gangbru over sporområdet som forbinder o_TO4 med o_FO er lagt inn, og gjør H410_2 overflødig. |
| 3.2.8 Annen banegrund - tekniske anlegg (o_ABG) | Mulighet for parkering er sikret i bestemmelser for #1. |
| 3.3.1 Naturområde (o_GN) | Overflødig tekst tatt ut. |
| 4 Bestemmelser til hensynssoner (§§ 12-6, 11-8, 12-7) | |
| 4.6 Faresone høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler) (§ 11-8a) (H370) | Bestemmelse for ny hensynssone H370 er lagt inn. |
| 4.7.1-4.7.3 H410_1-3 | Bestemmelse for H410_1-2 er erstattet med ny fellesbestemmelse for utforming for baneformål. Hensynssone H410_3 er tatt ut som følge av flere høringsinnspill. |
| 4.8 Bevaring naturmiljø (§ 11-8c) (H560_1 - H560_6) | Opprinnelig bestemmelse er ivarettatt i ny bestemmelse 4.8.1 for hensynssone langs Leirkup. Videre er det lagt inn nye hensynssoner med tilhørende bestemmelser for å ivareta lønnetrær med buktmessinglav, hule eiker, blodbøk og bjørk med buktmessinglav. Dette er lagt inn som følge av høringsuttalelser/innsigelse fra Statsforvalteren. |
| 4.9 Bevaring kulturmiljø (§ 11-8c) (H570_1 - H570_5) | Formulering om riving/bevaring gjelder kun bygg. |
| 5 Bestemmelser til bestemmelsesområder | |
| 5.1 Bestemmelsesområde #1 - Parkering og avkjørsel | Bestemmelse om byggegrense fra senterlinje fv. 32 er ikke relevant, og tatt ut. Overflødig tekst er tatt ut. |
| 5.3 Bestemmelsesområde #3 - Krav til detaljregulering | Bestemmelser om krav til detaljregulering er samlet her. Felt F/K/T2 omfattes ikke av plankrav. Det er lagt inn en bestemmelse som sikrer at hele felt blir detaljregulert. Det er presisert at detaljregulering av SF8 og SF9 skal inkludere tilstøtende del av o_ST1. |
| 5.6 Bestemmelsesområde #6 - Kotehøyde | Bestemmelsen er endret som følge av endring av pkt. 3.1.3.2. |
| 5.7 Bestemmelsesområde #7 - Siktlinje | Det er lagt inn et nytt bestemmelsesområde for å ivareta siktlinje fra Grensegata mot åslandskap og terrengsilhuett i nordøst. |
| 6 Rekkefølgebestemmelser | |
| 6.1 Felt B3 | Tidspunkt for sikret opparbeidelse og ferdig opparbeidelse av utvidet fortau ved Håndverksvegen er endret. Det er tydeliggjort hvilken del av fortauet som skal være ferdig ved brukstillatelse for feltet. |
| 6.2 Felt SF6, SF7 og o_TO5 | Det er sikret at fortau langs feltene skal være opparbeidet før igangsettingstillatelse. Nye pkt. er lagt inn som følge av ny bestemmelse om flytting av asaltrær og marksikringsplan. Det er tydeliggjort hvilke deler av fortau o_FO som skal være ferdig opparbeidet ved brukstillatelse i henholdsvis SF6 og SF7. |

| | |
|---------------------------------|---|
| 6.3 Felt SF8 | Midlertidige tiltak er sikret opparbeidet også i o_BAN1. Det er lagt inn at o_TO3 skal være ferdig opparbeidet før brukstillatelse. Overflødig tekst er tatt ut og ordlyd tydeliggjort. |
| 6.4 Felt SF9 og SF11 | Midlertidige tiltak er sikret opparbeidet også i o_BAN1, og det er lagt inn at bestemmelsen gjelder kun SF11. Punkt om sikret opparbeidelse av C.E. Berg-Hanssens gate er tatt ut siden delen som ikke er privateid omfattes av o_TO4. Ordlyd tydeliggjøres. Før brukstillatelse kan gis for SF9 skal også gang-/sykkelveg og arealer for overvannshåndtering langs fv. 32 innenfor o_ST1 tilstøtende SF10 være ferdig opparbeidet. |
| 6.5 Felt SF10, F/K/T1 og F/K/T2 | Ensidig fortau langs Feiselvegen og trafiksikkert kryss er tilstrekkelig ved igangsettingstillatelse for feltene. Tosidig fortau kreves ved brukstillatelse. Tidspunkt for sikret opparbeidelse og ferdig opparbeidelse knyttet til o_GS er endret. Det er lagt inn nytt punkt om at o_V3 skal stenges før brukstillatelse gis for felt SF10. Brukstillatelse for SF10 kan gis uavhengig av opparbeidelse av o_GS. |
| 6.7 Felt SF1, o_TO4 og o_BAN1 | Det er lagt inn nytt rekkefølgekrav som sikrer at sikringstiltak definert i marksikringsplanen gjennomføres. |
| 7 Vedlegg | |
| | Kapittelet er tatt ut. Kvalitetsprogrammet følger likevel saken. |

2. Plankart

| Tema | Kommentar |
|---|---|
| Nye hensynssoner H560 Bevaring naturmiljø | Endret som følge av høringsuttalelser/innsigelse fra Statsforvalteren. |
| Ny hensynssone H370 Høyspenningsanlegg (inkl. høyspenningskabler) | Hensynssone for kraftledningen sør i planområdet. Endret som følge av høringsuttalelse fra Lede. |
| Hensynssone H410_1-3 fjernet | Hensynssone H410_3 tatt ut som følge høringsuttalelse fra grunneiere. H410_1-2 tatt ut og sikret isteden gjennom bestemmelser. |
| Formåls-/byggegrenser mot baneformål og fylkesveg justert | Formåls-/byggegrenser mot baneformål og fylkesveg justert som følge av høringsinnspill/innsigelser fra Bane NOR og Telemark fylkeskommune. |
| Feltavgrensning for V1 justert, inkl. utvidet rundkjøring, og det er lagt inn nytt felt F/K. Gimlevegen 1 er regulert til riving. Hensynssone H320 Flomfare utvidet over F/K. | Endret som følge av høringsuttalelse/innsigelse fra Telemark fylkeskommune og revidert trafikkanalyse. Fv. 32 utvidet i forbindelse med avkjørsel til ABG slik C-tegning forutsetter. Rundkjøringen Vallermyrvegen/Gimlevegen utvidet i tråd med fylkeskommunens faglige råd. |
| o_GS delt ved B3 slik at det blir et eget felt sørvest for jernbanen. | Endret som følge av høringsuttalelse fra grunneier. |
| I SF1 er maksimal kotehøyde endret til +54 for deler av feltet. Utnyttelsesgrad endret til %-BRA=600% | Endret som følge av høringsinnspill fra grunneier og politisk vedtak ved førstegangsbehandling. |
| I SF2 er maksimal kotehøyde endret til +32, og utnyttelsesgrad endret til %-BRA=310% | Kotehøyden og utnyttelsen tilpasset til at feltet i hovedsak er ferdig utbygd. |
| o_TO3 er redusert, SF8 utvidet tilsvarende. Det er lagt inn nytt bestemmelsesområde #7 her og i SF6 | Byrommet er gitt en mer hensiktsmessig størrelse med tanke på topografi på stedet. #7 ivaretar siktlinje fra Grensegata mot bakenforliggende åslandskap. |
| I SF9 er maksimal kotehøyde endret mot fv. 32 til +23,5 og +20,5. Utnyttelsesgrad endret til %-BRA=250% | Endret for å muliggjøre felter med tre og fire etasjer langs fv. 32, samt endring av utnyttelsesgrad som følge av endret feltstørrelse. |

| | |
|---|---|
| I SF10 er maksimal kotehøyde endret mot fv. 32 til +20,5 | Kotehøyden er tilpasset mulighet for å bygge tre etasjer i sonen mot fv. 32. |
| #3 er fjernet fra felt F/K/T2 | Krav til detaljregulering er fjernet for feltet. |
| I F/K/T2 er det lagt inn byggegrense 11 meter fra spormidt. | Endret for å tilfredsstille forskrift om elektriske forsyningsanlegg. Bane NOR har innsigelse til byggegrensen. |
| Avkjørselspil til B3 er flyttet mot nord | Flyttet til et mer hensiktsmessig innkjøringspunkt. |
| o_TO5 utvidet på bekostning av SF6 og SF7. o_FO redusert noe i størrelse sør for SF7. | Endret som følge av høringsuttalelse/innsigelse fra Statsforvalteren og Bane NOR. |
| Utnyttelsesgrad i SF6 er endret til %-BRA=750% | Endret som følge av endret feltstørrelse. |
| Utnyttelsesgrad i SF7 er endret til %-BRA=600% | Endret som følge av endret feltstørrelse. |
| Utnyttelsesgrad i SAA er endret til %-BRA=240% | Endret som følge av endret feltstørrelse. |
| Det er lagt inn en avkjørselspil fra Jernbanegata. | Endret for å muliggjøre innkjøring til feltet. |
| Annen veggrunn (AVG) erstatter ST1 ved o_ABG og o_PA | Endret som følge av høringsuttalelse/dialog med Telemark fylkeskommune. |

3. Planbeskrivelse

| Tema | Kommentar |
|---|---|
| Overordnet | |
| Alle kapitler | Oppdatert bedriftsnavn for Add Arkitekter etter navnebytte gjennom hele dokumentet (tidligere Dyrvik arkitekter). |
| 1 Bakgrunn | |
| 1.3 Tidligere vedtak som er av betydning for planarbeidet | Lagt inn informasjon om 1. gangs behandling. |
| 1.5 Krav om konsekvensutredning | Lagt inn formulering angående revisjon av KU-rapport. |
| 2 Planprosessen | |
| 2.4.4 Barn og unge | Lagt inn andre avsnitt om medvirkningsprosess rettet mot barn og unge som følger av innspill fra fylkeskommunen. |
| 3 Beskrivelse av planforslaget | |
| 3.1 Planlagt arealbruk - tiltaksbeskrivelse | Figur 3-6 er oppdatert iht. revidert konsept. Det er lagt inn mindre språklige forbedringer der det er vurdert hensiktsmessig. Tekst er supplert med kort forklaring rundt behov av 5 spor. Tatt ut beskrivelsen av overgang mellom kollektivterminal og parkeringshus, da hensynssone H410_3 er tatt ut av plankartet som følger av innspillene fra høringsperioden. Som følge av innsigelse fra Statsforvalteren på støy er det presisert at det ikke tillates boligformål for felt SF6 og SF7. |
| 3.2.1 Reguleringsformål | Som følge av innsigelse fra Statsforvalteren på støy er det presisert at det ikke tillates boligformål for felt SF6 og SF7 i første avsnitt. |
| 3.2.2 Hensyns- og faresoner | H410_1-3 er fjernet fra plankartet, erstattet med fellesbestemmelse for baneformål. Hensynssone høyspent H370 er lagt inn i plankartet. |
| 3.2.3 Bestemmelsesområder | Under punkt for krav til detaljregulering (#3) er det supplert med info om hvilke felter som omfattes av kravet, og begrunnelse for feltene som ikke omfattes av kravet. Informasjon om #7 (ivaretagelse av siktlinjer) er lagt til. Figur 10 er oppdatert iht. justert plankart. |

| | |
|--|---|
| 3.3 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål og løsninger | Tatt ut formulering om begrunnelse for detaljregulering, flyttet til kap. 3.2.3. |
| 3.3.1 Bebyggelse og anlegg 3.3.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur | Tekst er oppdatert for å samsvare med oppdaterte bestemmelser. |
| 3.3.3 Grønnstruktur | Lagt til bevertning i feltnavnet for felt B/F/K/B. |
| 3.4 Bebyggelsens plassering og utforming | Oppdatert siste avsnitt angående avstand til fylkesveg 32 og jernbane som følger av innsigelse fra fylkeskommunen og BaneNOR. |
| 3.4.1 Bebyggelsens høyde og utnyttelse | Tekst er tilpasset endringene i plankart for maksimal høyde, forskjell på utnyttelse er forklart. Felt SF1 er økt til maks kote +54 som følge av høringsinnspill fra grunneier og politisk vedtak ved førstegangsbehandling. SF2 er endret til maks kote +32, da feltet i hovedsak anses ferdig utbygget. Maks kotehøyde mot fv. 32 ved Hagebyen er tilpasset. Tabell 3 er tilpasset oppdatert plankart, oppgitt feltnavn, feltareal, maks %BRA og maks kotehøyde. Figur 14 er oppdatert. |
| 3.4.2 Bebyggelsens funksjoner | Figur 15 er oppdatert, tabell 4 Funksjoner er tatt ut og det er gjort språklige forbedringer. |
| 3.5 Bomiljø/bokvalitet | Tekst om bolig er revidert som følge av Statsforvalterens innsigelse i forhold til støy. |
| 3.6.2 Solforhold | Sol- og skyggeanalyser er oppdatert iht. revidert konsept. Supplert med innledende tekst angående påvirkning av solforhold for omkringliggende områder. |
| 3.7 Parkering | Det er gjort språklige forbedringer. |
| 3.8 Tilknytning til omkringliggende områder | Tatt ut avsnitt om overgang ved H410_3, da denne er tatt ut av plankart som følger av høringsinnspillene. Tekst er justert og presisert. |
| 3.9.1 Kjøreatkomst | Tekst er justert med presiseringer. |
| 3.9.2 Utforming av veger | Snitt (tidligere figur 22 og 23) er tatt ut. Lagt inn beskrivelse av vegtegning C102, og løsning ift. avstand til fv. 32 som følger av innsigelse fra fylkeskommunen. Lagt inn beskrivelse av kapasitetsberegninger for rundkjøring ved fv. 32. Under overskrift for ny avkjørsel til p-hus er det supplert med info fra trafikkberegningene (Traf_08) samt vegtegning D001. Setning om Bånnåsen bru, supplert med rettlinjet. |
| 3.9.3 Krav til samtidig opparbeidelse | Lagt til bevertning i feltnavnet for felt B/F/K/B. |
| 3.9.4 Tilgjengelighet for gående og syklende | Lagt inn avsnitt samt utklipp fra vegtegning C101, som viser mulighet for etablering av g/s-løsning, møbleringssone og rabatt mellom planlagt bebyggelse og fv. 32. |
| 3.10 Løsning for bussterminal ved Knutepunkt Porsgrunn | Tatt ut formulering angående taxi. |
| 3.11 Løsning for jernbanen | Oppdatert med supplerende tekst om mulighetsstudien fra 2018 og Bane NORs konseptdokument, samt informasjon om alternativ transport med figur opp mot innsigelse fra Bane NOR. |
| 3.14 Universell utforming | Muligheten for ramper ved undergang er tatt ut, formulering er justert. Tatt ut formulering angående overgang/bru mellom parkeringshus og kollektivterminal da dette er tatt ut av plankartet. |
| 3.15 Byrom og uteoppholdsareal | Endret formulering angående tillatelse til midlertidige tiltak innenfor baneformålet og supplert med ordet bestemmelser. |
| 3.16 Grønnstruktur | Figur er oppdatert. |
| 3.18 Plan for VA samt tilknytning til offentlig nett | Figur er oppdatert. |

| | |
|--|---|
| 3.20 Rekkefølgebestemmelser | Rekkefølgekrav med forklaring er oppdatert iht. reviderte bestemmelser. |
| 4 Konsekvensutredning | |
| 4 Konsekvensutredning | Lagt inn formulering angående revisjon av KU-rapport. |
| 5 Virkning av planforslaget | |
| 5.1 Naturmiljø | Lagt inn delkapittel om naturmiljø. Som følger av dette er kapittelnummereringen for kap. 5 også endret. Oppdatert med ny kunnskap om buktmessinglav og tilhørende fagrapport. Bestemmelser som bevarer trær frem til utbygging samt løsninger iht. løsning av innsigelse fra Statsforvalter er lagt inn. Tekst er justert i samsvar med dette. |
| 5.2 Kulturminner | Lagt til siste avsnitt under overskrift "Innenfor planområdet" ift. utvidelse av planområdet ved Gimlevegen 1, og behov for riving av bebyggelse som er registrert med vernestatus D som lokalt kulturminne. Mindre språklige forbedringer lagt inn. |
| 5.3 Forurensing | Tekst 5.3.1 og 5.3.2 justert i tråd med bestemmelsene. |
| 5.5 Friluftsliv | Tatt ut formulering om krysningspunkter, kobling mellom p-hus og kollektivterminal da det er tatt ut fra plankartet. |
| 5.6 Folkehelse | Supplert tematisk rundt lokalisering av arbeidsplasser og reisebehov. |
| 5.7 Barn og unges interesser | Medvirkningsprosess knyttet til barn og unge er beskrevet ytterligere som følger av uttalelsen fra Telemark fylkeskommune. Det er også lagt inn en beskrivelse av tiltak som er sikret gjennom bestemmelsene som bidrar for tilrettelegging for barn og unges aktivitetsbehov. |
| 5.8 Kriminalitetsforebygging | Lagt inn formulering angående utredelse av kriminalitetsforebygging ved detaljregulering iht. Grenlandsstandard. |
| 5.9 Bygge- og anleggsperioden | Krav til miljøplan er justert ift. formulering i revidert bestemmelse. |
| 5.10 Avhengighet til andre planer og prosesser | Tatt ut formulering angående bypakkearbeidet. Krav til detaljregulering er flyttet til kap. 3.2.3. Justert formulering om NTP og rv. 36. |
| 5.11 Områdestabilitet | Etter innspill fra NVE er det presisert at det er krav om detaljregulering for hele arealet som omfattes av hensynssone for skred (H310). Tekst om bestemmelse knyttet hensynssonen er også oppdatert for å samsvare med endring i bestemmelsene. |
| 5.13 Jernbane | Innlemmer nytt delkapittel for å belyse virkning for jernbanen ytterligere som følger av innsigelse fra Bane NOR, og tema rundt sikkerhet ved nærføring. |
| 5.14 Mål for Porsgrunn kommune og Bypakke Grenland | Oppdatert riktig årstall for kommuneplanens arealdel. |
| 5.15 Nasjonale og internasjonale miljømål | Oppdatert årstall for henvisning til overordnet plan, Vestfold fjernet. |
| 7 Beskrivelse av eksisterende forhold | |
| 7.1 Historikk og tidligere bruk av området | Rettet vest med øst. |
| 7.3 Stedets karakter | Språklig forbedring, fjernet gjentakelse. |
| 7.8.3 Kollektivtilbud | Tatt ut henvisning til busslinjer P10, 81 og 82. |

| | |
|---------------------------------------|--|
| 7.18 Analyser/utredninger | Supplert med oppdatert liste for analyser og utredninger. |
| 8.5 Sosial bærekraft og stedskvalitet | Tekstpunkt i) spesifisert stedegne arter |
| 9 Avsluttende kommentar | Tekst vasket og supplert for å ta opp i seg forhold som er framkommet i høringsperioden. |

4. Endringer i andre dokumenter

I ROS-analysen er det utført en mindre revidering av tekst under «planlagt tiltak» for å tilpasse endringene i plankart og bestemmelser. Illustrasjonsprosjekt og kvalitetsprogram er revidert som følge av endringer etter høring.

5. Virkning av endringer

5.1. Avkjørsel, kryss og avstander til fylkesveg

Til høring er det fremmet innsigelse fra fylkeskommunen angående (pkt. 1) avkjørsel mellom parkeringshus ved bestemmelsesområde #1 og fv. 32 og (pkt. 2) byggegrensene langs fv. 32.

Ny avkjørsel

For punkt 1, angående etablering av ny avkjørsel til fv. 32, mener fylkeskommunen at tiltaket medfører forverret køsituasjon og økt risiko for ulykker. Fylkeskommunen ber om at adkomst til parkeringshus føres via C.E. Berg-Hanssens gate og felt SF8 i plankartet. Derfor er det etter høringen gjennomført nye trafikkberegninger for situasjonen slik som fylkeskommunen krever. Det er benyttet modelleringsverktøyet SIDRA i kapasitetsberegningene. Resultatet viser at den endrede trafikkfordelingen som følge av nytt kjøremønster ikke har innflytelse på trafikkavviklingen av betydning, og resulterer i de samme eller minimalt dårligere belastningsgrader sammenlignet med tiltaket som er lagt til grunn i planen.

Det er samtidig vurdert at adkomst til p-hus via C.E. Berg-Hanssens gate og felt SF8 kan skape trafikkfarlige situasjoner spesielt for myke trafikanter. Dette skyldes at et forholdsvis stort antall biler til/fra parkeringshuset må krysse en gang- og sykkelveg internt på området, som kan medføre økt fare for ulykker for myke trafikanter. Det medfører også betydelig økt trafikk internt innenfor felt SF8. Med utgangspunkt i trafikkberegningene som viser tilnærmet lik situasjon i forhold til trafikkavvikling, er det i planprosessen vurdert som mest hensiktsmessig å vektlegge trafiksikkerheten til de myke trafikantene. Planforslaget ivaretar derfor løsning med direkte avkjørsel fra parkeringshuset til fv. 32.

Utvidelse av rundkjøring

Trafikkberegningene (vedlegg 12) viser at en geometriendring for rundkjøringen ved fv. 32 mellom Gimlevegen x C.E. Berg-Hanssens gate, med to felt i nord- og sørgående retning gir betraktelig bedre trafikkavvikling. I revidert plankart er det derfor avsatt tilstrekkelig areal for å muliggjøre utvidelsen av rundkjøringen.

Som følge av utvidelsen av rundkjøringen er bebyggelsen innenfor Gimlevegen 1 (gbnr. 200/3132) forutsatt fjernet i plankartet. Bebyggelsen er registrert med lokal verneverdi (vernestatus D) i kommunens kulturminneplan. Utformingen er i jugendstil, men ombygget i senere tid og fremstår i dag med lite autentisitet sett opp mot stilarten.

Byggegrense

Punkt 2 i innsigelsen omfatter avstand mellom fv. 32 og ny bebyggelse innenfor planområdet. I revidert plankart er det avsatt 10 m byggegrense fra eksisterende vegkant ved fylkesvegen. Dette gir tilstrekkelig areal for etablering av en gang- og sykkeløsning samt en rabatt innenfor felt o_ST1-2. Geometrien for arealformålene som ligger mot fv. 32 er noe endret som følger av dette. Kommunen har kommet til enighet med fylkeskommunen angående løsningen, og innsigelsen frafalles.

5.2. Jernbane

«Buss for tog»-løsning

Kommunen foreslår å plassere «buss for tog»-løsning i Kammerherreløkka. Det er skiltet som bussparkering i dag, og mindre endringer i gaten kan øke kapasiteten fra dagens to plasser til tre oppstillingsplasser og dermed også ivareta behovene for en «buss for tog»-løsning. Det er god sikt mellom jernbaneplattform og avsatt areal til buss for tog. Det er også svært begrenset trafikk, da det kun er innkjøring til parkeringshus ved eksisterende hotell/næringsbygg. Kommunen har vært i dialog med innsigelsesmyndighet angående løsningen, og løsningen er akseptert av Bane NOR og innsigelsen for punktet *alternativ transport* frafalles. Se kap. 3.11 i planbeskrivelsen for ytterligere beskrivelse av løsningen.

Byggegrense til baneformål

Bane NOR har fremmet innsigelse for byggegrense mot baneformål for felt SF1, SAA, SF6, SF7, F/K/T/2 og SF11. Deres erfaring med bebyggelse tett på jernbanen er at det kan være utfordring for sikkerheten ved jernbanen, hinder for drift/vedlikehold og utvikling av jernbanen. Det er vist til Forskrift om elektriske forsyningsanlegg (FEF), og særlig til veiledningen i forskriften og figur 8.1.

FEF stiller krav til utforming av elektriske forsyningsanlegg, herunder elektriske jernbaneanlegg. Forskriftens §8-4 stiller krav til avstander mellom kontaktledningsanlegget og omgivelsene:

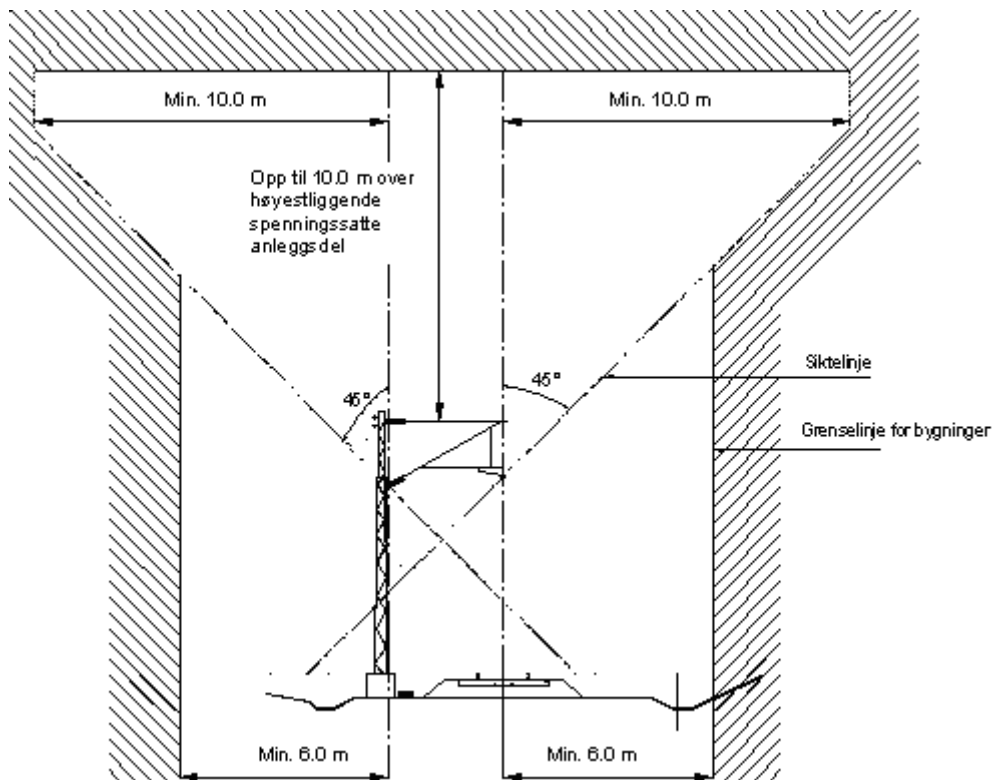
§ 8-4 Avstander, hinder ved kryssinger og nærføringer til kontaktledningsanlegget.

Kontaktledningsanlegget skal ha tilstrekkelig avstand til omgivelsene eller hindere for å unngå fare for personer og for materielle verdier.

Spenningsatte deler skal ha tilstrekkelig avstand innbyrdes og til anleggsdeler med jordpotensiale for sikker drift.

Forskriften har en veiledning. Forskriftens innledning angir at man ved å følge veiledningen oppnår den grad av sikkerhet som forskriften forutsetter, og at valg av annen løsning enn angitt i veiledningen skal begrunnes/dokumenteres. Veiledningen er ikke juridisk bindende, men gir føring for hvilket sikkerhetsnivå som forutsettes i tilknytning til elektriske forsyningsanlegg.

Til den aktuelle paragrafen finnes det en veiledningstekst. Veiledningen viser i figur 8.1 et område i tverrprofilet hvor det ikke skal etableres bygninger. Det er angitt at høye bygninger skal plasseres i minst 10 meter horisontal avstand fra nærmeste spenningsatte høyspenningsdel i kontaktledningsanlegget. Veiledningen angir videre at bygninger kan plasseres nærmere dersom det er solid og varig mekanisk og elektrisk beskyttelse mot kontaktledningsanlegget.



Figur 1: Utklipp fra figur 8.1 i veiledning til forskrift om elektrisk forsyningsanlegg.

Oppsummert vil det være mulig å oppfylle avstandskravene til høyspenningsdeler i kontaktledningen iht. FEF med veiledning, uten særskilte tiltak på bygningen, med bruk av følgende avstander:

- Avstand til eksisterende jernbane med master med normalutligger: 10,4 meter fra spormidtd, og 10,0 meter fra nærmeste kontaktledningsmast.
- Avstand til eksisterende jernbane med åk med hengemaster: 10,4 meter fra spormidtd, økes til 11,0 meter fra spormidtd de nærmeste metrene fra åkmaster (relevant på Porsgrunn stasjon).
- Avstand til planlagt framtidig jernbane med flere spor og med usikker masteplassering, forutsatt bruk av åk: 11,0 meter fra spormidtd, kan reduseres til 10,5 meter for spor i innerkurve.
- Avstand til planlagt framtidig jernbane med master med utligger på samme side av spor som bygningen (sannsynligvis ikke aktuell for situasjonen ved Porsgrunn stasjon): 11,5 meter fra spormidtd.
- For lavere bygninger enn ca. 13,0 meter over skinneoverkant, kan horisontal avstand til kontaktledningen reduseres i henhold til figuren i veiledningen til FEF. For bygninger som er lavere enn ca. 9,0 meter over skinneoverkant, vil kravet til horisontal avstand mellom bygning og spenningsførende deler i kontaktledningen, reduseres fra 10,0 meter til 6,0 meter. Alle de ovenfor angitte horisontale avstander vil da bli redusert med 4,0 meter.

Med tiltak på fasaden som hindrer at lange objekter kan bli ført mot kontaktledningen fra åpne vinduer i bygningen, i forbindelse med fasadevedlikehold, eller liknende situasjoner, vil det etter veiledningen til FEF være tillatt å etablere bygninger nærmere sporet enn de angitte avstandene. Forutsatt at det etableres løsninger som ivaretar disse forholdene, stiller ikke FEF med veiledning spesifikke avstandskrav. Det forventes da at andre forhold reelt sett vil være bestemmende for minste avstand.

I tillegg til FEF stiller også Jernbaneloven §10 krav til avstanden mellom spor og nærmeste bygg. Det er her fastsatt at oppføring av bygninger nærmere spormidt for nærmeste spor enn 30 meter er søknadspliktig til «kjøreveiens eier», også i tilfeller der det foreligger en godkjent reguleringsplan. «Kjøreveiens eier» skal alltid gi tillatelse hvis det ikke foreligger særlige grunner til avslag, men det kan fastsettes vilkår for tillatelsen. Slike vilkår skal ivareta hensynet til «jernbanesikkerheten, jernbanens uforstyrrede drift, behovet for vedlikehold og eventuell mulig senere utvidelse av kjøreveien».

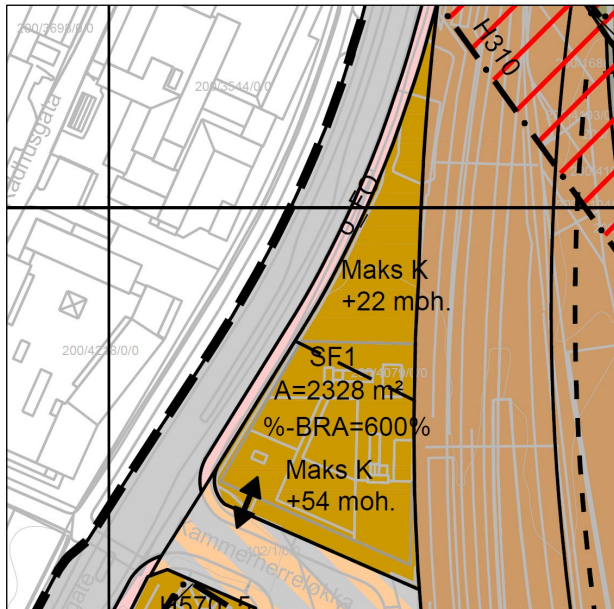
Byggegrense til eksisterende og fremtidig spormidt er i plankartet satt til 10 m. For felt F/K/T2 er det fastsatt 11 m byggegrense til jernbane. Det er lagt inn en bestemmelse om at bygninger som oppføres nærmere enn 15 meter fra eksisterende og planlagt spormidt for spor 1-3 skal utformes og plasseres slik at de tilfredstiller forskrift om elektriske forsyningsanlegg (FEF). Videre legges det inn bestemmelser som bidrar til å ivareta sikker togdrift.

Fem jernbanespor båndlegger store arealer i Porsgrunn sentrum, og skaper utfordringer knyttet til byutvikling i sentrum hvor man ønsker å legge til rette for mange arbeidsplasser og skape attraktive offentlige rom for befolkningen. 15 meter byggegrense som Bane NOR ønsker, vil båndlegge ytterligere arealer i sentrum. Byggegrense på 15 m vil samtidig skape store utfordringer for utbygging innenfor mange av feltene som ligger vest for jernbanen, da arealet hvor det tillates utbygging blir svært begrenset. I praksis blir da flere felt uaktuelle for utbygging. Det er samtidig flere lignende eksempler fra andre byer og tettsteder hvor bebyggelse er oppført nærmere enn 15 m til spormidt. I Drammen er det oppført bebyggelse 8-9 meter fra spormidt. Det er også eksempler fra Skøyen stasjon og Lillestrøm stasjon hvor bebyggelse er oppført med kun 4-6 m fra spormidt.

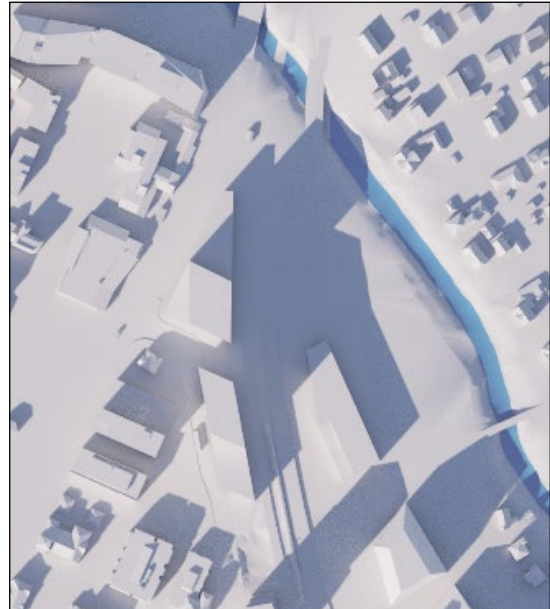
Viser til planbeskrivelsen kap. 5.13 for mer detaljert beskrivelse av dette.

5.3. Høyder og utnyttelse

For sentrumsformål SF1 er feltet delt i to ulike soner, hvor det nå tillates bebyggelse inntil kote +54 for den sørligste delen av feltet. Utnyttelsen er samtidig økt til maks 600% BRA. Dette er endret som følge av høringsinnspill fra grunneier og politisk vedtak ved førstegangsbehandling. Figuren under for sol- og skyggeanalysen viser at økt høyde og utnyttelse for feltet hovedsakelig påvirker arealet som er avsatt til baneformål ved vårjevndøgn kl. 15, og vil ikke påvirke boligene øst for Lilleelva.



Figur 2: Utklipp fra plankartet (datert 2024-11-20) som viser oppdelingen av SF1.



Figur 3: Utklipp fra sol- og skyggeanalysen som viser SF1 ved vårjevndøgn kl. 15.



Figur 4: Utklipp fra konsept for Kammerherreløkka 2 innenfor SF1. Kilde: Add Arkitekter.



For felt SF2 er maksimal kotehøyde og utnyttelse nedjustert. I grunneiers høringsuttalelse påpekes det at et påbygg vil være utfordrende i forhold til funksjonalitet for hoteldriver, teknisk utfordrende og svært kostbart å bygge. En nedskalering av høyder for feltet gir også positiv virkning for solforholdene ved Rådhusparken som ligger nordøst for feltet. Kotehøyden for feltet er endret til maks +32 moh. og utnyttelsen er endret til maks 310% BRA, som er tilnærmet likt eksisterende situasjon.

Noen arealformål mot jernbanen og fylkesvegen har blitt justert som følge av høringsinnspill fra offentlige myndigheter. Som følger av dette er noen feltareal mindre, og utnyttelsen (maks %BRA) er økt for å muliggjøre tilnærmet likt utbyggingspotensial som tidligere. Dette gjelder SAA, SF6, SF7 og SF9. For SF10, som kan gå rett til byggesak, er utnyttelsen videreført for å ikke øke negativ virkning på solforholdene ved boligene innenfor Hagebyen.

For felt SF9 er maksimal kotehøyde mot fylkesveg 32 endret til 20,5 moh. i sør og 23,5 moh. i nord. For SF10 er maksimal kotehøyde mot fylkesveg 32 endret til 20,5 moh. Dette har som hensikt å muliggjøre utbygging av 3 og 4 etasjer mot fylkesvegen, og samtidig skape en variasjon i høyder mot fylkesvegen.

5.4. Krav om detaljregulering

F/K/T2 og F/K foreslås regulert uten krav om detaljreguleringsplan, og feltene kan gå rett til byggesak.

Felt F/K/T2 er plassert tilbaketrasket fra fv.32 og har lavere maksimal kotehøyde enn F/K/T1 som også er mer eksponert. Gitt feltets utforming er strukturen i stor grad avklart med mulighet for én bygningsrekke mellom jernbanen og Feiselvegen. I nytt felt F/K på ca. 500 kvm. er det i stor grad gitt hvor et eventuelt nytt bygg kan plasseres, og utforming må tilpasses Hagebyen. Det vurderes derfor at felt F/K/T2 og F/K kan unntas plankrav.

Viser til punkt 3.2.3 i planbeskrivelsen for ytterligere informasjon om temaet.

5.5. Bolig innenfor sentrumsformål

For felt SF6 og SF7 er bestemmelse for at det tillates boliger tatt ut som følger av innsigelse fra Statsforvalteren knyttet til støy fra jernbanen. Planforslaget legger som følge av dette ikke opp til nye boliger på sentrumssiden vest for jernbanen.

5.6. Naturmangfold

Innsigelse fra Statsforvalteren på naturmangfold var knyttet til følgende punkter:

- Område SF7, grunnet vesentlig konflikt med de sterkt truede artene buktmessinglav og skumkjuke (EN) og deres leveområder.
- Område B1, grunnet vesentlig konflikt med utvalgt naturtype hule eiker.

Følgende endringer er lagt inn i reguleringsplan med formål om å løse innsigelse og iht. øvrige innspill/merknader fra Statsforvalteren:

Det er lagt inn fellesbestemmelse til miljøforhold (§2.2) med krav til metode for flytting, skjøtsel og etablering av nye trær, iht. rapporten «Bevaring av trær som substrat for buktmessinglav» utarbeidet av Trekantoret, datert 21.11.2024. Rapporten er juridisk bindende og en del av plandokumentene. Samt krav om å overvåke utviklingen av buktmessinglav i trærnes levetid innenfor feltene o_TO4, o_TO5 og SF7. Grunneier skal med fem års mellomrom dokumentere og rapportere utviklingen av bestandene til Statsforvalteren. Dette gjøres for å se hvordan og om tiltakene som gjøres innenfor planområdet har en effekt på populasjonen. Det refereres til at Porsgrunn og Skien sentrum har Nordens viktigste populasjon av buktmessinglav som er rødlistet (EN).

Det er lagt inn fire nye hensynssoner for bevaring av trær i plankartet, hhv. H560_3-6 i tråd med Statsforvalterens høringsuttalelser/innsigelse. Bestemmelsene for H560_3-6 tillater ikke tiltak som skader trærne eller deres rotsone, men åpner for beskjæring av trekrone av sikkerhetsmessige årsaker, gitt at arbeid utføres av arborist.

Felt SF7 og SF6 er redusert i omfang og det er lagt inn hensynssone H560_3 mellom disse to feltene på o_TO5. Dette gjøres for å sikre tilstrekkelig plass for ivaretagelse av to eksisterende lønnetrær med sterkt truede arter buktmessinglav og skumkjuke (EN). Hensynssonen har en radius på 7,5 meter slik som Statsforvalteren har anbefalt. Det stilles også krav til marksikringsplan for de to lønnetrærne som omfattes av H560_3, for å sikre ivaretagelse under grave- og anleggsarbeider. Metode for beskjæring og skjøtsel er presisert i bestemmelser for H560_3 i tråd med overnevnt rapport utarbeidet av Trekontoret, datert 21.11.2024. Permanent sikringsgjerde for lønnetrærne og andre trær som er omfattet av hensynssone H560 er lagt inn, for å sikre ivaretagelse under grave- og anleggsarbeider. Størrelsen skal tilsvare omfanget av hensynssonen.

Det er igjennom høringsuttalelse/innsigelse fra Statsforvalteren påpekt behov for å utrede metode for flytting av fem kartlagte asaltrær med buktmessinglav innenfor felt SF7, og forankring i reguleringsplan. Det er derfor lagt inn bestemmelse som sikrer prinsipper for flytting. Trærne skal flyttes innenfor planområdet til et delområde hvor de kan stå ut sin levetid. Ny lokalisering skal vurderes av fagkyndig arborist og det skal utarbeides detaljert beskrivelse av flytteprosessen som må følges opp fysisk ved gjennomføring av flyttingen. Nærmere metode for flyttingen er utredet og beskrevet i vedlagt rapport «Bevaring av trær som substrat for buktmessinglav» utarbeidet av Trekontoret, datert 21.11.2024. Asaltrærne innenfor SF7 som flyttes er også underlagt krav om overvåkning og dokumentasjon til kommunen og Statsforvalteren.

Hensynssone H560_4 omfatter fire hule eiker, hovedsakelig i felt B1 mot fylkesvegen (felt o_V4, o_V1). Det er lagt til grunn hensynssone med radius på 15 meter fra senter av stamme, i tråd med Statsforvalterens høringsuttalelse/innsigelse.

H560_5 og H_560_6 omfatter blodbøk og bjørk med buktmessinglav og avgrensning av hensynssonen i plankart er 7,5 meter radius fra stammen. Det er krav om marksikringsplan før tiltak i felt o_TO4 (H560_6) med formål om å ivareta bjørketreet ved grave- og anleggsarbeider.

Det er gitt at alle trær innenfor feltene o_TO4 og o_BAN2 bevares inntil utbygging av feltene igangsettes. Krav til marksikringsplan gjelder også for tiltak i felt SF1 og o_BAN1, med formål om å ivareta forekomsten av arten trefingersildre ved grave- og anleggsarbeider.