

Konsekvensutredning for temaene:

1. Kulturminner og kulturmiljø
2. Friluftsliv, rekreasjon og turveimuligheter
3. Landskap og fjernvirkning

Detaljregulering for Strømtangen, Brevik



Dato: 26.03.2021

BØRVE BORSCHENIUS

Arkitektur siden 1889

KONSEKVENsutredning for temaene:

1. Kulturminner og kulturmiljø
2. Friluftsliv, rekreasjon og turveimuligheter
3. Landskap og fjernvirkning

INNhold

1. Bakgrunn	s. 3
2. Metodikk	s. 4
3. Kulturminner og kulturmiljø	s. 6
4. Friluftsliv, rekreasjon og turveimuligheter	s. 17
5. Landskap og fjernvirkning	s. 22

1 BAKGRUNN

Arbeidet med detaljregulering for Strømtangen i Brevik, Porsgrunn kommune, er vurdert å utløse krav om konsekvensutredning uten planprogram, iht. forskrift om konsekvensutredninger.

Avgrensning av planområdet er vist på kartutsnitt nedenfor. Hensikten med planen er å legge til rette for en transformasjon av eiendommene gbnr. 83/196, 199 og 203 fra eksisterende industri- og kontorvirksomhet til en kombinasjon av kontor/tjenesteyting og boliger. Med sin vestvendte beliggenhet og lange sjøside ønskes det å aktivisere området ytterligere og gjøre det mer tilgjengelig for flere, og samtidig få til en mer effektiv arealutnyttelse. Det skal legges til rette for god trafiksikkerhet, gode forhold for barn, unge og myke trafikanter, og allmennheten skal sikres tilgang til vannfronten.



Fig. 1: Avgrensning av planområdet

Foreliggende rapport utgjør konsekvensutredningen for temaene

1. Kulturminner og kulturmiljø
2. Friluftsliv rekreasjon og turveimuligheter
3. Landskap og fjernvirkning

Rapporten er utarbeidet av Olav Backe-Hansen, Børve og Borchsenius AS.

2. METODIKK

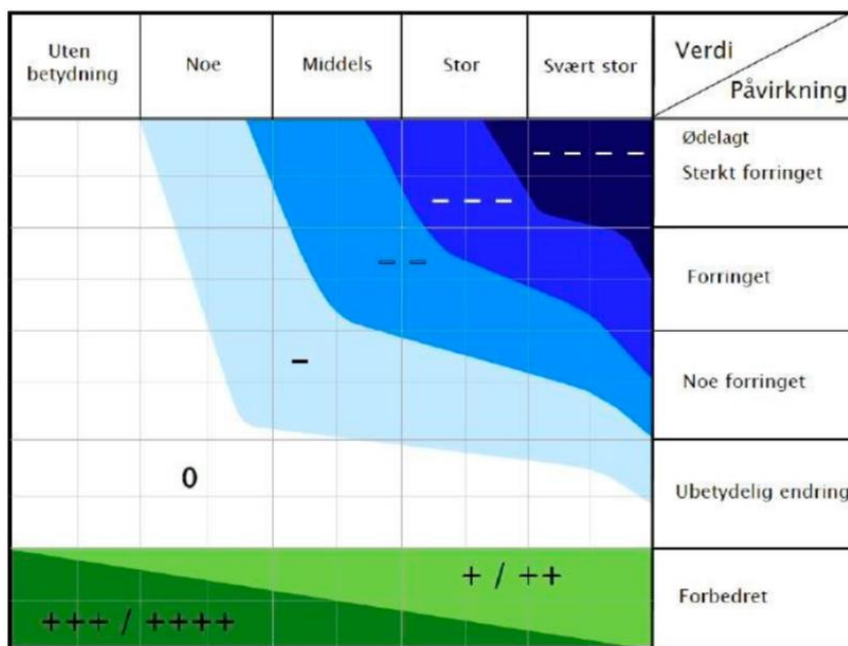
Formålet med bestemmelsene om konsekvensutredninger er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelse av planer, og når det tas stilling til om, og på hvilke vilkår, planer skal gjennomføres.

Alternativvurderinger

Vurdering av konsekvens av planforslaget for det enkelte utredningstema foretas med dagen situasjon som 0-alternativ. Dagens situasjon – planstatus, eiendomsforhold, historikk og beskrivelse av dagens forhold - er beskrevet i kapittel 3-5 i planbeskrivelsen. Det er ikke funnet hensiktsmessig å utrede alternative planforslag.

Metodikk

Det skal utredes konsekvenser for det aktuelle utredningsalternativet, vurdert mot dagens situasjon; 0-alternativet. Temaene kulturminner, friluftsliv og landskapsbilde er tema som behandles som ikke-prissatte konsekvenser etter metodikk i Håndbok V712 Konsekvensanalyser fra statens vegvesen, februar 2018.



Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	4 minus (----)	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (---)	Alvorlig miljøskade for delområdet.
--	2 minus (--)	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/ubetydelig (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+ / ++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++ / ++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

Fig. 2: Konsekvensvifta fra håndbok V712, som viser forholdet mellom verdi, omfang og konsekvens.

Metodikken for delutredningene ihht. Håndbok V712 er bygd opp i tre trinn:

Verdi - det blir gitt en verdi av hvor verdifullt et område eller miljø er. Verdivurderingene gjøres på en skala fra uten betydning til svært stor verdi.

Påvirkning – med dette mener man vurdering av hvilke endringer tiltaket trolig medfører for de ulike miljø eller områder, og graden av denne endringen. Omfangsvurderingene skal gjøres på en skala fra stort negativt til stort positivt omfang.

Konsekvens – avveining mellom fordeler og ulemper et tiltak vil medføre.

Som det framgår av figur ovenfor blir konsekvensen gitt etter en skala fra meget stor positiv konsekvens (++++) til meget negativ konsekvens (----). Midt på figuren er et hvitt område som angir ingen/ubetydelig konsekvens.

Avbøtende tiltak

I arbeidet med detaljreguleringen er det lagt vekt på å optimalisere løsninger og tiltak for å redusere ulemper for miljø og samfunn. I konsekvensutredningen for de enkelte tema foreslås ytterligere avbøtende tiltak dersom dette vil bidra til ytterligere å redusere negative konsekvenser.

3. KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

3.1 Hva utredes

Kulturminner og kulturmiljø er definert i Lov om kulturminner. Kulturminner er definert som alle spor etter menneskelig aktivitet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Begrepet kulturmiljø er definert som et område der kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. Kulturlandskap er landskap som er betydelig preget av menneskelig bruk og virksomhet.

Kulturminner kan ha ulik vernestatus. Automatisk fredning omfatter alle faste kulturminner på land fra før 1537 og alle bestående byggverk eldre enn 1650. Etterreformatoriske kulturminner med høy kulturhistorisk verdi kan fredes ved vedtak eller forskrift. Kulturminner kan også vernes gjennom listeføring på ulike nivåer. Kulturminner vurdert som verneverdig i landsverneplaner er statlig listeført.

Kulturminner i vann er automatisk fredet hvis de er mer enn 100 år gamle. Det er Norsk Maritimt Museum som har forvaltningsansvaret for kulturminner i vann.

Også lokalt og regionalt viktige kulturminner er viktige å ta vare på, og gjennom reguleringsprosessen bør det vurderes hvilke kulturminner som bør reguleres til bevaring, og hvordan nye tiltak skal forholde seg til dem.

3.2 Metode og datagrunnlag

Utredningen er basert på riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden, informasjon fra Telemark fylkeskommune og Norsk Maritimt Museum, Porsgrunn kommunes kulturminneplan (rådmannens innstilling til sluttbehandling), Harald Nikmans bok «Å gå rundt over en halv engelsmann – Brevikbanens historie», utgitt 2017, samt informasjon formidlet i oppstartsmøte fra Porsgrunn kommune. Porsgrunn kommunes gjeldende kulturminneplan fra 1991 gjelder bare for deler av Porsgrunn sentrum, og er ikke relevant for foreliggende plan.

3.3 Dagens situasjon og verdivurdering

I tråd med håndbok V712 blir det presentert en kort kulturhistorisk oversikt over planområdet og dets omgivelser.

Seilskutetiden

I perioden 1773-76 fungerte Trosvik som opplagssted eller vinterstasjon for krigsskip. En av grunnene til at Trosvik ble valg, var at stedet ikke hadde pelemark som angrep treskipene. I 1775 lå 4 linjeskip, 2 fregatter og en snau her. Disse utgjorde en stor andel av den dansk-norske flåtestyrke med sine 286 kanoner, og seilklare mønstret de 1900 mann.

Omkring 1800 ble det bygd 4 batterier ved Brevik og Stathelle.

Brevik har en lang historie som sjøfartsby. SEFRAK-registreringene, som viser bygg fra før 1850 og før 1900 i Brevik sentrum gir et godt bilde av dette. Også noen av bygningene i Strømtangvegen er fra denne tiden.

Jernbanen til Brevik

Brevikbanen åpnet i 1895, med Brevik stasjon som endestasjon. Sidesporet ned til kaia på Strømtangen ble først åpnet i 1898, og ga bedre mulighet for videre transport med båt til Sør- og Vestlandet. Etter hvert ble det satt inn bilferge mellom Brevik og Stathelle. I 1962 ble Breviksbrua åpnet for biltrafikk, og i januar 1964 gikk siste lokaltog fra Brevik stasjon.

Andre verdenskrig

Under andre verdenskrig bygde tyske styrker et anlegg på Strømtangen med bunkers og MG-stillinger. Rester av bunkersanlegget finnes fortsatt, liggende utenfor kontorbygget i Strømtangvegen 21.

Etterkrigstiden

Trosvik verft startet opp i Trosvikbukta i 1916, og har vært en viktig del av byens historie fra da av, som både en stor bedrift i byen og en viktig arbeidsplass. Etter at jernbanen ble nedlagt, ble skinnene fjernet på det tidligere stasjonsområdet, og området tatt i bruk til ulik form for næringsvirksomhet. Deler av planområdet har i perioder hatt virksomheter som har hatt direkte forbindelse med verftsvirksomheten. I de senere årene er denne forbindelsen blitt mer perifer.

Boligutbygging i området har skjedd i form av en kombinasjon av eneboliger, rekkehus og blokkbebyggelse.

Grenlandskommunenes interkommunale havnevesen, Grenland Havn IKS, har kontorer på kaia rett på andre siden av Breviksbrua. Grenland Havn er en viktig aktør i videreutvikling av havnevirksomheten for vertskommunene.

Kulturminnene i planområdet – beskrivelse og verdivurdering

Innenfor planområdet er det ikke registrert automatisk freda kulturminner på land. Det er gjort registreringer av freda kulturminner under vann som er kartfestet, se nedenfor. Brevik stasjon er vedtaksfredet, og i tillegg er det en rekke bygninger og annet som har verdi som kulturminner. Disse beskrives nedenfor.

1. Brevik stasjon



Fig. 3: Brevik stasjon, parken og uthuset

Brevik stasjon ble fredet i 2002. Fredningen omfatter stasjonsbygningen, uthuset, minneplate med Oscar II's monogram plassert i fjellveggen på nordsiden av stasjonsbygningen, parken og et område rundt bygningene, som også omfatter perrongen. Bygningen er tegnet av arkitekt Paul Armin Due, som regnes for å være Norges viktigste jernbanearkitekt. Det fredete anlegget vurderes å ha svært stor verdi. Etter at skinnene ble fjernet ligger anlegget nokså isolert og uten sammenheng med den øvrige bebyggelsen inne på området. Stasjonen ligger fint til mot Strømtangvegen, og med delvis visuell kontakt med Frierfjorden.



Fig. 4:
Minneplate for
Oscar II



Fig. 5: Uthuset



Fig. 6: Stasjonsbygget

2. Kulturminner under vann

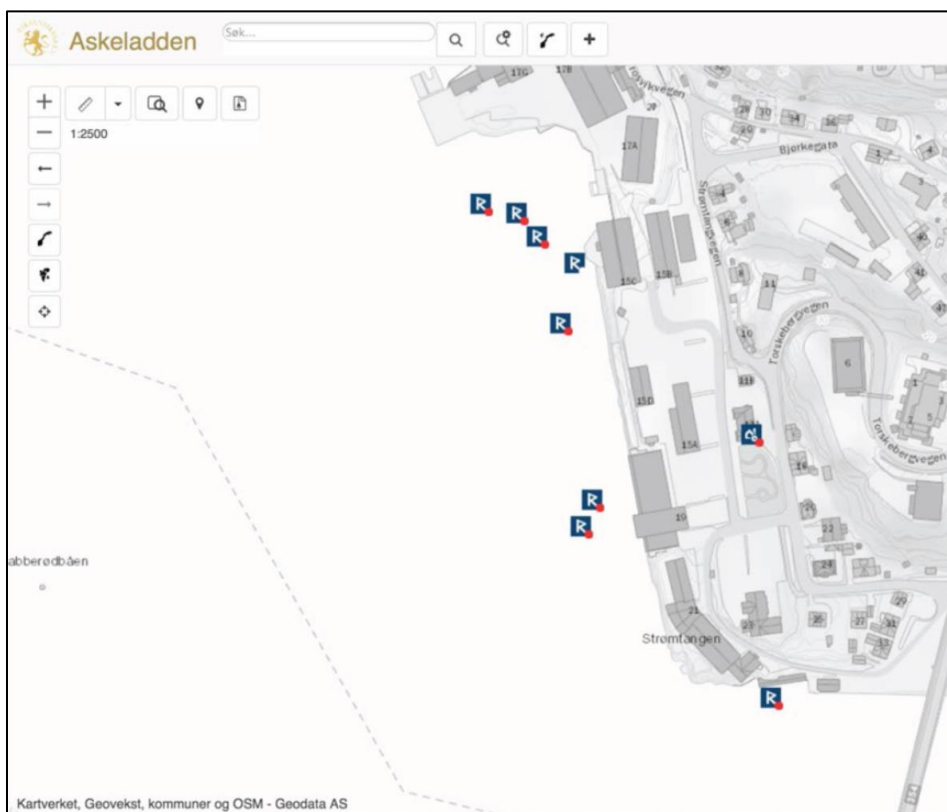


Fig. 7: Registrerte kulturminner under vann (rapport Norsk Maritimt Museum 2020)

På oppdrag fra utbygger har Norsk Maritimt Museum gjennomført registrering av den delen av planområdet som ligger under vann. Registreringen ble gjennomført i uke 14, 2020. Et generelt bilde av sjøbunnen er at det ligger en del moderne skrot, særlig nærmest land. Av kulturminner ble det påvist 6 ballastrøys, 1 stokkanker og en stållekt. Alle disse er registrert i riksantikvarens kulturminneregister Askeladden, og ballastrøysene og stokkankeret er registrert som automatisk fredet. Rapporten foreligger som eget vedlegg.

3. Jernbanemur.

Jernbanemuren ved Trosvikvegen, der vegen går i en smal passasje under jernbanelinja, blir i Porsgrunns kulturminneplan vurdert som kulturminne. Muren vurderes å ha middels verdi.



Fig. 8: Foto av jernbanemur ved Trosvikvegen

4. Varpering

I Porsgrunn kommunes kulturminneplan er det registrert flere varperinger fra seilskutetiden innenfor planområdet. Bare en av disse er gjenfunnet. Den ligger godt synlig ved Strømtangvegen 21. Det fins en rekke slike ringer i kommunen. Varperingen vurderes å ha middels verdi.



Fig. 9: Foto av registrert varpering (Porsgrunn kommune v/Kjell Henrik Semb)

5. Bunkers fra 2. verdenskrig

På odden ved Strømtangen er det registrert rester av to bunkere, en løpegrav og forankring til piggrådsperringer fra 2. verdenskrig. Anleggene ligger utenfor eksisterende kontorbygg og er lite tilgjengelig for allmennheten. De er med på å fortelle historien om stedets strategiske betydning. Det er usikkert om anleggene strekker seg inn under bebyggelsen, men det er sannsynlig at det som evt.

har vært under bebyggelsen, er blitt ødelagt som følge av utbyggingen. Anlegget vurderes å ha middels verdi, med potensiale til å få økt verdi dersom anlegget kan gjøres mer tilgjengelig for allmennheten.

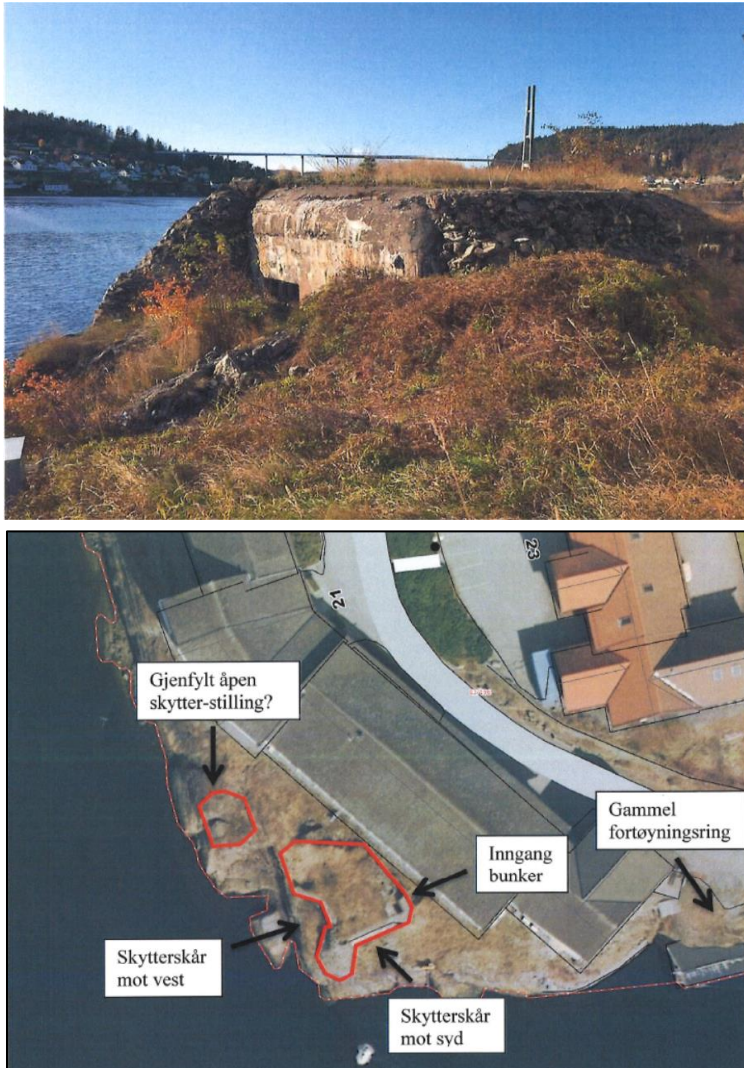


Fig. 10: Foto av bunkersanlegg fra 2. verdenskrig og oversiktsbilde med påførte notater (Porsgrunn kommune v/Kjell Henrik Semb)

6. Eldre trehusbebyggelse i og utenfor planområdet

Planområdet grenser inntil riksantikvarens NB!-område Brevik. Dette området strekker seg fra Brevik sentrum og bort til Breviksbrua. Riksantikvarens NB!-register angir historiske områder med kulturmiljøer som ha nasjonal interesse, og hvor det må vises særlig hensyn ved videreutvikling i omgivelsene.

Det er eldre trehusbebyggelse i deler av planområdet. Bygninger før 1850 er relativt sjeldent, særlig i byområder. Figuren under er hentet fra riksantikvarens NB!-register, og viser NB!-området i Brevik samt SEFRAK-registrerte bygninger i Brevik og på Strømtangen.

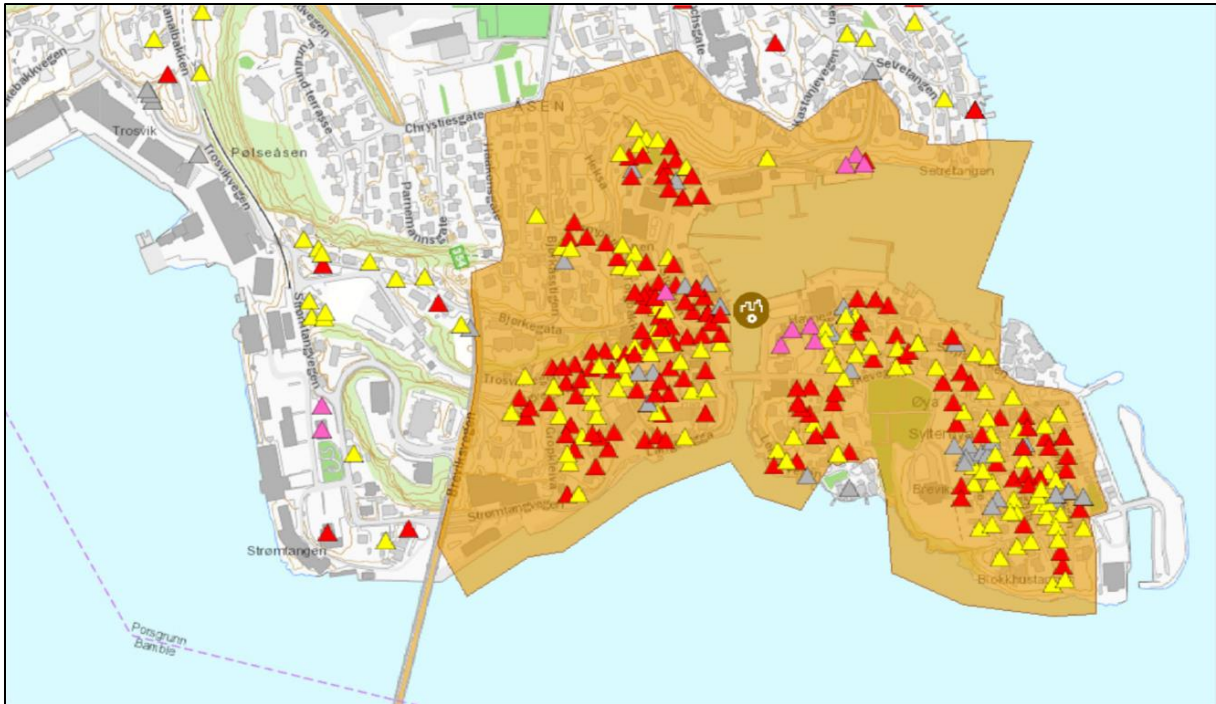


Fig. 11: Riksantikvarens NB!-område i Brevik, og Sefrak-registrerte bygninger:

- Rosa trekant: freds bygning
- Rød trekant: bygning fra før 1850.
- Gul trekant: bygning fra før 1900.

Bebyggelsen innenfor planområdet

Trehusbebyggelsen i Strømtangvegen 18-26 (inkludert murhuset i nr. 22) og 25-33 er regulert til bevaring i gjeldende reguleringsplan. De er også registrert som B-objekter i Porsgrunns kulturminneplan. Denne bebyggelsen vurderes å ha stor verdi. Det gjøres her ikke ytterligere vurdering av hvert enkelt bygg, siden det planlegges å videreføre gjeldende regulering.

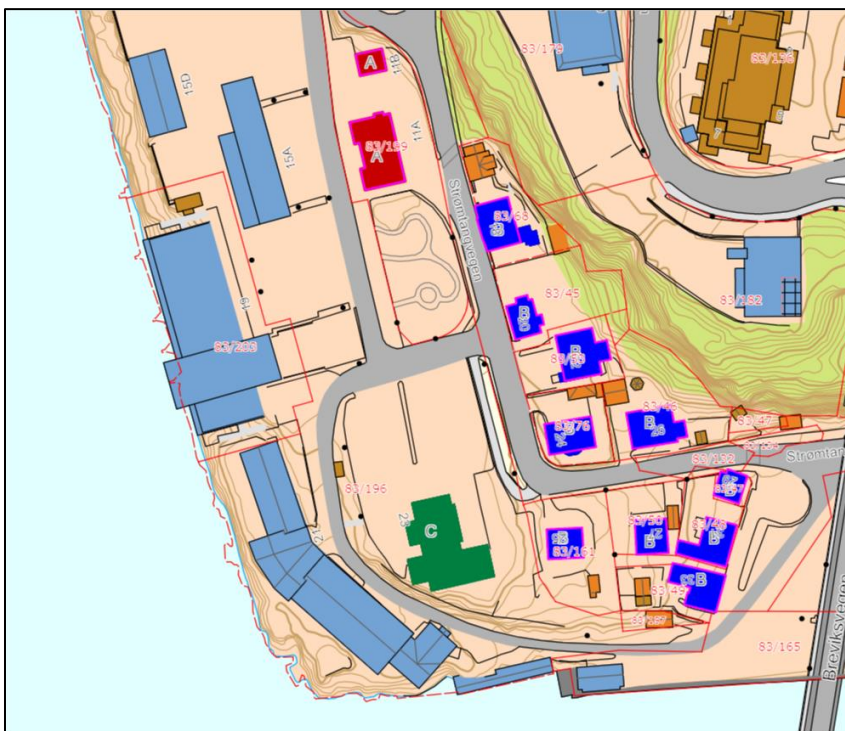


Fig. 12: Kart som viser A-, B- og C- objekter i forslag til kulturminneplan for Porsgrunn kommune

- Rødt: A-objekt
- Blått: B-objekt
- Grønt: C-objekt

7. «Pakkhuset», Strømtangvegen 23

Figur 11 over viser at i Sefrak-registeret er det gamle pakkhuset på stasjonsområdet (Strømtangvegen 23) registrert bygd før 1850. I Porsgrunn kommunes forslag til kulturminneplan er bygningen registrert bygd i 1895, noe som rimer med at Brevikbanen åpnet dette året. Det tyder på at Sefrak-registreringen her er feil. Bygget ble renoverert i 1992 og fikk da et tilbygg mot sør og et mot vest. I kulturminneplanen er bygget registrert som et C-objekt. Bygget ligger i dag uten tilknytning til stasjonsområdet, og uten sammenheng med den øvrige boligbebyggelsen. Det framstår utvendig med detaljering som man kan kjenne igjen fra andre jernbaneanlegg, og godt vedlikeholdt, men er til dels betydelig ombygd. Innvendig er lite eller det ingenting igjen av det opprinnelige interiøret. Bygget vurderes å ha noe verdi.



Fig. 13: «Pakkhuset» sett fra Torskeberget. Den eldste delen av bygget er vist med rød oval.

8. Veganlegg i Torskebergvegen opp til Breviksbrua

Brevikbrua åpnet i 1962. Med den forsvant mye av fergetrafikken over til Stathelle. Lokaltrafikken på Breviksbanen opphørte i januar 1964. Breviksbrua er også fredet etter kulturminneloven. Veiene som fører opp til Breviksbrua ligger som de gjorde i 1962, og har betydning for kulturminnet. Kulturminnet er vurdert å ha noe verdi.

Verdivurdering - oppsummert

Tabellen under oppsummerer verdivurderingen av de ulike registrerte kulturminnene i området.

Verdi / kategori	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
1. Brevik stasjon					X
2. Kulturminner under vann				X	
3. Jernbanemur			X		
4. Varpering			X		
5. Bunkersanlegg			X		
6. Trehusbebyggelse				X	

7. Pakkhuset		X			
8. Torskebergvegen veganlegg		X			

3.4 Planforslagets omfang / påvirkning på kulturminner

1. Brevik stasjon

Det fredete anlegget ved Brevik stasjon, med stasjonsbygningen og uthuset, minneplaten parken og området rundt stasjonsbygningen foreslås regulert til hensynssone D; båndlegging etter kulturminneloven i henhold til fylkeskommunens anvisning. De nedlagte sporenes hovedretning nors-syd danner utgangspunkt for gatenettet vest for stasjonen.

Fra stasjonsbygningen og mot sjøen etableres det en ny bydelspark / torg med nye bygninger på hver sin side som henvender seg mot plassen. Med riktig programmering, gjerne i form av kultur- og serveringssted, kan stasjonsbygningen gjenoppstå som både møtested og stoppested — for beboere i området og forbipasserende. Ved å sentralisere plassen på stasjonsbygningen ivaretas og underbygges stasjonens historisk monumentale fremtoning.



Fig. 14: Stasjonsbygningen ved enden av torget

Stasjonens monumentale fremtoning og plasseringen sentralt på bydelsparken/torget gir en sterk tilstedeværelse. De kraftige horisontale linjene deler opp bygningens tidstypiske teglfasade og bidrar til å bryte ned skalaen. Et karaktertrekk som det er viktig at tilstøtende bebyggelse bygger videre på. Brevik stasjon tåler noe høyere naboer og kontrasterende materialbruk. men det er viktig at bygningene deles opp for å bryte ned skalaen - i form av bånd, skyggegliper eller skifte i materialbruk.

I planforslaget blir stasjonen integrert i en bymessig struktur. Stasjonsbygningen blir liggende i bakkant av torget og med bedre kontakt mot sjøen, og de planlagte bygningene på tilgrensende områder er gitt høyder og bestemmelser om utforming som tar hensyn til det freda anlegget. Det vurderes at det fredete anlegget ved stasjonen får en forbedret situasjon.



Fig. 15: Utsyn fra stasjonen mot torget og sjøen



Fig. 16: Brevik stasjon, med utsyn mot BB2 og BB3 og Breviksbrua

2. Kulturminner under vann

De automatisk fredete kulturminnene under vann blir regulert med hensynssone D; båndlegging etter kulturminneloven. Planforslaget legger opp til en bryggevandring som kan strekke seg opp til 5 meter ut fra land, samt etablering av småbåtanlegg i sjø. Småbåtanlegget planlegges som flytende bryggeanlegg som forankres i bunnen. Ved etablering av disse anleggene må det påses at tiltakene ikke kommer i konflikt med de fredete kulturminnene. Det vurderes at planforslaget innebærer en ubetydelig endring for disse kulturminnene.

3. Jernbanemur

Jernbanemuren blir liggende i kanten av planområdet, delvis innenfor og delvis utenfor. Det planlegges ikke tiltak som berører det registrerte kulturminnet. Det vurderes at planforslaget innebærer en ubetydelig endring for dette kulturminnet.

4. Varpering

Varperingen som registrert, er kartfestet og foreslås regulert med hensynssone bevaring kulturmiljø. Forelått sone er vist med radius 3 meter slik at berget der ringen er festet, blir beholdt uberørt i et område rundt. Det vurderes at planforslaget innebærer en ubetydelig endring for dette kulturminnet.

5. Bunkersanlegg

Den gjenværende delen av bunkersanlegget foreslås regulert til del av naturområde, og til hensynssone bevaring. Bebyggelsen åpnes opp, og området gjøres mer tilgjengelig fra det bakenforliggende området, samt fra sjøsiden, med enkle trappe- og stianlegg fra den planlagte bryggevandringen langs sjøkanten. Bunkersanlegget blir liggende i regulert naturområde med hensynssone C bevaring av naturmiljø. Det innebærer at det ikke tillates terrenginngrep, noe som også vil ivareta bunkersanlegget som kulturminne. Det vurderes at bunkersanlegget får en forbedret situasjon.

6. Trehusbebyggelse

For trehusbebyggelsen i Strømtangvegen 18-26 (inklusive murhuset i nr. 22) og 25-33 foreslås at gjeldende bevaringsregulering videreføres. Dette er i samsvar med forslag til kulturminneplan.

Den nye bebyggelsen i BB2 er planlagt i en skala som til hensyn til den gamle bebyggelse, samtidig som den får et moderne uttrykk. Ny bebyggelse vil ta noe utsikt fra noen av eiendommene, men vil også endre dagens hovedbilde av området som et typisk næringsområde med mye åpen parkering. Det vurderes at planforslaget innebærer ubetydelig endring for kulturminnene.

7. «Pakkhuset»

Pakkhuset er vurdert til å ha noe kulturminneverdi. Dette gjelder den nordre delen av bygningen, dvs. den som ble bygd som del av stasjonsområdet i 1895. Pakkhuset har nokså lav verdi som kulturminne. En evt. bevaring vil føre til at området får betydelig redusert potensiale for boligutbygging. Det meste av område BB2 vil i praksis ikke kunne bygges. Etter en samlet vurdering foreslås at pakkhuset ikke blir regulert til bevaring, og kan tillates revet. Dette innebærer at pakkhuset blir vurdert sterkt forringet/ødelagt som følge av planforslaget..

8. Torskebergvegen veganlegg

Planforslaget legger opp til at fortauet langs Torskebergvegen fra Strømtangvegen og opp til avkjørselen til Torskebergvegen 6 gjøres bredere. Det vurderes at dette innebærer en ubetydelig endring for kulturminnet.

Tabellen under oppsummerer planforslagets konsekvenser for kulturminnene innenfor planområdet.

Tiltakets påvirkning	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet / ødelagt
1. Brevik stasjon	X				
2. Kulturminner under vann		X			
3. Jernbanemur		X			
4. Varpering		X			

5. Bunkersanlegg	X				
6. Trehusbebyggelse		X			
7. Pakkhuset					X
8. Torskeberg-vegen		X			

3.5 Samlet konsekvens for kulturminner

For de fleste kulturminnene vil planforslaget ha forbedret til ingen konsekvens. Riving av pakkehuset isolert er vurdert å gi liten negativ konsekvens (markert med oransje stjerne i figuren nedenfor). Samlet sett vurderes at planforslaget vil ha liten/ubetydelig konsekvens for kulturminnene i planområdet (markert med rød stjerne i figuren nedenfor).

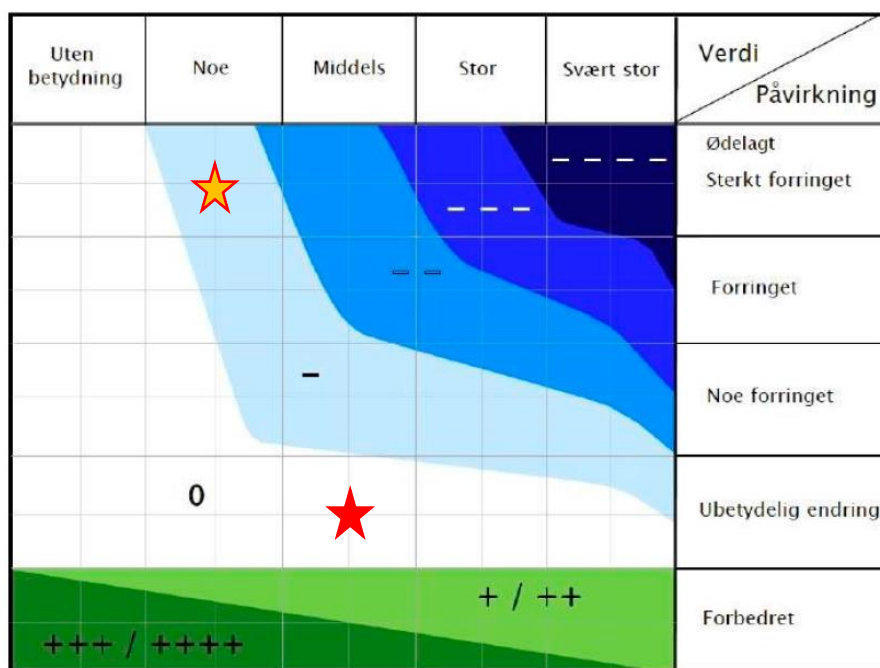


Fig. 17: Kulturminner og kulturmiljø, konsekvens

Skadereduserende tiltak

Det fredete området ved Brevik stasjon må skjermes i byggefasen slik at det ikke blir gjort skade på det fredete anlegget. Det er i dokumentasjonskravene foreslått planbestemmelser som skal ivareta dette.

Varperingen og bunkersanlegget vil antakelig være de kulturminnene som er mest utsatt for skade under byggeprosessen. Varperingen er ganske liten og ligger ganske nært området som er planlagt bygd ut, og bunkersanlegget ligger helt inntil foreslått byggegrense, som er lik dagens grunnmur for eksisterende bebyggelse. Det er viktig at man sørger for å etablere tilstrekkelig skjerming slik at kulturminnene ikke blir skadet eller ødelagt under utbygging av området. Det er i dokumentasjonskravene foreslått planbestemmelser som skal ivareta dette.

Også kulturminner under vann vil kunne være utsatt for skader i byggefasen, selv om risikoen her vurderes å være mindre fordi det er større avstand til aktuelle tiltak. Ved evt. tiltak i sjø er det undersøkelsesplikt når det gjelder forurensning i sjø. Det vurderes at dette vil sørge for å fange opp evt. tiltak som kan komme i konflikt med fredete kulturminner under vann.

4 FRILUFTSLIV, REKREASJON OG TURVEGMULIGHETER

4.1 Hva utredes

Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Sentralt for temaet er folks bruk og opplevelse av det naturlige og menneskepåvirkede landskapet, inklusive byer og tettsteder.

4.2 Metode og datagrunnlag

Informasjon om dagens situasjon er hentet fra kommuneplanens arealdel, fra Miljødirektoratets nettside (naturbase.no), fra Plan og strategi for myke trafikanter (Telemark fylkeskommune, 2014) og fra innspill i åpent møte og fra varslingsfasen.

4.3 Dagens situasjon og verdivurdering

Kartlagte friluftsområder

På Miljødirektoratets nettside naturbase.no er kommunens kartlegging av friluftsområder gjort tilgjengelig. Det er tre områder som synes relevante for planområdet:

1. Trosvik friluftsområde ved Furulund Terrasse: viktig friluftsområde
2. Furulund friluftsområde ved Brevik oppvekstsenter: svært viktig friluftsområde
3. Frierflogene, Dammane-Versvika friluftsområde: svært viktig friluftsområde

Det er viktig å sørge for god tilgjengelighet til disse områdene. Tilgjengeligheten til Trosvik og Furulund er i dag via småvegene i området. Tilgjengeligheten til det store, sammenhengende friluftsområdet som strekker seg helt fra Dammane via Frierflogene til Versvika, er via vegene i området, men her er også den nedlagte jernbanetraseen til Brevik stasjon en god mulighet som bør opprettholdes og videreutvikles.

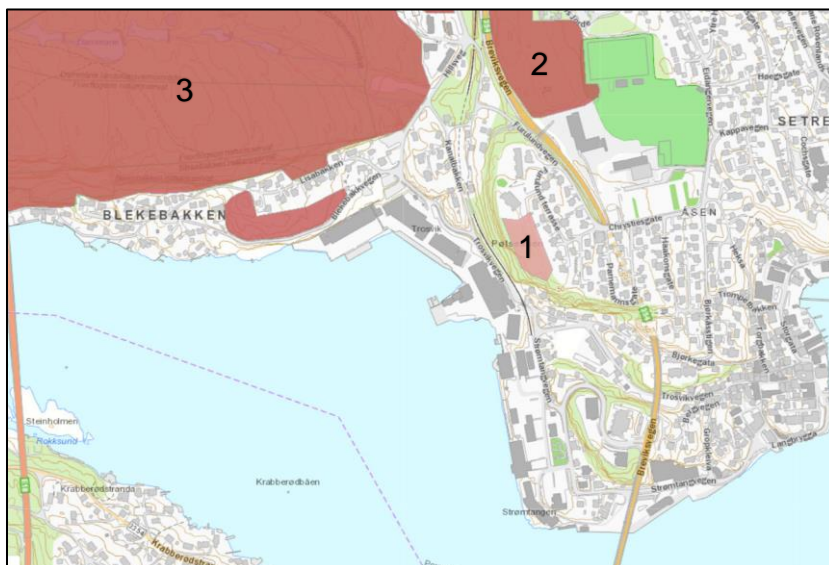


Fig. 18: Kartlagte friluftsområder i nærheten av planområdet (naturbase.no)

- Mørk rød: svært viktig friluftsområde
- Lys rød: viktig friluftsområde

I Kommuneplanens arealdel er Trosvik og Furulund avsatt til naturområde/friområde, deler av områdene er også avsatt til hensynssone bevaring av naturmiljø. Idrettsbanene ved skolen er avsatt til idrettsanlegg. Frierflogene, Dammane-Versvika er avsatt til LNF-område, med hensynssone for

bevaring av naturmiljø. Deler av dette området har i tillegg status som naturvernområde, andre deler er landskapsvernområde.

Turvegmuligheter

Det er mange småveger i området med liten trafikk som egner seg godt som turveg og forbindelse til ovennevnte friluftsområder. Den nedlagte jernbanetraseen fungerer i dag som turveg fra Brevik stasjon og opp til Hillsveg, med utgangspunkt for turer innover i friluftsområdene ved Dammane og innover, og videre til bussholdeplassen ved Tangenvegen. I Strategi og plan for myke trafikanter (2014) er denne traseen tatt med som et foreslått prosjekt. Prosjektet er her beskrevet slik:

T12-1 Turveg jernbanelinja

Turvegen går på gammel jernbanelinje fra Brentås nord for Norcem til Brevik stasjon, ca. 1250 m. Turvegen er ganske mye brukt i dag, men er ikke egnet for barnevogner og sykler. Strekningen er også en del av kyststien. Det foreslås å fjerne skinnemateriell, gruse, fjerne vegetasjon, og sikre med gjerder samt belysning. Det er utarbeidet forprosjekttegninger for tiltaket i forbindelse med bypakke-arbeidet med tegningsnummer C811-C814.



Fig. 19: Kartutsnitt hentet fra Strategi og plan for myke trafikanter (2014)

- Rød: lokale ruter
- Lilla: overordna ruter
- Oransje: snarveger
- Grønn: turveger

Bane Nor har søkt om å kunne nedlegge denne delen av Breviksbanen som jernbanetrase. Saken ligger til behandling i Jernbanedirektoratet.

Annen rekreasjon

Man kan nå turområdene på Stathelle og Langsundshalvøya ved å gå/sykle over Breviksbrua. Fra Langbrygga like ved Strømtangen kan man ta ferge til Bjørkøya, Sandøya og Siktesøya for å benytte turområdene der. Strømtangens beliggenhet gjør at det ligger svært godt til rette for bruk av skjærgården med fritidsbåter.

Den fredete parken ved stasjonen kan fungere som rekreasjonsområde. Fredningsbestemmelsene tilsier at parken skal opprettholdes mest mulig slik den er. Det er usikkert hvor mye parken blir brukt

i dag. Med flere boliger i området kan parken få økt bruk.



Fig. 20: Parken ved stasjonsområdet

Verdivurdering

Tabellen under oppsummerer verdivurderingen av de ulike friluftsområdene. For hvert av områdene er det gjort en vurdering av følgende kriterier, jfr. håndbok V712:

- Bruksfrekvens: uttrykk for hvor mye og hvor ofte området blir brukt
- Betydning: viktigheten som et område har for en gruppe eller lokalsamfunnet
- Kvalitet: attraktivitet og opplevelseskvaliteter
- Kartlagte friluftsområder i naturbase.no: kartlagt verdi

Verdi / kategori		Uten betydn.	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
1. Trosvik friluftsområde	Bruksfrekvens				X	
	Betydning				X	
	Kvalitet			X		
	Kartl. friluftsområde				X	
2. Furulund friluftsområde	Bruksfrekvens					X
	Betydning					X
	Kvalitet				X	
	Kartl. friluftsområde					X
3. Frierflogene, Dammane-Versvika	Bruksfrekvens					X
	Betydning					X
	Kvalitet					X
	Kartl. friluftsområde					X
4. Turveg på nedlagt jernbanelinje	Bruksfrekvens				X	
	Betydning				X	
	Kvalitet			X		
	Kartl. friluftsområde	X				
5. Parken ved Brevik stasjon	Bruksfrekvens			X		
	Betydning			X		
	Kvalitet				X	
	Kartl. friluftsområde	X				

4.4 Planforslagets omfang / påvirkning på friluftsliv

Planforslaget vil ikke ha noen innvirkning på de kartlagte friluftsområdene, annet enn at de blir enda viktigere for en befolkning som vokser.

Planforslaget sikrer allmenn tilgang til turvegen langs den nedlagte jernbanelinja og øker betydningen av denne.

Parken ved stasjonen vil bli viktigere som rekreasjonsområde. Det blir viktig at parkens historiske betydning og utforming blir ivarettatt.

Planen foreslår at det legges til rette for å etablere en offentlig tilgjengelig bryggevandring langs sjøen, fra plassen foran stasjonsbygningen, rundt odden og fram til Grenland havn. Bryggevandringen vil i størst mulig grad gis universell utforming, slik at den kan brukes av flest mulig. Den vil gjøre bunkersanlegget fra 2. verdenskrig mer tilgjengelig for allmennheten.

Tabellen under oppsummerer planforslaget konsekvenser for friluftsliv.

Verdi / kategori		Forbedret	Ubetyd. endr.	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet / ødelagt
1. Trosvik friluftsområde	Bruksfrekvens		X			
	Betydning		X			
	Kvalitet		X			
	Kartl. friluftsområde		X			
2. Furulund friluftsområde	Bruksfrekvens		X			
	Betydning		X			
	Kvalitet		X			
	Kartl. friluftsområde		X			
3. Frierflogene, Dammane-Versvika	Bruksfrekvens		X			
	Betydning		X			
	Kvalitet		X			
	Kartl. friluftsområde		X			
4. Turveg på nedlagt jernbanelinje	Bruksfrekvens	X				
	Betydning	X				
	Kvalitet	X				
	Kartl. friluftsområde		X			
5. Parken ved Brevik stasjon	Bruksfrekvens	X				
	Betydning	X				
	Kvalitet	X				
	Kartl. friluftsområde		X			

4.5 Samlet konsekvens for friluftsliv

Samlet sett vurderes at planforslaget vil ha ubetydelig endring til forbedret konsekvens for friluftslivsområdene (markert med rød stjerne i figuren nedenfor).

Gjennom en tilrettelegging for bolig- og næringsutbygging slik det er foreslått, vil også området framstå mer attraktivt, og med større opplevelsesverdi. Beliggende ca. 500 m fra Brevik sentrum vil området bidra til å forlenge området som har allment tilgjengelig vannfront.

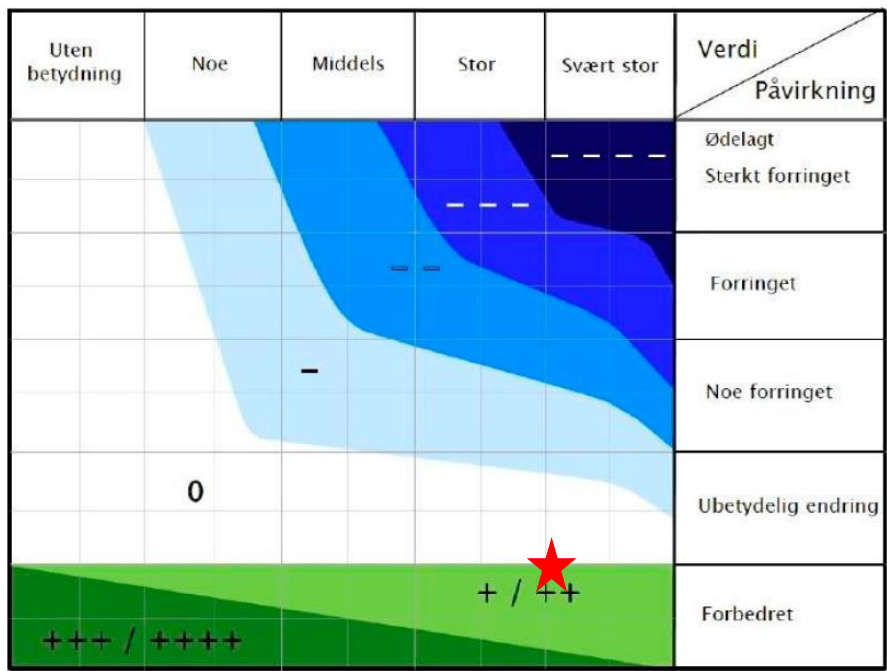


Fig. 21: Friluftsliv, konsekvens

5 LANDSKAP OG FJERNVIRKNING

5.1 Hva utredes

Initiativet til Den europeiske landskapskonvensjonen ble tatt av kongressen for lokale og regionale myndigheter i Europarådet i 1994. Konvensjonen trådte i kraft i 2004, og er den første avtalen som er opptatt av alle dimensjoner av europeiske landskap. Formålet er å verne, forvalte og planlegge landskap, og organisere europeisk samarbeid på disse områdene. Konvensjonen omfatter alle typer landskap; by- og bygdelandskap, kyst- og fjell-landskap. Den handler om verdifulle landskap, ordinære landskap og om landskap som kan trenge reparasjon.

5.2 Metode og datagrunnlag

Informasjon om dagens situasjon er hentet inn fra kommuneplanens arealdel, Miljødirektoratets nettside naturbase.no og selvstendige faglige vurderinger. Illustrasjoner av den planlagte utbyggingen er utarbeidet av Nordic Office of Architecture / Koht Arkitekter AS. Disse er lagt til grunn for planforslaget og for konsekvensutredningen når det gjelder tema landskap og fjernvirkning.

5.3 Dagens situasjon og verdivurdering

Landskapsanalyse

Det er foretatt en landskapsanalyse med utgangspunkt i tre landskapsnivåer:

- Det store landskapsbildet – overgangen Eidangerfjorden / Frierfjorden
- Landskapet rundt Brevik by
- Landskapet rundt tomteområdet

Frierfjorden



Fig. 22: Planområdet, dagens situasjon

Planområdet ligger ved sjøen, ved innløpet til Frierfjorden fra Eidangerfjorden. Landskapet er karakterisert av de bratte skrentene på begge sider av fjorden. På oversiden av Grenlandsbrua starter det verdifulle kulturlandskapet og friluftsområdet Frierflogene, Dammane-Versvika.

Landskapsrommet er sterkt berørt av ulike menneskelige inngrep. Breviksbrua og Grenlandsbrua (som snart vil få en tvilling ved siden av seg), som begge går høyt over vannet, Breviksbrua med fri høyde 45 m, og Grenlandsbrua med fri høyde 50 m. Begge bruene er fredet etter kulturminneloven. Mellom bruene ligger Vard verft (Tidligere Trosvik) og en del boligbebyggelse med ulik karakter.

Planområdet er henvender seg mot sjøen, og bebyggelsen er svært synlig i det store landskapet, men underordner seg de store dimensjonene i hovedlandskapet.

Landskapet rundt Brevik

Landskapet rundt Brevik sentrum er svært kupert, med bratte gater og høye skrenter som mange steder er utilgjengelige. Dette gjør at det danner seg mange ulike landskapsrom adskilt fra hverandre, og med forskjellig karakter.

Landskapet rundt tomteområdet

Landskapsrommet som tomta ligger i, har en markert skrent mot Torskeberget som bakvegg og Frierfjorden foran seg. Skrenten mot Torskeberget inneholder viktige naturverdier, og er med på å gi et grønt preg til veggene i landskapsrommet.

Tomta har to markerte nivåer, på henholdsvis ca. kote +5 og ca. kote +11. Toppen av Torskeberget har ca. kote +35, og Korvetten ligger på ca. kote +40.

Hele tomteområdet ligger i 100-metersbeltet langs sjøen. Eksisterende bebyggelse på tomta ligger nært sjøkanten, og allmennheten har lite tilgang til sjøen.

Rett ved siden av tomta ligger eksisterende småskala bebyggelse, i hovedsak boliger. Mye av denne bebyggelsen er registrert som bevaringsverdig, og er med på å knytte området til den øvrige trehusbebyggelsen i Brevik sentrum.

Landskapsvurderingen er gjort med utgangspunkt i landskapsrommet som dannes av selve tomta, med Torskeberget som bakvegg, og som del av det store landskapsrommet i denne delen av Frierfjorden, med utgangspunkt i verdikriteriene i håndbok V712.

Visuelle kvaliteter

Stasjonsbygningen og tilgrensende bebyggelse har store kvaliteter som bør bevares og videreutvikles. Selve tomta framstår som et område med små visuelle kvaliteter, som har et stort forbedringspotensial. Samlet sett vurderes området å ha noe verdi.

Helhet – variasjon

Det er store variasjoner i området, og dårlig balanse mellom helhet og variasjon innenfor planområdet. Samlet sett vurderes dette temaet å være uten betydning.

Særpreg

Området er sæpreget, i et dramatisk landskap, og eksponert for innsyn fra sjøen. Området vurderes å ha stor verdi for dette temaet.

Byform – bystruktur

Bystrukturen i området framstår som tilfeldig og uplanlagt, og mangler struktur. Den vurderes å være uten verdi.

Arkitektur

Eksisterende bebyggelse, byrom og infrastruktur danner sammen mindre gode og lite lesbare omgivelser. Området framstår som mindre godt tilpasset byens skala.

Totalinntrykk

Det er store variasjoner hvordan området framstår om man vurderer området innenfra eller sett utenfra. Sett utenfra framstår området som et næringsområde som grenser til verftsområdet. Sett i forhold til bruene og verftet har området en bebyggelse som ikke skiller seg nevneverdig ut, og har en skala som minner om f.eks. bygningene på verftet.

Sett innenfra og fra nabobebyggelsen gir tomte et redusert totalinntrykk, med et stort forbedringspotensiale. Samlet sett vurderes området å ha noe verdi.

Sjeldenhet – representativitet

Området inngår ikke i noen landskapstype som er klassifisert som regional eller nasjonalt fåtallig eller sjeldent. Likevel er området av spesielt lokalt, i innseilingen til Frierfjorden og Porsgrunn sentrum. Området vurderes å ha noe verdi.

Forvaltningsprioritet

Området er ikke undergitt noen spesiell forvaltningsprioritet, men har kvaliteter av lokal betydning. Området vurderes å ha noe verdi.

Tabellen under oppsummerer verdivurderingen dagens situasjon når det gjelder landskap og fjernvirkning.

Verdi / kategori	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
1. Visuelle kvaliteter		X			
2. Helhet Variasjon	X				
3. Særpreg				X	
4. Byform Arkitektur	X				
5. Totalinntrykk		X			
6. Sjeldenhet Representativitet		X			
7. Forvaltningsprioritet		X			

5.4 Planforslagets omfang / påvirkning på landskap og fjernvirkning

Planforslaget legger opp til en bebyggelse med tre ulike bebyggelsesformer. Ytterst på Strømtangen er planlagt 3 boligblokker i 6-8 etasjer. Mellom disse og småhusbebyggelsen langs Strømtangvegen er det planlagt rekkehusbebyggelse i 3 etasjer rundt et felles tun med lekeplass. Området foran det gamle stasjonsanlegget er planlagt med bebyggelse i 3-5 etasjer i en urban struktur som kan inneholde både boliger og nærings/kontorbebyggelse.

Planforslagets konsekvenser for landskapsbildet er vurdert i forhold til verdiene beskrevet i forrige avsnitt.



Fig. 23: Oversiktsillustrasjon av planforslaget

Visuelle kvaliteter

Planforslaget tar hensyn til det fredete stasjonsanlegget og innlemmer det i en ny sammenheng. Ny bebyggelse vil gi et løft når det gjelder de visuelle kvalitetene i området rundt selve stasjonen. Ny bebyggelse vurderes å få bedre visuelle kvaliteter enn dagens bebyggelse når man ser bort fra stasjonsbygningene. Samlet sett vurderes planforslaget å forbedre områdets visuelle kvaliteter.

Helhet – variasjon

Planforslaget etablerer tre ulike nye delområder, som hver skaper en helhet innenfor sine rammer. Rekkehusområdet bidrar til å formidle overgangen mellom eksisterende bebyggelse i Strømtangvegen og boligblokkene ytterst. Det er tatt hensyn til eksisterende bebyggelse i Strømtangvegen 8-10 ved å beholde utsiktgløtt mellom de nye bygningene, mens boligene i nr. 4-6 beholder utsikten ved at eksisterende bygg ikke forhøyes. Samlet sett vurderes balansen mellom helhet og variasjon å bli forbedret.



Fig. 24: Rekkehusene langs Strømtangvegen

Særpreget

Planforslaget underordner seg det store landskapsbildet ved at blokkbebyggelsen ytterst på odden holder seg lavere enn Torskeberget, og lar skrenten nedenfor Torskeberget bestå med sine kvaliteter. Områdets særpreget, i det dramatiske landskapet, blir beholdt. Planforslaget er med på å formidle overgangen mellom trehusbebyggelsen i Brevik og verftsområdet på den andre siden. Samlet sett vurderes særpreget å bli ubetydelig endret.

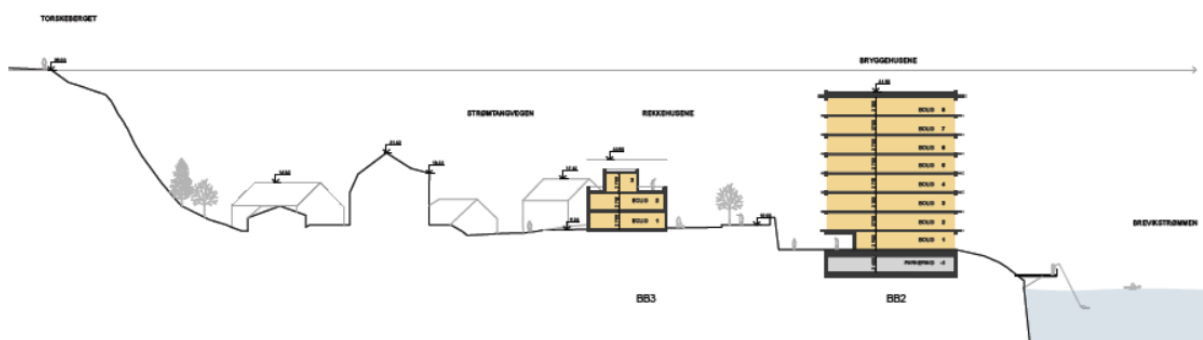


Fig. 25: Terrengsnitt Torskeberget – bebyggelsen i BB3 og BB2

Byform – bystruktur

Det etableres en ny struktur i området som gir bedre sammenheng. Strukturen bygger på hovedretningene i landskapet i historien med jernbanetilknypningen til Brevik. Samlet sett vurderes bystrukturen i området å bli forbedret.

Arkitektur

Rekkehusene er lagt langs Strømtangvegen, og er med på å danne et gateløp sammen med eksisterende bebyggelse. Bebyggelsen foran stasjonsanlegget bygger på eksisterende bebyggelsestruktur, men gjør den tydeligere, og med større variasjon i arkitekturen. Bygningene blir høyere, men får hvert bygg et mindre fotavtrykk. Samlet sett vurderes at arkitekturen blir bedre tilpasset byens skala.



Fig. 26: Sørøver fra torget gjennom KT2, mot BB2



Fig. 27: Nordover fra torget gjennom BKT

Totalinntrykk

Samlet sett vurderes planforslaget å gi et forbedret landskapsbilde i forhold til dagens situasjon ut fra de kriteriene som er vurdert. Flere illustrasjoner kan sees i illustrasjonsvedlegg, vedlegg 1 til planbeskrivelsen.

Sjeldenhet - representativitet

Med den nye bebyggelsen ytterst på odden vil området få et nytt landemerke ved innseilingen til Friervefjorden, som likevel underordner seg de store landskapstrekkene i området. Utbyggingen vurderes å ikke forstyrre de lokale verdiene i landskapstypen.

Forvaltningsprioritet.

De lokale forvaltningsverdiene vurderes å ikke bli forstyrret eller forringet som følge av planforslaget, men blir opprettholdt.

Tabellen under oppsummerer planforslaget konsekvenser for landskap og fjernvirkning.

Tiltakets påvirkning	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet / ødelagt
1. Visuelle kvaliteter	X				
2. Helhet Variasjon	X				
3. Særpreg		X			
4. Byform Arkitektur	X				
5. Totalinntrykk	X				
6. Sjeldenhet Representativitet		X			
7. Forvaltningsprioritet		X			

5.5 Samlet konsekvens for landskap og fjernvirkning

Samlet sett vurderes at planforslaget vil ha ubetydelig endring til forbedret konsekvens for landskap og fjernvirkning (markert med rød stjerne i figuren nedenfor).

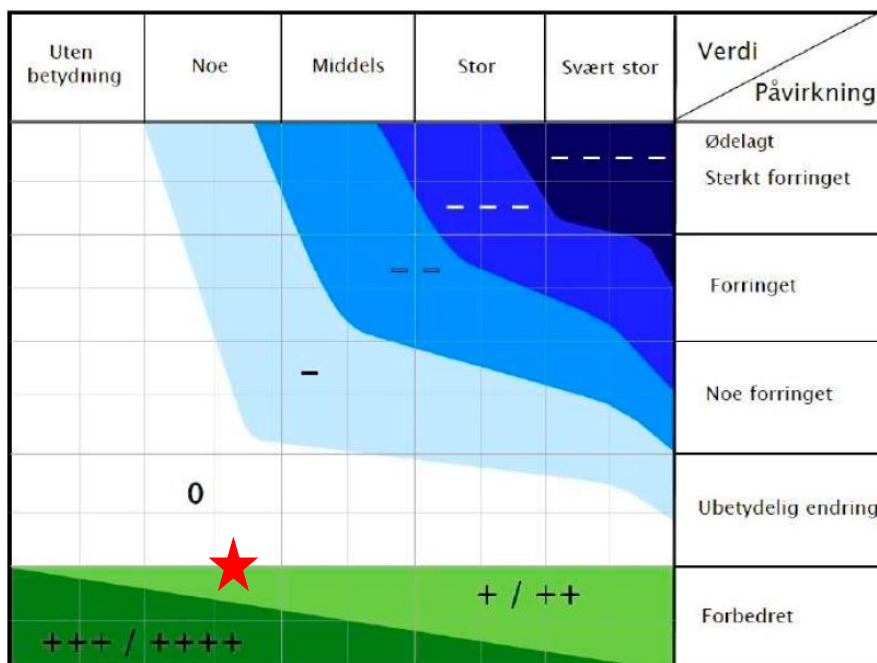


Fig 21: Landskap og fjernvirkning, konsekvens