Mottatte høringsuttalelser / merknader til offentlig ettersyn samlet

1. Vestfold og Telemark fylkeskommune
2. Tidl. uteblitt kommentar Reimsgate 14
3. Statens vegvesen
4. Norges blindeforbund avd. Telemark
5. Flere naboer i Brønlundsgate og Reimsgate
6. Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap (DSB)
7. Naboer i Torggata 22 borettslag
8. Skagerak Nett as
9. Mattilsynet avd. Telemark
10. Fylkesmannen i Vestfold og Telemark
11. Vestsiden Fellesskap
12. Nabo Per Keim Olsen
13. Kystverket Sørøst
14. Grenland Havn

Fra: Hanne Birte Hulløen <hanne.birte.hulloen@vtfk.no>
Sendt: 6. april 2020 16:21
Til: Heidi Lange
Kopi: Porsgrunn Postmottak; Gunnhild Randen
Emne: Detaljregulering av tidligere Porsgrunn mekaniske verksted på høring - ber om dialog og utsatt høringsfrist

Deres ref. 14/04737-32
(Vestfold og Telemark fylkeskommune, sak 20/20809)

Jeg viser til telefonsamtale sist fredag 3. april. Planforslaget har høringsfrist 14. mai, men etter en første gjennomgang av planforslaget, ønsker vi allerede nå en dialog med Porsgrunn kommune før vi kan ta tilstrekkelig stilling til videre behandling, for å drøfte tema som synes å være vesentlig i strid med forhold vi er satt til å ivareta. Det har vært lang og god dialog mellom vår seksjon for kulturarv og konsulent/kommunen underveis i arbeidet med planforslaget. Vi savner likevel noe i plankart og bestemmelser som vi gjerne ønsker å drøfte med Porsgrunn kommune. Noen korte punkter så langt er dette:

- Bevaring av kraner. Traverskrana er et veldig viktig element for forståelsen av verftshistorien. Bevaring av denne er i tråd med oversikten fra Link arkitekter.
- Bestemmelsene knyttet til bevaring må være tydelige; det må tydelig fremkomme hva som skal bevares og hva som kan tillates og ikke. Slik de nå er så er bestemmelsene alt for lite konkrete på en del viktige områder. Istandsetting/restaurering/endring av bygninger og tekniske installasjoner som skal bevares. Hva fra verftet som skal bevares (skinneganger fra kraner, bolter i bakken, kroker, gjerder, koblingsbokser, porter, skilt, elektriske uttak, med mer).
- I bestemmelsene for ny bebyggelse er det viktig å få inn bestemmelser om tilpasning av ny arkitektur, for eksempel materialbruk. Det er viktig at området beholder sitt unike særpreg.

I disse koronatider rigger vi til møte på Teams eller Skype fra hjemmekontorene når det måtte passe for dere. Avhengig av dialogen i møtet ber om forståelse for at vi kan ha bruk for utsatt høringsfrist. Vi håper det lar seg gjøre for dere å finne et møtetidspunkt nokså snart etter påske.

Vennlig hilsen

Hanne Birte Hulløen
Rådgiver
Samfunn og plan
Samfunnsutvikling, internasjonalisering og klima

Telefon: 35 91 70 00 / Mobil: 90 17 67 96

Vestfold og Telemark fylkeskommune
www.vtfk.no

Vestfold og Telemark
FYLKESKOMMUNE

PORSGRUNN KOMMUNE
Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Seksjon for samfunn og plan

Vår dato:	08.06.2020
Deres dato:	20.03.2020
Vår referanse:	20/20809-13
Deres referanse:	14/04737-32
Vår saksbehandler:	Hanne Birte Hulløen

Uttalelse til høring av detaljreguleringsplan for tidligere Porsgrunn mekaniske verksted - Porsgrunn kommune

Vestfold og Telemark fylkeskommune viser til brev av 20. mars 2020 om offentlig ettersyn av forslag til detaljreguleringsplan for tidligere Porsgrunn mekaniske verksted i Porsgrunn kommune. Frist for uttalelse var satt til 14. mai, senere avtalt utsatt til 8. juni 2020.

Vestfold og Telemark fylkeskommune mottok planforslaget til uttalelse i henhold til plan- og bygningsloven § 5-2. Fylkeskommunen skal bidra til at nasjonale og regionale føringer blir fulgt opp i alt planarbeid. Vi har en rolle som regional utviklingsaktør, planmyndighet og som planfaglig veileder. Fylkeskommunens uttalelse gis med grunnlag i mål, prinsipper og anbefalinger, slik de er nedfelt i overordnete nasjonale og regionale styringsdokumenter.

Vestfold og Telemark fylkeskommunes uttalelse til planforslaget inneholder to dokumenter som til sammen utgjør vår endelige uttalelse. Det ene er vedtaket fra Hovedutvalget for klima, areal og plan (HKAP) og saksframstillingen til HKAP-sak 17/20, og det andre er den administrative uttalelsen til planforslaget. HKAP behandlet saken 4. juni 2020. Det ble fattet vedtak om innsigelse på grunn av at planforslaget ikke tar tilstrekkelig hensyn til nasjonale kulturminneinteresser. Den administrative uttalelsen ble vedtatt.

Vi ønsker god dialog med kommunen for å finne gode løsninger på innsigelsen, og ber om at kommunen tar kontakt med seksjon for kulturarv for å avtale møtetidspunkt for å diskutere saken.

Med hilsen

Gerd-Louise Wessel
plankoordinator

Hanne Birte Hulløen
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Vestfold og Telemark
FYLKESKOMMUNE

Mottaker	Adresse	Post
PORSGRUNN KOMMUNE	Postboks 128	3901 PORSGRUNN

Kopimottaker	Adresse	Post
FYLKESMANNEN I VESTFOLD OG TELEMARK	Postboks 2076	3103 TØNSBERG

Vestfold og Telemark
FYLKESKOMMUNE

PORSGRUNN KOMMUNE
Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Seksjon for samfunn og plan

Vår dato:	13.05.2020
Deres dato:	20.03.2020
Vår referanse:	20/20809-2
Deres referanse:	14/04737-32
Vår saksbehandler:	Hanne Birte Hulløen

Uttalelse til offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for tidligere Porsgrunn mekaniske verksted PMV - planID 148 - Porsgrunn kommune

Vestfold og Telemark fylkeskommune viser til oversendelse datert 20. mars 2020 om offentlig ettersyn av reguleringsplan for tidligere Porsgrunn mekaniske verksted (PMV) i Porsgrunn kommune. Uttalelsesfristen er satt til 14. mai 2020. Porsgrunn kommune har gitt utsettelse på fristen til 6. juni 2020, for at fylkeskommunen skal nå politisk behandling i Hovedutvalg for klima, areal og plan (HKAP) 4. juni. Fylkeskommunens uttalelse til planforslaget består av denne administrative uttalelsen med tillegg av politiske saken, der det fremmes innsigelse for bevaring av traverskrana og for at reguleringsbestemmelsene om bevaring skal konkretiseres mer.

Planarbeidets hensikt og bakgrunn

Planområdet ligger på Vestsiden i Porsgrunn, langs Porsgrunnselva sør for porselensfabrikken. Hensikten med planen er å transformere området i hovedsak til boliger (småhusbebyggelse og blokker), kontor, bevertning og tjenesteyting, og samtidig bevare viktige kulturminner, da planområdet inngår i Riksantikvarens NB!område "Verkstedet, brynesteins- og porselensområde". Et viktig grep i planen er også å tilrettelegge for allmenn ferdsel og rekreasjon.

Planområdet er på 49 daa. PMV er i kommuneplanens arealdel avsatt til framtidig kombinert område for boligbebyggelse og næringsbebyggelse (område K9), og de omkringliggende boligområdene er vist som nåværende boligbebyggelse. Hele planområdet er omfattet av hensynssone bevaring kulturmiljø. Området er uregulert. Planforslaget er i samsvar med overordnet plan.

Telemark fylkeskommune har tidligere uttalt seg til varselet om oppstart av planarbeid, jfr. vårt brev av 23.10.2014 (14/00455-2, 360-Arkiv-Telemark), hvor vi spesielt pekte på at området er et nasjonalt viktig byområde på grunn av sin industrihistorie, og at tekniske og industrielle kulturminner må sikres gjennom plan og bestemmelser. Allmennhetens tilgang til elvefronten ble også vektlagt.

Saken ble den 16. januar 2015 drøftet i Regionalt planforum i Telemark fylkeskommune. Kulturminneavdelingen har vært involvert under utarbeidelsen av planforslaget.

Fylkeskommunens roller og ansvar

Vestfold og Telemark fylkeskommune har mottatt planforslaget til uttalelse i medhold av plan- og bygningslovens § 5-2. Fylkeskommunen skal bidra til at nasjonale og regionale føringer blir fulgt opp i alt planarbeid. Vi har en rolle som regional utviklingsaktør, planmyndighet og som planfaglig veileder. Fylkeskommunen har et overordnet ansvar for kulturminnevernet i fylket og er myndighet for fredete kulturminner. Som veieier uttaler vi oss til veifaglige temaer og trafikksikkerhet. Fylkeskommunens uttalelse gis med grunnlag i mål, prinsipper og anbefalinger, slik de er nedfelt i overordnede nasjonale og regionale styringsdokumenter.

Fylkeskommunens vurdering

Vestfold og Telemark fylkeskommune vil i punktene nedenfor kommentere på de delene av planforslaget som berører våre ansvarsområder:

Regionale planer

ATP-Grenland

Bystrategi Grenland er det regionale samarbeidet om areal, transport og klima mellom kommunene Siljan, Skien, Porsgrunn og Bamble, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Vestfold og Telemark. Siden 2008 har det gjennom dette samarbeidet blitt arbeidet for å oppfylle de nasjonale klimamålene, og skape en attraktiv og bæredyktig byregion. Det felles styringsdokumentet *Regional plan for samordna areal- og transport i Grenland (ATP-Grenland, 17.juni 2014)*, to perioder med belønningsavtaler, og siden 2015 gjennomføring av Bypakke Grenland, er alle resultater av dette samarbeidet. Ved felles forpliktelse gjennom ATP-Grenland samordnes ansvaret for å styre areal- og transportutviklingen i riktig retning. Ett av hovedmålene er at veksten i persontransport i byområdet skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, og at nye etableringer må vurderes opp mot målsettinger om større trafikksikkerhet, gode løsninger for universell utforming, bedre bymiljø og bedre klima. Målene for transportutviklingen i Grenland er å legge til rette for et levende byområde med mindre bilbehov, samtidig som det skal tilrettelegges for god framkommelighet.

Planforslaget legger til rette for en transformasjon av tidligere Porsgrunn mekaniske verksted fra industriområde til hovedsakelig boligområde, og er et bidrag til å nå målene i ATP-Grenland. Planområdet ligger innenfor bybåndet og bidrar til å oppfylle kravet om at 80 % av kommunens utbygging av boliger i 4-årsperioden skal skje innenfor bybåndsavgrensningen. Kravet til boligtetthet i ATP-Grenland er 2 boliger pr daa her, mens det er satt krav til 4 boliger pr daa i Porsgrunn kommunes arealdel. Krav til boligtetthet er ikke gjentatt i reguleringsbestemmelsene, men tillatt grad av utnytting kombinert med tillatte byggehøyder legger til rette for ca. 250 nye boliger ifølge planbeskrivelsen. Det ligger også ca. 20 eksisterende boenheter innenfor planområdet. Boligtettheten for planområdet ligger da på ca. 5,7 boenheter pr. daa, og oppfyller arealdelens krav til minimum antall boenheter. Retningslinjene i ATP-Grenland oppfordrer til å

prioritere utbygging på områder som allerede er bygget ned, samtidig som det skal stilles kvalitetskrav som sikrer en attraktiv menneskelig skala og motiverer til gåing, sykling og opphold.

Arealdelens parkeringskrav om fast 1,2 p-plass pr boenhet er videreført i planforslaget. Intensjonen bak kravet er at dette skal inkludere nødvendige gjesteparkeringsplasser for boligene. Det bør presiseres at de gjesteparkeringsplassene i § 2.7, som kan anlegges på bakkeplan i gatetun utenfor byggeområdene, ikke skal øke det totale antall parkeringsplasser som tillates, eller bestemmelsen bør fjernes. Arealdelen har ingen krav til parkering for annen virksomhet enn bolig. Vår vurdering er at det bør settes bestemmelser om maksimalt tillatt antall parkeringsplasser for tjenesteyting, kontor, forsamling og bevertning KF1-7 på P1, som et tiltak for å følge opp intensjonen om mindre bilbruk i sentrumsnære områder.

Barn- og unge
Transformasjon av verkstedsområdet til et område med vekt på boliger er utfordrende når det gjelder å legge til rette for gode oppvekstområder for barn og unge. Kravet om å ta vare på barn og unges interesser i planleggingen er slått fast i Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging. Planbeskrivelsen mangler en oversiktlig gjennomgang av hvordan arealdelens krav til lek og uteopphold oppfylles i planforslaget, og hvordan kvalitetene sikres for alle områdene.

Planforslaget har reguleringsbestemmelser i tråd med kommuneplanens arealdel om småbarnslekeplasser med hensyn til arealkrav pr ny boenhet, og minstestørrelse på 150 m^2 for hver 25. boenhet (§ 2.5.2). Parkområdene PA1, PA2 og PA5, samt utendørs areal for lek og opphold UL1 og UL2, har bestemmelser om at det skal anlegges småbarnslekeplass innenfor områdene. Avstandskravet i arealdelen om maks 50 m fra boenhet til småbarnslekeplass er ikke gjentatt, men gjelder. Rekkefølgebestemmelsene § 2.1.5 må suppleres med hvilke formålsområder som sogner til hver av disse lekeplassene, slik at opparbeidelsen sikres og det går tydelig fram hvem de er felles for. For formålsområdene KF6 og KF7 ligger det ingen småbarnslekeplasser i nærheten. Dersom disse skal opparbeides innenfor formålsområdene KF6 og KF7, ber vi om at reguleringsbestemmelsene presiseres for å ivareta dette. Dersom de er forutsatt samlokalisert med felles nærlekeplass PA3, må dette også gå fram av reguleringsbestemmelsene.

Planforslaget viser felles nærlekeplass PA3 på 930 m^2 som er mindre enn arealdelens krav om minst 1000 m^2, men som er samlokalisert med offentlig småbarnslekeplass PA5 på 240 m^2, og til sammen kan fungere som et tilstrekkelig areal til nærlek innenfor en avstand på 200 m fra boenhet. Vi ber om reguleringsbestemmelsene suppleres med rekkefølgekrav til opparbeiding av disse også, og at det vurderes om denne lekeplassen bør reguleres offentlig.

Kommuneplanens arealdel har bestemmelser for utbygging utenfor sentrumsområdet om at det skal legges til rette for en større offentlig ballplass på minst 2,5 daa ikke lenger vekk fra boligene enn 500 m, og at ved feltutbygginger kan den inngå som en del av felles uterom (arealdelen §2.1.1.4). 250 nye boliger må vel kunne anses tilsvarende en feltutbygging. Planområdet ligger utenfor sentrumsområdet, men planforslaget har ikke beskrevet hvordan man har forholdt seg til dette kravet, ut over at det nevnes at det generelt er behov for lekeplasser for alle aldersgrupper i

denne bydelen. Vi ber kommunen beskrive tilbudet til egnet areal for eldre barn og unge i bydelen, og vurdere å sette spesielle kvalitetskrav til opparbeiding av utearealene innenfor planområdet slik at disse behovene også ivaretas.

Fylkeskommunen er opptatt av ivaretakelse av barn og unges interesser i planleggingen, og ønsker derfor i fremtidige saker å komme i tidlig dialog med kommunen. Fylkeskommunen anbefaler også at kommunens barnetalsperson høres, og involveres tidlig i prosessene hvor temaet berøres, og at dette framkommer av saken.

Vannressursforvaltning
Det er positivt at det settes krav om utomhusplan der overvannshåndtering er tatt med som tema det skal redegjøres for. Derimot kommer det ikke klart fram i plandokumentene om reguleringsplanen er vurdert opp mot vannforskriften, gjeldende vannforvaltningsplan og fastsatte miljømål for vannforekomsten. Vi viser til vannforskriften § 29, der det står *Godkjente vannforvaltningsplaner skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i vannregionen, jf. plan- og bygningslovens § 8-2.*

Planområdet går ut i Porsgrunnselva (Skienselva nedstrøms Skien), vannforekomst ID 016-770-R, som har moderat økologisk tilstand og dårlig kjemisk tilstand. Det må vurderes om miljøtilstanden kan bli forringet eller at miljømål ikke nås som følge av reguleringsplanen. Dersom planen kan føre til at økologisk og/eller kjemisk tilstand i berørt vannforekomst blir *forringet*, *eller at miljømål ikke nås*, må vannforskriften § 12 legges til grunn ved vedtak. I § 12 er det lagt vekt på at alle praktiske gjennomførbare tiltak settes inn for å begrense negativ utvikling i vannforekomstenes tilstand og at samfunnsnytten av et nytt inngrep skal være større enn tap av miljøkvalitet.

Se *Regional plan for vannforvaltning i vannregion Vest-Viken for planperioden 2016-2021*, som beskriver påvirkninger og tilstand i vannmiljøet, samt miljømål og unntak fra miljømål. Informasjon om tilstand og miljømål for den enkelte vannforekomst finns på https://www.vann-nett.no/portal/.

Samferdsel
Generert trafikkmengde som følge av reguleringsplanens innhold synes greit belyst i trafikkvurderingene som følger planforslaget på høring. Trafikken vil trolig fordele seg omtrent 50 – 50 i Drangedalsvegen når det gjelder de to retningene mot Porsgrunnsbrua/fylkesveg 356 Linaaesgate i nordøst og mot Rv36 i sørvest. Det nye PP-krysset Drangedalsvegen/Fv 356 vil etter vår vurdering kunne håndtere den antatte trafikkøkningen.

Bystrategi Grenland-samarbeidet har tilrettelegging for jobbsyklister som et satsingsområde, der trafikktiltak for syklende konsentreres langs tre hovedsykkelruter fra Siljan til Langesund; blå, rød og grønn rute. Planforslaget omfatter noe av blå hovedrutes arm i Drangedalsvegen, og løsningen som er vist virker hensiktsmessig. GS-vegen i Drangedalsvegen kan brukes av de syklistene som ønsker å være adskilt fra biltrafikken, mens de øvrige kan sykle i kjørebanen i og med at Drangedalsvegen har lav hastighet og lite trafikk. Syklister i kjørebanen vil bli ledet inn mot sykkelfelt og sykkelboks i det nye PP-krysset, og videre inn i sykkelsystemet i «Grønn lenke».

Klima og energi
Regjeringen forventer at fylkeskommunene og kommunene vektlegger arbeidet med å redusere utslipp av klimagasser, inkludert utslipp fra arealbruksendringer, mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging. Dette er dokumentert i *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023*, som ble vedtatt ved kongelig resolusjon 14. mai 2019. Planforslaget omtaler ikke miljøkriterier ved valg av energibærere eller materialer, utover at miljøvennlige alternative energikilder/løsninger utredes og dokumenteres. Vi oppfordrer til å vurdere følgende løsninger for å oppnå klimavennlige boliger/bygg:

- klimavennlig materialbruk, med lav miljøbelastning basert på produktets livsløpsvurdering (LCA)
- tilrettelegging for forsyning av vannbåren varme, se plan- og bygningsloven § 12-7 punkt 8
- tilrettelegge for solenergiløsninger på tak og fasader, men under forutsetning av at det kan underordnes bevaringshensynene
- etablere/ tilrettelegge for ladepunkter for elbiler

Regional klimaplan for Telemark 2019-2026 har klimatilpasning som et eget satsingsområde som innebærer at klimatilpasning skal inn i alle regionale og kommunale planer. Vi ber om at det vurderes om dokumentasjonskravet til overvannshåndtering i § 2.2.1 skal suppleres med krav til håndtering av alt vann, inkludert overvann, med anbefaling om å fordrøye og håndtere overvann lokalt i henhold til tretrinnsprinsippet: 1. Fang opp, rens og infiltrer; 2. Forsink og fordrøy; 3. Sikre trygge flomveier. Dette kan gjøres ved å etablere blågrønn struktur med naturlige fordrøyningssystem.

Idrett- og friluftsliv
Planforslaget ser ut til å ivareta hensynet til allmenn tilgang, mulighet for daglig fysisk aktivitet og friluftsliv på en god måte. Vestfold og Telemark fylkeskommune ser Porsgrunn kommunes vedtak om å øke promenadebredden til 10 meter kombinert med økt byggegrense som et ledd i å sikre allmennhetens tilgang til elvebredden, og støtter dette.

Kulturarv
Nyere tids kulturminner
Planområdet ligger delvis innenfor NB!-området kalt «Porsgrunn Verkstedet brynesteins og Porselensområdet». NB!-registeret er Riksantikvarens database over byer og tettsteder i Norge med kulturmiljøer som har nasjonal interesse. Dette gjør at det knytter seg nasjonale og vesentlige regionale kulturminneinteresser til planområdet. Vestfold og Telemark fylkeskommune har reist innsigelse til planen med grunnlag i manglende hensyn til nasjonale kulturminneinteresser, dette omtales i hovedsaksframlegget med vedtak fra Hovedutvalg for klima, areal og plan (HKAP). I det følgende kommer øvrige merknader og kommentarer til planforslaget.

Planområdet omfatter det tidligere Porsgrunn mekaniske verksted og en del tilgrensende eiendommer og områder. Innenfor NB!-området «Porsgrunn Verkstedet brynesteins og Porselensområdet» lå tidligere Porsgrunn Porselensfabrikk (PP), bryne- og slipesteinsfabrikken

Norrøna fabrikker A/S og PMV på rekke og rad. Både PP og Norrøna har vært gjenstand for transformasjon, og områdene består i dag av leiligheter og handels- og næringsvirksomhet. PMV sitt område er det eneste av de tre bedriftene som ikke har vært gjenstand for transformasjon.

Anlegget framstår autentisk, og har nasjonal verdi med stort potensial for å bli et helt unikt og attraktivt transformasjonsprosjekt. Man kan fremdeles lese hele produksjonslinja med verkstedshaller, kontorbygninger, kraner, tørrdokk med tilhørende kraner og annet teknisk utstyr. Det er positivt at Porsgrunn kommune ønsker å bevare flere av de gamle bygningene på området og at kjerneområdet i produksjonslinja rundt dokken med nærliggende bygninger og kraner blir tatt vare på.

Porsgrunn mekaniske verksted ble startet i 1857. På PMV-området foregikk både reparasjoner og etter hvert produksjon av skip. I 1887/88 ble Skiensfjordens mekaniske fagskole etablert på PMV sitt område, forgjengeren til dagens fagskole. Det er viktig å ha med verftshistorien slik at den framstår tydelig når området forvandles til boligområde. Dette gjøres gjennom tydelige bestemmelser. I planen er det nødvendig å både forbedre bestemmelser som omfatter vern av kulturminner som skal bevares, og få gode bestemmelser som sikrer at ny arkitektur er godt tilpasset til kulturmiljøet med tanke på materialbruk, farger og ivaretakelse av industrihistorie.

Det er en nasjonal forventning om at kulturarv og kulturminner behandles som en ressurs inn i arealplanlegging. I *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023* står det følgende: *«Menneskeskapte og naturbaserte omgivelser er ressurser i byutviklingen som styrker særpreg og identitet. God arkitektur, historiske bygninger og bymiljøer bidrar til stedsidentitet og positive opplevelser av sentrum, og er ressurser som bør utnyttes for å utvikle attraktive by- og tettstedssentre.»* Dette er viktig å ha med seg når PMV nå skal transformeres. Å ta vare på byens historiske egenart og verdi må baseres både på bevaring av eldre bebyggelse og at man ved nye tiltak viderefører de egenskapene og kvalitetene som kjennetegner de historiske bymiljøene slik som for eksempel PMV.

Det er i dag fem kraner inne på PMV-området. Fire av disse har vært gjenstand for dialog om bevaring. Kommunen har satt av de to langsgående kranene ved dokken til bevaring. Det er positivt. Fylkeskommunen mener at traverskrana også må bevares, dette er et eget punkt i innsigelsen.

Kranene på området er fra tiden etter 2. verdenskrig. Etter krigen gjennomgikk PMV flere store forandringer for å tilpasse seg den internasjonale produksjonen av skip som var preget av mer effektive metoder som sveising og seksjonsbygging. Dette medførte blant annet bygging av tørrdokken i 1950 samt etablering av flere kraner. Dokken ble utvidet til sin nåværende lengde på 117 m i 1958. Følgende kraner er å finne på området;

1. På vestsiden av dokken er en 8-tonns langsgående kran som ble bygget på PMV på 1950-tallet, regulert til bevaring.

2. 25-tonns langsgående kran på østsiden av dokken bygd i England fra ca. 1987, regulert til bevaring.
3. Langsgående og over tørrdokken er den gule traverskrana fra 1974. Planlegges fjernet.
4. Utrustningskrana kom på plass i 1953, og med klokke og sin markante høyde er dette et kjent landemerke i Porsgrunn. Planlegges fjernet.

Sammenhengen mellom tørrdokken, kranene, verkstedbygningene og elva er av stor kulturhistorisk betydning og er viktige miljøskapende element i Porsgrunns bylandskap. Kjernen til å forstå historien til det tidligere verftet ligger i å bevare kombinasjonen av bygninger og tørrdokken med tilhørende kraner og mindre industriminner, slik som vinsjer, sikringsbokser, skinneganger med mer.

Utrustningskrana er et kjent landemerke i Porsgrunn og har høy symbolverdi for PMV og er en identitetsskaper i bylandskapet. Den øvre del av kranen med førerhus svinger med vinden, og vil være en utfordring å bevare, blant annet med tanke på sikkerhet. Her bør det likevel gjøres en vurdering av om deler av krana kan bevares. For eksempel kan fundament i betong og stål opp til og med klokkene kanskje bevares. Slik vil man kunne beholde et landemerke i Porsgrunns bylandskap og en sentral del av historiefortellingen om PMV.

Bevaring av kraner vil skape et helt unikt og attraktivt område. Kulturminner kombinert med ny arkitektur av høy kvalitet og med god tilpasning til industrihistorien vil kunne skape et helt unikt boligområde. Det finnes gode eksempler fra utlandet hvor dette er gjort. Et godt eksempel er Duisburg Innenhafen i Ruhrområdet i Tyskland hvor et tidligere havne- og industriområde er transformert. Her er det en unik kombinasjon av bevarte kraner, bevarte bygninger og ny arkitektur som er tilpasset det eldre industripreget. Se bilder nedenfor (Copyright: VTFK)

Det finnes også flere eksempler på kraner som er tatt i bruk til hotell. Her kan neves Crane Hotel i København og Crane Hotel i Amsterdam. Dette er gjort i flere land i Europa.

Vi råder kommunen til å formulere bestemmelse om gjenbruk av gammel tegl fra bygninger som skal rives, dette gjelder blant annet særlig den store verkstedhallen øst for tørrdokken. Vinduer i metallrammer som ikke skal brukes bør overføres til et bygningsvernsenter for gjenbruk. Gjenbruk av kvalitetsmaterialer har tatt sin klimabelastning utgjør viktige ressurser. Dette er klimavennlige tiltak, som bygger opp under Stortingsmelding 16 (2019-2020) «Nye mål i kulturmiljøpolitikken. Engasjement, bærekraft og mangfold».

Vest og nord i planområdet ligger småskala trehusbebyggelse. Tilsvarende bebyggelse finner vi inntil planområdet på nordøstsiden av Reimsgate, Brønlundsgate og Drangedalsvegen. Området har en overvekt av gule og røde trekanter fra SEFRAK-registeret som viser at størstedelen av bygningsmassen er fra 1800-tall og tidlig 1900-tall. Dette er i all hovedsak bolighus som i stor grad har huset arbeiderne som hadde sitt virke ved en av bedriftene langs elva. I kommuneplanens arealdel er denne småhusbebyggelsen sammen med NB!-området merket som kulturmiljø, hensynssone C og skravur (sosikode H570). Det er viktig at dette følges opp på reguleringsplannivå slik at tilsvarende område reguleres til hensynssone C- bevaring av kulturmiljø. Vi ber derfor om at område som inngår i hensynssonen på kommuneplannivå, men som ikke er en del av NB!området, reguleres til hensynssone C- bevaring av kulturmiljø med tilhørende bestemmelser (BS 2-4).

I korrespondanse med Porsgrunn kommunes administrasjon 07.05.2020 vedrørende utbedring av reguleringsplanbestemmelsene, har kommunen selv foreslått følgende formulering som en del av § 7.4 i reguleringsbestemmelsene, Hensynssone, bevaring av kulturmiljø, område H570 : *De eldre*

arbeiderboligene innenfor BS2, BS3 og BS4 skal, sammen med uthusene, bevares og tillates ikke revet eller fjernet. Bygningene kan tilbakeføres til opprinnelig type kledning, vinduer, taktekke mm. Mindre tilbygg kan tillates dersom dette er underordnet i volum og tilpasset bygningens arkitektoniske uttrykk. Nye garasjer o.l. skal se ut som tradisjonelle uthus i hovedform.

Nedenfor Reimsgate 14 (bak utrustningskrana) ligger en enetasjesbygning oppført på 1930-tallet (bygning 8 i Fagrapport kulturminner og kulturmiljø). Her lå verktøybur, kompressorrom med strømforsyning og bad og garderober. Særlig den midterste fasaden er karakteristisk med tempelmotiv og en nødbryter for utrustningskrana i midten. Bygningen er ikke avmerket for bevaring, men heller ikke merket med at den må rives. Den ligger innenfor området som reguleres til T1 Torg for allmennhetens bruk, et område som blant annet kan tilrettelegges for uteservering. Selve nødbryteren for utrustningskrana med tilhørende skilt er det viktig å ta vare på, og gjøre visuelt tilgjengelig på området. Dette er små detaljer som viser til historikken på anlegget.

Landskap
Utbygging i tråd med planforslaget vil endre det opplevde landskapet på Vestsida. I fagnotatet om landskapsvurdering konkluderes det med at de planlagte bygningsvolumene i seg selv ikke vurderes til å være negativt for landskapsbildet, men at det forutsettes at formspråk, material- og fargevalg må vektlegges i planleggingen videre. Det vises til at utbygging åpner for siktlinjer mellom bygningene.

Vår vurdering er at landskapsbildet og bybildet langs Porsgrunnelva endres vesentlig når det åpnes for boligblokker opp mot 8 etasjer i elvekanten. Valg av bebyggelsesstruktur og byggehøyder er ikke basert på en analyse av omkringliggende boligbebyggelse, men lener seg på byggehøyder som er tillatt for kontorer nedstrøms. Dersom det for eksempel hadde vært gjennomført en DIVE-analyse, ville føringer og valg av utbyggingsmønster kunne blitt underbygget bedre. Den foreslåtte endringen trenger i seg selv ikke å være negativ, men det er viktig å være klar over at småskalabebyggelsen som har preget også verkstedområdet vil bli borte for alltid. For opplevelsen av elvelandskapet spiller de nye og store volumene langt større rolle enn formspråket og materialvalget.

Med hilsen

Gerd-Louise Wessel
Plankoordinator

Hanne Birte Hulløen
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Saksbehandler

Gerd-Louise Wessel - koordinering/planfaglig tlf. 924 07 389 e-post: gerdlouise.wessel@vtfk.no
Hanne Birte Hulløen – planfaglig tlf. 901 76 796 e-post: hanne.birte.hulloen@vtfk.no
Fagansvarlige:
Dag Steinar Ragvin – samferdsel tlf. 941 69 476 e-post: dag.steinar.ragvin@vtfk.no
Gunnhild Randen – nyere tids kulturminner tlf. 913 06 283 e-post: gunnhild.randen@vtfk.no
Siv Abrahamsen - nyere tids kulturminner tlf. 477 59 461 e-post: siv.abrahamsen@vtfk.no
Kristian Ingdal, idrett, friluftsliv og vilt tlf. 33 34 41 33 e-post: kristian.ingdal@vtfk.no
Gørli Elida Bruun Andersen - vannforvaltning tlf. 957 34 799 e-post: gorli.andersen@vtfk.no
Marianne Haukås – klima og miljø tlf. 359 17 220 e-post: marianne.haukaas@vtfk.no

Mottaker	Adresse	Post
PORSGRUNN KOMMUNE	Postboks 128	3901 PORSGRUNN

Kopimottaker	Adresse	Post
FYLKESMANNEN I VESTFOLD OG TELEMARK	Postboks 2076	3103 TØNSBERG

Vestfold og Telemark
FYLKESKOMMUNE

Arkivsak
20/20809-8
Saksbehandler
Hanne Birte Hulløen

Saksgang
Hovedutvalg for klima, areal og plan

Møtedato
04.06.2020

Uttalelse med innsigelse til offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for tidligere Porsgrunn mekaniske verksted

Innstilling fra fylkesrådmannen

Med hjemmel i plan og bygningslovens § 5-4 fremmer Vestfold og Telemark fylkeskommune innsigelse til detaljreguleringsplan for tidligere Porsgrunn mekaniske verksted med plankart og tilhørende bestemmelser på grunn av manglende/ikke tilstrekkelig hensyn til nasjonale kulturminneinteresser. Se punktene nedenfor:

1. Reguleringsbestemmelsene til Reguleringsplan for Porsgrunn Mekaniske Verksted må formuleres klart og entydig for å sikre bevaring av bygninger, og god tilpasning av ny arkitektur gjennom materialbruk, utforming, og med tydelige referanser til industriområdet.
2. Reguleringsbestemmelsene må formuleres klart og entydig for å sikre bevaring av utendørs industriminner/elementer og disse må også merkes på kart.
3. Traverskrana må reguleres til bevaring, dette må avmerkes og endres i plankartet.

Innsigelsen frafalles dersom dette tas inn i planen.

Bakgrunn og saksgang

Porsgrunn kommune har lagt forslag til detaljregulering for tidligere Porsgrunn mekaniske verksted (PMV) ut til offentlig ettersyn, og hele saken med vedlegg kan leses her. Plankart, bestemmelser og planbeskrivelse er vedlagt. Formålet med planen er å transformere det tidligere verftsområdet til boliger og samtidig bevare viktige kulturminner fordi området inngår i Riksantikvarens NB!-register.

Sakens gang:

- 15.10.2014 Reims gate 10 AS og Vestsiden Eiendom KS ved Link Arkitektur AS varslet oppstart av reguleringsplanarbeid
- 23.10.2014 Telemark fylkeskommune sendte sitt innspill til oppstartsvarselet
- 16.01.2015 Regionalt planforum ble gjennomført hos Telemark fylkeskommune
- 05.01.2018 Varsel om utvidelse av planområdet oversendt, svarbrev datert 25.01.2018

- 21.01.2020 Planforslag fra Vestre Brygge Eiendom AS førstegangsbehandlet i Porsgrunn kommune og vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn med visse endringer.
- 20.02.2020 Planforslag sendt fylkeskommunen på høring med frist 14.05.2020.
- 24.04.2020 bekreftet Porsgrunn kommune utsatt svarfrist for fylkeskommunen til 06.06.2020

I tillegg har det siden 2014 vært kontakt mellom fylkeskommunen, forslagsstiller og Porsgrunn kommune om planarbeidet. Det har vært avholdt møter, befaringer og korrespondanse på e-post og telefon med konsulent og kommune under utarbeidelsen av planforslaget. I høringsperioden har det vært avholdt møte med kommunen på Teams, og Kulturarv har vært på befaring og gått gjennom planforslaget med kommunen på stedet, og det har vært løpende dialog mellom Kulturarv med forslag til bearbeidete bestemmelser om bevaring og utarbeidelse av dokument med oversikt over hvilke utendørs industriminner som bør bevares, uten at administrasjonen i kommunen har kunnet bekrefte endringene før fylkeskommunens endelige uttalelse foreligger. Fylkeskommunens samlete uttalelse består av saksframlegget med innsigelse, og administrativ uttalelse og faglige råd til planforslaget som ligger i vedlegg 6.

Saksopplysninger

Deler av planområdet inngår i NB!-registeret til Riksantikvaren som en del av det nasjonalt og regionalt viktige kulturmiljøet «*Porsgrunn Verkstedet, brynesteins- og Porselensområdet*». NB!-registeret er Riksantikvarens database over byer og tettsteder i Norge med kulturmiljøer som har nasjonal interesse. NB!-området gir grunnlag for innsigelse ved nye arealplaner jf. punkt 2.3 i Rundskriv H-2/14 «*Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven*».

NB!-området består av tre bedrifter ved Porsgrunnselva og er en del av Porsgrunns industrihistorie fra tiden hvor industrien ble bygget opp ved lokale investeringer. Dette utgjør en kontrast til senere industrietableringer i byen hvor investeringer fra internasjonale selskap som blant annet Hydro har dominert. Både PP og Norrøna, som grenser inntil PMV i øst, har vært gjenstand for transformasjon, og områdene består i dag av leiligheter, handels- og næringsvirksomhet. PMV sitt område er det eneste av de tre bedriftene som ikke har vært gjenstand for transformasjon ennå. Anlegget framstår autentisk, og har nasjonal verdi med potensial for å bli et helt unikt og attraktivt transformasjonsprosjekt. Man kan fremdeles lese hele produksjonslinja med verkstedshaller, kontorbygninger, kraner, tørrdokk med tilhørende kraner og annet teknisk utstyr.

Porsgrunn mekaniske verksted ble startet i 1857. På PMV-området foregikk både reparasjoner og produksjon av skip. I 1887/88 ble Skiensfjordens mekaniske fagskole etablert her, forgjengeren til dagens fagskole. I 2015 ble det mekaniske verkstedet lagt ned. Porsgrunn kan vise til en betydelig historie som sjøfarts- og industriby, og PMV-området er det siste av de eldre industriområdene som ikke er bygd ut. Fylkeskommunen har vært positiv til at verftområdet transformeres og at det blir bygd boliger, men har vært tydelige på at hensynet til det nasjonalt og regionalt viktige kulturmiljøet som PMV utgjør må ivaretas på en tilfredsstillende måte.

Ifølge S*tatlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging* punkt 4.7 skal det tas hensyn til kulturhistoriske verdier. Kulturminner og kulturmiljøer bør tas aktivt i bruk som ressurser i by- og tettstedsutviklingen. Riksantikvarens *Bystrategi 2017-2020* understreker viktigheten av at kulturmiljø og kulturminner blir en ressurs og et felles gode for utvikling av attraktive og bærekraftige byer. Bærekraftig by- og samfunnsutvikling sikres ved å videreføre eksisterende kvaliteter i de historiske bymiljøene, gjennom høy kvalitet på arkitektur og god tilpasning til eksisterende bebyggelse.

Økonomiske, administrative og juridiske konsekvenser

Fylkeskommunen har fått overført ansvar som kulturminnemyndighet i plansaker etter plan- og bygningsloven, og det følger av dette at kulturminneforvaltningens adgang til å fremme innsigelse er lagt samme sted. Det følger også av *Forskrift om fastsetting av myndighet mv, etter kulturminneloven* § 7 (3 og 4) at dersom fylkeskommunen vil fatte et vedtak som er i strid med faglige tilrådinger i saker som får følger for kulturminner eller kulturmiljø av nasjonal eller vesentlig regional verdi, skal Riksantikvaren underrettes.

Fylkesrådmannens vurdering

Kommunen har ansvaret for planlegging etter plan- og bygningsloven og skal også ivareta nasjonale og regionale interesser. Fylkeskommunen skal hjelpe til og sørge for at nasjonale og viktige regionale interesser blir fulgt opp i planleggingen. Fylkesrådmannen mener Porsgrunn kommune har lagt fram et spennende og godt planforslag som tar sikte på transformasjon av et av byens historiske industriområder. Når utviklet vil dette området blir en merverdi i byutviklingen. Planforslaget berører flere regionale interesser, og disse er i all hovedsak godt ivaretatt.

Fylkesrådmannen er positiv til transformasjon av det tidligere verftområdet og at det skal bygges boliger. Det er likevel forhold som fortsatt er utfordrende, og som kommer i konflikt med nasjonale interesser. Dette gjelder formuleringer i reguleringsbestemmelsene om bevaring av kulturmiljøet, og at planforslaget ikke viser bevaring av traverskrana. Planforslaget viser det gamle kontorbygget, to verkstedhaller, tørrdokk og to kraner fra det gamle verftet regulert til bevaring.

For å sikre kulturminnene i NB!-området anser fylkesrådmannen at bestemmelsene må bearbeides. Reguleringsbestemmelsene som gjelder bevaring av bygninger, industriminner og områdets egenart er ikke tydelige nok og kan gi rom for misforståelser. Planen er en detaljreguleringsplan, som betyr at kommunen kan gi byggetillatelser når den er vedtatt. Derfor er det viktig at planen gir detaljerte avklaringer for gjennomføring av utbyggingsprosjekter og tiltak, inkludert bruk og vern. Fylkesrådmannen mener det er viktig med gode og tydelige bestemmelser som vektlegger at ny arkitektur skal tilpasses industriområdets eksisterende bygninger og egenart. For å beholde og styrke det unike er det viktig med bestemmelser som sikrer at materialbruk, fargesetting og utforming av nybygg er godt tilpasset til PMV.

Sammenhengen mellom verkstedbygningene, tørrdokken, kranene og elva er av stor kulturhistorisk betydning og er viktige miljøskapende element i Porsgrunns bylandskap. Bevaring av kjernen i

verftsområdet styrker stedets identitet og verneverdi og bør også få sette preg på framtidig blokkbebyggelse for å utnytte stedets historie og styrke det unike potensialet som ligger i transformasjon og utvikling av PMV-området. De gamle verftbygningene er i hovedsak bygd i murstein/tegl, og har opprinnelig hatt smårutete vinduer med metallrammer. Fylkesrådmannen råder kommunen til å ha en bestemmelse om gjenbruk av gammel tegl fra bygninger som skal rives, dette gjelder særlig den store verkstedhallen øst for tørrdokken. Vinduer i metallrammer som ikke skal brukes, bør overføres til et bygningsvernsenter for gjenbruk. Gjenbruk av kvalitetsmaterialer har tatt sin klimabelastning utgjør viktige ressurser. Dette er klimavennlige tiltak, som bygger opp under Stortingsmelding 16 (2019-2020) «*Nye mål i kulturmiljøpolitikken. Engasjement, bærekraft og mangfold*».

Fylkesrådmannen mener bestemmelsene må konkretiseres når det gjelder hvordan bygningene skal bevares, og hvilke utendørs elementer som skal bevares for fremtiden. Detaljreguleringsplanen skal sikre at områdets industriuttrykk bevares, og det gjelder også industriminner som sikringsbokser, skinneganger og vinsjer som er viktige miljøskapende elementer. Det er derfor viktig å supplere bestemmelsene med en juridisk bindende liste med oversikt over hvilke utendørs industriminner som skal tas vare på som miljøskapende og historiefortellende elementer, som illustrert i vedlegg 5.

Fylkeskommunen har i tidlig dialog vurdert at den store utrustningskrana kan unntas fra bevaring, men har pekt på at traverskrana må beholdes. Fylkesrådmannen mener at det er nødvendig å ta vare på traverskrana for å bevare PMV sin historie på en tilfredsstillende måte. Traverskrana må legges inn på plankartet som kulturminne som skal bevares i henhold til plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 6. Traverskrana er viktig å bevare for forståelsen av hvordan tørrdokken og verkstedområdet har fungert. Den er en markant konstruksjon i landskapet, direkte tilknytta dokken og har høy symbolverdi for PMV. Den har høy verneverdi og styrker stedets identitet og historieforståelse. Når traverskrana bevares, mener fylkesrådmannen at kommunen kan vurdere å unnta den 25 tonns langsgående krana fra 1987 på østsiden av dokken fra bevaring. Traverskrana er en vesentlig mer stabil og solid konstruksjon, vil være enklere å vedlikeholde samt at det er lettere å tenke seg at den står på stedet langt inn i framtiden. Traverskrana fra 1979 og 8-tonnskrana fra 1950-tallet som står på vestsiden av dokka er begge bygd på stedet i tilknytning til dokken og har størst verneverdi. Dette er i tråd med planens fagrapport for kulturminner (vedlegg 4)

Fylkesrådmannen ser ikke at utvalget har særlig handlingsrom i saken om bevaring av traverskrana, og tilrår at det fremmes innsigelse for dette. Hvis det ikke fremmes innsigelse vil Riksantikvaren kunne tre inn i saken, og den kan dermed ikke løses regionalt. Fylkesrådmannen ser fram til en konstruktiv dialog med kommunen for å finne løsninger som vil ivareta kulturminnene på en god måte, samtidig som industriområdet transformeres til ny bruk.

Vedlegg:
1 PMV Plankart sist datert 24feb2020
2 PMV Reguleringsbestemmelser sist datert 5mars2020
3 PMV Planbeskrivelse datert 4des2019
4 PMV Fagrapport kulturminner og kulturmiljø datert 17sept2015

5 PMV Industriminner som foreslås bevart VTFK 13mai2020
6 Administrativ høringsuttalelse datert 13mai2020

Vestfold og Telemark
FYLKESKOMMUNE

Saksprotokoll

Arkivsak	20/20809
Saksbehandler	Hanne Birte Hulløen

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for klima, areal og plan	04.06.2020	17/20

Uttalelse med innsigelse til offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for tidligere Porsgrunn mekaniske verksted

---

Hovedutvalg for klima, areal og plan har behandlet saken i møte 04.06.2020 sak 17/20

Møtebehandling
Representanten Thorleif Fluer Vikre (FrP) fremma følgende forslag:

Vestfold og Telemark fylkeskommune gir følgende faglige råd til detaljreguleringsplan for tidligere Porsgrunn mekaniske verksted med plankart og tilhørende bestemmelser på grunn av ikke tilstrekkelig hensyn til nasjonale kulturminneinteresser.
1. Reguleringsbestemmelsene til Reguleringsplan for Porsgrunn Mekaniske Verksted bør formuleres klarere og mer entydig for å sikre bevaring av bygninger, og god tilpasning av ny arkitektur gjennom materialbruk, utforming, og med tydelige referanser til industriområdet.

2. Reguleringsbestemmelsene bør formuleres klarere og mer entydig for å sikre bevaring av utendørs industriminner/elementer og disse må også merkes på kart.

3. Traverskrana fra 1979 bør Porsgrunn Kommune vurdere om den bør reguleres til bevaring, dette må avmerkes og vurderes endres i plankartet.

Votering
Innstilling fra fylkesrådmannen ble vedtatt med 10 stemmer (Ap, SV, Sp, MDG, KrF og H) mot 1 stemme (FrP).

Vedtak

Med hjemmel i plan og bygningslovens § 5-4 fremmer Vestfold og Telemark fylkeskommune innsigelse til detaljreguleringsplan for tidligere Porsgrunn mekaniske verksted med plankart og tilhørende bestemmelser på grunn av manglende/ikke tilstrekkelig hensyn til nasjonale kulturminneinteresser. Se punktene nedenfor:

1. Reguleringsbestemmelsene til Reguleringsplan for Porsgrunn Mekaniske Verksted må formuleres klart og entydig for å sikre bevaring av bygninger, og god tilpasning av ny arkitektur gjennom materialbruk, utforming, og med tydelige referanser til industriområdet.
2. Reguleringsbestemmelsene må formuleres klart og entydig for å sikre bevaring av utendørs industriminner/elementer og disse må også merkes på kart.
3. Traverskrana må reguleres til bevaring, dette må avmerkes og endres i plankartet.

Innsigelsen frafalles dersom dette tas inn i planen.

Fra: Heidi Christiansen <heidi@christiansen.in>
Sendt: 27. januar 2020 20:53
Til: Porsgrunn Postmottak
Emne: Uteblitt kommentar til Vestre Brygge
Vedlegg: Kommentar for Reimsgate 14.pdf

Hei, jeg har nå lest igjennom det som er av kommentarer og annet i 1. gangs behandling vedr. reguleringsplan til Vestre Brygge.

Ved forrige runde med forslag la vi inn en kommentar til ett av de påtenkte byggene. Jeg har ved flere anledninger blitt forsikret om at tidligere kommenterer/klager vedr. denne saken ville bli tatt med videre. At det ikke er nødvendig å sende inn på nytt.

Vedlagte kommentarer bes tas med i videre planlegging og vurdering. De ser ut til å ha falt ut og ikke kommet med i behandlingen som nå er offentliggjort.

Vennlig hilsen
Heidi Christiansen

Notat til utbygging i Reimsgate Porsgrunn 16.03.2015

Tusen takk for et informativt møte. Vi er vel alle enige i at dette vil bli et fint område, med enkle justeringer.

På vegne av min nabo i Reimsgate 14, direktørboligen, ønsker vi å få lagt inn et notat.

Under møtet med dere prøvde hun å protestere på at hennes bolig/eiendom ville bli helt innpakket. Vi fikk et inntrykk av at Per Stian Dahle «avfeide» det med at området ville bli forskjønnet.

I ettertid har jeg sett over skisser før og nå, og ser at hennes kommentarer var velbegrunnet uten at hun fikk gehør for dette på møtet. I presentasjonen dere sendte ut, i skisser på side 17 og 18 syntes tenkt bygg tydelig, merket bygg C.

Som jeg ser har dere fortettet og pakket inn hele området. I dag er det en liten «luftelunge», selv om det kun er parkeringsplass. Det er åpent. På deres skisser vil bygg bli lagt inntil vei og tomt til Reimsgate 14, men også til alle de andre nærliggende eiendommer i Reimsgate. Veien i Reimsgate er veldig smal, og det bør være luft mellom gammel og ny bebyggelse, samt plass til den økte trafikken som kommer uten at det skaper uoversiktlige situasjoner.

«Luftelungene» er nå skissert mellom hver blokk. Som vi sa i møtet er hele området verneverdig som et arbeiderklasseområde dersom dette ikke har blitt endret de siste årene. Reimsgate 14 er uansett verneverdig i klasse A. Etter ny skisse vil eiendommen få en høy vegg som tar mye sol og gi direkte innsyn. At det blir laget park foran huset hennes er positivt for alle andre. Hun vil ikke merke forskjell på hva som er der nå eller hva som kommer. Hun har et høyt tett gjerde der nå. Dette for å hindre innsyn, noe som vil bli større etter utbygging enn hva som er nå.

At dere tar hensyn til eksisterende bebyggelse med å ha færre etasjer i bakkant, og bygger flere etasjer mot vannet er bra. Men vi mener at fortettingen i dette området er for stort. Ber om at dere tar mer hensyn til gammel bebyggelse i dette området. Det kan skisses en liten park / lekeplass på deler av nåværende parkeringsplass mot Reimsgate 14. Da blir det en myk overgang fra gammel til ny bebyggelse, ingen naboer blir berørt av innsyn og endrede solforhold.

Vennlig hilsen Heidi Christiansen, Reimsgate 13, tlf 97178247, mail heidi@christiansen.in

1) Reimsgate 14, verneverdig klasse A

1

Avsender: Statens vegvesen
Postboks 6706 Etterstad
0609 OSLO

121415-521-17

Porsgrunn kommune
Postboks 128
3901 PORSGRUNN

07 APR. 2020

Vedr. 20-63515-2 - Uttalelse til reguleringsplan for Porsgrunn mekaniske verksted - Porsgrunn kommune - høring og offentlig ettersyn

Innbyggere kan motta post digitalt fra Statens vegvesen. For å motta post digitalt må du opprette digital postkasse hos eBoks eller Digipost. Dette kan du gjøre på www.norge.no

Virksomheter mottar digital post i Altinn

521.1.

521#2613:de8856cf-a2a6-4c05-91da-269a7f0ce394:1

Statens vegvesen

Porsgrunn kommune
Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Transport og samfunn	Håkon Nedberg / 97010286	20/63515-2	14/04737-32	02.04.2020

521:2L

521#2615:de8856cf-a2a6-4c05-91da-269a7f0ce394:3

Uttalelse til reguleringsplan for Porsgrunn mekaniske verksted - Porsgrunn kommune - høring og offentlig ettersyn

Viser til mottatt varsel datert 20.03.2020.

Statens vegvesen uttaler seg som vegeier for riksvegnettet, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport og trafikksikkerhet.

I tillegg har vi et ansvar for å påse at statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Statens vegvesen har videre ansvar for å sørge for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP) blir ivaretatt.

Som en del av regionreformen ble ansvaret for fylkesvegnettet overført til fylkeskommunene fra 1. januar 2020. Vi vil derfor normalt ikke uttale oss vedrørende saker som kun berører fylkesvegnettet.

På bakgrunn av det ovenfornevnte vil vi i denne plansaken nevne viktigheten for å legge til rette for gode gang- og sykkelforbindelser samt kollektivtrafikk i/til og fra området.

Transport og samfunn
Med hilsen

Eivind Gurholt
seksjonsleder

Håkon Nedberg

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

Telefon: 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Gjerpensgate 10
3716 SKIEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
FYLKESMANNEN I VESTFOLD OG TELEMARK, Postboks 2076, 3103 TØNSBERG
VESTFOLD OG TELEMARK FYLKESKOMMUNE, Postboks 2844, 3702 SKIEN

522#2616:de8856cf-a2a6-4c05-91da-269a7f0ce394:4

Norges Blindeforbund
Synshemmedes organisasjon

17 APR. 2020

Til Byutvikling 14.04.2020

Innspill vedr forslaget til ny reguleringsplan til Porsgrunn mekaniske verksted.

Et enkelt, oversiktlig og godt tilrettelagt fysisk miljø er vesentlig for at blinde og svaksynte skal kunne finne frem i omgivelsene. For at blinde og svaksynte skal kunne orientere seg trygt og sikkert i de fysiske omgivelsene må de kunne finne fram og forstå informasjonen som blir gitt. Informasjonen må være enkel, intuitiv, konsekvent og logisk. Detaljer i miljøet må være synlige og tydelige. Tydelige materialer, godt lys, kontrastfarger og kontraster på materialer er viktige verktøy for at blinde og svaksynte skal kunne orientere seg på lik linje som alle andre.

Gode løsninger for at blinde og svaksynte skal kunne orientere seg i uteområder er følgende:

- Belysning som bidrar til økt tilgjengelighet og trygghet for alle.

Norges Blindeforbund, Telemark Org.nr. 975612678
Adresse: Postboks 3003, 3707 Skien Telefon 35 52 57 21/95 23 75 36 Bank: 2680 09 62314

e-post: telemark@blindeforbundet.no T

- Ledelinjesystemet som er planlagt, logisk og som består av en sammenehngende kjede av naturlige og / eller bygde ledende elementer som skal kunne følges uten hindringer eller avbrekk som gjør at du blir i tvil eller mister tråden når du skal finne veien.

- Ledelinjene skal ha utforming, form og farge som gir kontrast. I tillegg til å være godt belyst og uten blending, slik at alle former for koding er synlig uavhengig av årstid, tid på døgnet og værtype.

- Alle trapper må være særdeles godt merket, både visuelt og taktilt.

- Alle trappetrinn må ha en kontrast markering i forkant på alle trinn med en 30 - 40 millimeter dyp markering i hele trinnets bredde.

- Ved toppen av trappen skal det være et varselfelt og i bunnen av trappen et oppmerksomhetsfelt.

- Håndlister, skal være ergonomisk utformet og i visuell kontrast til vegg ved trapper og ramper.

- Gangbanen som man følger ved hjelp av den hvite stokken eller med øynene skal være fri for hindringer som skilt, lysarmaturer, søplebøtter, kunstinstallasjoner osv.

- Stolper, glassflater og lignende skal markeres for å unngå farlige situasjoner

- Informasjonstavler og skilt må plasseres slik at de er lette å finne og enkle å tyde

- Alle brukere må ha tilgang på informasjon som er nyttig for å finne frem, enten de ser eller ikke. Informasjonen skal plasseres og utformes slik at det ikke hindrer allmenn ferdsel eller kan skape farlige situasjoner.

- Skilt skal plassers ved kryss og knutepunkt der det er behov for informasjon for å finne frem. Mengden skilt bør tilpasses i forhold til hvor oversiktlig området er.

- Informasjonstavler med hovedformål å gi en oversikt over området med informasjon om veifinning og sentrale funksjoner skal plasseres ved begynnelsen av gangvei, turvei eller ved gangatkomsten til de ulike tiltakene.

- Ved viktige orienteringspunkter kan det installeres lydfyr eller skilt med tale.

- All informasjon som gis ved hjelp av lyd skal understøttes av visuell informasjon. Lyden skal avpasses nøye etter forholdene.

- Skilt, tekstinformasjon og visuelle symboler gjøres taktile (opphøyde og følbare) og suppleres med punktskrift.

Gode løsninger for blinde og svaksynte, er gode løsninger for **alle.**

Vedlagt brosjyre om Inkluderende uteområder utarbeidet av Husbanken og Norges Blindeforbund.

Med vennlig hilsen

Terje Weber, daglig leder fylkeskontoret i Telemark

Foto: Bjørbekk & Lindheim AS, Landskapsarkitekter

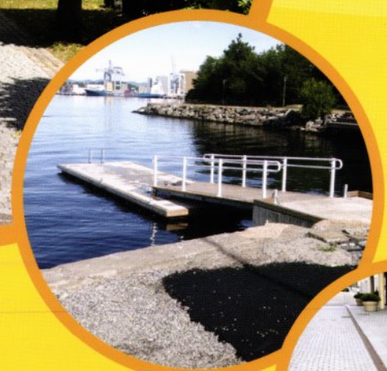


Foto: Jan Tore Lindskog, Omsorgsbygg Oslo KF

Foto: Bjørbekk & Lindheim AS, Landskapsarkitekter

Ser
mulighetene

Norges Blindeforbund
Synshemmedes organisasjon

Sporveisgata 10
Postboks 5900 Majorstuen
0308 Oslo
Tlf. 23 21 50 00
Epost: info@blindeforbundet.no
www.blindeforbundet.no

Inkluderende uteområder
– Bevegelsesfrihet for synshemmede

Husbanken

ISBN 978-82-92998-38-0

Norges Blindeforbund
Synshemmedes organisasjon

INNHOLD

Hvorfor heftet? 3
Blindeforbundets overordnede krav og anbefalinger til uteområder: 5
Grundig planlegging og aktiv brukermedvirkning 6
Lov- og regelverk 8
Hvordan orienterer blinde og svaksynte seg? 10
Informasjon – tilgjengelig for alle 12
Gode ledesystemer – en avgjørende faktor 14
Krav og anbefalinger til ulike typer utearealer 16
Torg/åpne plasser 17
Fortau og gågater 18
Lekearealer 20
Underganger og overganger 22
Turstier 23
Markering mellom gående og syklende 24
Nyttige nettsteder 25

Forsidefoto: Oversiktsbilde av uteområdet på Hurdal syn- og mestringssenter. Bilde viser tydelig og avgrenset ledefelt som leder synshemmede til inngang og videre ut i uteområdet. Foto: Jørgen Juul.

Heftet er produsert av midler fra Husbanken.

I redaksjonen har sittet:
Mattis Michaelsen
Sverre Fuglerud
Ann-Irene Dæhlin
Beate Alsos

Opplag: 4000
Trykk: Senter Grafisk
Grafisk design:
Anne Rita Egeland

Svaksynte Nora Bæverfjord leker sammen med de andre barna utendørs. Foto: Helle Gannestad.

Bildet viser et oversiktlig uteområde med taktil og visuell avgrensning, slik at det er enkelt å vite hvor man skal gå. Foto: Bjørbekk & Lindheim AS, Landskapsarkitekter.

Bildet viser et oversiktlig uteområde med taktil og visuell avgrensning, slik at det er enkelt å vite hvor man skal gå. Foto: Bjørbekk & Lindheim AS, Landskapsarkitekter.

Hvorfor heftet?

Et samfunn for alle

I Norge er det bred enighet om at alle mennesker er likeverdige og skal ha samme muligheter: Vi skal bygge og utvikle et samfunn for alle. Dette idealet må få konsekvenser for utformingen og kvaliteten på uteområdene vi alle skal ferdes i.

Funksjonshemmedes utfoldelsesmuligheter, livskvalitet og deltakelse i samfunnet skal ikke begrenses av fysiske hindringer. Skal vi lykkes med å bygge et samfunn for alle, må omgivelsene være universelt utformet.

Universell utforming – definisjon

«Universell utforming» er utforming av produkter, omgivelser, programmer og tjenester på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing og en spesiell utforming. «Universell utforming» skal ikke utelukke hjelpemidler for bestemte grupper av mennesker med nedsatt funksjonsevne når det er behov for det. (Definisjon fra FN, FN konvensjonen.)

Norges Blindeforbunds rådgivere ser imidlertid at det mangler kompetanse og forståelse for universell utforming når uteområder skal planlegges, utvikles og bygges. Med dette heftet ønsker vi å gi en kortfattet innføring i:

- Hva universell utforming er
- Hvorfor universell utforming av uteområder er viktig
- Hvordan universelt utformede uteområder må planlegges, utvikles og bygges – myndighetenes krav og Blindeforbundets råd og anbefalinger

Heftet er utarbeidet med støtte fra Husbanken.

Den primære målgruppen er beslutningstakere, planleggere, arkitekter, utbyggere og entreprenører. Vi ønsker å nå frem til dem som avgjør hvordan de fysiske miljøene vi ferdes i utformes – de som setter rammene for innbyggernes bevegelsesfrihet og orienterings- og utfoldelsesmuligheter.

For å sikre universell utforming, må alle ulike brukergruppers behov tas hensyn til. I dette heftet konsentrerer vi oss om hva som må til for å ivareta synshemmedes behov.

Bildet viser uteområdet på Hurdal syn- og mestringssenter som er ryddig og logisk oppbygd slik at det blir enkelt for synshemmede å ferdes der. Foto: Gunnar Omstedt.

Nyttige nettsteder

- www.bufdir.no
- www.universell-utforming.miljo.no
- universellutforming.org
- www.standard.no
- www.blindeforbundet.no

Blindeforbundet har bemannede kontorer i alle landets fylker. For kontaktinformasjon til fylkeslagene: gå inn på www.blindeforbundet.no eller kontakt forbundets hovedkontor.

Oversiktsbilde av et ryddig og oversiktlig uteområde på Hurdal syn- og mestringssenter. Foto: Norges Blindeforbund.

Markering mellom gående og syklende

Standardløsning for markering mellom gående og syklende må følges.

Landet rundt bygges løsninger hvor gående og syklister skal dele på ferdselsårer/utearealer. Det oppstår imidlertid farlige situasjoner og ulykker hvis det ikke skilles klart mellom hvilken del av fortau eller gang- og sykkelveier som er avsatt til gående, og hvilken del syklistene skal bruke.

I Norge er standard løsning for sykkelvei med fortau, at sonene for henholdsvis gående og syklister skilles med skråstilte kantstein (Veg- og gateutforming, Håndbok N100, Vegdirektoratet 2014, side 125). Blindeforbundet vil på det sterkeste understreke at det ikke må avvikes fra denne standarden. Oppmerking/markering med maling gir ikke tilstrekkelig sikkerhet.

Et tydelig skille mellom gang- og sykkelbanene reduserer faren for ulykker og skader betraktelig, samtidig sikres det at både gående og syklende kommer raskt og effektivt frem.

Den aktuelle håndboken fra Vegdirektoratet finner du ved å søke på www.vegvesen.no

Blindeforbundets overordnede krav og anbefalinger til uteområder:

Ledende element. Bildet viser en klart avgrenset gangbane som er lett å følge for blinde og svaksynte, i tillegg til skilt som viser vei og stigningen i terrenget med opphøyd taktil informasjon. Foto: Jan Tore Lindskog, Omsorgsbygg Oslo KF.

- Uteområder må utformes slik at de kan brukes av alle. (Universell utforming)
- Ved hjelp av ledende elementer, må det være enkelt å orientere seg – også for personer med nedsatt syn og for dem som er helt blinde.
- Ledende elementer må inngå i et sammenhengende ledesystem, uten strekninger hvor brukeren blir i tvil eller mister tråden når han eller hun skal finne veien.
- Uteområder må være ryddige, uten hindringer eller faremomenter som kan forårsake fall, ulykker og skader.
- Alle brukere må ha tilgang til informasjon som er nyttig for å finne frem, enten de ser eller ikke.
- God belysning og tydelige kontraster.

Lov- og regelverk

Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven
Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven ble innført i 2009 for å verne mennesker med nedsatt funksjonsevne mot diskriminering. Loven skal blant annet bidra til nedbygging av samfunnsskapte barrierer og hindre at nye skapes.

Begrepet universell utforming er hjemlet i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven § 9, og defineres slik: «Tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene, herunder informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT), slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig». I loven står det at «offentlige og private virksomheter som retter seg mot allmennheten, plikter å sikre universell utforming av virksomhetens alminnelige funksjon».

Forskrift om tekniske krav til byggverk (Byggteknisk forskrift - TEK)
Forskrift om tekniske krav til byggverk definerer et minimum av egenskaper et byggverk må ha, for å kunne oppføres lovlig i Norge. Alle som skal bygge eller foreta søknadspliktig rehabilitering må ta hensyn til TEK. Forskriften gjør blant annet rede for alle elementer som spiller inn for å tilrettelegge bygg, både utvendig og innvendig. Formålet er å sikre at tiltak planlegges, prosjekteres og utføres ut i fra hensyn til god visuell kvalitet og universell utforming.

Byggteknisk forskrift - TEK, om universell utforming av utearealer

§ 8-2. Uteareal med krav om universell utforming

(1) Følgende uteareal skal være universelt utformet slik det følger av bestemmelser i forskriften:

a. uteareal for allmennheten
b. uteareal for boligbygning med krav om heis
c. uteareal for byggverk for publikum
d. uteareal for arbeidsbygning

(2) Første ledd gjelder ikke der uteareal eller del av uteareal etter sin funksjon er uegnet for personer med funksjonsnedsettelse.

Byggteknisk forskrift med veiledning til forskriftsteksten finner du ved å søke på nettsidene til Direktoratet for byggkvalitet: www.dibk.no
Veiledningen er anbefalt lesning for mer konkrete og spesifikke krav.

Bilde av et lekeapparat fra uteområdet på Haukåsen skole. Her er det brukt tydelige fargebruk og kontraster. Foto: Ann-Irene Dæhlin.

Du finner mer spesifikke og detaljerte krav og løsninger i følgende trykksaker fra Norges Blindeforbund:

- **Informasjon for alle,** Blindeforbundet (2010).
- **Estetisk, trygt og tilgjengelig,** Blindeforbundet (2013).
- **Ledelinjer og veifinning,** Blindeforbundet (2015).
- Disse nyttige trykksakene finner du ved å søke på www.blindeforbundet.no

Lekearealer

Alle skal med. Dette er det aller viktigste når man skal bygge inkluderende skolegårder, uteområder i barnehager og lekeplasser.

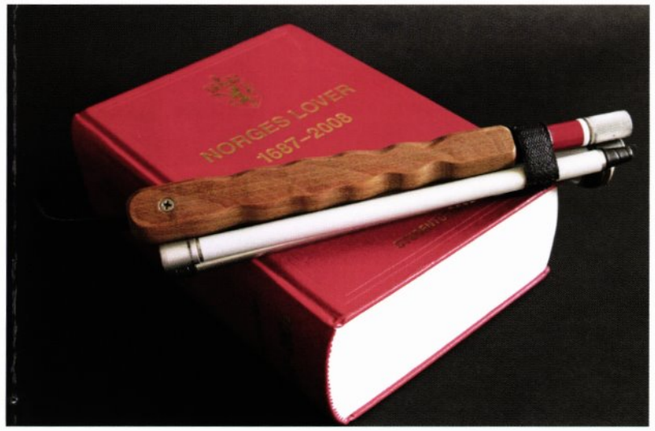
Følgende krav må oppfylles for at alle lekelystne skal kunne leke trygt og enkelt finne frem til aktivitetene:

- Gode ledesystemer.
- Alle brukergrupper må få tilgang på informasjon om hvor de ulike aktivitetene er. God belysning og kontraster, taktil (følbar) informasjon og mulighet for orientering ved hjelp av hørsel, er avgjørende faktorer.
- Ryddig fysisk utforming, uten hindringer og faremomenter som kan forårsake ulykker og skader.
- Soneinndeling. En planløsning som er lett å lese – oppnås ved å dele arealet inn i soner, med klare skiller mellom sonene. Gangsone, møbleringssone, veggsone og aktivitetssone.
- Unngå kanter og trinn. Hvis kanter og trinn likevel finnes, må disse faremomentene merkes med varselfelt, trappenesemarkering og oppmerksomhetsfelt.
- Sittetrapper og amfier må sikres med fysiske sperringer, slik at man unngår å gå uforvarende utfor trappen eller forveksler sittetrapp med en vanlig trapp.
- Blindeforbundet fraråder på det sterkeste at sittetrapper brukes i kombinasjon med andre trapper, fordi det da blir vanskelig å skille mellom disse og dermed fare for alvorlige skader og uhell.

Standarden NS 11005:2011 «Universell utforming av opparbeidete uteområder» gir mer detaljerte og spesifikke krav til lekearealer. Blindeforbundet vil på det sterkeste anbefale leserne å se på denne, for å sikre universell utforming av konkrete lekearealer som skal planlegges, utvikles og bygges.

NS 11005 finner du ved å søke på Standard Norges nettsider: www.standard.no

Lov om offentlige anskaffelser
Lov om offentlige anskaffelser forplikter offentlige myndigheter til å legge vekt på universell utforming under planleggingen av anskaffelser (§ 6). Dette betyr at både bestiller og leverandør må ta hensyn til universell utforming når det gjelder offentlige anskaffelser. Lovens hensikt er blant annet å bidra til et mer inkluderende samfunn.



Hvit stokk på Norges lover. Foto: Jørgen Juul.

Norsk standard
NS 11001-1:2009 Universell utforming av byggverk - Del 1: «Arbeids- og publikumsbygninger» omhandler universell utforming av bygninger og tilliggende uteområder. Den har planleggere og prosjekterende som hovedmålgruppe. Standarden omfatter alle typer arbeids- og publikumsbygninger og tilliggende, felles uteområder.

Standarden NS 11005:2011 «Universell utforming av opparbeidete uteområder» gir mer detaljerte og spesifikke krav til ulike typer uteområder.

NS 11001 og NS 11005 finner du ved å søke på Standard Norges nettsider: www.standard.no

Hvordan orienterer blinde og svaksynte seg?

Normalt seende personer oppfatter gjerne først helheten i et rom eller på et uteområde, deretter oppfatter de enkeltelementer og detaljer.

Hos mange synshemmede foregår denne prosessen motsatt: Enkeltelementene oppfattes først, deretter dannes oppfatningen av hvordan enkeltelementene henger sammen.

Dette innebærer at det tar betydelig lengre tid å forstå og lese et område for en synshemmet, i forhold til hva som er tilfellet for en normalseende person. Synshemmedes mulighet for å oppfatte helheten, vil avhenge av kontraster, belysning og hvor komplekst synsbildet er. Jo mer informasjon som kreves for at sammenhengen skal oppfattes, desto lengre tid vil prosessen ta og desto større er sjansen for misforståelser.

Ledende elementer gir synshemmede noe å følge i et bygg eller på et uteområde. Synshemmede må få tilgang til enkeltelementer og detaljer der de er. Detaljene må inngå i et logisk og sammenhengende system som leder videre til helheten.

Naturlig ledelinje utendørs. Bildet viser en tydelig avgrenset gangbane med store kvadratiske kantsteiner på hver side. Dette blir en naturlig vei å følge for blinde og svaksynte. Foto: Jan Tore Lindskog, Omsorgsbygg Oslo KF.

Kunstig ledelinje utendørs. Bildet viser en kunstig ledelinje langs et fortau utendørs. Foto: Lars Johny Dæhlin.

Bildet viser et ryddig gangfelt med møbleringssoner og gåsone. Foto: Bjørbekk & Lindheim AS, Landskapsarkitekter.

Fortau og gågater

Alle fotgjengere skal komme trygt og effektivt frem. På fortau og i gågater er det viktig at gangbanen er fri for hindringer og faremomenter, og at det er lett å finne retningen.

- Kanten mellom gangarealet og vei, eller annet trafikkert område, må være tydelig markert med kantstein/fortauskant. Ulike trafikantgrupper skilles, for eksempel med nivåforskjeller. Ved nedsenket kantstein til en høyde på 2 centimeter, bør dette skillet markeres, eksempelvis med varselfelt.
- Gangarealet må være fritt for hindringer og faremomenter (skilt, uteservering, stolper, sykkelstativer, etc.). Her må kommunen fastsette tydelige retningslinjer og kontrollere at disse etterleves. Dette for å hindre at praksis sklir ut, med eksempelvis tilbudsskilt eller uteservering som «spiser seg inn» i gangsonen.
- Statens vegvesens veileder v129, «Universell utforming av veger og gater», angir at ferdselssonen for gående bør være minst 2 meter og fri for hindringer. Vegvesenet legger til at den frie ferdselssonen i praksis som regel bør være bredere, for at det ikke skal føles trangt ved store mengder gående. Veilederen finner du ved å søke på vegvesenets hjemmesider: www.vegvesen.no
- Standarden NS 11005 skriver følgende om fri høyde i gangbanen: Det skal være minst 2,25 meter fri høyde i full bredde langs hele gangadkomsten og gangveien.
- Gode ledende elementer. Gjerne naturlige ledelinjer, som eksempelvis mur, gjerder, vannrenner og fortauskanter eller kantstein.
- Sebrastriper i alle gangfelt. Stripene må vedlikeholdes og males opp ved behov.
- Lyd i alle lyskryss.
- Unngå oppadrettet lys i gategrunn, fordi det kan blende og dermed gjøre at mange synshemmede hindres fra å utnytte sin synsrest.

Standarden NS 11005:2011 «Universell utforming av opparbeidete uteområder» gir mer detaljerte og spesifikke krav til fortau og gågater. Blindeforbundet vil på det sterkeste anbefale leserne på det sterkeste å se på denne, for å sikre universell utforming av konkrete gangarealer som skal planlegges, utvikles og bygges.

NS 11005 finner du ved å søke på Standard Norges nettsider: www.standard.no

Bildet viser Stine Jåthun som er ute og går og bruker den hvite stokken for å orientere seg og finne frem. Foto: Jørgen Juul.

Informasjon – tilgjengelig for alle

God informasjon skal gi brukerne av et uteområde oversikt og vise vei på de stedene der det er valgmuligheter. Alle skal kunne følge en løype eller trasé og kunne forstå når de er kommet til målet.

Informasjonen må være tydelig og logisk oppbygd, og den skal minimere faremomenter og risiko for ulykker og uhell.

Informasjonstavle med taktil skrift, informasjon og med punktskrift over Hvervenbukta. Foto: Jan Tore Lindskog, Omsorgsbygg Oslo KF.

Hvis informasjonen skal nå frem til alle, må det benyttes flere virkemidler: taktile (følbare), visuelle og auditive (hørbare).

Informasjonen må plasseres og utformes slik at den ikke hindrer allmenn ferdsel eller skaper farlige situasjoner.

Standarden NS 11001-1:2009 «Universell utforming av byggverk» gir mer detaljerte og spesifikke krav som må oppfylles for at informasjon skal være tilgjengelig for alle. Blindeforbundet vil på det sterkeste anbefale leserne å se på denne for å sikre riktig informasjonsløsning på det konkrete uteområdet som skal planlegges, utvikles og bygges. Standarden NS 11005:2011 «Universell utforming av opparbeidete uteområder» omtaler informasjon på uteområder.

NS 11001 og NS 11005 finner du ved å søke på Standard Norges nettsider: www.standard.no

Blindeforbundets hefte «Informasjon for alle» forklarer hvordan tekst gjøres tilgjengelig for synshemmede. Heftet finner du ved å søke på www.blindeforbundet.no

NS 11001, NS 11005 og «Informasjon for alle» gir blant annet svar på følgende:

- Plassering av informasjon
- Konsekvent, logisk og helhetlig utforming av informasjon
- Belysning
- Kontraster
- Bruk av lyd
- Krav til skilt, tavler og kart

Torg/åpne plasser

Torg og åpne plasser i en by eller et tettsted er viktige møteplasser. Ønsket er at disse arealene skal preges av yrende folkeliv, hvor alle kan få gleden av å delta.

Følgende krav er spesielt viktige når man bygger torg og åpne plasser som skal fungere for alle:

- Gode ledesystemer. Ledende elementer må gjøre det enkelt å finne frem.
- Ryddig fysisk utforming, uten hindringer og faremomenter som kan forårsake ulykker og skader.
- Soneinndeling. En planløsning som er lett å lese oppnås ved å dele arealet inn i soner, med klare skiller mellom sonene. Gangsone, møbleringssone, veggsone og aktivitetssone.
- Unngå kanter og trinn. Hvis kanter og trinn likevel finnes, må disse faremomentene merkes med varselfelt, trappenesemarkering og oppmerksomhetsfelt.
- Sittetrapper og amfier må sikres med fysiske sperringer, slik at man unngår å gå uforvarende utfor trappen eller forveksler sittetrapp med en vanlig trapp.
- Blindeforbundet fraråder på det sterkeste at sittetrapper brukes i kombinasjon med andre trapper, fordi det da blir vanskelig å skille mellom disse og dermed fare for alvorlige skader og uhell.

Du finner mer spesifikke og detaljerte krav og løsninger i følgende trykksaker fra Norges Blindeforbund:

- **Informasjon for alle,** Blindeforbundet (2010).
- **Estetisk, trygt og tilgjengelig,** Blindeforbundet (2013).
- **Ledelinjer og veifinning,** Blindeforbundet (2015).
- Disse nyttige trykksakene finner du ved å søke på www.blindeforbundet.no

Les mer om ledesystemer og soneinndeling i veilederen «Arkitektoniske virkemidler for orientering og veifinning», Statens vegvesen og Direktoratet for byggkvalitet, 2015.

Du finner veilederen ved å søke på Vegvesenets hjemmesider: www.vegvesen.no

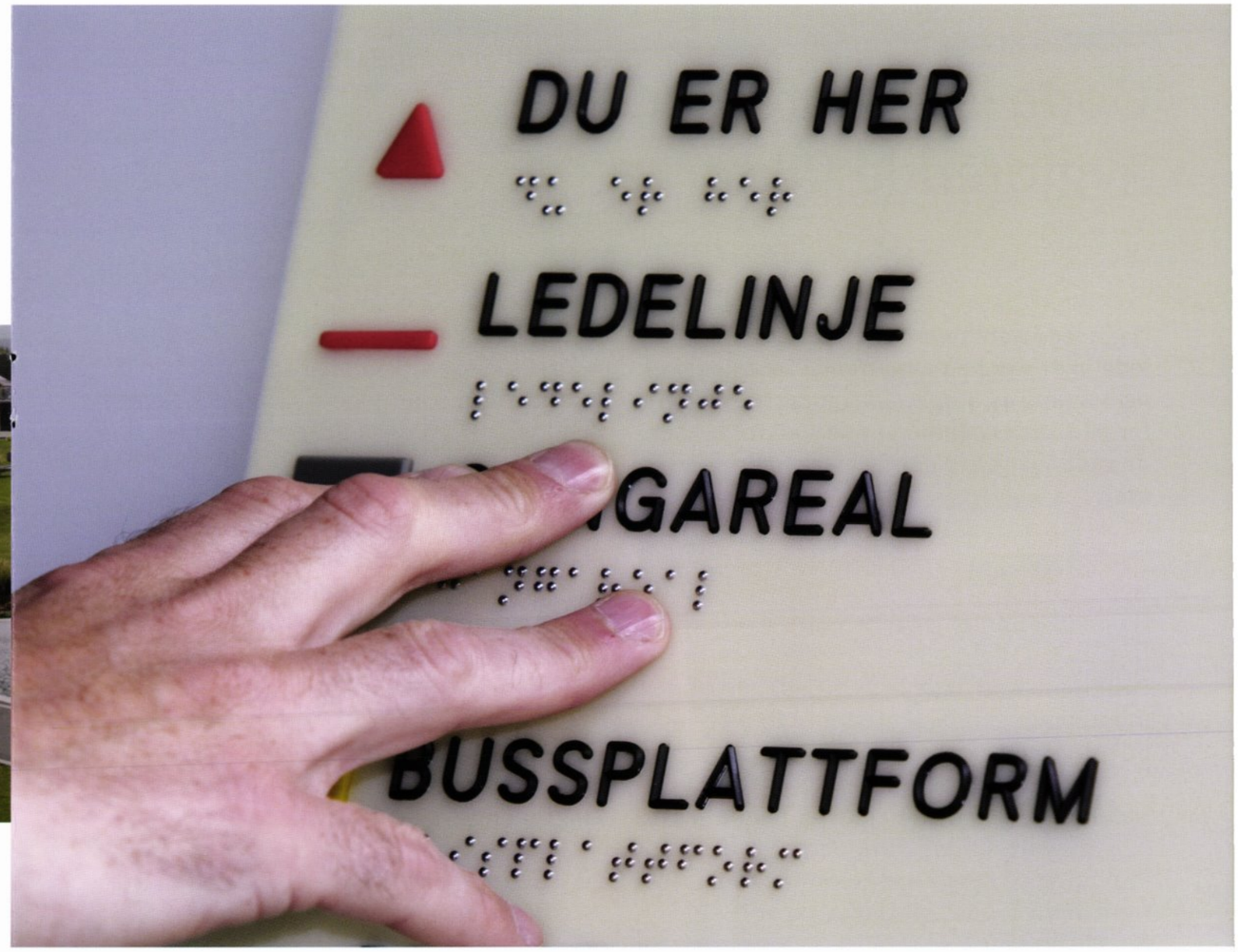
Krav og anbefalinger til ulike typer utearealer

Så langt i heftet har vi redegjort for planlegging og utbygging av uteområder generelt, samt de kravene som – uansett hvilken type uteområde som skal bygges og planlegges – må stilles til universell utforming.

På de neste sidene vil vi ta for oss et knippe spesifikke typer utearealer og hva som må til for at disse skal fungere godt for alle brukere. Dette stoffet må leses i kombinasjon med de generelle kravene på heftets foregående sider.

Blindeforbundet vil imidlertid understreke at hvert enkelt uteområde som planlegges og bygges er unikt. Det avgjørende for et vellykket resultat, er en konkret og målrettet prosess knyttet til akkurat det torget, den gaten eller det lekearealet man jobber med. I denne sammenhengen er aktiv brukermedvirkning en helt sentral suksessfaktor. (Les mer om brukermedvirkning på side 6.)

Bildet viser mennesker som ferdes i et stort og åpent uteområde. Foto: Bjørbekk & Lindheim AS, Landskapsarkitekter.



God informasjon og veifinning. Bildet viser en person som leser opphøyd taktil skrift og punktskrift på et informasjonsskilt. Foto: Norges Blindeforbund.

Gode ledesystemer – en avgjørende faktor

Gode ledesystemer – ledende elementer/ ledelinjer – er helt avgjørende i planlegging og bygging av uteområder som skal fungere for alle. Ledesystemer gir de som ferdes i et område svar på følgende essensielle spørsmål:

Hvor er jeg?
Hvor skal jeg?
Hvordan kommer jeg dit?

Systematisk og riktig bruk av ledende elementer gjør gatebildet lettere å lese og orientere seg i for alle.

Ledelinjene gjør det enklere for blinde og svaksynte å finne frem. Samtidig økes kvaliteten på bygg eller uteområde ved at fremkommeligheten styrkes, og viser vei for alle brukere.

Naturlige og kunstige ledelinjer
Ledefelt og ledelinjer følges med stokk eller øynene, er følbare med føttene og følger de veiene publikum flest går, det vil si den naturlige trafikkstrømmen. Det betyr: Hvis folk flest går til rulletrappa, ønsker også synshemmede å ledes dit. Ledelinjer og ledefelt er et språk som bidrar til at fysiske omgivelser blir lesbare for alle.

Det er alltid viktig å sikre tilstrekkelig belysning, slik at ledelinjer blir godt synlige. Motlys må unngås – dette er spesielt viktig ved faremomenter, som eksempelvis trapper.

Man skiller mellom naturlige – og kunstige ledelinjer.

Naturlige ledelinjer:
Arkitektoniske virkemidler som brukes til å vise vei. Med «naturlige» menes at de naturlig tilhører bygningen eller uteområdet.

Kunstige ledelinjer:
Kunstige ledelinjer kalles også retningsindikatorer. De legges når naturlige ledelinjer ikke gir tilstrekkelig retningsinformasjon. Spesialelementer legges i underlaget, for at blinde og svaksynte skal kunne orientere seg etter dem.

Eksempler (utendørs):
Granittheller eller støpejernselementer med langsgående riller.

De ledende elementene må være opphøyde, ikke frest ned i underlaget.

Blindeforbundet har laget et eget hefte om ledelinjer. Dette gir nyttig, nødvendig og mer detaljert informasjon om naturlige og kunstige ledelinjer, oppmerksomhetsfelt og varselfelt (farefelt).

Du finner heftet «Ledelinjer og veifinning» ved å søke på Blindeforbundets nettsider: www.blindeforbundet.no

Eksempel på et godt naturlig ledesystem med avgrensede gangsoner og uten hindringer. Foto: Jan Tore Lindskog, Omsorgsbygg Oslo KF.

Bilde av et ryddig og organisert fortau med ledelinje. Foto: Lars Johny Dæhlin.

Heidi Christiansen
Reimsgate 13
3920 Porsgrunn

Porsgrunn 20.04.2020

Porsgrunn kommune
Servicesenteret
postmottak@porsgrunn.kommune.no

Innspill til reguleringsplan arkivsak-dok. 14/04737-28 Porsgrunn Mekaniske verksted.

Viser til tidligere innlevert notat vedr. utbygging i Reimsgate datert 16.03.2015. Dette er innspill som fremdeles er gjeldene. I tillegg ønsker vi å utdype det nå når endelige planer og tegninger har blitt forelagt.

Som tidligere sagt bør det være nybygg som skal ta hensyn til gammel bebyggelse og ikke omvendt. Reimsgate og Brønlundsgate er små gater i et gammelt arbeiderstrøk som inntil få år siden lå i en verneklasse som et verneverdig arbeiderstrøk hos Porsgrunn kommune. Det kan se ut til å ha blitt fjernet i en oppdatert reguleringsversjon som ingen kan vise til, og ingen kjenner til. Området ligger i NB område, det nasjonale kulturhistoriske bymiljø. Av hensyn til dette og til alle naboer er det viktig at det blir en myk overgang fra et gammelt arbeiderstrøk og gamle boliger til nye boligblokker. Spesielt verneverdige hus i Reimsgate 14 med verneklasse A og Reimsgate. 13 med verneklasse B.

Det er stort sett mye positivitet til at det kommer ny bebyggelse i området til gamle Porsgrunn mekaniske verksted. Men det kan virke som om gammel bebyggelse må ta hensyn til at arkitekter har tegnet inn en stor blokk med høyde på 15,4 nær inn til grensen mot Reimsgate 14 og mot smal vei til gammel bebyggelse, samt stenging av utkjøring fra eksisterende garasje i Reimsgate 14. Dette vil ødelegge hele det åpne miljøet i den delen av Reimsgate. Dette er ikke å ta hensyn til gammel bebyggelse. Denne seksjonen i blokken skyggelegger nær halvparten av tomten til Reimsgate 14. I tillegg vil vinduer/ verandaer i blokken gi fullt innsyn til hele eiendommen. Garasjen til Reimsgate 14 er ikke hensyntatt, garasjen og muligheter for utkjøring fra garasjen har helt uteblitt fra alle tegninger. Utkjøring fra denne garasjen blir umulig med en blokk som sperrer. Ber om at denne garasjen og utkjøringsmulighet igjen kommer inn i planene.

Dersom denne seksjonen av blokken fjernes, blir det en naturlig og myk overgang fra gammel til ny bebyggelse. En luftig overgang som vi alle kan være bekjent av. Den gamle direktørboligen Reimsgate 14 vil da fremdeles få skinne som en flott bygning istedenfor å bli pakket inn av et nytt bygg. Garasjen vil igjen få sin naturlige utkjørsel.

Vedlagt ligger tegninger av bygning, bilde av den nevnte garasjen, av område slik det er og slik vi ønsker at det skal bli etter innspill fra beboere i Reimsgate.

I plankartet har jeg tegnet inn et grøntareal der arkitektens blokk er tegnet inn. Her har vi forslag på en liten park, eller en kunstpark inneholdende gjenstander fra Porsgrunn Mekaniske verksted, HC parkering, gjesteparkering eller parkeringsplasser som kan selges til boligeiere i Reimsgate. Det vil da bli en luftig og pen overgang fra gammel til ny bebyggelse, og alle hensyn blir ivaretatt.

I snittskissen har jeg tatt bort del av blokk vi mener ødelegger hele området. Slik det nå er tegnet inn er det en stor kloss som ikke harmonerer med allerede eksisterende bebyggelse, og som ikke tar hensyn til NB; det nasjonale kulturhistoriske bymiljø. Det må være nybygg som skal ta hensyn til gammel bebyggelse, ikke omvendt.

Trafikk: (3.3. Problemstillinger som skal belyses ihht. Planprogrammet) I tidligere møter og i det første prosjektet ble det forklart at vei til ny bebyggelse i byggetrinn 3. ville komme som beskrevet i Adkomst A1. Nytt i dette forslaget er at det nå menes at Adkomst A2 er det beste alternativet. Et av argument som brukes er figur 4 Situasjonen i Reimsgate hvor det viser til en liten bod på venstre side av veien, som tilhører hus på høyre side av veien. Det er ingen andre steder i Reimsgate hvor det er så trangt. Dette er ikke mål mellom to boliger, så det blir feil å bruke dette som et argument til å legge veien andre steder. Hele Reimsgate er en lang smal gate.

Drangedalsveien er en miljøgate. Bypakke Grenland legger opp til at det skal være mye mindre gjennomkjøring i sidegater, og mindre gjennomfart fra Porsgrunnsbrua. For å minske kjøring i disse områdene må det beste alternativet være at mest mulig trafikk både til Dokkveien og til Reimsgate kommer fra rundkjøring via Kulltangen som beskrevet i Adkomst A1. Da blir ikke miljøgaten Drangedalsveien unødig belastet.

Det er mer naturlig, og ønsket, at trafikk skal kjøre via Kulltangen fra Frednes bru eller Vabakk tunellen. Dette er veinett som ifølge Bypakke Grenland er oppgradert for å ta imot mer trafikk. Da blir kjøring via Porsgrunn bru og Drangedalsveien mindre belastet slik som ønsket i denne bydelen.

For enkel inn og utkjøring i planlagt P-kjeller er det mest naturlig at biler kommer fra alternativ A1.

Brønlundsgate er nå en enveiskjørt gate. Den bør bli en innkjøring forbudtvei med kjøring kun til 3 eiendommer, Brønlundsgate 4, Brønlundsgate 2 og Reimsgate 13. Disse tre eiendommene har parkeringsplasser i den trange gaten. Snøfulle vintre og brøyting gjør gaten enda smalere og mer uoversiktlig med høye brøytekanter. Dette er også noe som må hensyntas. Allerede nå er det en del trafikk i den trange gaten. Det er daglig gjennomkjøring i Brønlundsgate. Biler som kjører der bruker veien som en innkjøring/ rundkjøring til andre områder i Reimsgate. Dersom den gaten opprettholdes som en enveiskjørt gate vil trafikken øke betydelig. Brønlundsgate er heller ikke bred nok til å håndtere en svingradius på 90 grader dersom innkjøring til eiendommer i Brønlundsgate 3 og 5 skulle bli pålagt dette. Gaten må derfor gjøres om til en innkjøring forbudt med tilgang kun til eiendommer som tidligere beskrevet.

Det må også forutsettes at det lages fysiske fartsreduserende tiltak i hele Reimsgate slik at det ikke er mulig å kjøre fort uavhengig av fartsgrense.

Lekeplass i Brønlundsgate: Her har det også tidligere vært lekeplass. Denne ble ikke vedlikeholdt. Til slutt ble lekeapparater fjernet, og området har siden da grodd helt igjen. Dersom det legges opp til at det skal bygges lekeplass må det være under forutsetning av at noen til enhver tid har HMS ansvar for lekeapparater og utføring av forefallende vedlikehold som gressklipping, vask og luking. Det må være mer enn at beboere/borettslag generelt har ansvar. Det må være en tjeneste som er klarlagt med en kontaktperson før området tas i bruk.

Park mot vannet: At utbygger velger å lage en park mellom hagen til Reimsgate 14 og ned mot vannet ser vi på som veldig positivt og det vil forskjønne hele området. Men å bruke det som et argument for å si at det er tatt nok hensyn til Reimsgate 14 blir helt feil. Utbygger må legge inn parkanlegg og luftelunger i slike store prosjekt uansett, og da er det flott at en av parkene blir lagt der. Når utbygger velger å bygge i et gammelt arbeiderstrøk er det igjen de som må ta hensyn til allerede eksisterende område, verneverdier og generell bebyggelse. Det har også blitt argumentert med at arbeidet stopper opp dersom de ikke får godkjent planen. Planen blir ikke godkjent fordi den ikke er god nok, da faller et slikt argument bort når utbedringer av plan blir gjennomført.

Vi setter stor pris på arbeidet og utbyggingen som er tenkt utført, men vi mener at det å ta hensyn slik vi ber om er små endringer i den store sammenhengen.

Disse innspillene kommer fra følgende beboere:

Astrid Helene Tysland
Reimsgate 14

Samuel Bandeira Silva
Reimsgate 15

Jon Erik Dalen
Reimsgate 11

Heidi Christiansen
Reimsgate 13

Joakim Andre Øyen
Reimsgate 17

Marianne K og Karl G. Karlsen
Reimsgate 20

Per Keim Olsen
Brønlundsgate 5

Anita og Jørn Voje
Brønlundsgate 2

Trond Paulsen
Brønlundsgate 4

Vennlig hilsen
Heidi Christiansen
Reimsgate 13
3920 Porsgrunn
Tlf: 971 78 247

Kopi sendt til: Telemark fylkeskommune v/ Gunnhild Randen
Riksantikvaren
Vestsiden Fellesskap

Vedlegg:
(jeg har tatt meg den frihet å kopiere snitt/kart og endre/ manipulere de til slik vi mener det må være)

1. Oversikt over området
2. Bilde med henvisning til garasje og utkjøring i Reimsgate 14
3. Utsnitt av plankart
4. Manipulert plankart
5. Utsnitt av illustrasjonsplan
6. Manipulert illustrasjonsplan
7. Utsnitt av snitt
8. Manipulert snitt

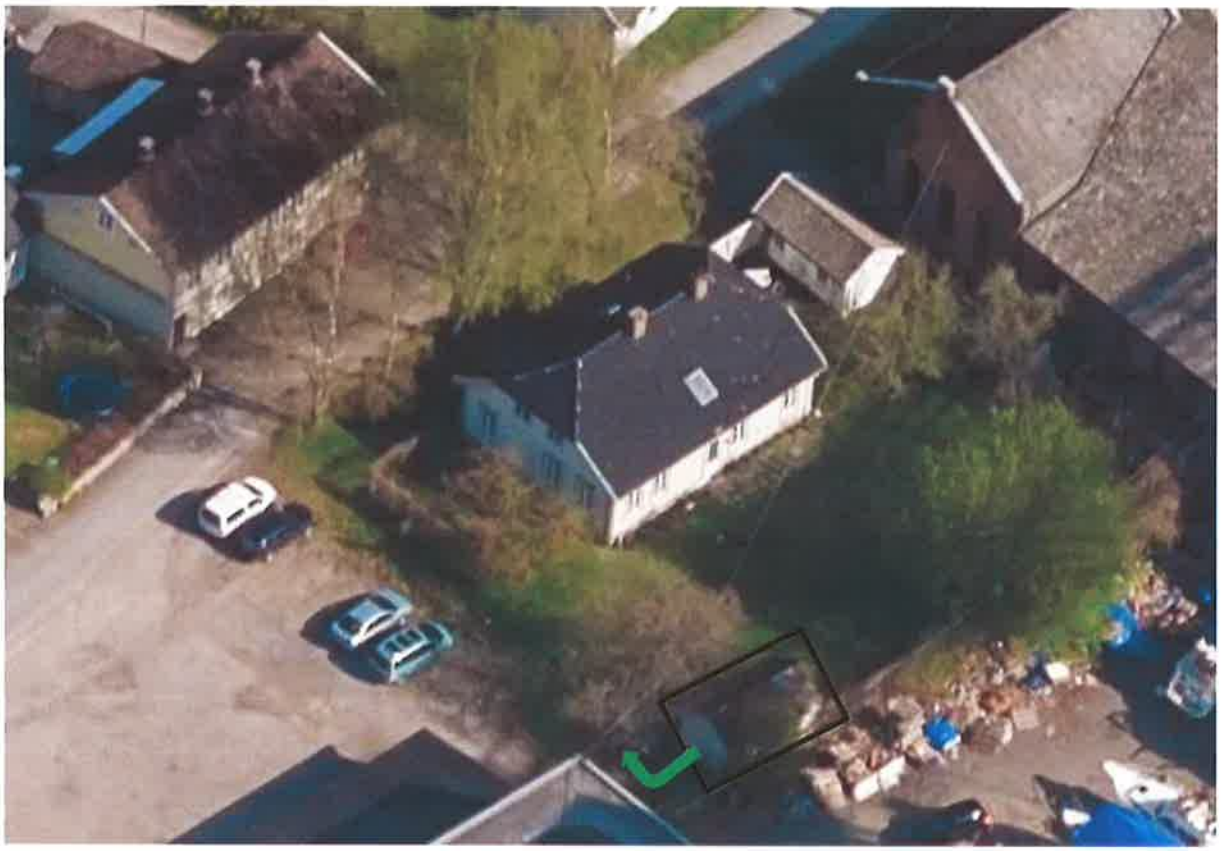
1

VERNEVERDI
REIMSGT. 14

OMRÅDET PR. I DAG

1

Reimsgate 14

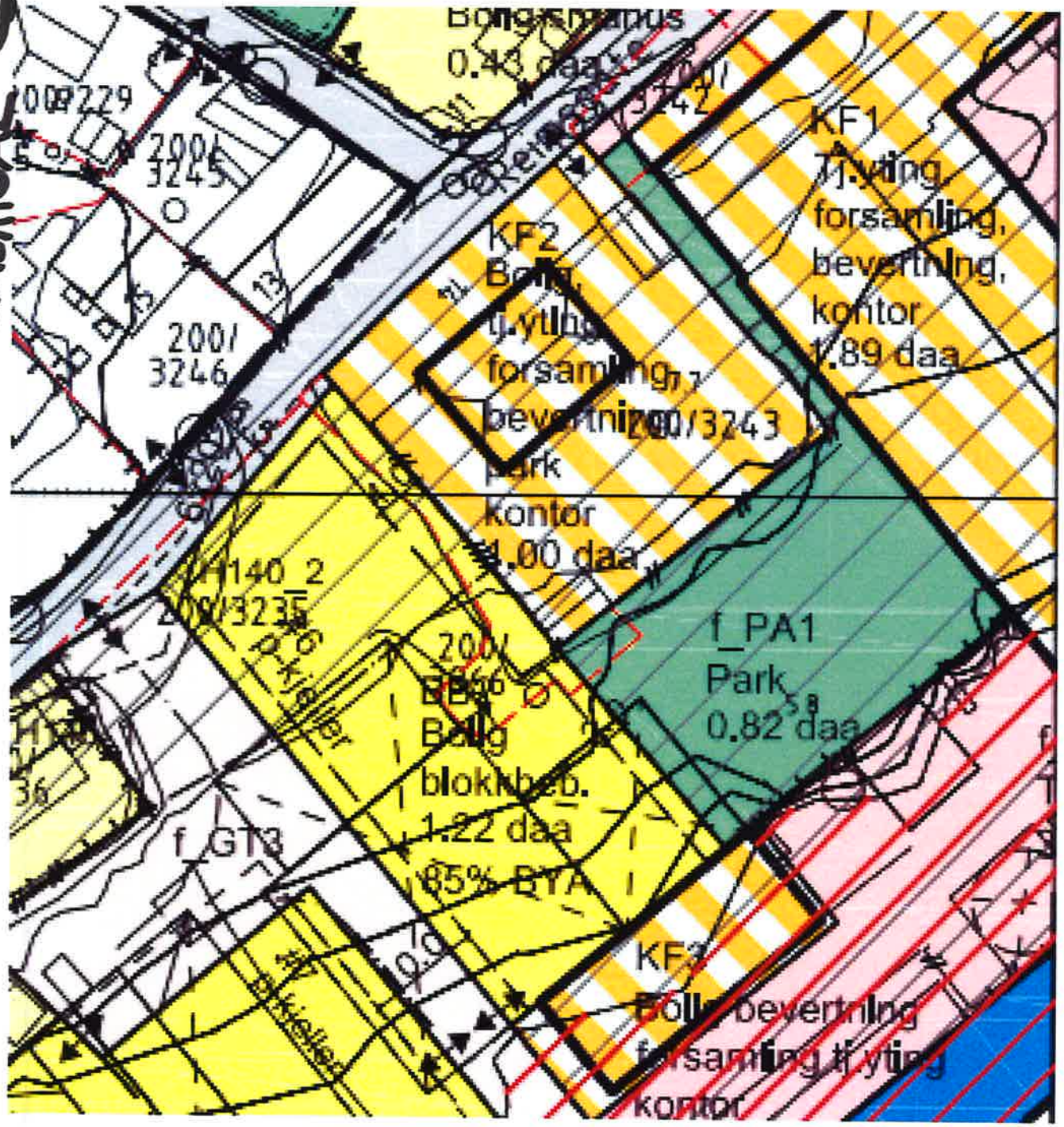


Garasjen (innrammet) i sydvestre hjørne av tomten er fjernet fra planutkastet.

Adgangen til garasjen er fra vest (markert med pil), til nåværende parkeringsplass. I planutkastet er adgangen til garasjen blokkert av den store boligblokken på vestsiden av tomten.

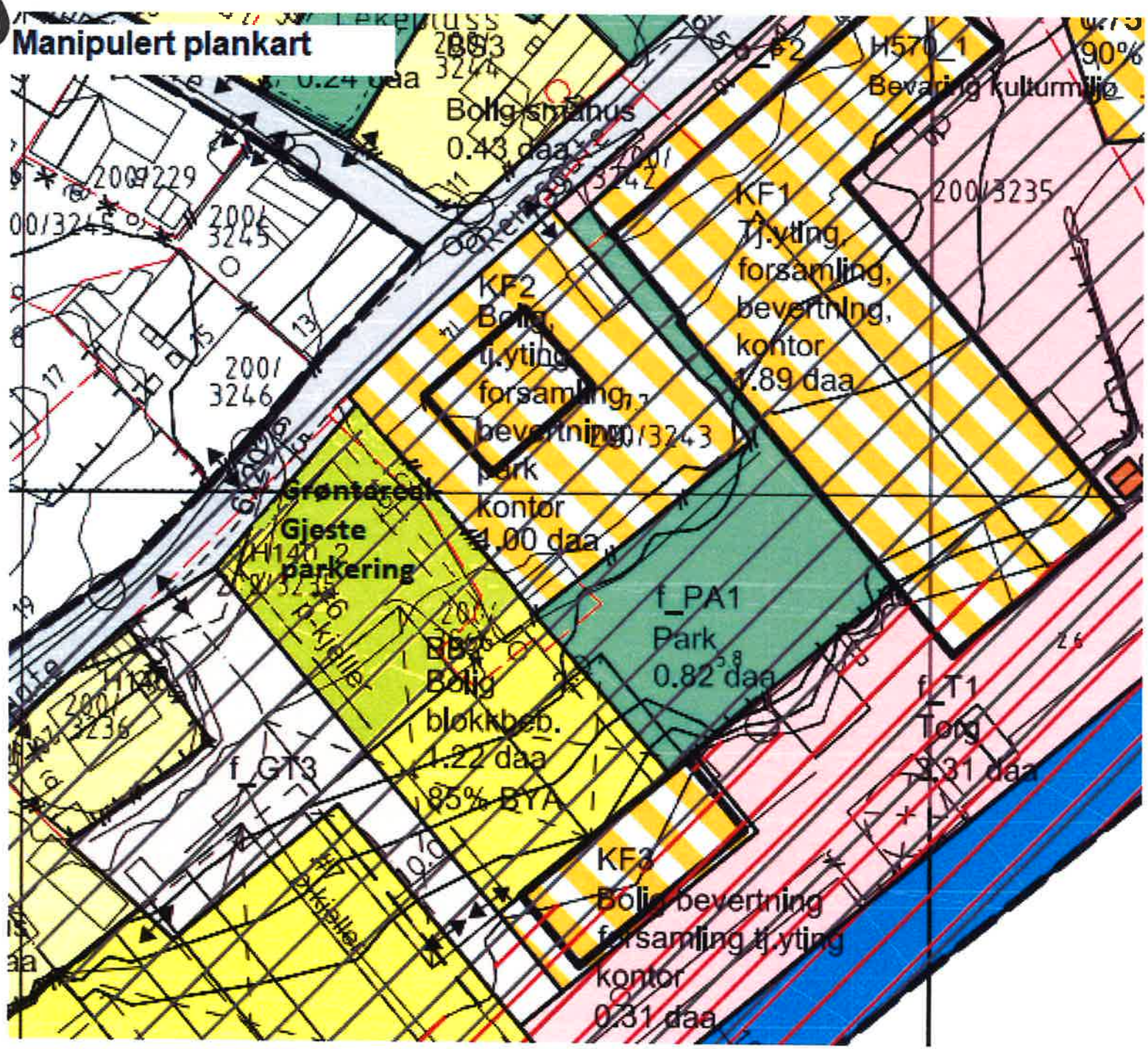
3

ORIGINAL


Bolig/kontor
0.43 daa
200/3241
200/3242
KF1
Tj.ytiing,
forsamling,
bevertning,
kontor
1.89 daa
KF2
Bolig,
tj.ytiing
forsamling,
bevertning
park
kontor
1.00 daa
200/3243
200/3245
200/3246
13
f_PA1
Park
0.82 daa
200/3866
Bolig
blokkbeb.
1.22 daa
85% BYA
f_GT3
KF3
Bolig bevertning
forsamling tj.ytiing
kontor

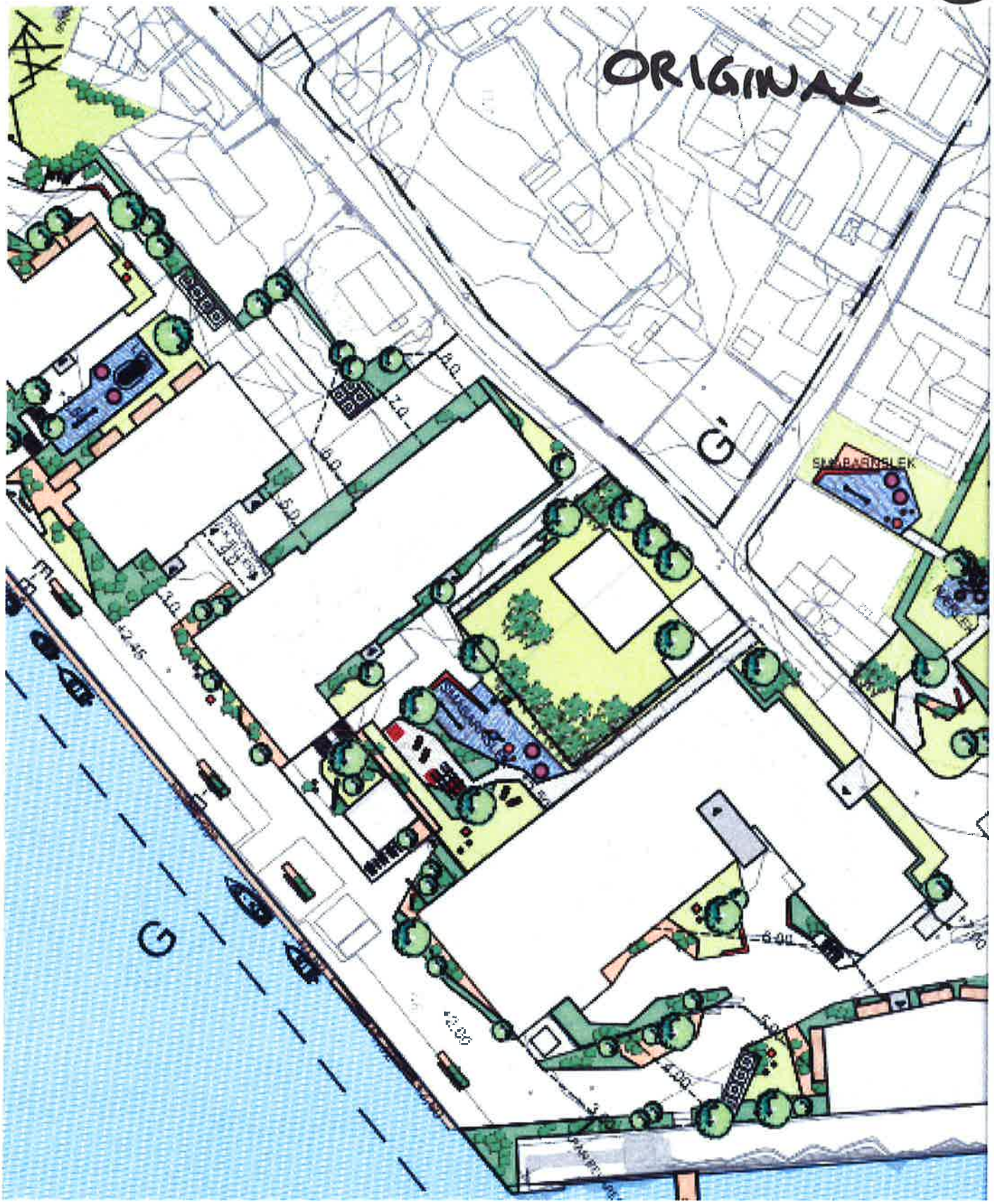
5

Manipulert plankart



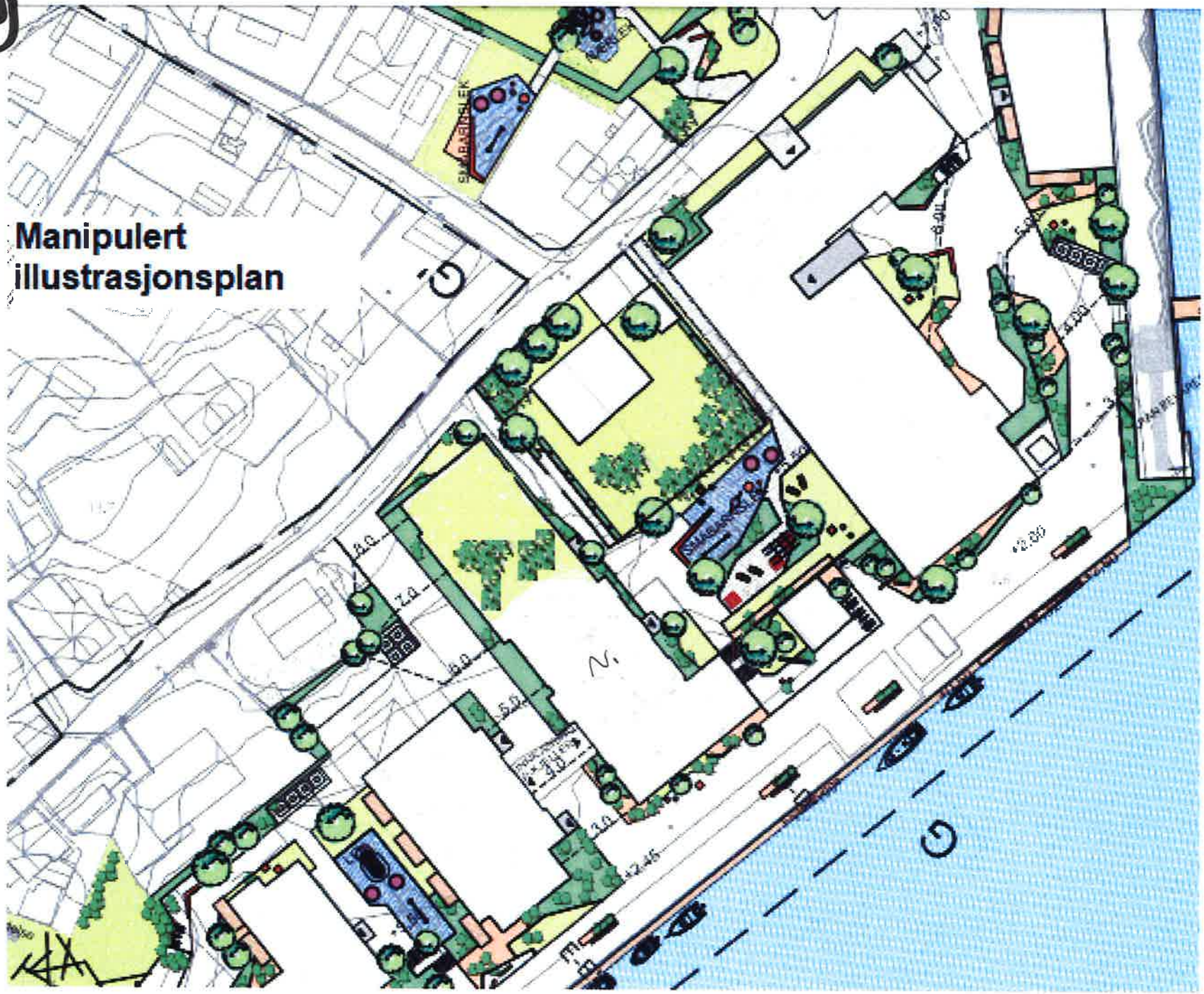
5

ORIGINAL

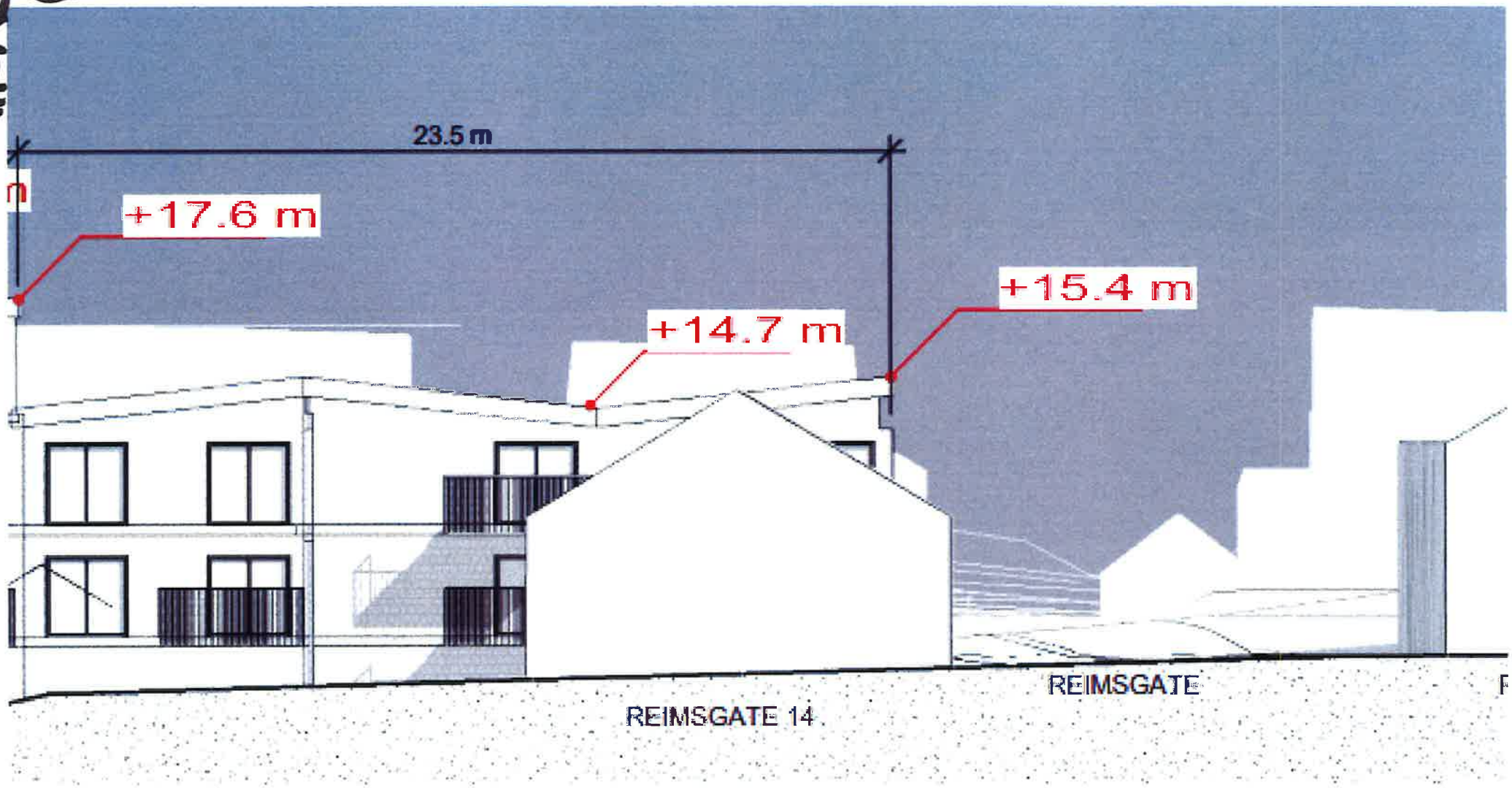


9

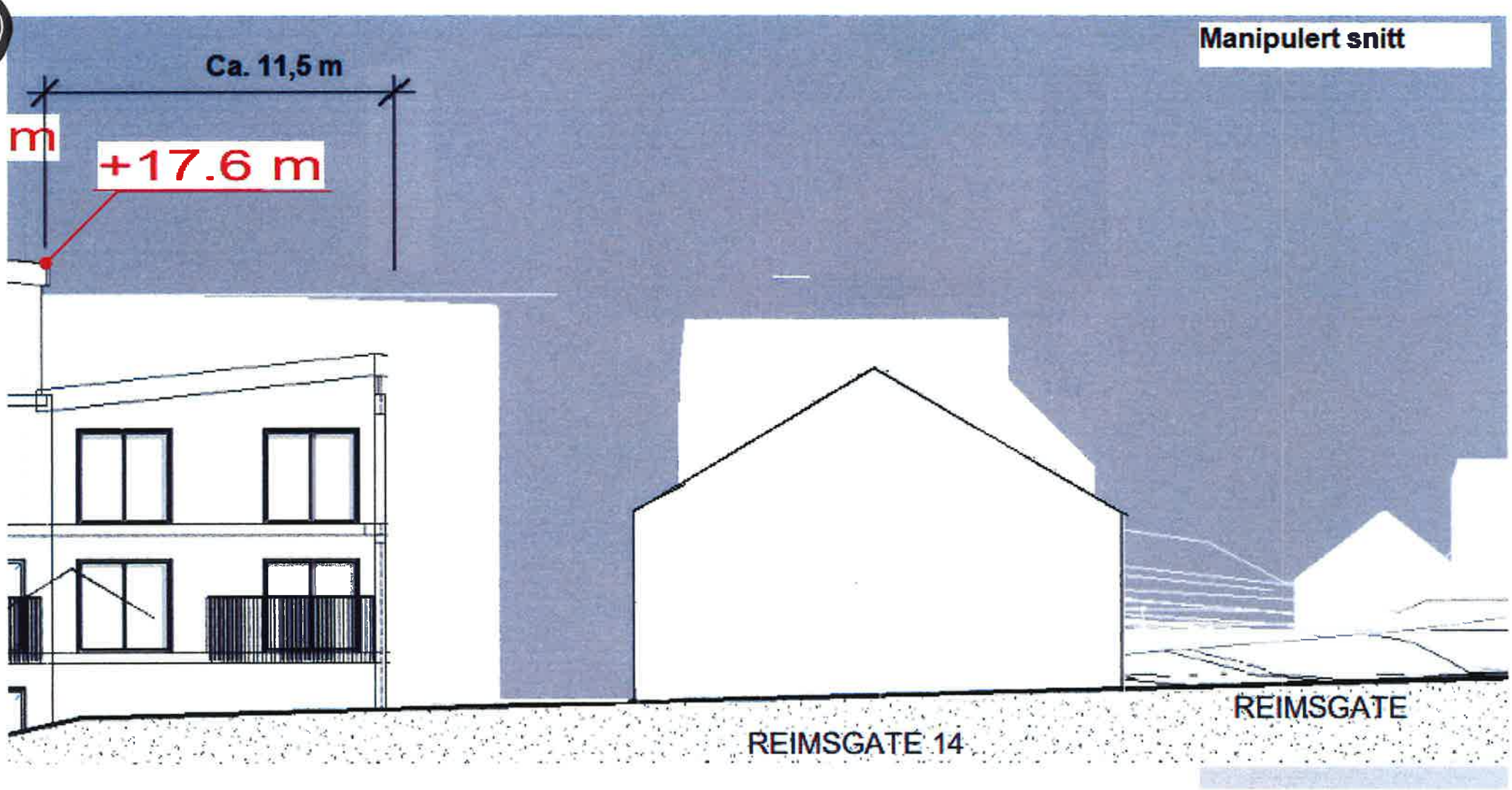
Manipulert illustrasjonsplan



ORIGINAL (7)



20



Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

	Dokumentdato 28.04.2020	Vår referanse 2020/24 ARAJ
Vår saksbehandler Ajeen Arvesen, tlf.	Deres dato	Deres referanse 14/04737

PORSGRUNN KOMMUNE

Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Tilbakemelding - Ny reguleringsplan til Porsgrunn mekaniske verksted - Porsgrunn kommune

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

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

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

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

Siden Fylkesmannen har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Fylkesmannens oppfølging. DSB samarbeider med Fylkesmannen og vil gi faglig innspill til Fylkesmannen dersom det er nødvendig. Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

Vi viser for øvrig til www.dsb.no for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.
Med hilsen
for Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Administrasjon

Helle G Nielsen Seksjonssjef	Ajeen Arvesen Førstekonsulent

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.

Postadresse
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

Postboks 2014
3103 Tønsberg

Kontoradresse
Rambergveien 9
3115 Tønsberg

E-post
postmottak@dsb.no

Telefon
33 41 25 00

Internett
www.dsb.no

Telefaks
33 31 06 60

Organisasjonsnummer
974 760 983

~~04 MAI 2020~~

06 MAI 2020

TORGGT. 22 BORETTSLAG

Leder : Roald Eriksen. Mobil: 980 23 759
Nestleder : May-Britt Jenssen. Mobil: 971 61 098
Sekretær : Anne Thorbjørnsen. Mobil: 412 98 030

Adresse: Drangedalsv. 26-30, 3920 Porsgrunn

Porsgrunn, 4.5.20

Porsgrunn Kommune
Byutvikling
Postboks 128
3901 Porsgrunn

Kommentarer til forslag til ny reguleringsplan Porsgrunn mekaniske verksted.

Slik reguleringsplanen legges frem, med nybygg, grøntarealer, friområder, lekeplasser etc. bestemt anlagt tett inntil tomt eiet av borettslag, ser man det som helt essensielt med en fysisk avgrensning for å bevare privatliv og trygghet for beboere i nærmeste borettslag, bl.a. for å gi allmennheten/nye beboere forståelsen at man ikke kan gjøre bruk av områder tilhørende borettslag og også forhindre «gjennomgangstrafikk» fra og til nye boliger og annet som er planlagt i området nær eksisterende blokker.

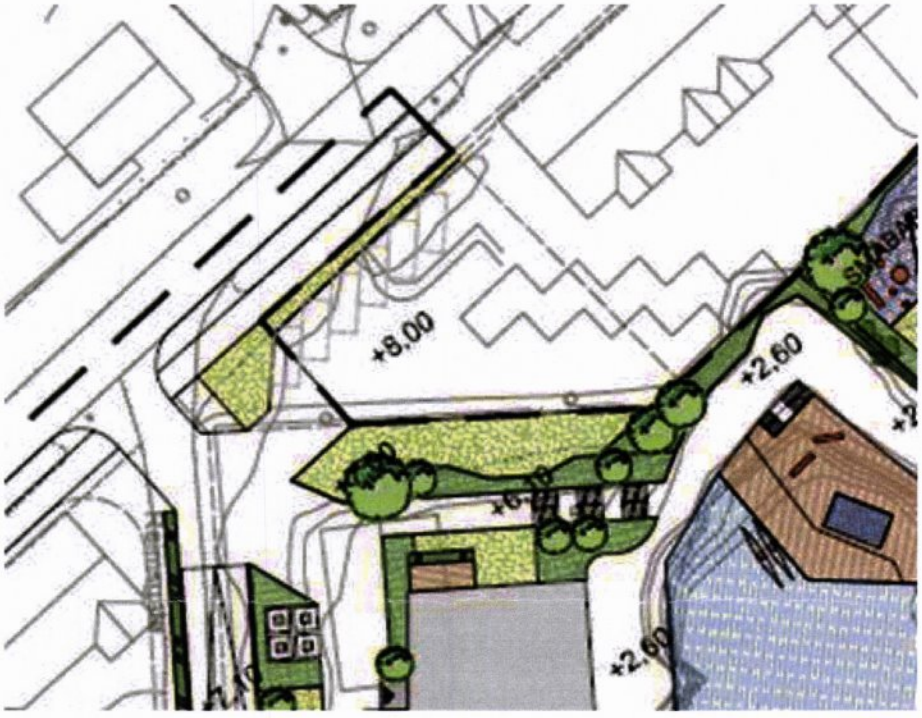
Ved å sette opp en slik fysisk avgrensning vil man også begrense tilgangen for allmennheten til privatområde tilhørende borettslag – noe borettslagene i flere år har jobbet med å få begrenset ved bl.a. at man i et borettslag har satt opp nytt gjerde og låsbar port og i et annet å låse port inn til tomt for å forhindre gjennomgangstrafikk forbi verandaer bak blokk(er).

Borettslag har fra før parkeringsplasser anlagt opp mot gjerde som grenser til område hvor det er planlagt bebyggelse og grøntarealer, og for at beboere skal fortsatt kunne benytte disse og gjøre bruk av egen tomt som før, ses et avskjerming/»støyskjerm» på som et naturlig og nødvendig skille mellom biler og planlagte grøntområder/friområder og nybygg.
Disse parkeringsplassene er det ikke aktuelt å innskrenke antallet på eller endre bruk av eller flytte fra tomt til borettslag. Ved disse plassene har borettslag også bekostet oppsett av strømstolper for bruk av motorvarmere etc.
Å innskrenke antall allerede eksisterende parkeringsplasser og plasser for gjesteparkering beliggende ved garasjeanlegg nær innkjørsel til Reimsgate på tomt tilhørende Torggt. 22 borettslag er heller ikke aktuelt.
At beboere i borettslaget skal kjøpe parkeringsplasser i påtenkte parkeringskjeller ses ikke på som aktuelt.

I mail fra Heidi Lange til Anne Thorbjørnsen, på spørsmål gjeldende adkomst til garasjeanlegg, svares det (og illustreres):

Blir adkomstvei til garasjeanlegg endret?»
Planforslaget åpner imidlertid for at vegen inn til PMV og også avkjøringen deres kan bli «strammet opp» og dermed noe endret i fremtiden. Det legges opp til at parkeringsplassen deres kan få en bedre utforming samt mulig utvidelse. Planforslaget åpner for at den «lille snippen» av eiendommen deres som nå inngår i TG5 (lysrosa skravur) i fremtiden kan opparbeides i sammenheng/som del av den nye adkomstvegen. Dette skjer imidlertid ikke uten videre, når dere står som eier av grunnen. Det mest naturlige er at utbygger kontakter dere før realisering av planen, for å drøfte forslag til løsning for opparbeiding som dere evt. må samtykke til først om de må inn på deres areal.

Her ser du også utsnitt av illustrasjonsplanen som utbygger har laget og som er basert på en idè til mulig løsning for opparbeidelse:



Her forventer man at utbygger tar kontakt med styre i borettslag.
Det er i utgangspunktet et forslag og «ide» borettslaget ikke finner å kunne akseptere, da det både er basert på at vi må gi slipp på noe av vårt område for parkering, i tillegg til at plass ved parkeringsplasser og garasjeanlegg blir for smal og trang.

Det at utbygger ser på muligheten for anleggelse av en snarvei for skolebarn via parkeringsplasser bak borettslag Drangedalsvegen 20, 22 og Torggt. 22(siden denne da vil åpne direkte videre til Drangedalsvegen og Norrønagata) er et forslag man ser på som helt uaktuelt, sett i forhold til plassering av eksisterende parkeringsplasser tilhørende borettslag, i tillegg til hva det vil/kan medføre av påvirkning av dagligliv og trygghet for beboere.

Det er i notat 19 i reguleringsplan fra Vestre Brygge Eiendom AS om byutvikling datert 4.12.19, punkt 4.3.5 i konsept omhandlende grønnstruktur i punkt 3 på plansje, nevnt «uterom for boliger og ny virksomhet utvikles med grøntanlegg, oppholds- og lekeareal. *Mulighet for samordning med nabolag kan vurderes».*
Dette er uterom som blir liggende i nær tilknytning til områder eiet av borettslag beliggende i Drangedalsvegen.

Siden det i reguleringsplanen p.t. ikke er lagt opp til en samordning med nabolag, og at det ei heller har vært gjort fremstøt for å få til en dialog med borettslag fra utbyggers side angående dette, ser man det som naturlig at enten så må borettslag og utbygger ha dialog om dette , eller at utbygger gjør endringer i reguleringsplan som gjør at disse uterom ikke kommer i konflikt med dagliglivet til beboere i borettslag.
Man ser det ut fra ovenstående da som naturlig at utbygger bekoster oppsett av avskjerming/»støyskjerm» mellom nevnte områder.
Dette begrunnes med at verkstedsområdet frem til nå har vært sikret og avstengt for allmennheten med aktuelle gjerde, låsbar port etc., noe som har borettslag da har innrettet seg etter og utformet, opparbeidet og gjort bruk av tomt på mest funksjonelle måte gjennom mange år.
At borettslaget i skal måtte endre på fra før av anlagte parkeringsplasser, –system som fungerer for oss i dag på bakgrunn av reguleringsplanen ses på som lite funksjonelt ut fra styrets side.

Det tillegges at Anne Thorbjørnsen i fjor tok kontakt med PBBL og etterlyste orientering om byggeplaner på tomt for PMV, etter å ha fått høre at det hadde vært et orienteringsmøte om dette. Svar fra Knut Rugtvedt ved PBBL var at leder i borettslaget hadde fått tilsendt innbydelse om møte gjeldende dette. Møte avholdt 12.6.19, hvor ingen fra borettslag var tilstede.

Etter nøye gjennomgang av mailer til styret i borettslaget viser det seg at verken leder i borettslaget eller andre styremedlemmer mottok noen invitasjon til dette møtet avholdt i fjor.

Etter behandling i styret i Torggt. 22 borettslag har en kommet frem til følgende:

Etter å ha studert fremlagte reguleringsplan fra Porsgrunn kommune for Porsgrunn mek. Verksted går man fra borettslagets side inn for å få på plass en type fysisk avgrensning mellom borettlagets eiendom og planlagte nye bebyggelse og utearealer tiltenkt allmenn benyttelse.
Dette med begrunnelse i bl.a. å kunne fortsatt bruke eksisterende parkeringsplasser bak borettslag Torggt. 22, det samme når det gjelder tomt eiet av borettslag ved innkjørsel til Reimsgate.

Evt. tilbud om å kjøpe plasser i planlagte parkeringskjeller ses ikke som noe alternativ, noe som for øvrig heller ikke har vært fremsatt for borettslaget fra verken Vestre Brygge Eiendom AS' eller Porsgrunn kommune's side.

Hovedformålet for vår del er å på best mulig måte ivareta beboeres interesser, trygghet og privatliv.

Med tanke på beliggenheten av eget grøntareal, plassering parkeringsplasser og garasjeanlegg på tomt tilhørende borettslaget Torggt. 22, i tillegg til at lett tilgjengelige verandaer i 1. etasje av blokk vender ut mot område som skal reguleres (alle verandaer gjør for øvrig det), finner man også at et fysisk skille mellom tomt tilhørende borettslag og nærliggende nye områder med planlagte park og områder for lek(UL2), er noe som er tvingende nødvendig å få på plass ut fra vårt synspunkt.
Man ser også lett for seg at dette kan bli et samlingspunkt for grupper, en ting som kan bli mer forstyrrelse enn forlystelse for beboere i borettslaget.

Igjen:
Uten oppsett av et slikt fysisk skille mellom vår og annen eiet tomt begrenses mulighet for parkering for våre beboere, tydeliggjøring av hva som er borettslagets private tomt viskes ut, det kan evt. bli betraktelig sjenanse for beboere ved at fremmede vil ta seg til rette og gjøre mer bruk av vår private tomt(det er nevnt allmenn ferdsel og rekreasjon), samt at mye av tryggheten for enkelte av

beboere(tenker da spesielt på de med verandaer i 1. etasje) forsvinner.
Det er tross alt her snakk om et anselig antall nye boliger og næringsbygg etc., som jo vil bety et totalt endret område som vil bli å finne i umiddelbar nærhet til vårt borettslag.

Å avgi andel av tomt eiet av Torggt. 22 borettslag til utbygger, slik det er lagt opp til i reguleringsplan, ses på som helt uaktuelt fra borettslagets side.

Man ser det heller ikke som aktuelt at vårt borettslag og vår tomt «innlemmes» i høringsutkastet til reguleringsplan for PMV fremlagt av Porsgrunn kommune og Vestre Brygge Eiendom AS, verken med tanke på gjøre boliger og andre bygninger som er tenkt bygd mer tilgjengelige og område mer åpent for allmennheten ved å på noen måte gjøre endringer på vår eiendom, eller å på annen måte ta i bruk deler av eiendom tilhørende borettslag for tilretteleggelse for allmenn ferdsel og rekreasjon for allmennheten.

Det er gjennomgående nevnt i fremlagte forslag:
«Områdene skal være felles for boligene i *planområdet* – og de skal være allment tilgjengelige» - og da påpekes det fra vår side at vi verken er en del av planområdet og at vår tomt ikke er allment tilgjengelig, og vi påberoper oss derfor nevnte rett til å bli skjermet fra nevnte planområde.

Spørsmål styret stiller til utbygger og kommune :
Har man sett på hvilke påvirkninger de planlagte byggetrinn har på vårt gamle garasjeanlegg, som jo ligger tett inntil dokka? Konsekvensutredning mht. dette når man skal starte på byggetrinn for parkeringsplass, gatetun og anleggelse av torg og park rundt dokk/dokk-kant?

Hvilke alternativer mht. parkering og adkomst til garasjer har beboere i borettslag under de forskjellige byggeprosesser/-trinn?

Hva kan man forvente av støv og støy?

Forringelse av og evt. skade på eiendom/eiendeler(sprekkdannelser i bygninger, skade på parkerte biler, annen skade på bygninger)?

Styreleder

Nestleder

Sekretær

Fra:	Rikke Holte Haraldsen <RikkeHolte.Haraldsen@skagerakenergi.no>
Sendt:	7. mai 2020 13:09
Til:	Porsgrunn Postmottak
Kopi:	Kjetil Bergerud
Emne:	19/00022-56 - Har du sett forslaget til ny reguleringsplan til Porsgrunn mekaniske verksted

Uttalelse til offentlig ettersyn av Porsgrunn mekaniske verksted
Skagerak Nett AS («SN») viser til utsendt varsel om offentlig ettersyn av Porsgrunn mekaniske verksted i Porsgrunn kommune. Høringsfristen er 14.05.2020 og uttalelsen er dermed innen fristen.

1. **Bemerkninger**
   Skagerak Nett viser til opplysninger gitt som uttalelse ved varsel om oppstart av planarbeid.

   Nettselskapet er tilfreds med at forslagsstiller har imøtekommet våre innspill.
   Nettselskapet ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før utbygging for å avklare hvordan ny bebyggelse skal forsynes med elektrisk strøm og for å planlegge nye elektriske anlegg.

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

Med vennlig hilsen
Skagerak Nett

Rikke Holte Haraldsen
Saksbehandler / prosjektmedarbeider

_ _ DIREKTE	+47 35903090
_ _ MOBIL	+47 94423775
_ _ SENTRALBORD	+47 35935000

Skagerak Nett AS
Postboks 80
3901 Porsgrunn

http://www.skageraknett.no

Porsgrunn kommune

Deres ref: 14/04737
Vår ref: 2020/62331
Dato: 05.05.2020
Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler

Mattilsynet

HAR DU SETT FORSLAGET TIL NY REGULERINGSPLAN TIL PORSGRUNN MEKANISKE VERKSTED

Viser til rev med høring og offentlig ettersyn av reguleringsplan for Porsgrunn Mekaniske Verksted med frist for innspill 14.05.2020. Formålet med planen er å legge til rette for boliger.

Området skal knyttes til offentlig VA – nett og det er gjort en egen rapport om VA – konseptet fra Multiconsult. Området skal bygges etappevis og det er laget en plan for tilstrekkelig VA – løsning. Det må sikres at tilkopling og utbygging av VA-nett skjer på en hygienisk betryggende måte som hindrer forurensing av nettet. Mattilsynet har ingen videre kommentarer til planen.

Med hilsen

Turid Opsund

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

www.mattilsynet.no

Mattilsynet
Avdeling Telemark

Saksbehandler: Turid Opsund
Tlf: 22400000
E-post: postmottak@mattilsynet.no
(Husk mottakers navn)

Postadresse:
Felles postmottak, Postboks 383
2381 Brumunddal
Telefaks: 23 21 68 01

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark

Vår dato: 07.05.2020
Vår ref: 2020/3296
Deres dato: 20.03.2020
Deres ref: 14/04737-32

Porsgrunn kommune
Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Saksbehandler, innvalgstelefon
Carina Merete Iversen-Nordby

Uttalelse til reguleringsforslag - Porsgrunn - 200/3235 - 200/3709 - 200/3233 med flere - Porselensvegen 47 - gamle Porsgrunn mekaniske verksted - reguleringsplan

Det vises til brev med vedlegg av 20. mars 2020 fra Porsgrunn kommune.

Saken gjelder
Saken gjelder høring og offentlig ettersyn av reguleringsplan med konsekvensutredning for Porsgrunn mekaniske verksted.

Porsgrunn mekaniske verksted ble etablert på 1850-tallet. Verfts- og verkstedvirksomheten i området er i dag opphørt.

Hensikten med planen er å transformere området til boliger i form av småhusbebyggelse og blokker fra 2-8 etasjer med til sammen ca. 250 boenheter. Det reguleres også for tjenesteyting, kontor, forsamling og bevertning. Planforslaget legger til rette for brygger langs kaikanten, samt bryggeanlegg vest i planområdet. Reguleringsplanen tilrettelegger også for allmenn ferdsel og rekreasjon med torg/promenade, gatetun, dokk og park/lekearealer.

Planområdet er i kommuneplanens arealdel avsatt til fremtidig kombinerte formål (bolig/næring), samt hensynssone bevaring kulturmiljø, faresone flom, turveg/elvepromenade og eksisterende boligområde. Planområdet er i dag uregulert.

Fagavdelingenes rolle
Fylkesmannens fagavdelinger skal med hjemmel i plan- og bygningsloven § 4-3 påse at planer ikke er i strid med nasjonale og vesentlige regionale interesser innen miljøvern, landbruk, samfunnssikkerhet, helse og sosial og barn og unges interesser. Så lenge planen ikke er i strid med nasjonale eller vesentlige regionale interesser, vil vi ikke ha innsigelse til planen.

For ordens skyld minner vi om at det er Fylkesmannens justis- og vergemålsavdeling som behandler eventuelle klager på kommunens vedtak.

Fagavdelingenes vurderinger

ROS-analyse, grunnforhold, springflo og flom

I vår uttalelse til planvarselet bemerket vi at deler av planområdet befinner seg i et område med fare for flom, springflo, og med utfordrende grunnforhold, og at dette måtte utredes i ROS-analysen.

Notatet fra grunnundersøkelser konkluderer med at områdestabiliteten i og omkring planområdet er tilfredsstillende. ROS-analysen konkluderer med at utbyggingsalternativet utløser behov for oppfølging/tiltak for å forebygge mot uønskete hendelser, uten at omfanget av dette vurderes å være noen negativ konsekvens. Nødvendige tiltak for å sikre terrengstabilitet er tatt inn i reguleringsbestemmelser. Reguleringsbestemmelser krever at geoteknisk sakkyndig skal involveres i videre prosjektering for tiltak i området. Nødvendige hensyn til flomfare, flomveier og overvannshåndtering ivaretas i bestemmelser. Flomutsatt areal er vist som fareområde på plankartet. Fylkesmannen registrerer at tilgjengelig kunnskap om risiko- og sårbarhet i planområdet er anvendt og ivaretatt, og slutter seg til de vurderinger som fremgår av oversendt dokumentasjon.

ROS-analysen for planområdet datert 10. mai, 2019 tar for seg et relevant utvalg av uønskede hendelser, men som det fremgår av del 2. er metodikken basert på DSBs rundskriv om samfunnssikkerhet (datert 2010) og NS5814.

I den forbindelse vil vi gjøre tiltakshaver oppmerksom på at ROS-analyser skal utarbeides basert på oppdatert veiledningsmateriell. I 2017 ble det laget en ny veileder fra DSB «*Samfunnssikkerhet i kommunenes arealplanlegging*» og en påfølgende sjekkliste (2018). I vedleggene til denne veilederen er det flere eksempler på uønskede hendelser som bør analyseres og lenker til lov- og regelverk. Klimahjelperen (2015) Klimaprofilen for Telemark (2016) er også en god informasjonskilde i en ROS-prosess.

Porsgrunn kommune bør legge denne veilederen og sjekklisten til grunn og inkludere riskområder fra kommunens helhetlige ROS-analyse. Merk at denne sjekklisten ikke er uttømmende, og at ROS-analysen som et minimum skal inneholde:

1. Bakgrunn, organisering, hvem som har deltatt i arbeidet, dato, metode og kunnskapsgrunnlag
2. Analyse: aktuelle uønskede hendelser skal holdes opp mot akseptkriterier for å avgjøre om det er behov for tiltak
3. Konklusjon og oppfølging av må-tiltak
4. Vedlegg: Rapporter, undersøkelser, aktuelle uttalelser, utdrag fra kommunens helhetlige ROS, etc.
5. Må-tiltak (rødt i matrisen) skal følges opp med analyse og konklusjon, og med plantekniske virkemiddel i plankart og i planbestemmelser/rekkefølgekrav.

Basert på vurderingene som er gjort i denne konkrete plansaken inkl. geotekniske undersøkelser og planbestemmelser som er utarbeidet, anser vi hensynet til samfunnssikkerhet og beredskap som tilstrekkelig ivaretatt. Men vi forventer og legger til grunn at veilederen og ny metodikk tas aktivt i bruk fremover.

Forurensning fra forurenset grunn og sediment

Vi mener hensynet til forurensningsspredning fra forurenset grunn og sediment er tilstrekkelig ivaretatt gjennom rekkefølgekrav og planbestemmelsene.

Riving
Vi mener det er svært viktig at det gjennomføres miljøsanering av alle bygg som skal rives slik at ikke farlig avfall og elektrisk- og elektronisk avfall følger det ordinære rivingsavfallet, men fjernes før selve rivingen starter. Vi vil råde til at det tas inn en bestemmelse om dette, der det ikke gis tillatelse til riving før det er gjennomført en miljøsanering av bygget som det søkes rivingstillatelse for.

Naturmangfold
Planområdet faller utenfor kriteriene for naturtyper som er gitt i Miljødirektoratets håndbok 13. De to omtalte trærne i sørvestre del av planområdet gis liten verdi, etter metodikk i håndbok V712. Vi anser naturmangfoldet for å være godt utredet tilstrekkelig i saken.

Byggegrense og allmennhetens ferdsel
Reguleringsplanen tilrettelegger for allmenn ferdsel langs elven. Fylkesmannen anser bredden for å være tilstrekkelig for å kunne sikre en god og trygg ferdsel langs elven. Vi anser allmennhetens ferdselsmuligheter for å være ivaretatt i reguleringsplanen.

Med hilsen

Sigurd Lenes (e.f.)
fungerende plansjef

Øivind Fredlund
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Vestfold og Telemark fylkeskommune	Postboks 2844	3702	SKIEN
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091 Majorstua	0301	OSLO

Vestsiden Fellesskap

Høringssvar Vestre Brygge

Fra Vestsiden Fellesskap

Styret i Vestsiden Fellesskap har hatt boligprosjektet Vestre Brygge til behandling.

Styret godtar hovedtrekkene i utbyggingsplanen.

Styret har disse merknadene:

Trafikkforhold: Styret ser med bekymring på trafikkforholdene til Østre område ved dokka gjennom Porselensvegen. Innsnevring av kjørebanen i Porselensvegen vil bety problemer for trafikk for beboere inn og ut av området. (Jfr. Asplan Viak prognoser for trafikken i Porselensvegen og reguleringstiltak i Norrønagata.) Næringsvirksomhet i området genererer også stor trafikk i Porselensvegen.

Det skal ifølge planen bygges en anleggsvei til Østre område fra Drangedalsvegen. Styret mener at denne veien kan gjøres permanent, slik at adkomsten til Østre område blir enklere, enten ved enveis eller to-veistrafikk på en oppgradert veg/broløsning.

Styret viser også til Statens Vegvesens innspill, datert 26.11.14, om adkomst fra vest, for å unngå bruk av Dokkveien, og at trafikk til utbyggingsområdet bør gå via riksvei 36. (Pkt. 6.2 i planbeskrivelsen fra Børve Borchsenius)

Byggehøyder: Styret i Vestsiden Fellesskap mener at det ikke er gode grunner for å tillate byggehøyder opp til 8 etasjer. Dette vil bli veldig massive høyblokker. Dette borger ikke for det idylliske tilskuddet til nærområdet, et område som også er omfattet av kulturvern. 5-6 etasjer er tilstrekkelig høyt for ny bygningsmasse.

Båtplasser: Båtplasser i dokka og utenfor eksisterende kaifront må primært være forbeholdt allmenheten.

Styret slutter seg også til innsendt høringsinnspill fra 9 beboerne i Reimsgate/Brønlundsgate, datert 20.04.2020

For styret i Vestsiden Fellesskap

Finn Morten Steen (s)

leder

Per Keim Olsen

Brønlundsgt. 5

3920 Porsgrunn

Porsgrunn kommune v/Servicesentret 13.05.2020

Saksbehandler Heidi Lange

Innspill til høring.

Reguleringsplan arkivsak-dok 14/04737-28 Porsgrunn Mekaniske Verksted,

Jeg er eier/beboer i Brønlundsgt. 5, Gnr 200 Bnr 232 som inngår i planområdet. Jeg har også tidligere levert notat dat. 28.11.2014 til LINK arkitekter som ligger i vedlegg i saken.

Først vil jeg si at mye i det nye forslaget til plan virker bedre enn tidligere. Jeg/vi er positive og synes det er fint det bygges boliger i området. Her er jeg opptatt av å formidle det jeg opplever problematisk ved planen.

Min familie har bodd i/eid Brønlundsgt. 5 uavbrutt i 150 år, siden min oldefar bygde hus her i 1870. Han var seilmaker hos R. Brønlund, grunnleggeren av Porsgrunn Mek. V. Jeg er selv vokst opp her. Dessverre brant det opprinnelige huset i 2005. Nytt hus- tilnærmet identisk utvendig (samme grunnplan, plassering på tomta, hjørnekasser, panel bl.a.) sto ferdig i 2008.

Det har kanskje vært fokusert for mye på den (private) veien, som <u>alle</u> tidligere hus på østsiden av Brønlundsgt. ble bygd mot og hadde/har inngang fra, i det som jeg nå vil ta opp. Dette er et historisk faktum.
Det gjaldt derfor tidligere også for tidligere Brønlundsgt. 9 (nå Drangedalsveien 45) og Brønlundsgt. 11 (nå Langgt. 52) som den gang hadde den samme veien forbi husene sine i øst. Disse fikk imidlertid i sin tid kjøpt hver sin del av denne veien og med beliggenhet i åpen grense til vei, fikk opprettholdt tilkomsten med bil til sine eiendommer.
Det er dette problemet som ikke løses for oss i reguleringsplanen.

Men det jeg/vi er ute etter, er ikke «re-etablering av historisk gateløp» slik det påstås i kommentarene til mitt første innspill, men tilkomst (med bil) til boligen fra der den har vært i 150 år, hele tiden slik det er daglig fremdeles, siden ca.1960-70årene også med bil (og parkering).

Da et privat reguleringsforslag om bygging av boliger i området kom første gang i 1988, sendte beboerne i området et brev om den samme problematikken til høringen, datert 18.11.88.
Byplankontoret v/Gunnar Berg og Per Arstein skrev da bl.a. til arkitektene (også den gang Børve og Borgsenius) 05.12.88:

«-Eiendommene Brønlundsgate 3 og 5 samt Reimsgate 69 (min komm.: eg. Reimsgt.11, tidligere Vestregt.69) (gnr. 200, bnr, 232, 230 og 3244) må sikres kjøreatkomst til eiendommene. Dette mener vi er nødvendig for å få en hensiktsmessig arealutnyttelse området sett under ett, og et moment en således må ta hensyn til uavhengig av eventuelle atkomstrettigheter m.v.»

Børve og Borgsenius v/Kåre Kverndokk aksepterte dette, uten innsigelser, som han innarbeidet i planen, iflg. brev datert 05.01 89.

Nå endte reguleringsforslaget den gang i vedtak om at det «ikke fremmes», jfr vedtak i Bygningsrådet 06.02.90, sak 1016/90 og i brev til min mor dat. 21.02.1990 vedlegger en…»nedfotograferte kart av byplankontorets to skisser for mulig alternativ fremtidig arealdisponering i området». Der er bilvei langs gjerdet og informasjon om at «planen gir mulighet for tilleggsareal mot nord og øst» vist med grønn farge.

Jeg har tatt opp problematikken muntlig på 2 møter med forslagsstillerne underveis i planprosessen og egentlig fått forståelsen av at også de (f.eks LINK arkitekter) «så» denne problematikken og ville ta hensyn i planen.

Skuffelsen var derfor stor da reguleringsforslaget nå foreslår tilkomst for oss alle fra vest via Brønlundsgt. og parkering inne i hagen bak gjerdene der (Min tomt er på 341kvm). Spesielt ille ser jeg forslaget for min eiendom, der hovedinngangen i tillegg er lengst mulig av sted rundt og på den andre siden av huset.
En slik løsning vil være en forringelse av tomtene og bomiljøet i det som i arealplanen kalles Hensynssone Tuftekås.

Betydelige lengder av gjerdene vil måtte rives. Veibanen ved inngangen til Brønlundsgt. er kun 2.80m bred og er lite skapt for biltrafikk. I tillegg skal vel gaten også i framtida samtidig fungere f.eks som vei for bl.a. gående, syklende, folk som skal på tur til friområdene, noe en jo også frister med for framtidige beboere i planområdet.

Jeg ønsker tilkomst med bil, ikke re-åpning av vei.

Med dette ber jeg om at det opprettholdes tilkomst med bil til min bolig (område BS2) f.eks gjennom og sammen med tilkomstvei til den planlagte småhusbebyggelsen i område BS1 som munner ut i avkjørsel A2.

Jeg tenker at dette burde være enkelt å få til, lite tilleggsbelastende og vil heller være med på å skape en «myk overgang» mellom Hensynssonene Tuftekås og framtidige PMV. Jeg vil gjerne i dialog med «rette instans» om dette.
Jeg er kjent med at eierne av Reimsgt11 og Brønlundsgt.3 også ønsker tilsvarende løsning for seg, tilkomst fra denne siden, men det er jo ikke sikkert at mitt konkrete forslag vil passe for alle.

I planforslaget vurderes bygninger og andre forhold i grenseområdene som ligger i «hensynssone Tuftekås» bare individuelt og hver for seg. Det er for så vidt forståelig og greitt som aktuelt perspektiv, men det er jo også utarbeidet en Kulturminneplan 2017-29, som ikke er vedtatt i sin helhet (og som jeg ikke har lest) men som, deler av den, er tatt inn i kommuneplanens arealdel vedtatt i 2019. Det gjelder f.eks. for både PMV og Tuftekås, som der begge er definert som «hensynssoner», hele miljøer som planlegges særlig ivaretatt for framtida.
Vedlegg 15. Fagrapport kulturminner og kulturmiljø. ble utarbeidet av LINK i sin tid (2015). Jeg oppfatter særlig dette vedlegget som lite oppdatert (jfr. foregående avsnitt), delvis ufullstendig, misvisende og til dels feilaktig når det gjelder vurderingene av Brønlundsg. 3 og 5. og noe av bildematerialet.
Jeg savner i det hele tatt et helhetsperspektiv, særlig mtp forholdet til «hensynssone Tuftekås» i reguleringsplanen (jfr f.eks den nevnte arealplanen som det knapt er vist til). Det finnes f.eks heller ingen

referanse til Chr. Abrahamsen sin bok om Vessia Solum-Porsgrunn. Bare Vestregate/Reimsgate tilhørte fram til 1920 Solum kommune og mesteparten av Tuftekås.

Det var jo bl.a.her mange arbeidere ved PMV og i det hele tatt industrien på Vessia bodde og levde sine liv fra tidlig på 1800-tallet og til få år siden og hele bomiljøet har i en lang historisk periode hatt en nær tilknytning til dette. Og svært mange av boligene har en kjerne bak fasaden som har betydelig alder, mye er slik sett bevart og mye kan trekkes fram igjen om en ønsker det. Disse boligene er, de fleste, også egnet f.eks for barnefamilier.

Jeg deler også Heidi Christiansens bekymringer for at det nye planforslaget (trass i at jeg forstår det er vurdert) sluser all biltrafikken fra området inn i utkjørslene A2, A3 og A4, at det vil føre til økt/for mye press mot Porsgrunnsbrua og sentrum vest. Den opprinnelig foreslåtte, nå forlatte utkjørsel A1 i Dokkveien har den fordel at trafikken presses mot Kulltangbrua, Rv 36 og 356 og utenom store deler av Drangedalsveien. I det hele tatt er jeg bekymret for gjennomgangstrafikken i Drangedalsveien, som de seinere år er oppgradert med forkjørsrett som sammen med muligheter for gjennomkjøring, ser ut til å medføre at trafikkmengden og farten er økende.
Jeg mener større kjøretøyer og privatbiler (men ikke busser/kollektivtransport) som ikke går til og fra hus og leiligheter i området, bør sluses utenom.
Om en foretar slik regulering sammen med bruk av utkjørsel A1, vil utkjørsel A2 kun brukes av småhusbebyggelsen i BS1 og de tilgrensende områdene i Tuftekås fra Brønlundsgt. og Reimsgt, noe som vil bidra til betydelig mindre trafikk med mange andre positive følger, gjennom dette sentrale området- også for beboerne i den framtidige PMV-bebyggelsen.

Jeg minner om at Tuftekås består av max 40 hus, de aller fleste eneboliger i et «organisk bomiljø» mens PMV-området planlegges ferdiggjort med 250 boenheter. Det er mange, selv om grenseområdet favner videre enn bare Tuftekås.

Med hilsen og forventninger om at særlig ønsket om å opprettholde atkomsten tas hensyn til i forvaltning og politiske organer

Per Keim Olsen

Dalen, eier av Reimsgt. 11 og Danielsen, eier av Brønlundsgt.3 er informert om innholdet i dette innspillet og støtter i hovedsak synspunktene som fremmes- om ikke alt i detalj.

Vedlegg vil følge av siterte dokumenter og bes legges ved dette innspillet.

PORSGRUNN KOMMUNE

BYPLANKONTORET

Vår ref. ....: 505.0/PA/ven
Saksbehandler: Arstein
Deres ref. ..:
Skriv datert : 14.10.88

Oversendt ...:

Porsgrunn, den 5.12.88
Tlf.: (03) 55 40 00

Børve og Borchsenius a/s
Postboks 1050
3901 Porsgrunn

Forslag til bebyggelsesplan for del av Vestregt. 52, gnr. 200, bnr. 3235.

Det vises til Deres oversendelse av 14.10.88, samt konferanse med Kåre Kverndokk 9.11.88.

Det mottatte planforslag har utvilsomt flere kvaliteter, og utgangspunktet, forholdsvis tett bebyggelse og relativ høy utnyttelse bør kunne legges til grunn ved en eventuell fremtidig utbygging. Dog vil vi peke på følgende punkter som vi ser det nødvendig å innpasse ved utbygging for at vi overfor bygningsrådet kan anbefale et privat reguleringsforslag vedtatt utlagt til offentlig ettersyn.

- Eiendommene Brønlundsgate 3 og 5 samt Reimsgate 69 (gnr. 200, bnr. 232, 230 og 3244) må sikres kjøreatkomst til eiendommene. Dette mener vi er nødvendig for å få en hensiktsmessig arealutnyttelse området sett under ett, og et moment en således må ta hensyn til uavhengig av eventuelle atkomstrettigheter m.v.

- Planen viser svært lite grøntarealer, og vi mener absolutt det vil være behov for lekeplass i området. Arealet mellom Brønlundsgate 3 og Reimsgate 69 bør således disponeres til dette formål. Uansett er dette såvidt lite at vi ikke vil kunne anbefale det nyttet som selvstendig boligtomt. Biltrafikk inn i området for å unngå store fellesgarasjer mener vi bør kunne aksepteres, men vi mener området bør "mykes noe opp", f.eks. ved å vise flere areal med grønt/beplanting. Selv om lekeplass mellom Brønlundsgt. 3 og Reimsgt. 69 vises, mener vi det ikke er grunnlag for å fjerne det viste fellesareal mot Drangedalsvegen 24.

- Vestregate vises med minimum 8 meters reguleringsbredde, i alle fall forbi nåværende innkjøring til Porsgrunn Stål & Maskin.

forts. side 2

Forslag til bebygg.plan for del av Vestregt. 52, - forts...

- Inne på området vises det minimum 7,0 meter fra garasje-port/carport til boligareal.

- Bebyggelse langs Drangedalsvegen kan i alle fall ikke på-regnes godkjent nærmere vegen enn boligblokk på gnr. 200, bnr. 3052, Drangedalsvegen 24. Det understrekes at veg-sjefen i Telemark er vegmyndighet for denne vegen.

- Det må redegjøres for hvorledes boligarealene tenkes dispo-nert i forhold til hver enkelt bolig, dvs. om det plan-legges fradelt tomter for hver enhet, om eiendommen tenkes seksjonert e.l. Dersom det ønskes egne bruksenheter for hver leilighet, evt. hele eller deler av fellesarealene, bes ønsket eiendomsinndeling angitt på planen.

- Da det er opparbeidede parkeringsplasser for næringseien-dom som nå søkes omdisponert må det i detalj vises til-pstrekkelig antall parkeringsplasser inne på bedriftens areal i h.h.t. kommunens vedtekt til plan- og bygnings-lovens (p.o.b.l.) prgf. 69.

Vi har konferert med SKK som opplyser at strøm kan leveres uten at ny trafo anlegges, men det må tas forbehold om omlegging av diverse strømkabler i området.
Ingeniørvesenet opplyser at bebyggelse ikke synes å komme i konflikt med eksisterende vann- og avløpsledninger i området. Dog ligger det to sandfangskummer inne på området som nok må flyttes, omlegges e.l.
Krav i forbindelse med tilknytning til offentlige ledninger, her-under tilknytningssteder, er ikke vurdert nå, heller ikke de offentlige ledningers kapasitet.

Endelig vil vi bemerke den ønskede planform. Bebyggelsesplan kan bare utarbeides for områder hvor dette er bestemt i planbestem-melsene til kommuneplan eller reguleringsplan.
Bebyggelsesplanen kan ikke endre hovedrammene for arealbruken fastlagt i kommune- eller reguleringsplan. I Porsgrunns kommune-plan er deler av omsøkte område avsatt til boligformål, og deler til industriformål. Bare dette tilsier at bebyggelsesplan ikke kan fremmes.

Hele det omsøkte området er i dag regulert til industri iflg. reguleringsplan stadfestet 4.8.65. Fremme av bebyggelsesplan til boligformål vil således være i direkte strid med reguleringsplanen. Utnyttelse av området til boligformål må derfor skje etter en stad-festet reguleringsplan, og området må således omreguleres.
I denne forbindelse har De selvsagt full rett til å fremme et privat forslag om regulering i h.h.t. p.o.b.l. prgf. 30. Dersom dette ønskes ber vi om at våre foranstående merknader tas tilfølge og innarbeides i forslaget.

forts. side 3

Forslag til bebygg.plan for del av Vestregt. 52 - forts...

Vi vil for ordens skyld også gjøre oppmerksom på at De selvfølgelig har full rett til å få behandlet det foreliggende forslag uten endringer som et privat reguleringsforslag. Fremmes dette vil vi imidlertid innstille på at det ikke skal vedtas, dvs. ikke utlegges til offentlig ettersyn i h.h.t. p.o.b.l. prgf. 27-1. Ved et slikt vedtak vil De, fordi forslaget inneholder en vesentlig endring av gjeldende reguleringsplan, kunne kreve reguleringsspørsmålet forelagt bystyret, jfr. p.o.b.l. prgf. 30, annet ledd.

Ved fremme av privat reguleringsforslag må dette kunngjøres på nytt i h.h.t. reglene i p.o.b.l. prgf. 27-1 nr. 1 annet ledd, jfr. prgf. 30 siste ledd. I denne forbindelse vil vi påpeke nødvendigheten av fullstendig nabovarsling i det den foreliggende nabovarsling var noe mangelfull, bl.a. var ikke Porsgrund Porselænsfabrikk A/S som nabo varslet om at planen ble fremmet.

Vi er innstilt på et fortsatt godt samarbeid om prosjektet, og dersom De føler behov for ytterligere drøftelser før et eventuelt privat reguleringsforslag fremmes for bygningsrådet står vi gjerne til tjeneste.

Byplankontoret

Gunnar Berg

Per Arstein

200-3235.PA

arkitektkontoret
Børve og Borchsenius as

REF: KK/uk

DATO: Porsgrunn, 5.1.89.

Fritjof Olsen
Brønlundsgate 5
3900 Porsgrunn

VESTRE GATE 52, VARSEL OM REGULERING.

Etter oppdrag fra ANS Vestregate 52, arbeider vi med reguleringsplan for ovennevnte eiendom, PSM's parkeringsplass. Det er tidligere annonsert en bebyggelsesplan for eiendommen. Byplankontoret ønsker imidlertid at planen formelt utarbeides som reguleringsplan, og i den forbindelse varsles De på nytt.

Planforslaget er noe endret i forhold til den tidligere bebyggelesplanen. Det forslås en adkomstveg som også kan benyttes av Vestregt. 69 og Brønlundsgt. 3 og 5. Bebyggelsen foreslås som trehus i 2 etasjer, hvert med fire små leiligheter. Planforslaget vedlegges.

Om De har merknader til planen, ber vi Dem om en skriftlig uttalelse innen 30. januar -89. Om De ønsker ytterligere orientering, står vi til tjeneste med det.

Med vennlig hilsen
Arkitektkontoret Børve og Borchsenius A/S

Kåre Kverndokk

NPA NORGES PRAKTISERENDE ARKITEKTER

PORSGRUNN:
STORGATA 102
TLF.: (035) 53 010

SKIEN:
KVERNDALSGATEN 5
POSTBOKS 300
TLF.: (035) 28 996

NORSKE ARKITEKTERS LANDSFORBUND

PORSGRUNN KOMMUNE
Byplankontoret

Dato: 21.2.1990.
Referanse: 504.0/7.1.pua/jmh.
Saksbehandler: P.Arstein.
Deres referanse:

Fru Olsen
Brønlundsgt. 5
3900 Porsgrunn

Ad.privat reguleringsforslag for del av gnr. 200, bnr. 3235 (tidlig. Vestregt. 52).

Som De tidligere er gjort kjent med har bygningsrådet behandlet, og i sak 1146/89 vedtatt å legge ut til offentlig ettersyn ovennevnte private reguleringsforslag. (Plan for boligbygging på parkeringsplassen mellom bolig- og verkstedbygningene med tilhørende bestemmelser).

Bygningsrådet har i møte 6.2.90, sak 1016/90, vedtatt at planforslaget ikke fremmes. Til Deres orientering vedlegger vi bygningsrådssakene 1012/ og 1016/90 med tilhørende notater, samt nedfotograferte kart av byplankontorets to skisser for mulig alternativ fremtidig arealdisponering i området.

Forslagssstilleren (Byggforvaltning A/S) kan kreve reguleringsspørsmålet forelagt bystyret, så planforslaget kan bli tatt opp igjen.

Dersom det blir aktuelt å igangsette reguleringsarbeid for et større område slik som antydet i våre notat til bygningsrådet vil berørte grunneiere/næringsdrivende/naboer m.v. bli varslet i h.h.t. plan- og bygningslovens regler.

Dette til orientering. Dersom De har ytterligere spørsmål står vi gjerne til tjeneste.

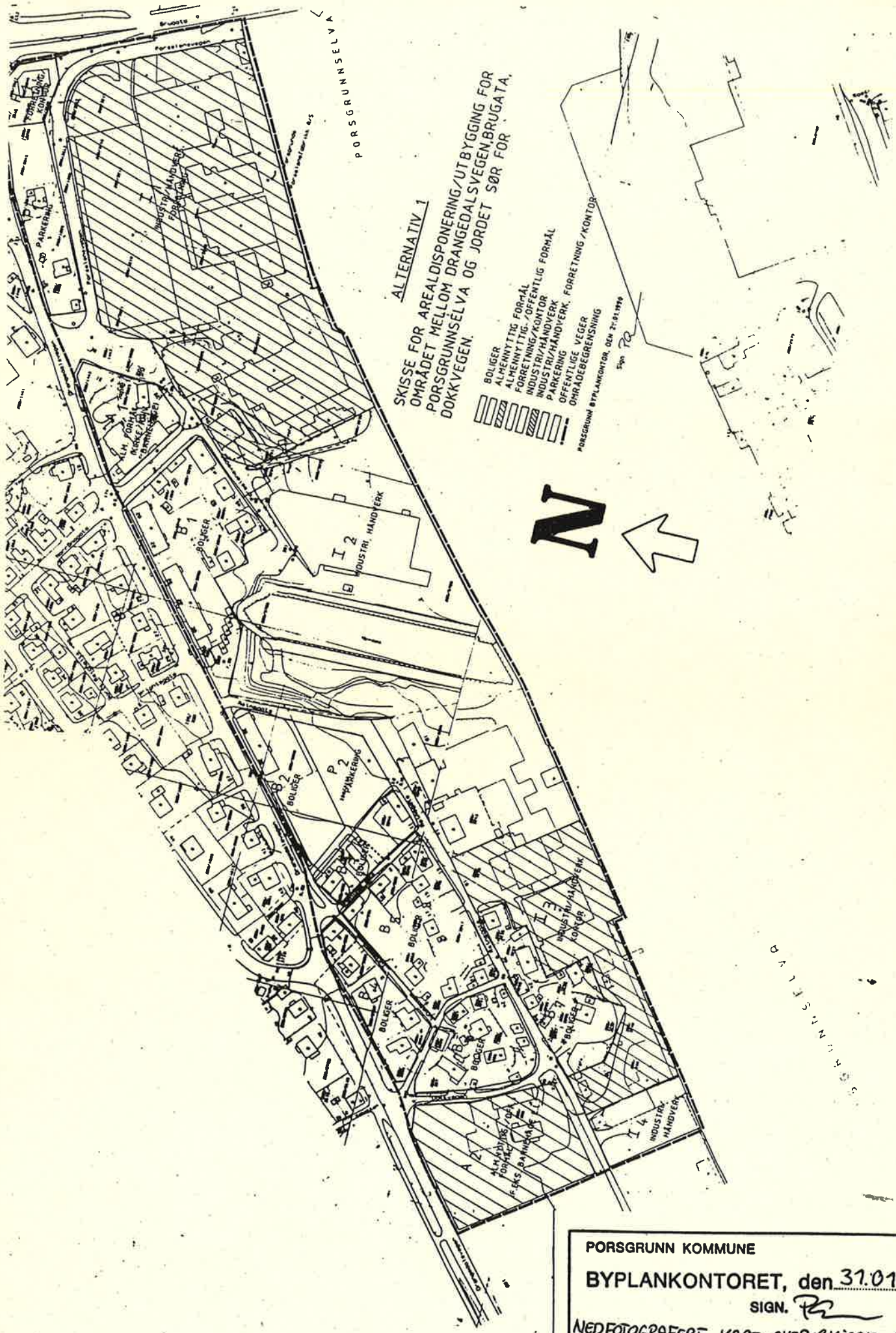
Byplankontoret,
Gunnar Berg.
sign.

Per Arstein

Vedlegg.

Vestregt-52-PA

POSTADRESSE: Floodsgt. 6, 3900 Porsgrunn
BESØKSADRESSE: Floodsgt. 6
TELEFAX: 03-55 01 50
TELEFON: 03-55 40 00



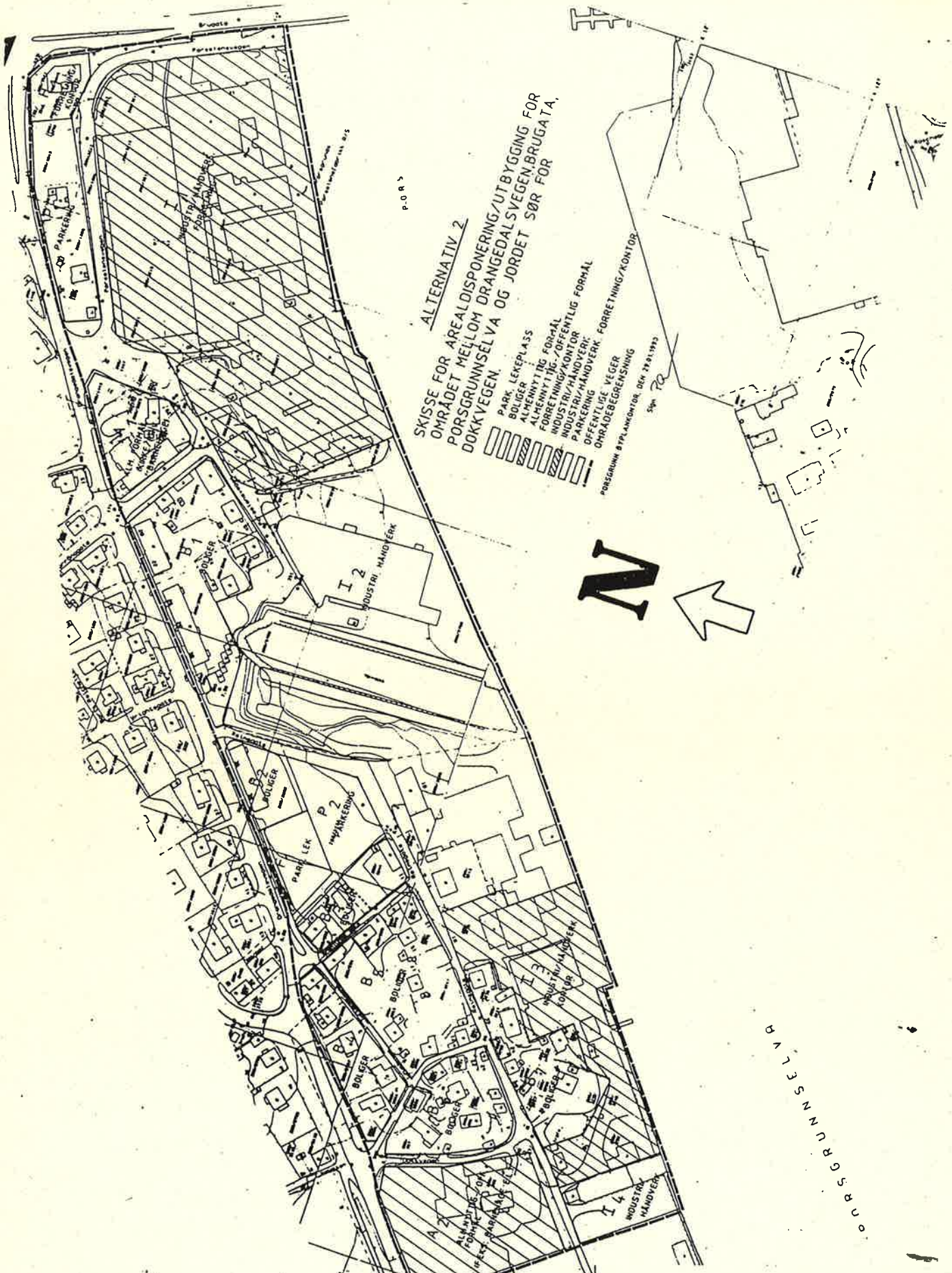
PORSGRUNN KOMMUNE

BYPLANKONTORET, den 31.01 1990

SIGN.

NEDFOTOGRAFERT KART OVER SKISSE FOR AREALDISPONERING/UTBYGGING..... DAT. 29.01.90

ALTERNATIV 1.



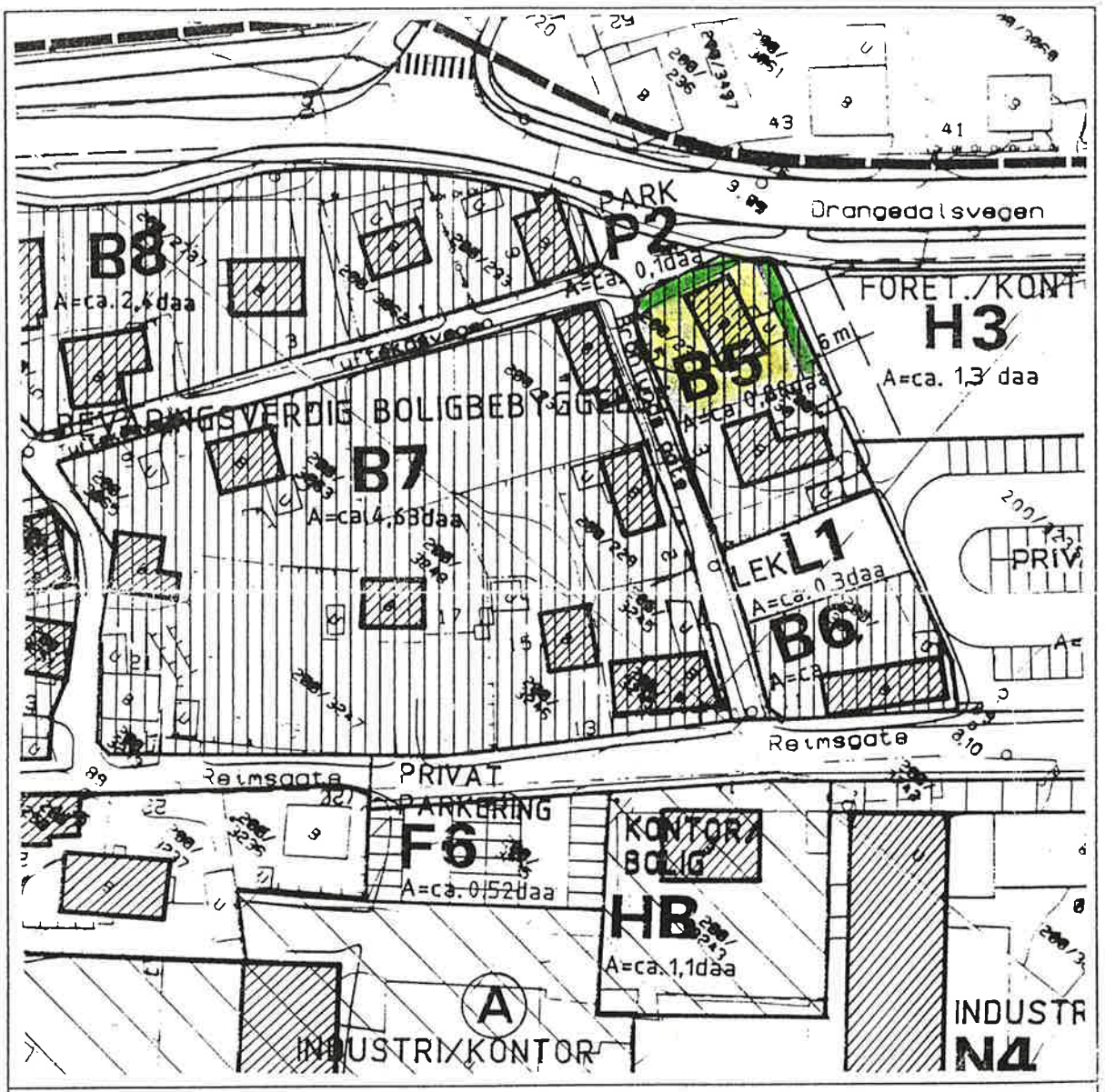
PORSGRUNN KOMMUNE

BYPLANKONTORET, den 31.01. 1990

SIGN.

NEDFOTOGRAFERT KART OVER SKISSE FOR AREALDISPONERING/UTBYGGING ..... DAT. 29.01.90

ALTERNATIV 2.



REGULERINGSFORSLAG INDUSTRI VEST - OFFENTLIG ETTERSYN

Virkning av planen for gnr. 200 bnr. 232

Adresse: Brønlundsgt. 5

Reguleringsformål:	
Byggeformål, bolig: ☒	
Byggeformål, forretning/kontor: ☐	
Byggeformål, alm.nyttig/bolig: ☐	
Byggeformål, kontor/bolig: ☐	
Bygningen / området er bevaringsverdig: ☒	
	På dette kartbilaget er tomten din/deres fargelagt.
	Dersom **gjennomføring** av planen krever at areal avstås, er dette vist med rødt. Gjelder: ☐
	Dersom **gjennomføring** av planen gir mulighet for tilleggsareal, er dette vist med grønt. Gjelder: Mot nord og øst ☒
Saksbehandler: Per Arstein Direkte telefonnr.: 35547430	PORSGRUNN BYPLANKONTOR FLOODSGT.6, 3915 PORSGRUNN

KYSTVERKET
Sørøst

Porsgrunn kommune
Postboks 128
3901 Porsgrunn

Deres ref.:	Vår ref.:	Arkiv nr.:	Saksbehandler:	Dato:
14/04737-32	2014/4933-12		Aase Kristin Eikenæs Marthinsen	14.05.2020

Uttalelse til offentlig ettersyn av detaljreguleringsplanen for Porsgrunn mekaniske verksted - Porsgrunn kommune - Vestfold og Telemark fylke

Vi viser til brev av 20.03.2020 vedrørende offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for Porsgrunn mekaniske verksted i Porsgrunn kommune.

Formålet med planen er å transformere området til boliger og samtidig bevare viktige kulturminner. Planforslaget legger i tillegg til rette for allmenn ferdsel og rekreasjon, herunder småbåthavn.

Kystverket
Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning og jobber for en effektiv og sikker sjøtransport gjennom å ivareta transportnæringens behov for framkommelighet og effektive havner. Kystverket deltar i planmedvirkning og utøver myndighet etter havne- og farvannsloven.

Ny havne- og farvannslov trådte i kraft 1. januar 2020. Havne- og farvannsloven har som formål å fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv. Kystverkets regionkontorer skal ivareta disse interessene i det regionale og lokale planarbeidet.

Merknader til planen
Planforslaget legger til rette for etablering av småbåthavn i Porsgrunnselva. I vår uttalelse av 27.11.2014 uttalte vi at planområdet ligger nær en trafikkert biled som går til flere terminaler i Skien, og at det ut i fra hensynet til sikkerhet og fremkommelighet fant det svært uheldig å etablere småbåthavn i planområdet.

Kystverket Sørøst har underveis i arbeidet med planforslaget blitt kontaktet av plankonsulenten vedrørende den planlagte småbåthavna. I e-post av 05.09.2018 skrev vi bl.a. følgende: *«Foreslåtte plassering av småbåthavn ligger i arealavgrensningen til biled. Området trafikkeres av nyttebåttrafikk og kan være utsatt for bølger fra passerende fartøy og strømninger. Det kan imidlertid ikke påregnes å få innført ytterligere fartsrestriksjoner*

som følge av ulemper passerende fartøy kan medføre. Etter kystverket Sørøst sin vurdering vil en etablering av småbåthavn i elva kunne få betydning for sikkerheten og fremkommeligheten for nyttebåttrafikken og andre brukere av farvannet. Eventuelle konsekvenser for sjøfarende og andre brukere av sjøen forutsettes derfor belyst og vurdert gjennom planarbeidet før det kan tas stilling til hvorvidt en småbåthavn kan etableres i elva. Vi vil for øvrig tilrå at videre planutarbeidelse skjer i samråd med Grenland Havn.»
Kystverket Sørøst kan ikke at konsekvensene for sikkerhet og fremkommelighet er vurdert i planforslaget. Vi forutsetter at disse forholdene vurderes før planvedtak.

Kystverket Sørøst minner om at alle tiltak som kan påvirke sikkerheten eller ferdselen i elva krever tillatelse av Kystverket Sørøst, jf. havne- og farvannsloven § 14. Eksempler på tiltak er brygger og fortøyningsinstallasjoner. Søknadsplikten etter havne- og farvannsloven er selvstendig og gjelder parallelt med eventuell søknadsplikt etter plan- og bygningsloven.

Med hilsen

Aase Kristin Eikenæs Marthinsen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Eksterne kopimottakere:

Grenland Havn IKS	Strømtangvegen 39	3950	BREVIK
Fiskeridirektoratet	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
Fylkesmannen i Vestfold og Telemark	Postboks 2076	3103	TØNSBERG

GRENLAND HAVN

25 MAI 2020

Porsgrunn kommune
Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Dato: 19.05.2020
Referanse: 20/67 - 3 / WALAHL

Svar: Forslag tiil ny reguleringsplan - Porsgrunn Mekaniske Verksted - Vestsiden

Vi viser til brev av 20.03.2020 vedrørende offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for Porsgrunn mekaniske verksted i Porsgrunn kommune.
Med hjemmel i Lov om havner og farvann forvalter Grenland Havn IKS tiltak i kommunens sjøområdet.

Grenland Havn IKS støtter Kystverket sine uttalelser i skriv, deres ref: 2014/4933-12 dato 14.05.2020.

Grenland Havn IKS kan ikke se at etablering av småbåt havn i elven er tatt med i konsekvensanalysen. Sjøfronten til Porsgrunn Mekaniske er utsatt for bølger fra nyttetrafikk, bølger fra sørvestlig vind og flom med drivgods fra lengre opp i elven.

Grenland Havn IKS ønsker å bli informert om videre planutarbeidelse før det vurderes et planvedtak.

Søknadsplikten etter havne- og farvannsloven er selvstendig og gjelder parallelt med eventuell søknadsplikt etter plan- og bygningsloven

Med vennlig hilsen

Walter Ahlgreen

havnekaptein
wa@grenland-havn.no

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

308 21

308#2035:4bb72281b-2ec3-446d-bceb-e1e78489e625:3