

PLANBESKRIVELSE for forslag til plan for Stathelle Marina med tilhørende småbåthavn, planID 345, sist rettet 05.10.20.

1. PLANOMRÅDET OG GAMLE STATHELLE

1.1. Historisk bruk av området

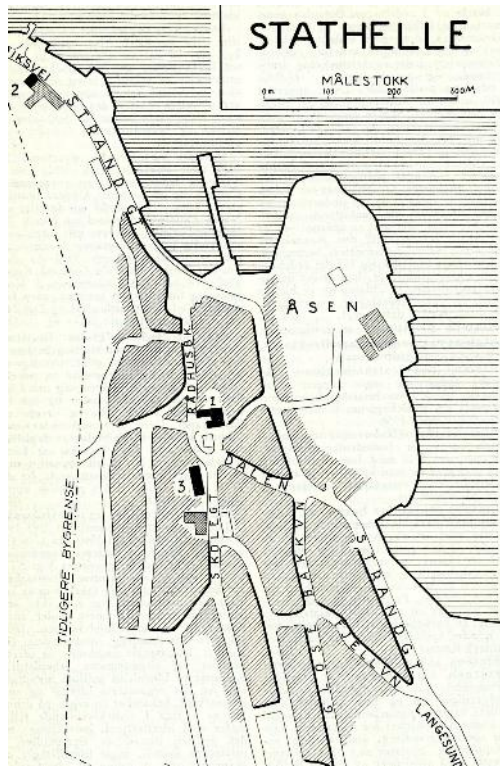


Fig 1. Stathelle – anno rundt 1964.
(Kilde Gyldendals leksikon 1966)

Den siste stavelsen i «Stathelle» kommer sannsynligvis fra det norrøne ordet «hella» som ble brukt om flatt fjell ved sjø – et egnet utskipingssted. Det tyder på at Stathelle har pekt seg ut som trygg og god havn langt tilbake i tid. I storhetstiden til familien Blehr på Kjellestad gård ble det skipet ut mye tømmer fra bukta mellom Gjermundsholmen og Åsen – noe en ser litt av på bilde 2.

Sammen med nabobyen Brevik var Stathelle i sin tid en av Norges viktigste havner for utskipping av tømmer. Kjellestad gård brant ned i 1918. En del år hadde Stathelle sitt eget tollsted. Ferjetrafikken mellom Brevik og Stathelle satte sitt preg på byen i mange år.

Selv om Åsen ligger sentralt på kartet til venstre, lå Åsen på utsiden av Stathelle sentrum også i 1960-årene. Ved Åsen er det tegnet inn tre store bygning, sannsynligvis de samme som er med på bildet i fig 3 nedenfor.



Fig 2: Kjellestad gård og deler av Åsen – med seilskute og tømmer i bukta.

1.1.1. Steinbrudd og industrivirksomhet ved Åsen

For flere år siden ble det sprengt ut stein i østsiden av Åsen. En sprengte seg et godt stykke inn i Åsen, men lot «ryggen» på den lille åsen stå igjen. Søndre del av planområdet vårt ligger i det gamle steinbruddet, inn mot den bratte skrenten som markerer slutten på steinbruddet. Den sørøstre delen av planområdet og deler av nordre ligger på areal som har blitt fylt ut i sjøen. Som følge av dette er det bare en liten rest igjen av den opprinnelige strandsonen.



Fig 3: Bilde av Stathelle dampsag og høvleri

På slutten av 1800-tallet lå det store bygninger ved Åsen. Det var bygningene til «Stathelle dampsag og høvleri» (bilde 3). Til høyre bak dampsaga lå den gamle tollboden og sorenskrivergården. Sagbruket på Åsen ble en viktig bedrift. Tollboden ble etter hvert flyttet til Brevik.

Nye eierne av sagbruket kjøpte den gamle Åsen-gården. De rev den i 1904 og bygde opp et moderne sagbruk og høvleri. Under 1. verdenskrig var det stor etterspørsel etter trelast og bedriften blomstret. I 1920 arbeidet 113 mann på sagbruket. (Kilde: Stathelle, Gunnar Sem)



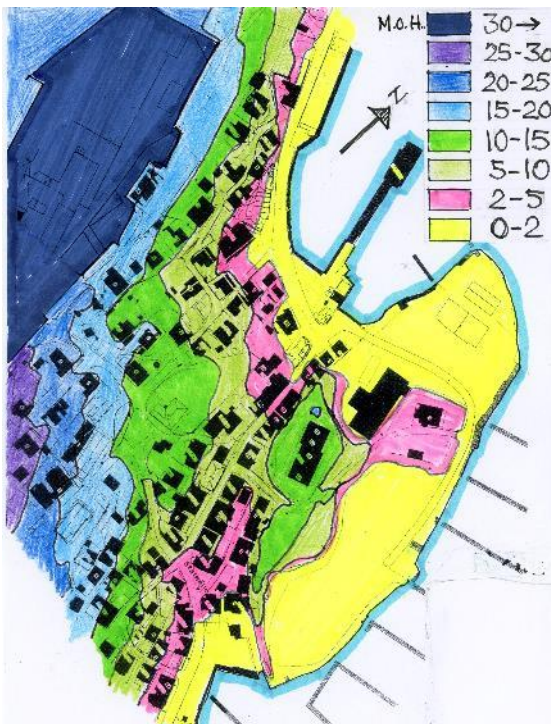
Fig 4: Fotografert fra brua kort etter åpningen i 1962.

Etter krigen ble det dårlige tider. I 1923 gikk bedriften konkurs. Bildet til venstre viser Stathelle i 1962. På odden til venstre for Stathelle ser vi deler av Åsen og planområdet. Av bildet ser vi at det også da lå flere store hus og lagerhaller på odden. Rett bak Åsen stikker det opp en gammel skorsteinen. Det er sannsynligvis skorsteinen til det gamle sagbruket.

KONKLUSJON:

Til langt ut på 60-tallet lå det flere bygninger høye bygninger med store volumer både ved Åsen (planområdet) og i området rundt Stathelle. Det var uthus, store sjøboder, lagerhaller og båthus. En del hadde umalte, grå og værbitte trevegger, mens andre hadde rester av gammel rød «låvefarge». Den gang var ikke haller og høye hus et fremmedelement i området. Det er ikke lenge siden det sto et værbitte hus på utsiden av Strandgata under brua.

1.1.2. Landskapet i området rundt Stathelle Marina



Kartet til venstre gir et bilde av terrenget rundt marinaen og gamle Stathelle. Det området som er markert med gul farge ligger under kote 2, mens det «rosa området» ligger mellom 2 og 5 meter over havet. Deler av det «gule området» ligger inne i det gamle steinbruddet. Selve ryggen til Åsen ble spart slik at steinbruddet lå skjult for boligene på Stathelle. Toppen på Åsen ligger ca. 15 meter over havet. Sammen med vegetasjonen rundt Åsen bidrar den i dag til å «skjerme» området Stathelle Marina bruker som vinteropplag av båter.

Som en ser av fig. 5 stiger landskapet bratt opp mot vest og sørvest fra Stathelle. På 60 meter stiger terrenget fra vel kote 1 i Strandgata og opp til ca. kote 25 ved foten av det «blå fjellet» oppe på toppen («Brotorvet»).

Fig 5: «Terrengmodell» i farger

Kartet viser at hele området til Stathelle Marina ligger lavere enn kote +2. For å få fastlagt eksakte høyder har firmaet «Geoingeniørene» målt opp et tett nettverk av høyder i hele området. Dette er nyttig for å finne ut hvor en bør legge de mest effektive flomveiene og få justert terrenget slik at en får rask avrenning etter en flom. Målingene viser at området ligger fra 0,8 til 1,6 meter over havet. Vi fikk også målt høyder på golv og grunnmurer.

1.2. Bedrifter i og ved Stathelle sentrum

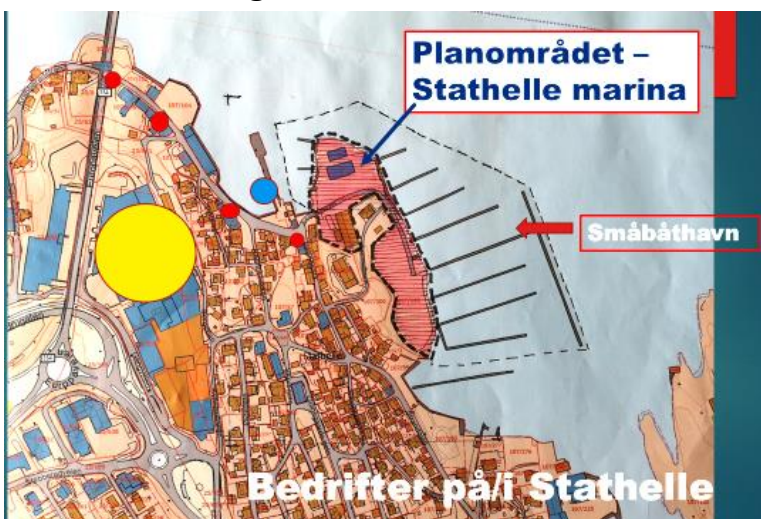


Fig 6: Bedrifter i området

I dag troner «Brotorvet» over Gamle Stathelle. Med 90 butikker under ett tak har det «tømt» Stathelle og Brevik for butikker. Det samme har skjedd i de fleste byer i Norge og i «vår del» av Europa. Stadig flere butikker flytter ut av de gamle byene og inn i nye butikksentra. Det burde kanskje tilsi at en bør legge forholdene til rette for de bedriftene som fortsatt vil ligge i de gamle byene.

Det er få butikker igjen i Strandgata i dag, noe vi har forsøkt å vise med røde prikker i fig 6. Helt i nord under brua ligger «Vatentina's musikkbar». Med begrenset åpningstid bidrar den med sitt. Så følger «Rogn belysning og Interiør». Det er sannsynligvis den mest besøkte butikken på Stathelle. Litt lengre sør finner vi «Strandgata blomster og Interiør» og «Galleri Grindbakken» (uten rød «prik» på kartet) og ett av Krogsveens avdelingskontor. Det skraverte område midt på kartet i fig. 6 er Stathelle Marina, den eneste bedriften som ivaretar Stathelles stolte sjøfartshistorie. Høyt hevet over Strandgata ligger «Brotorvet».

1.2.1. Stathelle Marina – en viktig bedrift i nærmere 50 år

Det er ikke tilfeldig at den største småbåthavnen i Telemark ligger på Stathelle. Den lune vika innenfor Gjermundsholmen (Croftholmen) ligger akkurat så langt inne i forhold til åpent hav at havna er lun og beskyttet for de fleste vindretninger, men så nær kysten at det er kort vei med båt ut til åpen sjø og leden langs kysten. I tillegg ligger havna så sentralt i bybåndet at det er kort kjørevei fra boligområdene i Grenland til marinaen. Stathelle Marina ligger også strategisk plassert i «krysset» mellom «E 18» på sjøen langs kysten og vannveien «til fjells» opp Telemarkskanalen. Nærheten til butikkene på «Brotorvet» er også ett «gode». Det er få steder langs kysten båtfolket har så kort avstand til 90 butikker og polutsalg. I tillegg er Stathelle Marina god og ty til for båtturistene som får problemer underveis og trenger service og reparasjoner.

Alt dette gjør Stathelle Marina til et attraktivt valg for mange båteiere. En båthavn med mange store og fine båter trekker også til seg folk som vil se, for båter er spennende! Stathelle Marina har på mange måter vært med på å sette Stathelle og Bamble på «sjøkartet». I nærmere 50 år har bedriften bidratt til å gi sine mange kunder et godt båtliv og en trygg og lun havn. Med 445 båtplasser har Stathelle Marina den største småbåthavnen i Telemark. De fleste kundene er fra Grenland, men bedriften har også kunder fra andre deler av landet. Aktiviteten ved Stathelle Marina kan beskrives slik:

- Det blir foretatt om lag 650 «løft» i året av båter som tas opp eller settes ut.
- Hver vinter ligger rundt 270 båter i opplag på marinaens område.
- I 2018 ble det skrevet ut 2400 fakturaer til de som har båt i marinaen og andre for kjøp av båter, motorer, verkstedtjenester, bryggeplasser og for vinteropplag.
- Stathelle Marina har 6 ansatte i fulle stillinger (100 %)

1.2.2. Endringer i markedet

Tidligere var det en livsstil å ha båt. De små båtene ble lagt i vinteropplag på en brygge, en egnet strand eller i båteierens hage. Båtpussen var vårlig aktivitet som de fleste gjorde med glede. De siste tjue årene har dette endret seg. I dag er det ikke alle som har tid til båt. Som følge av det er det færre snekker og små åpne plastbåter i dag enn på 70-tallet.

Til gjengjeld er antall båter på mer enn 25-30 fot økende. I dag velger de fleste å legge båten i en velordnet marina hvor de også kan ha den i vinteropplag. Stadig flere ønsker «full pakke». De ønsker å levere båten ved marinaen etter endt båtsesong og hente den ferdig oppusset til avtalt tid på forsommeren. Dagens fritidsbåter koster vesentlig mer enn før.

Siden eierne har investert betydelige beløp i sine båter, stiller de krav til den marinaen de velger. De krever en godt overvåket havn, en havn hvor båtene ligger trygt og godt når de ikke brukes, og en marina som også kan tilby sikker og trygg vinterlagring både utendørs og inne i haller. I tillegg kreves det at båtene skal være godt sikret mot uvær, hærverk, tyveri og brann. Siden det siste kravet gjør at stadig flere ønsker trygg og god opplagsplass under tak, har Stathelle Marina leid lagerplass i haller i Porsgrunn for å dekke den store etterspørselen.

2. BESKRIVELSE AV PLANEN

2.1. Varsel om oppstart

Arbeidet med ny reguleringsplan for Stathelle Marina med tilhørende småbåthavn ble varslet igangsatt med annonser i TA og PD den 22. mai 2019. Det ble sendt brev med varsel til naboer og andre grunneier, samt til foreninger og offentlige instanser i henhold til de adresselister vi fikk fra Bamble kommune. Fristen for merknader ble satt til 19. juni 2019. Tiltakshaveren har som mål å utvikle Stathelle Marina til en moderne, framtidsrettet marina med så lite utslipp til grunnen og sjøen som mulig. I tråd med dette ble hensikten med planarbeidet beskrevet slik i varsel om igangsatt planarbeid:

«Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for god, rasjonell og framtidsrettet utvikling av Stathelle Marina med tilhørende anlegg. Forslaget tar utgangspunkt i formålsgrensene i gjeldende plan. Innenfor område regulert til privat småbåtanlegg på land og i sjø (marina), ønsker en å legge til rette for oppføring av to haller for vinteropplag av båter, samt utvidelse av eksisterende bygg for forretning, kontor og verksted. Den ene hallen erstatter eksisterende hall. Forslaget vil også legge til rette for en promenade gjennom området i tråd med intensjonene i gjeldende plan, samt en park/friområde på odden mot skipsleden.»

2.2. utfordringene i forhold til gjeldende plan

Innenfor det arealet som er regulert til «Privat småbåtanlegg på land» i gjeldende plan for Brotorvet/Brohode-området, vil det være mulig å utvikle Stathelle Marina til en ny og moderne marina i tråd med de krav vi har formulert. Skal vi lykkes med det er det helt avgjørende å få vedtatt en plan som åpner for følgende 5 tiltak:

1. Tilstrekkelig manøvrerings- og trafikkareal internt i området.
2. Større lokaler for utstilling av båter og større verksted.
3. Mer plass til lagring av båter i moderne haller – noe som er en forutsetning for sikring av verdier, samt god og effektiv avfallshåndtering.
4. Tilstrekkelig kapasitet på anleggets verkstedbrygger.
5. Sikre nødvendig sjøareal for uttak og opptak av båter (farled).

Vi skal gå gjennom de 5 punktene og begrunne våre løsninger.

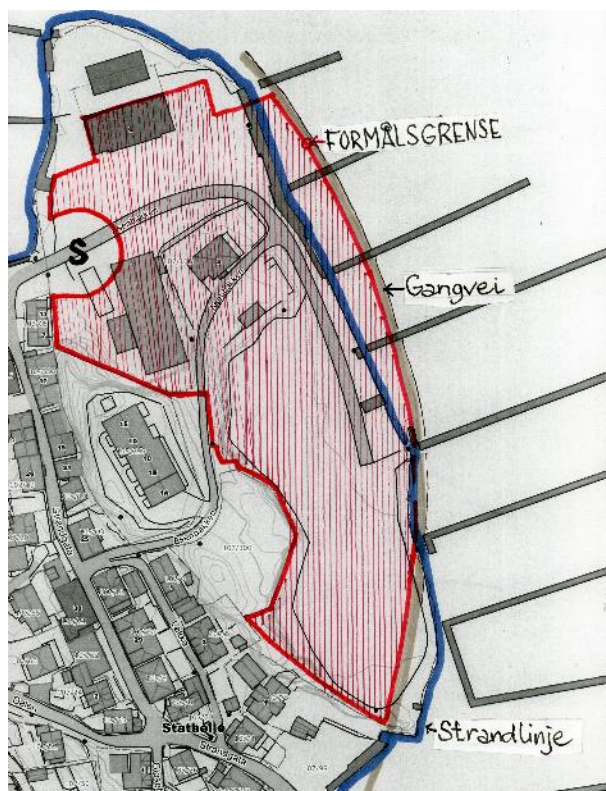


Fig 7: Formålsgrense gjeldende plan (rød strek)

I arbeidet med planforslaget har vi forsøkt å ta hensyn til flest mulig av de innkomne merknadene. Det lar seg imidlertid ikke gjøre å sette opp to haller som kan tilpasses de krav Kulturminnevernet antyder ved å liste opp ord som volum, utforming, materialbruk, høyde og arkitektonisk uttrykk. Vi har imidlertid forsøkt å finne løsninger som også tar hensyn til kulturminnene i gamle Stathelle – selv om vi ser at ikke alle har gjort det.

Strandlinjen:

Den skraverte feltet på kartet (fig 7) viser område regulert til «Privat småbåtanlegg (land)» i gjeldende plan for Stathelle/ Brohode-området. Formålsgrensen i gjeldende plan går i en jevn kurve som på en lengre strekning går på «utsiden» av dagens strandlinje (blå strek).

På utsiden av område for småbåtanlegg viser gjeldende plan en strandpromenade på en ny kaifront som ligger 16-17 meter ute i sjøen. I vår løsning har vi latt strandpromenade følge eksisterende strandlinje og brygger. Vi har valgt dette selv om en slik løsning «stjeler» litt av det området som allerede er regulert til «småbåtanlegg» (se fig 7).

Etter vårt skjønn gir vårt forslag både en bedre og rimeligere løsning. Som «kompensasjon» for den justeringen har vi utvidet marinaens område med 10 meter mot nord for å få plass til en planlagt utvidelse av dagens forretningsbygg. Gjeldende plan viser en snuplass inne på området til marinaen. Snuplassen er markert med «S» på kartet i fig 7. Vi har også foreslått et par andre justeringer av formålsgrensen, noe vi kommer tilbake til.

KONKLUSJON: Ut fra dette kan vi slå fast at vårt planforslag ikke legger opp til en utvidelse av det arealet som er regulert til «Småbåtanlegg på land» i gjeldende plan, bort sett fra ovennevnte justeringer og et par andre mindre justeringer. Målet med våre justeringene er å få en mer hensiktsmessig avgrensning av formålet.

2.2.1. Tilstrekkelig manøvrerings- og trafikkområde

Båtene tas opp, settes på vannet og transporteres til/fra opplagsplass med truck. Slikt arbeid krever god plass (se bildet nedenfor – i fig 8). Siden slikt arbeid foregår store deler av året, må arealet til enhver tid være åpent for transport av båter. Manøvrerings- arealet må også være flatt, uten kanter og ujevnheter. Selv små ujevnheter kan skape problemer for transport av tunge båter med truck.



Siden fritidsbåtene har blitt større de siste 10-20 årene, er det viktig å sette av god plass til manøvreringsareal.

Større båter krever større plass både i småbåthavna og i vinteropplag.

Stathelle Marina vil derfor primært markedsføre seg mot kunder med båter fra 20 til 35 fot, men er også åpen for å ta opp litt større båter hvis det er plass.

Fig 8: Seilbåt på 40 fot på vei til rampa for sjøsetting.

Det skraverte feltet i kartet i fig 9 (neste side) viser størrelsen på det arealet som er nødvendig for trygg og god manøvrering av båter ved opptak og uttak. Deler av arealet inn mot forretnings- og kontorbygget kan benyttes til korttidsparkering og østre del inn mot kaia som vinteropplag for små båter, men det meste av området holdes til enhver tid fritt for parkerte biler og båter. Det er nødvendig for driften av marinaen.

BEHOV FOR SNUPLASS

Busser og lastebiler som skal ned til Stathelle fra gamle E18 må kjøre via Brugata og Krabberødstrand. Siden de ikke kan kjøre videre gjennom gamle Stathelle for å komme opp igjen til gamle E18 den veien, må de snu og kjøre opp den veien de kom ned. Det eneste sted det er mulig å snu for store kjøretøy i Gamle Stathelle uten å rygge er etter kommunens mening inne på marinaens område. Som følge av det viser gjeldende plan en snu plass inne på området til Stathelle Marina (fig 10 nedenfor).

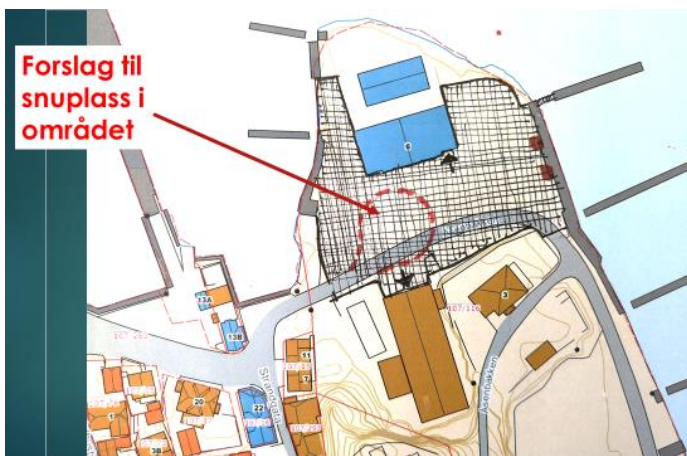


Fig 9: Nødvendig internt manøvrerings- og trafikkareal



Fig 10: Snu plass i gjeldende plan

Konklusjon: Eieren av Stathelle Marina har forståelse for kravet. Han har i flere år latt store kjøretøy snu foran marinaens forretningsbygg når det er behov for det. I forslag til plan har vi lagt inn en snuplass på marinaens område i tråd med kommunens ønske. Av hensyn til marinaens drift og planlagte tiltak foreslår vi at snuplassen forskyves østover som vist i skissen til venstre ovenfor (fig. 9).

Stathelle Marina vil på sikt oppgradere alle bruksområdene. Da vil manøvreringsområdet, veier og deler de utendørs opplagsplassene for båter bli asfaltert. Med fast dekke vil det bli lettere å samle opp støv og rester av bunnstoff og lakk etter båtpuss. Dersom forslaget til plan blir vedtatt vil dette bli gjort samtidig med klargjøring for oppsetting av de planlagte hallene. Da vil det være naturlig å markere ytterkanten til snuplassen med belegningsstein. Siden trucken må kjøre over snuplassen kan det ikke brukes oppbygd kantstein.

2.2.2. Behov for større utstillingshall og større verksted



Fig 11: Fra dagens utstillingsrom

De som er interessert i ny båt i dag ser etter større båt enn tidligere. Større båter krever mer plass til utstilling. Siden stadig flere setter bort arbeid med reparasjon, service og båtpuss, må verkstedet utvides for å øke kapasiteten og bedre arbeidsmiljøet. Gjeldende plan for området Stathelle/ Brohodet viser en utvidelse av eksisterende bygg mot sør. Siden en slik løsning kommer i konflikt med manøvreringsarealet, er dette ikke aktuelt.

Stathelle Marina har utarbeidet tegninger for ønsket utvidelse av verksted og utstillingshall. For ikke å komme i konflikt med bedriftens manøvreringsareal, har vi i vårt forslag vist en utvidelse av forretningsbygget mot nord (se skissene 12-14 nedenfor).

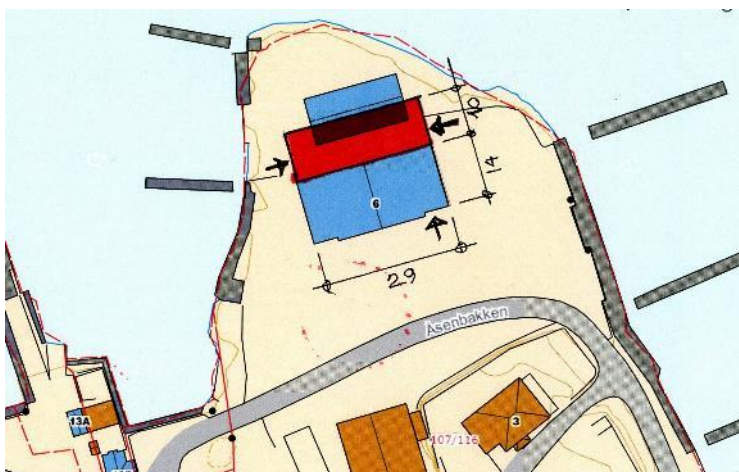


Fig 12: Ønsket utvidelse. (Blå plasthall fjernes).

Eksisterende bygg har en grunnflate på 29 x 14 meter, møneretning som går nord-sør og mønehøyde på 5,8 meter. For å få større utstillingshall og verksted ønsker eieren å utvide bygget med 10 meter mot nord. Huset er bredt og har lav takhøyde inn mot sidene. Det er derfor valgt en løsning hvor mønehøyden til tilbygget er økt til 7,8 meter.

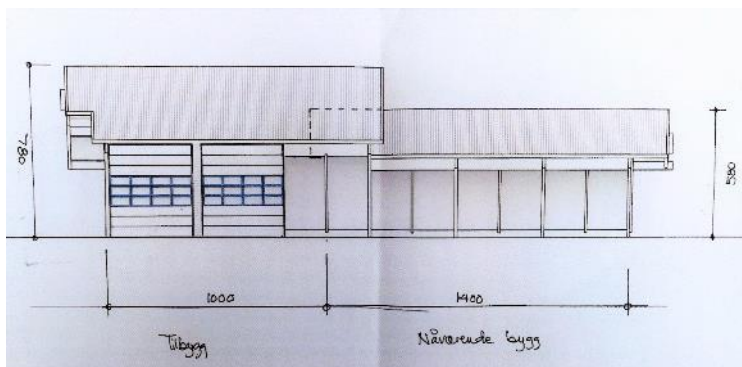


Fig 13: Fasade mot vest – med mål

Tegningen til venstre viser hvordan eksisterende bygg og tilbygget vil se ut sett fra vest. For å få større takhøyde i den nye delen av utstillingshallen og verkstedet, er taket «løfte» 2 meter i forhold til eksisterende bygg. For at det skal se penere ut er den nye takhøyden trukket litt inn i eksisterende bygg.

Ved å heve taket i tilbygget blir det også plass til et lite kontor i midtdelen av tilbygget.

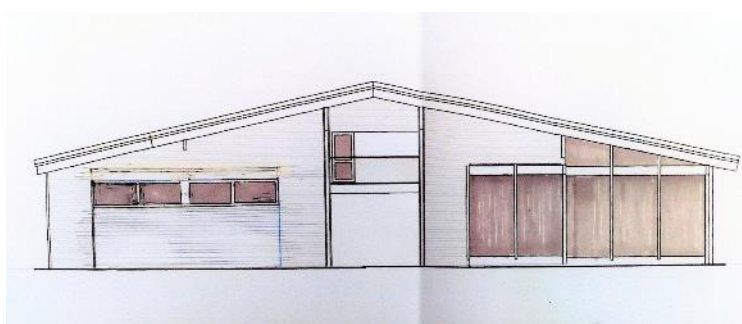


Fig 14: Fasade mot nord

Tegningen til venstre viser nye fasaden «mot Brevik». Gjennom de store vinduene til høyre vil en se inn i utstillingsrommet, mens vinduene til venstre går inn til verkstedet. Langs husveggen er det lagt inn enn gangvei slik at det blir lett for alle å se på de utstilte båtene.

KONKLUSJON:

Vi tror at et bygg som vist på tegningene vil være positivt for området og bidra til å trekke flere folk til den parken som er vist i planen på nordsiden av bygget.

2.2.3. Større lagerkapasitet i moderne haller

a) Hvorfor er det ønskelig med STORE båthaller?

Stathelle Marina har som nevnt den største småbåthavnen i Telemark. Hver vinter ligger om lag 270 båter i opplag på marinaen. Større og dyrere båter gjør at stadig flere ønsker å lagre sine dyrebare båter tørt og trygt innendørs. Stathelle Marina har i dag én båthall, men den er alt for liten til å dekke etterspørselen etter lagerplass i haller. Moderne båter er fulle av verdifullt utstyr, noe som gjør at kundenes stiller krav til brannsikkerhet, trygghet mot hærverk og tyveri. I tillegg ønsker et økende antall kunder «full pakke». De vil levere båten ved marinaen etter endt båtsesong og hente den igjen i oppusset og vedlikeholdt stand til avtalt tid neste vår. For at marinaen skal kunne tilby disse tjenestene, må det være mulig å pusse opp båter også på vinterstid.

Krav til arbeidsmiljø og kvalitet på tjenesten tilsier at slikt arbeid må gjøres innendørs i opplyste og lune haller. Selv om verkstedet utvides vil det ikke være plass til å utføre slikt arbeid der.

Eieren av Stathelle Marina har som mål å utvikle marinaen til en enda mer moderne og framtidsrettet marina som dekker kundenes behov og myndighetenes krav om god avfallshåndtering og minimale utslipp. Krav fra naboer og andre om ryddighet og naturo uten blafrende presenninger og tauverk gjør også at det er ønskelig med haller for vinteropplag av båter.

OPPSUMMERING: Ønske om oppføring av moderne haller begrunnes med følgende:

- Økende etterspørselen fra båtneierne om innendørs vinteropplag
- Skal marinaen dekke behovet for «full pakke» må arbeid med oppussing og service kunne utføres etter sommersesongen i opplyste og tørre haller. Det er nødvendig både av hensyn til arbeidsmiljø og kvaliteten på tjenesten.
- Med vinteropplag i haller ligger båtene godt sikret mot brann, hærverk og tyveri – noe som er et økende problem.
- Ved å foreta en større del av oppussing inne i haller med støpt dekke blir det vesentlig enklere å ta hånd om avfall og forurensende støv og avfall
- Jo flere båter som lagres innendørs, jo færre båter vil bli liggende utendørs i vinteropplag – noe som vil være positivt for naboene.
- En god og effektiv avfallshåndtering blir enklere i moderne haller hvor en også kan ha anlegg med oppsuging av pussestøv.

Konklusjon: En moderne marina bør ha lagerhaller for vinteropplag av båter.

b) Kort info om de planlagte hallene

De to hallene er forsøkt lagt så godt som mulig inn i terrenget. I skisse på neste side (fig. 15) betegnes hallene med A og B. Hall B er lagt tett inntil den 12 meter høye skrenten inne i det gamle steinbruddet. Hall B er lagt delvis inne i et gammelt uttak av stein der nåværende hall ligger. Det står en del større trær rundt nåværende hall. Ved oppføring av en ny hall vil en ta vare på mest mulig av denne vegetasjonen for å dempe litt av virkningen av hallen.

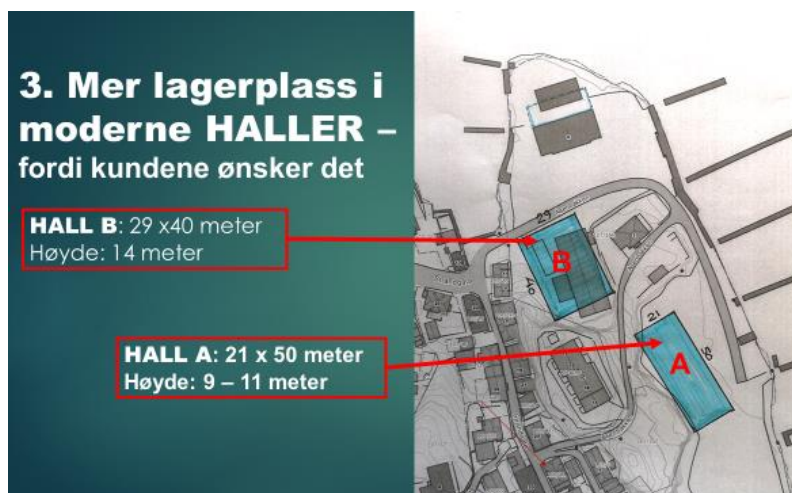


Fig 15: Målene til de to ønskede hallene

Den store etterspørselen etter innendørs lagerplass er en av årsakene til at Stathelle Marina ønsker å sette opp to haller. Den ene vil erstatte eksisterende hall.

Målene til hallene:

Hall A: Grunnflate 21 x 50 m, høyde 9-11 meter.

Hall B: Grunnflate 29 x 40 m, mønehøyde 14 meter.

Hall B ligger som nevnt tett inntil en skrent (se fig.17).



Fig 16: slik ser en moderne hall ut innvendig

Bildet til venstre viser hvordan hall B vil se ut innvendig. I en 14 meter høy hall kan båtene lagres i 3 høyder. Dersom høyden reduseres til 10-12 meter blir det bare plass til 2 høyder – og lagerkapasiteten vil bli vesentlig redusert. Moderne haller er en effektiv og god måte å lagre båter på

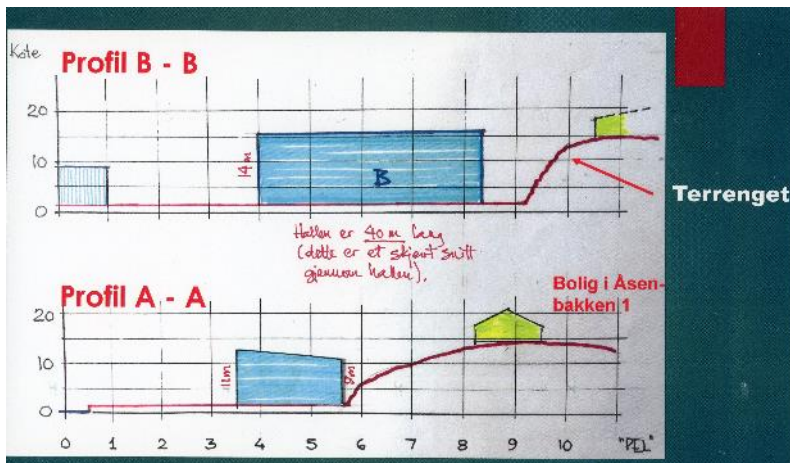


Fig 17: Enkelt tverrprofil

Det enkle tverrprofilet i skissen (fig. 17) viser hvordan hallene vil bli liggende i terrenget og i forhold til boligene i Åsenbakken 1.

Etter vårt skjønn vil hallene bli liggende rimelig godt i terrenget.

c) Høyden på haller i gjeldende bestemmelser

Det er ikke uventet at de planlagte hallene har fått mest oppmerksomhet i de innkomne merknadene. Vi er enige i at hallene kan virke litt dominerende, men vi har tro på at det er mulig å få til en akseptabel løsning. Vi viser også til §13 i gjeldende, vedtatte bestemmelser for reguleringsplan for Stathelle/Brohode-området. Der står det som følger:

«Det tillates oppført midlertidige bygg og konstruksjoner innenfor havneområdet, etter særskilt søknad. Byggene skal ha direkte funksjon til områdets bruk. Byggenes plassering må ta hensyn til internveger i området og strandpromenade. Byggene tillates ikke oversteget max høyde 14 m og byggene må forholde seg til PBL § 70 (bygningenes plassering, høyde, avstand og brannteknisk sikring mm.)»

KONKLUSJON:

Ut fra det kan vi slå fast at gjeldende plan og bestemmelser åpner for oppføring av lagerhaller med «max høyde 14 meter» dersom de har «direkte funksjon til områdets bruk». De hallene vi legger til rette for i vårt forslag til plan vil bli direkte knyttet til driften av

Stathelle Marina. Det kravet blir således tilfredsstilt. Så langt er saken grei. Det vi primært ønsker å endre i gjeldende bestemmelser er å fjerne ordet «midlertidige». Før Stathelle Marina kan investere i moderne, kostbare lagerhaller må bedriften være sikker på at de kan bli stående så lenge de er direkte knyttet til driften av marinaen.

d) Andre stor haller i området

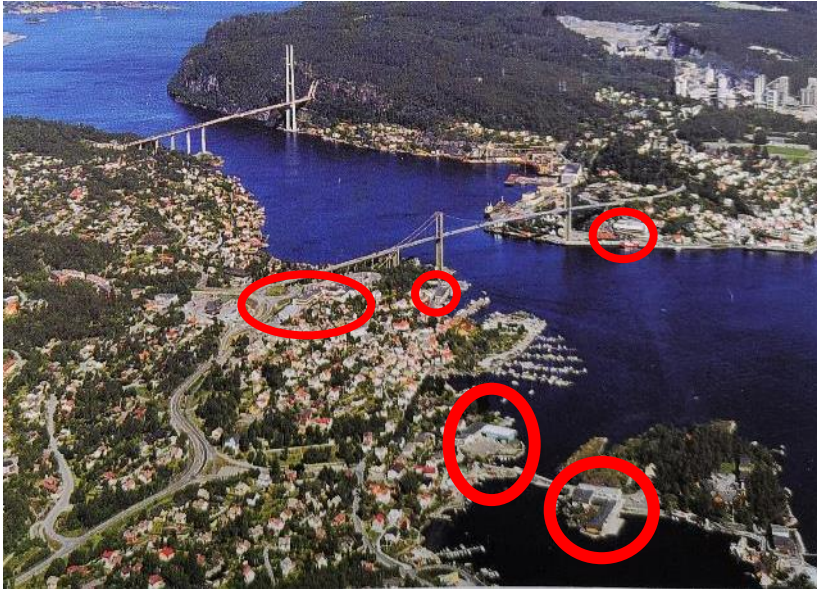


Fig 18: Flyfoto over Stathelle med omegn

Vi viste innledningsvis til at det i tidligere tider var flere store hus og haller både i det aktuelle planområdet og inne i Stathelle sentrum.

På flyfoto til venstre har vi «ringet inn» noen av de store hallene som fortsatt ligger i og rundt Stathelle. Videre utover fjorden er det flere.

På brygga inne i Stathelle ligger en av hallene som en del av kulturminnet.

2.2.4. Tilstrekkelig kapasitet verkstedsbrygge

De stiplede bryggene i skissen i fig. 20 viser «verkstedsbrygger». Mellom farleden og brygga på marinaens østside må det settes av plass til brygger reservert for båter som kommer inn for reparasjon og service. Marinaen er helt avhengig av slike brygger.

2.2.5. Sikring av farled inn til hovedrampe for opptak og uttak av båter



Fig. 19: Uttak av båt med truck

Bildet i fig 19 (til venstre) viser uttak av båt på østre rampe.

Fra denne rampa settes båtene direkte ut i en del av småbåthavna. Her har marinaen således full kontroll over området for uttak og opptak av båter.

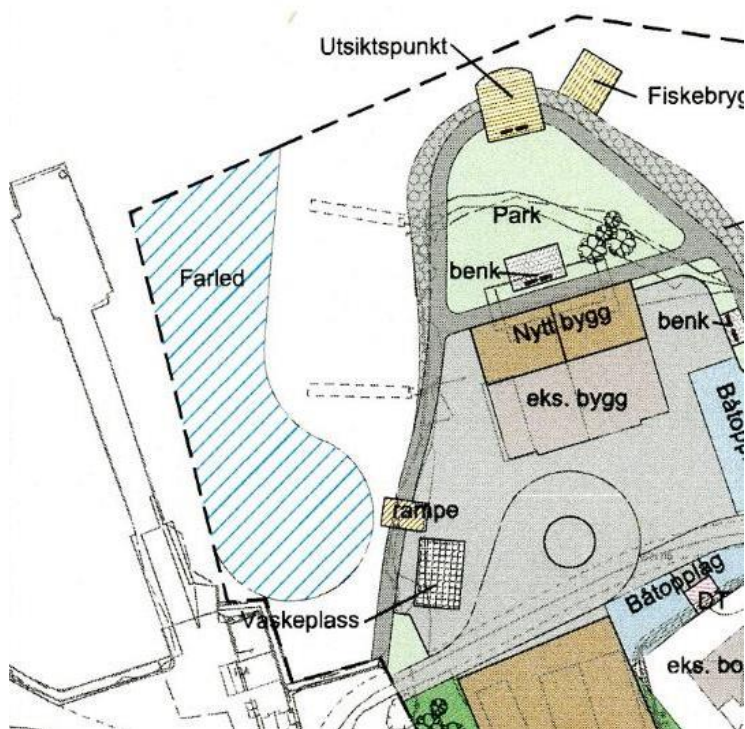


Fig 20: Sikring av farled ved vestre uttaksrampe

Den viktigste rampe for opptak og uttak av båter ligger på vestsiden inn mot Stathelle.

Den er mest brukt fordi den ligger bedre skjermet mot vind og strøm enn østre rampe.

I området ved vestre rampe har det vært «kamp om plassen».

Sikring av «farled»: Det er viktig for marinaen å få sikret «farleden» og området for uttak og opptak foran rampe vest som vist i fig. 20.

2.3. Håndtering av avfall

I en småbåthavn håndteres betydelig mengder med farlig avfall som spillolje, oljefilter, fast oljeholdig avfall, maling, bunnstoff og lakk, blybatterier m.m. Stathelle Marina har utarbeidet en fylldig og omfattende «Rutine for avfallshåndtering for båteiere ved Stathelle Marina Drift A/S». Deler av rutinene er tatt i bruk. Det er opprettet mottaksplass for farlig avfall. Det som settes der blir fjernet rutinemessig hver dag når mottaket er i bruk. Dersom bedriften får positiv respons på sine planer vil en også foreta en oppgradering av miljøstasjonen.

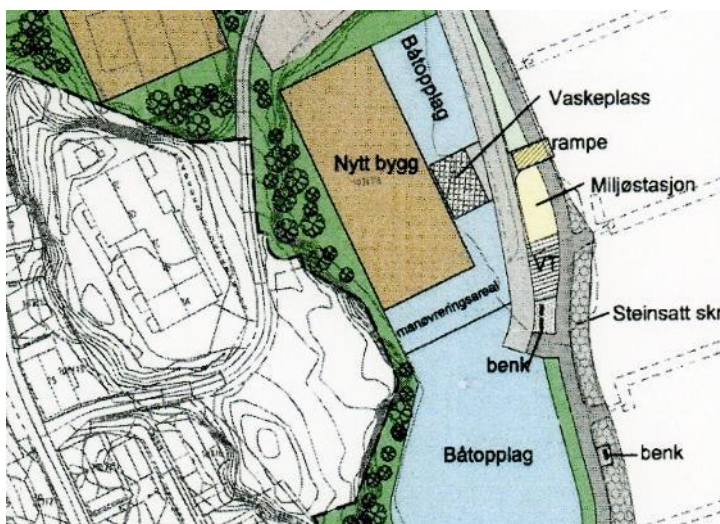


Fig 21: Miljøstasjonens plassering

SITUASJONSPLAN: Som vedlegg til planforslaget er det utarbeidet en situasjonsplan. Den er en del av forslaget til plan og tar for seg detaljer som ikke kan tas inn i den formelle planen.

I forslaget til plan er det satt av areal til miljøstasjon. På utsnittet av situasjonsplanen (fig. 21) finner vi miljøstasjonen mellom kjøreveien og strandpromenaden rett øst for søndre ende av hallen.

Miljøstasjonen er det sentrale element i avfallshåndteringen. Stasjonen vil bli oppgradert med kildesortering som det vil bli så enkelt som mulig for båteierne å forholde seg til. Det vil bli satt opp gjerde langs innsiden av gangveien som avskjerming av miljøstasjonen. Miljøstasjonen skal til enhver tid være låst når den ikke benyttes.

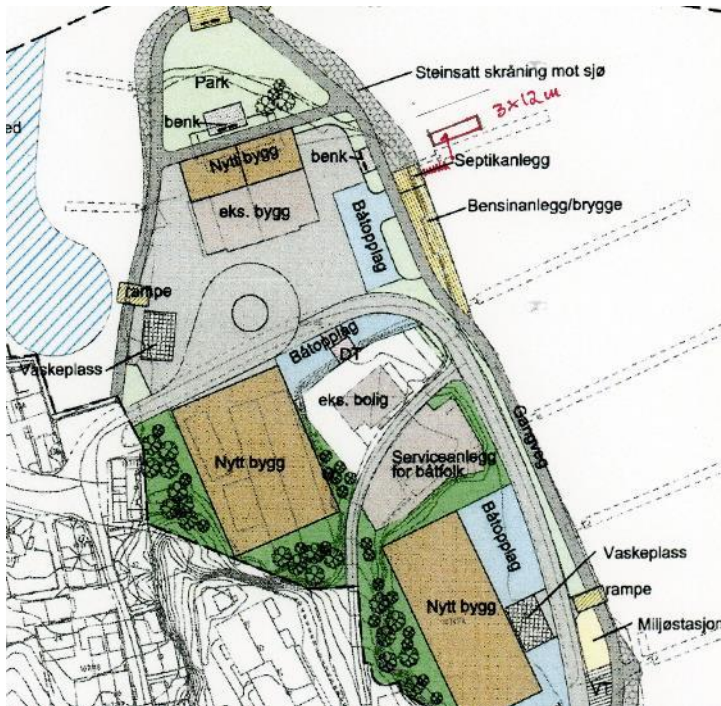


Fig. 22: Annen håndtering av avfall

Vaskeplasser for båter:

På dette utsnittet av situasjonsplanen (Fig. 22) ser en de to planlagte vaskeplassene for båter – én ved hver rampe (skraverte felt). Vaskeplassene skal ha støpt dekke og fall inn mot sentralt sluk for oppsamling og rensing av spylevann.

Tømming av septiktanker

Like ved brygga for fylling av drivstoff er det vist en plass for mulig, framtidig lekter med mottaksanlegg for tømming av septiktanker i småbåter.

2.4. Andre tiltak

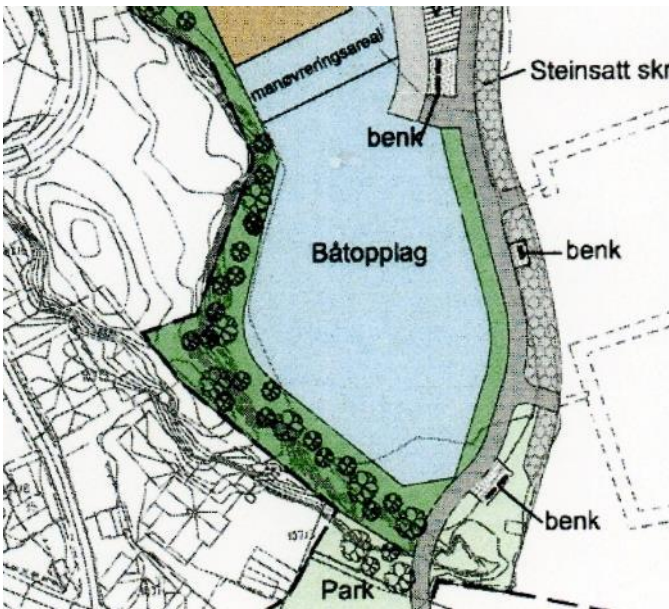


Fig. 23: Del av strandpromenaden med sitteplasser

Strandpromenaden: Forslag til plan følger opp intensjonen i gjeldende plan om en strandpromenade langs bryggene og stranden i planområdet. Den skal være universell utformet og framstå som en gangvei som er åpen for allmenn ferdsel. Promenaden fører fram til parken på odden mot nord. I situasjonsplanen har vi vist flere benkplasser hvor folk kan sitt og nyte utsikten mot fjorden og havnen. Målet er at flest mulig mennesker skal finne det naturlig å bruke gangveien. Mellom gangveien og området for båtopplag er det vist en grønttrabatt.

For den søndre delen av gangveien, den delen som ligger mellom Strandgata og marinaens område, var det vår intensjon at vi ikke skulle endre på noe i forhold til det som er vist i gjeldende plan. Etter å ha sett nærmere på dette har vi allikevel foreslått en liten justering av traséen for denne delen av strandpromenaden.

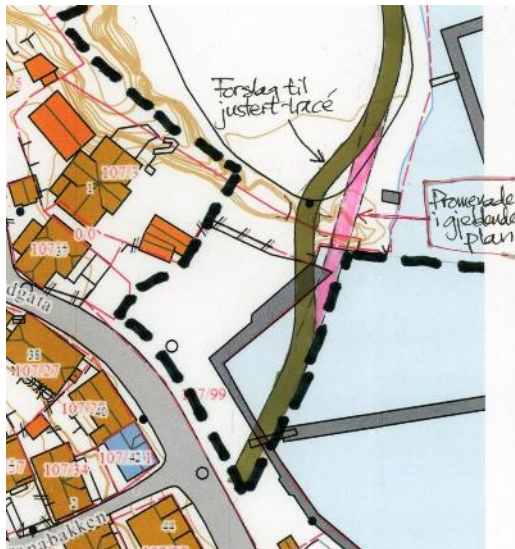


Fig 24: Forslag justering trasé promenade

Helt sør i planområdet, i grensen mellom marinaens og det offentlige arealet på nordsiden av Strandgata, ligger det fortsatt en liten værbitt bergknaus. På utsiden av knausen ligger det en liten rest av den gamle, opprinnelige stranden.

I fjellet, noen meter fra vannet, står det en gammel fortøyningsbolt av smjern – et «siste vitne» som forteller litt områdets historie som gammel havn.

Skissene nedenfor gir et inntrykk av hvordan vårt forslag til omlegging av gangveien vil se ut både fra sør og nord.



Fig 25: Den justerte gangveien sett fra sør



Fig 26: Gangveien sett fra nord



Fig 27: Siste rest av den opprinnelige strandsonen



Fig 28: Taust vitne fra en svunnen tid.

Bilde i fig. 27 og 28 (ovenfor) viser hva vi ønsker å oppnå med en slik justering av traséen. Ved å beholde den lille knausen vil en også bevare det meste av denne fine og naturlige avskjerming av båtopplaget på nordsiden av gjerdet. Vi tror at dette vil være en god løsning. Kanskje en av båtene til Kjellestad gård lå fortøyd til bolten?

2.5. Parken i nord

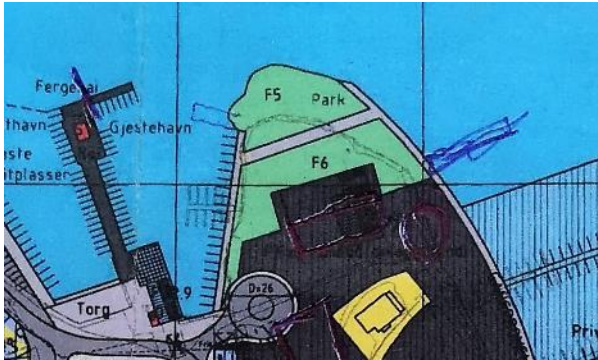


Fig 29: Parken i gjeldende plan....

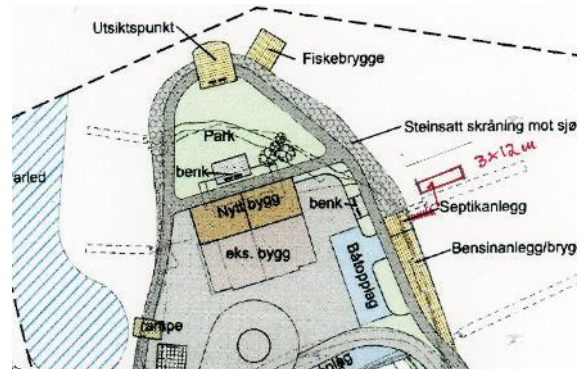


Fig 30: ...og i vårt forslag til plan.

Den utfyllingen som er vist i vårt forslag på utsiden av nåværende strandlinje er identisk med den som er lagt inn i gjeldende plan. Parken er litt mindre i vårt forslag enn i gjeldende plan, men med en god og kreativ utforming tror vi at det kan lages en fin og spennende park. Nedenfor har vist eksempler på elementer som kan legges inn.



Fig31: Mulig elementer i en framtidig utforming



Fig 32: Benker på brygge

For å forenkle vedlikeholdet bør det anlegges en park med lite plen og blomster. Ved å bruke heller, stein av ulike størrelse og fin knust stein med små grupper med nøysomme busker og småvokste trær kan en også få spennende park.

Ytterst på odden er det fin utsikt mot Brevikstrømmen og de store båtene som passerer «rett der ute». I situasjonsplanen har vi foreslått at det lages en sitteplass på «utsiktspunktet». Vi har også vist en fiskeplass på en brygge på østsiden av odden. Bryggen og «broen» ut til denne må være universell utformet slik at den blir tilgjengelig for alle grupper fiskeglade.



Fig 33: Dekorative steiner i fylling

Steinblokker fra kambro-silur

Langs fyllingen ute på odden ligger det flere fine og store kalksteiner fra kambro-silur. Flere av steinene er rundt én meter lange og én halv meter tykke. De er så dekorative og anvendelige at de fortjener en helt annen skjebne enn å ende opp som fyllmasse. De fineste steinene bør tas opp og brukes i murer – eller til å sitte på. Langs utstillingsvinduene i det «nye» forretningsbygget til Stathelle Marina har vi vist en «ekstra» gangvei.

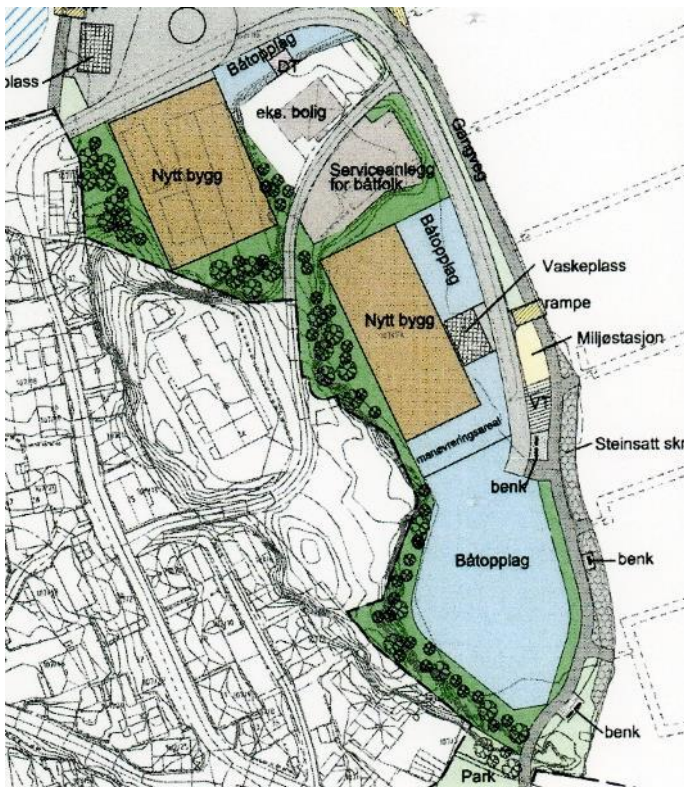


Fig 34: Vegetasjonsskjermer og rabatter med busker

Stathelle Marina kan tenke seg å bidra med opparbeiding av den delen av parken som ligger inn mot marinaens område. Dette må skje i samarbeid med Bamble kommune. Elementer som kan trekkes inn ved opparbeiding av parken:

- Beplantning av egnede busker og små trær i en gruppe
- Bruk av BELEGNINGSSTEIN og heller på gangveiene
- Kreativ bruk av STEIN, heller og singel
- Skjermet BELYSNING
- Universell utformet brygge som fiskeplass for alle.

Vegetasjonsskjerm

For å dempe fjernvirkningene av hallene vi lagt inn «grønne skjermer».

Rundt deler av nordre hall er det allerede en del trær og busker. Ved oppsetting av hallen skal en ta vare på trærne, noe som også er lagt inn i forslag til bestemmelser.

I bakkant av den søndre hallen skal det opparbeides grønnstruktur med egnede trær som kan utvikle seg til en «grønn skjerm». Vi har også lagt inn et grønt belte langs skrenten videre sørover. Siden det går på «bekostning» av areal til båtopplag, forutsetter en slik løsning at flere båter kan lagres i nye hallene. Langs strandpromenaden er det vist en rabatt for egnede busker som lav skjerm mot område for båtopplag.

3. KONKLUSJON så langt i planprosessen

Som ventet har det kommet inn merknader til de planlagte hallene for vinterlagring av båter. Det er lett å argumenter mot slike haller. Kanskje vi bør kalle de for moderne «båthotell». Tanken om å sette opp haller for vinteropplag av båter i dette området er imidlertid ikke noe nytt. Gjeldende plan åpner som nevnt for oppføring av slike haller. Området til Stathelle Marina er regulert til areal for «Privat småbåtanlegg på land og i sjø», og i §13 i gjeldende bestemmelsene står det som nevnt:

«Det tillates oppført midlertidige bygg og konstruksjoner innenfor havneområdet, etter særskilt søknad. Byggene skal ha direkte funksjon til områdets bruk. Byggenes plassering må ta hensyn til internveger i området og strandpromenade. Byggene tillates ikke oversteget max høyde 14 m og byggene må forholde seg til PBL § 70 (bygningenes plassering, høyde, avstand og brannteknisk sikring mm.)»

Som vi tidligere har vært inne på er formuleringen er for så vidt grei. Problemet for Stathelle Marina ligger i ordet «midlertidige». Stathelle Marina har innhentet priser på haller i de aktuelle størrelser. Det å sette opp moderne haller i den kvalitet Stathelle Marina ønsker seg, inklusiv støping av såle og nødvendig utstyr, vil kreve om lag følgende investering:

- Hall A (den minste): 5-6 millioner kroner
- Hall B (den største): Rundt 9 millioner kroner



Fig 35: 3D-modell av en hall med høyde i tråd med §13 i gjeldende bestemmelser til vedtatt plan for Stathelle/Brohode-området.

Haller i en slik prisklasse kan ikke settes opp med «midlertidig tillatelse». Før Stathelle Marina kan gi inn med en slik investering må bedriften vite at hallene – eller «båthotellene» – kan stå der så lenge marinaen har brukt for de.

Våre ønsker om endringer av del av gjeldende plan kan avslutningsvis oppsummeres slik:

1. En mindre utvidelse av formåls grensen mot nord for å legge til rette for en utvidelse av forretningsbygg mot nord i stedet for mot sør som vist i gjeldende plan.
2. Endret plassering av snuplassen for større kjøretøy inne på marinaens område.
3. Sikring av farled inn til vestre rampe for opptak og uttak av båter
4. Tillatelse til å sette opp to haller med «max høyde 14 meter» som det står i §13 i gjeldende bestemmelser.
5. Forsikring om at hallene kan stå der på permanent basis gå lenge de brukes av Stathelle Marina eller annen virksomhet i området ved «Åsen».
6. Endret formåls grense mot småbåthavnen slik at strandpromenaden blir liggende langs eksisterende strandlinje og kaifront som vist i vårt forslag.
7. En attraktiv og bruksvennlig park ute på odden nord for marinaens område – en park som delvis opparbeides av Stathelle Marina i samarbeid med Bamble kommune.

Stathelle Marina har tro på prosjektet og mener at det kan bli bra både for båtfolket og for aktiviteten på Stathelle. Etter vårt skjønn bør en foreta en helhetsvurdering av ovennevnte ønsker. Når en skal vurdere forslaget om å sette opp to haller på området til Stathelle Marina ved Åsen, bør en se på helheten og ikke «bare» å se på volumer og høyder». Den løsningen vi totalt sett har lagt inn i vårt forslag til plan vil uten tvil også bringe mye positivt med seg.

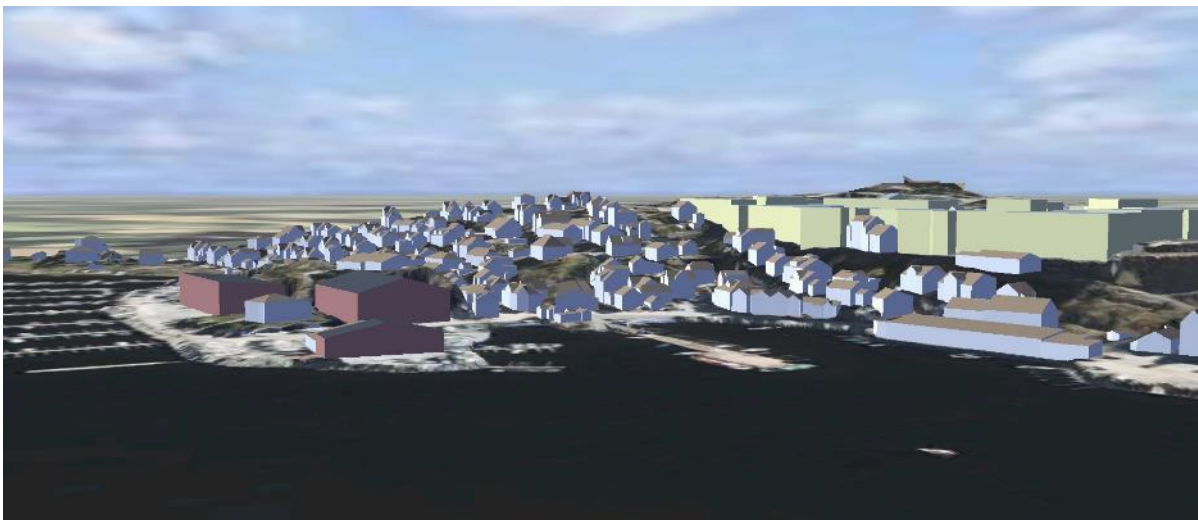


Fig 36: Det hele sett fra et sted over Brevik.

Det som er skrevet så langt sto i den planbeskrivelsen, datert 10.09.19, som ble lagt fram ved 1. gangs formell behandling i Teknisk- og miljøutvalget i Bamble kommune 27.11.19. Det er bare foretatt noen små justeringer/redigeringer.

KOMPLETT PLANBESKRIVELSE: I e-post fra kommunen, mottatt 22.09.20, har jeg blitt bedt om å lage en komplett planbeskrivelse som tar for seg hele planhistorien fram til nå. I følge e-posten skal denne planbeskrivelse inneholde vedtaksdatoer, høringer, dato for innsigelse og medvirkningsprosessen med møter og befaringer.

4. DEN SAMLEDE PLANPROSESSEN

4.1. Vedtak Teknisk- og miljøutvalget, møte 27.11.19, sak 3/19

Teknisk og miljøutvalg anbefaler forslag til reguleringsplan datert 10.9.19 med tilhørende planbeskrivelse og bestemmelser, Ros - matrise.

Før planen legges ut på offentlig høring må det innarbeides:

1. Byggegrense til offentlig kjøreveg/snuplass/gangveg/promenade og til sjø.
2. Fortøyningsbolt reguleres til lokalt vern.
3. Bestemmelsene må angi eksakt plant nivå på utendørsareal og gulvnivå på bygg. Skv1. planlegges på kote +2.
4. Bestemmelsene må presisere at nybygg ikke skal være for beboelse/varig opphold,
 - Pkt.2,4 rettes til kote +3,0meter
 - Pkt.3.2 rettes til gulvnivå i hallene skal være +2meter.
5. Hensynssone for stormflo må vises i planen.
6. I høringsperioden utarbeides en utredning som ønsket fra Kystverket.

Før forslag til plan ble lagt ut til offentlig ettersyn ble dokumentene rettet i tråd med vedtaket. De justeringene som ble foretatt, ble beskrevet i supplerende planbeskrivelse, datert 18.12.19. Med noen mindre endringer er denne beskrivelsen tatt med her.

PKT 1: «Byggegrense til offentlig kjøreveg/snuplass/gangveg/ promenade og til sjø»

I pkt. 2.1, setning nr. 2 står det i det framlagte forslaget til bestemmelser: «Ny bebyggelse og nye anlegg skal oppføres innenfor de begrensinger som er vist i plankartet».

I setning nr. 2 i pkt. 3.1. i forslag til bestemmelser, datert 10.09.19, står det: «Omriss av eksisterende bygningskropp er å betrakte som byggegrense.» I setning nr. 3 i pkt. 3.4. står det: «Bygget kan føres opp i 2 etasjer innenfor den byggegrense som er vist i planen».

Forslag til ytterligere byggegrenser/sikring av frisikt og snøopplag:

Langs vegen inn til området og deler av snuplass er det lagt inn en byggegrense på 2,5 meter fra ytterkant regulert veg. Det er ikke mulig å flytte en hall med den størrelsen tiltakshaver ønsker å sette opp (hall BL1), lenger inn i det gamle steinbruddet. Kravet om byggegrense er løst ved å endre litt på plasseringen av og formen på snuplass (SKV1). En slik løsning er vist i det justerte plankartet. Hall BL1 vil da bli liggende 2,5 meter fra ytterkant snuplass, noe som vil gi bedre sikt ved transport av båter ut av hall BL1.

Langs intern atkomstveg i områder for båttopplag har vi med tynn, stiplet strek viste en frisiktsgrense som ligger 1 meter fra regulert vegkant, noe som vil sikre plass til snøopplag og frisikt. På nordre del av planområdet har vi også vist en slik grense langs strandpromenaden. Kravet om at området mellom vegkant og byggegrensen skal holdes fri for båttopplag er tatt inn i pkt. 4.2 i forslag til bestemmelser.

PKT 2: «Fortøyningsbolt reguleres til lokalt vern».

I justert forslag til plan er området rundt den gamle bolten vist som område for «vern av kulturminne». Fortøyningsbolten står i et område hvor det fortsatt er en rest av den opprinnelige strandsonen. (Se bildet 37).



Fig. 37: Område for lokalt vern

Den relativt urørte delen av den gamle strandsonen inngår i sikringssone rundt den gamle fortøyningsbolten. I illustrasjonsplanen har vi også vist en benk i dette området. Nevnte sikringssone er vist som område for «Vern av kulturminne» (LMK) i vårt justerte planforslag. I de justerte bestemmelsene er dette området tatt inn i et nytt punkt 6.1. Området er også tatt inn under «Hensynssoner» som område med angitt særlig hensyn.

PKT 3: «Bestemmelsene må angi eksakt plant nivå på utendørsareal og golvnivå på bygg. SKV1 planlegges på kote +2.»

Kravet om at kjørevegen inn i området «skal heves til kote +2,0 er tatt inn i første setning i pkt. 4.2. i justerte bestemmelser. Det må sees i sammenheng med kravet i vedtakets punkt 4 om at golvnivået i hallene skal ligge på kote +2,0. Se pkt. 3.2. i de justerte bestemmelsene. Som svar på krav i 1. setning i pkt. 3 i vedtaket, har jeg sett på mulige nye kotehøyder i området. Forslag til nye kotehøyder er markert med små tall i kart for flomveger.

Det er et krav at vegen inn i området, deler av snuplass (SKV1) og golvet i hall BL1 skal ligge på kote +2,0. Siden terrenget foran eksisterende bygg (FKI) ligger på kote +1,35 og golvet inne i bygget på kote + 1,485, er det ikke mulig å heve terrenget foran bygget. Ved opptak og uttak må båtene fraktes med truck fra eksisterende bakkenivå ved rampen, forbi eksisterende bygg og inn/ut av hall BL1.

Rundkjøringen må derfor bygges med fall mot nord slik at den kommer i kontakt med terrenget foran det eksisterende bygg (se kotehøyder i kart for flomveger). Med en slik løsning vil rundkjøringen fungere som «rampe» for transport inn og ut av hall BL1 – noe som er illustrert i skissen nedenfor (fig. 38).

Den stiplede streken (på rundt kote +1,2) i skissen nedenfor markerer nåværende terreng. Siden en del av rundkjøringen skal heves, må én av de tidligere viste flomvegene «legges om». Dette er gjort i kartet som viser flomveger.

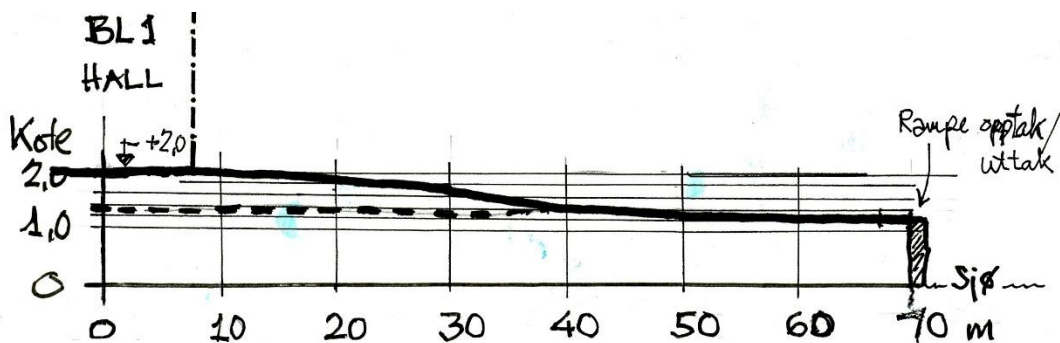


Fig.38: Profil som viser rundkjøringen som «rampe» til hall BL1

Klargjøring for asfaltering: Før området asfalteres, må det legges ut et bærelag av pukk/grus. Det bør være minst 10-20 cm tykt. Siden området er forholdsvis flatt må det foretas nøyaktige målinger av høyder under utleggingen av bærelaget før asfaltering, for å sikre fall mot sjø for hele området i tråd med de viste flomveier, samt for å sikre akseptable stigninger på rampene opp til golvet i hallene (kote +2,0).

PKT 4: «Bestemmelsene må presisere at nybygg ikke skal være for beboelse/varig opphold.»

- **Punkt 2.4 rettes til kote +3,0 meter**
- **Punkt 3.2 rettes til golvnivå i hallene skal være + 2meter.»**

Oppfølging av krav i pkt. 4:

Krav i 1. setning er tatt inn i pkt. 2.1 i de justerte bestemmelsene.

I pkt. 2.4 har vi tatt med at golvnivået i hallene skal ligge på kote +2,0. Siden utbygger ønsker en høyde på 14 meter på nordre hall, har vi endret maks mønehøyde til kote +16.

Kravet om at golvnivået i søndre hall (BL2) også skal heves fra kote +1,3 til kote +2,0 får visse konsekvenser for søndre hall. Siden området på østsiden av hall BL2 skal brukes til båtopplag og vaskeplass, bør det være forholdsvis plant. For hall BL2 bør det velges en løsning med mur under hallen slik at golvet/betongsålen kommer opp på kote +2,0, mens høyden på terrenget på østsiden blir om lag som i dag. En slik løsning forutsetter at muren mot sjøsiden bygges så tett og godt forankret til bakken at sjø og bølger ikke trenger og graver ut masse under betongsålen.

På kart for flomveier har jeg lagt inn en del nye kotehøyder for å sikre atkomsten til hall BL2, en «rampe» på sørsiden av hallen som går fra kote +2,0 og ned terrenget på kote +1,6. Av hensyn til transporten med truck bør ikke rampene være brattere enn ca. 1:25 m. Den enkle skissen i fig. 39 illustrerer dette. Stiplet strek markerer eksisterende terreng.

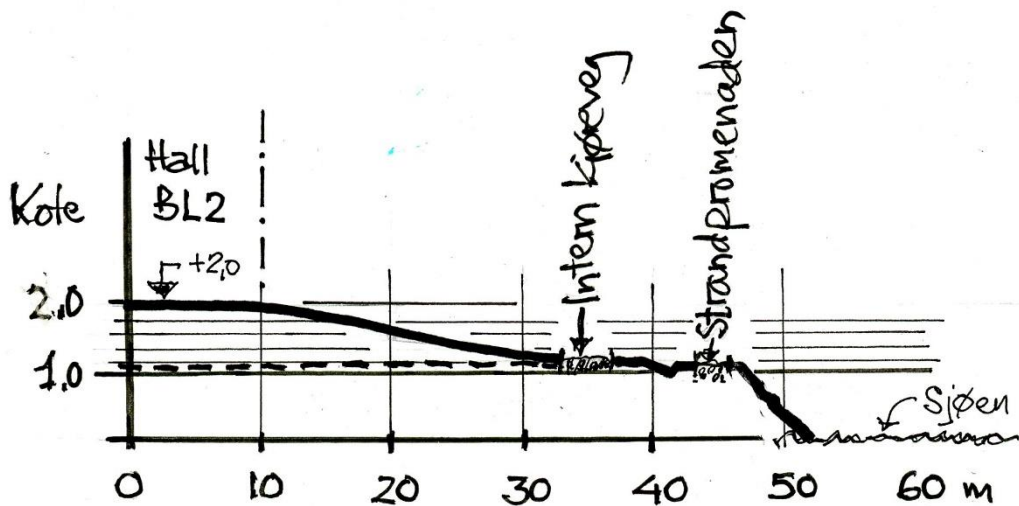


Fig 39: Rampe inn til hall BL2

PKT 5: «Hensynssone for stormflo må vises i planen».

Jeg var i kontakt med Grenland Havn angående dette, men ble henvist til info om havnivå på nett. Under overskriften «Havnivåendringer og ekstreme vannstands nivåer» hentet jeg kart som viste de områder på Stathelle som vil bli oversvømt ved 200-års stormflo i 2090. På bakgrunn av anbefaling fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) legges sikkerhetsklasse 2 til grunn (havnivå 2090 og 200-års stormflo). Den angir en høyde ved stormflo som ligger 207 cm over NN2000. Det flomutsatte området er vist på plankartet med rød skravur (se tegnforklaring). De viktigste flomvegene er vist på eget vedlegg til plankartet.

- ENDRINGER I PLANKARTET

Nevnte endringer er tegnet inn i plankart og/eller i ett av de andre plandokumentene.

- ANDRE ENDRINGER I BESTEMMELSER

I pkt.1.2 i forslag til bestemmelser har jeg tatt inn følgende formulering: «Det er et mål å skape en marina med minimale utslipp». Etter mitt skjønn er det en viktig tilføyelse fordi det er ett av de målene med den framtidige utvikling av marinaen.

I pkt.2.6 har vi lagt inn følgende tillegg i første setningen: «... ut over det som allerede er vedtatt i gjeldende plan for Stathelle/Brohode-området».

I den siste setningen i pkt.2.6 er ordet «fremmedartede» satt inn foran «steinblokker». Det er gjort fordi det kan være ønskelig å benytte de fine steinblokkene fra kanbro-silur som ligger i steinfyllingen til murer o.l. i området.

I pkt.3.7 i de justerte bestemmelsene er det foretatt noen justeringer av tallene i tråd med det som ligger i deler av utvalgets vedtak. I parentes er golvnivået til eksisterende bygg tatt inn som informasjon.

I pkt.5.1 i tidligere framlagte bestemmelser hadde det «falt ut» tekst om grøntrabattene G1-G7. i framlagte forslag til bestemmelser.

PKT. 6: Under høringsperioden utarbeides en utredning som ønsket av Kystverket

I merknad, datert 06.06.19, fra Kystverket Sørøst står det bl.a.: «Kystverket legger til grunn at det ikke legges til rette for tiltak som kan svekke sikkerheten eller framkommeligheten for sjøfarende. Det forutsettes at det vil bli gjort rede for hvilke konsekvenser eventuelle tiltak kan få for sjøfarende og andre brukere av farvannet».

Tiltakshavers kommentar til dette: Det legges ikke opp til tiltak som vil svekke sikkerheten for skipstrafikken. I ROS-analyse, rettet 17.12.19, skrev vi bl.a. følgende under pkt. 4: «Ulykke med farlig gods i skipsleden»:

«Det er ikke noe ved forslag til plan for Stathelle Marina som vil endre risikobildet knyttet til farlig gods. Dersom den planlagte oppgraderingen av marinaen vil føre til mer trafikk av småbåter til og fra havnen, kan det i teorien føre til flere konfliktsituasjoner. I realiteten vil dette være helt minimalt, fordi skipstrafikken med farlig gods i antall skip er begrenset. Den er heller ikke av en slik karakter at ulykke med farlig gods kan oppstå med årsak i småbåttrafikk.

Konklusjon: Både sannsynligheten for ulykke og konsekvensen av en ulykke ansees som uendret som følge av planen. Risiko knyttet til uhell med farlig gods er således uendret».

4.2. Høringer og innsigelse fra fylkeskommunen

Med de justeringer som ble vedtatt i planutvalgets møte 27.11.19, ble forslag til reguleringsplan og tilhørende dokumenter ble lagt ut til offentlig ettersyn av kommunen. Fristen for merknader ble satt til 26.02.20.

4.2.1. Forlenget svarfrist – og innkomne merknader

I e-post 26.02.20 ba Vestfold og Telemark fylkeskommune om utsatt svarfrist. Det ble begrunnet med at fylkeskommunen mente at planen var i strid med nasjonale kulturminneinteresser, og at den måtte opp til politisk behandling i «Hovedutvalg for klima, areal og plan» i møte 19.mars 2020. De ba om å få fristen utsatt til 23. mars 2020. I e-post 26.02.20 aksepterte Bamble kommune dette ønsket.

I tillegg til innsigelsen fra Vestfold og Telemark fylkeskommune kom det inn 9 merknader fra naboer og offentlig myndigheter. I notat, datert 26.06.20, har jeg gått gjennom innkomne merknadene og kommet med utbyggers kommentarer til disse.

4.2.2. INNSIGELSE fra fylkeskommunens hovedutvalg, møte 19.03.20

I sin innstilling i saken foretok Fylkesrådmannen i Vestfold og Telemark fylkeskommune en grundig gjennomgang av planforslaget. Han konkluderte med at det burde fremmes innsigelse i saken. Saken ble behandlet i fylkeskommunens «Hovedutvalg for klima, areal og plan» i møte 19.03.20.

Med 7 mot 4 stemmer fattet hovedutvalget følgende vedtak i saken:

Med hjemmel i plan og bygningslovens § 5-4 fremmes innsigelse til følgende tre punkter:

1. Vestfold og Telemark fylkeskommune fremmer innsigelse til områdene BL1 og BL2 med tilhørende bestemmelse § 3.2 Lagerhaller for vinterlagring av båter på grunn av manglende hensyn til nasjonale kulturminneinteresser.
2. Vestfold og Telemark fylkeskommune fremmer innsigelse til område F/K/1 med tilhørende bestemmelse § 3.7 bebyggelse for forretning, kontor og industri-verksted på grunn av manglende hensyn til nasjonale kulturminneinteresser.
3. Vestfold og Telemark fylkeskommune fremmer innsigelse til manglende hensynssone C-bevaring av kulturmiljø som viser NB!-området Gamle Stathelle i reguleringskartet samt reguleringsbestemmelser til dette jf. Pbl § 12-6 og §12-7. Søknadspliktige tiltak innenfor NB!-områder skal sendes fylkeskommunen til uttale.

Vesentlig merknad:

For å sikre at gangpromenade (SGG1) blir bygd bør det settes rekkefølgekrav om opparbeiding av denne.

Det anmodes om dialog med Bamble kommune og mellom partene for å finne fram til en omforent løsning. Bygningsmassen må tilpasses kulturmiljøet i Gamle Stathelle, med stedstilpasset arkitektur. Fylkesrådmannen bes komme tilbake til hovedutvalget med forhandlingsresultatet, for politisk forankring.

4.2.3. Vår foreløpig konklusjon

Etter å ha mottatt innstillingen fra fylkesrådmannen tok jeg som tiltakshavers konsulent umiddelbart fatt på oppgaven med å finne fram til den mulige omforent løsning som er nevnt i siste punkt i vedtaket.

4.3. Medvirkning og dialog med fylkeskommunen

I tidligere innsendt planbeskrivelse, datert 12.07.20, har jeg tatt for meg det arbeidet som ble gjort i dialog med fylkeskommunen for å finne fram til en omforent løsning som kan aksepteres av både fylkeskommunen og tiltakshaver. Planbeskrivelsen beskriver medvirkningsprosessen og ble lagt fram ved ny 1.gangs behandling. I arbeidet med denne komplette planbeskrivelsen tar jeg den inn her med noen mindre justeringer og tilpasninger.

4.3.1. De positive sider ved planforslaget

I fylkesrådmannens innstilling kom det fram at planen som helhet hadde flere positive sider – noe som ga oss håp om å finne fram til en omforent løsning. De positive merknadene fra fylkeskommunen er hentet fra innstillingen, men jeg har delt de inn i punkter:

- Som helhet har planen flere positive verdier og ivaretar mange av de regionale og nasjonale interessene fylkeskommunen er satt til å ivareta.
- Forholdet til barn og unge er godt ivaretatt ved at det er vist et friområde nord i planområde.
- Planen viser en universell utformet gangpromenade (SGG1) som skal være allment tilgjengelig. For å sikre at gangpromenaden blir bygd, bør det settes rekkefølgekrav om opparbeiding av denne.

- *Det er positivt at forslaget legger opp til at det maritime miljøet i havna på Stathelle skal fortsett. Det vil gi kontinuitet og underbygge stedets historiske karakter og videreføre Stathelles historiske kontakt med sjøen.*

Fylkesrådmannen signaliserer med det at formålet og funksjon ikke skaper problemer.

4.3.2. De mangelfulle deler av forslaget – slik fylkesrådmannen ser det

For å finne fram til en mulig omforent løsning, tok jeg fatt i de «manglene» ved planforslaget som fylkesrådmannen påpekte. De var i hovedsak følgende:

a) Manglende hensyn til stedets historie og kulturminneinteresser

Om dette skriver fylkesrådmannen:

«De nasjonale kulturminneverdiene på gamle Stathelle er knyttet til stedets lange historie som fergested, og trehusbebyggelsen som utgjør et lite, men homogent kulturmiljø, samt historikken tilknyttet dette. Etter hvert utviklet det seg til et lite bysamfunn tuftet på trelasthandel. Gjennom 1700-tallet var det i særdeles to handelshus som dominerte det økonomiske livet på Stathelle. Rundt 1800 opplevde stedet en nedgangsperiode, som ble etterfulgt av ny oppblomstring i trelasthandel på 1830-tallet. På det tidspunkt hadde Stathelle sin storhetstid, og størsteparten av virksomheten var avhengig av handelshuset til Albert Blehr d.y. Den bevarte empirebebyggelsen er i hovedsak fra begynnelsen av 1800-tallet og er et historisk minnesmerke om livet og næringen fra denne tidsperioden. Stathelle og Brevik var starten på det vi kjenner som små pittoreske, idylliske trehusbyer langs kysten.

b) Manglende hensyn til Riksantikvarens Bystrategi 2017-2020

Fylkesrådmannen pekte på Riksantikvarens «Bystrategi 2017-2020» som viser hvordan viktige historiske bymiljøer bør forvaltes og utvikles i et langsiktig perspektiv. Kulturmiljø og kulturminner bør være en ressurs og felles gode for utvikling av attraktive og bærekraftige byer. NB!-områdene er en viktig del av en slik strategi. Bærekraftig by- og samfunnsutvikling sikres ved å videreføre eksisterende kvaliteter i de historiske bymiljøene, ved høy kvalitet på arkitektur og god tilpasning til eksisterende bebyggelse. Siden planområdet ligger innenfor «NB!-område Gamle Stathelle» vil det rent visuelt også berøre «NB!-område Brevik». NB!-områdene er en del av Riksantikvarens database over norske byer og tettsteder med kulturmiljø av nasjonal interesse. I de utvalgte kulturmiljøene må det vises særlige hensyn med forvaltning og utvikling slik at kulturminneinteressene ikke svekkes eller forsvinner.

Konklusjon: Dersom en arealplan er i konflikt med kulturminneinteressene har både regional og statlig kulturminnemyndighet anledning til å fremme innsigelse til planen.

Vår kommentar: *I den planbeskrivelsen vi la fram ved 1.gangs behandling forsøkte vi innledningsvis å legge vekt på stedets historie. Vi pekte på den historiske bruken og la fram bilder som viste at det til «alle tider» hadde vært drevet med maritim virksomhet i området. Vi la ved bilder av «Dampsaga på Åsen» som etter vårt skjønne dokumenterte at det tidligere har vært store bygninger i området.*

Vi kan imidlertid være enige i at tilpasningen til stedets historie kan løses på en bedre måte – selv om mye av virksomheten til Stathelle Marina ligger inne i et gammelt steinbrudd.

4.3.3. Konkrete råd i innstillingen

I en omforent løsning må vi ta hensyn til rådene som gis i innsigelsen. De viktigste er:

- **Stedstilpassede bygg med empireperiodens formspråk:** Bebyggelsen i «Gamle Stathelle» preges av empireperiodens formspråk – bygninger av beskjedne størrelse, hvor de fleste stammer fra første del av 1800-tallet. Det må settes krav til stedstilpasset arkitektur og tilpasning til kulturmiljøet.
- **Krav til materialbruk, volumer, arkitektonisk uttrykk m.m.:** Det må stilles krav til materialbruk, lavere høyder, mindre volumer, fargesetting, arkitektonisk uttrykk, takform, takvinkler og oppsplitting i mindre bygninger.
- **Flere mindre bygg i rekke:** Ved å legge flere mindre bygg i rekker vil planen gi et inntrykk av lagerboder og lagerhus som spiller på området maritime historien. I en slik løsning kan en innordne seg stedets tåleevne, uten å hindre næringsutviklingen. Fylkesrådmannen mener at det er mulig å gjøre endringer som både ivaretar stedets historiske egenart og verdi, og legger til rette for næring og videre utvikling av marinaen.

Vår foreløpig konklusjon: Siden de planlagte hallene skal brukes til vinteropplag av store fritidsbåter er det grenser for hvor langt vi kan gå for å etterkomme kravet om små haller i rekke og rad. Vi kom på et tidlig tidspunkt med et skisseforslag som delvis fulgte opp kravet.

4.3.4. Skissemessig forslag til løsninger, datert 01.04.20

a) Skisse som viser hallene og tilbygg i det opprinnelige forslaget

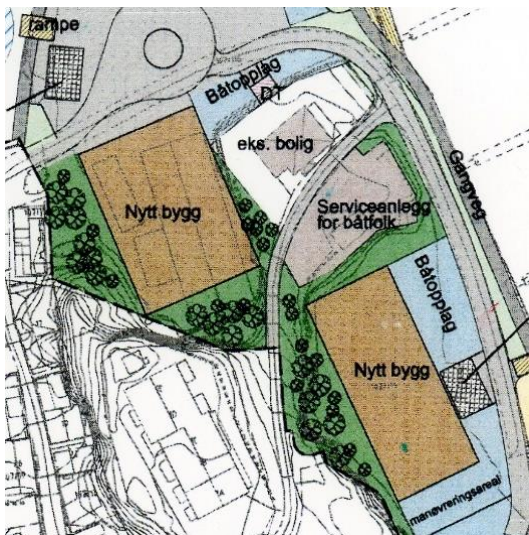


Fig 40: De to opprinnelige hallene

Det var ikke overraskende at den største utfordringen var knyttet til de planlagte hallene. Den planlagte hall BL1 (nordre hall) hadde en grunnflate på 29 x 40 meter (1160 m²) og en mønehøyde på 14 meter. Hall BL2 hadde en grunnflate på 21 x 50 meter (1050 m²) og mønehøyde på 9-11 meter. I tillegg pekte fylkesrådmannen på den foreslåtte utvidelsen av forretnings- og verkstedbygget (F/K/I) ytterst på neset i nord.

I følge innsigelsen vil det med det omsøkte tilbygget, få en samlet grunnflate på 29 x 24 m (696 m²) og mønehøyde på 7,8 meter.

Tilbygg til forretnings- og verkstedbygg: Vårt opprinnelige forslag viste et tilbygg med samme takvinkel som eksisterende bygg og med mønehøyde på 7,8 en meter, to meter høyere enn eksisterende bygg (se fig. nedenfor).

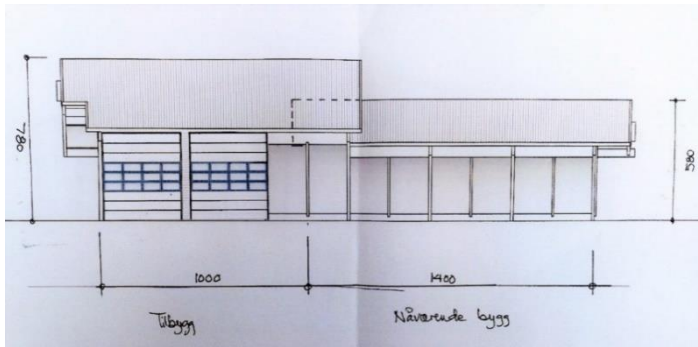


Fig 41: Vårt opprinnelige forslag til tilbygg

Det var litt overraskende at tilbygget ble del av innsigelsen. Jeg antok at det var formen på det tilbygget (F/K/I) og ikke mønehøyden som var årsaken til det, selv om «volumet» var en del av det som ble påpekt. I forslaget var det «bare» nordre del som hadde 7,8 meter mønehøyde.

Fylkesrådmannen konkluderte med at virkningene av de planlagte volumene vil oppleves som særlig store da de ligger i havneområdet og blir et blikkfang fra sjøsiden.

Fylkesrådmannens oppsummering: Den foreslåtte bygningsmassen vil virke negativt på kulturmiljøet på Gamle Stathelle, på Brevik tvers over sundet og på innseilingen til Telemarkskanalen. Det må settes krav til stedstilpasset arkitektur og tilpasning til kulturmiljøet. Det må stilles krav til materialbruk, lavere høyder, mindre volumer, fargesetting, arkitektonisk uttrykk, takform, takvinkler og oppsplitting i mindre bygninger. Ved å legge flere mindre bygg i rekker vil planen kunne etablere et inntrykk av lagerboder og lagerhus som spiller på den maritime historien og som vil kunne innordne seg stedets tåleevne, uten å hindre næringsutviklingen. Fylkesrådmannen mener at det vil være mulig å gjøre endringer som både ivaretar stedets historiske egenart og verdi, og samtidig legger til rette for næring og videre utvikling av marinaen. Det ble også påpekt at den viste gangpromenaden (SGG1) er så viktig at byggingen bør sikres med rekkefølgekrav.

4.3.5. Kort om dialogen.

I arbeidet med å legge premissene for et omforent planforslag var vi fra 27. mars til 24. juni 2020 gjennom flere utveksling av notater og møter. Min rolle er markert med GB:

- 27.03.20: Innkalling til uformelt møte/befaring Stathelle marina med representanter fra TV-fk, Bamble kommune og Stathelle marina
- 02.04.20: GB sendte skisser justerte haller og tilbygg til deltakerne
- 03.04.20: Dialogmøte/BEFARING Stathelle marina – TV-fk, BK og SM
- 24.04.20: GB sendte justerte skisser TILBYGG «sveitserstil» til VT-fk
- 28.04.20: Tilbakemelding fra VT-fk
- 13.05.20: GB sendte nye skisser tilbygg med redusert mønehøyde til VT-fk
- 20.05.20: GB sendte fotomontasjer for justerte haller til VT-fk
- 26.05.20: Fotomontasjer med haller og tilbygg sendt VT-fk
- 08.06.20: MØTE på Stathelle Marina – VT-fk, BK og utbygger og GB
- 09.06.20: Oppsummering fra møtet fra VT-fk
- 09.06.20: Justert skisse tilbygg – «sjøbod i sveitserstil»
- 24.06.20: GB informerte Teknisk utvalg, Bamble kommune om status
- 25.06.20: Saksbehandler VT-fk informerte fylkeskommunens hovedutvalg(?)

4.3.6. Kort om hovedutfordringene – hva må gjøres?

I det følgende skal jeg orientere om de justeringer som er gjort for å imøtekomme de viktigste kravene i innstillingen fra fylkesrådmannen. Ved utarbeidningen av et mulig omforent planforslag la jeg følgende fire hovedpunkter til grunn:

1. Innarbeide Riksantikvarens NB!-område «Gamle Stathelle» i planen
2. Vurdere anbefalinger i Riksantikvarens bystrategi
3. Alternative løsninger for hallene i tråd med råd fra fylkesrådmannen
4. Alternative løsninger for tilbygg hus for utstilling, verksted og kontor

En omforent løsning forutsetter at jeg tar hensyn til de viktigste rådene i fylkesrådmannens innstillingen – samtidig som jeg ivaretar tiltakshavers interesser.

- **NB!-området «Gamle Stathelle»**

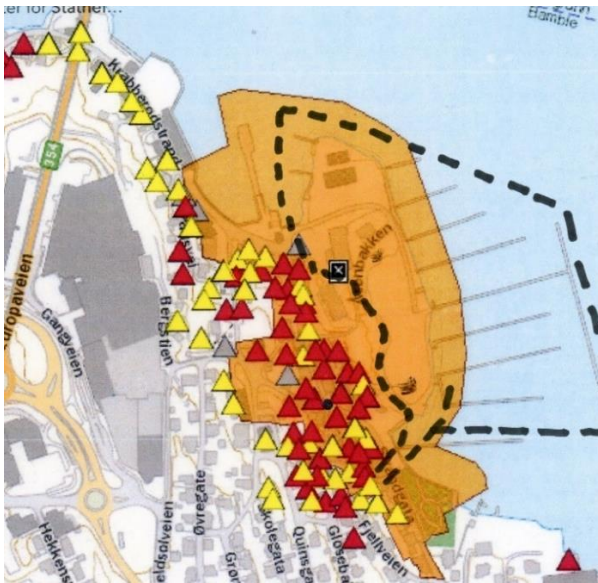


Fig 42: NB!-området «Gamle Stathelle»

Som planlegger i Porsgrunn kommunen hadde jeg i 2010-12 ansvaret for utarbeidning av kommunal reguleringsplan for «Brevik med indre havn og deler av Øya». NB!-området for Brevik omfatter hele bysenteret – og bare bysenteret. Jeg har innsett at det ikke er slik når det gjelder «Gamle Stathelle».

Som en ser av kartet nedenfor omfatter NB!-området for «Gamle Stathelle» bare søndre del av byen. I tillegg har en tatt med det gamle steinbruddet på østsiden av Åsen, odden på nordsiden av dette og hele det utfylte, ubebygde området på østsiden av Åsen.

Den delen av Stathelle som ligger rundt det gamle ferjeleiet er således ikke tatt med i NB!-området. Som kartet i fig. 3 viser er det ingen registrert objekt i den delen av NB!-området som omfatter Åsen og området på østsiden av denne. Kartet viser imidlertid klart og tydelig at planområdet for Stathelle marina inngår i NB!-området for Gamle Stathelle – selv om det ikke virker helt innlysende.

Fra boken «Stathelle» (Gunnar Sem) har jeg hentet følgende informasjon: I 1856 fikk Albert Blehr kongelig bevilling til å drive en dampsag med to sirkelsagblad «ved Strømodden på Kjellestad grunn». Sagbruket var en solid bedrift i mange år. I 1920 lønnet bedriften 113 arbeidere. Sagbruket gikk konkurs i 1923.

«Dampsaga» til Albert Blehr lå om lag der Stathelle Marina har sitt forretningsbygg. Siden saga til Albert Blehr lå på «Strømodden på Kjellestad grunn» må odden være mer historisk knyttet til losse- og lastestedet Kjellestad enn til Stathelle.

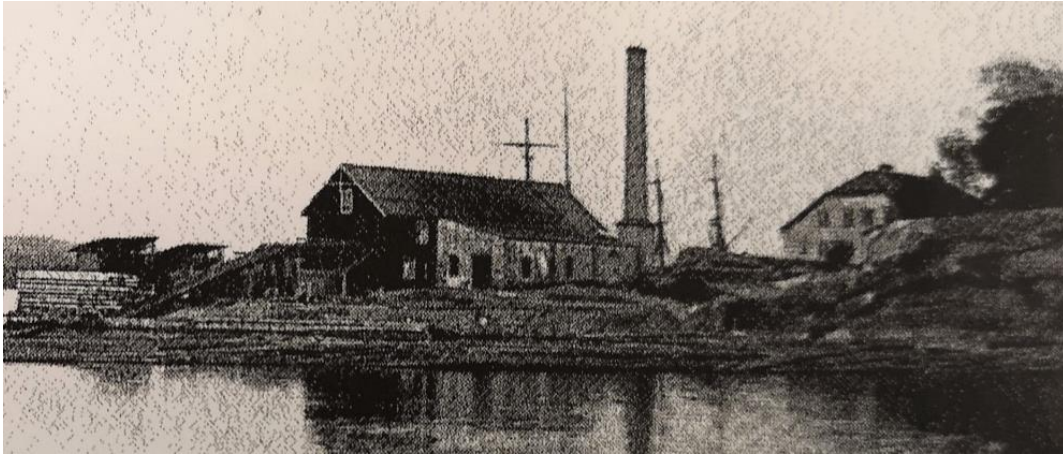


Fig 43: Dampsaga på Åsen – eller «Strømmodden»

Vår konklusjon: Riksantikvarens NBI-område for «Gamle Stathelle» vises i plankartet med skravur og tas med i bestemmelsene i tråd med punkt 3 i vedtaket til fylkeskommunens Hovedutvalg i møte 19.03.20.

De viktigste punktene i en mulig omforent løsning

På bakgrunn av de klare føringene i innstillingen og min kunnskap om tiltakshaverens ønsker og behov, måtte en akseptabel løsning forankres i følgende fire «krav»:

- Vi må så langt som mulig følge opp rådet om «flere små haller i rekke»
- Hallene må ha lavere høyder og mindre volumer
- Hallene må ha takform og takvinkler som gir inntrykk av lagerboder/sjøboder (stedets maritime historien)
- Hallene må være så romslige at det kan lagres båter i de aktuelle størrelser i tre høyder

4.3.7. Uformelt dialogmøte 3. april 2020

I tråd med siste punkt i vedtaket i «Hovedutvalg for klima, areal og plan» innkalte administrasjonen i fylkeskommunen inn til et uformelt møte 3. april 2020.

I forkant av møtet sendte jeg på vegne av utbygger et notat med skisser for mulig løsning til min kontakt i Bamble kommune. Etter forespørsel fra fylkeskommunen sendte jeg notat og skisser til alle deltakerne dagen før møtet. I en tid med krav om avstand og god håndhygiene ble møtet gjennomført utendørs som kombinert møte og befaring.

Under befaringen fikk fylkeskommunens representanter se hva slags båtstørrelser det er aktuelt å lagre i hallene og hvilke kjøretøy som brukes for å transportere båtene inn og ut av hallene. Deltakerne fikk også se verksted og utstillingslokale slik at de fikk et inntrykk av behovet for utvidelse.

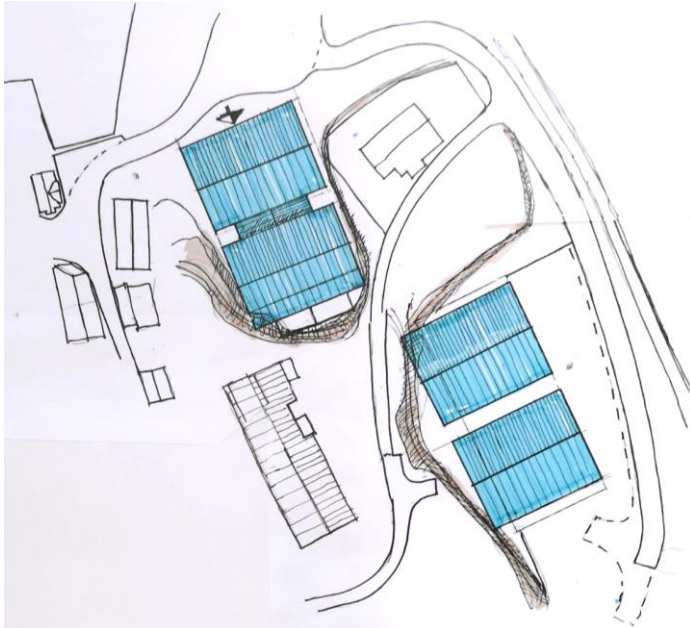


Fig 44: Skisse som viste justerte haller, 01.04.20

Fig. 44 viser en av skissene i det notatet jeg sendte til deltakerne før det uformelle møtet. Som det framgår av skissen foreslo jeg at de opprinnelige hallene bør deles i «to haller i rekke». På skissen ligger hall BL1 øverst til venstre og hall BL2 nederst til høyre.

Hall BL1: Siden hall BL1 ligger delvis inne i et gammelt steinbrudd er det ikke mulig å komme inn i den «bakre» hallen fra sidene. De to hallene må derfor bindes sammen med et kort mellombygg slik at en får tilgang til begge delene fra nord.

Hall BL2: I den justerte løsningen for hall BL2 har vi delt den opprinnelige hallen (21 x 50 meter) opp i to haller og lagt disse «i rekke» med gavlene mot sjøen som sjøboder.

Alternative løsninger for tilbygg forretning og verksted

Det er et klart behov for utvidelse av eksisterende bygg for utstilling, verksted og kontor. Som følge av økt størrelse på båtene har en behov for større areal og større takhøyde i lokalet for utstilling av nye båter. Når motorer i båter skal repareres eller skiftes må motorene heises opp. Den lave takhøyden gjør at dette er vanskelig med større båter.

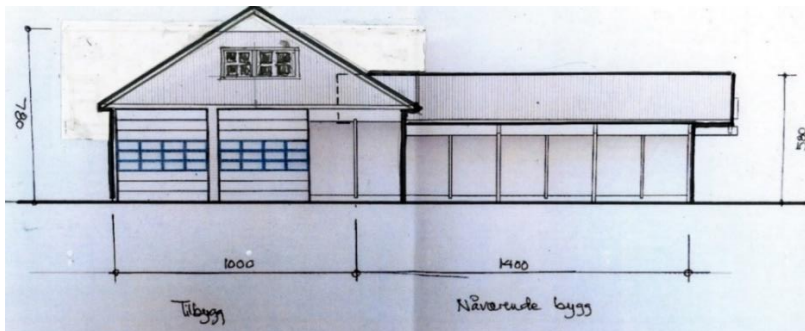


Fig 45: Justert forslag lagt fram på møtet 3. april 20

På møtet la jeg også fram en skisse for alternativ løsning for det planlagte tilbygget – et tilbygg med 30 graders takvinkel, en mønehøyde på 7,8 meter og møneretning vinkelrett på eksisterende bygg.

4.3.8. Råd for det videre arbeidet

På møtet/befaringen 3. april kom representantene fra fylkeskommunen og Bamble kommune med følgende råd:

- Det arbeides videre med skissene for de justerte hallene.
- Den skisserte løsningen for tilbygget er et steg nærmere en mulig løsning, men tilbygget bør gis en mer stedstilpasset løsning.



Fig 46: Bilde av hus ved det gamle ferjeleiet

Representantene fra Bamble kommune mente at vi burde vurdere en løsning som viste et tilbygg i «sveitserstil». De viste meg også et hus ved det gamle ferjeleiet som eksempel på det (se bildet til venstre). Dette bygget har en takvinkel på ca. 45 grader.

4.4. Beskrivelse av det justert forslaget – med begrunnelser

4.4.1. Kort om utbyggers ønsker og krav

- **Hans ønsker med Stathelle Marina**

Hensikten med planarbeidet må fortsatt være å legge til rette for en god, rasjonell og framtidsrettet utvikling av Stathelle marina med tilhørende anlegg innenfor formålsgrensene i gjeldende plan. Utbygger har som mål å utvikle marinaen til en enda mer moderne og framtidsrettet marina som dekker kundenes behov og myndighetenes krav om god avfallshåndtering og minimale utslipp. En slik utvikling forutsetter bygging av moderne haller av god kvalitet for vinterlagring av store og kostbare båter. Han ønsker også få etablert en åpen og ryddig marina med grøntområder, vegetasjonsskjermer og rabatter med hekker. Han er positiv til kommunens ønske om å bygge en universell utformet strandpromenade med sitteplasser gjennom området, samt etablering av en park ute på odden med utsiktspunkt og universell utformet fiskeplass.

Med store haller for vinteropplag vil en vesentlig del av båtpussen foregå innendørs – noe som vil gjøre det vesentlig lettere å kunne ta hånd om pussestøv og rester av lakk og bunnstoff under den årlige båtpussen.

- **Informasjon om markedet Stathelle marina er en del av**

Hovedtyngden av fritidsbåter består i dag av raske glassfiberbåter som er fra 20 til 35 fot lange (fra 6 til 10,5 meter). De mest aktuelle båtene koster fra 600 000 til 2,0 millioner kroner. Eierne av slike båter ønsker å sette bort all båtpuss og annet vedlikehold til et anerkjent verksted, samt å lagre de kostbare båtene trygt og godt i moderne haller. Det er slike båteliere Stathelle Marina har som kunder. Siden verkstedet og lagerkapasiteten er for liten, må Stathelle Marina utvide sine tilbud for å «henge med» i konkurransen om kundene. For å kunne pusse opp og vedlikeholde et økende antall båter må det meste av dette arbeidet gjøres innendørs i verksted eller i en hall. Transporten av de største båtene ut og inn av hallene krever det en forholdsvis stor truck (se bilde 8). I tillegg til lagerplass for båter som er 6 til 10 meter lange, må hallene være så brede at truck med båt kommer fram mellom radene. Det må også være så stor plass at en får manøvrert trucken slik at en får lagt båtene på plass i «lagerhyllene».

4.4.2. «Dimensjonerende minstemål» for hallene

For utbyggeren må det være et krav at hallene er så store at de vil fungere som rasjonelle og gode haller for lagring av de aktuelle båtstørrelser.

Fylkesrådmannen mener at problemet med hallene må løses med «flere små haller i rekke» i tråd med krav om «lavere høyder, mindre volumer og valg av takform og takvinkler» som vil «etablere et inntrykk av lagerboder eller lagerhus som spiller på den maritime historien». I vårt forslag har vi så langt som mulig tatt hensyn til dette.

På bakgrunn av de to «motstridende» kravene fra fylkesrådmann og utbygger har jeg forsøkt å redusere høydene og volumene på hallene så mye som mulig ut fra den funksjonen de skal ha. Blir hallene for små og trange vil det by på problemer og hallene vil få for liten kapasitet.



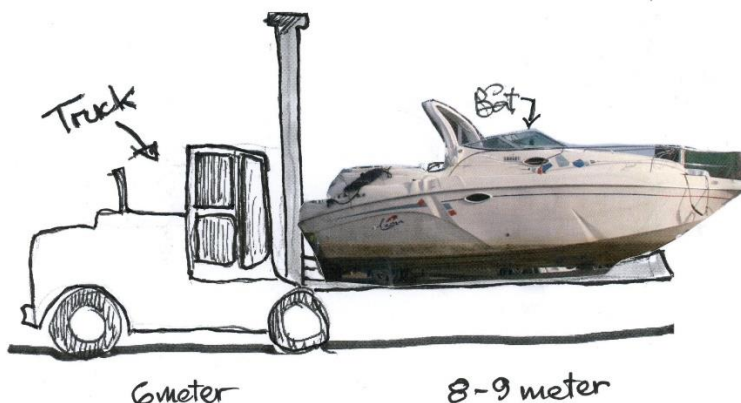
Bilde 47: Trucken som transporterer båtene

Det er således klare grenser for hvor langt ned vi kan gå når det gjelder størrelsen på hallene dersom de skal fungere som rasjonelle og effektive haller for vinterlagring av båter i de aktuelle størrelser.

Lagerhallene må også være så store at det kan lagres båter i tre etasjer på hver side av midtaksen.

Båtene tas opp av sjøen og sjøsettes med truck. For de største båtene brukes det en truck av den størrelsen som er vist i bilde 47.

Når båtene skal kjøres på plass i «hyllene» inne i lagerhallen må båten legges på «gaffelen» til trucken som vist i den enkle skissen nedenfor.



Bilde 48: Enkel skisse av truck med båt

Jeg har ikke bilde av trucken mens den frakter en større båt «på langs» på gaffelen, men skissen til venstre illustrerer det. I tillegg til lengden på lagringshyllene, må arealet mellom «hyllene» (midtaksen) være så bredt at en kan få lagt båter inn i «hyllene» ved hjelp av en stor truck.

Når trucken er 6 meter lang og båten opptil 9 meter lang kreves det stor plass. Det sier seg selv at det også kreves dyktighet, god kontroll og tilstrekkelig med plass i hallen for å få «puttet» båtene på plass i de rette «hyllen». Det må en stor truck til for å løfte de tyngste båtene. For å få løst dette må midtaksen være minst én meter bredere enn lengden på de lengste båtene som skal lagres i hallen.

a) «Dimensjonerende» krav til bredde/lengde på lagerhallen

For å få redusert størrelsen på hallene så mye som praktisk mulig må hver enkelt hall til en viss grad «skreddersys» for bestemte båtstørrelser. Det midtre tallet angir «midtaksen».

- **Hall lagring båter 25 til 30 fot lange:** Bredde: $9,5 + 12,0 + 7,5 \text{ m} = \underline{29,0 \text{ meter}}$ (Hall BL1)
- **Hall lagring båter 23 til 28 fot lange:** Bredde: $8,5 + 12,0 + 9,5 \text{ m} = \underline{30,0 \text{ meter}}$ (Hall BL2-2)
- **Hall lagring båter 20 til 23 fot lange:** Bredde: $6,0 + 8,0 + 7,0 \text{ m} = \underline{21 \text{ meter}}$ (Hall BL2-1)

b) Høyde på veggene:

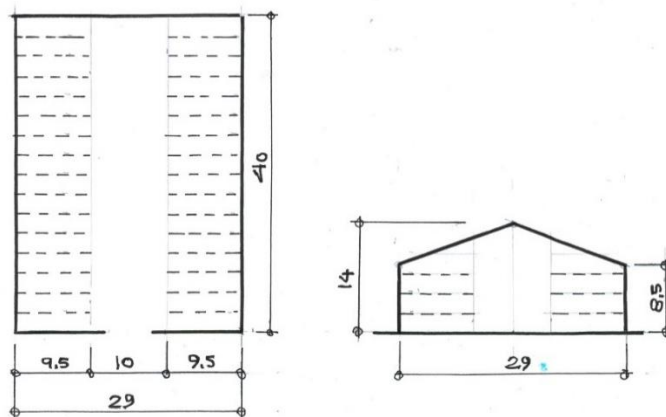


Fig 49: Dimensjonerende mål opprinnelig «standard-hall»

De største båtene krever et lagringsvolum på $2,5 \times 2,5 \times 9,5/7,5$ meter (høyde x bredde x lengde). For å få plass til lagring i 3 høyder med slike båter må veggene være minst 7,5 meter høye. Mindre båter klarer seg med et lagringsvolum på $2,0 \times 2,0 \times 6,0/7,0$ meter og en vegghøyde på om lag 6 meter.

Disse «dimensjonerende målene» finner vi igjen i bredden/høyden på den opprinnelige hall BL1 (se fig. 40). Hallen hadde form og volum som en «standard-hall» med de målene som er nevnte ovenfor. For å gjøre hallen så lave som mulig, har standard-hallen «slapp» takvinkel.

4.4.3. Vårt forslag til justerte haller

Kravene fra fylkesrådmannen om redusert mønehøyden og økt takvinkelen forutsetter hver for seg lavere sidevegger. Redusert mønehøyde forutsetter også smalere haller.

Etter nøye vurdering av ulike hallstørrelser har vi ut fra en samlet vurdering valgt å satse på haller med følgende:

- Bredde: 20-21 meter
- Høyde sidevegger: 6,1-6,5 meter
- Takvinkler: 30 grader

Med slike mål vil hver enkelt «modul» få en maksimal mønehøyde på 12,5 meter. Siden sideveggene er lavere enn 7,5 meter må utbyggers «krav» om lagring i tre nivåer løses ved at lagringen skjer mot de noe høyere endeveggene. Hensynet til driften og hallenes samlede kapasitet gjør det vanskelig for utbygger å strekke seg lengre enn det.

- **Justert løsning for HALL BL1:**

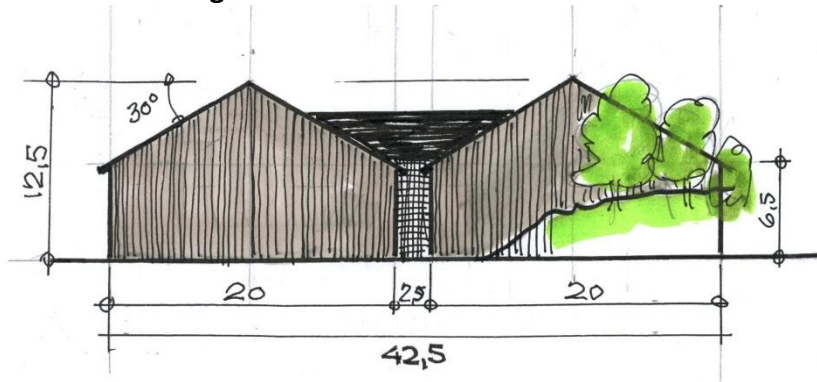


Fig. 50: Justert hall BL1 – sett fra øst

Med dette som utgangspunkt har vi delt den opprinnelige hall BL1 i TO «moduler» – to haller som er 29 meter lange og 20 meter brede. De to enhetene er bundet sammen med et mellombygg.

- **Justert løsning for HALL BL2:**

På samme måte har vi delt den opprinnelige hall BL2 opp i to haller. For at disse skal framstå som «sjøboder» har vi lagt hallene med gavlene mot sjøen – mot øst.

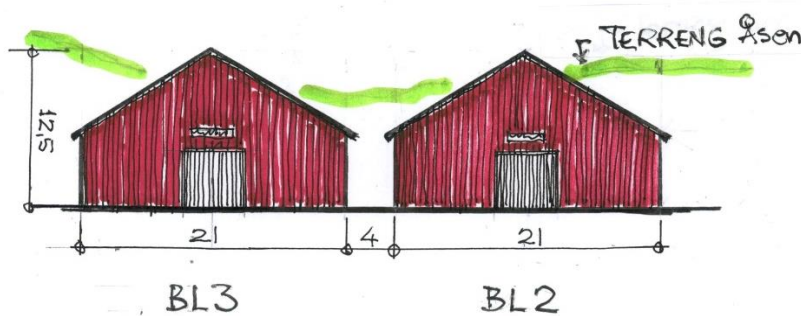


Fig.51: De to søndre hallene – sett fra sjøen (fra øst)

Den grønne linjen markerer silhuetten til Åsen bak hallene. Begge hallene er 21 meter brede. Hall BL2 er 30 meter lang og hall BL3 25 meter lang. Begge hallene skal ha port mot sjøen.

- **Takform, farge og struktur**

Alle hallene skal ha markerte takutspring og 30 graders takvinkel. Hallene skal ha en farge som minner om sjøboder («låverød», oker eller grå). Tiltakshaver vil sjekke markedet for aktuelle plater og håper å finne veggplater med tilfredsstillende struktur. Målet er at de planlagte haller skal ha en samlet kapasitet minst 170 båter.

Merknad fra tiltakshaver: Med vårt forslag har vi så langt det er praktisk mulig forsøkt å ta hensyn kravet fra fylkesrådmannen om å legge «flere mindre haller i rekke», og gi hallene en form og takvinkler som gir inntrykk av lagerboder/sjøboder. Med de reduksjoner vi har foreslått i forhold til vårt opprinnelige forslag (se ovennevnte «standard-hall») ville det bli vanskeligere å få lagret båter inn mot sideveggene i hallene på grunn av for lav takhøyde. Flexibiliteten vil også bli mindre når det gjelder endringer i markedet.

KONKLUSJON: Tiltakshaver tror at de justerte hallene vil fungere. Med de justerte hallene vil han også få en marina som vil se finere og mer moderne ut – noe utbygger ser som en fordel. I vår dialog med saksbehandlere i Vestfold og Telemark fylkeskommune informerte vi i et notat, datert 16.04.20, om ovennevnte «dimensjonerende minstemål» for hallene.

4.4.4. Tilbakemeldinger fra VT-fk – under veis

- **Tilbakemelding fra VT-fk, e-post 28.04.20 (ang HALLENE):**

HALL BL1: «Ved å dele hallen opp i to enheter som er orientert øst-vest med et lavere mellombygg har man oppnådd at hallen ikke ser like stor og massiv ut. Vi ønsker skisse som viser riktige høyder- og volumforhold i omgivelsene (gjelder også for de neste punktene)».

HALL BL2: «I de nye skissene er den tidligere hallen delt opp i to litt mindre haller som er orientert mot sjøen i øst. Vi mener dette er gode grep og at det imøtekommer fylkesrådmannens framlegg. Både her og for hall BL1 er det positivt at høydene er noe lavere enn høydene i reguleringsplan».

Bygg for forretning, kontor og verksted



Bilde 52: Eksisterende bygg for forretning, verksted og kontor

I eksisterende verksted er det bare plass til én båt av gangen. Siden båtene har blitt større i løpet av de siste 10-20 årene, har utstillingshallen blitt for trang. Det er derfor behov for å utvide eksisterende bygg for forretning, verksted og kontor (se bilde 13).

- **Tilbygg i «sveitserstil»**

Eksisterende bygg har en mønehøyde på 5,8 meter (ca. kotehøyde +7 m). Som bildene fra området rundt Gamle Stathelle viser, finnes det et mangfold av byggehøyder og takvinkler i «influensområdet» til Gamle Stathelle.

Ut fra de råd jeg fikk fra fylkeskommunen og Bamble kommune, sendte jeg over skisser som viste et tilbygg i «sveitserstil». Huset i dette alternativet har en mønehøyden på 12,2 m.

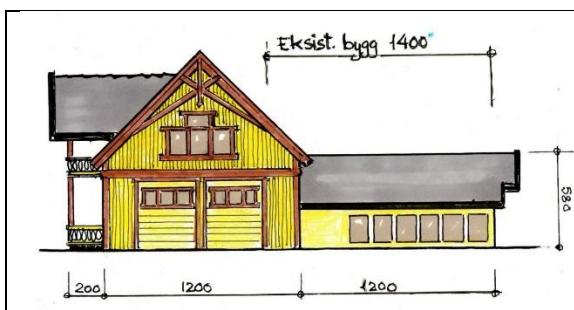


Fig 53: Fasade mot vest

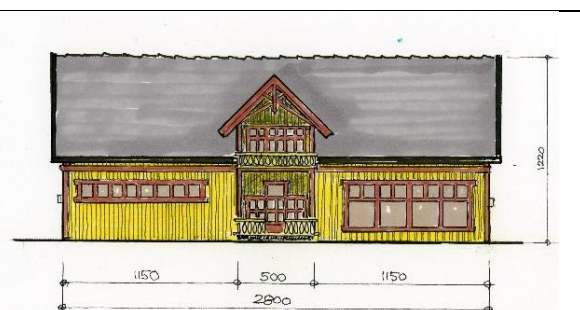


Fig 54: Fasade mot nord

Etter å ha mottatt skissene kom fylkeskommunen med sine tilbakemeldinger til disse. Kommentarene gikk i første rekke på mønehøyden, samt størrelsen og formen på vinduer og porter. Etter det bearbeidet jeg skissene i tråd med tilbakemeldingene, men jeg måtte også ta hensyn til tiltakshavers ønsker.

Ytterligere ønsker fra fylkeskommunen:

- Forbedrede bestemmelser med skravur NB!-området i reguleringskart.
- Flere skisser, spesielt av forretningsbygget
- 3D-modeller som viser bygningene plassert i landskapet slik at man får bedre og mer reelt inntrykk av volumer og høyder slik det vil oppleves sett fra bakkeplan.
- Konkretisering av materialbruk både på haller og forretningsbygg

Kravet fra fylkeskommunen om 3D-modeller av de planlagte hallene hadde vi allerede «innfridd» ut fra egen interesse. Vi fikk også laget 3D-modeller hvor det ble lagt inn et tilbygg i tilnærmet «sveitser-stil» ute på odden. Se bildene nedenfor (fig. 55 og 56).



Fig 55: 3D-modell som viser hallene – sett fra øst



Fig 56: 3D-modell som viser hall BL2 og tilbygg sett fra øst. (Hall BL 1 har falt ut).



Fig 57: Hall BL1 og tilbygg i «sveitserstil» sett fra Strandgata

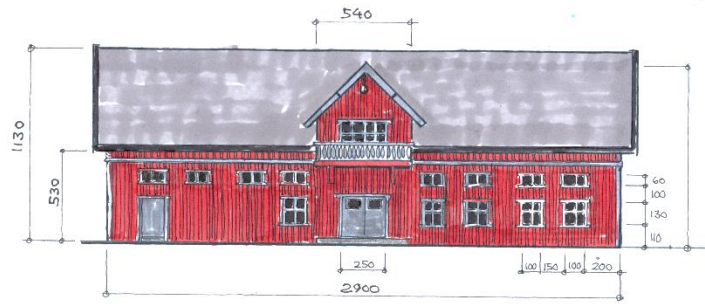
4.4.5. Videre bearbeiding av skisser for tilbygget – små skritt mot målet

Vi kom relativt fort fram til en justert løsning for hallene som ga håp om en omforent løsning. Vi brukte mer tid for å komme fram til omforent løsning for tilbygget til eksisterende forretning- og kontorbygg som både tiltakshaver og fylkeskommunen kunne enses om. Det krever en del arbeid å lage gode, detaljerte og målsatte skisser for de fire fasadene for flere alternative løsninger. Fylkeskommunens representanter var enig i at en løsning med utgangspunkt i et stedstilpasset «sveitserhus» var et godt utgangspunkt, men de ønsket seg et tilbygg som kunne minne om en gammel «sjøbod» med små og få vinduer og små dører.

Ulike krav til detaljutformingen: De kravene fylkeskommunens representanter kommer med når det gjelder utformingen av fasadene til tilbygget er ikke helt forenlig med de kravene tiltakshaver har kommet med når det gjelder tilbygget. Tiltakshaver ønsker seg et tilbygg med store vinduer inn til den nye utstillingshallen i vestre ende av bygget. I tillegg må han ha store porter for å få kjørt båter inn og ut av utstillingshallen og inn og ut av det nye verkstedet i østre ende av tilbygget.

Etter et par runder til med fylkeskommunen angående detaljer i utformingen av tilbygget, endte jeg opp med de skissene som er vist i fig. 58 og 59.

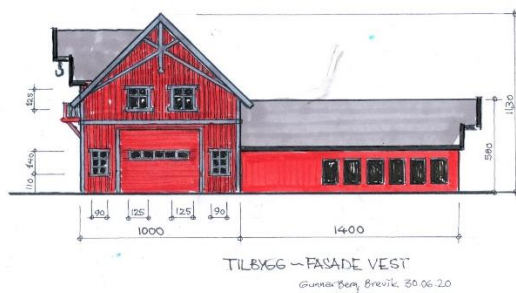
Nytt dialogmøte: Vi ble enig om nytt dialogmøte på Stathelle marina 08.06.20. På møtet la jeg fram en skisse hvor bredden på tilbygget var redusert fra 12 til 10 meter, noe som reduserte mønehøyden til fra 12,2 til 11,3 meter. Partene var enig i at jeg skulle arbeide videre med en slik løsning. Fylkeskommunen ønsket også at målene på vinduene skulle tas med. I tråd med dette laget jeg de skissene som er vist i fig. 58 og 59 (datert 30.06.20). Da jeg sendte de nye skissene over til fylkeskommunen hadde saksbehandler ferie. For å rekke møtet i kommunens planutvalg valgte jeg å legge skissene inn i planbeskrivelsen, datert 12.07.20. Saksbehandlerne i fylkeskommunen vil få en ny mulighet til å komme med kommentarer til detaljene i skissene datert 30.06.20 i forbindelse med ny utlegging til offentlig ettersyn.



TILBYGG ~ Fasade NORD

Gunnar Berg, Brevik 30.06.20

Fig 58: Tilbygg fasade nord – skisse datert 30.06.20



TILBYGG – FASADE VEST

Gunnar Berg, Brevik 30.06.20



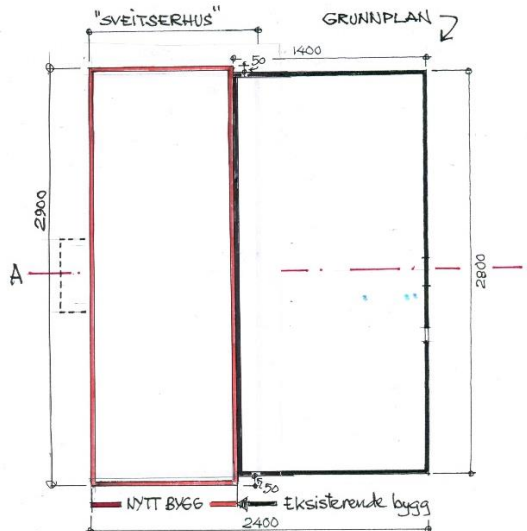
FASADE SØR

Fig 59: Planlagt tilbygg – fasade vest og fasade sør

• Krav til utforming, materialer og farger

Huset skal bygges i tre og taket bør være tekt med takstein (tegl). Eksisterende bygg har en grunnflate på 14 x 28 meter (se skissene). For å få finere overgang mellom tilbygget og

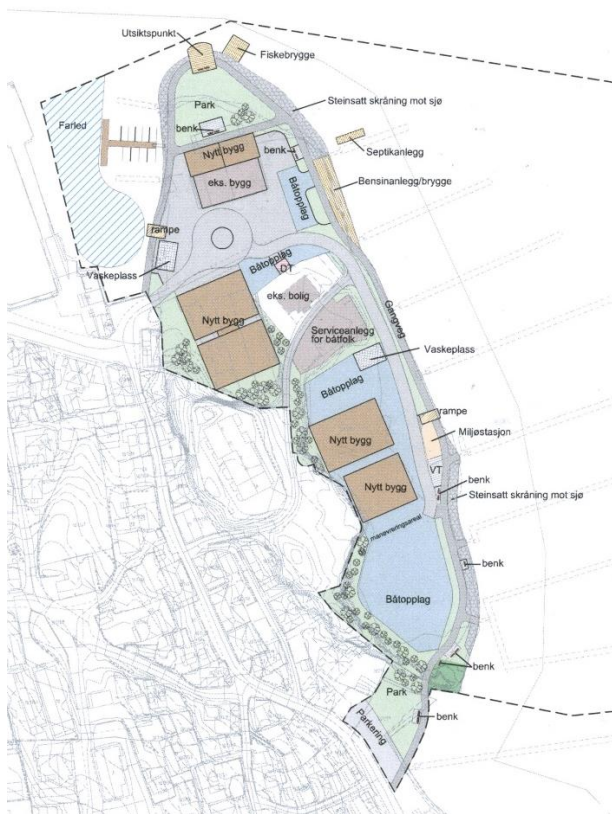
eksisterende bygg har jeg valgt å gjøre tilbygget én meter lengre enn eksisterende bygg. Tilbygget er således 29 meter langt, mens eksisterende bygg er 28 meter. Med en slik løsning vil en få en penere og markert overgang mellom eksisterende bygg og tilbygget (se skisse til venstre).



Endringen gjør også at takutspringet på eksisterende bygg ikke vil «stikke ut» forbi vegglivet til tilbygget. I skissene har jeg lagt tilnærmet «gammel rød» farge på tilbygg og eksisterende bygg – om lag samme farge som på «Cudrio sjøbod».

4.4.6. De nye, justerte hallene inntegnet i situasjonsplan

I figuren nedenfor har jeg tegnet de justerte hallene inn i forslag til situasjonsplan. Som skissen er den nordre hallen delt i to enheter og den søndre hallen er delt i to haller som er lagt ved siden av hverandre med møneretningen mot sjøen.



Bilde 60: Justerte haller, sit.plan 10.07.20

Redusert høyde på HALL BL1 vil føre til litt mindre lagerkapasitet enn det vi hadde i vårt opprinnelige forslag. Vi har «tatt inn igjen» noe av det ved å øke lengden på hall BL2 med 5 meter i forhold til hall BL3.

Det betyr i praksis at begge hallene legges helt inntil skrenten «i bakkant».

Den lengste hallen (BL2) vil bli brukt til lagring av båter med lengde fra 23 til 28 fot. Hovedporten til BL2 vil ligge på nordsiden av hallen, men det vil også bli lagt inn en port mot sjøen.

For rekkehuset oppe på Åsen bør den justerte plasseringen av hall BL2 være en fordel, siden hall BL2 er «forskjøvet» litt sørover i forhold til tidligere forslag slik at det blir en åpning foran deler av rekkehuset.

4.4.7. Bygging av strandpromenaden (SGG)

Etter ønske fra kommunen har vi lagt inn en strandpromenaden i forslaget i tråd med gjeldende «Reguleringsplan for Stathelle/Brohode-området», vedtatt 29.11.07. Den eneste justeringen vi har foretatt er den lille «svingen» på søndre del av traséen for å bevare en gamle, historisk fortøyningsbolt. Utbygger er positiv til at det legges inn en strandpromenaden, men han mener at byggingen av veien er et kommunalt ansvar. Etter vårt skjønn vil det også være en naturlig fortsettelse av det arbeidet kommunen har gjort for å forskjøvne parken innerst i bukta på østsiden av marinaen – en park som visstnok heter «Parken på Stathelle».

Begrenset behov for masseutskifting: Grunnen under store deler av Stathelle marina består av stein og grus som er fylt ut i sjøen på østsiden av Åsen. Vi antar derfor at grunnen under den viste strandpromenaden er relativt godt drenert og at det bare vil være begrenset behov for masseutskifting i den viste traséen.

4.4.8. Tiltakshavers ønske om framdrift

Da tiltakshaver tok fatt på arbeidet med å legge til rette for å utvikle Stathelle marina til en moderne og framtidsrettet marina, var det hans håp at planen skulle være godkjent senest høsten 2020. Han er således mer enn klar til å ta fatt på gjennomføringen av tiltakene. Det er ikke bare haller og tilbygg til forretnings- og verkstedbygget han vil gripe fatt i. som nevnt i planbeskrivelsen til 1. gangs behandling vil han også oppgradere de interne veiene og alle uteområdene for å drenere disse og få bedre avrenning til sjøen.

Området er relativt flatt, men det har mange små ujevnheter, noe som gjør at det blir stående vann på deler av området etter snøsmelting og regnvær. For å få god avrenning med jevnt fall til sjøen vil man asfaltere alle uteområdene for å sikre god og rask avrenning i tråd med viste flomveier. Med asfalt på områdene for båtopplag vil det også bli lettere å ta hånd om avfall og støv fra båter som pusses opp utendørs av båtneiere, noe som er ett av målene for planen.

Før områdene kan asfalteres må det som nevnt på side 22 legges ut et bærelag av pukk og grus som bør være minst 10-20 cm tykt. Siden strandpromenaden ligger helt ytterst mot sjøen, må all avrenning foregå over visse deler av den planlagte veien. Det er derfor viktig at strandpromenaden blir liggende på riktig høyde. Det er derfor naturlig at driveren av marinaen har ansvaret for utleggingen av nevnte bærelag. Arbeidet med å legge ut bærelaget under den planlagte strandpromenaden bør skje i samarbeid med kommunen. Et slikt samarbeid er viktig for å sikre at strandpromenaden blir lagt i riktig høyde i forhold til resten av området slik at veien ikke blir til hinder for avrenningen fra marinaens område (se kart som viser flomveier).

- **Forslag til håndtere av rekkefølgekravet for strandpromenaden**

I vedtaket i fylkeskommunens Hovedutvalg i sak 6/20 stilles det krav om rekkefølgekrav for å sikre gjennomføringen av strandpromenaden (SGG1).

Siden strandpromenaden er et rent kommunalt ønske/prosjekt kan det etter utbyggers vurdering by på visse utfordringer. For å sikre at utbygger ikke må vente med hele gjennomføringen av planen inntil Bamble kommune har bygd veien, vil vi komme med følgende forslag til løsning når det gjelder rekkefølgekravet:

- a) Hall BL1 og tilbygget til eksisterende forretnings- og verkstedbygg (F/K/I) kan føres opp før strandpromenaden bygges.*
- b) Under arbeidet med å klargjøre uteområdene for asfaltering skal utbygger i samarbeid med kommunen foreta nødvendig masseutskifting og oppfylling i traséen for strandpromenaden for å sikre at veien blir liggende i riktig høyde i forhold til angitte flomveier.*
- c) Klargjøring av fundamentene til hall BL2 og hall BL3 kan skje parallelt med at kommunen opparbeider og asfalterer strandpromenaden og sitteplassene langs denne.*
- d) Oppføringen av hallene BL2 og BL3 kan ikke skje før hele strandpromenaden er opparbeidet.*

4.4.9. Vurdering av støy fra planlagte anlegg

I merknaden fra «Miljørettet helsevern i Grenland», datert 26.02.20, gjøres det oppmerksom på at det under anleggsperioder kan oppstå forhold som er belastende for beboerne i og ved området. I brevet vises det til «Veileder til retningslinjer for behandling av støy i areal-planleggingen (T-1442)». Punkt 4 i veilederen tar for seg støy fra bygg- og anleggsvirksomhet. I pkt. 4.5 er det tatt med «flytskjema» for «Håndtering av bygg- og anleggsstøy».

I flytskjemaet deles tiltakene/anleggene inn i tre grupper ut fra den arbeidsinnsatsen som må settes inn:

1. Lite arbeid (to dager med mye støy eller to uker med noe støy).
2. Mindre arbeid/noen mer arbeid (mindre bolig og næringsprosjekter)
3. STORE arbeider (vei, jernbane, større bolig- og næringsprosjekter)

For å få en viss oversikt over de problemer en kan få med gjennomføring av tiltakene i forslag til plan, har jeg listet opp de tiltak som vil kreve arbeid av anleggsmessig karakter.

Planlagte anleggsprosjekter i området

1. Oppfylling/støping av fundamenter for hallene BL1, BL2 og BL3

Hallene er plassert i et gammelt steinbrudd hvor grunnen består av oppfylt steinmasse. Før hallene kan føres opp må «tomtene» fylles opp slik at de ferdig støpte sålene (gulvet i hallene) blir liggende på kote +2,0 i tråd med krav i pkt. 4 i vedtaket i Teknisk Miljøutvalg, sak 3/19. Dette prosjektet vil bli delt i to:

- a) Klargjøring av fundament under HALL BL1: Som en del av arbeidet med å fylle opp under den støpte sålen må et begrenset område foran porten på nordsiden av hallen fylles opp fra bakkenivå til kote +2,0 som «innkjøringsrampe». Gulvet i eksisterende hall ligger på kote +1,3. Dette tilsier at «tomten» under hallen må fylles opp ca. 60 cm (+ 10 cm støpt fundament).
- b) Klargjøring av fundament under hallene BL2 og BL3: Fundamentene til disse to hallene vil bli klargjort samtidig. Eksisterende terreng i det aktuelle området ligger rundt kote +1,1. «Tomten» under disse to hallene må således fylles opp ca. 80 cm.

Vurdering ut fra flytskjema i veileder:

Disse to prosjektene bør sannsynligvis legges inn under «Mindre arbeid» i flytskjemaet. Det vil bli noe støy ved tipping av tilkjørt steinmasser.

2. Bygging/oppføring av hallene

Utbygger skal føre opp haller av god kvalitet. Hallene kommer i ferdige moduler som monteres på stedet. Det vil gå relativt raskt å sette opp hallene.

- Prosjekt 2a: Oppføring hall BL1
- Prosjekt 2b: Oppføring hall BL2 og hall BL3

Vurdering ut fra flytskjema i veileder: Arbeidet betegnes som «Lite arbeid» i flytskjemaet. Arbeidet vil ikke medføre sjenerende støybelastning.

3. Klargjøring for asfaltering av uteområdene

Både de interne veiene og marinaenes uteområder er gruslagt. Både veiene og områdene for båttopplag er ujevne og har mangelfull drenering slik at det blir stående vann enkelte steder etter regnvær. Vi har nivellert hele området og har full oversikt over høydene i området. Områdene langs sjøen ligger på rundt kote +0,8 mens terrenget lenger inn ligger mellom kote +1,2 og kote +1,4. For å få god avrenning må «odden» (nord for hall BL1) planeres slik at det får jevnt fall mot sjøen til begge sider av et nord/sørgående «møne» (se kart som viser flomveier). Området på sørsiden av Åsenbakken (SKV3) må

fylles opp og planeres slik at det får fall mot øst. Hele området bør asfalteres for å sikre god avrenning med begrenset fall.

Vurdering ut fra flytskjema i veileder: Det er mulig at prosjektet bli delt i to.

Del 1: Hele området på sørsiden av krysset mellom den interne veien og Åsenbakken.

Del 2: Resten av området – området på «Strømmodden»

Prosjektene betegnes som «Mindre arbeider». Ulempen med støy anses som begrenset.

4. Opparbeiding av vaskeplasser

Det skal anlegges to vaskeplasser for spyling av båter etter opptak. Vaskeplassene skal ha fall mot et sentralt sluk. Spylevannet skal samles opp og renses.

Vurdering ut fra flytskjema i veileder: Dette er relativt små prosjekter som bør betegnes som «Lite arbeid». Meget begrenset støybelastning.

5. Montering miljøstasjon

Det skal settes opp miljøstasjon på avsatt område BRE1. Miljøstasjonen vil bestå av et lite bygg som monteres på stedet. Miljøstasjonen skal ha tanker/bokser for kildesortering.

Vurdering ut fra flytskjema i veileder: Hører inn under «Lite arbeid» i flytskjemaet. Ingen støybelastning.

6. Strandpromenaden fra «Krana» til Strandgata ved «Torget»

Strandpromenaden er lagt inn i tråd med gjeldende plan for «Stathelle/Brohode-området», vedtatt 29.11.07 og skal gjennomføres som kommunalt prosjekt. Bygging av veien vil kreve litt sprengning helt sør i planområdet. Resten av veien skal anlegges på oppfylt terreng. Det vil være nødvendig med noe graving og masseutskiftning.

Vurdering ut fra flytskjema i veileder: Til veianlegg å være er det så lite at det bør betegnes som «Mindre arbeider». Siden veien ligger ute på kanten av området og delvis langs kaikanten, ligger dette anlegge litt unna naboene.

7. Tilbygg til eksisterende forretnings- og verkstedbygg

Tilbygget utgjøre om lag samme arbeidsmengde som ved bygging av en enebolig.

Vurdering ut fra flytskjema i veileder: Prosjektet betegnes som «Mindre arbeid».

8. Parken på «Strømmodden»

Opparbeiding av den delen av parken som ligger på det arealet som allerede er fylt opp vil ikke sjenere naboene. Det er imidlertid ønskelig å få fylt ut området på utsiden av odden i samsvar med gjeldende plan for Stathelle/Brohode-området, vedtatt 29.11.07 og i samsvar med vårt framlagte planforslag.

Vurdering ut fra flytskjema i veileder: Opparbeiding av den delen av parken som allerede er fylt opp betegnes som «Lite arbeid» - og knapt nok det.

Oppfylling av området på utsiden av odden i tråd med gjeldende plan/vårt planforslag vil kreve en god del tilkjørt masse. Dette arbeidet betegnes som «Mindre arbeid».

• Oppsummering av antatt støy under anleggsperioden

Generell info: Arbeidet med alle prosjektene vil skje på dagtid (kl. 07:00-kl 17:00).

Nr.	Prosjekt	Betegnelse	Merknad
1a	Oppfylling/fundament hall BL1	Mindre arbeid	Tilkjøring stein og betong
1b	Oppfylling/fundament hall BL2 og 3	«	Tilkjøring stein og betong
2a	Bygging av hall BL1	Lite arbeid	Montering av tilkjørte moduler.
2b	Bygging av hall BL2 og BL 3	«	Montering av tilkjørte moduler.
3a	Planering/asfaltering område sør	Mindre arbeid	Tilkjøring stein/planering. Legging av asfalt.
3b	Planering/asfaltering område nord	«	Tilkjøring stein/planering. Legging av asfalt
4	Opparbeiding vaskeplasser	Lite arbeid	Graving og støping
5	Miljøstasjon	«	Montering
6	Strandpromenaden	Mindre arbeid	Vegarbeid med minimalt med sprenging. Tilkjøring av grus/legging av asfalt.
7	Tilbygg forretning/verksted	«	Tilkjøring av materialer/snekkerarbeid
8a	Parken på «Strømodden» - del 1	Lite arbeid	Tilkjøring av noe masse/arbeid lite støy
8b	Oppfylling i sjø iht gjeldende plan	Mindre arbeid	Tilkjøring av en del steinmasse o.l.

4.4.10. Oppfylling av parkareal i tråd med planforslag

Som det framgår av kartet nedenfor er det relativt grunt rett utenfor odden. Angitt dybden på 1,54 meter ligger om lag 18-20 meter utenfor det som er oppfylt i dag.

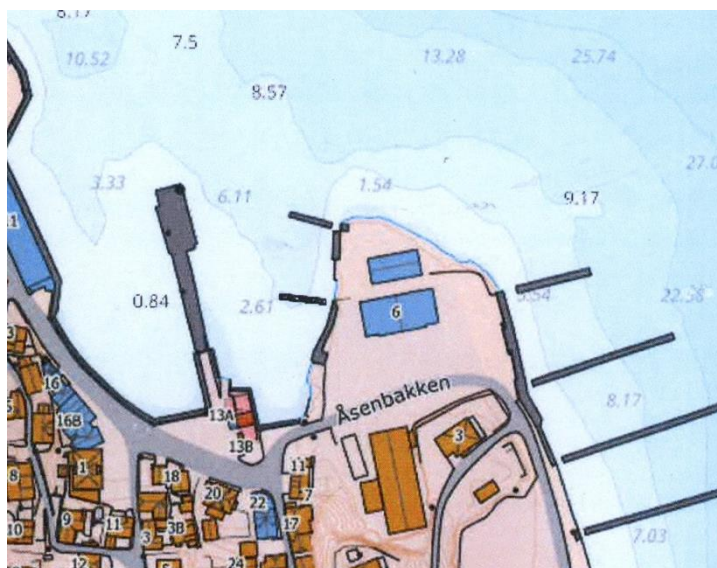


Fig 61: Kart som viser dybder utenfor «Strømodden»

Gjeldende plan for Stathelle/Brohode-området, vedtatt 29.11.07, angir utfylling i sjøen til dette punktet.

Vår kommentar: Stathelle Marina er ikke avhengig av at den planlagte parken ute på «Strømodden» utvides i tråd med gjeldende plan.

Ut fra en samlet vurdering vil en slik utfylling være både være ønskelig og realistisk. Først når det er gjort vil en kunne få full glede potensialet til parken.

Før en tar fatt på en slik utfylling, bør en ta opp og legge til side de fine steinene fra kambro-silur som ligger i fyllingen i dag. Disse steinene kan brukes til å lage en dekorativ mur eller som en ramme rundt de informasjonstavlene som Gea Norvegica Geopark har planer om å sette opp på odden.

Etter vårt skjønn vil det være en berikelse for området hvis utfyllingsarbeidet kunne blitt foretatt så snart som mulig slik at hele parken kan opparbeides som et samlet prosjekt. Hvis en velger å vente med utfyllingen vil opparbeiding av det området en har til disposisjon i dag lett bli vurdert som en midlertidig løsning.

Den enkle skissen i fig. 62 viser en mulig opparbeiding av parken – etter at arealet er utvidet i tråd med både gjeldende plan for området og vårt framlagte forslag til plan. På skissen har jeg også forsøkt å illustrere hvordan tilbygget til forretnings- og verkstedbygget ute på «Strømodden» vil se ut «litt oppe i lufta» fra nord.



Fig 62: Skisse som viser hvordan parken på «Strømodden» kan se ut

- **Informasjonstavler for Gea Norvegica Geopark**

Jeg har vært på befaring på odden der parken skal anlegges for å få avklart om de kan tenke seg å sette opp tavler med kart og bilder for å informere om det vi ser av fra odden. Det fant de meget interessant og i 2021 vil de gjerne sette opp skilt med informasjon om viktige geologiske forekomster i den nye parken i 2021.

4.5. Ønske om å trekke historien inn i planarbeidet

4.5.1. Kort om historien til familien Blehr på Kjellestad

Det antas at Stathelle var et ubetydelig strandsted fram til midten av 1600-tallet, kanskje bare en husklynge rundt ferjebryggen til Kjellestad gård. Kjellestad var ikke en stor gård, men med en gode havn ved munningen av Telemarkvassdraget var det naturlig å kombinere driften av gården med trelasthandel, skipsbygging og rederivirksomhet. Økt eksport av tømmer til Holland førte til vekst i byene ved munningen av vassdraget. På

1700-tallet fikk norsk skipsfart en oppsving og det ble økt skipsbyggingen i området rundt Stathelle og Brevik. I disse oppgangstidene kom Blehr-slekten til Kjellestad.

Handelsmennene på Kjellestad gård:

- **Bent Iverssen Tisted** (1680 – 1759). Flyttet inn på Kjellestad gård i 1708. Gift 1719 med Anne Ludvigsdatter Blehr fra Skien
- **Albert Blehr d.e.** (1734 – 1800). Kjøpte tilbake Kjellestad i 1764. Gift 1769 med Boel Catherine Sørensdatter
- **Bent Blehr** (1770 – 1828). Gift med Maren Dorothea Hedevig Hichman
- **Albert Blehr d.y.** (1802 – 1869). Kjøpte den pantsatte gården tilbake i 1828.

Slekten Blehr bodde mer eller mindre sammenhengende på Kjellestad fra 1708 til 1869, men det gikk opp og ned med virksomheten deres. Fra 1700 ble den økonomiske veksten i Stathelle/Brevik dominert av familiene Blehr og Bentzen. I følge det som står i boka «Stathelle gjennom tidene» måtte Bent Iverssen tåle sin del av nedgangen. Omdet står det at «det gikk så ille at han måtte avhende Kjellestad i 1737 og flytte til Brevik».

Albert Blehr d.e. kjøpte Kjellestad tilbake i 1764 og drev med trelasthandel og skipsbygging på verftet på Krana. Ved kongelig resolusjon fikk Stathelle og Kjellestad rettigheter som losse- og lastesteder i 1774. Midt på 1700-tallet slo Gregers Berntzen Winter seg ned som trelasthandler i Brevik. På andre halvdel av 1700-tallet var han den største eksportøren av trelast i fjorden. Handelshusene til Blehr og Winter bidro til at Brevik fikk status som ladested med laste- og losserttigheter ved kongelig resolusjon i 1774. I 1780-årene var Brevik den førende trelastby i regionen.

Bent Blehr var den ledende i denne perioden med familien Winter som nummer to. En periode dominerte familien Blehr trelasteksporten så mye at tollvesenet flyttet tollstasjonen fra Brevik til Stathelle (Kilde: Johnny Sørensen). Tidlig på 1800-tallet startet Bent Blehr eget rederi og bygde båter på verft ved Krana. Han satt noen år på Stortinget som representant fra Bratsberg amt. En av brødrene til Bert, Peder Smith Blehr, slo seg ned i Brevik som trelasthandler og skipsreder. I 1813 hadde han syv skuter i sitt rederi. Navnene på disse står i et notat som Johnny Sørensen har skrevet.

I 1829 kjøpte Albert Blehr d.y. de pantsatte eiendommene etter faren og tok fatt på byggingen av nytt hovedhus på Kjellestad. Albert Blehr bidro til at handelen med tyske tyske og hollandske kjøpere tok seg opp igjen i 1830-årene. Den store veksten i trelast-

handelen gjorde at folketallet på Stathelle økte så mye at de to lastestedene Stathelle og Kjellestad vokste sammen.

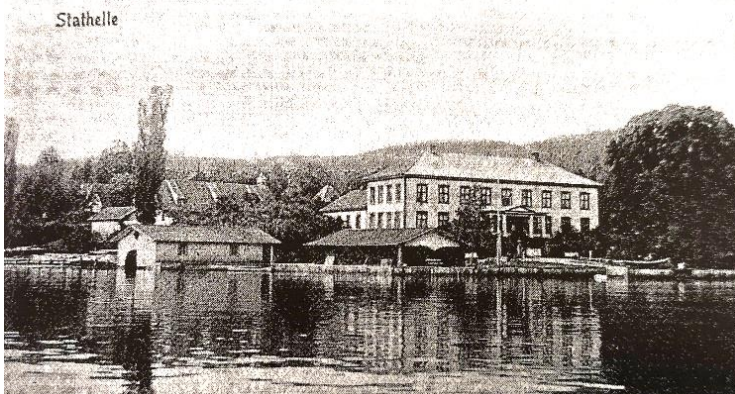


Fig. 63: Kjellestad hovedgård i all sin prakt

I 1839 ble det nye hovedhuset på Kjellestad ferdig etter flere års bygging. I følge «Bamble Gjennom tidene» (1998) var Kjellestad hovedgård «ikke så ulik Tollboden i Brevik».

I 1835 var Albert Blehr d.y. «den største trelasteksportøren i Skiensfjorden». Albert Blehr var Stathelles første ordfører. Fra 1830 til midt i 1860-årene bygde Albert Blehr d.y. opp et solid firma på trelast, skipsbygging, rederi, sagbruk og brennevinsbrenneri. I 1851 løsrev Stathelle seg fra Bamble og ble egen kommune. På 1860-årene kom vanskelige tider med fallende rater og overkapasitet på tonnasje. Helsen til Albert Blehr sviktet og døde i 1869. Den nye eieren på Kjellestad ble Christoffer Thostrup, «en styrtrik grosserer fra Oslo». I 1918 brant den staslige hovedbygningen på Kjellestad og bel totalt ødelagt.

KORT OPPMUMMERING

Med alt det familien Blehr gjorde for distriktet i løpet av 160 år er det rart at det er så få spor igjen etter deres innsats. Det eneste som er igjen fra familien Blehrs storhetstid er et båthus som fortsatt står der og et lysthus som er flyttet til Fylkesmuseet på Brekke. Åsen gård, hvor Albert Blehr d.y. bodde mens han bygde Kjellestad hovedgård, ble revet i 1905. Alle spor etter «Dampsaga på Strømodden på Kjelestads grunn» er også borte. I innledningen i planbeskrivelsen, datert 10.09.19, nevner jeg at det yrende livet i havna mellom Gjermundsholmen og Åsen på første halvdel av 1800-tallet. Der ble det lagret tømmer og inn dit kom mange båter for å hente tømmer. Det eneste vi har igjen fra familien Blehr på Kjellestad er navnet «Krana» og en gamle fortøyningsbolt som vi har foreslått bevart i vårt forslag til plan.

4.5.2. Vårt bidrag for å formidle historien om familien Blehr

På «tampen» av min formelle planbeskrivelse kommer jeg med et lite forslag til hvordan Stathelle Marina på «Strømodden på Kjellestad grunn» kan bidra til å formidle litt av historien om familien Blehr.

- ***Vi kan gi de nye hallene navn etter skutene til familien Blehr***

Etter at jeg ble satt på idéen om å gi de planlagte hallene for vinteropplag av båter navn etter skutene til familien Blehr, har jeg forsøkt å finne fram til en del aktuelle navn. De fleste navnene har jeg funnet i boken «Bamble gjennom tidene», men jeg har også funnet enkelt navn i andre kilder. De fleste opplysningene er mangelfulle og oppgir bare selve navnet. I tillegg til selve navnet var det også mitt håp å få vit hva slags båt det var, hvor og når den var bygd og hvor stor båten var. De aktuelle båtene skulle ikke bare ha vært eid av en med navn Blehr. Båtene bør også være bygd på verftet på Kjellestad. Resultatet av min leiting etter navn er skrevet opp i et eget notat, datert 25.06.20. (Jeg legger det ikke med fordi det er «på utsiden» av saken).

Forslag til navn på hallene:

1) Den todelte hall BL1:	➤ Skuta « Tvende Brødre ». Bygd på Kjellestad i 1781 for Eylert Winter. <i>Kommentar: Familien Blehr eide ikke båten og jeg vet heller ikke hva slags type båt det var, men navnet passer bra for de «tvende hallene» BL1.</i>
2) Hall BL2	➤ Briggen «Kjellestad» , bygd på Kjellestad i 1796. Eier: Albert Blehr d.e. Størrelse: 76 «kommerselester».

3) Hall BL3	<p>➤ Briggen «Spes Nova» («Nytt håp»). Bygd på verftet til Johan Grebstad i Brevik i 1825. Eier: Albert Blehr d.y. Størrelse/«drektig»: 86 «kommerselester».</p> <p><i>Kommentar: Det skal finnes et maleri av denne. Denne båten finner en også på nettet under «Sjøhistorie».</i></p>
-------------	--

Jeg har også andre kandidater på min liste, men ut fra en samlet vurdering valgte jeg disse tre navnene.

4.5.3. Forslag til mer historiefremføring langs «Strandpromenaden»

Den planlagte strandpromenaden går fra tomten til det gamle skipsverftet til familien Blehr ved «Krana», forbi en fortøyningsbolt som i sin tid ble brukt til å fortøye skutene til rederne på Kjellestad og videre nordover til et sted hvor vi har god utsikt mot stedet hvor hovedgården på Kjellestad midt på 1800-tallet kastet sin glans over bukt. Deretter vil vi om ett år eller så passere de to nye «sjøbodene» på Kjellestad grunn, hallene BL3 og BL2. På veien videre ut mot selve «Strømodden» passerer vi stedet hvor Åsen gård lå, før vi runder stedet hvor Albert Blehr d.y. bygde «Dampsaga på Strømodden» – en moderne sag med to sirkelsagblad. Og helt ute på odden har vi fin utsikt mot munningen til Telemarksvassdraget – den gamle vannveien hvor det i flere hundre år ble fløtet tømmer ned til losse- og lastestedene ute i fjorden. Fra «Strømodden» har vi også fin utsikt mot Brevik, den gamle seilskutebyen på den andre siden av Brevikstrømmen. Fra odden ser vi også flere spennende geologiske «lokalteter» – geologiske «perler» som Gea Norvegica Geopark gjerne vil fortelle om i bilder og illustrasjoner på fine informasjonstavler. Så fortsetter vi turen, runder odden og kommer fram til «Torget» i gamle Stathelle. Slik binder den planlagte strandpromenaden sammen de to historiske losse- og lastestedene Kjellestad og Stathelle som i sin tid bidro til å skape vekst og velstand i distriktet gjennom sin omfattende eksport av trelast.

For å formidle en del korte glimt fra familien Blehrs spennende historien, kan det settes opp små tavler med informasjon og bilder langs strandpromenaden. Kartet i fig. 64 (neste side) viser et forslag til hvordan dette kan gjøres.

4.6. KONKLUSJON:

Etter innsigelsen i «1. runde» har vi hatt en positiv dialog med saksbehandlerne i Vestfold og Telemark fylkeskommune. Vi la på et tidlig tidspunkt i dialogen fram et forslag til løsning når det gjaldt hallen. I et notat begrunnet vi vårt forslag og forsøte å informere om hvorfor vi ikke kunne gå lengre for å redusere størrelsen på hallene. Fylkeskommunen har vist forståelse for våre argumenter og vi fikk positiv tilbakemelding om å arbeide videre med forslaget.

Etter en del runder har vi langt på vei også kommet fram til en omforent løsning når det gjelder tilbygget til forretnings- og verkstedbygget. Vi håper med det at vi har kommet fram til et justert forslag som alle kan enes om. Etter mitt skjønn har tiltakshaver strukket seg langt for å etterkomme kravene, men han har tro på at dette kan bli en bra løsning. Han er også klar til å ta fatt på gjennomføring av planen så snart den er endelig vedtatt.

Avslutningsvis ber vi dere studere vårt velmente forslag til en liten «historisk reise langs strandpromenaden» – en tur som kan gi de gående et innblikk i historien til familien Blehr på Kjellestad og deres innsats for «Gamle Stathelle».

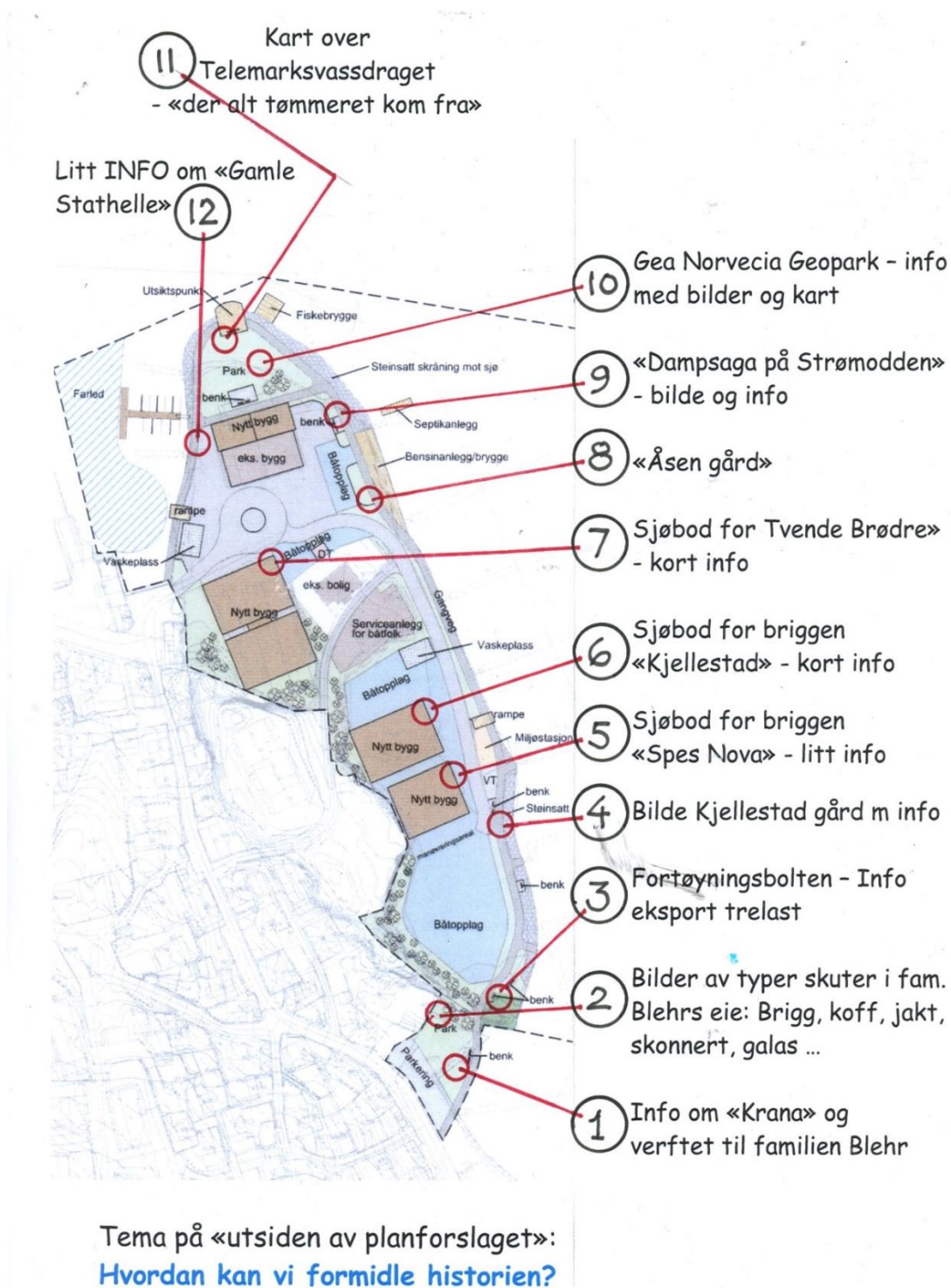


Fig. 64: Vår lille, velmente idé til historiefordomling

5. NY 1. GANGS BEHANDLING

I møtet i Teknisk- og miljøutvalg 26.08.20, sak 50/20 ble det fattet følgende vedtak: «Med hjemmel i pbl § 12-10 anbefaler Teknisk og miljøutvalget revidert planforslag med tilhørende dokumenter datert 10.07.20 ut på ny offentlig høring under følgende forutsetninger:

1. Del av gjeldende plan id 178 oppheves og erstattes med ny plan id 345.
2. Det foretas en tilpasning av plangrense i nord-øst inntil godkjent utbygging gitt den 19.02.20.
3.
 - a) Utvalget gir utvalgsleder fullmakt til å utarbeide rekkefølgebestemmelser i samråd med kommuneadministrasjonen.
 - b) Rekkefølgebestemmelsene skal balansere tiltakshavers interesser i utbygging av sine områder og offentlighetens interesser ved utbygging av strandpromenaden.
 - c) Rekkefølgebestemmelsene må ivareta at deler av strandpromenaden ligger på eiendom utenfor tiltakshavers kontroll.

Legges ut på ny offentlig ettersyn i tråd med plan- og bygningslovens regler.»

5.1. Justering av plandokumentene i tråd med vedtaket

Før justert forslag til plan med tilhørende småbåthavn kan legges ut til ny offentlig ettersyn må forslag plan med tilhørende plandokumenter rettet i tråd med ovennevnte vedtak.

5.1.1. Oppfølging pkt. 2 - justering av plankart og situasjonsplan

- **Tilpassing av plangrensen i «nord-øst» inntil godkjent utbygging**

Jeg mottok kommunedirektørens innstilling og utvalgets vedtak 01.09.20. I saksframlegget til Teknisk- og miljøutvalget har administrasjonen skrevet følgende om utbyggingen i «Riggen-området»: «Rammetillatelsen ble gitt med bakgrunn i innsendte dokumenter og igangsettingstillatelse ble gitt 19.02.20 med en presisering at tillatelsen ikke gjelder for brygge/båter. Det må særskilt omsøkes». Med uthevet skrift står det: «Vi mener at forslag til plangrense i Åsen-planen omfatter noe av det arealet som det er gitt godkjenning for. Det riktige vil være å justere plangrensen mot nord-øst til å grense inntil den godkjente utbyggingen og at formålet der blir videreført som VFE i sjø/ferdselsområde i sjø i planen».

Det hørtes klart ut, men for å være sikker på at jeg la inn den helt riktige tilpasningen av plangrensen i «nord-øst inntil godkjent utbygging», sendte jeg e-post til kommunens saksbehandler for ytterligere informasjon, helst markert med strek på et kart. Jeg fikk følgende svar 08.09.20: «Det skal ikke tas inn illustrasjoner av båter i Riggen-saken. Du må legge den inntil det planen viser i dag for Riggen-utfyllingen».

I e-post 09.09.20 sendte kommunen meg en situasjonsplan for godkjent utbygging på «gamle Riggen». Det fulgte med en skisse som viste flere båtplasser langs marinaens brygge inne i bukta. E-posten hadde følgende ordlyd: «Det er viktig at man hensyntar utbyggingen på gamle Riggen. Legger ved skisser, slik at dere kan se de opp mot ny plangrense. Som vist på tegningen er det planlagt gjestebrygge. Denne er ikke omsøkt enda, men søknaden kommer. Det er viktig at den nye plangrensen ikke kommer i konflikt med den planlagte

brygga. I tillegg opplyses det om at eieren ønsker å bygge ut hele området som vist i reguleringsplanen, dvs. at hele firkanten blir bygget ut som vist, det blir ikke en skråkant som vist på tegningene. Det vil komme en endringssøknad snart. Dette til orientering.»

5.1.2. Oppfølging pkt. 3: Justert forslag til reguleringsbestemmelser

I pkt. 3 i vedtaket fikk utvalgsleder fullmakt til å utarbeide rekkefølgebestemmelser i samråd med kommuneadministrasjonen. I pkt. 3b ble det pekt på at rekkefølgebestemmelsene skal balansere tiltakshavers interesser i utbygging av sine områder og offentlighetens interesser ved utbygging av strandpromenaden. I pkt. 3c står det at rekkefølgebestemmelsene må ta hensyn til «at deler av strandpromenaden ligger på eiendom utenfor tiltakshavers kontroll».

- **Kommunens forslag til rekkefølgebestemmelser, mottatt 22.09.20.**

22. september fikk jeg tilsendt kommunens forslag til justerte rekkefølgebestemmelser.

Forslaget har følgende ordlyd:

1. *Arbeidet med å inngå gjennomføringsavtale med Bamble kommune skal initieres av utbygger i løpet av høringsperioden.*
2. *Før arbeidet med strandpromenaden er startet, kan utbygger klargjøre område for, og føre opp, hall BL1.*
3. *Før arbeid med tilbygget til forretnings- og verkstedbygg (F/K/I) er startet, skal utbygger klargjøre nordre delen av marinaens område (nord for hall BL1) og foreta de nødvendige masseutskifting og planering av den delen av strandpromenaden, inkludert område for park (GF1), som ligger på nordre del av området (Strømmodden), dvs det arealet som marinaen har disposisjonsrett over.*
4. *Under arbeidet med å klargjøre søndre del av BBS1 (sør for BL3) skal utbygger foreta det nødvendige masseutskifting og planering av traséen til strandpromenaden i det området som marinaen har disposisjonsrett over.*
5. *Arbeidet med å klargjøre nordre del av BBS1 (fra hall BL3 og nordover) kan gjøres parallelt med at kommunen arbeider med, og ferdigstiller strandpromenaden.*
6. *Det kan ikke gis brukstillatelse for hallene BL2 og BL3 før hele strandpromenaden er opparbeidet. Det foreligger ikke rekkefølgebestemmelser som påvirker tillatelse til bruk av hall BL1 og forretnings- og verkstedbygg (F/K/I).*

Som del av oppfølgingen av planutvalgets vedtak i sak 50/20 må denne teksten legges inn i forslag til bestemmelser, under punktet for rekkefølgebestemmelser.

Det er gjort i vårt justerte forslag til reguleringsbestemmelser, sist rettet 05.10.20.

5.2. Tiltakshavers vurdering av justeringene iht. vedtak 50/20

5.2.1. Endringen i plankartet

Ut fra det som står i kommunedirektørens innstilling i saken, forstår vi det dithen at de båtplassene som er vist i tidligere skisser ikke er aktuelle. Endringen av forslag til plan for Stathelle marina gjelder derfor bare den justeringen av plangrensen som er vist nedenfor i utsnitt av justert forslag til plan.



Fig 65: Endring av plangrensen i «nord-øst inntil godkjent utbygging Riggeren»

- **Tiltakshavers konklusjon angående endring av plangrense:**

Den farleden med tilhørende område for opptak/uttak av båter i sjø (VFE1) som er lagt inn i forslag til plan på vestsiden av marinaen, er ikke romsligere enn det bør være for å sikre god, trygg og rasjonell drift av marinaen. Ved uttak av store båter er det behov dette arealet. Under forutsetning av at det ikke vil komme nye båtplasser på utsiden av den godkjente «Riggeren-brygga» og at resten av «ferdselsområde VFE1 i sjø» fortsatt skal reguleres til dette formålet, kan utbygger leve med den reduksjon av VFE1 som vedtaket forutsetter.

Plangrensen i forslag til situasjonsplan er endret på tilsvarende måte.

5.2.2. Endringen av rekkefølgebestemmelsene

I løpet av sommeren har tiltakshaver foretatt en grundig vurdering av framdriften for gjennomføring av de viktigste tiltakene i planforslaget. Siden det er hallene for vinterlagring av båter som vil generere hoveddelen av marinaens inntekter, er det meget viktig for tiltakshaver å få ført opp de tre planlagte hallene så snart som mulig. Da han tok fatt på planarbeidet var det hans håp at han skulle få satt opp den største hallen i inneværende år. I vårt opprinnelige forslag la vi inn et enkelt og lavt tilbygg som utvidelse av forretnings- og verkstedbygget. I den dialogen med fylkeskommunen som vi har vært gjennom etter innsigelsen, har vi endt opp med et tilbygg i sveitserstil med 35 graders takvinkel. Vi er enig i at det justerte tilbygget vil bli penere og mer tilpasset bebyggelsen i «Gamle Stathelle», men det vil bli langt mer kostbart å bygge enn vårt opprinnelige forslag. Før vi kan ta fatt på byggingen av det justerte tilbygget, må de tre hallene være på plass.

- **Tiltakshavers ønsker for gjennomføringen av tiltakene**

Tiltakshaver er allerede begynt på arbeidet med å legge til rette for gjennomføringen av planen. Han har solgt de to hallene som står på marinaen i dag. Demonteringen av den største hallen er allerede i gang og den som står på nordsiden av eksisterende forretnings- og verkstedbygg vil bli demontert og fjernet våren 2021. Selv om han dermed vil miste

betydelige inntekter til vinteropplag av båter, velger han å gjøre det nå slik at han kan få støpt fundamentet til hall BL1 straks planen er vedtatt. I forbindelse med oppføringen av hall BL1 (på kote +2), må han også fylle opp og klargjøre rundkjøringen på nordsiden av hallen som «rampe» fra kote +1,3 og opp til den nye hallen. Dette arbeidet omfatter så mye av området mellom hall BL1 og forretnings- og verkstedbygget at det vil være naturlig å opparbeide/asfaltere hele den nordre delen av marinaens område. Etter det ønsker tiltakshaver å få klargjort fundamenter/satt opp hallene BL2 og BL3 så snart som mulig.

Oppsettet i tabellen nedenfor viser samhörighet og mulig konflikt (med rød skrift) mellom de ulike punktene i kommunens rekkefølgekrav og tiltakshavers ønskede FRAMDRIFTSPLAN:

Nr	Kommunens forslag til rekkefølge-bestemmelser	Ønsket FRAMDRIFT	Tid
1	<i>Inngå gjennomføringsavtale mellom tiltakshaver (TH) og Bamble kommune (BK). Initiativ: TH</i>	OK	Høst 20
2 a	<i>Klargjøre område for hall BL1.</i>	OK	Høst 20
2 b	<i>Føre opp HALL BL1</i>	OK	Vår 21
3 a	<i>Klargjøre område nord for hall BL1, foreta nødvendige masseutskifting og planering av den delen av strandpromenaden og park GF1 som ligger på det området marinaen disponerer.</i>	OK	Mai 21
3 b	<i>Føre opp tilbygg forretnings- og verkstedbygg F/K/I. (Ikke rekkefølgekrav til F/K/I og bruk BL1).</i>	OK/opp til tiltakshaver	I 2021 - eller 2023?
4 a	<i>Klargjøre fundamenter hall BL2/BL3, oppfylling/asfaltering av ramper og området rundt hallene.</i>	OK	Sommer 21
4 b	<i>Ved klargjøring søndre del av BBS1 (sør for BL3) skal utbygger foreta nødvendige masseutskifting/planering av trasé for strandpromenaden på det området marinaen disponerer.</i>	TH ønsker å vente med det til veien skal bygges.	I 2022-23 (avhengig av tidspunkt for VEI).
5 a	<i>Klargjøring av nordre del BBS1 (fra hall BL3 og nordover). Kan gjøres parallelt med at kommunen arbeider med/ferdigstiller strandpromenaden.</i>	Parallelt med BK's arbeid med VEI.	Avhengig av BK. 2021-23?
5 b	<i>Kommunen bygger strandpromenaden</i>	BK's ansvar.	Når??
5 c	<i>Hallene BL2 og BL3 kan føres opp, men det vil ikke bli gitt brukstillatelse for hallene før hele strandpromenaden er opparbeidet</i>	Hallene kan føres opp, men ikke tas i bruk?	2021....
6	Hall BL2 og hall BL3 tas i bruk	Hallene BL2/BL3 tas i bruk ...>>>	... i 2021-23 (straks BK har bygd veien).

KONKLUSJON: Som det framgår av dette vil tiltakshavers vurdering av kommunens forslag til rekkefølgebestemmelser være helt avhengig av på hvilket tidspunkt kommunen bygger og ferdigstiller den kommunale strandpromenaden. Dersom veien blir bygd i løpet av sommeren 2021, vil det være samsvar mellom kommunens justerte rekkefølgebestemmelser og tiltakshavers ønske om stram framdrift. Hvis kommunen ønsker å vente med byggingen

av strandpromenaden til 2022 eller 2023, bør rekkefølgekravet knyttes til oppføringen av tilbygget til eksisterende forretnings- og verkstedbygg. Etter vårt skjønn vil være urimelig at kommunens klargjøring av veien vil forsinke oppføringen av hallene BL2 og BL3, noen av de viktigste tiltakene for marinaen. I forbindelse med oppføringen av tilbygget til forretnings- og verkstedbygget vil tiltakshaver følge opp kravene om å klargjøre den delen av parken på Strømodden som ligger på det området marinaen disponerer.

- **Vårt notat datert 05.09.20 om tiltakshavers nye prioritering**

1. september 2020 fikk jeg tilsendt utvalgets vedtak i sak 50/20. Som innspill til pkt. 3 i vedtaket sendte jeg et notat, datert 05.09.20, til saksbehandler Henry Hvalvik. I notatet informerte jeg om tiltakshavers syn på formuleringene i rekkefølgebestemmelsene i «lys» av det som står i pkt. 3 i vedtaket i sak 50/20. I notatet sto det blant annet:

«Med henvisning til pkt. b og pkt. c mener tiltakshaver at han bør være med når krav om rekkefølge skal utarbeides. Dersom rekkefølgebestemmelsene skal «balansere» hans interesser bør de ta hensyn til følgende: Siden det er hallene som vil generere hoveddelen av marinaens inntekter er det viktig at disse kan settes opp så kjapt som mulig. Alle hallene bør være på plass innen august 2021. På bakgrunn av dette ønsker han følgende justering av vårt tidligere forslag til rekkefølgekrav:

- 1) *De tre hallene kan føres opp før strandpromenaden bygges. Alle hallene bør være klare for bruk innen august 2021.*
- 2) *Under klargjøringen av uteområdene for asfaltering skal utbygger foreta nødvendig oppfylling i traséen for strandpromenaden for å sikre at den blir liggende i riktig høyde i forhold til angitte flomveier.*
- 3) *Tilbygg til forretnings- og verkstedbygget (F/K/I) kan ikke bygges før strandpromenaden med tilhørende sitteplasser er opparbeidet. Under oppføringen av tilbygget skal tiltakshaver bistå kommunen med opparbeidingen av den nye parken på «Strømodden».*

Dersom målet er at rekkefølgebestemmelsene skal «balansere» tiltakshavers interesser, må det legges opp til at de tre hallene kan settes opp så snart som mulig. Alle hallene bør være på plass innen august 2021. For å sikre en god og rasjonell framdrift må vi unngå at tiltakshaver blir «sittende» i 2021 og vente på kommunen skal få bygd promenaden slik at han kan komme videre. Med det forslag til rekkefølgebestemmelser som nå foreligger, må kommunen ha strandpromenaden klar innen høsten 2021 for å unngå det.

5.3. KONKLUSJON

Som det framgår av pkt. 4.4.1. har tiltakshavers følgende ønsker og behov når det gjelder utbyggingen av Stathelle marina:

«Hensikten med planarbeidet må fortsatt være å legge til rette for en god, rasjonell og framtidsrettet utvikling av Stathelle marina med tilhørende anlegg innenfor formåls grensene i gjeldende plan. Utbygger har som mål å utvikle marinaen til en enda mer moderne og framtidsrettet marina som dekker kundenes behov og myndighetenes krav om god avfallshåndtering og minimale utslipp. En slik utvikling forutsetter bygging av moderne haller av god kvalitet for vinterlagring av store og kostbare båter. Han ønsker også få etablert en åpen og

ryddig marina med grøntområder, vegetasjonsskjermer og rabatter med hekker. Han er positiv til kommunens ønske om å bygge en universell utformet strandpromenade med sitteplasser gjennom området, samt etablering av en park ute på odden med utsiktspunkt og universell utformet fiskeplass».

I tråd med det som er nevnt i rekkefølgebestemmelsene ønsker tiltakshaver å bidra til deler av grunnarbeidet for den delen av strandpromenaden, samt de deler av opparbeidingen av parken på «Strømodden» som ligger på marinaens område. Dersom Stathelle marina skal være med på en slik «dugnad» må tiltakshaver få gjennomslag for at han innen høsten 2021 får satt opp de hallene som genererer hoveddelen av marinaens inntekter. Med dette ser vi fram til å få laget en god gjennomføringsavtale som sikrer et godt og konstruktivt samarbeid mellom med Bamble kommune og om utbyggingen av Stathelle marina, strandpromenaden og parken på «Strømodden».