

Planbeskrivelse

Reguleringsendring Hydrostranda

Bamble kommune



PlanID: 340



Vedtatt i kommunestyret den 18.03.2021

Innhold

1	Innledning	2
1.1	Bakgrunn	2
1.2	Planprosess	4
1.3	Informasjon og medvirkning	4
2	Rammer og premisser for planarbeidet	4
2.1	Nasjonale føringer	4
2.2	Eksisterende arealplaner i området	5
3	Beskrivelse av planområdet	6
4	Beskrivelse av planforslaget	9
4.1	Generelt	9
4.2	Arealoversikt	12
4.3	Bebyggelse og anlegg	12
4.4	Samferdselsanlegg og infrastruktur	16
4.5	Grønnstruktur	18
4.6	Landbruks-, natur- og friluftsområde samt reindrift	19
4.7	Bruk og vern av sjø og vassdrag	19
5	Virkninger av planforslaget	21
6	Innkomne merknader	22

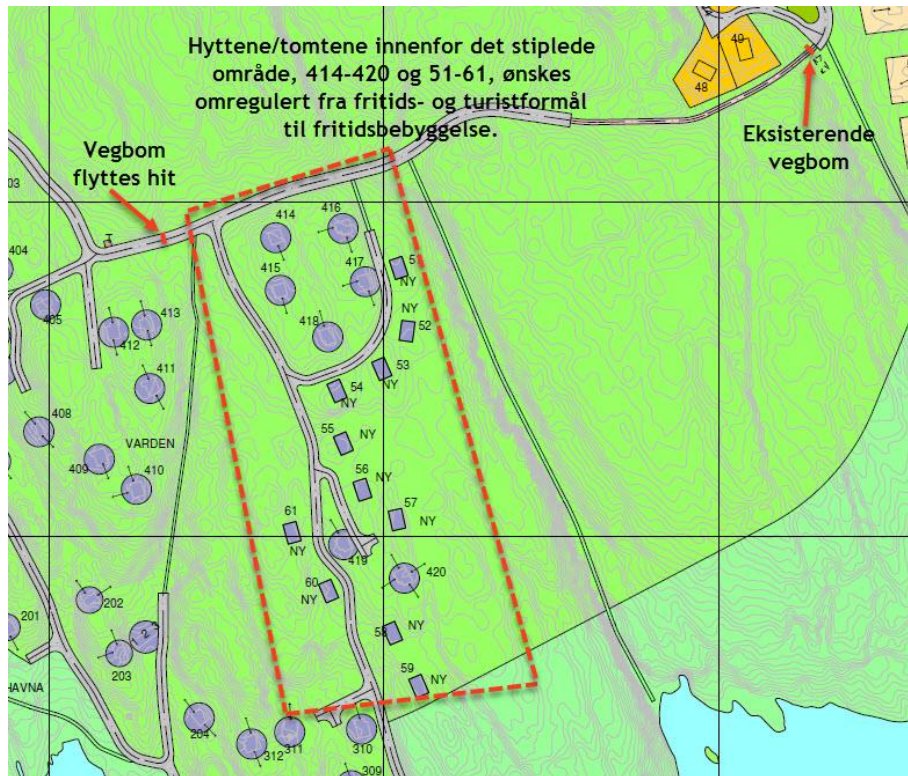
1. Innledning

1.1 Bakgrunn

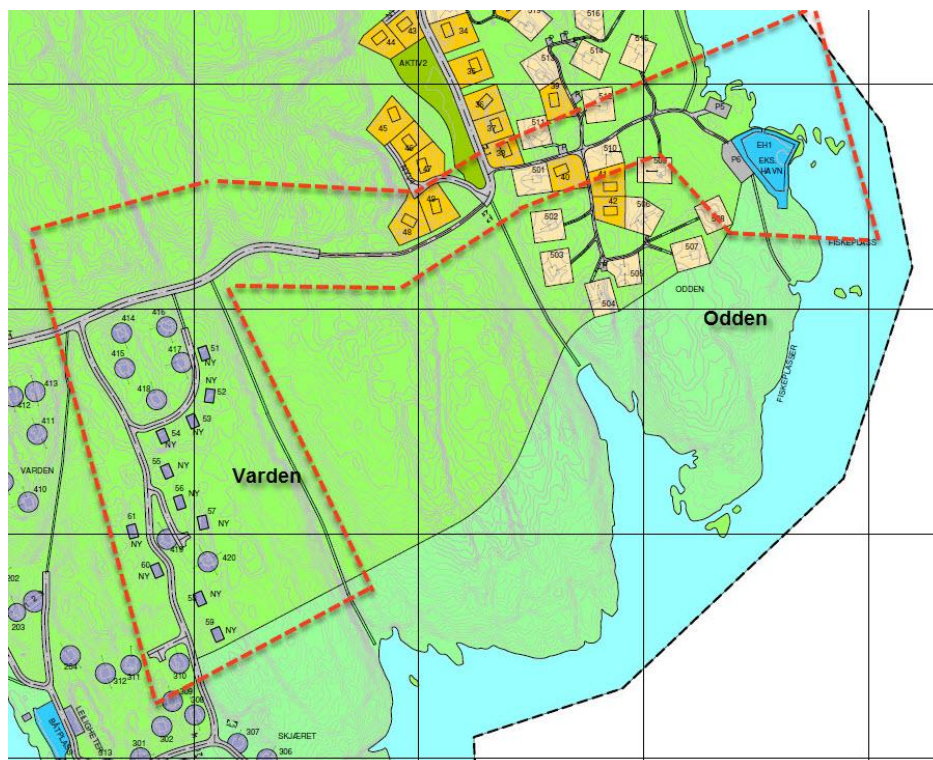
Stiftelsen Norsk Hydro Feriesteder ønsker å endre et område for utleiehytter til private hytter i området Varden øst, med ny atkomst, og vurdere utvidelse av havneområde på Odden. Konsulent for planarbeidet er Areal⁺ AS.

Utfordringene med å endre hytteplasseringene på ryggen oppå Varden er at de planlagte hyttene kan bli synlig fra sjøsiden.

I havneområdet for småbåter kan det være svært værhardt når været står på fra sør og øst. En utvidelse må derfor ta hensyn til dette, og utvidelsen bør helst skje innover mot land med utsprengning av fjell, noe som kan medføre store terrenginngrep.



Endring av hytteområde Varden øst



Planområdet er markert med stiplet rød linje.

1.2 Planprosess

Planarbeidet har vært presentert for administrasjonen og for Teknisk Utvalg den 28.08.2018, og planarbeidet kan igangsettes.

Det ble varslet oppstart av planarbeidet den 10. september 2018, med brev til offentlige og private instanser og til naboer. Det ble annonsert i avisene Telemarksavisa og Porsgrunn Dagblad den 6. september 2018.

Frist for merknader var 15. oktober 2018.

I prosessen med å komme fram til en god planløsning for vegløsning og for utvidet båthavn har det vært møter med Svia og Odden Båtforening, hyttevelforeningen og veilaget.

Den 26. juni 2019 var Teknisk utvalg på befaring i området og så på to forslag til utvidelse av båthavn, ny vegløsning fra Odden til Varden og på forslag til plassering av hytter på Varden.

Teknisk utvalg ba om at det ble utarbeidet en 3D-visualisering både av to alternativer for utvidelse av båthavn og for hytteområdet.

1.3 Informasjon og medvirkning

I tillegg til brev med varsel om oppstart av planarbeidet, skal kommunen i forbindelse med behandling av planforslag i kommunen sende planforslaget ut på høring og offentlig ettersyn i minimum 6 uker, jfr. plan- og bygningsloven § 12-10.

Det planlegges et informasjonsmøte etter første gangs behandling i Teknisk utvalg, når planforslaget legges ut på offentlig ettersyn.

I planprosessen har det vært god dialog med Bamble kommune og båtforeningen.

2. Rammer og premisser for planarbeidet

2.1 Nasjonale føringer

Kommunens planlegging må forholde seg til de lover, forskrifter, bestemmelser og retningslinjer som gjelder for kommunal planlegging og virksomhet. Disse forutsettes ivaretatt under planprosessen uten at det foretas en uttømmende oppstilling her. Av de mest sentrale kan følgende nevnes:

Stortingsmeldinger:

- Stortingsmelding 26 (2006-2007) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand
- St.meld. nr. 35 (2012-2013), Framtid med fotfeste - kulturminnepolitikken.
- St.meld. nr. 40 (2002-2003), Nedbygging av funksjonshemmedes barrierer.
- St.meld. nr. 14 (2015-2016), Natur for livet. Norsk handlingsplan for naturmangfold.
- St.meld. nr. 39 (2000-2001), Ein veg til høgare livskvalitet.
- St.meld. nr. 1 (2003-2004), Nasjonal handlingsplan for bærekraftig utvikling.

Rikspolitiske retningslinjer, veiledere og rundskriv:

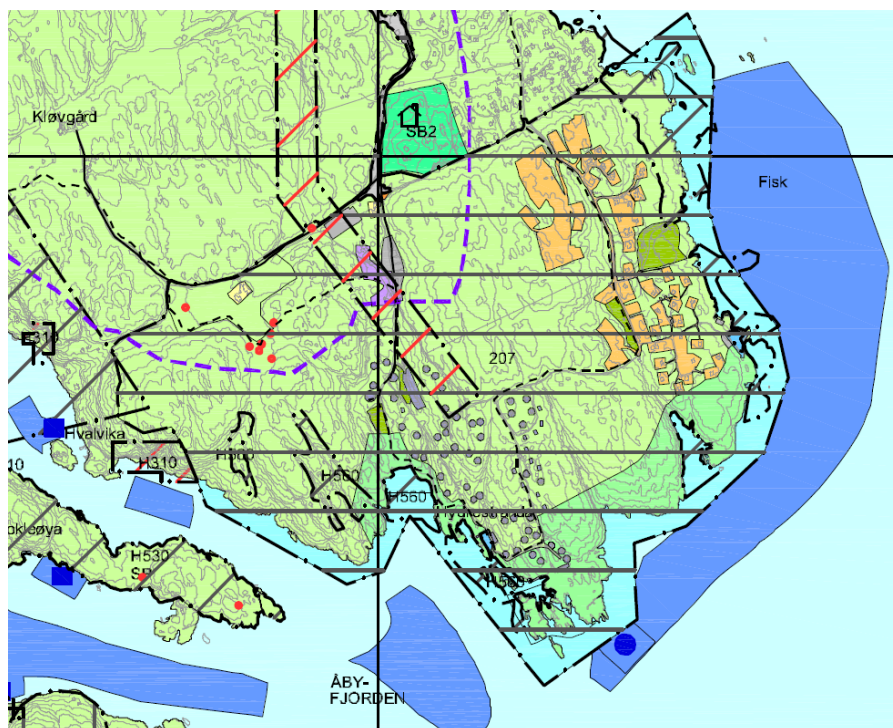
- Barne- og likestillingsdepartementets handlingsplan "Norge universelt utformet 2025"
- Tilrettelegging for medvirkning i planprosessen, jfr. § 5-1 i Plan- og bygningsloven.
- Vurdering av virkninger for naturmangfold, jfr. §§ 8 – 12 i naturmangfoldloven.
- Reduksjon av klimautslipp og tilpasninger til et endret klima.

- Universell utforming av uteareal og bygninger.
- Tilrettelegging for alternative oppvarmingskilder og lavenergiforbruk.
- Krav til risiko- og sårbarhetsanalyse av planforslaget.
- Sikring av miljømessig forsvarlige løsninger for vannforsyning og avløp.
- Utbygging godt tilpasset landskapet, jfr. den europeiske landskapskonvensjonen og veileder for planlegging av fritidsbebyggelse, T-1450.
- Tilstrekkelige og egnede uteoppholdsareal for barn og unge, T-2/08.
- Kartlegging og sikring mot støy, jf. T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging.
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, fastsatt ved kgl. res. av 26.09.2014.
- Planlegging og utbygging i fareområder langs vassdrag, retningslinje 1-2007 NVE.
- Rundskriv, T-2/08- Miljøverndepartementet, Om barn og planlegging.
- Regjeringens handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009-2013.
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, vedtatt ved kgl. res. 12. juni 2015.
- Reguleringsplanveileder 15.02.2017, Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

2.2 Eksisterende arealplaner i området

Kommuneplan

Kommuneplanens arealdel ble godkjent 18.06.2015.

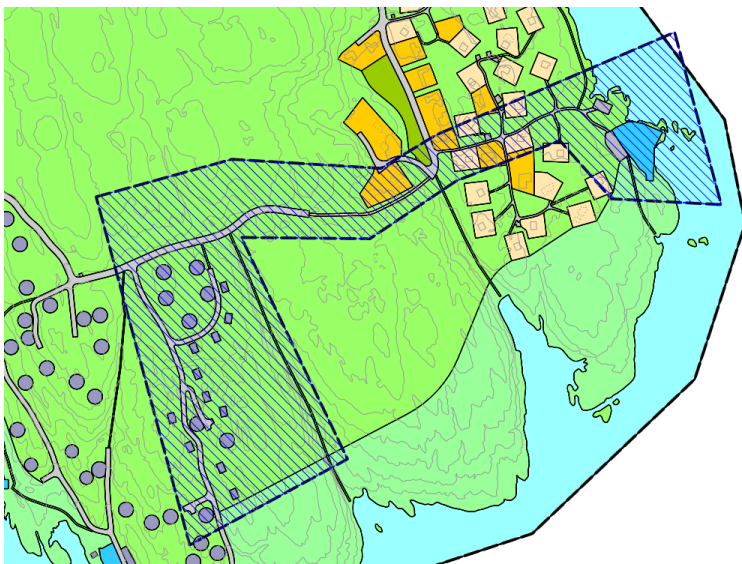


Utsnitt av kommuneplanens arealdel for området

Reguleringsplaner

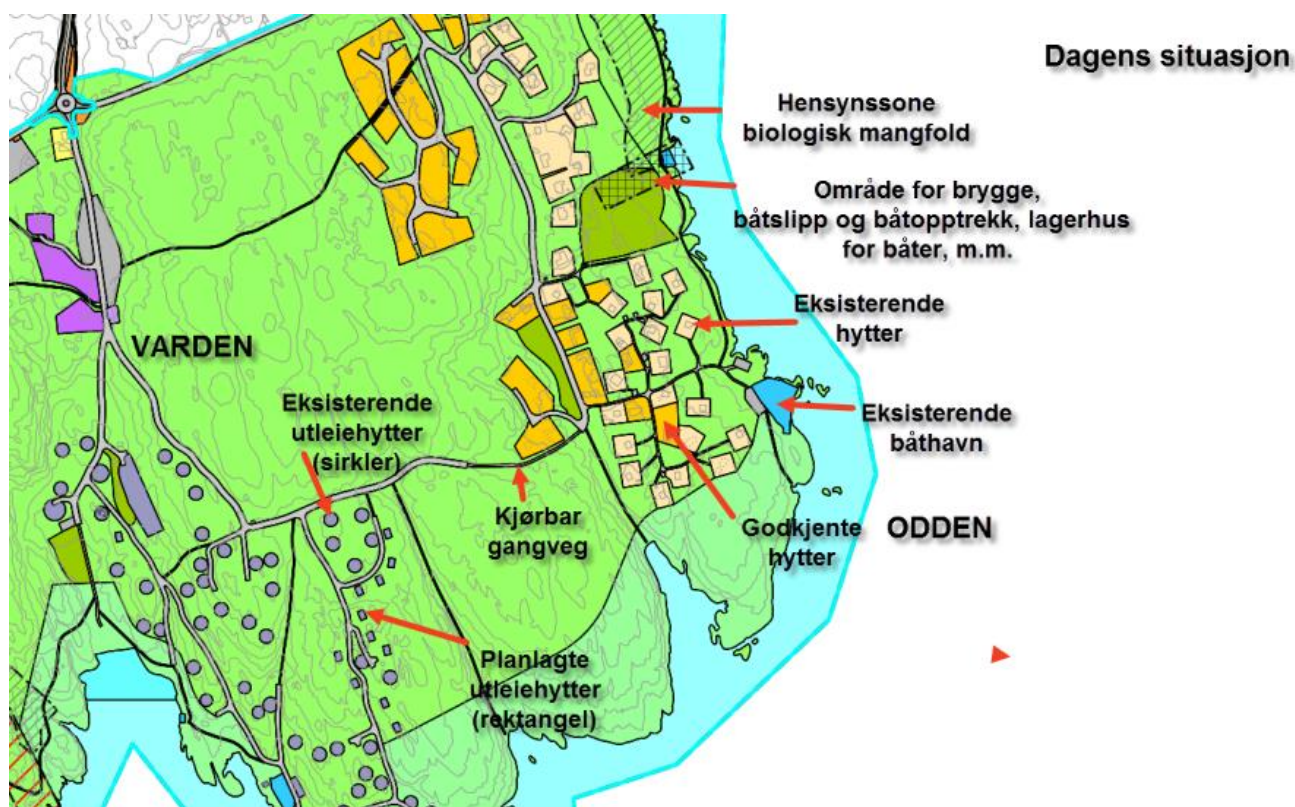
Detaljreguleringsplan for Hydrostranda ble godkjent 13.09.2012.

Omregulering erstatter deler av planen TD 207 i område Varden øst – Odden.



Utsnitt av gjeldende reguleringsplan med skravert område for reguleringsendring

3. Beskrivelse av planområdet



Dagens situasjon i Varden øst og Odden

Litt lenger nord, på Svia-området, så er det regulert inn et område for aktiviteter, med et areal for brygge, båtslipp og båtopptrekk og lagerhus for båter mv. Det er krav om et situasjonskart før arbeidet settes i gang.

Et areal med hensynssone for biologisk mangfold strekker seg litt inn i dette området, og det kan lett bli en konflikt mellom bevaring og bygging av plass for båter.

Det er en del eldre hytter i området, merket på kartet med lys gulfarge, og nå er mange av disse solgt og utvidet innenfor det tillatte i reguleringsbestemmelsene.

I tillegg er det planlagt nye tomter, merket med oransje farge på plankartet.

I øst på Odden er det i dag småbåthavn med 41 båtplasser.

Mellom Odden og Varden er det i dag en kjørbar gangveg.

Innenfor planområdet på Varden øst er det 7 stk. eksisterende eldre utleiehytter, og det er planlagt 11 nye utleiehytter. Atkomsten til disse hyttene er via resepsjonen til stiftelsen.



Eldre enkle hytter med lav standard

Tidligere var det eldre hytter med enkel standard i området. Siste årene har det vært ført fram offentlig vann og avløp til området, og de fleste områdene har nå fått høy standard.

Forholdet til naturmangfoldloven

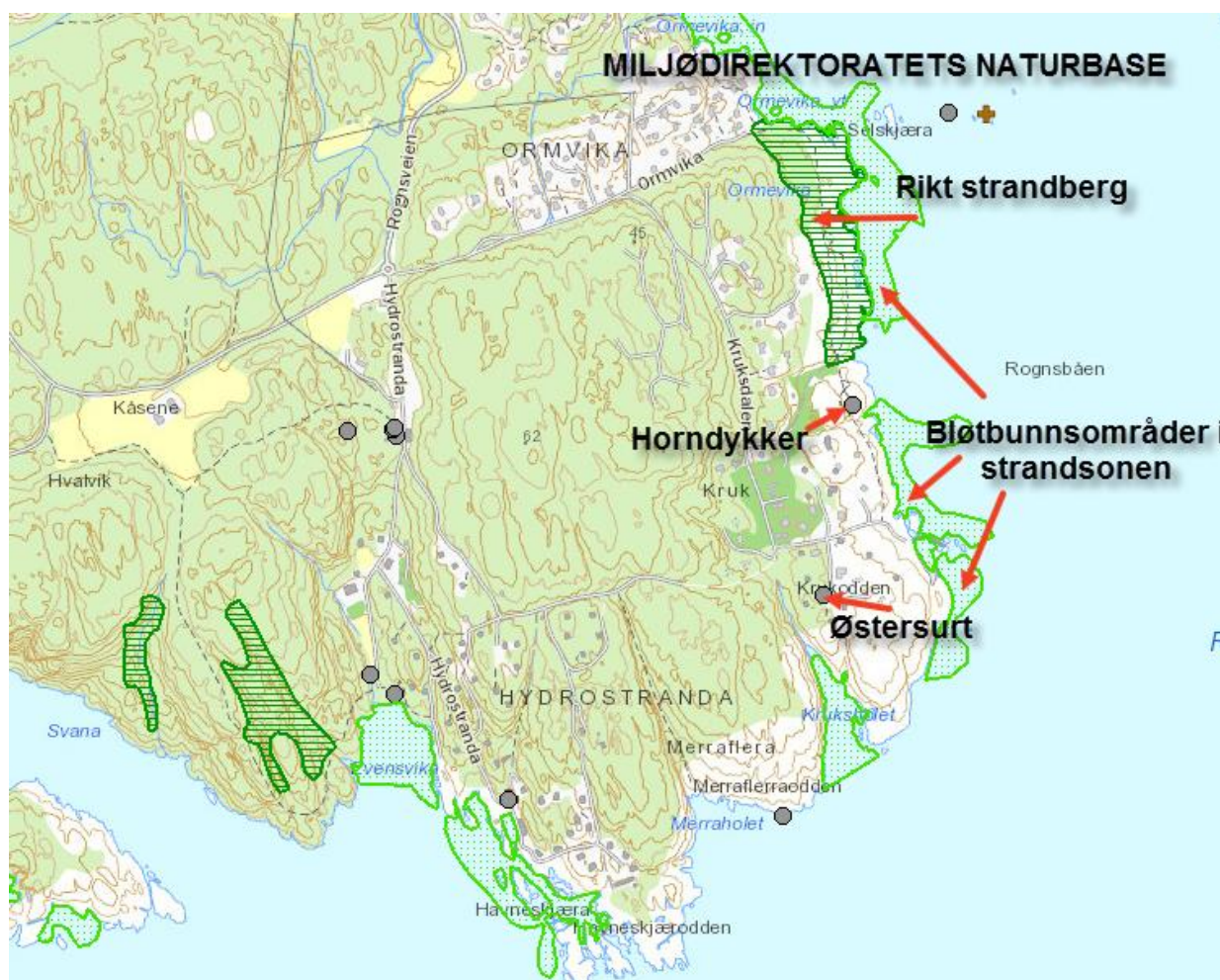
Data fra Miljødirektoratets Naturbase viser at det innenfor området er registrert østersurt som er av nasjonal forvaltningsinteresse. Det samme gjelder type horndykker som er registrert litt nord for området som blir omregulert.

Søndre del av naturtype rikt strandberg kommer i konflikt med del av areal som er regulert til Område for brygge og plass til båtslipp og båtopptrekk, lagerhus for båter, mv.

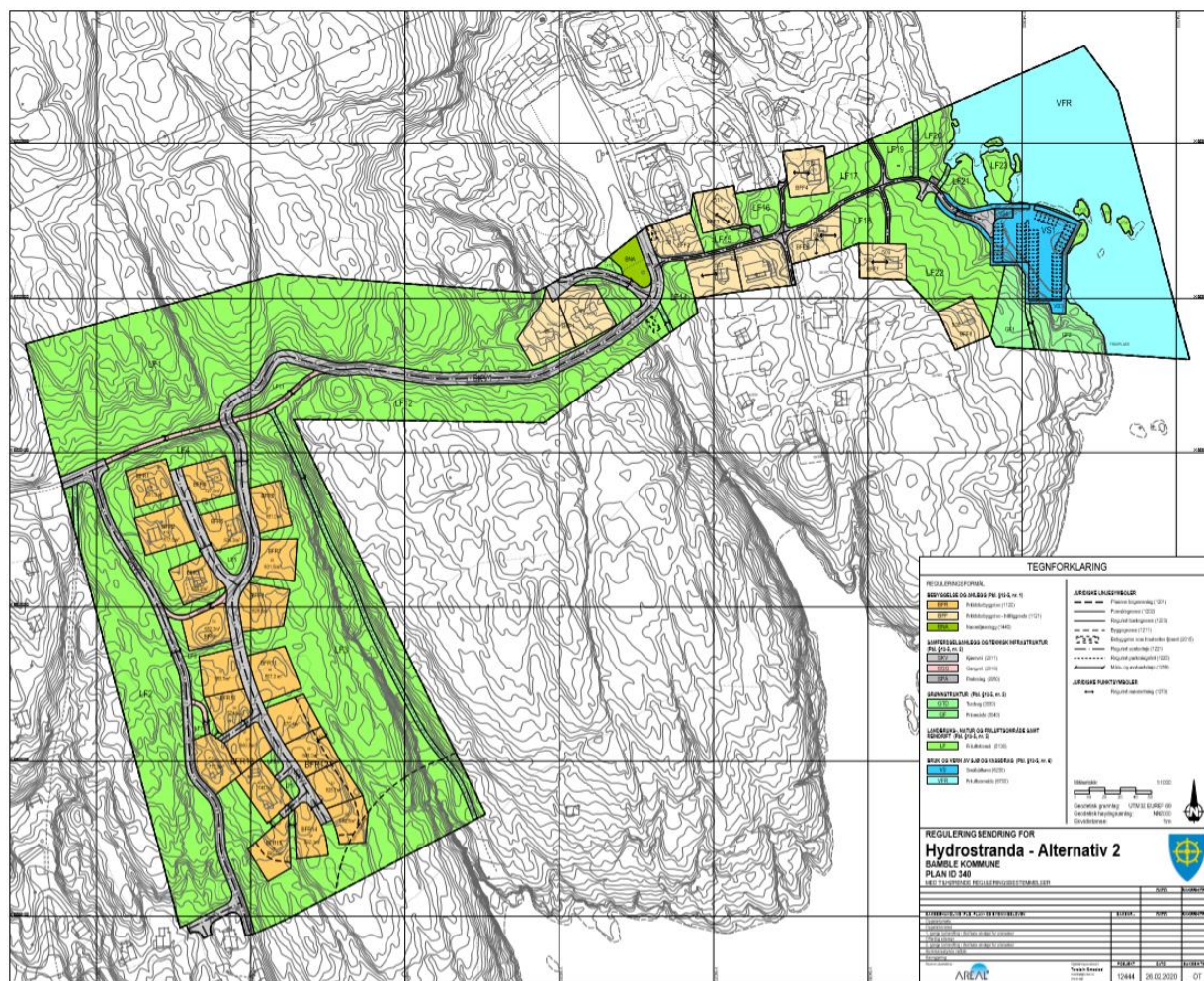
Det er ikke registrert automatisk freda kulturminner innenfor området.

Bortsett fra det er det ikke særskilte arter eller naturtyper i planområdet som krever vern eller på andre måter skal kunne komme i konflikt med planen.

Basert på eksisterende kunnskap om naturmangfold er planen er vurdert ikke å utløse krav om naturmangfoldkartlegging (Naturmangfoldloven (nml) §§ 8-12).



Utsnitt frå Miljødirektoratets naturbase



Forslag til reguleringsendring for Hydrostranda, alternativ 2

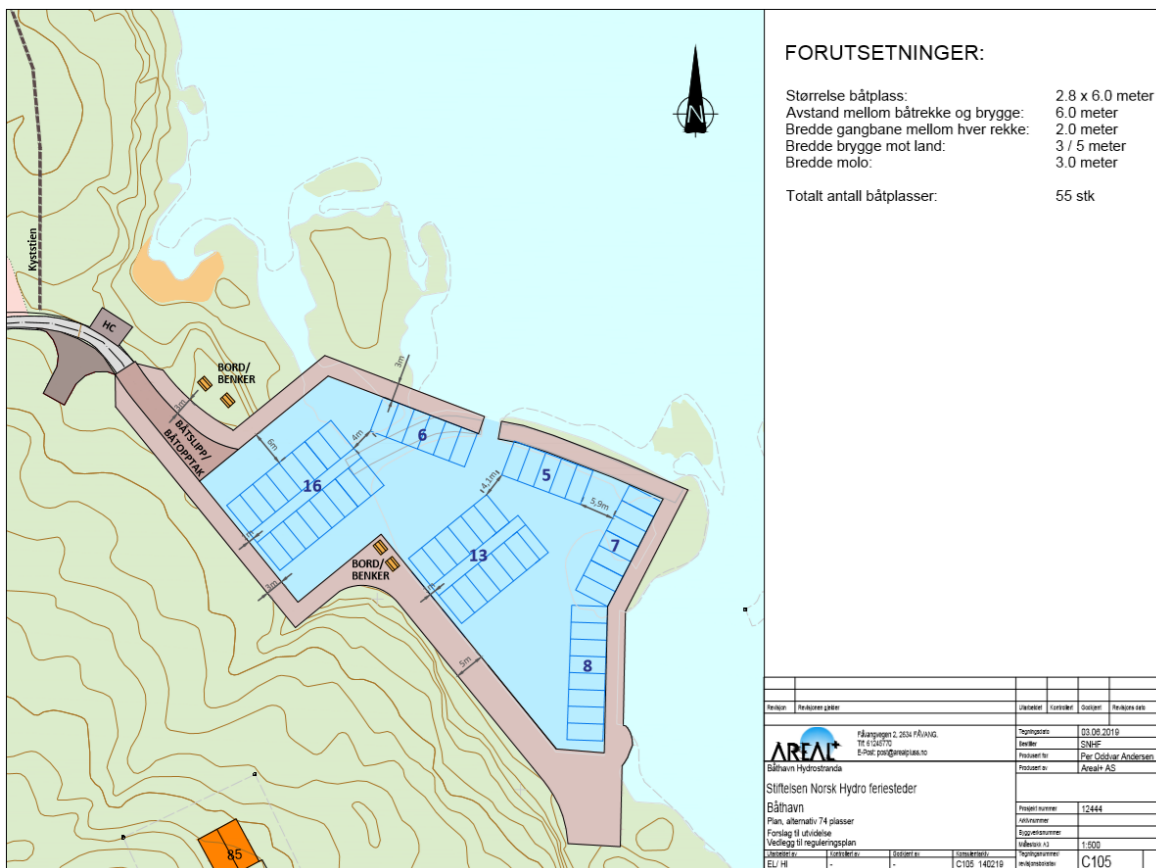
Endringene i forhold til allmennhetens frie ferdsel:

- Ved at båtslipp og båtopptak flyttes til utvidet båthavn så unngår en kryssing av kyststien ved Svia, der båtslipp/båtopptak er plassert i gjeldende plan.
- De to parkeringsplassene ved båthavna tas ut av planen og erstattes med 1 parkeringsplass for HC.
- Tilrettelegging for allmennheten av området ved båthavna.

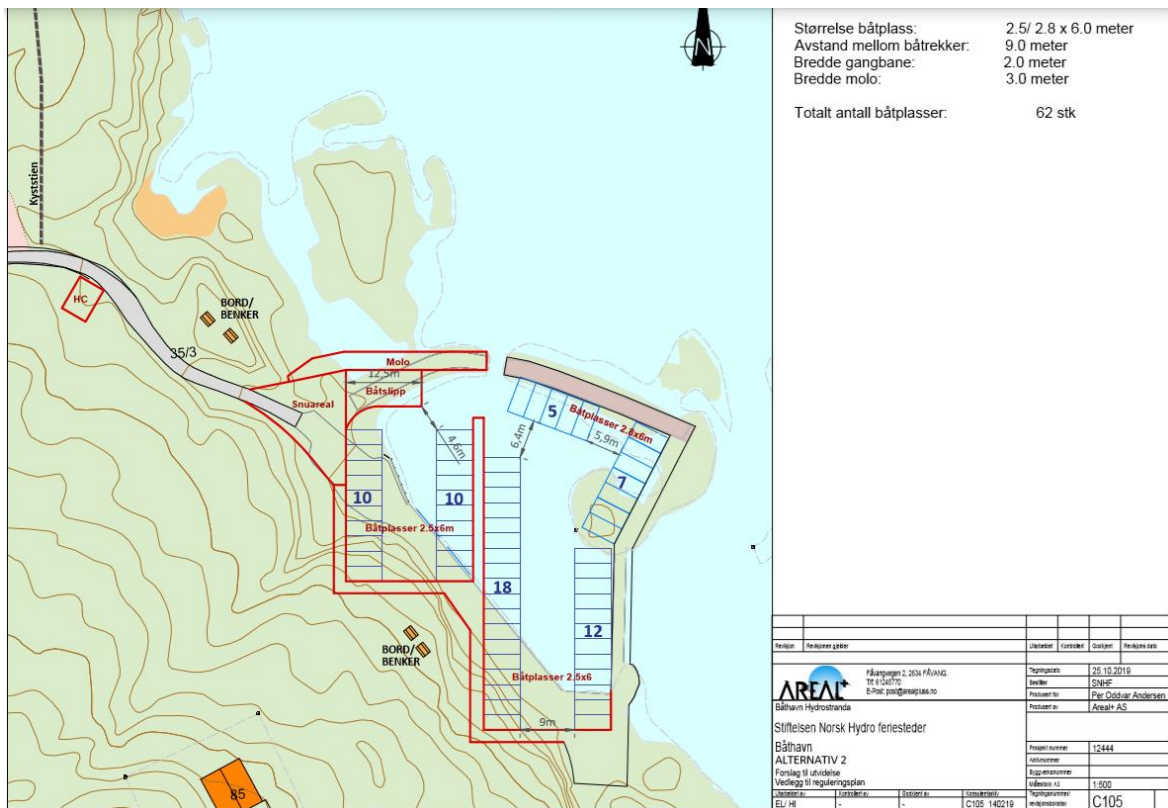
Endringene for Varden øst:

- 7 utleiehytter omreguleres til private hytter med eiendomsgrenser. Godkjente hytter nr. 60 og 61 i gjeldende plan flyttes fra vest- til østsiden av kjørevei og blir private hytter. I tillegg planlegges 12 nye hytter, slik at det i alt blir 21 private hytter i Varden øst.
- Atkomstvei til de planlagte private hyttene blir via Odden.

Planbeskrivelse planendring Hydrostranda, Bamble kommune



Illustrasjonsplan alternativ 1



Illustrasjonsplan alternativ 2

Plankartet er utarbeidet i to alternativer, og forskjellen på de to alternativene er utforming av småbåthavna. Alternativ 1 inneholder 55 båtplasser og alternativ 2 inneholder 62 båtplasser.

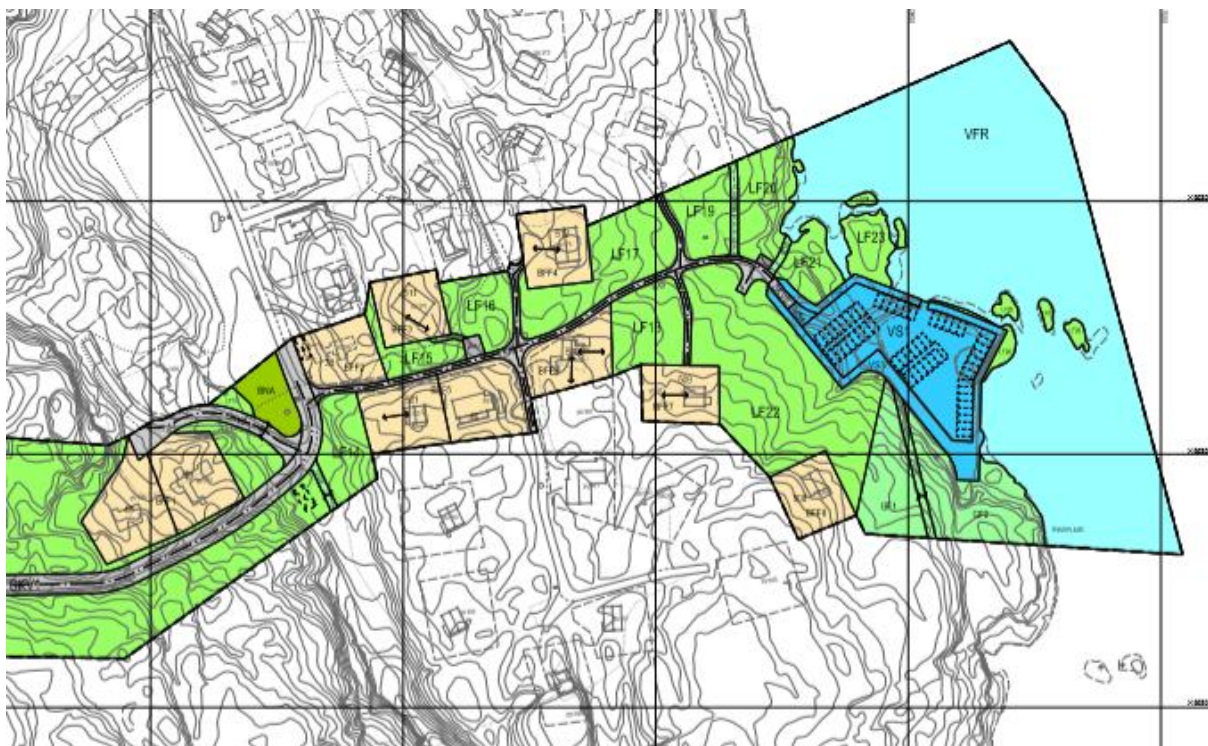
4.2 Arealoversikt alternativ 1

Formål	Areal i m ²	Sum areal i m ²
Bebyggelse og anlegg		
Fritidsbebyggelse	23032,3	
Nærmiljøanlegg, aktivitetsområde	472,9	23505,2
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
Kjøreveg	10388,5	
Gangveg	679,2	
Parkering	80,9	11148,6
Grønnstruktur		
Turdrag	1376,4	
Friområde	2155,3	3531,7
Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift		
Friluftsmål	73020,5	73020,5
Bruk og vern av sjø og vassdrag		
Småbåthavn	4771,1	
Friluftsområde	13762,4	18533,5
SUM	129739,7	129739,5

4.3 Bebyggelse og anlegg

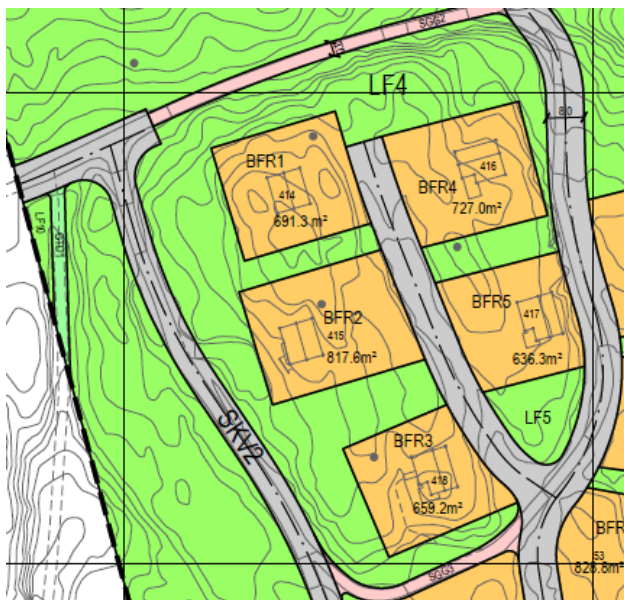
Fritidsbebyggelse

Innenfor Odden-området blir det ingen endringer med hensyn til bebyggelse. Det er 10 stk. eksisterende hytter innenfor planområdet på Odden: 501 og 508 – 512 som er eldre utleiehytter som ble godkjent som private hytter i reguleringsplan godkjent 13.09.2012, og 4 nye tomter: 38, 40, 48 og 49.

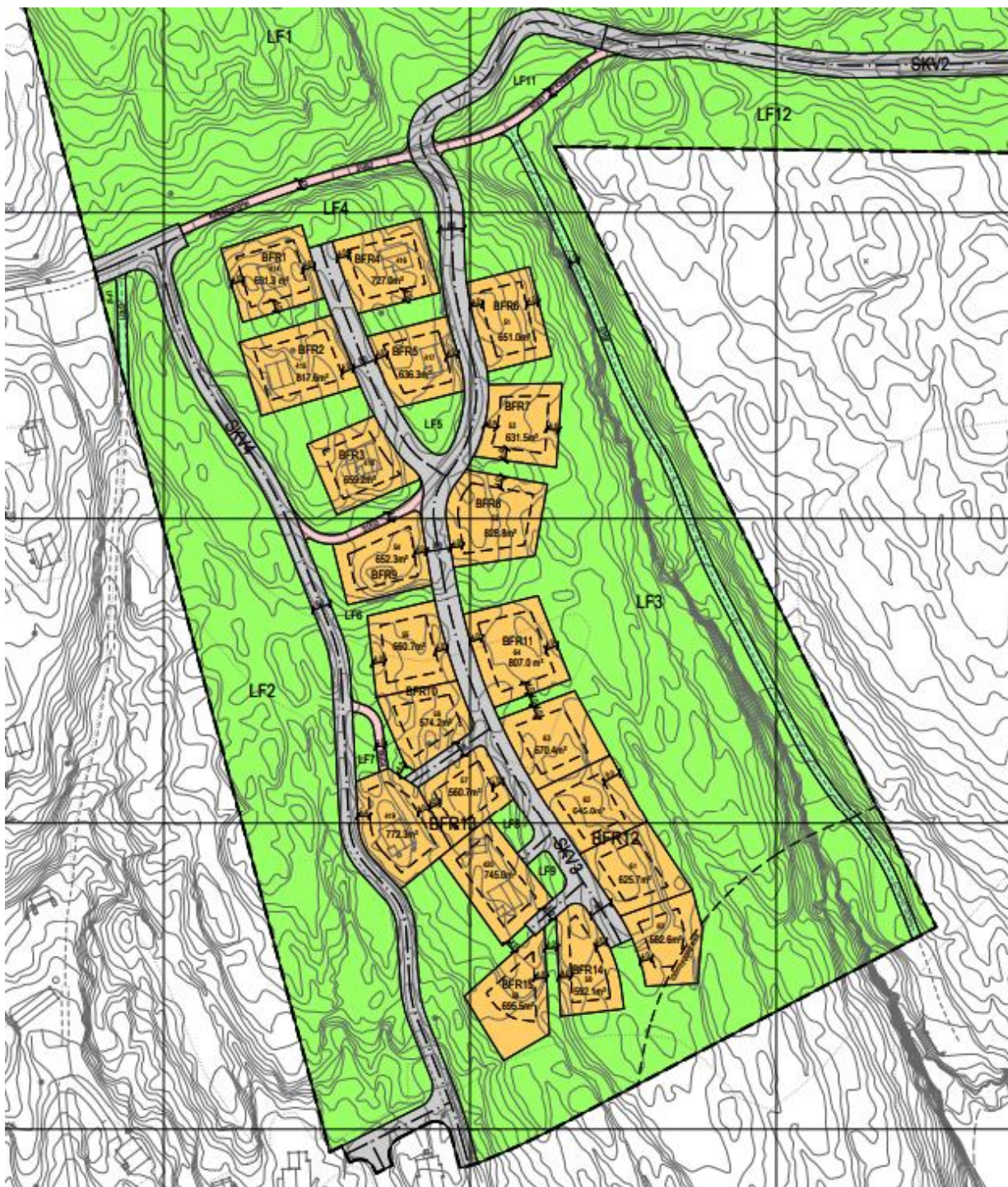


Tidligere godkjente tomter i gjeldende reguleringsplan (alt. 1)

På Varden øst er det 5 eksisterende, eldre utleiehytter, nr. 414 – 418 som vist på kartet under. Disse 5 hyttene er nå foreslått som private hytter, med eiendomstomt rundt, og tomtene har en størrelse fra 636 m² til 817 m², og alle de planlagte tomtene har denne størrelsen.



Eksisterende hytter 414 – 418, nå planlagt med eiendomsgrenser.



Endret plan for Varden øst

2 tomtar, nr. 60 og 61, er flyttet over til østsiden av eksisterende kjøreveg som i den nye planen blir kjøreveg via bommen ved resepsjonen til de andre utleiehyttene i Varden, søndre del.

Stiftelsen Norsk Hydro Feriesteder ønsker å skille trafikken til utleiehyttene fra trafikken til de private hyttene, slik at trafikk til utleiehyttene passerer bommen ved resepsjonen og får utdelt nøkler til hyttene.

Stiftelsen ønsker at trafikken til de private hyttene skal gå via Ormvika og Odden, og det er planlagt delvis ny veg fra Odden til det nye hytteområdet som får i alt 21 private hytter, mot 18 utleiehytter i dag.

De nye hyttene vil få samme størrelse og bestemmelser som i gjeldende reguleringsplan og blir tilpasset landskapet. Vegetasjonen mot havet blir tatt vare på og medfører at de nye hyttene blir skjermet fra fjerninnsyn fra havet.

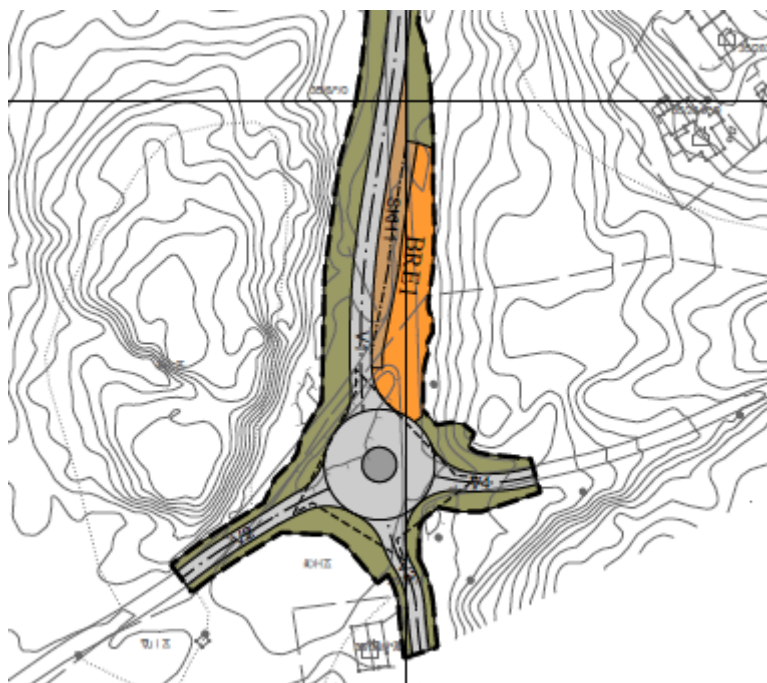
Nærmiljøanlegg, aktivitetsområde

Aktivitetsområdet er en del av eksisterende aktivitetsområde, en stor gresslette vest for vegen gjennom Kruksdalen

Renovasjon

Renovasjon har blitt løst med plassering av avfallsdunker i området.

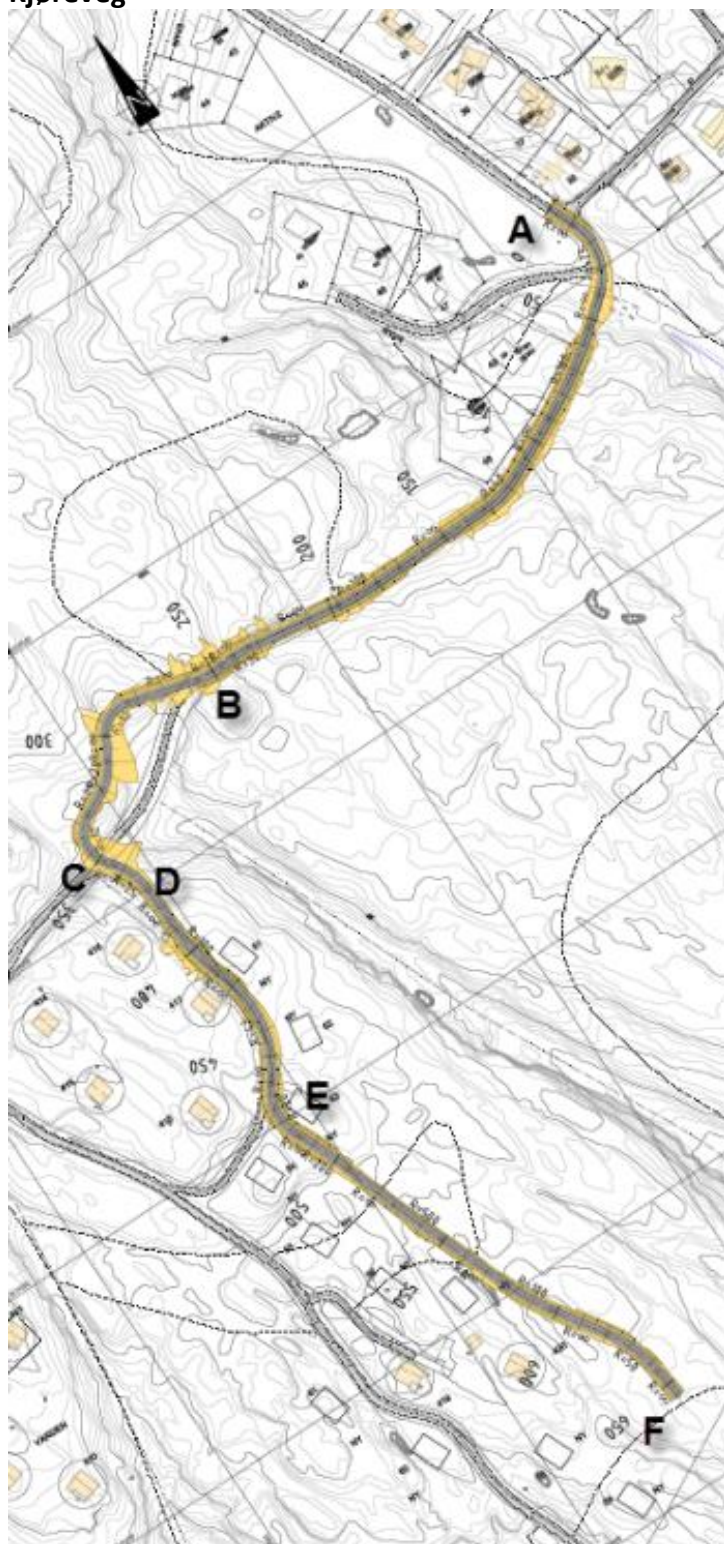
I forbindelse med reguleringsplan for atkomstveg til Hydrostranda er det regulert inn et areal for renovasjon, kildesortering med nedgravde avfallsbeholdere, like nord for etablert rundkjøring og utkjøring fra Hydrostranda.



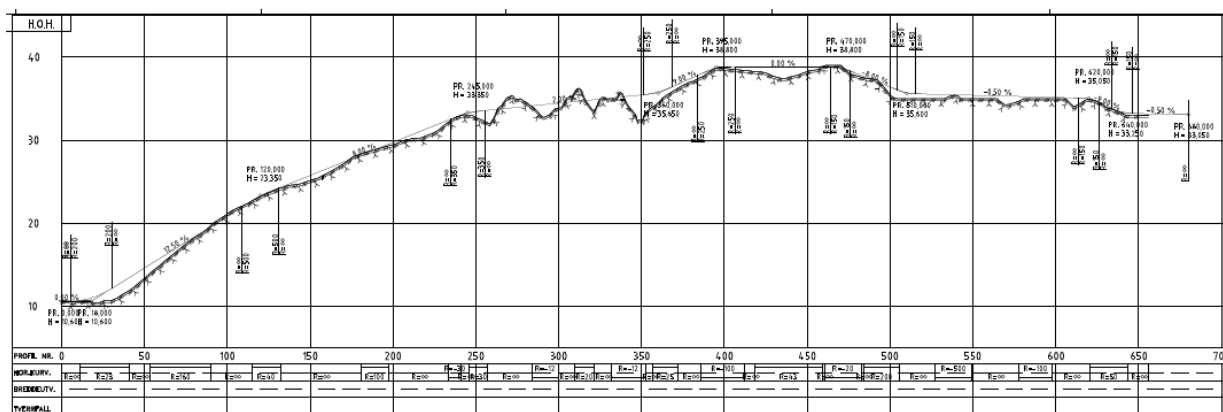
Regulert område for renovasjon, BRE1

4.4 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Kjøreveg



Plan for atkomstveg Varden øst



Lengdeprofil atkomstveg

Stiftelsen Norsk Hydro Feriesteder ønsker å kanalisere trafikken til de private hyttene utenom bommen ved resepsjonen som forbeholdes de som skal leie hyttene til stiftelsen. I stedet for ønsker stiftelsen at trafikken til de private hyttene går via Ormvika og Odden.

Det er laget plan og profiler for veg frå Odden og til de nye tomtene i Varden øst.

Fra A ved Odden følger en eksisterende veg opp til toppen, punkt B på kartet på forrige side.

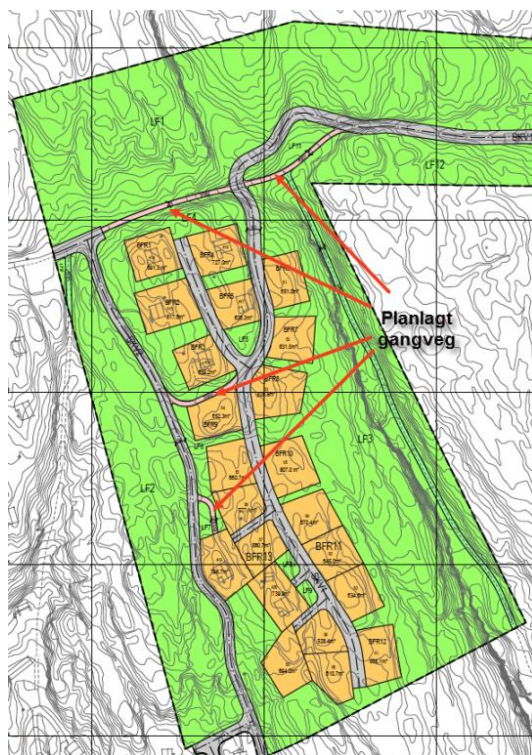
På denne strekningen som i dag er kjørbare gangveg blir vegen utvidet i bredde slik at den får samme bredde som ellers for kjøreveger i området. I tillegg utvides vegen i sørlig retning 1,5 meter slik at kyststien får egen trasé inntil kjørevegen. Det merkes med hvit strek i asfaltkanten for å vise skille mellom kjøreveg og kyststi. Det fylles opp litt i bunnen av bakken for å få en slakere bakke opp mot toppen.

På strekningen B-C legges vegen om og følger omtrent samme kotehøyde slik at vegen blir tilnærmet flat på denne strekningen. Eksisterende veg på denne strekningen vil bli gangveg.

Fra C til D er det i dag en sti, men denne blir i planen ny kjøreveg, og fra D til E følger en eksisterende kjøreveg.

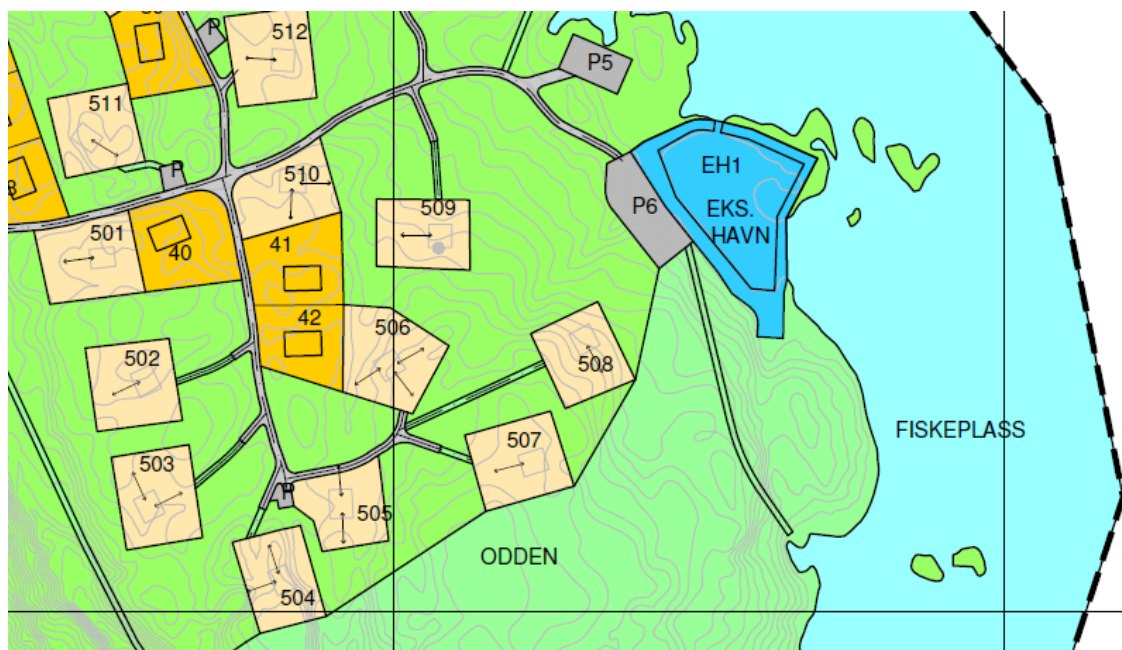
På strekningen E-F bygges ny veg som blir tilnærmet flat i retning sørover.

Gangvei



Eksisterende kjøreveger som blir erstattet med nye kjøreveger blir framtidige gangveger, del av kyststien.

Parkering



Parkeringsplass P5 og P6 i gjeldende reguleringsplan

I gjeldende reguleringsplan er det planlagt 2 stk. parkeringsplasser ved båthavn på Odden, P5 og P6. De er planlagt som korttidsparkeringsplasser. De to parkeringsplassene er ikke bygget, og det er heller ikke ønske om å bygge parkeringsplasser der.

I nytt planforslag er derfor parkeringsplassene P5 og P6 tatt ut av planen, mens det i stedet for er plassert en parkeringsplass for 1 bil for handicappede.

Teknisk infrastruktur

Salg av private tomter i området Svia – Odden har finansiert framføring av offentlig vann og avløp, legging av strøm og data i bakken og opprusting av eldre hytter og bygging av nye utleiehytter i de tilfeller det ikke har lønt seg å oppdatere eldre hytter. Nå har de fleste områdene fått innlagt vann og avløp, og dette arbeidet avsluttes i 2019.

4.5 Grønnstruktur

Turdrag

Turdragene GTD1 – GTD7 er eksisterende stier i gjeldende reguleringsplan. GTD1 – GTD3 er eksisterende stier som går fra kjørevegen og ned til sjøen. GTD4 er sti opp til hytte 511. GTD5 er kyststien som går langs fjorden mellom Ormvika og Odden. GTD6 er planlagt sti fra parkeringsplass SPA2 og ned til sjøen, og den skal tilrettelegges for handicappede. GTD7 er sti i gjeldende reguleringsplan.

Friområde

Friområde GF samsvarer med friområde i gjeldende reguleringsplan.

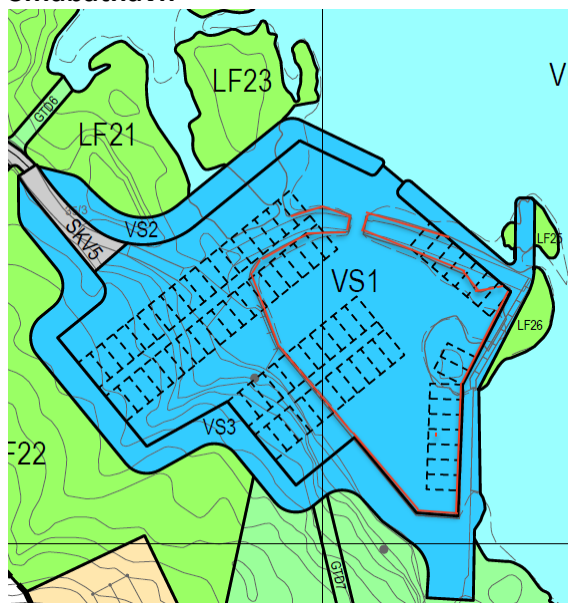
4.6 Landbruks-, natur- og friluftsområde samt reindrift

Friluftsmål

Friluftsområdene skal i størst mulig grad opprettholdes slik de er i dag. Områdene er vegetasjonsskjerm og aktivitetsområder og kan benyttes til lekeområde og turstier. Det kan framføres infrastruktur i friluftsområdene.

4.7 Bruk og vern av sjø og vassdrag

Småbåthavn



De røde strekene viser eksisterende båthavn med plass til 41 båter. Det blå omrisset viser planlagt båthavn alternativ 1



Illustrasjon av ny båthavn med 55 båtplasser, alternativ 1

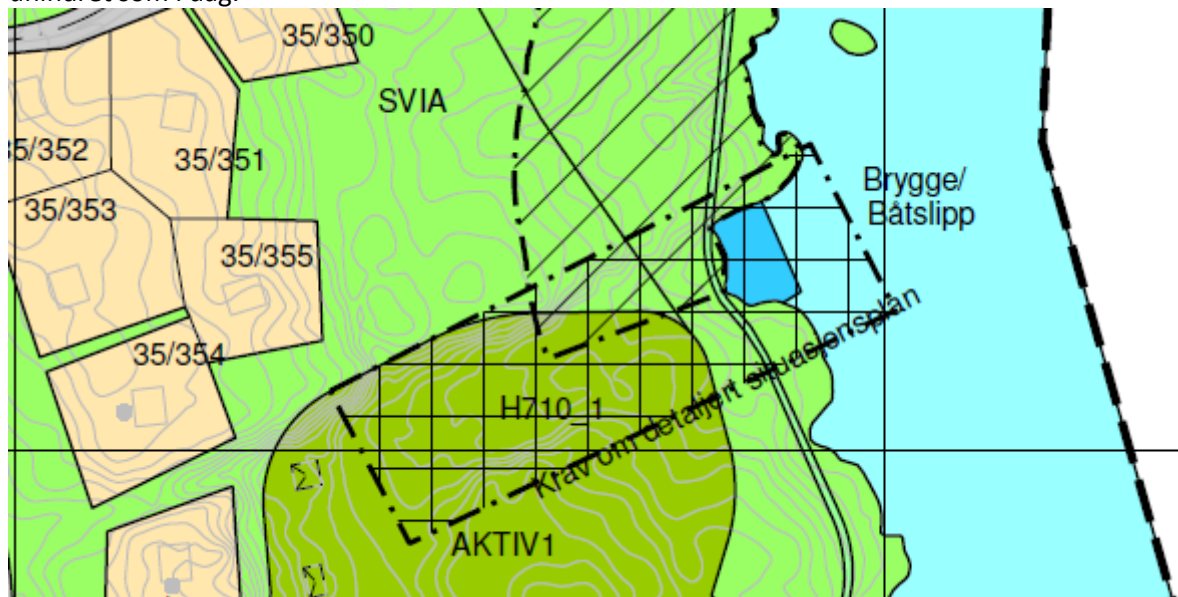


Illustrasjon av ny båthavn med 62 båtplasser, alternativ 2

Ny båthavn er utvidet innover mot land ved at det sprenges ut i fjellet i vestlig retning. Østre avgrensning mot havet er uendret. Åpningen inn mot båthavna er vendt utover slik at det ikke samler opp vann ved innkjøringen til havna, og det er plassert en ekstra molo, en bølgebryter, på en holme for å dempe brytningene mot åpningen inn mot havna. Ved en slik løsning med utvidelse mot land så berøres havbunnen i liten grad.

I nordvestre hjørne av båthavna er det planlagt båtslipp og båtopptak i forlengelse av vegen ned til havna. Planen er å samle alle båttaktivitetene rundt denne havna.

Dette betyr også at området lenger nord, ved Svia, som er regulert til brygge/båtslipp kan tas ut av planen for dette formålet, i alt 5040 m². Deler av dette området er også dekket med hensynssone H560_2, rikt strandberg, og ved å flytte båtslipp og båtopptak til båthavn på Odden så blir det ingen konflikt med hensynssonen, aktivitetsområdet kan benyttes for allmennheten og kyststien passerer uhindret som i dag.



Område for brygge og båtslipp og område med hensynssone H560_2

Friluftsområde

Friluftsområdene i sjøen benyttes til bading, sjøfiske, båt- og andre aktiviteter.

5. Virkninger av planforslaget

Utvidelse av småbåthavn:

- Ved å utvide småbåthavnen fra 41 båtplasser til 55 båtplasser, eventuelt 62 plasser, innenfor eksisterende båthavn, og samtidig legge til rette for båtopptrekk og båtslipp på samme sted, så frigis område ved Svia som er regulert til liten brygge og plass for båtopptrekk og båtslipp, et areal på vel 5 dekar.
Da kan området tas i bruk til aktiviteter for allmennheten, område med hensynssone blir ikke berørt, og kyststien passerer som i dag uten noen inngrep.
- Utvidet båthavn rustes opp til en fin møteplass med bord og benker, og holmene nord for båthavna forblir urørt som i dag.
- Ved å utvide båthavna mot land så blir det sprengt ut fjell, men det utvidete området vil ligge i ly for været. Nytt areal som blir bebygget er tilnærmet like stort for de to alternativene.

- Ved en utvidelse av båthavnkapasiteten fra 41 båtplasser til 74 (62) så får flere tilbud om lovlig båthavn, og en unngår i større grad at båteiere lager private båtfeste på strekningen nordover mot Ormvika slik tilfelle har vært tidligere.
- Alternativ 1 er utarbeidet med bakgrunn i signal fra Bamble kommune våren 2019 og ble presentert for Teknisk utvalg under befaring i juni 2019. Alternativ 2 er utarbeidet av Båtforeningen som foretrekker dette alternativet.
- Ved å fjerne de planlagte parkeringsplassene P5 og P6 så vil en unngå framtidig bilparkering, bortsett fra ved båtslipp og båtopptrekk i båthavna. Tilrettelegging for en handicap-parkingsplass kan bidra til å få handicappede ut i naturen ved sjøen og er et positivt tiltak.

Omregulering fra utleiehytter til private hytter på Varden øst:

- En endring fra utleiehytter til private hytter er med og finansierer fullføring av framføring av vann og avløp til resten av Hydrostranda, slik at hele området får en miljømessig god standard, med godkjent drikkevann og avløp i det kommunale nettet.
- Stiftelsens valg å ha atkomst til de omregulerte hyttene via Ormvika og Odden er at det er ønskelig å skille trafikken til de private hyttene fra trafikken til utleiehyttene som går via resepsjonen og som skal hente nøkler til utleiehyttene.
- Vegen gjennom Ormvika er rettet opp og utvidet til en bedre standard, med fast dekke og med god oppbygging.
Videre veg fra Odden til det omregulerte området på Varden øst vil få samme gode standard. Noen veger som tidligere var kjøreveger er nå regulert til gangveger, og forbindelsen mellom Odden og resepsjonen på Hydrostranda blir fortsatt kjørbare gangveg, med oppsatt vegbom.
- På Varden øst er det 5 eksisterende, eldre utleiehytter, nr. 414 – 418. Disse 5 hyttene er av dårlig standard og må renoveres, evt. at det bygges nye hytter. De er foreslått som private hytter, med eiendomstomt rundt, og tomtene har en størrelse fra 636 m² til 817 m². På ryggen videre sørover er det et slakt parti med fine hytteplasseringer. Alle de nye tomtene ligger utenfor 100-meters beltet til fjorden. Byggegrense er lagt inn på plankartet. Tomtene er i samme størrelse som de private tomtene ellers på Hydrostranda, 600 – 800 m². Utenfor byggeområdet vil det ikke være tillatt å rydde skog, slik at de fleste hyttene vil være plassert uten at eksisterende trevegetasjon utenfor tomtene berøres. Plankartet viser byggegrenser 100 m fra sjø, og det er satt byggegrense på tomtene 58 og 60-63.

Allmennhetens frie ferdsel:

Målet med denne omreguleringen er at den frie ferdselen til allmennheten skal opprettholdes, og helst forbedres.

Ved at området ved Svia som ligger inne i gjeldende reguleringsplan med liten brygge/båtslipp/lager tas ut, og båtslipp/båtopptak flyttes til båthavn på Odden, frigjøres et 5 dekar stort område til aktivitetsområde, samtidig som hensynssone «rikt svaberg» ikke berøres.

Eksisterende kyststi blir dermed heller ikke berørt av utbygging i dette området.

Ved båthavn på Odden bevares svaberg nord for båthavn som i dag. Tidligere planlagte parkeringsplasser P5 og P6 tas ut av planen, og det settes av 1 parkeringsplass for handicappede. Området ved utvidet båthavn vil forskjønnes og tilrettelegges med bord og benker. Fra Odden mot Varden øst er kyststien skilt fra kjørevegen opp den bratte bakken.

6 Innkomne merknader

Det ble varslet oppstart av planarbeidet den 10. september 2018, med brev til offentlige og private instanser og til naboer. Det ble annonsert i avisene Telemarksavisa og Porsgrunn Dagblad den 6. september 2018.

Frist for merknader var 15. oktober 2018, og innen fristen kom det inn 22 merknader fra offentlige og private instanser.

Merknader fra offentlige:

- Fylkesmannen i Vestfold
- Telemark fylkeskommune
- Statens vegvesen
- Fiskeridirektoratet
- Mattilsynet
- Kystverket
- Telemark Fiskarlag
- Norsk Maritimt Museum
- Bamble kommune, miljørådgiver

Merknader fra lag og foreninger:

- Bamble Turlag
- Odden, Svia og Ormvika veilag
- Rognstranda Hytte- og Båtforening
- Svia og Odden båtforening
- Svia og Odden hytteforening

Merknader fra private:

- Anja og Ervin Strandskogen
- Fredrik Müller
- Jan Slinning
- Juliane Skare
- Kjetil Nilsen
- Sven Arntzen og Hilde Skoglund
- Terje Wittingsrud
- Trond Haugen

1. Fylkesmannen i Vestfold, brev av 03.10.2018

Strandsone langs sjø

Deler av område ligger innenfor 100-metersbeltet til sjøen.

Det skal tas særlig hensyn til allmenne interesser, natur- og kulturmiljø, friluftsliv og landskap. Der ikke annen byggegrense er fastsatt i kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan, er ikke andre tiltak enn fasadeendringer tillatt i 100-metersbeltet langs sjøen.

Utgangspunktet i § 1-8 er at det er forbud mot tiltak i 100-meterbeltet langs sjøen, og ivaretagelse av strandsonen betraktes som en nasjonal interesse. Det betyr at det ikke stilles de samme krav til at natur- og kulturmiljø, friluftsliv og landskap hver for seg skal være av nasjonal verdi i strandsonen for å kunne grunngi en innsigelse. Allmennhetens adgang til strandsonen står sentralt i vurderingene av om det gjennom plan skal åpnes for tiltak i 100-metersbeltet. Dersom det skal være åpning for å bygge i 100-metersbeltet må det i tillegg til arealformålet også settes en særskilt byggegrense mot sjø jf. plan- og bygningslovens § 12-7 første ledd nr.2.

Nasjonal arealpolitikk på dette området tydeliggjøres ytterligere i *Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (SPR)*. Retningslinjen skiller mellom geografiske områder der vernet gjøres strengest i sentrale områder der presset på arealene er stort. Bamblekysten er en del av Oslofjordregionen hvor det er et særlig stort utbyggingspress.

I 100-metersbelte tillates ikke bygging og andre landskapsinngrep på arealer som har betydning for andre formål, slik som friluftsliv, naturmangfold, naturvern, kulturminner, kulturmiljø, landskap, landbruk, fiskerinæring, havbruk, eller annen samfunnsmessig betydning. I arealer innenfor 100-meters belte som allerede er delvis utbygd skal ferdselshensyn og landskapstilpasning spesielt vektlegges. Ved tiltak innenfor 100-metersbelte skal dette legges til grunn.

Hele planområdet faller innenfor RPR-O strandsonen. I retningslinjene nevnes ulike mål, og retningslinjer som kan være relevante for videre planarbeid ved Hydrostranda. Her står blant annet at innenfor retningslinjenes geografiske virkeområde (PRP-O sonen) skal naturverdier, kulturminneverdier og rekreasjonsverdier forvaltes som en ressurs av nasjonal betydning.

Vi forutsetter at prinsippene for RPR-O legges til grunn i den videre planleggingen av området. Videre må det legges vekt på å tilrettelegge/ivareta allmennhetens tilgang til hele området og spesielt strandlinjen. Det må også legges stor vekt på å hindre negative landskapsmessige virkninger av eventuelle tiltak.

Friluftsinnteresser

Det er av stor betydning i planleggingen å legge til rette for og sikre arealer til fysisk aktivitet i bred forstand. Viktige arealformål for å fremme helse er fritidsformål, idrettsanlegg, uteoppholdsarealer, hovedveinett for sykkel, naturområder, turdrag, friområder og parker.

Gjennom planområdet går den offisielle kyststien, samt deler av en alternativ trase nærmere sjøen. Disse må tas hensyn til i det videre planarbeidet. Generelt sett må det også vurderes om de planlagte tiltak vil få negative konsekvenser for friluftsliv.

Det har tidligere vært planer om en båthavn ved Ormevik. Her reiste Fylkesmannen innsigelse på bakgrunn av RPR-O og områdets verdi for friluftslivet. Det bør vurderes hvorvidt lignende problemstilling vil oppstå ved eventuelle planlagte tiltak ved Odden båthavn.

Naturmangfold

I naturmangfoldloven er et grunnleggende krav til at alle beslutninger som berører naturmangfold skal bygge på kunnskap om naturmangfoldet og hvordan et planlagt tiltak påvirker naturmangfoldet. Ved vurderingen av om et tiltak skal tillates eller ikke, skal prinsippene (§§ 8-12) legges til grunn som retningslinjer ved skjønnsutøvingen, jf. § 7. Dette innebærer at kommunen i sitt vedtak plikter å redegjøre for og synliggjøre kunnskapen om og virkningene et tiltak vil få for naturmangfold, og hvordan en har kommet fram til resultatet i den konkrete saken. Dette gjelder enten det innebærer et inngrep eller forringelse av naturmangfoldet, eller en ivaretagelse eller vern av naturmangfoldet. Dette skal medvirke til at alle beslutninger som berører naturmangfold, får en systematisk behandling og at visse minstekrav i vurderingene skal oppfylles.

Innenfor planområdet hvor det planlegges tiltak bør det undersøkes om det forekommer gamle edelløvtrær. Dette er et viktig habitat for mange rødlistede arter. Deler av østre del av området befinner seg på berggrunn av typen metagabbro (kartgrunnlag: Berggrunn N50), og her er også registrert kalkkrevende arter som rødflangre og breiflangre. Det må undersøkes hvorvidt dette området kan være av naturtypen «Åpen grunnlendt kalkmark».

Når det gjelder områdene i sjø innenfor planområdet, er disse naturtypekartlagt som bløtbunnsområder. Vi minner her om retningslinjene i RPR-O, hvor det står at: «I soner med høy biologisk produksjon, som gruntvannsområder, randsoner og lignende, andre verdifulle biotoper og andre lokaliteter med særlig natur- eller landskapsverdi, skal hensynet til naturmiljøet vektlegges sterkt i forhold til friluftsliv og båtferdsel.

Landskap

Gjennom *Den Europeiske Landskapskonvensjonen* har Norge forpliktet seg til å fremme vern, forvaltning og planlegging av landskap. Det er et nasjonalt mål at miljøkvaliteter i landskapet skal sikres og utvikles gjennom økt kunnskap og bevisst planlegging og arealpolitikk (*St.meld. nr 26/2006 – 2007*). Helhetlig planlegging og arealforvaltning skal bidra til bærekraftig lokal og regional utvikling og sikre landskaps-, natur- og kulturverdier (*St.prop. nr 15 (2009 – 2010)*). Plan- og bygningsloven legger også føringer for forvaltning av landskap. I § 3-1 *Oppgaver og hensyn i planlegging etter loven* står det at «Innenfor rammen av § 1-1 skal planer etter denne lov sikre jordressursene, kvaliteter i landskapet og vern av verdifulle landskap og naturmiljø.» En del av formålet med naturmangfoldloven er også å ta vare på mangfold i landskapet.

Landskapshensyn er også viktig etter SPR/RPR-O. Vi ber om at tiltak er i tråd med disse retningslinjene.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Kartlegging av fareområder er viktig for å trygge menneskeliv og materielle verdier. Å ha kunnskap om fareområder, og ta hensyn til dette ved planlegging og utbygging, er den mest effektive måten å forebygge skader og ulykker på.

Planlagt ROS-analyse må vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformålet samt eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Vi vil presisere at generelle betraktninger («sjekkliste-variant») basert på antakelser eller uttalelser fra ikke autorisert person/miljø, ikke er en tilfredsstillende ROS-analyse.

Eventuelle områder med fare, risiko eller sårbarhet avmerkes i planen som hensynssone, jf. §§ 11-8 og 12-6.

ROS-analysen skal være en premiss for planforslaget inkludert bestemmelser.

Kravene til samfunnssikkerhet og beredskap knyttet til klimatilpasning øker stadig.

I sammenheng med klimatilpasning er det slått fast at historiske erfaringer alene ikke lenger vil være tilstrekkelig grunnlag for fremtidig planvurderinger. Dette betyr at områder som tidligere ble ansett som «trygge», nå kan fremstå som mer utsatt for klimarelaterte, uønskede hendelser, eksempelvis skred/stormflo som resultat av ekstrem nedbør/ekstrem vind.

Forurensning

Vi gjør oppmerksom på at småbåthavner er en kilde til forurensning av både vann og sediment. Det er også noe som kan påvirke nærliggende fiskeområder.

Kommentarer:

Endring av reguleringsplanen har tatt hensyn til alle innspillene fra Fylkesmannen, både når det gjelder hensynet til allmennheten, naturinngrep og miljø.

2. Telemark fylkeskommune, brev av 18.10.2018

Areal og transport

Planområdet er en del av et kystnært område med viktige natur-, landskap- og friluftsinnteresser. Det går kyststi og turstier gjennom området.

Varslet er noe uklart med hensyn til reguleringsendringens formål.

Vi er usikre på om endringene innebærer ytterligere privatisering av kystsonen med tilrettelegging for utbygging eller kun endring av eksisterende hytters status fra utleiehytter til private hytter. Innebarer endringen en mulig utvidelse av de eksisterende hyttenes areal er et annet spørsmål.

En del av planområdet ligger innenfor 100-meters beltet langs sjøen hvor statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen gjelder. Det vises også til pbl. §1-8 om forbud mot tiltak langs sjø og vassdrag i hundremetersbeltet. I henhold til planretningslinjene for strandsonen langs sjøen skal det tas særlige hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. I disse statlige planretningslinjene er rikspolitiske retningslinjer for planlegging i kyst- og sjøområder i Oslofjorden videreført.

Vi vil i denne sammenheng rette oppmerksomheten på retningslinjenes pkt. 5.3.4.4 Strandsone. I reguleringsplanen må byggegrenser mot sjø legges inn, jfr. pbl. §12-7 førsteledd pkt. 2.

Kystlandskapet er sårbart med hensyn til inngrep. Det er viktig at planen drøfter konsekvenser for naturmangfold, landskap og friluftsinnteresser. Fylkeskommunen legger vekt på at disse interessene blir håndtert i tråd med de statlige planretningslinjene for strandsonen og rikspolitiske retningslinjer i Oslofjorden.

Det vises ellers til Bamble kommunes areadel for utfyllende bestemmelser og retningslinjer for byggegrenser langs sjø og vassdrag og bestemmelser knyttet til arealformål – fritidsbebyggelse, eksisterende fritidsboliger i LNF og bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone.

Kulturarv - hensyn til automatisk freda kulturminner

Vi kjenner ikke til automatisk fredete kulturminner som kommer i konflikt med forslag til endring av reguleringsplanen. Det ble i forbindelse med gjeldende plan for Hydrostranda gjennomført en registrering av planområdet. I henhold til kulturminneloven § 9 utførte vi en arkeologisk registrering før vi gav endelig uttalelse til planen (jf. kulturminneloven §§ 3 og 8).

Det ble ikke gjort funn av automatisk fredete kulturminner i området som berøres av varslet endringen av planen. Norsk maritimt museum gjennomførte en befaring i området i 2010. Det ble ikke gjort funn av automatisk fredete kulturminner.

Vi vurderer det også som mindre sannsynlig at ikke kjente, automatisk fredede kulturminner er bevart i planområdet, og har derfor ingen merknader til varslet endring i reguleringsplanen.

Vi vil likevel gjøre oppmerksom på meldeplikten etter kulturminneloven § 8 andre ledd. Meldeplikten oppstår når det oppdages automatisk fredete kulturminner som ikke var kjent på forhånd.

Bestemmelsen legger et klart ansvar på tiltakshaver om å følge stanse- og meldeplikten.

Tiltakshaver skal forsikre seg om at de som utfører arbeidet på stedet er kjent med stanse- og meldeplikten, men det er tiltakshaver selv som står ansvarlig for at fredete kulturminner ikke skades. Telemark fylkeskommune er rette adressat for en eventuell melding.

Om det påvises automatisk fredete kulturminner er det Riksantikvaren som avgjør om arbeidet kan fortsette og vilkårene for det.

Kommentarer:

Endring av reguleringsplanen har tatt hensyn til innspillene, både når det gjelder hensynet til allmennheten, naturinngrep og miljø.

3. Statens vegvesen, brev av 05.10.2018

Statens vegvesen har vurdert planforslaget dithen at vi ikke har innspill til planen. Planen har også vært forelagt Nye Veier AS, heller ikke de har kommentarer til varslet.

Ingen kommentar

4. Fiskeridirektoratet, epost av 28.09.2018

Fiskeridirektoratet er myndighetenes rådgivende og utøvende organ innen fiskeri- og havbruksforvaltning i Norge. Vårt hovedmål er å sikre eksistens og utviklingsmuligheter for marine næringer - herunder ivaretagelse av marint biologisk mangfold - ved å tilstrebe en balansert og bærekraftig utnyttelse av kystsonen.

Fiskeridirektoratets regioner skal ivareta fiskeri- og akvakulturinteresser bl.a. gjennom deltagelse i regionalt og lokalt planarbeid. Reguleringsmyndighetene er ifølge plan- og bygningsloven forpliktet til å legge til rette for planmedvirkning, jf. f.eks. pbl §§ 1-4 annet ledd og 5-1 første ledd.

Det er selvsagt ikke alltid at kommunale planer berører de interesser Fiskeridirektoratet er satt til å ivareta på en slik måte at det er nødvendig å reagere med merknader, råd eller innsigelser. Fiskeridirektoratet skal likevel få oversendt plansaker som berører kommunens kyst- og sjøområder eller fiskeri- og havbruksinteresser for eventuell uttalelse, og slik at vi kan sjekke ut saken. Forelegging av plansaker for berørte myndigheter er viktig for å sikre at nasjonale og viktige regionale interesser blir ivare tatt.

Den mottatte sak vedr oppstart av planarbeid – reguleringsplan for Hydrostranda er vurdert utfra at **Fiskeridirektoratet region Sør** skal ivareta marine ressurser i vår region, vi skal bidra til at fiskeri- og havbruksnæringen får gode rammevilkår, samt ivaretagelse av marint biologisk mangfold.

Vurdering og merknader

Fiskeridirektoratet har ingen merknader til den del av planen som omfatter endring av status for hytteområdet. Vi registrerer at det i formålet med planen står at en skal « se på havnepotensiale ved Odden ». I følge vår karttjeneste på nett <https://kart.fiskeridir.no> er det registrert bløtbunnsområder i hele det avgrensede areal som strekker seg ut i sjøen. Hva det ligger i «å se på havnepotensiale ved Odden» må derfor utredes og klargjøres bedre, før Fiskeridirektoratet kan uttale seg til denne del av planen.

Vi ber derfor om å bli holdt orientert om det videre arbeidet med denne reguleringspalnen, og i særdeleshet den del av planen som omfatter sjøarealet.

Kommentarer:

Endring av reguleringsplanen har tatt hensyn til alle innspillene.

5. Mattilsynet, epost av 07.01.2019

Mattilsynet er statlig myndighet for drikkevatt med ansvar for å ta vare på nasjonale og regionale føringer i plansaker som kan påvirke drikkevatt.

Det kommer ikke fram om dette er høy- eller låg-standard hytter. Skal dette formålet endres må det utarbeides en VA-plan for området. Det må og undersøkes om endringene, f.eks. anleggsarbeid, kan føre til potensiell forurensing av drikkevannskilder, jf. § 4 i drikkevannsforskriften.

Kommentarer:

Utbygging på Hydrostranda er til høystandard hytter, med VA-plan for området og utbygging som er i tråd med gjeldende reguleringsplan.

6. Kystverket, brev av 010.01.2018

Kystverket Sørøst minner om at det ved planlegging i sjø må vurderes hvorvidt planforslaget vil påvirke sikkerheten og framkommeligheten for alle brukere av sjøen.

Kommentarer:

Endringene av plan for båthavn er små og framkommeligheten vil ikkje bli endret.

7. Telemark Fiskarlag, epost av 11.09.2018

Telemark Fiskarlag har ingen innvendinger mot planen.

Ingen kommentarer:

8. Norsk Maritimt Museum, epost av 11.09.2018 og 08.10.2018

Norsk Maritimt Museum hadde en befaring den 03.10.2018. Norsk Maritimt Museum har ingen merknader i saken.

Ingen kommentarer:

9. Bamble kommune, miljørådgiver, brev av 20.09.2018

Eventuelle tiltak i sjø i forbindelse med endring eller utvidelse av dagens havneanlegg vil berøre et lokalt viktig bløtbunnsområde i strandsonen. Bamble kommunes kystlinje er under stort press, og det bør derfor ses på muligheter for opplag av båter i lagerhall på land fremfor utvidelse av havneanlegg og flere båtplasser i sjø. Kapasiteten for småbåthavner er nærmest nådd, og det bør vurderes fremtidsrettede løsninger som baserer seg på et mer delingsøkonomisk prinsipp. I gjeldende reguleringsplan er det avsatt et område til blant annet lagerbygg og nødvendige fasiliteter for opptak og utsetting av båter i, jf. punkt 39 i planens bestemmelser. Deler av dette området kommer i midlertid i konflikt med en registrert naturtype av typen rikt strandberg, men det bør vurderes om et lagerbygg kan oppføres inne på området avsatt til aktivitetsformål.

For å ivareta kvaliteten på arealer avsatt til friluftsførmål, bør parkeringsareal P5 og P6 trekkes lengre bort fra strand, badeplasser og havneformål, men havna bør ha mulighet for av og pålessing. Allmennhetens interesser i området må ivaretas, og privatisering må unngås.

Kommentarer:

Parkeringsplassene P5 og P6 er tatt ut av planen.

Utvidelse av båthavn er inn mot land og ødelegger i liten grad forholdene i sjøbunnen.

Båtslipp og båtopptak ved båthavna vil dempe konflikten mot naturtype rikt strandberg og vil heller ikke komme i konflikt med kyststien.

10. Bamble Turlag, epost av 18.09.2018

For Bamble Turlag er det viktig at kyststien gjennom området forblir uendret og at opplevelsen av å bruke den ikke blir forringet.

I den sammenheng gjør vi oppmerksom på at det nå går en parallell kyststi langs sjøen mellom Ormvika og Odden. Det er vesentlig at tiltak knyttet til båthavna på Odden ikke på noen måte forringer denne stien.

Kyststien går gjennom reguleringsområdet, men vi kan ikke se at dette er ordentlig markert. Vi ber om at dette blir gjort.

Vi ser at det vurderes en alternativ adkomst til Varden Øst. Vi kan ikke se hva denne endringen er tenkt å være, så dermed er dette vanskelig å kommentere. Vi ber likevel om at eventuell endring ikke medfører økt biltrafikk langs kyststien, eller endre endringer som forringer opplevelsen av å bruke kyststien.

Kommentarer:

Forholdene for kyststien blir ikke endret. Det at båtslipp og båtøst flyttes til båthavna medfører at kyststien ikke blir krysset av kjøreveg og båtslipp/-øst der dette ligger inne i gjeldende plan. Det er planlagt tilrettelegging ved utvidet båthavn, og planlagte parkeringsplasser P5 og P6 tas ut av planen, noe som sannsynligvis vil dempe biltrafikken.

11. Odden, Svia og Ormvika veilag, brev av 05.10.2018

Odden, Svia og Ormvika veilag representerer ca. 115 eiendommer som er brukere av veiene med atkomst via Ormvika. I bomsystemet er det i dag registrert rundt 340 personer med permanent kjøretilgang til veiene i området.

Veilaget mener det kan stilles spørsmål ved om de eksisterende veier er dimensjonert og tilrettelagt for den trafikk man vil få på hovedveiene i området ved en omregulering av Varden øst, med atkomst via Ormvika. Dagens veier har bl.a. begrenset bredde, og er ikke tilrettelagt for at to møtende biler kan passere hverandre. I sommermånedene er det allerede i dag en tidvis stor trafikk på disse veiene. Denne trafikken vil, innenfor rammen av gjeldende reguleringsplan, øke ytterligere når 33 nye tomter som er opparbeidet på Svia blir solgt.

Veilaget vil også påpeke at veiene i området i vesentlig utstrekning benyttes til rekreasjonsformål med mange turgående, samt barn

Kommentarer:

Vegen gjennom Ormvika er nylig utbedret og har fast dekke.

Dette er en smal veg som ikke innbyr til stor fart, noe som er positivt.

Dersom det viser seg nødvendig kan møteplasser vurderes.

12. Rognstranda Hytte- og Båtforening, brev av 05.10.2018

Dersom den foreslåtte endringen vil bli gjennomført vil det føre til betydelig mere trafikk, spesielt etter de 33 nye planlagte hyttene er bygget.

Rognstranda Hytte- og Båtforening representerer ca. 400 medlemmer, hvorav 110 brukere av veien med atkomst via Ormvika. Styret i Rognstranda Hytte- og Båtforening har vurdert forslaget. Dette er et rekreasjonsområde for våre medlemmer, og foreningen mener at den foreslåtte endringen vil forringe forholdene for hytteeierne som ligger nær de berørte veiene med mer trafikk og støy, og kunne representere en sikkerhetsrisiko for de med barn.

Til tross for at veiene er smale med få møteplasser, blir de hyppig brukt både av fotgjengere og turgåere, samt biler til hytteeiere i området – spesielt i sommermånedene. Veiene vil etter foreningens skjønn utsettes for økt slitasje, og spesielt under anleggsperioden. Det stilles også spørsmålstegn til om veiene er egnet til tunge kjøretøy siden Lønnberg (Rognstranda) nekter biler over 3,5 tonn på sine veier i området. Rognstranda Hytte- og Båtforening ber derfor om at det utredes alternative atkomster til Varden øst som en del av det pågående planarbeidet. Det bør også vurderes å øke bredden på veien og/eller tilrettelegges for flere møteplasser. Skade på veien under anleggsperioden forventes utbedret fortløpende, og at brøyting foretas på egen bekostning. Foreningen påpeker at de ikke har fått tilsendt dokumentasjon eller varsel om det pågående planarbeidet som berører medlemmene. De ber derfor om at de fortløpende involveres og orienteres om denne sakens videre behandling.

Kommentarer:

*Vegen gjennom Ormvika er nylig utbedret og har fast dekke.
Dette er en smal veg som ikkje innbyr til stor fart, noe som er positivt.
Dersom det viser seg nødvendig kan møteplasser vurderes.
Eventuelle skader på vegen i anleggsperioden vil måtte repareres.*

13. Svia og Odden båtforening, brev av 01.10.2018

Svia og Odden båtforening representerer 42 medlemmer med rettigheter til disponering av havneområdet på Odden og område for mindre brygge/slipp i henhold til tinglyste rettigheter på eiendommene samt avtale med Stiftelsen Norsk Hydros Feriesteder som grunneier. Avtalen gir kun rettigheter til medlemskap for eiendommene på Svia og Odden feltet begrenset til 84 eiendommer i henhold til eksisterende reguleringsplan for Hydrostranda. Båtforeningen har oppgradert eksisterende havn til en kapasitet på 42 båter. Det mangler derved 42 båtplasser for å kunne tilby båtplasser til alle som har eller vil få rettigheter innenfor eksisterende reguleringsplan. For at nye eiendommer utskilt fra Stiftelsens eiendom skal kunne gis rettigheter til havneområdene må Stiftelsen realisere en havn med 60 båtplasser.

Båtforeningen har vurdert ulike alternativer for å øke antall båtplasser. Værforholdene i Rognsfjorden kan skifte raskt fra smul sjø og fralandsvind til pålandsvind og røff sjø i løpet av noen timer. Enkel brygge og slipp er derfor ingen god løsning og det vil kreves en molo for sikker utsetting og opptak av båt.

Båtforeningen har fått utarbeidet en skisse som viser at en utvidelse av eksisterende havn mot nord langs holmen kan dekke behovet for eiendommene i gjeldende reguleringsplan (84 plasser). En utvidelse til over 100 plasser vil måtte gå vesentlig lenger mot øst eller nord og blir et meget stort anlegg. Arealet vil øke betydelig for å kunne gi rom for inn og utseiling til plassene. Båtforeningen anbefaler i så fall å omregulere området for enkel brygge og slipp til en havn med kapasitet til minst 60 plasser.

Det er problemer med bølger som slår inn i havna i hardt vær og behov for en bølgebryter ved innseilingen som kan redusere problemet. Dette må tas med i reguleringsarbeidet.

Holmen ved havna og området innfor brukes som badeområde og en utvidelse av havna må ta hensyn til det og det bør tilrettelegges for bading, for eksempel badetrapp. En utvidelse vil ikke komme i konflikt med kyststien. Havna har bord og benk tilgjengelig og mange turgåere benytter disse.

Båtforeningen ønsker å begrense bilbruken i området og det forutsettes at medlemmene normalt ikke kjører til havna. Dersom det finnes en løsning for å inkludere eiendommer fra Varden i båtforeningen bør eksisterende gang og trillevei være tilstrekkelig. Det er ikke ønskelig med veiforbindelse.

Kommentarer:

Forslag til utvidelse av båthavn er utarbeidet i tett samarbeid med båtforeningen, og etter ønske fra Teknisk utvalg er forslag til båthavn laget i to alternativer, der en har tatt hensyn til naturinngrep og ta vare på små øyer og skjær som er fine rekreasjonssteder for allmennheten.

14. Svia og Odden hytteforening, brev av 01.10.2018

Svia og Odden hytteforening representerer 51 medlemmer.

Foreningen har vedtekter som slår fast at det er hytteeiere på Svia og Odden som har rett og plikt til å være medlemmer, og at foreningen skal medvirke til et godt samarbeid mellom båtforening, veilag, medlemmer og Stiftelsen Norsk Hydro Feriesteder. Vi vil bemerke at Hytteforeningen har medlemmer som ikke inngår i Båtforeningen for området.

I forbindelse med varslet arbeid med reguleringsplan for Hydrostranda har foreningen på vegne sine medlemmer følgende innspill:

Basert på dialog med Stiftelsen og varsel om endring av reguleringsplan, har vi forstått at Stiftelsen vurderer å legge adkomst til hytter/tomter på Varden via eksisterende vei gjennom Ormrika og Kruksdalen. Dette vil i seg selv medføre en økt trafikk på veinettet og for enkelte hytter i området er dette ensbetydende med å øke trafikk tett på både hytte og uteplasser. Dette vil i realiteten redusere bruksverdi av en fritidsbolig som rekreasjonssted.

Dersom hytter på Varden skal ha helårsvei fra Kruksdalen vil det også måtte medføre en betydelig omlegging av vei fra Kruksdalen og over til Varden. Både omlegging av trasé og utvidelse av eksisterende vei vil være nødvendig. Spesielt ser vi at en meget bratt bakke fra snuplass i enden av Kruksdalen er for smal og bratt slik det fremstår i dag, og det er heller ikke grøftet langs vei i dag. Her vil det måtte gjøres store endringer som både gir større inngrep i natur, endringer i trasé for dagens Kyststi, og endring av ferdseien. For nylig oppførte hytter som ligger tett på denne veien, vil det være klart negativt for rekreasjonsverdi fordi veien vil bli trafikkert av biler og direkte i tilknytning til hyttenes uteplasser.

Det er hytteforeningens oppfatning at den løsningen som søkes av Stiftelsen vil medføre en samlet reduksjon av rekreasjonsverdi for vår forenings medlemmer, spesielt med hytter tett på veinettet, og også for hytteeiere langs vei i Ormekrika. Dette kunne vært unngått ved å i stedet legge adkomst via Stiftelsens veinett for Hydrostranda (slik som gjelder allerede i dag). For eiere av fremtidige fritidsboliger på Varden vil det også være langt å foretrekke å ha kort adkomstvei via et godt etablert veinett for Hydrostranda fremfor en betydelig lengre vei via Ormekrika og Kruksdalen, som også har langt dårlige fremkommelighet på vinterstid.

Hytteforeningen ønsker også å begrense bilbruken i området og oppfordrer jevnlig alle medlemmer til å ikke kjøre bil til båthavna mer enn høyst nødvendig. For eventuelle medlemmer fra Varden vil det være lite realistisk at annet enn bil vil benyttes til transport fordi avstand blir stor.

Et forhold som også må vurderes dersom Kruksdalen får økt trafikk og blir en tilførselsvei til Varden, er at veien i dag brukes av barn i hytteområdet til sykling og lek. Spesielt er området omkring «sletta»/ gammel campingplass flittig brukt av områdes barn om sommeren, og det er til dels opparbeidet ballbane og lekeområde på sletta. Når trafikk her øker og blir et gjennomfartsområde, vil det ha innvirkning på trafikksikkerhet. Det er flere nokså uoversiktlige kryss, for eksempel fra havna og opp, og økt trafikk/økt hastighet vil kunne gi ulykker mellom hard og myk trafikant.

Hytteforeningen er også kjent med at den bruksendringen som søkes for tomter/hytter på Varden var vurdert samtidig som arbeidet med dagens reguleringsplan fra 2012 ble utført, og stiller spørsmål ved om dette skulle vært opplyst ved salg av hytter og tomter på Odden. En endring av reguleringsplan kort tid etter salg av et stort antall hytter og tomter kan åpne opp for spørsmål knyttet til

tilbakeholdelse av informasjon ved salg, all den tid endringene medfører redusert verdi av eiendommene.

Båtforeningen har vurdert ulike alternativer for å øke antall båtplasser. Værforholdene i Rognsfjorden kan skifte raskt fra smul sjø og fralandsvind til pålandsvind og røff sjø i løpet av noen timer. Den båthavna som er oppført de siste årene under gjeldende reguleringsplan er både noe større i omfang og i høyde sammenlignet med gammel båthavn og det som var planlagt før oppførelse. Årsak til at det ble gjort er knyttet til at Rognsfjorden er svært utsatt for sjøgang og selv dagens nye båthavn viser seg å være krevende å både benytte ved kraftig vind, og vedlikeholde fordi bølger bryter ned moloen. Havna som ble etablert har heller ikke medført for stor inngripen i tilstøtende svaberg og friområder, så det visuelle avtrykket og rekreasjonsverdi i nærområdet har blitt bevart.

Båtforeningen har fått utarbeidet en skisse som viser at en utvidelse av eksisterende havn mot nord langs holmer kan dekke behovet innenfor dagens reguleringsplan (inntil 84 plasser for hytter/tomter som i dag skal kunne har adgang til båtforeningen). Denne vil i seg selv være en stor inngripen i nærmiljøet og kunne være vesentlig negativ for et svært viktig rekreasjons- og badeområde for så vel hytteforeningens medlemmer som tilreisende og kyststiens brukere.

Dersom en planendring enten skulle medføre en utvidelse til 84 plasser for dagens mulige medlemmer i foreningen, eller ytterligere 18 eiere fra Varden, ville et svært viktig område nord, og omkring dagens båthavn bli forringet eller helt ødelagt.

Det er anslagsvis 30-50 badende på holmen nord for båthavna daglig i sommermånedene. Dette området er det eneste området med rolig og grunt vann og adgang til bading og lek for små barn på strekning mellom Ormevika og Hydrostranda. Det er dermed et primærområde for rekreasjon og friluftsliv for både hytteforening og allmenn bruk av området. Det er daglig besøkt av tilreisende som trekker hit fordi det er tilgjengelig, men samtidig relativt uforstyrret, og kyststiens brukere har dette som et naturlig stoppested i etappen mellom Ormevika og Hydrostranda. Området rundt havna besøkes også hyppig av sportsfiskere fordi det er godt fiske av sjøørret på det grunne vannet rundt holmene, og området er lett tilgjengelig.

Hytteforeningen mener at det bør utredes en mulighet for i stedet å etablere en ny båthavn på området som er regulert til Slipp/Brygge lenger nord i Rognsfjorden. Det vil der kunne arbeides for en løsning som benytter området allerede regulert for formålet i sjø, i kombinasjon med en utbygging inn på landsiden. Dette området er ikke egnet for bading og har liten betydning hverken for dagsbesøkende eller hytteeiere i området. En utbygging her antas å kunne gi en vedlikeholdbar og rolig havn uten stor utbygging i selve fjorden, og med liten negativ påvirkning av bruksverdi for allerede eksisterende hyttefelt fordi det ikke er hytter i nær tilknytning.

Mange hytteeiere og tilreisende fremhever det spesielle naturmiljøet som veldig viktig for området. Det er et spesielt miljø både visuelt og trolig også med tanke på artsrikdom i området. I området er det stor tetthet av trekkfugl, en stor bestand av ekorn, hare, rådyr og skogsfugl. Det har vært observert både Gaupe og Ørn inne på hytteområdet. Mye av årsaken til denne rikdommen antas å være at området, i alle fall frem til nå, har vært relativt lite utbygd og med store tilstøtende områder uten utbygging. Ved dagens reguleringsplan blir dette allerede betydelig redusert fordi det er etablert et stort veinett, etablert nye tomter og hugget ut store arealer for ytterligere bebyggelse på området i vest (ikke lagt ut for salg enda, men ferdig opparbeidet). En ytterligere utvidelse av veinett mot Varden vil ta enda en bit av naturmiljøet, og øke menneskelig aktivitet i området ytterligere. De spesielt skjermede friområdene ytterst på Kruksodden og langs kysten mot Hydrostranda blir også mer isolert fra øvrige naturområder og det er rimelig å anta at en reduserer verdien av disse gjennom opparbeidelse av vei fra Kruksdalen til Varden.

Kommentarer:

Vegen gjennom Ormvika er nylig utbedret og har fast dekke.

*Dette er en smal veg som ikkje innbyr til stor fart, noe som er positivt.
Dersom det viser seg nødvendig kan møteplasser vurderes.
Eventuelle skader på vegen i anleggsperioden vil måtte repareres.
Det er planlagt ny kjøreveg frå Odden til Varden, og deler av eksisterende veg blir gangveg.
Planlagte parkeringsplasser P5 og P6 vil gå ut av planen og vil bli erstattet med 1 HC
parkeringsplass. Området ved utvidet båthavn vil bli bedre tilrettelagt for allmennheten.
Ved å ikke ta i bruk området lenger nord til båtslipp og båtopptak vil en hindre kryssing med
kyststien. Et sted for båtslipp og båtopptak kan også komme i konflikt med naturtype rikt
strandberg.*

15. Anja og Ervin Strandskogen, brev av 04.10.2018

Kyststien mellom Odden og Hydrostranda er i dag flittig brukt av mange gående og syklende. Traseen er naturlig anlagt mellom svaberg og fjell og er godt tilrettelagt til eksisterende topografi. Det karakteristiske landskapsdraget på hver side av veien gjør denne delen av kyststien til et flott rekreasjonsområde hvor man trygt kan la barn sykle og løpe fritt. Veien måler i dag kun 2,6 m bredde og vil ikke kunne omgjøres til kjørevei uten omfattende endringer. Svaberg må sprenges bort og vil forandre karakteren på denne delen av kyststien totalt. Denne delen av kyststien er svært uoversiktlig og motorisert trafikk på denne veien vil utgjøre en stor fare for gående og syklende. Veien er i tillegg svært bratt og det vil være problematisk og trafikkfarlig å benytte veien på vinterstid.

Det er et rikt dyreliv langs dette strekke av kyststien. Bl.a. hoggorm, rådyr og hare er observert jevnlig. Haren har siden 2015 vært rødlistet, dette pga. av bl.a. habitatendringer som veiutbygging. I dette området er haren observert daglig og det vil være svært drastisk å forstyrre dens naturlige miljø ved å anlegge en ny vei gjennom dette sårbare området. Det er nettopp slike utbygginger som gjør at harens levesteder forsvinner og den er i fare for å bli utryddet.

Ved å benytte dagens innkjøring fra Hydrostranda vil man få en trafiksikker innkjøring til hytter på Varden Øst. Stiftelsen kan enkelt anlegge to bommer innenfor stedet der nåværende bom står, en for veien rett frem mot Havna og en for veien som går opp til venstre mot Varden. Her er det oversiktlig samt er veien bred nok for møtende trafikk og kan enkelt utvides dersom det er behov for dette. Det vil i tillegg være kortere kjørevei fra rundkjøringen i Rognstrandveien og frem til Varden enn om man skal trekke all trafikk via Odden og kyststien her.

Vi ser ingen uønskede konsekvenser ved å legge innkjøring fra Hydrostranda.

En utvidelse av eksisterende båthavn vil være uheldig både på grunn av de rekreative kvalitetene som området har og i tillegg være ødeleggende for dagens dyreliv.

I området utenfor moloen er det betydelig fugleliv. Det er rødlistede arter som bla skarv, ærfugl, som hekker i området. Utbygging av moloen på Odden vil være ødeleggende for dette naturmangfoldet og i tillegg være et betydelig landskapsinngrep i det sårbare kystområdet. Eksisterende båthavn ved Hydrostranda har stor kapasitet med et vesentlig større brukspotensiale enn dagens bruk. Hyttene på Varden har kort gangavstand ned til denne havnen og det vil derfor være enkelt å tilrettelegge for båtplasser her.

Etter plan- og bygningsloven § 1-8 skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser i 100-meters beltet langs sjø og vassdrag. Det er i utgangspunktet byggeforbud i 100-metersbeltet langs sjøen, men annen byggegrense kan fastsettes i kommuneplanens arealdel og i reguleringsplaner. Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen ble vedtatt ved kongelig resolusjon 25.03.2011. Retningslinjene utdyper

nasjonal arealpolitikk i 100-metersbeltet og deler landet inn i 3 soner med ulike retningslinjer for kommunal arealplanlegging.

Bamble kommune ligger i Oslofjordregionen, som er regionen med størst utbyggingspress og mest nedbygd strandlinje. Det framgår av retningslinjene for Oslofjordregionen at byggeforbudet i 100-meters beltet skal praktiseres strengt, og at det ikke skal tillates bygging og landskapsinngrep på arealer som har betydning for andre formål, for eksempel friluftsliv, naturmangfold, kulturminner, kulturmiljø, landskap, landbruk, fiskerinæring, havbruk eller annen samfunnsmessig betydning.

Ytterligere privatisering og gjentetting av strandarealer skal unngås. Det skal også være en restriktiv holdning til nye fritidsboliger og vesentlig utvidelse av eksisterende fritidsboliger.

Det har vært et generelt byggeforbud i 100-metersbeltet fra sjøen siden den midlertidige strandloven ble vedtatt i 1965 (Tofte 2008). Likevel er store deler av strandsonen nedbygd og fortettet.

Utbyggingen i 100-metersbeltet har på tross av byggeforbudet skjedd gjennom planer etter Plan- og bygningsloven (PBL) og dispensasjoner gitt av kommunene. Utbyggingen har ofte skjedd bit-for-bit og har derfor først over tid gitt merkbare store og uheldige konsekvenser. Plan- og bygningsloven § 1-8 andre ledd gir et generelt forbud mot tiltak i 100-metersbeltet langs sjø. Forbudet gjelder generelt, så lenge ikke «annen byggegrense» er fastsatt i kommuneplanens arealdel eller i reguleringsplan jf. paragrafens tredje ledd. Byggeforbudet kan derfor unnlates gjennom plan, men det forutsetter at kommunen gjør en konkret vurdering ved å fastsette «annen byggegrense» for det aktuelle området.

Hensikten er å gjøre kystsonen mer planstyrt gjennom bevisst planlegging, fremfor tilfeldig utvikling gjennom dispensasjoner.

Den regionale planen for kystsonen i Telemark 2018 – 2028 med målsettinger og retningslinjer vil være førende for kommunens arbeid med arealplaner og i enkeltsaker. Kystsoneplanen er planlagt vedtatt i Oktober 2018, og vi går utfra at behandlingen av dette reguleringsforslaget forholder seg til denne planen som blir vedtatt denne måneden.

Fylkesmannen i Telemark ønsker at byggeforbudet i 100-metersbeltet opprettholdes i størst mulig grad for å videreføre en streng forvaltning av kystsonen i fylket.

Da de planlagte nye hyttene befinner seg innenfor 100 m beltet fra sjøen forventer vi at kommunen inntar en restriktiv holdning som ivaretar formålet med loven.

Sammendrag:

Planforslaget har formål om å anlegge nye hytter på Varden Øst, legge om adkomsten samt utvide moloen. Det er store ulemper forbudet med forslaget. Det finnes gode alternative løsninger uten å gripe inn i sårbar natur.

Planforslaget tilsidesetter formålet ved regelen om særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser i 100 m belte langs sjø og vassdrag.

Ulempene ved planforslaget er vesentlig større enn fordelene.

Kommentarer:

Vegen gjennom Ormvika er nylig utbedret og har fast dekke.

Dette er en smal veg som ikke innbyr til stor fart, noe som er positivt.

Dersom det viser seg nødvendig kan møteplasser vurderes.

Eventuelle skader på vegen i anleggsperioden vil måtte repareres.

Det er planlagt ny kjøreveg fra Odden til Varden, og deler av eksisterende veg blir gangveg.

Planlagte parkeringsplasser P5 og P6 vil gå ut av planen og vil bli erstattet med 1 HC parkeringsplass. Området ved utvidet båthavn vil bli bedre tilrettelagt for allmennheten.

Ved å ikke ta i bruk området lenger nord til båtslipp og båtopptak vil en hindre kryssing med kyststien som går langs sjøkanten . Et sted for båtslipp og båtopptak kan også komme i konflikt med naturtype rikt strandberg.

Forslag til utvidelse av båthavn er gjort i samarbeid med båtforeningen, og det er utarbeidet to alternativer. I begge alternativene er det tatt hensyn til og tatt vare på holmer og skjær, og utvidelsen er innover mot land.

Stiftelsen ønsker å skille biltrafikken til utleiehyttene som går gjennom bommen ved resepsjonen på Hydrostranda, og trafikken til de private hyttene.

Nye hytter på Varden øst er eksisterende utleiehytter og godkjente utleiehytter som nå blir private hytter, i tillegg til at det er planlagt noen nye hytter.

Fredrik Müller, epost av 05.10.2018

Første merknad gjelder formålet med endringen - underpunktet endring av adkomst.

Det er ingen grunn til å endre dagens adkomst og dette punktet bør tas vekk.

Miljømessig er dagens adkomst klart best med null inngrep i natur og generer minst trafikkbelastning

Trafikksikkerhetsmessig er dagens adkomst klart best

Fremtidsrettet løsning med minst fremtidig trafikkbelastning også ved mulig ytterligere utvalg, f.eks. hytter 401-411.

Delt bomløsning med hyttene 401-411 kan ikke fremstå som noe problem. Internkjøring er i dag ikke tillatt på Hydrostranda, og bør også minimeres på Odden. Kortere bilvei til mulig havn er et argument mot utbedring av vei da dagens løsning vil gjøre det mest effektivt til å gå/sykle og minimere internkjøring. Det er i dag ikke noen som parker på havnen, noe som er ønskelig at skal fortsette. Foreslått løsning er en dyrere, lengre og mindre miljøvennlig, mer usikker og mindre nabovennlig adkomstvei. Hvis det er basert på fremtidig ytterlige utvalg eller utvidelsesønsker så bør man se dette i et større perspektiv enn endringsområdet som er tegnet inn. Dette slik at man ikke stegvis endrer formålet med gjeldende reguleringsplan men har en ryddig prosess og helhetlig vurdering. Ender en opp med endret adkomst med gjeldende endringsforslagområde, bør det også tas med at ved ytterligere utvalg har man som en forutsetning at adkomstvei blir endret tilbake til nåværende adkomstvei for hyttene på Varden og at bygging av vei ikke i seg selv er et videre argument for ytterligere endringer eller trafikkøkninger langs nevnte mulig oppgraderte vei.

Andre merknad gjelder formålet med endringen - underpunkt se på havnepotensiale ved Odden.

Ved å ikke kunne tilby brorparten av hytteeierne havn vil biltrafikken øke på veiene som i dag stort sett blir brukt til turgåing vil bli mer belastet. Undertegnede bruker båt til rekreasjon, besøke venner, fiske og handleturer. Ved å ikke ha nærliggende båtplass ville jeg ha kjørt til leieplass lenger unna samt benyttet bil til noen av aktivitetene. Vil vel anta at dette gjelder for gjennomsnittet av hytteeierne, nåværende og fremtidige. Dette betyr at havnepotensiale bør bli løst og ikke bare sett på både for nåværende hyttetomter (inkludert nærliggende allerede vedtatte salg på Svia) og før ytterligere utvalg på Varden.

Kommentarer:

Vegen gjennom Ormvika er nylig utbedret og har fast dekke.

Dette er en smal veg som ikke innbyr til stor fart, noe som er positivt.

Dersom det viser seg nødvendig kan møteplasser vurderes.

Eventuelle skader på vegen i anleggsperioden vil måtte repareres.

Det er planlagt ny kjøreveg fra Odden til Varden, og deler av eksisterende veg blir gangveg.

Planlagte parkeringsplasser P5 og P6 vil gå ut av planen og vil bli erstattet med 1 HC parkeringsplass. Området ved utvidet båthavn vil bli betre tilrettelagt for allmennheten.

Forslag til utvidelse av båthavn er gjort i samarbeid med båtforeningen, og det er utarbeidet to alternativer. I begge alternativene er det tatt hensyn til og tatt vare på holmer og skjær, og utvidelsen er innover mot land.

Stiftelsen ønsker å skille biltrafikken til utleiehyttene som går gjennom bommen ved resepsjonen på Hydrostranda, og trafikken til de private hyttene.

Nye hytter på Varden øst er eksisterende utleiehytter og godkjente utleiehytter som nå blir private hytter, i tillegg til at det er planlagt noen nye hytter.

16. Jan Slinning, epost av 01.10.2018

Da Slinning kjøpte hytte 524 på Odden av stiftelsen i 2013 var området ferdig regulert og vi ble forsikret om at Odden var det siste feltet med hytter og tomter som skulle selges av Stiftelsen. Hvis dette nå viser seg å ikke være tilfelle føler vi oss lurt / feilinformert.

Hvis det mot formodning skulle vise seg at Varden området likevel skal omreguleres og selges til private kan det på ingen måte berøre Odden eller Svia hva angår adkomst/vei eller tilgang på båtplass. Økt adkomst/ferdsel via Odden/Svia vil forring disse eiendommene, og båtforeningen har ikke kapasitet til flere båter.

Adkomst til Varden må derfor gå via Hydrostranda-bommen eventuelt flytte denne ca. 20meter lengre "ned" og etablere egen bom for Varden dersom varden ønsker det.

Hva båtplasser angår har Stiftelsen god kapasitet i den "gamle havna". Her er prammene i liten grad i bruk om mange ledige plasser.

Kommentarer:

Vegen gjennom Ormvika er nylig utbedret og har fast dekke.

Dette er en smal veg som ikke innbyr til stor fart, noe som er positivt.

Dersom det viser seg nødvendig kan møteplasser vurderes.

Eventuelle skader på vegen i anleggsperioden vil måtte repareres.

Det er planlagt ny kjøreveg fra Odden til Varden, og deler av eksisterende veg blir gangveg.

Planlagte parkeringsplasser P5 og P6 vil gå ut av planen og vil bli erstattet med 1 HC parkeringsplass. Området ved utvidet båthavn vil bli bedre tilrettelagt for allmennheten.

Forslag til utvidelse av båthavn er gjort i samarbeid med båtforeningen, og det er utarbeidet to alternativer. I begge alternativene er det tatt hensyn til og tatt vare på holmer og skjær, og utvidelsen er innover mot land.

Stiftelsen ønsker å skille biltrafikken til utleiehyttene som går gjennom bommen ved resepsjonen på Hydrostranda, og trafikken til de private hyttene.

Nye hytter på Varden øst er eksisterende utleiehytter og godkjente utleiehytter som nå blir private hytter, i tillegg til at det er planlagt noen nye hytter.

17. Juliane Skare, epost av 05.10.2018

Endring av adkomst hytter Varden øst.

Det er i dag opparbeidet vei til hyttene på Varden øst via porten til Stiftelsen Norsk Hydro Feriesteder på Hydrostranda. Veiene i dette området er oppgradert og betjener i dag dagens hytter på Varden øst. En endring av formål til utleiehytter og en økning i antall hytter på Varden skulle ikke tilsi noe grunnlag for å endre adkomsten til hyttene. Det å legge adkomstveien via Ormvika-Svia-Odden vil medføre økt avstand og trafikk på dagens smale hytteveier. Det vil også bety en betydelig forringelse

av dagens rekreasjonsverdier for tilreisende og hyttefolk i området som benytter de smale hytteveiene til tur og lek.

Det å endre gangveien fra bommen i enden av veien ved Odden og over til Varden vil bety betydelig inngripen i et uberørt skogsområde. Men den fortetting og nye områder lagt ut til hytter i området er det viktig å beholde noe av den opprinnelige skogen som et grønt belte. Dette for å sikre tilgang til uberørt natur både for dyr og mennesker og sikre fremtidig naturmangfold i området.

Gangveien mellom Odden og Varden er i dag del av Kyststien og således del av et viktig kulturtiltak og folkehelseiltak som jeg forventer at Bamble kommune er opptatt av å sikre. Det å erstatte Kyststien med en bilvei for hyttefolk når det finnes etablerte veier som kan benyttes kan ikke være bærekraftig.

Allmenn tilgjengelighet i og ved Odden havn.

Odden havn er en gammel havn som ble benyttet av Stiftelsen Norsk Hydro Feriesenter. Denne er nå oppgradert og driftes av Svia og Odden båtforening. Dette er gjort tilpasset den havna som var der og har ikke ødelagt noe av kyststripen som i dag er tilgjengelig for alle. I dag er det en uberørt kyststripe fra Ormvika til Odden og rundt til Hydrostranda. Dette er av stor verdi og unikt i området. Kysten er tilgjengelig via Kyststien for alle og benyttes av turfolk, tilreisende og hyttefolk. Havna er en "lokal" havn som driftes på dugnad og benyttes av hyttefolk i nærområdet. Det er ikke behov for noe økt tilgjengelighet til Odden havn. Det er ingen mulighet til å sette ut båter i havnen slik at all trafikk skjer via fjorden. Det er ingen biltrafikk til og fra havnen i dag og da heller ikke behov for å tilrettelegge for det. Veiene i området er smale hytteveier og ikke tilrettelagt for økt trafikk. Det er vel heller ingen som ønsker seg en parkeringsplass for biler i 100-metersbelte mot sjøen?

Kommentarer:

Vegen gjennom Ormvika er nylig utbedret og har fast dekke.

Dette er en smal veg som ikke innbyr til stor fart, noe som er positivt.

Dersom det viser seg nødvendig kan møteplasser vurderes.

Eventuelle skader på veggen i anleggsperioden vil måtte repareres.

Det er planlagt ny kjøreveg fra Odden til Varden, og deler av eksisterende veg blir gangveg.

Planlagte parkeringsplasser P5 og P6 vil gå ut av planen og vil bli erstattet med 1 HC parkeringsplass. Området ved utvidet båthavn vil bli bedre tilrettelagt for allmennheten.

Forslag til utvidelse av båthavn er gjort i samarbeid med båtforeningen, og det er utarbeidet to alternativer. I begge alternativene er det tatt hensyn til og tatt vare på holmer og skjær, og utvidelsen er innover mot land.

Stiftelsen ønsker å skille biltrafikken til utleiehyttene som går gjennom bommen ved resepsjonen på Hydrostranda, og trafikken til de private hyttene.

Nye hytter på Varden øst er eksisterende utleiehytter og godkjente utleiehytter som nå blir private hytter, i tillegg til at det er planlagt noen nye hytter.

18. Kjetil Nilsen, epost av 29.09.2018

Nilsen har mottatt brevet som gjelder endring av reguleringsplan Hydrostranda i Bamble kommune og er overrasket av at innholdet ikke er gjort kjent tidligere via hytteforeningen. Etter noen undersøkelser forstår vi det slik at hytteforeningen på Svia og Odden, som en stor berørt nabo, ikke har blitt invitert for å diskutere saken før dette ble sendt ut i brev form.

Svia og Odden fremstår i dag som et helhetlig hyttefelt hvor balansen mellom hytteeiere og allmenheten fungerer godt. Trafikken inn og ut av området er på et greit nivå og alle som ferdes med bil her er endel av hytteområdet.

I brevet referert til over er det snakk om at et nytt felt «Varden» skal legges ut for salg med tomter og eksisterende hytter. Videre blir det nevnt at mulig adkomst skal gå via Svia og Odden. Dette er svært overraskende og gir ingen logisk mening:

- Dette er et separat område som ikke naturlig hører til Svia og Odden
- Veien inn fra resepsjonen på Hydrostranda er kortest og allerede opparbeid for denne type trafikk. Dette er helt klart det mest naturlige valget. Dette med tanke på støy, forurensing (kortest vei) og høydeforskjeller i terrenget
- Veien inn via Svia og Odden er lenger, og fra bommen opp til Varden er den ikke tilrettelagt for trafikk. Den er smal og bratt, og det vil kunne bli problemer på vinterføre.
- Ved å bruke veien inn via Svia og Odden vil dette:
 - o Øke trafikken (skape gjennomgangstrafikk) for området
 - o Direkte berøre en god del hytter som ligger langs veien
 - o Øke belastningen på veien, særlig i anleggsperioden. Hva er konsekvensene av dette, særlig på lang sikt?

Basert på kommentarer over ber Nilsen planarbeidet om å fokusere på adkomst via Hydrostranda.

Kommentarer:

Det er sendt foreløpig svar 29.09.2018.

Vegen gjennom Ormvika er nylig utbedret og har fast dekke.

Dette er en smal veg som ikke innbyr til stor fart, noe som er positivt.

Dersom det viser seg nødvendig kan møteplasser vurderes.

Eventuelle skader på vegen i anleggsperioden vil måtte repareres.

Det er planlagt ny kjørevei fra Odden til Varden, og deler av eksisterende veg blir gangveg.

Planlagte parkeringsplasser P5 og P6 vil gå ut av planen og vil bli erstattet med 1 HC parkeringsplass.

Stiftelsen ønsker å skille biltrafikken til utleiehyttene som går gjennom bommen ved resepsjonen på Hydrostranda, og trafikken til de private hyttene.

Nye hytter på Varden øst er eksisterende utleiehytter og godkjente utleiehytter som nå blir private hytter, i tillegg til at det er planlagt noen nye hytter.

19. Sven Arntzen, epost av 14.09.2018 og brev frå Sven Arntzen og Hilde Skoglund den 04.10.2018

Epost 14.09.2018:

Jeg har mottatt varsel om endring av reguleringsplan for Hydrostranda, Bamble kommune. Jeg har ikke funnet noe om dette på kommunens hjemmesider og har også fått beskjed fra kommunen å kontakte AREAL+ for ytterligere opplysninger.

På side to i varslene nevnes utredningstemaer i planarbeidet: Rekreasjonsverdier, allmenn tilgjengelighet, osv. Har dere mer relevant informasjon? Blant annet, hvilken atkomst tenkes for de nye enhetene? Foreligger fra planlegger noen vurderinger om virkninger for miljø/naturmangfold? Hvilke tanker gjør man seg om rekreasjonsmuligheter som følge av endret reguleringsplan. Hvem ser dere for dere som berørte av endring av reguleringsplan, og på hvilken måte?

Hvis denne type opplysninger finnes, ville de være relevante med henblikk på eventuelle merknader til planarbeidet.

På forhånd takk for tilbakemelding.

Brev av 04.10.2018:

Hydrostiftelsens salg av hytter og tomter på Varden Øst lar seg realisere uten å legge atkomst til disse enhetene langs veien gjennom Ormvika, Svia og Odden. Vi vil påpeke følgende problemer med en slik atkomst.

1. Strekningen mellom Odden og Varden er en del av Kyststien i Bamble. Den blir flittig brukt av gående: eldre og voksne med barn, barnevogn og hund, og av syklende. Og den er pr. i dag godt egnet til bruk av folk med elektrisk rullestol. En tilretteleggelse for biltrafikk vil mest sannsynlig fortrenge aktiviteten som i dag er tilknyttet denne delen av Kyststien.
2. Atkomst via Svia/Odden innebærer økt trafikk i område der barn leker, både på løkka med ball og i veibanen med sykkel, tråbil, o.l.
3. En slik atkomst innebærer behov for betydelig utvidelse i bredde av det som i dag er asfaltert gangvei mellom Odden og Varden. Bredden er pr. i dag 2,6 meter, og veien er uoversiktlig med begrenset fremkommelighet med bil. En utvidelse ville kreve et betydelig inngrep med sprengning flere steder.
4. Selv om veien skulle bli utvidet, er partier så bratte at is og snø om vinteren vil komplisere fremkommelighet i betydelig grad. En høydeutjevning ville innebære et enda mer omfattende naturinngrep.
5. En omlegging av veien for å unngå høydeforskjeller ville innebære et ytterligere inngrep i eksisterende skog og planteliv, samt sannsynlig fortrenkning av dyreliv (se under, pkt. 9).
6. Atkomst til Varden Øst gjennom Ormvika, Svia, Odden vil øke trafikkvolumet gjennom Ormvika ytterligere, med dårligere fremkommelighet for møtende biler. Strekningen gjennom Ormvika blir også brukt som tuområde. Den vil bli mindre egnet til slik bruk som følge av økt biltrafikk.
7. Atkomst til Varden Øst gjennom Ormvika, Svia, Odden vil innebære en kjøreavstand fra den nylig etablerte rundkjøringen som er anslagsvis 850 m lenger enn atkomst gjennom bommen til Hydrostiftelsens utleiehytter. Hvis man tenker seg kjøring med gjennomsnittlig to biler til hver av de nye 19 enhetene (8 hytter + 11 tomter i henhold til mottatte kart), der hver bil kjører til og fra disse enhetene i gjennomsnitt tre ganger hver uke, seks uker pr. år, vil atkomst til og fra Varden Øst gjennom Ormvika, Svia, Odden utgjøre i overkant av 1 150 km mer kjøring med bil pr. år enn atkomst via bom/vei til utleiehyttene. Ved lav hastighet øker forbruket av drivstoff. Det er rimelig å regne med at ca. 1 150 km mer kjøring vil resultere i over 250 kg mer utslipp av CO₂.
8. Med salg av Varden Øst, kan man forvente at det samme etter hvert vil skje med Varden Vest (anslagsvis 13 hytter + tomter), noe som vil innebære en ytterligere fortetning av trafikken slik at ovennevnte problemer blir enda mer omfattende med atkomst via Ormvika/Svia/Odden.

I tillegg til ovenstående har vi følgende merknader:

9. Dyreliv: på Odden og Svia har vi observert to grupper av rådyr + en bukk, og det er en solid bestand med hare. I tillegg har vi om våren hørt orreleik i skogen mellom Odden/Svia og veien som går ut fra Hydrostranda. Andre har rapportert observasjon av gaupe og rev. Med økt trafikk og veiarbeid, som ville følge av planlagt atkomst via Ormvika/Svia/Odden, er det en betydelig risiko for at dette dyrelivet fortrenkes og blir borte.

10. Båthavn på Odden: Salg av nye tomter og eiendommer vil øke press på båt plass. Eventuell utvidelse av eksisterende båthavn på Odden må ikke skje på bekostning av rekreasjonsaktiviteter og -verdier som bading, tilhold på svaberg med utsikt utover sjøen, osv. For barn er det ingen andre steder å bade på Odden enn ved siden av (rett nord for) eksisterende båthavn. Dette badeområdet er et populært tilholdssted for familier med barn om sommeren.

Atkomst til Varden Øst bør gå gjennom inngangsvei til utleiehyttene på Hydrostranda. Den veien er mer farbar slik den er, og terrenget er slik at veien mye lettere kan utvides, uten omfattende inngrep, hvis det skulle være behov for det. Slik atkomst er også mer miljø-/klimavennlig (se pkt. 7). Med henblikk på atkomst til båthavn på Hydrostranda og utleiehyttene kan Stiftelsen enkelt etablere bom innenfor der nåværende bom står.

Med denne atkomsten vil ikke hytteeiere på Odden og Svia bli berørt på negativ måte, og den er forenlig med bevaring av naturverdier og av de rekreasjonsverdier veldig mange nyter godt av i dag. Atkomst til Varden Øst gjennom inngangsvei til utleiehyttene på Hydrostranda er fullt ut forenlig med realisering av planlagt salg.

Vi har fått vite at ikke alle berørte i Ormvika og i Kruksdalen (Svia/Odden) har mottatt varsel om endring av reguleringsplan. Dette er veldig beklagelig, for alle berørte burde gis anledning til å uttale seg i denne saken.

Kommentarer:

Arntzen fikk svar på spørsmålene sine i epost fra Areal den 14.09.2018.*

Vegen gjennom Ormvika er nylig utbedret og har fast dekke.

Dette er en smal veg som ikke innbyr til stor fart, noe som er positivt.

Dersom det viser seg nødvendig kan møteplasser vurderes.

Eventuelle skader på veggen i anleggsperioden vil måtte repareres.

Det er planlagt ny kjøreveg fra Odden til Varden, og deler av eksisterende veg blir gangveg.

Planlagte parkeringsplasser P5 og P6 vil gå ut av planen og vil bli erstattet med 1 HC parkeringsplass. Området ved utvidet båthavn vil bli betre tilrettelagt for allmennheten.

Forslag til utvidelse av båthavn er gjort i samarbeid med båtforeningen, og det er utarbeidet to alternativer. I begge alternativene er det tatt hensyn til og tatt vare på holmer og skjær, og utvidelsen er innover mot land.

Stiftelsen ønsker å skille biltrafikken til utleiehyttene som går gjennom bommen ved resepsjonen på Hydrostranda, og trafikken til de private hyttene.

Nye hytter på Varden øst er eksisterende utleiehytter og godkjente utleiehytter som nå blir private hytter, i tillegg til at det er planlagt noen nye hytter.

20. Terje Wittingsrud, brev av 02.10.2018

Wittingsrud kjøpte Kruksdalen 53 våren 2017. Dei ble da kjent med reguleringsplan som da forelå vedr. nytt hyttefelt ved åsen bak deres hytte.

De er nå veldig overrasket over den varslede endring av reguleringsplan som er datert og godkjent 13.09.2012.

Deres merknader er følgende vedr. event. ny adkomstvei til Varden område:

- Endret adkomst vil innebære økt trafikk gjennom område der barn leker/ både på løkka med ball og j veibanen med sykkel, tråbil/ o.l.
- Endret adkomst vil innebærer behov for betydelig utvidelse i bredde av det som i dag er

asfaltert gangvei mellom Odden og Varden. Bredden er pr. i dag ca. 3 meter, og veien er uoversiktlig med begrenset fremkommelighet med bil. Sikkerheten og tilgjengelighet for gående vil etter vår oppfatning bli redusert/begrenset. En utvidelse ville også kreve et betydelig inngrep med sprengning flere steder.

- Strekningen mellom Odden og Varden er en del av Kyststien. Den blir flittig brukt av gående, eldre og voksne med barn, barnevogn og hund/ og den er pr. i dag godt egnet til bruk av folk i elektrisk rullestol. En tilrettelegging for biltrafikk vil mest sannsynlig fortrenge aktiviteten som i dag er tilknyttet denne delen av Kyststien. Strekningen ifra bommen og inn til et eventuelt nytt felt på Varden blir uforholdsmessig lang. I tillegg medfører dette mye forurensing og støy.
- Vi mener at hvis det blir utvidelse på Varden, må det forutsettes at adkomst blir som i dag ifra øst. Hvis ikke dette pkt. tilfredsstilles, bør utvidelse ikke kunne gjennomføres.

Deres merknader er følgende vedr. event. utvidelse av båthavn:

- I dag benytter vi område for bading og uttak av kano osv. Vi vil påpeke at allmenn tilgjengelighet slik den er i dag må ivaretas slik at rekreasjonsverdien opprettholdes. Ved en så stor utvidelse vil det gå utover de fine naturlige skjær som også er i område. Muligheter for bading blir også begrenset.
- I tillegg mener vi det er helt unaturlig at det nå i etterkant skal tilknyttes flere hytter til eksisterende båthavn. Her må Stiftelsen finne andre steder på vest de kan etablere båtplasser for sin utvidelse.

Wittingsrud er som nevnt også svært skeptiske til at en gjeldende reguleringsplan, skal endres etter en så kort tid/ med såpass store inngrep for eksisterende hytter.

En kan bare tenke seg hva som blir det neste trekk for å fortette område.

Nå må en virkelig tenke på antall hytter som vil bli i område og belastningen på naturen, og ikke minst dyrelivet i område.

Kommentarer:

Vegen gjennom Ormvika er nylig utbedret og har fast dekke.

Dette er en smal veg som ikke innbyr til stor fart, noe som er positivt.

Dersom det viser seg nødvendig kan møteplasser vurderes.

Eventuelle skader på vegen i anleggsperioden vil måtte repareres.

Det er planlagt ny kjøreveg fra Odden til Varden, og deler av eksisterende veg blir gangveg.

Planlagte parkeringsplasser P5 og P6 vil gå ut av planen og vil bli erstattet med 1 HC parkeringsplass. Området ved utvidet båthavn vil bli bedre tilrettelagt for allmennheten.

Forslag til utvidelse av båthavn er gjort i samarbeid med båtforeningen, og det er utarbeidet to alternativer. I begge alternativene er det tatt hensyn til og tatt vare på holmer og skjær, og utvidelsen er innover mot land.

Stiftelsen ønsker å skille biltrafikken til utleiehyttene som går gjennom bommen ved resepsjonen på Hydrostranda, og trafikken til de private hyttene.

Nye hytter på Varden øst er eksisterende utleiehytter og godkjente utleiehytter som nå blir private hytter, i tillegg til at det er planlagt noen nye hytter.

21. Trond Haugen, epost av 25.09.2018

Som hytteeier i Ormvika har Haugen mottatt informasjon gjennom jungeltelegrafen og oppdatert oss på reguleringsplanen for Varden Øst, og har følgende merknad:

Beboerne har antagelig reagert forskjellig på planen, slik som det var forrige gang da det ble foretatt en endring av reguleringsplanen for feriestedet.

For oss var reaksjonen knyttet til usikkerheten om økt trafikk til Svia og Odden. Trafikkøkningen er merkbar og blir ikke mindre med de nye 36 tomtene som snart skal legges ut, så økt trafikk tettheten er vi forberedt på, men ikke ytterligere økning av trafikken fra 20 (?) nye enheter.

Det er åpenbart at stiftelsen ønsker å beskytte sine egne leietakere for trafikken, uten å bry seg om virkningen ved å legge den om Svia/Odden. Kostnadene ved ev behovet for en liten utvidelse av adkomst via eksisterende adkomsten til feriestedet og bom bør vel være marginale forhold til kostnadene ved utvidelse av veien fra Odden.

På hjemmesiden til Bamble kommune i denne saken vises det til deres hjemmeside for mer info, hvilket jeg ikke har klart.

Uansett hadde det vært interressant at mitt innspill på vegne av meg selv og mange andre hadde blitt hensyntatt. I det minste blitt informert hva som er fortreffeligheten ved å legge adkomsten gjennom et velregulert og etablert hyttefelt

Kommentarer:

Haugen fikk et midlertidig svar på epost den 25.09.2018.

Vegen gjennom Ormvika er nylig utbedret og har fast dekke.

Dette er en smal veg som ikke innbyr til stor fart, noe som er positivt.

Dersom det viser seg nødvendig kan møteplasser vurderes.

Eventuelle skader på veggen i anleggsperioden vil måtte repareres.

Det er planlagt ny kjøreveg fra Odden til Varden, og deler av eksisterende veg blir gangveg.

Planlagte parkeringsplasser P5 og P6 vil gå ut av planen og vil bli erstattet med 1 HC parkeringsplass.

Området ved utvidet båthavn vil bli bedre tilrettelagt for allmennheten.

Stiftelsen ønsker å skille biltrafikken til utleiehyttene som går gjennom bommen ved resepsjonen på Hydrostranda, og trafikken til de private hyttene.

Nye hytter på Varden øst er eksisterende utleiehytter og godkjente utleiehytter som nå blir private hytter, i tillegg til at det er planlagt noen nye hytter.