



Saksutskrift

Arkivsak-dok. 18/09979-45

Saksbehandler Henry Hvalvik

Reguleringsplan for del av Hydrostranda - Varden øst og Odden.2.gangsbehandling

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Rådet for personer med funksjonsnedsettelse	01.03.2021	8/21
2 Teknisk- og miljøutvalget	03.03.2021	12/21
3 Kommunestyret	18.03.2021	25/21

Rådet for personer med funksjonsnedsettelse har behandlet saken i møte 01.03.2021 sak 8/21

Møtebehandling

Lars Inge Rønholt forklarte usikkerheten rundt når i prosessen plansaker bør opp i råd/utvalg. Problemstillingen tas videre med administrasjonen for å sikre muligheten for innspill i fremtidige saker.

Bjørn Gunnar Andersen var ikke tilstede i behandling av saken.

Votering

Rådet for personer med funksjonsnedsettelsers vedtak/innstilling

Rådet tar saken til orientering.

Teknisk- og miljøutvalget har behandlet saken i møte 03.03.2021 sak 12/21

Møtebehandling

Saksordfører: Jan Runar Arvesen

Votering

Ved avstemming ble innstillingen enstemmig vedtatt.

Teknisk- og miljøutvalgets vedtak/innstilling

Teknisk og Miljøutvalget anbefaler overfor Kommunestyret å egengodkjenne Forslag til reguleringsplan for område Odden –Varden benevnt som «Hydrostranda alternativ 1» med justerte bestemmelser av 12.11.20 under følgende forutsetninger.

1. Det innarbeides en separert gangveg / turveg som foreslått av Stiftelsen i skriv av 30.9.20 for område fra Odden mot Varden. Det settes samtidighetskrav for turvegen.
2. Det settes i gang planarbeider med sikte på å fremme forslag til gode møteplasser i område Ormvika – Kruksdalen i tilliggende plan. I dette arbeidet må en fremme bedre løsning i område der Ormvika skiller lag med vegen til Kruksdalen. Gjeldende tilliggende plan hjemler også et båtopptak som nå er skiftet inn i at en får større marina på Odden: Stiftelsen må igangsette en reguleringsendring som bidra til tilbakeføring av dette arealet, men opprettholder mulighetene for vinteropplag i område innenfor.
3. Pkt. 28 om havn får en utvidelse:
«Søknad om havneutvidelse må inneholde bod for utstyr for å holde marinaen ren. Det tillates ikke å vaske/spyle flater uten et oppsamlingsfelt for rester.»
4. Hyttebestemmelsene fra pkt. 17 utvides med:
18. Stamp og /eller annen badeinnretning skal være innenfor hyttens areal
19. Det tillates ikke frittliggende terrasser.
20. Vegetasjon og landskapsformer skal vises også situasjonsplanen til byggesøknad. Det skal angis cotehøyde på gulvnivå og terreng ved hytte.
21. Det tillates ikke båtopplag på tomtene. På tomtene på Varden skal parkering etableres nord for hytte.

Det må sette inn flere samtidighetskrav /rekkefølgekrav:

Tiltak som trafikkforbedringer i område Ormvika –Kruksdalen - Odden innenfor tilliggende plan må løses og ferdigstilles samtidig med kjøreveg til Varden.

Retablering og fjerning av en havnemulighet / opptaksmulighet ved Kruksdalen må skje ved en endring av planen. Gjennomføringen av planendringen må være avklart samtidig med opparbeidelsen av marina på Odden.

Kyst sti parallelt med veg til Varden ferdigstilles samtidig med i kjøreveg. Den må ha en bredde på 2 ,5 meter gangbart.

Kommunestyret har behandlet saken i møte 18.03.2021 sak 25/21

Møtebehandling

Saksordfører Jan Runar Arvesen (AP) informerte om behandlingen i Teknisk- og miljøutvalget.

Votering

Innstillingen enstemmig vedtatt

Kommunestyrets vedtak

Kommunestyret egengodkjenner «Forslag til reguleringsplan for område Odden –Varden benevnt som «Hydrostranda alternativ 1» med justerte bestemmelser av 12.11.20» under følgende forutsetninger:

1. Det innarbeides en separert gangveg / turveg som foreslått av Stiftelsen i skriv av 30.9.20 for område fra Odden mot Varden. Det settes samtidighetskrav for turvegen.
2. Det settes i gang planarbeider med sikte på å fremme forslag til gode møteplasser i område Ormvika – Kruksdalen i tilliggende plan. I dette arbeidet må en fremme bedre løsning i område der Ormvika skiller lag med vegen til Kruksdalen. Gjeldende tilliggende plan hjemler også et båtopptak som nå er skiftet inn i at en får større marina på Odden: Stiftelsen må igangsette en reguleringsendring som bidra til tilbakeføring av dette arealet, men opprettholder mulighetene for vinteropplag i område innenfor.
3. Pkt. 28 om havn får en utvidelse:
«Søknad om havneutvidelse må inneholde bod for utstyr for å holde marinaen ren. Det tillates ikke å vaske/spyle flater uten et oppsamlingsfelt for rester.»
4. Hyttebestemmelsene fra pkt. 17 utvides med:
18. Stamp og /eller annen badeinnretning skal være innenfor hyttens areal
19. Det tillates ikke frittliggende terrasser.
20. Vegetasjon og landskapsformer skal vises også situasjonsplanen til byggesøknad. Det skal angis cotehøyde på gulvnivå og terreng ved hytte.
21. Det tillates ikke båtopplag på tomtene. På tomtene på Varden skal parkering etableres nord for hytte.

Det må sette inn flere samtidighetskrav /rekkefølgekrav:

Tiltak som trafikkforbedringer i område Ormvika –Kruksdalen - Odden innenfor tilliggende plan må løses og ferdigstilles samtidig med kjøreveg til Varden.

Retablering og fjerning av en havnemulighet / opptaksmulighet ved Kruksdalen må skje ved en endring av planen. Gjennomføringen av planendringen må være avklart samtidig med opparbeidelsen av marina på Odden.

Kyststi parallelt med veg til Varden ferdigstilles samtidig med I kjøreveg. Den må ha en bredde på 2 ,5 meter gangbart.

Kommunedirektørens innstilling:

Teknisk og Miljøutvalget anbefaler overfor Kommunestyret å egengodkjenne Forslag til reguleringsplan for område Odden –Varden benevnt som «Hydrostranda alternativ 1» med justerte bestemmelser av 12.11.20 under følgende forutsetninger.

1. Det innarbeides en separert gangveg / turveg som foreslått av Stiftelsen i skriv av 30.9.20 for område fra Odden mot Varden. Det settes samtidighetskrav for turvegen.
2. Det settes i gang planarbeider med sikte på å fremme forslag til gode møteplasser i område Ormvika – Kruksdalen i tilliggende plan. I dette arbeidet må en fremme bedre løsning i område der Ormvika skiller lag med vegen til Kruksdalen. Gjeldende tilliggende plan hjemler også et båtopptak som nå er skiftet inn i at en får større marina på Odden: Stiftelsen må igangsette en reguleringsendring som bidra til tilbakeføring av dette arealet, men opprettholder mulighetene for vinteropplag i område innenfor.
3. Pkt. 28 om havn får en utvidelse:
«Søknad om havneutvidelse må inneholde bod for utstyr for å holde marinaen ren. Det tillates ikke å vaske/spyle flater uten et oppsamlingsfelt for rester.»
4. Hyttebestemmelsene fra pkt. 17 utvides med:
18. Stamp og /eller annen badeinnretning skal være innenfor hyttens areal
19. Det tillates ikke frittliggende terrasser.
20. Vegetasjon og landskapsformer skal vises også situasjonsplanen til byggesøknad. Det skal angis cotehøyde på gulvnivå og terreng ved hytte.
21. Det tillates ikke båtopplag på tomtene. På tomtene på Varden skal parkering etableres nord for hytte.

Det må sette inn flere samtidighetskrav /rekkefølgekrav:

Tiltak som trafikkforbedringer i område Ormvika –Kruksdalen - Odden innenfor tilliggende plan må løses og ferdigstilles samtidig med kjøreveg til Varden.

Retablering og fjerning av en havnemulighet / opptaksmulighet ved Kruksdalen må skje ved en endring av planen. Gjennomføringen av planendringen må være avklart samtidig med opparbeidelsen av marina på Odden.

Kyst sti parallelt med veg til Varden ferdigstilles samtidig med I kjøreveg. Den må ha en bredde på 2 ,5 meter gangbart.

Vedlegg:

1. . Revidert planbeskrivelse datert 24.11.2020
2. Revidert plan alternativ 1 datert 12.11.2020
3. Revidert planbestemmelser datert 12.11.2020
4. Vedtak 1.gangs behandling 22.4.2020 sak 19/20
5. Revidert Illustrasjonsplan alternativ 1. datert 3.6.2019
6. Rev. Ros-analyse datert 26.2.2020
7. Annonse offentlig ettersyn 15.6. – 31.8.2020
8. Tilbakemelding fra Olav Talle datert 26.1.21 på møteplasser og andre tiltak i Kruksdalen
9. Skriv fra Stiftelse datert 30.9.2020
10. Reviderte Kommenterte kommentarer på all innspill fra forslagstiller datert 16.11.2020
11. Uttalelser fra Anja og Ervin Strandskogen
12. Uttalelser fra Fylkesmannen i Vestfold og Telemark

13. Uttalelser fra Rognstranda hytte og båtforening
14. Uttalelser fra Skagerak Energi
15. Uttalelser fra Statens Vegvesen
16. Uttalelser fra Sven Arntzen
17. Uttalelser fra Svia og Odden båtforening.
18. Uttalelser fra Tove Baugerød
19. Uttalelser fra Fiskeridirektoratet
20. Uttalelser fra Vestfold og Telemark Fylkeskommune
21. Uttalelser fra Kystverket
22. Uttalelser fra Lars og Åshild Stokke
23. Uttalelser fra Odden Svia Ormvika veilag
24. Uttalelser fra Per Olav Rochmann
25. Uttalelser fra Stokke – Arntzen
26. Uttalelser fra Svia og Odden Hytteforening

Referanser i saken

1. Gjeldende plan id 207 (Hydrostranda).
2. Plan og bygningsloven

Bakgrunn

Saken har vært 1.gangsbehandlet og ute på offentlig høring og vil nå bli fremmet for 2.gangsbehandling.

Saksfremstilling

Planforslag har vært ut på offentlig ettersyn i perioden 15.6 – 31.8.2020.

Det har innkommet 16 innspill som er kommentert av Forslagstillere.

Innspill fra Anja og Ervin Strandskogen:

Tema.

De mener at atkomst til Varden øst via Ormvika og Odden vil være ødeleggende for kyststien som går opp fra Odden. Dersom dette blir kjørevei så blir det en blanding av kjørende, syklende og gående fra Odden og opp bakken, noe som er imot regionale og statlige interesser. Det bør benyttes eksisterende veg via resepsjonen i retning Varden, da det er god kjørevei og heller ikke så mange gående og syklende, slik det er langs kyststien. De forstår ikke at ikke den veien kan benyttes som atkomstvei, for den er også mye kortere enn via Ormvika og Odden. De mener at en omlegging av vegen mot Varden øst i en sløyfe inn i skogen vil ødelegge naturen.

Forslagstillers kommentar:

Disse innspillene er kommentert i merknad nr. 13.

Innspill fra Fylkesmannen i Vestfold og Telemark:

Tema.

Friluftsliv:

Den nye adkomstvegen til Varden øst berører kyststien som passerer gjennom området. Her vil nåværende gangveg bli erstattet med kjørevei. Kyststien er mye brukt, og kan betraktes som en stiforbindelse av regional betydning for friluftsliv. Også fordi båthavna ved Odden kan

det være betydelig trafikk av turgåere. Vi ber kommunen om å vurdere om det er behov for plantekniske grep for å sikre disse stiforbindelsene.

Forslagstillers kommentar:

Eksisterende kyst sti mellom Odden og Varden øst følger kjørbare gangveg, stengt med bom. Når ny atkomstveg mellom Odden og Varden øst er klar, vil deler av dagens kyststi kun være gangveg.

Ved å flytte båtslipp og båtopptak fra Svia til Odden, vil kyststien forbli uhindret som i dag ved Svia.

Strandsone:

Det blir vist til de statlige planretningslinjene (SPR) for strandsonen.

Utvidelse av småbåthavna på Odden vil berøre arealer i strandsonen som er attraktive for friluftsliv og som har betydning for landskapsopplevelsen i strandsonen. Slik vi oppfatter planforslaget vil utvidelsen av småbåthavna innover mot landsiden medføre fjellskjæringer med en høyde på ca. 5-6 meter. Disse vil bli godt synlige fra Rognsfjorden. På den annen side vil planforslaget medføre at to ikke realiserte parkeringsplasser, vist i gjeldende reguleringsplan, vil utgå. Den ene av disse to plassene ville også ha medført en tilsvarende fjellskjæring som båthavna, mens den andre av parkeringsplassene berører et areal attraktivt for friluftsliv på nordsiden av båthavna. Vi mener at planforslagets konsekvenser for de allmenne interessene samlet sett er akseptable. Samtidig oppfordrer vi til å vurdere om det bør stilles krav til avbøtende tiltak som kan bidra til å redusere den visuelle effekten av en eventuell fjellskjæring ved småbåthavna.

Forslagstillers kommentar:

Planforslaget viser at det også legges til rette for fysisk funksjonshemmede ved at det etableres en HC parkeringsplass og tilrettelegges for HC. Det er også planer om å tilrettelegge bedre for de besøkende i dette populære bade området med bord og benker. Stiftelsen foreslår at det plantes i foten av fjellskråningene noen vintergrønne klatreplanter som med tiden vil dekke deler av fjellskråningen.

Forurensning:

Sprengning i sjø defineres som «mudring» etter forurensningsforskriften. Mudring er forbudt, jf. forskriftens kapittel 22 (om det skjer fra båt), og om det skjer fra land må Fylkesmannen vurdere konsesjonsplikt. Sprengning i sjø utløser normalt konsesjonsplikt og krav om tillatelse etter forurensningsloven. Tiltakshaver sender søknad til Fylkesmannen som forurensningsmyndighet. Vi kan ikke gi tillatelse etter forurensningsloven dersom tiltaket vil være i strid med planer etter plan- og bygningsloven, jf. forurensningsloven § 11 fjerde ledd. Tiltaket bør derfor være godkjent etter plan- og bygningsloven før behandling etter annet lovverk iverksettes. Dokumentasjonen på at tiltaket er i tråd med plan skal ligge ved søknaden.

Innspill fra Rognstranda Hytte og båtforening:

Tema.

Rognstranda Hytte og Båtforening støtter merknaden fra Odden Svia Ormvika veilag.

Belastningen på veien er allerede stor og at ytterligere utbygging og flere som skal benytte veien blir uholdbar. Veien er ikke bygget for så mye trafikk og det er spesielt belastende for de som har hytte langs veien i Ormvika. Dette har vi allerede poengtert i tidligere brev hvor vi anmodet om at alternative adkomster til Varden øst ble utredet som en del av planarbeidet.

Innsigelsene knyttet til den foreslåtte adkomst synes imidlertid ikke tilfredsstillende vurdert eller fulgt opp.

Veien er ikke av en slik kvalitet at den tåler stor trafikk, og viser allerede tegn på slitasje. Veien er heller ikke av en slik beskaffenhet og kvalitet at den tåler den samlede belastning som anleggstrafikk i forbindelse med opparbeidelse av tomter og den etterfølgende bygging av et større antall hytter innebærer.

De anmoder om at alternativ adkomst til Varden øst utredes, og at ulemper ved den foreslåtte adkomst via Ormvika vurderes på nytt. Beslattes likevel adkomst via Ormvika må Stiftelsen pålegges å utbedre hele veistrekningen gjennom Ormvika og Kruksdalen slik at veien gis en forsvarlig standard med møteplasser og fartsdumper. Avstikkeren ned mot Ormvika og Lille Ormvika der veien svinger oppover mot Svia-feltet må dessuten uansett asfalteres, siden det i overgangen til grus oppstår ansamlinger og/eller utgravinger som skyldes store nedbørsmengder som samles i overgangen mellom grus og asfalt.

Styret vil også gjøre Dere oppmerksom på at det er en pågående sak om opprettelse av et veilag og regulering av bruk og vedlikehold av veinettet «Rogn Søndre» berører den første delen av veien som Hydrostiftelsen nå ønsker å benytte. Dere oppfordres til å ta kontakt med Jordskifterettsdommer Erik Nord som er orientert om Deres planer før endelig beslutning tas. Vi ber om at Dere kontakter oss direkte på denne henvendelsen vedrørende de overnevnte innsigelsene i den videre saksbehandlingen.

Forslagstillers kommentar:

Vegen gjennom Ormvika til Svia og Odden er nå atkomst til 84 hytteeiendommer. I det nye planforslaget skal denne vegen være atkomst til 21 hytteeiendommer i tillegg, slik at vegen i framtiden vil være atkomst til 105 hytteeiendommer.

Stiftelsen sier seg villig til å diskutere et spleiselag for å utbedre og forsterke vegen gjennom Ormvika og nord i Kruksdalen, der det har vært anleggstrafikk i forbindelse med utbygging av Svia.

De kan også være med å dele på kostnadene med å etablere møteplasser i Ormvika og Kruksdalen og evt. etablere fartsdumper for å redusere farten.

Fra Odden og opp bakken mot Varden øst vil vegen breddeutvides med inntil 1.5meter, slik at kyststien kan følge søndre del av vegen og kobles mot eksisterende kyststi SGG1 på plankartet.

Stiftelsen vil vurdere om den 1.5m brede stien skal asfalteres eller skal være grusveg.

Det har vært kontakt med jordskiftedommer Erik Nord om denne jordskiftesaken. Jordskifteretten har en sak om etablering av veilag nord for veien til Ormvika, så denne planen er ikke involvert i den saken.

Administrasjonens kommentar:

Vi ser at mange innspill går på økt trafikk i Ormvika og Kruksdalen. Vi vet fra før av at det ble gjort et strategisk valg som kommunen tiltrådte, at nye hytter / tomter skulle nytte Ormvika vegen Kruksdalen. Alternativet var gjennom hovedporten på Hydrostranda hvor kommunen erfarer at det er mest dagsturisme og gående til badestrender. Det var ikke ønskelig verken fra Stiftelsen eller kommunen.

Vi har forståelse for at vegen til Kruksdalen-Odden bør kunne bli tryggere med etablering av møteplasser og lignende. Vi ser at den total økningen er oppgitt å være fra 84 eiendommer til 105.

Vi foreslår å videreføre planens kjøremønster.

Innspill fra Skagerak Energi:**Tema.**

Skagerak Energi informerer om at de har elektriske anlegg i området og høyspentkabler. Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Kostnadene inkluderer eventuelle kostnader til erverv av nye stedsvarige (evigvarende) bruksrettigheter. Det er viktig at det planlegges slik at ny bebyggelse og anlegg ikke kommer i konflikt med nettselskapet sine anlegg, dette gjelder særlig høyspenningsanlegg. Dersom planen forutsetter at eksisterende høyspenningsanlegg må flyttes eller legges om, må det settes av arealer til nye traseer og/eller nettstasjon(er). Nye traseer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det nettselskapet har til de eksisterende traseene/nettstasjonen.

Forslagstillers kommentar:

Ingen kommentar.

Administrasjonens syn:

Ingen ytterligere kommentar.

Innspill fra Statens vegvesen:

Ingen kommentar.

Forslagstillers:

Ingen kommentar.

Administrasjonens syn:

Tatt til orientering.

Innspill fra Sven Arntzen:**Tema.**

Arntzen presenterer et alternativ 3 til båthavn med mindre sprengning og der en tar vare på ytre kant mot sjøen, uten båtslipp og båtopptak.

Forslagstillers kommentar:

Ingen kommentar.

Administrasjonens syn.

Vi ser at det er flere syn på havneformen. Utvalget har befart det aktuelle stedet. Noen utvidelse ut i sjø er ikke foreslått og ansees å være helt umulig. Det er slik at planforslaget legger opp til økt volum kai der en veksler inn utbyggingshjemler i gjeldende plan. Vi ser at Fylkesmannens (Statsforvalteren) etter en helhetsvurdering kan akseptere en løsning.

Der fremmes altså en mindre løsning fra Arntsen, men vi mener at alternativ 1 som ikke skader sårbare fjell i syd bør bli den endelige løsningen.

Innspill fra Svia og Odden båtforening:**Tema.**

Det er gjort avtale om inntil 84 båtplasser, og det er bygget 42 plasser for hytter på Svia og Odden. Det mangler 42 plasser. Det er bedre å utvide eksisterende båthavn enn å lage ny brygge og båtslipp/båtopptak i et uberørt område. En bygging i Svia-området, der det ligger et areal i gjeldende reguleringsplan, vil komme i konflikt med kyststien og er et langt større inngrep enn utvidelse av eksisterende båthavn på Odden.

Båtforeningen mener at alternativ 2 bør velges i stedet for alternativ 1. Det er en bedre løsning for brukere og krever mindre areal.

Forslagstillers kommentar:

Det er riktig at ved å velge båtslipp og båtopptak i båthavna på Odden så unngår en store inngrep i Svia, der et tiltak også kommer i konflikt med et hensynsområde bevaring av naturmiljø og etablert kyststi.

Det er båtforeningen som skal bygge ut båthavna, og Stiftelsen støtter båtforeningens valg av utbyggingsalternativ.

Forholdet til landskap:

Båtforeningen mener en utvidelse med alternativ 2 gir en bedre tilpasning til terrenget og en bedre landskapseffekt etter utvidelsen: Skjæringene blir fordelt på 2 områder med høydevariasjoner som gjør at skjæringene blir mindre i lengde og høyde og vil i større grad skjermes av moloen sett fra Rognsfjorden. Inngrepene og havna trekkes lengre vekk fra kyststien, badeområdet og det lille stranda som brukes mye av barnefamilier og det fine svaberget mellom veien og stranda blir liggende uberørt å skjerme mot havna. Det vestlige området i Alternativ 1 brukes av mange for adkomst til havna, terrenget skråner svakt og er lett tilgjengelig. Alternativ 2 berører ikke det området.

Forslagstillers kommentar:

I kontakt med kommunen er det foreslått at det plantes i foten av fjellskråningene noe vintergrønne klatreplanter som med tiden vil dekke deler av fjellskråningen. Båtforeningen mener at ved å velge alternativ 2 foreslått tidligere i prosessen vil det bli 2 mindre skjæringer som for det meste er lavere enn 5 meter og det skjermes i større grad av eksisterende molo. Utvidelsen berører i mindre grad de arealer i strandsonen som er mest attraktive og egnet for friluftsliv og som har betydning for landskapsopplevelsen i strandsonen. Stiftelsen anbefaler at alternativ 2 vurderes på nytt i Teknisk utvalg.

For å dokumentere båtforeningens mening så må det tegnes opp profiler eller visualiseres på annen måte hvordan inngrepene vil ta seg ut.

Båtforeningen ønsker at alternativ 2 skal være med til sluttbehandling. Stiftelsene støtter dette.

Administrasjonens kommentar:

Vi merker oss at båtforeningen ønsker flest mulig båtplasser. Det framkommer også at en ikke ønsker seg den regulerte løsningen lengre nord i området som kan komme i konflikt med turstien.

Som kjent er det slik at det er gitt rom for å etablere båtopptak og hangar lengre nord på kysten. Denne muligheten ønskes frafalt mot å kunne få en større utnyttelse på Odden havn. Vi ser at tiltaket vil forringe den etablerte kyststien.

Det er en årsak til at Odden havn har fått den utformingen den har i dag. Det er stormvær. Det har seg også slik at baklandet har store frilufts- og landskapsmessige kvaliteter som det må være særs viktig å ikke skade.

Vi mener at Alternativ 1. med tiltak i fjellet i den nord- vestre side er mer skånsom og riktig for landskapet enn alternativ 2 som angriper sårbare formasjoner lengre syd.

Vi vet at vannvolumet i havna må bli styrt av utenforliggende årsaker herunder sårbarhet og sikkerhet. Derfor kan ikke antall inngåtte avtaler legges som fasit for havneutformingen.

Det er viktig at havna legger opptil båtuttak/ opptak som gjør at en kan sette ut landstedsbåter uavhengig av opparbeidende plasser. Både alternativ 1 og 2 har det.

Andre momenter fra forslagstillers og båtforening:

Bebygget areal og arealutnyttelse:

Alternativ 2 gir en bedre utnyttelse av de arealene som allerede er bebygget, et vesentlig mindre inngrep i svabergsområdene og et havneareal som gir større kapasitet enn Alternativ 1. Nytt areal (svaberg) som berøres med Alternativ 2 er nær 400m². Det er under halvparten av de 850 m² nytt areal som kreves for Alternativ 1 (se figur i innspillet). Det vil gi en betydelig reduksjon i utsprengt masse og kostnader for båtforeningen. Disse forholdene ser ikke ut til å ha vært vurdert av kommuneadministrasjonen eller teknisk utvalg. Alternativ 2 må derfor vurderes på nytt og vi anbefaler en ny befaring.

Forslagstillers kommentar:

Areal for formålet båthavn VS1 i alternativ 1 er:

2243,1 m².

Båthavn VS1 i alternativ 2: 2029,8 m².

Båtforeningen mener at alternativ 2 krever mindre areal og utnytter det brede kaiområde bedre slik at vesentlig mindre nytt areal blir berørt. Det er en bedre løsning for området med mindre masseuttak og lavere kostnader for båtforeningen. Båtforeningen ser alternativ 2 som den beste løsningen for utvidelsen av havna og anbefaler en ny vurdering av alternativ 2 i teknisk utvalg. For å finne ut om båtforeningens innspill stemmer, så må dette dokumenteres ved detaljprosjektering.

Administrasjonens kommentar:

Vi mener det ikke er grunnlag for ny befaring.

Vi mener at det ikke må skje inngrep i det sårbare fjellet syd i havna. Dette av landskapsvern hensyn.

Alternativ 2 løsningen mener vi er et prosjekt der landskapet er ment skal tilpasse seg havna og ikke som alternativ 1 som ikke vil bryte inn i den sårbare fjellformasjonen i syd.

Slipp:

Siden oppstarten av reguleringsarbeidet har det oppstått en sterk skepsis til å opprette en slipp i båthavna. Det er ønskelig å begrense biltrafikken i hytteområdet og en ser at bruk av slipp vil komme i konflikt med annen bruk knyttet til friluftsinnteresser. Rygging av bil med henger på en trang vei i et område hvor barn er opptatt av bading og lek er en stor sikkerhets risiko. Båtforenings årsmøte besluttet med overveldende flertall (mot en stemme) og gå imot en slippløsning i havna. Båtslipp bør derfor tas ut av reguleringsplanen. Det vil også frigjøre noe areal.

Forslagstillers kommentar:

Båtforeningen mener at på grunn av konflikter mellom ulike brukergrupper og sikkerhet anbefales det å ta slipp ut av planen og erstatte slipp med båtplasser i alternativ 2.

Vår vurdering er at reguleringsplanen kan inneholde båtslipp og båtopptak slik forslaget foreligger, sjøl om ikke båtforeningen ønsker å bygge dette nå.

Administrasjonens kommentar.

Vi har hele tida bedt om at det sikres opptak / uttak av båter.

Dette fordi det av mange grunner er riktig å ha et slikt tilbud, samtidig som vi tror at det er viktig å ha en tilgang for utsett av mindre båter

Planbestemmelsene Småbåthavn VS1 pkt. 27:

Her er det tatt inn at «Havna skal være åpen for alle». Båtforeningen har fått opplyst fra administrasjonen at intensjonen er at området skal være tilgjengelig for allmenn ferdsel og at det ikke må hindres med inngjerding eller lignende. Formulering er upresis og kan gi inntrykk av at den også skal være åpen for fortøyning av båter. Det er kun medlemmer av båtforeningen som har rett til å fortøye båter i havna. Havna er åpen for allmenn ferdsel og gjennomgang og benyttes til allmenne friluftssinteresser. Båtforeningen legger også til rette for det. Vi ber om at bestemmelsens ordlyd endres til å samsvare med formålet og foreslår en at den endres til at «Havneområdet skal være tilgjengelig for allmenn ferdsel og gjennomgang».

Forslagstillers kommentar:

Bestemmelsene punkt 27 i planforslaget:

Havneområdet skal være åpent og tilgjengelig for gjennomgang, og tilrettelagte rasteplasser og badetrapper kan brukes av alle.

Dette er i tråd med det båtforeningen ønsker. I en tidligere versjon av bestemmelsene var det en annen ordlyd, men dette ble rettet før endelig innlevering av planen for behandling.

Administrasjonens syn på almen bruk av havna.

Krav til almen benyttelse av havna har hele tiden dreid seg om folkets rett til å vandre på kaier og brygger, ikke båtplasser.

Innspill fra Tove Baugerød:

Tema.

Jeg viser til sak vedr. 'Detaljregulering del av Hydrostranda, Varden Øst og Odden'. Vi har hytte på Svia og har båtplass på Odden, og undres over det faktum at vi ikke har blitt varslet fra kommunen da jeg i aller høyeste grad vil si vi er berørt av en evt. Omregulering av både vei og båthavn. Et annet som er ang. Møte 21 august. Vi har fra andre hytteiere her ute blitt informert om møtet samt at man må melde seg på til dette møtet. Jeg vil gjerne melde på en person til dette møtet.

Forslagstillers kommentar:

Ingen kommentar

Administrasjonens kommentar:

Vi opplyser at planvarsler har blitt gjort etter vanlige prosedyrer for dette. Det er avholdt informasjonsmøte på Hydrostranda.

Vi ser at det er flere lag og personer som har spilt inn synspunkter og en regner med at Baugerud er kjent med planprosessen gjennom å varsle sitt innspill her.

Innspill fra Fiskeridirektoratet:**Tema.**

I forbindelse med etablering av båtslipp forutsetter Fiskeridirektoratet at det stilles vilkår om oppsamling av forurenset spylevann og rester fra vedlikehold av båter. Det er viktig at slik avrenning samles opp og ikke tilføres bløtbunnsområdet i småbåthavnen. Fiskeridirektoratet region Sør vil i utgangspunktet fraråde tiltak som kan påvirke bløtbunnsområder negativt. Fiskeridirektoratet er av den oppfatning at en ser det som bedre, og en fordel, at småbåter samles i større anlegg, enn at det er en mengde mindre brygger spredt utover. I dette tilfellet finner derfor Fiskeridirektoratet region Sør at tiltaket, slik det er vist i søknadsdokumentasjonen, at det totalt sett ikke vil medføre vesentlig negative konsekvenser for de interesser Fiskeridirektoratet er satt til å ivareta. Av hensyn til marint biologisk mangfold i sjøen er det likevel generelt sett viktig i størst mulig grad å unngå inngrep som mudring i grunne sjøområder. Prosjektering og bygging av ny småbåthavn som foreslått, enten alternativ 1 eller 2, bør derfor kunne gjennomføres såfremt tiltaket gjøres på en forsvarlig og skånsom måte, slik at det omkringliggende marine miljø i så liten grad som mulig påvirkes.

Fiskeridirektoratet region Sør ber om at det ved en tillatelse til en utvidelse av småbåthavnen stilles vilkår for å unngå negative konsekvenser for det marine miljøet i det farvannet som berøres av tiltaket, jf. hfl § 29 og pbl § 19-2 første ledd. Det må stilles vilkår om at det ikke skal mudres i området. Vi ber om å bli holdt orientert i det videre arbeidet med reguleringsplanen.

Forslagstillers kommentar:

Ingen kommentar

Administrasjonens kommentar:

Havneutvidelsen vil ikke skje utover i det marine miljø. Det vil skje innover i havna. Det bør settes krav til havna slik at det etableres en bod for oppbevaring av hensetting og fjerning av miljøavfallsbokser/kanner, avskrap, bark som oppsamler av mulig søl og lignende. Bestemmelser utvides.

Innspill Vestfold og Telemark Fylkeskommune.**Tema.****Strandsone:**

Det vurderes som positivt at tilretteleggingen for småbåter samles på et sted i planområdet, og at ulike alternativer for utvidelse av båthavnen er vurdert i prosessen. Forslaget innebærer at ny båthavn utvides innover mot land ved at det sprenges ut i fjellet. Vi har forståelse for ønske om flere småbåtplasser. Utvidelsen av småbåthavnen går imidlertid utover arealet som er avsatt til formålet i kommuneplanens arealdel, noe som etter fylkeskommunens vurdering er uheldig. Utvidelser av eksisterende båthavner bør skje gjennom overordnet plan. Da kan behovet for nye båtplasser vurderes i en større sammenheng, og utvidelsene lokaliseres der forholdene er best egnet. Det er videre uheldig at ikke foreslåtte utvidelse av småbåthavnen er dokumentert med fotomontasjer, landskapsvirkningene av planforslaget er følgelig ikke tydelig dokumentert. Da fylkeskommunen ikke direkte etterspurte slik dokumentasjon ved varsel om oppstart vil vi ikke kreve det på nåværende tidspunkt, men anbefaler kommunen å få tiltaket tydeligere dokumentert før 2.gangs behandling av planen. Fylkeskommunen stiller spørsmål til planforslagets lave parkeringsdekning i forbindelse med småbåthavnen, og ber kommunen om å gjøre en ny vurdering av parkeringsbehovet.

Forslagstillers kommentar:

Det er utarbeidet 3D-visualisering av utvidet båthavn som viser hvordan den nye båthavna ser ut. Dette ble gjort etter befaring som Teknisk Utvalg hadde i området i juni 2019, der Teknisk Utvalg anmodet om å lage en 3D-illustrasjon.

I gjeldende reguleringsplan ligger det inne 2 parkeringsplasser, P5 og P6. Det er vurdert at parkeringsbehovet er lite, da det er korte avstander fra hyttene til båthavna. Det er opprettet en egen HC-parkeringsplass i området.

Administrasjonens syn:

Det er viktig å se hva gjeldende plan hjemler for båter og parkering opp mot hva denne planen gjør. Vi kan akseptere en utvidelse innover i havna utfra den begrunnelse som er ført. Det betyr at opptaksplass for båter i gjeldende plan nord for område tas bort da gjennomføringen der vil skade de naturlige formasjoner og offentlig sti. Og at godkjente parkeringer i strandsonen ved Odden blir borte.

Hele denne delen av Hydrostranda har Ormvika vegen som hoved adkomst. Det er bomveg. Havnas båtplasser er for de aktuelle tomtene i området. Vi forventer ikke biltrafikk annet en til opptak og utsett av båter.

Vannressursforvaltning:

Generelt skal alle vannforekomster beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og kjemisk tilstand. Når vannforekomster kan bli berørt av arealplaner/inngrep, direkte eller indirekte, bør arealplanen/inngrepet vurderes mot vannforskriften, gjeldende regional vannforvaltningsplan (Regional plan for vannforvaltning i vannregion Vest-Viken for planperioden 2016-2021) og fastsatte miljømål for vannforekomsten. Det er spesielt viktig at hensynet til vannmiljø blir vurdert når planområdet går ut i sjø. I praksis vil det si at det bør redegjøres for hvilke vannforekomster som blir berørt av planen, vannforekomstens miljøtilstand (økologisk og kjemisk tilstand), og hvilke miljømål som er satt for vannforekomsten. Videre bør det vurderes om planen/tiltaket kan få slike konsekvenser for vannmiljø at miljøtilstanden forringes eller at miljømål ikke oppnås. Det bør også framkomme hvilke tiltak som settes i verk for å beskytte vannforekomstene mot ytterligere forringelse. Dersom arealplanen/inngrep kan føre til at økologisk og/eller kjemisk tilstand i berørte vannforekomster blir forringet, eller at miljømål ikke nås, må planen vurderes mot § 12 i vannforskriften. I § 12 legger man blant annet vekt på at alle praktiske gjennomførbare tiltak settes inn for å begrense negativ utvikling i vannforekomstens s tilstand, og at samfunnsnyten av et nytt inngrep skal være større enn tap av miljøkvalitet.

Administrasjonens syn:

Vi gjør først oppmerksom på at hele området tilknyttes offentlig VA nett. Når det gjelder andre tiltak i vannsonene så er det i eksisterende havn som er regulert. Utvidelsen skjer ikke ut i sjø. Vi kan ikke se at en utvidelse vil ytterligere forringe det marine miljø slik det her er prosjektert. Vi kommer til å sette inn i bestemmelsene at det samtidig med etablering av utvidelsen av havna, så må det oppføres et bygg som skal bidra til å sikre «*Ren marina*».

Vi legger til at det utfor havna sikres marine interesser og marine sårbare miljøer med egen hensynssone. Dette er et nytt plangrep.

Innspill fra Kystverket:**Tema**

Vi minner om at alle tiltak som kan påvirke sikkerheten eller ferdselen i kommunens sjøområde krever tillatelse av kommunal havnemyndighet, jf. havne- og farvannsloven § 14. Eksempler på tiltak er etablering av brygger og fortøyningsinstallasjoner.

Forslagstillers kommentar:

Ingen kommentar.

Administrasjonens syn:

Marint tiltak vil ikke gå utover i sjø. Det er vist omrokkinger og utvidelse av brygger internt i havna. De må omsøkes.

Innspill fra Lars og Åshild Stokke:**Tema.**

Med henvisning til høring for endring i reguleringsplan for Hydrostranda, har vi som berørt hytteeier av Kruksdalen 95 (35-391) følgende uttalelse til forelagt plan: Det er i ny plan fastsatt byggegrense mot sjø for vår hytte, omtalt som Hydrostranda 509. Dette tilsvarer gnr/brnr 35-391. Vi ser det som positivt at slik byggegrense mot øst blir satt som vist på kart i eksisterende yttervegg og terrasse, av hensyn til å unngå privatisering av strandsonen. Samtidig er vi opptatt av at det blir opprettholdt mulighet til å utvikle eiendommen i de andre retningene mot nord, sør og vest.

Forslagstillers kommentar:

Ingen kommentar.

Administrasjonens syn:

Det er riktig at det er satt byggegrense mot sjø i retning øst, men ikke i de andre retningene. En framtidig søknad om tillatelse til tiltak er bestemt til ikke å bli nærmere sjø i øst, men det kan prosjekteres i tråd med planens bestemmelser og plan og bygningslovens avstandsbestemmelser i de andre retningene.

Innspill fra Odden Svia Ormvika veilag.**Tema.**

Odden Svia Ormvika veilag viser til merknader ved varsel om oppstart av planarbeidet og registrerer at det ikke er tatt hensyn til veilagets innspill i 2018 der de ba om å vurdere alternative atkomster til Varden øst.

En atkomst via Hydrostranda vil bli vesentlig kortere enn via Ormvika og Kruksdalen. Kostnader knyttet til vedlikehold av privat vei fordeles etter veglovens § 54 på brukerne. Beregninger veilagets styre har gjort tilsier at atkomst til Varden øst via Hydrostranda vil bli ca. 425 m fra offentlig vei, mot ca. 1,5 km ved atkomst via Ormvika og Kruksdalen. Vedlikeholdsutgiftene knyttet til planforslaget vil derfor bli betydelig høyere enn ved atkomst via Hydrostranda som vil være 1 km kortere. De etterlyser disse vurderingene fra forslagsstiller og kommunen.

Trafikken i juli 2020 var ca. 7000 passeringer gjennom veilagets bom. Ca. 225 passeringer pr. døgn i juli, og de fleste passeringene er mellom kl. 11 og 19. Dette blir 1 bil hvert 3. minutt.

Vegen er fra 2012-2013 og er ikke av en slik kvalitet at den tåler stor trafikk. Anleggstrafikk ved opparbeidelse av tomtene har tært på veien. Deler av veien går i myr og er til tider i oppløsning. Problemer med stor fart på grunn av lange rette strekninger

Konklusjon:

Ulemper med den foreslåtte ankomsten er ikke vurdert og alternativ atkomst er ikke vurdert. Saken er derfor ikke tilstrekkelig opplyst. Vurderingene som er gjort er derfor gjort på et for dårlig faktagrunnlag. Dokumentene som er ute på høring er ikke balanserte, men er ensidig fokusert på stiftelsens ønsker og interesser. At ikke planforslaget gjenspeiler andre sine innspill utgjør en alvorlig mangel i saksbehandlingen. De ber om at alternativ atkomst til Varden øst utredes og at atkomst via Ormvika vurderes. De viser til at Svia og Odden hytteforening i sin høringsuttalelse anbefaler en alternativ trasè med atkomst via bommen på Hydrostranda. Veilagets styre slutter seg til denne anbefalingen. Beslattes likevel at veien skal gå gjennom Ormvika, må stiftelsen pålegges å utbedre hele veistrekningen gjennom Ormvika og Kruksdalen slik at veien gis en forsvarlig standard. De ber om en befaring før saken ferdig behandles i kommunen.

Forslagstillers kommentar:

Det har hele tiden vært et ønske fra Stiftelsen å skille trafikken til de private hyttene fra trafikken til Hydrostranda og hytter og leiligheter for de ansatte.

Allmennheten kommer også oftest via parkeringsplassen ved resepsjonen og fordeler seg ut herfra.

Med dette siste byggetrinnet i Varden øst er de private områdene bygget ut, med tilfredsstillende veg via Ormvika og med vann og avløp til alle hyttene. Det er gjort et fint arbeid for å sette dette i svært god stand. Det at det er behov for utbedringer og vedlikehold er løpende for alle veger, også vegen via Ormvika og Kruksdalen.

Stiftelsen har også planer om å ruste opp Hydrostranda-delen, med nye hytter som vil erstatte de gamle, eller utbedringer av hytter. I planen ligger det også inne leiligheter. Med økt standard på utleiehytter og -leiligheter blir det også økt trafikk via resepsjonen.

Generelle utbedringer og tilrettelegginger for allmennheten fører også til at flere ønsker å besøke Hydrostranda av Grenlands befolkning. Totalt vil alt dette medføre større trafikk via resepsjonen.

Dersom farten er et problem kan det gjøres fartsreducerende tiltak som f.eks. fartsdumper.

Administrasjonens kommentar:

Vi viser til tidligere avveininger og Stiftelsens mål.

Vi er enig i at det er stor almen tilkomst gjennom Hovedporten til Hydrostranda og at den vegen ikke bør belastes med annen ny trafikk. Det har vært målet at det som avhendes fra Stiftelsen skal ha kjøreadkomst via Ormvika. Vi støtter det.

Og det er gjort større utbedringer av adkomsten der.

Vi legger til at vi har fokus på de trafikale situasjonene der også, og ser at Stiftelsen er villig til å drøfte tiltak som møteplasser og forbedringer. Vi mener det er riktig i så måte og se nærmere på siktlinjene der Ormvika vegen skiller seg fra veg til Kruksdalen.

Vi ser at økningen av påregnelig trafikk ikke er vesentlig, jmf. de opplysningene som ble gitt om at endringen innebærer 21 nye tomter.

Innspill fra Per Olav Rochmann:

Tema.

Konkret spørsmål til Stiftelsen: Spørsmål som går på evt. fremtidig bruk av ny vei fra Odden til Varden. Vil veien fra Odden inkludere trase for avløp fra Varden Øst og ned til Odden, for å koble til eksisterende avløpsnett ved Odden? Vil veien fra Odden utløse fremtidig søknad om flere tomter som da vil benytte denne veien?

Konkret spørsmål til Bamble kommune: Er det grunnlag for forenklet byggesøknad, eller må det utarbeides ny reguleringsplan og høring dersom det kommer søknad om nye områder til privat hytter, som skal benytte den omsøkte veien fra Odden? Avslutningsvis; Et hvert fremsteg er basert på at partene må ta og gi, og i denne saken er plan for ny vei et STORT tilbake steg. Fremtiden kan medføre enda nye steg tilbake for de som benytter seg av eksisterende veinett i Svia/Odden, enten som eiere av tomt/hytte eller fritidsbrukere.

Forslagstillers kommentar.

Planen er justert slik at bakken fra Odden opp mot Varden øst bredde utvides, slik at det blir plass til egen vegtrase for kyst sti på sørsiden av kjørevegen.

Det vil bli krav om ny omregulering ved planer om videre utbygging.

Administrasjonens kommentar.

Forslagstillers besvarelse er ikke konkret på spørsmålet.

Det er krav til å knytte seg til VA nett. Vi forutsetter innsendt egen VA plan før oppstart .VA planen vil fortelle konkret hvor, hvordan og hvem som skal på nettet.

Om vegen fra Odden kan utløse søknader om flere tomter som skal benytte vegen, så er det Stiftelsen som eventuelt har tanker om det.

Situasjonen er slik at en plan er gyldig fram til en annen plan overtar. Kommunens syn blir altså at det ikke er framlagt planer om ytterligere utnyttelser. Det ville avstedkommet en betydelig avklaring med mange myndigheter og varsling der berørte parter og personer ville blitt orientert.

Et framtidig ønske om flere tomter ville utløst et planarbeid slik lovverket er for tiden.

Vi merker oss at Rochmann mener at plan for ny veg er et stort tilbakesteg.

Det er kommentert tidligere.

Innspill fra Stokke – Arntzen:

Tema.

Lars Stokke:

Denne maildialogen er vel tett opp til å bli et høringsinnspill, og vi som foreninger og hyttenaboer må bruke den muligheten til å uttale oss. Men ettersom det allerede er en dialog her via epost, som jeg mottar kopier av som leder av hytteforeningen, har jeg som hyttenabo lyst til å løfte fram et moment som ikke kommer frem i dialogen eller tidligere innspill til prosessen. Gjennom sommeren 2019 førte jeg en manuell logg over bruk av båtplasser og bruk av båter for de dagene jeg var til stede, ettersom jeg har direkte sikt til havna. På den aller beste dagen i juli, med 30 grader og blikkstilte vann, var 14 båter i en eller annen form for aktivitet, av 32 utlagte båter. Ca. 30% av båtplassene var ikke engang belagt med båt. Behovet for nye plasser, og derav vesentlige inngrep i naturverdiene/kystlinjen, er egentlig ikke-eksisterende pr i dag, og det er også allerede eiere av båtplasser som forsøker å omsette disse fordi bruken av plassene er svært begrenset ut fra tøffe værforhold i Rognsfjorden. For årets sesong er det stor ledig kapasitet, og enkelte hytteeiere benytter

flere plasser fordi det er ledige slike. Dessverre er ikke dette korrekt opplyst om i politisk behandling, men jeg ønsker at denne realiteten blir gjort kjent. Sett med mine øyne er det et teoretisk behov for plasser som vi risikerer at skaper en for alltid uopprettelig nedbygging av en flott kystlinje. Det trodde jeg ikke man drev med i 2020.

Sven Arntzen:

Tusen takk for dette. Dette er omtrent det jeg kom frem til da jeg målte i fjor. Jeg synes det er veldig viktig å synliggjøre dette på en klar måte, fordi det innebærer et betydelig inngrep.

Omfanget virker ikke så åpenbart når man ser på kartet. Jeg skal ned om noen dager og vil da ta bilder som synliggjør dette bedre. Jeg ville også tro at fylkesmannen ville motsette seg et slikt inngrep bare noen få meter fra vannet.

Vårt alternativ 3 burde jo stå mye sterkere: omtrent samme kapasitet som alt. 1, men betydelig mindre inngrep (og derfor også rimeligere for oss å realisere).

Forslagstillers kommentar:

Ingen kommentar

Administrasjonens syn:

Vi ser at det er ulike oppfatninger om benyttelsen av båter i sommerperioden. Arntsen og Stokke mener at det i dag er relativt god dekning for alle, men vi altså samtidig får innspill på større havnekapasitet, kapasiteter som vil gjøre evigvarende inngrep.

Som tidligere beskrevet er det gjort et plangrep der en bytter inn godkjente tiltak i gjeldende plan mot å få en økt samlet havn på Odden. Det er dette byttet som gjør at vi kan anbefale løsningen som alternativ 1.

Vi legger til at dersom ikke det er behov for antall båter som anvist i alternativet/planen så er det heller ikke nødvendig å bygge ut i full kapasitet.

Innspill fra Svia og Odden hytteforening:

Tema.

Hytteforeningen representerer med de 88 hyttene på Odden og Svia flertallet av de som direkte berøres av endringene i reguleringsplanen. Vårt innspill er i denne omgang i hovedsak rettet mot vegløsningen for de hyttene som planlegges på Varden. Hytteforeningen kritiserer planprosessen der kommunen støtter stiftelsens planer uten å ta hensyn til tidligere innkomne merknader.

Stiftelsen har og har hatt det prinsipielle ståstedet at ingen biltrafikk til private hytter som etableres på deres eiendom skal gå gjennom hovedporten på Hydrostranda. Valget av trase er fra Stiftelsen og kommunens administrasjon begrunnet med prinsippet om å skille biltrafikken til utleiehyttene og de private hyttene. Det gis ingen forklaring på hvorfor dette er et så tungtveiende argument at det må løses ved å legge adkomstveien gjennom de etablerte hytteområdene i Ormvika, Svia og Odden. Ingen andre muligheter er utredet, noe vi oppfatter som en stor svakhet med planarbeidet.

Hytteforeningen beskriver at det blir en bratt bakke opp fra Odden, og blandet trafikk med gående og bilister. Dette er en del av Kyststien. Veggen går inntil eiendommene 35/393 og 35/394. Veggen gjennom Ormvika og Kruksdalen er 3 m bred og det er vanskelig å passere for to biler. I tillegg skal det være plass til gående. Det er et uoversiktlig vegkryss der veggen går ned til båthavna. Antall nye hytter på Varden øst vil medføre nærmere 25 % trafikkøkning. Alt dette medfører en reduksjon i rekreasjonsverdien.

Hytteforeningens forslag:

Hytteforeningen anbefaler at eksisterende veg via bommen på Hydrostranda til Varden benyttes.

For å unngå at trafikk til Varden kjører inn på de sentrale delene av Stiftelsens område så kan dagens innkjøringsløsning utvides litt for å legge til rette for splitting av trafikken til Varden og øvrige områder ved dagens bom flyttes noen meter lenger inn, og det etableres bom for strekningen til Varden for bruk av de nye hyttene og de eksisterende hyttene som har adkomst langs denne vegen. Stiftelsen må i dette tilfellet gjøre en liten justering av vegløsningen ved innkjøringen – men det er for ingenting å regne sett i forhold til nåværende planlagte infrastrukturarbeider. Det er flere etablerte møteplasser langs den eksisterende traseen og flere kan ved behov lages. Vegen er minst av samme kvalitet som vegen gjennom Svia og Odden, og strekningen er halvparten så lang fra krysset Rognsvegen/Ormvikavegen.

Vår anbefalte løsning legger til rette for at Kyststien fortsatt kan gå mellom Odden og Varden uten å påvirkes av biltrafikk. Således forbedres tur- og rekreasjonsperspektivet med den løsningen som alle andre enn Stiftelsen mener er mest hensiktsmessig. Å lage delvis ny veg til hyttefeltet i Varden øst via Odden fører til at naturområde bygges ned. Båtslipp og -opptak i båthavna vil medføre ekstra biltrafikk til og fra båthavna, noe som er negativt. Dersom det bør være båtslipp kan eksisterende båtslipp på Hydrostranda benyttes.

Naturmangfold:

Med den utbygging som har skjedd er det gjort store inngrep i naturen med hogst og terrenginngrep, og ved utbygging i Varden øst blir det enda verre. Hytteforeningen oppfordrer derfor både tiltaksansvarlig og kommunen om å gjøre minst mulige inngrep og som et minimum tilbakeføre like store arealer til natur, som det som ønskes omregulert til vei/hyttetomter, og at det legges inn som krav i planendringen.

Konklusjon:

Hytteforeningen ber av trafikksikkerhetsmessige årsaker om at Bamble kommune benytter denne muligheten til å justere den foreslåtte reguleringsplanen slik at det ikke etableres en unødvendig og lang gjennomfartsåre via Ormvika, Svia og Odden for trafikk til det nye hyttefeltet på Varden. Den fornuftige og mest kosteffektive løsningen er å benytte eksisterende veg via hovedinnkjøringen på Hydrostranda. Ved noen enkle grep kan trafikken til Varden skilles fra trafikken til øvrige områder på Stiftelsens område ved en justert bomløsning. Langs vegen gjennom hovedporten er det kun noen svært få hytter som vil berøres av trafikk på denne veien. Vi minner om at kommunen ved forrige endring av reguleringsplanen godkjente Stiftelsens argumenter om at den alternative vegløsning hytteforeningen foreslo var for bratt. Det fremstår derfor som lite konsistent å legge opp til en enda brattere vegløsning ved denne reguleringsplanen. Vår anbefalte løsning legger til rette for at Kyststien fortsatt kan gå mellom Odden og Varden uten å påvirkes av biltrafikk. Således forbedres også tur- og rekreasjonsperspektivet med den løsningen som alle andre enn Stiftelsen mener er mest hensiktsmessig. Vi setter vår lit til at kommunens politiske ledelse i denne saken tar nødvendige grep for å bidra til at det etableres en vegløsning som langt bedre hensyntar ulempene ved den foreslåtte løsningen, hvor særlig trafikksikkerhetshensyn må veie tungt. Vi anmoder om at det gjennomføres en befaring med fokus på de berørte parterers innspill til en vegløsning som går gjennom hovedporten til Varden.

Forslagstillers kommentar:

Mye av dette er kommentert i merknad nr. 13.

Det er planlagt at 21 hytter i Varden øst skal få atkomst via Ormvika og Odden, i tillegg til de 88 som har atkomst via Ormvika i dagens plan.

Administrasjonens konklusjon:

Veg og trafikk inn til de nye tomten er hovedtema i planen. Det er kommentert flere ganger før.

Trafikk;

Hydrostranda er og kommer til å være et av hovedmålene for utfart for Grenlands folket særlig om sommeren. Hoved parkeringen ved hovedporten er godt benyttet hele året. Og det er de sør – vest vendte sidene med badestrand og mange sol og fiskeplasser som blir absolutt mest benyttet.

Det store flertall går gjennom hovedporten.

Når det gjelder vegen i Kruksdalen –Odden- Varden så er stiftelsen innstilt på å se på løsninger samtidig som planen legger opp til omlegging av vegen i den dype dalen øst for Varden. Vegomleggingen er tenkt slik at eldre veg opprettholdes som sti/ turveg samtidig som vegen rundt blir i en bredde som gjør flerbruk akseptabelt. Her går kyststien.

Vi viser for øvrig til kommentarer annet sted i saksframstillingen.

Vi ser videre at foreningen er bekymret for økt bilbruk til havna på Odden. Det kan de styre selv.

Foreningen mener at det heller bør vurderes å bruke båtuttaket ved havna i Hydrostranda. Dert betyr altså at hytteiere i Ormvika. Kruksdalen skal trafikkere med bil og båt inn i de områdene som er mest benyttet til allment bruk og der det ikke er lagt til rette for båtfortøyninger for andre enn for Stiftelsen.

Dette vil medføre til en sær uheldig blanding av aktiviteter.

Vi mener at planens intensjoner om trafikk i områdene videreføres

Natur:

Foreningen er opptatt av å begrense inngrep i naturen, En utbygging i Varden øst vil gjøre det enda verre, skrives det. Foreningen oppfordrer til at det det gjøres minst mulig inngrep og at en legger opp til å tilbakeføre like store arealer som natur som en ønsker å få omregulert til bygge formål.'

Vi ser at en forslagstiller veksler inn mulig utnyttelse annet sted for å kunne øke havne volumet. På den måten løses det.

Når det gjelder økt utnyttelse så er det i et område der en i stor grad gjentetter. Kommunen har bukt på å begrense utbyggig i område BFR 12 -13, 15. Det har endt med en løsning med veg framføring i SKV 1 som ender ut i et rekreasjonsområde som nå er nærmest utilgjengelig Planmålet er å legge til rettefor flere naturopplevelser.

Vi mener også at grepet som innebærer at en legger om veg i den bratte dalen øst for Varden bidrar til en forbedret almen løsning.

Erfaringer:

Vi har dessverre fått opplysninger om at enkelte har tatt seg til rette i form av hogst utover tomtegrenser. Det gjelder for flere deler av feltet. Etter det vi forstår har ikke grunneier vært kjent med det på forhånd..

Dersom slikt skjer i regulerte friluftsområder, vil det bli reaksjoner.

Bestemmelsene i planen styrer hva som kan tillates på tomtene. Pkt. 2 beskriver naturdeler av tomtene.

Vi har ingen ytterligere kommentarer.

Konklusjon og oppsummering.

Vi har mottatt skriv fra Forslagstiller den 30.09.-20 der det framkommer at en vurderer å bygge en parallell gangadkomst langs vegen fra eksisterende hytter ved Odden og vestover til dagnes dal øst for Varden slik at det blir en egen gang /kyst sti langs veg SKV1. Bredden er satt til 2,5 meter .

Det bekreftes at Stiftelsen har drøftet dette i et styremøte senere.

Samtidig bekreftes at en har til hensikt å befare områder langs vegen med sikte på å etablere møteplasser. Det er utenfor dette planområdet i retning Ormvika.

Vi mener dette ønske må innarbeides.

Siden noen av tiltakene er utenfor dette planforslaget og må sees på som justeringer av tilliggende plan, vil det være riktig å sette samtidighetskrav.

Vi er samlet av den oppfatningen at alternativ 1 for VS 1 er den riktigste nær på det sårbare landskapet i syd Det må settes vilkår til miljø bod- ren marina.

Vi foreslår en innskjerping på bestemmelsenes med nye punkter fra nr. 18 – 22 for hytter: Stamp og/eller annen bad innretning skal inngå i hyttens areal.

Frittliggende terrasser tillates ikke.

Vegetasjon og landskapsformer skal vises på situasjonsplan til byggesøknad. Cotehøyde på gulv og terrengnivå må vises.

Båtopplag tillates ikke. Parkeringer skal skje på nordsiden av hytte på Varden

Kommunedirektørens vurdering

Forsalg til reguleringsendring for område Varden –Odden – beskrevet som alternativ 1.

Hydrostranda innebærer økt marina, flere hytter og en omgjøring av gjeldende plans formål.

Planen opprettholder det strategiske valg av at trafikk til området løses via Ormvika vegen og ikke gjennom hovedporten på Hydrostranda.

Det er foreslått trafikale forbedringer som innebærer justeringer av tilliggende plan.

Det foreslås også en havneløsning der en veksler inn en havne /opptaksmulighet i tilliggende plan. Det må settes samtidighetskrav her.

Forslag til separasjon av kyst sti og kjøreveg i område mellom Varden og Odden innarbeides.

Det fremmes tillegg på bestemmelser. Havnealternativ 1 anbefales.

Miljøkonsekvenser

Se planbeskrivelse og formål i planen

Økonomikonsekvenser

Ingen offentlige

Andre konsekvenser

Tålbare løsninger, men er om lag optimal belastning, ikke mer havnekapasitet

Konklusjon

Anbefales

RETT UTSKRIFT
DATO 19.mars.2021