

Planinitiativ – Detaljregulering for kai med passasjerbåtanløp i Husvik.

Gnr./Bnr.: 158/47 Husvik, Tønsberg kommune
09.04.2024

Vedlegg:

Vedlegg 01 Utkast til illustrasjonsplan fullt utbygget.

Vedlegg 02 Utkast til illustrasjonsplan delvis utbygget.

Vedlegg 03 Utkast til plankart.



Illustrasjonsplan ny Kai for passasjerbåt. Husvik.

Planinitiativet gjelder oppstart av detaljregulering for kai med passasjerbåtanløp i Husvik, Jarlsøveien 42c (gnr/bnr: 158/47)

Planinitiativet oversendes som underlag for diskusjon om veien videre. Forslagsstiller ønsker å, sammen med kommunen, diskutere om de nødvendige endringene kan behandles som en mindre endring av eksisterende reguleringsplan eller om man i samråd finner det mest hensiktsmessig at forslagsstiller fremmer ny detaljregulering for eiendommen.

Planinitiativet oversendes i henhold til plan- og bygningsloven (pbl) § 12-8, forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven §§ 1 og 2, og prop. 149 L.

Notatet omtaler premissene for videre planarbeid og redegjør for forhold som er lista opp i § 1 punkt a) til l) i forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven (pbl).

Forslagsstiller:**Flybåten Husvik Brygge AS** (Org.nr. 913 556 909)Jarlsøveien 42c
3124 TønsbergKontakt: **Arne Osmundsvaag**Tlf: 924 27 648 / arne@flybåten.no**Plankonsulent:****Skog Arkitekter AS** (Org.nr. 923 133 488)Grev Wedels gate 8b
3111 TønsbergKontakt: **Kasper Bonna Lundgaard**Tlf: 412 46 212 / kasper@skogarkitekter.no**Hjemmelshavere:**(Gnr./Bnr.: 158/47): **Flybåten Husvik Brygge AS** (Org.nr. 913 556 909)(Gnr./Bnr.: 158/494): **Kjetil Høiland****Forslag til navn på planen**

Detaljregulering for kai med passasjerbåtanløp i Husvik.

Bakgrunn

Forslagsstiller ønsker å drive en effektiv og god passasjerfergedrift fra kaia i Husvik.

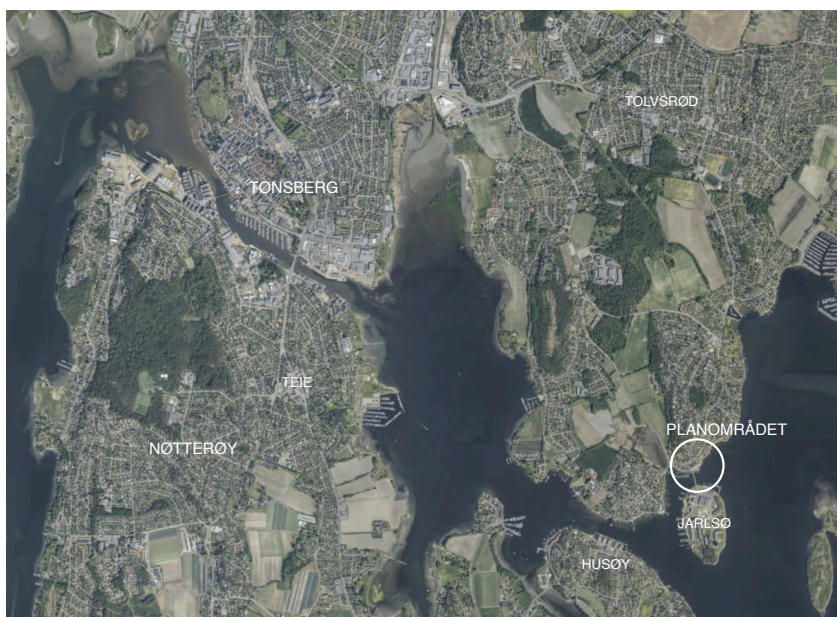
Da gjeldende detaljregulering ble vedtatt i 2013 ble den av ulike årsaker utformet på en måte som, etter forslagsstillerens oppfatning, gjør det vanskelig å gjennomføre intensjonen bak planen som er å drive en god passasjerbåttrafikk til skjærgården og østsiden av Oslofjorden. I åren etter har forslagsstiller forsøkt å endre disse forholdene. Samtidig har det skjedd stor utvikling innenfor fergedriften siden 2013 blant annet med fremmarsj av elektriske ferger. Forslagsstiller har også fått teste kaia i faktisk bruk og ser at det, på grunn av lokalklimatiske forhold, vil være lurt å tilføre planen muligheten for en bølgebryter. Bølgebryter vil også kunne tilrettelegge for moderne hurtiglading av båt. Husvik er et svært velegnet utgangspunkt for kryssing av fjorden med passasjerer. Dette skyldes både at det er kort vei ut i den åpne fjorden, at det finnes korresponderende havn på fjordens østside og ikke minst at fjorden er lett å kysse under ulike værforhold på dette punktet. Dette sett i sammenheng med at det er etablert sykkelvei til Tønsberg sentrum, at det finnes sykkelferge (Ole III) til Husøy med sykkelvei til Føyenland og Nøtterøy samt halvtimesfrekvens på buss til og fra Tønsberg gjør det svært fornuftig å legge best mulig til rette for passasjerfergekai i Husvik.

Formålet med planen.

Forslagsstiller har til hensikt å fremme detaljreguleringsplan, jfr. Plan- og bygningslovens § 12-3 for å kunne drive fergetransport av passasjerer fra eiendommen. Formål med planen er å tilrettelegge for utvikling av en kai med tilhørende parkering og vente- og lagerfasiliteter. Målsetningen er å etablere et attraktivt og veltilpasset tilgangspunkt både til den lokale skjærgården og til østsiden av fjorden. Beliggenheten er enestående til begge formål.

Planområdet og om planarbeidet vil få virkning utenfor planområdet

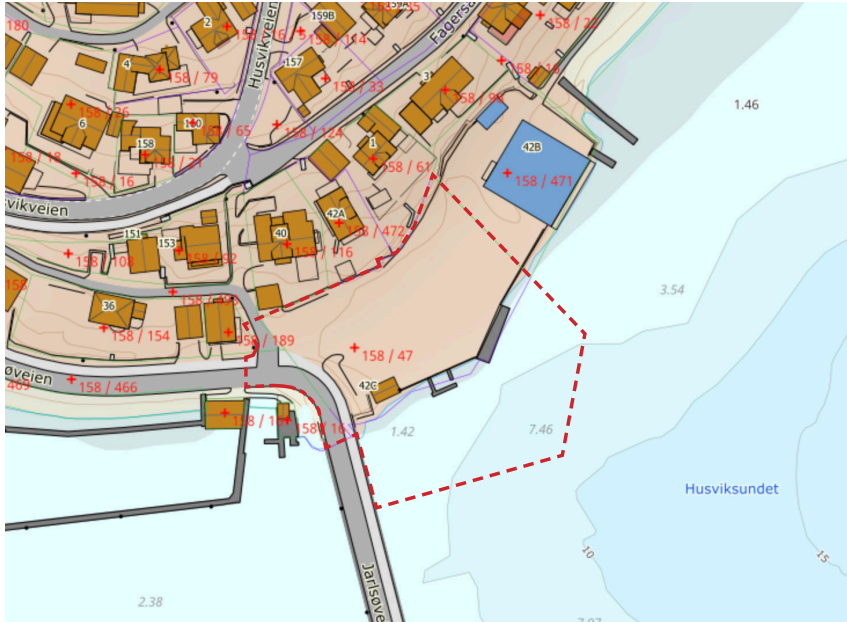
Planområdet befinner seg i Tønsberg kommune, i Husvik, 0,2 km nord for Jarlsø og 6,3 km øst for Tønsberg sentrum.



Tomten ligger langs Jarlsøveien ved broa til Jarlsø, ytterst på Husvik. Tomten ligger nær bussholdeplasser og matbutikk og det er god tilgjengelighet med sykkel og bil. Eiendommen har historisk vært brukt som parkering for industri på Jarlsø og som fergekai, blant annet for forsvarets ferge til Bolærne.

Planavgrensning

Foreslått planavgrensning er vist i kartet under. Avgrensning vil justeres i samråd med kommunen. Planområdet kan utvides eller minskes i henhold til eventuelle endringer i infrastruktur. Det som er vist, er utstrekningen av dagens detaljregulering samt den utvidelsen som ønskes i sjø. Hoveddelen av planområdet omfatter eiendom med gnr/bnr. 158/47 og eies av Flybåten Husvik Brygge AS



Planområdet som vist innenfor foreløpig planavgrensning er ca. 5,5 daa og ligger mellom Jarlsøveiens mot vest, boligbebyggelse i nordvest, sjøen mot sør og sørøst og eiendommen til Husvik og Nes vel i nordøst. Eksisterende adkomst via avkjøring fra Jarlsøveien. Realisering av det foreslåtte prosjektet er ikke vurdert å ha negative virkninger utenfor planområdet.

Natur, kulturmiljø/kulturminner og friluftsliv:

Søk i www.naturbase.no viser følgende registreringer:



Det er ingen registrerte kulturminner i området. Det er heller ikke funnet andre naturverdier i området enn de enkeltobservasjonene som er vist i ovenstående kart. Kyststidraget omhandles lenger nede.

Byggegrunn og geoteknikk:

Området er oppført med «fyllmasse – antropogent materiale» i kartdatabasen til NGU.

Planområdet ligger under marin grense. I NVE sitt kartlagte område er det markert i aktsomhetsone for marin leire med «mulighet for sammenhengende forekomst marin leire». Grunnen har vært benyttet til parkering og kai i svært lang tid og oppbygging er antagelig en kombinasjon av grunnfjell og fyllmasser.

Mobilitet og transport:

Nærmeste bussholdeplass mot Tønsberg sentrum er plassert ved avkjøring til eiendommen i Jarlsøveien. Det finnes sykkelvei mellom Tønsberg sentrum og planområdet.

Foreslått endring av plangrunnlaget vil ikke påvirke forutsatt trafikksituasjonen utenfor området. Personbiltrafikk vil være tilnærmet lik det som forutsettes i eksisterende detaljregulering.

Natur- og rekreasjonsområder:

Planområdet ligger i tilknytning til kyststien som er en viktig ressurs som turområde og viktig i seg selv for å tilgjengeliggjøre kysten for allmenheten. I eksisterende detaljregulering er det regulert en turveiforbindelse lengst nord på tomten, inntil og langs nabogrensene som består av høy forstøtningsmur, garasjeinnkjøring og terrengstigning. Denne ble forsøksvis tidligere markert med kantstein, men ble ikke brukt av publikum, og oppleves som lite hensiktsmessig. Det foreslås nå en endring til kombinert kjørevei og turvei mellom Jarlsøveien og eiendommen til Husvik og Nes vel. Denne traséen samsvarer med den traséen som ser ut til å bli naturlig bruket av allmenheten, og som antagelig vil bli brukt uansett hvor turstien reguleres, pga. stiens start- og slutt punkt. I tillegg vil forslagsstiller legge til rette for å sikre at kaifronten er åpen for publikum slik at allmenheten får tilgang til sjøen langs hele eiendommen. Det er flere årsaker til at denne endringen foreslås. Hovedgrunnen er at plasseringen av turdraget nord på tomten blokkerer for en god og effektiv bruk av arealet. Det er flere utkjøringer gjennom grøntdraget, grøntdraget ender brått i velhusets parkeringsplasser og draget vanskeliggjør et godt kjøremønster på tomten. Forslagsstiller ser og støtter viktigheten av en sammenhengende kyststi og ønsker, i samråd med kommunen, å finne en løsning på dette som både ivaretar og opprettholder kyststiforbindelsen og muliggjør drift av passasjerbåtkai.

Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Passasjerbåtkai i Husvik:

Planlagt fremtidig bruk av eiendommen i foreslått planendring er den samme som i eksisterende detaljregulering. Det legges opp til en effektiv og god kai for passasjerbåt som både kan betjene den lokale skjærgården og transport til østsiden av Oslofjorden. Området foreslås regulert til kai med tilhørende havneområde i sjø, tilhørende parkering for bil og sykkel, et mindre terminalbygg og gangsti til offentlig transport og gang- og sykkelstinet. Den viktigste forandringen sammenlignet med eksisterende plan er arealet avsatt i sjø til flytende bølgebryter og kai. Det har vist seg at nordøstlig vind, særlig vinterstid, kan skape problemer på stedet. En flytende molo / bølgebryter vil løse dette problemet samtidig som den kan huse ladeanlegg for elektriske ferger. En annen viktig funksjon ved flytende molo er at den vil sikre fergens propellstrøm for "myke trafikanter" på sjøen. Særlig robåt og kajakk er utsatt for turbulens. De kan også være vanskelige å oppdage. Moloen vil lede disse trygt rundt fergenes manøvreringsareal. Båtforeningen vest for eiendommen er svært positive til etablering av bølgebryter da denne vil beskytte deres småbåthavn også.

Trinnvis utbygging:

Det er svært viktig at det legges opp til en trinnvis utbygging av potensialet i reguleringsplanen. Forslagsstiller ønsker å finne frem til en fornuftig trinnvis tilnærming til drift av kai sammen med kommunen. Årsaken til dette er at det vil være kostnadskrevenende å bygge ut hele potensialet i planen. Dette dreier seg særlig om ny kaifront med flytemolo tilrettelagt for hurtiglading av passasjerbåt og terminalbygget. Full utbygging kan ikke forsvares

med dagens bruk og trafikk. Imidlertid er det, med kommende krav i skipsfarten, svært viktig å legge til rette for lading av båt og bak en trygg og effektiv bølgebryter i reguleringsammenheng. Det er også viktig å legge til rette for et større antall p-plasser ved full utbygging enn det det er behov for i dag. Et eksempel på trinnvis utbygging er vist i vedlegg 1 og 2 der vedlegg 1 viser fullt utbygget anlegg og vedlegg to viser trygt opparbeidet p-anlegg, men uten utbygging av kai og flytemolo.

Utbyggingsvolum og byggehøyder

Tomtens størrelse er på 5,5 daa.

Nytt utbyggingsvolum

Målsetningen med planarbeidet er å legge til rette for drift av passasjerbåtkai. Dette medfører ikke et stort utbyggingsvolum. Det legges allikevel opp til et mindre terminal-, vente og administrasjonsbygg på eiendommen. Dette arealet er i eksisterende detaljregulering regulert til "Offentlig eller privat tjenesteyting". I foreslått endring beholdes formål slik det er og formålets utstrekning beholdes tilnærmet uendret. Arealet er på 253 m² og bebyggelsen foreslås i en etasje.

Funksjonell og miljømessig kvalitet

Bygg og uteområder vil planlegges med hensyn på miljøkvalitet. Bygg vil også plasseres og utformes med tanke på å innordne seg landskapskarakteren, romdannelse, sol, vind og lysforhold. Det vil tilrettelegges for offentlig tilgjengelig utemøblering på kaia slik at anlegget kan være en lokal møteplass. Prosjektet tar sikte på å være et tilskudd til området både i form av opplevelse, funksjon og som en estetisk oppgradering fra dagens situasjon.

Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser.

Planens hovedgrep med å la det nye bygget og kaianlegget føye seg inn i den eksisterende topografien på tomta gjør at prosjektet vil være godt tilpasset omgivelsene og landskapet rundt. Bebyggelse vil ikke ta utsikt fra boliger i bakkant og det er lagt opp til beplantning i parkeringsområdet som bryter ned størrelsen på arealet. Utstikkende flytemolo stikker ikke lenger ut enn utstikker tiltenkt "barnehagebåten" i eksisterende detaljregulering og er således ikke til hinder for båttrafikk i sundet.

Forholdet til kommuneplan, gjeldende reguleringsplan og retningslinjer og pågående planarbeid.

Nasjonale føringer:

Med det årlige forventningsbrevet til kommunene presiserer Statsforvalteren hva som er regjeringens politikk og nasjonale føringer for kommunal planlegging og hva som er viktige prioriteringer i Vestfold.

Andre statlige planretningslinjer:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027.
- Statlige retningslinjer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging.
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen.
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene.

Regionale føringer:

Regional planstrategi Vestfold og Telemark (RPS) (2021 - 2028)

Regional plan for samordna areal og transport i Vestfold

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (Vestfold) (RPBA) (26.9.2019)

Handlingsplan for universell utforming i Vestfold fylkeskommune 2019

Regional plan for kystsonen i Vestfold

Regional transportplan i Vestfold

Sykelstrategi Vestfold og Telemark fylkeskommune

Kommunale føringer:

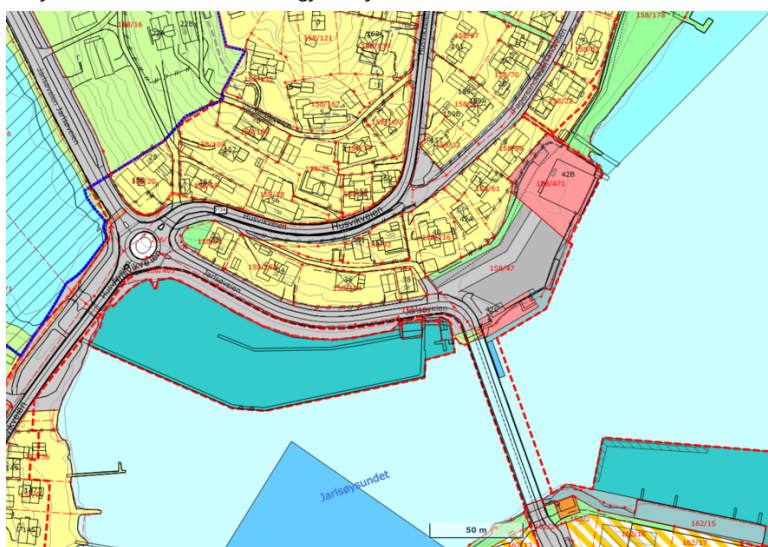
Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2033

Kommuneplanens arealdel 2018-2030 (22.05.2019)

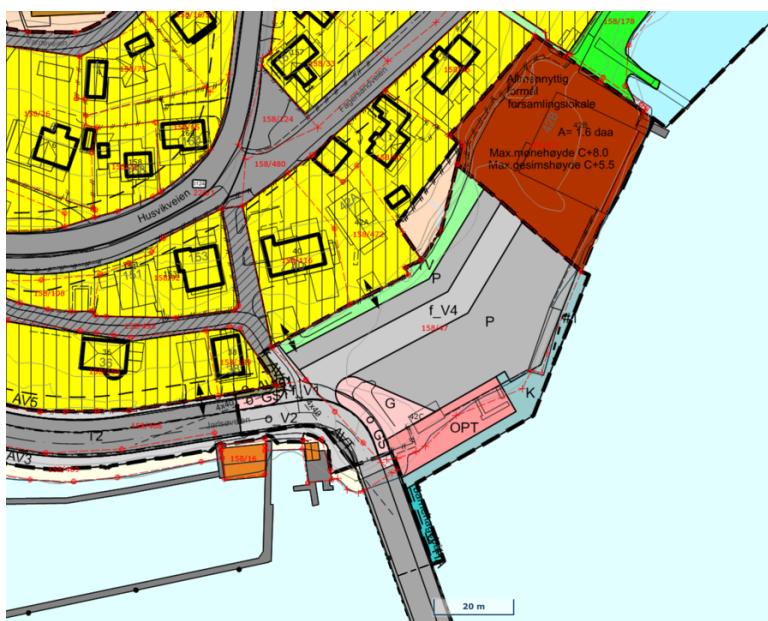
Gjeldende Planstatus:

- Området er avsatt til: "Parkering - Nåværende", "Veg – nåværende", "Offentlig eller privat tjenesteyting – Nåværende", "Havn – Nåværende", "Farled – Nåværende" og "Grønnstruktur – Nåværende" i "Kommuneplanens arealdel 2018-2030" (22.05.2019). Gjeldende reguleringsplan for området er "Detaljregulering, Kai/Passasjerbåtanløp på Husvik GBNR. 158 / 47" med plan-ID: 0704 20110052 (vedtatt 20.03.2013).

Planforslaget avviker noe fra kommuneplanens arealdel. Dette ser ut til å skyldes kommuneplanens detaljgrad, ikke hensikten bak valg av formål. Når planforslaget eventuelt vedtas vil det imidlertid automatisk erstatte kommuneplanen slik det kommer frem av kommuneplanbestemmelse pkt. 2.1 "Reguleringsplaner vedtatt etter 31. januar 2018 skal likevel gjelde foran ved motstrid".



Kommuneplan



Eldre reguleringsplan

Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet.

Naboer og andre i nærområdet vil berøres av planinitiativet, men ettersom endring fra eksisterende detaljregulering er svært liten vil konsekvensene være små. Tiltaket vil antageligvis ha en positiv innvirkning på lokalsamfunnet på grunn av den estetiske og funksjonelle oppryddingen de fører til.

Mobilitet

Mobilitetssituasjon i området vil i liten grad påvirkes av planinitiativet.

Skole og barnehage.

Endringer i planen påvirker ikke skolevei fra Husvik Nes eller Jarlsø til Husvik Skole.

Natur- og miljø

Planområdet ligger langs sjøen og det kan tenkes å påvirke interesser knyttet til dette. Måten kyststien vernes i plan endres, men ivaretagelse opprettholdes og forsterkes.

Byggegrunn og områdestabilitet.

Geotekniske interesser må utredes i planarbeidet.

Vann- og avløpstilknytning.

Bebyggelsen skal kobles på kommunalt VA-anlegg.

Hydrologi

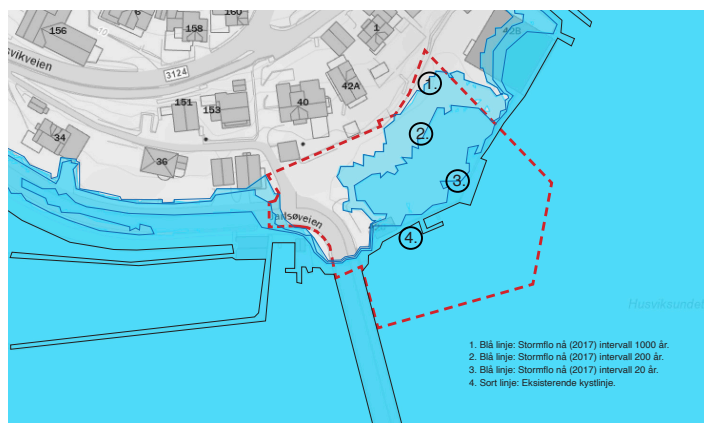
Interesser vedrørende stormflo i Jarlsøundet og eventuell sikring av ny bebyggelse må utredes i planprosessen.

Hvordan samfunnssikkerhet skal ivaretas, blant annet gjennom å forebygge risiko og sårbarhet.

Det vil, dersom endring blir fremmet som en ny detaljregulering, bli utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse i tråd med utredningskravet i pbl § 4-3. Analysen følger og baseres på veileder og mal fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. ROS-analysen vil kartlegge eventuell risiko for uønskede hendelser og beskrive tiltak for å begrense disse.

Foreløpige vurderinger tyder på at de viktigste problemstillingene vil være forholdet til:

- Fare for stormflo - deler av planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for stormflo i kartdatabasen til NVE. Både kai og parkering kan tåle dette godt, men det behandles i ROS-analyse.
- Mobilitet og trafiksikkerhet internt på planområdet og tilkomst til området.
- Naturtyper.
- Områdestabilitet og byggegrunn.



Aktsomhetszone for stormflo. NVE-atlas.

Hvilke berørte offentlige organer og andre interesser som skal varsles før oppstart?

- NVE
- Statsforvalteren
- Naboer
- Grunneiere
- Interesseorganisasjoner
- Berørt barneskole
- Grenland brann- og redning
- NGI
- Statens vegvesen
- Kystverket
- Norsk Maritimt Museum
- Tønsberg kommune, Drift, veg og park.
- Tønsberg Havnevesen

Listen er ikke uttømmende, vi ønsker dialog med kommunen angående endelig varslingsliste.

Prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte.

Varsel om oppstart

Varsel om oppstart sendes til alle berørte interesser som nevnt ovenfor. Det varsles i en lokalavis. Varselet kunngjøres også på kommunens hjemmeside. På hjemmesiden gjøres planinitiativet og referat fra oppstartsmøtet tilgjengelig.

Samarbeid, medvirkning og offentlig ettersyn

Medvirkning i plansaker følger plan- og bygningsloven, kapittel 5 om medvirkning i planleggingen. Det legges opp til en ordinær planprosess iht. prosessreglene i plan- og bygningsloven.

Det søkes samarbeid med interessenter, berørte grunneiere og naboer, fagmyndigheter, samt andre fagkyndige ved behov. Etter at planforslaget er behandlet politisk vil planforslaget bli sendt på høring. Det blir mulighet for å uttale seg til planforslaget under offentlig ettersyn.

Vurdering av om planen er omfattet forskrift om konsekvensutredninger, og hvordan kravene i tilfelle vil kunne bli ivaretatt.

Planinitiativet er i tråd med vedtatt kommuneplan og forholder seg til overordnende føringer for arealutvikling i området og er dermed ikke vurdert til å utløse krav til konsekvensutredning etter KU-forskrift FOR-2017-06-21-854. Planarbeidet omfattes heller ikke av tiltak som følger av forskriftens vedlegg I og II.

Tema som ønskes avklart i oppstartsmøtet

Er det forhold dere må ha avklart for å kunne ta stilling til om dere skal gå videre med planarbeidet?

Er det forhold du ellers anser som viktig blir diskutert på møtet?

- Vi ønsker å diskutere på hvilken måte endring av eksisterende plan skal behandles i kommunen. Kan endringene gjøres som en mindre endring av plan eller må de behandles som en ny plan?
- Dersom planen som presentert i planinitiativ må fremmes som ny detaljregulering; hvilke endringer vil kunne behandles som en mindre vesentlig endring av eksisterende plan?
- Mobilitet. Hvordan kan man best ivareta kyststiforbindelsen og samtidig ha en åpen, effektiv og god passasjerbåtkai for regionen? Fint å diskutere foreslått sambruk av areal (vedlegg 1, 2 og 3).