

SØRØST

Skien kommune
Postboks 158
3701 SKIEN

Deres ref.:

Vår ref.:
2019/1681-10

Arkiv nr.:

Saksbehandler:

Aase Kristin Eikenæs Marthinsen

Dato:

23.04.2019

Tillatelse til etablering av gang- og sykkelbru - Jernbanebrygga sør til Klosterøya - Skien kommune - Telemark fylke

Vi viser til søknad av 24.10.2018 vedrørende ovennevnte.

Med hjemmel i havne- og farvannsloven § 27 første ledd, jf. forskrift 3. desember 2009 nr. 1449 om tiltak som alltid krever tillatelse av Kystverket § 1, gis det tillatelse til etablering av gang- og sykkelbru.

1 Beskrivelse av saken

Skien kommune søker om tillatelse til etablering av gang- og sykkelbru mellom Klosterøya og jernbanebrygga i Skien sentrum. Brua plasseres nord for Katteskjær. Dette er ei klaffebru, der ett av spennene i brua kan åpnes (mellom akse 4 og 5). Når klaffen er lukket vil seilingsløpet ha en horisontal og vertikal klaring hhv 22 m og 5 m. Når brua er åpen vil seilingsløpet ifølge vedlagte tegning ha en horisontal og vertikal klaring på hhv 22 m og 18,7 m.

Brua er ei bjelkebru i spennarmert betong. Klaffen består av komposittmateriale. Brufundamentene er pelet mot elvebunnen ned til fast fjell. For akse 4, 5 og 6 er pelene sammenknyttet til et stor betongfundament. Fundamentering til elvebunnen består av stålkjernepeler til berg. Brua planlegges å ferdigstilles i 2021.

Det går fram av søknaden at åpningen av brua skal styres fra vegtrafikksentralen i Porsgrunn. I første omgang planlegges åpning av brua ved oppringing. Dersom det viser seg et behov for å begrense antall åpninger for fritidsfartøy, vil det vurderes om det skal innføres faste åpningstider. Nyttetraffic vil uansett bli prioritert. Kommunen skriver videre i søknaden at lekterne som leverer korn til Norgesmøllene kan passere under brua uten at det er behov for å åpne den.

Det er utført en skipsstøtanalyse for det aktuelle brustedet. Analysen viser at direkte støt mot pilarene er det mest sannsynlige kollisjonsscenarioet, og det anbefales etablering av fendingssystem som avbøtende tiltak.

Tiltaket er i overensstemmelse med vedtatte reguleringsplan for Skien brygge. I forbindelse med arbeidet med reguleringsplanen er det blitt avholdt møter og befaring der Kystverket har deltatt.

Søknaden om etablering av brua er blitt sendt på høring til Fylkesmannen i Telemark, Fiskeridirektoratet, Norsk Maritimt Museum, Grenland Havn, Telemarkskanalen FKF, Telemarkskanalen skipsselskap, Telemark fylkeskommune, Telenor, Skagerak nett, Skarsfos Båtreiser, MS Telemarken, Skien- Dalen skipsselskap og Norgesmøllene.

Fylkesmannen i Telemark, Telenor og Fiskeridirektoratet har i sine uttalelser av hhv 28.11.2018, 30.11.2018 og 12.12.2018 ingen merknader til tiltaket.

Telemark fylkeskommune uttaler i brev av 12.12.2018 at de er positive til utbygging av brua, og gjør oppmerksom på at forholdet til kulturminner og kulturmiljø er avklart gjennom reguleringsplanen for området.

Telemarkskanalen FKF har i sin uttalelse av 7.12.2018 ingen motforestillinger til brua, men gjør oppmerksom på at brua kan påvirke damklassifiseringen av Skien sluser og Damfossen dam, jf. damsikkerhetsforskriften. Telemarkskanalen FKF forutsetter bl.a. at brua har tilstrekkelig motstandsevne/ stabilitet i forhold til oppstrøms vannstandsreguleringer, flomdempende tiltak ved evt. dambrudd, at det etableres sikringstiltak ved påkjørsler og skader fra båttrafikken i området og at strømningsforholdene ivaretas slik at disse ikke utgjør en ulempe for båtene som benytter Telemarkskanalen.

I *Telemarkskanalen Skipsselskap AS* sin foreløpige uttalelse datert 12.12.2018, samt i felles uttalelse fra *Telemarkskanalen Skipsselskap AS, Skarsfos båtreiser AS, Skien Dalen Skipsselskap AS, Brevik Shipping AS og Norgesmøllene AS, avdeling Skien* datert 14.1.2019 kommer bl.a. følgende momenter fram: Det er utfordrende manøvreringsforhold i området under normal vannstand og ved utslipp fra Damfoss. En etablering av bru og brygger i samme området reduserer muligheten for sikker manøvrering, og disse tiltakene må sees i sammenheng for å vurdere konsekvensene av tiltakene. Dersom det oppstår feil på brua, må det være brygger til fortøyning av båter både oppstrøms og nedstrøms brua, med mulighet for å sette av passasjerer. Anleggsperioden bør foregå i vinterhalvåret, og det bør være høy kvalitet på åpne- og lukkemekanismene for brua. Dette innebærer bl.a. følgende:

- høy kvalitet på hydraulikk og elektrisk styring
- ingen vind-, varme- eller snøbegrensning for åpning av bruklaff
- god rekkevidde for kommunikasjon med VTS
- rask respons ved feil samt back-up-system
- vedlikehold utenfor sesongen til kanalbåtene
- mulighet for åpning av brua før båter forlater Skien sluse eller en av kaiene.

Øvrige høringsinstanser har ikke kommet med uttalelse til saken.

Etter Kystverket Sørøst sitt ønske, ble det avholdt møte 27.2.2019 der representanter for brukere av elva (Norgesmøllene, Telemarkskanalen skipsselskap og Telemarkskanalen FKF), Grenland Havn, losoldermann, Skien kommune og Kystverket Sørøst deltok. I møtet kom det bl.a. fram at de fleste av innspillene som er kommet inn i forbindelse med søknaden om krysningsløyve er også vurdert tidligere i forbindelse med behandling av

reguleringsplanen for Skien brygge. Brukerne av vassdraget er først og fremst bekymret for plasseringen av brua, bredden og høyden på brua både i åpen og lukket tilstand, og påvirkning av sidestrøm fra Damfossen. Brua vil oppleves som et hinder for båttrafikken, ettersom sidestrøm fra Damfossen drar båtene mot Jernbanebrygga og gjør det vanskelig å manøvrere båtene inn mot brua og seilingsløpet. Brua utgjør derfor et stort sikkerhetspotensial. Videre vil etablering av bru og brygger reduserer muligheten for sikker manøvrering i området. Lekterne til/fra Norgesmøllene er nesten 50 meter lange totalt m/slep og krever et stort manøvreringsareal. Brua og utbygging av Skien brygge må derfor sees i sammenheng. Det ble tatt opp ønske om vertikal klaring på mer enn 5 meter i lukket posisjon, siden mange fritidsbåter vil ikke gå under med den planlagte vertikale klaringen. Det ble også ytret ønske om en større horisontal klaring enn 22 meter, først og fremst grunnet sidestrømmene fra Damfossen. Det ble også påpekt at det er viktig å ha mulighet til å fortøye større båter både oppstrøms og nedstrøms brua dersom det skulle bli behov for det. Og helst med mulighet for ilandsetting av passasjerer. Skien kommune har fulgt Statens vegvesen sin Håndbok N400 i planlegging og prosjektering av brua. Håndboka sier at klaffebruer skal være enarmet, dvs kun én klaff per spenn. Dette regelverket ble lagt til grunn i arbeidet med forprosjektet, samt reguleringsbestemmelsene som sier at brua skal være universelt utformet. Med en bredere seilingsled med 5 meters høyde i lukket tilstand ville man komme for nær Skien brygge til å kunne oppnå krav til universell utforming. Det ble også tatt opp viktigheten av at brua får høy kvalitet på hydraulikk og elektrisk styring, god rekkevidde for kommunikasjon med Vegtrafikksentralen, lav responstid ved feil, og mulighet for å åpne brua manuelt ved feil på fjernstyringen av åpning/lukking av brua.

2 Aktuelle bestemmelser og vurderingstema

Tiltaket faller inn under havne- og farvannsloven § 27 første ledd som lyder:

"Bygging, graving, utfylling og andre tiltak som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i kommunens sjøområde, krever tillatelse av kommunen hvor tiltaket skal settes i verk. Som tiltak regnes bl.a. fortøyningsinstallasjoner, kaier, brygger, broer, luftspenn, utdypning, dumping, akvakulturanlegg, opplag av fartøy, lyskilder, kabler og rør. (...)."

Tiltaket faller videre inn under forskrift 3. desember 2009 nr. 1449 om tiltak som alltid krever tillatelse fra Kystverket § 1 (tiltaksforskriften) som lyder:

"§ 1. (tiltak som alltid krever tillatelse fra Kystverket)

Følgende tiltak kan ikke iverksettes uten tillatelse fra Kystverket, uten hensyn til hvor tiltaket skal iverksettes:

- a) akvakulturanlegg*
- b) kraftproduserende anlegg i sjø*
- c) rørledninger for olje og gass*
- d) broer*
- e) luftspenn*
- f) innretninger, installasjoner og anlegg for kraftproduksjon og petroleumsvirksomhet, herunder slep og oppankring av slike. Unntatt er forsynings- og hjelpefartøy eller skip som transporterer petroleum i bulk.*
- g) tiltak som krysser en kommunegrense*
- h) andre tiltak som kan skape vesentlige hindringer eller ulempe for den alminnelige ferdsel, herunder sprengninger, større slep, seismiske undersøkelser og utprøving av utstyr."*

Søknaden skal derfor avgjøres av Kystverket selv om tiltaket det søkes om skal plasseres innenfor Skien kommunes sjøområde.

Alle tiltak som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i farvannet krever tillatelse etter § 27. Vurderingen av tiltakets virkninger for sikkerhet og fremkommelighet må gjøres konkret ut fra tiltakets art, størrelse, plassering og forholdene ellers på stedet. Det er tilstrekkelig at det er en rimelig mulighet for at tiltaket kan virke forstyrrende på ferdselen.

Med "sikkerheten" i farvannet menes sikkerheten både for personer, herunder liv og helse, fartøy og eiendom, og ferdselen. Det skal herunder legges vesentlig vekt på virkninger for sjøtransporten og annen ferdsel på sjøen, men også virkninger for annen aktivitet i farvannet, jf. lovens § 1. God "fremkommelighet" innebærer at det skal tilrettelegges for uhindret og trygg ferdsel. Det er ikke "fremkommeligheten" for enhver som loven skal ivareta, men fremkommelighet i alminnelighet, dvs. den alminnelige ferdsel for flere enn en enkelt eller noen få personer. Den konkrete ferdselens karakter og intensitet i området må derfor vurderes.

I vurderingen av om tillatelse skal gis, skal det også legges vekt på havne- og farvannslovens formål som fremgår av § 1:

"Loven skal legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer.

Loven skal videre legge til rette for effektiv og sikker havnevirksomhet som ledd i sjøtransport og kombinerte transporter samt for effektiv og konkurransedyktig sjøtransport av personer og gods innenfor nasjonale og internasjonale transportnettverk."

Formålsbestemmelsen innebærer at vi i tillegg til å legge vekt på sikkerhet og fremkommelighet, også må ha et helhetlig syn på farvannet der hensynet til forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet er av betydning for saken. I denne vurderingen er miljøhensyn relevant, jf. uttrykket "allmenne hensyn". Det følger også av § 26 første ledd at hensynet til miljøet skal ivaretas når tiltaket planlegges, gjennomføres, drives og vedlikeholdes.

Det følger videre av § 27 første ledd at det ikke kan gis tillatelse til tiltak som vil stride mot bestemmelser gitt i eller i medhold av loven, herunder bestemmelsen i § 26 første ledd som lyder:

"Tiltak som krever tillatelse etter dette kapittelet, skal planlegges, gjennomføres, drives og vedlikeholdes slik at hensynet til god fremkommelighet og trygg ferdsel i farvannet samt hensynet til liv og helse, miljø og materielle verdier, blir ivaretatt på en forsvarlig måte."

Bestemmelsen fastsetter en alminnelig standard som gjelder direkte for tiltakshaver og for myndighetene som gir tillatelsen.

Det fremgår videre av lov 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) § 7 at "prinsippene i §§ 8 til 12 skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet". Det skal synliggjøres hvordan naturmangfoldet er vurdert i vedtaket. I tillegg skal forvaltningsmålene i naturmangfoldloven §§ 4 og 5 være en del av vurderingen. Med "naturmangfold" menes biologisk, landskapsmessig og geologisk mangfold, som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning. Beslutninger som ikke endrer bruken eller medfører inngrep, og som dermed ikke berører naturmangfold, vil som hovedregel falle utenfor virkeområdet til § 7.

Det følger av naturmangfoldloven § 8 at offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet så langt som det er rimelig skal bygge på vitenskapelig kunnskap og erfaringsbasert kunnskap om arter, naturtyper og effekten av påvirkninger.

Med hjemmel i havne- og farvannsloven § 29 kan det stilles vilkår til en tillatelse. I § 29 heter det blant annet:

”Ved fastsettelsen av vilkår i enkeltvedtak etter dette kapitlet skal det legges vekt på hensynet til god fremkommelighet og trygg ferdsel i farvannet, hensynet til andre næringer, samt hensynet til liv og helse, miljø og materielle verdier. (...).”

Tillatelse til tiltak etter havne- og farvannsloven § 27, jf. tiltaksforskriften, kan for øvrig ikke gis i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven uten at vedkommende plan- og bygningsmyndighet har gitt dispensasjon, jf. havne- og farvannsloven § 32 annet ledd.

3 Vurdering av saken

Omsøkte tiltak ligger i Bryggevannet i Skien sentrum, nord for Katteskjær. Området trafikkeres av nyttebåttrafikk, hovedsakelig lektere som slepes til og fra terminalen til Norgesmøllene. I tillegg trafikkeres området av kanalbåter som frakter turister gjennom slusene i Skiensvassdraget, samt fritidsbåter. Grunnet dybdeforholdene er det kun små fritidsbåter som kan passere vestsiden av Katteskjær. Større båter går øst for skjæret. Skiensvassdraget er regulert, og det er i perioder utfordrende strømforhold i området. Sidestrøm fra Damfossen drar båtene østover i retning Jernbanebrygga. Kystverket forutsetter at tiltakshaver forholder seg til anbefalingene i ROS-analysen, der det bl.a. heter følgende: *«Ettersom det er så mange årlige passeringer av lekter og vanskelige strømforhold må det etableres et fendingssystem som øker sannsynligheten for at lekteren treffer seilingsleden og ikke brufundamentene».*

Kystverket Sørøst forutsetter at brua er dimensjonert til å tåle de rådende forhold i området, inklusive vassdragsreguleringer, flom, is, samt eventuelle påkjørsler fra fartøy som trafikkerer området. Kystverket Sørøst påpeker at åpning og lukking av brua må være funksjonell og tilpasset brukerne av farvannet. Dette innebærer bl.a. at åpne- og lukkemekanismen har høy kvalitet på hydraulikk og elektrisk styring, god rekkevidde for kommunikasjon med VTS, rask respons ved feil, back-up system, mulighet for åpning av brua før båtene forlater Skien sluse eller en av kaiene, mv. Kystverket Sørøst anbefaler kommunen å legge til rette for at fartøy kan legge til ved brygge/kai dersom det oppstår feil på åpne- og lukkemekanismen på brua. Det gjøres for øvrig oppmerksom på at det i tillatelsen ikke tas stilling til hvorvidt brua har faste åpningstider eller om brua kun åpnes ved oppringning. Det forutsettes imidlertid at nyttebåttrafikken som trafikkerer farvannet hyppigst, kan passere brua uten å måtte åpne bruklaffen.

Kystverket Sørøst påpeker at det kun er omsøkte bru som er gjenstand for vurdering etter havne- og farvannsloven. I vedtatt reguleringsplan er det avsatt områder for etablering av brygger. Det er ikke søkt om tillatelse til etablering av brygger i Bryggevannet. Vurdering av konsekvenser for etablering av brygger i området blir etter Kystverket Sørøst sin vurdering først aktuelt ved en eventuell søknad om tiltaket, jf. pkt. 2.3.1 i bestemmelsene til reguleringsplanen.

Brua skal merkes og belyses for dag- og nattseilas. Dette krever tillatelse av Kystverket Sørøst, jf. havne- og farvannsloven § 19 annet ledd. Merkeplan for brua må sendes Kystverket Sørøst.

Etter en helhetlig vurdering ut i fra de foreliggende opplysninger, har Kystverket Sørøst konkludert med at det kan gis tillatelse til etablering av gang- og sykkelbrua med avbøtende tiltak.

Prinsippene i naturmangfoldloven (nml.) §§ 8 – 12 er lagt til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet, jf. nml. § 7. Ifølge Miljødirektoratets Naturbase er det ikke registrert naturtyper i det aktuelle området. Imidlertid er det registrert makrellterne, en art av nasjonal forvaltningsinteresse på Katteskjær, rett sør for omsøkte bru. Fylkesmannen i Telemark har i sin høringsuttalelse til reguleringsplanen for Skien brygge av 20.1.2014 uttalt

at Katteskjær er kjent som hekkeplass for makrellterne, en rødlistet fugleart. Ifølge Artsdatabanken er det registrert øvrige fuglearter i området som står på Norsk rødliste over truede fuglearter. Kunnskapsgrunnlaget synes således å være ivaretatt. Ut i fra sakens karakter og omfang har Kystverket Sørøst kommet fram til at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig og at føre – var prinsippet er av liten betydning, jf. nml. §§ 8 og 9. Tiltaket vurderes til ikke å få store konsekvenser i forhold til samlet belastning, jf. nml. § 10. Av samme grunn vil kostnaden ved tiltaket være minimal, jf. nml. § 11. Tiltaket krever videre ikke spesiell driftsmetode eller teknikk, og nml. § 12 er derfor uten betydning. Av hensyn til natur og miljø anbefales det at anleggsarbeidet skjer utenfor hekkesesongen.

4 Vedtak

Med hjemmel i havne- og farvannsloven § 27 første ledd, jf. forskrift 3. desember 2009 nr. 1449 om tiltak som alltid krever tillatelse av Kystverket § 1, gis Skien kommune, org.nr. 938 759 839, tillatelse til etablering av gang- og sykkelbru.

Vilkår

Med hjemmel i havne- og farvannsloven § 29 gis tillatelsen på følgende vilkår:

1. Tiltaket skal utføres som beskrevet i tillatelsen og vist i vedlagte tegning. Det må ikke foretas endringer uten at dette på forhånd er godkjent av Kystverket.

Begrunnelse:

Endringer kan medføre annen virkning i farvannet enn det som er vurdert i forbindelse med tillatelsen.

2. Eventuelt erstatningsansvar som følge av tiltaket påhviler tiltakshaver.

Begrunnelse:

Det er tiltakshaveren som får fordelene av tillatelsen. Skulle tiltaket føre til skade, er det naturlig at tiltakshaveren bærer utgiftene.

3. Dersom arbeidet ikke er igangsatt innen tre (3) år, eller innstilles for mer enn to (2) år, faller tillatelsen bort.

Begrunnelse:

At arbeidet ikke utføres, eller stopper opp for lengre tid, kan skape usikkerhet og vansker i forbindelse med annen utnyttelse av farvannet.

4. Søker plikter å påse at gjennomføringen av tiltaket skjer i nært samarbeid med Brevik sjøtrafikksentral.

Begrunnelse:

Vilkåret er satt for av hensyn til sikkerhet og fremkommelighet for sjøfarende i området

5. Før arbeid med brua igangsettes må søker kunngjøre dette i lokalavisene i området. Søker skal også melde fra, med posisjonsangivelse (WGS84) av brua, om oppstarttidspunkt samt forventet ferdigstilling til Efs (Etterretninger for sjøfarende som utgis av Kartverket Sjødivisjonen, Pb. 60, 4001 Stavanger, efs@kartverket.no). Meldingen må være Kartverket i hende senest 1 måned før arbeidene påbegynnes. Så snart arbeidet er ferdig skal søker sende melding vedlagt kart der brua er nøyaktig inntegnet til Efs. Kopi av meldingen skal samtidig sendes Kystverket Sørøst.

Begrunnelse:

Ferdsels- og sikkerhetsmessige hensyn for de sjøfarende, og for ajourhold og oppdatering av sjøkartene og kunngjøring i «Etterretning for sjøfarende».

6. Kystverket er helt uten ansvar for enhver skade eller ulempe som måtte oppstå på eller i forbindelse med, eller som følge av tiltaket.

Begrunnelse:

Vilkåret er satt for å holde Kystverket skadefri for hva søker, eller hans folk, måtte foreta seg.

7. Brua skal merkes for dag- og nattseilas. Merkeplan skal godkjennes av Kystverket Sørøst. Fartøy kan ikke seile i farvannet før brua er merket i henhold til Kystverkets godkjenning av merkeplan.

Begrunnelse:

Hensyn til sikkerhet og fremkommelighet for sjøfarende.

8. Før fartøy kan seile under brua skal det være etablert fendringssystem i tråd med ROS-analysen.

Begrunnelse:

Hensyn til sikkerhet og fremkommelighet for de sjøfarende.

Vi viser i tillegg til havne- og farvannsloven § 26 som stiller nærmere krav til tiltaket som tiltakshaver selv har ansvaret for å oppfylle.

I henhold havne- og farvannsloven § 31 faller tillatelsen bort hvis arbeidet med tiltaket ikke er satt i gang senest tre år etter at tillatelsen ble gitt. Det samme gjelder hvis arbeidet med tiltaket blir innstilt i mer enn to år. Kystverket kan forlenge fristen én gang med inntil tre år.

5 Klage mv.

Dette er et enkeltvedtak som kan påklages av søker og andre med rettslig klageinteresse innen 3 – tre – uker etter at dette brevet er kommet frem. Se vedlagte *Orientering om klageadgang*.

Klageadgangen må være benyttet før søksmål om gyldigheten av vedtaket eller krav om erstatning som følge av vedtaket reises, jf. forvaltningsloven § 27b. Søksmål kan likevel reises når det er gått seks måneder fra klage første gang ble framsatt, og det ikke skyldes forsømmelse fra klagerens side at klageinstansens avgjørelse ikke foreligger.

Det understrekes at det ved avgjørelsen kun er tatt hensyn til reglene i havne- og farvannsloven og ikke annet lov- og regelverk. For eksempel kan tiltaket være søknadspiktig etter plan- og bygningsloven, og dette må tiltakshaver selv avklare med kommunen. Videre må forholdet til kulturminnelovgivningen og forurensningsloven avklares med vedkommende myndighet.

Havne- og farvannsloven regulerer ikke nabo- eller eiendomsforhold, og dette vedtaket tar derfor ikke stilling til eller avgjør noe om slike forhold. Søkeren er selv ansvarlig for å innhente nødvendig samtykke fra grunneiere og andre rettighetshavere. Kystverket har ikke

ansvar for å følge opp dette. Privatrettslige tvister mellom partene avgjøres enten gjennom avtale eller på andre måter, for eksempel av domstolene.

Med hilsen

Geir Egil Solberg
senioringeniør

Aase Kristin Eikenæs Marthinsen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Interne kopimottakere:

Geir Eikeland
Per Einar Johnsen

Skagerrak losoldermannskap
Brevik trafikksentral

KYV-LOS S
KYV-SØ BT

Eksterne kopimottakere:

Fiskeridirektoratet	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
Porsgrunn kommune	Postboks 128	3901	PORSGRUNN
Grenland Havn IKS	Strømtangvegen 39	3950	BREVIK
Fylkesmannen i Vestfold og Telemark	Postboks 2076	3103	TØNSBERG
Skagerak Nett AS	Postboks 80	3901	PORSGRUNN
Telemark fylkeskommune	Postboks 2844	3702	SKIEN
Norsk Folkemuseum/Avdeling Norsk Maritimt Museum	Postboks 720 Skøyen	0214	OSLO
TELEMARKSKANALEN FKF	Postboks 2844	3702	SKIEN
TELEMARKSKANALEN SKIPSSELSKAP AS	c/o Hospitality AS Strandveien 50	1366	LYSAKER
M/S SKARSFOS AS	Røråstangen 82	3720	SKIEN
SKIEN DALEN SKIPSSELSKAP AS	Postboks 2855	3702	SKIEN
M/S Telemarken Norgesmøllene BREVIK SHIPPING AS	Frøyas vei 9	3960	STATHELLE

Vedlegg:

Orientering om klageadgang

- 1 Søknad om krysningsløyve for gang- og sykkelbru over Bryggevannet i Skien sentrum - Skien kommune
- 2 1275991_1_1.PDF
- 3 1275992_1_1.PDF
- 4 Uttalelse til søknad etter hfl om krysningsløyve for gang- og sykkelbru - Bryggevannet - Skien kommune Telemark
- 5 Svar på høringsuttalelse deres ref: 2013/162-7
- 6 Uttalelse - Høring - søknad om krysningsløyve for gang- og sykkelbru - Bryggevannet - Skien kommune
- 8 Vedr. søknad om krysningsløyve for gang- og sykkelbru - Bryggevannet - Skien kommune
- 9 Gangbru Skien-2
- 10 Høring - søknad om krysningsløyve for gang- og sykkelbru - Bryggevannet - Skien kommune - Telemark fylke
- 11 Vedr. 18-12874-2 - Svar på høring - søknad om krysningsløyve for gang- og sykkelbru over Bryggevannet, Skien kommune

ORIENTERING OM KLAGEADGANG

KLAGEORGAN

Enkeltvedtak fattet av Kystverkets regionkontor kan påklages til Kystverkets hovedkontor, jf. forvaltningsloven § 28.

Enkeltvedtak fattet av Kystverkets hovedkontor kan påklages til Samferdselsdepartementet, jf. forvaltningsloven § 28.

Klagen skal i begge tilfellene sendes per e-post til post@kystverket.no eller per post til Kystverket, Postboks 1502, 6025 ÅLESUND.

KLAGEFRIST

Klagefristen er 3 uker fra den dag dette brevet kom frem, jf. forvaltningsloven § 29. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp. Dersom klagen kommer for sent, kan Kystverket se bort fra klagen. Det kan søkes om å få forlenget fristen, men da må man oppgi årsaken til dette, jf. forvaltningsloven §§ 29 og 31.

KLAGENS INNHOLD

Klagen må inneholde følgende, jf. forvaltningsloven § 32:

- hvilket vedtak det klages over
- den eller de endringer som ønskes
- eventuelle andre opplysninger som kan ha betydning for vurderingen av klagen

I tillegg bør man nevne de grunner klagen støtter seg til. Klagen må undertegnes.

UTSETTING AV GJENNOMFØRING AV VEDTAKET

Selv om det er klageadgang på et vedtak, kan vedtaket vanligvis gjennomføres straks. Førsteininstansen, klageinstansen eller annet overordnet organ, kan beslutte at vedtak likevel ikke skal iverksettes før klagefristen er ute eller klagen er avgjort, jf. forvaltningsloven § 42. Man kan søke om å få utsatt gjennomføringen av et vedtak til klagefristen er ute eller til klagen er avgjort (søke om oppsettende virkning av klagen), jf. forvaltningsloven § 42. Begrunnet søknad sendes til den etaten som er førsteinstans for vedtaket. En avgjørelse om oppsettende virkning kan ikke påklages.

RETT TIL Å SE SAKSDOKUMENTENE OG TIL Å KREVE VEILEDNING

Med visse begrensninger har en part rett til å se dokumentene i saken, jf. forvaltningsloven §§ 18 og 19. Parten må i tilfelle ta kontakt med Kystverket. Man vil da få nærmere veiledning om adgangen til å klage, om fremgangsmåten og reglene om saksbehandlingen.

KOSTNADER VED KLAGESAKEN

En part kan kreve dekning for vesentlige kostnader i forbindelse med klagesaken, jf. forvaltningsloven § 36. Forutsetningen er da vanligvis at det organet som traff det opprinnelige vedtaket har gjort en feil slik at vedtaket blir endret.

Det kan også søkes om å få dekket utgifter til nødvendig advokathjelp etter reglene om fritt rettsråd. Vanligvis gjelder visse inntekts- og formuesgrenser. Klageinstansen eller partens advokat kan gi nærmere opplysninger om dette.

KLAGE TIL SIVILOMBUDSMANNEN

Hvis man mener å ha vært utsatt for urett fra den offentlige forvaltnings side, kan man klage til Stortingets ombudsmann for forvaltningen (Sivilombudsmannen). Sivilombudsmannen kan ikke selv endre vedtaket, men kan gi sin vurdering av hvordan den offentlige forvaltning har behandlet saken, og om det er gjort eventuelle feil eller forsømmelser.