

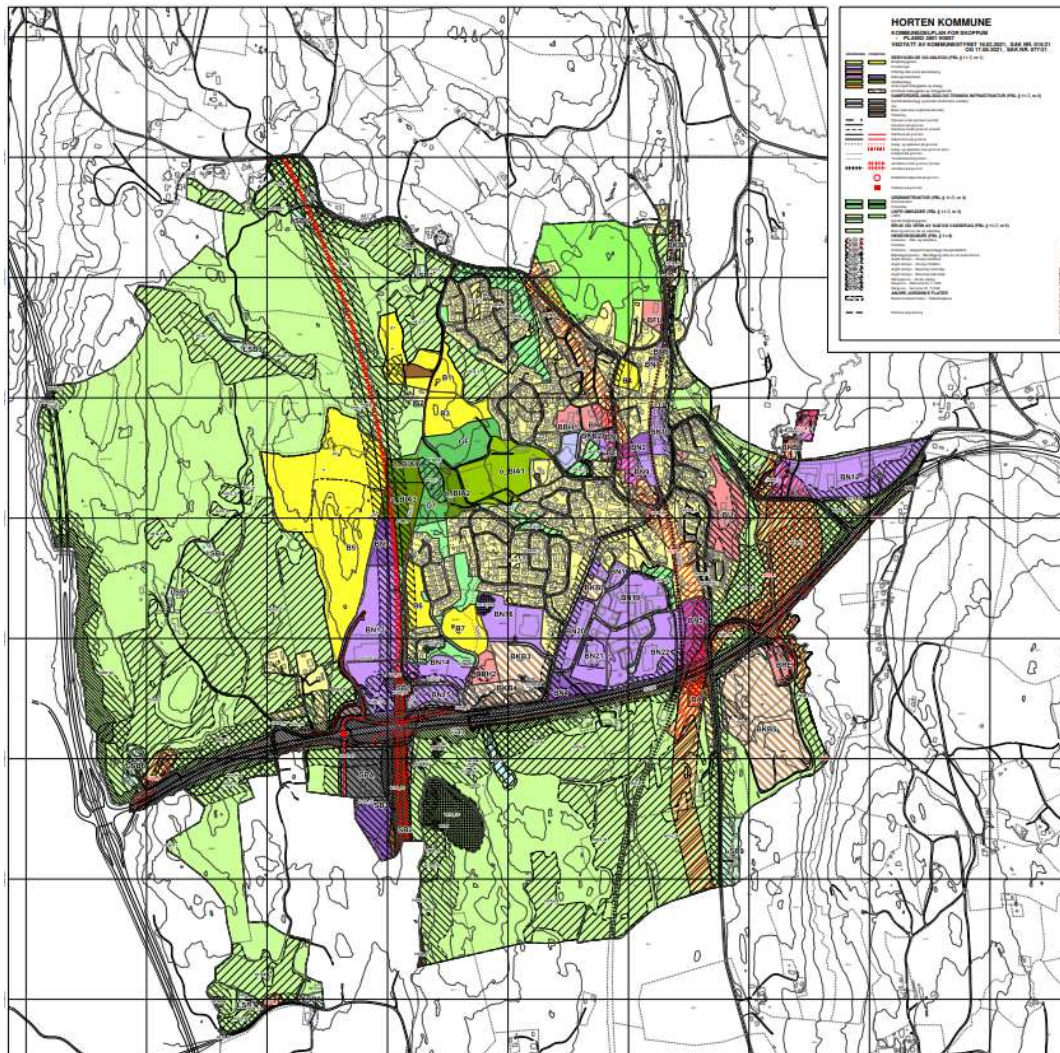


HORTEN KOMMUNE

Kommunedelplan Skoppum 2021 - 2032

Planbeskrivelse

Revidert iht. vedtak i sak KOM-077/21, 17.06.2021.



INNHold

Sammendrag	5
1 Innledning.....	7
2 Formålet med planen	8
3 Utviklingen på Skoppum.....	8
3.1 Stasjonsstedet Skoppum	8
3.2 Befolkningsutvikling og demografi	11
3.3 Boligbebyggelse.....	14
3.4 Næringsvirksomhet	15
3.5 Offentlig og privat tjenesteyting	17
3.6 Skoppum idrettsanlegg.....	17
4 Planforutsetninger.....	18
4.1 Nasjonale og regionale mål og retningslinjer.....	18
4.2 Regionale planer.....	19
4.3 Kommunale planer og vedtak	19
5 Beskrivelse av planen	23
5.1 Langsiktig utbyggingsmønster (utviklingsgrense)	23
5.2 Knutepunktutvikling	26
5.2.1 Tilrettelegging for knutepunktutvikling i kommunedelplanen	30
5.2.2 Handelsetablering	30
5.3 Grønn mobilitet.....	31
5.4 Nullutslippsområde	34
5.5 Områder til «bebyggelse og anlegg».....	35
5.5.1 Boligbebyggelse.....	35
5.5.2 Offentlig eller privat tjenesteyting	37
5.5.3 Næringsbebyggelse	38
5.5.4 Idrettsanlegg.....	43
5.5.5 Kombinert bebyggelse- og anleggsformål.....	44
5.6 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.....	46
5.7 Grønnstruktur.....	49
5.8 Landbruks-, natur- og friluftsmål	49
5.9 Hensynssoner	50
5.9.1 Sikringssoner (Pbl § 11-8a).....	50
5.9.2 Sone med angitte særlige hensyn (Pbl. § 11-8c)	53

5.9.3 Båndleggingszone (Pbl. § 11-8d)	55
5.10 Arealregnskap.....	57
6 Planens samlede virkninger.....	59
6.1 Sammendrag av virkninger etter arealformål	61
6.2 Sammendrag av virkninger etter utredningstema	62
6.3 Vurdering av virkninger av mål for framtidig arealbruk.....	65
7 Temakart	68

SAMMENDRAG

Med bakgrunn i lokaliseringen av nye Skoppum stasjon og målsetningen om knutepunktutvikling er det vurdert tre alternative framtidige utbyggingsretninger for tettstedet; syd for riksvei 19 v/Adalsborgen, vest for eksisterende tettsted og Borreborgåsen i nord. Planen konkluderer med at en videre utvikling av tettstedet mot vest gir størst måloppnåelse totalt sett, og dette alternativet er lagt til grunn for utforming av planen. Lokalisering av byggeområder til arealer i nærheten av ny jernbanestasjon innebærer en effektiv areal- og transportbruk, og vil kunne bidra til redusert klimagassutslipp fra transport. Tilrettelegging for grønn mobilitet og enkle hverdagsreiser vil bidra til ytterligere reduksjon.

Horten kommune har i utgangspunktet tilstrekkelig med arealer som er avsatt til framtidige boligområder i kommuneplanens arealdel 2019-2031. For å legge til rette for en arealbruk på Skoppum som støtter opp under IC-satsingen, er det i kommunedelplanen foreslått å tilbakeføre tidligere avsatt boligområde på 115 dekar i Borreborgåsen til landbruks-, natur- og friluftsmål. Nye framtidige boligområder i planen utgjør til sammen ca 235 dekar. Av dette er nesten 100 dekar definert som «bestemmelsesområder» som ikke skal bygges ut i løpet av planperioden på 12 år. Bestemmelsesområdene må ses på som en framstilling av en langsiktig utviklingsgrense (LUG), og i praksis er således arealer til ny boligbebyggelse i kommunedelplanen kun økt med vel 20 dekar sammenliknet med fastsatt arealbruk i kommuneplanens arealdel. Kommunedelplanen, inklusiv regulerte boligområder i Viulsrødåsen, legger til rette for etablering av ca 350-400 nye boenheter i planperioden.

Intensjonene for utvikling av boligområde B3 ved Løvås er å etablere et «nullutslippsområde». Ved videre planlegging skal området ses i sammenheng med tilstøtende boligområde B1 i nord. Målsetningen er å få etablert felles prinsipper for et klima og miljøvennlig boligområde, slik at områdene kan utvikles i tråd med intensjonen.

Når det gjelder knutepunktutvikling er det først og fremst arealbruken i eksisterende byggeområder innenfor en avstand på 800 meter / 10 minutter gange fra nye Skoppum stasjon som er vurdert. Planen legger til rette for at to delområder (BKB3 og BKB4) like nord for riksveien kan utvikles med tanke på etablering av bolig, næring, tjenesteyting og noe handel. Områdene ligger like ved gang- og sykkelveibrua som skal bygges i tilknytning til jernbanestasjonen, og har således svært god tilgjengelighet for alle typer trafikanter. Innenfor næringsområder i gangavstand fra stasjonen bør arbeidsplassintensive virksomheter prioriteres, mens rene lagervirksomheter med få arbeidsplasser ikke vil være forenlig med kommunedelplanens intensjon om knutepunktutvikling.

Innenfor eksisterende regulerte næringsområder på Skoppum er det fortsatt noen ubebygde arealer. Tomtene er imidlertid i all hovedsak solgt til aktører med planer for videre utvikling. I plan er seks områder, totalt ca 70 dekar, avsatt til framtidige næringsområder. Høyspent luftlinje som går gjennom to av områdene innebærer begrensninger for framtidig utnyttelse. Syd for innfartsparkeringen ved jernbanestasjonen er det lagt til rette for et nytt næringsområde (BN7). Planen signaliserer at Skoppum pukkverk (ca 85 daa) er et aktuelt nærings- / industriområde på lengre sikt, når pukkverksdriften opphører.

Tilrettelegging for grønn mobilitet er prioritert høyt i planen. Det er lagt til rette for en ny gang- og sykkelveiforbindelse fra Pauliveien i nord til nye Skoppum stasjon, samt mellom framtidig boligområde B5 i vest og idrettsanlegget / eksisterende tettsted i øst. I tillegg er det innarbeidet

framtidig gang- og sykkelvei på den delen av dagens jernbanetrase som ligger nord for riksvei 19, samt langs riksveien fra stasjonen mot Horten og Campus Vestfold. Sammen med lett tilgjengelige områder for fysisk aktivitet og rekreasjon vil tilrettelegging for myke trafikanter bidra til å fremme folkehelse. Lokalisering av framtidige boligområder forsterker idrettsanleggets sentrale beliggenheten i tettstedet. Sammen med tilstøtende grønne rekreasjonsarealer vil idrettsanlegget i enda større grad framstå som Skoppums «grønne lunge».

1 INNLEDNING

Utarbeidelse av kommunedelplanen for Skoppum ble bestilt gjennom vedtak av Horten kommunes planstrategi 2016-2019.

Kommunedelplanen angir hovedtrekkene i arealdisponeringen og rammer for hvilke nye tiltak og ny arealbruk som kan iverksettes. Planen angir også hvilke hensyn som skal ivaretas.

Kommunedelplanen består av plankart, bestemmelser, planbeskrivelse, konsekvensutredning, ROS-analyse og temakart. Plankartet og bestemmelsene utgjør planens juridisk bindende dokumenter. Konsekvensutredningen består av to deler, hvor utredning av enkeltområdene som er vurdert i planarbeidet er samlet i dokumentet «Konsekvensutredning av enkeltområder». Planens samlede virkninger er vurdert i et eget kapittel i denne planbeskrivelsen.

I kommuneplanens samfunnsdel er det nedfelt et mål om at arealbruken skal gjøre Horten til en bærekraftig kommune. I Brundtlandkommisjonens rapport «Vår felles framtid» (1987) defineres bærekraftig utvikling som *«en utvikling som imøtekommer behovene til dagens generasjon uten å redusere mulighetene for kommende generasjoner å dekke sine behov»*. Begrepet deles ofte inn i følgende tre dimensjoner:

- Økologisk bærekraft
- Sosial bærekraft
- Økonomisk bærekraft

Økologisk bærekraft handler om å ta vare på naturen og klimaet som en fornybar ressurs for mennesker. Ut fra et folkehelseperspektiv vil tilrettelegging for etablering av sosial nettverk, lett tilgjengelige turområder og gode gang- og sykkelforbindelser være viktig for sosial bærekraft. Økologisk bærekraft bør spille med sosial og økonomisk bærekraft for å gjøre Skoppum til et enda mer attraktivt sted.

2 FORMÅLET MED PLANEN

Kommuneplanens samfunnsdel fastsetter langsiktige mål og strategier for hele Hortenssamfunnet, kommunens tjenesteproduksjon og kommunen som organisasjon. Kommunedelplanen for Skoppum bygger på samfunnsdelen og er et virkemiddel for å sikre at arealbruken bidrar til å nå vedtatte mål.

Av kommuneplanens arealdel 2019 – 2031 går det fram at Skoppum er et tettsted som har et utviklingspotensiale og at det skal tilrettelegges for større bolig- og næringsområder i denne delen av kommunen. Ny lokalisering av jernbanestasjonen innebærer at et viktig målpunkt i tettstedet forskyves. Denne endringen gir grunnlag for nye vurderinger i forhold til videre utbygging av boliger, senterstruktur, lokalhandel og næring. Hovedformålet med kommunedelplanen er å fastsette et helhetlig plangrep for videre utvikling av tettstedet, med vekt på knutepunktutvikling rundt det nye stasjonsområdet og tilrettelegging av gode gang- og sykkelveiforbindelser både mot boligområdene på Skoppum og øvrige deler av kommunen.

I kommunestyresak 129/18 er det vedtatt følgende visjon når det gjelder utviklingen omkring knutepunktet nye Skoppum stasjon»:

«Knutepunktutviklingen rundt nye Skoppum stasjon med tilhørende miljø-/nullutslippsbydel er et prioritert område i arealplanleggingen i Horten. Det skal utarbeides en kommunedelplan for Skoppum hvor dette inngår. I denne skal det legges til rette for knutepunktutvikling av arealene rundt det nye stasjonsområdet. Den overordnede visjonen for bydelsutviklingen omkring knutepunktet nye Skoppum stasjon er at det skal være en framtidsrettet miljø- og nullutslippsbydel.»

For å sikre en utvikling som bygger opp under visjonen er det i fastsatt planprogram lagt til grunn at kommunedelplanen blant annet skal legge til rette for:

- en arealbruk som støtter opp under InterCity-satsingen
- grønn mobilitet
- nærmiljøer med kvaliteter som fremmer folkehelse
- utvikling av et «nullutslippsområde»
- bevaring av dyrka mark

Et forbedret togtilbud åpner for nye utviklingsmuligheter som bør utnyttes til det beste for samfunnet. Kommunedelplanen skal legge til rette for tilstrekkelig og variert boligbebyggelse.

3 UTVIKLINGEN PÅ SKOPPUM

3.1 Stasjonsstedet Skoppum

Etablering av Vestfoldbanen og Skoppum stasjon var startskuddet for etablering av tettstedet Skoppum. TUNET på Skoppum gård, som navnet kommer fra, ligger øst for tettstedet.

Etter at stasjonen var bygget slo flere jernbaneansatte seg ned på Skoppum og utgjorde den første faste bosetningen utenom de gårdene som lå i området fra før. Etter hvert trakk det nye stedet til seg ulike virksomheter, hvilket lå til grunn for at et lite stasjonssted utviklet seg. Etter en kraftig boligvekst fra 1970-tallet og framover består Skoppum i dag først og fremst av nyere boligbebyggelse, bedrifter og offentlige institusjoner som skole, barnehage og kirke. De nye etableringene førte til en forskyvning av tettstedets tyngdepunkt fra den gamle sentrumsbebyggelsen langs Tokerødveien og Stasjonsveien til tidligere ubebygde områder på Reir-

gårdene vest for jernbanelinjen. Rester av gamle gårdsbruk ligger delvis integrert i tettstedet, men er dominert av de store nyanlagte boligområdene.

Skoppum stasjon (kilde: Askeladden)

Skoppum stasjon var utgangspunkt for sidesporet til Horten. Stasjonen ble, antagelig som følge av det sterkt skrånende terrenget, anlagt mellom hovedsporet og sidesporet. Som en av Norges få midtplattformstasjoner, bød Skoppum forgreningsstasjon på spesielle utfordringer i prosjekteringen. Adkomsten til stasjonen skjedde - og skjer fortsatt - på langs mellom sporene fra sør. For å unngå trafikk med hest og vogn på den sentrale delen av plattformen, prioriterte man å legge godshuset nærmest adkomsten slik at man som reisende til stasjonen først møter dette. Anlegget består av plattformgodshus og stasjonsbygning sammenbundet med en ca. 27 meter lang overdekning, en såkalt paraply. Hele komplekset er symmetrisk om sin egen lengdeakse og har to likeverdige og identiske fasader mot de to sporene.

Den spesielle situasjonen gjorde også at planløsningen fikk et spesielt grep. Det faktum at nesten alle de reisende var overgangs-passasjerer som allerede hadde løst sine billetter og ekspedert sitt reisegods, tillot at storparten av arealet i første etasje ble avsatt til publikumsformål, gjennom to store venterom (2. og 3. klasse). Mellom disse lå et lite stasjonskontor bak en svalgang på hver side. Til 2. klasses venterom var det knyttet en buffet med adkomst fra trappen opp til stasjonsmesterleiligheten slik at stasjonsmesterens frue kunne betjene denne.

Skoppum stasjonsbygning, godshus og plattformoverdekning er typiske representanter for trebygninger i sveitserstil, som i sine ulike varianter nærmest ble enerådene som byggeskikk i de siste tiår av 1800-tallet. Det som først og fremst kjennetegner disse trebygningene i forhold til tidligere trearkitektur på 1700- og 1800-tallet, er at de fremstår som trehus, ikke som imitasjoner av hus i mur og stein.

Skoppum stasjon er et sjeldent og godt bevart bygningskompleks fra avslutningen av den første store utbyggingsperioden i norske jernbaners historie (1854-1882). Anlegget representerer nøkkelbygninger i arkitekt Balthazar Langes byggeprogram for Vestfoldbanen. Som den eneste bevarte avgreningsstasjon med midtplattformens løsning, er Skoppum stasjon et svært interessant anlegg. Stasjonsanlegget som helhet, med sammenbygningen av stasjonsbygning og godshus med en plattformoverbygning, har høy bygningshistorisk og jernbanehistorisk verdi.

Skoppum stasjon ble fredet av Riksantikvaren i 2002.

Kulturmiljøer (kilde: rapport Kulturmiljø fra jernbanelinjen 11.03.2016)

Nyere tids kulturminner representeres av den bebyggelsen som tilkom da Skoppum som stasjonssted vokste under første kvartal av 1900-tallet, særlig i områdene vest for den sørgående jernbanen. Et tidlig eksempel er den bevarte vokterboligen inntil jernbaneundergangen rett sør for stasjonen. Denne type vokterbolig ble bygget i stor utstrekning rundt om i landet i slutten av 1800-tallet. Hva gjelder jernbaneundergangen er den et godt eksempel på slike enkle konstruksjoner i naturstein og betong.



Den gamle skolebygningen Lysheim er relativt godt bevart. Landhandelen på eiendommen ved siden av åpnet i 1881. Bygningen er ombygget med preg fra midten av 1900-tallet.

Av Jernbaneverkets «Kulturmiljø-rapport» går det fram at utviklingen på Skoppum er typisk for hva som en gang var dyrka mark, og senere ble jernbanested. Miljøet er samtidig vanlig uten spesielle bygningsmessige kvaliteter. De enkelte bygningene som fremdeles er bevart ligger i en fragmentert kontekst. Området er vurdert til å ha liten til middels kulturhistorisk verdi.

Nye Horten stasjon

Reguleringsplan for InterCity-strekningen Nykirke – Barkåker ble vedtatt i juni 2018. Ny jernbanestasjon er lokalisert syd for riksvei 19 med direkte adkomst via planlagt ny rundkjøring.

Jernbanestasjonen kobles opp mot eksisterende gang- og sykkeveinett, både mot øst og vest. Med gang- og sykkelvei i trygg, planfri kryssing over riksvei 19, samt med sykkelparkering under tak og sykkelhotell, legges det til rette for at folk kan komme seg til stasjonen uten å bruke bil. Stasjonsområdet legges til rette med både trapper, ramper og heis til hver plattform. Det blir toaletter, billettautomater, informasjonstavler og lignende i undergangen, og det settes av plass til venterom og kiosk.

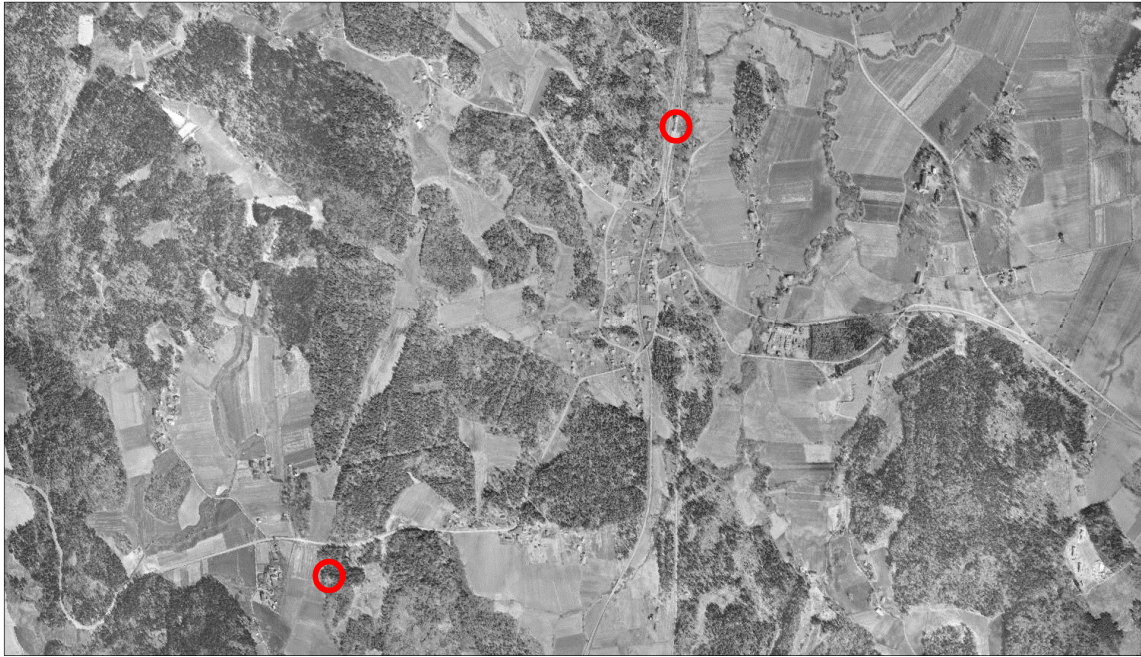


Nye Skoppum stasjon sett fra nord.

Det trafikale knutepunktet tilrettelegges for overgang mellom transportformer, med «kiss&ride» og plasser for både buss og taxi tett opp til hovedinngangen. Av hensyn til trafiksikkerhet og trafikkavvikling holdes kollektivtrafikk, personbiler og myke trafikanter adskilt. Det skal settes av plass til framtidig utvikling av eventuelle nye kollektivløsninger fra stasjonen til Horten.

Lokalisering av ny stasjon innebærer god tilgjengelig for bilister, og det forventes at den nye stasjonen blir enda mer attraktiv for bilpendlere. I reguleringsplanen er det avsatt arealer til etablering av en parkeringsplass som ved behov kan bygges ut til å romme ca 600 biler.

Trafikken på Vestfoldbanen består i dag nesten utelukkende av intercitytog i fast timesfrekvens. I nasjonal transportplan for perioden 2018-2019 er det en målsetning at Vestfoldbanen skal ha sammenhengende dobbeltspor på hele strekningen innen 2032. I løpet av 2024 er det planlagt opptil 4 avganger i timen mellom Tønsberg og Oslo, hvor direktetogene bruker ca en time.



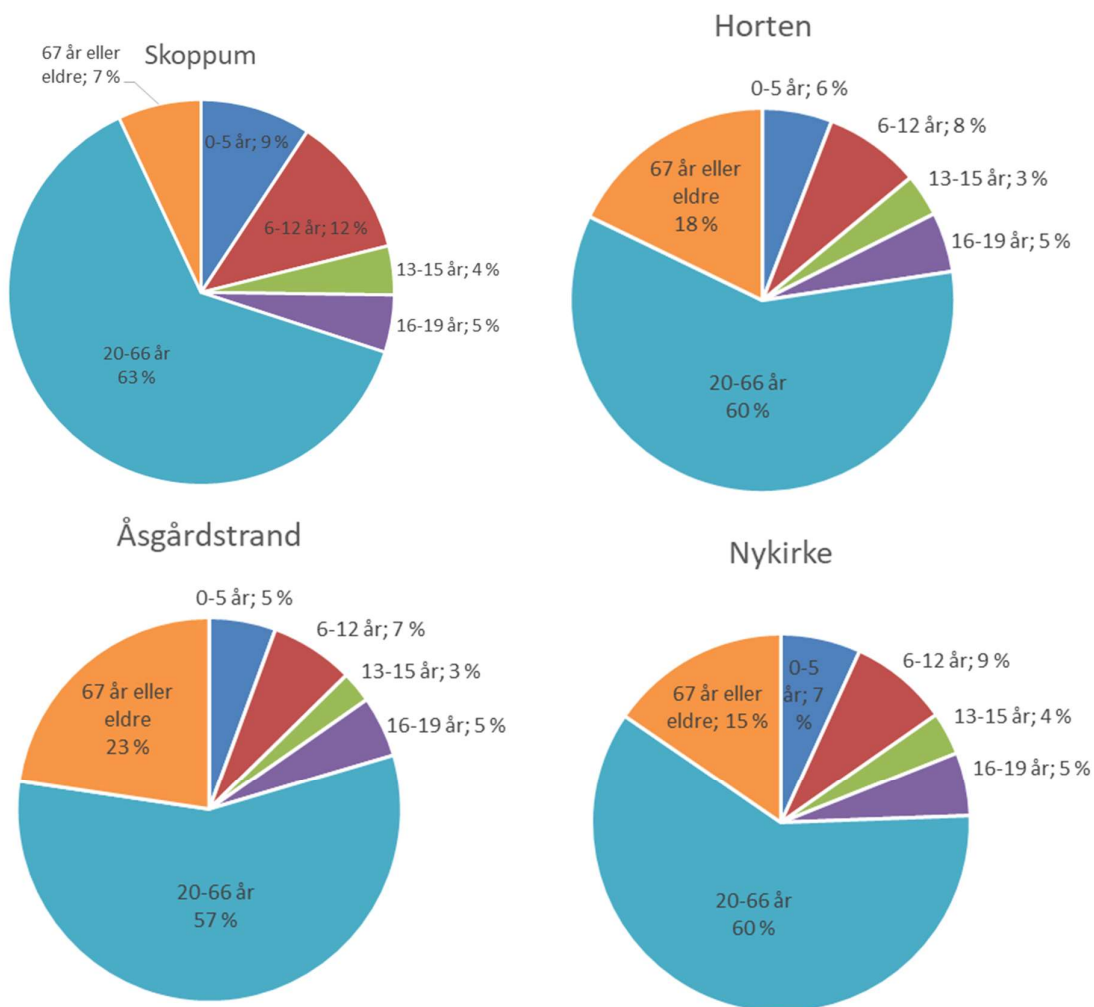
Flyfoto fra Norge i bilder, Vestfold 1959-1979. Eksisterende og ny jernbanestasjon er avmerket på flyfototet.

3.2 Befolkningsutvikling og demografi

Per andre kvartal 2019 var det registrert 27.334 innbyggere i Horten kommune. Befolkningen i kommunen har følgende aldersfordeling:

0-5 år	6 %
6-12 år	8 %
13-15 år	4 %
16-19 år	5 %
20-66 år	60 %
67 år eller eldre	17 %

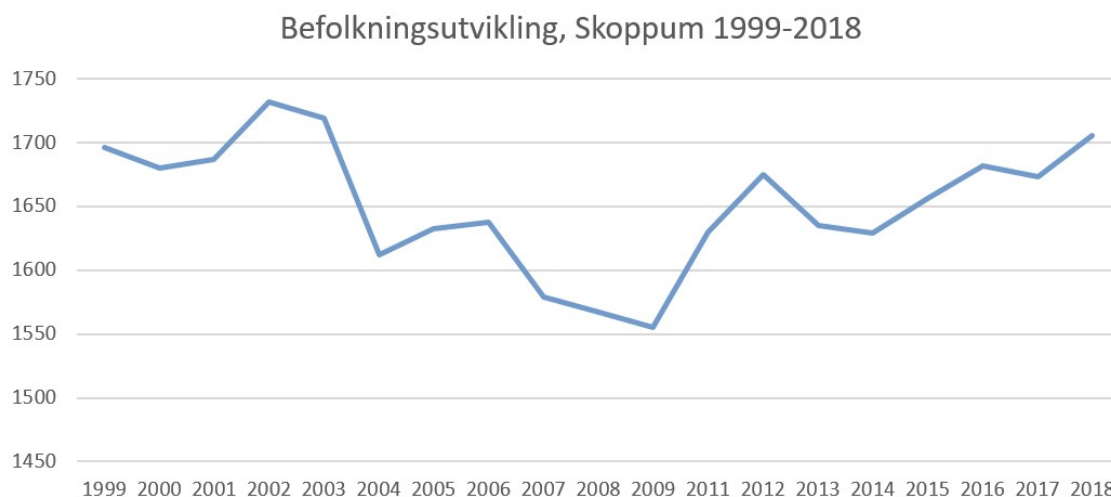
Diagrammene nedenfor viser aldersfordelingen på Skoppum sammenliknet med Horten by, Åsgårdstrand og Nykirke.



(Kilde: Statistisk sentralbyrå, tabell 05277. Tall fra 2018)

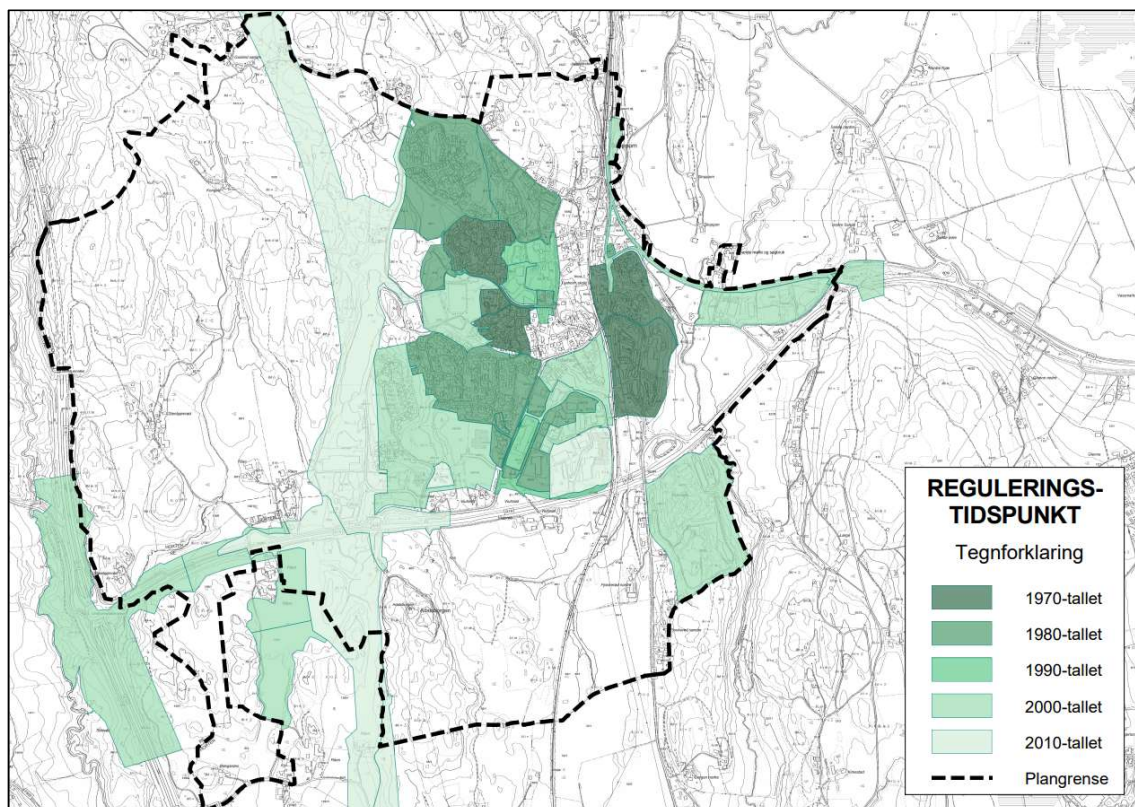
25 prosent av innbyggerne på Skoppum er yngre enn 15 år. For hele kommunen sett under ett utgjør denne gruppen 18 prosent. Andelen innbyggere som er 67 år eller eldre utgjør kun 7 prosent på Skoppum. Åsgårdstrand skiller seg klart ut fra de andre stedene med en andel på 23 prosent eldre.

I løpet av de siste 20 årene har befolkningsutviklingen på Skoppum stagnert. Grafen nedenfor viser at antall innbyggere i 2018 var omtrent på samme nivå som i 1999. I mellomtiden har antall innbyggere vært betydelig lavere.

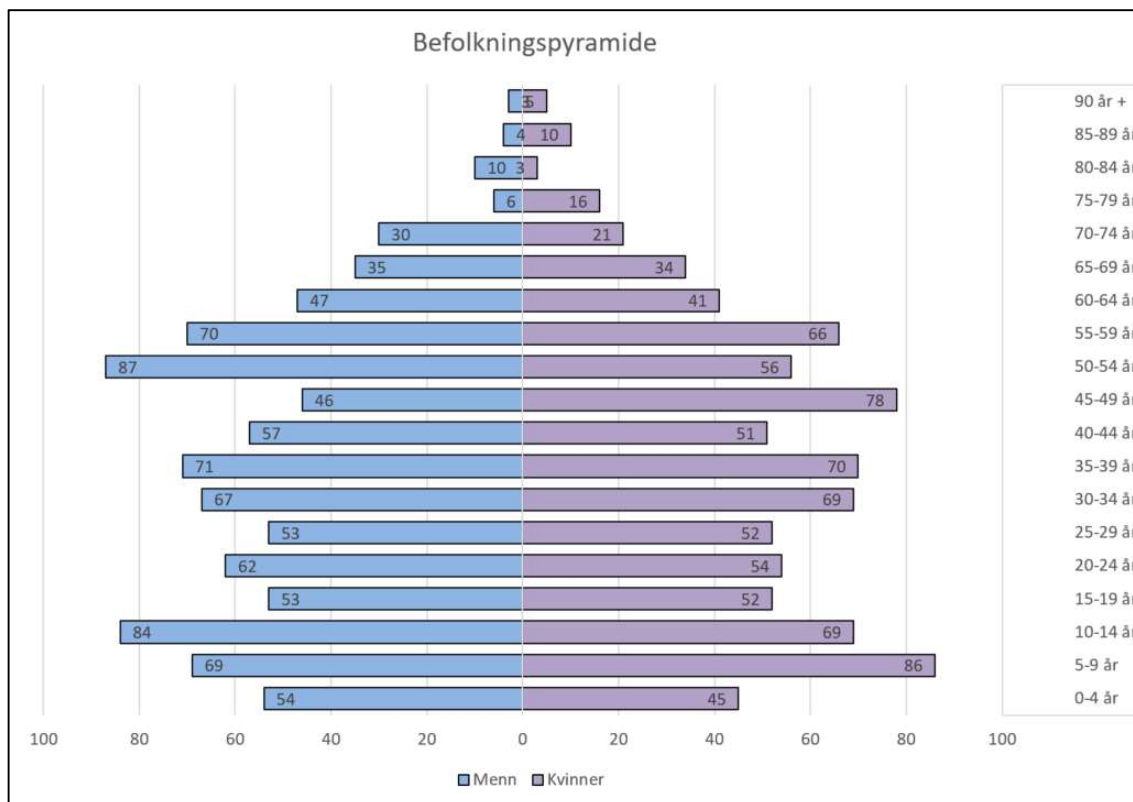


(Kilde: Statistisk sentralbyrå: Tabell 05277)

Forklaringen på denne utviklingen er sannsynligvis at det ble bygget et betydelig antall boliger på Skoppum på 70- og 80-tallet, og at det har vært forholdsvis liten boligbygging i tettstedet etter den tid. Etter hvert som barna har vokst opp og flyttet ut har det blitt færre personer i husholdningene. Kartet nedenfor viser tidspunkt for utarbeidelse av reguleringsplaner for ulike deler av Skoppum.



Innenfor kommunedelplanens avgrensning bor det 1787 personer (september 2019). Befolkningens fordeling etter kjønn og alder framgår av befolkningspyramiden.



3.3 Boligbebyggelse

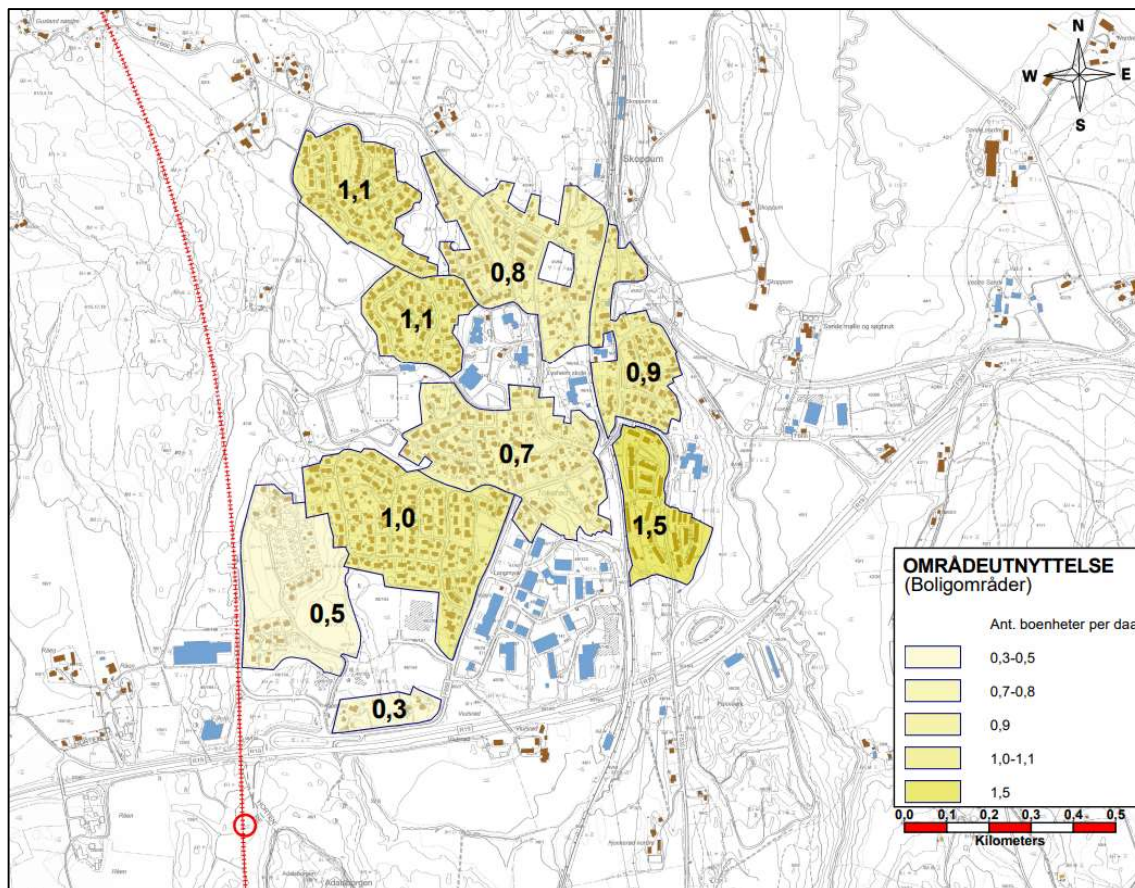
Innenfor planområdet er det totalt registrert 581 boligbygninger. Tabellen viser antall boligbygg fordelt etter bygningstype.

Bygningstype (Matrikkelen)	Beskrivelse	Antall
111	Enebolig	421
112	Enebolig med hybelleilighet	51
113	Våningshus	2
121-122	Tomannsbolig	20
131	Rekkehus	74
136	Andre småhus med 3 boliger eller flere	5
141	Store frittliggende bolighus på 2 etg.	1
151	Bo- og servicesenter	4
199	Annen boligbygning	3
	Sum:	581

Kilde: Matrikkeldata, mai 2019.

Over 80 prosent av boligbebyggelsen på Skoppum består av eneboliger.

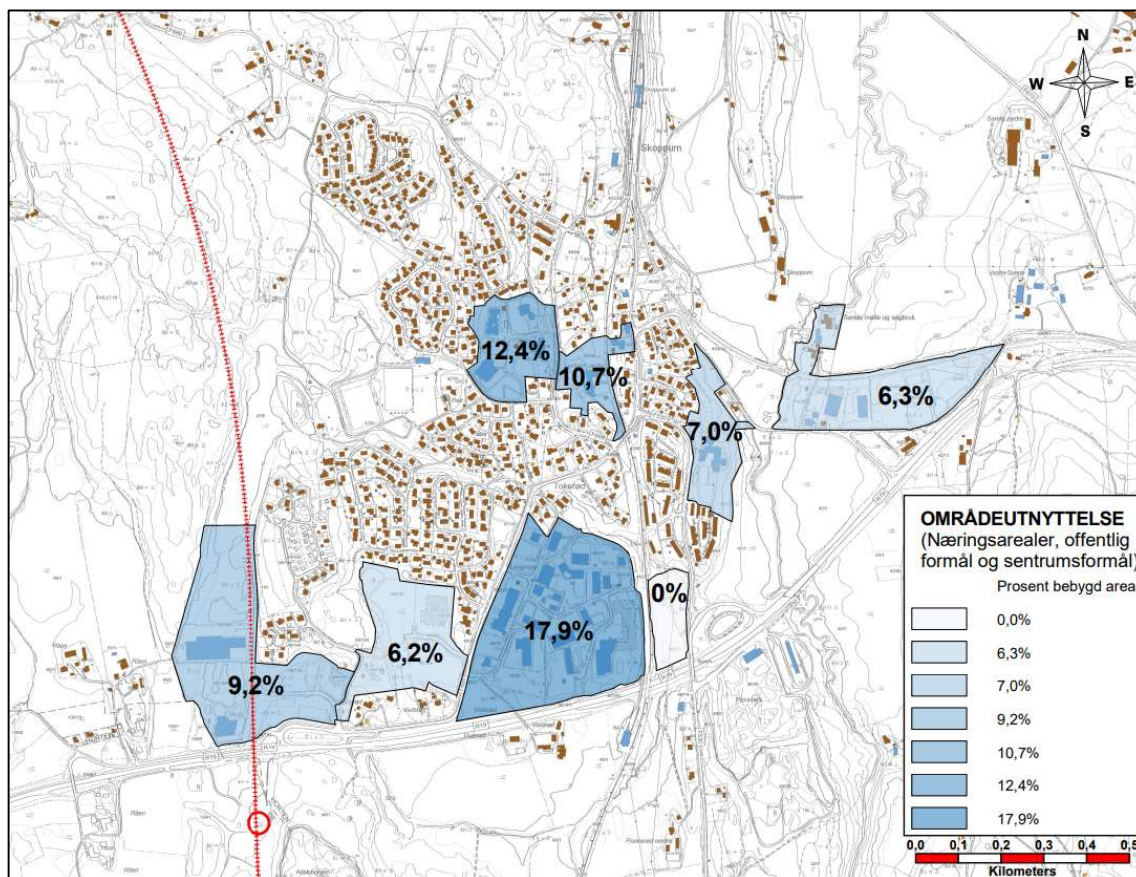
Kartet nedenfor viser en grov oversikt over utnyttelsesgraden i boligområdene på Skoppum. Med unntak av rekkehusområdet i Adalsveien ligger tettheten på ca en bolig per dekar. Områdene nærmest jernbanestasjonen utmerker seg med lav utnyttelse. Årsaken til dette er at Viulsrødåsen ikke er ferdig utbygd. Utbygger, JM Norge AS, avventer videre utbygging til ny jernbane er etablert. Området i syd ved Knudsrødveien består av eksisterende boliger på romslige tomter.



Antall boenheter per dekar

3.4 Næringsvirksomhet

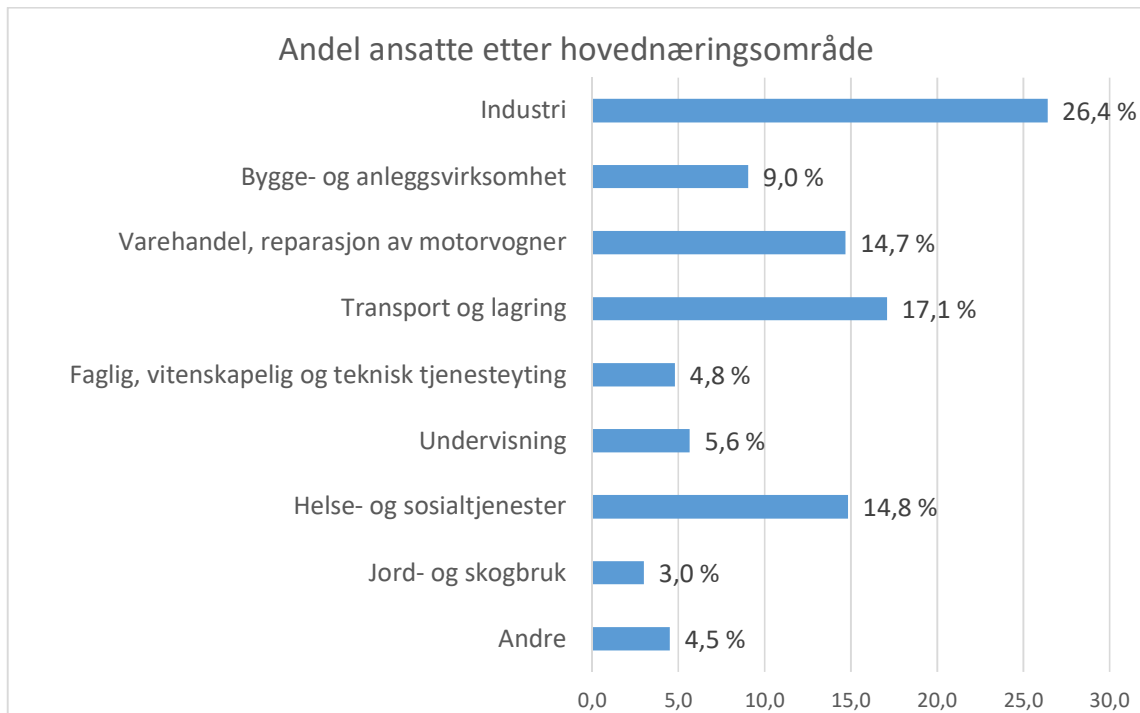
Innenfor avgrensningen av kommunedelplanen er det ca 420 dekar som er avsatt til næringsformål i kommuneplanens arealdel 2019-2031. Næringsområdene inngår stort sett i vedtatte reguleringsplaner som langt på vei er realisert. Kartet nedenfor viser hvor stor andel bebyggelsen (fotavtrykket) utgjør innenfor hvert delområde. Arealer regulert til offentlig formål, kombinert bebyggelse- og anleggsformål og sentrumsformål inngår i delområdene.



Prosent bebygd areal i næringsområder (fotavtrykk av bygningene)

Næringsområdet på Langmyra/Tverrmyra har høyest utnyttelse, mens særlig Sande næringspark og næringsarealene nærmest ny jernbanestasjon har potensiale for mer bebygelse.

Ifølge Foretaksregisteret var det i november 2018 registrert 209 virksomheter med postnummer Skoppum (3185 og 3195), med til sammen 708 ansatte.



3.5 Offentlig og privat tjenesteyting

Lysheim skole ligger i Adalsveien lengst øst på Skoppum. Barneskolen har ca 230 elever og skolen har som hovedregel to klasser per trinn fra 1. – 7. klasse. Skolen har SFO for elever på 1. – 4. trinn. Elevene fortsetter skolegangen på Borre ungdomsskole.

Blåbærlyngen barnehage har en sentral beliggenhet med kort vei til idrettsanlegget og skogen. Barnehagen, med syv avdelinger, har for tiden 125 plasser. 38 av plassene er for barn under 3 år. Ved Viulsrødåsen er det regulert tomt for barnehage.

Skoppum arbeiderkirke, Borreborg (ungdomslagsvirksomhet) og dageligvarebutikken i sentrum er andre sentrale bygninger på Skoppum.

3.6 Skoppum idrettsanlegg

Skoppum idrettsplass har en sentral beliggenhet i tettstedet. Idrettsanlegget består av en kunstgressbane, flere gressbaner for fotball, to lysløyper på i underkant av 3 og 5 kilometer, et treningsanlegg for skiskyting og en akebakke. Skoppum idrettslag, som er et fleridrettslag for fotball, langrenn og turn, har også et eget hus med garderobe, kjøkken, stue / oppholdsrom, møterom og lagerfasiliteter.

4 PLANFORUTSETNINGER

4.1 Nasjonale og regionale mål og retningslinjer

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging (1995)

I henhold til retningslinjene skal kommunene blant annet utarbeide retningslinjer, bestemmelser eller vedtekter om omfang og kvalitet av arealer og anlegg av betydning for barn og unge, som skal sikres i planer der barn og unge blir berørt.

Jordvernstrategi (Innst. 56 S (2015-2016))

I desember 2015 vedtok Stortinget en jordvernstrategi som innebærer et mål om at den årlige omdisponeringen av dyrka mark skal være under 4000 dekar.

Meld.St. 21 (2011-2012) Norsk Klimapolitikk

Gjennom klimaforliket i Stortinget er det vedtatt et mål om at Norge skal være karbonnøytralt i 2050.

Statlig planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (26.09.2014)

Hensikten med de statlige retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen. Det er et mål at planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Av punkt 4.3 i retningslinjene går det blant annet fram at det i by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør *«legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. I områder med stort utbyggingspress bør det legges til rette for arealutnyttelse utover det som er typisk. Samtidig bør hensynet til gode uteområder, lysforhold og miljøkvaliteter tillegges vekt, i tråd med statlige normer og retningslinjer»*.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2015)

Regjeringen forventer at kommunene:

- a) Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling
 - legger vekt på reduksjon av klimagassutslippene, energiomlegging og energieffektivisering gjennom planlegging og lokalisering av næringsvirksomhet, boliger, infrastruktur og tjenester
 - tar hensyn til klimaendringer og risiko og sårbarhet i sin samfunns- og arealplanlegging
 - ivaretar viktige verdier av naturmangfold og landskap, friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø i planene
 - setter av tilstrekkelige arealer for næringsutvikling som ivaretar hensynet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
 - sikrer viktige jordbruksområder

- b) Attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder
 - trekker langsiktige grenser mellom by- og tettstedsområder og store sammenhengende landbruks-, natur- og friluftsområder
 - legger til rette for tilstrekkelig og variert boligbygging, lokalisert ut fra hensynet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
 - sikrer høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkt, tilrettelegger for økt bruk av sykkel og gange i dagliglivet, og sikrer sammenhengende gang- og sykkelforbindelser av høy kvalitet. Potensialet for fortetting og transformasjon utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk.
 - (Kommunene i storbyområdene) legger til grunn at transportveksten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange
 - Tilrettelegger for etablering av boliger, arbeidsplasser, handel, service og sosiale møteplasser i sentrum

- Sikrer helsefremmende bo- og oppvekstmiljøer, frie for skadelig støy og luftforurensning
- Tar vare på naturverdiene og legger til rette for fysisk aktivitet og trivsel for hele befolkningen ved å sikre sammenhengende grønne strukturer, åpne vannveier og nær tilgang til områder for lek, idrett, rekreasjon og nærfriluftsliv
- Prinsippene om tilgjengelighet og universell utforming legges til grunn i planlegging av omgivelser og bebyggelse

Nasjonal transportplan (NTP, 2018-2029)

NTP viser hvordan man skal arbeide for å oppnå målet om et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Når det gjelder kollektivknutepunkt pekes det i kapittel 8.3.3 på at gode knutepunkter er nødvendige for å binde de enkelte linjene sammen til et kollektivtransportsystem, og at det godt knutepunkt vil gjøre reisen enkel, effektiv og sømløs. Lokalisering av boliger, kontorer eller butikker i eller nær kollektivknutepunkt vil bidra til at flere finner det enkelt og attraktivt å reise kollektivt. *«Det er derfor viktig at kommunene, også utover de det er inngått bymiljøavtaler om byvekstavtaler med, legger opp til fortetting rundt knutepunktene i sine arealplaner.»*

4.2 Regionale planer

- Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA), vedtatt 26.09.2019
- Regional plan for folkehelse 2019-2021
- Regional transportplan for Vestfold (RTP), 26.09.2019
En felles plan for utvikling av mobiliteten og transportsystemet i fylket fram til 2040. Sammen med RPBA skal den regionale transportplanen ivareta statens krav til en samordnet areal- og transportplanlegging

4.3 Kommunale planer og vedtak

Kommuneplanens samfunnsdel 2015-2027 (22.06.2015, KOM-077/15)

I kommuneplanens samfunnsdel pekes det på fire viktige fokusområder for den langsiktige utviklingen av Horten-samfunnet:

- Attraktivitet
- God oppvekst
- Trygghet for innbyggerne
- Natur og miljø

Av kapittel 13 «Arealstrategi» går det fram at det er et overordnet mål *«å satse på utviklingen av Horten sentrum. Horten sentrum skal styrkes og utvikles videre som kommunens urbane tyngdepunkt. Sentrum skal ha attraktive byrom og en grønnstruktur som stimulerer til bruk. Horten skal være en levende og attraktiv by for alle brukergrupper. For å lykkes med dette, trengs det flere mennesker. Det bør derfor bygges flere boliger i Horten sentrum. Det er valgt ut to hovedsatsningsområder, Horten sentrum og Campus Vestfold.»*

Innenfor temaet arealstrategi er det videre listet opp følgende mål og strategier for kommuneplanens arealdel:

Mål:

- Arealbruken skal gjøre Horten til en bærekraftig kommune
- Arealbruken skal gjøre kommunen attraktiv
- Arealbruken skal styrke folkehelsen

Strategier:

- Satsing på byer og tettsteder
- Satsing på grønn mobilitet
- Knutepunktutvikling
- Sikre arealer til næring og vekst
- Skape attraktive og helhetlige bomiljøer
- Sikre trygghet for alle
- Ta vare på dyrket mark
- Sikre tilgang til natur- og friluftsområder

Kommunedelplan for Intercitystrekningen Nykirke – Barkåker (2016)

Trase og lokalisering av stasjonsområde på Skoppum ble avklart gjennom vedtak av Kommunedelplan for dobbeltsporet jernbane mellom Nykirke og Barkåker i oktober 2016.

Detaljreguleringsplan for Vestfoldbanen, Nykirke – Barkåker (vedtatt 19.06.2018)

Reguleringsplanen for Vestfoldbanen, Nykirke – Barkåker, ble vedtatt 19.06.2018. I kapittel 8.3 i planbeskrivelsen er det blant annet gitt følgende beskrivelse av planens virkninger for tettstedet Skoppum:

«Ved å flytte stasjonen sørvest for tettstedet flyttes et viktig målpunkt internt i tettstedet. Av erfaring vil trafikkknutepunkt, som en jernbanestasjon, fungerer som en motor i utviklingen av et område. Hvordan området skal utvikles, både omfang og type arealbruk vil være beslutninger som avklares gjennom kommunale/fylkeskommunale planer.»

«Kommunens føringer for videre arealutvikling i områdene rundt stasjonen vil i større grad enn selve stasjonslokaliseringen gi premisser og være styrende for hvordan Skoppum utvikles.»

Kommuneplanens arealdel 2019-2031 (vedtatt 09.04.2019, KOM-042/19)

Horten kommune har tidligere vedtatt at utbyggingsprinsippet for kommunen skal være «spredt konsentrasjon». Dette innebærer et utbyggingsmønster hvor Nykirke, Skoppum, Borre / Campus Vestfold, Åsgårdstrand og Horten er avgrensede og konsentrerte utbyggingsområder som skal opprettholdes og forsterkes. Planlegging av boliger og næringsbebyggelse skal foregå i tilknytning til eksisterende tettsteder.

I kommuneplanen er det to større boligfelt på Skoppum. Viulsrødåsen på ca 118 daa er regulert og mye er utbygd. I tillegg ligger Borreborgåsen på ca 125 daa inne i planen. I planbeskrivelsen er det vist til at en ny kommunedelplan for tettstedet skal legge til rette for et helhetlig plangrep i tråd med overordnede planer og føringer. For Skoppum ble det således ikke gjort vesentlige endringer i kommuneplanen ved siste planrevisjon.

Andre relevante planer, vedtak og utredninger

Klima- og energiplan for Horten kommune, 2012-2020

Klima- og energiplanen er delt i to deler: 1) Status for klimautslipp og energibruk. Muligheter for reduksjon av utslippene, og 2) Målsetninger og tiltak.

Kommunedelplan for sykkel (2012)

Planens formål er å øke andelen syklende og utvikle et helhetlig sykkelnett i kommunen.

Landbruksplan for Horten 2014-2018 (vedtatt 27.10.2014, KOM-122/14)

Planen omhandler hovedtemaene jordvern, matproduksjon, klima og miljø, landbruksrelater næringsutvikling og skogbruk, samt forvaltning, informasjon og omdømmebygging. Innenfor temaet jordvern er det nedfelt følgende målsettinger:

Hovedmål:

- Verne om og sikre dyrket mark for fremtidige generasjoner

Delmål:

- Opprettholde de store sammenhengende landbruksarealene
- Legge forholdene til rette for kontinuerlig drift av landbruksjord
- Økt fortetting i allerede sentrumsnære områder
- Ved omdisponering av matjord bør alternativer for nydyrking foreligge

Strategisk næringsplan (15.12.2014, KOM-161/14)

Horten kommune har målsetning om å være en næringsoffensiv kommune. En strategi for å nå dette målet er å «Arbeide for god tilgang på attraktive næringsområder i samarbeid med lokale grunneiere» (kap. 8, pkt 4 a).

Kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet (2015-2018)

Planen inneholder visjoner, mål og strategier, samt handlingsprogram for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet.

Grønnstrukturplan for Horten kommune (behandlet i HKMK 04.04.2016)

Planen er retningsgivende for arbeid med juridisk bindende arealplaner og enkeltsaker etter Plan- og bygningsloven. I planen er det beskrevet at Skoppum tettsted har «*stort potensiale for vekst rundt nytt stasjonsområde. Tettstedet har allerede store områder som ligger klare til å utvikles på borreborgåsen. Det anbefales å holde seg nord for Riksvei 19 for å best mulig kunne binde sammen dagens tettsted med utviklingen rundt stasjonsområdet. Det anbefales å ha E 18 som ytre grense for utvikling i vest.*» Planen inneholder forslag til bestemmelser og retningslinjer som kan vurderes innarbeidet i kommuneplanbestemmelsene ved rullering.

Kommunestyrevedtak 088/15 (22.06.2015)

I forbindelse med andre gangs behandling av kommuneplanens arealdel 2015-2027 fattet kommunestyret blant annet følgende vedtak (pkt. 16):

«Horten kommune skal legge tilrettelegge for større bolig- og næringsområder på Skoppum. Endelig valg av områder avventes til plassering av tog trase og jernbanestasjon er vedtatt.»

Kommunestyrevedtak 203/16 (19.12.2016)

I forbindelse med fastsettelse av Økonomi- og handlingsplan 2017-2020 fattet kommunestyret blant annet følgende vedtak:

«Horten kommune skal i alle store byutviklingsprosjekter som Indre Havneby, havneområdet og Skoppum vest legge vekt på bærekraftig byplanlegging gjennom klimasmarte, ressursoptimale og miljøvennlige løsninger slik at Horten framstår som en fremtidsrettet klima- og miljøkommune.»

Hovedutvalg for klima, miljø og kommunalteknikk, vedtak i sak 006/17:

«Grønn mobilitet skal innarbeides som overordnet prinsipp som skal gjennomsyre kommunens planer og tiltak.»

Kommunestyrevedtak 146/18 (11.12.2018)

I forbindelse med fastsettelse av Økonomi- og handlingsplan 2019-2022 fattet kommunestyret blant annet følgende vedtak:

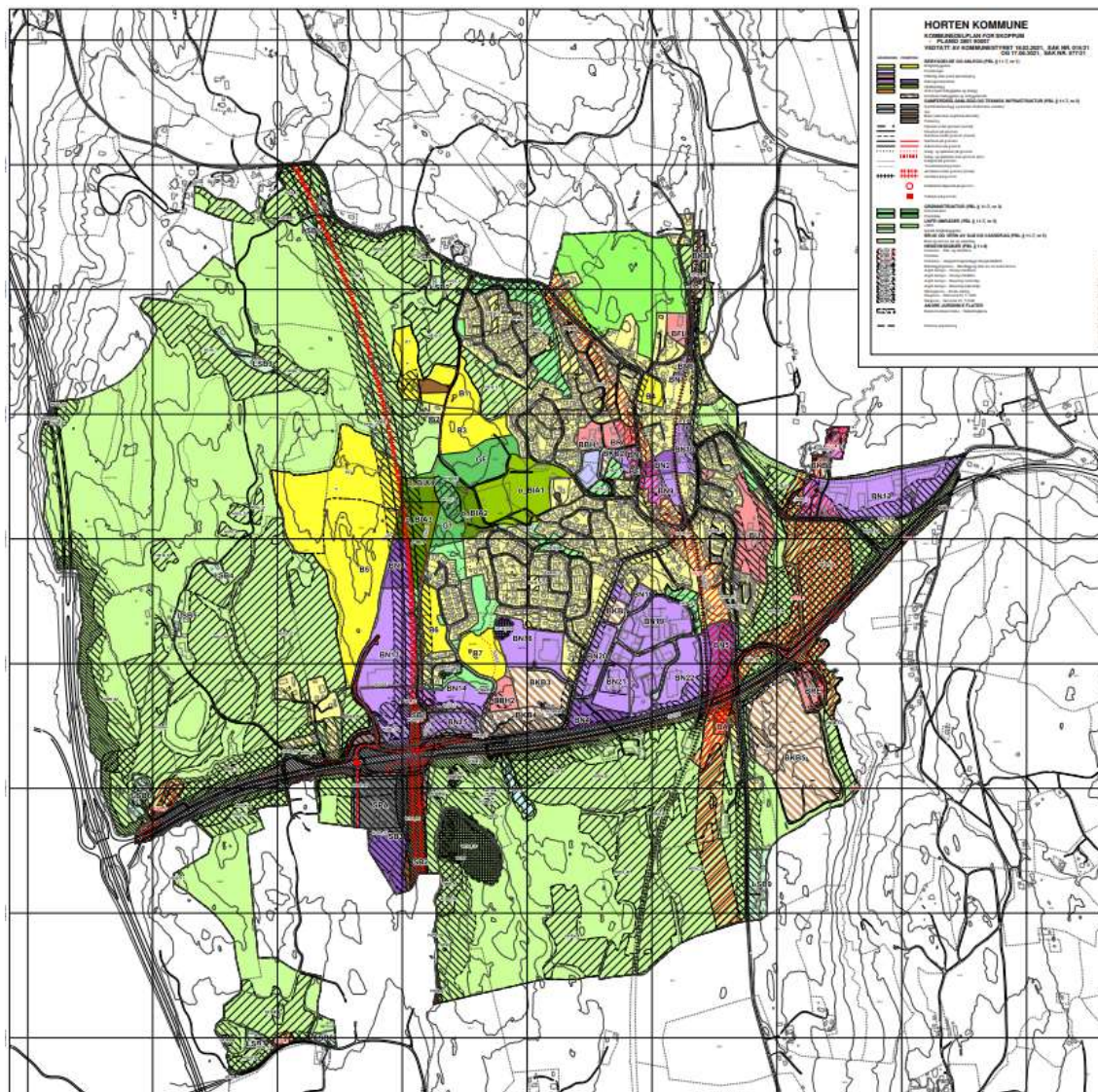
«Klimatilpasning skal alltid legges til grunn i plan- og byggesaksbehandling. Vi skal ha som mål at det i fremtiden ikke er noen uønskede hendelser eller erstatningskrav mot kommunen fra tiltakshaver for

naturskade, som følge av at kommunen har godkjent tiltak på feil grunnlag. Vi skal også ha som mål å bidra til reduserte skader på bygninger og infrastruktur som følge av ekstremvær, store nedbørmengder osv. Dette implementeres i eksisterende planverk ved revisjon/rullering.»

Trafikkanalyse – Campus Vestfold, rapport fra Rambøll datert mars 2018

I forbindelse med planlegging av Campusområdet har Rambøll belyst trafikkutviklingen og mulige veiløsninger for området. I rapporten er det også vurdert / analysert hva som kan være gode løsninger for sykkel og busstransport, hvor gode buss- og sykkelløsninger mellom ny stasjon og Campusområdet er vektlagt. Rapporten konkluderer med at tog i kombinasjon med raskest mulig tilbringerbuss antagelig er det alternativet til bil som det vil være riktig å satse på. Dersom sykkel skal være et aktuelt transportmiddel mellom stasjonen og Campus vil antagelig en gratis låneordning med el-sykler være det eneste som kan ha en viss mulighet for å bli tatt i bruk. Med el-sykkel vil tiden det tar å transportere seg mellom stasjonen og campus kunne komme nesten ned mot den tiden en tilbringerbuss tar.

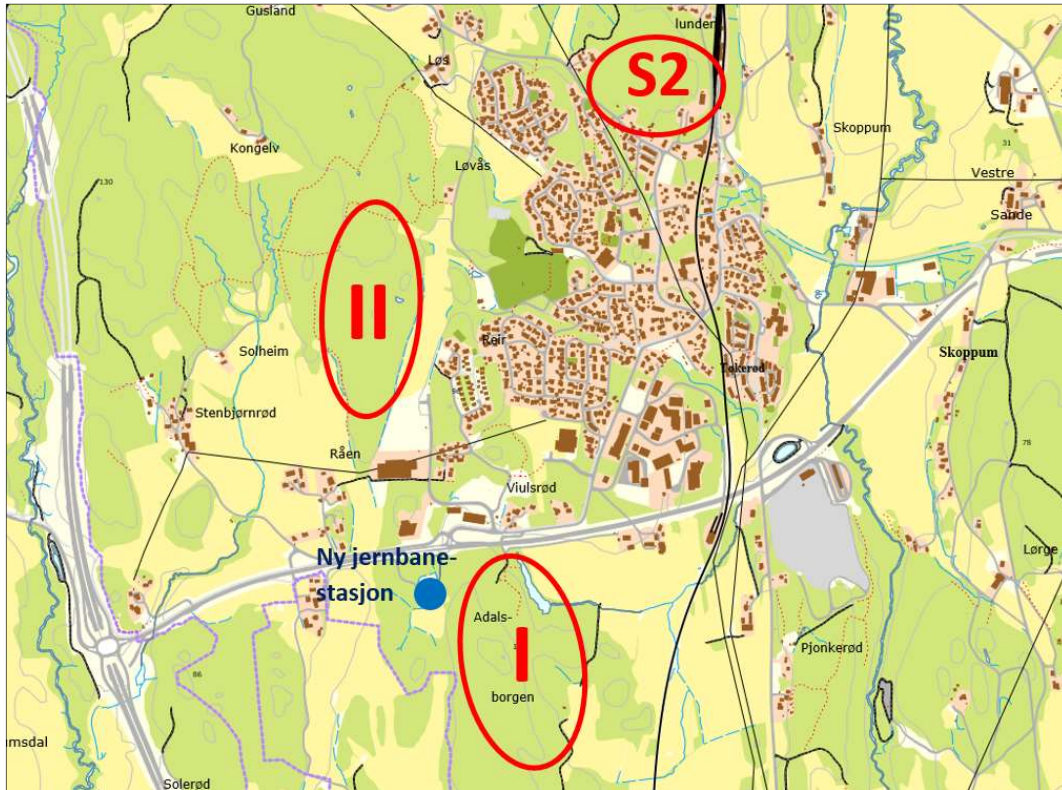
5 BESKRIVELSE AV PLANEN



5.1 Langsiktig utbyggingsmønster (utviklingsgrense)

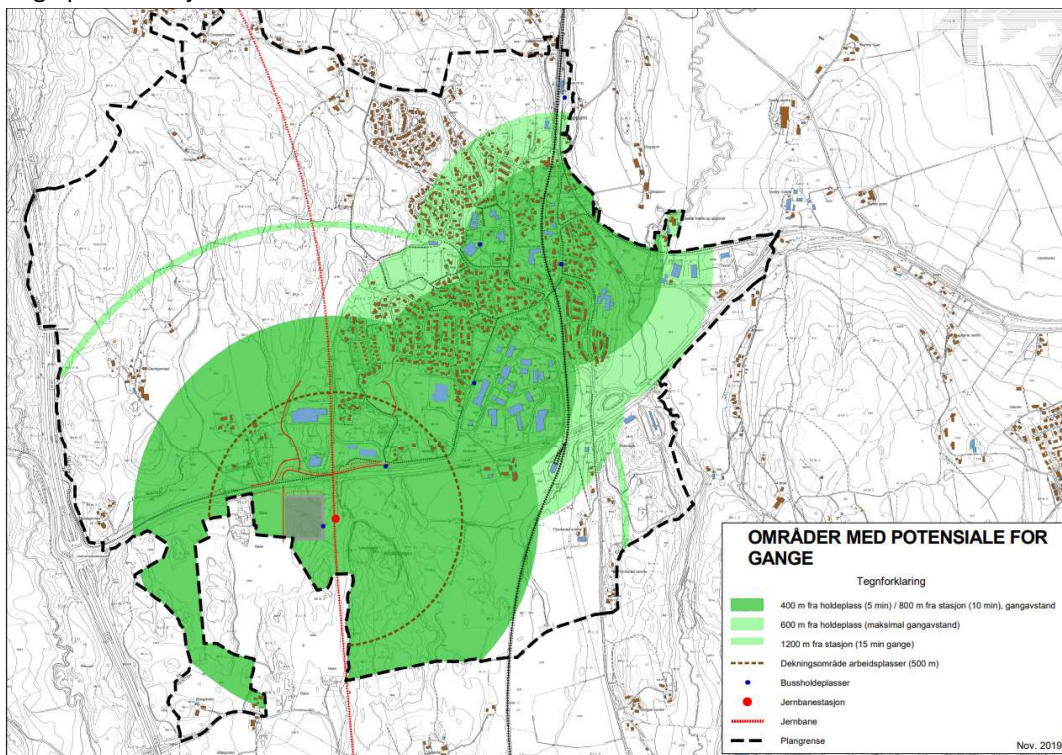
Et hovedmål med planen er å legge til rette for knutepunktutvikling ved nye Skoppum stasjon. Korte avstander, god arealutnyttelse, riktig arealbruk og tilrettelegging for grønn mobilitet er sentrale faktorer for at arealbruken skal bygge opp under visjonen om en «framtdsrettet miljø- og nullutslippsbydel». I tillegg må det tas hensyn til dagens tettstedsstruktur og kjente arealbruksinteresser ved fastsettelse av et langsiktig utbyggingsmønster.

I planprogrammet er det pekt på to alternative utbyggingsretninger; I) utbygging ved Adalsborgen syd for riksvei 19 og II) utbygging vest for eksisterende tettsted. I tillegg er det forutsatt at arealbruken i Borreborgåsen skal tas opp til ny vurdering (område S2, avsatt til boligformål i kommuneplanens arealdel). De aktuelle utbyggingsretningene er skissemessig illustrert på kartutsnittet nedenfor.



Alternative utbyggingsretninger

Områder med kortest avstand / best tilgjengelighet til kollektivtransport er vist med mørk grønn farge på illustrasjonen nedenfor.



Mørk grønn farge viser områder som ligger innenfor 400 meter (luftlinje) fra bussholdeplass / 800 meter fra ny jernbanestasjon. Dette tilsvarer henholdsvis 5 og 10 minutters gange. Lysere grønn farge viser arealer innenfor 600 meter fra bussholdeplass. 1200 meter fra stasjonen er markert med tykk grønn strek, og rødbrun stiplet strek viser en avstand på 500 meter fra stasjonen.

Alternativ S2, Borreborgåsen, ligger lengst fra nye Skoppum stasjon. Det er uavklart hvordan busstilbudet i denne delen av tettstedet vil bli etter at ny jernbanestasjon tas i bruk i 2024. Alternativ I kommer best ut når det gjelder lokalisering i forhold til nærhet til kollektivtransport. Det er imidlertid knyttet flere utfordringer til å omdisponere dette området til utbyggingsformål. Av konsekvensutredningen går det fram at det innenfor området er arealbruksinteresser knyttet til blant annet kulturminner, naturmangfold, jordressurser og rekreasjonsinteresser. Det kan også være en utfordring knyttet til etablering av adkomst, da eneste mulighet synes å være via ny rundkjøring som skal etableres i forbindelse med innfartsparkeringen, og videre under det søndre bruspennt på jernbanebrua. Adkomstløsningen kan være problematisk i forhold til trafikkavviklingen til/fra jernbanestasjonen og ved at den beslaglegger arealer for en eventuell framtidig utvidelse av riksveg 19.

Utbyggingsmønsteret «spredt konsentrasjon» som er fastsatt i kommuneplanens arealdel innebærer at eksisterende tettsteder skal forsterkes ved at nye byggeområder lokaliseres i tilknytning til tettstedene. Riksveg 19 utgjør i dag avgrensningen av tettstedet Skoppum mot syd. Selv om ny jernbanestasjon er lokalisert syd for riksveien, vil en satsing på framtidig boligbebyggelse i syd kunne føre til en uheldig fragmentering av bebyggelsesstrukturen hvor riksveien med tilstøtende næringsområder vil bli liggende som en barriere mellom boligområdene i nord og syd.

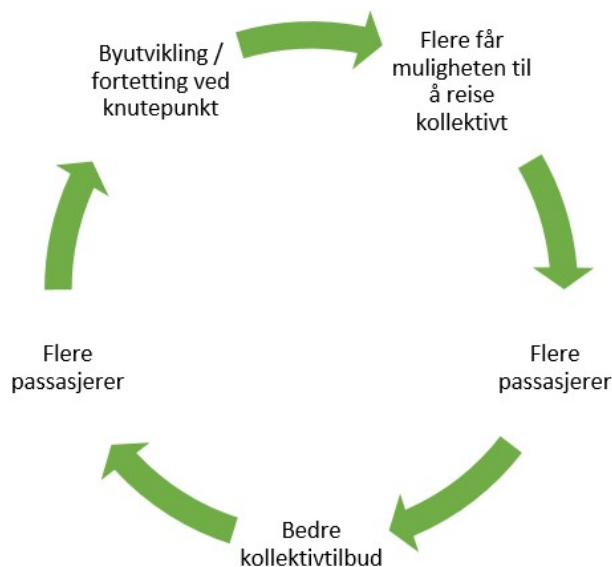
Skoppum kjennetegnes ved at det er gode forbindelser fra alle omkringliggende boligområder til dagens sentrum hvor idrettsanlegget utgjør selve «kjernen» i tettstedet. Et langsiktig utbyggingsmønster som bygger videre på eksisterende struktur og forsterker idrettsanleggets sentrale beliggenhet vil bidra til å sikre nærmiljøer med kvaliteter som fremmer folkehelse. Med bakgrunn i mål og strategier nedfelt i fastsatt planprogram vil en utbyggingsretning i henhold til alternativ II bidra til størst måloppnåelse. En videre utvikling av tettstedet mot vest er således lagt til grunn for utforming av kommunedelplanen.

Langsiktig utviklingsgrenser

Langsiktige utviklingsgrenser (LUG) er en avtale mellom regionale myndigheter og kommunene. Ved å angi LUG markeres yttergrensene for hvor framtidig utbygging kan skje. En tydelig grense mellom utbygging og vern gir kommuner og samfunnsaktører større forutsigbarhet, da de fleste nasjonale og regionale interessene forhåndsavklares i planprosessen. I Regional plan for bærekraftig arealpolitikk er det anbefalt at LUG vises i kommune(del)planen. I kommunedelplanen for Skoppum er LUG vist som «bestemmelsesområde» #1 og #2, jfr. framtidig boligområde B1 og B5. Punkt 2.2.2 i bestemmelsene sikrer at «bestemmelsesområdene» ikke blir bygget ut før resterende del av tilhørende boligområde er realisert. Bestemmelsesområdene inngår i områdene som er utredet i dokumentet «Konsekvensutredning av enkeltområder».

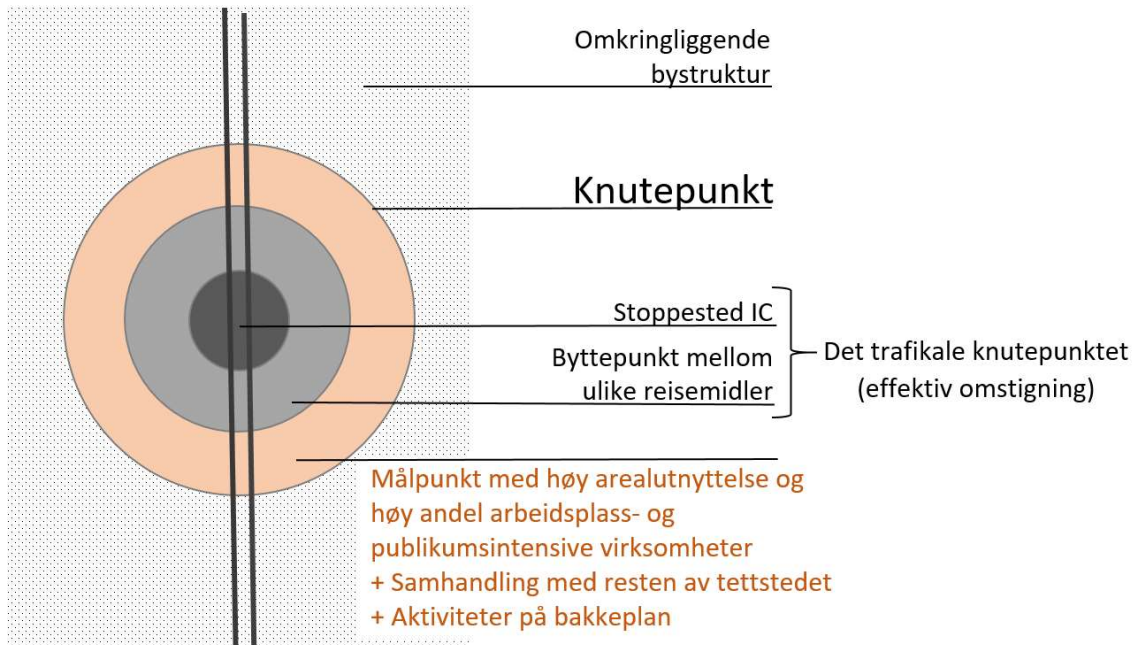
5.2 Knutepunktutvikling

En rekke statlige og regionale dokumenter peker på at areal- og transportpolitikken bør samordnes og at det bør fortettes i byer og tettsteder, og da særlig i kollektivknutepunktene. Bakgrunnen for dette er at en høyere arealutnyttelse rundt knutepunktene vil bidra til at flere får mulighet til å reise kollektivt, kollektivtransporten får bedre passasjergrunnlag og rutetilbudet styrkes. Dette igjen bidrar til at enda flere reiser kollektivt.



Fortetting ved knutepunktet nye Skoppum stasjon vil kunne føre til en positiv spiral med lavere klimagassutslipp, mindre belastning på veinettet, og motvike spredning av bebyggelsen. Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjennom en internasjonal litteraturstudie funnet solid dokumentasjon på at bilavhengighet øker med avstand til sentrum. Dette gjelder for arbeidsplasser, handel og boliger.

I Jernbaneverkets Planveileder for byområder og knutepunkter (2013) er det lagt til grunn at et knutepunkt med en InterCity-stasjon er et attraktivt målpunkt i byen. Med det menes at knutepunktet er mer enn ett byttepunkt mellom ulike reisemidler. Det er et mål i seg selv; det skal være et sted du reiser til, ikke kun fra. For at et knutepunkt skal bli et attraktivt målpunkt vises det til at omkringliggende bystruktur bør utvikles med høy arealutnyttelse, stor andel besøksintensive virksomheter og god tilgjengelighet for myke trafikanter.



Illustrasjonen viser at et knutepunkt er en funksjonell enhet som består av flere lag/soner (Kilde: Planveileder for byområder og knutepunkter, Jernbaneverket).

I rapporten «Effektiv knutepunktsutvikling» (Transnova / ROM eiendom) pekes på følgende forhold som kjennetegner gode knutepunkter:

- Fortetting på og rundt knutepunktene
- Effektiv arealutnyttelse
- Utforming som åpner for samhandling med resten av byen
- Arealbruk som genererer aktivitet på bakkeplan
- Bygningsmasse som styrker stedets urbane kvaliteter
- By- og eiendomsutvikling som bidrar til økt bruk av kollektivtransport
- Lokalisering av arbeidsplassintensive og publikumsintensive funksjoner

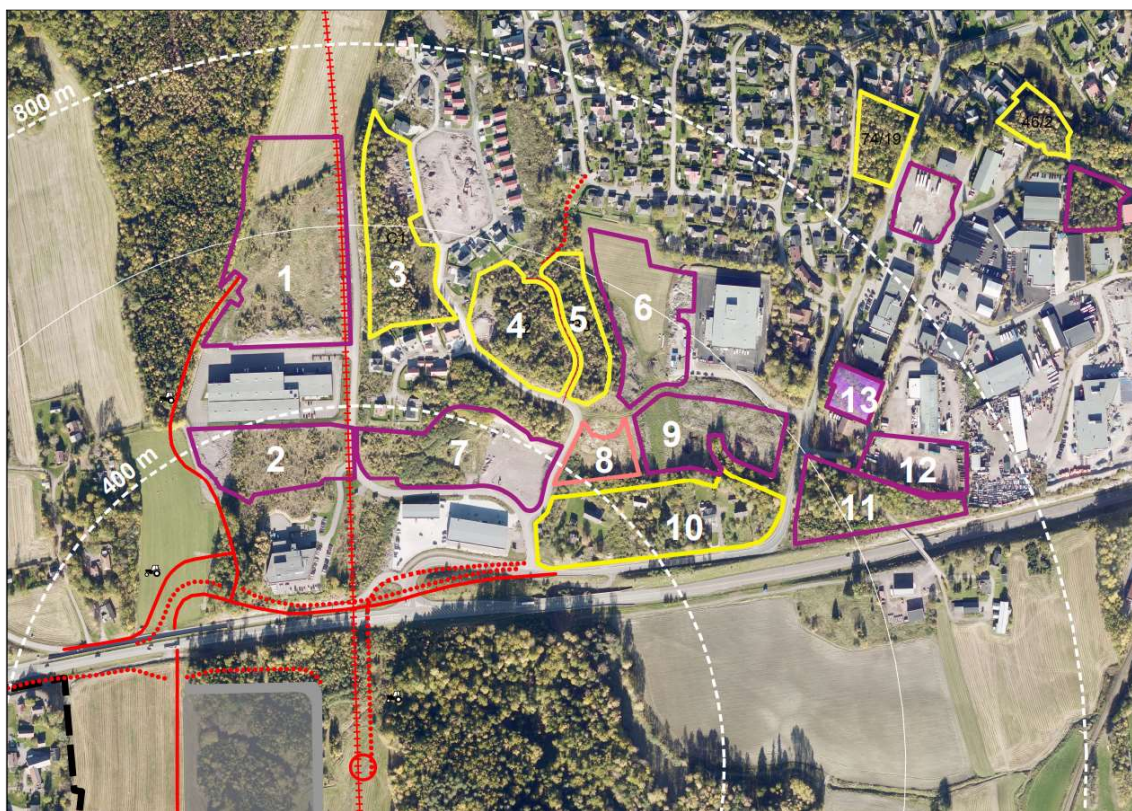
Infrastrukturen i det trafikale knutepunktet på Skoppum er avklart gjennom vedtak av reguleringsplanen for Vestfoldbanen, Nykirke - Barkåker.



Illustrasjon av framtidig stasjonsområde med tilhørende innfartsparkering og adkomstvei (Kilde: Bane NOR).

InterCity-stasjonene som innpasses i eksisterende tett bystruktur har gode forutsentninger for å utvikles til attraktive knutepunkter. Nye Skoppum stasjon er imidlertid lokalisert utenfor eksisterende bebyggelsesstruktur, syd for riksvei 19. I tillegg er Skoppum stasjon tilrettelagt med innfartsparkering som er et virkemiddel som benyttes for stasjoner utenfor bykjernen for å fange opp reisende fra stredtbygde områder. Dette innebærer helt andre forutsetninger for knutepunktsutvikling enn i en bystruktur. Stasjonsområdet ligger ved kommunegrensen og det er viktige arealbruksinteresser knyttet til omkringliggende områder.

Området nord for riksvei 19 ved Innlaget / Viulsrådåsen / Tokerødveien utmerker seg når det gjelder tilrettelegging for en arealbruk som åpner for samhandling mellom det trafikale knutepunktet og resten av tettstedet. Kartutsnittet nedenfor viser ubebygde byggeområder nord for riksveien.



Oversikt over ubebygde byggeområder innenfor en avstand på 800 meter fra nye Skoppum stasjon.

Omr Nr.	Gbnr	Hjemmelshaver	Dato fra	Gjeldende plan	Boligformål (daa)	Næringsformål (daa)
1	48/154	Origo Næringspark AS	15.04.2019	IC Nykirke – Barkåker (2018)		28
2	48/194	Strømness Eiendom AS	05.01.2016	IC Nykirke – Barkåker (2018)		12
3, 4, 5	48/144	JM Norge AS	08.12.2005	IC Nykirke – Barkåker (2018) / Skoppum næringspark, Viulsrødåsen boligområde (2003)	35	
6	48/219	Origo Øst AS (16,4 daa) (Cosmic Bygg AS)	04.10.2019	Skoppum næringspark, Viulsrødåsen boligområde (2003)		13
7	48/167	Mems Teknologipark AS (5,5 daa)	18.04.2017	Skoppum næringspark, Viulsrødåsen boligområde (2003)		5
7	48/221	Mems Teknologipark AS (5,9 daa)	04.10.2019	Skoppum næringspark, Viulsrødåsen boligområde (2003)		6

7	48/154	Origo Næringspark Horten AS	15.04.2019	IC Nykirke – Barkåker (2018)		4
8	48/185	Læringsverkstedet AS (7,6 daa)	09.04.2018	Viulsrødåsen, ny barnehage (2013)		4
9	48/220	Horten kommune (20 daa)	15.10.2018	Skoppum næringspark, Viulsrødåsen boligområde (2003)		11
10*	48/1	Bent Johan Lærum (1,8 daa)	19.03.1997	Kommuneplanens arealdel	19	
	48/9	Hans Ludvig Moen (8,7 daa)	14.02.1986			
	48/13	Knudstadveien 11 AS (1,7 daa)	11.03.2019			
	48/14	Sølvi og Knut Wiulsrød (2,3 daa)	30.08.2018			
	48/24	Kari Veiteberg og Stefan J. Berntsen (1,6 daa)	25.07.2007			
	48/140	Berit Andersen og Hans Ludvig Moen (1,8 daa)	03.07.2006			
	48/154	Origo Næringspark AS (1,4 daa «parkbelte»)	15.04.2019			
11	48/1	Bent Johan Lærum (9,2 daa)	19.03.1997	Kommuneplanens arealdel (2019)		11
	48/27	Horten kommune (1,9 daa)	30.10.1981			
12	48/38	Askjer Eiendom AS	28.04.2017	Langmyra II industriområde (1984)		6
13	48/29	Langmyra 6 AS	09.03.2009	Langmyra 6 (1997)		3
Sum:					54	103

*Bebygde boligtomter innenfor område 10

Boligarealer

Områdene 3, 4 og 5 inngår i reguleringsplanen for Skoppum næringspark, Viulsrødåsen boligområde. I område 3 og 4 åpner reguleringsplanen fra 2003 for at det kan etableres «eneboliger, rekkehus, terrassehus og flerleilighetsbygg», mens det i område 5 tillates etablert «boliger med tilhørende anlegg». JM Bolig AS har grovt anslått at det totalt kan etableres 70 – 115 boenheter (2-3 boenheter per dekar) i de tre delområdene.

Område 10 omfatter fem eksisterende boligeiendommer. Ut fra områdets nærhet til jernbanestasjonen har området potensiale for en mer intensiv utnyttelse enn i dag.

Næringsarealer

Områdene 1, 2, 6, 7 og 9 er regulert til byggeområde «industri». Gjeldende reguleringsplan åpner for at det kan oppføres bygninger for næringsvirksomhet som «kontor, industri, produksjon, lager, verksted, med tilhørende anlegg». De fleste eiendommene har fått nye eiere i løpet av de siste årene.

Innenfor område 7 er det for eiendommen gbnr 48/167 gitt rammetillatelse (juli 2017) for etablering av et næringsbygg med samlet bruksareal på ca 2600 m². Næringsbygget er planlagt med produksjonslokaler og lager i første etasje, samt kontorer m.m i 2. og 3. etasje. Hjemmelshaver har nylig også ervervet naboeiendommen gbnr 48/221.

Innenfor område 9, gbnr 48/220, er det innvilget midlertidig tidsbestemt dispensasjon for lagring av stålvarer (november 2019), gjeldende fram til 01.01.2024. Eiendommen ble kjøpt av Horten havnevesen i 2018, med det formål å lagre stålvarer som fraktes inn over kai i Horten havn. Virksomheten vil erstatte dagens stållager på Langgrunn.

Område 11 er uregulert og avsatt til næringsformål i kommuneplanens arealdel.

Område 12 er regulert til byggeområde «industri» hvor det kan oppføres bygninger for «industri med nødvendig lager, verksted eller kontorer» (reguleringsplan for Langmyra II).

Område 13 er regulert til «Industri med tilhørende lager og kontor» (reguleringsplan for Langmyra 6).

5.2.1 Tilrettelegging for knutepunktutvikling i kommunedelplanen

Gjennomgangen ovenfor viser at det innenfor en avstand på 800 meter fra jernbanestasjonen er betydelige arealer som per i dag representerer et utbyggingspotensiale. Byggeområdene ble regulert for 20-30 år siden, og fastsatt arealbruk er således nødvendigvis ikke i samsvar med forutsetningene som følger av ny stasjonslokalisering.

I forhold til kommunedelplanens intensjon om å legge til rette for en arealbruk som støtter opp under IC-satsingen er det særlig mulighetene for etablering av lagervirksomhet i allerede regulerte næringsområder som bryter med målsetningen. Private aktører har imidlertid i stor grad innrettet seg etter gjeldende planer, og i kommunedelplanen foreslås det derfor en retningslinje (pkt. 2.3.3) som signaliserer at arbeidsplassintensive virksomheter skal tilstrebes i næringsområder innenfor gangavstand fra nye Skoppum stasjon.

De ubebygde regulerte boligområdene i Viulsrødåsen (område B6 og B7 på plankartet) har en svært sentral beliggenhet i forhold til nye Skoppum stasjon. I gjeldende reguleringsplan fra 2003 er det lagt til grunn en maksimal utnyttelsesgrad på 30 og 32 prosent bebygd areal for disse boligområdene. Ved en eventuell søknad om å øke utnyttelsesgraden må det i legges vekt på kommunedelplanens intensjon om en effektiv arealutnyttelse i områder i gangavstand fra stasjonen. I denne sammenhengen vises det til at det i 2015 ble det godkjent en reguleringsendring hvor utnyttelsesgraden ble endret fra 25 til 30 prosent for tilstøtende boligfelt.

Formålet med innfartsparkeringen som er regulert i tilknytning til nye Skoppum stasjon er å ivareta parkering for reisende med kollektivtransport. Vedtatt reguleringsplan åpner for at det kan etableres parkeringshus med minimum 2 etasjer innenfor området. Dersom parkeringshuset blir oppført vil behovet for arealer til flateparkering bli redusert, og en naturlig utvikling innenfor området vil da være å legge til rette for næringsvirksomhet på «frigitte» parkeringsarealer. Da det er knyttet stor usikkerhet til realisering av et parkeringshus foreslås det ingen arealbruksendringer i kommunedelplanen for dette området.

Innenfor 10 minutters gange fra jernbanestasjonen er det i kommunedelplanen lagt til rette for ett nytt boligområde (område B5) og to nye næringsområde (område BN3 og BN7). Områdene er nærmere beskrevet under «Områder til bebyggelse og anlegg», samt i konsekvensutredningen.

5.2.2 Handelsetablering

Med tanke på å legge til rette for samhandling mellom kollektivknutepunktet og resten av Skoppum vurderes området mellom batterifabrikken (Viulsrødsetta 5) og riksveien som spesielt godt egnet for videre utvikling. Beliggenheten ved hovedveien og framtidig gang- og sykkelveibro til jernbanestasjonen innebærer at området har svært god tilgjengelighet for alle typer trafikanter. Lokalisering av handels- og tjenestetilbud til dette området vil også være gunstig for at reisende med kollektivtrafikk kan gjennomføre enkle hverdagsreiser ved at dagligdagse gjøremål kan utføres på vei mellom trafikknutepunktet og boligen. I kommunedelplanen er det aktuelle området avsatt til «kombinert bebyggelse og anlegg», jfr. BKB3 og BKB4 på plankartet. I planbestemmelsene er det angitt at framtidig arealbruk kan være bolig, forretning, kontor og tjenesteyting. Det legges til grunn at en nærmere avklaring og fordeling av framtidig arealbruksformål fastsettes ved utarbeidelse av en reguleringsplan, hvor områdene kan utvikles hver for seg eller samlet. Hensikten med plangrepet er å

legge til rette for at det med bakgrunn i kommunedelplanen kan fremmes private planinitativ med en mer effektiv arealutnyttelse av eiendommene.

I kommuneplanens arealdel 2019-2031 er det en bestemmelse (punkt 2.1.1) som ikke tillater oppføring av handelsvirksomhet større enn 1000 m² bruksareal (BRA) i områder utenfor Horten sentrum. Det går videre fram at etablering av handelsvirksomhet skal være i tråd med Regional plan for handel og sentrumsutvikling i Vestfold. Følgende regional planbestemmelse er videreført i ny Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA, september 2019):

«Etablering av handelsvirksomhet med et samlet bruksareal (BRA) på over 3000 kvm eller utvidelse til over 3000 kvm bruksareal er bare tillatt i by- og større tettstedssentre eller andre områder for handel slik disse er lokalisert og avgrenset i kommuneplanens arealdel eller kommunedelplan.»

RPBA anbefaler at kommunene legger til rette for kompakte by- og tettstedssentre, og at handelsarealet normalt bør ligge innenfor 500 meter fra kollektivknutepunkt. Skoppum er nevnt som et mindre tettstedssenter hvor kommunen kan vedta handelsetablering inntil 3000 m² BRA, mens etableringer over 3000 m² BRA vil i følge RPBA kreve en overordnet planmessig avklaring med handelsanalyse. Da knutepunktutvikling rundt nye Skoppum stasjon er en sentral målsetning for kommunedelplanen, foreslås det å legge til rette for handelsetablering i områdene BKB3 og BKB4 i tråd med begrensningen i RPBA. , jfr. punkt 2.4.3 i bestemmelsene. Etablering av noe handel vil bidra til å styrke tettstedet og legge til rette for en effektiv arealbruk og miljøvennlige transportvalg.

5.3 Grønn mobilitet

I planprogrammet er det nedfelt følgende mål når det gjelder grønn mobilitet:

«Fra alle steder på Skoppum skal det være enkelt og sikkert å komme seg til skole, barnehage, idrettsanlegg, sentrumsfunksjoner og kollektivknutepunkt uten bruk av bil. Det skal være gode sykkelforbindelser til Horten sentrum, Camus Vestfold og andre deler av kommunen.»

Grønn mobilitet handler om at reisene vi foretar oss i størst mulig grad gjøres med andre transportmidler enn bilen, det vil si gjennom gange, sykling eller bruk av kollektivtrafikk. I en veileder for grønn mobilitet i byområder pekes det på at følgende tiltak fremmer gange:

- hverdagens gjøremål / tilbud i nærheten av egen bolig
- funksjonsblanding
- høy befolknings- og arbeidsplass tetthet
- Et sammenhengende gatenett og godt integrerte gaterom
- Direkte gangveier prioriteres (unngå lange omveier)
- Ved å vende bebyggelsens inngangsparti ut mot gaten skapes tryggere gaterom
- Trygghet for fotgjengere, minimere antall utrygge plasser (eks. lys)

En høy andel bærekraftige reiser gir flere samfunnsmessige gevinster. European Cyclist Federations vurderinger av ulike trafikktypers CO₂-påvirkning viser at en 5 kilometer sykkelreise genererer 105 g CO₂. Til sammenlikning genererer en bil 1355 g på samme reise. Redusert bilbruk vil således ha en positiv virkning på miljøet, samtidig som en høyere andel reiser med sykkel og gange vil gi en helsegevinst. Effektene er naturligvis avhengig av hvor tiltakene iverksettes og hvor mange som påvirkes.

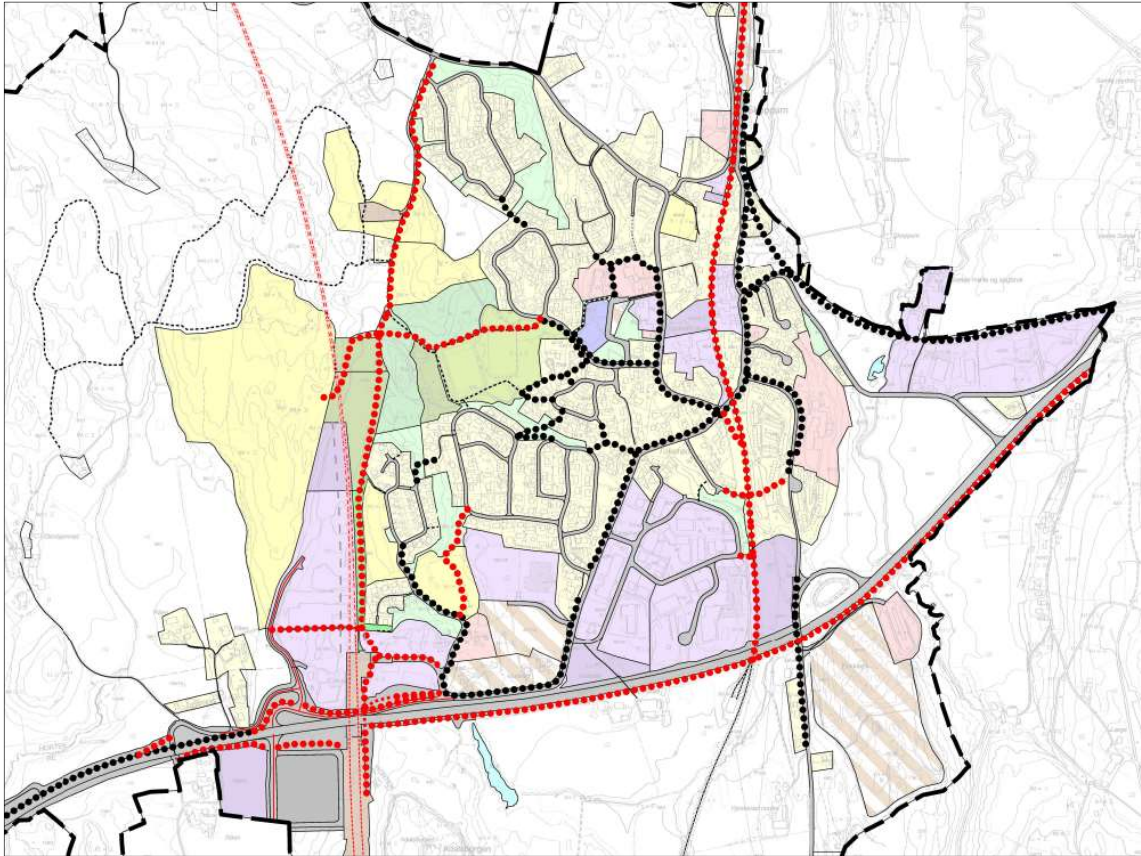
Skoppum er i stor grad bilbasert i dag. Nasjonal reisevaneundersøkelse (2013/14) viser at reisemiddelfordelingen ligger på ca. 80% med bil og 20% med gange, sykkel eller kollektiv. Majoriteten av reisene som skjer i Horten kommune skjer internt i kommunen (over 80%) og kun 4% er reiser som skjer ut av fylket. Dette innebærer at selv om det kommer et utvidet togtilbud og det er gang- og sykkelavstand til stasjonen, vil majoriteten av reisende fra Skoppumområdet ha andre reisemål enn det som dekkes av toget. I lokalområdet er det turer til sentrum/dagligvare, idrettsanlegg, barnehage, skole og rekreasjonsområdene i nærheten som er dominerende, mens det for arbeidsreisene er Horten sentrum og andre steder i Horten kommune som er de viktigste reisemålene. For et mindretall av reisene som f.eks. arbeidsreisene til Tønsberg og Oslo/Akershus vil toget være et mulig transportmiddel. For regionforstørring og vekst vil jernbanestasjonen ha en funksjon da den gir god kommunikasjon mellom byene i Vestfold, mot nabofylket og Oslo. Nye boliger på Skoppum vil derfor kunne være attraktive for pendlere ut av kommunen.

Når det gjelder potensiale for å gå/sykle fra kollektivknutepunkt til arbeidssted er det gjort følgende vurdering i trafikkanalysen for Vestfoldbanen: *«Fra kollektivholdeplass til arbeidsplass, er villigheten til å gå/sykle vesentlig lavere enn i motsatt ende. Arbeidsplasser bør primært lokaliseres innenfor maks 300 – 500m fra sentralt kollektivknutepunkt for at kollektivtransport skal kunne oppfattes som et attraktivt tilbud»*. Selv ved en sentral lokalisering ved jernbanestasjonen er det sannsynlig at en stor del av framtidige arbeidstakere vil komme fra Hortensområdet. For at disse skal transportere seg på en miljømessig måte vil et godt busstilbud til arbeidsplassen være avgjørende og antakelig bety mer enn arbeidsplassenes nærhet til stasjonen og togtilbudet. En annen avgjørende faktor for å redusere bruken av bil vil være å holde parkeringstilbudet ved arbeidsplassene på et minimum og sørge for at arbeidstakerne ikke benytter seg av p-plassene avsatt til togpendlere. God tilrettelegging for sykling er også en forutsetning.

Hvordan de som bor i et område velger å reise styres i stor grad av hvordan området er planlagt. Dersom man lykkes i å planlegge områder med høy tetthet, en sentral eller kollektivennlig lokalisering og en god funksjonsblanding, viser forskning og empiri at de som bor og virker der vil reise betydelig mindre med bil enn det de ellers ville ha gjort. Plangrepene som gjøres i oversiktsplanleggingen (kommunedelplanen) er således viktige med tanke på tilrettelegging for grønn mobilitet.

En avstand på 400 -800 meter (5-10 minutters gange) regnes ofte som akseptabel gangavstand fra bolig til et kollektivknutepunkt (jernbane- og busstasjoner). Sammenliknet med gange kan sykling minst tidoble arealet som nås innenfor en gitt reisetid til og fra et målpunkt, og Elsykkel vil utvide dekningsområdet ytterligere.

Utvikling av transportsystemer som er attraktive nok til å erstatte bilen på flere turer, vil være avgjørende for om Skoppum skal bli et område hvor grønn mobilitet dominerer. Kartutsnittet nedenfor viser hovedstrukturen på gang- og sykkelveiforbindelser som foreslås i kommunedelplanen.



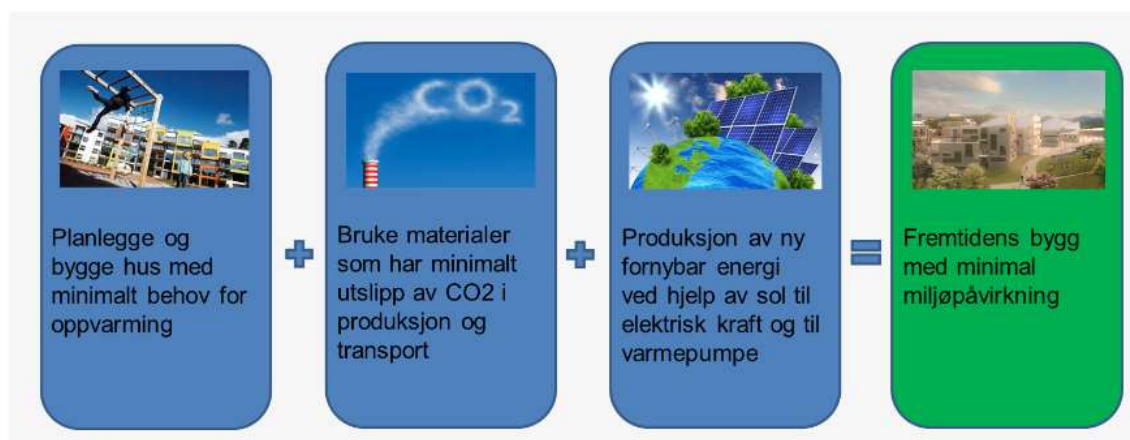
Eksisterende og framtidige gang- og sykkelveier i kommunedelplanen er vist med henholdsvis sorte og røde prikkete linjer. Planen legger opp til at framtidige boligområder i vest / nordvest knyttes til eksisterende tettsted og jernbanestasjonen med nye helårs gang- og sykkelveiforbindelser. Det vil således bli korte avstander for myke trafikanter, mens kjøring med bil innebærer lengre omveier. Framtidig gang- og sykkelveier langs riksveien og på dagens jernbanetrase vil ytterligere legge til rette for grønn mobilitet.

For å øke attraktiviteten for gange, sykkel og kollektivtrafikk vil det imidlertid være viktig å tilrettelegge for myke trafikanter på flere nivåer, blant annet i reguleringsplaner og ved utforming av hver enkelt eiendom.

5.4 Nullutslippssområde

Et «nullutslippssområde» kjennetegnes gjerne ved:

- Bygninger har svært lavt energibehov og minimalt CO₂-avtrykk
- Byggene henter fornybar energi fra lokale energikilder
- Energooverskuddet eksporteres for å «nedbetale» CO₂-avtrykket for bygging, drift og riving



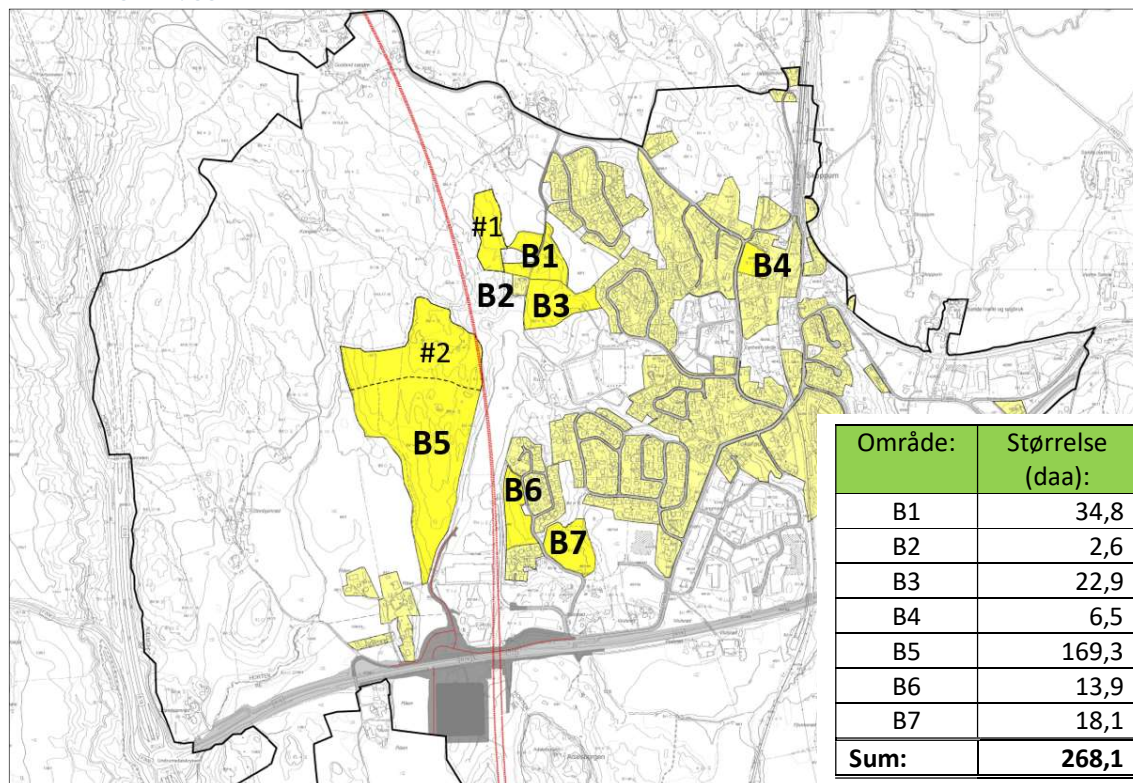
Enkel framstilling av hvordan man oppnår nullutslippbygg.

Bestemmelser som fastsettes til en kommunedelplan må ha hjemmel i plan- og bygningsloven, og mulighetene for å gi rettslige bindende bestemmelser er uttømmende angitt i §§ 11-8 til 11-11. Det er ikke anledning til å gi bestemmelser som er i strid med nasjonalt regelverk, som for eksempel Forskrift om tekniske krav til byggverk. Det kan således ikke stilles strengere byggtekniske krav / krav til energikilder i planbestemmelsene enn det som er nedfelt i gjeldende teknisk forskrift. Kommunen som planmyndighet har etter dette begrensede muligheter i plan- og bygningsloven til å stille ambisiøse klima-/miljøkrav i ved utforming av plandokumentene.

For å sikre at et nytt framtidig boligområde blir realisert i henhold til intensjonen om og etablere et «nullutslippssområde» må andre virkemidler enn plan- og bygningsloven tas i bruk. I denne sammenhengen vises det til at kommunen som grunneier har anledning til å sette seg høyere miljø- og energimål ved utvikling av egen eiendom eller ved et eventuelt videre salg (anbudsdokumenter, salgskontrakt / utbyggingsavtale). I konsekvensutredningen er to alternative lokaliseringer av et «nullutslippssområde» på kommunal grunn vurdert, og kommunedelplanen anbefaler at område B3 øremerkes til dette formålet.

5.5 Områder til «bebyggelse og anlegg»

5.5.1 Boligbebyggelse



Oversikt over områder avsatt til framtidige boligområder i kommunedelplanen. Områdene B6 og B7 er allerede regulerte boligområder i Viulsrødåsen.

Område B1 (34,8 daa)

B1 omfatter deler av eiendommen gbnr 62/1 beliggende ved regulert beredskapsplass / samlingsplass (Vestfoldbanen) ved Løvås. Ved bygging av Vestfoldbanen vil veien fra Pauliveien og inn til samlingsplassen vil bli oppgradert (grusdekke) og tilrettelagt for buss. Bane NOR har signalisert at beredskaps plassens funksjon, dvs. tilkomst for drift og samlingsplass for beredskap/innsats ved en eventuell hendelse, må opprettholdes ved en utvikling av boliger rundt plassen. Beredskaps plassen vil være ca 500 m² og det er et krav om at den må ligge i tilknytning til portalen (rømningstunellen). En eventuell endret plassering av beredskaps plassen, samt eventuelle muligheter for sambruk, må avklares gjennom en detaljreguleringsplan.

B1 vil få adkomst fra Pauliveien i nord, og avstanden til bussholdeplasser og ny jernbanestasjon vil være forholdsvis stor langs eksisterende veinett. Planen legger således opp til at det skal etableres ny gang- og sykkelveiforbindelser både mot jernbanestasjonen i syd og til idrettsanlegget / eksisterende tettsted i øst. Framtidige / planlagte gang- og sykkelveier er nærmere omtalt i kapittelet «Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur».

Forslagsstiller har i sitt arealinns spill for området fremmet ønske om et samarbeid med kommunen om prinsipper for utvikling av en nullutslippsbydel. Det er spesilett vist til planprogrammets alternativ B for etablering av et nullutslippsområde på kommunens eiendom gbnr 47/3 (område B3 på plankartet), som grenser til området i syd. Disse to områdene vil til sammen kunne framstå som et

betydelig område for bærekraftig boligbygging. Retningslinje for framtidig regulering av området er gitt i punkt 1.15.8 i bestemmelsene.

En arealutnyttelse på 1-2 boliger per dekar (lav) bør legges til grunn for utvikling av området.

Kommunedelplanen legger opp til at den østligste delen av området (19 dekar) kan bygges ut i løpet av planperioden på 12 år, mens den vestligste delen (16 dekar) er å anse som en langsiktig utviklingsgrense (LUG). I planen er dette framstilt som «bestemmelsesområde #1» med tilhørende bestemmelse (pkt. 2.2.2) som sikrer rekkefølgen på utbyggingen.

Område B2 (2,6 daa)

B2 omfatter eiendommen gbnr 47/36, Pauliveien 120, som er bebygd med enebolig og garasje. I reguleringsplanen for Vestfoldbanen er eiendommen regulert til LNF-område for spredt boligbebyggelse, mens det i kommuneplanens arealdel er avsatt en byggesirkel (boligformål) på eiendommen. Da eiendommen grenser til to framtidige boligområder (B1 og B3) er også gbnr 47/36 avsatt til boligformål (eksisterende) i planen.

Område B3 (22,9 daa)

B3 skal utvikles med tanke på etablering av et «nullutslippsområde». Retningslinje for framtidig regulering av området er gitt i punkt 1.15.8 i bestemmelsene.

En arealutnyttelse på 1-2 boliger per dekar (lav) bør legges til grunn for utvikling av området.

Område B4 (6,5 daa)

B4 omfatter eiendommen gbnr 45/65 og 73. Drøyt halvparten av området benyttes i dag som parkeringsplass i forbindelse med jernbanestasjonen, men behovet for parkeringsplasser til dette formålet vil utgå når ny stasjon tas i bruk i 2024. Utvikling av området bør ses i sammenheng med tilstøtende arealer avsatt til boligformål mot jernbanelinja i øst. Etterbruk av dagens jernbanetrase som gang- og sykkelvei vil gjøre området lett tilgjengelig for myke trafikkkanter. Kapasitet på brannvann må avklares ved videre planlegging.

En arealutnyttelse på 1-2 boliger per dekar (lav) bør legges til grunn for utvikling av området.

Område B5 (167 daa)

B5 omfatter eiendommene gbnr 60/1 og 61/1. Området får adkomst fra ny rundkjøring som skal etableres på riksvei 19 og via «nye Innlaget». Avstanden til bussholdeplasser, ny jernbanestasjon og eksisterende tettsted vil være forholdsvis stor langs eksisterende veinett. Planen legger således opp til at det skal etableres ny gang- og sykkelveiforbindelser både mot jernbanestasjonen i syd og til idrettsanlegget / eksisterende tettsted i øst. Framtidige / planlagte gang- og sykkelveier er nærmere omtalt i kapittelet «Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur».

Kommunedelplanen legger opp til at den sydligste delen av området (89 dekar) kan bygges ut i løpet av planperioden på 12 år, mens den nordvestligste delen (80 dekar) er å anse som en langsiktig utviklingsgrense (LUG). I planen er dette framstilt som «bestemmelsesområde #2» med tilhørende bestemmelse (pkt. 2.2.2) som sikrer rekkefølgen på utbyggingen.

Lengst syd i området bør det legges til grunn en middels høy arealutnyttelse (2-4 boliger per dekar), mens området for øvrig kan bygges ut med lavere utnyttelse (eneboliger).

Område B6 (13,9 daa) og B7 (18,1 daa)

Områdene omfattes av gjeldende reguleringsplan for Viulsrødåsen. Utbygger JM Bolig AS har etter en foreløpig vurdering anslått at det totalt kan etableres 70 – 115 boenheter (2-3 boenheter per dekar) i

disse områdene. Erfaring fra andre steder viser imidlertid at etterspørsel etter leiligheter (terrassehus / lavblokk) vil være avhengig av om det finnes dagligvarebutikk og andre relevante private og offentlig tjenester i umiddelbar nærhet til boligene. Realisering av boligbebyggelse med høy arealutnyttelse i dette sentrale området vil antagelig være avhengig av en utvikling hvor det etableres tjenesteyting og / eller noe handel på nærliggende arealer (BKB3 / BKB4). I kommunedelplanen er det lagt til grunn at gjeldende reguleringsplan videreføres, men at en høyere utnyttelse bør kunne tillates etter en nærmere vurdering.

Kommunedelplanen åpner også for at det kan etableres boligbebyggelse i områdene BKB3 og BKB4 som er foreslått avsatt til kombinert bebyggelse- og anleggsformformål. Med utgangspunkt i kategorier for arealutnyttelse som framgår av Regional plan for bærekraftig arealpolitikk legger kommunedelplanen til rette for at det kan bygges 380 boenheter i planperioden på 12 år. I gjennomsnitt innebærer dette 32 nye boenheter per år.

Boligområde:	Areal (daa):	Utnyttelse:	Boenheter totalt:	2021-2024	2025-2028	2029-2032	Etter 2032
B1	19	Lav	30	10	10	10	
B1 #1	16	Lav					25
B3	23	Lav	35	10	15	10	
B4	7	Lav	10	10			
B5	89	Lav og middels	150		75	75	
B5 #2	80	Lav og middels					135
B6	14	Høy	60		30	30	
B7	18	Middels	55	20	35		
BKB3	20	Middels og høy	20		20		
BKB4	19	Middels og høy	20			20	
Sum:			380	50	185	145	160

Lav arealutnyttelse: 1 – 2 boliger pr. daa.

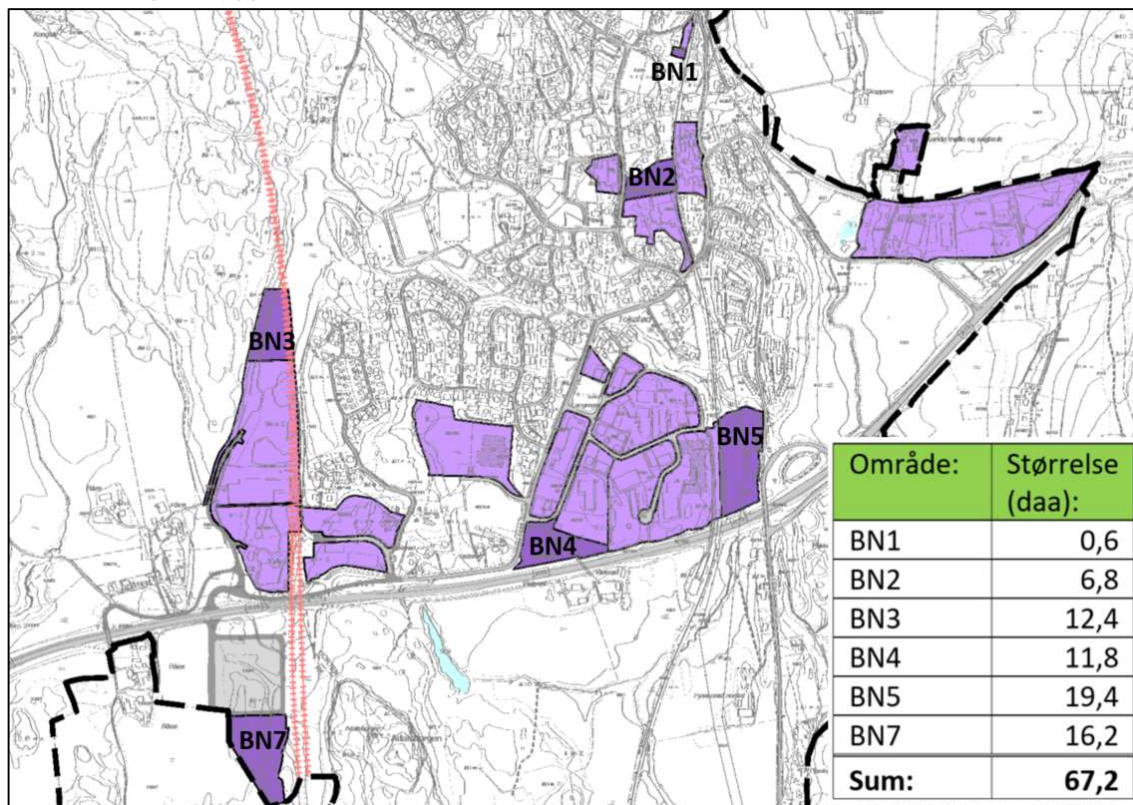
Middels arealutnyttelse: 2 – 4 boliger pr. daa.

Høy arealutnyttelse: Minst 4 boliger pr. daa.

5.5.2 Offentlig eller privat tjenesteyting

I kommunedelplanen er planformålet «offentlig eller privat tjenesteyting» videreført for Borreborg (BFL), Skoppum arbeiderkirke (BR), Blåbærlyngen barnehage (BBH1), Lysheim skole (BU) og Skoppum gjenvinningsstasjon (BRE). Planformålet er også videreført for regulert barnehagetomt i Viulsrødåsen (BBH2).

5.5.3 Næringsbebyggelse



Oversikt over områder avsatt til framtidige næringsområder (mørk farge) i kommunedelplanen. Områdene BN2 og BN4 er vist som eksisterende næringsområder i kommuneplanens arealdel 2019-2031.

Område BN1 (0,6 daa)

Gunnestad Travare AS har behov for tilleggsareal mot syd for sin virksomhet i Grøstadbakken, og område BN1 foreslås omdisponert fra «boligformål» til «næringsformål». Når jernbanen flytter i 2024 ønsker bedriften også å se på mulighetene for og få utvidet næringstomt noe mot øst. Framtidig utvidelse mot øst må vurderes nærmere i forbindelse med framtidig regulering av dagens jernbanetrase. Kapasitet på brannvann er en utfordring i dette området.

Området kan utnyttes til industri-, håndverks- og lagervirksomhet med tilhørende kontorer, jfr. pkt. 2.3.1 i bestemmelsene.

Område BN2 (6,8 daa)

Området er avklart til næringsformål i kommuneplanens arealdel. Da området er ikke utbygd markeres området som «framtidig næringsområde» i kommunedelplanen. Høyspent luftlinje gjennom området innebærer begrensinger i forhold til framtidig utnyttelse av området.

Området kan utnyttes til industri-, håndverks- og lagervirksomhet med tilhørende kontorer, jfr. pkt. 2.3.1 i bestemmelsene.

Område BN3 (12,4 daa)

Området er avsatt til «Bebyggelse og anlegg, idrettsformål» i kommuneplanens arealdel, mens det i gjeldende reguleringsplan for Vestfoldbanen er avsatt til LNF-område. Med tanke på jernbanereguleringen og gjeldende restriksjoner som sikkerhetssoner m.m. har området noe

potensiale for etablering av ny næringsvirksomhet. Ved utarbeidelse av reguleringsplan må restriksjoner som gjelder i forhold til jernbanen på tilstøtende næringsområde i syd også gjøres gjeldende for dette området.

Området kan utnyttes til kontor-, industri- og håndverksvirksomhet, jfr. pkt. 2.3.2 i bestemmelsene. I tillegg er det foreslått en retningslinje hvor det framgår at arbeidsplassintensive virksomheter bør prioriteres i dette området.

Område BN4 (11,8 daa)

Området er avklart til næringsformål i kommuneplanens arealdel. Da området er ikke utbygd markeres området som «framtidig næringsområde i kommunedelplanen». Adkomst (Lærums vei) til bebyggelsen på sydsiden av riksveien går gjennom området. Kapasitet på brannvann er en utfordring i dette området.

Området kan utnyttes til industri-, håndverks- og lagervirksomhet med tilhørende kontorer, jfr. pkt. 2.3.1 i bestemmelsene.

Område BN5 (19,4 daa)

Området foreslås omdisponert fra «Bebyggelse og anlegg, offentlig eller privat tjenesteyting» til «næringsformål». Høyspent luftlinje gjennom området innebærer begrensinger i forhold til framtidig utnyttelse av området.

Området kan utnyttes til industri-, håndverks- og lagervirksomhet med tilhørende kontorer, jfr. pkt. 2.3.1 i bestemmelsene.

Område BN7 (16,2 daa)

I bestemmelsene stilles det krav til maksimal byggehøyde, sedumtak, nøytrale jordfarger og glass med lav refleksjon på fasader ved utbygging av området. BN7 kan således utvikles til næringsbebyggelse uten store negative konsekvenser knyttet til Adalsborgen. Ved utarbeidelse av reguleringsplan må det tas spesielt hensyn til terrengarbeider i nærheten av jernbanen og etablering av buffersone mot dyrka mark i Tønsberg kommune. I tillegg må uavklart adkomst til området løses i reguleringsarbeidet.

BN7 kan ikke tas i bruk til næringsformål før arbeidene med jernbaneutbyggingen er ferdigstilt.

Området kan utnyttes til kontor-, industri- og håndverksvirksomhet, jfr. pkt. 2.3.2 i bestemmelsene. I tillegg er det tatt inn en retningslinje som anbefaler at arbeidsplassintensive virksomheter bør prioriteres i dette området.

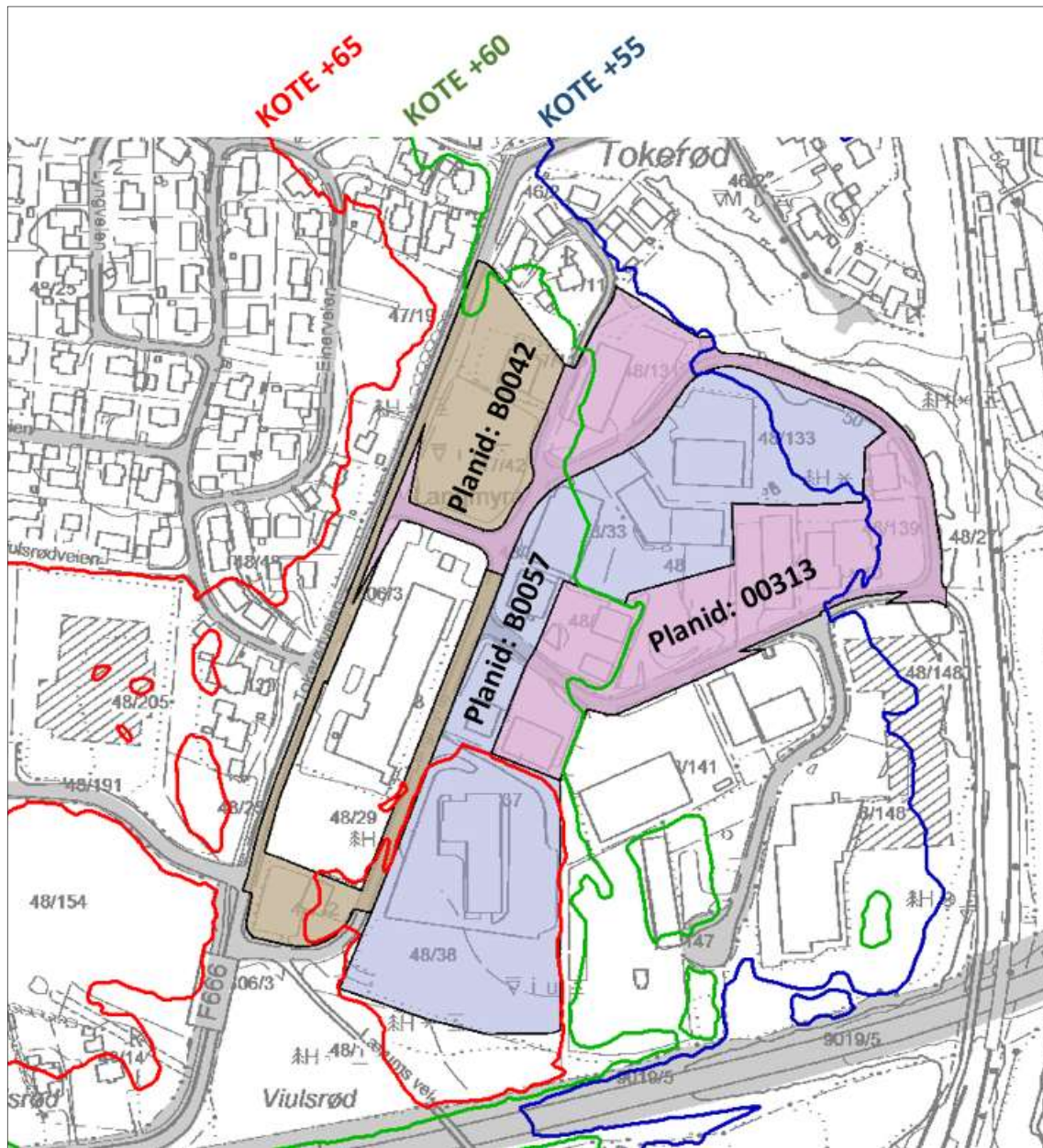
Område BN17-21

BN17 – BN21 utgjør regulerte næringsområder på Langmyra / Tvermyra. I kommuneplanens arealdel 2019-2031 er det fastsatt følgende bestemmelse i punkt 4 (forholdet mellom kommuneplanens arealdel og eldre reguleringsplaner):

Bestemmelse i kommuneplan 2019-2031	Merknader:
«For følgende planer gjelder i tillegg:	
- <i>Reguleringsplan for Langmyra Skoppum (planID B0042), vedtatt 07.05.1981: tillatt mønehøyde kote +70 og utnyttelsesgrad 70%-BYA. Tiltak vil</i>	I den nordligste delen ligger terrenget på kote +61, mens llangst syd ligger det på kote +62 til +65. Bestemmelsen innebærer at det innenfor området kan etableres bebyggelse med en høyde på inntil 9 meter i nord.

<i>utløse krav om vegetasjonsskjerm mot sørøst.</i>	Opprinnelig reguleringsbestemmelse tillater en gesimshøyde på 6,5 meter fra ferdig planert terreng.
- <i>Reguleringsplan for Langmyra II (planid B0057), vedtatt 20.06.1984: tillatt mønehøyde kote +70 og utnyttelsesgrad 70%-BYA.</i>	Laveste terrengnivå i nord er på kote +50. I syd, hvor ligger terrenget ligger på kote +67, gir en tillatt mønekote på +70 liten mening. Opprinnelig reguleringsbestemmelse tillater en gesimshøyde på 6,5 meter fra ferdig planert terreng.
- <i>Reguleringsplan for Industriområde på Langmyra (planID 00313), vedtatt 20.03.2006: tillatt mønehøyde kote +72 og utnyttelsesgrad 70%-BYA.»</i>	Laveste terrengnivå i nordøst er kote +51, mens det i sydvest ligger på +62. Opprinnelig reguleringsbestemmelse tillater en maksimal byggehøyde på 9 meter fra ferdig planert terreng.

Hensikten med «å overstyre» reguleringsplanene med bestemmelser vedrørende utnyttelsesgrad og byggehøyde i kommuneplanen har vært å gi romsligere rammebetingelser for utnyttelse / fortetting i næringsområdet. Angivelse av bygningers høyde som kotetall er imidlertid dårlig egnet i områder med høydeforskjeller. I kommunedelplanen for Skoppum er høydeangivelsen endret fra kotehøyde til maksimal mønehøyde på 10 meter over ferdig planert terreng, jfr. pkt. 7 i bestemmelsene.

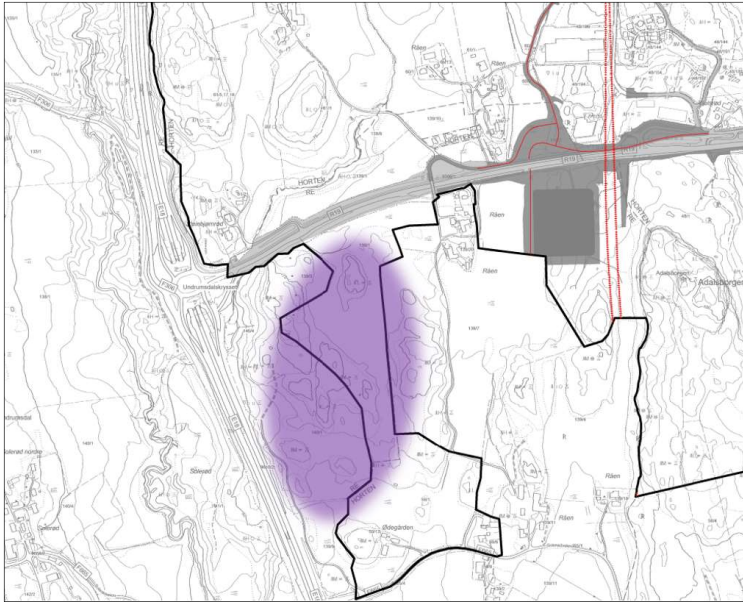


Mulig framtidig næringsområde i sydvest

Innenfor eksisterende næringsområder på Skoppum er det noe ledig kapasitet til ny næringsbebyggelse, men de fleste tomtene er solgt. Kommunedelplanen legger opp til tre nye næringsarealer, område BN3, BN5 og BN7, som til sammen utgjør ca 50 dekar. I praksis vil imidlertid tilgjengelig areal for næringsbebyggelse være lavere da eksisterende høyspentlinje over område BN5 innebærer restriksjoner som begrenser utnyttelsen av området. På lengre sikt vil område BKB5 (Skoppum pukkverk) kunne benyttes til næringsformål.

På grensen mellom Horten og Tønsberg kommuner i sydvest er det et større areal på ca 150 dekar som på lengre sikt kan være egnet til næringsbebyggelse. Området er forholdsvis flatt, og selv om det er registrert noe dyrkbar mark innenfor området ser det etter en foreløpig vurdering ut til

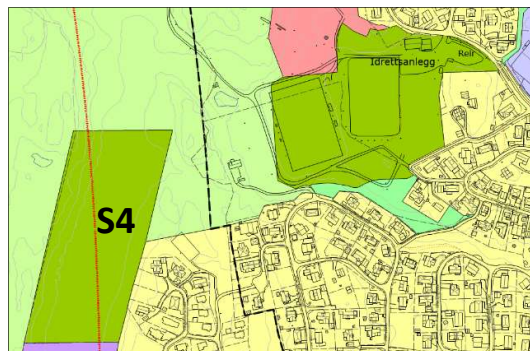
arealkonfliktene er begrenset. En eventuell nærmere vurdering av mulighetene for utvikling av dette området til næringsvirksomhet må skje i et samarbeid med nabokommunen.



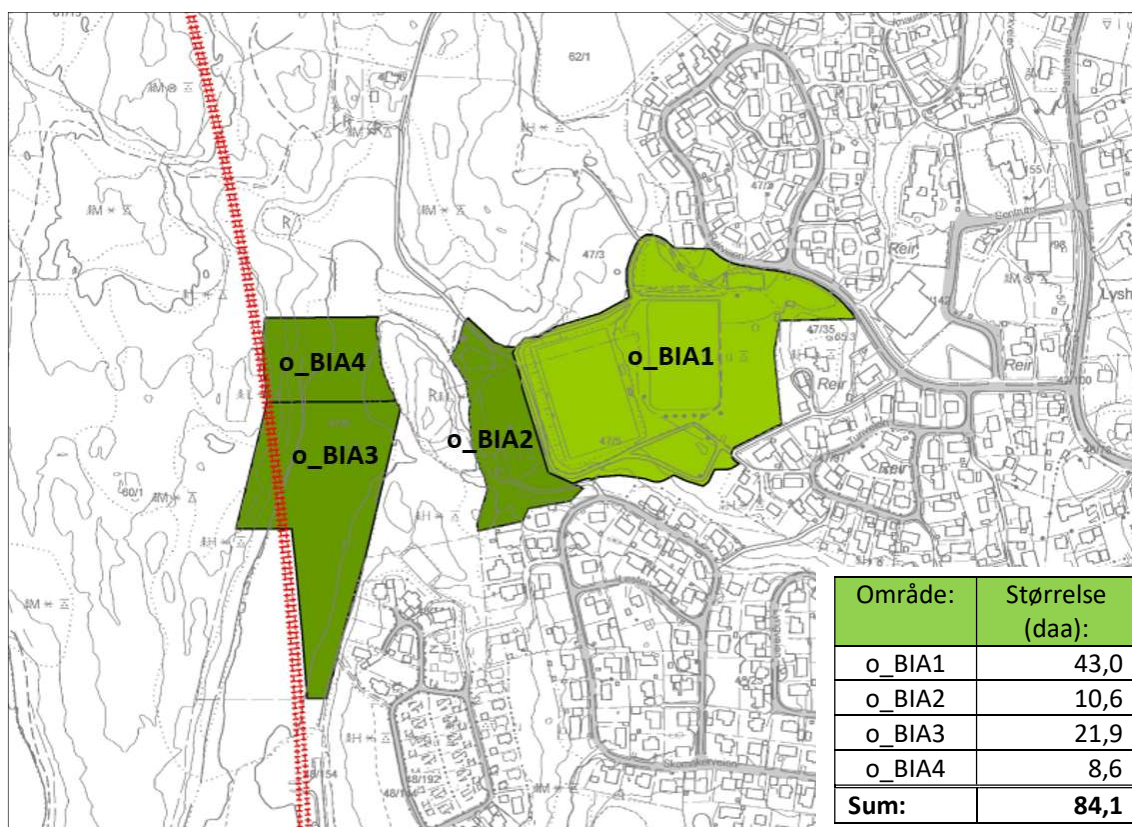
Mulig langsiktig næringsområde i sydvest.

5.5.4 Idrettsanlegg

Idrettsanlegget på Skoppun er en viktig arena for fysisk aktivitet, lek og moro. Anlegget ligger lett tilgjengelig fra alle boligområdene, og den sentrale beliggenhet vil bli ytterligere forsterket ved en videre utvikling av tettstedet mot vest. For å sikre videre utviklingsmuligheter er det i kommunedelplanen avsatt ca 41 dekar til framtidig idrettsformål. Dette er 6 dekar mer enn området som er avsatt til samme formål (S4) i kommuneplanens arealdel 2019-2031.



Kommuneplanens arealdel 2019-2020



Oversikt over områder avsatt til idrettsformål i kommunedelplanen.

Område o_BIA1 (43 daa)

Område o_BIA1 omfatter eksisterende idrettsanlegg. I forhold til gjeldende kommuneplan og reguleringsplan (Planid: 00328) er området noe utvidet mot nord og vest for å fange opp dagens bruk av området.

Område o_BIA2 (10,6 daa)

Område o_BIA2 er avsatt til framtidig idrettsanlegg og omfatter deler av kommunens eiendommer gbnr 47/3 og 5.

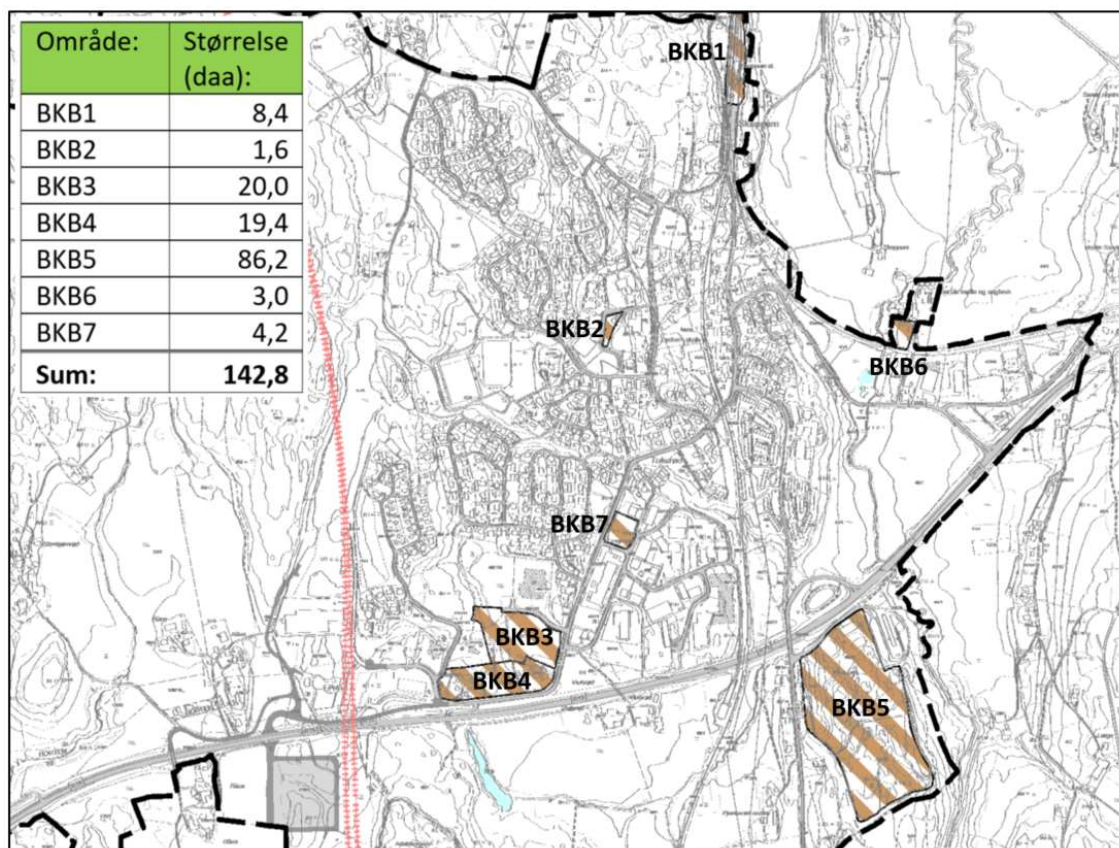
Område o_BIA3 (21,9 daa)

Område o_BIA3 er en videreføring av område avsatt til framtidig idrettsanlegg i gjeldende kommuneplan (område S4).

Område o_BIA4 (8,6 daa)

Område o_BIA4 ligger i forlengelsen av område o_BIA3, vest for Reirborgen. Endret arealbruk innebærer omdisponering av 5,7 dekar dyrka mark.

5.5.5 Kombinert bebyggelse- og anleggsformål



Oversikt over områder avsatt til kombinert bebyggelse- og anleggsformål i kommunedelplanen.

Område BKB1 (8,4 daa)

BKB1 omfatter 8,4 daa i tilknytning til den fredede stasjonsbygningen på Skoppum, på eiendommen gbnr 45/10. Kommunedelplanen legger til rette for at området kan benyttes til offentlig og privat tjenesteyting, kontor, bevertning og bolig (pkt. 2.4.1 i bestemmelsene).

Område BKB2 (1,6 daa)

BKB2 omfatter eiendommene gbnr 45/62 og 45/213. Gbnr 45/62 er bebygd med boligbebyggelse, mens 45/213 er ubebygd. I gjeldende kommuneplan er eiendommene avsatt til næringsformål, mens de i en eldre reguleringsplan fra 1992 er regulert til kombinert bolig- og næringsformål.

Området ligger sentralt på Skoppum og vurderes som godt egnet til både næringsformål og boligbebyggelse. Da gbnr 45/213 kun utgjør 792 m² har eiendommen begrenset potesiale til næringsformål. Området foreslås tillatt utnyttet til bolig- og næringsformål (pkt. 2.4.2 i bestemmelsene).

Område BKB3 (20 daa)

BKB3 omfatter eiendommen gbnr 48/220 som eies av Horten kommune. Området er avsatt til kombinert bebyggelse- og anleggsformål; tjenesteyting, kontor, bolig og forretning. Planen legger til rette for at det maksimalt kan tillates etablert handelsvirksomhet med et samlet bruksareal på 3000 m² innenfor områdene BKB3 og BKB4, jfr. pkt. 2.4.3 i bestemmelsene. Ved eventuelle større etableringer skal det gjennomføres en handelsanalyse.

I området er det forholdsvis nylig gitt tillatelse til lagring av stålvarer og tomte er under opparbeiding. Lagervirksomheten innebærer få arbeidsplasser og en videre utvikling til dette formålet vil være i strid med intensjonene i kommunedelplanen om knutepunktutvikling. Hjemmelshaver har imidlertid innrettet seg etter gjeldende reguleringsplan, og det er inngått avtaler som medfører at eksisterende virksomhet på Langgrunn skal flyttes til denne tomten høsten 2020. På bakgrunn av dette er det i planen lagt opp til at gjeldende reguleringsplan (næringsformål) skal gjelde foran kommunedelplanen, jfr. punkt 7, 4. kulepunkt i de utfyllende bestemmelsene. Kommunedelplanen signaliserer likevel at denne eiendommen kan og bør reguleres til en arealbruk som bidrar til knutepunktutvikling i framtiden. For at dette skal la seg gjøre må det ses på andre lokaliseringalternativer for lagring av stålvarer. Innenfor planområdet er område BN5 vurdert, men høyspent luftledning setter begrensninger for utnyttelse av dette området.

Område BKB4 (19,4 daa)

Området omfatter 19 dekar fordelt på syv eiendommer. Fem av eiendommene er bebygd med boliger. Områdets nærhet til ny jernbanestasjon tilsier en høyere arealutnyttelse i framtiden. Området foreslås avsatt til kombinert bebyggelse- og anleggsformål; tjenesteyting, kontor, bolig og forretning.

En videre utvikling av eksisterende boligbebyggelse vil være i samsvar med kommunedelplanen, mens fradeling av nye tomter og etablering av nye boenheter vil utløse krav om detaljregulering.

Område BKB5 (86,2 daa)

BKB5 omfatter området som i reguleringsplanen for Skoppum pukkverk er regulert til steinbrudd / masseuttak / massedeponi. Det forventes at pukkverkdriften vil fortsette i enda 20 år framover, men etter endt pukkverksdrift vil en naturlig etterbruk være til industri- / næringsformål. Området foreslås avsatt til kombinert bebyggelse- og anleggsformål; råstoffutvinning / næringsbebyggelse, med bestemmelse (pkt. 2.4.4) som sikrer fortsatt pukkverksdrift etter gjeldende reguleringsplan.

Område BKB6 (3 daa)

På eiendommen gbnr 42/49, som er avsatt til næringsformål i kommuneplanens arealdel 2019-2031, er det en horisontaldelt tomannsbolig og tre andre mindre bygninger. Planformålet er endret til «kombinert formål» for å gjenspeile eksisterende bruk. Eiendommen ligger delvis innenfor faresonene skredfare og flomfare, og der er således begrenset utviklingsmuligheter for eiendommen.

Område BKB7 (4,2 daa)

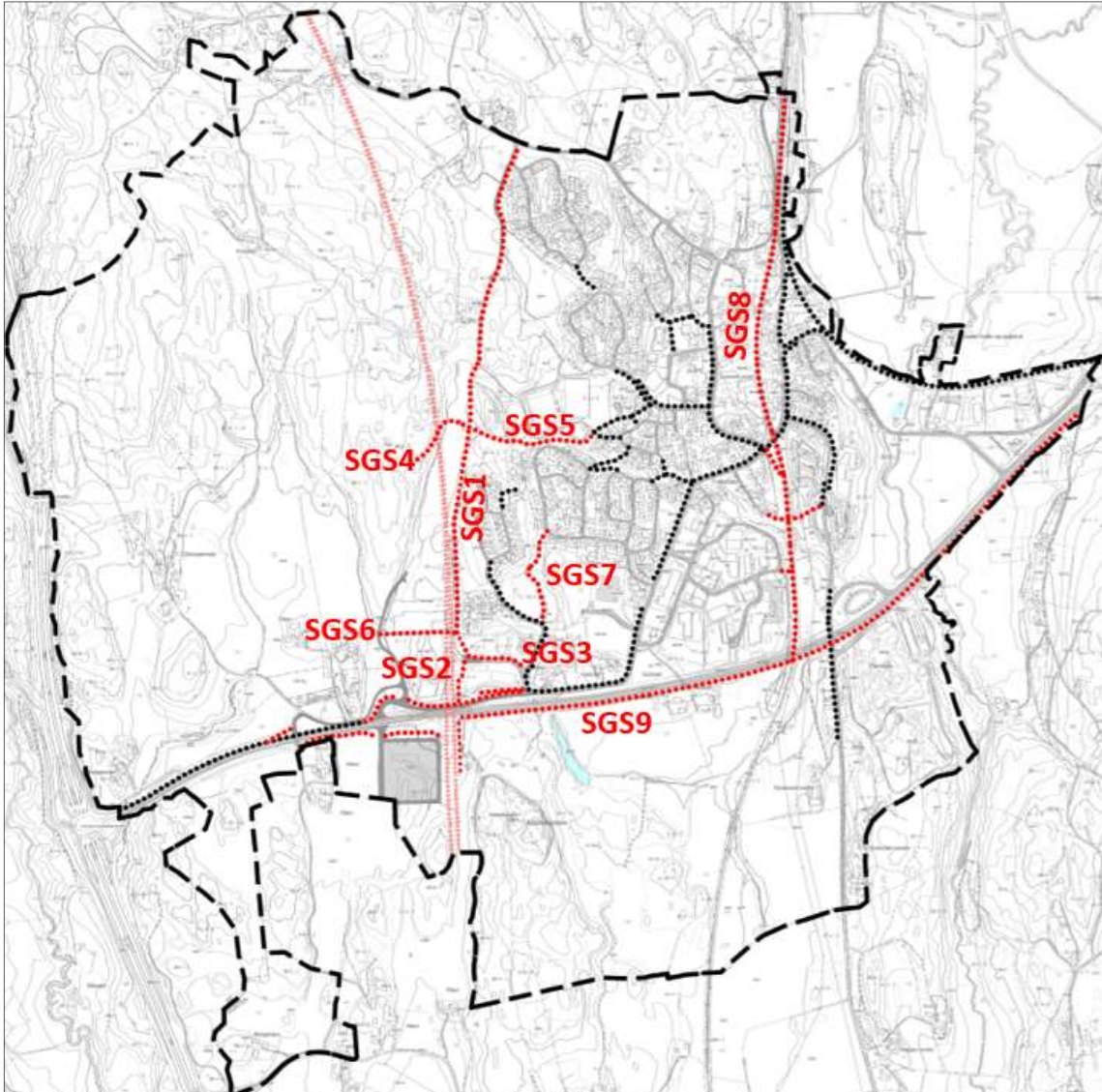
Området ble endret fra «næringsbebyggelse» til «kombinert bebyggelse og anleggsformål» i sak KOM-015/21. Endringen innebærer at området kan utnyttes til «forretning» i tillegg til «industri, lager, verksted, tjenesteyting og kontorer».

5.6 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Parkering, SPA

I kommunedelplanen er innfartsparkeringen (SPA) ved nye Skoppum stasjon avsatt i samsvar med gjeldende reguleringsplan.

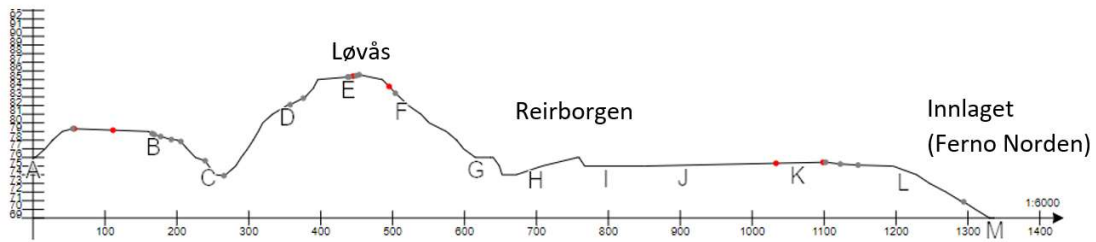
Gang- og sykkelveier, SGS



Kartutsnittet viser planlagte gang- og sykkelveier som inngår i kommunedelplanen. Planlagte gang- og sykkelveier som er vist uten benevnelse er ivarettatt i reguleringsplan for Vestfoldbanen (PlanId: 00401).

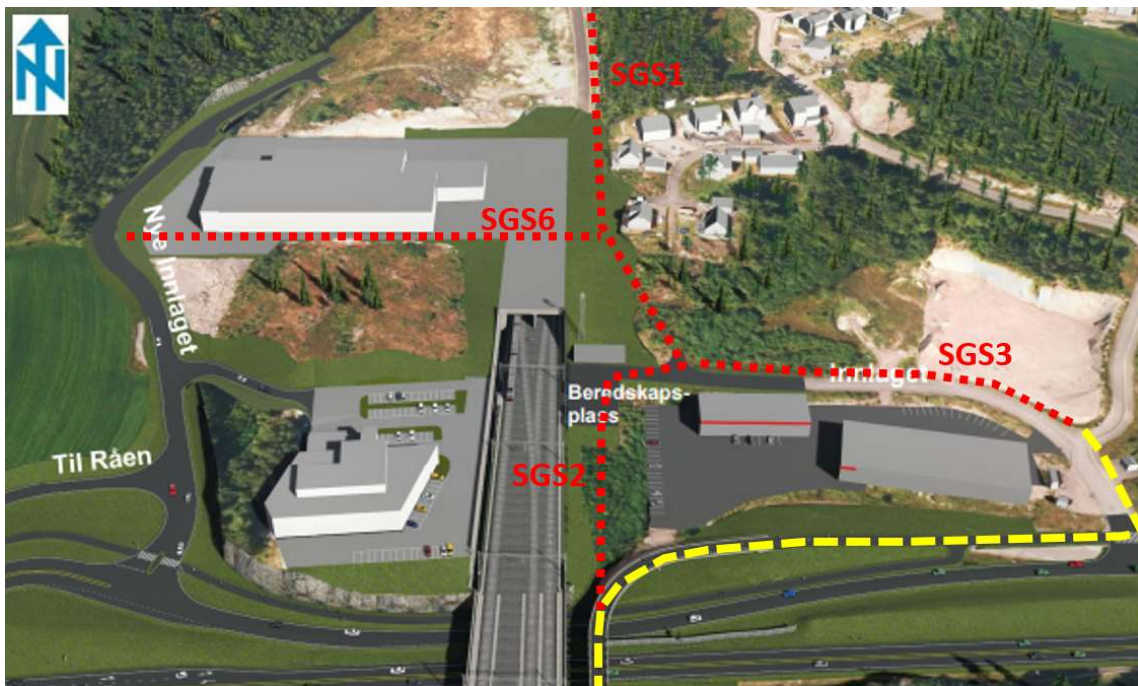
SGS1 viser framtidig gang- og sykkelvei fra Pauliveien / Løsveien i nord til ny jernbanestasjon i syd. Fra Pauliveien til jernbanestasjonen er avstanden langs SGS1 og SGS2 totalt 1,7 kilometer.

Pauliveien



Lengdeprofil SGS1 (Pauliveien – Ferno Norden)

Gang- og sykkelveien følger eksisterende vei til Løvås og videre sydover vest for Reirborgen. Syd for Reirborgen er gang- og sykkelveien lagt i samme trase som hovedvannledningen fram til beredskapsplassen ved jernbanetunellen. I byggeperioden for jernbanen skal denne traseen («gamle» Innlaget) også benyttes som anleggsvei (asfalteres) til riggområdet ved Løvås. Det bør vurderes nærmere om deler av anleggsveien kan benyttes til en framtidig permanent gang- og sykkelvei. Ned fra toppen av jernbanetunnelen til beredskapsplassen kan det være utfordringer med tanke på å tilfredsstille vegnormalenes krav (Håndbok N100) til stigningsforhold for gang- og sykkelveier. Hovedvannledningen i dette området ligger med en stigning på ca 10 %.



På skissen ovenfor er aktuelle gang- og sykkelveiforbindelser ved jernbanebrua vist. Gul stiplet strek viser regulert gang- og sykkelveiforbindelse over riksvei 19, samt etablert fortau ved Innlaget.

Fra beredskapsplassen vil det være en stor fordel om videre gang- og sykkelveiforbindelse til jernbanestasjonen kan legges via beredskapsplassen og kobles på jernbanebrua / regulert gang- og sykkelveiforbindelse over riksvei 19. Denne strekningen er vist som SGS2 på plankartet. Horten kommune har sendt en anmodning til Bane NOR om å hensynta denne løsningen ved planlegging / prosjektering av jernbanebrua / gang- og sykkelveibrua.

Dersom det ikke lar seg gjøre med en gang- og sykkelveibro i hele jernbanebroas lengde kan det være mulig å fortsette gang- og sykkelveien fra tunellåpningen ned mot Innlaget / Tokerødveien (SGS3), med videre forbindelse over riksvei 19 via regulert gangbro. Den største ulempene med denne løsningen vil være at myke trafikkanter vil måtte ta en omvei som også innebærer betydelig høydeforskjell. I bestemmelsene er det tatt inn en rekkefølgebestemmelse (pkt. 1.5.2) som stiller krav til at gang- og sykkelveiene SGS1 og SGS2/SGS3 skal være etablert før det gis brukstillatelse til boligbebyggelsen i områdene B1 og B3.

Planen legger opp til etablering av en gang- og sykkelveiforbindelse mellom planlagt boligområde B5 i vest og eksisterende bebyggelse, idrettsanlegg, sentrum og skole i øst, jfr. SGS4 og SGS5 på plankartet. I området mellom boligområde B5 og tilstøtende arealer i øst, avsatt til næringsformål og idrettsanlegg, heller terrenget forholdsvis mye ned mot øst. Det kan således være utfordrende å få etablert en gang- og sykkelvei med tilfredsstillende stigningsforhold. På plankartet er gang- og sykkelvei SGS4 lagt i en trase med stigningsforhold på ca 1:12. Endelig lokalisering må avklares i en detaljreguleringsplan. I bestemmelsene er det tatt inn en rekkefølgebestemmelse (pkt. 1.5.2) som stiller krav til at gang- og sykkelveiene SGS4 og SGS5 skal være etablert før det gis brukstillatelse til mer enn 100 boenheter i boligområde B5.

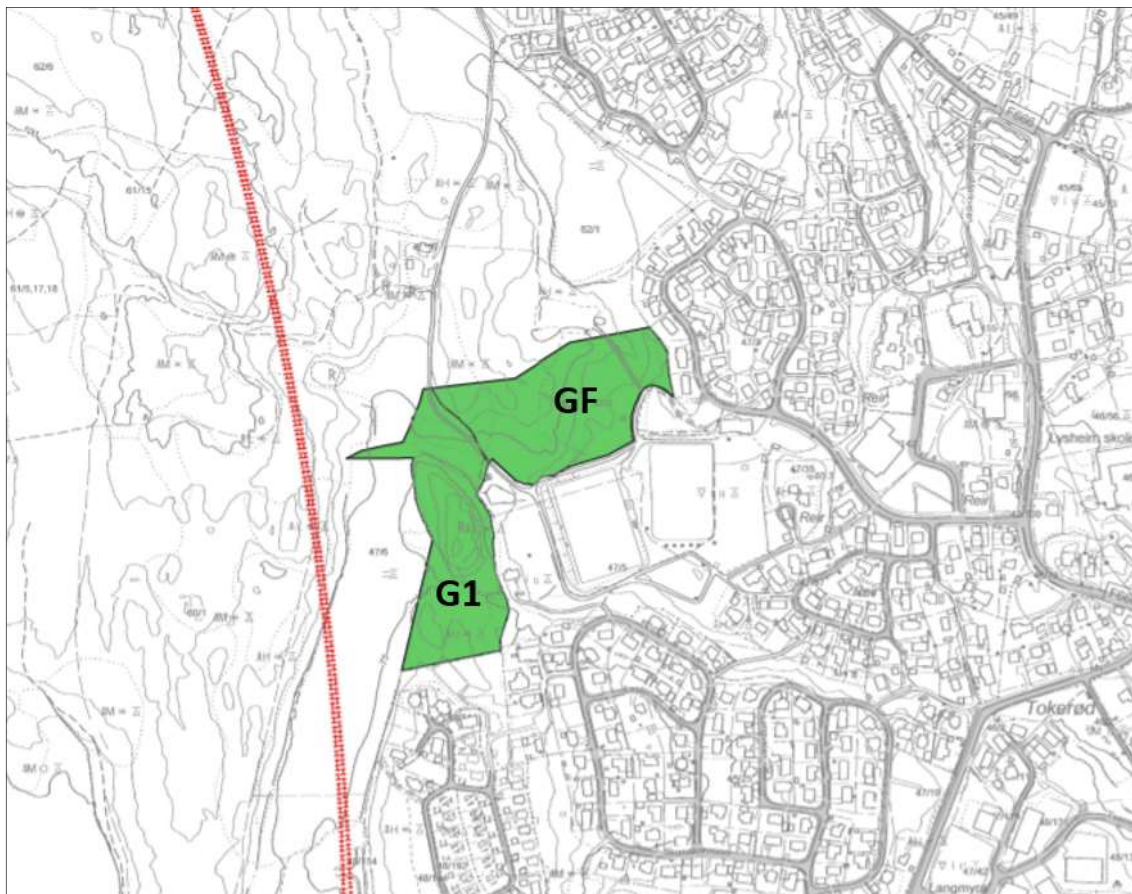
I gjeldende reguleringsplan for Vestfoldbanen (Planid: 00401) er det avsatt en turveiforbindelse med tre meters bredde i retning øst – vest, like syd for bygget til Ferno Norden. Denne forbindelsen vil være viktig for enkel og sikker adkomst mellom boligområde B5 og jernbanestasjonen. Traseen er avmerket som SGS6 i kommunedelplanen.

I gjeldende reguleringsplan for Skoppum næringspark, Viulsrødåsen boligområde (Planid: 00289) er den delen av gang- og sykkelveien SGS7 som ligger innenfor boligområde B7 i kommunedelplanen regulert til offentlig trafikkområde, kjørevei. På hver side av kjøreveien er det regulerte boligområder (B3 og C1). Reguleringsplanen er fra 2003 og sett i lys av områdets sentrale beliggenhet i forhold til ny jernbanestasjon vil det være viktig å legge til rette for en god utnyttelse av området. I kommunedelplanen er de to boligområdene (B3 og C1) slått sammen til ett boligområde benevnt B7. For å oppnå en best mulig arealutnyttelse i boligområdet kan det være fornuftig å vurdere en endret trase for adkomstløsning. Kommunedelplanen forutsetter imidlertid at en gang- og sykkelveiforbindelsen mellom Skomakerveien og Viulsrødåsen opprettholdes for allmennheten.

SGS8 viser planlagt gang- og sykkelvei på eksisterende jernbanetrase fra planområdets avgrensning i nord til riksvei 19 i syd. Aktuell etterbruk av jernbanetraseen syd for riksveien må vurderes nærmere ved utarbeidelse av en reguleringsplan hvor større strekninger ses i sammenheng.

I samsvar med kommuneplanens arealdel viser kommunedelplanen en framtidig gang- og sykkelvei SGS9 fra nye Skoppum stasjon mot Borre / Horten. På plankartet er gang- og sykkelveien lokalisert på sydsiden av riksvei 19. Statens vegvesen har forpliktet seg til å regulere og etablere denne gang- og sykkelveiforbindelsen før ny jernbanestasjon tas i bruk i 2024. I dette reguleringsarbeidet vil det bli tatt stilling til hvilken side av riksveien gang- og sykkelveien skal etableres.

5.7 Grønnstruktur



Friområde, GF (22,9 daa)

Område GF grenser mot eksisterende idrettsanlegg. Området, som brukes mye til lek og rekreasjon, er avsatt til grønnstruktur, friområde.

Grønnstruktur, G1 (21,6 daa)

Område G1 omfatter Reirborgen og knyttes til regulert grønnstruktur i syd.

5.8 Landbruks-, natur- og friluftsmål

Framtidig LNF-område (L)

Område S2 (Borreborgåsen) i kommuneplanens arealdel foreslås tilbakeført til LNF-formål i kommunedelplanen.

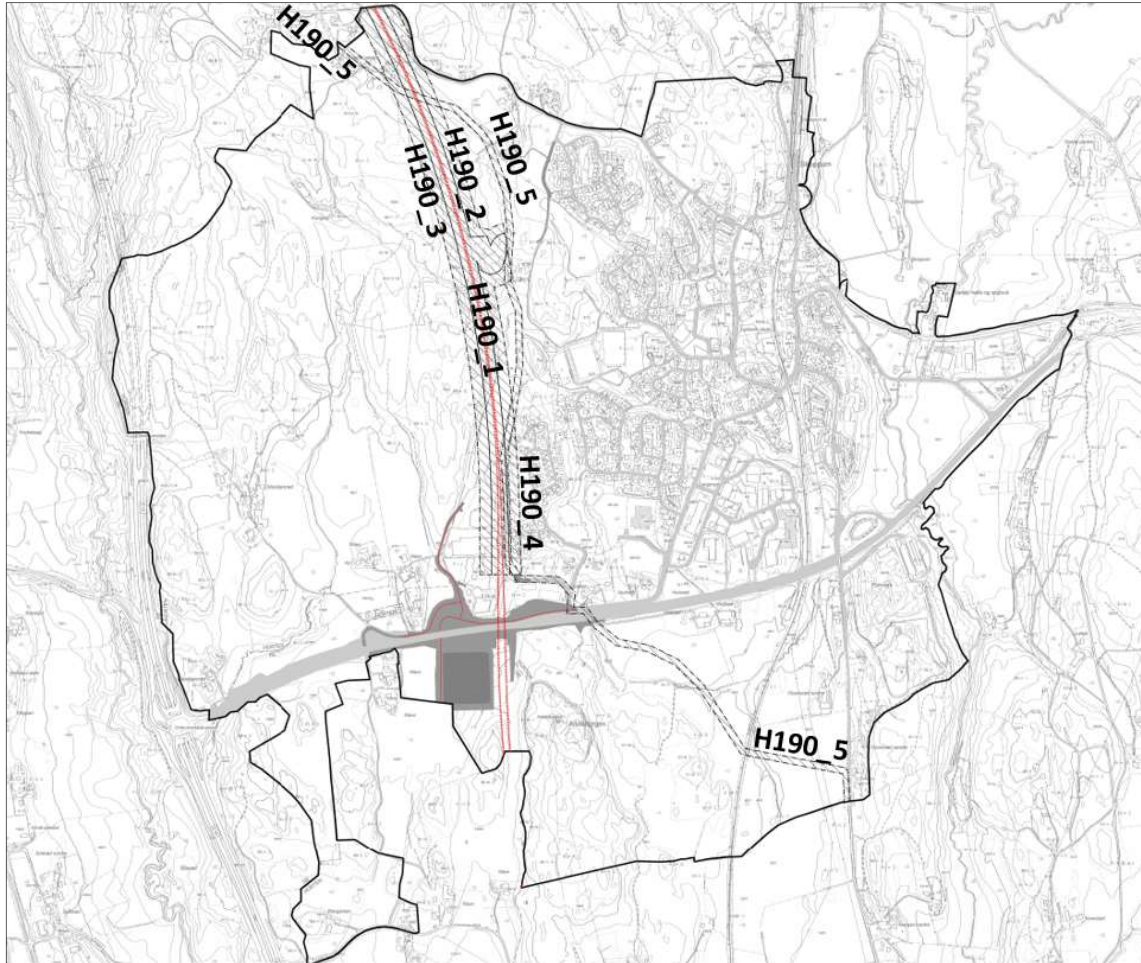
LNF-områder for spredt boligbebyggelse (LSB1-LSB9)

I kommuneplanens arealdel er boligbebyggelse som ligger spredt avmerket med «byggesirkler». Formålet med denne framstillingen har vært å behandle mindre tiltak uten at det utløser krav om dispensasjon fra LNF-formålet. I kommunedelplanen er disse områdene erstattet med «LNF-områder for spredt boligbebyggelse» med en bestemmelse (pkt. 5.3) som sikrer samme saksbehandling av tiltak som tidligere.

5.9 Hensynssoner

5.9.1 Sikringssoner (Pbl § 11-8a)

Andre sikringssoner (H190)



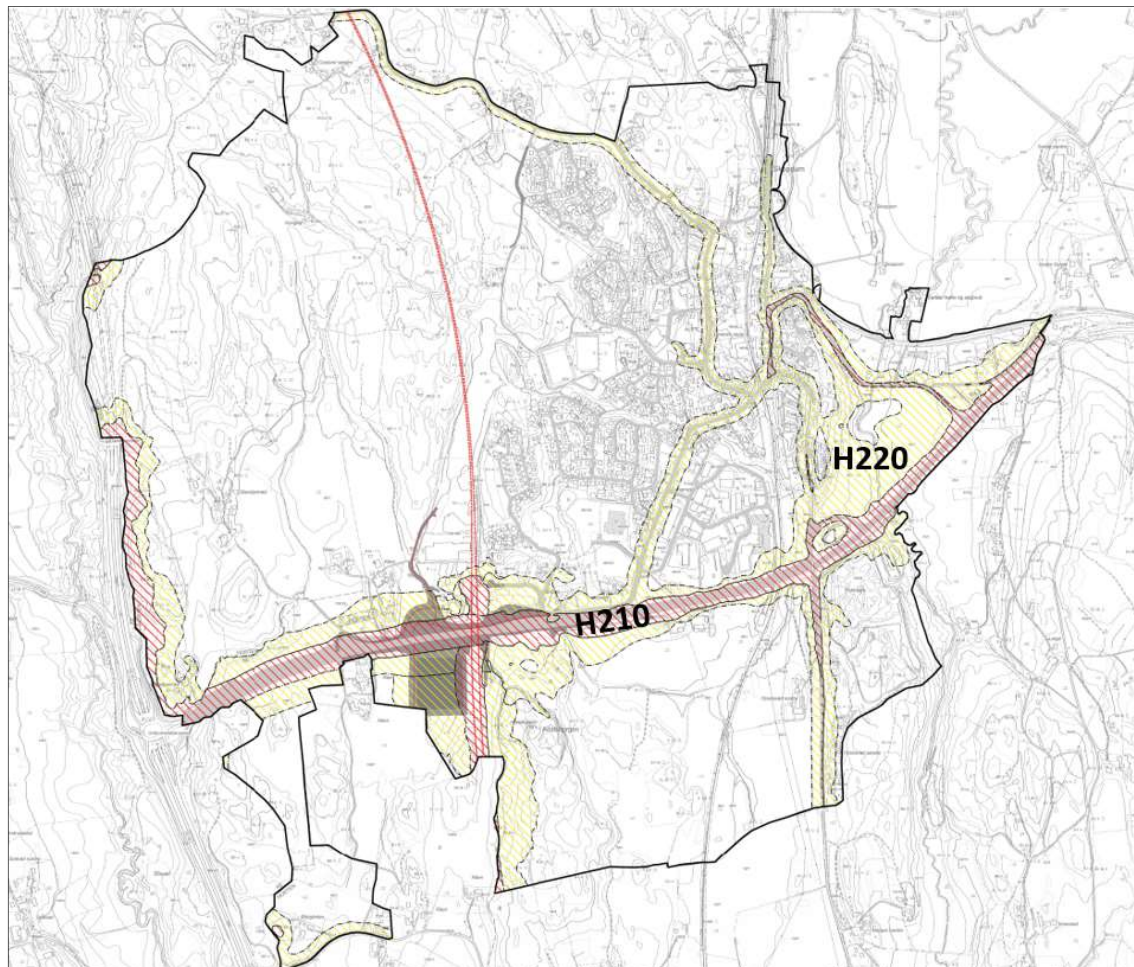
Kartutsnittet viser områder som er avsatt til «andre sikringssoner» i kommunedelplanen.

En sikkerhetssone på 15 meter fra jernbanetunnelen er avmerket i planen i samsvar med gjeldende reguleringsplan for vestfoldbanen (H190_1). Det samme gjelder restriksjonssonen på 50 meter (H190_2 til H190_4).

I tillegg er det vist sikringssoner på 5 meter fra automatiske fredede kulturminner (jfr. Kulml.) på plankartet.

Hovedvannledning (H190_5) er ikke avmerket på plankartet.

Støysoner



Rød sone (H210)

Hensynssonene H210_01 til H210_07 er avmerket i henhold til Statens vegvesens støyvarselkart for støysoner langs riks- og fylkesveier. Rød sone viser støynivå Lden 65 dB og høyere (oktober 2019).

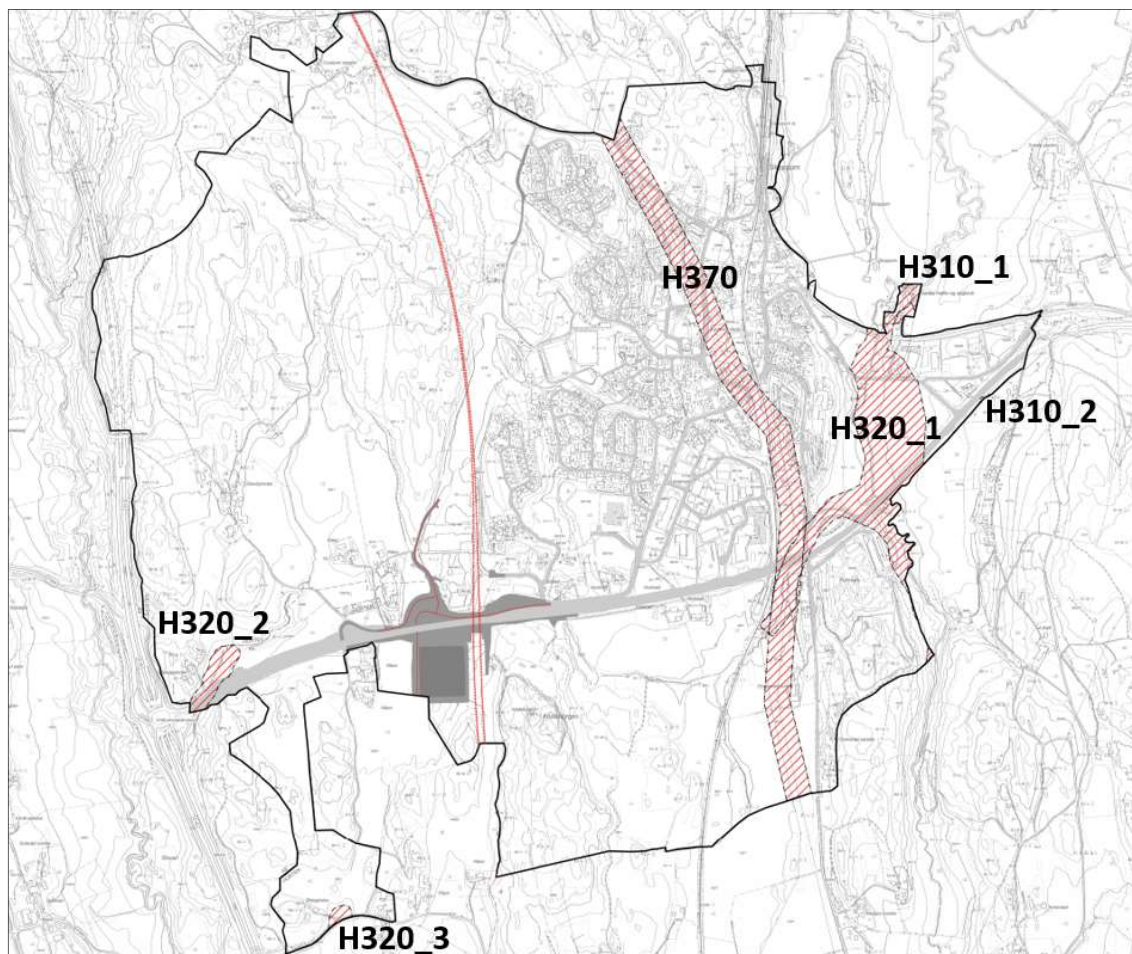
Hensynssonene H210_08 til H210_11 er avmerket i henhold til støykart utarbeidet ved planlegging av Vestfoldbanen (fagrapport, luftoverført støy vedlegg 1 og 2). Rød sone viser støynivå Lden 68 dB og høyere (4 meter høyde over bakken).

Gul sone (H220)

Hensynssonene H220_01 til H220_12 er avmerket på plankartet i henhold til Statens vegvesens støyvarselkart for støysoner langs riks- og fylkesveier. Gul sone viser støynivå Lden 55-65 dB.

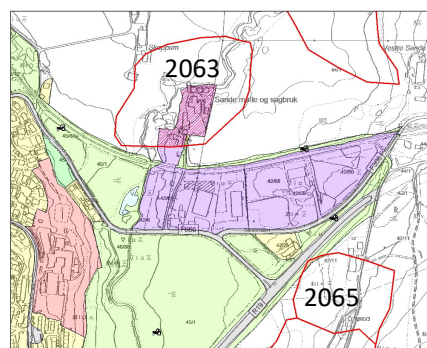
Hensynssonene H220_13 til H220_16 er avmerket i henhold til støykart utarbeidet ved planlegging av Vestfoldbanen (fagrapport, luftoverført støy vedlegg 1 og 2). Gul sone viser støynivå Lden 58-68 dB (4 meter høyde over bakken).

Faresoner



Ras- og skredfare (H310)

Ved Sande mølle er det registrert en kvikkleiresone (sone nr 2063) med høy faregrad i NVE Atlas. Kvikkleire er påvist, men stabilitet er ikke vurdert. Sonen utgjør 0,05 km². Den delen av sonen som ligger innenfor planområdet er avsatt som hensynssone H310_1. Planområdet berører i tillegg en mindre del av kvikkleiresonen ved Lørgeveien (sone nr. 2065) som er oppgitt med middels faregrad. På plankartet er denne sonen avsatt som hensynssone H310_2.



Kvikkleiresoner, NVE Atlas

Flomfare (H320)

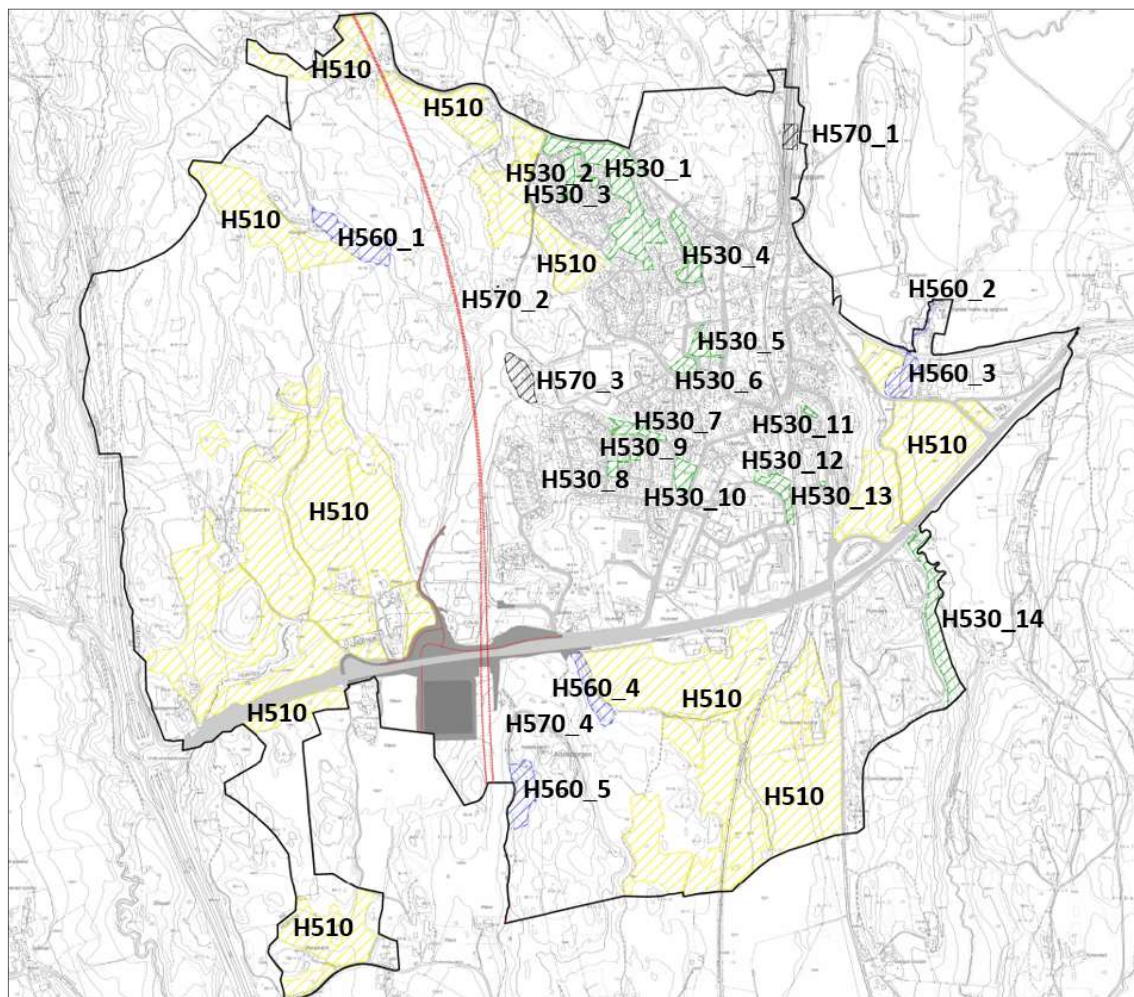
NVE's aktsomhetsområde for flom langs Adalsbekken (H320_1), samt ved Stenbjørnrød (H320_2) og Solerødveien (H320_3) er avmerket som hensynssone flomfare på plankartet.

Høyspenningsanlegg (H370)

Regionalt strømnett (ID 16833 og 16834 - høyspent luftlinje med spenningsnivå 132 kV) går gjennom planområdet (NVE Atlas). Rundt elektriske anlegg i drift oppstår det lavfrekvente elektromagnetiske

felt (magnetfelt og elektriske felt), og grenseverdien for magnetfelt fra strømmettet er 200 mikrotesla (μT). For en 132 kV ledning oppnås 0,4 μT 30-40 meter fra nærmeste linje (Statens strålevern, Bebyggelse nær høyspenningsanlegg mars 2017). Statens strålevern har satt krav om at det i byggeprosjekter der det forventes feltnivåer over 0,4 μT i årsgjennomsnitt i bygninger (boliger, skole eller barnehage) skal gjøres utredninger for å beslutte om tiltak skal gjennomføres. I kommuneplanens arealdel er det avsatt en 80 meter bred hensynssone (faresone) langs høyspenningsanlegget med tilørende bestemmelse (3.1.7): «Det skal ikke legges til rette for varig opphold innenfor hensynssonens avgrensning». Faresonen er videreført i kommunedelplanen.

5.9.2 Sone med angitte særlige hensyn (Pbl. § 11-8c)



Hensyn landbruk (H510)

I LNF-områder er dyrka mark avsatt som hensynssone landbruk.

Hensyn friluftsliv (530)

Med utgangspunkt i temakart «kartlagte friluftslivsområder» er rekreasjonsområder innenfor byggesonen avsatt som hensynssone friluftsliv i planen.

Bevaring naturmiljø (H560)

Naturtyper som i planen er avsatt til hensynssone bevaring naturmiljø framgår av tabellen nedenfor.

Område:	NaturtypeID (Naturbase):	Naturtype:	Verdi:
H560_1	BN00065048	Rik edellauvskog	Viktig
H560_2 og H560_3	BN00065065	Dam (Møllerdammen)	Viktig
H560_4	BN00065085	Dam (Augedal)	Lokalt viktig
H560_5	BN00065056	Rik edellauvskog	Viktig

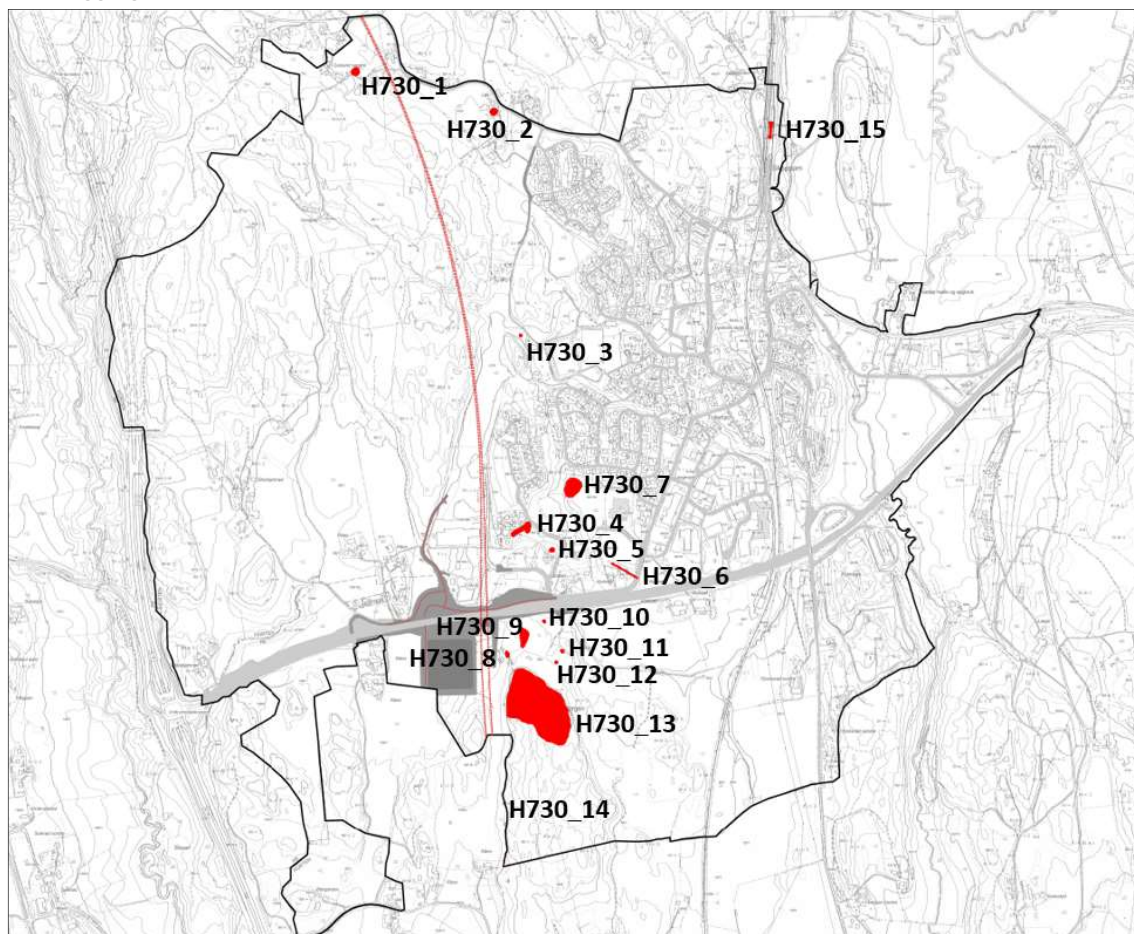
Bevaring kulturmiljø (H570)

Tre kulturminner som ikke er fredet er i planen avsatt som hensynssone bevaring kulturmiljø. I tillegg er et område på 3,1 dekar ved Skoppum stasjon (vedtaksfredet etter Kulml.) avsatt som hensynssone bevaring kulturmiljø.

Område:	Beskrivelse:
H570_1	Skoppum stasjon
H570_2	Kulturminne ID (Askeladden) 40832. Røysfelt – røys. Ikke fredet.
H570_3	Kulturminne ID (Askeladden) 32071. Tradisjonslokalitet (Reirborgen). Ikke fredet.
H570_4	Kulturminne ID (Askeladden) 6189. Status: uavklart.

5.9.3 Båndleggingssone (Pbl. § 11-8d)

Båndlegging etter lov om kulturminner (H730)



Automatisk fredede kulturminner som er registrert i Riksantikvarens karttjeneste Askeladden er lagt inn på plankartet som områder båndlagt etter lov om kulturminner (hensynssone H730).

Område:	Kulturminne (ID, Askeladden):	Beskrivelse:
H730_01	122815	Bosetning-aktivitetsområde
H730_02	79075	Gravminne-Gravhaug
H730_03	231513	Kokegroplokalitet
H730_04	40829, 91724, 40828	Bosetning-aktivitetsområde-boplass
H730_05	58643	Bosetning-aktivitetsområde
H730_06	91723	Veianlegg-Hulvei
H730_07	91721	Bosetning-aktivitetsområde, kokegrop
H730_08	229025	Bosetning-aktivitetsområde
H730_09	58642	Bosetning-aktivitetsområde
H730_10	58642	Bosetning-aktivitetsområde
H730_11	58641	Bosetning-aktivitetsområde-boplass
H730_12	54976	Bosetning-aktivitetsområde
H730_13	61832	Forsvarsanlegg (Borgåsen)
H730_14	64164	Bosetning-aktivitetsområde

H730_15	86453	Jernbaneanlegg – vedtaksfredet med hjemmel i Kulml. (Skoppum stasjon)
---------	-------	---

I reguleringsbestemmelsene til Vestfoldbanen er stilt krav til arkeologisk utgravning før det kan iverksettes tiltak for kulturminnene med lokalitet 40831 (Løvås) og 62027 (Råen). Da disse to lokalitetene er registrert med vernestatus «fjernet» i Askeladden er de ikke lagt inn i kommunedelplanen..

Med til et automatisk fredet kulturminne hører en sikringssone på fem meters bredde fra kulturminnets synlige ytterkant. Sikringssonen kan utvides, så langt det er nødvendig for å verne kulturminnet mot tiltak, i en planprosess. Når det gjelder Adalsborgen (ID 61834) har fylkeskommunen kommet med innspill om å angi en hensynssone som trygger at åsen fortsatt framstår som dominerende i landskapet. Da kommunedelplanen innebærer en videreføring av LNF-formålet i området ved Adalsborgen foreslås det ikke noen utvidelse av sikringssonen.

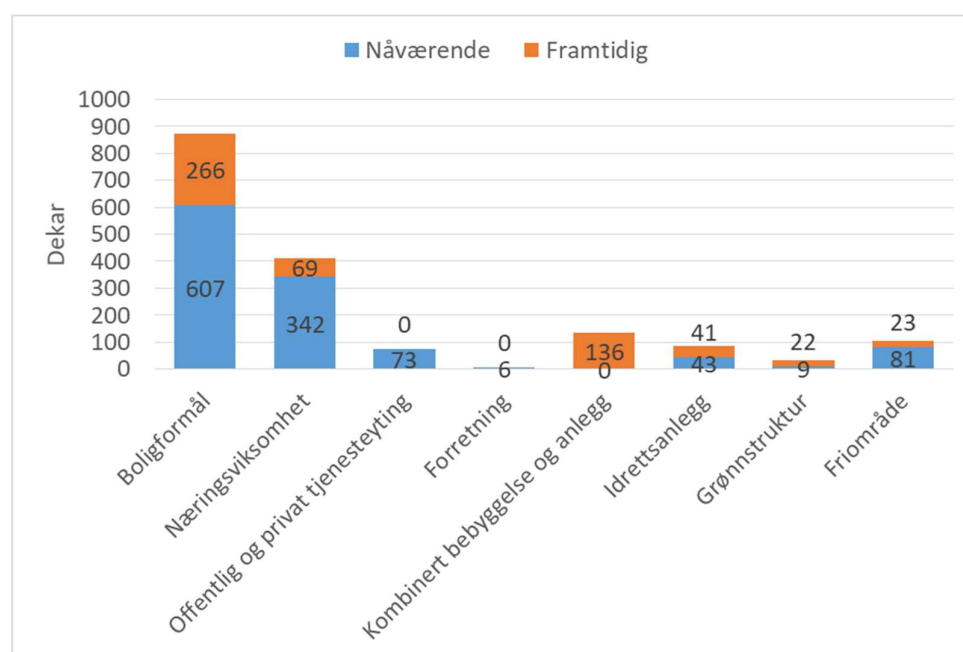
Skoppum stasjon, som er vedtaksfredet etter kulturminneloven, vises også som båndlagt etter lov om kulturminner.

Reirborgen (ID 32071) er ikke automatisk fredet etter loven. I kommunedelplane er lokaliteten, som forstås som et kulturminne med lokal verneverdi, angitt som hensynssone, bevaring kulturmiljø (hensynssone H570).

5.10 Arealregnskap

Kommunedelplanen omfatter et område på vel fem kvadratkilometer. Tabellen nedenfor viser arealfordelingen etter arealbruksformål.

AREALBRUKSFORMÅL:	NÅVÆRENDE: (daa)	FRAMTIDIG: (daa)	SUM: (daa)
Bebyggelse og anlegg			
Bolig	607	266	873
Forretning	6	0	6
Offentlig og privat tjenesteyting	73	0	73
Næringsviksomhet	342	67	409
Idrettsanlegg	43	41	84
Kombinert bebyggelse og anlegg	0	136	136
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur			
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	35	35	70
Veg	199	25	224
Bane	0	31	31
Parkering	0	22	22
Grønnstruktur			
Grønnstruktur	9	22	31
Friområde	81	23	104
Landbruks-, natur- og friluftsmål (LNF)			
Landbruks-, natur- og friluftsmål	2779	116	2895
LNF-område for spredt boligbebyggelse	0	43	43
Bruk og vern av sjø og vassdrag			
Bruk og vern av sjø og vassdrag	6	0	6
Sum:	4180	827	5007



Illustrasjon av nåværende og framtidige arealer til «bebyggelse og anlegg» og «grønnstruktur».

Tabellen nedenfor viser arealer i kommunedelplanen som omfattes av ulike hensynssoner.

HENSYNSSONER:	STØRRELSE: (daa)
Soner med særlig angitt hensyn	
Landbruk	987
Friluftsliv	91
Naturmiljø	46
Kulturmiljø	11
Båndleggingssoner	
Båndlagt etter lov om kulturminner	39
Faresoner	
Ras- og skredfare	8
Flomfare	168
Høyspenningsanlegg	178
Sikringssoner	
Andre sikringssoner	223
Støysoner	
Rød sone	322
Gul sone	796

6 PLANENS SAMLEDE VIRKNINGER

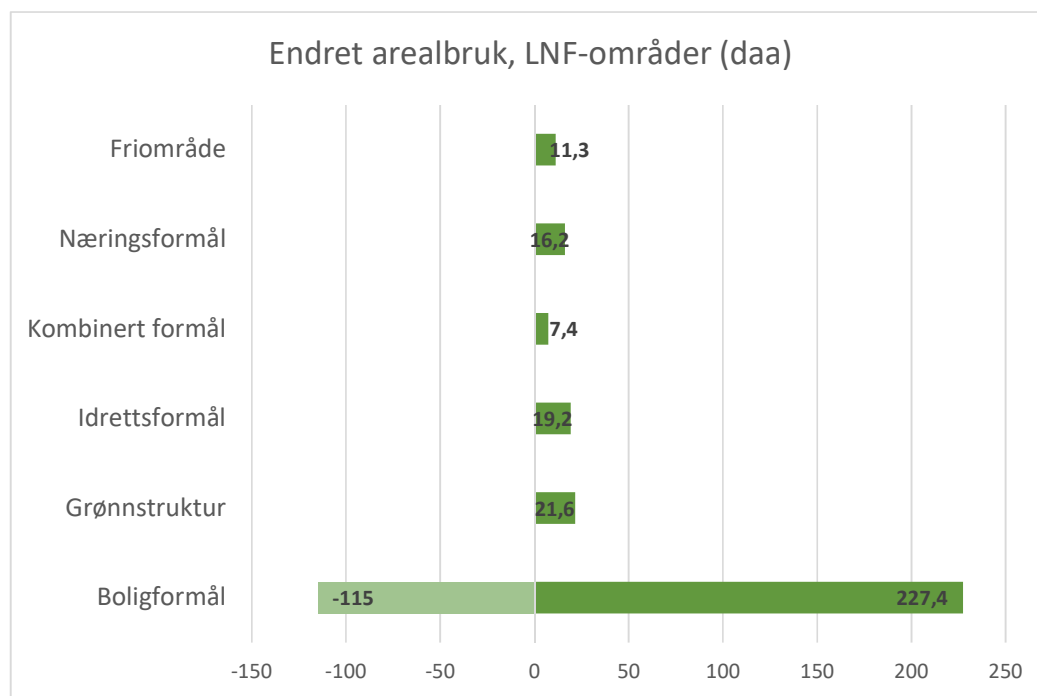
I dette kapittelet gis det en vurdering av kommunedelplanens samlede virkninger både etter arealformål og utredningstema. I tillegg gis det en vurdering av hvordan mål og strategier for framtidig arealbruk vil påvirke miljø og samfunn. For utredning av enkeltområder vises det til dokumentet «Konsekvensutredning av enkeltområder».

Tabellen nedenfor viser arealbruksendringer som følger av kommunedelplanen.

Ny arealbruk:	Område:	Tidligere arealbruk:	Størrelse: (daa)	Sum (daa):
Boligformål:				235,8
	B1	LNF-område	34,8	
	B2	LNF-område for spredt boligbeb.	2,6	
	B3	LNF-område	21,0	
	B3	Privat/offentlig tjenesteyting	2,0	
	B4	Friområde / boligformål (0,1)	6,4	
	B5	LNF-område	169,0	
	B6	Boligformål (13,6 daa)		
	B7	Boligformål (18,0 daa)		
Næringsformål				48,8
	BN1	Boligformål	0,8	
	BN2	Næringsformål (6,8 daa)		
	BN3	Idrettsformål	12,4	
	BN4	Næringsformål / Kjørevei (11,8 daa)		
	BN5	Privat/offentlig tjenesteyting	19,4	
	BN7	LNF-område	16,2	
Kombinert formål				135,6
	BKB1	LNF / trafikkområde	8,4	
	BKB2	Næringsformål	1,6	
	BKB3	Næringsformål	20,0	
	BKB4	Boligformål	19,4	
	BKB5	Steinbrudd og masseuttak/deponi	86,2	
Idrettsformål				19,2
	o_BIA2	LNF-område	10,6	
	o_BIA4	LNF-område	8,6	
Grønnstruktur, friområde				22,9
	GF	LNF-område	11,3	
	GF	Privat/offentlig tjenesteyting	11,6	
Grønnstruktur	G1	LNF-område	21,6	21,6
LNF-område	L	Boligformål (Borreborgåsen, S2)	115,0	115,0

Omdisponering av LNF-områder:

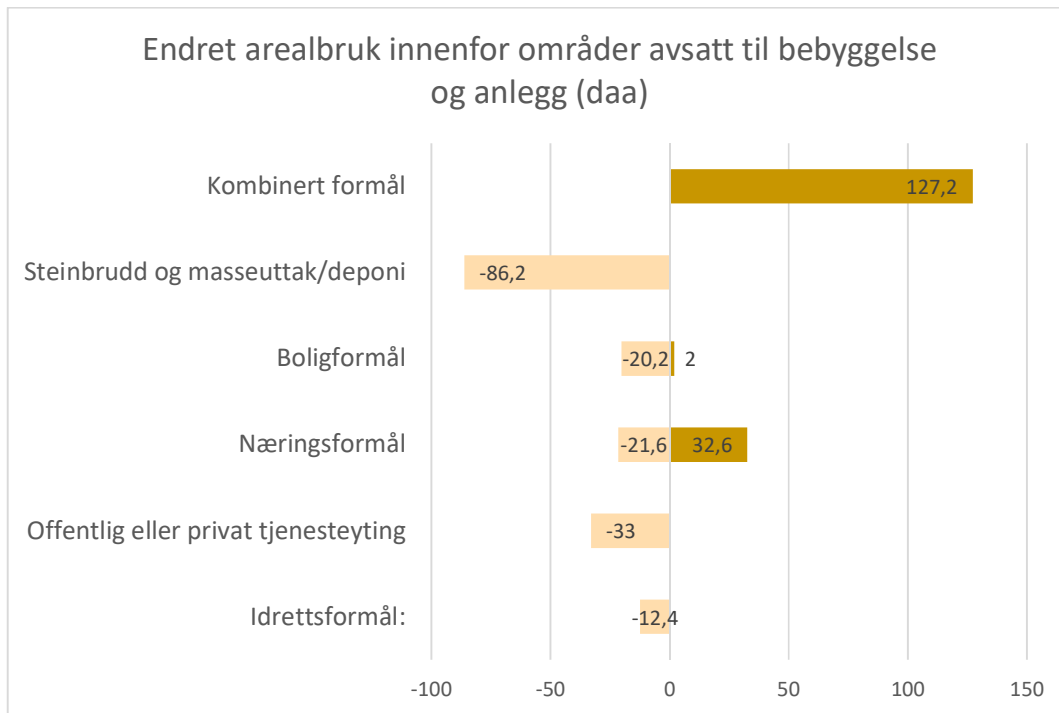
Figuren nedenfor viser LNF-områder som foreslås omdisponert til andre formål i kommunedelplanen, fordelt på arealbruksformål.



I sum innebærer planen omdisponering av 188,1 dekar LNF-områder til andre formål. Endringen på 7,4 dekar til kombinert formål gjelder «grå arealer» ved dagens jernbanestasjon som i kommuneplanens arealdel 2019-2031 er avsatt til LNF-område. Minus 115 dekar til boligformål gjelder Borreborgåsen som foreslås tilbakeført til LNF-område.

Arealbruksendringer innenfor hovedformålet «bebyggelse og anlegg»:

For flere områder med fastsatt arealbruk innenfor hovedformålet «bebyggelse og anlegg» innebærer kommunedelplanen endret arealbruksformål. Figuren nedenfor viser byggeområder som foreslås omdisponert, fordelt på utbyggingsformål.



Endringene er nærmere beskrevet i neste kapittel.

6.1 Sammendrag av virkninger etter arealformål

Boligområder:

Totalt 235,8 dekar (B1-B5) er avsatt til nye boligområder. For boligområdene B1 og B5 er henholdsvis 16 og 80 dekar av områdene definert som bestemmelsesområder (#1 og #2), og i bestemmelsene er det fastsatt at bestemmelsesområdene ikke kan bygges ut før resterende del av boligområdene er realisert. Bestemmelsesområdene er således en framstilling av en «langsiktig utbyggingsgrense» (LUG), slik at det reelle arealet som er avsatt til ny boligbebyggelse i kommunedelplanen er 139,8 dekar. Da planen i tillegg innebærer at 115 dekar tilbakeføres fra boligformål (Borreborgåsen) til LNF-formål, er arealer avsatt til framtidig boligbebyggelse i kommunedelplanen kun økt med 24,8 dekar sammenliknet med gjeldende arealbruk i kommuneplanens arealdel 2019-2031.

Boligområdene B1, B3 og B5 vil ha negative virkninger for registrerte rekreasjonsinteresser. Område B4 innebærer tap av areal avsatt til friområde i gjeldende kommuneplan.

Næringsområder:

Totalt 67 dekar (BN1-BN5 og BN7) er avsatt til framtidige næringsområder. Områdene BN2 og BN4 er en videreføring av ubebygde arealer som er avsatt til næringsformål i kommuneplanens arealdel. Områdene BN1, BN3 og BN5 er tidligere avklart til utbyggingsformål, og foreslås omdisponert fra henholdsvis boligformål, idrettsformål og privat eller offentlig tjenesteyting. En endring av arealbruken i område BN7 innebærer omdisponering av 16,2 dekar landbruks-, natur- og friluftsområde til næringsbebyggelse.

På lengre sikt, etter endt pukkverksdrift, vil område BKB5 (86 daa) kunne benyttes til nærings-/industriformål.

Kombinerne formål:

Totalt 142,8 dekar (BKB1-BKB7) er avsatt til framtidige områder for kombinert bebyggelse og anleggsformål. Av dette utgjør område BKB5 (Skoppum pukkverk) 86,2 dekar. Kommunedelplanen forutsetter at fastsatt arealbruk (pukkverksdrift) i vedtatt reguleringsplan fortsatt skal gjelde for dette området. Område BKB2 (1,6 daa) foreslås endret fra næringsformål til kombinert bolig- og næringsformål. Områdene BKB3 og BKB4 endres til kombinert formål fra henholdsvis næringsformål og boligformål. Deler av BKB3 og BKB4 ligger innenfor gul støysone. For øvrig vil endringene i liten grad få negative virkninger for miljø og samfunn.

Idrettsanlegg:

Totalt 41,1 dekar (BIA2-BIA4) er avsatt til framtidige områder for idrettsanlegg. I forhold til kommuneplanens arealdel 2019-2031 er arealer til dette formålet økt med 6,8 dekar. En endring av arealbruken i område BIA4 fra LNF-formål til byggeområde – idrettsanlegg innebærer omdisponering av 5,7 dekar dyrka mark.

Grønnstruktur:

22,9 dekar (G1) er avsatt til grønnstruktur. Reirborgen inngår i område G1.

LNF-områder:

Totalt 115 dekar (område L, Borreborgåsen) foreslås tilbakeført fra boligformål til LNF-område. Dette vil få positive virkninger for rekreasjonsinteressene da området kan bestå som utmark.

Boligbebyggelse som ligger spredt er avmerket som «byggesirkler» i kommuneplanens arealdel. I kommunedelplanen foreslås dette endret til «LNF-områder for spredt boligbebyggelse» med tilhørende bestemmelser. Justeringen innebærer ingen praktiske endringer for berørte grunneiere.

6.2 Sammendrag av virkninger etter utredningstema

Støy / forurensning:

Kommunedelplanen innebærer endret arealbruk for to eksisterende byggeområder, samt et friområde, som delvis ligger innenfor gul støysone. Dette gjelde områdene BKB4 (kombinert formål), BN5 (næringsformål) og B4 (boligformål). Innenfor områder hvor arealbruken endres er det ikke registrert forurensning i grunnen.

Jordressurser:

Planen fører til tap av 5,7 dekar dyrka mark som omdisponeres til idrettsformål (o_BIA4). I tillegg kan noe dyrka mark bli berørt ved framtidig detaljregulering av gang- og sykkelvei/fortau fra Pauliveien til boligområdene B1 og B3, samt mellom B5 og riksvei 19. Ut over dette er det ingen andre områder i kommunedelplanen som berører jordbruksinteressene i vesentlig grad.

Naturmangfold:

Planen berører i liten grad kjente forekomster av truet eller annet verdifullt naturmangfold. Kjente naturtyper med verdi «viktig» og «lokalt viktig» er ivaretatt i planen som hensynssoner – bevaring naturmiljø.

Kulturminner:

Områder med endret arealbruk berøres ikke automatisk fredede kulturminner. Automatisk fredede kulturminner, samt Skoppum stasjon som er vedtaksfredet etter kulturminneloven, er ivaretatt i planen som områder båndlagt etter lov om kulturminner. Reirborgen, som forstås som et kulturminne med lokal verneverdi, er angitt som hensynssone bevaring kulturmiljø.

Rekreasjonsinteresser / barn og unges interesser:

Det er knyttet rekreasjonsinteresser til alle utmarksområdene som grenser til tettstedet. Rekreasjonsinteressene vil således bli berørt ved utleggelse av nye byggeområder, uansett hvilken utbyggingsretning som velges. Boligområdene B1, B3 og B5 ligger innenfor områder som er kartlagt som viktige friluftsområder og verdifulle områder for rekreasjon. Med unntak av den sydligste delen av B5 ligger områdene også innenfor områder som i 2006 ble kartlagt som lekeområder for barn og unge. Omdisponering av område B4 fra friområde til framtidig boligområde medfører tap av areal som i utgangspunktet kan ha et potensiale for rekreasjonsinteresser / barn og unge.

Teknisk infrastruktur:

Forholdene ligger til rette for at nye byggeområder får tilfredsstillende adkomst fra offentlig vei. Tilkobling til vann og spillvann er vurdert som løsbart. Om mulig bør det legges til rette for spillvann til område B5 samtidig som veien «nye Innlaget» etableres i forbindelse med jernbaneutbyggingen.

Befolkningsutvikling og tjenestebehov:

Det er tidligere i planbeskrivelsen lagt til grunn at kommunedelplanen legger til rette for at det kan etableres totalt ca 380 boenheter i planperioden på 12 år. Selv om dette nesten er en dobling i forhold til anslått boligbehov på 200 boenheter i kommuneplanens arealdel 2019-2031 er det grunn til å poengtere at områder avsatt til boligformål i kommunedelplanen kun er økt med ca 25 dekar. Det vurderes også som hensiktsmessig at planen avklarer boligområder som skal dekke ulike behov både i forhold til arealutnyttelse, type bebyggelse og miljøprofil. Tilrettelegging for eneboligtomter, som det er svært lite av ellers i kommunen, vil i tillegg kunne være et bidrag til å oppnå ønsket befolkningsvekst i kommunen.

Per i dag er det ledig kapasitet både ved Blåbærlyngen barnehage og ved Lysheim skole. Lysheim skole ligger lengst øst i tettstedet, mens områder for framtidig boligbygging i all hovedsak er foreslått lokalisert vest for tettstedet. En konsekvens av dette er at avstanden til skolen blir forholdsvis lang, og etablering av boliger i deler av område B5 kan innebære rett til gratis skoleskys for elever på 1. årstrinn (skysgrensen er på to kilometer, jfr. opplæringsloven kap 7).

Nord for Skoppum idrettsplass er det i reguleringsplan fra 1986 (planid: B0061) for Reirveien avsatt tomt for framtidig skole / barnehage. I kommunedelplanen er dette arealet foreslått omdisponert, hovedsaklig til grønnstruktur – friområde (GF).

På lengre sikt kan behovet for kommunale tjenester, for eksempel elevplasser i barneskolen, øke.

Regulert barnehagetomt, jfr. område BBH2 på plankartet, videreføres til dette formålet i kommunedelplanen.

I kommunedelplanen foreslås et område på 19,4 dekar omdisponert fra «offentlig eller privat tjenesteyting» til «næringsformål», jfr. område BN5.

Barn og unges interesser:

Med bakgrunn i innspillet fra elevrådet ved Lysheim skole er kommunedelplanens virkninger i forhold til barn og unges interesser vurdert nedenfor.

INNSPILL FRA LYSHEIM SKOLE:	KOMMUNEDELPLANEN:
<p>Idrett og rekreasjonsområder:</p> <p>Bra: Idrettsanlegget, lysløypa, skileken, lekeplassen ved Kiwi, mange turmuligheter, Tunet</p> <p>Dårlig: Den gamle skibakken bør ryddes vekk, mangler løpebane rundt fotballbanen, idrettshuset trenger oppussing, mangler skiheis til skileken, skateparken</p>	<p>I tilknytning til eksisterende idrettsanlegg er det i planen avsatt vel 40 dekar til framtidige idrettsformål. Området nord idrettsanlegget, som er i bruk til skilek, grillhytte m.m, er ivaretatt som friområde. Sammen med Reirborgen vil dette utgjøre en betydelig «grønn lunge» som ligger sentralt i tettstedet, med god tilgjengelighet fra alle boligområdene. Omdisponering av utmarksområder til utbyggingsformål innebærer imidlertid tap av nærliggende områder for friluftsliv og rekreasjon. Ved utbygging av den vestlige delen av område B1 (#1) må lysløypa legges om.</p>
<p>Aktivitetstilbud:</p> <p>Bra: Korps, snekkerverksted, mange bra aktiviteter å velge mellom, fint å ha klubbrom, ønsker fortsatt Juniorklubb; Kirken</p> <p>Dårlig: Mangler tilbud om håndball og turn, få tilbud bortsett fra idrett og korps</p>	<p>I kommunedelplanen kan det avklares arealer til ulike formål, men aktivitetstilbudet er avhengig av frivillige lag og foreninger.</p>
<p>Gang- og sykkelveier:</p> <p>Bra: Skoleveien er trygg, lett å komme seg til venner, kan gå sammen til skolen, kort vei til skolen, lite trafikk, sikre veier for fotgjengere (mange fortau), trygg og fin sykkelvei til Horten</p> <p>Dårlig: Lavere fartsgrense (de kjører fort), dårlig brøyting på både vei og fortau, brua er litt farlig, mange gateløys</p>	<p>Mulighetene for enkel og trygg ferdsel til fots og med sykkel styrkes. Dette gjelder spesielt etablering av gang- og sykkelvei fra nord mot nye Skoppum stasjon, og fra planlagt boligområde i vest mot idrettsanlegget og eksisterende tettsted. I tillegg er det planer om ny gang- og sykkelvei langs riksvei 19 og på eksisterende jernbanetrase (etter 2024). Behovet for sykkelsti i Adalsveien, som er stengt</p>

virker ikke, mangler sykkelsti ved Adalsveien	for gjennomkjøring, bør vurderes i forbindelse med trafikksikkerhetsplanen. Brøyting og utbedring av gatelys må følges opp av vedkommende veieier.
<p>Nærmiljø:</p> <p>Bra: Butikken, alle kjenner alle, bra skole med flinke lærere, mange trær og frisk luft, kan se ville dyr, alt er nært / passe stort / stille og rolig, det er alltid noen på lekeplassen i Reirparken, kan gå å leke hvor vi vil, mange venner, nærhet til togstasjonen, ny innkjøring mot sentrum, bra busstilbud, mange fine steder å bo, mange arbeidsplasser, familievennlig, vi føler oss trygge</p> <p>Dårlig: Tagging på brua må fjernes, skolen og barnehagen bør pusses opp innvendig, ønsker bensinstasjon, dårlig busstilbud i helgene, vil ha busstur, ønsker flere butikker, dumt at trær sages ned (mister hytter), hundebæsj over alt</p>	<p>Lokalisering av nye boligområder i kommunedelplanen bidrar til et kompakt tettsted hvor idrettsanlegget med tilhørende grønne arealer fortsatt blir liggende som et viktig område for fysisk aktivitet og rekreasjon. Det største boligområdet (B5) som er foreslått i planen vil få kort kjøreadkomst fra riksvei 19, noe som vil begrense trafikken i eksisterende tettsted. Planen innebærer muligheter for etablering av noe handel nord for riksveien. Eventuelle midler til oppussing av kommunale bygg avklares i økonomi- og handlingsplanen.</p>

6.3 Vurdering av virkninger av mål for framtidig arealbruk

Mål og strategier som er nedfelt i planprogrammet er lagt til grunn for utarbeidelse av kommunedelplanen. Knutepunktutvikling ved nye Skoppum stasjon vil på sikt føre til en høyere arealutnyttelse i nærliggende byggeområder, samt mulighet for etablering av tjenesteyting og noe handel nord for riksvei 19. Virkningene av de viktigste målene som er lagt til grunn er vurdert nedenfor.

Arealbruk som støtter opp under IC-satsingen:

Kommunedelplanen legger opp til at arealer for framtidig boligbygging flyttes fra Borreborgåsen i nord til områder vest for dagens tettsted. Plangrepet innebærer at avstanden mellom boligområdene og nye Skoppum stasjon blir kortere, og forutsetningene for valg av gange og sykkel som reisemiddel til og fra kollektivtransport styrkes.

En utvikling av områdene BKB3 og BKB4 med tanke på etablering av næring, bolig, tjenesteyting og noe handel vil gjøre knutepunktet mer attraktivt. Dette gjelder både med tanke på å oppnå god arealutnyttelse i tilstøtende boligområder og tilrettelegging for enkle hverdagsreiser / redusere transportbehovet. For å oppnå best mulig arealutnyttelse i næringsområdene ved jernbanestasjonen legger planen opp til at det bør etableres arbeidsplassintensive virksomheter og ikke rene lagervirksomheter. Planen legger til rette for at Origo næringspark kan utvides noe mot nord (BN3), samt et nytt næringsområde (BN7) i umiddelbar nærhet til stasjonen / innfartsparkeringen.

Grønn mobilitet:

På Skoppum er det i dag mange gang- og sykkelveiforbindelser som gjør det enkelt for myke trafikanter å bevege seg mellom boligområdene og sentrum / idrettsanlegget. I forhold til disse «snarveiene» vil bruk av bil innebære lengre reiseavstand fra flere av boligfeltene.

Kommunedelplanen legger opp til en videreføring av denne strukturen. Kjørveitil de nye boligområdene legges fra hovedveiene i tettstedets ytterkant, samtidig som det legges til rette for korte separate gang- og sykkelveier mot eksisterende tettsted for å legge forholdene best mulig til rette for myke trafikanter. For at denne strukturen skal bidra til at gange og sykkel i størst mulig grad velges foran bruk av bil vil det være viktig at gang- og sykkelveiene etableres med belysning og at det etableres gode rutiner for brøyting om vinteren.

En ny gang- og sykkelvei fra Pauliveien i nord og sydover til jernbanestasjonen vil styrke forutsetningene for valg av gange og sykkel som reisemiddel til og fra kollektivknutepunktet. Forbindelsen vil være viktig fra de nye byggeområdene i planen, men også fra etablerte boligområder nordvest i tettstedet.

Planlagt gang- og sykkelvei langs riksvei 19, fra jernbanestasjonen mot Horten sentrum og Campus Vestfold, er videreført i kommunedelplanen. Når det gjelder etterbruk av dagens jernbanetrase er den delen som ligger nord for riksveien foreslått som framtidig gang- og sykkelvei. Etterbruken syd for riksveien bør avklares gjennom en helhetlig vurdering hvor større strekninger ses i sammenheng.

Nærmiljøer som fremmer folkehelse:

Skoppum idrettsanlegg har en sentral beliggenhet, med god tilgjengelighet fra omkringliggende boligområder. I tillegg til at kommuneplanens tilrettelegging for framtidige idrettsaktiviteter vest for Reirborgen videreføres i planen legges det også til rette for at idrettsanlegget kan utvides mot Reirborgen. Reirborgen med tilstøtende utmarksområder i nord og syd er avsatt til «grønnstruktur», og et større areal beliggende nord for idrettsanlegget er avsatt til «friområde» i planen. Til sammen utgjør disse områdene et betydelig areal for idrett, aktiviteter, lek og rekreasjon.

Kommunedelplanens lokalisering av nye boligområder nord og vest for denne «grønne lungen» forsterker idrettsanleggets sentrale plassering i tettstedet. Samtidig sikres det en sammenhengende grønn struktur, med blant annet lysløype, fra idrettsanlegget mot utmarksområdene i nordvest. En framtidig gang- og sykkelveiforbindelse mellom idrettsanlegget og boligområdene B1, B3 og B5 vil innebære trygg og enkel tilgjengelighet for myke trafikanter. Attraktive nærmiljøer må videre sikres ved påfølgende regulering av boligområdene.

Utvikling av et «nullutslippsområde»:

I kommunedelplanen er boligområde B3 avsatt med tanke på utvikling av et nullutslippsområde. Som grunneier i dette området (gbnr 47/3, 5) har Horten kommune mulighet til å legge strengere føringer til grunn for utvikling av området enn det som tillates gjennom planbestemmelser etter plan- og bygningsloven. I planen er det først og fremst lokaliseringen av området som er avklart, men for å ivareta intensjonen med området ved utarbeidelse av reguleringsplan er det gitt retningslinjer for videre detaljplanlegging av området. De samme retningslinjene er også lagt til grunn for område B1 hvor forslagsstiller har fremmet ønske om et samarbeid med kommunen om prinsipper for utvikling av et nullutslippsområde.

Skoppum skal ha et tydelig sentrum

En tilrettelegging for etablering av handel og tjenesteyting i områdene BKB3 og BKB4 vil på sikt kunne føre til at «sentrumsfunksjonene» på Skoppum etableres nærmere jernbanestasjonen, mens idrettsanlegget, Reirparken, kirken og barnehagen vil utgjøre hovedtyngden i eksisterende sentrumsområde.

Bevaring av dyrka mark:

Av planprogrammet går det fram at det ved utvikling av knutepunktet nye Skoppum stasjon er to viktige nasjonale hensyn som står mot hverandre. På den ene siden vil et kompakt knutepunkt bidra til å redusere arealforbruket og transportbehovet, samtidig som grunnlaget for kollektivtransport, sykkel og gange styrkes. På den andre siden står hensynet om å ta vare på dyrka mark for matproduksjon. I planprosessen er jordet vest for innfartsparkeringen til nye Horten stasjon vurdert omdisponert til næringsbebyggelse. Kommunestyret har imidlertid ved sluttbehandling av planen forutsatt at arealbruksformålet LNF-område skal videreføres i kommunedelplanen. Kommunestyret har samtidig bedt om at området vurderes på nytt til næringsformål ved revisjon av kommuneplanens arealdel.

Området BIA4 innebærer omdisponering av dyrka mark. I planen er området avsatt til byggeområde, framtidig idrettsanlegg. Det foreligger ingen planer om å ta arealet i bruk til dette formålet i overskuelig framtid, men det er vurdert som hensiktsmessig at arealet kan være «et reserveareal» ved eventuell framtidig arealbehov. Områdets arrondering tilsier at det er lite egnet for jordbruksdrift med moderne landbruksmaskiner.

Klimagassutslipp:

Prioritering av byggeområder til arealer nære ny stasjon innebærer en mer effektiv areal- og transportbruk, og vil kunne bidra til redusert klimagassutslipp fra transport. Tilrettelegging for grønn mobilitet og enkle hverdagsreiser vil bidra til ytterligere reduksjon.

7 TEMAKART

I forbindelse med utarbeidelse av kommunedelplanen med tilhørende konsekvensutredning er det laget følgende temakart:

TEMAKART:	KILDE:
Barnetråkk	Horten kommune (registreringer utført i 2006)
Kartlagte friluftslivsområder	Naturbase (Miljødirektoratet)
Kulturminner	Riksantikvarens karttjeneste (Askeladden)
Kvikkleire, flom og nettanlegg	NVE Atlas
Landbruk	Kilden (NIBIO)
Løsmasser	Norges geologiske undersøkelse, NGU
Naturtyper	Miljødirektoratet (Naturbase)
Radon	Norges geologiske undersøkelse, NGU
Rekreasjonsverdi	Horten kommune (Arealis)
Støyvarselkart	Statens vegvesen (Støysoner for riks og fylkesveier) Bane NOR (støysoner for jernbane)