



HORTEN
KOMMUNE

Vår ref. 19/15363
17/1062 - 140 / FA-L12, PlanID-
00409, PlanNavn-
Områderegulering for Horten
havn, GBNR-125/302, PlanType-34

Saksbehandler:
Hole, Anne H.

Utvalg	Dato	Saksnummer
Hovedutvalg for bygg, regulering og næring	04.06.2019	049/19
Formannskapet	11.06.2019	051/19
Kommunestyret	18.06.2019	090/19

Planforslag til områderegulering for Horten havn - 1. gangs behandling

Vedlegg:

Dok.dato	Dok.ID	Tittel
14.05.2019	950250	Flom og-overvann-rapport
14.05.2019	950251	Grunnforhold- rapport
14.05.2019	950252	Grunnforurensing- rapport
14.05.2019	950253	Handels- og tilgjengelighetsanalyse
14.05.2019	950254	Horten havn - marinarknologisk registrering i planområdet - rapport(2099433)
14.05.2019	950255	Lokalklimaanalyse- rapport
14.05.2019	950256	Lokkvurdering- rapport
14.05.2019	950257	Luftkvalitet- rapport
14.05.2019	950258	Mulighetsstudie-Horten-havn
14.05.2019	950259	Overvann og teknisk infrastruktur - rapport
14.05.2019	950260	ROS-analyse Horten Havn
14.05.2019	950261	Støyvurdering Horten Havn- rapport
14.05.2019	950262	Trafikkanalyse Områderegulering Horten havn - Rapport 30.04.2019
14.05.2019	950276	Kvalitetsprogram Horten havn_2019-05-07
20.05.2019	951424	Bestemmelser 2019-05-20
20.05.2019	951425	Planbeskrivelse 2019-05-20
20.05.2019	951426	Plankart 2019-05-20
27.05.2019	954335	Støyvurdering Horten Havn - revidert -tekst korrigert 230519

Administrasjonens forslag

1. Planforslaget til områderegulering for Horten havn (planID 00409) med planbeskrivelse datert 20.05.2019 med plankart datert 20.05.2019, bestemmelser datert 20.05.2019 legges ut til høring og offentlig ettersyn, jf plan- og bygningsloven § 12-10.
2. Det delegeres administrasjonssjefen å gjøre nødvendige tekniske endringer i kart og bestemmelser før planen legges ut til offentlig ettersyn slik at de juridiske dokumentene samsvarer med hverandre og vedtaket.

3. Innenfor planavgrensningen vil følgende gjeldende reguleringsplaner oppheves som følge av ny plan, jf. plan- og bygningsloven §12-14:

PlanID 00243: Oppstillingsplass for fergene, park og gjestehavn

PlanID 00247: Sollistrand/Linden

PlanID 00210: Ny riksvei 19 Borre-Horten

PlanID 00381: Gang- og sykkelanlegg langs riksvei 19

PlanID 00349: Horten gjestehavn

PlanID 00318: Horten videregående skole

18.06.2019 Kommunestyret

KOM-090/19 Vedtak:

- 1. Planforslaget til områderegulering for Horten havn (planID 00409) med planbeskrivelse datert 20.05.2019 med plankart datert 20.05.2019, bestemmelser datert 20.05.2019 legges ut til høring og offentlig ettersyn, jf plan- og bygningsloven § 12-10.**
- 2. Det delegeres administrasjonssjefen å gjøre nødvendige tekniske endringer i kart og bestemmelser før planen legges ut til offentlig ettersyn slik at de juridiske dokumentene samsvarer med hverandre og vedtaket.**
- 3. Innenfor planavgrensningen vil følgende gjeldende reguleringsplaner oppheves som følge av ny plan, jf. plan- og bygningsloven §12-14:**

PlanID 00243: Oppstillingsplass for fergene, park og gjestehavn

PlanID 00247: Sollistrand/Linden

PlanID 00210: Ny riksvei 19 Borre-Horten

PlanID 00381: Gang- og sykkelanlegg langs riksvei 19

PlanID 00349: Horten gjestehavn

PlanID 00318: Horten videregående skole

Et førende prinsipp for utviklingen skal være at sjøområdene skal gjøres tilgjengelig for kommunes innbyggere. Byen skal åpnes mot fjorden. Dette innebærer at det ikke kan bygges for høyt eller tett, og at det skal være kyststi nærmest sjøen.

Møtebehandling:

Svein-Erik Figved fremmet følgende tilleggspunkt:

Mulig løsninger for bedre og sikker forbindelse for gående og syklende mellom vestsiden av biloppstillingsplass/R310 og det nye boligområdet på østsiden må legges inn.

Christina M. Bratli fremmet følgende tilleggsforslag:

Et førende prinsipp for utviklingen skal være at sjøområdene skal gjøres tilgjengelig for kommunes innbyggere. Byen skal åpnes mot fjorden. Dette innebærer at det ikke kan bygges for høyt eller tett, og at det skal være kyststi nærmest sjøen.

Alf Henriksen foreslo:

Planforslaget til omregulering for Horten havn sendes tilbake til administrasjonen og hovedutvalget for bearbeiding, gitt flg. føringer:

1. Den massive boligtettheten reduseres vesentlig - for slik å bygge en ny bydel som kler

småbyen Horten og Strandparken - og som ikke blir liggende som en mur mellom byen og fjorden.

2. Områdetettheten og tomteutnyttelsen reduseres vesentlig.
3. Andel fellesarealer/park/lek/aktivitet økes vesentlig.
4. Maksimal byggehøyde reduseres til maksimal byggehøyde i sentrumsplanen; fire etasjer.
5. Alle nye bygninger oppføres i massivtre, for slik å utvide tre- og småbyen Horten.
6. 20% av boligene bygges som kommunale, ikke-kommersielle, profittfrie boliger – slik at de kan leies/kjøpes av folk med lav/vanlig inntekt.
7. Det etableres en 10 meter bred strandpromenade langs fjorden fra fergeleiene til Strandparken – for fotgjengere, joggere og syklister.
8. Øst for strandpromenaden, nær Strandparken - etableres saltvannsbad, med badstue, trimrom og Spa-avdeling – for helårsbruk.
9. Vest for strandpromenaden etableres små parker med benker og bygninger med publikumsrettede aktiviteter i 1. etasje (kafeer, restauranter, butikker, kultur og aktivitetstilbud).
10. Midt inne i den nye bydelen etableres en større aktivitetspark med musikkpaviljong og barnehage, hvor barnehagens utearealer og lekeapparater er tilgjengelig for alle etter arbeidstid.
11. Det åpnes ikke for bygging av boliger i Gjestehavna (HS3 og HS4).

Votering:

Henriksens	forslag	punkt	1	falt	37	mot	2	stemmer.
Henriksens	forslag	punkt	2	falt	37	mot	2	stemmer.
Henriksens	forslag	punkt	3	falt	35	mot	4	stemmer.
Henriksens	forslag	punkt	4	falt	33	mot	6	stemmer.
Henriksens	forslag	punkt	5	falt	33	mot	6	stemmer.
Henriksens	forslag	punkt	6	falt	33	mot	6	stemmer.
Henriksens	forslag	punkt	7	falt	31	mot	8	stemmer.
Henriksens	forslag	punkt	8	falt	32	mot	2	stemmer.
Henriksens	forslag	punkt	9	falt	35	mot	4	stemmer.
Henriksens	forslag	punkt	10	falt	35	mot	4	stemmer.
Henriksens	forslag	punkt	11	falt	35	mot	4	stemmer.
Figveds	forslag	falt	33	mot	6	stemmer.		
Bratlis	forslag	enstemmig				vedtatt.		

Formannskapetets innstilling vedtatt med 37 mot 2 stemmer.

11.06.2019 Formannskapet

FOR-051/19 Vedtak:

1. Planforslaget til områderegulering for Horten havn (planID 00409) med planbeskrivelse datert 20.05.2019 med plankart datert 20.05.2019, bestemmelser datert 20.05.2019 legges ut til høring og offentlig ettersyn, jf plan- og bygningsloven § 12-10.
2. Det delegeres administrasjonssjefen å gjøre nødvendige tekniske endringer i kart og bestemmelser før planen legges ut til offentlig ettersyn slik at de juridiske dokumentene samsvarer med hverandre og vedtaket.
3. Innenfor planavgrensningen vil følgende gjeldende reguleringsplaner oppheves som følge av ny plan, jf. plan- og bygningsloven §12-14:

PlanID 00243: Oppstillingsplass for fergene, park og gjestehavn

PlanID 00247: Sollistrand/Linden

PlanID 00210: Ny riksvei 19 Borre-Horten

PlanID 00381: Gang- og sykkelanlegg langs riksvei 19

PlanID 00349: Horten gjestehavn

Møtebehandling:

Alf Henriksen foreslo:

Planforslaget til omregulering for Horten havn sendes tilbake til administrasjonen og hovedutvalget for bearbeiding, gitt flg. føringer:

1. Den massive boligtettheten reduseres vesentlig - for slik å bygge en ny bydel som kler småbyen Horten og Strandparken - og som ikke blir liggende som en mur mellom byen og fjorden.
2. Områdetettheten og tomteutnyttelsen reduseres vesentlig.
3. Andel fellesarealer/park/lek/aktivitet økes vesentlig.
4. Maksimal byggehøyde reduseres til maksimal byggehøyde i sentrumsplanen; fire etasjer.
5. Alle nye bygninger oppføres i massivtre, for slik å utvide tre- og småbyen Horten.
6. 20% av boligene bygges som kommunale, ikke-kommersielle, profittfrie boliger – slik at de kan leies/kjøpes av folk med lav/vanlig inntekt.
7. Det etableres en 10 meter bred strandpromenade langs fjorden fra fergeleiene til Strandparken – for fotgjengere, joggere og syklister.
8. Øst for strandpromenaden, nær Strandparken - etableres saltvannsbad, med badstue, trimrom og Spa-avdeling – for helårsbruk.
9. Vest for strandpromenaden etableres små parker med benker og bygninger med publikumsrettede aktiviteter i 1. etasje (kafeer, restauranter, butikker, kultur og aktivitetstilbud).
10. Midt inne i den nye bydelen etableres en større aktivitetspark med musikkpaviljong og barnehage, hvor barnehagens utearealer og lekeapparater er tilgjengelig for alle etter arbeidstid.
11. Det åpnes ikke for bygging av boliger i Gjestehavna (HS3 og HS4).

Svein Erik Figved foreslo:

Mulig løsninger for bedre og sikker forbindelse for gående og syklende mellom vestsiden av biloppstillingsplass/R310 og det nye boligområdet på østsiden må legges inn.

Votering:

Hovedutvalgets innstilling vedtatt med 13 mot 2 stemmer avgitt for Henriksens forslag (R, SV).
Figveds forslag følger saken.

04.06.2019 Hovedutvalg for bygg, regulering og næring

HBRN-049/19 Vedtak:

1. Planforslaget til områderegulering for Horten havn (planID 00409) med planbeskrivelse datert 20.05.2019 med plankart datert 20.05.2019, bestemmelser datert 20.05.2019 legges ut til høring og offentlig ettersyn, jf plan- og bygningsloven § 12-10.
2. Det delegeres administrasjonssjefen å gjøre nødvendige tekniske endringer i kart og bestemmelser før planen legges ut til offentlig ettersyn slik at de juridiske dokumentene samsvarer med hverandre og vedtaket.
3. Innenfor planavgrensningen vil følgende gjeldende reguleringsplaner oppheves som følge av ny plan, jf. plan- og bygningsloven §12-14:

PlanID 00243: Oppstillingsplass for fergene, park og gjestehavn

PlanID 00247: Sollistrand/Linden

PlanID 00210: Ny riksvei 19 Borre-Horten

PlanID 00381: Gang- og sykkelanlegg langs riksvei 19

PlanID 00349: Horten gjestehavn

PlanID 00318: Horten videregående skole

Møtebehandling:

Votering:

Administrasjonens forslag enstemmig vedtatt.

SAKSOPPLYSNINGER

Bakgrunn (hvorfor kommer saken opp)

Planforslaget til områderegulering for Horten havn har blitt utarbeidet etter planprogram vedtatt i Kommunestyret 24.04.2018 (sak 034/18). Planforslaget legges frem for 1. gangs behandling.

Faktiske forhold (hva har skjedd i saken)

Asplan Viak har vært engasjert av enhet for kommuneutvikling i Horten kommune for å utarbeide områderegulering av Horten havn. Horten kommune, Horten havn, Bane NOR Eiendom og Asplan Viak har deltatt i arbeidet. I tillegg har offentlige myndigheter, lokalbefolkning og andre vært involvert.

Horten kommune er den største eiendomsbesitteren innenfor området. Bane NOR Eiendom eier arealene mot vest på de gamle jernbanesporene, mens Statens vegvesen er grunneier for Rv.19/Midgardsveien. Innenfor planområdet eier Strandpromenaden 2 AS kjøpesentret Linden park.

Overordnede planer:

Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens samfunnsdel

Kommunedelplan for Horten sentrum (sentrumsplanen)

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA)

Se vurderinger og planbeskrivelse for mer informasjon om hvordan planforslaget forholder seg til overordnede planer.

Tidligere vedtak i saken:

Vedtatt i havnestyret 24.10.2016:

Havnestyret ønsker en utvikling basert på hovedgrep alternativ 1.

Havnestyret vedtar å igangsette en områderegulering av HS1 og HS2 i sentrumsplanen i samarbeid med og koordinert med Horten kommune.

Ved behandling av kommunens økonomi- og handlingsplan i desember 2016 vedtok kommunen følgende:

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 fremstår som en fremtidsrettet klima- og miljøkommune.

Vedtak i havnestyret 19.09.2017:

Areal HS4 i sentrumsplanen tas med i områdereguleringen for HS1 og HS2 (bl. a, HAC-tomta)
Vedtak om konseptkonkurranse for areal HS4 i havnestyret 28.11.2017:

Et konsept som vektlegger en åpning av byen mot sjøen, utvikling av et attraktivt og aktivt byrom, grønne lunger for rekreasjon og aktivitet og gode løsninger for myke trafikanter vil bli prioritert. Området skal utformes på en måte som gjør det tilgjengelig og attraktivt for kommunens innbyggere.

Planprogram ble vedtatt i kommunestyret 24.04.2018 med følgende tillegg:

Trafikkarealer knyttet til fergetrafikken suppleres med muligheten for å etablere oppstillingsplass for ferga med lokk.

Vedtak konkurranse HS4 i havnestyret 05.02.2019:

1. Havnestyret vedtar forslaget "Horten havnepark" som vinner av den åpne konkurransen i HS4.
2. Administrasjonens resterende forslag og tilleggforslagene realitetsbehandles ikke, men oversendes kommunestyre for videre behandling.

Vedtak konkurranse HS4 i kommunestyre 12.02.2019:

1. Havnestyret vedtar forslaget "Horten havnepark" som vinner av den åpne konkurransen i HS4. «Knoppskyter» er valgt som nr 2, «Havnebydel 1/ havnebyen» rangeres som nr 3 og «Havnekvartalet» som nr 4.
2. Vinneren av konkurransen vil få en rett til å delta i detaljeringen av HS4-området i den pågående områdereguleringen.

....

5. Forholdet mellom friarealer, aktivitetsområder, næring og bolig videreføres på linje med det som fremkommer i det innsendte forslaget.

Vedtak om klimatilpasning i forbindelse med økonomi- og handlingsplan 19.11.2018:

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 nedbørsmengder osv. Dette implementeres i eksisterende planverk ved revisjon/rullering.

Vedtakene er fulgt opp/innarbeidet i planforslaget. Se også vurderinger.

Medvirkning i planprosessen:

Det har i planprogrammet blitt lagt opp til en åpen og aktiv medvirkningsprosess.

Høringsperioden ved varsel om planoppstart varte fra desember 2017 til februar 2018. Det kom inn mange innspill som ble vurdert i forbindelse med fastsettelse av planprogrammet.

Utover den lovpålagte medvirkningskravet har det fra våren 2018 blitt arrangert:

Åpent informasjonsmøte 08.05.2018

Åpent planverksted 20.06.2018

Workshop med barn og unge 17. 10 2018

Orientering for politikere 31.10.2018

Referansegruppemøte 06.11.2018

Åpen kontordag 12.02.2019
Referansegruppemøte 14.02.2019
Orientering for Kommunestyret 09.04.2019

Det har blitt opprettet en egen side på kommunens nettsider for planarbeidet for å gi lett tilgang på informasjon og dokumenter.

Utenom planens medvirkningsfaser har det i løpet av planprosessen kommet inn en relativt stor mengde kommentarer og synspunkter på planprosessen, dens innhold og utredninger. Se vedlagt pdf med oversikt over innspill som har kommet inn til kommunen mellom høringsperiodene.

Når planforslaget er 1. gangs behandlet og sendt ut på høring, vil det bli arrangert et større informasjonsmøte. Plandokumenter, utredninger og annen relevant informasjon vil være tilgjengelig på nettside, i tillegg til kommunens innsynsløsning. Det bli gjøres løpende vurderinger av eventuelle behov for mer medvirkning utover i høringsperioden.

Lover og forskrifter
Plan- og bygningsloven
Forurensningsloven
Vannforskriften
Kulturminneloven
Havne- og farvannsloven

Vurderinger

I framtida skal Horten havn utvikles som en fremtidsrettet, blågrønn og bærekraftig ny bydel med høy miljøprofil. Områdeplan for Horten havn viderefører overordnede føringer fra sentrumsplanen. Gjennom utvikling av området kan sentrum møte fjorden, og det kan legges til rette for en ny sentrumsnær bydel.

Da planprogrammet ble vedtatt våren 2018 startet prosessen med utarbeidelse av det planforslaget som nå foreligger. Planprogrammet gjorde rede for hvilke utredningstemaer som skulle vurderes, og hvilket nivå de skulle redegjøres på. Kunnskap og premisser fra de ulike utredninger og medvirkningsopplegg har sammen med politiske vedtak og overordnede føringer blitt innarbeidet i en mulighetsstudie (vedlegg). Mulighetsstudien gir blant annet et grunnlag for å vurdere planforslaget opp i mot andre lignende utviklingsprosjekter. Den har fungert som et arbeidsdokument i planprosessen og blitt et fundament for det planforslaget som nå legges frem for behandling.

Planforslaget

Planområdet omfatter et større areal langs Hortens sjøfront (90 da). Planområdet ligger i et flatt terreng med sjøen i øst og sentrumsbebyggelsen i bakkant. I sør grenser områdene til boligområdene i Strandparken, og i nord til Smith stål. Store deler av arealene bærer i dag preg av tidligere og eksisterende virksomhet og industri. Vest for dagens biloppstillingsplass ligger industribedriften Horten aluminium conductors (HAC). Det er en stor andel «grå» arealer, som delvis brukes til bil- og bobilparkering. Området omkring Gjestehavna (HS3) består blant annet av en bryggepromenade og restauranter.

Hovedformålet med planarbeidet er å frigjøre areal langs sjøen og legge til rette for utvikling av sjønære byområder. Planen skal utarbeides i tråd med sentrumsplanen hvor et av hovedmålene er at Horten by skal knytte seg tettere mot sjøen. Dette skal blant annet gjøres gjennom trinnvis utvikling av sjønære områder, transformasjon av «grå» områder og gjennom å stimulere til flere boliger i sentrum.

Planområdet skal utvikles som ulike delområder, men sees i sammenheng. Nord for ferga blir utviklingen en utvidelse av sentrum med byliv, handel og servering. Sør for ferga utvikles en sentrumsnær bydel med gode boliger og møteplasser for byens innbyggere.

Gjestehavna blir sentrums møte med sjøen. Bebyggelsen organiseres rundt et byrom med lekeplass, brygge, oppholdssoner og servering. Det legges opp til publikumsrettet virksomhet, næringsbebyggelse/kontor, handel og en mindre andel bolig. I forlengelsen av Apotekergata og Skippergata etableres det en aktivitetspark med vekt på å gi et tilbud til barn og unge.

Reisetorget blir et nytt byrom ved ferga som blir en overgang mellom Gjestehavna og omtådet syd for fergeleie. Byrommet skal gi effektive reiser for ulike transportmidler samtidig som det skal gi en hyggeligere ankomst/utfart for myke trafikanter som reiser med fergen.

Havneslengen blir et samlende gatetun som binder området sammen i nord-sør retning. Byrommet går gjennom de ulike delområdene. I boligområdene blir Havneslengen et sted der beboerne fra de forskjellige nabolagene møtes. Havneslengen skal være tett og intimt, men fortsatt gi plass for mye grønt og små plasser og møbleringssoner. Havneslengen byr på variasjon i bredde, og inneholder både offentlige rom og private forhager. Mellom reisetorget og HAC-området skal det etableres en bro for å binde delområdene sammen. Sjøfronten/kyststien er en sammenhengende forbindelse langs sjøen. Langs Sjøfronten ligger Sjøplassene. Sjøplassene skal være tilrettelagt for opphold og for å komme helt ned i sjøen. Dette kan eksempelvis være badeplasser, trapper ned mot sjøen, muligheter for å legge til med båt, og ulike oppholdssoner.

De grønne kilene er tverrgående parker og byrom som har en viktig funksjon for grønnstrukturen og som skal inneholde rikelig med beplantning og vannelement. De grønne kilene skal også romme kvartalslek og være utformet i samspill med torgplassene. De viktigste sjøplassene er plassert der Sjøfronten og de grønne kilene møtes. De grønne kilene vil bidra til å splitte opp utbyggingsvolumene, ivareta viktige siktakser fra områdene vest for planområdet mot sjøen og bidra til atkomst til sjøen for planområdets vestre byggeområde.

Torgene, sjøplassene og de grønne kilene skal fungere som offentlige møteplasser for hele byen, og by på mange attraksjoner.

Boligbebyggelsen i området skal bygges opp av ulike nabolag. Nabolagene deler gårdsrom, som er fellesarealer som skal ivareta møter mellom naboer og støtte opp om hverdagslivet, særlig for de aller minste.



Bærekraftig byplanlegging

I planleggingen er det tatt utgangspunkt i kommunestyrevedtaket om bærekraftig byplanlegging:

«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 fremstår som en fremtidsrettet klima- og miljøkommune.»

Planforslaget legger til rette for at havneområdet mot Oslofjorden skal utvikles til en grønn og bærekraftig bydel, i tråd med de overordnede føringer som gis for utvikling i dette området. Alle dimensjoner av bærekraftbegrepet skal tillegges vekt; økonomisk, sosialt og miljømessig.

I et miljømessig perspektiv følger planforslaget opp følgende:

Sentrumsnær fortetting er en viktig del av bærekraftig planlegging og klimasmart utbygging. Største delen av dette prosjektet ligger innenfor ti minutters byen. Det gjør at prosjektet bidrar til redusert reisebehov med bil, og økt bruk av sentrum.

Redusert parkeringsdekning for bil, og økt parkeringsdekning for sykkel
Gode forbindelser for gående og syklende i og gjennom området
Grønn mobilitet med korte avstander og satsing på gange, sykkel og kollektiv
Fjernvarme basert sjøvarme-/kjøling, kan koples med f.eks solceller for produksjon av elektrisitet
Tilrettelegging for El-biler gjennom sikring av strømtilførsel og planbestemmelser om ladeplasser.
Mest mulig energieffektive bygg
Kvalitetsprogram som stiller krav til god kvalitet i utforming av uterom og bebyggelse
Bestemmelsene som stiller krav til miljøprogram og miljøoppfølgingsplan, hvor viktige tema blir innovasjon, materialbruk, innemiljø mv
Opprydding av forurensede masser
Klimatilpasning for stormflo og flom

Miljøtiltak som håndteres utenfor dette planarbeidet:

Elektrifisering av fergene
Utskifting av fergelem som gir mindre støy
Forbedring av kollektivtilbud
Utvikling av gang- og sykkelveinett
Parkeringsstrategi for Horten sentrum (bil og sykkel)
Mikromobilitet: nye løsninger med f.eks bilpool-ordninger, bysykler, bysparkeresykler, oppløsninger



Plan- og bygningsloven gir imidlertid en del begrensninger. Det er ikke mulig å pålegge en utbygger strengere krav til energibruk (f.eks. passivhus eller plusshus) enn teknisk forskrift (TEK17). I og med at kommunen her er grunneier, kan det være likevel mulig å lage avtaler i forbindelse med salg av arealer.

Andre forslag som eventuelt kan innarbeides i avtaler knyttet til salg kan være:

Redusert oppvarmingsbehov – ved å bygge med minst passivhusstandard
Bruk av klimavennlige bygningsmaterialer
Fossilfrie byggeplasser

Miljøprogram og miljøoppfølgingsplan

Til hver detaljregulering skal det utarbeides et miljøprogram som skal redegjøre for prosjektets miljøprofil med hensyn til transport, energibruk, utslipp, materialvalg, overvann og massehåndtering. Miljøprogrammet skal legges ved detaljreguleringsplaner til offentlig

ettersyn. Det skal også lages en miljøoppfølgingsplan (MOP) som følger alle ledd til gjennomføring og legges til grunn for prosjektering, utbygging og driftsfase.

Miljøoppfølgingsplan skal legges ved søknad om byggetillatelse.

Når det gjelder den sosiale bærekraften gir utbyggingen mulighet for å danne gode rammer for felleskap og folkeliv, blant annet gjennom etablering av møteplasser og bedre gangforbindelser. Planen legger opp til variasjon i boligtyper for å tilpasse seg ulike målgrupper og ulike behov. Boligtyper vurderes nærmere på detaljreguleringsnivå.

I perspektivet av økonomisk bærekraft så kan planen innebære et stort løft for Horten. Det vil kreve gode finansieringsløsninger og et samarbeid mellom det offentlige og private. Ny oppstillingsplass og fergekai krever offentlige midler, mens utbyggingen av annen teknisk infrastruktur kan løses gjennom utbyggingen. Planen gir Horten en langsiktig forsyning av gode boligtomter og næringsareal i sentrum. Dette gir grunnlag for investeringer og utbygging i mange år fremover, og muligheten for at Horten kan tiltrekke seg nye beboere og virksomheter. Gjennom å tilrettelegge for utvikling av fergedriften sikres storsamfunnets behov samtidig som Horten fortsetter å være et lett tilgjengelig knutepunkt for begge sider av Oslofjorden. Utbygging av attraktive boliger vil kunne tiltrekke seg flere innbyggere og gi grunnlag for økte skatteinntekter for kommunen.



Arealformål

Områdereguleringen er en overordnet plan som skal sikre en langsiktig og bærekraftig utvikling av havneområdet. I andre lignende utviklingsprosjekter har erfaringen vært at fleksibilitet har vært en viktig forutsetning for gjennomføring og realisering i tråd med ønsket utvikling. Det kan være utfordrende å forutse hvilke behov som vil komme i fremtiden, og planen må derfor være fleksibel nok til å kunne tilpasse seg behov vi ennå ikke kjenner til.

Kombinerte formål – boligbebyggelse og næring

Planforslaget som legges frem har en kombinasjon av arealformål innenfor de ulike delområdene, hvor det overordnede grepet er at hovedvekten av boligbebyggelse er plassert i sør, med mer næringsbebyggelse omkring fergeleiet og gjestehavnområdet. Kommunen ønsker å legge til rette for kontoretableringer og arbeidsplasser i sentrum. Planforslaget gir mulighet for etablering av nye næringsarealer, tjenesteyting, kontor og liknende. Områdene tett på fergeleiet vil være godt egnet for dette formålet, med god kobling til fergesamband og kollektivtransport samt med god eksponering. Bakgrunnen for dette er at en kombinasjon av funksjoner vil skape en mer levende bydel med aktivitet større deler av døgnet.

Tjenesteyting

Tjenesteyting åpner for flere ulike servicefunksjoner, som det kan være aktuelt å etablere ved en så stor samlet utvikling. Formålet vil også sikre mulighet for etablering av ulike kommunale funksjoner som undervisning og barnehage. På dette stadiet kan vi ikke si om utviklingen av planområdet vil utløse behov for å etablere en ny barnehage innenfor planområdet. I planforslaget settes det av arealer i den søndre delen av planområdet til utvidelse av eksisterende barnehage i Strandparken (Komb 1 i plankartet). Parkeringshus kan også vurderes innenfor dette arealet som en sambruksløsning mellom Linden park, tilgrensende båthavn og barnehagepersonell.

Parkering

Det er vurdert flere hovedgrep for parkering. Det er også lagt opp til en lavere parkeringsdekning for bil enn det som tidligere har vært i normalt i Horten. Planforslaget legger opp til et hovedalternativ hvor bil og trafikk får begrenset påvirkning for boligbebyggelse og møteplasser. Det innebærer at kjøreatkomst til HAC-området foregår langs biloppstillingsplassen, med mulighet for innkjøring til p-kjeller under kvartaler vest for Havneslengen. Havneslengen skal være bilfri og det tilrettelegges i utgangspunktet ikke for nedkjøring til p-kjeller fra denne, da dette skal være en del av området lekeareal, møteplass og forbindelse. Planforslaget legger opp til en viss i fleksibilitet med tanke på valg av parkeringsløsning, ved at det er avsatt areal til parkeringshus som alternativ dersom parkeringskjeller under bakken skulle bli utfordrende.



Arealutnyttelse

Planforslaget følger opp retningslinjene i sentrumsplanen ved at nye utviklingsområder skal tilrettelegges med urban karakter og konsentrert bebyggelse. Det legges opp til en arealutnyttelse på mellom 130 -220 brutto %BRA. Til sammenligning er det lagt opp til omtrent samme utnyttelse i Indre havneby. Arealutnyttelsen skal tilpasses boligandelen i bygget (hvor flere boliger betyr lavere utnyttelse).

I planforslaget er utnyttelsen omkring gjestehavna (HS2, HS3, HS4) noe høyere i enkelte av byggefeltene (spenn fra 130-400% BRA). Her er det en lavere boligandel og store offentlige parkarealer som sikrer åpenhet og god tilgang for allmenheten. I tillegg er det tenkt at en del av den eksisterende bebyggelsen skal tas vare på. For HAC/HS1 vil utnyttelsen bli noe lavere i den sørlige delen av planområdet.



Høyder

Planforslaget er i tråd med sentrumsplanen når det gjelder høyder, hvor 4 etasjer er gjennomsnittet av de foreslåtte høyder innenfor de ulike delfeltene, med krav om variasjon innenfor hvert felt (varierer mellom 3-6 etasjer). Et unntak er arealet på HS4 som reguleres i områdereguleringen basert på konkurranseforslaget. Her utfordres høydene i sentrumplanen noe, med grunnlag i siktlinjer og forbindelseslinjer er godt ivare tatt og det er avsatt et større areal til park.

I planforslaget er det lagt opp til at utnyttelse og høyder skal sikre en variasjon gjennom området. Utnyttelse og høyder følger prinsippet om lavere tetthet og høyere boligandel lengst sør, og økt tetthet og lavere boligandel nærmere sentrum. For hvert delfelt sikres variasjon i høyder basert på prosentvis fordeling av de definerte høydene nevnt over.

HS4- Horten havnepark

Vinnerkonseptet «Horten havnepark» er innarbeidet i planforslaget i tråd med kommunestyrets vedtak. Det er satt en utnyttelse i tråd med konkurranseforslaget. Som i de andre områdene er det åpnet for en variasjon i høyde, men med gjennomsnittlig høyde på 5 etasjer. Med de store uteområdene i området, kan selve utbyggingsfeltene tettes mer. Det legges til rette for både bolig og næring. Området ligger innenfor sentrumsområde og avvikssone for støy. Detaljregulering er varslet i forbindelse med oppstart av områdeplan og vil trolig igangsettes parallelt med behandling av områdeplan. Nærmere vurderinger og detaljering tas i detaljregulering.

Det anbefales at også pir og park/lek i Gjestehavna som grenser til området inkluderes i detaljreguleringen. Bakgrunn for dette er å kunne vurdere helheten langs sjøen. Som plankartet nå fremstår blir det flere parkareal tett på hverandre og det bør derfor vurderes hvordan disse kan utfylle hverandre. Det bør også vurderes hvordan aktivitetsparken skal videreutvikles og om det skal etableres noe bebyggelse, med publikumsrettet virksomhet som kan tilby attraksjonsverdi til området. Det har blitt etablert et midlertidig lekeplass- og rekreasjonsareal på areal HS4, mellom Strandpromenaden og havna.



Fergekai- Vederøy

Planforslaget legger til rette for et tredje fergeleie, og ved etablering av dette vil det bli behov for en ny fergekai for Vederøy (fergetransport til Bastøya). Dagens plassering for Vederøy fungerer inntil det tredje fergeleiet etableres, og planforslaget har avsatt arealer for ny fergekai sør i planområdet, ved Linden. Det er foreløpig ikke avklart hvem som skal bekoste en slik investering, men det vurderes som sannsynlig at etablering av tredje fergeleie vil ligge noe frem i tid, da Moss vil måtte løse større samferdselsløsninger før det kan etableres et nytt fergeleie i Moss.

Krav til detaljregulering

Områdeplanen sikrer de overordnede premissene for utvikling. Det er stilt krav om etterfølgende detaljreguleringer for samtlige felt med bebyggelse og anlegg, samferdsel og teknisk infrastruktur samt grønnstruktur, med krav til hva som skal løses og dokumenteres i det detaljerte planarbeidet. For hvert enkelt felt er det også stilt krav om at tilgrensende gater, byrom, park skal inngå som en del av planområdet. En viktig del av den felles planleggingen blir å etablere gode parkeringsløsninger innenfor hvert av områdene med krav til felles planlegging. Områdereguleringen stiller dokumentasjonskrav (miljøoppfølgingsplan, overordnet byroms- og landskapsplan, overordnet teknisk plan og utomhusplan). Hensikten er at dokumentasjonskravene skal være med å sikre en utvikling i tråd med intensjonene i områdeplanen.

Unntaket er feltene knyttet til utbygging av ny fergeleie og biloppstillingplass, hvor det skal utarbeides en detaljert byggeplan.

Hotelltomta

Kombinert formål 12 (hotelltomta) er regulert i gjeldende reguleringsplan for Horten gjestehavn. I dette planforslaget er det foreslått næringsbebyggelse og tjenesteyting for arealet. Det er gjennomført undersøkelser i forbindelse med nylig detaljregulering. På grunnlag av dette kan plankravet vurderes tatt bort, forutsatt at tiltaket forholder seg til denne planen. Se eventuelt tillegg til administrasjonens forslag under konklusjon.

Kvalitetsprogram

Det er utarbeidet et kvalitetsprogram som skal være retningsgivende for bebyggelse og utearealer. Ved detaljregulering eller søknad om tiltak skal det redegjøres for hvordan føringene i kvalitetsprogrammet er ivarettatt og videreført.

Kvalitetsprogrammet beskriver videre mål og plangrep for området med spesiell fokus på

byrom, forbindelser og grønnstruktur, samt bebyggelse for HS1/HS2. I tillegg introduseres en kvalitetsstandard med høy og normal standard som skal gjelde for hele området. Gjennom å beskrive kvaliteter på de ulike offentlige rommene danner kvalitetsprogrammet grunnlaget for å kunne kostnadsberegne tiltakene, og på denne måten kunne utarbeide utbyggingsavtaler, og en modell for gjennomføringen av området.

Gjennomføring

Planområdets størrelse og et langt tidsperspektiv for gjennomføring krever en områdeplan med høy grad av fleksibilitet. Planen bør sikre de overordnede strukturene, samtidig som det sikres åpenhet til detaljert utforming av kvartaler og funksjonsblanding i etterkommende detaljreguleringsplaner.

Utviklingen vil være både tids- og kostnadskrevende. Det vil derfor være behov for å vurdere økonomi og realisme i planleggingen. Kostnader fra infrastrukturtiltak (og nødvendige fundamenteringstiltak) samt rekkefølgekrav, må vurderes opp mot utbyggingsvolum.

Den foreløpige kostnadsberegningen utarbeidet etter anslagsmetoden, hvor alle kjente tiltak er lagt inn, antyder en total kostnad på om lag 770 mill NOK. Dette er et svært grovt anslag og det er behov for mer detaljerte undersøkelser og analyser for å redusere risikoen for anslaget. Særlig gjelder dette grunnforholdene som er antatt å være kompliserte, men graden av masseutskiftning etc er svært usikker.

I bestemmelsene er det angitt rekkefølgebestemmelser som skal sikre gjennomføringen av tiltakene planforslaget legger opp til. For å sikre en økonomisk bærekraftig gjennomføring må det etableres en overordnet utbyggingsavtale. Per i dag er Horten kommune og Bane NOR Eiendom de største grunneierne sammen med Statens vegvesen som eier Midgardsveien, Strandpromenaden. Det er behov for å kunne se på eiendommene samlet, for deretter å dele opp på hensiktsmessig (solidarisk/forholdsmessig) måte etter feltene planforslaget legger opp felt.

I utbyggingsavtalen må det defineres tiltak som ikke skal finansieres av utbyggingsområdene, tiltak som skal knyttes til alle eller de fleste utbyggingsfelt i hele planområdet, tiltak som skal bekostes av alle eller de fleste utbyggingsfelt innenfor delområder, og fellestiltak som knytter seg direkte utbyggingsområdene.

Eksempler på tiltak som antagelig ikke skal finansieres av utbyggingen er oppstillingsplassene, fergekai, ny molo for Vederøy mv.

Eksempler på tiltak som må bekostes av alle/de fleste kan være grunnarbeider, utfylling, VA og overvannsløsninger, bølgesikring mv.

Eksempler på tiltak som må bekostes av alle/de fleste i et delområde er f.eks bro over innkjøringen til ferga fra HS1 til HS2.

Eksempler på tiltak som må bekostes av det enkelte byggefelt er grunnarbeider, tilliggende gater og byrom.

Området vil utvikles over lang tid. Foreløpig er det er ikke utarbeidet en faseplan. Det må tas høyde for at enkelte infrastrukturtiltak vil måtte utvikles i etapper med midlertidige løsninger. Eksempler på dette kan være Havneslengen og Sjøfronten. Dette må sees nærmere på i videre planlegging av området.

Avhengigheter

Innenfor planområdet ligger det tunge infrastrukturløft som må finansieres for å kunne realisere prosjektet. Prinsipielt kan prosjektet deles i fem delprosjekter som har ulik grad av avhengighet og kompleksitet.

Tredje fergeleie og ny oppstillingsplass til ferga, inkludert reisetorg (HS2)

Molo og kai til Vederøy (HS1)

Utvikling av HAC-tomta (HS1)

Utvikling av Gjestehavna (HS3/HS2)

Utvikling av deler av stålhavna (HS4)

For å skape en attraktiv sjøfront henger alle prosjektene sammen, men når det gjelder å gjennomføre prosjektene er utvikling av HAC-tomta (HS1) helt avhengig av en ny løsning for oppstillingsplassene til ferga. Gjestehavna (HS3) og Stål havna (HS4) kan utvikles separat og er ikke avhengig av endringer av fergetrafikken. Molo og kai til Vederøy må sees i sammenheng med annen utvikling innenfor HS1 når det gjelder grunnforhold.

Vurderingstemaer i planarbeidet

Det gjøres her rede for vurderingstemaer som har vært premissgivende for det planforslaget som legges frem for politisk behandling. En uttømmende liste over vurderinger finnes i planbeskrivelsen og vedlagte rapporter.

Landskapsvirkning

Området ligger lavt, ca kote 1,5 m.o.h mot sjøen på HAC-området. Horten by reiser seg bak området, mot vest, og avsluttes med Brårudåsen som en tydelig landskaps silhuett sett fra sjøen. I nord danner Lystlunden og Karljohansvern en grønn omramming av byen. Området ligger meget eksponert mot sjøen.

Planområdet er i dag flatt og relativt åpent, bortsett fra bygninger i Gjestehavna og den store industribygningen fra tidligere HAC. HAC-bygningen er både stor og dominerende og er tydelig i landskapsbilde sett fra sjøen. Transformasjon av et stort område, nært sjøen, med betydelig fortetting av bygingsstruktur vil forandre både områdets karakter og landskapsbilde sett fra sjøen.

Plankonseptet er basert på ivaretagelse av siktakser fra byområdene vest for planområdet, men sikt til sjøen vil bli redusert for noen av eksisterende boliger. Utvikling av området vil bidra til en oppgradering fra et grått industriområde til en utadvendt og moderne bydel, med en tydeligere arealbruk og bedre sammenhenger.



Kulturminner

Horten har en lang maritim historie med både verft, industri- og trafikkhavn. Ferdselsforbindelsen mellom Moss og Horten har spor tilbake av slutten av 1500-tallet. Fergesambandet mellom Østfold og Vestfold er i dag det mest trafikkerte fergesambandet i Norge.

Industridriften HAC ble lagt ned i 2013, og det var slutten på industrivirksomheten sør for fergeleiet. Industrihallen til Norsk stål innenfor HS4 ble revet i 2017. Stålvirksomheten er fremdeles i aktivitet nord for planområdet.

Deler av HS4 og HS3 grenser til bevaringsverdig kulturmiljø i sentrum (utenfor planområdet). Strandpromenaden skaper et tydelig skille mellom byens tradisjonelle bygningsstruktur, kombinert med sentrumsbebyggelse og havneområdet.

I kommunedelplan for Horten sentrum (2015) er det to bygninger innenfor planområdet markert med «verneverdi vurderes». Det ene er bygget etter gjeldende reguleringsplan for Horten gjestehavn, hvor det er markert med hensynssone bevaring kulturmiljø(H_570). Det andre bygget innenfor HS4 har fått samme hensynssone.

Innenfor planområdet finnes det for øvrig ingen bygninger registrert i Sefrak- registeret over verneverdige bygninger (Riksantikvaren). Det er heller ikke registrert andre kulturminner innenfor planområdet.

Det er foretatt en marinarkeologisk kartlegging (utført av Norsk maritimt museum) ved bruk av sonar og påfølgende dykking. Kartleggingen viste en god del objekter på sjøbunnen. Ingen av disse ble identifisert med arkeologisk verdi. Se mer i planbeskrivelsen.

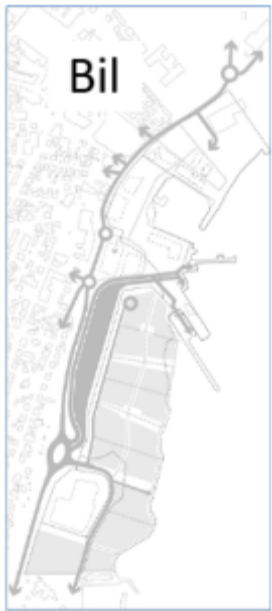
Mobilitet

Biltrafikk

Havneområdet har i dag relativt mye trafikk. Strandpromenaden, Midgardsvegen og rv 19 har en gjennomsnittlig døgntrafikk over året (ÅDT) på rundt 10.000 biler. Fra bastøfergene er det i gjennomsnitt en trafikk på 5.000 biler pr døgn.

Hovedgrepet i forhold til biltrafikk er innføring av et tredje fergeleie ved siden av de to andre og flytting av biloppstillingsplassen mot vest. For å sikre at dette vegsystemet kan ta imot denne trafikken er det blitt utarbeidet trafikkmodeller. Asplan viak har utarbeidet en trafikkanalyse basert på slike modellkjøringer. Dette viser at planløsningen har kapasitet til å ta imot trafikken uten at det blir oppstuing som kan gi problemer med å tømme fergene. Dersom man legger inn en framtidig vekst i trafikken, vil fortsatt fergene kunne tømmes greit, men det kan oppstå køproblemer i Midgardsvegen.

Det vil alltid være usikkerhet om framtidig trafikkutvikling. I trafikkanalysen legges det til grunn at fergetrafikken vil øke med 3 % pr år basert på bl.a. tall fra Bastø Fosen. Fram til 2037 vil det gi en samlet vekst på ca 80 %. Til sammenligning har trafikkøkonomisk institutt (TØI) i en rapport til nasjonal transportplan lagt til grunn en gjennomsnittlig veitrafikkvekst på 1 % pr år. I tillegg er det anslått en trafikkvekst fra Horten by (Indre havneby, karljohansvern, ny videregående skole mm) og planområdet på 25 %. Dette er en trafikkvekst som må regnes som et maksimum alternativ. Det er gunstig for å sikre et robust planforslag.



I planarbeidet er det imidlertid et mål å redusere biltrafikken og at veksten skal tas i gange, sykkel og kollektivtrafikk.

Tiltak

En endret fordeling mellom bolig- og næringsareal for å redusere antall bilturer

Restriktiv parkeringsstrategi både innenfor planområdet men også for resten av Horten sentrum for å redusere bilkjøringen i området

Utbygging og bedre tilrettelegging for kollektivtrafikk

Arealutnyttelse for fremtidige utviklingsprosjekter i sentrum/planområdet må vurderes samlet med trafikkreduserende tiltak.

Atkomsten til boligområdene er planlagt fra en adkomstveg vest for bebyggelsen. Dette vil sikre at havneslengen, sjøfronten og de grønne kilene blir bilfrie.

Gange / sykkel og kollektiv

I tråd med sentrumsplanen vil forbindelseslinjer for gående og syklende mellom eksisterende sentrum, Karljohansvern og Lystlunden til gjestehavna styrkes og det legges også opp til en bedre kobling videre over til kyststien, HAC-området, Linden og Strandparken. Fotgjengere og syklistene vil få et godt tilbud gjennom havneslengen, sjøfronten og de grønne kilene.

Sykkelaksene i planområdet skal knyttes mot den nye gang / sykkelveien langs den gamle jernbanelinja øst for rv 19. Bussforbindelsen langs rv 19 og Midtgardsvegen er en viktig kollektivakse. Denne vil få en bedre tilpasset kobling til Reisetorget ved ferga. Dette vil bli et knutepunkt med bedre kobling mellom buss og ferge, med videre forbindelser til Moss-Oslo. I tilknytning til dette ligger også parkeringshus.



Grunnforhold

Området har delvis ustabile grunnforhold. Det er gjennomført omfattende utredninger av grunnforhold og områdestabilitet (se egne rapporter). Områdestabiliteten vurderes som tilfredsstillende, men lokalstabiliteten må følges opp i hvert enkelt tilfelle, spesielt for områder som omfatter utfylling i sjø. Heving av terreng bør gjøres kompensert med lette masser. Utredningene viser at det er et kvikkleireområde under store deler av planområdet, og tilpassing til geotekniske forhold må følges opp både i videre planarbeid og under bygging. Resultatene er oppsummert i ROS-analysen, og i planbeskrivelsen.

Grunnforurensing

Området består av eldre fyllmasser. Deler av området omfattes av en gammel avfallsfylling. Dette indikerer stor sannsynlighet for forurensning i grunnen. Det er foretatt prøvetaking og utarbeidet en analyserapport (vedlegg). Denne er oppsummert i ROS-analysen, og i planbeskrivelsen. Det må påregnes utskifting av masser på deler av planområdet. Erfaringene fra Indre havneby er at større deler av massene en forutsatt må skiftes ut. Det bør tas høyde for at en kan støte på en liknende situasjon her. Det skal utarbeides tiltaksplaner for grunnforurensing i forbindelse med detaljregulering. Potensialet for lekkasjer til sjø skal også vurderes og ivaretas på detaljreguleringsnivå.

Støy

Det er foretatt støymålinger i ved ferga og beregninger både av støy fra ferge og biltrafikk. Området er støyutsatt, og de viktigste støykildene er relatert til fergetrafikken Moss - Horten, fra trafikk inn og ut av biloppstillingsplassen ved fergene og Midgardsveien / fv. 310. Boliger som ligger vest for Midgardsveien har også noe støy fra Jernbanegata. Det er etablert støyskjerming langs Midgardsveien/Strandparken mot vest fra Hortenstunnelen fram til rundkjøringen inntil Rustadbrygga, mens det er støyvoll mot Strandparken fram til Linden park. Støyvullen har seget slik at det er en utfordring med støy inn i Strandparken. Dagens lagerbygg gir noe støyskjerming for dagens bebyggelse. Vegtrafikkstøy domineres av

Midgardsveien og endres lite i fremtiden for eksisterende boliger som påvirkes i beskjedent grad av plassering av biloppstillingsplassen. Støy fra fergetrafikken er primært en utfordring for det nye utbyggingsområdet. Området nærmest fergeleiene, egner seg lite for boliger dersom man ikke får til effektive tiltak mot havnestøyen, men kan utnyttes til kontorer/næring. Reduksjon av slagstøy fra av- og påkjøringsramper vil være det viktigste støyreducerende tiltak for å få et tilfredsstillende bomiljø i nytt utviklingsområde. Temaet følges opp i detaljregulering. Se også planbeskrivelse, støyrapport og lokkutredning.

Luftforurensning

Det har blitt utarbeidet en rapport som beskriver luftforurensning i kommunen, hvorav 5 målepunkter er i eller i umiddelbar nærhet til planområdet. Kommunens egne målinger av luftkvalitet viser at luftforurensningen i området ligger under nedre vurderingsterskler og dermed godt under grenseverdier for luftkvalitet (vedlegg). Dette er i tråd med beregninger fra Norsk institutt for luftforskning (NILU). Trafikkens negative innvirkning på den lokale luftkvaliteten vurderes som relativt liten sammenlignet med flere andre byer og tettsteder. Da resultatene viser at luftforurensning ikke utgjør et problem for området vurderes det ikke som nødvendig med direkte tiltak i planen. Se for øvrig trafikkreducerende tiltak i trafikkanalysen og i planbeskrivelsen.

Flom og stormflo

Som en del av områdeplanen for Horten er det gjort en overordnet vurdering av flomfare. Det er sett på terrengavrenning, stormflo og bølgepåvirkning. Generelt innenfor planområdet er det satt en minste byggehøyde på kote + 2,5 m. Ytterst ved Sjøfronten kan det bli utfordrende med stormflo kombinert med høye bølger, og det er derfor stilt krav til minste byggehøyde på kote +3,0 i en 50-meters sone. Se egen rapport og vurderinger i planbeskrivelsen.

Lokalklima

Det er gjennomført en lokalklimaanalyse. Området har fremherskende vindretninger fra sør (sommerhalvåret) og nord (vinterhalvåret). Den åpne beliggenheten i direkte nærhet til åpen sjø medfører at området er vindutsatt og bør skjermes. Områdets flate struktur gir gode solforhold. Analysen er nærmere oppsummert i mulighetsstudiet og kommenteres også i planbeskrivelsen.

Barn og unges interesser

Horten sentrum har en relativt stor aldersspredning i befolkningen og det bor en god del barn i de sentrumsnære områdene, men en mindre andel barn i sentrumskjernen. Gehls bystrategi for Horten sentrum (2014) viser at det mangler aktiviteter for unge i sentrum, og at det er behov for å utforme byrommene slik at det er trygt å leke i byen. Lystlunden er et viktig aktivitets- og lekeområde for barn i dag, som har blitt opparbeidet som følge av sentrumsplanen og bystrategien. Planområdet er lite tilrettelagt for barn og unge i dag. Unntaket er Gjestehavna der noe lek er etablert, og noe er under oppføring. Det var tidligere skateramper i Gjestehavna, men de er nå flyttet. Innenfor HS4 er et midlertidig parkanlegg nylig opparbeidet.

I forbindelse med planarbeidet ble det gjennomført en workshop med barn og unge. På spørsmål om hvilke områder og funksjoner i sentrum de oppsøker på fritiden ble Lystlunden fremhevet som den viktigste aktivitets- og møteplassen. Medvirkningsdagen med barn- og unge gav veldig gode innspill, hvor flere er innarbeidet i planforslaget. En aktiv sjøfront med

mulighet for brygger og sjøbad samt en bilfri bydel med god plass til grønt og hygge, var noen elementer som kom opp under medvirkningsdagen. Samtlige delområder i planforslaget har høy grad av tilrettelegging med fokus på myke trafikanter og robust grønnstruktur med flere møteplasser og aktivitetsområder.

Dagens ungdom er veldig opptatt av bærekraft og miljøhensyn. De ønsker at sykkeltilgjengelighet skal styrkes og det bli vanskeligere å velge bilen.



Befolkningens helse

Helsetilstanden i kommunen er generelt god. Befolkningsgrupper med lav utdanning og inntekt har større helseutfordringer enn grupper med høy utdanning og høy inntekt. Kommunal planlegging skal bidra til å redusere disse sosiale helseforskjellene. Forebygging av ensomhet og tilrettelegging for aktivitet er av stor betydning for befolkningens helse og trivsel. Møteplasser, sosialt nettverk og tilrettelegging for aktivitet er vesentlig for et godt, sunt liv.

I planforslaget vektlegges tilrettelegging for befolkningens fysiske og psykiske helse. Det er foretatt utredninger som belyser fysiske helsekonsekvenser (støy, luftforurensning, og forurensning i grunnen) og det er lagt inn tiltak for å sikre både mot støy og grunnforurensning. Plankonseptet er basert på tilrettelegging av sosiale møteplasser, robust grønnstruktur med tilrettelegging for fysisk aktivitet og lek, samt god tilgjengelighet til sjøen og sammenhengende turdrag. Planforslaget legger til rette for gode bilfrie kommunikasjonsakser som er gjennomgående i hele planområdet, for å fremme gange og sykkeltransport. Se også planbeskrivelse.

Handel

Handels- og tilgjengelighetsanalysen (vedlegg) viser at tilrettelegging for noe handel i havneområdet vil ha liten effekt på øvrig handel i Horten. Analysen viser at etablering av handel opp mot 3000 m² i gjestehavnområdet vil ha liten innvirkning på handel i sentrum. Dersom en klarer å opprettholde, og eventuelt forsterke handelstilbudet i sentrumskjernen, vil etablering av noe handel rundt gjestehavna, fortrinnsvis i forlengelsen av Apotekergata,

legge grunnlag for en tydelig akse mellom torget og gjestehavna, noe som kan være en styrke for begge områder. Det kan vurderes å legge til rette for noe handel for å styrke koblingen, og samtidig aktivitet i havna. Av hensyn handelen i sentrum som for tiden har store utfordringer, er andel forretning begrenset til 1500 kvm innenfor deler av gjestehavna (komb 14-16 i plankartet).

Naturmiljø

Området består av asfalt, grus og noe skrotemark. Det er registrert flere svartlistede planter i området. Det er også det flere trær med misteltein. I området er det observert flere rødlistede fuglearter og humlearten gresshumle. Det er ønskelig å ta vare på eller etablere områder med eng/skrotemark for å tilrettelegge bedre for denne arten og andre insekter.

Energiforsyning og energibruk

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme fra Skagerak Varme. Det stilles krav til at bygninger skal knyttes på fjernvarmesystemet i planens bestemmelser. Viktige ferdselssoner bør vurderes for gatevarme. Temaet følges opp i detaljeregulering.

Overvann

Planforslaget legger opp til lokal og åpen overvannshåndtering. Det går flere overvannsledninger gjennom området som kommer fra eksisterende byområder vest for planområdet. Flere av disse er gamle og må antagelig legges om, slik at de blir liggende under de grønne kilene/grønnstruktur/samferdselsanlegg. Ved en stormflosituasjon vil vannet i havet bli kunne stående så høyt at overvannsrørene mister kapasitet delvis eller helt. Derfor er det lagt opp til at overvann i en flomsituasjon skal kunne håndteres på overflaten fra området og byområdene mot vest. Dette betyr at avrenning må sikres gjennom de grønne kilene og samferdselsanlegg ut mot sjøen. For å ikke belaste systemet unødvendig vil deler av overvannet fra de nye byggeområdene kunne løses på overflaten. Overvann kan være en ressurs i utformingen av uteområdene, og formgis som del av overordnet byroms- og landskapsplan.

Utløp av overvannsledninger kan komme i konflikt med opphold og aktivitet i langs sjøfronten. Derfor må det vurderes hvor utløpene skal være opp mot aktivitetssoner, og om det er behov for å forlenge overvannsledninger lenger ut i sjøen for å unngå skittent/sølete vann der folk skal oppholde seg.

Lokkvurdering

Ved vedtak av planprogrammet ble det lagt til et punkt om å gjennomføre en utredning av en lokk-konstruksjon over biloppstilling til fergen. Lokkutredningen ble gjennomført på et overordnet nivå med vurdering av nødvendig konstruksjon med et kostnadsestimat for gjennomføring samt en forenklet risikovurdering med hensyn til at biler står under en lukket konstruksjon i påvente av fergen.

Et lokk over oppstillingsplassen vil være en omfattende konstruksjon med et grov kostnadsoverslag på ca 177 mill kroner. Lokket vil kunne gi en visuelt bedre situasjon for deler av bebyggelsen vest for Midgardsveien. Det kan etableres et grøntanlegg på tak, men høyde og utstrekning på konstruksjonen vil påvirke siktforholdene mot sjøen sett fra bebyggelsen i Jernbanegata negativt. Det kan vurderes ulike typer konstruksjoner som vil gi ulikt visuelt inntrykk, men dette vil da også kunne generere økte kostnader. Eventuell konstruksjon med delvis nedgraving vil være vanskelig for å sikre flyt i fergesambandet, og vil

være utfordrende med hensyn på grunnforhold.

Biloppstillingsplassen i seg selv utgjør ikke en hovedutfordring hva gjelder støy.

Støysituasjonen rundt området er primært koblet til trafikk som passerer i Midgardsveien. Et lokk vurderes å kunne gi en forverret støysituasjonen for bebyggelsen i Østbyen, pga spredningseffekten som vegg mot Midgardsveien vil forårsake.

Samlet sett vurderes lokket som en svært kostbar konstruksjon som gir lite effekt på miljøet. Den vil også gjøre drift av fergesambandet vanskeligere og gi betydelig risiko knyttet til brann og ulykker. Lokkutredningen gir grunnlag for å vurdere nærmere utredning av tiltaket. På bakgrunn av de ovennevnte resultater vurderes ikke lokk over biloppstillingsplass som et godt nok tiltak for ivaretagelse av de hensyn den er ment å skulle ivareta. Tiltaket vil også være svært kostnadskrevenende. Løsning med lokk ligger derfor ikke inne i foreliggende planforslag, men det er ikke lagt opp til tiltak i plan som vil kunne forhindre en slik løsning. Dersom det på grunnlag av foreliggende kunnskap skulle være vilje til å gå videre med lokk over biloppstillingsplassen, må det gjøres nærmere utredninger av konstruksjon og konsekvenser. Se også lokkutredning og planbeskrivelse.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse med vurdering av 8 uønskede hendelser som er vurdert som relevante for planområdet; storm og orkan, urban flom/overvann, stormflo, skred, større ulykke, utslipp av farlige stoffer, brann i transportmiddel, svikt i fremkommelighet for personer og varer. Det har blitt vurdert risiko for liv/helse, stabilitet og for materielle verdier. Planforslaget har innarbeidet risikoreducerende tiltak i planens bestemmelser.

Se mer informasjon i planbeskrivelse og ROS-analyse.

Økonomiske konsekvenser

Planforslaget vil ha økonomiske konsekvenser for kommunen. Kommunen eier en stor del av arealene, og salg av disse representerer inntekt for kommunen. Realisering av tiltakene på offentlige arealer som veg, parker mm vil på den annen side kunne gi kommunen ansvar for å bekoste opparbeiding og vedlikehold. Se også gjennomføring og avhengigheter.

Miljø- og folkehelsekonsekvenser

Miljø og folkehelse har vært viktige vurderingstemaer i planprosessen. Planforslaget har blitt utarbeidet i tråd med overordnede føringer og vedtak. Viser til avsnittene befolkningens helse og bærekraftig byplanlegging, samt planbeskrivelse og kvalitetsprogram for mer informasjon om konsekvenser av planen.

Konklusjoner/anbefaling

Administrasjonen vurderer at planforslaget er utarbeidet i tråd med vedtatt planprogram og overordnede planers føringer for planarbeidet. Administrasjonen anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

Dersom det er ønskelig at hotelltomta skal unntas krav om detaljregulering kan følgende forslag legges til vedtaket:

Kombinert felt 12- H/F1 i gjeldende reguleringsplan for Horten gjestehavn (hotelltomta) unntas krav om detaljregulering i områdereguleringsplanens bestemmelser.

