

**OPPSUMMERING AV HØRINGSUTTALELSER MED ADMINISTRASJONENS KOMMENTARER**

- Kommunedelplan for Skoppum 2021-2032 (WebSak 18/3891)

WebSak Nr.	Avsender (brevdato)	Sammendrag av innspill / uttalelse:	Administrasjonens vurdering / oppfølging i plandokumentene:
	<b>MYNDIGHETER</b>		
55	Skagerak Energi (10.08.2020)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nettselskapet er tilfreds med at det er videreført en faresone med bredde 80 meter rundt kraftledingen Føske-Trolldalen.</li> <li>• Nettselskapet bemerker at stasjonstomt for Trolldalen transformatorstasjon, gbnr 49/14, bør merkes i plankartet som «Energianlegg» (formålskode 1510), alternativt «Andre typer bebyggelse og anlegg» (formålskode 1500). Dette for å unngå søknad om dispensasjon dersom det skulle oppstå behov for tiltak innenfor gjeldende anleggskonsesjon.</li> </ul>	Innspillet er fulgt opp ved at Trolldalen transformatorstasjon, gbnr 49/14, er avsatt som byggeområde «Andre typer bebyggelse og anlegg», med påskriften «BA» i plankartet.
58	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, DSB (24.08.2020)	DSB viser til at det er Fylkesmannen som har overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer. Dersom det er nødvendig vil DSB gi faglig innspill til Fylkesmannen (evt. en del av Fylkesmannens uttalelse).	Tas til orientering.
61, 62 og 86	Fylkesmannen i Vestfold og Telemark (07.10.2020)	<p>Etter forespørsel (dok. 61) har Fylkesmannen (FM) fått utsatt høringsfrist 9. oktober (dok. 62). Fylkesmannen anser at planforslaget som helhet støtter godt opp om IC-satsingen gjennom å tilrettelegge for boliger, arbeidsplasser og noe handel nær stasjonsområdet.</p> <p><u>Landbruk:</u>          FM legger til grunn at jordkvaliteten i område BN6 er svært god. Områdets arrondering og størrelse muliggjør rasjonell drift med moderne landbruksmaskiner, og arealet er en del av en sammenhengende jordbruksteig på ca 100 daa fordelt på 2-3 eiendommer. Foreslått omdisponering er i strid med jordloven § 9 og Stortingets jordvernstrategi. Det vises til «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023» og «Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging», og FM kan ikke se at fortettingspotensialet er tilstrekkelig analysert og utnyttet som grunnlag for foreslått omdisponering av jordbruksarealet. FM mener heller ikke at samfunnsnyttens forsvarer omdisponeringen. FM viser til at BN6 ikke er forankret i overordnet plan. I avveiningen mellom sentral beliggenhet og nasjonale jordvern hensyn fremmer FMs landbruksavdeling innsigelse til næringsområde BN6.</p>	Innsigelsen er vurdert i saksframlegget.

		<p><u>Naturmangfold:</u> FM mener at konsekvensene for naturmangfold generelt er mangelfullt dokumentert for de nye byggeområdene B1, B3 og B5. Det vises til rapporten «Naturtyper i Horten kommune 2009» (BioFokus rapport 2010-6) hvor det framgår at indre deler av kommunen er dårlig kartlagt med tanke på naturtyper. Det vises til § 17 i KU-forskriften hvor det framgår at informasjon skal innhentes hvis det mangler informasjon om viktige forhold. FM har imidlertid ingen indikasjoner på at det finnes sjeldne eller sårbare arter i de foreslåtte områdene, men gir et faglig råd om at naturmangfoldkartlegginger gjennomføres.</p> <p><u>Samfunnsikkerhet og beredskap:</u> Ingen spesielle merknader.</p> <p><u>Klimarelaterte spørsmål:</u> Ingen spesielle merknader.</p> <p><u>Støy, folkehelse, barn og unge:</u> FM legger til grunn at påfølgende regulering vil muliggjøre at støyretningslinjenes intensjoner om tilfredsstillende innendørs støyforhold og tilfredsstillende uteoppholdsarealer kan oppfylles for områdene BKB4 og B4. FM viser til at utbygging av områdene B1, B3 og del av B5, som i dag brukes av barn og unge, får negative konsekvenser for denne gruppen. Det bes om at kvaliteter for barns lek og opphold søkes ivaretatt ved utarbeidelse av reguleringsplaner.</p>	<p>For overordnet plan (kommunedelplan) gjelder § 18 i KU-forskriften. I denne bestemmelsen slås det fast at konsekvensutredningen kan begrenses til å redegjøre for virkningene planen kan få på et overordnet nivå. Dette er ivaretatt og avklart i fastsatt planprogram som ligger til grunn for planarbeidet. Da det ikke er utført nye registreringer av naturmangfold i boligområdene B1, B3 og B5 bør dette gjøres i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplaner for disse områdene. Administrasjonen foreslår at dette kravet tas inn under «Forhold som skal avklares og belyses i videre reguleringsarbeid», jfr. nytt punkt 1.15.10 i de utfyllende bestemmelsene og retningslinjene. Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Støysonene er ivaretatt i punkt 6.1.2 og 6.1.3 i de utfyllende bestemmelsene.</p> <p>Negative konsekvenser framgår av konsekvensutredningen. Utforming av områdene gjøres ved påfølgende detaljreguleringsplaner.</p>
63	Vestfold og Telemark fylkeskommune (27.08.2020)	<p>Administrativ uttalelse: <u>Barn- og unges interesser:</u> Fylkesrådmannen har vesentlige merknad til at planens bestemmelser ikke inneholder rekkefølgekrav om etablering av gang- og sykkelvei før det gis brukstillatelse innenfor boligområde B4.</p> <p><u>Jordvern og næring:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fylkesrådmannen foreslår følgende formulering i pkt. 1.15.6 i bestemmelsene: <i>«Gjenbruk av matjord: I alle typer plan- og byggesaker som tillater formålsendring eller omdisponering av dyrka eller dyrkbar mark, skal det kreves matjordplan som sikrer at matjordlaget skal brukes til oppfyllingsområder for nytt matjordareal, nydyrking eller forbedring av annen dyrka eller dyrkbar mark til matproduksjon. Forslag til matjordplan skal følge med som del av høringsgrunnlaget ved offentlig ettersyn av</i></li> </ul>	<p>Administrasjonen anbefaler at innspillet tas til følge. Rekkefølgekravet er innarbeidet i pkt 1.5.2 i bestemmelsene.</p> <p>Administrasjonen anbefaler at innspillet tas til følge. Pkt. 1.15.6 i de utfyllende bestemmelser er endret i samsvar med fylkeskommunens forslag.</p>

*reguleringsplan. Det må utarbeides bestemmelser som sikrer at matjorda ivaretas i henhold til matjordplanen.» Uansett mener fylkesrådmannen at det må vises til «veileder for matjordplan i punktet.*

- Fylkesrådmannen savner en utredning for hvordan eksisterende jernbanetrase sør for riksveg 19 skal gjenbrukes. Det anbefales at traseen fjernes og tilbakeføres til LNF-område og at det på sikt blir dyrka mark i dette området.

#### Samferdsel:

- Krysset Pauliveien (fv. 3180) / Løsveien har i dag utfordringer knyttet til frisikt, samt at den kommunale Løsveien trolig ikke oppfyller kravene til stigning på sekundærveien. Fylkesrådmannen ber om at dette krysset blir gjenstand for utredning, samt at evt. nødvendige tiltak vil framkomme av reguleringsplanens rekkefølgekrav når områdene B1 og B3 skal reguleres.
- Fylkesrådmannen ber om at adkomst fra fylkesvei 3180 Tokerødveien til boligområde B5 blir gjenstand for utredning, og at eventuelle nødvendige tiltak framgår av reguleringsplanens rekkefølgekrav når område B5 skal reguleres. Det aktuelle krysset som nå er under bygging er dimensjonert for eksisterende næringsområde BN13 og øvrig eksisterende bebyggelse. Det er ikke tatt høyde for framtidig boligbebyggelse i område B5.

#### Klima og energi:

De høye klima- og miljømål som planen setter er prisverdig. Det oppfordres til at tilsvarende høye klima og miljømål også settes i de framtidige utbyggingsområdene som er skissert i planen.

#### Idrett og friluftsliv:

I det videre detaljreguleringsarbeidet blir det viktig å regulere inn en gjennomgående gangforbindelse i område B5 for å koble sammen kollektivknutepunktet og utmarksområdene rundt.

#### Automatisk fredete kulturminner

- Kommunens valg om å styrke det eksisterende sentrumsområdet på Skoppum framfor å belaste kultur- og naturområdet omkring Adalsborgen støttes av Kulturarv.
- Adalsborgen med arealene omkring har stor verneverdi. Kulturarv mener at Horten kommune vil være tjent med å øke ambisjonsnivået når det gjelder området rundt Adalsborgen, ved

Arealene langs eksisterende jernbanetrase sør for Rv 19 omfattes ikke av kommunedelplanen. Etterbruk av jernbanetraseen i dette området avklares i egen reguleringsplan.

Veistrekningen fra Løsveien og sydover til framtidig boligområde B1 (beredskaps plass for jernbanen) inngår i reguleringsplanen for Vestfoldbanen (område f\_SV), og skal i henhold til reguleringsbestemmelsene benyttes som «permanente adkomster til beredskaps- og samlingsplasser av nødetater og andre rettighetshavere». Ved utarbeidelse av reguleringsplan for områdene B1 og B3 må reguleringsområdet avgrenses slik at adkomst til offentlig vei avklares. Det samme gjelder adkomst fra syd til område B5. Krav om tilfredsstillende / trafikksikker adkomst til framtidige byggeområder er ivarettatt i de generelle rekkefølgekravene i bestemmelsene, jfr. pkt. 1.5.1.

Administrasjonen oppfatter at dette gjelder «nullutslippsområde» og retningslinjene som er knyttet til boligområdene B1 og B3. Det er ikke anledning til å vedta planbestemmelser som stiller strengere krav enn gjeldende forskrifter. Intensjoner om å tilstrebe en klima- og miljøvennlig utvikling av nye byggeområder framgår innledningsvis i de utfyllende bestemmelsene (formålet med planen).

Avklares i videre reguleringsarbeid.

- Tas til orientering.
- Adalsborgen og de andre automatisk freda kulturminnene er etter administrasjonens vurdering tilfredsstillende

		<p>å avsette et areal som hensynssone c) (sosikode H_570) som kan innbefatte bygdeborgen, de andre automatisk freda kulturminnene som er registrert mellom bygdeborgen og Rv. 19, samt et areal tilstrekkelig for å sikre bygdeborgens landskapsvirkning. Det bes om at kommunen kontakter Kulturarv for innspill til hensynssone og retningslinjer.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kulturarv anbefaler at tekst fra kulturminneloven § 3 tas inn i punkt 6.3.1 (båndlegging etter Lov om kulturminner) i bestemmelsene, da dette vil tydeliggjøre hva fredning etter kulturminneloven innebærer.</li> <li>• Kulturarv anser at kommunen har gjort gode vurderinger for valg av nye utbyggingsområder. Det gis en oversikt over hvilke utbyggingsområder undersøkelsesplikten etter Kulml. § 9 må oppfylles ved utarbeidelse av reguleringsplan (B1, B3 og B5) og hvilke områder som anses som avklart (B4, BN3, BN6, BKB3 og BKB4) i forhold til dette temaet.</li> <li>• Nyere tids kulturminner har ikke samme vern som automatisk freda kulturminner og må vernes gjennom plan. På denne bakgrunn savner fylkeskommunen en tydeligere gjennomgang av kulturminner og kulturmiljøer som kan ha lokalhistorisk verdi.</li> </ul>	<p>ivaretatt ved at de er avmerket på plankartet innenfor arealbrukskategorien LNF-område.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lovbestemte krav skal ikke tas inn i planbestemmelsene.</li> <li>• For å legge til rette for mest mulig forutsigbarhet i påfølgende reguleringsarbeid foreslår administrasjonen at det under «Forhold som skal avklares og belyses i videre reguleringsarbeid» presiseres at undersøkelsesplikten etter Kulml. § 9 må oppfylles ved utarbeidelse av reguleringsplan for områdene B1, B3 og B5, jfr. nytt punkt 1.15.11.</li> <li>• I kommunedelplanen er tre kulturminner som ikke er fredet etter kulturminneloven avsatt som hensynssone – bevaring av kulturmiljø.</li> </ul>
83	Vestfold og Telemark fylkeskommune, VTFK (02.10.2020)	<p><u>Hovedutvalg for klima, areal og plan har i sak 43/20 fattet følgende vedtak):</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. «Fylkeskommunen ønsker å berømme Horten kommune for et godt og gjennomarbeidet planforslag. Ut fra miljømessig hensyn berømmer fylkeskommunen spesielt forslaget om et «nullutslippsområde», boligområde B3, som eies av kommunen.»</li> <li>2. «Fylkeskommunen har vesentlig merknad til at planens bestemmelser ikke inneholder rekkefølgekrav om etablering av gang og sykkelvei før det gis brukstillatelse innenfor boligområde B4.»</li> <li>3. «Fylkeskommunen har vesentlig merknad til at det avmerkede kulturmiljøet rundt Skoppum stasjon er for lite og ber om et samarbeid med Horten kommune knyttet til hensynet til den fredete Skoppum stasjon og utvidelse av kulturmiljøet rundt denne.»</li> <li>4. «Med hjemmel i Plan og bygningslovens § 5-4 fremmer fylkeskommunen innsigelse til forslag om næringsområde BN6. Næringsområdet ligger på dyrka mark og er dermed i konflikt med en nasjonalt og regionalt viktig interesse. Innsigelsen rettes</li> </ol>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Merknaden er imøtekommet, jfr. punkt 1.5.2 i bestemmelsene.</p> <p>På plankartet er hensynssonen for kulturmiljøet ved Skoppum stasjon utvidet etter innspill fra VTFK. Administrasjonen foreslår også at VTFKs anbefaling til retningslinje «Hensynssone H570_1 skal sikre mot uheldig fortetting inntil Skoppum stasjon, samt bevaring av viktige deler av jernbaneanlegget, og gamle veiløp, murer og underganger i tilknytning til stasjonen» tas inn under punkt 6.2.4 i de utfyllende bestemmelsene og retningslinjene. Av fylkeskommunens saksframlegget går det fram at kommunen, i regionalt planforum 15.05.2019, fikk «klar tilbakemelding fra fylkeskommunen om ikke å foreslå endret formål på dyrka mark sør for Rv 19». I følge referatet fra møtet</p>

		<p><i>ut fra føringer i «Nasjonal jordvernstrategi», «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging», Plan og bygningsloven § 3-1 b) og retningslinje R9 i Regional plan for bærekraftig arealpolitikk.»</i></p>	<p>ba fylkeskommunen «om at planen inneholder minst mulig omdisponering av dyrka mark», og videre «anbefaler fylkeskommunen at utviklingsretningen holder seg nord for Rv. 19».</p> <p>Innsigelsen er vurdert i saksframlegget.</p>
65	Bane NOR (07.09.2020)	<p>Bane NOR er tilfreds med at planforslaget knytter framtidig utvikling av Skoppum bedre til framtidig jernbanestasjon.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det bes om at mindre tiltak knyttet til drift og vedlikehold av jernbanen unntas plankravet, slik at det blir mulig å bygge mindre tekniske bygg og andre mindre konstruksjoner som ledd i drift-, vedlikehold- og utbygging av jernbanen over tid. Dette gjelder både for dagens Vestfoldbane og for alle formål knyttet til ny bane. Samme forhold bes videreført i senere reguleringsplaner.</li> <li>• Når det gjelder områder hvor det i planforslaget foreslås endret arealbruk i forhold til reguleringsplan for Vestfoldbanen er det viktig at alle hensyn som er ivaretatt i reguleringsplanen videreføres i kommunedelplanen.</li> <li>• Planforslaget er ikke detaljert nok til at Bane NOR kan gjøre en endelig vurdering av forholdet til jernbanen. Bane NOR oppfatter derfor at innsigelsesretten er i behold hvis det foreslås reguleringsplaner i samsvar med kommunedelplanen der viktige hensyn fra reguleringsplan for dobbeltspor likevel ikke blir innarbeidet.</li> <li>• Bane NOR er tilfreds med at det er innarbeidet en hensynssone med bestemmelser i tråd med gjeldende reguleringsplan for dobbeltspor mellom Nykirke og Barkåker. Kommunen anmodes om å ta inn figuren i gjeldende reguleringsbestemmelse, da denne er svært godt beskrivende.</li> <li>• Kommunen bes kvalitetssikre at reguleringsplanen for dobbeltsporet i nødvendig grad er tatt inn i kommunedelplanen. Felt SBT sør for ny parkeringsplass ved nye Horten stasjon er foreslått som LNF-område, og dette ivaretar ikke jernbanens interesser tilstrekkelig. Det bes om at området avsettes til formål jernbane.</li> <li>• Når det gjelder dagens Vestfoldbane bør denne vises som formål jernbane i kommunedelplanen og ikke framtidig gang- og sykkelvei, da det ikke er avgjort noe om etterbruken. Det gjøres oppmerksom på at foreslått plan ikke kan gjennomføres før driften er flyttet til den nye banen. Jernbaneformål gir mest frihet</li> </ul>	<p>Da det er forholdsvis kort tid igjen til jernbanedriften skal flyttes til nytt spor, antas det at nødvendig drift og vedlikehold av dagens Vestfoldbane ikke innebærer mange store nye tiltak. Når det gjelder framtidig behov på ny bane over tid forutsettes det at dette er ivaretatt i gjeldende reguleringsplan for Vestfoldbanen. Reguleringsplanen vil gjelde foran kommunedelplanen, jfr. pkt. 7 i bestemmelsene. Forholdet mellom kommunedelplanen og reguleringsplanen for Vestfoldbanen er avklart i pkt. 7 i planbestemmelsene.</p> <p>Tas til etterretning.</p> <p>Tas til etterretning. Figuren i gjeldende reguleringsbestemmelse er tatt inn i pkt. 6.1.1. i utfyllende bestemmelser og retningslinjene.</p> <p>Felt SBT i reguleringsplanen for Vestfoldbanen er innarbeidet i plankartet. Området er gitt benevnelsen SB3.</p> <p>På plankartet er dagens Vestfoldbane vist både som «eksisterende jernbane» og «framtidig gang-/sykkelveg». I henhold til pkt. 1.1.1 i bestemmelsene vil det kreves utarbeidelse av reguleringsplan før det kan etableres gang- og sykkelveg på den aktuelle strekningen. For å sikre eksisterende jernbane planmessig fram til driften er flyttet til ny bane er</p>

		<p>til å avklare etterbruken partene imellom uten at det er planmessige hindringer. Bane NORs erfaring fra etterbruksdiskusjoner er at det ofte kommer en rekke forslag om etterbruken når det nærmer seg tidspunkt for nedlegging av dagens jernbane. Dersom det likevel er aktuelt å opprettholde forslaget om sykkelvei gjøres det oppmerksom på at dagens bredde på jernbanefylling ikke nødvendigvis stemmer overens med kravene i veinormaler. Det bes derfor om at kravet til SGS8 sløyfes og at banen sikres planmessig så lenge den er i bruk og til partene har drøftet etterbruken nærmere.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det gjøres oppmerksom på at jernbanelovens §10 vil gjelde for spornære områder, og det må søkes om tillatelse i henhold til den ved utbygging.</li> </ul>	<p>følgende nytt punkt 1.5.3 lagt til i bestemmelsene: «<i>Fram til jernbanedriften er flyttet fra eksisterende til ny bane kan det kun gjennomføres tiltak knyttet til jernbanedrift i område SGS8.</i>»</p> <p>Tas til etterretning (I henhold til jernbaneloven § 10 er det en byggegrense på 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje).</p>
66	Statens vegvesen, SVV (08.09.2020)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SVV mener det er positivt at kommunen ønsker å legge til rette for høyest mulig utnyttelse av det nye togtilbudet.</li> <li>• SVV viser til at reisemiddelfordelingen i dagens Skoppum viser at kun 20% med gange, sykkel og kollektiv. 80% av reisene er internt i kommunen. Selv om tog-andelen vil øke med økt togtilbud og nye boliger i nærheten, er det likevel å anta at mesteparten av reiser foretatt av beboere på Skoppum, vil være internt i kommunen. SVV mener derfor at det vil være en avveining av om nye boliger skal etableres i nærheten av stasjonen, eller i nærheten av Horten sentrum, og de tilbudene som finnes der. Skal Horten ha nytte av den nye stasjonen er det viktig med god forbindelse fra andre sentra i kommunen. Og skal bilandelen reduseres, av hensyn til forurensning og folkehelse, må forbindelsen legges til rette for andre transportformer enn privatbil.</li> <li>• Gang- og sykkelvei langs rv. 19 er under planlegging, og SVV har vurdert at denne bør ligge på nordsiden av riksvegen. Kommunedelplanen viser framtidig gang- og sykkelvei på sørsiden. Det er viktig at planen ikke inneholder bestemmelser eller retningslinjer som hindrer etablering på nordsiden, og kommunen bes vurdere om det vil være hensiktsmessig å endre plankartet på dette punktet.</li> <li>• Utkjøringen av Sandeveien (Fv. 3180) i riksvegen (rv. 19) er ikke tilfredsstillende, og belastningen på fylkesveien kan ikke økes før det gjøres tiltak. Dette vil trolig spesielt gjelde for videre utbygging av område BN2. Kommunen bør vurdere om det vil være hensiktsmessig å innarbeide dette kravet allerede i</li> </ul>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Tilrettelegging for ytterligere utbygging på Skoppum er forankret i kommunens langsiktige utbyggingsstrategi.</p> <p>I kommunedelplanen er det vist framtidig gang- og sykkelvei langs Rv 19 (på sydsiden), uten at det er tatt stilling til om den skal etableres på nord- eller sydsiden av riksveien. Lokalisering må utredes nærmere og avklares i en reguleringsplan. SVV har startet arbeidet med regulering av den aktuelle gang- og sykkelveistrekningen. Oppstart av planarbeidet er ikke varslet. Administrasjonen er kjent med at det vurderes flere alternativer som omfatter løsninger på begge sidene av riksveien. Område BN2 er tidligere klarert til (eksisterende) næringsformål i kommuneplanens arealdel. Da området ikke er realisert er statusen endret til «framtidig» næringsområde i kommunedelplanen.</p>

		<p>kommunedelplanen, da dette vil kunne gi større forutsigbarhet for framtidige utbyggere.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dersom byggegrense langs riksvegen ikke fastsettes i planen vil det være veglovens bestemmelse på 50 meter som gjelder. SVV foreslår at det innarbeides en bestemmelse som sier at der byggegrense ikke er fastsatt i annen plan, skal byggegrensen til riksvegen være 30 meter.</li> <li>• Det vises til at pkt. 1.11 i bestemmelsene fastsetter at kommunens retningslinjer for skilt og reklame skal legges til grunn ved byggesaksbehandling. I bestemmelsene må det innarbeides at veglovens § 33 vil gjelde for riksvegen, og det vil være SVV som er behandlingsmyndighet ved søknad om skilt og reklame.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Skal Skoppum framstå som et gang- og sykkelvennlig tettsted er fysisk tilrettelegging viktig. Det er positivt at kommunen har tatt konsekvensen av dette ved å knytte rekkefølgekrav til spesifikke utbyggingsområder.</li> <li>• Det er positivt at det er tatt med krav om utforming av sykkelparkeringsplasser (§ 1.10.2). Det bør vurderes om antallskravet skal være en bestemmelse, og ikke bare en retningslinje.</li> </ul>	<p>For at kommunedelplanen skal bli enklest mulig å praktisere er det for uregulerte byggeområder langs Rv 19 lagt inn en byggegrense på 30 meter på plankartet. Dette gjelder næringsområdene BN4, BN5 og BN6.</p> <p>Bestemmelsen viser til kommunens retningslinjer for «Skilt- og reklameinnretninger» som er vedlagt kommunedelplanen for Horten sentrum. For å forenkle praktiseringen av Skoppumplanen bør retningslinjene gjøres tilgjengelig uten at man må gå veien om en annen plan. Siste del av pkt. 1.11 i bestemmelsene er derfor tatt ut (henvisning til sentrumsplanen).</p> <p>Innspillet fra SVV er imøtekommet ved at følgende retningslinje (faktaopplysning) er tatt inn under pkt. 1.11 i bestemmelsene: «Etter vegloven § 33 er Statens vegvesen / fylkeskommunen behandlingsmyndighet for reklameskilt eller lignende innretning langs riksveier / fylkesveier.» Tas til orientering.</p> <p>Krav til antall sykkelparkeringsplasser er, i likhet med tilsvarende krav i kommuneplanens arealdel, retningsgivende for påfølgende reguleringsplaner.</p>
67	Direktoratet for mineralforvaltning, DMF (14.09.2020)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DMF mener fortsatt at det bør gjøres en vurdering av den totale ressursituasjonen i kommunen, og om dette dekker dagens og fremtidige behov for byggeråstoff. Ut fra et klima og miljøperspektiv bør vurderingen omfatte hvor massene må hentes fra.</li> <li>• DMF kan ikke se at mineralressurser er tatt med under temaet naturressurser i konsekvensutredningen, og det legges til rette for boligformål på bl.a. eiendommene gbnr 46/77, 58/1 og 48/1 i nærheten av Skoppum pukkverk. DMF erfarer at eksempelvis støv og støy fra drift i pukkverket kan være utfordrende med tanke på nærliggende bebyggelse. Nærvirkningene av foreslått arealbruk er ikke tatt inn i konsekvensutredningen og bør være vurdert i planen.</li> </ul>	<p>En vurdering av den totale ressursituasjonen i Horten bør gjøres i en revisjon av kommuneplanens arealdel, da denne planen omfatter hele kommunen.</p> <p>I kommunedelplanen er det ikke lagt til rette for nye boliger på eiendommene som nevnes. Gbnr 46/77 (del av område BN5) foreslås omdisponert fra «Offentlig formål» til «Næringsformål. Arealbrukskategorien «LNF-formål» gjelder fortsatt for de to andre eiendommene.</p>

68	Forsvarsbygg (15.09.2020)	Forsvarsbygg har ingen merknader til planforslaget.	Tas til orientering.
69	Vestfold Vann IKS (21.09.2020)	Ønsker at en hensynssone for hovedvannledningen omtales under punkt 6 i dokumentet «Utfyllende bestemmelser og retningslinjer». Forslag til tekst (Hensynssone H190_5): «I en klausulert sone på 10 meter på hver side av ledningen målt fra ledningens midtpunkt, gjelder egne bestemmelser om bygging og terrenginngrep. Det vises til H190_5 i Planbeskrivelse – Kommunedelplan Skoppum 2020 – 2032».	Innspillet er innarbeidet som ny retningslinje pkt. 6.1.7 i de utfyllende bestemmelsene og retningslinjene.
77	Norges vassdrags- og energidirektorat, NVE (30.09.2020)	<p><u>Sikkerhet mot kvikkleire-/områdeskred</u>  For å tydeliggjøre at det i punkt 1.5.1 i bestemmelsene ikke dreier seg om lokalstabilitet anbefaler NVE at uttrykket «tilstrekkelig sikkerhet mot Kvikkleire-/områdeskred» benyttes.  Kjente faresoner for kvikkleire-/områdeskred er vist som hensynssone / faresone på plankartet med tilhørende bestemmelse 6.1.4. NVE anbefaler at det også her vises til punkt 1.5.1 i bestemmelsene.</p> <p><u>Sikkerhet mot flomfare og andre allmenne interesser i vassdrag</u>  Aksomhetssoner for flom er vist som hensynssone/faresone med tilhørende bestemmelse 6.1.5. Dersom bestemmelsen ikke endres slik at byggetiltak i sonen utelukkes, må det kreves at reguleringsplan viser hvordan tilstrekkelig sikkerhet ivaretas.  Det er bra at bestemmelse 1.4.2 angir tydelige forventninger og krav til håndtering av overvann. Overvannsdiskonering kan gi føringer for arealdiskonering, og kravet bør derfor gjøres gjeldende for reguleringsplan. Kravet i statlig planretningslinje for klimatilpasning om særskilt begrunnelse dersom det ikke benyttes naturbaserte løsninger, bør innarbeides i bestemmelsen.  Eventuell endring i regime for påslipp til vassdrag er vassdragstiltak og må vurderes etter vannressursloven. Dersom tiltak i reguleringsplan innebærer slikt vassdragstiltak åpner vannressursloven for samordning av tillatelser. Tiltaket og konsekvenser må da være tilstrekkelig belyst, og kommunen må eksplisitt be NVE behandle reguleringsplan iht. vannressusloven § 20.</p> <p><u>Nettanlegg</u>  På plankartet er det angitt hensynssone/faresone langs regionalnettet, med tilhørende bestemmelse 6.1.6. Bestemmelsen forbyr oppføring av bygg for varig opphold. NVE uttaler at det heller ikke kan tillates andre tiltak i sonen som kan være til hinder eller vesentlig ulempe for drift, vedlikehold og videreutvikling av regionalnettet, og at bestemmelsen må justeres iht. dette. NVE</p>	<p>Det er pkt. 1.15.1 i bestemmelsene som omhandler dette temaet. Bestemmelsen er justert iht. NVE's anbefaling.</p> <p>Pkt. 1.15.1 er en generell bestemmelse i forhold til å dokumentere tilstrekkelig sikkerhet ved utarbeidelse av reguleringsplan, mens pkt. 6.1.4 sikrer at ethvert tiltak innenfor kjente områder med fare for kvikkleireskred blir tilstrekkelig undersøkt. Det er tatt inn en henvisning under bestemmelsen i pkt. 6.1.4.</p> <p>Bestemmelsen i pkt. 6.1.5 er foreslått endret i henhold til NVEs anbefaling.</p> <p>Administrasjonen foreslår at NVEs anbefaling imøtekommes, og følgende tillegg er tatt inn under «overvannshåndtering» i punkt 1.4.2: «Dersom det ikke benyttes naturbaserte løsninger skal det gis en særskilt begrunnelse».</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Innspillet imøtekommes og bestemmelsen er endret etter NVEs anbefaling.  Skagerak nett har i sin uttalelse uttrykt at de er tilfreds med at det er videreført en faresone med bredde 80 meter rundt kraftledningen Føske-Trolldalen, jfr. dokument nr 55.</p>



		forutsetter at Skagerak nett har vært involvert i fastsettelse av sonen, og at bredden i tilstrekkelig grad sikrer areal for drift, vedlikehold og videreutvikling av regionalnettet.	
	<b>ORGANISASJONER</b>		
59	Skoppum idrettslag – Frisbeegolf v/Andreas Aarvik (25.08.2020)	Skoppum Frisbeegolf har i mai og juni i år, etter tillatelse fra Horten kommune v/Park- og idrettssjefen, satt opp en frisbeegolfbane på kommunens eiendom gbnr 47/3. Foreslått framtidig boligområde B3 kommer i konflikt med den etablerte frisbeegolfbanen. Skoppum frisbeegolf håper at denne lille grønne lungen kan få stå urørt og være til glede for idrett og rekreasjon.	Nord for idrettsbanen på Skoppum er ca 23 dekar av kommunens eiendom gbnr 47/3 avsatt som område for grønnstruktur i kommunedelplanen. Frisbeegolfbanen er delvis etabler innenfor dette arealet, og delvis innenfor framtidig boligområde B3. Intensjonene med boligområdet er at det skal bli «nullutslippsområde» med minst mulig påvirkning på miljøet. Da dette er et viktig prosjekt for Horten kommune må frisbeegolfbanen vike når utbyggingen av området realiseres.
74	Miljøpartiet de grønne (24.09.2020)		Administrasjonen legger Formannskapetets vedtak om å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn til grunn for videre håndtering av planen. Forslag til planendringer fra politiske partier i høringsperioden er således ikke vurdert.
	<b>PRIVATE</b>		
60	Gunhild Hanssen Sande på vegne av Mary Hanssen Sande (31.08.2020)	Ønsker at arealbrukskategorien for eiendommen gbnr 42/49 endres fra «næringsformål» til «kombinert bebyggelse- og anleggsformål», med underformål «bolig/næring». Dette begrunnes med at det er ønskelig med større valgmuligheter for de som eventuelt kjøper huset.	I følge eiendomsinformasjon i matrikkelen har gbnr 42/49 et areal på vel 3 daa. Bruk av grunn er oppgitt til bolig. På eiendommen er det en horisontaldelt tomannsbolig og tre andre mindre bygninger (garasje/uthus). Eiendommen, som er uregulert, er avsatt til næringsformål i KPA 2019-2031. Sammen med Sande mølle utgjør gbnr 42/49 næringsområdet som er avsatt nord for gs-veien (gammel jernbanetrase). Eiendommen ligger delvis innenfor faresonene skredfare og flomfare, og det er således begrensede utviklingsmuligheter for eiendommen. Etter administrasjonens oppfatning bør imidlertid kommunedelplanen gjenspeile eksisterende bruk, og en justering til kombinert formål som foreslått vil bidra til dette. I plandokumentene innspillet tatt til følge, jfr. nytt område BKB6 på plankartet og pkt. 2.4.2 i bestemmelsene.
64	Brita Rostrup og Hans-Olav Andersen (24.08.2020)	Det vises til at eiendommen gbnr 45/21, Grøstadbakken 4, i sin helhet har vært avsatt til framtidig boligområde i tidligere plankart. På forespørsel om tomtedeling / regulering i 2011 har de fått beskjed om å avvente til ny jernbanetrase var avklart. Grunneierne er fortsatt interessert i å utvikle eiendommen til boligformål, og ber om at planen endres slik at hele eiendommen gbnr 45/21 kan utvikles til boliger.	Med bakgrunn i ny lokalisering av jernbanestasjonen har intensjonen med kommunedelplanen vært å begrense videre boligbygging nord i Skoppum, samtidig som det legges til rette for framtidig utbygging nærmere nye Horten stasjon. I gjeldende kommuneplan er hele eiendommen gbnr 45/21 (ca 5,7 daa) avsatt til boligformål, fordelt på to ulike delområder. Ca 4 daa ligger innenfor boligområde Borreborgåsen (S2). I kommunedelplanen er S2 foreslått tilbakeført til LNF-formål. Denne endringen innebærer at eksisterende enebolig på

			eiendommen gbnr 45/21 ligger innenfor avsatt boligformål, mens tilhørende uthus/garasje ligger i LNF-område. Grensen for arealformål mellom bolig- og LNF-formål bør derfor justeres noe. I plandokumentene som legges fram til 2. gangs behandling er innspillet delvis tatt til følge ved at ytterligere ca 2 daa av eiendommen er avsatt til boligformål på plankartet. For å tilstrebe klare grenser mellom byggeområder og LNF-områder følger formåls grensen samme avgrensning mot nord som avgrensningen av byggeområde for Borreborg (område BFL).
70	Hans Ludvig Moen (23.09.2020)	Erfaringer fra andre steder viser at pendlere og andre reisende med tog vil ha stor nytte av å kunne gjøre forskjellige ærend på vei til eller fra togreisen. Foreslår at område BN6 benyttes til forretninger og tjenestetilbud som f.eks. dagligvareforretning, apotek, kiosk, bensinstasjon/lade-plass (meget gunstig beliggenhet med tanke på slik virksomhet). For pendlere er dette spesielt gunstig, da de ikke behøver flere start-stopp på vei hjem. Spart kjøring er spart miljø.	Planen legger til rette for at tjenesteyting og noe handel kan etableres innenfor områder avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål (BKB3 og BKB3) like nord for Rv. 19. Tjenesteyting og handel inngår ikke i arealbrukskategorien «næringsbebyggelse». Dersom det skal legges til rette for slik virksomhet også i område BN6 må formålet endres fra «næringsbebyggelse» til «kombinert bebyggelse- og anleggsformål». Administrasjonen anbefaler at det åpnes for etablering av bensinstasjon i BN6, jfr. foreslått endring i pkt. 2.3.2 i bestemmelsene. Utover dette er anbefales det å opprettholde næringsformålet.
71	Hans Ludvig Moen (23.09.2020)	Det foreslås at område BKB4 beholdes som boligarealer som i dag. Området ligger sydvendt og gunstig til for boliger med enkel og trygg adkomst til fylkesvei. I området har det blitt en viss blanding av boliger og næring/industri tomter, som kan gå utover kvaliteten på boligområdene. Områdene BBH2 (regulert til barnehage) og BKB3 kan med fordel også benyttes til boligformål, slik at det blir et sammenhengende boligområde mellom Viulsrødåsen (B7) og Knudstadveien.	I plandokumentene er det vurdert at beliggenheten til område BKB4 er gunstig med tanke på lokalisering av handel- og tjenestetilbud. Området har svært god tilgjengelighet for alle typer trafikanter, med muligheter for at dagligdagse gjøremål kan utføres på vei mellom trafikknutepunktet og boligområdene. Administrasjonen anbefaler at arealbruken i høringsforslaget videreføres.
72	Hans Ludvig Moen (23.09.2020)	Foreslår å styrke eksisterende sentrum ved at arealer/tomter i område BKB2 og BN8 (samt grønt areal mellom) utvikles til flere tjenestetilbud og forretninger.	BKB2 har svært begrenset areal og utviklingspotensialet er således lite. Omdisponering av regulert friområde (kolle) anbefales ikke.
73	Hans Ludvig Moen (24.09.2020)	Det foreslås å etablere en parkeringsplass på gbnr 48/13 (Knudstadveien 11) for turgåere som skal opp i området ved Adalsborgen. Det aktuelle området, som enkelt kan tilrettelegges for 10-15 biler, ligger rett ovenfor den plassen der det parkeres i dag.	Området ved Adalsborgen vil bli tilgjengelig fra innfartsparkeringen ved nye Horten stasjon, med gang- og sykkelveiforbindelse over Rv 19. Statens vegvesen er også i ferd med å regulere gang- og sykkelveiforbindelse fra jernbanestasjonen mot Horten. Dersom denne kommer på sydsiden av riksveien vil tilgangen til Adalsborgen bli enda bedre.
75	Geir Lenes (25.09.2020)	På grunnlag av vurderinger som er nærmere angitt i uttalelsen mener Lenes at følgende endringer må gjøres i Kommunedelplanen (jfr. side 5 i uttalelsen):	

		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planen må omarbeides og kommunen må prioritere ytre miljø gjennom et bedre arealvern (jord, skog og impediment) samt å minimere omdisponering av LNF-arealer</li> <li>2. Kommunen må synliggjøre egne ambisjoner på forhånd, i et kvantitativt beslutningsregime.</li> <li>3. Kommunen kunne med foredel framstå som en mer naturvennlig kommune, som ikke vil nedbygge naturområder og bidra til en ødeleggende fraksjonering av naturmiljøet.</li> <li>4. Kommunen må erkjenne at arealene har sin egen verdi. Symptomatisk for kartleggingen av naturmangfold er at natur har nedskalert verdi. Biotoper og habitater er ikke kartlagt. Viltet er ikke kartlagt. Det er uredelig og må rettes opp.</li> <li>5. Kommunen må legitimere premisset om hvorfor lokalisering av bo og næringsområder i nærheten av ny jernbanestasjon innebærer en miljøvennlig, effektiv areal- og transportbruk</li> <li>6. Kommunen må forlate utbyggingsstrategien «spredt konsentrasjon». Denne fraksjonerende strategien ødelegger de små gjenværende sammenhengende naturområdene som kommunen har et ansvar å ta vare på for kommende generasjoner.</li> <li>7. Planen er svak på natur og biotop/habitatforvaltning</li> <li>8. Kommunen har, gjennom sin arealforvaltning, et ansvar for at jakt kan utøves også i framtiden i kommunen.</li> <li>9. Kommunen må gjennom sin arealplanlegging og bruk av LNF-arealene, legge til rette for å minimere konflikter mellom brukerne – så også i denne planen.</li> <li>10. Kommunen må tydeliggjøre et bærekraftsregnskap, og vise hvorfor det er fornuftig å ha en knutepunktstrategi som innebærer økt fraksjonert bosetting og forskyver utviklingsprosessene i Indre Havneby og Havna og miskrediterer arealene.</li> </ol>	<p>Arealer avsatt til framtidig boligbebyggelse i kommunedelplanen er kun økt med 24,8 dekar sammelignet med gjeldende arealbruk i kommuneplanens arealdel 2019-2031. Et areal på 115 dekar (område L) er tilbakeført fra boligformål til LNF-område.</p> <p>Fastsatt planprogram er lagt til grunn for utarbeidelse av kommunedelplanen. Forslag til ny arealbruk er konsekvensutredet etter gjeldende krav.</p> <p>Horten kommune har igangsatt et arbeid med å lage en kommunedelplan for bevaring og økning av arts- og naturmangfold.</p> <p>Kartlegging av naturmangfold er mangelfull i deler av planområdet. Krav til kartlegging ved utarbeidelse av reguleringsplaner er tatt inn i bestemmelsene.</p> <p>I fastsatt planstrategi er det et mål om å legge til rette for en arealbruk som støtter opp under InterCity-satsingen.</p> <p>Vedtatt arealstrategi inngår i kommuneplanens samfunnsdel. I følge kommunal planstrategi 2020-2023 skal samfunnsdelen revideres.</p> <p>Tas til etterretning.</p> <p>Klare grenser mellom bebygde og ubebygde områder tilstrebes i ved utarbeidelse av arealplaner.</p> <p>Klare grenser mellom bebygde og ubebygde områder tilstrebes i ved utarbeidelse av arealplaner.</p> <p>Utarbeidelse av kommunedelplan for Skoppum er forankret i planstrategien fra 2016.</p>
76	Ole Johan Freberg (24.09.2020)	<p>Det vises til tidligere innspill som er omtalt som område 10 i konsekvensutredningen. Sett i lys av det som fremkommer i fastsatt planprogram vedrørende strategier for fremtidig arealbruk, knutepunktutvikling, ønske om nullutslippsbydel og bærekraftig utvikling synes Freberg at det er underlig at det i planforslaget er tatt inn andre byggeområder som ligger vesentlig lengre unna stasjonsområdet. Administrasjonen har ikke synliggjort sine</p>	<p>Med bakgrunn i fastsatt planprogram er tre alternative utbyggingsretninger vurdert i kapittel 5.1 i planbeskrivelsen. Det framgår at en videre utvikling av Skoppum mot vest er lagt til grunn for kommunedelplanen.</p>

		<p>vurderinger vedrørende grunnleggende valg for utviklingsretning Nord-Sør som er beskrevet i Fastsatt Planprogram KST-126/19 pkt. 4.3. Freberg ønsker en nærmere tilbakemelding / innsyn i hvilke vurderinger som er gjort i denne forbindelse, samt hva som konkret ligger til hinder for at området ikke tas inn i kommunedelplanen, noe han anmoder om at det blir.</p>	
78	Paulsen Eiendom AS (25.09.2020)	<p>Det vises til at eiendommene gbnr 47/19 og 47/18 er markert som «Sone med særlig hensyn til friluftsliv» (H530_10) i planforslaget. Begge tomtene er regulert til boligformål, og det har vært avholdt forhåndskonferanser for begge eiendommene. Horten kommune har pålagt hjemmelshaver å forskuttere og etablere VA inn til eiendommen gbnr 47/19 (etablert ved regulert adkomstvei). Paulsen Eiendom forventer forutsigbarhet fra kommunens side og antar at eiendommene feilaktig har blitt merket som «Sone med særlig hensyn til friluftsliv» i planforslaget og at dette vil bli fjernet før planvedtak fattes.</p>	<p>Temakart «kartlagte friluftsområder» er benyttet som grunnlag for å avmerke hensynssone friluftsliv (530) på plankartet. Etter nærmere undersøkelser viser det seg at de to aktuelle eiendommene er regulert til boligformål, mens de resterende hensynssonene omfatter arealer regulert til grøntområder (friorråder, friluftsområder o.l.). For at kommunedelplanen ikke skal være til hinder for utvikling av eiendommene i henhold til gjeldende reguleringsplan er feilen rettet opp ved at hensynssonen er fjernet fra plankartet. For ordens skyld gjøres det oppmerksom på at det som en følge av dette er foretatt en renummerering av gjenstående hensynssoner (H530_1 – H530_14) på plankartet.</p>
79 (og 80)	Reidars 4 AS (25/09.2020)	<p>Reidars 4 AS er grunneier av gbnr 47/42 som inngår i område BN17 i planforslaget. Det foreslås at eiendommen gis et formål som også rommer tjenesteyting, kontor, forretning/næring som vil gi rom for større fleksibilitet mtp. utvikling av området og tomten. I gjeldende reguleringsplan fra 1981 er eiendommen kun regulert til industri, lager verksted.</p>	<p>Kommunestyret har i nylig vedtatt planstrategi pekt på at det er mangel på enkelte typer næringsarealer, og dette legges til grunn for forestående revisjon av kommuneplanens arealdel. På denne bakgrunn anbefaler administrasjonen at gjeldende planformål opprettholdes i kommunedelplanen.</p>
81	Siren Natland Apeness og Jan-Einar Apeness (30.09.2020)	<p>Apeness eier og driver gården Steinbjørnrød, gbnr 61/1 og 239/1. Med utgangspunkt i den nye situasjonen som oppstår ved bygging av dobbeltsporet jernbane og ny stasjon mener de at planforslaget i hovedsak gir gode føringer for en videre utvikling av Skoppum tettsted, og at planen vil være et godt verktøy for en positiv utvikling for tettstedet, både miljømessig, økonomisk og sosialt. De har følgende forslag til endringer av planforslaget:  <u>Næringsområde BN6</u> (gbnr 239/1)  Grunneierne synes det er positivt at det legges opp til at næringsvirksomhet kan etableres tett inn mot trafikknutepunktet, men de mener på prinsipielt grunnlag at det er feil å omdisponere fulldyrka, høyproduktive dyrkingsarealer til dette formålet. Arealene for matproduksjon er viktig for langsiktig matsikkerhet og som driftsgrunnlag på deres landbrukseiendom.  <u>Nytt arealinnspill</u>  De foreslår isteden å ta i bruk et annet område (på samme eiendom) som ligger sør for det nye stasjonsområdet til næringsformålet.</p>	<p>Fylkesmannen og fylkeskommunen har fremmet innsigelser til næringsområde BN6. Administrasjonens vurdering framgår av saksframlegget.  Grunneierne er orientert om at det i saksframlegget er aktuelt for administrasjonen å fremme forslag om å opprettholde næringsformålet i område BN6, samt å foreslå at deres innspillsområde tas med i tillegg. Innspillsområdet er konsekvensutredet (vedlagt) etter høringsperioden.</p>

	<p>Arealmessig er dette området omtrentt like stort som område BN6, ligger like tett på knutepunktet, og med tilsvarende god adkomst. Deler av området som foreslås er allerede sterkt berørt av anleggstiltak. Det er fjellgrunn med gode grunnforhold for næringsutbygging, og ved å benytte dette alternativet vil man bevare verdifull matjord.</p> <p>Med den unike lokaliseringen, med nær tilknytning til jernbanestasjonen, er det viktig at rammene for hvilke typer virksomheter som kan etableres i området er vid. Det foreslås at det også åpnes for offentlig og privat tjenesteyting, samt handel.</p> <p>Som næringsområde er et areale på ca 16,5 dekar ikke spesielt stort. Med den unike lokaliseringen ved stasjonen vil det være svært viktig at det settes rammer som gir god arealutnyttelse, både når det gjelder utnyttelsesgrad og byggehøyder.</p> <p><u>Boligområde B5</u> (Gbnr 61/1)</p> <p>Grunneierne foresår en utvidelse av området i nordvest med ca. 3,5 daa. Området som foreslås er skogdekket areal hvor det ikke er registrert verdifulle artsforekomster, naturtyper eller kjente automatisk fredete kulturminner.</p> <p><u>Overskuddsmasser</u></p> <p>Nord for Rv 19 er det en del jorder med uhensiktsmessig arrondering. Det foreslås å legge til rette for at et angitt areal kan fylles opp med overskuddsmasser (fra større utbygginger), og at området på ca 18 daa nydyrkes. Dette vil også gi en stor forbedring på arronderingen av omkringliggende jorder. Utbygging i området gjør at Apenes mister en del av inntektsgrunnlaget på gården, og de håper derfor at noe av dette kan rettes opp ved imøtekommelse på dette innspillet.</p>	<p>Planen legger til rette for at tjenesteyting og noe handel kan etableres innenfor områder avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål (BKB3 og BKB3) like nord for Rv. 19. Tjenesteyting og handel inngår ikke i arealbrukskategorien «næringsbebyggelse». Dersom det skal legges til rette for slik virksomhet også i område BN6 må formålet endres fra «næringsbebyggelse» til «kombinert bebyggelse- og anleggsformål». Administrasjonen anbefaler at «næringsformålet» opprettholdes.</p> <p>I pkt. 2.3.2 er det tatt inn et tillegg som presiserer at det skal legges til rette for høy arealutnyttelse i næringsområdet. Konkrete rammer fastsettes ved utarbeidelse av reguleringsplan.</p> <p>Området som foreslås er en skogkledd kolle som er omkranset av dyrka mark på tre sider. Arealet er forholdsvis smalt, og et krav om buffersone mellom byggeområdet og dyrka mark vil medføre at det vil bli lite areal igjen som kan bebygges. I tillegg vil ikke en omdisponering av dette området bidra til å etablere klare grenser mellom byggeområder og LNF-områder. Innspillsområdet kan eventuelt inngå i en framtidig regulering av område B5 hvor arealbruken for arealer beliggende mellom framtidige byggeområder og dyrka mark vurderes nærmere.</p> <p>En grov beregning foretatt av administrasjonen viser at det aktuelle området kan ha kapasitet til deponering av vel 50.000 m<sup>3</sup> masser, og at det etter endt deponering kan nydyrkes ca 20 daa. Tiltaket vil innebære lukking av en bekk («Sagabekken») i en strekning på ca 450 m.</p> <p>Som et ledd i oppfølgingen av innsigelsen til næringsområde BN6 har administrasjonen drøftet innspillet med representanter fra blant annet Fylkesmannens miljøavdeling / landbruksavdeling. Utgangspunktet for drøftingen var å avklare om massedeponiet med påfølgende nydyrking kunne være et aktuelt avbøtende tiltak for omdisponering av dyrkamarka i</p>
--	---	---

			område BN6. Fylkesmannen var svært skeptisk til dette da tiltaket vil være i strid med både landbruks- og miljøvern hensyn, samt at bekkelukking er problematisk i forhold til klimaendringer og overvannshåndtering. På bakgrunn av denne tilbakesmedlingen vurderer administrasjonen at det er lite realistisk å få realisert innspillet.
82	Orre AS (02.10.2020)	<p>Innspillet gis på vegne av grunneierne Gro Berg og Bård Berge (gbnr 62/1 og 47/6). Det uttrykkes tilfredshet med at flere av områdene som ble spilt inn tidligere i planprosessen er tatt inn i planforslaget. Med utgangspunkt i den nye situasjonen som oppstår ved bygging av dobbeltsporet jernbane og ny stasjon mener Orre at planforslaget i hovedsak gir gode føringer for en videre utvikling av Skoppum tettsted, og at planen vil være et godt verktøy for en positiv utvikling for tettstedet, både miljømessig, økonomisk og sosialt. De har følgende forslag til endringer av planforslaget:</p> <p><u>Boligområde B1</u></p> <p>Det vises til at område B1 topografisk og funksjonelt henger tett sammen med område B3. Det er gitt like føringer for utvikling av områdene, og det er positivt at kommunen ser potensialet for bedre løsninger gjennom samordnet utvikling. Mulighetene for å finne tekniske-økonomiske løsninger for å skape en nullutslippsbydel blir større ved slik samordning. Det vil være en klar fordel for gjennomføringen av planen at de to områdene ses i sammenheng også videre gjennom detalplanlegging slik at det kan finnes rasjonelle løsninger.</p> <p><u>Adkomstforhold</u></p> <p>Planforslaget viser ikke veitilknytning til område B1/B3. Orre mener at områdene adkomstmessig må ses i sammenheng, og at en kjøreadkomst fra Pauliveien i nord vil være mest naturlig. Det bør likevel gjøres en vurdering av muligheten for alternativ kjøreadkomst via felt GF til Reirveien i øst som ville knytte boligene tettere mot setrumsområdet.</p> <p>Det må være enklest mulig gang- og sykkelveiadkomst fra boligområdene til dagens lokalsenter og andre deler av tettstedet. En snarvei/gangveiforbindelse til sentrumsområdet kan legges i østkanten av B1/B3. Mulighet for en gangvei-/stiforbindelse gjennom friområde GF må sikres i planen.</p> <p><u>Arealutnyttelse – tetthet</u></p> <p>Orre mener at en tetthet på 1-2 boliger pr. daa i område B1/B3 er svært lavt, og vil gi en dårlig utnyttelse av verdifulle arealer som ligger relativt sentralt både i forhold til eksisterende sentrum og framtidig</p>	<p>Kommunedelplanen er ikke til hinder for at det utarbeides en reguleringsplan hvor begge områdene B1 og B3 inngår. Både forslagsstiller i område B1 og kommunen (kommunalområde teknisk) i område B3 ønsker et samarbeid i detaljplanleggingen.</p> <p>I konsekvensutredningen av enkeltområdene er det forutsatt at begge områdene får veitilknytning fra Pauliveien / Løsveien i nord (går også fram av planbeskrivelsen). Kjøreadkomst via GF (grønnstruktur nord for idrettsanlegget) er ikke ønskelig.</p> <p>Snarvei/gangforbindelse til sentrumsområdet avklares i forbindelse med detaljregulering.</p> <p>Administrasjonen har forståelse for argumentene om å tillate høyere utnyttelse i boligområdene. Etablering av framtidig gang- og sykkelvei mot ny jernbanestasjon innebærer kort reisetid, og</p>

stasjonsområde. I tillegg vil lav utnyttelse redusere det finansielle grunnlaget for å ta i bruk teknologi for å realisere målet om en nullutslippsbydel. For å forsvare å bygge gode og innovative tekniske løsninger foreslås det at feltene B1/B3 kan bygges ut med en tetthet på 2-4 boliger pr. daa (middels utnyttelse).

#### Beredskapsplass for Bane NOR

Sentralt i område B1 er det regulert en beredskapsplass for Bane NOR. Orre hevder at det reelle behovet for areal utenfor servicetunnelen er vesentlig mindre enn det som er vist på plankartet. Det ville skapt større forutsigbarhet for videre planlegging om arealavsetningen til dette formålet var noe mer i tråd med det sannsynlige behovet.

#### Minimumskrav til privat uteoppholdsareal (MUA)

Orre tror at arealkravene (punkt 1.9.2 – 1.9.3 i bestemmelsene) til privat og felles MUA faller uheldig ut for blokkbebyggelse. Privat uteoppholdsareal i blokker vil normalt være knyttet til balkonger, og krav om 20 meter balkongareal må regnes som svært høyt. Samtidig er det satt et lavt krav til fellesarealer på bakkenivå. For blokkbebyggelse foreslås det minimum 10 m<sup>2</sup> privat og 20 m<sup>2</sup> felles uteoppholdsareal.

#### Gang- og sykkelvei SGS1 – Rekkefølgekrav

Orre mener det er positivt med en gangforbindelse mellom B1/B3 og jernbanestasjonen, men at rekkefølgebestemmelsen som skal sikre at gang- og sykkelveien skal etableres før boligene i B1/B3 tas i bruk vil skape utfordringer for mulighetene til å kunne bygge ut boligområdene. Spesielt med den lave utnyttelsesgraden og kravene til utbygging av en nullutslippsbydel vil rekkefølgebestemmelsen være et alvorlig hinder for igangsetting av boligbygging. Det bes om at det vurderes bestemmelser som er mer fleksible på hvordan g/s-tilknytning til stasjonen skal realiseres. Det kan vurderes rekkefølgebestemmelser til deler av strekningen og evt. vurdere om bestemmelsen kan knyttes til flere områder / aktører.

Det vises til at deler av traseen allerede er opparbeidet med et fundament som kan danne grunnlag for en gs-forbindelse. I den grad dette er midlertidige anlegg bør kommunen se til at disse massene ikke fjernes men kan inngå i opparbeidelsen av gs-forbindelsen.

#### Næringsområde BN3

Positivt at næringsområdet er satt av i planen selv om det er noe uklart hvilke reelle begrensninger som følger av områdets nærhet til jernbanekulverten.

Det er ikke sikret adkomst til området, som mest naturlig bør få adkomst gjennom felt BN13. Det bes om at det i de utfyllende

området ligger sentralt i forhold til etablerte funksjoner på Skoppum. Administrasjonen anbefaler at innspillet tas til følge og retningslinjene for utnyttelse i pkt. 2.2.1 i bestemmelsene er endret i samsvar med forslaget.

Beredskapsplassen inngår i reguleringsplan for Vestfoldbanen. En ny vurdering av områdets størrelse og arrondering må gjøres i en planprosess for detaljregulering hvor også Bane NOR får muligheten til å ivareta sine behov.

Tilsvarende bestemmelser for uteoppholdsareal gjelder for hele kommunen (forankret i kommuneplanens arealdel). Private forslag til detaljregulering skal innholdsmessig følge opp hovedtrekk og rammer i kommunedelplanen.

Administrasjonen anbefaler å etterkomme innspillet om høyere utnyttelse i område B1, og således er ett av argumentene imøtekommet. For at gs-veiene skal bli etablert er det nødvendig å knytte rekkefølgebestemmelser til utbyggingsområdene. Det kan imidlertid være fornuftig å vurdere «innslagspunktet» nærmere i påfølgende detaljreguleringer, når man har bedre oversikt over kostnadene.

For å sikre mulighetene for etterbruk av Bane NORs anleggsveg bør kommunen jobbe for at aktuelle deler ikke fjernes. I den forbindelse må det også ses nærmere på eiendomsforholdene.

I forhold til restriksjoner som følger av nærhet til jernbanekulverten må samme begrensninger som ved regulering av tilstøtende næringsområde i syd (BN13) påregnes. Naturlig adkomst vil være å forlenge adkomstveien fra syd slik det beskrives i innspillet. Forlengelsen av adkomsten vil måtte skje

		bestemmelsene tas inn en formulering som sikrer kjøreadkomst fra kjørevei/vendehammer i BN13 til BN3, evt. at veien forlenges og legges i grenselinjen mot BN3.	på naboeiendommen gbnr 48/154, og dette må avklares i påfølgende reguleringsplan.
84	Aleksander Knoff (06.10.2020)	Gjeldende reguleringsplan for Viulsrødskogen er gammel og utdatert og gir en betydelig lavere grad av utnyttelse i forhold til nye boligområder i umiddelbar nærhet. Beregningsgrunnlaget i planen er basert på en gammel norm som sjelden eller aldri benyttes i dag. Planen må ha utført sin rolle da området er ferdig utbygd. For en bedre forutsigbarhet og en mer tidsanpasset regulering av eiendommer på Skoppum foreslås det at gjeldene reguleringsplan oppløses eller at kommunedelplanen blir gjeldende foran reguleringsplanen ved avvik. Det vil åpne for å oppføre redskapsboder osv. på lik linje med gjeldende arealplaner ellers i kommunen, samt å utføre vedlikehold på en moderne måte.	Reguleringsplanen for Viulsrødskogen ble vedtatt i 1984, med en tillatt utnyttelsesgrad på 0,20. Rammer for arealbruk er, selv om planen er gammel, fastsatt etter en grundig planprosess. Eventuelle endrede rammer bør derfor avklares gjennom en omregulering, da en slik reguleringsprosess blant annet har større krav til varsling av aktuelle parter enn hva som er tilfelle i en kommune(del)plan. Det vises for øvrig til at det etter Pbl. vil være mulig å søke om dispensasjon fra gjeldende plan. Til orientering gjelder utnyttelsesgraden på BYA=30% for fortetting i boligområder (pkt. 2.2.5 i bestemmelsene) der grad av utnytting ikke er angitt i annen plan.