

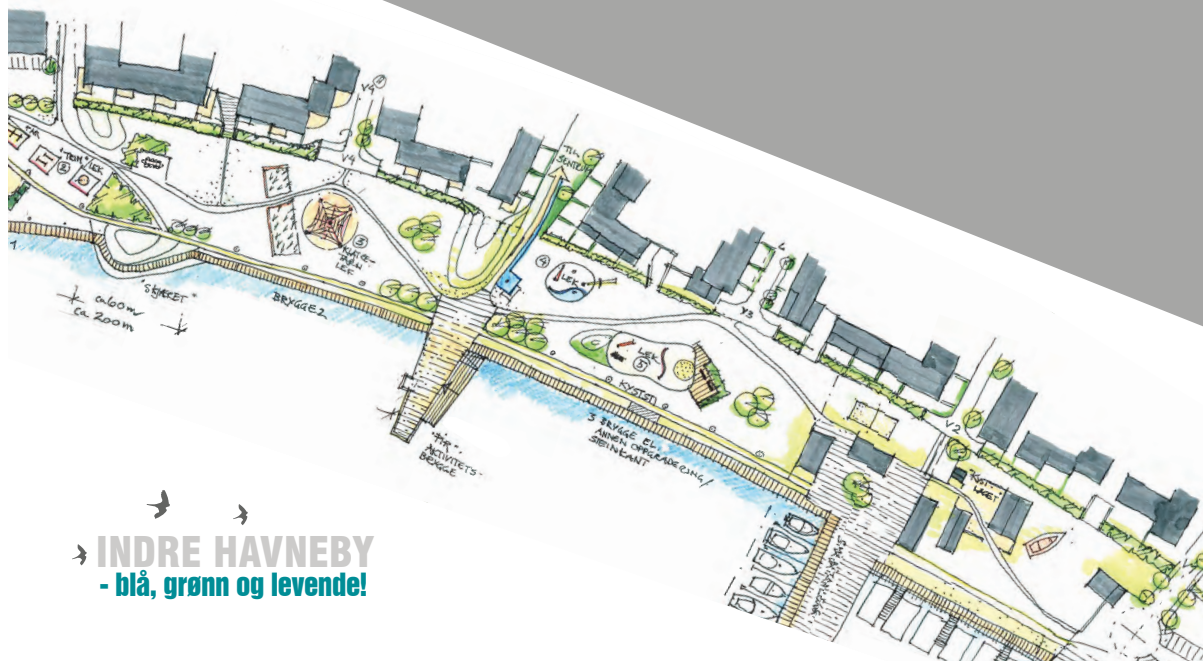
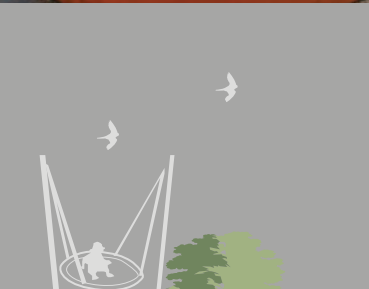
Vedtatt 13.05.2013

Områdereguleringsplan, Indre havnby

HORTEN KOMMUNE



PLANBESKRIVELSE OG REGULERINGSBESTEMMELSER



INDRE HAVNEBY
- blå, grønn og levende!



INDRE HAVNEBY

- blå, grønn og levende!

Innhold

1. Planbeskrivelse
2. Reguleringskart
3. Arealoversikt
4. Planbestemmelser



HORTEN KOMMUNE

OMRÅDEREGULERINGSPLAN INDRE HAVNEBY

Vedtatt 13.05.2013

PLANBESKRIVELSE MED
SAMMENDRAG AV KONSEKVENsutREDNING



*Indre havneby,
– blå, grønn og levende!*

FORORD

Områderegulering for Bromsjordet legger til rette for en ny bydel i Horten med en stor andel boliger. Planen har fått navnet Indre havneby.

Områdereguleringsplanen er en milepæl i et omfattende planarbeid som startet i 2010. Planforslaget er utarbeidet i nært samarbeid med grunneierne og har hatt fokus på bomiljø med kvalitet, samt gjennomføring.

Planen legger til grunn at et privat selskap tar ansvar for gjennomføringen av felles infrastruktur. Dette er omtalt i Bok C "Kvalitets - og gjennomføringsstrategien".

Kommunen har hatt prosjekt- og prosessledelse, samt en stor del dokumentproduksjon. Rådmannens ledergruppe har vært styringsgruppe for prosjektet, med rådmannen som prosjektansvarlig.

For kommunen går utviklingen inn i en ny fase etter vedtatt plan, med fokus på grønnstrukturplan og tilrettelegging for oppstart av private initiativ. Utviklingen av en ny bydel som Indre havneby, vil kreve fokus og prioritering i mange år framover.

Planforslaget lå ute i 6 uker til offentlig ettersyn. Planen er bearbeidet i samsvar med innspill og ble lagt fram til annen gangs behandling i kommunestyret 13.mai.

Horten kommune,

Ragnar Sundklakk,
Administrasjonssjef

INNHold

FORORD	2
1 INNLEDNING	5
1.1 BAKGRUNN	5
1.2 HENSIKTEN MED PLANARBEIDET	5
1.3 FORSLAGSSTILLER OG EIENDOMSFORHOLD	6
2. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	8
2.1 VARSEL OM OPPSTART	8
2.2 PLANPROSESS	8
3. OVERORDNEDE FØRINGER OG PLANER	9
3.1 NOEN NASJONALE RETNINGSLINJER OG FØRINGER FOR PLANARBEIDET:	9
3.2 KOMMUNEPLANER OG ANDRE OVERORDNEDE PLANER	9
3.3 TEMAPLANER.....	10
3.4 GJELDENE REGULERINGSPLANER	10
3.5 PÅGÅENDE REGIONALT PLANARBEID	10
4 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET	11
4.1 PLANAVGRENSING	12
4.2 KULTURMINNER	12
4.3 LANDSKAP.....	12
4.4 NATURMANGFOLD.....	13
4.5 LOKALKLIMA.....	14
4.6 GRUNNFORHOLD OG FORURENSNING	14
4.7 TRAFIKK OG STØY	15
4.8 BARN OG UNGES INTERESSER	16
5. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	16
5.1 FOKUS I PLANARBEIDET	16
5.2 PARALLELLOPPDRAG	17
5.3 PLANKONSEPT.....	18
5.4 REGULERINGSFORMÅL	19
5.5 OMRÅDEPLANENS FORHOLD TIL DETALJPLANER.....	20
5.6 AREALBRUK, UTFORMING OG UTNYTTELSE.....	21
5.7 ANTALL BOLIGER, HØYDER OG UTFORMING	23
5.8 PARKERING.....	25
5.9 LOKALKLIMATISKE FORHOLD.....	27
5.10 SOSIAL INFRASTRUKTUR	29
5.11 MØTEPlassER OG SOSIALE ARENAER	30
5.12 HAGER	31
5.13 UTEOPPHOLDSAREAL (MUA)	33
5.14 LANDSKAP OG GRØNNSTRUKTUR	33
5.15 TRAFIKK OG ATKOMST	37
5.16 GANG- OG SYKKELVEGNETT	39
5.17 SMÅBÅTHAVN OG FLYTENDE BOLIGER	40
5.18 REKKEFØLGEKRAV.....	41
6. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET	42
6.1 PRINSIPPER FOR BÆREKRAFTIG OMRÅDEUTVIKLING.....	42
6.2 FORTETTING MED KVALITET	43
6.3 TEKNISKE FORHOLD.....	43
6.4 BARNES INTERESSER	44
6.5 NATURMANGFOLD.....	45
6.6 ENERGI.....	45

6.7 RISIKO OG SÅRBARHET	46
6.8 TEKNISK INFRASTRUKTUR	47
6.9 ØKONOMISKE KONSEKVENSER.....	48
6.10 ANDRE VIRKNINGER	48
7. KONSEKVENsutredninger.....	49
7.1 MILJØ – FORURENSING.....	49
7.2 TRAFIKKFORHOLD / KOLLEKTIVTRANSPORT.....	50
7.3 BYGGEHØYDE KOTE +2,5 MOH.....	51
7.4 NYERE TIDS KULTURMINNER.....	52
7.5 SMÅBÅTHAVN.....	53
7.6 TETTSTEDSUTVIKLING	54

Oversikt over plandokumentene som følger til politiskbehandling:

Plandokumentene er samlet i tre hefter: A, B og C i tillegg til plankartet

- 0. Plankart med arealoversikt

- A. Planbestemmelser og planbeskrivelse, inkl sammendrag av konsekvensutredningene.

- B. Risiko og sårbarhetsanalyse
Konsekvensutredninger og andre vedlegg:
 - o Konsekvensutredning - Nyere tids kulturminner
 - o Konsekvensutredning – Grunnforurensning inkl prøver av grunnen.
 - o Konsekvensutredning – Småbåthavn og flytende boliger
 - o Konsekvensutredning – Flytende boliger
 - o Konsekvensutredning - Tettstedsutvikling
 - o Konsekvensutredning - Byggehøyde kote +2,5.
 - o Konsekvensutredning – Trafikk

- C. Kvalitets- og gjennomføringsstrategi for Indre havneby
 - o Del 1 «Kvalitetsprogram» for fellesområder
 - o Del 2 «Bebyggelse og arkitektur»
 - o Del 3 «Gjennomføringsstrategi» inkludert maler for utbyggingsavtaler.

1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

I kommunedelplan for Horten sentrum fra 2007 ble Bromsjordet avsatt til byggeområde for boliger, næring og offentlig formål (barnehage). Strandsonen og kanalkanten er avsatt til friområde. I kommuneplanens arealdel er det avsatt areal i sjøen til småbåthavn.

Kommunestyret vedtok 21.06.2010 å starte prosessen med områderegulering av Bromsjordet. Det ble samtidig besluttet at det skulle gjennomføres et parallelloppdrag for å få fram ulike innspill. Parallele oppdrag fra tre arkitektteam ble presentert høsten 2010. Materialet fra parallelloppdragene inneholder en stor mengde informasjon, utredninger, plangrep og analyser som har vært viktig kunnskapsgrunnlag å bygge videre på.

1.2 Hensikten med planarbeidet

Hensikten med planen er å legge til rette for en helhetlig utvikling av Bromsjordet gjennom trinnvis utvikling til sentrumsnært boområde. Det tilrettelegges for en stor andel boliger, båthavn og havn for flytende boliger, rekreasjonsområder, næring, kontor og offentlig og privat tjenesteyting. Bebyggelsen og utearealene skal struktureres slik at det etableres et godt bomiljø med samsvar mellom tetthet, bygningstype, utearealer og trafikksystem. Arkitekturen skal være moderne og med variert høyde.

Utearealene skal stimulere til sosial kontakt, livsutfoldelse og bruk for alle brukergrupper med særlig tanke på tilrettelegging for barn og unge.

Horten har en generell befolkningsvekst på ca. 1 % pr. år, og det er stor etterspørsel etter boliger. Horten ønsker å gjøre byen kjent som et godt bosted og med et helhetlig tilbud knyttet til livs- og bokvalitet.

Bromsjordet skal over tid skal transformeres til et sted med egenart og særpreg, og være attraktivt nok til å tiltrekke seg innflyttere. Det skal ikke bare bli et nytt boligområde, men et boområde basert på framtidsrettet steds- og samfunnsutvikling. De sjønære arealene skal opparbeides for å styrke Bromsjordets maritime identitet, og det legges til rette for småbåthavn og havn for flytende boliger. Indre havn er viktig for Horten blant annet som målsted for den årlige Færder seilassen.

Området ligger med gangavstand til sentrum og trafikksikre gang- og sykkelveier vektlegges. Utviklingen av Bromsjordet skal på sikt bidra til å forsterke den urbane aktiviteten i Horten sentrum ved at flere bor sentrumsnært. Fysisk miljø og folkehelse er et viktig tema i planleggingen av et fremtidsrettet boområde. Planen vektlegger å stimulere til menneskelig aktivitet i trygge omgivelser.

Planen skal være robust og tåle endringer over tid. Planprosessen har tatt utgangspunkt i følgende fra programmet for parallelloppdraget:

- Bromsjordet skal utvikles til et attraktivt og godt by- og boområde.
- Bærekraftige prinsipper skal gjelde for utviklingen hvor sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft balanseres.
- Møteplasser, rekreasjons- og fellesområder samt grønne sammenhenger skal ha særlig fokus og prioriteres.
- Eiendomsstrukturen må tas hensyn til i en etappevis utvikling.

Områdereguleringsplanen skal legge til rette for detaljregulering med påfølgende igangsetting av tiltak.

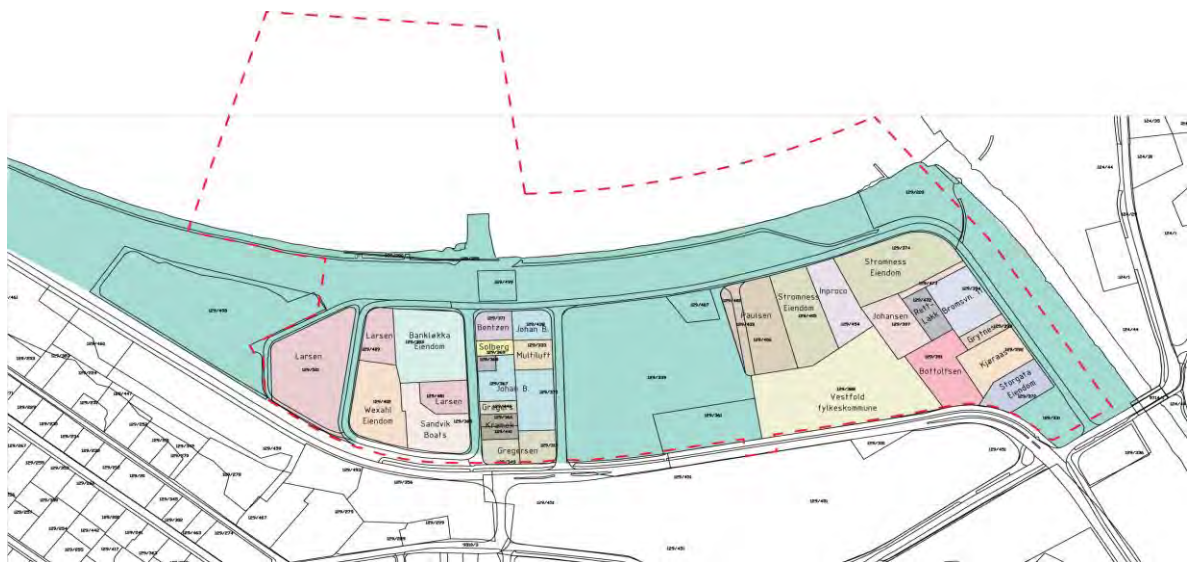
For å sikre gjennomføring av infrastruktur og opparbeiding av fellesområder må det

inngås utbyggingsavtale. Dette vil skje i forbindelse med detaljregulering. Områdereguleringsplanen gir rammene for dette. I kvalitets- og gjennomføringsstrategien er det en mal til utbyggingsavtale og en mal for infrastrukturavtale. Planen legger til grunn at et infrastrukturselskap bestående av grunneiere skal realisere felles infrastruktur på vegne kommunen.

1.3 Forslagsstiller og eiendomsforhold

Horten kommune er forslagsstiller og eier ca. 20 daa av utbyggingsarealene. I tillegg kommer store grøntområder, totalt mer enn 50 % av planområdet. Det gjør kommunen til den største grunneier. Det er ellers mange mindre eiendommer i planområdet. Grunneierne har ulike planer for realisering og utvikling. Noen ønsker å fortsette dagens virksomhet, mens andre ønsker en utvikling som åpner for boligformål og fornyelse.

Grunneierne har etablert en styringsgruppe som medvirker i planprosessen og som vil kunne medvirke i den videre utviklingen av området.



Figur 1.2: Eiendomsstruktur. Horten kommune eier pr. dato alle områder med grønnfarge.

Gnr.	Bnr.	Adresse	Eier/fester
129	209	Bromsvn. 1	Horten kommune / Horten Roklubb
129	317	Tomtegt. 2	Gregersen Eiendommer AS
129	331	Bromsvn. 1	Horten kommune (eier seksjon 4)
129	333	Tomtegt. 6	Multiluft Eiendom AS
129	339	Bromsvn. 29	Horten kommune
129	342	Grøntareal, strand og veier	Horten kommune
129	349	Bankløkka 7	Gregersen Eiendommer AS
129	361	Strandpromenaden 40	Horten kommune
129	365	Bankløkka 10	Sandvik Boats
129	366	Bankløkka 9B	privat / Kramek Eiendom
129	367	Bankløkka 11	Johan B. Eiendom AS

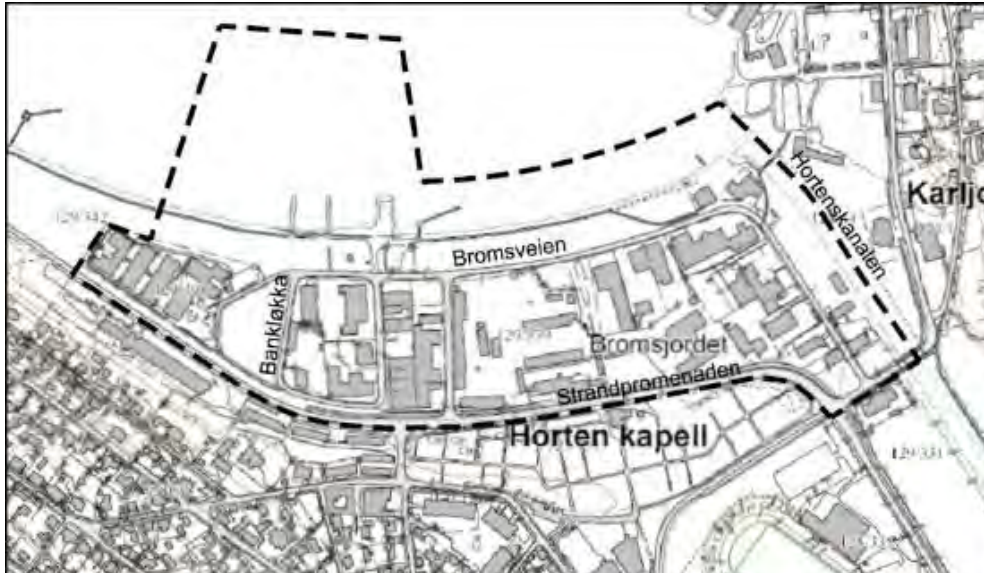
129	368	Bankløkka 13	
129	369	Bankløkka 15	Ernst Solberg AS
129	370	Tomtegt. 4	Johan B. Eiendom AS
129	371	Bromsvn. 31	Fritz Bentzen Invest AS & Morland
129	372	Bromsvn. 3	Storgata Eiendom AS
129	374	Bromsvn. 17	Stromness Eiendom AS
129	380		Horten kommune
129	383	Bankløkka 14	Bankløkka Eiendomsutvikling AS
129	388	Strandpromenaden 30	Vestfold fylkeskommune
129	391	Bromsvn. 5	privat
129	392	Bromsvn. 7	Kjøraas Eiendom AS
129	393	Bromsvn. 9	Grytnes Eiendom AS
129	394	Bromsvn. 11	Bromsvn. 9 AS
129	395		Horten kommune
129	397	Bromsvn. 15	privat
129	402	Bankløkka 8	Wexahl Eiendom AS
129	403		Paulsen Eiendom AS
129	405	Bromsvn. 23	Stromness Eiendom AS
129	406	Bromsvn. 25	Paulsen Eiendom AS
129	409	Bromsvn. 33	privat
129	438	Tomtegt. 8	Johan B. Eiendom AS
129	440	Bankløkka 9C	Gregersen Eiendommer AS
129	441	Bankløkka 9A	privat / Kramek Eiendom
129	454	Bromsvn. 19-21	Inproco Horten AS
129	472	Bromsvn. 13	Rett-Lakk AS
129	473		privat & Rett-Lakk AS
129	481	Bankløkka 12	privat
129	482		Paulsen Eiendom AS
129	487		Horten kommune
129	499		Horten kommune
129	501		Tore Larsen Eiendom
129		Fv310	Vestfold fylkeskommune

Tabell 1.1: Oversikt over eiendommer og grunneiere innenfor planområdet, jan.2013.

2. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

2.1 Varsel om oppstart

Igangsetting av områdereguleringen av Bromsjordet Indre havn ble varslet 08.03.2011.



Figur 2.1: Varsel om oppstart – planavgrensning ved oppstart.

2.2 Planprosess

Planprogrammet ble fastsatt av kommunestyret 20.06.2011. Forslaget til planprogram lå ute til offentlig ettersyn i perioden 10.03.2011 til 26.04.2011. Planprogrammet ble lagt ut samtidig som det ble varslet planoppstart. Planen har krav om konsekvensutredning med planprogram. Dette er beskrevet i planprogrammet.

Horten kommune er forslagsstiller, men planarbeidet er gjennomført i nært samarbeid med styringsgruppa for grunneierne. Grunneierne organiserte i 2012 et AS for bl.a å ta ansvar som infrastrukturesselskap.

Planarbeidet er organisert som et prosjekt internt med kommunalsjefene som styringsgruppe. Det er utarbeidet egen prosjektplan. Prosjektgruppen i Horten kommune har jobbet frem plandokumentene i samarbeid med konsulenter.

I tillegg til plandokumenter etter plan- og bygningsloven er det også utarbeidet en Kvalitets- og gjennomføringsstrategi for å sikre at transformasjonen av området organisatorisk- og økonomisk lar seg gjennomføre, og for å sikre kvalitet i utviklingen.

Parallele oppdrag ble utstilt i Rådhuset i januar 2011. Det var i den sammenheng lagt ut skrivesaker slik at folk kunne si sin mening. I høringsperioden for planprogrammet ble det avholdt et vanlig åpent folkemøte. Det har det vært jevnlig informasjons- og samarbeidsmøter med styringsgruppa for grunneierne, samt to store møter med alle grunneierne og intervjuer med hver enkelt grunneier i planområdet.

I planprosessen har det vært gitt orienteringer til politiske utvalg og kommunestyret. Det har vært arrangert tre store byutviklingsseminar. Seminarene var svært vellykkede og folk fra alle fagmiljøer, privat, offentlig, ulike sektorer, politikere og grunneiere deltok. Det har vært tverrfaglige arbeidsøkter med fokus på uteområder og barn & unge internt. Eiendomsbransjen har gitt råd i prosessen i et eget møte. Planforslaget har vært diskutert i planforum hos fylkeskommunen med bl.a. fylkesmannen og Statens vegvesen.

I tillegg har det vært egne prosessmøter med vegvesenet. Miljørettet helsevern har vært invitert til informasjon og møte angående uteområder. Planforslaget ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn av formannskapet og lå ute til 15.01.2013. Det har vært to interne tverrfaglige planforum på kommunen og samtaler og møter med blant andre Hortenstangen kystlag, Kirkeverge /sogneprest, båtforening, roklubben og skateklubben. I høringsperioden ble det avholdt følgende møter for informasjon og innspill: Næringsfrokost, orientering for politikere før 1. gangs- behandling, åpent folkemøte, "stand" med ordfører i Torvgåden, presentasjon i biblioteket, samt egen facebookside.

3. OVERORDNEDE FØRINGER OG PLANER

Utarbeiding av plandokumentene er avhengig av at det tidlig kartlegges forutsetninger og rammebetingelser for planen. Det er gitt nasjonale, regionale og lokale føringer for planarbeidet. De nasjonale føringene er gitt i Stortingsmeldinger, statlige planretningslinjer (SPR), rikspolitiske bestemmelser og rundskriv. Det foreligger også regionale planer. Avvik kan gi grunnlag for innsigelser fra statlige fagmyndigheter eller regionale myndigheter.

3.1 Noen nasjonale retningslinjer og føringer for planarbeidet:

- T-5/93 Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging,
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen,
- T-2/08 Om barn og planlegging.
- T-1513 Barn og unge og planlegging etter plan- og bygningsloven, 09.01.2012.
- T-1521 Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, 02.07.2012.
- T-1497 Miljøverndepartementet 2011 – Nasjonale forventinger til regional og kommunal planlegging.
- T-5/99 B Tilgjengelighet for alle.

Regionale planer (fylkesplaner) med føringer for arbeidet med planen:

- Regional plan for handel og sentrumsutvikling i Vestfold vedtatt 20.10.2009.
- Regional plan for folkehelse i Vestfold 2011 – 2014 vedtatt 15.03.2011.

3.2 Kommuneplaner og andre overordnede planer

Nedenfor følger en oversikt over kommune- og kommunedelplaner, aktuelle kommunale temaplaner samt pågående kommunale og regionale planprosesser:

Kommuneplan for Horten kommune 2003 – 2015 - samfunnsdelen

I samfunnsdelen er det lagt til grunn noen hovedgrep for samfunnsutviklingen, og følgende er spesielt relevante for transformasjonen av Bromsjordet:

- Legge til rette for midlere befolkningsvekst, tilpasset lokalsamfunnet.
- Videre utvikling av eksisterende tettsteder og Horten by.
- Bærekraftig utvikling i hele kommunen.
- Satsing på trygge lokalsamfunn og samfunnssikkerhet.
- Ivareta hensynet til naturverdier og kulturlandskap.
- Fortsatt vekt på arealøkonomisering.

Kommuneplanens arealdel 2011 – 2023

Kommuneplanen fastslår at kommunedelplanen for Horten sentrum fortsatt skal gjelde,

men kommuneplanens generelle bestemmelser med retningslinjer og hensynssoner supplerer bestemmelser i kommunedelplanen hvor tilsvarende tema ikke er behandlet. Kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer med krav til parkering for bil og sykkel, lekeområder og uteoppholdsarealer gjøres gjeldende.

Kommuneplanen viser større båthavn i tilknytning til Bromsjordet, og det er gitt bestemmelser til denne i § 7.2.1.

Kommunedelplan for Horten sentrum vedtatt fra 2007

Planområdet omfattes av kommunedelplan for Horten sentrum. Området ble avsatt til fremtidig byggeområde for bolig, offentlig formål (barnehage) og erverv samt eksisterende friområde langs Hortenskanalen og arealet mellom Bromsveien og sjøen. Det ble også avsatt et område i sjøen for en mindre båthavn og et friområde kystkultur.

I kommunedelplanen åpnes det for barnehage. Bestemmelsene sier at hele området skal planlegges i sammenheng, og delområder skal siden kunne utvikles etappevis i tråd med samlet plan for området. Videre at det skal vurderes bruk av idékonkurranse eller arkitektkonkurranse som innspill til konsept og helhetsgrep for bydelen.

Kommunedelplan for Karljohansvern

Planområdet grenser opp mot Karljohansvern som er omfattet av en egen kommunedelplan. Planen legger til rette for flere museer, annen kulturbasert næring, kyststi og betydelige friområder med gode badeplasser. Store deler av Karljohansvern er fredet etter kulturminneloven. Det gjelder 82 bygninger i tillegg til en områdefredning. Karljohansvern dyre og plantefredningsområde (bl.a. Hortensskogen) er vernet etter naturmangfoldsloven.

3.3 Temaplaner

Følgende kommunale temaplaner er aktuelle for planområdet:

- Trafikksikkerhetsplan 2008 – 2011 vedtatt 24.09.2007.
- Boligsosial handlingsplan – rullering 2010-2013 vedtatt 10.05.2010.
- Klima- og energiplan for 2012-2020 vedtatt 12.12.2011.
- Kommunedelplan – Sykkelfrafikkplan for Horten vedtatt 27.02.2012.

3.4 Gjeldende reguleringsplaner

Følgende reguleringsplaner omfattes helt eller delvis av planområdet:

- PlanID00325-E1 Bankløkka 129/342, endring av reguleringsplan vedtatt 09.12.2002.
- PlanID00325 Bankløkka vest gbnr. 129/342 Horten vedtatt 05.11.2001.
- PlanID00271-E3 Bankløkka vest, endring av reguleringsplan vedtatt 07.06.2006.
- PlanIDH0127-3 Strandpromenaden del 1-7 vedtatt 08.11.1978.
- PlanIDH0127-2 Strandpromenaden del 1-7 vedtatt 08.11.1978.
- PlanIDH0120 Bromsjordet vedtatt 03.11.1978.

3.5 Regionalt planarbeid

Parallelt med planprosessen har det pågått et omfattende regionalt planarbeid i Vestfold med Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA). I høringsforslaget til RPBA, Mål, strategier og retningslinjer er det i delen for "Arealstrategi for byer og tettsteder" formulert følgende utfyllende målbeskrivelse:

- Vestfolds perlekjede av kystbyer, samt tettsteder og bygder er sterke, levende lokalsamfunn, møteplasser og bærere av Vestfolds historiske

identitet.

- Store endringsprosesser, særlig i de største byene, er gjennomført med høye krav til kvalitet for grønnstruktur og bevaring av kulturmiljøer.
- De største byene er regionale vekstsentra som fungerer som en drivkraft for byutvikling i fylket.
- By og land dyrkes som ulike kvaliteter, og gir i sum spennende og mangfoldige muligheter slik at hele fylket er i bruk.

For å nå disse målene er det foreslått følgende strategier:

- Styrke byene og tettstedene.
- Legge tydelige rammer for by- og tettstedsvekst.
- Samarbeide om byutvikling.
- Fortette og transformere med kvalitet.
- Gi rom for ulikhet og mangfold.

I høringsforslaget konkluderer Vestfold fylkeskommune med at de seks prioriterte områdene i T-1497 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging svarer godt til de prioriterte områdene i RPBA.

Lokalt på rullerte trafiksikkerhetsplanen parallelt med dette planarbeidet, for perioden 2013-2016. Endelig vedtak for RPBA og trafiksikkerhetsplanen vil foreligge første halvdel av 2013.

4 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET.

Indre havn er et naturlig fjordbasseng omkranset av Bankløkka og Bromsjordet mot vest og sør, Karljohansvern og Hortenskanalen mot øst og øyene Løvøya, Mellomøya og Østøya mot nord. Friområdet langs sjøkanten er kun opparbeidet med en asfaltert kyststi. Horten roklubb og Kystlaget er aktive foreninger etablert i sjøkanten innenfor planområdet.

Området består hovedsakelig av blandet næringsbebyggelse og grøntarealer. Den eksisterende bygningsmassen er av varierende teknisk og arkitektonisk kvalitet. Store deler av dagens utearealer består av harde flater som benyttes til trafikk-, parkerings- og lagringsarealer. Deler av planområdet har liten aktivitet og kan realiseres innen få år. I første halvår 2012 er det registrert 194 arbeidsplasser og en boenhet i området.

Bromsjordet ligger gunstig til i forhold til kveldssol, sjøen og med nærhet til både gode rekreasjonsområder og til sentrumsfunksjoner i Horten. Karljohansvern, øst for planområdet, har unike natur- og kulturverdier, og fungerer som rekreasjonsområde med badeplasser, skog og kyststi. Her er kafé, museum, hotell og konsertarrangement i tillegg til Horten Industripark med over 1500 arbeidsplasser.



Figur 3.1: Kommunens driftsanlegg, Færderseilasen og Hortenskanalen

4.1 Planavgrensning

Sør for havnebassenget, men nord for Fv310 Strandpromenaden ligger det relativt flate Bromsjordet. Planområdet utgjør 230 daa, hvorav 79 daa i sjø. Området er avgrenset av Strandpromenaden og Oregata i sør, Hortenskanalen i øst og Indre Havn sykehjem mot vest.



Figur 4.1: Planavgrensningen. I tillegg inngår deler av Strandpromenaden i endelig plan.

4.2 Kulturminner

Innenfor planområdet finnes nyere tids kulturminner i form av bygninger:

- Tyskerbrakker
- Pumpehus i kanalkanten
- Minevæsenets bygning (Vestfold ressurscenter)
- Horten brannstasjon

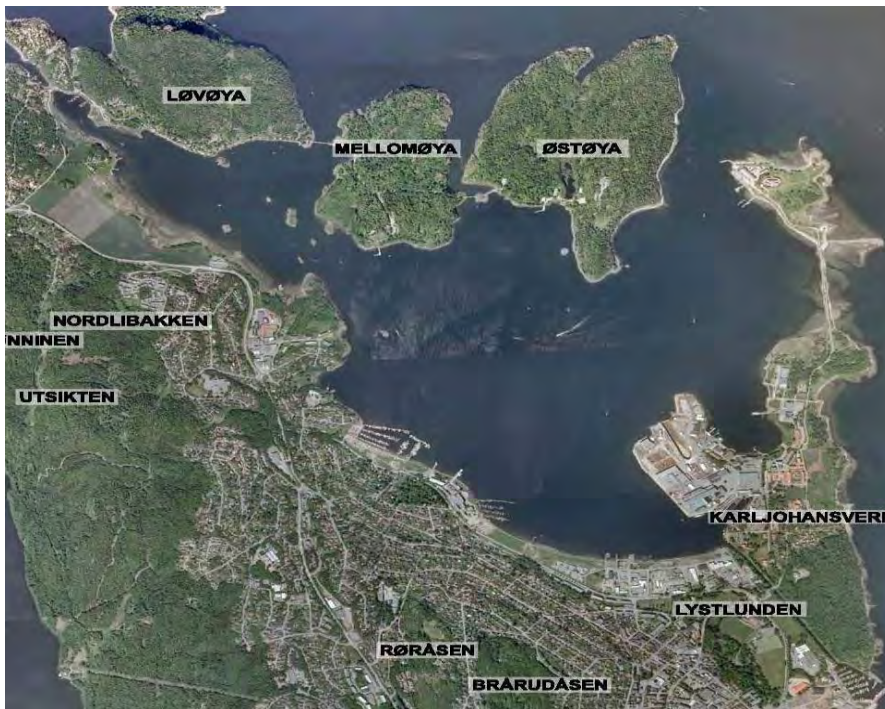
Kulturminner er nærmere beskrevet i konsekvensutredningen for kulturminner.

4.3 Landskap

Indre havneby ligger tett til byens sentrum, omgitt av Indre havne. Det store landskapsrommet er avgrenset av skogsområdene på Karljohansvern, Hortenskanalen, Lystlunden, kirkegården og videre mot et mer kupert åslandskap fra Brårudåsen nordover mot Løvøya.

Området ligger lavt på ca. 2,5 m.o.h., og er lite eksponert mot øst, sør og vest. Bromsjordet eksponeres i hovedsak mot Indre havn og landskapet omkring Løvøya, Mellomøya og Østøya. Avstanden er ca. 1,7 km så eksponeringen blir svært liten sett fra øyene. Et grønt belte på ca. 50 meter ligger mellom bebyggelsen og sjøen.

Bromsjordet er i dag et nærings- og industriområde utviklet over lang tid og uten noen overordnet plan. Bebyggelsen er svært variert med ulik størrelse, formspråk, materialbruk og uttrykk. Rommene mellom bygningene er store og utflytende uten noen egenidentitet. På grunn av beliggenheten lavt i landskapet med høydedrag bak og en bred strandsone, blir eksponeringen mot sjøen moderat.



Figur 4.2: Overordnet landskapsrom Indre havn.

4.4 Naturmangfold

Planområdet er i hovedsak asfaltert og i bruk som næringsområde. Friområdet langs sjøen utgjør ca. 15 daa og består bl.a. av eng / skrotemark.

Horten kommune har gjennomført en naturtypekartlegging for hele kommunen både på land og i sjøen. Data finnes i naturbase, direktoratet for naturforvaltning.



Figur 4.3: Gamle trær og ålegrasenger i naturtypekartleggingen (grønt) i området.

Naturtypekartleggingen viser to forhold som er viktige for området. Det er et større område med gamle trær som strekker seg litt inn i planområdet, og det er ålegrasenger i sjøen. Det kartlagte området på land består bl.a. av gamle eiker. I 2009 ble det gjennomført en undersøkelse av hule eiker ved sjømilitære samfunn. Disse eikene huser mange rødlistede arter av insekter og er godt undersøkt. For å sikre kontinuitet i gamle trær, har naturtypekartleggingen tatt med et stort parklandskap med gamle trær langs Strandpromenaden, Lystlunden, Hortenskanalen og ut på Karljohansvern. En mindre del

av dette ligger innenfor planområdet.

Hule eiker er en utvalgt naturtype i henhold til naturmangfoldloven. Det gjelder for eiker som er synlig hule eller eiker med en diameter på mer enn 63 cm i brysthøyde.

Trær med Misteltein er fredet. Fylkesmannen kan gi dispensasjon.

De viktigste trærne i planområdet er kartlagt:

Nr.	Antall	Type tre	Diameter i brysthøyde	Merknad
1	2	Store eiker	-	
2	2	Store popler	-	Står helt inntil veikanten av Oregata. Trærne har Misteltein og er derved fredet.
3	1	Stor eik	Ca. 75 cm	
4	1	Stor eik	50 – 75 cm	
5	1	Stor eik	Ca. 100 cm	
6	3	Store eiker	60 – 100 cm	
7	3	Store eiker	100 – 150	
8		Eik	Mindre enn 50 cm	
9	2	Store eiker	100 – 150	

Tabell 4.1: Registrerte eiker og popler innenfor planområdet som bør bevares.

Vest for Horten brannstasjon er det i tillegg registrert en bestand av ung svartor og bjørk som ikke er av spesiell interesse for det biologiske mangfoldet pr. i dag. I naturtypekartleggingen ble det 2007 registrert tre ålegrassenger innenfor planområdet. Ålegrassengene vokser innerst i bukta med god beskyttelse på dybder ned til fem meter. Det er tre små ålegrasenger på til sammen rundt 25 daa. I hele Indre havn bassenget er det 870 daa ålegrasenger. Størrelsen er avgjørende for verdisetningen. På grunn av de store engene får også de små forekomstene i planområdet verdi A.

I strandområdet er det en skrotemark som også har betydning for naturmangfold. Den omfatter flere sjeldne ballastplanter og en del blomster som er vanlig i fattige engsamfunn. En slik biotop er viktig for insekter som humler. Dette er igjen viktig for eplehager i hele Horten.

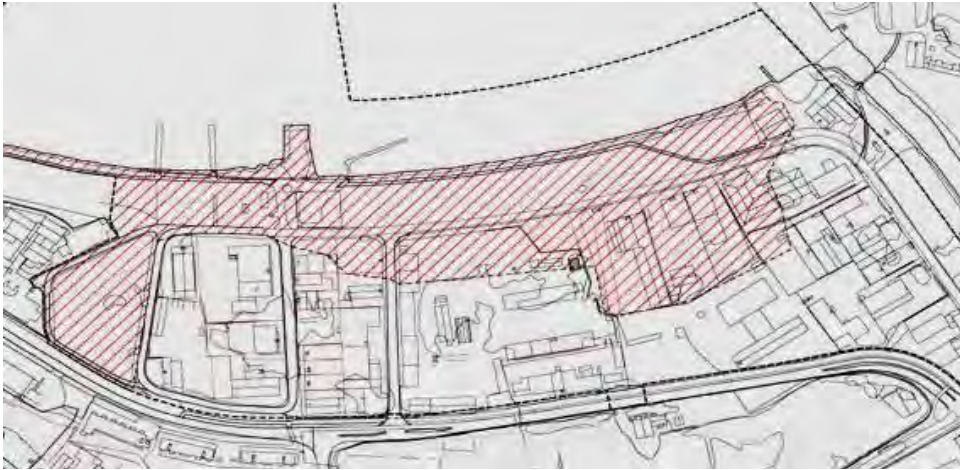
4.5 Lokalklima

Solforholdene i hele planområdet kan beskrives som gode. Fremherskende vindretning i sommerhalvåret er fra sør-sørvest, i vinterhalvåret fra nordøst. Normal nedbørsmengde er 800 mm pr. år og årsmiddeltemperaturen er +6,9 °C, det vil si et relativt mildt kystklima.

4.6 Grunnforhold og forurensning

Deler av området er benyttet som sjøkantdeponi for husholdnings- og industriavfall i perioden fra 1967 til 1979. Deponiet ligger som et bånd gjennom planområdet fra kanalmunningen i nordøst og til avgrensningen mot vest. Deponiet er fylt ut i et grunt sjøområde og har et areal på ca. 140 daa. Det skal være deponert om lag 360 000 m³ avfall i området. Store deler er i dag nedbygget.

I takt med utfyllingen av avfallsmassene ble deponiet rammet inn med en sjeté av stein. I 1989 ble det anlagt en bentonitt tetningsmembran i sjeteen som avgrenser deponiet mot sjøen. Denne skal hindre sigevann fra fyllingen i å nå sjøen. Det er etablert et drengsystem på innsiden av membranen som fanger opp sigevannet. Se også konsekvensutredningen og andre vedlegg i Bok B.



Figur 4.4: Rød skravur viser antatt utstrekning av avfallsdeponi innenfor planområdet.

4.7 Trafikk og støy

Trafikken til og fra industri-, lager- og forretningsvirksomheten på Bromsjordet går fra Fv310 Strandpromenaden og inn i Tomtegata eller fra Oregata og inn i Bromsveien. Strandpromenaden var tidligere omkjøringsveg for tungtrafikk nordover fra Bastøferga til E18. Det er etablert ny riksveiforbindelse sørvest for byen til E18. Ved stenging av Hortenstunnelen på Rv19 vil Fv310 Strandpromenaden være reservetrase for nordgående trafikk.

Gang- og sykkelveien langs Fv310 Strandpromenaden inngår i hovedsykkelveinettet i Horten. Det er ett gangfelt over Fv310 Strandpromenaden ved Horten brannstasjon. Trafikktellinger og fartsmålinger i uke 31/32 2011 viste at fartsnivået er for høyt ved gangfeltet i forhold til normer gitt i HB 270 gangfeltkriterier. ÅDT på Fv310 Strandpromenaden er ca. 3 500 og hastigheten er 50 km/t.

Bromsjordet og Karljohansvern blir ikke betjent av kollektivtrafikk. Nærmeste bussholdeplass er Ollebakken ca. 300 meter fra vest i planområdet.

Det er i kommuneplanens arealdel markert soner for støybelastning i gul og rød sone i et mindre område langs Strandpromenaden. Støynivået tilsier at området ikke er egnet for støyfølsomme formål som uteoppholdsareal for bolig. Det kan derfor være behov for avbøtende tiltak for bebyggelse langs Strandpromenaden. I planbestemmelsene kreves det redegjørelse for støyforhold for ny bebyggelse i forbindelse med forslag til detaljreguleringsplan.



Figur 4.5: Gul og rød støysone langs Strandpromenaden.

4.8 Barn og unges interesser

Det er et etablert ungdomsmiljø knyttet opp mot skateanlegget og "Bråkebrakka" mellom Bromsveien og Hortenskanalen. Aktivitetene er i stor grad tilrettelagt for ungdommer i aldersgruppen 14 – 20 år. Anlegget og aktivitetene har utviklet seg gradvis fra 1980-tallet med små ressurser og i stor grad styrt av ungdommene selv. Både skateanlegget og "Bråkebrakka" brukes daglig fra ettermiddag til kveld. Skateanlegget tiltrekker seg ungdom fra hele Vestfold og delvis også fra Østfold.

Horten roklubb gir et viktig tilbud til barn og unge i alle aldersklasser. Klubben tilbyr trening og aktiviteter flere dager i uken. Roklubbens lokaler fungerer også som sekretariat for ro-regattaer og for Færderseilasen. I tillegg blir lokalene brukt til arrangement- og møtelokaler og som serveringssted i tilknytning til ulike aktiviteter.

5. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

5.1 Fokus i planarbeidet

Bromsjordet skal transformeres til en ny bydel - Indre havneby. Bydelen skal bidra til å styrke aktiviteten i sentrum og legge til rette for konsentrert boligbebyggelse med kort avstand til sentrum og service. Planen skal stimulere til at det etableres attraktive og varierte boliger i kombinasjon med næring. Kvalitet og godt bomiljø skal prege bydelen med mennesket i fokus.

Kvalitet og gjennomføring har vært sentrale fokusområder i planprosessen. Kvalitet skal sikres både for den enkelte beboer, og for bydelen som helhet. Planen til Indre havneby bygger på byutviklingsteoriene til den danske arkitekten og byplanleggeren Jan Gehl, og hans to bøker: "Byer for mennesker" og "Livet mellom husene". Planen skal gi rammer for et sunt og godt bomiljø og er utviklet med tanke på folks trivsel og helse. Indre havneby skal oppleves som blå, grønn og levende!

Kvalitet

Planen vektlegger "kvalitet" på mange nivåer; fra plankonseptet med Heivei, fjerning av Bromsveien og etablering av leke- og rekreasjonsområder i kyst- og kanalparken. Planen skal sikre kvalitet i øyehøyde spesielt, da det er her kvalitetsopplevelsen er størst. Utforming av de enkelte bygg er viktig for helheten. Alle tiltak må være et positivt tilskudd. Det er ønskelig at design og detaljering vektlegges og gjenspeiler vår tid og gjerne å en slik måte at det assosieres med høyteknologi som er merkevare for Horten.

Gjennomførbarhet

Kompleksiteten i et transformasjonsområde er vesentlig større enn ved utvikling på jomfrulig mark. Dette gjenspeiles i følgende punkter for Indre havneby:

- Mange og små grunneiere og eiendommer
- Økonomisk usikkerhet som følge av forurenset grunn og lave salgspriser i markedet i Horten
- Trinnvis utvikling over tid og ingen bestemt rekkefølge på utviklingen
- Kommunen har begrenset mulighet til å være økonomisk "driver".

Planens bestemmelser, rekkefølgekrav, formål og utnyttelsesgrad (U-grad) er utformet med tanke på økonomi og fleksibilitet for utviklere. Å bygge hus i Horten koster omtrent like mye som i Oslo, men i Horten får man ikke de samme prisene ved salg. Bli investeringskostnadene for høye, blir det ingen utvikling. Derfor er kvalitet, utnyttelsesgrad og økonomi forsøkt balansert. Se videre Bok C, del 3.

Kvalitet er prioritert, men nøye vektet mot økonomi og utviklingstrinn så langt som

mulig. Planen er fleksibel og robust for å svare opp tidsperspektivet på 12-20 år i transformasjonen. Dette vises blant annet på følgende områder:

- Flexibilitet i valg av formål i store deler av planområdet.
- Man tilpasser detaljplanen til prosentvis andel boliger og andre formål.
- Stor fleksibilitet i rekkefølgen på utbyggingen.
- Balanse mellom rekkefølgekrav, kvalitet og økonomi.
- Alternative løsninger for parkering skal gi økonomi i realisering for tomter med forurenset grunn
- Grøntareal, gater og annen infrastruktur skal planlegges med helhetlig plan, men utvikles trinnvis.



Figur 5.1: Illustrasjon av kystparken i parallelle oppdrag, Alliance/Atsite.

Folkehelse

Indre havnebys plan stimulerer til aktivitet, møteplasser og mangfold blant annet ved å:

- Åpne for blandete funksjoner som smånæringer, kontor, tjenesteyting, servering, verksteder ol i kombinasjon med bolig
- Åpne for aktiviteter i strandsonen med småbåthavn, lek, maritime arrangement, flytende boliger, sjøsport og servering med mer
- Videreføre aktiviteter som roklubben, kystlag, skatepark
- Etablering av gatetunet som en sosial bydelsgate
- Strategi for parkering og biler som sikrer kvalitet og opplevelser på bakkenivå.
- Sikre grønne private hager som skaper aktivitet i gatene.

5.2 Parallelloppdrag- bakgrunn for konseptet

Planforslaget er utarbeidet med utgangspunkt i parallelle oppdrag høsten 2010. Tre arkitektteam ble engasjert for å jobbe fram kreative og realistiske utviklingsmuligheter for området. Materialet fra parallelloppdragene inneholdt en stor mengde informasjon, utredninger, plangrep og analyser som har vært en sentral del av kunnskapsmaterialet planprosessen og utredningene har bygget videre på. Parallelloppdragene har dannet grunnlaget for et omforent planforslag etter en grundig evaluering.

Evaluering av parallelle oppdrag, valg av plankonsept

Evalueringen av parallelloppdragene hadde følgende fokus:

- Landskap, grønnsstruktur, rekreasjon og fritid.
- Plankonsept og tettstedsutvikling
- Infrastruktur



Figur 5.2: Illustrasjonsplan – Griff arkitektur og Futhark/Asplan

Parallelloppdragene ble gjennomgått og analysert for å finne grep som kan være førende for den videre planprosessen. Følgende elementer ble vurdert som spesielt interessante grep og ideer som er videreført i planforslaget:

- En intern gate parallelt med Strandpromenaden, kalt "Heivei"
- Bromsveien fjernet mot nord
- Flexibilitet i utbyggingsrekkefølge
- Utbyggingstetthet og høyder
- Blandete formål
- Hager på bakkeplanet
- Grønne korridorer gjennom området i nord/sør retning mot sjøen



Figur 5.3: Oversiktsplan – Alliance /Atsite. Her ble Heivei introdusert.

5.3 Plankonsept

Oppsummering av de viktigste kvalitetsbærende prinsippene i planen:

1. Private hager og egne inngangsdører tilknyttet boenheter i 1 etasje
2. "Heivei" som sosial gate uten trafikksegregering
3. Bebyggelsen skal i størst mulig grad plasseres slik at de danner vegger i gatene
4. Planens parkeringsrammer skal forhindre at gateplanet blir utnyttet til parkering.
5. Ulik arkitektur i hvert felt og variasjon av høyder på bebyggelse.
6. Opparbeidelse av strandsonen til rekreasjonspark for alle
7. Nytenking i arkitektur og utforming blir et særtrekk ved bydelen

Kvalitet er summen av alle enkelttiltak.

Prinsippene for plankonseptet for Indre havneby er at eksisterende veier i nord-syd retning i hovedsak bevares slik de ligger i dag og skal fungere som adkomstgater inn i området. Bromsveien skal fjernes i takt med utbyggingen, slik at det ikke blir trafikk mellom ny bebyggelse og strandsonen.



Figur 5.5: Konsept for bydelen

Heivei etableres som et kjørbart gatetun, som snirkler seg gjennom bydelen fra øst til vest. Den skal være en sosial nerve i bydelen, noe navnet Heivei signaliserer.

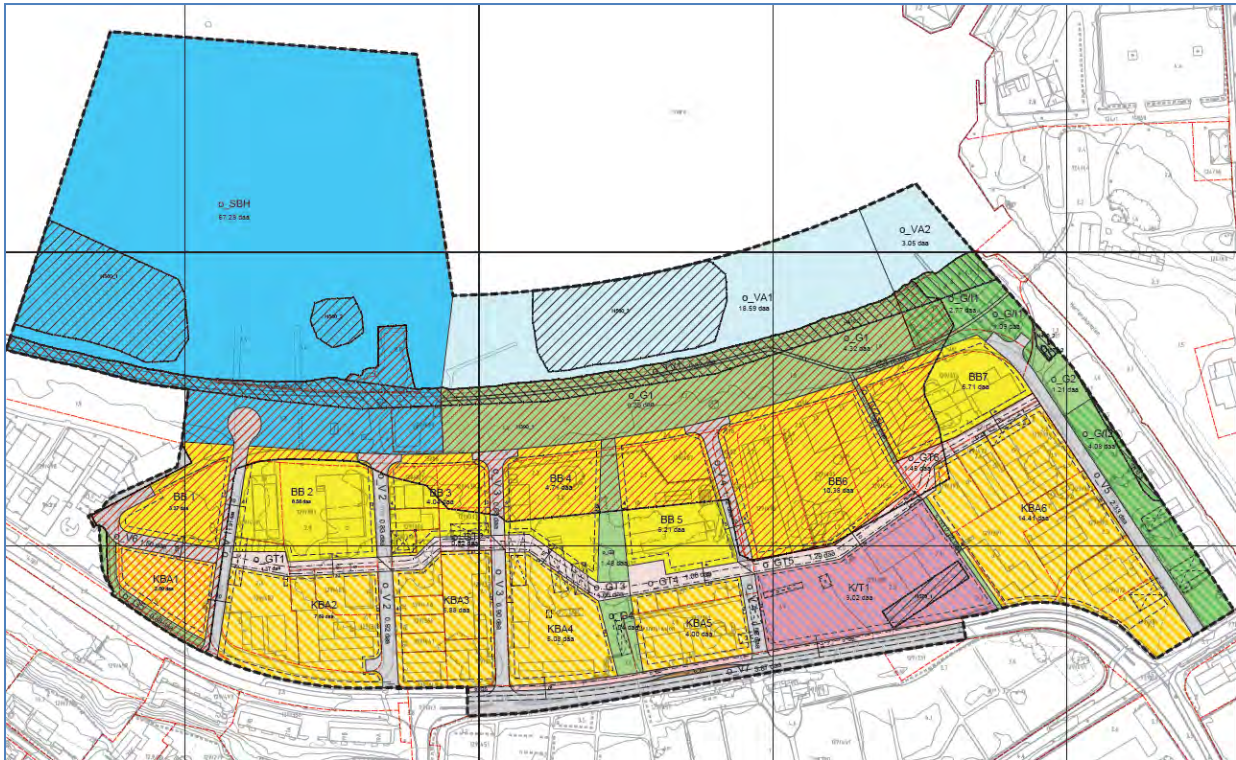
1. Bebyggelse og anlegg	
BB	Boligbebyggelse
BH	Barnehage
KBA	Bolig/Kontor/Næring/Tjenesteyting/Park
2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	
V	Veg
GT	Gatetun
GS	Gang-/sykkelveg
KH	Kollektivholdeplass
3. Grønnstruktur	
G	Grønnstruktur
TV	Turveg
GI	Grøntstruktur/Idrett
6. Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhør	
VA	Bruk og vern av sjø og vassdrag
SBH	Småbåthavn
a.3) Faresoner	
H390	Annen fare - sone for søppeldeponi
b) Infrastruktursoner	
H400	Krav vedrørende infrastruktur
c) Sone med angitte særlige hensyn	
A560	Bevaring naturmiljø
A570	Bevaring kulturmiljø

Kystparken i nord, kanalparken mot øst og en "grønn akse" med gangvei mot sentrum, skal opparbeides som park- og rekreasjonsområder for alle. Kvartalslekeplasser skal legges som lekestasjoner i fellesområdene og bidra til positiv aktivitet. Bydelens nærhet til sjøen og friareal er et stort potensial for å oppnå attraktivitet og få i gang utviklingen. Plankonseptet forsterker den maritime tilknytningen ved blant annet å tilrettelegge for bruk og nye funksjoner. Småbåthavn, sjøsport, flytende boliger og maritime arrangement skal gi identitet til Indre havneby.

5.4 Reguleringsformål

Planområdet er på 230 daa, hvorav ca 79 daa i sjøen og ca 150 på land. Ca 88 daa er byggeområder og ca 36 daa grøntområder / strandsoner.

Fig.5.5.1. Området reguleres til følgende formål.



Figur 5.6: Plankart

5.5 Områdeplanens forhold til detaljplaner

Detaljreguleringer- gjennomføring.

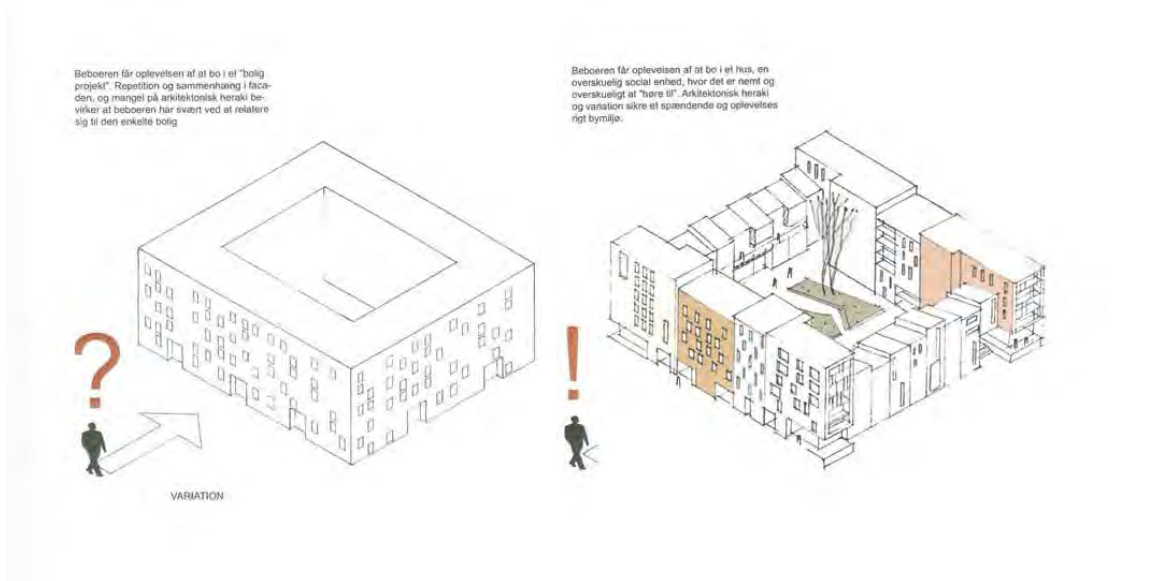
Områdereguleringsplanen stiller krav til detaljregulering for alle byggeområder og gater. Planen legger rammer for detaljreguleringene og avklarer viktige prinsipper som er styrende for kvalitet og de mål som er satt for utviklingen. Den videre avklaring vil bli fastsatt i detaljregulering. Fellestiltak skal gjennomføres av et felles infrastrukturselskap. Se Gjennomføringsstrategien - Bok C, del 3.

Hvert *felt* (kvartal) skal detaljreguleres samlet i samsvar med bestemmelsene. Det betyr at utforming, uterom og bebyggelsens plassering og volum avklares kvartalsvis, selv om det er flere eiere. Hvert felt kan utbygges i etapper. Feltene skal reguleres sammen med tilstøtende gater i samsvar med rekkefølgekrav. Store felt som KBA5 og BB6 bør kunne vurderes regulert i to felt. Områdeplanens bestemmelser videreføres og/eller konkretiseres i detaljplanene.

Helhetlig plan for fellesområder og gater

Det er krav til grøntområder og friområder når man etablerer boliger og det må tilrettelegges med teknisk infrastruktur, gater og lekeplasser.

Grøntområdene skal ikke detaljreguleres, men det stilles krav om godkjent grønnstruktur- og gatebruksplaner. VA/ teknisk- plan for hovedanlegg skal utarbeides parallelt og samordnes med grønnstruktur- og gatebruksplan. Illustrasjonsskisser er gitt som retningslinje for opparbeidingen av kystparken (G1). Kvalitetsprogrammet i "Kvalitets- og gjennomføringsstrategien" gir føring for innhold og kvalitet for fellesområdene og er gitt som retningslinje til planen. Grønnstruktur- og gatebruksplaner skal godkjennes av kommunen ved rammesøknad og utarbeides i samarbeid med kommunen so m grunneier. Grønnstrukturplanen skal utarbeides sammen med en tiltaksplan for forurensning i grunnen. Kommunen er grunneier og medvirkning er viktig i denne planen.



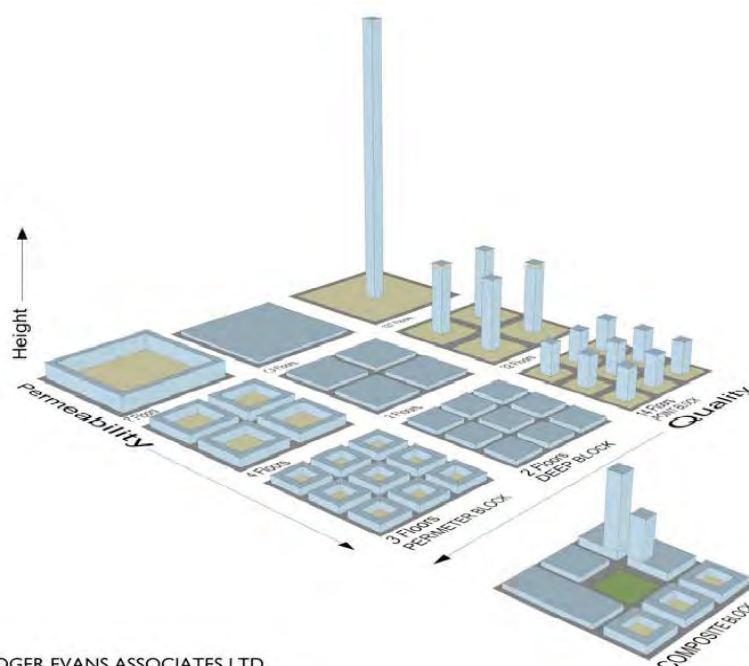
Figur 5.7: Hvert felt skal reguleres samlet, men kan bestå av flere bygg og byggetrinn. Ved utforming av et helt felt skal bebyggelsen deles opp slik at bebyggelsen framstår formmessig som mindre enheter med vertikalitet.

5.6 Arealbruk, utforming og utnyttelse

Indre havneby som ligger i sone 2 i kommuneplans arealdel, skal ha konsentrert bebyggelse, dog ikke høyere og tettere enn i sentrale sentrum sone 1. Alle byggeområder skal ha varierte høyder på byggene. Det stilles krav om gode lys og sol forhold og arkitekturen skal være moderne, helhetlig og med få, men solide materialer pr. bygg. Bebyggelsen skal plasseres slik at den danner vegger i gatene. Det tillates sprang og forskyvninger i fasaden.

Utnyttelsesgrad (U-grad)

Utnyttingsgraden beregnes i % BRA, og er definert i teknisk forskrift. % BRA er forholdet mellom bruksarealet (volum) og tomteareal i prosent. F eks: 100 % BRA betyr at hele tomten kan bebygges med noe mer enn en etasje. BRA er bebyggelse uten yttervegger. Utnyttelsesgraden som anbefales i Indre havneby er vurdert ut fra: Bomiljø, sone i sentrum, tilflytting kontra utviklingstid, referanseprosjekter som er sammenlignbare, sol og lys i uteområder og boliger, samt boligantall og medfølgende parkeringsbehov.



Figur 5.8: Skissen viser 10 måter å oppfylle samme utnyttelsesgrad på og indikerer at bomiljøet oppleves som bedre (økt kvalitet) når rommene mellom byggene blir mindre og fler. Høy, frittliggende bygg skaper ingen positive rom mellom byggene. Permeability: Fritt oversatt = "perforeringsgrad"

Planen legger til rette for en utnyttelse som gir et positivt bomiljø med passe høyde bygg. Samtidig er u-graden høy nok til at planen er økonomisk gjennomførbar og at det er realistisk å bygge ut Indre havneby i løpet av 15 år med ca 1% befolkningsvekst pr år.

Nærmere om utviklingstakt

Veksten i Horten tilsvarer et boligbehov på 100-150 boliger i året. Hvis det gjennomsnittlig bygges 50 boliger pr år kun i Indre havneby, vil det ta 10 år å realisere 500 boliger og 15 år å realisere 750. Skulle det gå fortere vil det bare være positivt! Økes utnyttelsen i området, økes antall boliger og dermed risikoen for at utviklingen kan stoppe opp og ta lengre tid enn 15 år. En suksessfaktor for Indre havneby er at utbyggingen bør komme raskt i gang, ha jevn framdrift for å bli et godt eksempel på fornyelse og bane vei for flere utbyggingsprosjekter i Horten.

For lav utnyttelse vil på den andre siden føre til at investorer *ikke* får lønnsomhet i i prosjektene. Det er for stor risiko og da satser man ikke. Glideskalaen og U graden i planen er derfor nøye tilpasset gjennomførbarhet, økonomi, kvalitet og tid.

Utnyttelsesgrad i planen:

- For felt som reguleres til kun bolig tillates inntil 130 % BRA.
- For næring, kontor eller tjenesteyting tillates 220 % BRA
- For parkeringshus alene tillates 260 % BRA.
- For felt som detaljreguleres til blandede formål sammen med bolig, varierer utnyttelse fra 135 % - 165 % BRA i samsvar med tabellen under. U- graden fastsettes i detaljplanen innen bestemte rammer.

For å stimulere til parkering under bakken medregnes ikke parkeringskjellere i grad av utnytting. For å stimulere til næring, gis det større u-grad i felt der boligandelen er lav.

Glideskala - fastsetting av utnyttelsesgrad for felt med kombinasjonsformål. (KBA)

Utnyttelsesgraden varierer med formål i alle felt avsatt til KBA "Kombinert anlegg og bebyggelse". Det er benyttet en tabell, her kalt "glideskala", etter en modell fra Stavanger kommune. Utnyttelsesgraden settes i fast detaljreguleringsplanen, innen rammene i skalaen under. Skalaen gir større utnyttelse (= mer volum), jo *mindre* andel boliger det skal bygges. Dette underbygges med at boliger trenger mer plass til uterom og lekeareal, sol og lys enn bygg med næring, parkering og kontor. Her trengs mindre utomhusareal, slik at man kan bygge tettere. Høydene blir de samme. Maksimal utnyttelse tillates bare dersom øvrige krav til bomiljø og uterom løses tilfredsstillende.

Glideskala:

Maksimalt tillatt utnyttelse i % BRA for et KBA felt	Maksimalt tillatt % av totalt volum som kan benyttes til bolig	Maksimalt tillatt % av volumet som må benyttes til annet formål enn bolig*
130 % BRA	100	0
135% BRA	90	10
140% BRA	80	20
145% BRA	70	30
150% BRA	60	40
155% BRA	50	50
160% BRA	40	60
165% BRA	30*	70
220 % BRA	0	100

* Boligandel i et felt skal alltid være større enn 30 %

Hvis U-graden var satt = 130 % BRA for både boliger og næring/kontor vil det i dag ikke være lønnsomt i å bygge annet enn boliger i Indre havneby. Det er en av grunnene til at utnyttingsgraden i flg glideskalaen stiger i forhold til boligandelen i et felt. Glideskalaen skal stimulere til at eksisterende bedrifter blir værende og/eller at ny næring kan etablere seg slik at Indre havneby blir mer enn bare et boområde. En heterogen og blandet bydel er viktig for attraktiviteten og mangfoldet.

Eksempel på fastsetting av U-grad for et KBA -felt:

Eksempel A:

I et KBA felt på 10,0 daa ønsker man å bygge 30 % næring og 70% boliger. Parkeringen legges i p kjeller under bakken. Utnyttelsesgraden blir da 145 % BRA i hht glideskalaen. På feltet kan man bygge et bruksareal (BRA) på totalt 14 500 m².

Eksempel B:

I et KBA felt på 10,0 daa ønsker man å bygge 30 % av BRA som eget parkeringshus og 70 % som boligbebyggelse. Det arealet av feltet som benyttes til P-hus får utnyttelsesgrad 260 % BRA. Det arealet av feltet som benyttes til boliger får u grad 130 % BRA.

I felt T1 som har bygg og trær som er bevaringsverdige gjør at deler av tomten ikke kan bebygges. Utnyttelsesgraden er satt lavere enn for øvrige felt. Tomten er regulert til barnehageformål.

5.7 Antall boliger, høyder og utforming

Hvor mange boliger som vil bygges er usikkert fordi planen er fleksibel i valg av hva man kan bygge, leilighetene vil variere i areal og det er ingen utbyggingstvang for eksisterende bedrifter i området.

Ved maksimal utbygging i samsvar med glideskalaen vil det kunne bygges ca. 130 000 m² BRA innenfor planområdet. Av dette vil minimum 50 000 m² BRA være boligformål, maksimum 50 000 m² BRA næring og dette fører til minimum 30 000 m² BRA parkering. Hvis hele området utbygges med bare boliger, vil det utgjøre ca. 90 000 m² BRA bolig og 20 000 m² parkering over bakken. Det tilsvarer ca 900 boliger.

Ved maksimal utbygging av alle tomter til *mindre* leiligheter og ved plassering av all parkering *under* terreng, kan Indre havneby teoretisk gi ca 1200 boligenheter. På bakgrunn av realistiske senario kan man forvente 500 - 800 boenheter.

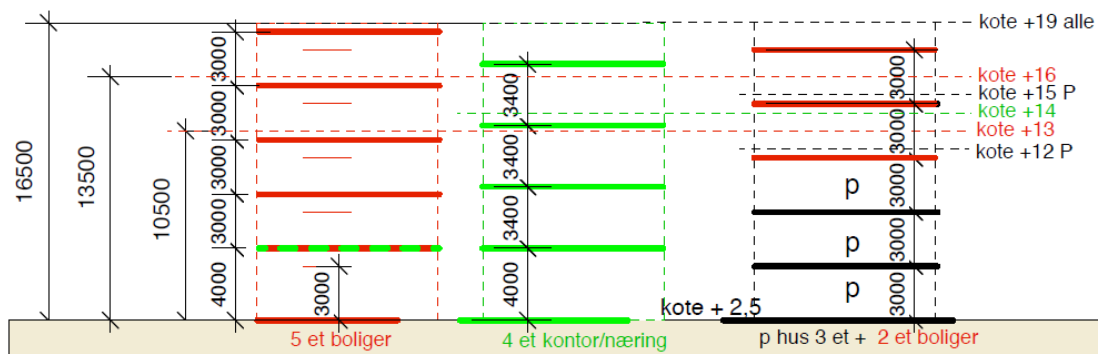
Høyder

Høyden på byggene skal varieres mellom 3, 4 og 5 etasjer. Beregningen av byggehøyder skal være i samsvar med Tek.10.

Byggehøydene er beregnet med en høy første etasje på 4 meter slik at næringlokaler kan innpasses på gateplanet.

Høyeste tillatte maksimale byggehøyder tilsvarer:

3 etg bolig = kote + 13,0	H = 10,5m fra gulv 1 et
4 etg bolig = kote + 16,0	H = 13,5 m fra gulv 1 et
3 etg næring = kote + 14,0.	H = 11,5m fra gulv 1 et
4 etg næring /5 etg bolig = kote + 19,0	H = 16,5 m fra gulv 1 et



Figur

5.10: Snitt som viser høydene på byggene fra bakken. Kotehøyden i 1 etg er +2,5. Boligbygg er illustrert med rødt. Grønt er kontor/ næring. Sort er parkeringshus.

Det tillates en høyere maksimalhøyde for bygg i 3 etasjer der det er næring/ kontor/tjenesteyting enn boliger, da disse funksjonene krever mer høyde pr etasje enn boliger. For næringsbygg vil antall etasjer begrenses til fire innen høyden som gir fem etasjer for bolig. Dette er bevisst i forhold til bomiljø, sol og lysforhold. Studier tilsier dessuten at det greit lar seg realisere maks U grad uten å gå opp i fem etasjer.

Parkeringshus.

Se også eget kapittel om parkering 5.8.

Minste høyde, tilsvarende 3 et parkering = kote +12,0. Maksimum høyde, tilsvarende 4 etg = kote + 15,0

Lavere min. høyde kan vurderes der første p-plan ligger på bakkenivå, dvs at gulv 1 et ligger mellom kote +1 og + 2,4. Parkeringshus skal bygges med minimum tre etasjer over terreng for å konsentrere parkeringen til så få bygg som mulig i planområdet.

Parkeringshus med parkeringsplan også *under* kote + 2,5, skal forholde seg til den samme *minste* tillatte høyde. Skal boliger kombineres med parkeringshus, skal det kun skje *over* tredje parkeringsplan. Det kan f eks bygges to etasjer med boliger over et parkeringshus i 3 etasjer, innenfor maksimal byggehøyde på kote + 19,0.

NB: Utnyttelsesgraden skal da beregnes ut fra *glideskalaen* for kombinasjon av flere formål. Det kan også legges næring i 1 et med bolig over i to plan parkering.

Hensikten med å sette en minste høyde på parkeringshus er for å konsentrere tomteareal benyttet til parkering. Dette er bygg som oppleves som mindre positive for bomiljøet, og som har lukkede fasader.

Figur 5.11: Utforming med variasjon. Vertikalitet i fasader og form. Romslige balkonger og takhager. Hager i 1. etasje er adskilt med høydeforskjell og murkant fra offentlig areal. Foto Gehl arkitekter og VIG Horten kommune.



Utforming og materialbruk

Ny bebyggelse skal framstå med en variasjon innenfor overordnede rammer og høyder. Parkeringshus skal vies spesiell oppmerksomhet ved utforming da disse kan prege et område negativt. Det stilles like høye krav til parkeringshusenes fasader, som til øvrig bebyggelse. Det tillates ikke åpne fasader. Bruk av beplantning, klatrevikster på fasader og "grønne tak" vil være et positivt tilskudd til bydelen og kan gjøre parkeringshus til frodige grønne bygg. Kvalitetsprogrammet del 2: «Bebyggelse og arkitektur» gir retningslinjer til utforming som skal følges opp i bestemmelser i detaljplaner og utbygging.

Det er ønskelig med nytenkning innen for bo-konsept og bruk av fellesrom. F. eks. felles gjesterom, trimrom, verksted, lekerom, takterrasse eller lignende. Det oppfordres til å sette av ca 1 m² pr leilighet til slike typer av fellesareal.



Figur 5.12: Illustrasjon av gatemiljø fra Heivei. III. ALT arkitektur.

5.8 Parkering

Parkering er svært arealkrevende. Flateparkering for alle biler i Indre havneby vil kreve ca 20 daa. 22,5m² pr bil. Det tilsvarer ca ¼ av det totale byggearealet i planområdet. Planen stimulerer derfor til parkeringskjellere under bakken og felles parkeringsløsninger i hus.

Fellesløsninger tilsier at parkeringskravet kan reduseres. Fellesløsninger reduserer trafikken i bydelen og gir et bedre bomiljø og trivsel. Dette er en kvalitet for bydelens sosiale liv og det er bra at folk beveger seg i gatene, og noe som vil skje i større grad ved bruk av felles parkeringsløsninger. Flateparkering i et plan vil være det mest lønnsomme og attraktive i et kortsiktig perspektiv for den enkelte utbygger. Dette er svært uheldig for bydelens bomiljø og spesielt sett fra gaten i øyehøyde.

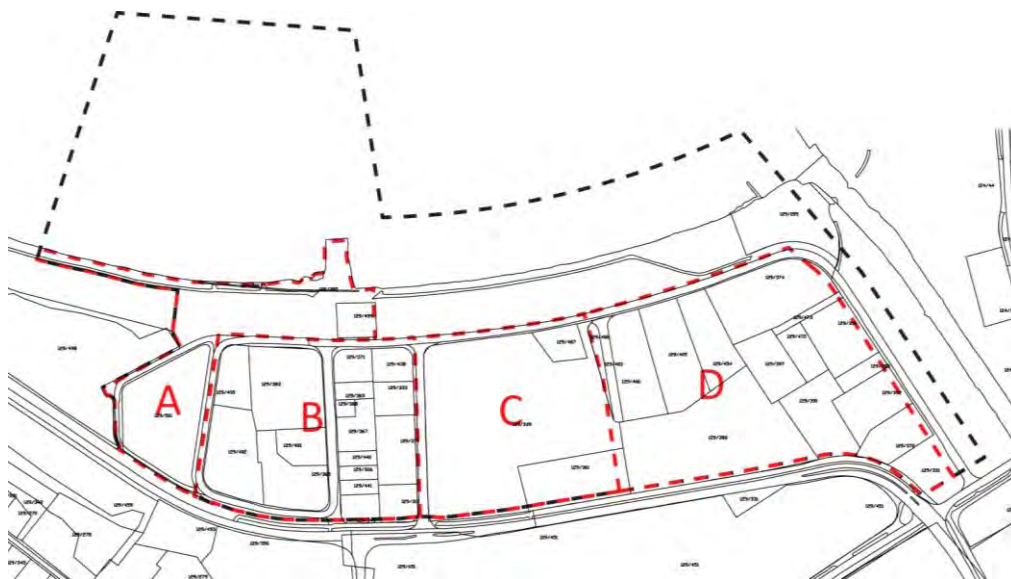
Parkeringsrammene forventes å bli gjenstand for dispensasjonssøknader, da det er mest lønnsomt og klart enklest for en utbygger å legge sin parkering på bakkenivå på sitt eget felt. Bydelen er derimot ikke tjent med slike løsninger. Det vil skape en lite attraktiv bydel med lite attraktive gatefasader.



Primært sier planbestemmelsene at skal parkering ligge under terreng. Siden grunnen flere steder er forurenset, *kan* dette kravet by på økonomiske utfordringer for noen. Det kan stoppe et byggeprosjekt økonomisk hvis kostnadene for parkeringskjeller blir for dyr som følge av opprydding og kostbar massedeposering. For å bøte på dette, er det i planen derfor lagt til rette for mulig etablering av felles parkeringshus, plassert primært langs Strandpromenaden. Det vil være opp til grunneierne å samarbeide om parkering.

Analyseområdet for parkering

Feltene er delt inn i områder som størrelsesmessig og avstandsmessig er egnet for felles parkeringsløsninger. Det vil da være mulig å etablere parkeringshus mindre enn 100 meter fra boligfeltene innen hvert område A, B, C og D. Dette anses å være en akseptabel avstand. Det er sosialt, helse- og miljømessig gunstig at folk beveger seg i gatene i bydelen, gjerne til og fra parkering, framfor heis ned i lukket parkeringskjellere.



Figur 5.13: Planområdet er inndelt i analyseområder, der felles løsninger kan vurderes

Ved detaljregulering skal forslagstiller redegjøre for dekningen av parkeringskravet og lage en plan for parkeringen for hele analyseområdet feltet er en del av. Hensikten er å avklare eventuelle behov for samordnet parkering. "Analyseområde for parkering" viser hvilke felt som primært skal avklare parkeringen i samarbeid. Det er frivillig å inngå avtaler om felles parkeringsanlegg, men det anmodes om at partene finner løsninger slik at utbygging kan skje, noe som bør være i alles interesse.

20 % av parkeringskravet kan løses på åpent terreng på private felt og gjestparkering kan dekkes opp ved ensidig gateparkering i adkomstgatene. Gatebruksplanene vil se på arealbruken i gatene mer konkret.

Parkeringskrav

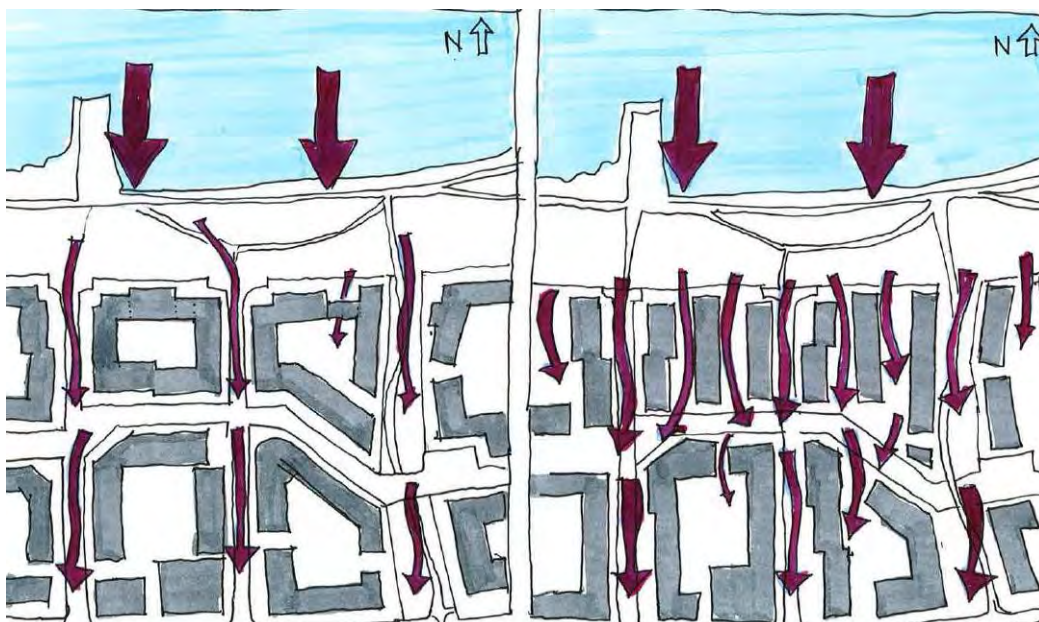
Parkeringskrav er oppgitt som minimumskrav i bestemmelsene. Kravet for biler ligger noe lavere enn i gjeldende kommuneplanen for sone 2. Dette er bevisst valgt da utviklere selv kan legge til rette for mer parkering om ønskelig. Det er en sannsynlig buffer i parkeringsplasser knyttet til båthavnen, som er mest i bruk i sommerhalvåret. Lavt parkeringskrav et skritt mot en bærekraftig byutvikling. I en sentrumsnær bydel som Indre havneby og i en tid med helseutfordringer vil det være riktig legge til rette for buss, sykling og gange.

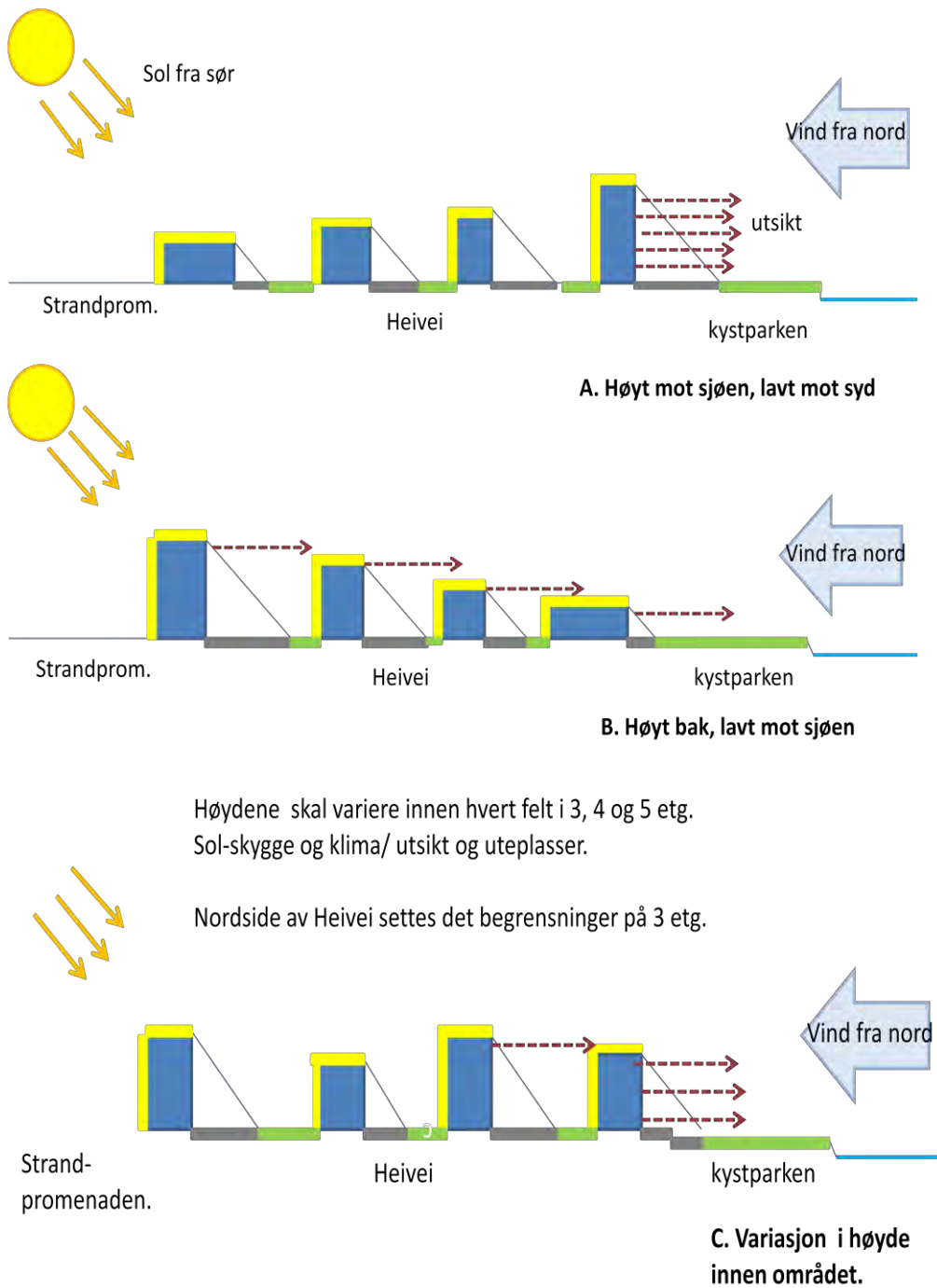
5.9 Lokalklimatiske forhold

Indre havneby har utsikt til sjøen og vind fra nord og sol fra syd. Ved detaljregulering og utbygging må man balansere mellom ønsket om sol på utomhusareal og bygninger, og attraktiv utsikt mot sjøen i nord. Det må også tas hensyn til at framherskende vindretning på vinterstid er fra nord. Det er viktig å skjerme og skape gode uteoppholdsareal også i kjølige årstider. I Bo01 i Malmø har man valgt å legge høyere bygninger mot sjøen som vindbeskyttelse. Det gir solrike, lune kvartaler mot syd.

Atkomstgatene i nord/sør-retning vil være åpne for nordavinden. Bebyggelsen bør anlegges slik at uteplasser skjermes fra sterk vind. Dette kan gjøres ved å dempe "vindkorridorer" mellom byggene. I gatene kan en benytte sprang i fasadene eller bruk av vegetasjon dempe vinden i gatene. Det stilles krav om redegjørelse for lokalklimatiske tiltak til detaljregulering. Da skal det framgå hvordan byggene skaper gode uterom ved ulik plassering av bygg og høyder.

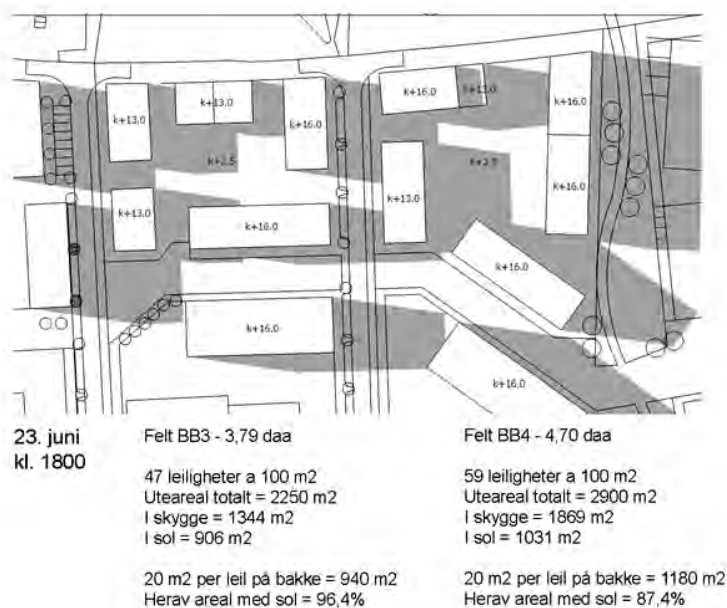
Figur 5.14: Vind fra nord vil være dominerende på vinterstid. Atkomstgater i nord/sør-retning vil være åpne for vinden. Bebyggelsen bør plasseres for å skjerme Heivei og private uteplasser fra sur vind. Bebyggelsesstruktur som skaper gjennomgående korridorer for vind fra nord, som vist på høyre side, bør unngås.





Figur 5.15:

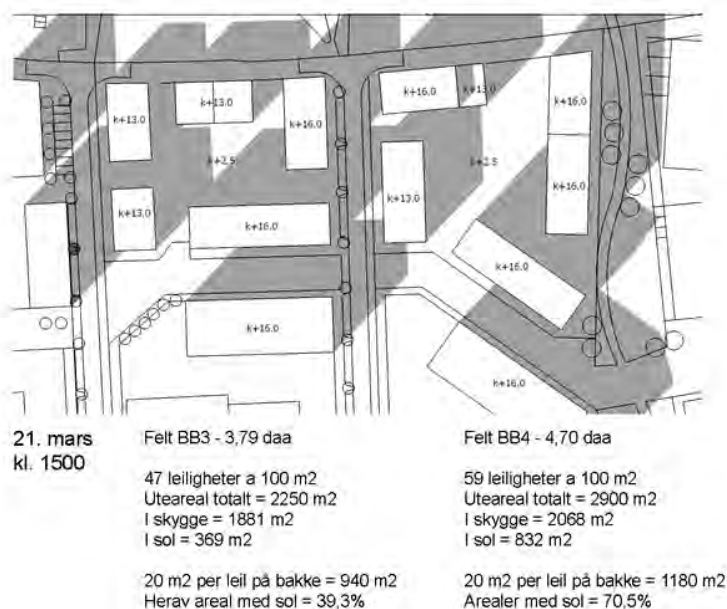
3 prinsipper for bebyggelse og høyder som gir ulike fordeler og ulemper. Høye hus i front gir mest sol og vind skjerming til bakenforliggende bygg. De tre forslagene er like mht utsikt. Utsikt kan oppnås i adkomstgatene



Solstudier

En enkel solstudie viser at det er mulig å tilfredsstillere krav til sol på de private uteoppholdsarealene, dvs. sol på 50 % av MUA på tidspunktene jevndøgn kl. 15 og sommersolverv kl. 18.

Merk: Solstudien viser at det vil være gunstig å åpne eller trappe ned bebyggelsen mot sørvest for å oppnå gode solfylte utearealer.



Figur 5.16: Solstudier for utomhusareal. I følge anbefaling fra Husbanken bør minimum 50 % av uteoppholdsarealene ha sol på jevndøgn kl. 15 og sommersolverv kl. 18.

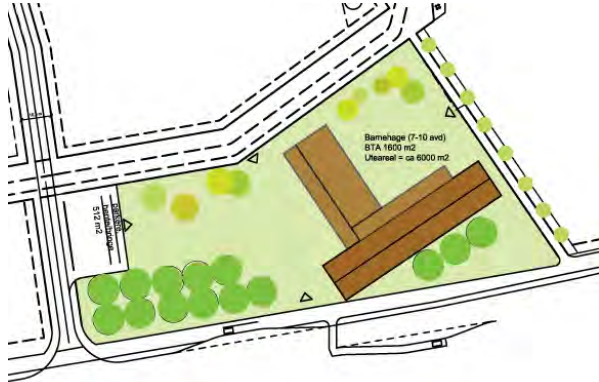
5.10 Sosial infrastruktur

Skoledekningen er tilfredsstillende for området, og kommunen har vurdert at eksisterende skoler har kapasitet til å ta i mot nye barn som følge av utviklingen. Barnehagedekningen er pr 2012 ikke kritisk, men kommunen ønsker å samlokalisere flere sentrumsbarnehager. Det er svært aktuelt å tenke Indre havneby.

Ut i fra et stedsutviklingsperspektiv vil det være positivt om bydelen fikk en barnehage innen området. Det er derfor avsatt et felt til barnehageformål, i tillegg kan det i prinsipp etableres barnehage innen alle felt med formålet «tjenesteyting», KBA felt.

I planprosessen er Horten Ressurssenter vurdert i forhold til lokalisering av en eventuell barnehage. Tomta kan gi rom for en barnehage med 7-10 avdelinger og romslig tilhørende uteareal. Med flotte nærområder som Karljohannsvern og Hortenskogen ligger det godt til rette for barnehage her. Strandpromenaden 30, eldre del, reguleres for bevaring sammen med de store trærne i på eiendommen. Dette gjør at man på en fin måte kan skape en grønn oase med en barnehage her. Plassering av en barnehage i et eldre bygg kan være utfordrende, men samspillet mellom nytt og gammelt kan også gi

ekstra kvaliteter. Det har man mange gode eksempler på. I detaljreguleringen må det avklares og utredes sentrale spørsmål som bruk av eiendommen til formålet, blant annet støyforhold, parkering, uteområder med mer. Det er viktig at eiendommen blir åpen for alle når barnehagen er stengt. Parkeringsplasser må begrenses til noen få i tillegg til hente og bringeplasser. Trafikkavvikling spesielt i Heivei samt kryssløsning Strandpromenaden utredes.



Figur 5.17: Skisse for mulig utbygging til barnehage på K/T1 Strandpromenaden 30, Horten Ressurscenter

5.11 Møteplasser og sosiale arenaer

I dag er de viktigste sosiale arenaene knyttet opp mot ungdoms- og skatemiljøet langs kanalen og Roklubben. Kystlaget er etablert lengst vest i planområdet med flere bygg og aktivitet rundt kystkultur og båtrestaurering. Kystlaget vil inngå i felt for småbåthavn og reguleres sammen med denne. Det vil være naturlig å lage en samordnet plan for hele feltet, slik at kystkulturbyggene kan få en god beliggenhet og bli vitalisert som aktivitets- og møteplass. Foreningene representerer aktiviteter som ønskes i området og som kan utvikles på en god måte sammen med bydelen. Det må være rom for justeringer og tilpasninger i dialog med partene.

Både bedre forhold for Færderseilasen og mulig flytende boliger i småbåthavna vil begge deler representere positiv aktivitet i området.

De viktigste nye sosiale element i planen er gatetunet "Heivei" med hager og små "lommer" og kystparken med grøntområder med lekeaktiviteter og rekreasjon, samt strandsonen med attraktiv opprusting mot sjøen.

"Heivei"

Intensjonen i planforslaget er at Heivei utvikles til å bli en sosial nerve for beboerne i bydelen. Gatetunets plassering og utforming er tilpasset eiendomsstruktur. Utformingen detaljeres gjennom detaljreguleringsprosesser basert på gatebruksplaner. Kvalitetsprogrammet, som beskriver utformingen og ambisjonene for bruk ligger som rammer for kvaliteten. Heivei utvikles trinnvis sammen med tilstøtende felt. Det kan være positivt om Heivei detaljeres med noe individuelle preg, ulik fargebruk, møblering og beplantning. Det skal vektlegges at gatetunet framstår med "ett gulv", og ikke oppdelt gangfelt og kjørebane. Kjørebane kan ha mønster, men skal vises med kantlinjer. Endelig utforming bestemmes i grønnstrukturplan som vil være styrende.

Gatetunet kan ha mindre forretninger, i tillegg til kontor, næring og håndverksbedrifter, kulturelle samlingspunkter, kaféer og lignende. I den grad disse funksjonene etableres, skal de anlegges med henvendelse mot gatetunet for å samle aktiviteten. Det skal ikke etableres forretninger som konkurrerer med handel i sentrum.



Figur 5.18: Traséen til Heivei er tilpasset eiendomsgrenser og utbyggingsmuligheter, noe som gir et variert og spennende gateløp.

Gatetunets bredde er 10 m, med tre utvidelser. Innenfor gaterommet tillates bilkjøring, sykling og gående, men trafikken skal innrettes på de gåendes premisser. Gatetunet utformes med beplantning, bymøbler mm. i samsvar med kvalitetsprogrammet og senere gatebruksplan. Lav byggehøyde sør for Heivei skal sikre gode solforhold i Heivei og forhager. På for- og ettermiddag vil Heivei ha svært gode solforhold, mens deler av gata vil ligge i skygge midt på dagen.

Det bør i detaljregulering vurderes om enkelte deler av Heivei kan ha ensrettet trafikk.

"Lommer" i Heivei

Langs nordsiden av Heivei, som har best solforhold, skal det anlegges mindre "lommer" som små plassrom til Heivei. 1% av tomtearealet skal legges mot Heivei til bruk for alle og utformes i samsvar med retningslinjer i bebyggelse og arkitektur, del 2. «Lommene» regnes med i MUA og skal utformes med *et innhold* og identitet. Se kvalitetsprogrammet Bok C



Figur 5.19: Snitt av Heivei. Solvinkel kl. 13 ved sommersolverv er vist som stiplet linje. På for- og ettermiddag vil solforholdene i Heivei være svært gode. Høyden på bygg på sydsiden i Heivei skal ikke overstige 3 etg. Se bestemmelser.

5.12 Hager

Det er satt en byggegrense på plankartet som gir en tilbaketrukket bebyggelse mot gater og grøntområder. Denne sonen er tenkt brukt til private hager, privat eller felles inngangsparti, eventuelt uteservering eller uteareal for næringsvirksomhet. Der det er hensiktsmessig (næring/kontor formål) kan arealet opparbeides som gateareal, gjesteparkering og lignende. Arealet kan benyttes til å løse høydeforskjeller mellom inngangsplan og gate. Ramper kan legges i denne sonen.



Figur 5.20: *Private hager tilknyttet boenheter i 1.etg. skal ha høy prioritet i prosjekt. a) Fornebu hageby solgte raskt sine rekkehusleiligheter over to plan i et leilighetsbygg med 3-4 etasjer. Hager i 1 etasje og romslige uteplasser er kvalitet som etterspørres. b) Illustrasjon av en "lomme" i Heivei. Her er inngang til gårdsrom kombinert med en lomme. Plassen har vann og sittebenker. Ill. Spir arkitekter.*

Alle boliger i 1 etg. skal, så langt det er mulig, ha en egen hage og helst egen inngangsdør. Man kan gjerne ha både forhage med inngangsdør på en side av huset og hage på den andre siden. Dette er et viktig for å skape liv i boområdet og hager skaper aktivitet ved at beboerne bruker og stiller de hagene sine. Boliger med hageflekk er egnet for flere beboergrupper og etterspørres av barnefamilier og eldre som flytter fra store hager. Hager gjør leilighetene i 1.etg. mer attraktive. Det er i skrivende stund, stor etterspørsel på rekkehusleiligheter med hageflekk i bynære strøk.

Hagene skal ha jord og kunne beplantes. I 1 etasje skal uteplasser *ikke* utformes som balkonger og som svever over bakken. Private hager skal bidra til å gi i Indre havneby et grønt og frodig preg som en hageby. Hagene med sin dybde vil begrense innsyn fra det offentlige rom og inn i boligen.



Figur 5.21: *Hage på bakkeplanet i leilighetsbygg med flere etasjer. (Foto Gehl arkitekter)*

Overganger

Gulvnivå i 1. etasje på bygg skal ligge på minimum kote +2,5. Dette gir en høydeforskjell mellom terreng og innegulv på mer enn 1 m enkelte steder. Veiene lar seg vanskelig heve i en trinnvis utvikling av området. Det stilles derfor krav om at terreng skal fylles opp mot høye grunnmurer. Det er avsatt en sone mellom vei og feltgrense hvor høydeforskjellen kan løses i kombinasjon med etablering av hager og overgangssoner.

5.13 Uteoppholdsareal (MUA)

Boliger skal ha minste uteoppholdsareal (MUA) hvor balkong kan utgjøre en del, se bestemmelser. Bebyggelsen skal plasseres og utformes slik at man i størst mulig grad oppnår at uteoppholdsarealet skjermes fra bil, støy og luftforurensning, og slik at flest mulig boenheter får mest mulig sol. Det tillates takterrasser på tak på innenfor høydebegrensningene. Se kvalitetsprogrammet.

Nærlek

Det skal anlegges trygge nærlekeplass for mindre barn inne på de private feltene. Fellesarealet skal beplantes og sonedeles for ulike bruk som grill, soling, lek m.m. Se bestemmelsene og kvalitetsprogrammet for retningslinjer. Lek skal ikke anlegges over farlige jordkabler.

5.14 Landskap og grønnstruktur

Fjernvirkning av Indre havneby

Ny bebyggelse skal variere i høyde mellom 3, 4 og 5 etasjer og vil ikke rage over bakenforliggende bebyggelse i østre del av planområdet. Ute fra Indre havn vil ny bebyggelse framstå som en tydelig fortetting av området, men bygningshøyder vil ikke endres dramatisk fra dagens situasjon. Oppgraderingen av strandsonen og beplantning vil være positiv i landskapsbildet, sammen med en småbåthavn med seilbåtmaster og kystmiljø.



Figur 5.22: Indre havneby sett fra Indre havn, her vist med bygg i 4 etasjer mot sjøen.



Figur 5.23: Illustrasjonsplan av Kystparken. Kvalitetsprogrammet er retningsgivende for tiltakene i parken inkludert denne skissen.

Grøntområder (felt G1-2 og G/I2, G3-4)

Kystparken, kanalparken og "grønn akse" er arbeidsnavn på grøntområdene. Grøntområdene er kommunal grunn og skal være tilgjengelig for alle. De skal opparbeides med stier, beplantning, lek, møblering og belysning og er nærmere beskrevet i kvalitetsprogrammet. Grøntområdene skal utvikles over tid i takt med utbyggingen av området, men vil tidlig få en basis opparbeidelse. Det er viktig at områdene framstå som attraktive fra første beboer flytter inn i havnebyen.

Kommunen stiller sin grunn til rådighet til lekeareal. Kvartalslekeplasser for boligene skal etableres i parkområdene G1 og G/I 2. Kvartalslekeplassene skal utformes som lekestasjoner i de større parkene. Et prinsipp som nå er vanlig i byer og tettbygde strøk.

Frrområdet skal være attraktive for alle brukergrupper. Kyststien skal opprettholdes og lyssettes og løpe i gjennom hele planområdet, også forbi småbåthavnen. Overgangen mot sjøen skal opprustes med langsgående brygge og generell utbedring av overgangen mot sjøen. En "aktivitetsspir" etableres i forlengelsen av "grønn akse". Piren skal kunne benyttes til opphold, sjøsport, krabbefisking, bryggedans, fiskeing med mer. Ytterst kan det være aktuelt med badetrapp.



Figur 5.25:Kystparken kan benyttes til rekreasjon, lek, trim og sjøsportsaktiviteter.

Kanalparken / skateparken.

Kanalparken (G2 og G/12) har en annen karakter en kystparken. Her er det mange store trær og kanalen gir sitt fredlige preg til området. Halve kanalparken ligger innenfor områdefredningen av Karljohansvern og derfor utenfor planavgrensningen. Planforslaget åpner fortsatt for bruk til skating, ungdomsaktivitet og idrett. Det er begrensninger i grunnen med VA ledninger som ikke er forenelig med betongkonstruksjoner eller innbygging.



Figur 5.26: Kanalparken har plass til et mindre nytt skateanlegg. Her fra Bystranda i Kristiansand som er et aktuelt referanseprosjekt



Figur 5.27: Parselhager er populært og kan være aktuelt i Indre havneby i "grønn akse". Hagene drives og opparbeides av private og trenger derfor lite felles vedlikehold

"Grønn akse", G3-4

Et grøntdrag skal etableres fra Strandpromenaden til kystparken. Den grønne aksen skal ha turvei som knytter kyststien med Strandpromenaden og videre gjennom kirkegården mot sentrum og Lystlunden. Planforslaget legger opp til at eksisterende gangvei (er) gjennom kirkegården skal oppgraderes .

Grønn akse skal ha tema "hager" som kan være frukttrær, bærbusker, blomster eller små kjøkken-/ parselhager med mer. Parselhager kan leies ut til beboere og andre som dyrker, steller og vedlikeholder sin del. (<http://www.bjorvikautvikling.no/herligheten>). Den grønne akse skal ikke inneholde lek som de øvrige grøntområdene. Kvalitetsprogrammet beskriver opparbeidelseskraav og ambisjoner for alle felles grøntområder som skal konkretiseres i en egen grønnstrukturplan.

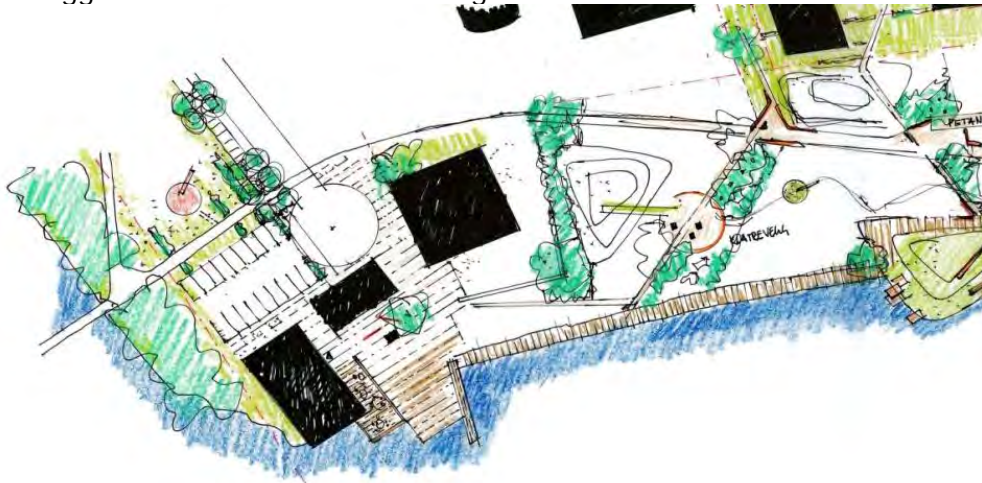


Figur 5.28: Fra kirkegården mot Indre Havn. Gangvegen fra sentrum skal oppgraderes i samarbeid med brukere og kirkeverge.

Roklubben, (G/11)

Det er et gode for bydelen om Roklubben kan opprettholdes. Planen gir mulighet for samme bruk som i dag eller en videreutvikling av idrettstilbudet. I området kan det

tilrettelegges for klubbens aktiviteter og utvidelse med strandkafé hvis ønskelig.



Figur 5.29: Mulig Fremtidig utvikling av området ved roklubben og ny kyststitråse (Skisse: Gullik Gulliksen AS landskapsarkitekter.)

Kyststien skal føres gjennom hele planområdet med bedret forbindelse mot broen over til Karljohansvern. Kyststien skal ikke legges i strandsonen over felt G/I1 da denne må forbeholdes robåter.



Færderseilåsen

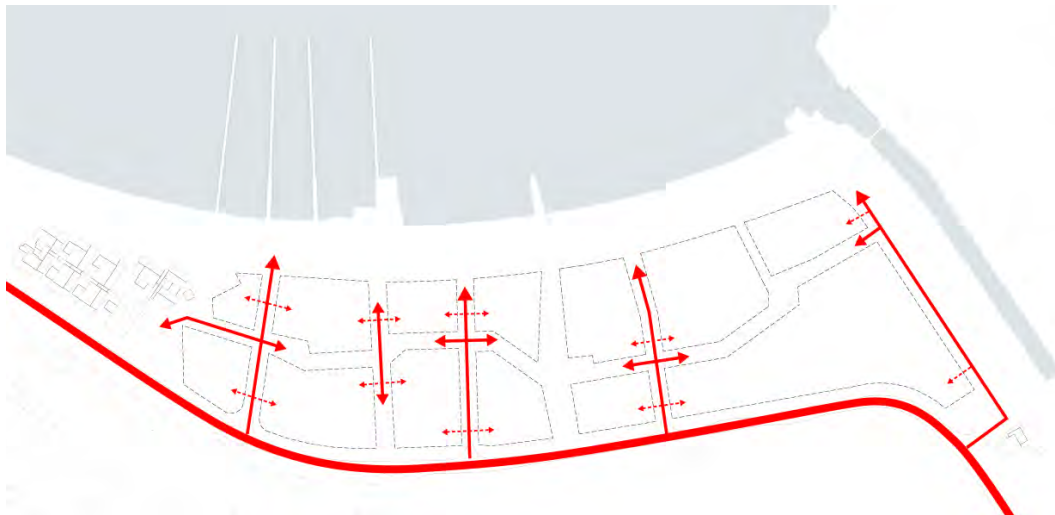
Målpunktet for Færderseilåsen er knyttet til Horten roklubb. Årlig fylles området med seilbåter og festivalstemning. Planen legger til rette for å forsterke denne og andre maritime arrangement ved å utbedre fasilitetene for båter.

Figur 5.30: Færderseilåsen har målpunkt i Indre havn. Bilde fra avslutningsarrangement.

5.15 Trafikk og atkomst

Kjøreatkomst

Kjøreatkomst til området ligger fra Strandpromenaden og Oregata. Det er planlagt ny atkomst fra Strandpromenaden til Bankløkka i vest, V1 og til ny veg, V4. Antall avkjørsler til planområdet fra Strandpromenaden er økt i planforslaget fra 2 til 4 i forhold til dagens situasjon. Bakgrunnen for dette er at man ønsker å begrense trafikk i gatetunet Heivei (øst-vest aksen) som er en boliggate. Bromsveien i nord skal fjernes gradvis i takt med utviklingen. Området skal utformes som et byboligområde med gater. Det er ønskelig med integrering av ulike trafikanter. Se også KU trafikk, Bok B.



Figur 5.31: Prinsipp for kjøreatkomst

Planen forutsetter at biltrafikk i øst-vest retning primært går i Strandpromenaden for ikke å belaste boligområdet med mer trafikk enn nødvendig. Adkomst via Tomtegata skal opprettholdes. Når bedriftene i dette feltet ønsker å realisere tomtene, skal kryssløsning til Tomtegata vurderes i detaljplanen i samsvar med trafikkbildet på dette tidspunktet.

Fv310 Strandpromenaden har i dag en trafikkmengde på ca 3 500 ådt, framskrevet til 2030 kan dette bli 4 500 - 5 000 ådt. En utbygging av Indre havneby med ca 800 boliger og 25 000 m² kontor, tilsvarende nedbygging av dagens virksomhet, kan gi en trafikkmengde til / fra Bromsjordet på 5 500-6 000 kjøretøy per døgn.

Kryssløsninger

Alle kryssene er vurdert som vikepliktsregulerte kryss. Ingen av kryssene har høye belastningsgrader. De ulike tilfartene har belastningsgrad i størrelsesorden $B=0,2-0,4$. Det er dermed ingen kapasitetsproblemer.

Hastighet Fv310

Skiltet hastighet på Fv310 Strandpromenaden er 50 km/t. Hastighetsmålinger utført i forbindelse med trafikktellinger (2011) viser at hastighetsnivået er for høyt til å etablere fotgjengerfelt. Det må innføres fartsreducerende tiltak før det kan etableres gangfelt. Hastigheten anbefales senket til 40 km /t. Det nye krysset/adkomsten som er planlagt ved Brannstasjonen kan medvirke til at fartsnivået går ned. Dette gir tryggere krysningsforhold for trafikanter. Dette vil avhenge av kryssutforming. Hvis det etableres trafikkøyer med noe avbøying i tilfartene på Fv310 kan dette bidra til reduksjon i hastighet. Etablering av bussholdeplasser i Strandpromenaden vil kreve etablering av et nytt gangfelt øst for kapellet. Bussholdeplasser kan også medvirke til å senke hastigheten for øvrig trafikk.



Fig. Illustrasjon av en tenkt adkomstgate V2 sett mot Indre havn. Spir arkitekter.

Atkomstgater

Atkomst til området og til bebyggelsen skjer via atkomstgater inne i området fra Strandpromenaden. Av disse veiene er det bare del av V4 som er ny. (Mellom brannstasjonen og Vestfold ressurscenter). I tillegg etableres nye kryss ved V1, som adkomst til sykehjemmet og til småbåthavn. Kjøreatkomst til eiendommene skal i hovedsak skje fra atkomstveiene V1-V6. Kjøreveiene i området opparbeides med kjørefelt for toveis trafikk og fortau på én side minimum for V1. Gatene skal også beplantes med blomstrende trær. Det tillates ensidig parkering i samsvar med senere utarbeidet gatebruksplaner. Kvalitetsprogrammet gir nærmere retningslinjer for utforming av gatebruksplanene.



Figur 5.32: Typisk snitt av atkomstgate

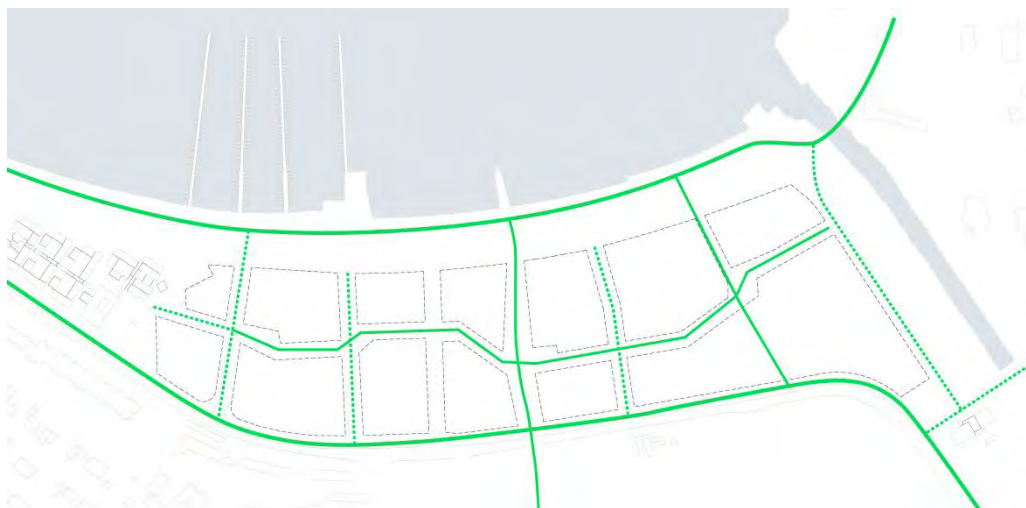
5.16 Gang- og sykkelvegnett



Figur 5.33: Utsnitt fra hovedsykkelplan for sykkeltrafikk Horten (feb. 2011)

Planforslaget legger opp til god tilgjengelighet for gående og syklende i området, og enkle forbindelser mot sentrum gjennom kirkegården og Lystlunden. Området bindes sammen av et nett av turstier som også kan videreutvikles i detaljreguleringer.

Gang- og sykkeltrafikk skal ha gode betingelser med hensyn på sikkerhet og fremkommelighet i planområdet. Det er gang-/sykkelveg langs Strandpromenaden som gir god tilgjengelighet til sentrum og idrettsanlegg. Det skal i tillegg etableres turvei over kirkegården og gjennom grønn akse. Dette skaper en ny snarvei fra Kystparken og Indre havneby mot sentrum og kan gi en alternativ rute til Karljohansvern.



Figur 5.34: Gang- og sykkelforbindelser i planområdet. Turvei knytter havnebyen til sentrum.

Kollektivtrafikk

Ved utbygging av Indre havneby vil det være behov for bedre kollektivdekning av området. Planen foreslår bussholdeplasser i Strandpromenaden. Hele planområdet vil ligge innenfor en radius på 500 m gangavstand fra bussholdeplass. Holdeplass på nordsiden av Strandpromenaden anlegges i forbindelse til eksisterende gang-/sykkelveg. På sørsiden kan det etableres bussholdeplass på f eks kommunens eiendom i tilknytning til kirkegården. Siden det ikke er plass til fortau langs Strandpromenaden inn mot kirkegården, må det etableres ny fotgjengerkryssing som atkomst til bussholdeplass i sør. Gang- og sykkelvei bør vurderes langs østredel av kirkegården fram til evt ny fotgjenger overgang. Det bør settes opp leskur på bussholdeplassene.

5.17 Småbåthavn og flytende boliger

Markedet for båtplasser i Horten er i dag nær balanse. Samlet sett er det ikke lange ventelister. Det er imidlertid mangel på båtplasser for større båter (over 30 fot). I forhold til prisnivået i Horten vil dette bli relativt kostbare båtplasser. Dette kan endres på sikt.

En ny småbåthavn i Indre havn vil i første omgang være interessant for beboerne i Indre havneby. Båthavna vil være svært viktig for å bidra til å skape attraktive boliger.

I Horten har i dag hver fjerde eller hver femte husstand båt. Dersom hver fjerde husstand i Indre havneby ønsker en båtplass og det fortsettes noe salg til andre, vil sannsynligvis 250-300 båtplasser være tilstrekkelig for å dekke etterspørsel internt i planområdet og utenfor på sikt.

Småbåthavna omfatter et landareal der det kan tilrettelegges for aktiviteter knyttet opp mot virksomheten, så som plass for utsetting av båter, slipp, småbåthavn, promenade, leke-, og oppholdsarealer. Det er ikke aktuelt å tillate vinteropplag av båter på land. Opplag må skje andre steder eller på sjøen i båthavna. Båthavna bør legge til rette for bobleanlegg for vinteropplag.

Kystlaget er en ressurs i området og planen legger til rette for å videreutvikling av virksomheten. Ved detaljregulering vil kystlaget og annen bebyggelse reguleres inn med. Parkering skal i hovedsak skje innen analyseområdet og da i felt BKA1. 20 plasser kan opparbeides i havneområdet.

Planforslaget åpner for at det også legges til rette for flytende boliger og husbåter i småbåthavna. Det kan gi et positivt tilskudd til bydelen og gi den en egenart som er lite utnyttet i Norge.



Figur 5.35: Illustrasjon av stor småbåthavn med bølgebryter, parallelloppdrag fra Futhark/Asplan Oslo. Dette anlegget er dimensjonert for 600 båter.

Flytende boliger

Flytende boliger er kommet opp som et spennende tema i planprosessen. Det er ikke etablert flytende boliger i Norge, men det er flere prosjekter på gang. I naboland som Sverige, Finland og Danmark finnes dette. Horten kan således bli første by med flytende

boliger. I planprosessen har det vært både lokale og utenbys interessenter.

Det er foretatt en konsekvensutredning(KU) av flytende boliger i forhold til privatisering av strandsonen utredet som egen politisk sak. Planen åpner da for inntil 30 flytende boliger i bestemmelsene i samsvar med politisk vedtak om omfang. Det forutsettes flere utredninger i detaljplan av private initiativ, som ser på virkninger på samfunn og miljø, naturforhold og egnethet, eiendomsforhold og bryggeplass. Det vil da være opp til beslutningstagere hvor vidt slik etablering skal skje og hvor mange. Planen lar seg realisere uten flytende boliger.



Figur 5.36: Eksempel på flytende bolig.

5.18 Rekkefølgekrav

Det er i prinsipp ingen bestemt utbyggingsrekkefølge på feltene i planen. Det var en premiss ved oppstart av planarbeidet at eksisterende bedrifter skulle kunne bli i området så lenge de ønsker. Det stilles derfor ingen økonomiske krav til bidrag til felles infrastrukturtiltak før den enkelte eiendom realiseres.

Planen har derfor lagt til grunn at eksisterende høyde på veier i hovedsak vil være som i dag. Eksisterende eiendomsgrenser er forsøkt ivaretatt innen området. Det er sjekket ut at fjernvarme, VA-føringer, veier og infrastruktur i hovedsak kan løses uavhengig av hvor utviklingen starter. Gatetunet Heivei har en trase som er nøye plassert for ikke å komme i konflikt med de grunneierne som ønsker å bli værende. Det er gitt rom for justeringer av Heivei i detaljplan hvis det skulle være nødvendig for ikke å hindre utvikling.

Planen forutsetter at et privat selskap står for opparbeidelse av felles infrastruktur.

Rekkefølgekrav basert på en trinnvis utvikling.

Rekkefølgekravene til felles infrastrukturtiltak er utformet med bakgrunn i følgende rammer:

- De er økonomisk gjennomførbare slik at det ikke blir for store kostnader for tidlig i utbyggingen av området.
- Fellesområdene skal framstå med kvalitet og ferdigstilles så tidlig som økonomisk mulig.
- Felleskostnadene skal ikke være større enn det utbyggingen kan bære.

Rekkefølgekravene er fordelt slik at kostnadene ikke blir for store i første fase av

utbyggingen. Penger til fellestiltak vil ikke være tilgjengelige før den enkelte realiserer sin eiendom. Kvalitet og rekkefølgekrav er balansert med en realistisk økonomi, for å sikre gjennomføring. Rekkefølgekravene er beskrevet nærmere i "Gjennomføringsstrategien" og i bestemmelsene til planen.

6. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

6.1 Prinsipper for bærekraftig områdeutvikling

Bærekraftsstrategi

Det viktigste bærekraftgrepet ligger i at Indre Havneby planlegges med en høy utnyttelse og ligger nær bykjernen og med lokale arbeidsplasser. Det er dokumentert at klimagassutslipp fra sentrumsnære bydeler med høy tetthet er vesentlig lavere enn spredte bydeler. I så måte vil Indre Havneby utgjøre et positivt ledd i Horten kommunes energi- og klimaarbeid.

Områdeplanen for Indre havneby er utviklet med utgangspunkt i en bærekraftstrategi som bygger på tre hovedpilarer – miljømessige, økonomiske og sosiale forhold.

Utslipp av klimagasser

Klimagassutslipp er å betrakte som en overordnet miljøpåvirkning, som defineres av en rekke beslektede temaer – energibruk, transport, materialbruk og så videre. Tiltak innenfor disse temaene vil derfor også bidra positivt i forhold til reduksjon av klimagassutslipp. Ved utnyttelse av fjernvarme innenfor planområdet vil en unngå klimagassutslipp fra lokale energikilder. I tillegg vil ny bygningsmasse med god energistandard ha et lavere energibruk og klimagassutslipp i drift enn eldre bygningsmasse.

Transport

Motorisert transport forårsaker miljøbelastninger knyttet til klimagassutslipp, energibruk, ressursbruk, støy og forurensning. Det har derfor vært et mål å redusere motorisert transport innenfor og til og fra planområdet. Dette er fulgt opp gjennom flere tiltak:

- Planen stimulerer til bygging av næringsareal med tilhørende arbeidsplasser og eventuell barnehage. Dette vil kunne generere korte transportveier mellom boliger og arbeidsplasser internt i planområdet.
- Arbeidsplassene på Karljohansvern ligger i gangavstand fra planområdet, og gode gang-/sykkelforbindelser er sikret i planforslaget.
- Langs gatetunet åpnes det for lokale tjenestefunksjoner som kan redusere reisebehovet til beboerne.
- Gatetunet er tilrettelagt gående og syklende fremfor motorisert trafikk. Dette vil oppmuntre til nye transportvaner.

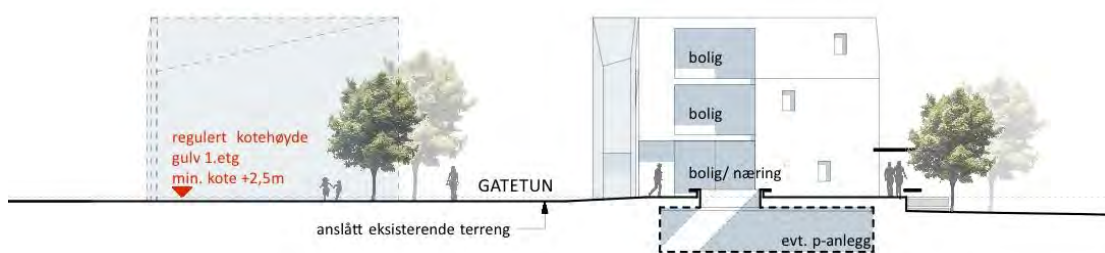


Figur 6.1: Illustrasjon grøntdrag, Alliance/Atsite

6.2 Fortetting med kvalitet

I forslag til "Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RBPA)" legges det vekt på at kommunene skal utvikle bestemmelser og retningslinjer for kvalitetskrav i nye utbyggingsområder. Det er viktig å sikre gode bomiljø og ta hensyn til kvaliteter i eksisterende omgivelser. Følgende punkter er søkt oppfylt i planarbeidet i tråd med RPBA:

- Identitet og stedsforståelse
- Skala og bebyggelsesstruktur
- Sosialt liv og møteplasser
- Blanding av funksjoner
- Variert boligtilbud
- Estetikk og arkitektur
- Det offentlige rom
- Parkering og miljøvennlig transport
- Gode uteoppholdsareal (areal, kvalitet og sol)
- Tilgjengelighet for alle.



Figur 6.2: Illustrasjon-snitt av "Heivei", mulig utbygging her vist med 3 etg. Ill. Context.

6.3 Tekniske forhold

Avfallshenting

Det er ikke laget plan for eller avsatt areal til avfallshåndteringen i områdereguleringsplanen. Det er på grunn av forurensningen i grunnen ikke aktuelt å sette krav om avfallssug. Avfallshåndtering må avklares i detaljreguleringen av det enkelte felt og gateutforming.

Setninger

Pæling til fjell anses å eliminere risikoen for setninger og komplikasjoner med stabilitet og masseendring. Det må gjøres geotekniske undersøkelser.

Skade på infrastruktur

Risiko kan avbøtes ved nøyaktig kartlegging og kabelpåvisning før gravearbeider starter.

Eksposering av giftige komponenter gjennom forurenset jord

Ved utbygging kreves miljøtekniske undersøkelser for å klargjøre behov for tiltak i forhold til forurensingssituasjonen i området.

Elektromagnetisk stråling

Ved planlegging av nye boliger og lekearealer for barn bør styrken på magnetfelt ikke overstige 0,4 mikrotelsla. Dagens situasjon er ikke kjent, men det anses som lite sannsynlig at strålingsgrensen er overskredet med nedgravde kabler. Kabelpåvisning før

byggestart vil gi nødvendige avklaringer.

Luftforurensing og støy

Problem med luftforurensing og støy er i hovedsak knyttet til biltrafikk i området. Det stilles krav om redegjørelse for støyforhold ved detaljregulering.

Grunnforurensing

Det må i detaljregulering og byggesaksbehandling tas hensyn til grunnforurensingen. Det stilles krav om utarbeiding av massehåndteringsplan for alle tiltak i området.

6.4 Barns interesser

Planforslaget legger et grunnlag for å etablere gode oppvekstvilkår gjennom grønt-arealer, leke- og oppholdsplasser, samt andre tilrettelagte møtesteder for barn og unge.



Figur 6.3: Lekeplasser etableres i kystparken, kanalparken og i boligfeltene som nærlekeplasser

Leke- og friområder

Det er flere større leke- og friområder i nærheten av planområdet. Det er kort vei til idrettshall og fotballbaner i Lystlunden. Hortenskogen ligger et steinkast unna sammen med badeplasser og store tur- og grøntområder på Karljohansvern. Innen planområdet vil det være mulighet for større barn å bedrive sjøsportsaktiviteter og fri lek i kystparken og kanalparken. Totalt sett er dette et svært allsidig og spennende oppvekstmiljø midt i byen. Nærområdene anses å oppfylle krav til områdelekeplass for bebyggelsen.

Trygge forbindelser til større leke- og friområder vil bli opprettholdt eller forbedret i forhold til dagens situasjon. Det legges det opp til en ny gangforbindelse i et grøntdrag gjennom planområdet, over kirkegården og videre inn mot Lystlunden og sentrum skole.

Planforslaget innebærer også opprusting av kystparken og kanalparken for rekreasjon, tur, trim og lek. Kvartalslekeplasser for boligene skal etableres i parkområdene som offentlig tilgjengelige anlegg i park. Kvartalslekeplassene skal utformes som frittstående aktivitetssoner og de skal ikke inngjerdes. Parken og lekestasjoner skal inneholde funksjoner og muligheter for aktiviteter sommer- og vinter, og være tilpasset den aldersgruppe barn den er beregnet for. Det er i tillegg et ønske at lekestasjonene skal passe flere aldre, slik at parken tiltrekker seg ulike brukergrupper. Lekestasjonen er nærmere beskrevet i Kvalitetsprogrammet som er vedlagt planen som retningslinje.



Figur 6.4: Koblinger til større leke- og friområder.

6.5 Naturmangfold

Det meste av planområdet er næringsbebyggelse, veier og asfalterte plasser. Det er likevel deler av området som har et naturmangfold som har betydning. Dette er i hovedsak knyttet til tre naturtyper. Det er store trær, skrotemark og ålegrasenger i sjøen.

Store trær

Virkningene for store trær er begrenset fordi trærne i hovedsak står i utkanten av planområdet og på steder hvor de kan bevares. Liste over de trærne som bør bevares står i kapittel 4.4. Eiker som omfattes av forskrift for utvalgte naturtyper må behandles i henhold til denne forskriften. Trær med misteltein er fredet. Dersom det er gode grunner, kan fylkesmannen gi dispensasjon for felling.

Skrotemark / blomstereng

Kystparken vil berøre denne naturtypen. I deler av området bør det tas sikte på å bevare en form for blomstereng / skrotemark. Dette krever også mindre skjøtsel enn andre alternativer.

Ålegrasenger

Deler av ålegrasengene vil kunne bli berørt av småbåthavna. Det arbeides med en plan for opprydding av miljøgifter i bunnsedimentene i Indre havn. Aktuelle tiltak er mudring eller tildekking. I begge tilfeller kan ålegrasengene bli ødelagt. Dersom dette skjer, blir hensynet til ålegras mindre viktig i denne plansaken.

6.6 Energi

Energibehov

Området planlegges for maksimalt 130 000 m² ny bebyggelse, fordelt på boliger og næring. Med utgangspunkt i energikravene i gjeldende Plan- og bygningslov tilsier denne utnyttelsen et energibehov til bebyggelsen i området på totalt ca. 30 000 MWh/år. Energibehovet kan ventes å synke etter hvert som fremtidige skjerpinger av Plan- og

bygningsloven slår inn.

Fjernvarme

Ny bebyggelse i området skal tilkobles fjernvarme. Hovedtrasé for fjernvarme er planlagt inn i området for vest kirkegården, og vil først legges til rette vest i planområdet rundt sykehjemmet. Internt i området kan føringene gå i Heivei eller langs Strandpromenaden. Det kan ikke medregnes at fjernvarme kan legges i Heivei uavhengig av den trinnvise utviklingen. I Strandpromenaden kan derimot det skje.

Det forhindrer ikke at utbyggingen også kan starte i øst. Det vil i så fall bli lagt til rette for midlertidige løsninger. Traseer inn i planområdet vil tilpasse seg andre føringar i adkomstveiene.

Alternative energikilder

Planområdet er godt tilrettelagt for utnyttelse av solenergi. Topografi, byggehøyder og utnyttelsesgrader tilsier god soltilgang til alle utbyggingsfelter, og det er ingen vesentlig overskygging fra omkringliggende områder. Prosjekter innenfor planområdet oppfordres til å utrede bruk av bygningsintegrert energiproduksjon, enten i form av varmeproduksjon (vann- og luftbaserte solfangere osv.) og/ eller elektrisitetsproduksjon (solceller e.l.). Grunnet utbygging av fjernvarme er det ikke planlagt felles alternative energikilder i forbindelse med områdeplanen.

6.7 Risiko og sårbarhet

I henhold til plan- og bygningsloven § 4-3 skal det utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse for alle planer som legger til rette for utbygging. Det er gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) basert på forslaget til områdereguleringsplan. I risikovurderingene er det tatt utgangspunkt i en vurdering av relevante farekategorier, konsekvenser en relevant hendelse kan få og tiltak som er lagt inn i planen for å motvirke eller avbøte fare eller uønskede hendelser.

Analyserapporten er vedlagt planbeskrivelsen. ROS-analysen har identifisert elleve relevante hendelser/situasjoner, hvorav seks hendelser/situasjoner utgjør en høy risiko.

Flom og oversvømmelse:

Risiko for oversvømmelse ved stormflo er redegjort for i konsekvensutredningen for byggehøyde kote +2,5 moh.

Radon:

Risiko forbundet med radon skyldes at deler av området er ansett å ha høy radonaktivitet.

Lukt innendørs, brann- og eksplosjonsrisiko:

Lukt- og brann- og eksplosjonsrisiko er knyttet til innlekking av deponigass av flyktige forbindelser i boliger.

Setninger:

Setninger er i utgangspunktet problematisk siden store deler av området ligger på tidligere deponi.

Skade på infrastruktur:

Siden området har betydelige nedgravde strømkabler, er det vurdert at risiko knyttet til skader under gravearbeider er høy.

Middels risiko er knyttet til grunnforurensning ved eksponering av giftige komponenter gjennom forurenset jord som graves opp og ikke tildekkes eller fjernes etter at utbyggingen er ferdig. Middels risiko er også knyttet til utslipp av sigevann til sjøen som kan skje ved skade på tetningsmembran eller penetrering av underliggende leire slik at det blir kontakt mellom sigevann i deponiet og sjøen. Elektromagnetisk stråling er

vurdert som en middels risiko. Det skyldes at det i dag ligger nedgravde høyspentkabler på området.

Nedenfor følger en oppstilling av avbøtende tiltak som er vurdert i forbindelse med de forholdene som er avdekket.

Flom og oversvømmelse

Reguleringsbestemmelsene krever at ny bebyggelse skal ha gulvnivå på kote +2,5 moh. eller høyere. Dette vil sikre beboere og bebyggelse mot skader ved stormflo og havnivåstigning. Alle veier har fall mot sjøen. Åpne "vannveier" kan etableres i gatestrukturen slik at flomvann raskt blir ført bort uten å gå i rør eller dreneres gjennom forurensede masser.

Radon, brann- og eksplosjonsrisiko og lukt innendørs

Tiltak mot radoninntrenging i bygg er skjerpet i plan- og bygningsloven av 2008 med tilhørende forskrift. Med lovpålagte tiltak anses risikoforholdet å være løst. Samme tiltak vil avhjelpe risiko mot inntrenging av deponigass og brannfare samt lukt innendørs.

Risikomatrixe					
Sannsynlighet	Konsekvens				
	Ufarlig	En viss fare	Kritisk	Farlig	Katastrofalt
Meget sannsynlig		7.2.10. Skade på infrastruktur			
Sannsynlig	7.2.8A. Lukt, utendørs	7.2.1. Grunnforurensning	7.2.8B. Lukt, innendørs	7.2.9. Setninger 7.2.10. Brann og eksplosjon	
Mindre sannsynlig		7.2.5 . Støy 7.2.6. Luftforurensning		7.1.3. Radon 7.1.2. Flom/oversvømmelse	
Lite sannsynlig			7.2.4. Elektromagnetisk stråling		

Tabell 6.1: Risiko- og sårbarhetsanalyse.

Rødt felt indikerer uakseptabel risiko. Tiltak må iverksettes for å redusere denne ned til gul eller grønn sone. Gult felt indikerer risiko som bør vurderes med hensyn til tiltak som reduserer risiko. Grønt felt indikerer akseptabel risiko.

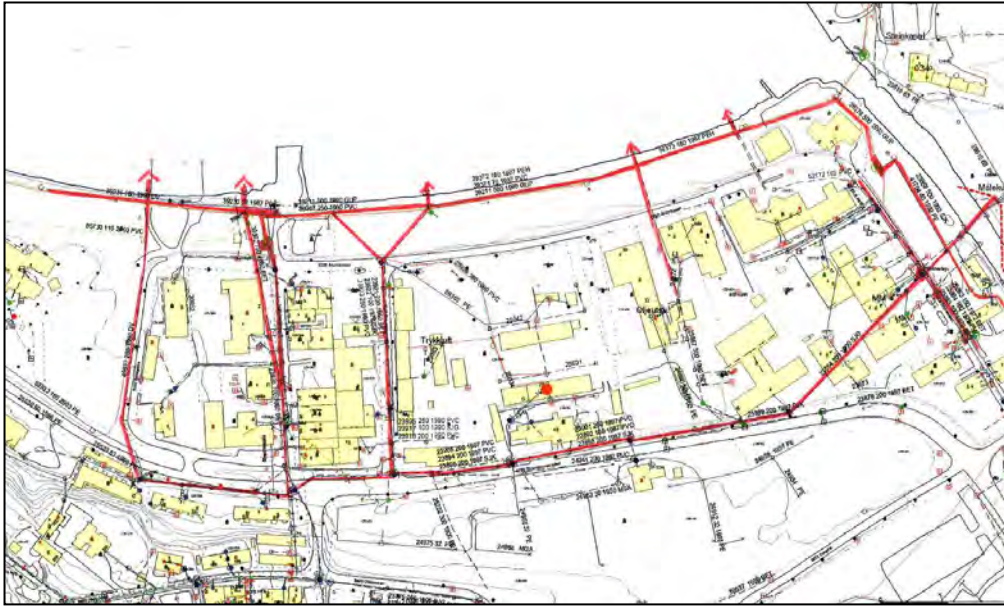
Beredskap

Planen ivaretar hensynet til overordnede beredskapsmessige hensyn på en tilfredsstillende måte. Veisystemet sikrer atkomst til alle felt i planen. Atkomst til bebyggelse innenfor feltene må redegjøres for i detaljplanfasen.

6.8 Teknisk infrastruktur

Vann og avløp

Eksisterende vann- og avløpsnett og elkabler har tilstrekkelig kapasitet inn til og gjennom området. Det må beregnes noe mer infrastruktur VA i midtre del. Tilfredsstillende føringer ligger i hovedsak under gater og under Kyststien. Det skal utarbeides en helhetlig VA plan for planområdet i forbindelse med første regulering eller tidligere.



*Figur 6.5:
Plan av
lednings-
nettet i
området.
Nytt kart /
kart vedlagt
gjennomføri
ngs-
strategien*

6.9 Økonomiske konsekvenser

Eiendomsforhold og gjennomføring av fellesanlegg

Eiendomsstrukturen i planområdet varierer mellom mange småteiger med ulike eiere, og større eiendommer som hovedsaklig er offentlig eid. Problemer med forurenset grunn er den største usikkerheten i prosjektet og kan i verste fall skrinlegge videre utvikling.

Kommunen forskutterer kostnadene til prosess og planutvikling. Dette skal tilbakebetales i form av infrastrukturbidrag av grunneierne. Kommunen ønsker ingen aktiv rolle som utvikler og har sin økonomiske interesse knyttet til salg av regulerte tomter. Som samfunnsbygger har også kommunen interesse i å få Indre havneby utviklet, både for økt skatteinngang og omdømmebygging.

Horten kommune har tatt initiativ overfor grunneierne for etablering av et felles infrastrukturselskap. Det er en forutsetning for denne planen at et infrastrukturselskap påtar seg ansvar for å gjennomføre alle felles infrastruktur, inklusive grøntområder.

Det er utarbeidet et budsjett for felleskostnader for hele prosjektet. Kostnaden tenkes fordelt i henhold til m² tomteareal. Kostnadene blir forutsigbare ved at de er uavhengig av formål og volum. Denne kostnadsfordelingsmodellen forutsetter at planforslagets utnyttelsesgrad og "glideskala" blir videreført. Alt dette er samlet i en egen Kvalitets- og gjennomføringsstrategien, som er vedlagt planen.

6.10 Andre virkninger

Virkninger for næringsvirksomhet

Planområdet er i dag et rent næringsområde. Området er relativt dårlig utnyttet, og når kommunens driftsanlegg flyttes vil det bli mye ledig areal. Utbyggingen er planlagt slik at det skal være mulig å fortsette med den virksomheten man driver i dag. Det er likevel mange som planlegger flytting for å legge til rette for realisering av planene. I tillegg er det andre områder med nyere næringsbygg med god standard hvor det neppe vil bli endringer med det første. Ettersom realisering av utbyggingsplanene vil ta tid og det fortsatt vil være mulighet for å ha næringsvirksomhet i området, er det grunn til å tro at transformasjonen vil gå relativt greit.

Roklubben- småbåthavn

Roklubben er en viktig del av miljøet på Indre havn og i planen legges det til rette for at

virksomheten skal kunne fortsette. Det er likevel noen konflikter mellom utbyggingsplanene og roklubbens virksomhet. Dette gjelder først og fremst forholdet til utbygging av båthavn og økt båttrafikk. Robåtene er svært ustabile farkoster som er avhengig av rolige forhold og lite sjø. Selv om det er innført hastighetsbegrensning på Indre havn er småbåttrafikken et stort problem. Dette er særlig alvorlig for nybegynnere, barn og unge. Roklubben frykter at enda flere båter vil ødelegge muligheten for å drive rotrening på Indre havn. En stor båthavn er derfor konfliktfylt. Konflikten kan reduseres noe ved å redusere størrelsen på båthavna og ved å bruke en del av plassene til flytende boliger. Det kan også være mulig å flytte noe av treningen til området mellom Reverumpa og Drasund.

Skatepark - boligbebyggelse

Erfaringsmessig blir det lett konflikter mellom skate-anlegg og boliger. Dette er knyttet til støy fra anlegget og høy musikk. Overgang fra tre til betong eller annet materiale vil kunne redusere støyen. På grunn av en hovedavløpsledning og vannledninger, kan det være områder som er vanskelig å bebygge. Evt. flytting av skateparken vil i så fall være grunnet konflikt med framtidig boligformål, begrensninger pga beliggenheten over avløpsledning eller at skatemiljøet ønsker nytt oppgradert anlegg f.eks. innendørs anlegg. Det er også mulig å innpasse et mindre skateanlegg helt syd i parken uten å komme i konflikt med rørføringer samtidig som det er mindre sjenerende for boligbebyggelsen. I første omgang vil virksomheten kunne fortsette.

Områdereguleringsplanen er ikke avhengig av en avklaring for å kunne vedtas.

Brannstasjonen

Den gamle brannstasjonen er beskrevet i konsekvensutredningen for nyere tids kulturminner hvor det framgår at bygget er et spesielt identitets- og symbolbygg fra sin tid. I et byutviklingsperspektiv, isolert sett, er brannstasjonen viktig som brikke i et ellers nytt byggemiljø. Uti fra økonomisk perspektiv for kommunen og teknisk standard kombinert med mulig formål innpasset i bygget, stiller ikke planen bevaringskrav til brannstasjonen. Tomten planlegges solgt med bygg.

7. KONSEKVENsutREDNINGER

I følge planprogrammet skal følgende forhold konsekvensutredes:

- Miljø – forurensing.
- Trafikkforhold / kollektivtransport.
- Tettstedsutvikling.
- Byggehøyde kote +2,5.
- Nyere tids kulturminner.
- Småbåthavn.

Konsekvensutredningene følger vedlagt i sin helhet. Et kort sammendrag med konklusjonene er tatt inn i dette dokumentet.

7.1 Miljø – forurensing

Beskrivelse og virkning

Tidligere gjennomførte undersøkelser i området viser at det er forurensninger i grunnen i form av avfallsmasser i deler av planområdet. I de gjennomførte undersøkelsene har det i hovedsak vært fokus på avfallsmasser i det gamle deponiet, sigevannskvalitet og sedimenter utenfor i sjøen. Forurensningsforskriftens kapittel 2 utløser krav om miljøtekniske undersøkelser samt utarbeidelse av tiltaksplan(er) for hele området. Omfanget av oppryddingen av forurenset grunn innenfor planområdet forutsetter mer detaljerte undersøkelser.

Avbøtende tiltak

Det skal utarbeides overordnede massedisponeringsplaner i tilknytning til tiltaksplanene

for å styre masselogistikken slik at levering til godkjent deponi kan reduseres. Det kan være aktuelt å benytte jord i tilstandsklasse 3 eller 4 i dypere lag (<1 m under terreng) til oppfylling av området mot fremtidig stormflo. Det skal innarbeides tiltak for å hindre inntrengning av gass fra grunnen til bygninger.

Konklusjon

Overskuddsmasser fra utbyggingen kan være forurenset og spre forurensning til omgivelsene dersom de ikke blir håndtert riktig. Gass fra deponiet kan komme i konflikt med bebyggelsen, uteopphold- og lekearealer. Det må gjennomføres omfattende undersøkelser før det er mulig å si noe konkret om omfanget av opprydding og avbøtende tiltak. Arbeidet er påbegynt.

7.2 Trafikkforhold / kollektivtransport

Beskrivelse og virkning

Framtidig trafikkutvikling er beregnet for tre alternativer i tillegg til 0-alternativet som er en videreføring av dagens arealbruk med ca. 37 000m² lettere næring og kontor:

Alternativ 1: 450 boliger og 43 000 m² kontor / næring.

Alternativ 2: 650 boliger og 25 000 m² kontor / næring.

Alternativ 3: 800 boliger og 25 000 m² kontor / næring.

Utbyggingen av Indre havneby vil føre til økt trafikk til og fra Bromsjordet, men gir en begrenset økning da det i dag er betydelig virksomhet i området.

0-alternativet	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
4 500 – 5 000 ÅDT	5 500 – 6 000 ÅDT	5 300 – 5 800 ÅDT	5 500 – 6 000 ÅDT

Tabell 7.1: Beregnet *trafikk i Fv310 Strandpromenaden i 2030.*

Avbøtende tiltak

Avbøtende tiltak vil være å se på muligheten for innsnevring av kjørebanelen, opphøyde fotgjengerfelt og bedre utforming av kryss samt redusere hastigheten til 40 km/t på Fv310 Strandpromenaden. Kyststien vil fungere som avlastning for gang- og sykkelveien langs Fv310 Strandpromenaden.

Det er ikke satt maksimumskrav til parkering, men kravet til parkering er redusert i forhold til overordnet plan blant annet fordi parkeringsbehovet skal løses i større fellesanlegg. Fellesløsninger vil redusere trafikken innenfor planområdet.

Det er i dag ikke opparbeidet bussholdeplasser i Fv310 Strandpromenaden langs Indre havneby. Planforslaget viser ny holdeplass nord for fylkesveien. Bussholdeplass med trafiksikkert gangfelt på sørsiden av fylkesveien øst for kapellet sikres med rekkefølgebestemmelse i reguleringsbestemmelsene.

Avbøtende tiltak med hensyn på støy vil være å redusere hastigheten i Strandpromenaden, i videre detaljregulering/ saksbehandling vurdere arealbruken og utformingen, plasseringen av byggene, fasadematerialer og spesielle tiltak som støyskjerming. Uteareal legges inn i gårdsrom.

Konklusjon

Beregningsmodellene viser liten forskjell på trafikkutviklingen ved de tre alternativene. Kontor og næring er gitt en fast faktor. Det vil imidlertid være stor forskjell på trafikken som genereres av ulike former for næringsvirksomhet. Utviklingen kan følges opp med krav om trafikkutredninger i detaljreguleringen. Det kan gjøres ved rekkefølgekrav knyttet til tid (for eksempel pr. tre eller fem år) eller i forhold til realiserte kvadratmeter

areal.

Det er god kapasitet i alle kryss. Intern trafikken er beregnet med og uten utkjøring fra Tomtegata. Beregningene viser at trafikken i "Heivei" vil bli rundt 2 100 ÅDT dersom Tomtegata stenges. Dersom "Heivei" skal opprettholdes som et gatetun med lite trafikk, bør Tomtegata fortsatt ha utkjøring til Fv310 Strandpromenaden. Valg av type kryssløsning eller stegning av Tomtegata må utredes i detaljplanleggingen.

Det bør vurderes endring av Fv310 Strandpromenaden som forkjørsvei til høyreregulering i det videre planarbeidet som ledd i å redusere hastigheten til 40 km/t.

Bussholdeplass på sørsiden av Fv310 Strandpromenaden vil bli liggende utenfor planområdet og kravet om stoppested sikres med rekkefølgebestemmelse.

De tre alternativene for fremtidig utvikling avviker vesentlig fra dagens situasjon, men konklusjonen er at ingen av dem gir vesentlig forskjellige konsekvenser for de temaene som er utredet.

7.3 Byggehøyde kote +2,5 moh.

Beskrivelse og virkning

Planområdet ligger i dag mellom kote +1,0 moh. og kote +2,5 moh. med hoveddelen av utbyggingsområdene rundt kote +2,0 moh. Overkant gulv i 1. etasje i eksisterende bygningsmasse ligger i hovedsak under kote +2,5 moh. Minste ekvidistanse i kommunens kartverk er 1,0 meter.

Etter realisering av planforslaget kan det innenfor planområdet ha blitt 800 boliger og ca. 1 500 beboere i tillegg til næring- og kontorlokaler og offentlig og privat tjenesteyting. Boligene vil i all hovedsak bli etablert i nyoppførte bygninger.

Planforslaget innebærer transformasjon av et større område over tid noe som vil vanskeliggjøre heving av hele planområdet. Veier vil derfor bli liggende som i dag lavere enn kote +2,5 moh. I deler av området vil tilgjengelighet og evakuering kunne bli noe problematisk. Konsekvens for personskade, liv og helse ved framtidig stormflo vurderes å være noe mer negativ enn med dagens situasjon.

Økonomisk konsekvens av tiltaket ved en framtidig stormflo vurderes å være noe mer negativ enn ved dagens situasjon. Planforslaget medfører investeringer i bygninger, byrom og uteområder som vil kreve mer ressurser til reparasjon og opprydding.

Det bør i detaljreguleringen vurderes oppfylling av terrenget i utsatte gater for å sikre tilfredsstillende atkomst.



Figur 7.1: Vannstand ved kote +2,5 moh

Konklusjon

Høyden over havet får en konsekvens for planforslaget da alle nye bygninger skal ha

kotehøyde for overkant gulv på minimum kote +2,5 moh. Transformasjonen av dette området over tid uten en bestemt utbyggingsrekkefølge, vil gjøre det vanskelig å heve gatene til kote +2,5 moh. I detaljreguleringen må avbøtende tiltak utredes.

7.4 Nyere tids kulturminner

Beskrivelse og virkning

Innenfor planområdet finnes nyere tids kulturminner i form av bygninger:

- Tyskerbrakker
- Pumpehus
- Minevæsenets bygning"
- Horten brannstasjon

Bygningenes verdi er basert på verdivurderingen gjort i "Bevaring av bygninger, anlegg og bygningsmiljøer" som del av Kommunedelplan for Horten sentrum vedtatt 18.06.2007. Verdivurderingen er gjort ved inndeling i fire vernekategorier hvor kategori A har høyest verdi. Kriterier knyttet til kilde- og kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi er grunnlaget for verdivurderingen. Enkeltbygg er vurdert ut i fra disse kriteriene med underpunkter.

Konsekvensen av riving av brakkene er også utredet i forhold til samfunnsverdier og stedsutvikling. Det er vurdert tre alternative tiltak:

- Skateparken og ungdomsaktivitetene flyttes. Arealet blir brukt til park- og friområde for allmennheten.
- Brakkene erstattes ved riving med inntil 50% av dagens BRA, som lave paviljongbygg i park. Videreføre mulig bruk til skatepark, ungdomsaktiviteter og idrettsformål.
- Tillate større utnyttelse enn i dag. Skateparken kan utvides og eventuelt bygges inn.

Flytting av skateparken vil være den beste løsningen for skatere og framtidige beboere, men en kostbar løsning. En utvidelse av skateparken vurderes å skape de største konfliktene. Minst konfliktfylt og mest positivt vil det være å legge til rette for bygging av mindre bygg for ungdoms- og idrettsaktiviteter.

Flytting av skateparken vil trolig være den beste løsningen for alle parter i et lengre perspektiv. Det utelukker ikke at det i utviklingen av Indre havneby kan lages et mindre skateanlegg i søndre del av kanalparken.

Andre ungdomsaktiviteten som foregår i brakkene i dag, vil kunne videreføres om det bygges nye bygg.

Konklusjon

Konsekvensvurderingen viser at alternativet med at brakkene rives og erstattes med lave paviljongbygg i parken og med videreføring av dagens aktiviteter, totalt sett gir den beste bruken av "brakketomtene" både i forhold til samfunnsverdier og kulturverdier.

Tilbygget til Ressurssenteret og vognskjulet kan rives uten at dette innebærer at kulturmiljøer blir svekket eller verdifulle enkelt bygg blir fjernet.

Brannstasjonen har en arkitektonisk bevaringsverdi og karakteriseres som et identitetsbygg i lokalmiljøet. Det anbefales å bevare brannstasjonen hvis man skal unngå tap av et bygg som på en god måte representerer sin samtid og skaper en tilhørighet. Brannstasjonen har høy autentisitet, men manglende vedlikehold har ført til redusert teknisk stand. Teknisk stand og økonomi må kunne tillegges vekt ved detaljregulering og prosjektering for å kunne avgjøre om bygget skal rives eller bevares.

7.5 Småbåthavn

Beskrivelse og virkning

De negative konsekvensene ved utbygging av en båthavn med 600 båtplasser er relativt store, særlig for Horten roklubb. En full utbygging kan bidra til en økning av småbåttrafikken på Indre havn med 60 til 80 %. Selv med begrensning i hastigheten er småbåttrafikken et stort problem, særlig for nybegynnere og barn og unge. De har også mindre mulighet for å kjøre til andre anlegg for roing. Bygging av en mindre båthavn og erstatte noen vanlige båtplasser med husbåter, vil redusere konflikten.

For biologisk mangfold er det middels negative konsekvenser ved utbygging av en ny båthavn. Størrelsen på båthavna har mindre betydning.

Indre havn har bunnsedimenter som er sterkt forurenset av miljøgifter. Det arbeides med en tiltaksplan for miljøopprydding i sedimentene. En båthavn med 300 båtplasser vil ha middels negative konsekvenser for å kunne gjennomføre miljøoppryddingstiltak, mens utbygging med 600 plasser vil ha middels til store negative konsekvenser.

Avbøtende tiltak

Horten roklubb og kommunen har drøftet et opplegg med tilrettelegging for trening på Borrevannet. I et møte med Fylkesmannens Miljøvernavdeling kom det fram at konfliktene i forhold til naturreservatet var større enn antatt. Det er ikke aktuelt med trening på Borrevannet. Det kan være aktuelt å flytte aktivitet til området mellom Reverumpa og Drasund.

Det er også et aktuelt tiltak er å redusere størrelsen på båthavna. Andelen flytende boliger kan økes på bekostning av vanlige båter, og vurdere tilrettelegging for store fremfor mindre båter.

Når tiltaksplanen for opprydding i de forurensete sedimentene er klar, bør dette tas med i planleggingen av båthavna. Ny forurensning fra båthavnen unngås med krav om miljøsertifisering. Det er foreslått bestemmelse for å forhindre ny forurensning.

Konklusjon

De negative konsekvensene ved utbygging av en båthavn med 600 båtplasser er relativt store, særlig for Horten roklubb. Det er store konflikter mellom småbåttrafikk og trening med spinkle konkurransébåter.

For biologisk mangfold er det middels negative konsekvenser ved utbygging av en ny båthavn. Størrelsen på båthavna har mindre betydning.

En båthavn med 300 båtplasser vil ha middels negative konsekvenser for å kunne gjennomføre miljøoppryddingstiltak. En full utbygging med 600 plasser vil ha middels til store negative konsekvenser for å kunne gjennomføre miljøoppryddingstiltak. Skjer oppryddingen før utbyggingen av boliger og småbåthavn, vil det ha en positiv effekt for prosjektet.

Med utgangspunkt i de negative konsekvensene bør størrelsen tilpasses behovet for Indre havneby. Det bør settes av plass til husbåter og flytende boliger, for eksempel 20 plasser tilrettelagt for å bo i båt og 30 for flytende boliger. Det kan være aktuelt med rundt 300 plasser totalt.

Flytende boliger skal planlegges helhetlig og anlegges i fellesanlegg i småbåthavnen slik at ikke strandsonen privatiseres. Videre utredninger bør skje i samsvar med et konkret prosjekt.

7.6 Tettstedsutvikling

Beskrivelse og virkning

Det ble gjennomført en rekke utredninger og analyser som del av kommunedelplanen for Horten sentrum. I tillegg er det i denne planprosessen utført en konsekvensutredning i forhold til tettstedsutviklingen. Det er gjort vurdering av ett alternativ – planforslaget – opp i mot dagens situasjon og dagens situasjon fremskrevet. Virkningen av dagens situasjon fremskrevet, er ikke tillagt vekt i planarbeidet.

Avbøtende tiltak

Det er åpnet for en betydelig andel næringsvirksomhet, men i svært begrenset grad åpnet for forretninger. Det er ønskelig med næringsvirksomhet, men ikke handelslekkasje fra sentrum.

Planforslaget vil med grønn akse og gangvei gjennom kirkegården vil bedre legge til rette for atkomst til og mellom eksisterende grønnstruktur i og utenfor planområdet. I tillegg legges det opp til "shared pace", møteplasser og sosiale lommer i hovedaksen i planens lengderetning vest – øst. Videre må det vurderes avbøtende tiltak i detaljreguleringen når det gjelder sol, lokalklima og andre miljøforhold.

Konklusjon

Konsekvensutredningen konkluderer med at Indre havneby er et sentrumsnært byutviklingsområde der det åpnes for en blandet byutvikling med et svært begrenset innslag av forretning. Selv om planforslaget teoretisk kan medføre en betydelig økning i kontorarbeidsplasser vil hovedvekten av utbyggingsvolumet være boligformål.

Det finnes relativt store arealreserver for byutvikling i tilknytning til Horten sentrum. Utbygging av Indre havneby vil derfor neppe drenere viktige nye næringsetableringer og funksjoner fra sentrumsområdet. En blandet byutvikling med nærhet mellom arbeidsplass og bolig vil redusere transportbehovet, og skape et bymessig område med aktiviteter over større deler av døgnet. På dette grunnlaget vurderes planforslaget å være positivt med hensyn til næringsetablering innenfor sentrumsområdet i Horten.

Indre havneby har verdifulle kvaliteter med hensyn til landskap, natur og rekreasjon. En utbygging av området i henhold til planforslaget vil gjøre en større del av området offentlig tilgjengelig og tilrettelagt for bruk. Utbyggingsplanene innebærer også opprusting av eksisterende friområder langs kanalen og sjøkanten. Planforslaget vurderes derfor å ha en positiv konsekvens for miljø og rekreasjonsbruk, både for beboerne, Hortens øvrige befolkning og besøkende.

HORTEN KOMMUNE

INDRE HAVNEBY

Vedtatt 13.05.2013

Målestokk 1:2000 (A3)

Digitalisert av:



a.3) Faresoner

- Amnen linie - sone for aspeledeponi
- Infrastruktursoner
- Sone med angitte særlige hensyn
- Bevaring naturmiljø
- Bevaring kulturmiljø

Linjetyper

- Planens begrensning
- Grense for firetomte
- Reguleringslinje
- Byggingrens
- Grense for opplysningssoner
- Grense for infrastrukturene

Symboler

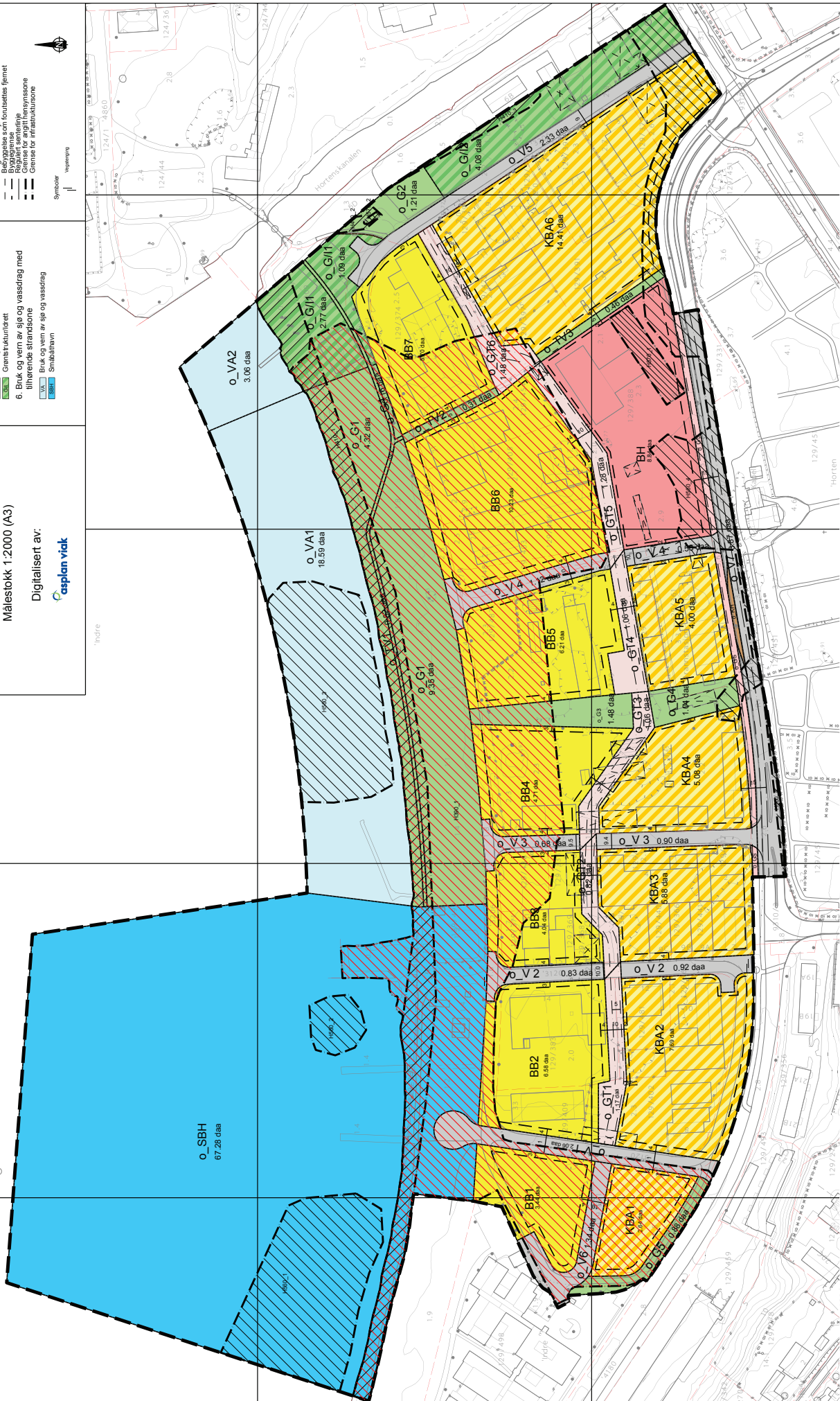
Vegvesenning

1. Bebyggelse og anlegg

- Boligbebyggelse
- Børnehage
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
- Vei
- Gataut
- Gang-rykkesveg
- Kjøretøyplass

3. Grønnstruktur

- Grønnstruktur
- Turveg
- Grønnestrukturforåret
- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone
- Sjøbåthavn



AREALOVERSIKT FOR PLANOMRÅDET 07.03.2013

Kollektivholdeplass	2073	o_KH			1	0,15
Grønnstruktur	3001	o_G5			1	0,88
Grønnstruktur	3001	o_G1			1	9,35
Grønnstruktur	3001	o_G1			1	0,16
Grønnstruktur	3001	o_G1			1	4,32
Grønnstruktur	3001	o_G4			1	1,04
Grønnstruktur	3001	o_G3			1	1,48
Grønnstruktur	3001	o_G2			1	1,21
						18,44
Turveg	3031	o_TV1			1	0,82
Turveg	3031	o_TV2			1	0,31
Turveg	3031	o_TV3			1	0,46
						1,59
Angitt grønnstruktur kombinert med andre angitte hovedformål	3900	o_G/2		G/2	1	4,08
Angitt grønnstruktur kombinert med andre angitte hovedformål	3900	o_G/1		G/ldrett	1	1,09
Angitt grønnstruktur kombinert med andre angitte hovedformål	3900	o_G/1		G/ldrett	1	2,77
						7,94
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	6001	o_VA2			1	3,06
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	6001	o_VA1			1	18,59
						21,65
Småbåthavn	6230	o_SBH			1	67,28
Bevaring naturmiljø			H560_4			7,01
Bevaring naturmiljø			H560_4			0,23
						7,24
Krav vedrørende infrastruktur			H410_2			0,19
Krav vedrørende infrastruktur			H410_3			0,35
Krav vedrørende infrastruktur			H410_1			8,88
						9,42
Annen fare			H390_1	gmSøppefylling		59,71
Bevaring kulturmiljø			H570_1			0,85
Bevaring naturmiljø			H560_2	Ålegress		0,95
Bevaring naturmiljø			H560_3	Ålegress		7,13

AREALOVERSIKT FOR PLANOMRÅDET 07.03.2013

Bevaring naturmiljø					H560_1	Ålegress		7,13
								15,21
Bevaring kulturmiljø					H570_2	pumpestasjon		0,03

REGULERINGSBESTEMMELSER FOR INDRE HAVNEBY

INNHOLDSFORTEGNELSE

§1	AVGRENSING	2
§2	KRAV OM DETALJREGULERINGER OG RETNINGSLINJER	2
§3	FELLESBESTEMMELSER	3
§4	REKKEFØLGEBESTEMMELSER	5
§5	BEBYGGELSE OG ANLEGG	9
§6	SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR	12
§7	GRØNNSTRUKTUR	13
§8	BRUK OG VERN AV SJØ MED TILHØRENDE STRANDSONE, SBH, VA1, VA2.....	13
§9	VANNBÅREN VARME	14
§10	OFFENTLIGE AREALER.....	14
§11	HENSYNSSONER.....	14

Formålet med områdeplanen er å legge til rette for en trinnsvis transformasjon av Bromsjordet til en ny bydel. Det tilrettelegges for en stor andel boliger, rekreasjonsområder, næring, kontor og barnehage, samt båthavn med mulighet for etablering av flytende boliger. Områdereguleringsplanen skal etterfølges av detaljreguleringsplaner for felt og gater.

”Kvalitets- og gjennomføringsstrategi for Indre havneby” i hefte C, følger planen til politisk behandling. Del 1 og 2 er knyttet til reguleringsplanen som retningslinje til bestemmelsene.

Planen har spesielt fokus på bomiljø med kvalitet og gjennomførbarhet, samt at nytenking skal prege arkitektur så vel som innhold og løsninger i det enkelte prosjekt. Det er viktig at hvert enkelt tiltak framstår som en positiv brikke i en mangfoldig bydel. Planen har til formål å legge til rette for utvikling av et grønt og sunt bomiljø med ulike beboere. Uteareal, så vel som de enkelte byggene skal utformes slik at det stimulerer til sosial kontakt, livsutfoldelse og bruk for alle brukergrupper. Tilgjengelighet for allmennheten skal prioriteres i alle offentlige områder.

§1 AVGRENSING

Det regulerte området er vist med reguleringsgrense på plankart for Indre havneby, datert 13.05.2013

§2 KRAV OM DETALJREGULERINGER OG RETNINGSLINJER

§ 2.1. Krav ved søknad om tiltak

§12-7, nr 11

Alle typer av søknader om tillatelse i feltene G/I1, VA1 -2, G1- 5 og G/I2 skal være vedlagt helhetlig grønnstruktur- og gatebruksplan i samsvar med rekkefølgekravene, dersom dette ikke er utarbeidet.

§ 2.2. Krav om detaljreguleringsplan

Det er krav om detaljreguleringsplan for feltene BB1-7, KBA1-6, K/T1, SBH og G/I1. Detaljreguleringen skal minimum gjennomføres for hvert enkelt delfelt. Felt BB6 og KBA6 tillates delt i to reguleringsplaner med hensiktsmessig form og størrelse (ikke mindre enn 30% av feltarealet). Rekkefølgekrav gjelder som for hele feltet. Feltene VA2 og G/I1 skal reguleres samlet.

Reguleringsplanene skal omfatte tilstøtende gater og kryss i samsvar med tabell for rekkefølgekrav, etter avtale med kommunen i oppstartsmøtet.

§ 2.3. Krav om undersøkelser av stabilitet i grunnen

Det skal dokumenteres at stabiliteten i grunnen er tilstrekkelig for planlagte tiltak og ved masseendringer etc. Det skal utarbeides geoteknisk rapport og redegjøres for at fundamenteringsprinsipp og andre tiltak er i samsvar med denne.

§ 2.4. Utredning av flytende boliger og bobåter

Utforming og etablering av småbåthavn med flytende boliger og bobåter skal utredes i detaljplan for felt småbåthavn (SBH) for alle relevante tema som ikke er tilfredsstillende utredet og belyst i overordnede planer.

§ 2.5. Krav til leveranse ved detaljreguleringer

I tillegg til det som følger av plan og bygningsloven, skal det minimum ved detaljregulering av et byggefelt leveres:

- Grønnstruktur-, VA- og gatebruksplan for fellesområder, dersom dette ikke er utarbeidet, jfr §4.1.1.
- Dokumentasjon av detaljplanens oppfølging av grønnstruktur- og gatebruksplan.
- Redegjørelse for oppfølging av rekkefølgekrav i områdereguleringsplanen.

- Redegjørelse for eiendoms- og arealfordeling. jfr § 4.6.
- Tiltaksplan for forurensning i grunnen, jfr §4.2 og §11.1,
- Geoteknisk rapport og evt. tiltaksplan for stabilitet i grunnen, jfr. §.2.3
- Redegjørelse for hvordan parkeringen løses. Jfr. § 4.3. og § 4.6
- Redegjørelse for hvordan detaljplanen sikrer at tiltakene bidrar til et positivt bo - og bydelsmiljø, er nytenkende og vektlegger særegen estetikk og arkitektur med kvalitet.
- Redegjørelse for hvordan detaljplanen tilrettelegger for at tiltakene blir sosial – og økologisk bærekraftige.
- Redegjørelse for oppfølging av retningslinjer i Kvalitetsprogrammet del 2
- Redegjørelse for innhold, formål og arealbruken i feltet, inkludert eventuelle byggetrinn.
- Redegjørelse for boligtyper og fordeling av leiligheter innen feltet og byggetrinn.
- Redegjørelse for lokalklimatiske forhold. Illustrasjoner skal vise hvordan plassering av bygg og byggenes høyder og form bidrar til demping av vind, lage skjermede uterom og gi gode solforhold i feltet, og for tilstøtende gaterom, grøntareal og nabobebyggelsen. Se beskrivelse.
- 3D illustrasjoner av volum for bebyggelse og uterom for feltet, samt forholdet til nabofeltene.
- Utomhusplan i samsvar med § 2.5.1, og i samsvar med Kvalitetsprogrammet del 2.
- Viktige illustrasjoner som skal knyttes til detaljplanens bestemmelser.

*Felt med spesielle formål som f eks småbåthavn, idrett, barnehage vil kreve annen planleveranse og utredninger.

§ 2.5.1. Krav til leveranse av utomhusplan for felt ved detaljregulering.

Utomhusplan skal leveres for alle utbyggingsfelt ved detaljregulering i målestokk 1:200 eller bedre, inkludert tilstøtende byrom, gater, private hager og fellesuteareal og annet som inngår i planavgrænsingen. Leveransen skal minimum vise kvaliteter og arealer med ulik opparbeidelse og bruk: nærlek, felles oppholdsplass, grøntareal /trær og hageareal. Ellers vise adkomster og innganger, eventuelle interne veier, områder for sykkel- og bilparkering, kotehøyder, materialbruk og arealandel grønt i % av MUA. Der det er aktuelt, skal utomhusplanen vise og beskrive utforming av tilstøtende del av Heivei, inkl. "lomme" mot Heivei og prinsipp for overgangsløsninger mellom privat hager og offentlig areal, samt mellom boliger og andre formål.

§3 FELLESBESTEMMELSER

Fellesbestemmelsene gjelder for alle arealformål hvis ikke annet følger av den enkelte bestemmelsen.

§ 3.1. Retningslinjer for utforming av bygg og fellesområder , § 12-7 nr. 11 og 1

Kvalitetsprogrammet, del 1 og 2 i "Kvalitets- og gjennomføringsstrategien", gis som retningslinje til planen.

Kvalitetsprogrammet skal sikre kvalitet på utforming av grøntområder, bygg og bomiljø. Del 1 legges til grunn for utarbeidelse av grønnstrukturplan og gatebruksplan. Grønnstruktur- og gatebruksplan skal gi føringer for detaljplaner og videre prosjektering og gjennomføring, - også for tiltak som er unntatt saksbehandling etter plan- og bygningsloven. Del 2, "Arkitektur og bebyggelse" gir retningslinjer for utforming av bygg og private utomhusplaner. Retningslinjene skal danne grunnlag for bestemmelser til detaljplan.

§ 3.2. Byggehøyder Kote +2,5.

Innenfor planområdet skal ny bebyggelse over terreng etableres med laveste gulvnivå på kote +2,5. Parkering, boder, tekniske rom og lignende kan ligge under kote +2,5, dersom det sikres mot vanninntrenging.

§ 3.3. Utforming av bygg

Bebyggelse skal være nytenkende innen arkitektur og bomiljø. Bygningsvolumer skal harmonere med nabobygg. Hvert felt skal være utformet unikt, forskjellig fra andre bygg i andre felt. Hvert felt kan med fordel bestå av flere ulike bygg. Fasadematerialene skal være robuste mot fysiske belastninger, salt og vær og stå seg over tid. Se også Kvalitetsprogram del 2.

§ 3.4. Utforming av 1. etasje

Bebyggelse som vender mot Heivei, adkomstgater eller grøntområder skal unngå å ha lukkede fasader som for eksempel lager og lignende. Det skal primært være bolig, kontor, næring, forretning eller tjenesteyting i 1. etasje.

§ 3.5. Parkeringsbestemmelser

Minimumskrav til parkering for bil og sykkel:

Formål	Beregningsgrunnlag	Bil	Sykkel
Bolig	pr. 100 m ² BRA	1	2
Kontor og tjenesteyting	pr. 100 m ² BRA	1	2
Næring	pr. 100 m ² BRA	1	2
Barnehage	pr. 20 barn	3	3
Småbåthavn	pr. båtplass	0,2	0,2

Inntil 20 % av parkeringskravet kan legges på åpent terreng innen byggefeltet, inklusivt 5 % HC- parkering. Dette regnes ikke inn i utnyttelsesgraden. Det samme gjelder parkering *under* terreng jfr definisjon i bestemmelsene.

Egne P-krav gjelder for felt SBH, G/I1 og BH. Gjesteparkering kan løses ved gateparkering i V1 – V5 og etter nærmere avklaring i gatebruksplan, jfr. § 4.1.

Kommunen kan stille andre parkeringskrav i detaljreguleringen dersom særlige forhold tilsier det. Parkering kan løses på annet område enn der parkeringskravet utløses, jfr. § 4.3.

§ 3.6. Universell utforming

Det skal sikres god tilgjengelighet for alle, herunder bevegelseshemmede, orienteringshemmede og miljøhemmede. Arealer skal utformes slik at de kan brukes på like vilkår av en så stor del av befolkningen som mulig. Planter og trær som kan gi allergiske reaksjoner skal unngås.

§ 3.7. Trafikksikkerhet

Det skal det til enhver tid, også under anleggsfasen, være trygge atkomstforhold og sikre skoleveier til bebygde felt i bydelen.

§ 3.8. Overflatevann

Overflatevann skal ikke tilknyttes offentlig VA- anlegg, men skal håndteres lokalt og ledes direkte til sjøen. Det skal sikres vannveier slik at flomvann og store vannansamlinger innenfor planområdet raskt føres bort. Løsning for overflatevann skal inngå i VA-plan og formgis helhetlig i grønnstruktur- og gatebruksplaner. Overflatevann skal benyttes som en miljøskapende ressurs i bydelen der det er hensiktsmessig. Fordrøyning gjennom grunnen skal unngås.

§ 3.9. Støy, støv og lukt

Virksomheter som generer tungtrafikk, støy, støv eller lukt eller som på annen måte er i konflikt med boligbebyggelse tillates ikke etablert i direkte nærhet til boliger. Støyretningslinjen T-1442/2012 er bindende innenfor planområdet og skal legges til grunn for støygrenser for bygg- og anleggsvirksomhet med de kravene som er satt til langvarig arbeid. Tidsrom for når støyende byggevirkosomhet kan foregå skal fastsettes i

detaljplan. Alle bygninger, uteoppholdsareal og tiltak innenfor planområdet, skal tilfredsstillende anbefalte retningslinjer i skriv T-1442/2012.

§ 3.10. Stanse- og meldeplikten

Arealer på land

Dersom det viser seg at tiltak innenfor planen kan skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme automatisk fredet kulturminne eller fremkalle fare for at dette kan skje, må arbeidet straks stanses og kulturminneforvaltningen varsles umiddelbart, jf kulturminneloven § 8 andre ledd. Ansvar påhviler tiltakshaver og/eller ansvarshavende leder på stedet. Kulturminneforvaltningen avgjør snarest mulig - og senest innen 3 uker – om arbeidet kan fortsette og vilkårene for det. Fristen kan under gitte forhold forlenges.

Arealer i vann

Skulle det oppdages kulturhistorisk materiale i vann som kan være vernet eller fredet etter kulturminneloven (keramikk, glass, vrakdelere etc.), må arbeidet straks stanses i den utstrekning det kan berøre materialet og Norsk Maritimt Museum varsles umiddelbart, jf kulturminneloven § 14, jf §§ 8 andre ledd og 13 første ledd. Tiltakshaver plikter å underrette den som skal utføre arbeidene om dette, men står også selv ansvarlig for at det blir overholdt.

§ 3.11. Bevaring av trær

Trær med stamme diameter >300 mm skal bevares hvis de ikke er til vesentlig hinder for gjennomføring av planen.

§4 REKKEFØLGEBESTEMMELSER

§ 4.1. Grønnstruktur-, VA- og gatebruksplan for fellesområdene

§12-7 nr. 11, nr. 10

Før igangsettingstillatelse gis for tiltak eller parkopparbeidelse, skal det foreligge en godkjent grønnstrukturplan. Ved godkjenning av første detaljreguleringsplanen i planområdet skal det foreligge godkjent grønnstruktur-, gatebruksplan og VA-plan. Jfr. Kvalitetsprogrammet del 1.

§ 4.1.1. Krav til planer for fellesområdene

For felt SBH, G1-G5, G/I1, G/I2, VA1 og VA2, skal det utarbeides en plan for grønnstruktur, inkl VA anlegg. Målestokk 1:500 eller bedre. Det skal utarbeides en gatebruksplan, inkl VA anlegg, for arealer avsatt til samferdselsformål for V1-V6, V7 og GT1-GT5, TV1 og TV2. Målestokk 1:100 eller bedre.

Det skal utarbeides en helhetlig VA plan for hovedledningsanlegg for planområdet. Planen skal koordineres med gate- og grønnstrukturplan.

Grønnstruktur- og gatebruksplan skal konkretisere Del 1 i "Kvalitets- og gjennomføringsstrategien" og klart definere gjennomføring og leveranser i en trinnvis utbygging i samsvar med rekkefølgekrav.

Grønnstruktur, VA - og gatebruksplan skal utarbeides i samarbeid med kommunen og brukere (medvirkning) og godkjennes av kommunestyret. Grønnstruktur- og gatebruksplanen vil erstatte deler av kvalitetsprogrammet del 1 og være bestemmende for utforming og gjennomføring av de offentlige arealene.

Grønnstrukturplanen skal minimum vise og beskrive utforming av grønnområdene med turveier, kyststi i gjennom hele planområdet, bearbeidet strandlinje mellom roklubben og småbåthavna med en "aktivitetspir", langsgående brygge, lekestasjoner, beplantning, materialer, terrengforming, kotehøyder, belysning, farger og møblering, jfr. Kvalitetsprogrammet del 1. Utformingsprinsipper skal også gjelde for felt G/I1 og SBH.

Gatebruksplanen skal minimum konkretisere utformingsprinsipper av gatene i hele den regulerte bredden inkludert planutsnitt som viser bruk i ulike årstider. Planen skal bestemme kotehøyder, overvannshåndtering, beleg, overgangsprinsipper, beplantning, møblering, belysning, fargebruk med mer, jfr kvalitetsprogrammet

del 1. Gatebruksplanen skal danne grunnlag for detaljreguleringsplaner og senere detaljerte gateplaner knyttet til det konkrete byggefeltet ved rammesøknad.

Tekniske snitt og detaljer skal utarbeides i målestokk 1:50 eller bedre.

§ 4.2. Undersøkelser av grunnen

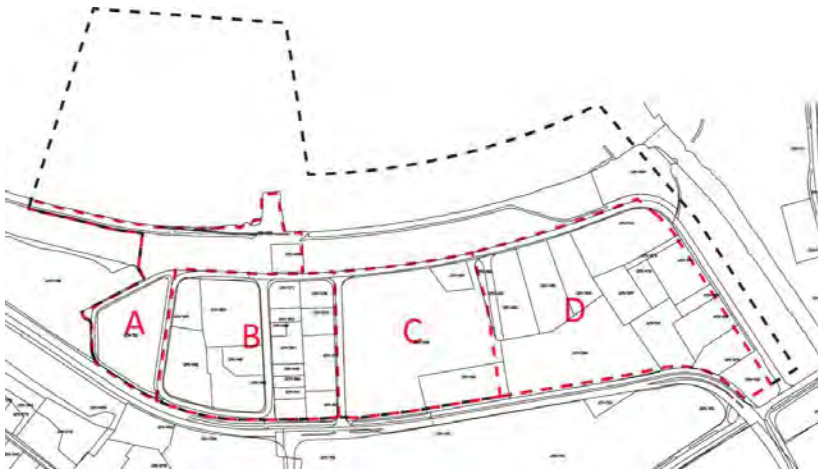
Før detaljreguleringsplaner kan godkjennes, skal det være gjennomført undersøkelser for å kartlegge forurensing i grunnen. Det vises til kapittel 2 i forurensningsforskriften. Undersøkelsene skal danne grunnlag for en vurdering av behov for tiltak. Tiltaksplan skal vedlegges detaljreguleringer og ved politisk behandling av VA-, grønnstruktur- og gatebruksplan. Håndtering av rene og forurensede masser skal avklares gjennom tiltaksplan. Masser skal i størst mulig grad gjenbrukes innenfor planområdet. Tilførte masser skal ikke hentes fra områder med radon i grunnen. Tiltaksplaner skal godkjennes av kommunal forurensningsmyndighet.

§ 4.3. Utredning og plan for parkering

Før godkjenning av detaljplan, skal det foreligge en redegjørelse av parkeringsbehovet og en plan for parkering for det samlede utbyggingsvolumet innen analyseområdet feltet er en del av. Parkeringen kan løses utenfor eiendommen som utløser kravet, men fortrinnsvis innen analyseområdet. Parkeringsplanen skal godkjennes av kommunen og kan ha midlertidige løsninger i påvente av full utbygging. Se også § 6.4.

Analyseområder for parkering er inndelt med følgende felt og vist på kartskissen under:

- A) Felt BB1, KBA1, SBH
- B) Felt BB2, BB3, KBA2, KBA3
- C) Felt BB4, BB5, KBA4, KBA5
- D) Felt BB6, BB7, T1, KBA6, G/I 1 .



Analyseområder for parkering. A- inkluderer småbåthavnen, SBH. D- inkluderer Horten roklubb. G/I1

§ 4.4. Rekkefølgekrav knyttet til boenhet og/eller bruksareal.

Følgende tiltak skal være opparbeidet og ferdigstilt i samsvar med godkjent VA-, grønnstruktur- og gatebruksplan før det gis igangsettingstillatelse:

Før boenhet nr.: eller før ferdigstillet BRA m2:		1	100	200/ 2000	300/ 3000	400 4000	500	600
Tiltak								
1	Basis opparbeiding av grønnstruktur i felt G1, G3, og G4.	x						
2	Gangvei gjennom kirkegården		x					
3	Oppgradering av fotgjengerkryssing i Fv310 Strandpromenaden til kirkegården			x				
4	Forming av sjøkant mellom G1 og VA1, inkludert minimum 3 x120 meter brygge			x				
5	Pir. Minimum areal: 100 m2				x			
6	Ferdig opparbeidelse av G1, G3 og G4 med unntak av lekestasjon 6 og 7 + evt andre fellestiltak senere definert i grønnstruktur gatestrukturplan					x		
7	Lekestasjon 1	x						
8	Lekestasjon 2		x					
9	Lekestasjon 3			x				
10	Lekestasjon 4				x			
11	Lekestasjon 5					x		
12	Lekestasjon 6						x	
13	Lekestasjon 7							x

*Lekestasjonene oppfyller kravet til kvartalslekeplasser sammen med omkringliggende parkareal.

Kvalitets- og gjennomføringsstrategien del 1 s. 49-58, definerer innhold i leveringene, for eksempel "basis", lekestasjon, osv. Innhold i leveringene skal konkretiseres nærmere i grønnstrukturplanen, som da vil være den styrende planen for utforming.

§ 4.5. Rekkefølgekrav knyttet til felt

Veier, inkludert teknisk infrastruktur, skal reguleres seinest sammen med første utløsnede felt. Bromsveien nord for felt BB1- BB7 skal fjernes i takt med utbyggingen av tilstøtende felt på en praktisk måte.

Tabellen viser hvilke trafikkareal med VA anlegg, skal være ferdigstilt før det gis brukstillatelse, og hvilke grønnstruktur skal være ferdigstilt før igangsettingstillatelse:

Felt Tiltak	SBH	BB1	KBA1	BB2	KBA2	BB3	KBA3	BB4	KBA4	BB5	KBA5	BB6	BH	BB7	KBA6	G/11	G/12 ved søknadspliktige tiltak
	V1	x	x	x	x	x											
V2				x	x	x	x										
V3						x	x	x	x								
Utredning / tiltak i kryss V3-FV310							x										
V4 inkl kryss										x	x	x	x				
V5														x	x	x	x
V6		x	x														
V7 inkl busslommer										x	x	x	x				

Heivei/ gatetun																	
GT1				x	x												
GT2						x	x										
GT3								x	x								
GT4										x	x						
GT5												x	x				
GT6														x	x		

*Opparbeidelse av trafikkareal skal være i samsvar med gatebruksplan.

TV og Grønn- strukturer																	
G2														x	x	x	
G5		x															
TV2												x		x			
TV3													x		x		
G/12														x	x		x

*Opparbeidelse av grønnareal og turveier skal være i samsvar med grønnstrukturplan

§ 4.6. Krav til fordeling av arealverdier og kostnader

§ 12-7 nr. 13

Før det gis tillatelse til tiltak som nevnt i plan- og bygningsloven § 20-1, skal det mellom berørte parter eller ved jordskifte i henhold til jordskifteloven § 2 bokstav h, jf. § 5 annet ledd, ha kommet i stand en ordning med fordeling av arealverdier og kostnader ved ulike felles tiltak innenfor felt, analyseområde for parkering og / eller innen planområdet.

§5 BEBYGGELSE OG ANLEGG

§ 5.1. Fellesbestemmelser til BB1-7 og KBA1-6

§ 5.1.1. Byggegrenser og plassering av bygg

Byggegrenser varierer og er vist på planen for de ulike felt. All bebyggelse skal plasseres slik at den danner vegger i tilstøtende gater og gatetun, eks kvartalsbebyggelse. Det tillates ellers sprang i fasadene, skråstilling av bygg eller deler av bygg i forhold til byggegrense og smett inn mot gårdsrom. Bebyggelse med hager og adkomster skal plasseres slik at Heivei blir aktivisert.

Balkonger og mindre bygningspartier høyere enn kote + 6,5 kan krages ut inntil 2 m utover byggegrense, men ikke utenfor feltgrensen. For BB1- BB7 mot nord gjelder følgende: Inntil 1/3 av fasadelengden i et felt kan trekkes inntil 4 m over byggegrensen, dersom forslagstiller kan dokumentere at tiltaket ikke er i konflikt med føringer i grunnen under Bromsveien.

For felt KBA1 - 6 gjelder følgende: For bebyggelse med andre formål enn bolig i 1.et. kan byggegrensen settes inntil 2 meter fra feltgrensen. Dette gjelder ikke for byggegrense mot FV310. Byggegrense mot sjø og kanalen følger planavgrensningen. Dersom byggegrenser ikke er vist, skal den avklares i detaljregulering.

§ 5.1.2. Høyder på bygg

Høyden på bygg skal variere innen hvert felt regnet i % av BYA. Se også beskrivelse for høyder:

- Maksimum 20 % av bebyggelsen kan oppføres med byggehøyde kote +19,0.
- Minimum 30 % av bebyggelsen BYA skal oppføres med byggehøyde kote +13,0. Unntak gjelder for bygg som ikke inneholder bolig eller parkering. Disse tillates oppført med byggehøyde inntil kote +14,0.
- Øvrig bebyggelse kan ha byggehøyde inntil kote +16,0.
- Bygninger kan ha takterrasse inkludert rekkverk innenfor gjeldende høyder.
- Mindre oppbygg for trapp og heis kan oppføres over maksimal takhøyde.
- Tekniske anlegg på tak tillates ikke.

§ 5.1.3. Utforming og bruk

Boligbebyggelsen skal oppføres som konsentrert bebyggelse, som f.eks leilighetsbygg, kvartalsbebyggelse, "townhouse", rekkehus evt i kombinasjoner med leiligheter over.

Arealet mellom boligbyggelsens fasader og feltgrensen skal primært benyttes til private hager til boliger på bakkeplanet. Unntak kan gjøres mot Strandpromenaden.

Minimum 50 % av boenhetene i 1. etasje i hvert felt, skal ha egen inngangsdør direkte til boligenheten fra vei eller gårdsrom. Innkjøring og varemottak til felt skal skje fra V1-6 og varemottak skal skjermes for innsyn.

Det tillates etablert serveringssted ute som del av eller tilknyttet bebyggelsen mot Heivei.

§ 5.1.4. Parkeringsanlegg under terreng

Det tillates parkeringskjellere under terreng inkl. innkjøringsramper innenfor byggegrensene for KBA og BB felt. Parkeringskjeller tillates under maksimalt 40 % av det ubebygde arealet i et felt. Parkeringslokk (tak på parkering) i fellesareal skal beplantes i samsvar med §5.1.6 og §5.1.7.

Bruksareal til parkering under terreng medregnes ikke i grad av utnytting. Det tillates innendørs parkering over terreng i parkeringshus i KBA felt, jfr 5.3.3. Kun parkeringsetasjer med underkant himling lavere enn kote + 2,3 regnes som parkeringsanlegg under terreng.

Det skal tilrettelegges for ladning av el –biler på 10% av plassene. Alle parkeringsanlegg skal primært ha innkjøring fra adkomstgatene V1-V6.

§ 5.1.5. Oppfylling av terreng

Terrenget skal oppfylles mot bygg til minimum kote +2,0.

§ 5.1.6. Minste uteoppholdsareal (MUA)

Felles uteoppholdsareal skal være på minimum 20 m² pr. boenhet. Minimum 60 % av MUA skal ha minimum 80 cm jorddybde og være beplantet og grønne. Trær, bed og busker skal utgjør min. 10 % av MUA. Restareal, parkering, adkomstveier og lignende skal ikke medregnes. Felles uteoppholdsareal skal ha soner for ulik bruk for beboerne. Oppholdssteder, grillplass og nærlekeplass skal være egnet plassert, skjermet for sjenerende vind og innsyn. Felles uteoppholdsareal og nærlekeplass skal ha sol på minimum 50 % av arealene kl. 15 ved jevndøgn og kl. 18 ved sommersolverv. Se også § 5.2.2, samt krav til utomhusplaner, §2.5, §2.5.1

§ 5.1.7. Private uteplasser

Boligheter i 1 etg. skal ha privat hage tilknyttet boliger mot gaten, gårdsrom eller begge deler. Ett samlet hageareal skal være på minimum 25 m² og ha gjennomsnittlig bredde på minimum 4 m. Hagene skal ha en klar avgrensning mot offentlig areal med f.eks en høydeforskjell, hekk eller kant. Det tillates ikke etablert private hager mer enn 6 m ut fra bygningenes yttervegg. Private hager tilknyttet bolig i 1 et. skal ha jorddybde på minimum 80 cm på min. 50 % av arealet og være egnet for beplantning.

Leiligheter i 2. etg eller høyere skal ha minimum 10 m² privat uteplass med minimum dybde på 2,2 meter i gjennomsnitt. Privat uteareal kan anlegges på tak hvis adkomsten er nær boenheten for boenheter over 1 etg.

§ 5.1.8. Nærlekeplasser

Det skal anlegges nærlekeplass i alle felt med boligbebyggelse. Lekeplassene skal minimum inneholde sandlek og i tillegg gi mulighet for aktiviteter tilpasset den minste aldersgruppen primært. Areal skal ikke være mindre enn 100 m² for 3-10 leiligheter. Deretter økes arealet med 5m² pr boenhet. I større felt kan det etableres flere nærlekeplasser. Nærlekeplassene skal ha trygg beliggenhet med enkel adkomst fra boligene. Arealet kommer i tillegg til minste utomhusareal, MUA. Solforhold: jfr §5.1.6. Se også beskrivelse.

§ 5.2. Boligbebyggelse, BB1-7

§ 5.2.1. Utnyttelse og bruk

Tillatt grad av utnyttning for hvert felt er 130 % BRA.

Det tillates etablert næring, forretning og/ eller offentlig og privat tjenesteyting på inntil BRA = 200 m² pr. felt i første etasje mot gatetunet, Heivei. Det skal tilrettelegges for gangforbindelse/smett fra Heivei gjennom BB - feltene til kystparken.

§ 5.2.2. "Lomme" mot Heivei

1 % av BB -feltenes totale areal skal legges mot Heivei som en liten plass. Arealet skal opparbeides med en aktivitet som fungerer som en sosial funksjon for bydelen. Lommen skal opparbeides i samsvar med Kvalitetsprogrammet, del 2. Arealet kan inngå i beregningen av MUA for feltet. Se Kvalitetsprogrammet del 2, for retningslinjer for utforming av lommer.

§ 5.3. Kombinerte bygge- og anleggsformål, KBA1-6

§ 5.3.1. Arealbruk og høyde mot gatetun

I området er det tillatt å oppføre bebyggelse til bolig, kontor, næring, offentlig og privat tjenesteyting og parkeringshus. Forretning tillates på inntil 200 m² BRA pr. felt i første etasje mot Heivei. Næringsvirksomheter kan ha inntil 200m² BRA utstillings- og salgslokaler.

Bygg eller del av bygg som ligger nærmere enn 6 m fra feltgrensen mot gatetunet "Heivei" eller V6, kan maksimalt ha gesimshøyde på inntil kote + 14,0.

§ 5.3.2. Grad av utnyttning KBA felt, "Glideskala"

Tillatt grad av utnyttning for feltene KBA1-6 varierer med sammensetningen av bolig og øvrige formål. Grad av utnyttning beregnes for hvert felt. Tabellen under benevnes som "glideskala". Utnyttelsen beregnes i %- BRA og skal fastsettes i detaljreguleringen innen rammene tabellen under gir. Maksimal utnyttelse tillates bare dersom øvrige krav til bomiljø og uterom løses tilfredsstillende.

Maksimalt tillatt utnyttelse i % BRA for et KBA felt	Maksimalt tillatt % av totalt volum som kan benyttes til bolig	Maksimalt tillatt % av volumet som må benyttes til annet formål enn bolig*
130 %BRA	100 %	0
135 %BRA	90 %	10 %
140 %BRA	80 %	20 %
145 %BRA	70 %	30 %
150 %BRA	60 %	40 %
155 %BRA	50 %	50 %
160 %BRA	40 %	60 %
165 %BRA	30%*	70%
220 %BRA	0	100 %

* Boligandelen skal være 30 % av BRA eller mer i felt hvor boligformål er kombinert med annet formål.

Rammer for grad av utnyttelse settes i samsvar med tabellen over. Se beskrivelse og gjennomføringsstrategi for mer informasjon.

§ 5.3.3. Utforming av parkeringshus over terreng

Tillatt grad av utnyttning for felt eller del av felt som reguleres til parkeringsanlegg over terreng settes til maksimalt 260 % BRA. Der parkeringshus inngår i kombinasjon med andre formål skal utnyttelsen settes i samsvar med glideskalaens utnyttelsesrammer jfr. §5.3.2. Parkeringshus skal ha minimum byggehøyde lik kote +12,0 m og maksimum byggehøyde kote +15,0m. Det tillates andre formål over kote +12,0 m og det kan tillates andre formål i 1. et på et parkeringshus.

Parkeringshus skal kun anlegges i KBA-felt, mot Fv310 og skal ikke ha fasade mot gatetunet. Unntak for plassering kan gjøres i KBA6, dersom parkeringshuset skal betjene flere felt i analyseområde D. I KBA6 kan store parkeringshus vurderes delt i mindre anlegg. Det skal tilrettelegges for ladning av el -biler. Innkjøring skal primært skje fra adkomstgatene V1-V6.

Utforming av volum, fasader og materialvalg vektlegges særlig for parkeringshus jfr. retningslinjer i Kvalitetsprogrammet del 2. Parkeringshus skal ha fasadevegger og utformes helhetlig sammen med øvrig bebyggelse i feltet.

Hvilke felt og hvor stor del av et feltet som kan benyttes til parkeringshus, framkommer av tabellen under:

KBA1	Inntil 100 % av feltarealet
KBA 2, 3 og 4	Inntil 30 % av feltarealet
KBA 5:	Inntil 40 % av feltarealet
KBA 6:	Inntil 20 % av feltarealet

§ 5.4. Barnehage, BH

I felt BH er det tillatt å oppføre bebyggelse til barnehageformål. Tillatt grad av utnyttning inklusive eksisterende bygg er 70 % BRA.

Ny bebyggelse kan oppføres frittliggende eller som tilbygg til det bevaringsverdige bygget. Nybygg/ tilbygg skal gis en utforming som harmonerer med og fremhever den eldre bygningen på en tiltalende måte. Ved tilbygg skal gesims på eldre bygning ikke brytes. Det tillates ikke vesentlige endring av byggets eksteriør eller tilbygging som dekker vesentlig del av fasaden til eksisterende bygg. Det tillates endringer som er nødvendig for å innpasse ny funksjon i bygget, også endringer av enkelte fasadeelementer. Høyder på nybygg bestemmes i detaljreguleringen, men skal ikke overstige + kote 14.

Større trær skal bevares og lekeområdet skal skjermes for støy i samsvar med gjeldende retningslinjer. Korttidsparkeringsplasser forhenting/levering innpasses på tomten. For ansatte skal minimum 80 % av parkeringsplassene innpasses i felles parkeringsanlegg eller legges under bakken på egen tomt.

Nær kryss V4 og GT5 skal det være mulig å avsette areal til evt. pumpehus med en p-plass.

§6 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

§ 6.1. Adkomstveier, V1 – V6

Hele tverrsnittet av den regulerte veibredden skal opparbeides. Alle veiene V1 – V5 skal ha blomstrende trerekke på minimum en side. Det tillates etablering av ensidig parkering. Det skal ikke etableres opphøyete fortau. Skille mellom privat og offentlig arealer må klart defineres. Hensikten er å tilpasse gatene trinnvis utbygging, miljø og universell utforming og fleksibel bruk. Utforming konkretiseres i og skal følge senere gatebruksplan.

§ 6.2. Gatetun, GT1-GT6

Gatetun ("Heivei") skal utformes på en slik måte at all motorisert ferdsel skjer på fotgjengernes vilkår. Utformingen skal virke fartsdempende, gategulvet skal ha ett belegg gjerne m mønster slik at det framstår som ett plassgulv. Det et skal ikke etableres opphøyede fortau. Dekket i gatetunet skal ha markering av kjørebanelen i 5,0 meters bredde. Hvert felt (del av gatetunet) skal ha beplantning og individuell preg innen de rammer som settes i gatebruksplanen. Innenfor felt GT4 skal det etableres "torg".

Ensrettet kjøreretning kan tillates ved nærmere utredning i detaljplan og gatebruksplan. Der gatetunet krysser adkomstgater, skal gatetunet gis prioritet. Ved særlige grunner tillates det mindre forskyvninger av gatetunet. Gatekryss og gatebredde på minimum 10,0 meter skal opprettholdes. Hele veibredden på 10 m skal opparbeides.

§ 6.3. Kollektivholdeplass

Kollektivholdeplasser utformes i henhold til Statens vegvesens norm og det skal oppføres leskur.

§ 6.4. Plassering av trafoer, nodehus og lignende

Trafoer skal plasseres inne i bygninger med annen funksjon.

§ 6.5. Kabler og ledninger

Det skal være minimum 4,0 m avstand fra bygning eller andre faste installasjoner til kommunale VA-anlegg. Fordelingsnett for strømforsyning, TV, tele-, og datakommunikasjon og lignende skal legges som jordkabler og min. 3 m fra VA anlegg.

§7 GRØNNSTRUKTUR

§ 7.1. Kystparken og kanalparken, G1 og G/12

G1 og G/12 skal fungere som kvartalslekeplasser for boligene og være tilgjengelig for alle. Kvartalslekeklassene skal anlegges som "lekestasjoner i park". Utformingen av lekestasjonene skal appellere til ulike aldersgrupper og gi mulighet for samhandling mellom barn, unge og voksne. Lekestasjonene skal inneholde ulike funksjoner for aktivitet og trim sommer- og vinterstid. Lekeklassene skal kunne utvikles trinnvis. Se rekkefølgekrav, kvalitetsprogram og videre konkretisering i grønnstrukturplan. I G1 kan det kun oppføres mindre bygg som f.eks wc, badstue, kystkulturbygg som tjener områdets bruk og allmennheten.

§ 7.2. Kanalparken, G/12

Innenfor området tillates det oppført mindre servicebygg for idrettsaktiviteter og aktiviteter for barn og unge med inntil BRA= 500 m². Bebyggelsen kan oppføres med byggehøyde til kote +7,0 meter som paviljongbygg i parken. Det kan etableres nytt skateanlegg dersom dette ikke kommer i konflikt med føringer i grunnen og bevaringsverdige trær. Områder skal ikke privatiseres.

§ 7.3. "Grønn akse", G3 og G4

Det skal etableres tursti nord-syd gjennom grønndraget. Det tillates etablert parsellhager, frukttrær og bærbusker og lignende i samsvar med en senere grønnstrukturplan.

§ 7.4. Kombinert grønnstruktur og idrett , G/11

Det tillates oppført servicebygg for aktiviteter for barn og unge og idrettsformål. Det tillates etablert serveringssted ute som del av eller tilknyttet bebyggelsen. Inntil 10 parkeringsplasser kan opparbeides innen feltet. Utnyttelsesgraden skal begrenses til dagens bruksareal i % BRA. Bebyggelsen kan oppføres med byggehøyde inntil kote +9,0 meter. Kyststien skal opparbeides over feltet som vist på plankartet.

§8 BRUK OG VERN AV SJØ MED TILHØRENDE STRANDSONE, SBH, VA1, VA2.

§ 8.1. Småbåthavn, SBH

Det åpnes for etablering av småbåthavn med inntil 300 plasser, inklusive gjesteplasser, 20 bobåtplasser og inntil 30 plasser for flytende boliger. Bryggeanlegget skal være åpent for allmennheten og det skal innpasses oppholdssted og framtidig badetrapp i ytre del av bryggeanlegget.

Småbåtanlegg på land

På land tillates oppføring av servicebygg, marina, tekniske anlegg og tilhørende funksjoner til båthavna på inntil 200m² BRA inklusive forretning, kiosk og lignende.

Bygg på inntil 200m² til kystkultur/ foreninger kan ligge innenfor området. Det skal avsettes areal i detaljplanen som sikrer at kystkulturaktiviteter kan opprettholdes.

Det tillates salg av drivstoff. Del av bebyggelsen og tilstøtende uteareal kan benyttes til bevertning.

Plassering og utforming av bygg skal danne et helhetlig og positivt bygningsmiljø, med lave høyder og samstemt fargebruk. Det skal legges til rette for opphold og grønne areal. Illustrasjoner av ønsket utforming og bygningsmiljø utarbeides og kobles til bestemmelsene.

Det skal anlegges mottak for septik fra fritidsbåter og eventuelle flytende boliger skal ha tilknytning til VA anlegg.

Serviceområdet på land skal gis en helhetlig utforming sammen med småbåthavna, kystkulturbygg og grønnstrukturplanen for G1. Området skal opparbeides med beleg, gress, beplantning, gjennomgående kyststi nær sjøen, møblering og belysning. Overgangen til sjø skal utbedres med brygge eller tilsvarende. Området skal

være åpent for allmenn ferdsel. Privatisering og inngjerding tillates ikke. Det tillates ikke båtopplag. Unntak gjelder mindre båter innen et begrenset omfang knyttet til kystkultur. Det skal innpasses slipp for utsetting av småbåt fra henger for allmennheten.

Kun V1 skal benyttes som adkomstvei til småbåtanlegget. Det tillates inntil 30 p plasser i feltet. Øvrige parkeringsplassene skal legges til felles parkeringsanlegg, fortrinnsvis innen analyseområde A, og felt BB1.

§ 8.2. Felt VA 1

Områder regulert til bruk og vern av sjø og vassdrag (VA). Brygge for båtgjester, arrangement, "aktivitetspir" og lignende tillates. Flytende boliger eller faste båtplasser tillates ikke.

§ 8.3. Felt VA 2

Innenfor området tillates bryggeanlegg og andre tiltak tilknyttet sjøsport og idrett. Faste private båtplasser tillates ikke. Bryggeanlegg skal samordnes med brygger i VA1. Bebyggelse i felt G/I 1 tillates kraget ut i sjøen med inntil 4 m.

§ 8.4. Båtvedlikehold og forurensning

Det tillates ikke virksomhet som gjør grunnen uegnet for bruk til grønnstruktur etter at annen bruk er avsluttet. Utvendig puss av båter som medfører nedfall eller drift av materiale med toksisk innhold skal utføres på særlig tilrettelagt areal. Dersom det er grunn til å tro at grunnforurensning likevel kan oppstå, kan kommunen avgjøre at slik utvendig puss av båter likevel ikke kan skje.

§9 VANNBÅREN VARME

Alle nye bygninger skal tilknyttes fjernvarme- og fjernkjøleanlegg. Trase skal klargjøres i overordnet VA –plan for fellesanlegg. Det forutsettes at varmeanlegget kan innpasses i en åpen, trinnvis utbygging.

§10 OFFENTLIGE AREALER

Offentlige arealer er avmerket på plankartet med: o_ "feltnavn".

§11 HENSYNSSONER

§ 11.1. Sone for tidligere søppeldeponi, H390_1

Området har vært benyttet til kommunal søppeldeponi og særlig hensyn må tas til grunnforhold og miljø. Hensynssonen skal videreføres i detaljplan i det enkelte felt i samsvar med nye funn ved grunnundersøkelser.

§ 11.2. Sone med særlig krav til infrastruktur, H410_1,2,3

Hovedledning for avløp har en sikringssone på 4 meter. Ledningen kan ikke bygges over med faste konstruksjoner og alle tiltak innen denne sonen skal godkjennes spesielt av kommunen. Langs hele kystlinjen er det etablert en sjete for å hindre forurenset vann i å nå sjøen. Det må ikke iverksettes tiltak som skader denne.

§ 11.3. Sone med særlig hensyn bevaring naturmiljø

Vegetasjon, H560_4

Sonen på land viser et område med store trær som er viktige for det biologiske mangfold. Store trær bør i størst mulig grad bevares og skjøttes. Hule eller store eiker er en utvalgt naturtype og må behandles i henhold til forskrift om utvalgte naturtyper. Trær med misteltein er fredet, men Fylkesmannen kan gi dispensasjon.

Ålegrasenger, H560_1,2,3.

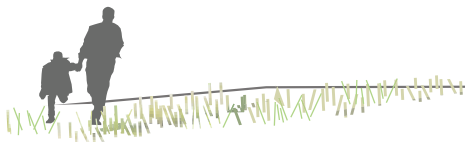
Sonen i sjø viser tre forekomster av ålegras. Ved planlegging og utbygging av småbåthavn bør hensynet til ålegrasengene søkes ivaretatt. Dersom det gjennomføres mudring eller tildekking av områdene med ålegras i forbindelse med opprydding av miljøgifter i bunnsedimentene, faller dette kravet bort.

§ 11.4. Soner med særlig hensyn til bevaring kulturmiljø,**"Minevæsenets bygning", Felt BH H570_1.**

"Minevæsenets bygning" fra 1875 – 1877, del av bygningsnr. 161765317, tillates ikke revet eller endret vesentlig i eksteriør. Nyere tilbygg på eiendommen kan rives. Det tillates oppført nybygg innen feltet. Utforming skal følge § 5.4.

Pumpestasjon, Felt G2 H570_2.

Pumpestasjonen, bygningsnummer 8127255, tillates ikke revet eller endret i eksteriøret så lenge tekniske krav til pumpestasjonen ikke gjør det nødvendig eller nåværende funksjon oppheves.



- veien videre

KONSULENTER
KVALITETSPROGRAM



KONSULENT
GJENNOMFØRINGSSTRATEGI

