


NOTAT – VURDERING AV KOMMUNEDELPLANEN I FORHOLD TIL KONSEPTET «EN NY BYDEL MELLOM JORDENE»

Vedtak FOR-071/20:

«Fram til 2. gangs behandling av planen skal det vurderes hvordan planen bedre kan ivareta og tilpasses intensjonene i Snøhetta-konseptet En ny bydel mellom jordene.»

I debatten om lokalisering av ny togstasjon i Horten engasjerte «Knutepunkt Skoppum Vest» Snøhetta til å lage en «Mulighetsstudie for Skoppum – Norges første 0-utslippsbydel?» (datert 03.04.2014). I følge Snøhetta peker dokumentene på muligheter, og representerer således ikke konkrete forslag til løsninger. Det presiseres også at studien ble gjennomført før Jernbaneverket la fram endelig forslag til trase og stasjonsplassering.

Hovedpunkter fra mulighetsstudien, samt fra Snøhettas presentasjon i møte 20.05.2015 om framtidens Skoppum, er gjengitt i kolonnen til venstre nedenfor. I den midterste kolonnen er kommunedelplanforslaget beskrevet i forhold til «En ny bydel mellom jordene». I kolonnen til høyre er eventuell ytterligere tilpasninger til intensjonene beskrevet og vurdert.

HOVEDPUNKTER I MULIGHETSSTUDIEN:	Beskrivelse av hvordan mulighetsstudien er fulgt opp i KDP Skoppum:	Hvordan kan KDP bedre ivareta og tilpasses intensjonene i Snøhetta-konseptet?
<p>En ny bydel mellom jordene</p>  <p><i>Illustrasjon av ny bebyggelse i umiddelbar nærhet til dyrka mark.</i></p>	<p>Kartskissen fra Snøhetta (til venstre) illustrerer ny bebyggelse i tilknytning til dyrka mark. Administrasjonen har nummerert områdene for å koble teksten i punkt 1-6 nedenfor til skissen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Området er avsatt til LNF-formål i KDP. Jordbruksarealet er avmerket som hensynssone landbruk. 2. Jordbruksarealet inngår i område avsatt til LNF-formål i KDP (hensynssone landbruk). Illustrert bebyggelse ligger innenfor planlagt boligområde B1 på plankartet (nullutslippsområde). 3. Jordbruksarealet inngår i område avsatt til LNF-formål i KDP (hensynssone landbruk). 	<p><u>Utbygging på dyrka mark kan begrenses/unngås:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> a) Dyrka mark som er foreslått omdisponert til byggeområder i KDP kan videreføres som LNF-områder. Dette gjelder næringsområde BN6 (17,8 daa) og område til idrettsformål o_BIA4 (8,6 daa). <u>Merknader:</u> BN6 har en unik beliggenhet med god adkomst fra Rv19 og direkte tilknytning til nye Horten stasjon med tilhørende innfartsparkering. Bevaring av dyrka mark må veies opp mot mulighetene for knutepunkts-/næringsutvikling. O_BIA4 ligger inne i planen som en «arealreserve» da det ikke foreligger konkrete planer om bruk til idrettsformål. b) Dyrka mark som tidligere er godkjent omdisponert til byggeområder i



Illustrasjon av knutepunkt (nord for Rv19)
«mellom jordene» / utmark.

- Illustrert bebyggelse ligger innenfor planlagt boligområde B5 på plankartet.
4. Jordbruksarealet utgjør totalt ca 44 daa. Av dette er 30 daa (hvorav 24 daa allerede er godkjent omdisponert i kommuneplanens arealdel) avsatt til planlagte byggeområder for næring (BN3) og idrettsformål (o_BIA3 og o_BIA4) i KDP. I forbindelse med bygging av ny jernbane vil det bli utført omfattende terrenginngrep i store deler av området. Gjenstående jordbruksareal (ca 14 daa) lengst mot nord er avsatt til LNF-formål i KDP. Illustrert bebyggelse vest for dagens jordbruksareal ligger innenfor planlagt boligområde B5 på plankartet, mens tilstøtende område på østsiden er avsatt til grønstruktur (Reirborgen m.m.)
 5. Jordbruksarealet er i reguleringsplan fra 2003 regulert til byggeområde, næringsformål. Illustrert bebyggelse ligger innenfor planlagt boligområde B7 (regulert) på plankartet.
 6. Mulighetsstudien forutsatte at jernbanestasjonen ble lokalisert nord for Rv19. I gjeldende reguleringsplan for Vestfoldbanen er stasjonen lokalisert syd for Rv19. Jordbruksarealet vest for regulert innfartsparkering er foreslått avsatt til framtidig næringsområde (BN6 på plankartet) i KDP. Forslaget innebærer omdisponering av 17,8 daa dyrka mark.

kommuneplanens arealdel kan tilbakeføres til LNF-formål. Dette gjelder næringsområdene BN3 (12,4 daa) og del av BN5 (gbnr 46/77; 8,9 daa), samt område til idrettsformål o_BIA3 (21,9 daa).

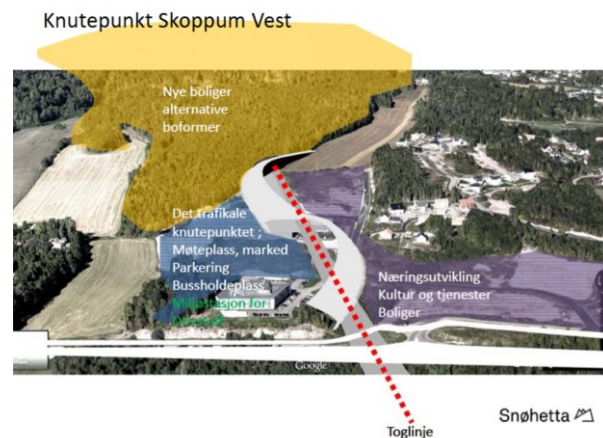
Merknader: BN3 er en naturlig forlengelse av regulert næringsområde i syd, «inneklemt» mellom framtidig jernbanekulvert i øst og åsen på vestsiden (boligområde B5). Både BN3 og del av BN5 omfatter begrensede arealer, hvor arealenes størrelse og arrondering er utfordrende for rasjonell drift med moderne landbruksmaskiner. o_BIA3 ligger inne i planen som en «arealreserve» da det ikke foreligger konkrete planer om bruk til idrettsformål.

- c) Dyrka mark som tidligere er godkjent omdisponert til byggeområder i gjeldende reguleringsplaner, og som fortsatt ikke er bebygd, kan tilbakeføres til LNF-formål. Dette gjelder del av næringsområde BN16 (gbnr 48/154; 13,1 daa).

Merknader: En vedtatt reguleringsplan er bindende for framtidig arealbruk i området (pbl § 12-4). Kommunestyret kan vedta at et regulert byggeområde skal tilbakeføres til LNF-område, men det er da viktig å være klar over at en slik beslutning kan innebære krav om erstatning.

Knutepunkt Skoppum Vest		
<ul style="list-style-type: none"> • Nye byggeområder lokaliseres til områder hvor det er minst arealkonflikter over tid (enkel metode for vurdering av lokalisering av ny togstasjon på Bakkenteigen eller Skoppum) • Høy arealutnyttelse ved knutepunkt (maks 1000 meter fra togstasjon). 	<p>Beslutningen om ny togstasjon på Skoppum er lagt til grunn for utarbeidelse av kommunedelplanen.</p> <p>I de utfyllende bestemmelsene og retningslinjene er det lagt opp til høyest arealutnyttelse i boligområdene nærmest nye Horten stasjon, jfr. retningslinje pkt. 2.2.1.</p>	<p>En retningslinje om arealutnyttelse i framtidige boligområder er det samme «grepet» som er benyttet i kommuneplanens arealdel. For å sikre høy arealutnyttelse kan det, med hjemmel i pbl. § 11-9 nr. 5, fastsettes bestemmelser i forhold til utbyggingsvolum.</p> <p><u>Merknader:</u> KDP inneholder krav om utarbeidelse av reguleringsplan før det kan tillates tiltak i de enkelte byggeområdene. I en slik detaljplanlegging vil man få et bedre grunnlag for å vurdere hva som er hensiktsmessig arealutnyttelse. Det kan således være lite hensiktsmessig å fastsette en konkret arealutnyttelse på overordnet plannivå.</p>

Illustrasjon av nytt knutepunkt i mulighetsstudien:



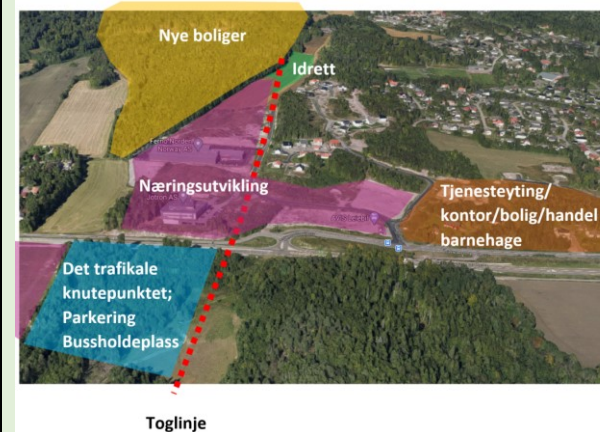
(Ny togstasjon nord for Rv 19)

Verdier som kan skapes ved lokalisering av ny stasjon på Skoppum vest:

- Ja til jordvern / ta vare på matjord og kulturminner
- Åkerlandskapet er en attraksjon – etablering av bærekraftige boliger i randsonen



Illustrasjon av knutepunkt i KDP Skoppum:



Nye Horten stasjon etableres syd for Rv 19. Det er lagt til rette for at områdene BKB3 og BKB4, beliggende mellom ny stasjon og eksisterende boligområder, kan utvikles med tanke på å styrke attraktiviteten ved knutepunktet. I legger plangrepet til rette for enkle hverdagsreiser for beboerne i området.

26,4 daa dyrka mark er foreslått omdisponert. Kulturminner er ivaretatt.

Boligområdene B1, B3 og B5 grenser mot dyrka mark, med muligheter for etablering av boliger med utsyn over åkerlandskapet. I KDP stilles det krav om utarbeidelse av reguleringsplan for byggeområdene, og ytterligere detaljering av arealbruken fastsettes i påfølgende reguleringsprosessene.

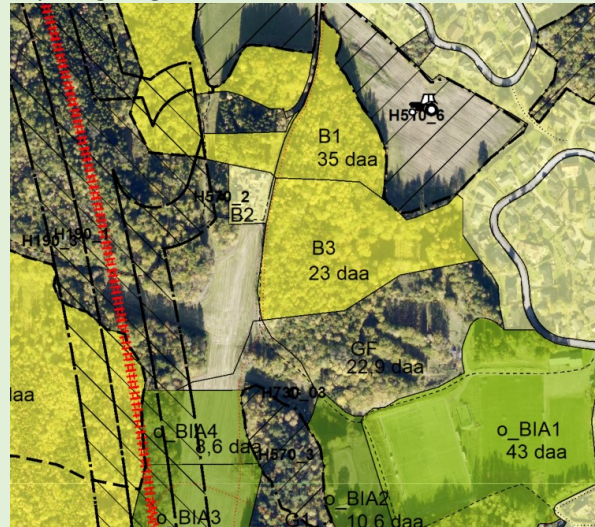
En mer kompakt knutepunktsutvikling kan oppnås ved å legge til rette for mer utbygging i tilknytning til stasjonsområdet, syd for Rv 19.

Se punktet ovenfor vedrørende «utbygging på dyrka mark begrenses/unngås».

Ved utarbeidelse av reguleringsplan kreves det normalt at det avsettes en buffersone (min. 10 meters bredde) for å unngå konflikter mellom landbruksdrift og boligbebyggelse. I reguleringsarbeidet kan man forsøke å redusere bredden på buffersonen dersom det er ønskelig (kan føre til innsigelse fra regionale / statlige myndigheter).

- Legge til rette for dyrking i nærmiljøet

Nord for Reirborgen ligger et jorde på ca 14 daa «inneklemt» mellom framtidige boligområder og arealer avsatt til idrettsformål. Området kan ha potensiale som f.eks. parselhage / fellehage (dyrking av grønnsaker).



- Legge til rette for kontakt med naturen i nærmiljøet
- Pendlerparkeringen – parkeringshus med lekeplass?

Hva kan være et bærekraftig innhold i Knutepunkt Skoppum Vest?

- Bussholdeplass og togstasjon. Stasjonsbygg med spennende tilbud. Bussholdeplass med 5 min avganger til Horten sentrum.

Det er god tilgang til frilufts- /rekreasjonsarealer fra alle boligområder. Idrettsanlegget med tilstøtende grøntarealer ligger sentralt i tettstedet.

I reguleringsplanen for Vestfoldbanen er det lagt til rette for at det kan etableres parkeringshus i område regulert til innfartsparkering.

I reguleringsplanen for Vestfoldbanen er det tilrettelagt for bussholdeplass ved stasjonen. Antall bussavganger reguleres ikke etter plan- og bygningsloven.

Kommunedelplanen er ikke til hinder for at det kan legges til rette for dyrkningsmuligheter i nærområdene.

<ul style="list-style-type: none"> • Parkering med god kapasitet for pendlere • Utleie på stasjonen; El-bil, El-syssel, bysyssel • Bensinstasjon/Miljøstasjon E-18/Rv19 • Barnehage, skole, lekeplass • Boliger i ulike typer og størrelser • Økende interesse for bærekraftig livsstil – tilbud om alternative boformer. <ul style="list-style-type: none"> - <i>Økolandsbyer</i> er lokalsamfunn som integrerer et godt sosialt miljø med en lite ressurskrevende livsstil. Økolandsby prinsippene har som mål å kombinere et sosiokulturelt miljø med en livsstil med lavt forbruk. - <i>Gaining by Sharing</i> er en modell for bofellesskap, beregnet på det kommersielle boligmarkedet. Målet med modellen er å skape sosiale, miljømessige, økonomiske og 	<p>Ivaretatt i reguleringsplan for Vestfoldbanen. Bilutleiefirma Avis er etablert like ved ny stasjon, nord for riksveien.</p> <p>«Bensinstasjon / vegserviceanlegg» går inn under arealbrukskategorien «næringsbebyggelse». Det er avsatt ett framtidig næringsområde (BN6) langs Rv 19, ved avkjøringen til Skoppum / togstasjonen. I pkt 2.3.2 i bestemmelsene er det åpnet for at BN6 kan benyttes til «kontor-, industri- og håndverksvirksomhet».</p> <p>Funksjonene er etablert i eksisterende byggeområder. Barn og unges interesser skal ivaretas ved utarbeidelse av påfølgende reguleringsplaner.</p> <p>I henhold til retningslinje 2.2.1 i de utfyllende bestemmelsene skal variasjon i boligsammensetning, bygningstyper og boligstørrelser vektlegges (ved utarbeidelse av reguleringsplaner).</p> <p>Arealbrukskategorien «boligformål» i Pbl. retter seg mot boligfunksjonen og ikke mot egenskaper ved beboerne. «Boligformål» omfatter således arealer hvor alle former for (helårs) boligbebyggelse og boligbruk er tillatt, inkl. «alternative boformer».</p>	<p>«Bensinstasjon / vegserviceanlegg» kan tas inn i pkt. 2.3.2 i bestemmelsene for område BN6.</p> <p>Etter Pbl kan man verken gjennom arealformål eller bestemmelser knytte arealbruken til en særskilt gruppe beboere. Bestemmelser som fastsettes i planen må ha hjemmel i loven, og mulighetene for å gi rettslige bindende bestemmelser et uttømmende angitt i Pbl §§ 11-8 til 11-11.</p> <p>KDP er ikke til hinder for at det kan fremmes private initiativ for å få regulert / etablert boligområder med intensjoner om alternative boformer. «Hurdalsjøen økologiske landsby» er et eksempel hvor det i et privat reguleringsforslag er tatt inn at formålet med planen er å legge til rette</p>
---	--	---

arkitektoniske gevinster, gjennom fellesskap og deling.

- Næringslokaler
- Startpunkt og info om tur- og sykkelvegnett
- Miljøbydel / hageby / 0-utslippsbydel, Plusshus og 0-hus

BN3, BN5 og BN6 er nye næringsarealer som er avsatt i planen. I tillegg er det lagt til rette for etablering av tjenesteyting, kontor, bolig og forretning i områdene BKB3 og BKB4. Kan etableres uavhengig av KDP. Den overordnede visjonen for utvikling omkring knutepunktet nye Horten stasjon er at det skal være en framtidrettet miljø- og nullutslippsbydel, jfr. «Formålet med planen» som er beskrevet i de utfyllende bestemmelsene og retningslinjene.

Av retningslinje 1.15.8 går det fram at intensjonen med boligområdene B1 og B3 (kommunal eiendom) er at de skal bli et «nullutslippsområde».

for utvikling av en økologisk landsby. I bestemmelsene er det forutsatt at det skal utarbeides et miljøoppfølgingsprogram (MOP), hvor miljømålene skal «gjenspeile en klart mer ambisiøs holdning enn PBL».

Dersom det i kommunedelplanen er ønskelig å signalisere en positiv holdning til private initiativ om etablering av økolandsby kan dette tas inn under «Formålet med planen» (i de utfyllende bestemmelsene og retningslinjene), f.eks. med følgende formulering: «Private reguleringsforslag med formål om å etablere økolandsby som inkluderer sosial bærekraft og redusert ressursbruk imøteses.»

I planbestemmelsene er det ikke anledning til å stille krav som ikke er hjemlet i plan- og bygningsloven. Det kan derfor ikke stilles et generelt krav om at alle byggeområder skal utvikles som «nullutslippsområder» (strengere krav enn det som er nedfelt i teknisk forskrift). Dette er nærmere omtalt i kap. 5.4 i planbeskrivelsen.

- Biloppstilling 1000 meter unna boligen - biloppstilling under bakken. Kun fotgjengere og syklister innenfor en 500-1000 meters radius
- Matproduksjon tett på byen. Gårdsbruk tett på skoler og barnehager som en del av undervisningen. Kolonihager inn i skoler og barnehager
- Fortettet bykjerne med ett sentralt torg. Dagligvarehandel tett på bolig. Kafeer og restauranter

Gang- og sykkelveier legger til rette for raske og trygge forbindelser for myke trafikanter. Det er ikke avsatt areal til felles parkering i planen. Krav til antall parkeringsplasser framgår av pkt. 1.10.1 i bestemmelsene.

Sikring av dyrka mark er relevant i KDP, mens opplegg for undervisning ikke styres av Pbl.

Planen legger til rette for en slik utvikling innenfor områdene BKB3 og BKB4.