

# KOMMUNEDELPLAN FOR SKOPPUM 2020-2032



*Mulighetene  
er akkurat her.*



HORTEN  
KOMMUNE

## FASTSATT PLANPROGRAM

KST-126/19

## Innhold

1.	INNLEDNING .....	3
1.1.	Planstrategi for Horten kommune 2016-2020 .....	3
1.2.	Planprogram .....	3
2.	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER .....	3
2.1.	Nasjonale føringer .....	3
2.2.	Regionale føringer .....	5
2.3.	Kommunale føringer.....	5
3.	MÅL OG HENSIKT MED PLANEN .....	10
3.1.	Visjon .....	10
3.2.	Mål for planarbeidet .....	10
3.3.	Strategier for framtidig arealbruk .....	10
4.	PROBLEMSTILLINGER OG UTFORDRINGER.....	11
4.1.	Arealbehov for nye utbyggingsområder .....	11
4.2.	Jordvern og disponering av dyrket og dyrkbar mark.....	12
4.3.	Knutepunktutvikling / utbyggingsmønster.....	13
4.4.	Nullutslippsbydel / bærekraftig utvikling.....	16
4.5.	Et viktig målpunkt flyttes.....	19
4.6.	Klimatilpasning .....	19
4.7.	Kommunegrensen .....	20
5.	AVGRENSING AV PLANOMRÅDET .....	22
6.	KUNNSKAPS- OG UTREDNINGSBEHOV .....	23
6.1.	Faktagrunnlag.....	23
6.2.	Grønn mobilitet .....	23
6.3.	Stille områder .....	23
6.4.	Konsekvensutredning (Pbl § 4-2).....	23
6.5.	Risiko- og sårbarhetsanalyse, ROS (Pbl § 4-3) .....	24
7.	ORGANISERING AV PLANARBEIDET.....	25
8.	MEDVIRKNING OG SAMARBEID .....	26
9.	FRAMDRIFTSPLAN .....	27
10.	VEDLEGG.....	28

## 1. INNLEDNING

Når ny jernbane etableres gjennom kommunen vil stasjonsområdet på Skoppum bli flyttet fra tettstedets nordøstlige ytterkant til like sydvest for tettstedet. Ny lokaliseringen vil få betydning for hele tettstedet, og særlig for den videre utbyggingen av bolig, næring, senterstruktur og lokalhandel.

I følge statlig planretningslinjer bør det ved kollektivknutepunkter legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. I Horten har kommunestyret blant annet vedtatt at det skal legges vekt på bærekraftig byplanlegging gjennom klimasmarte, ressursoptimale og miljøvennlige løsninger slik at Horten framstår som en framtidsrettet klima- og miljøkommune. Disse forutsetningene utgjør viktige premisser for utarbeidelse av en kommunedelplan for skoppum.

### 1.1. Planstrategi for Horten kommune 2016-2020

I planstrategien for Horten kommune 2016-2020 (KOM-180/16) er det fastsatt at det skal utarbeides en kommunedelplan for Skoppum. Planbehovet er begrunnet med at jernbanelinjes ansvar for nytt stasjonsområde er begrenset til detaljregulering av spor, plattform, parkering og veiatkomst for bil, gående og syklende, og ikke en områdeplan med tanke på knutepunktutvikling rundt den nye stasjonen.

Av planstrategien går det fram at det i planarbeidet vil være viktig å sikre en positiv utvikling med boliger og arbeidsplasser, samtidig som man unngår at stedet utvikles i retning av et handelssenter i strid med regional plan for handel og senterutvikling i Vestfold. Det er også vist til at skisser for videre utvikling av Skoppum som er utarbeidet av Snøhetta arkitektkontor kan benyttes som innspill til planarbeidet. I planstrategien er ferdigstilling av planarbeidet stipulert til 2019.

### 1.2. Planprogram

I henhold til plan- og bygningsloven skal det utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet. Et planprogram skal gjøre rede for:

- Formålet med planarbeidet
- Hvordan planprosessen skal gjennomføres med angivelse av frister og deltakere
- Opplegg for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt
- Hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger

Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsling av planoppstart.

## 2. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

### 2.1. Nasjonale føringer

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2015)**

Regjeringen forventer at kommunene:

- a) Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling
  - legger vekt på reduksjon av klimagassutslippene, energiomlegging og energieffektivisering gjennom planlegging og lokalisering av næringsvirksomhet, boliger, infrastruktur og tjenester
  - tar hensyn til klimaendringer og risiko og sårbarhet i sin samfunns- og arealplanlegging
  - ivaretar viktige verdier av naturmangfold og landskap, friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø i planene
  - setter av tilstrekkelige arealer for næringsutvikling som ivaretar hensynet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
  - sikrer viktige jordbruksområder
  
- b) Attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder
  - trekker langsiktige grenser mellom by- og tettstedsområder og store sammenhengende landbruks-, natur- og friluftsområder
  - legger til rette for tilstrekkelig og variert boligbygging, lokalisert ut fra hensynet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
  - sikrer høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkt, tilrettelegger for økt bruk av sykkel og gange i dagliglivet, og sikrer sammenhengende gang- og sykkelforbindelser av høy kvalitet. Potensialet for fortetting og transformasjon utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk.
  - (Kommunene i storbyområdene) legger til grunn at transportveksten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange
  - Tilrettelegger for etablering av boliger, arbeidsplasser, handel, service og sosiale møteplasser i sentrum
  - Sikrer helsefremmende bo- og oppvekstmiljøer, frie for sadelig støy og luftforurensning
  - Tar vare på naturverdiene og legger til rette for fysisk aktivitet og trivsel for hele befolkningen ved å sikre sammenhengende grønne strukturer, åpne vannveier og nær tilgang til områder for lek, idrett, rekreasjon og nærfriluftsliv
  - Prinsippene om tilgjengelighet og universell utforming legges til grunn i planlegging av omgivelser og bebyggelse

### **Nasjonal transportplan (NTP, 2018-2029)**

NTP viser hvordan man skal arbeide for å oppnå målet om et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Når det gjelder kollektivknutepunkt pekes det i kapittel 8.3.3 på at gode knutepunkter er nødvendige for å binde de enkelte linjene sammen til et kollektivtransportsystem, og at det godt knutepunkt vil gjøre reisen

enkel, effektiv og sømløs. Lokalisering av boliger, kontorer eller butikker i eller nær kollektivknutepunkt vil bidra til at flere finner det enkelt og attraktivt å reise kollektivt. «*Det er derfor viktig at kommunene, også utover de det er inngått bymiljøavtaler om byvekstavtaler med, legger opp til fortetting rundt knutepunktene i sine arealplaner.*»

## 2.2. Regionale føringer

- Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA), vedtatt 24.04.2013
- Regional plan for handel og sentrumsutvikling i Vestfold (2009)
- Regional plan for folkehelse 2011-2014

## 2.3. Kommunale føringer

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

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

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

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

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

Mål:

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

Strategier:

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

### **Kommuneplanens arealdel 2015-2027 (22.06.2015, KOM-088/15)**

Tidligere var det satset på utvikling av Skoppum mot nord. Forutsetningene er imidlertid endret etter at planene for modernisering av Vestfoldbanen og flytting av stasjonen ble lagt fram. En videre utvikling nordover vil føre til økt avstand mellom boliger og togstasjonen. Det vises til at det ved utbygging av Vestfoldbanen er et krav om utvikling av et knutepunkt med høy tetthet av boliger og arbeidsplasser nær stasjonen.

Utbyggingsprinsippet «spredt konsentrasjon» der Nykirke, Skoppum, Borre / Campus Vestfold, Åsgårdstrand og Horten er avgrensede og konsentrerte utbyggingsområder, skal opprettholdes og forsterkes. Planlegging av boliger og næringsbebyggelse skal foregå i tilknytning til eksisterende tettsteder. Avklaring av langsiktig utvikling på Skoppum og Borre utsettes til etter vedtak om jernbanestasjon.

Det ble ikke gjort vesentlige endringer i kommuneplanen for Skoppum ved denne revisjonen. Det er to store boligfelt på Skoppum; Viulsrøråsen (ca 118 daa) og Borreborgåsen (ca 125 daa). Det ble avsatt areal for utvidelse av idrettsanlegg og noe til offentlig formål.

### **Kommunedelplan for Intercitystrekningen Nykirke – Barkåker (2016)**

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

### **Detaljreguleringsplan for Vestfoldbanen, Nykirke – Barkåker (vedtatt 19.06.2018)**

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

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

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

### **Andre relevante planer, vedtak og utredninger**

#### Klima- og energiplan for Horten kommune, 2012-2020

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

#### Kommunedelplan for sykkel (2012)

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

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

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

##### Hovedmål:

- Verne om og sikre dyrket mark for fremtidige generasjoner

##### Delmål:

- Opprettholde de store sammenhengende landbruksarealene
- Legge forholdene til rette for kontinuerlig drift av landbruksjord

- Økt fortetting i allerede sentrumsnære områder
- Ved omdisponering av matjord bør alternativer for nydyrking foreligge

#### Strategisk næringsplan (15.12.2014, KOM-161/14)

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

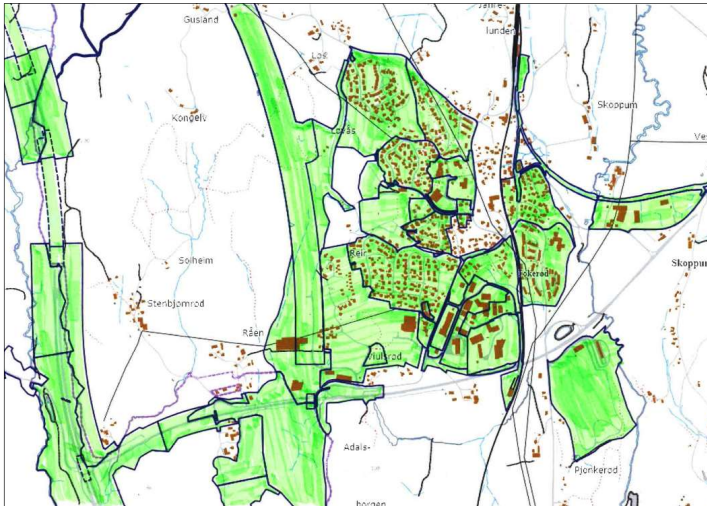
#### Kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet (2015-2018)

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

#### Grønnstrukturplan for Horten kommune (behandlet i HKMK 04.04.2016)

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

#### Vedtatte reguleringsplaner



Figur 1: Kartskisse som viser regulerte områder ved Skoppum.

#### Kommunestyrevedtak 203/16 (19.12.2016)

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

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

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

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

Kommunestyrevedtak 146/18 (11.12.2018)

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

*«Klimatilpasning skal alltid legges til grunn i plan- og byggesaksbehandling. Vi skal ha som mål at det i fremtiden ikke er noen uønskede hendelser eller erstatningskrav mot kommunen fra tiltakshaver for naturskade, som følge av at kommunen har godkjent tiltak på feil grunnlag. Vi skal også ha som mål å bidra til reduserte skader på bygninger og infrastruktur som følge av ekstremvær, store nedbørmengder osv. Dette implementeres i eksisterende planverk ved revisjon/rullering.»*

Trafikkanalyse – Campus Vestfold, rapport fra Rambøll datert mars 2018

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

**Viktig planarbeid som pågår**

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA)

RPBA er under revisjon. I høringsforslaget er det foreslått at Regional plan for handel og sentrumsutvikling skal implementeres i RPBA. Det framgår at regionalt prioriterte vekstområder gir grunnlag for prioritering av statens og fylkeskommunens ressurser i oppfølging av RPBA og kommunens prioriteringer i kommuneplanleggingen.

I høringsforslaget er knutepunkter i transportsystemet i Vestfold definert som stasjonene på InterCity i Sande, Holmestrand, Tønsberg, Stokke, Sandefjord og Larvik, samt busstasjonen i Horten. Stasjonen på Skoppum er således ikke definert som «knutepunkt» i den regionale planen som er ute til høring.

Av retningslinje R11 «Knutepunktsutvikling» går det fram at kommunens arealplanlegging «skal sikre arealer for en publikumsvennlig og funksjonell utvikling av kollektivknutepunktene. Følgende kriterier skal være oppfylt i arealplaner som omfatter eller er tilgrensende til kollektivknutepunktene:

- a) Arealbruken skal sikre kobling mellom transportformer og tilgjengelighet, inkludert pendlerparkering for sykkel og bil.
- b) Arealbruken skal styre forbindelsene mellom knutepunktet og byen/tettstedet for øvrig
- c) Byene Larvik, Sandefjord, Tønsberg, Horten og Holmestrand skal bruke virkemidler innenfor parkering og transportplanlegging som bidrar til å fremme overgang til mer miljøvennlige arbeidsreiser, inkludert elbil.
- d) I sentrumssonene skal besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter prioriteres.»

Kommuneplanens arealdel 2019-2031, Høringsforslag

Ved 1. gangs behandling fattet kommunestyret i møte den 30. oktober 2018 følgende vedtak (KOM-129/18) når det gjelder «Utviklingsområdet nye Skoppum stasjon»:

*«Knutepunktutviklingen rundt nye Skoppum stasjon med tilhørende miljø-/nullutslippsbydel er et prioritert område i arealplanleggingen i Horten. Det skal utarbeides en kommunedelplan for Skoppum hvor dette inngår. I denne skal det legges til rette for knutepunktutvikling av*



*arealene rundt det nye stasjonsområdet. Den overordnede visjonen for bydelsutviklingen omkring knutepunktet nye Skoppum stasjon er at det skal være en framtidsrettet miljø- og nullutslippsbydel.»*

Av planbeskrivelsen går det blant annet fram følgende når det gjelder utviklingen på Skoppum (kap. 6.4):

- Tettstedet har et utviklingspotensial, og det er naturlig å satse på Skoppum som et langsiktig utbyggingsområde. Det skal tilrettelegge for større bolig- og næringsområder.
- Deler av stasjonsområdet vil ligge i Re/Tønsberg kommune. Videre planlegging bør skje i samarbeid med nabokommunen.
- Gjennom jernbaneutbyggingen og flytting av stasjonen vil tyngdepunktet på Skoppum forskyves. Dette vil antagelig få betydning for hele tettstedet og særlig for videre utbygging av bolig, senterstruktur, lokalhandel og næring. Kommunen vil legge til rette for knutepunktutvikling ved det nye stasjonsområdet, med gode gang-, sykkel-, og kollektivkoblinger mot boligområdene på Skoppum, Horten sentrum, Borre og øvrige områder. Det vises til krav fra staten vedrørende høy tetthet på arealer i tilknytning til knutepunkt.
- Næringsutviklingen skal være balansert slik at det ikke legges til rette for et handelsområde på Skoppum i konkurranse med Horten sentrum.

#### Kommunedelplaner under revisjon

- kommunedelplan for klima og energi
- kommunedelplan for sykkel.

#### Justering av kommunegrensen mot Re/Tønsberg (pol.beh. sept. 2018)

Det pågår en prosess med tanke på å justere kommunegrensen mellom Re og Horten.

### 3. MÅL OG HENSIKT MED PLANEN

Ved utarbeidelse av en kommunedelplan skal det beskrives hvordan nasjonale mål og retningslinjer, samt overordnede planer for arealbruk, er ivarettatt. I dette kapittelet gis det en konkretisering av mål og strategier som skal legges til grunn for arbeidet med kommunedelplanen for Skoppum.

#### 3.1. Visjon

Ved behandling av kommuneplanens arealdel for perioden 2019-2031 har Kommunestyret i sak 129/18 vedtatt følgende visjon for knutepunktutvikling ved det nye stasjonsområdet på Skoppum:

*«Den overordnede visjonen for bydelsutviklingen omkring knutepunktet nye Skoppum stasjon er at det skal være en fremtidsrettet miljø- og nullutslippsbydel» (KST-129/18).*

#### 3.2. Mål for planarbeidet

- Skoppum skal styrke sin rolle som kollektivknutepunkt ved at det legges til rette for bolig- og næringsarealer som støtter opp under InterCity-satsingen
- Fra alle steder på Skoppum skal det være enkelt og sikkert å komme seg til skole, barnehage, idrettsanlegg, sentrumsfunksjoner og kollektivknutepunkt uten bruk av bil. Det skal være gode sykkelforbindelser til Horten sentrum, Campus Vestfold og andre deler av kommunen
- Det skal sikres nærmiljøer med kvaliteter som fremmer folkehelse
- Det skal legges til rette for etablering av et «nullutslippsområde» hvor utslipp av klimagasser reduseres mot null, sett i et livsløpsperspektiv
- Skoppum skal ha et tydelig sentrum
- Næringsutviklingen skal være balansert slik at det ikke legges til rette for et handelsområde i konkurranse med Horten sentrum. Næringsområdene på Skoppum og ved Campus Vestfold skal utfylle hverandre, ikke konkurrere
- Dyrket mark skal sikres og dersom dyrket mark omdisponeres til annet formål skal erstatningsareal for dyrkbar jord være avklart

#### 3.3. Strategier for framtidig arealbruk

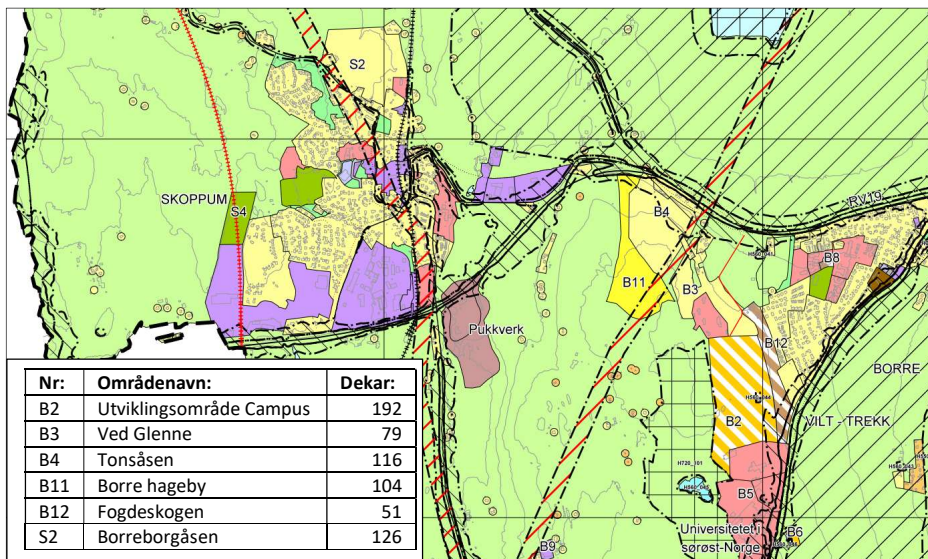
- Videre utbygging skal i hovedsak skje i gangavstand fra ny jernbanestasjon
- Byggeområder ved kollektivknutepunktet skal ha høy arealutnyttelse
- Utbyggingspotensialet i eksisterende næringsområder skal utnyttes ved at det legges til rette for fortetting der forholdene tillater det
- Viktige arealverdier knyttet til jordressurser (jordvern), naturmangfold, friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø skal i størst mulig grad ivaretas
- Sammenhengende grønne strukturer og nær tilgang til områder for lek, idrett, rekreasjon og nærfriluftsliv skal sikres. Attraktive rekreasjonsarealer og turveiforbindelser skal integreres i bebyggelsesstrukturen
- Arealbruken skal ta hensyn til områder med naturfare (flom, skred). Håndtering av overvann sikres ved bevaring av og/eller etablering av blå-grønne strukturer

## 4. PROBLEMSTILLINGER OG UTFORDRINGER

### 4.1. Arealbehov for nye utbyggingsområder

#### Boligformål

Av forslag til kommuneplanens arealdel 2019-2031 går det fram at boligbehovet i planperioden er beregnet til 1500 boliger, mens det i planen er tatt med arealer til 2000 boenheter. Innenfor hovedsatsingsområdene Horten sentrum og Campus Vestfold legger arealdelen til rette for etablering av henholdsvis 1300 og 400 boliger, mens det på Skoppum ligger inne et framtidig boligområde på ca 126 daa (Borreborgåsen, S2) som fortsatt ikke er realisert. Kommuneplanens arealdel inneholder således betydelige arealer som allerede er avsatt til boligformål, og ut fra en slik betraktning er behovet for ytterligere nye boligområder på Skoppum begrenset. Etablering av ny jernbanestasjon er imidlertid et stort og strukturerende prosjekt, og de utviklingsmulighetene som et forbedret togtilbud åpner for bør utnyttes til det beste for samfunnet. I planarbeidet skal det legges til rette for tilstrekkelig og variert boligbygging primært i gangavstand fra stasjonen. I dette ligger det også at framtidig arealbruk for område S2 skal tas opp til ny vurdering. Tilgangen til eneboligtomter er svært begrenset i dag, og nye områder til denne typen bebyggelse skal også avklares.



Figur 2: Framtidige boligområder i kommuneplanens arealdel 2019-2031 (høringsutkast).

#### Næringsformål

Når det gjelder næringsarealer er det uttalt at Horten kommune gjennom arealplanlegging aktivt skal legge til rette for eksisterende og ny næringsvirksomhet ved at en ligger i forkant med hensyn til å dekke etterspørsel for ulike behov. På Skoppum er det i kommuneplanens arealdel avsatt totalt ca 420 daa til eksisterende næringsarealer. Næringsområdene inngår i vedtatte reguleringsplaner som langt på vei er realisert. I planarbeidet skal fortetningspotensialet innenfor eksisterende næringsarealer vurderes før eventuelle nye arealer foreslås omdisponert til næringsformål.

ABC-prinsippet legges i utgangspunktet til grunn for lokalisering av ulike typer virksomheter. Dette innebærer at arbeidsplasser med mange ansatte (kontorarbeidsplasser, offentlige virksomheter) bør lokaliseres sentralt i byene eller ved kollektivknutepunkt, mens virksomheter med få ansatte og som genererer mye transport (lager, logistikk) bør lokaliseres langs hovedveier. Skoppum har en beliggenhet som gir god tilgang til både kollektivknutepunkt og hovedveier. I planarbeidet bør det tilstrebes at næringsområdene på Skoppum og ved Campus Vestfold utfyller hverandre og ikke konkurrerer med hensyn til type næringsvirksomhet det legges til rette for.

#### Offentlig formål

Kapasiteten ved Blåbærlyngen barnehage er i dag fullt utnyttet. Lysheim skole har kapasitet til 50-60 flere elever.

#### **4.2. Jordvern og disponering av dyrket og dyrkbar mark**

Det er svært verdifulle jordbruksarealer både nordvest og øst-/sørøst for framtidig stasjonsområde, samt i Re/Tønsberg kommune i syd. Det er således to viktige nasjonale hensyn som står mot hverandre ved utvikling av arealene ved trafikkknutepunktet; jordvern på den ene siden og ønsket om et kompakt knutepunkt / tettsted på den andre siden. Av statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging går det fram at det er nødvendig å ta vare på god matjord, men at jordvernet må balanseres mot storsamfunnets behov.

Et kompakt knutepunkt vil redusere arealforbruket og transportbehovet, og ved valg av en slik utvikling vil grunnlaget for kollektivtransport, sykkel og gange styrkes. Samtidig er det av hensyn til matproduksjon (inkl. beredskapshensyn) viktig å ta vare på dyrka mark. Dersom jordvern prioriteres høyest vil nødvendigvis avstanden mellom jernbanestasjonen og nye byggeområder måtte bli noe større. Problemstillingen innebærer således et dilemma i forhold til hvilket miljøhensyn som bør settes først – bygge tett rundt knutepunktet eller jordvern?

I planarbeidet skal dyrka mark i størst mulig grad sikres. Dersom det i planen tillates omdisponering av jordbruksareal, skal det innarbeides bestemmelser om at matjordlaget skal brukes til forbedring av annen dyrka eller dyrkbar mark til matproduksjon.

### 4.3. Knutepunktutvikling / utbyggingsmønster

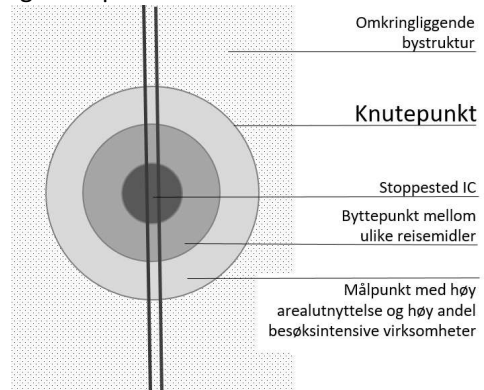
Etableringen av ny jernbanestasjon er et stort og strukturerende prosjekt, som kan bidra til et tettere og mer kollektivbasert utbyggingsmønster. I arbeidet med kommunedelplanen bør utviklingsmulighetene som et forbedret togtilbud åpner for utnyttes. I «Mål og strategier for areal og sentrumsutviklingen i Horten kommune 2015-2027» er det lagt vekt på at en knutepunktutvikling rundt ny jernbanestasjon må innebære en relativt høy tetthet med arbeidsplasser og boliger.

I henhold til Jernbaneverkets «Planveileder for byområder og knutepunkter» er det vist til følgende forutsetninger for at et knutepunkt skal bli et attraktivt målpunkt:

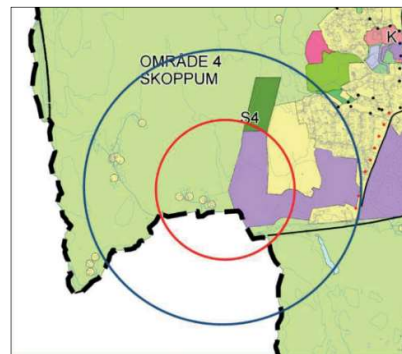
- Høy arealutnyttelse
- Stor andel besøksintensive virksomheter
- God tilgjengelighet og framkommelighet for fotgjengere, syklister og kollektivtrafikk
- Enkle og effektive bytter mellom ulike reisemidler

I kommuneplanens arealdel 2015-2027 ble mulighetene for å utvikle et knutepunkt med høy tetthet av boliger og arbeidsplasser nær stasjonen illustrert ved å vise 5- og 10-minuttersbyen, jfr. rød (400 meter) og blå sirkel (800 meter) på illustrasjonen til høyre.

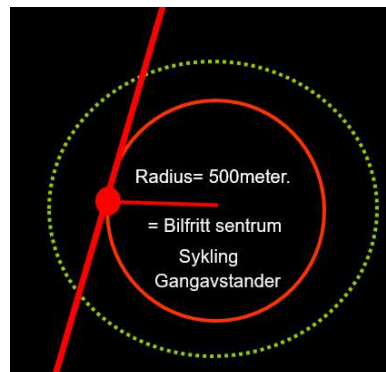
I 2014 utførte Snøhetta en mulighetsstudie hvor det ble tatt utgangspunkt i en visjon om å legge til rette for en 0-utslippsbydel på Skoppum. Det ble blant annet sett på en enkel metode hvor det på et areal med en radius på 500 meter, som ligger i tilknytning til et togstopp, kunne etableres et bilfritt sentrum hvor gange og sykkel prioriteres. Innenfor knutepunktet ble det skissert muligheter for en fortettet bykjerne med ett sentralt torg. I mulighetsstudien er det også vist at det innenfor «knutepunktet» kan etableres barnehager og skoler innenfor en maksimal avstand på 500 meter, samt maksimalt 1000 meter til togstasjonen.



Figur 3: Planveileder for byområder og knutepunkt (Jernbaneverket)

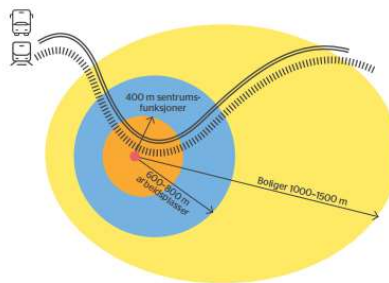


Figur 4: Kommuneplan 2015-2027



Figur 5: «Enkel metode» (Snøhetta 2014)

I høringsutkast datert 21.06.2018 til ny regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) er stasjonene på InterCity i Sande, Holmestrand, Tønsberg, Stokke, Sandefjord og Larvik, samt busstasjonen i Horten definert som knutepunkter i transportsystemet i Vestfold. I forhold til lokalisering av ulike funksjoner anbefaler planforslaget at sentrumsfunksjoner, arbeidsplasser og boliger lokaliseres innenfor en avstand på henholdsvis 400, 800 og 1500 meter fra kollektivknutepunkt i by. Stasjonen på Skoppum er ikke definert som knutepunkt i forslag til revidert regional plan.



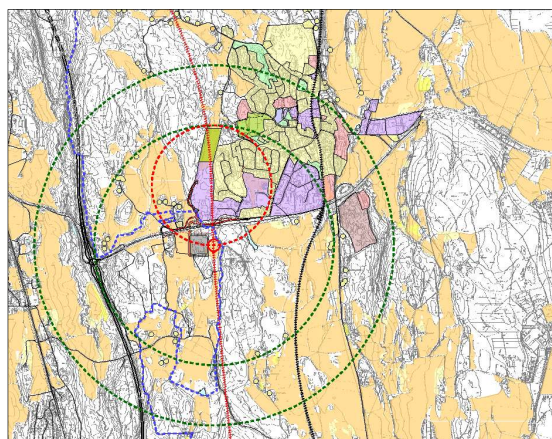
Figur 6: Et prinsipp for lokalisering av ulike funksjoner (høringsutkast RPBA).

I detaljreguleringsplanen for Vestfoldbanen er stasjonsområdet lokalisert syd for Rv. 19. Stasjonen skal legges til rette med innfartsparkering med en trinnvis utbygging. Ved full utbygging vil det totalt være 600 parkeringsplasser, jfr. Illustrasjonen nedenfor.



Figur 7: Stasjonsområdet med innfartsparkering sett mot øst (kilde: Illustrasjonsplan jernbaneanlegg og deponiområder, Bane NOR)

Grønne stiplede sirkler på kartskissen til høyre viser en avstand på henholdsvis 1000 og 1500 meter fra togstasjonen. Rød stiplet sirkel illustrerer et aktuelt område for knutepunkt etter «forenklet metode» (radius 500 m) som er benyttet i mulighetsstudien fra 2014. Gjeldende byggeområder i kommuneplanens arealdel og «dyrka mark» er benyttet som bakgrunnskart.



Figur 8: Kartskisse som viser arealer innenfor 1000 og 1500 meter fra stasjonsområdet.

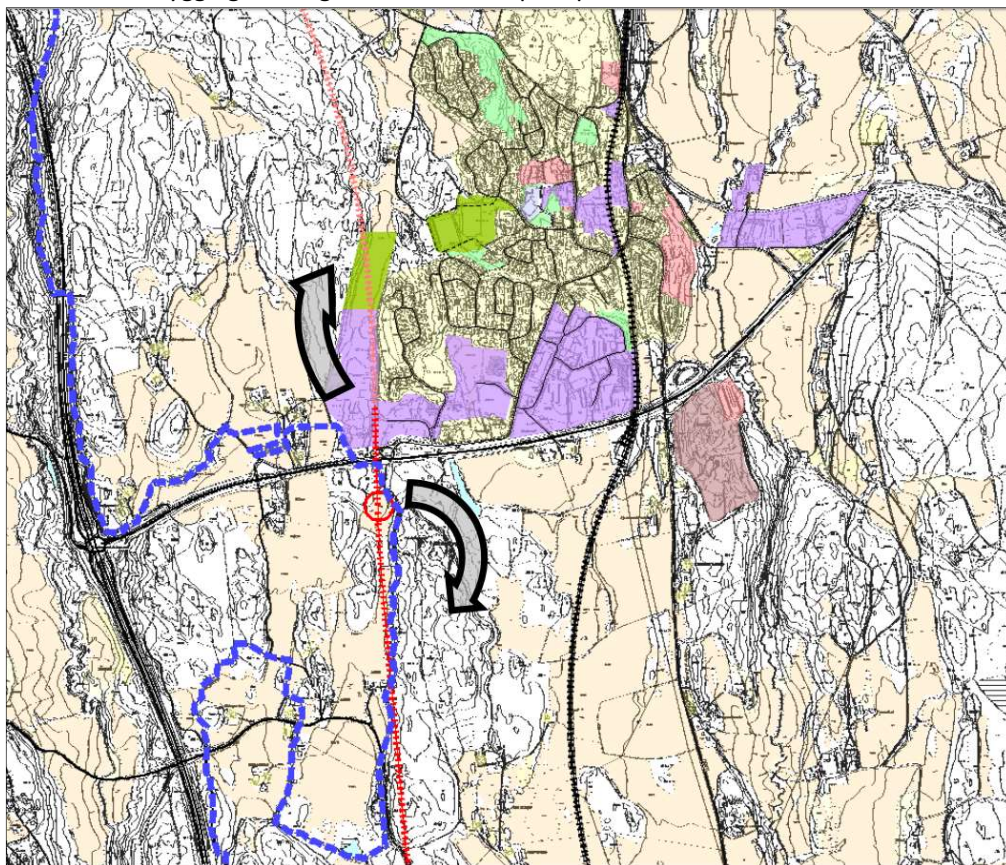
Kartskissen viser at det innenfor en radius på 1000 meter fra stasjonen er begrensede arealer (ca 90 daa) nord for Rv 19 som ikke består av dyrka mark eller allerede er avsatt til byggeområder. Boligområdet på Viulsrøddåsen er under utbygging, mens det innenfor eksisterende næringsområder fortsatt er noen arealer som ikke er bebyggt. Arealer beliggende mellom 1000 og 1500 meter fra stasjonen representerer imidlertid et større potensiale for nye utbyggingsområder nord for stasjonen.

Syd for Rv 19 og vest for ny togstasjon er det dyrka mark i umiddelbar nærhet til innfartsparkeringen. Innenfor en avstand på 1000 meter er det et område på ca 260 daa som ikke er dyrka mark. Det meste av dette ligger i Re (Tønsberg) kommune, men noe areal skal overføres til Horten ved en justering av kommunegrensen i 2020.

I tilknytning til Adalsborgen (automatisk fredet bygdeborg) øst for ny jernbanetrase er det ca 480 daa som ikke er dyrka mark innenfor 1000-meters sirkelen.

En utvikling av knutepunktet ny Skoppum stasjon byr på utfordringer i forhold til at stasjonen ligger ved kommunegrensen, i nærheten av dyrka mark, samt at samferdselsanleggene Rv 19 og ny jernbanetrase er barriærer det må tas hensyn til. Innfartsparkeringen legger også beslag på betydelige arealer i umiddelbar tilknytning til stasjonsområdet. Vedtatt reguleringsplan åpner imidlertid for at det kan etableres av parkeringshus i dette området, noe som kan frigi arealer til andre formål.

Med bakgrunn i lokaliseringen av ny jernbanestasjon skal videre utbyggingsretning for Skoppum som knutepunkt avklares i planarbeidet. Ut fra hensynet til jordvern og kommunegrensen, er to alternative utbyggingsretninger illustrert med piler på kartutsnittet nedenfor.



Figur 9: To alternative utviklingsretninger

I planarbeidet skal alternative utviklingsretninger vurderes i forhold til strategiene for langsiktig arealbruk som framgår av kapittel 3.3. Dette innebærer blant annet at hensynet til dagens tettstedstruktur og viktige arealbruksinteresser knyttet til jordvern, kulturminner, naturverdier og rekreasjonsverdier vil bli vurdert, samtidig som et konsentrert utbyggingsmønster og grønn mobilitet vektlegges.

Det skal fastsettes en langsiktig utbyggingsgrense (LUG) som viser framtidig utviklingsretning utover planperioden på 12 år. Innenfor LUG skal viktige regionale og nasjonale hensyn avklares med tanke på framtidig omdisponering av arealer til utbyggingsformål.

#### 4.4. Nullutslippsbydel / bærekraftig utvikling

Ved utarbeidelse av en arealplan for Skoppum kan det blant annet legges til rette for en arealbruk som støtter opp under IC-satsingen / kollektivtransport, god arealutnyttelse og grønn mobilitet, samt lokalisering av ulike tjenestetilbud og virksomheter ut fra kriteriene om rett virksomhet på rett sted. Selv om slike plangrep vil bidra til reduserte utslipp av klimagasser fra transportsektoren, vil ikke dette være tilstrekkelig for å sikre at framtidige utbyggingsområder realiseres i samsvar med en visjon om etablering av et «nullutslippsområde».

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

Etter klimaforliket i 2008 har Stortinget etablert «Forskningssenter for nullutslippsområder i smarte byer» (FME ZEN). Forskningssenteret, som driftes av NTNU i samarbeid med SINTEF, skal i løpet av perioden 2016-2024 utvikle løsninger for framtidens bygninger og byområder - løsninger som bidrar til at nullutslippssamfunnet kan realiseres. Gjennom senteret samarbeider kommuner, næringsliv, myndighetsorgan og forskere tett for å planlegge, utvikle og drifte områder uten klimagassutslipp. Syv prosjekter (nullutslippsområder) er etablert, og disse skal fungere som innovasjonsareaer og utprøvningsområder for teknologiene og løsningene som utvikles i senteret. Løsningene som utarbeides skal danne grunnlag for innstramning av energi- og miljøkrav i byggeforskriftene i tråd med nasjonale føringer og internasjonale mål.

Et «nullutslippsområde» kjennetegnes gjerne ved:

- Bygninger har svært lavt energibehov og minimalt CO<sub>2</sub>-avtrykk
- Byggene henter fornybar energi fra lokale energikilder
- Energooverskuddet eksporteres for å «nedbetale» CO<sub>2</sub>-avtrykket for bygging, drift og riving

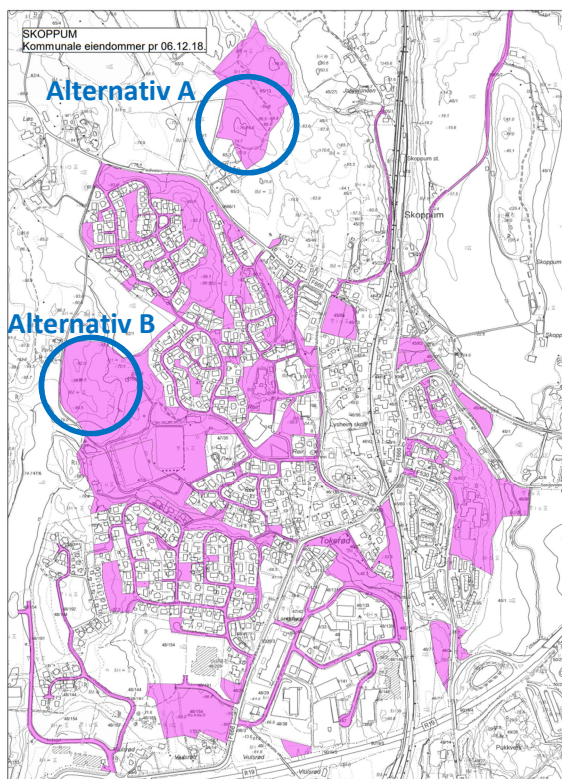




Figur 10: Enkel framstilling av hvordan man oppnår nullutslippsbygg.

For å sikre at realisering av nye byggeområder vil bidra til å nå visjonen om en «framtidens miljø- og nullutslippsbydel» må andre virkemidler enn plan- og bygningsloven tas i bruk. I denne sammenhengen vises det til at kommunen som grunneier har anledning til å sette seg høyere miljø- og energimål ved utvikling av egen eiendom eller ved et eventuelt videre salg (anbudsdokumenter, salgskontrakt / utbyggingsavtale).

Kartutsnittet nedenfor viser kommunale eiendommer på Skoppum. I planarbeidet skal det vurderes hvorvidt to større områder, alternativ A og B, er egnet med tanke på etablering av et nullutslippsområde. Ervervelse av andre arealer til samme formål kan eventuelt også vurderes.



Figur 11: Kommunale eiendommer.

#### Alternativ A

Eiendommen gbnr 65/13 er på ca 40 dekar hvorav ca 14 dekar er avsatt til boligformål (område S2 – Borreborgåsen) i kommuneplanens arealdel. Resterende del av eiendommen ligger i LNF-område. Avstand til ny jernbanestasjon er ca 1,9 kilometer.

Foreslått planavgrensning i kapittel 5 inkluderer kun den delen av eiendommen som er avsatt til boligformål (14 dekar) i planområdet.

#### Alternativ B

Den delen av eiendommen gbnr 47/3,5 som ligger nord for idrettsanlegget utgjør ca 45 dekar. Innenfor dette området er et areal på ca 13 daa avsatt til offentlig formål (barneskole / barnehage) i reguleringsplan fra 1986. Reguleringsplanen er ikke realisert, og arealet benyttes i dag til idrettsformål m.m. Avstanden til ny jernbanestasjon er ca 1,1 kilometer.

Et eksempel på at hjemmelshaver har satt seg høye mål er bygging av ny videregående skole i Lystlunden, hvor ambisjonene er konkretisert til «Outstanding» i henhold til BREEAM-NOR miljøklassifiserings metode.

Alternativ A og B ovenfor skal vurderes i forhold til strategier for framtidig arealbruk som framgår av kapittel 3.2.

#### Bærekraftig utvikling

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

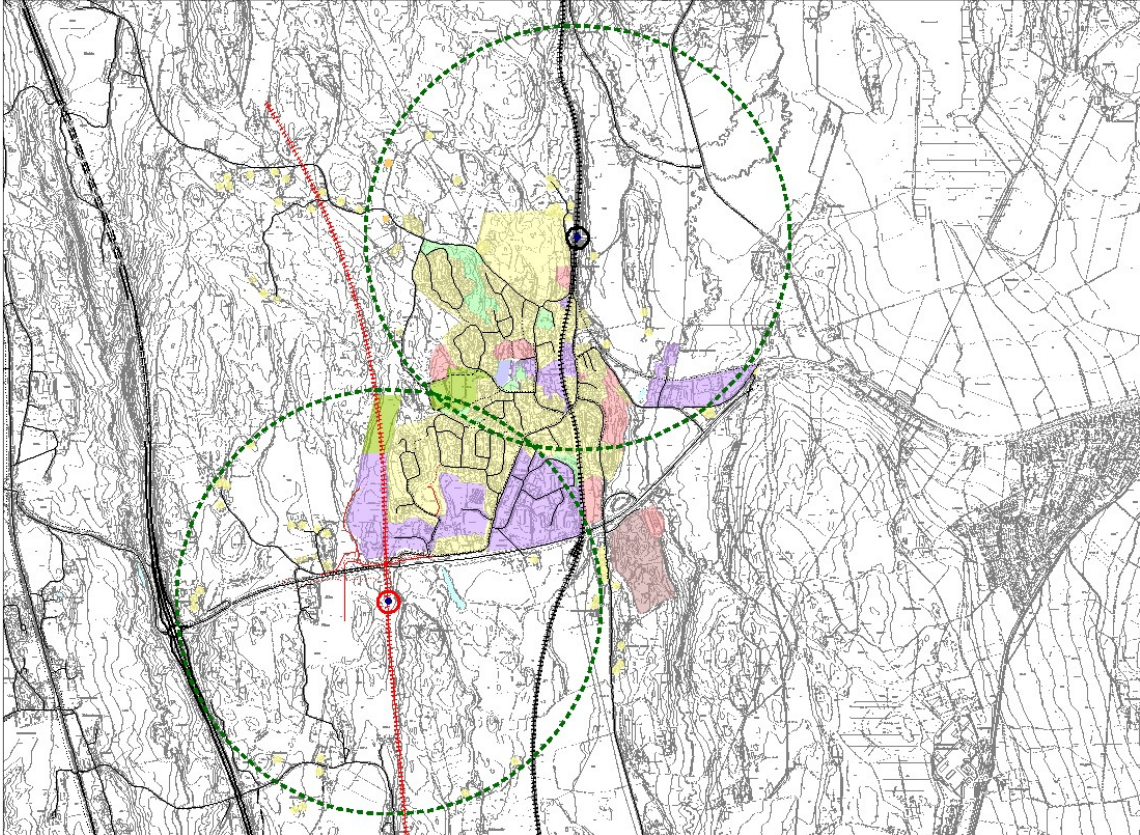
- Økologisk bærekraft
- Sosial bærekraft
- Økonomisk bærekraft

Økologisk bærekraft handler om å ta vare på naturen og klimaet som en fornybar ressurs for mennesker. Ut fra et folkehelseperspektiv vil tilrettelegging for etablering av sosial nettverk, lett tilgjengelige tuområder og gode gang- og sykkelforbindelser være viktig for sosial bærekraft. Økologisk bærekraft bør samspille med sosial og økonomisk bærekraft for å gjøre Skoppum til et enda mer attraktivt sted. I planarbeidet skal det legges til rette for en klima- og miljøvennlige utvikling ved å fokusere på følgende temaer:

- Utbyggingsmønster og nærmiljø  
(En arealbruk som bidrar til å redusere miljøbelastningen fra trafikk / øke andelen gående, syklende og brukere av kollektivtransport. Bruk av bil på gående og syklendes premisser.)
- Grønn mobilitet  
(samlet strategi for redusert bilbruk)
- Blågrønn struktur  
(økologisk kretsløpstankegang, overvannshåndtering, tilbakeføring av rensset gråvann til jordbruket, vegetasjonsbruk, flomveier m.m.)
- Energi  
(bruk av fornybare energikilder, solfangere, lavt energibruk, +hus og 0-hus osv.)
- Materialbruk  
(Valg av bygningsmaterialer, livsløpsperspektiv, gjenbruk)

#### 4.5. Et viktig målpunkt flyttes

Jernbanestasjonen på Skoppum, som er et viktig målpunkt, vil bli flyttet fra nordvest til sørøst for tettstedet (ca 1,8 km i luftlinje). Grønne stiplede sirkler på kartutsnittet nedenfor viser arealer som ligger innenfor 1000 meter fra eksisterende og framtidig jernbanestasjon.



Figur 12: Arealer som ligger innenfor 1000 meter fra eksisterende og framtidig jernbanestasjon.

Utbygging av jernbanen og stasjonsområdet utløser behov for omlegging av flere veier, noe som er ivare tatt i detaljreguleringsplanen for Vestfoldbanen, Nykirke – Barkåker. På Rv. 19 ved Viulsrød flyttes dagens kryss med fv. 666 Tokerødveien vestover og bygges om til en rundkjøring. Tokerødveien skal forlenges parallelt med rv. 19 på nordsiden, og ny adkomst til industriområdet på Viulsrød skal etableres. Når det gjelder G/s-adkomst til jernbanestasjonen skal det etableres G/s-adkomst fra østsiden av stasjonsområdet, på bru over rv. 19 og fv. 666, i tilknytning til G/s-veien nord for veiene.

I planarbeidet er det behov for å kartlegge eksisterende gang- og sykkelveier og snarveier i forhold til lokalisering av ny stasjon. Aktuelle tiltak for å bedre fremkommeligheten for gående og syklende innenfor dagens tettstedsstruktur skal vurderes.

#### 4.6. Klimatilpasning

Norsk klimaservicesenter (NKSS) utarbeider klimaprofiler for alle landets fylker. Profilene har fokus på endringer fra dagens klima til slutten av århundret, og beskriver forventede klimaendringer med høye klimagassutslipp, som tilsvarer at de globale klimagassutslippene fortsetter å øke som i de siste tiårene. Dette valget er gjort fordi Regjeringen i Stortingsmeldingen om klimatilpasning sier at en for å være «føre var» skal legge til grunn høye alternativer fra de nasjonale klimaframskrivningene når

konsekvensene av klimaendringer vurderes. Klimarelaterte utfordringer for Vestfold (2071-2100) er kort oppsummert nedenfor:

Årstemperaturen:	Beregnes å øke med ca 4,5 °C frem mot slutten av århundret. Størst økning forventes for vinteren og minst for sommeren.
Årsnedbøren:	Beregnes å øke med ca 15%; mest om vinteren (ca 30%) og med uendret total sommernedbør. Det er forventet at episoder med kraftig nedbør øker vesentlig både i intensitet og hyppighet, og dette vil føre til mer overvann.
Vannføring:	Det forventes flere og større regnflommer, mens snøsmelteflommene vil komme stadig tidligere på året og bli mindre mot slutten av århundret.
Tørke:	Høyere temperatur og økt fordampning kan gi økt fare for tørke i sommersesongen.
Skredfare:	Økt erosjon kan utløse flere kvikkleireskred. Hyppige episoder med kraftig nedbør vil kunne øke hyppigheten av steinsprang og ulike skredtyper (stein-, jord-, flom- og sørpe-skred). Klimaendringene kan på kort sikt føre til økt fare for snøskred bl.a. på grunn av mer regn på snødekket underlag. På lengre sikt vil snømengdene bli så redusert at faren for snøskred vil avta.
Vind:	Det forventes liten endring i styrke og hyppighet av sterk vind, men usikkerheten i fremskrivingene er stor.
Stormflo:	Som følge av havnivåstigning vil stormflonivået øke.

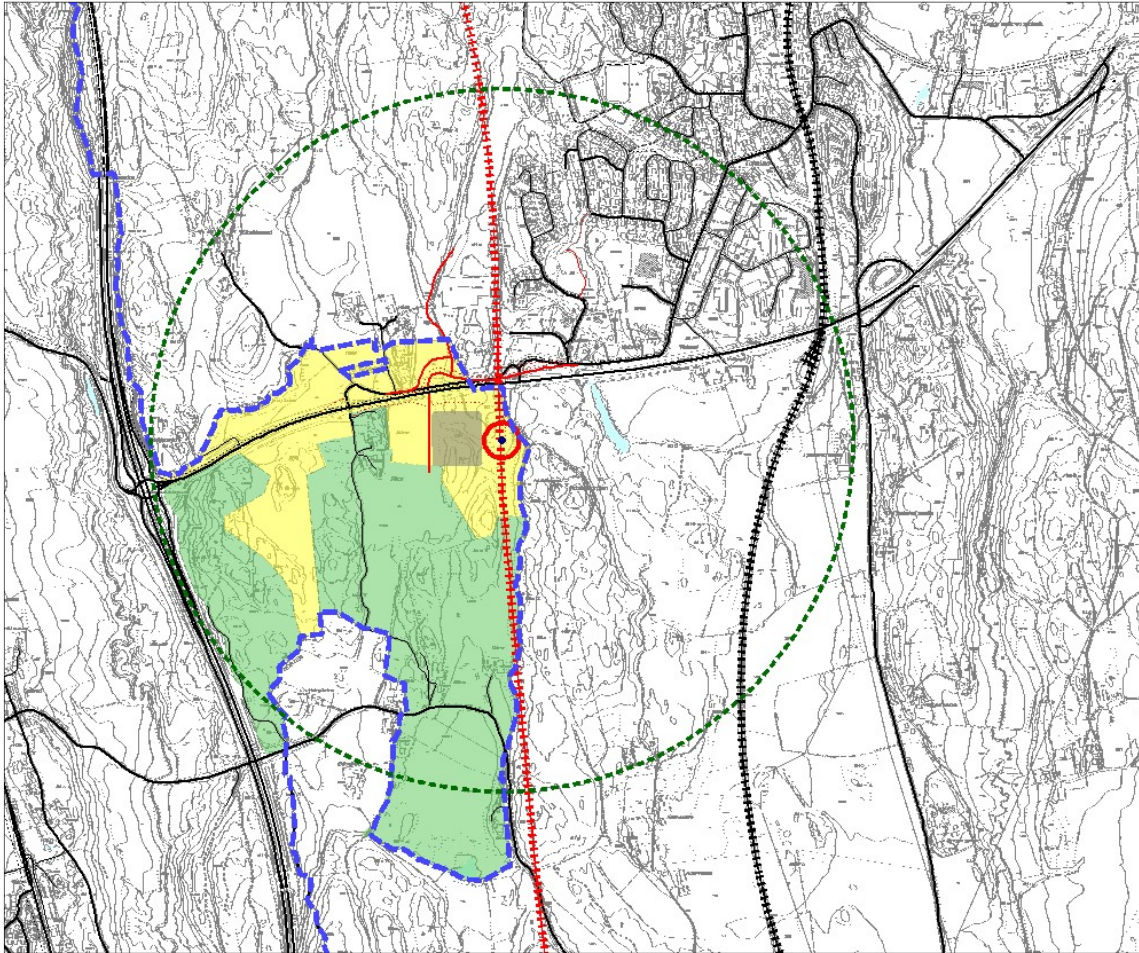
Beregningene er beheftet med stor usikkerhet, men gir likevel et klart bilde av hovedtrekkene i hvordan man forventer at klimaendringene vil slå ut. Med reduserte klimagassutslipp vil klimaendringene bli betydelig mindre. Framskrivningene er et viktig grunnlag for det tilpasningsarbeidet kommuner må gjøre for å tilpasse seg et klima i endring.

I arealplanlegging handler klimatilpasning i stor grad om å unngå og legge til rette for utbygging i områder med økende naturfare, som for eksempel flom, skred og havnivåstigning. I tillegg har økende problematikk med overvann blitt et sentralt tema de senere årene. Forventede klimaendringer vil kunne medføre en økning i avrenningstoppene forårsaket av regn eller snøsmelting. For å ivareta sikkerhet og forebygge skader er det viktig å ha fungerende flomveier. Behov for bevaring av eksisterende naturlige flomveier, eller etablering av nye, må derfor hensyntas i arealplanleggingen. Potensielle flomveier skal kartlegges og vises på temakart, eventuelt avmerkes som hensynssone på plankartet.

Klimatilpasning skal være et tema (knyttet til flom, skred) i konsekvensutredningen. Eventuelle funn i utredningsarbeidet legges til grunn for utforming av plankart med tilhørende bestemmelser.

#### 4.7. Kommunegrensen

Framtidig stasjonsområde er lokalisert på arealer som per i dag ligger i Re kommune. Det pågår en prosess med tanke på å justere kommunegrensen mellom Re og Horten, og kommunene har fattet omforente vedtak om grensejustering. På kartskissen nedenfor er dagens kommunegrense vist med stiplet blå / lilla strek, mens arealer som vil bli overført fra Re til Horten kommune er markert med gul farge. Grønn farge viser arealer som fortsatt vil være en del av Re/Tønsberg kommune. Framtidig jernbanetrase er vist med rødt (nord for Rv 19 vil jernbanen hovedsakelig gå i tunell), og rød sirkel viser lokalisering av stasjonsområdet med tilhørende parkeringsplass mot vest. Grønn stiplet strek viser arealer innenfor en radius på 1000 meter fra stasjonsområdet.



Figur 13: Arealer som skal overføres fra Re til Horten kommune ved justering av kommunegrensen.

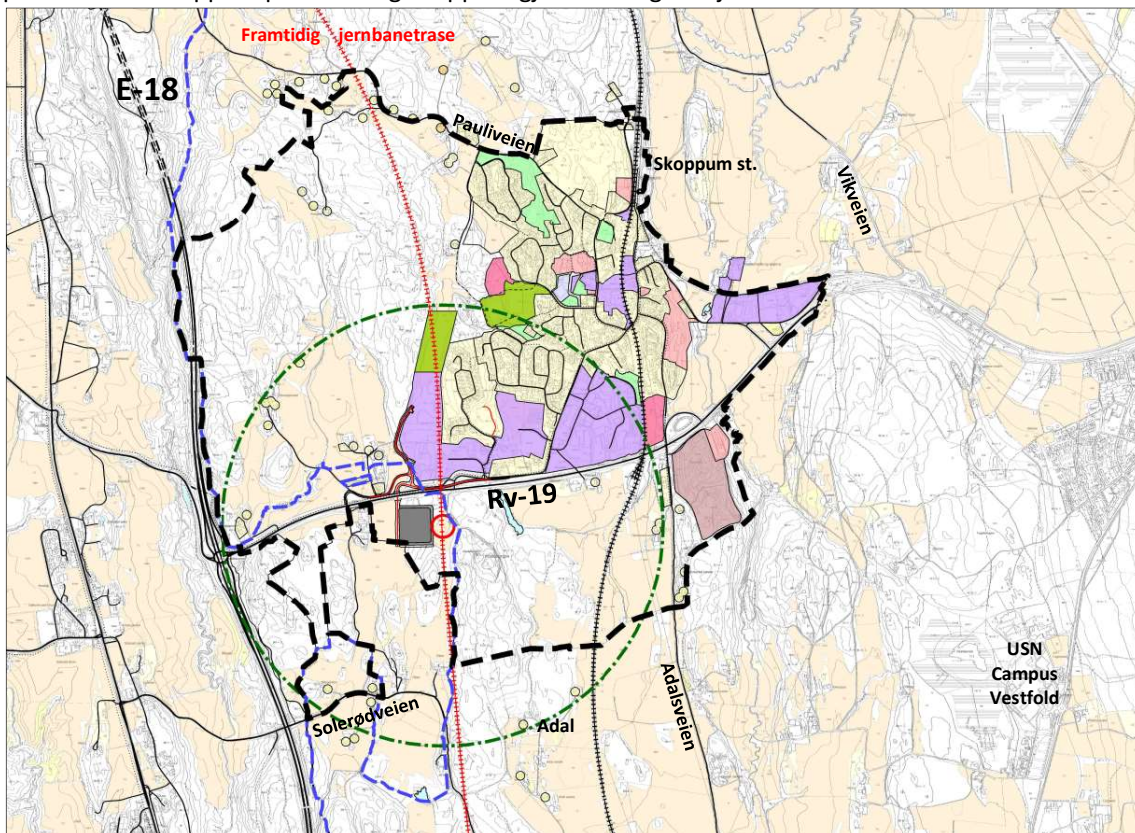
For å kunne legge til rette for en arealbruk som både støtter opp under IC-satsingen og legger forholdene til rette for utvikling av en klima- og miljøvennlig bydel, burde planarbeidet i utgangspunktet omfattet alle arealene som ligger innenfor en avstand på en kilometer fra stasjonen. I denne sammenhengen er imidlertid kommunegrensen en utfordring, da kommunegrensen utgjør en «yttre grense» for hvilke arealer Horten kommune som planmyndighet kan forvalte.

Administrasjonen har forespurt Re / Tønsberg kommune om et plansamarbeid, men nabokommunen ønsker ikke å igangsette et planarbeid på sine arealer nå. Vi har imidlertid fått aksept for at arealene som skal grensejusteres fra Re til Horten (gult areal på kartskissen ovenfor) kan tas med i planområdet. Dette organiseres slik at planarbeidet i Horten kommune forholder seg til dagens kommunegrense, samtidig som Re / Tønsberg varsler oppstart av planarbeidet for det arealet som i 2020 skal overføres til Horten ved en justering av kommunegrensen. Etter at kommunegrensen er justert kan Horten kommune ta hele planområdet opp til sluttbehandling.

## 5. AVGRENSING AV PLANOMRÅDET

I arbeidet med å revidere kommuneplanens arealdel 2019-2031 kom det inn seks innspill til endret arealbruk ved Skoppum. En nærmere vurdering av disse innspillene ble i kommuneplanarbeidet utsatt til arbeidet med kommunedelplanen. Det må således ta hensyn til disse innspillsområdene ved fastsetting av planavgrensningen.

Fra Sande Næringspark til dagens jernbanestasjon følger planavgrensningen hovedsakelig gang- og sykkelveien på den gamle jernbanetraseen. Mot nord inngår Borreborgåsen (område S2 i kommuneplanens arealdel) i planområdet, og videre vestover fram til Gusland søndre er Pauliveien lagt til grunn for avgrensningen. Herfra og fram til kommunegrensen ved E-18 er det tatt utgangspunkt i eksisterende eiendomsgrenser (gårdskart). I vest følger planavgrensningen eksisterende og framtidig kommunegrense sydover til Solerødveien. Herfra er framtidig kommunegrense lagt til grunn nordover mot Rv 19 og videre fram til kryssningspunktet mellom framtidig og eksisterende kommunegrense vest for Adalsborgen. Ved avgrensning av planområdet syd for Adalsborgen er det tatt hensyn til et innspillsområde før planavgrensningen videre mot øst følger eiendomsgrenser fram til bebyggelsen ved Adalsveien. Øst for Adalsveien omfatter planområdet Skoppum pukkverk og Skoppum gjenvinningsstasjon.



Figur 14: Forslag til avgrensning av planområdet.

Framtidig jernbanetrase er vist med rødt på kartutsnittet. Grønn stippet strek viser arealer som ligger innenfor 1000 meter fra det nye stasjonsområdet. Blå stippet strek viser gjeldende kommunegrense mellom Horten og Re/Tønsberg kommuner.

## 6. KUNNSKAPS- OG UTREDNINGSBEHOV

### 6.1. Faktagrunnlag

For å gi en bedre forståelse av tettstedets egenart, utvikling og framtidsmuligheter skal det utarbeides et faktagrunnlag (beskrivelse av dagens situasjon) med vekt på følgende temaer:

- Sentrumsfunksjoner
- Arbeidsplasser
- Demografi
- Viktige bygninger og målpunkt
- Kulturminner / kulturmiljøer
- Gang- og sykkelveier, snarveier, stier
- Grønnstruktur, møteplasser, stier, lysløyper
- Kommunaltekniske anlegg
- Topografi
- Gjeldende arealplaner

### 6.2. Grønn mobilitet

Det skal utarbeides en strategi for grønn mobilitet. Prinsipper for utvikling av et klima- og miljøvennlig tettsted, arealbruk i tilknytning til ny togstasjon og hvordan tilrettelegge for gode gange-, sykkel- og kollektivmuligheter skal vurderes. Aktuell etterbruk av dagens jernbanetrase som gang- og sykkelvei inngår i arbeidet. Trygg adkomst for barn til og fra skole, barnehage og rekreasjonsområder skal inngå i vurderingen.

### 6.3. Stille områder

Med hensyn til helse, rekreasjon og trivsel skal «stille områder» kartlegges, jfr. veileder til Miljødepartementets støyretningslinje, T-1442. Stille områder kan markes som grønn sone på plankartet med bestemmelser som sikrer at stillheten bevares.

### 6.4. Konsekvensutredning (Pbl § 4-2)

Ved utarbeidelse av kommune(del)plan skal planbeskrivelsen gi en særskilt vurdering og beskrivelse – en konsekvensutredning – av planens virkninger for miljø og samfunn.

I medhold av § 18 i Forskrift om konsekvensutredninger legges følgende til grunn for utredningsarbeidet:

- Konsekvensutredningen begrenses til å redegjøre for virkningene planen kan få på et overordnet nivå
- Konsekvensutredningen skal bare omfatte de delene av planen som fastsetter rammer for fremtidig utbygging og som samtidig innebærer endringer av den gjeldende planen
- Konsekvensutredningen skal beskrive virkninger utbygging av nye områder eller vesentlig endret arealbruk i utbygde områder kan få for miljø og samfunn. Det skal også gis en vurdering av virkningene av de samlede arealbruksendringene i planen
- Det skal redegjøres for hvilke forhold som skal avklares og belyses nærmere i senere regulering av områdene

Konsekvensutredningen skal ta utgangspunkt i relevant og tilgjengelig informasjon. Tilgjengelige fagrapporter og utredninger som er framskaffet i forbindelse med kommunedelplan / detaljreguleringsplan for Vestfoldbanen, Nykirke – Barkåke omfatter blant annet temaene landskap, nærmiljø og friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø, områdestabilitet og støy. Disse dokumentene utgjør en viktig del av kunnskapsgrunnlaget for arbeidet med kommunedelplanen for Skoppum.

Det offentlige kartgrunnlaget (DOK), som består av offentlige geografiske data som er tilrettelagt for å sikre en kunnskapsbasert og effektiv planlegging og saksbehandling, skal legges til grunn for plan- og utredningsarbeidet. Viktige kartløsninger og databaser er blant annet Miljødirektoratets Naturbase, Askeladden, Kilden, Artsdatabanken, Vegkart, Nasjonal løsmassedatabase, NVE Atlas og kommunens egne temakart. Disse kildene vil bli brukt aktivt i utredningsarbeidet.

#### Utredning av enkeltområder

Ved utredning av enkeltområder skal det, sammen med et kartutsnitt som viser det aktuelle arealet, gis en kort beskrivelse av dagens arealbruk, foreslått arealbruksformål og arealstørrelse. Områdene skal vurderes ut fra følgende tema:

Miljø	Samfunn
- Forurensning	- Transportbehov
- Støy	- Teknisk infrastruktur
- Landskap	- Samfunnsikkerhet, risiko og sårbarhet
- Sikring av jordressurser (jordvern)	- Befolkningsutvikling og tjenestebehov
- Naturressurser / mineralske ressurser	- Barn og unges interesser
- Naturmangfold	- Næringsliv og sysselsetting
- Kulturminner og kulturmiljø	- Forholdet til mål og strategier for fremtidig arealbruk (jfr. kap. 3.2 og 3.3)
- Nærmiljø, grønnstruktur og friluftsliv	

Det skal gis en vurdering av konsekvensene for de enkelte utredningstemaene og en samlet konsekvens av utbyggingsforslaget. I tillegg skal utredningen vise om, og i så fall hvordan, eventuelle negative virkninger kan avbøtes.

Langsiktig utbyggingsgrense (LUG) skal konsekvensutredes tilsvarende.

#### Vurdering av virkningene av de samlede arealbruksendringene

En vurdering av planforslagets samlede arealbruksendringer innebærer at planforslagets enkeltområder skal ses i sammenheng. Hensikten med dette er å gi et grunnlag for å vurdere om virkningene av planen samlet sett er akseptable i forhold til miljø og samfunn. For å få et oversiktlig beslutningsgrunnlag skal den samlede vurderingen framstilles både etter arealformål og etter utredningstema.

Det skal i tillegg gis en vurdering av hvordan mål og strategier for framtidig arealbruk, jfr. kapittel 3.2 og 3.3, vil påvirke miljø og samfunn.

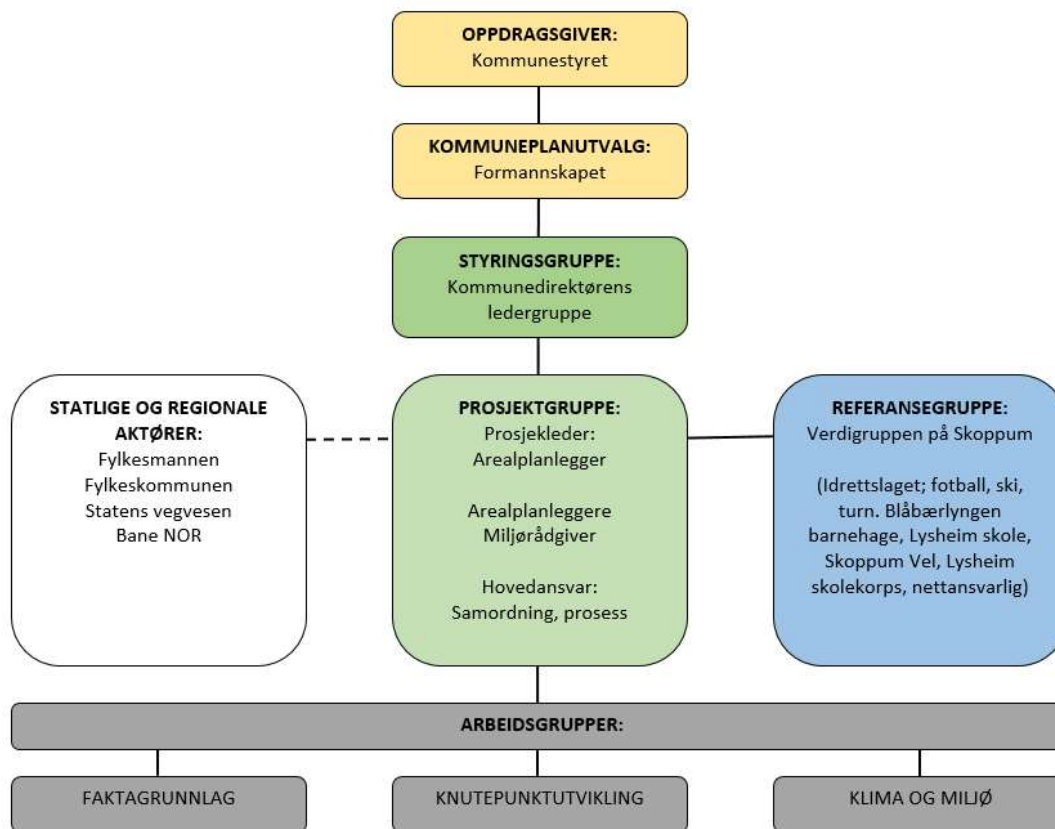
Metode for konsekvensutredning vil følge *T-1493 Konsekvensutredning av kommuneplanens arealdel*, Regjeringen.

### **6.5. Risiko- og sårbarhetsanalyse, ROS (Pbl § 4-3)**

I henhold til plan- og bygningsloven § 4-3 skal det gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse for planområdet. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.



## 7. ORGANISERING AV PLANARBEIDET



Figur 15: Organisering av planarbeidet.

**POLITISK FORANKRING:** Formannskapet er planutvalg for planarbeidet. Planutvalget skal legge forslag til planprogram og forslag til kommunedelplan ut på høring / offentlig ettersyn. Kommunestyret fastsetter planprogrammet og fatter vedtak av kommunedelplanen.

**STYRINGSGRUPPE:** Kommunedirektørens ledergruppe.

**PROSJEKTEIER:** Kultur og samfunnsutvikling, ved Enhet for kommuneutvikling

**PROSJEKTGRUPPE:** Står for utarbeidelsen av plandokumentene, samordner og driver planprosessen. Prosjektleder er ansvarlig for å sammenstille det arbeidet som gjennomføres og følge opp at arbeidsoppgavene blir utført på en tilfredsstillende måte innenfor gitte tidsfrister.

**REFERANSEGRUPPE:** «Verdigruppa på Skoppum» vil være referansegruppe for planarbeidet. Ressurspersoner fra lokalmiljøet vil således bistå med råd, synspunkter og vurderinger av problemstillinger. Gruppen innhentes ved større avklaringer og behov for tilbakemelding på konkrete plangrep.

**STATLIGE OG REGIONALE MYNDIGHETER:** Saken meldes opp til «regionalt planforum» både ved høring av planprogrammet og ved høring av planforslag.

**ARBEIDSGRUPPER:** Opprettes etter behov.

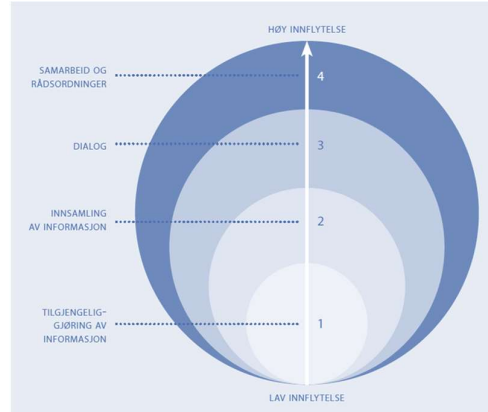
## 8. MEDVIRKNING OG SAMARBEID

Det legges opp til en aktiv og åpen medvirkningsprosess, både for offentlige instanser og grupper som har spesielle interesser innenfor planområdet. Planarbeidet skal sikre at alle som vil bli hørt får muligheten til dette gjennom tilstrekkelige høringsfrister, åpne møter eller andre former for medvirkning.

Plan- og bygningsloven legger vekt på åpne planprosesser og like muligheter for alle til å delta i planleggingen for å få best mulige planer. Loven er fleksibel og legger opp til situasjonstilpasset medvirkning gjennom ulike plantyper og planprosesser.

Medvirkningsspennet for innflytelse i planleggingen kan illustreres gjennom innflytelsessirkelen, som viser at ulike metodebruk i planleggingen gir ulike involvering og innflytelsesmulighet i planprosessen.

Innflytelsessirkelen



### Tilgjengeliggjøring av informasjon

Nivå 1 i innflytelsessirkelen omfatter informasjon som kan tilgjengeliggjøres ved offentliggjøring av planprosessen. Oppstart av planarbeidet vil bli kunngjort i avisen samtidig som forslag til planprogram legges ut til høring / offentlig ettersyn. Det vil også kunngjøres en melding når planforslaget legges ut til høring / offentlig ettersyn, samt når planen er vedtatt.

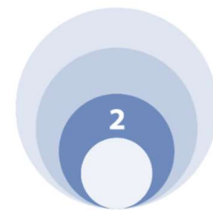


Berørte offentlige organer og relevante lag- og foreninger vil få særskilt varsel ved oppstart av planarbeidet.

I alle faser av prosessen vil plandokumentene gjøres elektronisk tilgjengelig på kommunens nettside.

### Innsamling av informasjon

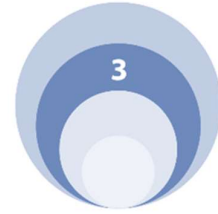
For å gjøre det mer spennende for de unge å medvirke i planarbeidet, er det ønskelig å igangsette et prosjekt hvor de unge kan gi sine innspill via fotografier. De unge er vant til å kommunisere via bilder i ulike sosiale medier, og tanken er at bildene skal brukes som verktøy for kommunikasjon med administrasjon og politikerne. Metoden kalles photovoice, eller fotostemmer.



Hensikten med prosjektet er å få kunnskap om hva de unge synes er bra med Skoppum, og hva som kan bidra til å gjøre det til et enda bedre sted å bo. Det er ønskelig å vite noe om hva som er viktig for at de opplever trivsel, trygghet og en meningsfull hverdag – nå og i framtiden. Prosjektet kan avsluttes med en utstilling som presenteres for formannskapet.

### Dialog

For å sikre god informasjon inn mot statlige og regionale myndigheter meldes «forslag til planprogram» opp i regionalt planforum i forbindelse med varsling av planoppstart. Hensikten med planforum er å bidra til tidlig avklaring av eventuell uenighet, raskere avgjørelser, bedre samordning av motstridende interesser og redusert konfliktnivå. Kommunedelplanen meldes også opp til planforum i høringsperioden.



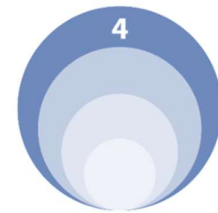
I forbindelse med varsling av planoppstart / høring av forslag til planprogram tas det sikte på å avholde åpen kontordag(er) hvor interesserte kan komme og drøfte sine synspunkter / innspill til planarbeidet.

Tidlig i planarbeidet vil aktuelle lag- og foreninger, næringsdrivende, politikere og deltakere fra kommuneadministrasjonen bli invitert til idedugnad / plansmie. I denne sammenhengen bør knutepunktutvikling, utbyggingsretning og «nullutslippsområde» være aktuelle temaer.

Ved høring / offentlig ettersyn av planforslaget skal det arrangeres et åpent orienterings-/innspillsmøte.

### Samarbeid og rådsordninger

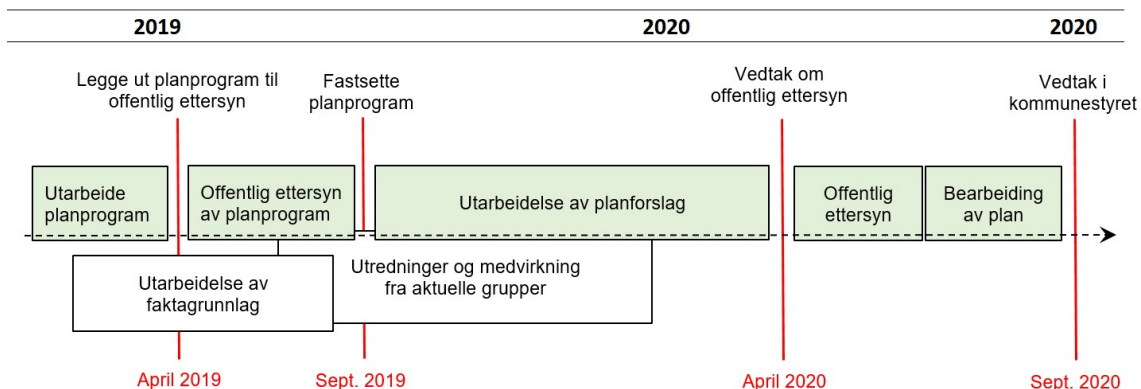
«Verdigruppa på Skoppum», som består av ressurspersoner fra lokalmiljøet på Skoppum vil fungere som referansegruppe i planarbeidet. Gruppa kan således bistå med råd, synspunkter og vurderinger av problemstillinger i planarbeidet. Gruppen innhentes ved behov for større avklaringer og tilbakemelding på konkrete plangrep.



Ytterligere behov for informasjon og involvering vil bli vurdert fortløpende i planprosessen. Blant annet kan det være aktuelt å trekke inn representanter fra andre befolkningsgrupper som krever spesiell tilrettelegging.

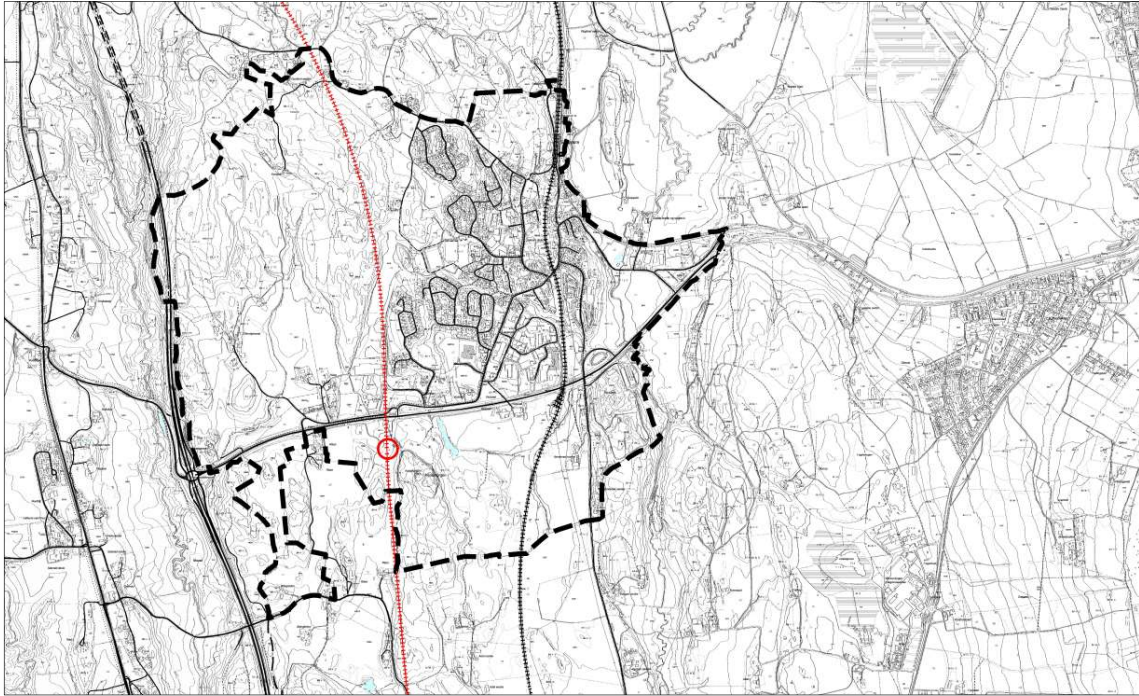
## 9. FRAMDRIFTSPLAN

Planarbeidet er noe forsinket i forhold til målsetningen i planstrategien hvor det er angitt at kommunedelplanen er planlagt fullført i 2019. Under vises en grov framdriftsplan som angir omtrent når hovedfaser i arbeidet starter og slutter, samt tidspunkt for viktige milepæler. Framdriftsplanen legger opp til endelig planvedtak i kommunestyre på høsten i 2020. Det er ikke tatt hensyn til forsinkelser ved eventuelle innsigelser.



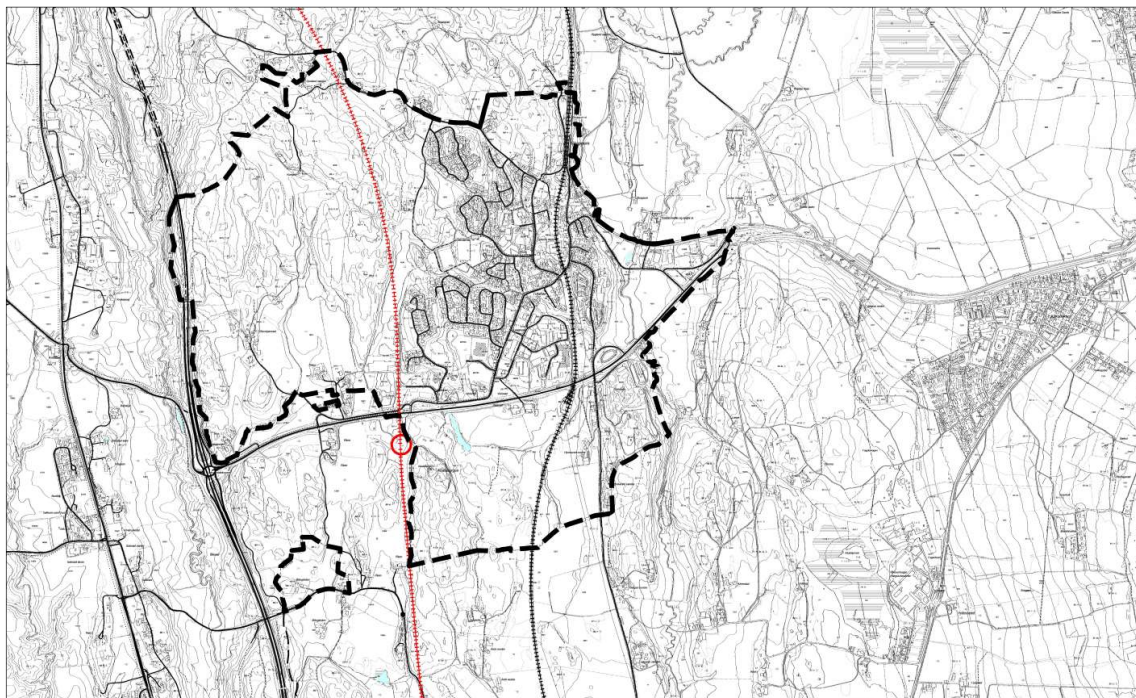
Figur 16: Framdriftsplan.

## 10. VEDLEGG

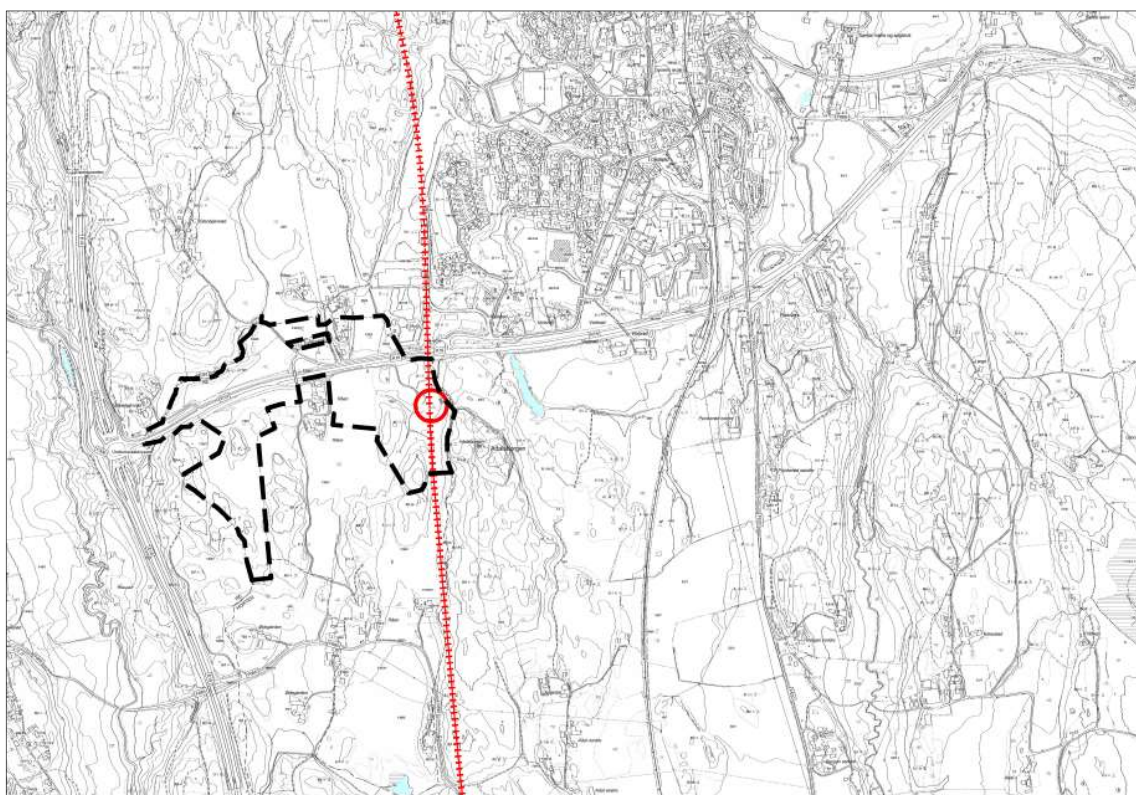


Figur 17: Avgrensning av planområdet.

Sort stiplet strek viser avgrensning av planområdet. Framtidig stasjonsområde er illustrert med rød sirkel, og framtidig jernbanetrase med rød strek.



Figur 18: Avgrensning av planområdet, Horten kommune.



Figur 19: Avgrensning av planområdet, Re / Tønsberg kommune.