



Detaljreguleringsplan for
STRANDHOLMEN BRYGGE,
nordre del

Planbeskrivelse med konsekvensutredning

LINK ARKITEKTUR

INNHoldSSFORTEGNELSE:

1. Bakgrunn
 - a. Tiltakshaver
 - b. Forslagsstiller
 - c. Hensikt
2. Beskrivelse av planområdet.
 - a. Beliggenhet og størrelse
 - b. Landskap og naturgrunnlag
 - c. Bebyggelse og dagens bruk
 - d. Samferdsel og infrastruktur
3. Eierforhold
4. Planstatus og gjeldende avtaler
 - a. Overordnede planer
 - b. Gjeldende regulering
 - c. Tilgrensende reguleringsplaner
 - d. Aktuelle avtaler
5. Planprosess
 - a. Oppstart av planarbeidet
 - b. Deltakere i planarbeidet
6. Merknader til varslet om planoppstart
 - a. Liste over merknader
 - b. Sammendrag av merknadene /Kommentarer til merknadene/hvordan merknadene er hensyntatt
7. Beskrivelse av planforslaget
 - a. Alternativ 1- Forslagsstillers utbyggingsalternativ
 - b. Alternativ 2
8. Konsekvenser av planforslaget
 - a. Konsekvenser ifht overordnede planer og mål
 - b. Kulturminner
 - c. Biologisk mangfold
 - d. Trafikk
 - e. Støy
 - f. Grunnstabilitet/Geoteknikk
 - g. Forurenset grunn/Miljøteknikk
 - h. Landskapsvirkning
 - i. Rekreasjon og friluftsliv
 - j. Byutvikling
 - k. Risiko- og sårbarhetsanalyse
 - l. Barn og unge
9. Sammenstilling
10. Forslag til avbøtende tiltak
11. Forslagsstillers anbefaling av alternativ

1. Bakgrunn

a. Tiltakshaver

Tiltakshaver er ROM Eiendom AS.

Rom Eiendom AS
Kirkegata 15
0048 Oslo

Kontaktperson hos ROM Eiendom er prosjektsjef Rune Breivik tel. 99742185 mail: runeb@romeiendom.no

b. Forslagsstiller

Link arkitektur AS er forslagsstiller på vegne av tiltakshaver.

Link arkitektur AS
Elveveien 81
1366 Lysaker
Tel.: 67 12 43 11
Kontaktperson: Oddveig Foss

c. Hensikt med planarbeidet og forholdet til pågående planarbeid på nabotomten.

Rom Eiendom AS og Holmestrand Fjordhotell Eiendom AS ønsker begge å utvikle sine eiendommer nord for sentrum. Etter ønske fra kommuneadministrasjonen har grunneierne startet et samarbeid om et felles illustrasjonsprosjekt som vil være grunnlag for reguleringsplan med konsekvensutredning (KU). Det er utarbeidet og vedtatt et felles planprogram for de to planene. Rom Eiendom og Holmestrand fjordhotell eiendom fremmer hver sin detaljregulering, men tanken er at de skal ha en parallell prosess og at detaljplanen skal vedtas samtidig. For de fleste utredningstemaene er det utarbeidet felles utredninger.

2. Beskrivelse av planområdet

a. Beliggenhet og størrelse



Planområdet omfatter i Rom Eiendoms tomt rett nord for jernbanestasjonen. I tillegg omfatter også planen et sjøareal utenfor.

Et lite kommunalt areal mellom ROM Eiendoms arealer og sjøen inngår i planen. I samråd med Jernbaneverket, som regulerer stasjonsområdet, er plangrensen lagt i midt vei i Langgate. Planområdet har et areal på til sammen 22.265,2 m².

Planområdet grenser til Holmestrand Fjordhotell Eiendoms arealer i sørøst. Planens avgrensning ligger kant i kant med Holmestrand fjordhotell Eiendoms (heretter kalt hotellets prosjekt) forslag til reguleringsplan som er sendt kommunen til behandling samtidig med dette planforslaget.

b. Landskap og naturgrunnlag

Det store landskapsrommet i Holmestrand byområde dannes av den markante fjellveggen, Oslofjorden: Bybebyggelsen ligger på en smal lavtliggende landstripe mellom fjorden og fjellveggen. Planområdet ligger rett nord for bybebyggelsen og Jernbanestasjonen, ved innfartsveien til byen nordfra. Planområdet består (delvis) av utfylte masser.



ROMs tomt med sjøkanten og del av den markante fjellveggen i bakgrunn. Sett fra sydøst.

c. Bebyggelse og dagens bruk

Rom Eiendoms leier ut planområde til jernbaneverket og området benyttes til anleggstomt i forbindelse med utbygging av jernbanestasjonen. Leiekontrakten går ut i 2014, men det er mulig at dette leieforholdet utvides.

Det er ingen permanente bygg i planområdet, men Jernbaneverket har oppført plasthaller i forbindelse med anleggsarbeidet.



Ca. avgrensning av planområdets landarealer sett fra nord.

d. Samferdsel og infrastruktur

Det er opparbeidet midlertidig avkjørsel til anleggsområdet fra Langgate. Det er opparbeidet fortau langs Langgate fra sentrum frem til hotellets eiendom. Arbeid for omlegging av jernbanen inn i fjellet er i gang.

3. Eierforhold

Eiendommer som omfattes helt eller delvis av planområdet:

Gnr.	Bnr.	Eier
127	132	Rom Eiendom AS
127	97	Holmestrand kommune
Del av Langgaten		Vestfold Fylkeskommune
Sjøarealene		?

4. Planstatus og gjeldende avtaler

a. Overordnede planer

Statlige retningslinjer

Statlig planretningslinje for differensiert forvaltning av standsonen langs sjøen (2011)

Planretningslinjen er en videreføring av rikspolitiske retningslinjer for Oslofjordregionen og formålet med retningslinjen er å tydeliggjøre nasjonal arealpolitikk i 100-metersbeltet langs sjøen. Byggeforsbud i 100-metersbeltet gjelder ikke der annen byggegrense er fastsatt i kommuneplanens arealdel eller i reguleringsplan.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen (1995)

Retningslinjen stiller bl.a. krav til at det skal tilrettelegges arealer for barn og unge, og at disse arealene skal være skjermet for støy, luftforurensing og trafikkfare.

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (1993)

Retningslinjen gir planmessige føringer som tilsier at det skal tas sikte på å begrense biltrafikk ved å prioritere utbygging med høy arealutnyttelse innenfor byggesonen og å legge til rette for god tilgjengelighet for kollektive reisemidler.

Fylkesdelplaner

Fylkesdelplan for kystsonen i Vestfold (2004)

Hensikten med planen er å etablere en felles forståelse av problemstillinger og målsettinger i forvaltning av kystsonen.

Fylkesdelplan for samordna arealbruk og transportsystem (1999)

Planen skal bidra til utvikling av mer miljøvennlig utbyggingsmønstre og redusere transportarbeidet i Vestfold.

Kommuneplanen og kommunedelplan for bysentrum

Kommuneplanens arealdel 2011 – 2023

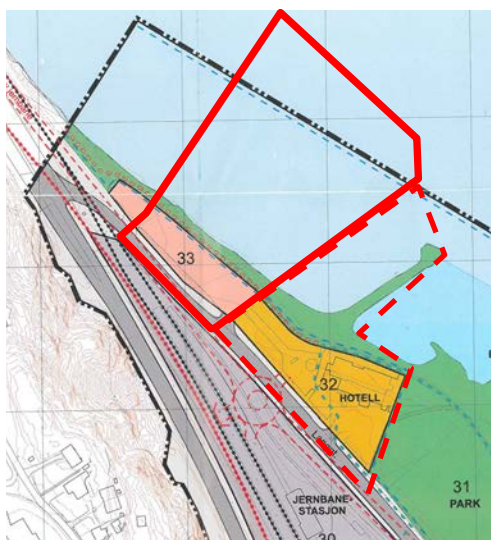
Kommuneplanens arealdel setter av planområdet til framtidig sentrumsformål, eksisterende grønnstruktur/friområde og fremtidig småbåthavn.

§44 i bestemmelser til arealdelen: *Område ved Holmestrand fjordhotell (område 33 i kommunedelplan for sentrum samt hotellets tomt) I medhold av plan- og bygningslovens § 11-9 nr. 8 gjelder følgende: Før utbygging kan finne sted må tilstrekkelig geoteknisk stabilitet*

dokumenteres. Mulighetene for at området kan inngå i skred utløst på naboeiendommene skal kartlegges.

Videre er følgende retningslinje (ikke juridisk bindende) gitt for området ved Holmestrand Fjordhotell:

Ved regulering skal følgende vurderes: Byggegrense mot Rv 315, adkomstvei fylkesvei, parkering, videreføring av kyststi og gang- og sykkelvei langs fylkesvei. Området skal gis høy utnyttelse og benyttes til bybebyggelse med vekt på arbeidsintensiv næringsvirksomhet. Første etasje prioriteres for næring. Innslaget av boliger skal i størst mulig grad knyttes til hotelldriften. Ny bebyggelse skal utformes slik at området fremstår som del av en byport tilpasset det omkringliggende landskapet og bebyggelsen. Kontakten med fjorden må ivaretas, herunder strandpromenade. For øvrig vises det til utfyllende bestemmelser til kommunedelplanen for bysentrum.



KDP for sentrum

Planområdet avgrenset med heltrukket rød strek. Planområdet for naboplanen (Holmestrand Fjordhotell eiendom avgrenset med stiplet rød strek)



Kommuneplanens arealdel

Kommunedelplan for bysentrum

Vedtatt 20.06.2001. Planområdet er avsatt til planlagt offentlig formål, friområde/park/"kyststi"/gangsti.

I pkt. 7 i bestemmelsene til planen går det frem at det etableres bebyggelse i maks 4 etasjer og at det skal gis rom for siktlinjer mellom jernbanen og fjorden..

Planen angir generelle krav til utearealer fra 6-10 m² pr. bolig for boliger innenfor blandet formål og opp til 25 m² pr. bolig for rene boligområder.

b. Gjeldende reguleringsplaner

Roms eiendom er regulert til parkering.

c. Tilgrensende reguleringsplaner

Jernbaneverket er i gang med store utbyggingsplaner for stasjonsområdet.

d. Aktuelle avtaler

Rom eiendom har avtale med Jernbaneverket om bruk av landarealene i planområdet til anleggsområde frem til og med 2014.

5. Planprosess

a. Oppstart av planarbeidet

Plan- og utredningsprosessen startet formelt 16.02.2012 da forslag til planprogram ble lagt ut til offentlig ettersyn. Samtidig ble oppstart av arbeid med reguleringsplan kunngjort. Planarbeidet ble varslet som 2 detaljreguleringsplaner med ett felles planprogram.

Høringsfrist for programmet og innspill til planarbeidet var satt til 10.04.2012.

27.02.2012 ble det holdt åpent informasjonsmøte om de 2 planarbeidene

b. Deltakere i planarbeidet

I forbindelse med offentlig ettersyn av planprogrammet ble det holdt åpent orienteringsmøte på Holmestrand fjordhotell 27.02.2012.

Naboer og offentlige myndigheter med mer ble varslet ved brev ved oppstart av planarbeidet, og forslag til planprogram har vært tilgjengelige på kommunens nettsider gjennom hele prosessen. Planbehandlingen for øvrig har vært, og er, tilgjengelig via kommunens nettside.

Det har vært avholdt samordningsmøte med Statens vegvesen og Jernbaneverket i forbindelse med Jernbaneverkets utbyggingsplaner på stasjonsområdet.

Det har vært avholdt flere møter med Holmestrand kommunes planavdeling.

6. Merknader til varslet om planoppstart

a. Liste over merknader

Forslagsstiller har mottatt følgende innspill:

1. Statens vegvesen
2. Vestfold Fylkeskommune
3. Fylkesmannen i Vestfold
4. Jernbaneverket
5. NVE
6. Holmestrand kommune, Virksomhet Helse og oppvekst
7. Holmestrand Bys Vel

b. Sammendrag av merknadene og kommentarer til merknadene/hvordan merknadene er hensyntatt

Statens vegvesen mener området bør ha en høy utnyttelse. For å hindre en forskyving av sentrum, bør området ikke benyttes til detaljhandel men til bolig og personalintensive arbeidsplasser.

Det må tas høye for den trafikksituasjonen som nærheten til jernbanestasjonen skaper, avkjørslar må koordineres med nye planer for stasjonsområdet og det må tas hensyn til fylkesvegens innkjøring på gamle E18. Det må avsettes areal i Langgate som sikrer fremkommelighet både for kollektivtrafikken, øvrig biltrafikk og for gående og syklende.

Gang- og sykkelveier må ivaretas, og det må sikres et sammenhengende g/s-nett til sentrum og sammenbindig til kyststien, samt kryssingspunkt.

Ønsker moderat parkeringsdekning men påpeker at parkering for småbåthavn, arbeidsplasser og fritidsboliger må ivaretas. Parkering må dekkes på egen grunn og det må avsettes plass til sykkelparkering.

Det pågår arbeid med justering av byggegrensene langs fylkesvegene, der det trolig vil bli foreslått 20 m langs Langgate.

Forslagsstillers kommentar

- Planforslaget legger ikke opp til arealbruk som kan føre til forskyving av sentrum.
- Plassering av avkjørsler er koordinert med jernbanelinjen.
- Byggegrenser mot Langgate er planlagt med bakgrunn i at området inngår i Holmestrand sentrumssone.
- Det er vist fortau langs hele planområdet langs Langgate
- Parkeringsdekning forholder seg til parkeringskravene i gjeldende kommunedelplan.

Vestfold Fylkeskommune

Fylkeskommunen anbefaler at kommunen utarbeider en områdeplan for å sikre helhetlige løsninger. Fylkeskommunen mener at illustrasjonsprosjektet, slik det fremgår av planprogrammet, ikke ivaretar strandsonehensynet og at barns muligheter for lek og opphold er ikke tilfredsstillende løst.

Det vises til stans- og meldeplikten i kulturminneloven dersom det oppdages kulturhistorisk materiale i vann og på land.

Vestfold Fylkeskommune vurderer å fremme innsigelse dersom fritidsboliger ikke går ut og dersom det ikke legges inn mer næring

Forslagsstillers kommentar

- Kommunen har ikke ønsket å utarbeide områdeplan for ROM eiendoms og Holmestrand fjordhotell eiendoms arealer, det er derfor utarbeidet 2 separate detaljplaner. Innsending av planforlagene er koordinert, slik at det kan ligge til rette for samtidig behandling av planforlagene.
- Innspill om større næringsandel er ikke imøtekommet (se kap.8 om næringsandel).
- Fritidsboliger og boliger i sjøarealet er tatt ut slik at hensynet til strandsonen og allmennhetenes tilgjengelighet forsterkes i planen.
- Umiddelbar nærheten til strandarealer, friarealene i Dulpen og nærlekeplass i boligområdet, vil sikre barn mulighet for variert lek.

Fylkesmannen i Vestfold

Biologisk mangfold må kommenteres spesielt mht naturmangfoldsloven. Ålegresset ”kan medføre andre krav til saksbehandling”

Grunnstabilitet: Fylkesmannen varsler mulig innsigelse hvis det ikke utføres nødvendige stabilitetskontroller som del av KU.

Rekreasjon og friluftsliv må vurderes grundig. Fylkesmannen aksepterer ikke at boligbebyggelse går ut i et område som i kommuneplanens arealdel er avsatt til friområde. For å sikre allmennhetens ferdselsmuligheter må alle bygninger forholde seg til byggeområdet i kommuneplanen.

Fylkesmannen mener boligene på nordre brygge er i strid med plan- og bygningsloven, RPR for Oslofjorden, Statlige retningslinjer for forvaltning av strandsonen og kommuneplanen, og Fylkesmannen varsler mulig innsigelse til boligene på nordre molo

Fylkesmannen forutsetter at sammenhengen mellom grøntstrukturene sør for hotellet, strandsonen i planområdet, kyststien som planlegges på gammelt jernbanespor og tilgang til Nordre Siksakk må belyses i konsekvensutredningen.

Forslagsstillers kommentar

- Alle forhold som bes utredet, er ivarettatt i konsekvensutredningen i kap.8.
- Avgrensningen mellom friområde langs sjøen og byggeområdet i kommunedelplanen er gjort på et overordnet plannivå der man ikke har gjort en detaljert vurdering av byplankvaliteter og friluftslivsinteresser, slik man gjør i en reguleringsplan. Områdets

beliggenhet innenfor sentrumssonen tilsier at kyststien i dette området bør danne en urban sjøfront og urbane romforløp langs bebyggelsen og at bebyggelsens bør legges nærmere sjøarealene.

- All bebyggelse i sjøen er tatt ut av planen.

Jernbaneverket

Jernbaneverket er positive til bolig og næring i tilknytning til trafikkknutepunktet. Trafikkforholdene må planlegges ut i fra foreliggende anleggsarbeid på jernbanearealene og fremtidig situasjon når kollektivknutepunktet er ferdig utbygd. Jernbaneverket mener de trenger ROM eiendoms arealer innenfor planen til anleggsområde minimum ut 2016.

Forslagsstillers kommentar

- Plassering av avkjørsler har skjedd etter dialog med Jernbaneverket.
- Avtalen mellom ROM eiendom og Jernbaneverket vedr. bruk av planområdet til anleggsområde går ut i 2014, men det kan bli aktuelt å forlenge denne avtalen.

NVE

Skredfare: På skrednett foreligger det nasjonale aktsomhetskart for steinsprang og snøskred som viser at deler av planområdet kan være utsatt for slike farer.

Stormflo og havnivåstigning: Det nasjonale klimatilpasningssekretariatet ved DSB har kommet med en revidert utgave av rapporten Havnivåstigning – estimering av framtidig havnivåstigning i norske kystkommuner, der det er estimert stormflo i år 2100 for 100-års stormflo i intervallet 192-247 cm . For å finne nivået for 200-års stormflo i år 2100 må det tas utgangspunkt i tabellen i DSBs rapporten *Håndtering av havnivåstigning i kommunal planlegging*. 200-års stormflo i år 2100 vil da ligge i intervallet 202 – 257 cm. Kravene til sikkerhet mot stormflo er gitt i TEK 10. Disse tallene bør, sammen med lokale vurderinger om vind- og bølgeoppstuvning, inngå som en del av det kunnskapsgrunnlaget man planlegger ut i fra.

NVE anbefaler at det i forbindelse med ROS-analysen gjøres en vurdering av skred- og flomfaren i området.

Forslagsstillers kommentar

- Skred- og flomfare er utredet (se kap.8).

Holmestrand kommune, Virksomhet Helse og oppvekst

Utredning av støy og luftforurensning må ta høyde for jernbaneutbyggingen, der parkeringsplass/ kollektivterminal kan ha betydning for støyforhold og luftkvalitet i planområdet. Støy i anleggsperioden må også utredes.

Planen må basere seg på gjeldende lovverk mht. universell utforming.

Radon: Evt. tilkjørte masser må ikke hentes fra radonrisikoområder. Bygningsmessig utførelse må sikre at beboere ikke eksponeres for radonkonsentrasjoner som gir helseskade.

Boliger og lekearealer bør ikke utsettes for elektromagnetisk stråling utover 0,4 mikrotlesla.

Forholdet mellom nye bygningsstrukturer og lokalklima bør utredes.

Lekearealer/friluftsområder: Kommunelegekontoret mener at strandsonen bør bevares for friluftsliv og bading, kyststi/strandpromenade. Det er viktig at det sikres store nok utearealer til lek og aktiviteter for barn og ungdommer, tilfredsstillende fellesarealer og private uteoppholdsarealer. Det påpekes at det ikke er oppgitt om antall boenheter utløser krav til kvartalslekeplass og ballplass. Fellesarealene må ikke privatiseres og lekearealene må være universelt utformet og være skjermet mot forurensning, trafikkfare, støy og ulykker. Dersom planforslaget berører Dulpen badeplass, bes det om at tiltakets virkning på badevannskvalitets utredes.

Næringsvirksomheten må være av en slik art at den ikke kommer i konflikt med boliger, lekeområder og rekreasjonsarealer.

Det anbefaler at "Folkehelse" utredes i KU: sosialt nettverk, sosiale møteplasser, kulturtilbud, lek og friluftsliv- og naturkontakt, fysisk aktivitet, trygghet, sikkerhet.

Forslagsstillers kommentar

- Støy, luftforurensning og lokalklima er utredet (se kap. 8).
- Planforslaget ivaretar plan- og bygningslovens krav til universell utforming, både inne og på ute.
- TEK 10 ivaretar radonsikring.
- Planområdet er ikke utsatt for elektromagnetisk stråling.
- Bredden på kyststien og strandsonen ivaretar hensynet til allmennhetens interesser. Se også utredning av rekreasjon og friluftsliv i kap. 8.
- Dokumentasjon av badevannskvaliteten i Dulpen er ivare tatt i reguleringsbestemmelsene.
- Foreslått næringsvirksomhet er ikke til sjenanse for boliger, lekeområder og rekreasjonsarealer.
- Da planområdet ligger innenfor bysentrum, stiller ikke Kommunedelplanen krav til kvartalslekeplass. Behov for kvartalslekeplass er allerede dekket i friområdet Dulpen.
- Temaet folkehelse er ivare tatt i kap. rekreasjon og friluftsliv, se kap.8.

Holmestrand Bys Vel

Styret i Holmestrand Bys Vel anmoder om at det ikke å bygges hus/boliger/fritidsboliger på vannet, da de mener at dette vil ta en vesentlig del av utsynet innover fjorden fra området rundt «Gutteskjæret» .

De mener at kommunen fortsatt må beholde eierskap til gangveg og strandlinje for å beholde som en fremtidig en del av Kyststien.

Ved utbygging på land og utfylling i sjøen, vises det til at kommunen har en tidligere geologisk rapport som sterk advarer mot utfylling i det aktuelle reguleringsområde og vellet anbefaler at geoteknikk utredes som del av reguleringsplanen.

All parkering må dekket på egen grunn.

Vellet mener at en påbygging av Holmestrand fjordhotell med to etasjer, estetisk sett vil bli i meste laget vurdert i forhold til Holmestrandsmålestokk, og at dette bør begrenses til en loftsetasje med mønetak. Øvrig bebyggelse bør av estetiske grunner ikke tillates høyere enn 3 etasjer samt loftsetasje med mønetak.

Forslagsstillers kommentar

- Bebyggelse i sjøen er tatt ut av planforslaget.
- Planforslaget foreslår offentlig eierskap av kyststien.
- Geoteknikk er utredet (se kap.8).
- All parkering planlegges dekket på egen grunn.
- Innspill vedr. høyder er ikke imøtekommet, men høyder er utredet i kap.8).

7. Beskrivelse av planforslaget

Alternativer som utredes

Alternativ 1 (beskrevet som forslagsstillers utbyggingsalternativ nedenfor) avviker på noen punkter fra gjeldende overordnede planer. Iht. planprogrammet er det også utredet for et alternativ 2 som er i tråd med gjeldende overordnede planer. Konsekvensene av utredningsalternativene er vurdert i forhold til et såkalt 0-alternativ som er et alternativ der dagens situasjon videreføres (se kap 8).

a. Alternativ 1 – Forslagsstillers utbyggingsalternativ

Hovedgrep

Formålet med forslagsstillers utbyggingsalternativ er å legge tilrette for utbygging av nye boliger på ROMs landarealer og utvikle strandarealene og sjøarealene til kyststi og småbåthavn.

Arealregnskap

Delfelt/arealbruk på plankartet	Flateareal i plankartet
Bolig	2771,9 m ²
Kjørevei (del av Langgate)	293,8 m ²
Fortau	277,3 m ²
Turvei	690,4 m ²
Småbåthavn	18.231,8 m ²

Innenfor byggeområdet i felt B foreslås følgende utbyggingsarealer.

Utbyggingsareal felt B	BRA-areal
Boligareal over bakken	7.000 m ² **
Parkering, boder og trapperom i parkeringskjeller	2.500 m ² *

- *Illustrasjonsprosjektet viser en p-kjeller på 2.400 m², men det er ønsket en fleksibilitet for parkeringskjeller som ivaretar en evt. annen leilighets sammensetning enn det som er nedfelt i illustrasjonsprosjektet.*

*** Da det iht. NS3940 er uklart hvordan balkonger/verandaer skal beregnes, er hele balkong/terrassearealet tatt med i arealberegningen.*

Illustrasjonsprosjektet, som ikke er juridisk bindende, viser 64 leiligheter med leilighetsstørrelser fra 2 roms på ca. 50 m² til 4-roms på over 90 m².

Rammer for bebyggelsen

Bebyggelsesstruktur for nye boliger baserer seg på en optimalisering av sol- og utsiktsforhold for nye boliger, samt at kommuneplanens føring om at kontakten med fjorden skal ivaretas. Foreslått lamellstruktur ivaretar ønsket sikt mellom boligene, fra Langgate/fra Jernbaneverkets parkeringsplass og ut til fjorden. Del av nordvestfasadene er illustrasjonsprosjektet lagt med en vinkel som gir mest mulig ettermiddagssol på fasader og utearealer. Bebyggelsesstrukturen er fastlagt på plankartet, men med relativt romslige byggegrenser slik at fleksibilitet for endringer i rammesøknaden ivaretas. For å sikre nødvendig bredde på mellomrommene mellom boliglamellene, er det stilt krav om at mellomrommene skal ha en minimumsbredde på 13 m fra fasade til fasade (trapperom kan stikke ut i uterommet).

For å sikre gode boligkvaliteter er det stilt krav om at boenheter med ensidig orientering mot nord ikke tillates, og at boligblokkene innenfor byggegrensen skal gis en form som ivaretar sol- og utsiktsforhold på en best mulig måte.

Iht. kommunedelplan for sentrum, er det nordre bygget formet som et punktbygg i 8 etasjer og danner en byport fra nord. Boliglamellene sør for denne foreslås i 6 etasjer.

De siste geotekniske vurderingene tilsier at det i forbindelse detaljprosjektering må gjøres detaljerte vurderinger av geotekniske forhold i forbindelse med byggeprosjektet. Det foreslås derfor at dersom disse utredningene tilsier at bebyggelsens må få en høyere høydeplassering, kan gesimshøydene økes slik at det antall etasjer som er vist i illustrasjonsprosjektet kan bygges.

Mellom lamellene dannes rom for felles uteopphold og lekearealer. Utearealene har en åpenhet både mot vest og mot sjøarealene i øst. De 2 utearealene bindes sammen med en gangforbindelse gjennom byggene som også er tenkt videreført til Holmestrand Fjorhotell Eiendoms prosjekt. Åpenheten ut til Langgate gjør også at gående langs Langgate kan gå langs boligenes utearealer, evt. gjennom utearealene og ut til fjorden. Planforslaget åpner også for takterrasser på de laveste blokkene.

Se kap. i "Rekreasjon og friluftsliv" for krav til utearealer og solforhold på fasader og utearealer.

Inngangsplanet til boligene og utearealene foreslås lagt på cote 3,8, dvs. ca. på samme høyde som Langgate; dette gir god sikt gjennom området sett fra Langgate og Jernbaneverkets parkeringsplass. Dette gir god universell tilgjengelighet fra Langgate til boligenes hovedinngang. Kyststien foreslås lagt på ca. C+ 2,5 og boligenes/utearealenes høydeplassering på c + 3,8 vil i tillegg til hensiktsmessig beplantning, sikre at det ikke blir innsyn fra kyststien til boligene og boligenes utearealer. For å unngå privatisering av kyststien, er det i bestemmelsene stilt krav om at utomhusplanens skal redegjøre spesielt for forholdet mellom private utearealer og kyststien.



Utomhusplan for samlet bebyggelse på ROM Eiendoms og Holmestrand Fjordhotell Eiendoms arealer.

Parkering

Parkering er foreslått til parkeringskjeller under bebyggelsen. Parkeringskjeller og bodarealer under terreng er lagt i eiendomsgrense mot Langgate.

Det skal opparbeides sykkelparkering ved inngang eller i garasjekjeller og bilparkering i garasjekjeller etter følgende minimumsnorm:

Parkering for bolig:

	1-roms hybel	2—roms leil.	4-roms leil. og større
Bilparkering	0,3 pr. boenhet	1,0 pr. boenhet	1,0 pr. boenhet
Sykkelparkering	1 pr. boenhet	1,5 pr. boenhet	2 pr. boenhet

Minste andel bilparkeringsplasser for funksjonshemmede skal være 5 % av totalt antall bilparkeringsplasser, og parkeringsplassene skal plasseres nær innganger til heis.

For boliger skal det etableres til sammen 2 parkeringsplasser for MC/mopeder pr. blokk.

Utforming og arkitektur

I tillegg til at bebyggelsesstruktur og høyder er fastlagt i planen, er det foreslått at bebyggelsen skal ha flate tak. Bygningene skal ha en fasademessig underdeling, med variasjon i farge- og materialbruken. Materialbruk og fargebruk skal brukes som virkemiddel for å underdele volumene og skal avstemmes slik at utbyggingen innenfor planområdet danner et harmonisk hele. Det er videre stilt krav om at levegger, heisoppbygg og andre takoppbygg skal utgjøre en integrert del av den arkitektoniske utformingen. Samlet sett gir dette føringer om en samtidsarkitektur som ikke søker å tilpasse seg bebyggelsesstruktur, høyder og arkitektonisk uttrykk i dagens sentrum.

Pga. avstanden mellom dagens sentrum og utbyggingsområdet, vil det ikke den arkitektoniske kontrasten mellom dagens sentrum og utbyggingsområdet fremstå som tydelig. For at bebyggelsen ikke skal skille seg ut i fjernvirkningsperspektivet (for eksempel fra sjøen) er det stilt krav om at ny bebyggelse skal ha en fargebruk som gir en god tilpasning både til landskap og byformen i eksisterende sentrum.

Trafikkforhold

Atkomst

Lengst nord i boligområdet foreslås kjøreatkomst fra Langgate til parkeringskjeller. Planen viser en frisikt på 6 x 54 m. Frisikt mot nord ligger delvis på naboeiendom, men da dette er avsatt til friområde (og ikke byggeområde) i kommuneplanens arealdel anser forslagsstiller at det er unødvendig å regulere frisikt over naboeiendommen.

Langgate

Iht. til avtale med Jernbaneverket, er Langgate tatt med i planen, der halvparten av gaten er tatt med i denne planen og halvparten i jernbaneverkets plan. I tråd med Jernbaneverkets planer, er gaten foreslått regulert iht. dagens trasé.

Fortau

Fortau foreslås regulert med 2,5 m bredde mellom boligområdet og Langgate. Ved gjennomføring av prosjekt mellom planområdet og Holmestrand Fjordhotell, vil det bli sammenhengende fortau til sentrum. Fra fortauet vil det være gangveier inn til hovedinngangene. Fortau langs planområdet skal være opparbeidet før det kan gis brukstillatelse for nye boliger. Det foreslås en sentrumsmessig overgang med en hekk mellom fortau og boligbebyggelsen/de private utearealer. Det er derfor ikke vist grøft/vedlikeholdsarealer langs fortauet.

En evt. videreføring av fortau og turvei/kyststi nordover, er vist på illustrasjonsplanen men inngår ikke i planforslaget.

Kyststi og småbåthavn

Mellom boligene og fjorden foreslås en videreføring av kyststien. I sjøarealene utenfor foreslås en småbåthavn. Intensjonen er å innenfor kyststien og småbåthavnen tilrettelegge for et hyggelig miljø langs sjøkanten som både ivaretar nye beboere i området, turgåere og de som ønsker å ta en stopp og oppholde seg i området.

Turvei (kyststi)

Bebyggelsens beliggenhet innenfor sentrumssonen tilsier en urban behandling av kyststien langs planområdet, der kyststien vil inngå i sekvenser av uterom/utearealer langs sjøen. Kyststien er foreslått opparbeidet med fast dekke.

Strandarealet skråner i dag ned mot sjøen, men foreslås fylt opp til terrengnivået på landarealene innenfor til ca. c+ 2,5. ut til dagens cote 0. Turveien/kyststien skal ha en urban opparbeidelse med hardt dekke og møbleres iht. godkjent utomhusplan. Det er i bestemmelsene stilt krav om at kyststien skal ha en minimumsbredde på 5,5 m, men endelig avgrensning mellom turvei (kyststi) og trebrygge innenfor småbåthavn skal avklares i utomhusplan

I illustrasjonsprosjektet er kyststien vist med en bredde på mellom 5,5 – 12 m og varetar både ferdsel for gående og syklende, samt mulighet for benker og møteplasser langs kyststien. Kyststien foreslås regulert til offentlig turvei, dvs. at arealet skal eies og driftes av kommunen

Småbåthavn

Mellom kyststien og småbåthavna foreslås etablert en trebrygge på ca. C+ 1,5 dvs. ca. 1 m lavere enn kyststien.. Dette gjør at man kan få mer sjøkontakt. Med foreslåtte bredde på trebrygge på min 5 m kan det også her etableres benker og møteplasser langs bryggja. (Universell tilgjengelighet fra kyststien ned til trebrygge håndteres i Hotelllets plan)

Småbåthavna er ikke prosjektert i detalj mht. antall båtplasser. Sjøarealene er relativt grunne, og uten mudring vil det legges begrensninger på hvor store båter som kan benytte havna. Planforslaget tar ikke stilling til om det skal mudres i småbåthavnen. Småbåthavnen avgrenses av en bølgebryter (flytende betongbrygge) mot nord. Både bølgebryter og utriggere i småbåthavna er planlagt å være tilgjengelig for allmennheten.

Det er ikke planlagt for å sette ut/ta opp båter i planområdet.

Det er ikke avsatt egne parkeringsarealer for båtneierne innenfor planområdet. Boligene er planlagt solgt med båtplass. Andre brukere av båthavna henvises til offentlig kommunikasjon eller offentlige plasser for eksempel på Jernbaneverkets p-plass på nabotomta. (Denne p-plassen vil ha god kapasitet i helger når småbåthavna brukes mest).

I den grad etablering av tiltak innenfor småbåthavnen påvirker badevannskvaliteten i Dulpen, skal det i igangsettingssøknaden redegjøres for avbøtende tiltak vedrørende dette.

Se kap. i "Rekreasjon og friluftsliv for mer beskrivelse av mulighet for rekreasjon, friluftsliv og urbant byliv langs bryggeområdene.

Forholdet til naboplanen

Prinsippene for bebyggelsesstruktur, høyder, gangvei gjennom bebyggelsen, fortau, kyststi, trebrygge og bebyggelsesstruktur gangveinett gjennom området er videreført i planforslag på hotelllets eiendom slik at de 2 områdene vil fremstå som ett samlet område både bruksmessig/funksjonsmessig og estetisk.

Universell tilgjengelighet til bygningsmasse og utearealer.

Foreslåtte rammer i planforslaget ivaretar teknisk forskrifts krav til universell utforming på utearealene og krav til tilgjengelig boenhet. I illustrasjonsprosjektet er det vist heis fra parkeringskjeller til alle boenhetene, det er universelt utformet atkomst fra fortau til

hovedinngang og alle leiligheter kan brukes av rullestolbrukere. Både private utearealer for boligene og de offentlig tilgjengelige utearealene i strandsonen er tilnærmet flate. (I naboplanen er det vist rampe mellom boligens uteareal med til kyststien/strandarealene og rampe fra kyststien ned til brygge).

Renovasjon

Renovasjon er ikke vurdert i detalj i illustrasjonsprosjektet, men det anses som mest hensiktsmessig med søppelrom i 1. etasje og at renovasjonsbil stopper i Langgate.

Andre rammer

Se forslag til avbøtende tiltak i kap 9

Fremtidig eiendomsstruktur iht. planforslaget

Planforslaget legger opp til arealoverføringer/grensejusteringer mellom kommunens arealer i strandsonen og ROM eiendoms arealer slik at kyststien blir liggende på kommunal grunn. Det samme gjelder mht. avgrensning mellom boligområdet og foreslått fortau langs Langgate.

Reguleringsplanens varighet

Når detaljplaner vedtas har de i utgangspunktet en varighet på 5 år, men plan- og bygningsloven åpner for at den kan vedtas at planen gis en varighet på 7 år. Pga. at planområdet på land er utleid til jernbaneverket, søkes det om at planen skal ha en varighet på 7 år slik plan- og bygningsloven åpner for.

Offentlige og private tiltak som er nødvendig for gjennomføring av tiltaket, herunder behov for teknisk infrastruktur (vei, vann og kloakk)

Det er i rekkefølgebestemmelsene stilt krav om at det skal opparbeides offentlig fortau langs Langgate og kyststi langs sjøen.

Evt. behov for utbygging av vann og avløp er ikke vurdert.

Energi

Det er så langt ikke vurdert hvilke energiløsninger som er hensiktsmessige. Løsninger som for eksempel jordvarme og sjøvannspumpe vil bli vurdert i det videre prosjekteringsarbeidet.

Nødvendige tillatelser for å gjennomføre tiltaket.

Planforslaget åpner for at det kan søkes om rammetillatelse på grunnlag av planen.

Før det kan fylles ut i strandsonen, må det innhentes tillatelse fra Fylkesmannen.

Dersom det skal mudres, må det også søkes Fylkesmannen om dette.

For gjennomføring av kyststi og fortau må det inngås utbyggingsavtaler med henholdsvis Vestfold Fylkeskommune og Holmestrand kommune.

Estimert fremdriftsplan for prosjektgjennomføring

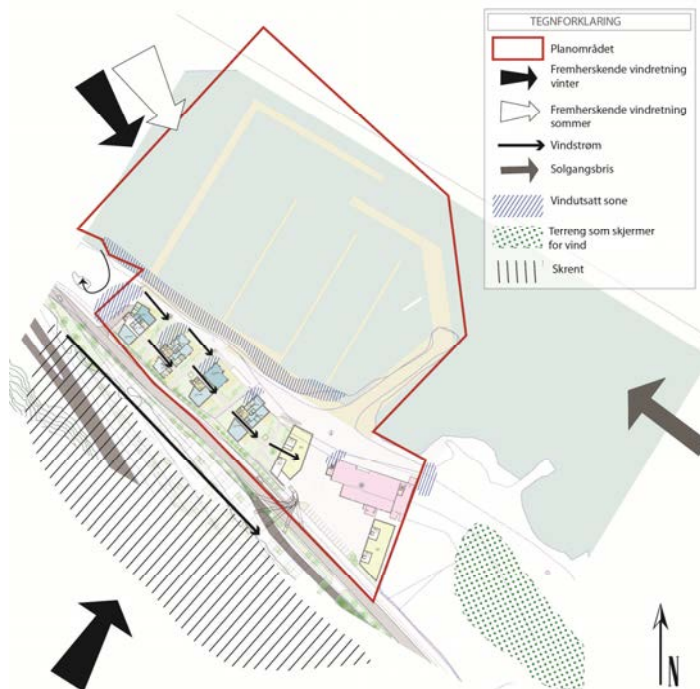
Igangsetting av byggearbeidet vil ikke skje før tidligst etter 2014 når avtalen med Jernbaneverket går ut. Det er også muligheter for at denne avtalen forlenges.

Tilgjengelighet for brannvesenet

Det har vært mailkontakt med brannvesenet som sier at de forholder seg til kravene i TEK 10 mht. krav om tilrettelegging for brannvesenets innsatsmateriell/innsatsmannskap. Det sies at det må tilrettelegges for kjørbare atkomst frem til hovedinngang, men det sies at det ikke er behov for å ha kjørbare vei rundt husene og at det vil være tilstrekkelig med atkomst fra Langgate.

Lokalklima

Asplan Viak har gjort en lokalklimavurdering basert på utbyggingsalternativ 1.



Den lokalklimatiske situasjonen i planområdet.

Oppsummerende vurdering og konklusjon

Det vil først og fremst være vind fra nordnordvest og fra sør/sørsørvest som er de fremherskende vindretningene som dominerer i Holmestrandsfjorden.

De lokalklimatiske forholdene i planområdet vurderes til å ikke være problematiske. Gjennomsnittsvindstyrken er ikke høy, og lamellene vil skjerme parkrommene mellom dem. Det vurderes dog som noe problematisk at lamellen lengst mot nord er høyere (8 etasjer) enn de øvrige (6 etasjer), og at det i dette området kan forventes noe turbulente vindforhold på bakkeplanet. Sammen med skygge kan dette gi et mindre gunstig lokalklima omkring lamellen. Det kan på ettermiddager gå en solgangsbris inn langs Holmestrandsfjorden fra sør som påvirker strandsonen. Også på dager da vindstyrken kommer opp mellom 5 og 10 m/s kan det oppleves vindfullt i sonen ut mot fjorden.

Asplan Viak vurderer de lokalklimatiske forholdene som lite problematiske i planområdet. Utbyggingen vil heller ikke påvirke omgivelsene på en uheldig måte.

Forslag til avbøtende tiltak kan være:

- Vurdere om høyden på den nordligste lamellen bør senkes slik at den kaster mindre skygge og ikke øker vindforholdene i denne delen av planområdet.
- Det bør beplantes i hele strandsonen langs strandpromenaden, i nord foran den 8 etasjers høye lamellen og i utearealene mellom lamellene.
- Den interne gaten gjennom første etasje i lamellene bør brytes opp slik at den ikke blir gjennomgående.
- Inngangspartier bør trekkes bort fra fasader og vindutsatte hjørner mot Holmestrandsfjorden.

De 3 siste punktene er etterkommet i plandokumentene, og bestemmelsene sikrer at planområdet skal ha en beplantning med sikte på å skape mest mulig vindstille oppholdssoner. Basert på Asplan Viaks konklusjon om at de lokalklimatiske forholdene vurderes til å ikke være problematiske, opprettholdes 8 etasje på den nordligste blokken slik at prosjektets portalvirkning fra nord kan opprettholdes.

For en grundig redegjørelse av temaet, se vedlagte Lokalklimavurdering datert 20.10.2012.

Luftforurensning

Asplan Viak har gjort en vurdering av luftforurensning, og viser til at det i retningslinje for behandling av luft i arealplanlegging under kap. 2.1 fremgår at luftforurensningen bør kartfestes som et vurderingsgrunnlag for om det bør tillates bruksformål som er følsom for luftforurensning. Det vil hovedsakelig være aktuelt i kommuner med byområder hvor største trafikkmengde er over 8.000 årsdøgntrafikk (ÅDT) eller hvor det er større punktutslipp. ÅDT i Langgaten i 2022, etter utbygging av arealene ved Holmestrand fjordhotell, er beregnet til ca. 2.500. Asplan Viaks vurdering er at det ut fra dette antas at luftforurensning ikke vil være et problem i dette området.

For en grundigere redegjørelse av temaet, se vedlagte rapport "Regulering for Holmestrand fjordhotell med omkringliggende arealer – trafikk, støy og luftforurensning, 29.10.2012.

b. Alternativ 2

Utredningsalternativ 2 er i prinsippet tenkt som et alternativ i samsvar med gjeldende planverk mht. høyder og arealbruk. Da det er avvik mellom kommuneplanen og kommunedelplanen er det i samråd med Holmestrand kommune konkretisert et alternativ 2 som administrasjonen definerer til å ligge innenfor rammene i gjeldende planer:

Byggehøydenes begrenses slik:

- Nybygg lengst mot nord: 4 etg.
- Øvrige bygg: 5 etg.

En vesentlig del av bruksarealet avsettes til arbeidsintensiv næringsvirksomhet, der næringsareal for eksempel legges i 1. etg på alle bygg eller til et eget bygg avsatt til næringsformål. For enkelhets skyld viser illustrasjoner av alternativ 2 også bebyggelsen som boliger og ikke næring.

Plangrep forøvrig i utredningsalternativ 2 er som for alternativ 1. Det betyr at også dette alternativet ligger utenfor kommuneplanens avgrensning av byggeområdet mot sjøen.

Alternativ 2 vil ha følgende utbyggingsareal:

Utbyggingsareal felt B	BRA-areal
Areal over bakken	4.100 m ²
Parkering, boder og trapperom i parkeringskjeller	2.500 m ²

8. Konsekvenser av planforslaget

Alternativ 1 (beskrevet som forslagsstillers utbyggingsalternativ nedenfor) avviker på noen punkter fra gjeldende overordnede planer. Det skal derfor også for enkelte plantema utredet for et alternativ 2 som er i tråd med gjeldende overordnede planer. Det legges opp til at konsekvensene av utredningsalternativene skal vurderes i forhold til et såkalt 0-alternativ. De temaene som er utredet for alternativ 2 begrenser seg til landskapstilpasning mht. høyder og næringsandel.

Planprogrammet bygger på intensjonen om å lage en felles reguleringsplan for ROM Eiendoms og Holmestrand Fjordhotell Eiendoms arealer. Det vil derfor være forhold i planprogrammet som ikke er utredet nedenfor, men som kun angår hotellets plan.

a. Konsekvenser ifht overordnede planer og mål

Forslagsstillers utbyggingsalternativ (alternativ 1) er i strid med overordnede planer på følgende områder:

Bebyggelsens høyde:

Iht. kommunedelplan for bysentrum kan det oppføres bebyggelse i inntil 4 etg. I den nyere kommuneplanen er det ikke angitt maks. etasjehøyde, men det er forutsatt høy utnyttelse og at bebyggelsen skal utformes slik at det fremstår som en byport tilpasset omkringliggende landskap og bebyggelse. Kommuneadministrasjonens samlede vurdering av kommuneplanens og kommunedelplanens føringer mht. maks. etasjer er at det i gjeldende planer ikke er planmessig grunnlag for bebyggelse høyere enn 5 etg. (Se kap. 8 Landskapsvirkning”).

Byggegrenser mot sjø:

Del av bebyggelsen ligger innenfor areal som i kommuneplanen er avsatt til friområde. Del av denne bebyggelsen tangerer også innenfor RPR for Oslofjorden. (Se kap. 8 ”Rekreasjon og friluftsliv”).

Andel arbeidsintensiv næring:

Iht. kommuneplanens arealdel skal det innenfor området utvikles med vekt på arealintensiv næring. I regional plan for bærekraftig arealbruk, som er under arbeid, fremgår det at næringsutvikling skal være en integrert del av utviklingen byer, tettsteder og knutepunkt, og at funksjonsblanding og tilrettelegging for arbeidsintensiv næringsvirksomhet i sentrum skal vektlegges i byutviklingen.

Fortetting nær kollektivknutepunktet er i tråd med RPR for samordnet areal- og transportplanlegging. Dette gjelder både bolig og arealintensiv næring. Dvs. at forslagsstillers utbyggingsalternativ, med en boligstruktur med høy utnyttelse og tilrettelegging for næring i 1. etg., også er i tråd med RPR for samordnet areal- og transportplanlegging. (Se kap. 8 ”Byutvikling”).

Utearealer:

Planforslaget er et rent boligområde, og skal iht. KDP ha større utearealer enn det som er foreslått. (Se kap. 8 ”Boligkvalitet”).

”Konfliktkart” som viser avvik mellom forslagsstillers utbyggingsalternativ og overordnede planer:



Høyder på ny bebyggelse som avviker fra føringer i kommunedelplanen



Ca. formålsgrænse i gjeldende kommuneplan mellom friområde og byggeområde.



Ca. grænse for Rikspolitiske retningslinjer for Oslofjorden.

b. Kulturminner

Dagens situasjon, antatte problemstillinger og utredningsbehov

Kommuneadministrasjonen har uttalt at det vil være behov for å undersøke om det finnes kulturminner under vann.

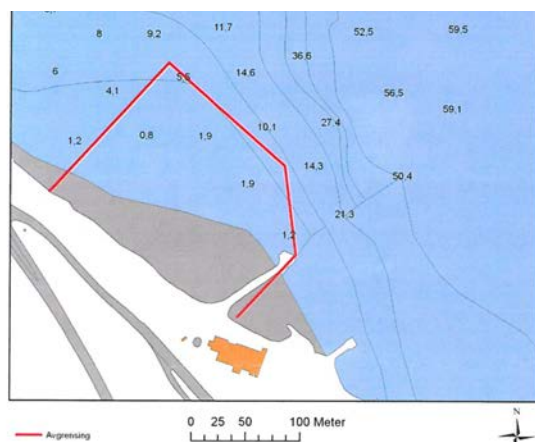
Landarealet består i stor grad av utfylt masse. Det vurderes ikke som sannsynlig at det finnes kulturminner her.

Utredningsmetode

Det skal utføres en arkeologisk registrering under vann for å undersøke om det befinner seg kulturminner under vann som er vernet eller fredet.

Følgende utredning er utført og følger som vedlegg til saken:

Fag og avgrensning av utredningene	Utredninger	Konsulent Kontaktperson	Bestiller av utredningene
Arkeologiske utredninger (under vann) Utenfor ROMs eiendom	Arkeologisk registrering under vann i område som i kommunedelplanen er avsatt til småbåthavn. Datert 15.09.2011	Norsk Maritimt museum	ROM



Avgrensning av områdene som er undersøkt.

Konsekvenser, konklusjon og forslag til avbøtende tiltak

Område som foreslås regulert til småbåthavn ble undersøkt ved dykking/visuelt befart med svømmedykker fra Norsk maritimt museum. Det ble ikke gjort funn av kulturminner under vann som er fredet eller vernet etter Lov om kulturminner §§ 4 og 14, og Norsk maritimt museum har ingen innvendinger mot foreslått småbåthavn mht. arkeologiske forhold. Det er ikke behov for avbøtende tiltak mht. kulturminner under vann.

For en grundig redegjørelse av temaet, se ovennevnte utredninger.

c. **Biologisk mangfold**

Dagens situasjon, antatte problemstillinger og utredningsbehov

I Direktoratet for naturforvaltnings naturdatabase er det registrert ålegressforekomst av nasjonal og regional verdi innenfor store deler av planområdet i sjø. Naturbasen omfatter også et bløtbunnsområde i strandsonen av lokal verdi innefor planområdets sjøareal. Det er derfor behov for å belyse hvilke konsekvenser planlagt utfylling av molo samt etablering av småbåthavn vil ha for ålegressamfunnet og bløtbunnsområdet.

Det foreligger ingen informasjon om at det kan være biologisk mangfold av interesse på land. Det anses derfor ikke behov for å utrede nærmere vedr. biologisk mangfold på land.

Utredningsmetode

Det skal utføres en registrering av biologisk mangfold under vann med fokus på bløtbunnsområdet og forekomsten av ålegress. Naturtypenes utbredelse og betydning bør fremgå ved konsekvensvurderingen opp mot de planlagte tiltakene i sjø. Evt. avbøtende tiltak skal fremgå.

Følgende utredninger er utført og følger som vedlegg til saken:

Fag og avgrensning av utredningene	Utredninger	Konsulent Kontaktperson	Bestiller av utredningene
Kartlegging av biologisk mangfold i sjøarealet innenfor planområdet og vurdering av konsekvenser for naturmiljø som følge av planlagt utbygging.	Holmestrand fjordhotell – kartlegging av biomangfold/ålegras i planområde for molo og småbåthavn – versjon 2” Datert 24.09.2012	Stiftelsen BioFokus i samarbeid med Wergeland Krog Naturkart	ROM Eiendom AS og Holmestrand Fjordhotell Eiendom AS

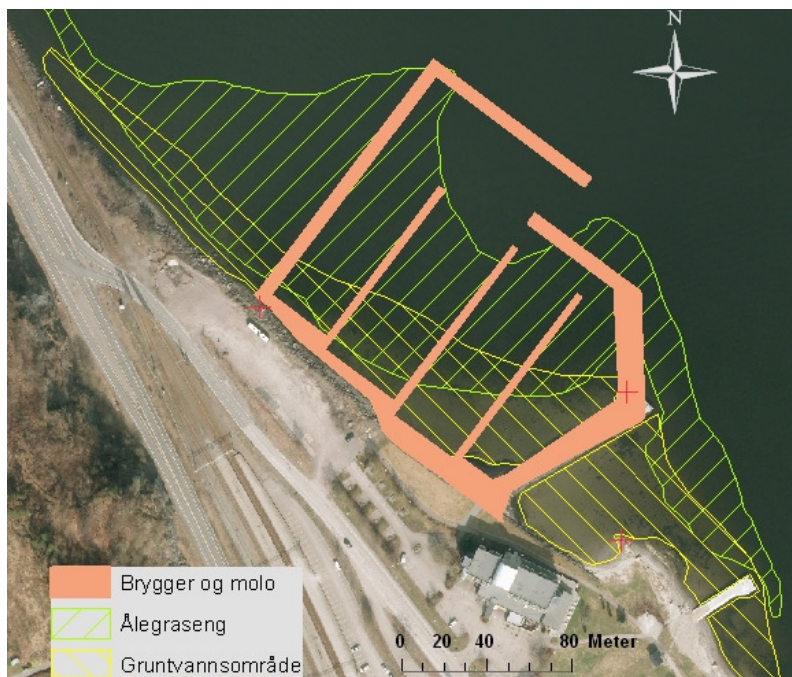
(Utredningene omfatter også Holmestrand Fjordhotell Eiendoms planforslag.)

Generelt om ålegressenger

Større forekomster av undervannsenger er uvanlige og dels sjeldne. Naturtypen inneholder flere spesialiserte arter og samfunn. Rødlisterarter og sjeldne utforminger forekommer. Ålegrasenger og andre sjøgrasområder er svært produktive og regnes som viktige marine økosystemer på verdensbasis. Trusler mot naturtypen i Norge er først og fremst fysiske inngrep, slik som utfyllinger i strandsonen, mudring og drenering, samt eutrofiering, redusert vannkvalitet og lystilgang.

Kartlegging

Kartleggingen viser at en større del av planområdet under vann er bevokst med ålegras. Det ble dessuten påvist forekomst av den rødlistede arten sandskjell samt naturtypen ”Bløtbunnsområder i strandsonen”.



Småbåthavna vist sammen med de kartlagte naturtypene Ålegrasenger og andre undervannsenger (I1101) og Bløtbunnsområder i strandsonen (I08).

Tiltakets konsekvenser for de registrerte naturverdiene

Et anlegg med flytebrygger behøver ikke å være ødeleggende for ålegrasengene, men det er imidlertid rimelig å anta at etableringen av småbåtanlegget vil føre til noe reduksjon av vitalitet/utbredelse av ålegrasengene i området, da bryggene og båtene vil ta mye lys. De endringene som er gjort i foreliggende utbyggingsplanener siden forslaget som lå til grunn for planprogrammet, har i stor grad redusert utfylt areal til et minimum i forhold til tidligere planer for området slik de fremgikk av planprogrammets høringsforslag.

En samlet vurdering av prosjektet vil være liten til middels konsekvens for naturverdiene. (Eventuell mudring i området vil øke konsekvensen for naturverdiene til stor konsekvens.)

Konsulentens forslag til avbøtende tiltak

- a. Flytebrygger må forankres i sjøbunnen slik at bryggene ligger mest mulig stabilt, slik at ankerkjettinger/vajere ikke blir liggende og slepe fram og tilbake over bunnen.
- b. Dekket bør konstrueres med tanke på å slippe gjennom maksimalt med lys. Bryggene bør etableres med god plass mellom båtene og ha færrest mulig overdekte utriggere.
- c. For bryggeløsningen langs strandkanten så anbefales det å bevare eksisterende strandkant intakt samt at det etableres en lysåpning mellom brygga langs land og strandkanten ved å trekke brygga noe ut fra strandkanten.
- d. Flytebrygger i marinaer bør fortrinnsvis orienteres nord-sør, da dette gir best lystilgang til ålegrasengene. Dette gjelder trolig også for bløtbunnsområdene.
- e. For å unngå oppvirvling av slam fra båttrafikken bør en vurdere å ikke anlegge båtplasser innerst på utstikkerne der det er på det grunneste. Eventuelt reservere disse for mindre båter.
- f. For å redusere forurensingen fra båtene i havna bør det etableres anlegg for tømming av septik og for mottak av vanlig avfall samt spesialavfall som olje osv.

Forslag til avbøtende tiltak til forslag til detaljplan:

Punkt a er ivare tatt i reguleringsbestemmelsene.

Basert på bryggeløsningens funksjon som ferdselsområde for allmennheten og forholdet til kyststien på land, mener forslagsstiller at trebrygge langs land bør ligge langs strandkanten. For å få en hensiktsmessig utnyttning av småbåthavnen, er det ikke hensiktsmessig å legge bryggene i nord-syd-retning. I illustrasjonsprosjektet er utliggerne lagt midt mellom nord-syd og øst-vest basert på en god utnyttelse av sjøarealet som er avsatt til småbåthavn i kommuneplanens arealdel.

For en grundig redegjørelse av temaet, se ovennevnte utredninger.

d. Trafikk

Dagens situasjon, antatte problemstillinger og utredningsbehov

Planområdet ligger nær jernbanestasjonen som er et viktig kollektivknutepunkt i Holmestrand. I dag er planområdet benyttet til hotellvirksomhet samt riggområde for jernbaneutbyggingen. Det er forholdsvis begrenset trafikk til og fra planområdet.

Tiltaket vil kunne medføre en trafikkøkning som kan gi konsekvenser i forhold til fremkommelighet på vegnettet, trafiksikkerhet m.m. Det er derfor behov for å utrede tiltakets trafikale konsekvenser.

Utredningsmetode

Trafikkutredningen skal inneholde en beskrivelse og vurdering av parkering/parkeringsdekning, kollektivdekning, konsekvenser for myke trafikanter, beregning av turproduksjon med fordeling på reisemiddel samt konsekvenser for trafikksituasjonen som oppstår som følge av utbyggingen inkludert trafikkavvikling.

Konsekvenser av anleggstrafikk skal beskrives.

Følgende utredning er utført og følger som vedlegg til saken:

Utredninger	Konsulent Kontaktperson	Bestiller av utredningene
Trafikkutredning. Datert 29.10.2012	Asplan Viak	ROM Eiendom as og Holmestrand Fjordhotell Eiendom AS

(Utredningen omfatter også Holmestrand Fjordhotell Eiendoms planforslag.)

Parkering

Det er vurdert som hensiktsmessig å videreføre krav til parkeringsdekning i kommunedelplan for Sentrum som legger opp til en begrensning av parkering for næringsarealene og maks. 1 p-plass for hver boenhet.

Turproduksjon

Reisemiddelfordeling og kollektivtilbud

I forbindelse med den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2005 ble det tatt ut egne resultater for byområdene i Vestfold. Selv om undersøkelsen ikke inkluderer Holmestrand gir den en indikasjon på reisemiddelfordelingen i byområder i Vestfold:

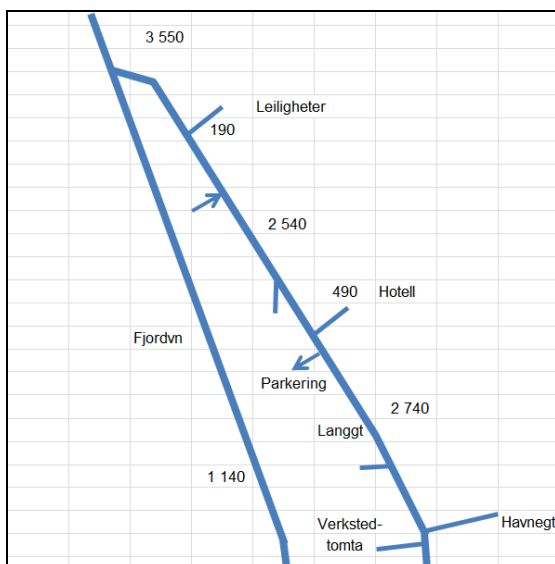
Reisemiddel	Fordeling i %
Bil	69% (58 % som fører, 11 % som passasjer)
Buss	2,4 %
Tog	1,2 %
Til fots	18 %
Sykkel	6 %

Nærheten til Holmestrand sentrum tilsier at det vil bli noe høyere andel gående og syklende til områdene ved Holmestrand fjordhotell.

Holmestrand stasjon er start-/endepunkt for alle de viktigste busslinjene i Holmestrand. I tillegg betjenes stasjonene av IC-tog på Vestfoldbanen. Med tog er det én avgang i timen i hver retning på IC-linjen Skien – Oslo – (Lillehammer), med ekstraavganger mot nord i morgenrush og mot sør i ettermiddagsrush. Området ved Holmestrand fjordhotell har dermed den beste kollektivtilgjengeligheten i Holmestrand, og et godt regionalt tilbud.

Beregning av fremtidig ÅDT på tilliggende veinett for prognoseåret 2022:

Det er beregnet fremtidig turproduksjon på tilliggende veinett for prognoseåret 2022:



ÅDT i gatenettet ved Holmestrand fjordhotell, 2022-situasjonen med utbygging (Inkl. utbygging ved Holmestrand fjordhotell)

Trafikkavvikling for prognoseåret 2022 som følge av tiltaket (alternativ 1)

Det er gjennomført kapasitetsberegninger for trafikkavviklingssituasjonen i dimensjonerende morgen- og ettermiddagstime (år 2022) som viser at belastningsgraden på avkjøringen til planområdet vil bli lav og av avvikling i avkjøringen vil bli god i begge perioder.

Konsekvenser for myke trafikanter

Med ny utbygging foreslås fortauet langs Langgaten. (Det samme foreslås i hotellets plan). Det foreslås også at det etableres et gangfelt over Langgaten knyttet opp til gangarealene ved bussterminalenes forplass.

Trafikksikkerhet

Da det blir mange atkomster og økt aktivitet i planområdet, ved hotellet og innfartsparkeringen ved stasjonen har Asplan Viak foreslått at det bør vurderes om fartsgrensen skal settes ned fra 50 km/t til 30 eller 40 km/t. Fartsbegrensning styres ikke gjennom reguleringsarbeidet og er derfor ikke foreslått som avbøtende tiltak.

Videre foreslås at det av hensyn til trafiksikkerheten, bl.a. for skolebarn, legges til rette for at fotgjengere og syklistene kan benytte gang-/sykkelforbindelsen langs sjøen fremfor Langgaten. Dette er tilrettelagt i planforslaget.

Konsekvenser av anleggstrafikk

Konsekvensene av anleggstrafikken vil da bli relativt små forutsatt at anleggstrafikk primært benytter Langgate nord til/fra anleggsområdet.

Forslag til avbøtende tiltak

Fortau langs Langgate og gangfelt over Langgate er sikret i reguleringsplanen.

For forutsetninger som er lagt til grunn i trafikkvurderingene og for en grundigere redegjørelse av temaet, se ovennevnte trafikkutredning.

e. Støy

Dagens situasjon/ antatte problemstillinger og utredningsbehov

I dag er planområdet benyttet til hotellvirksomhet samt riggområde for jernbaneutbyggingen og det er forholdsvis begrenset trafikk til og fra planområdet. Fylkesvei og jernbane/jernbanestasjon ligger nær planområdet og bidrar mest sannsynlig til støy mot planområdet.

Etter ferdig utbygging vil det bli et høyere transportbehov til og fra planområdet enn det er i dag. I tillegg planlegges det etablert støyømfintlig virksomhet i form av boliger og uteoppholdsarealer i tilknytning til boligene. Anleggsperioden vil også kunne gi støy i forbindelse med transport og bygging.

Utredningsmetode

Det utarbeides støyrapport iht. Miljøverndepartementets retningslinje T-1442 for å beregne fremtidig veitrafikkstøy for både trafikk til og fra området samt veitrafikkstøy fra nærliggende fylkesvei og evt. annen støyende aktivitet som kan påvirke planområdet.

Følgende utredning er utført og følger som vedlegg til saken:

Utredninger	Konsulent Kontaktperson	Bestiller av utredningene
Støyutredning Datert 29.10.2012	Asplan Viak	ROM Eiendom as og Holmestrand Fjordhotell Eiendom AS

(Utredningen omfatter også Holmestrand Fjordhotell Eiendoms planforslag)

Gjeldende retningslinjer

T-1442 angir to støysoner, gul og rød sone, hvor det gjelder særlige retningslinjer for arealbruken.

- Rød sone, nærmest støykilden, angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål (for eksempel bolig).
- Gul sone er en vurderingssone hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.
- I hvit sone vil det normalt ikke kreves tiltak for å tilfredsstillende lydkravene.

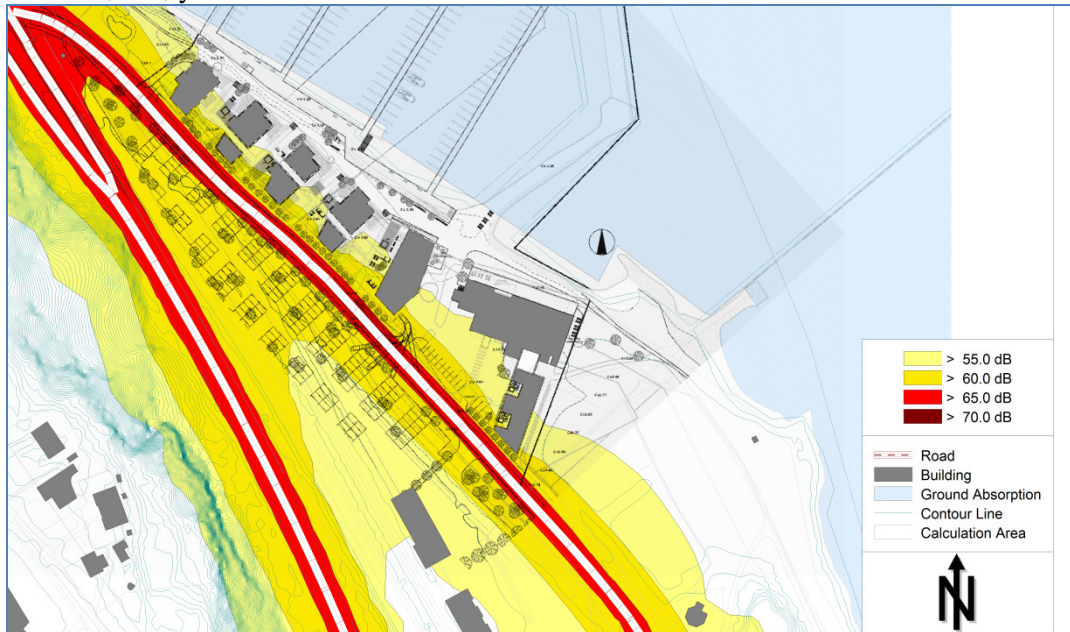
Kriterier for støysonerinndeling for veitrafikkstøy.

	Ekvivalentnivå (år)	Maksimalnivå i nattperioden (23-07)
Gul sone veitrafikk	55 L _{DEN}	70 L _{5AF}
Rød sone veitrafikk	65 L _{DEN}	85 L _{5AF}

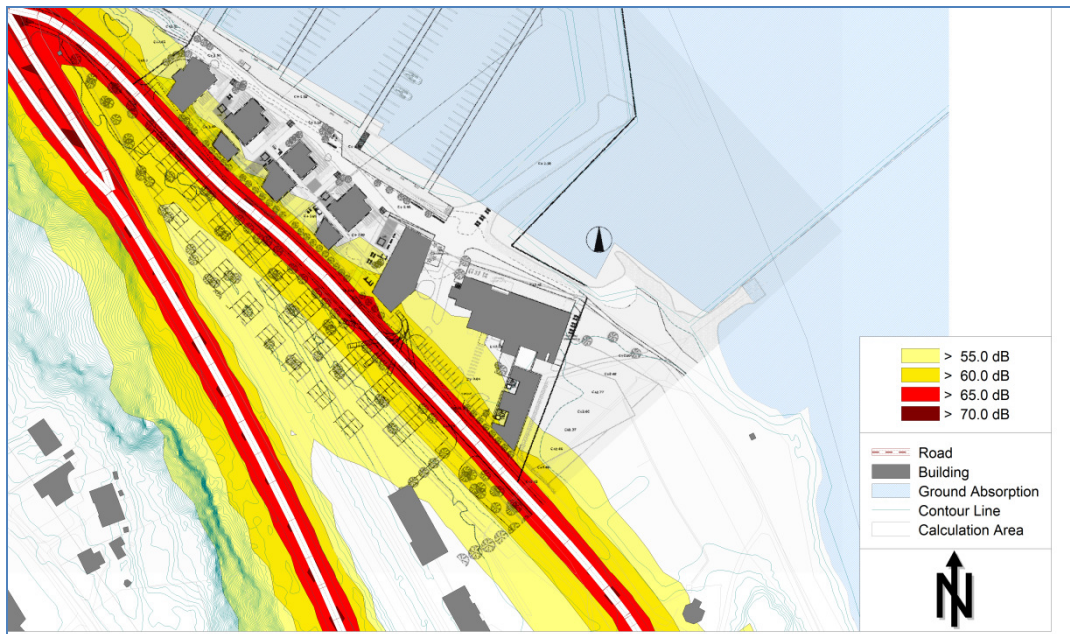
Retningslinjene angir også at det skal dokumenteres minimum én stille side (dvs. maks lydnivå på 55 dB utenfor fasade).

Konsekvenser med utbygging – fremskrevet til år 2012 Forslagsstillers utbyggingsalternativ (Alternativ 1)

Deler av ny bebyggelse blir liggende innenfor gul støysone. Alle bygningene blir liggende utenfor rød støysone.

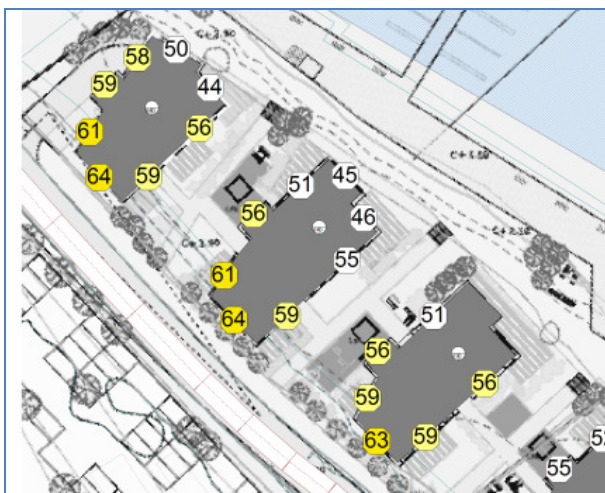


Beregnet støy (L_{DEN}) fra Fjordveien og Langgaten for fremskrevet situasjon med utbygging, 4 meter beregningshøyde.



Støy ved 1,5 meter beregningshøyde.

Beregningene over gjelder uten støyreducerende tiltak og viser at tiltak er nødvendig for å sikre at retningslinje T-1442 blir ivarettatt.



Beregnet (L_{DEN}) utenfor fasade uten tiltak.

Avbøtende tiltak

Avbøtende tiltak på utearealer på bakken

En støyskjerm langs Langgate på ca. 1,8 m høyde vil kunne støyskjerm hele utearealet i boligområdet bakkeplan, men en sammenhengende støyskjerm langs Langgate vil stenge for sikt gjennom området fra Langgate og ut til fjorden.



Reguleringsforslaget stiller krav om at minimum lekeplasser og private utearealer/balkonger må støyskjermes. Lekeplassene er lokalisert i den minst støyutsatte delen av utearealet, og planforslaget legger opp til at lekeplasser og private utearealer støyskjermes med lokale skjermes. På den måten vil en kunne få sikt linjer gjennom området, fra Langgate og ut til fjorden.

Avbøtende tiltak for å oppfylle krav til lydnivå på balkong innvendig lydnivå og "stille side"

Tilgang på "stille side" og tilfredsstillende støynivå på balkong kan oppnås ved å oppføre lokale skjermingstiltak på balkonger. Ytterligere støyreducerende tiltak for å sikre at krav til innendørs støynivå lar seg tilfredsstillende kan være bruk av spesifiserte vinduer og tung fasadekonstruksjon med god lydreduserende evne dersom det i byggesaken viser seg at dette er nødvendig.

Det er stilt krav i reguleringsbestemmelsene om at det i rammesøknaden skal redegjøres detaljert for avbøtende tiltak som sikrer utvendig og innvendig lydnivå iht. gjeldende retningslinjer

For forutsetninger (trafikkgrunnlag med mer) som er lagt til grunn for støyutredningen, og for en grundigere redegjørelse, se støyutredning utført av Asplan Viak datert 29.10.2012

f. Grunnstabilitet/Geoteknikk

Dagens situasjon og antatte problemstillinger

På hotellets tomt sitter man på noe informasjon om stabilitet fra tidligere undersøkelser. Det antas at stabiliteten er tilfredsstillende og tiltakshaver forutsetter at det må peles.

Det samme gjelder for Roms eiendom. Der har NGI undersøkt geoteknikk i forbindelse med at denne tomten nå benyttes av Jernbaneverket som riggplass tilknyttet jernbaneutbyggingen. Eiendommen ble kalkstabilisert før den ble tatt i bruk, noe som har økt grunnens stabilitet i forhold til tidligere. Det vurderes som vanskelig å få tilgang til å foreta evt. ytterligere grunnundersøkelser mens Jernbaneverket er leietaker på området.

I sjø finnes det også tidligere rapporter om grunnstabiliteten.

Utredningsbehov og utredningsmetode

Stabilitet av sjøbunn skal utredes og/eller det skal gjøres vurderinger og konklusjoner utfra tidligere rapporter.

Det skal kartlegges om planområdet har eller kan oppnå tilstrekkelig sikkerhet ihenhold til kravene i plan- og bygningslovens § 28-1 og teknisk forskrift (TEK10). NVEs veileder "Vurdering av områdestabilitet på kvikkleire og andre jordarter med sprødbruddsegenskaper" legges til grunn for vurderingene.

Følgende utredninger er utført og følger som vedlegg til saken:

Fag og avgrensning av utredningene	Utredninger	Konsulent Kontaktperson	Bestiller av utredningene
Vurderinger av stabilitet samt generelle anbefalinger vedr. grave- og fundamenteringsarbeider	Geoteknisk rapport – 110176_revB Datert 12.11.2012 Inkl. henvisning til referanser (Tidligere utførte geotekniske vurderinger)	Grunnteknikk	Rom Eiendom

Stabilitetsberegninger viser at det i begrenset omfang er mulig å fylle ut i sjøen for en ny sjøfront, men ny sjøfront må prosjekteres i detalj med hensyn på grunnforhold når mer detaljerte planer foreligger.

Da parkeringskjeller foreslås lagt med en høydeplassing som innebærer utgraving i en tidligere utført motfylling, må stabilitetsforholdene mot vest kontrolleres ved beregninger/dokumenteres. Dvs. at endelig gravedybde for prosjektet må avgjøres med bakgrunn i beregninger og evt. tiltak. Det må også derfor påregnes mulig endring av nivå for parkeringskjeller, - og derved også gesimshøyde – i en senere detaljprosjektering.

Forslag til avbøtende tiltak til reguleringsforslaget

For å sikre nødvendig stabilitet må det foretas detaljprosjektering iht. til oppsummering fra Grunnteknikks rapport. Dersom geotekniske utredninger tilknyttet detaljprosjekteringen tilsier det, kan gesimshøydene øke, dog ikke høyere enn det antall etasjer som er vist på illustrasjonsprosjektet.

For en grundig redegjørelse av temaet, se ovennevnte rapport.

g. Forurenset grunn/miljøteknikk

Dagens situasjon, antatte problemstillinger og utredningsbehov

Mye av planområdet på land består av utfylte masser. Det er ikke tidligere virksomhet som skulle tyde på at det skal være forurensning i grunnen på land. På planområdets søndre tomt drives det i dag hotellvirksomhet.

På ROMs eiendom er det i dag riggplass i forbindelse med bygging av nytt dobbeltspor på Vestfoldbanen. Det ble foretatt miljøteknisk grunnundersøkelse ut fra hva området skulle benyttes til før riggplassen ble etablert. Ingen parametre i noen av prøvene overskred de tillatte verdier for den arealbruken (industri- og trafikkareal). Avtalen mellom ROM og Jernbaneverket fastsetter at leietaker skal fjerne alle permanente tiltak de forårsaker på området. Dette inkluderer også at de skal rydde opp etter seg hvis de skulle ha forårsaket noen form for forurensning. Vedr. forurensning i sjø så vet man mindre. Sjøområdene skal tidligere ha vært benyttet til båtopplag for større båter. Det er derfor behov for undersøkes forurensingssituasjonen i sjøområdet (i sedimentene).

Utredningsmetode

Det skal gjennomføres prøvetaking og analyse av sedimentene i sjøbunnen innenfor planområdet. For området på land vil det bli foretatt en gjennomgang av historiske data/tidligere grunnundersøkelser.

Følgende utredninger er utført og følger som vedlegg til saken:

Fag og avgrensning av utredningene	Utredninger	Konsulent Kontaktperson	Bestiller av utredningene
Forurensning i grunnen på ROM Eiendoms landarealer	Evaluering av mulig grunnforurensning datert 05.12.2012	Cowi	ROM
Forurensning i grunnen i sjøen	Miljøteknisk sedimentundersøkelse datert 09.12.2011	Rambøll	ROM og Hotellet

Sjøarealet

Det er foretatt prøvetaking av sjøbunnen utenfor planområdet. Iht. ”kriterier for friskmelding” i veileder for risikovurdering av forurenset sediment (Klif 2011) viser de kjemiske analyser av prøvene at sjøarealene utenfor ROM eiendomslandarealer er å anses som ”friskmeldt” Småbåthavn øker risiko for oppvirling og spredning.

Landarealet

Det er gjort miljøtekniske grunnundersøkelser av landarealet. For boligområder gjelder at massene i den øverste 1 m skal tilfredsstillende tilstansklasse 2 i Klifs veileder. Resultatene viser at kravet er tilfredsstillende for alle prøver, bortsett fra en mindre overskridelse av alifater (olje) i en av prøvene. Forurensningen kan skyldes spill fra kjøretøy/gravemaskin.

Avbøtende tiltak

Da planområdets landarealer i dag benyttes til anleggsområde, har det ikke vært mulig å ta prøver med den tettheten Klif krever. Det er derfor stilt krav om at det skal gjennomføre supplerende utredninger i forbindelse med rammesøknaden. Hele utearealet/lekearealet i boligområdet skal ligge over parkeringskjelleren, og det er derfor ingenting som tyder på at området ikke kan benyttes til boligområde.

For en grundig redegjørelse av temaet, se ovennevnte rapporter.

h. Landskapsvirkning

Dagens situasjon, antatte problemstillinger og utredningsbehov

Det overordnede landskapstrekket er sjøen på den ene siden og den dominerende fjellveggen på den andre siden. Mer lokalt innenfor planområdet er det i dag en bygning og en molo på området.

Ved etablering av tiltaket som beskrevet over så vil selve planområdet og dets umiddelbare nærhet bli mye endret. Det gjelder både på land og til vanns. Det er ikke bolignaboer i nærheten. Følgende skal utredes:

- Virkningen av foreslåtte byggehøyder, bygningsvolum lokalt i forhold til nærområdet og i forhold til landskapsrommet.
- Kontakt mellom sjø og land (herunder viktige siktlinjer).
- Viktige siktlinjer som skal vises/utredes:
 - siktlinje fra nordre utgang for ny jernbanestasjon i fjell mot sjøen.
 - siktlinje fra Dulpen mot sjøen og Sandebukta.
 - sjøkontakt/siktlinjer fra dagens parkeringsplass for jernbanen mot sjø/småbåthavna.

Utredningsmetode

For å illustrere de visuelle konsekvensene av planforslaget vil det bli utarbeidet for eksempel 3D-perspektiver/fotomontasjer, snitt og lignende illustrasjoner.

Denne type illustrasjoner må både belyse tiltakets konsekvenser i seg selv internt på planområdet, men også dets påvirkning og konsekvenser for nærområdet. I tillegg til illustrasjoner skal det lages en beskrivelse og en vurdering av konsekvensene.

Prosjektet landskapsvirkning som helhet skal illustreres, beskrives og vurderes. Her vektlegges blant annet områdets virkning som del av en "byport".

Arkitekturens hoveduttrykk vurderes i forhold til eksisterende bebyggelse langs sjøkanten i sentrum.

Sol- og skyggediagrammer skal vise tiltakets konsekvenser for solforholdene for tilliggende arealer.

Iht. planprogrammet inneholder alternativ 2 en vesentlig andel næringsarealer, og med høyder på 4 og 5 etasjer, mens forslagsstillers utbyggingsalternativ /alternativ 1 er et rent boligalternativ med høyder på 6-9 etasjer. For enkelhets skyld er også alternativ 2 vist som et rent boligalternativ.

Fra Dulpen mot Smørstein



0-alternativet



Alternativ 1 (Forslagsstillers utbyggingsalternativ)



Alternativ 2

Utbyggingsalternativene vil gi Holmestrand en tydelig avgrensning mot nord enn i dag/i 0-alternativet. Alternativ 1, med et 9 etg. bygg, vil gi en markant avslutning på byformen, mens i alternativ 2 trappes byformen gradvis ned mot omgivelsene. Fotomontasjen viser at bebyggelsen skaper en rygg mellom kyststien og sjøarealene; og at bebyggelsen må trekkes nærmere sjøarealene enn forutsatt i kommuneplanen for at kyststein skal få en urban karakter. I forhold til nærvirkningen av prosjektet vil dekomponering av fasadene og en variasjon i fargebruken være et vesentlig avbøtende tiltak.

Perspektiv - fra nord



0-alternativet



Alternativ 1 (Forslagsstillers utbyggingsalternativ)



Alternativ 2

Perspektivene viser at begge utbyggingsalternativene, sammen med Hotellets utbygging, vil danne en ny bydel i Holmestrand. Pga. avstanden til eksisterende bybebyggelse sør for Dulpen, kan den nye bydelen ha høyder som foreslått i alternativ 1. For at ny bebyggelse ikke skal bli dominerende i fjernvirkningsperspektivet, sett fra fjorden, - er det i bestemmelsene foreslått at materialbruk/fargebruk skal brukes som virkemiddel for å gi en god tilpasning både til landskapet og til eksisterende byform/sentrumsbebyggelse. Materialbruk/fargebruk må bearbeides frem til en rammesøknad.

Perspektivet viser også hvordan kyststiens karakter endres fra Dulpen til planområdet, fra en sti gjennom parken til en mer urbant opparbeidet byrom langs planområdet, og videre som en sti nordover mot Smørstein.

Den visuelle landskapsvirkningen av foreslått arealbruk i sjøarealene er lik for alternativ 1 og 2. Fotomontasjen viser hvordan en ny småbåthavn kan bidra til å øke attraktiviteten både for kyststien, hotellet og for boligområdet i alternativ 1.

Byport fra nord



Alternativ 1

Den nordre boligblokka som markeringsbygg og byport mot nord. Rommet mellom fjellet og bygg i 9 etg. er relativt lite, men pga. bebyggelsesstrukturen, - med siktlinjer ut mot fjorden, - vil situasjonen tåle et såpass høyt bygg.



Alternativ 2

Den nordre boligblokka i 4 etg. er lavere enn bebyggelsen for øvrig og danner en avtrapping av byformen mot nord. Området vil samlet sett danne møtet med Holmestrand nordfra.

Alternativ 1 fremstår som den mest tydelige byporten fra nord. Se også perspektiv over.

Oppriss mot Langgate



Alt 1

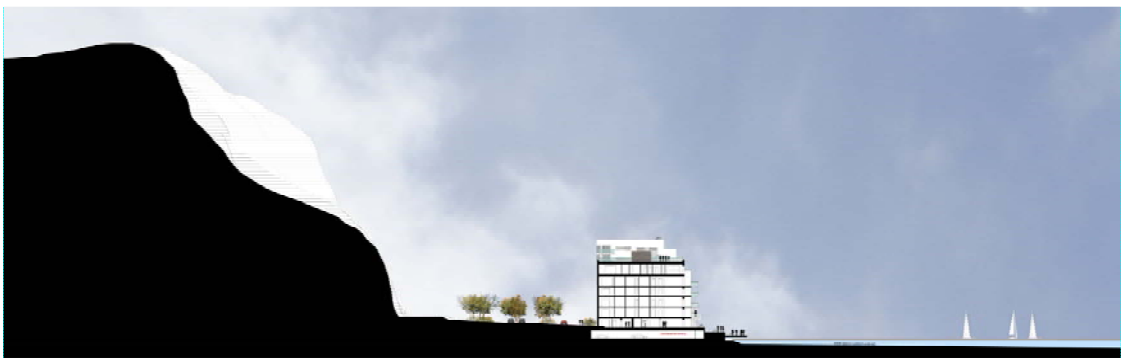
Opprisset viser hvordan bebyggelsesstrukturen både vil danne en vegg langs bygaten Langgate, samtidig som strukturen gir god sikt ut til sjøen. Bebyggelsen "rammer inn" den nye sjøutsikten. Den åpne strukturen gjør også at situasjonen tåler bebyggelse på 6 og 9 etasjer.



Alt 2

Alternativ 2 har de samme byplankvalitetene som alternativ 2 mht. forholdet til Langgate og sikt til fjorden, men alternativet gir en langt dårligere utnyttelse av et svært sentralt byområde.

Snitt gjennom bygg B



Alternativ 1



Alternativ 2

Oppriss mot sjøen



Alt 1



Alt 2

Opprissene over viser at pga. det høye byfjellet, vil planforslaget med de foreslåtte høydene i alternativ 1 få en god landskapsvirkning.

Det høye byfjellet gjør at nærområdet tåler høyder som foreslått i alternativ 1, samtidig som at området får en god landskapsvirkning. Opprissene viser at den åpne bebyggelsesstrukturen er viktig for å begrense prosjektets fjernvirkning/landskapsvirkning.

Planområdet ligger på en relativt smal landstripe, men pga. den åpne lamellstrukturen som sikrer sikt ut til fjorden, tåler nærområdet mellom byfjellet og planområdet høyder som foreslått i alternativ 1. Pga. byfjellets høyder, tåles også høyder som foreslått i alternativ 1 i forhold til det store landskapsrommet mellom byfjellet og sjøen. Alternativ 1 fremstår også med tydeligst virkning som byport.

i. Rekreasjon og friluftsliv

Dagens situasjon og antatte problemstillinger

Sør for planområdet er det opparbeidet et friområde med park og badestrand. I kommuneplanens avrealdel er sjøkanten avsatt til strandpromenade og et lite areal nord for planområdet er avsatt til friområde. Disse arealene er ikke opparbeidet. Eksisterende molo er i kommunedelplan for bysentrum vist som friområde.

Utredningsbehov og utredningsmetode

Prosjektets betydning for området bruks- og opplevelseskvalitetene skal vurderes av landskapsarkitekt eller lignende. Følgende tema skal inngå i denne vurderingen:

- Opplevelseskvaliteter knyttet til sjøutsikt.
- Virkningene av økt båttrafikk.
- Virkningen for kyststien nordover mot Smørstein (passasje langs brygge).
- Positive effekter for rekreasjon og friluftsliv for eksempel knyttet til bryggeområdet skal fremgå. Vurderingene skal begrunnes faglig med utgangspunkt i relevante eksempler eller annen fagkunnskap.
- Hvilke kvaliteter prosjektet tilfører byen skal også fremgå: Bryggeområdet vil være tilgjengelig for allmennheten, forbindelse til kyststien, etc.
- Forbindelsen til Nordre sikksakk skal kartlegges.

Det planlegges et relativt stort antall nye byboliger der de private utearealene er tenkt mellom blokkene og som balkonger/private utearealer på bakkeplan..

Følgende forhold bør utredes når det gjelder uteoppholdsarealene innen planområdet:

- Uteoppholdsareal i kvm pr boenhet.
- Sol/skyggediagrammer med beregninger av antall soltimer på ulike tidspunkt.
- Mål for romlighet (eks uttrykt som forholdet mellom byggenes høyde og utearealets bredde).
- Utearealene brukbarhet må også dokumenteres mht. hvilken type vegetasjon kan opparbeides over garasjekjelleren.

Kyststien og sjøarealene er planlagt i nær sammenheng med Hotelllets planlagte utbygging. Redegjørelsen nedenfor forutsetter at Hotelllets utbyggingsprosjekt gjennomføres.

Prosjektets betydning for området bruks- og opplevelseskvaliteter

Opplevelseskvaliteter knyttet til sjøutsikt

Fra balkonger, utearealer på bakkeplan, fra kyststien og strandarealene vil det være sjøutsikt. Evt. skråstilling av vinduer kan også gi leilighetene nærmest Langgate sjøutsikt. Også fra Jernbaneverkets parkeringsplass og fra Langgate er det siktlinjer ut til fjorden:



Siktlinje fra Jernbaneverkets parkeringsplass og ut til fjorden - alt. 1



Siktlinje fra Jernbaneverkets parkeringsplass og ut til fjorden - alt. 2, basert på at bebyggelsesstrukturen i alternativ 2 er lik alternativ 1 som forutsatt i planprogrammet. Dersom planområdet skal utbygges med en vesentlig andel næring, vil det være mest hensiktsmessig at lamellene i næringsbebyggelsen henger sammen for eksempel med en broforbindelse, og noe av utsynet mot fjorden vil kunne bli brutt.

Virkningene av økt båttrafikk i forhold til bruks- og opplevelseskvaliteter

Usikkerhetsmomenter mht. størrelse, type og antall båter i småbåthavna, gjør at det på plannivå ikke er mulig å utrede hvor mye støy det vil være fra småbåthavna. Aktiviteten i småbåthavna vil, i alle fall i helgene sommers tid prege strand- og sjøarealene, men områdets beliggenhet i sentrumssonen tilsier at området bør ha en blandet arealbruk der aktivitetene ligger tett på hverandre for å oppnå ønsket urbanitet. Stor aktivitet i båthavna må derfor anses som en positiv opplevelseskvalitet i området.

Virkningen for kyststien nordover mot Smørstein (passasje langs brygge).

Gode urbane arealer karakteriseres ofte av "shared space", dvs. at mange mennesker bruker samme areal til forskjellige aktiviteter. Noe av begrunnelsen for at bebyggelsen er lagt nærmere sjøarealet enn forutsatt i kommuneplanen, og at areal for kyststi i kommuneplanen dermed er smalere enn forutsatt i kommuneplanen, er ønsket om et fortettet urbant areal langs sjøen. Foreslått bebyggelse vil ligge som en "rygg" langs kyststien, og vil sammen med foreslått bredder på kyststi og trebrygge danne et romforløp med gode dimensjoner langs sjøarealet.

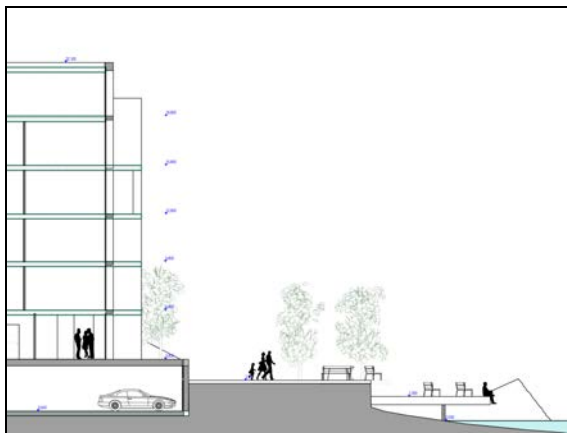
Langs kyststien er det tenkt tilrettelagt for ferdsel for gående/syklende i tillegg til benker og møteplasser, og nærheten til boligene og småbåthavna gjør at kyststien vil gå gjennom planområdet som en integrert del av det urbane strand- /kaiarealet.

Dette innebærer at kyststien vil ha preg av stor variasjon og opplevelserikdom langs traséen, - fra kaiarealene i sentrum, langs parken i Dulpen, langs trebrygge/småbåthavn og boligområde i planområdet og videre langs strandarealene nordover.

Den konkrete utformingen av kyststien avklares i utomhusplanen, der det bl.a. må sikres at det tilrettelegges for minst mulig konflikt mellom syklende/gående langs Kyststien, brukere av småbåthavna og andre som oppholder seg langs kyststien/ strandpromenaden.

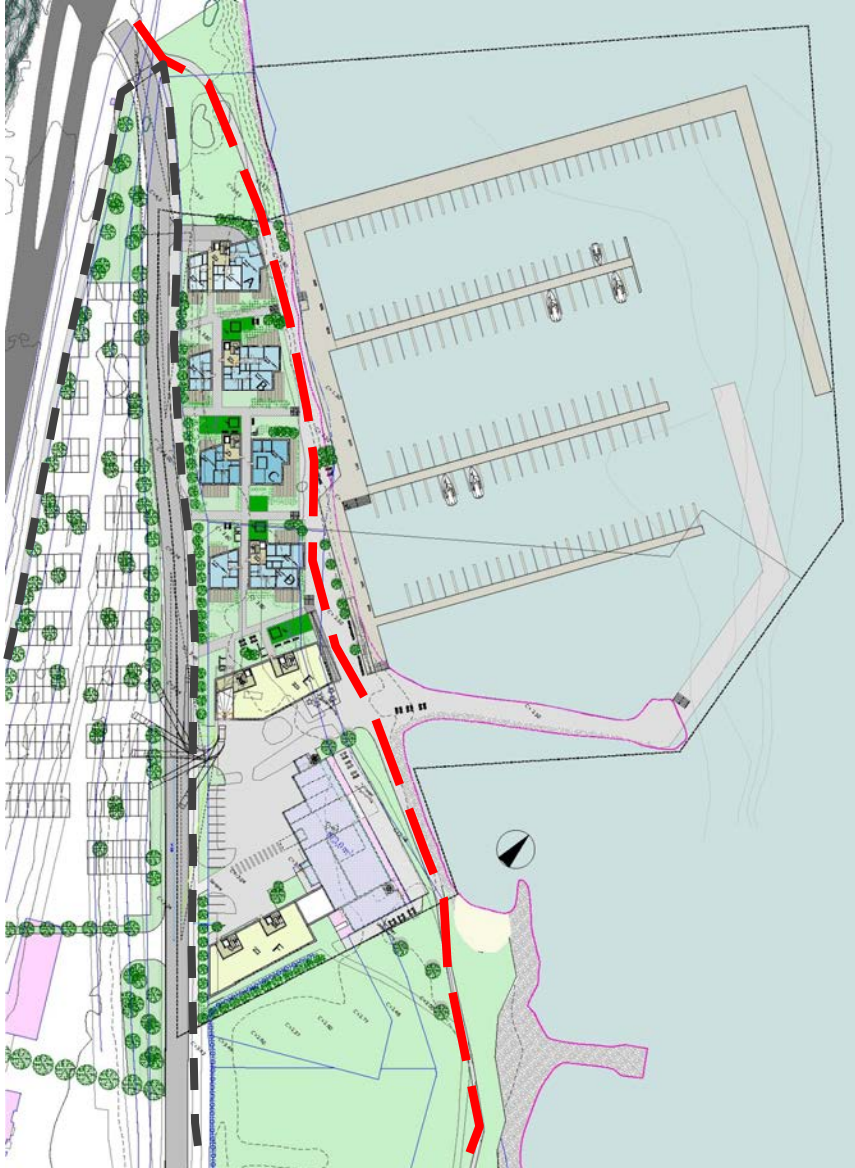
Med bredden på kyststien som er vist i illustrasjonsprosjektet (5,5 – 12 m), vil dette kunne løses på en måte som sikrer trygg ferdsel samtidig som de urbane møteplassene ivaretas.

Foreslåtte høydeforskjell mellom kyststien og boligene gjør at kyststien ikke vil oppleves som privatisert.



Forholdet mellom boligens utearealer, kyststien og trebrygge.





Trace for kyststien (rød stiplet) fra Dulpen, gjennom planområdet og videre i retning Smørstein. Planen viser også evt. sammenkobling nord for planområdet mellom fortau, kyststien og gangvei langs stasjonområdet (Svart stiplet).

Positive effekter for rekreasjon og friluftsliv for eksempel knyttet til bryggeområdet Hvilke kvaliteter tilfører prosjektet til byen?

Foreslått bruk og utforming av sjø- og strandarealene må sees i sammenheng med forslag til detaljregulering på hotellets tomt, og er derfor omtalt samlet nedenfor.

Reguleringsplanen legger opp til at kyststien blir offentlig turvei, og at småbåthavn med trebrygge og utriggere og eksisterende molo blir åpen for allmenn tilgjengelighet

Den viktigste opplevelseskvaliteten med kyststien som ferdselsåre og turvei er nærheten til sjøarealet og sjøutsikten, men ved å legge til rette for opphold og bruk av strandsonen og sjøarealene, tilføres ny bruk og nye opplevelseskvaliteter:

1. Småbåthavnen tilfører aktivitet og opplevelsesverdig både for båteiere, beboere i tilliggende boliger, de som går og sykler langs kyststien og de som oppholder seg på bryggeanleggene.
2. Eksisterende molo er allerede i dag et rekreasjonsområde og har opplevelsesverdi i forhold til det å komme seg ut på sjøarealet, men vil få økt attraktivitet pga. aktiviteten i småbåthavnen.
3. Nye trebrygger vil ligge langs hele planområdet nord for dagens molo. Trebryggene vil ligge ca. 1 m lavere enn kyststien og gir et maritimt bryggemiljø nær sjøarealet og vil bli en integrert del av småbåthavna.
4. Sitteplasser både langs trebrygge og kyststi gir mulighet for møteplasser og opphold langs sjøarealet.
5. Både kyststi, molo og trebryggene vil være tilgjengelig for rullestolbrukere.
6. Bygg E vil ha en aktiv fasade i 1. etg. ut mot kyststien. Dersom markedet tillater det, bør det legges opp til utadrettet virksomhet i 1. etg.).
7. Kyststien kobles sammen med eksisterende kyststi i Dulpen med mulighet for videreføring av kyststien til Smørstein nord for planområdet.

Illustrasjonsplanen viser også mulighet for andre kvaliteter (disse er ikke nedfelt i reguleringsbestemmelsene da dette bør bearbeides videre i rammesøknaden):

8. Sittetrapp gir mulighet for å komme ned til sjøen.
9. I tillegg til uteservering på hotellet kan det også være uteservering (illustrasjonsprosjektets bygg E) og evt. ut på brygga.
10. Lekeplass
11. Planen tilrettelegger for at allmennheten kan spasere gjennom boligområdendes fellesarealer for å komme fra Langgate til kyststien.

Kyststien vil ikke få samme intensitet langs hele sjølinjen, men vil få et tyngdepunkt mellom hotellet eksisterende molo og bygg E, med utadrettet virksomhet i bygg E (for eksempel café og uteservering ved bygg E/ut på moloen) og evt. en lekeplass. I dette området møtes gangtrafikken fra kyststien, fra boligområdet og fra gående som kommer fra Langgate og stasjonsområdet.

For relevante eksempler på bruk og utforming av sjø- og strandarealene, se illustrasjon neste side.

Forbindelsen til Nordre sikksakk

Iht. registreringer gjort av Botne historielag, er Nordre sikksakk gangsti som går fra Sommerro med mot sjøen nord for jernbanestasjonen. Opplysningen fremkommer gjennom kartlegging av ferdselsminnet "Bellevue" som er et utsiktpunkt på plataet vest for planområdet (se vedlegg). Stien var tiltenkt badegjester som skulle besøke Holmestrand bad, og ble etablert en gang tidlig på 1800-tallet. Det fremkommer av historielagets registrering at stien "ble fjernet da veien ble bygget inn til fjellet før den gikk inn i Holmestrandtunnelen"

Reetablering av nordre sikksakk kan være aktuelt som fremtidig gangforbindelse til jernbanestasjonen, men det er i denne saken ikke vurdert hvorvidt det er realistisk å reetablere Nordre Sikksakk som en fremtidig gangforbindelse. (Etter det forslagsstiller kjenner til, vil evt. heistilknytning mellom boligområdene på plataet og jernbanestasjonen utredes av jernbaneverket i forbindelse med forslag til reguleringsplan for jernbaneområdet).

Boligkvaliteter

Uteoppholdsareal i kvm pr boenhet

Iht. kommunedelplan for bysentrum skal det i områder med blandet arealbruk avsettes et minimum uteoppholdsareal pr. boenhet etter følgende norm:

1-2 roms leilighet 6 m²

3 roms eller større 10 m²

I rene boligområder er kravet 25 m² pr. boenhet. Pga. områdets nærhet til knutepunktet, og dermed ønske om høy utnyttelse, er de laveste utearealkravene i KDP lagt til grunn for planen. Områdets umiddelbare nærhet til Dulpen tilsier også at de laveste kravene følges.

Det er i reguleringsplanen stilt krav om at alle leiligheter skal ha balkong, takterrasse eller direkte atkomst til privat uteplass på terreng, og at det innenfor arealkravene ovenfor skal opparbeides nærlekeplass med sandlekeplass, lekestativ, benk og lignende. I tråd med føringene i kommunedelplan for bysentrum er det i planen lagt til grunn at maksimalt 20 boenheter skal være felles om en nærlekeplass på min. 50 m², at lekeplassene skal søkes plassert i trafikksikkert, støyskjermet og solrikt område. Lekeplassene skal i størst mulig grad skjermes mot vind med vegetasjon. Ovennevnte krav som er nedfelt i reguleringsbestemmelsene, er ivaretatt i utbyggingsalternativet.

Sol/skyggediagrammer

Boenheter med ensidig orientering mot nord tillates ikke. Relativ romslige byggerenser innebærer at endelig plassering, planløsning og form på nye boliger er ikke fastlagt i planen, men det er stilt krav om at ny bebyggelse gis en utforming som i størst mulig grad sikrer gode sol- og lysforhold i leilighetene og på private uteplasser.

I tillegg til at det er lagt vekt på at det skal være sikt gjennom området fra Langgate og ut til fjorden, er boligbebyggelsens bebyggelsesstruktur basert på ønske om at flest mulig leiligheter får sjøutsikt, at det blir mest mulig sol på utearealer og fasader/balkonger og på utearealene på bakken. Det er spesielt lagt vekt på gode solforhold på ettermiddagen.

Det er utarbeidet sol- og skyggediagrammer både for alternativ 1 (forslagsstillers utbyggingsalternativ) og alternativ 2:

Alternativ 1:

Vår – og høstjevndøgn

Kl. 08.00 er det sol på del av utearealet og balkongene som ligger mot kyststien og på kyststien/i strandarealene.

Kl. 10.00 er det skygge både på utearealer og balkonger

Kl. 12.00 er det sol på utearealer og fasader og balkongene mot vest / sørvest.

Kl. 14.00 får balkongene mot kyststien solen tilbake, og det er sol på store deler av private utearealet, mens mye av kyststien blir liggende i skyggen av prosjektet.

Kl. 16. ligger både fasader, utearealer og kyststien i skyggen av fjellet, mens deler av takterrassene fortsatt har sol.

Sommersolverv :

Kl. 08.00 er sol på del av utearealer mot sjøen, på kyststien og strandarealene, på balkonger og fasader mot sjøen og delvis på fasader mot sørøst.

Kl. 10.00 er det skygge på utearealer og hovedfasader som vender mot uterommene, mens det er sol på kyststien og i strandarealene.

Kl. 12.00 er det sol på store deler av utearealene og på alle hovedfasadene som vender mot uterommene.

KL. 14.00 er det sol på mer enn halvparten av uterommene, mens nye boliger kaster noe slagskygge over kyststien.

Kl. 16.00 er det sol på hele utearealet, men noe slagskygge på kyststien.

Kl. 18.00 har sola fortsatt ikke gått ned over planområdet, og det er sol på ca. halvparten av utearealene. Store deler av kyststien ligger i skyggen, men det er fortsatt sol på bryggeanlegget.

Kl. 20.00 ligger hele planområdet i skyggen bak Holmestrandfjellet, men det er fortsatt sol på takflatene.

Evt. takhager vil ha sola hele dagen helt til solen går ned bak fjellet

- Sol- og skyggeanalysene viser at i forbindelse med rammesøknad bør det gjøres en vurdering av om lekeplasser bør legges nord i uterommet.
- Sol- og skyggediagrammene viser at flest mulig boliger være gjennomgående for å få flest mulig soltimer på fasade.

Se vedlagte sol- og skyggediagrammer for alternativ 1.

Alternativ 2:

Selv om Alternativ 2 iht. planprogrammet er et alternativ der en vesentlig del av arealet skal avsettes til arbeidsintensiv næringsvirksomhet (kontor e.l.), er det også utarbeidet sol- og skyggediagrammer for dette alternativet. Da Alternativ 2 har lavere høyder enn alternativ 1, vil solforholdene for evt. boliger i dette alternativet bli noe bedre, avhengig av boligenes plassering innenfor bebyggelsesstrukturen.

Se vedlagte sol- og skyggediagrammer for alternativ 2.

Mål for romlighet

Alternativ 1:

Det sørlige uterommet har en bredde fra 12 -18 m fra fasade til fasade, mens bygningshøyden mot dette rommet varierer fra 16,5 m til 22 m.

Det nordligste uterommet har en bredde varierende fra 10,0 – 18,8 m fra fasade til fasade mens bygningshøyde er på henholdsvis 16,5 m til 25,5 m.

Alternativ 2:

Det sørlige uterommet har tilsvarende bredde som alternativ 1, mens bygningshøyden mot dette rommet varierer fra 13,6 m til 19 m.

Det nordligste uterommet har tilsvarende bredde som alternativ 1, mens bygningshøyde varierer fra 13,6 m til 19 m.

Vegetasjon

Over o.k. tak over parkeringskjeller i skal det etableres et vekstlag på minimum 0,5 m som gir mulighet for planting av busker. For etablering av trær som del av skjermingsvegetasjon må det bygges opp avgrensede plantefelt/kasser som gir tykkere vekstlag.

Det er i bestemmelsen stilt krav om at planområdet skal ha beplantning med sikte på å skape mest mulig vindstille oppholdssoner. Dette innebærer flersjiktet vegetasjon, dvs. vegetasjon i flere høyder.

j. Byutvikling

Dagens situasjon og antatte problemstillinger

Planområdet kan ikke sies å være 100% en del av Holmestrand sentrum i dag, selv om det ligger rett nord for sentrum og svært nær jernbanestasjonen. Tiltaket ligger innenfor et område som i kommuneplanens arealdel er satt av til framtidig sentrumsformål. Det er altså kommunens ønske å utvide Holmestrand sentrum nordover til hotellområdet/jernbanestasjonen.

Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til et viktig knutepunkt. Regional plan for bærekraftig arealpolitikk som er under arbeid vektlegger arbeidsintensiv næringsvirksomhet ved knutepunkt. Dette er også nevnt som retningslinje i kommuneplanen. Kommuneplanen (planbeskrivelse) sier at samlokalisering etter ABC prinsippet skal vektlegges.

Utredningsbehov og utredningsmetode

et skal beskrives og vurderes hvilke konsekvenser tiltaket vil ha for Holmestrand som by, for byens utvikling samt for eksisterende sentrum. Områdets potensial for arbeidsintensiv næringsvirksomhet skal vurderes i forhold til dagens marked. Arealformål vurderes i forhold til planområdets tomtekvantiteter og i forhold til mulighet for etablering av arbeidsintensiv næring i nærområdet.

Tiltakets konsekvenser i forhold til Holmestrand som by, for byens utvikling samt for eksisterende sentrum.

Forslagsstiller mener at det ikke er relevant å vurdere konsekvensene av en vekstretning nordover/i tilknytning til hotellet og jernbanen; planområdet inngår som sentrumsområde både i kommuneplan og kommunedelplan for sentrum og konsekvensene av en vekstretning nordover forutsettes å være utredet i overordnede planer. Det som er beslutningsrelevant i denne reguleringssaken, er om det vil ha forskjellige konsekvenser for Holmestrand by om planområdet utbygges til bolig (utbyggingsalternativ 1) eller med vekt på arealintensiv næring (utbyggingsalternativ 2) som forutsatt i overordnede planer.

Boligbydel kontra kontorbydel.

Planområdet er avsatt til sentrumsformål i kommuneplanens arealdel og i kommunedelplan for sentrum. Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (under arbeid) og retningslinje til kommuneplanens arealdel tilsier at området skal gis høy utnyttelse med vekt på arealintensiv næring, og at innslag av boliger i størst mulig grad skal knyttes til hotelldriften.

Overvekt av bolig:

- En overvekt av boliger gir grunnlag for en styrking av boligandelen i sentrum; økt boligandel tilrettelegger for større kundegrunnlag for sentrumsforretningene og at både planområdet og bygatene i sentrum fylles med byliv både på dagtid og på kveldstid.
- En overvekt av boliger vil bidra til liv langs kyststien /strandpromenaden og tilrettelegge for at friområdet i Dulpen brukes mer, ikke bare på sommeren.
- Lekearealer, umiddelbar nærhet til Dulpen og sjønære rekreasjonsarealer gjør at boligområdet kan trekke barnefamilier til sentrum.
- Eldre vil i nær fremtid utgjøre en stor andel av befolkningen. Både erfaring og fremtidsforskning tilsier at seniorer forstas vil søke boliger i nærheten av off. privat service, godt tilrettelagt transport og kulturtilbud. Holmestrand har en stor andel eldre bebyggelse, og det antas at en stor del av bygningsmassen ikke har tilgjengelige boenheter (Ikke heis/ikke tilpasset rullestolbrukere med mer). En utbygging av planområdet med en overvekt av boliger gir mulighet for å dekke et etterspurt boligbehov for nye, universelt uformede boliger for seniorer.

Stor næringsandel:

En overvekt av arealintensiv næring (kontor) gjør at næringsområdet blir dødt etter kontortid. Kontorvirksomhet vil kunne bidra til økt belegg av hotellet, og vil kunne bruke strandpromenaden som lunsjsted på fine sommerdager.

Shoppingundersøkelser viser at mange som arbeider i sentrum, men som bor et annet sted, gjør småhandel i sentrum før de drar hjem. Bortsett fra dette, vil et næringsprosjekt ikke bidra til økt aktivitet verken i planområdet eller i sentrum.

Iht. utredningsalternativ 2 skal det vurderes å regulere næring i hele 1. etg. i alle bygg /eller å avsette ett av byggene til næringsformål. Begge disse løsningene anses som dårlige løsninger av hensyn til innkikk til boligens utearealer.

Sentrumskvartalene sør for rådhuset har blandet arealbruk inkl. forretninger, caféer på gateplan og danner en kompakt urbane kjernen i byen (navet). Den urbane intensiteten avtar nord for Rådhuset frem til dagens avslutning av byen ved jernbanestasjonen. Det anses viktig for Holmestrand som by å opprettholde denne strukturen. Bolig medfører ingen utarming av eksisterende sentrum så lenge som at det ikke legges typiske sentrumsfunksjoner til området. Vedr. kontor; se nedenfor.

Både utnyttelse av planområdet til en overvekt av bolig og overvekt av/stor innslag av næring vil kunne være positivt for Holmestrand by, - i forhold til konsekvenser for Holmestrand som by: Boligformålet utmerker seg positivt ut i fra at boliger vil bidra til aktivitet i planområdet over hele døgnet, at bolig tilfører aktivitet til kyststien/ tilleggende strandarealer/Dulpen og gir grunnlag for å forsterke aktivitet i sentrum.

Områdets potensial for arbeidsintensiv næringsvirksomhet skal vurderes i forhold til dagens marked.

Fag og avgrensning av utredningene	Utredninger	Konsulent Kontaktperson	Bestiller av utredningene
Potensialet for arbeidsintensiv næring på eiendommen kontra bolig.	Notat datert 25.10.2012	Eiendomsmegler Rune Tveiten i DnB	ROM eiendom og Holmestrand Fjordhotell eiendom

Eiendomsmegler Rune Tveiten i DnB har vært engasjert for å vurdere potensialet for arbeidsintensiv næring på eiendommen kontra bolig.

Holmestrand har i dag ikke så mange arbeidsplasser som krever høyere utdanning, og dette hemmer de bedriftene som trenger slik kompetanse. Mange synes det er mer lukrativt å jobbe i nabobyene der fagmiljøene er større. Det er p.t. flere ledige kontorarealer i Holmestrand (3.000 m² ledig forretning og kontorarealer i sentrum og ca. 12.000 m² utenfor sentrum). Dette innebærer at det i overskuelig fremtid ikke er grunnlag å oppføre nybygg (kontor) i planområdet. Det påpekes også at forretning/kontor i planområdet vil kunne komme i konkurranseforhold til et sentrum som allerede i dag sliter, jfr. ledige arealer over. Eiendomsmegler mener leiligheter i dette området vil appellere både til innflyttere og lokalbefolkningen.

Arealformål vurderes i forhold til planområdets tomtekvalliteter og i forhold til mulighet for etablering av arbeidsintensiv næring i nærområdet.

Tomtekvalliteter

Tomtekvalliteter bolig:

Sol- og skyggediagrammene viser at tomten har relativt sett gode solforhold hele året. Tomten har svært gode utsiktsforhold, har umiddelbar nærhet til rekreasjonsarealer i Dulpen, langs kyststien/sjøarealene. Tomten har gangavstand fra boligene til sentrum med alle servicefunksjoner. Tomten er noe støyutsatt, men kan støyskjermes (se kap. om støy over).

Tomtekvalliteter næring:

Tomten er godt synlig, både fra innfartsveien fra nord og fra jernbanestasjonen, har god tilgang til hovedveinettet, og den umiddelbare nærheten til jernbane- og buss-stasjonen gjør at mange ansatte kan reise kollektivt.

Holmestrand bys østvendte beliggenhet ”i skyggen av ” fjellet, gjør at boliger må ha prioritet på arealer med gode solforhold slik som det er i planområdet. (Næringsarealer bør legges til arealer med mindre ettermiddagssol nærmere fjellet.) Utsiktsforholdene og nærheten til rekreasjonsarealer i Dulpen, langs kyststien/strandpromenade, i småbåthavnen tilsier også at boligformål bør prioriteres i planområdet.

Muligheter for å etablere arbeidsintensiv næring i nærområdet.

Innfartsparkering (overflateparkering) på Jernbaneverkets arealer vest for planområdet legger beslag på store arealer ved kollektivknutepunktet. Arealet er avsatt til sentrumsformål i kommuneplanens arealdel, og pga. områdets nærhet til kollektivknutepunktet, er området egnet til foretting. Det samme gjelder Verkstedtomta som eies av ROM Eiendom som er regulert til bolig, kontor, allmennyttig formål og bevertning med et maks. areal på 11.000 m². Både Verkstedtomta og Jernbanetomta ligger nærmere skrenten, og har dårligere solforhold/tomtekvalliteter enn planområdet og er derfor bedre egnet til næring enn planområdet.



Skisse som viser muligheter for etablering av arealintensiv næring(kontor) i nærområdet. Innfartsparkering på jernbaneverkets tomt kan ligge i p-kjeller og/eller på bakkeplan under næringsbebyggelsen. Mulighet for ny næringsbebyggelse i nærområdet vist med blått. (Planområdet vist med rød strek).

Nye overordnede føringer fremkommet etter at planprogrammet ble vedtatt:

I brev fra Miljøvernministeren til alle Fylkesmann.31.08.2012 med overskriften "Fylkesmannens rolle i arbeidet med å sikre en tilstrekkelig boligutbygging" sier ministeren bl.a. at "Det skal legges vekt på økt konsentrasjon av utbygging i byggesonen i by og tettstedsområder, Innenfor gangavstand fra stasjoner/knutepunkter på hovedårene for kollektivtrafikknettet kan utbyggingshensyn tillegges større vekt enn vern, under forutsetning av at det planlegges en konsentrert utbygging og at det tas hensyn til kulturmiljøer og grønnstruktur." Det poengteres også at Fylkesmennene skal bruke innsigelsestretten sin for å sikre boligbygging med høy utnyttelse ved kollektivknutepunktene.

I intervju i Dagen 26.09.2012 (Se vedlegg) befester miljøvernministerens den nasjonale boligpolitikk: "Mitt råd til kommuner og utbyggere er: Tenk kollektivt! Flere og flere vil bo nærmere tilbudene i sentrum av byene, og da må det sørges for at boligtilbudet blir stort nok i disse områdene, sier Solhjell". Solhjell påpeker at boligbygging ved sentrum er god klimapolitikk, da dette reduserer bilbruken.

Artikkelen oppsummerer ministerens føringer:

- Tettere byer
- Høyere blokker
- Boliger nær tog og T-bane

Oppsummering og konklusjon – Byutvikling (bolig versus næring)

Områdets tomte kvaliteter, tilsier at planområdet bør benyttes til bolig. Boliger gir grunnlag for økt aktivitet både i planområdet og i sentrum, samtidig som at manglende markedsmessig grunnlag for etablering av kontorarbeidsplasser og ovennevnte føringer fra miljøvernministeren tilsier at området bør utvikles til bolig.

k. Risiko- og sårbarhetsanalyse

Fra planprogrammet:

Det skal gjennomføres en detaljert risiko- og sårbarhetsanalyse der reell fare, både naturgitte og menneskeskapte, skal beskrives og vurderes. Vurderingene skal grunngis.

Sikkerhetskravene i teknisk forskrift (TEK 10) og NVEs retningslinje 2/2011 legges til grunn for utredningstemaene knyttet til naturfare. For temaene stormflo og havnivåstigning legges også DSBS veileder "Håndtering av havnivåstigning i kommunal planlegging" sammen med lokale vurderinger av vind og bølge oppstuvning til grunn.

Fag og avgrensning av utredningene	Utredninger	Konsulent Kontaktperson	Bestiller av utredningene
ROS-analyse Omfatter både ROM Eiendom og Holmestrand Fjordhotell Eiendoms arealer	Notat datert 05.11.2012	Asplan Viak AS	ROM eiendom og Holmestrand Fjordhotell eiendom

Hendelser som er vurdert å være sannsynlige og/eller ha alvorlige til svært alvorlige konsekvenser krever tiltak. Hendelser med slikt risikonivå er vurdert nærmere med forslag til avbøtende tiltak :

Naturreisiko og forslag til avbøtende tiltak:

Holmestrandfjellet kontrolleres jevnlig av geologer og sikringstiltak er utført. Det er lite sannsynlig at planområdet vil bli rammet av ras fra Holmestrandfjeller, men den kontinuerlige oppfølgingen og kontroll av fjellet er nødvendig for å forhindre ras som kan få alvorlige konsekvenser.

Lokalstabilitet for prosjektet på søndre delen av området (Holmestrand Fjordhotell Eiendom AS), samt vurderinger av grave- og fundamenteringsløsninger må kontrolleres ved senere detaljprosjektering.

Undersøkelser av type masser og forurensning som viser at det i hovedsak ikke er forurenset grunn på tomte.

Historisk har flom og springflo ikke vært et stort problem for Holmestrand. Men bebyggelsen langs brygga har i ekstreme tilfeller vært rammet. Kystkommunene må forberede seg på et høyere havnivå i framtiden, og DSB har laget en veileder om kommunenes håndtering av havnivåstigning i arealplanleggingen. I denne rapporten framgår at for områdene innerst i Oslofjorden stiger landområdene såpass mye at dette utjevner mye av havnivåstigningen. Kommuneplanen for Holmestrand har en bestemmelse om at ingen ny bebyggelse kan legges lavere enn kote +2.5.

Beregning av havnivåstigning i Holmestrand kommune viser at havnivået vil stige med 12 cm til år 2050 og 59 cm til år 2100. Foreslått bebyggelse har relativt god margin i forhold til havstigning.

Stormflo er høye vannstander i sjø grunnet værrets virkning. Under spesielle værforhold kan kombinasjonen springflo og stormflo gi svært høye vannstander. Når det gjelder stormflo er viser DSB-rapporten at mulig stormflo er 154 cm over middelvannstanden i år 2050 og 199 cm over middelvannstanden i år 2100. Disse beregningene er usikre og det er i tillegg usikkert hvilken grad klimaendringene vil påvirke stormfloaktiviteten. De beregnede tallene både for havstigning og stormflo kan ikke oppfattes som endelige størrelser i arealplanleggingen. Grunnflaten på planlagt bebyggelse ligger på kote +3,8, men planlagte garasjekjellere kan være utsatt for vannstrømming ved framtidig stormflo. I den videre prosjekteringen må sikkerhetskrav fastsettes og tiltak vurderes for å redusere omfang på skader pga mulig vanninnstrømming i garasjekjelleren. Alternativt må det vurderes om man virkelig skal etablere garasjer under bakken i dette området.

Det er moderat fare for radon i området og det må gjennomføres radonforebyggende tiltak i henhold til teknisk forskrift.

Sårbare naturområder og kulturmiljøer og forslag til avbøtende tiltak:

Det er ikke avdekket risiko knyttet til sårbare kulturminner. Når det gjelder naturmiljø er planen justert slik at utylling i sjøen er erstattet med brygge og dette reduserer konflikter med naturmiljø i sjø.

Teknisk og sosial infrastruktur og forslag til avbøtende tiltak:

Trafikkutredningens forslag til avbøtende tiltak med fortau langs Langgaten, gangfelt over til stasjonsområdet, og tilrettelegging for at mye trafikanter bør benytte kyststien bør nedfelles planbestemmelsene.

Virksomhetsrisiko og forslag til avbøtende tiltak:

Området er utsatt for støy fra veitrafikk.

Det sikres i reguleringsbestemmelsene at avbøtende støytiltak må gjennomføres.

Forhold knyttet til gjennomføring og forslag til avbøtende tiltak:

Økt fare for trafikkulykker i nærområdet i forbindelse med anleggstrafikk.

Anleggsområdet må sikres, og frisisksforhold i kryss/avkjørsler må opprettholdes i anleggstiden.

Forslag til avbøtende tiltak til forslag til detaljplan:

Angitte avbøtende tiltak er foreslått under fagutredningene foran.

For en grundig redegjørelse av temaet, se ovennevnte rapporter og oppsummering av ROS-analyse fra Asplan Viak datert 05.11.12.

1. Barn og unges interesser

Planforslaget ivaretar nærlekeplass ved boligene. Nærlekeplass bør utformes med tanke på sikkerhet i forhold til nærhet til trafikk og sjøarealene. Dulpen vil fungere som kvartalslekeplass.

Planområdet sogner til Ekeberg skole i Hvitvingfossveien 59. På lik linje med andre barns om bor i sentrum, er det relativt lang skolevei for de minste barna, og trafiksikkerhet for skolebarna er heller ikke optimal.

9. Avbøtende tiltak

Fra planprogrammet:

Konsekvensutredningen skal avdekke eventuelle skader og ulemper som kan oppstå ved gjennomføring av tiltaket, både under bygging og i driftssituasjonen. Planforslaget skal redegjøre for evt. avbøtende tiltak som er nedfelt i planforslaget for å avbøte eventuelle forhold som er avdekket i konsekvensutredningen.

Behovet for avbøtende tiltak for å ivaretabadevannkvaliteten ved Dulpen vurderes fortløpende i anleggsperioden, Konsekvensutredningen angir hvilke avbøtende tiltak som er aktuelle og kriterier for når disse skal iverksettes.

Forslag til avbøtende tiltak som er nedfelt i planforslaget

- *Lokalklima:* Krav om at planområdet skal ha en beplantning med sikte på å skape mest mulig vindstille oppholdssoner
- *Biologisk mangfold:* Krav om at flytebrygger forankres med sikte på å gi minst mulig skade på biologisk mangfold på sjøbunnen, jfr. rapport fra BIOFOKUS datert 24.09.2012.
- *Trafikk:* Krav om fortau og gangfelt.
- *Støy:* Krav om støyfaglig utredning ved rammesøknad og avbøtende støytiltak for uteareal og på fasade.
- *Geoteknikk:* Krav om supplerende utredninger og ny vurdering av gesimshøyde som følge av nye geotekniske vurderinger tilknyttet detaljprosjekteringen.
- *Forurensning grunn:* Krav om supplerende utredning ved rammesøknad.
- *Landskapsvirkning:* Krav til utforming, jfr. reguleringsbestemmelsenes § 6.
- *Byutvikling:* ingen avbøtende tiltak anses nødvendig.

Forslagsstiller mener at ovennevnte forslag til avbøtende tiltak veier opp for de konsekvenser/ulempesom tiltak i planen medfører.

10. Sammenstilling

Konsekvensutredningen skal inneholde en sammenstilling av konsekvenser av utredningsalternativene og 0-alternativet (alternativ der dagens situasjon videreføres)..

Konsekvenser av utbygging av strand- og sjøarealene: Alternativ 1 og 2 i forhold til 0-alternativet

Alternativ 1 og 2 er lik mht. utbygging av sjøarealene. Med forslag til avbøtende tiltak, jfr. kap 9 over, vurderer forslagsstiller at utbygging av sjøarealene iht. alternativ 1 og 2 ikke vil få vesentlige negative konsekvenser mht. naturmangfold og forurensning av sjøarealene i forhold til 0-alternativet (ingen utbygging/dagens situasjon). I forhold til rekreasjon og friluftsliv mener forslagsstiller at utbygging av strand- og sjøarealene har en overvekt av positive konsekvenser sett i forhold til 0-alternativet.

Konsekvenser av utbygging på land: Alternativ 1 (forslagsstillers utbyggingsalternativ) i forhold til alternativ 2

I forhold til temaet *byutvikling* har planområdet tomte kvaliteter som tilsier at området bør benyttes til en overvekt med boliger som foreslått i alternativ 1. Utredningen konkluderer med det vil være positivt for sentrum at utbygging av området til bolig og næring i planområdet er positivt for Boliger utmerker seg positivt i forhold til kontorformål/arealintensiv næring da boliger vil bidra med aktivitet i området hele døgnet og vil gi et sterkere grunnlag for å forsterke aktivitet i sentrum. *Planforslagets alternativ 1 har en så åpen og fleksibel regulering, at det også åpner for utredningsalternativ 2 mht. sammensetningen av bolig/næring.* Dvs. at dersom det er markedsmessig bedre grunnlag for å bygge ut del av planområdet for næring, så åpner planforslaget/alternativ 1 for det.

Det er dokumentert at både alternativ 2 og forslagsstillers utbyggingsalternativ/alternativ 1 vil få en god tilpasning m.h.t. *landskapsvirkning* og i forhold til nærområdet, men med bakgrunn i Rikspolitiske retningslinjer om utbygging i knutepunkter, som er forsterket av miljøvernministerens brev av 31.08.2012, tilsier at alternativ 1 bør legges til grunn for planforslaget.

Hensynet til viktige siktlinjer er ivaretatt i begge alternativene.

0-alternativet (ingen utbygging) i forhold til utbyggingsalternativene

0-alternativet, der omsøkte tiltak ikke gjennomføres, er et alternativ som medfører at området vil bli liggende brakk. 0-alternativet innebærer at det miljømessige potensialet som ligger i områdets nærhet til stasjonen ikke blir utnyttet. Videre medfører 0-alternativet redusert utbygging av boliger i sentrum.

Utbygging av området krever store investeringer i infrastruktur for at tomten skal bli byggeklar. For å sikre at planen gir nødvendig økonomisk bærekraft, bør alternativ 1/forslagsstillers utbyggingsalternativ vedtas.

11. Forslagsstillers anbefaling av alternativ

Utførte utredninger og vurderinger av alternativer viser at alternativ 1 kan anbefales. Dette alternativet er derfor nedfelt i forslagsstillers forslag til detaljregulering.

Vedlegg:

vedlegg	Utredninger	Konsulent
1	Lokalklimavurdering datert 20.10.2012	Asplan viak
2	Arkeologisk registrering under vann i område som i kommunedelplanen er avsatt til småbåthavn. Datert 15.09.2011	Norsk Maritimt museum
3	Holmestrand fjordhotell – kartlegging av biomangfold/ålegras i planområde for molo og småbåthavn – versjon 2” Datert 24.09.2012	Stiftelsen BioFokus i samarbeid med Wergeland Krog Naturkart
4	Trafikk- og støytredning og luftforurensning Datert 29.10.2012	Asplan Viak
5	Geoteknisk rapport – 110176_revB Datert 12.11.2012	Grunnteknikk
6	Forurensning i grunnen på ROM Eiendoms landarealer datert 05.12.2012	Cowi
7	Miljøteknisk sedimentundersøkelse utenfor ROM og hotellets arealer Datert 09.12.2011	Rambøll
8	Kartlegging av utsiktspunkt ”Bellevue”: Feltskjema Registrering av kulturminner i Holmestrand kommune – Objekt nr. : HO-10008	
9	Brev fra miljøvernministeren 31-08-2012 og intervju med miljøvernministeren 26.09.2012	
10	Potensialet for arbeidsintensiv næring på eiendommen kontra bolig. Notat datert 25.10.2012	Eiendomsmegler Rune Tveiten i DnB
11	ROS-analyse datert 05.11.2012	Asplan Viak AS