



Foto: Dagny Marie Bakke

## Områdeplan for Slemmestad sentrum, sone A1 mfl.

### Forslag til planprogram

Dato: 22.08.2012



# **Områdeplan for Slemmestad sentrum, sone A1 mfl.**

## **Forslag til planprogram og**

### **Forord**

Forslag til planprogram er utarbeidet i henhold til plan- og bygningslovens §4-1 og §6 i forskrift for konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven datert 26.06.2009.

Asplan Viak har vært engasjert av Røyken kommune for å utarbeide områderegulering med konsekvensutredning for Slemmestad sentrum og planprogrammet er det første offentlige dokumentet som skal behandles i denne prosessen.

Planbehandlingen vil i første fase bestå av en 6 uker lang høring på planprogrammet før den endelige versjonen vedtas av kommunen. Deretter legges planen fram til førstegangs behandling med en planbeskrivelse som inkluderer temaene som skal konsekvensutredes.

Det er krav til offentlig høring på et planprogram som beskriver aktuelle faktiske forhold ved planen og konsekvensutredning vil bli gjennomført i henhold til kravene i gjeldende KU-forskrift og miljøverndepartementets veiledningsnotat til endringer i KU forskriftene av juni 2009.

Områdeplanen vil være utfyllende og gi mer detaljerte føringer utover det som er vedtatt i kommunedelplan for Slemmestad (vedtatt 01.12.2011) og kommuneplan for Røyken (vedtatt 01.12.2011).

## INNHOLDSFORTEGNELSE

|      |                                                                      |    |
|------|----------------------------------------------------------------------|----|
| 1    | Formålet med reguleringsplanen .....                                 | 5  |
| 1.1  | Planens hensikt.....                                                 | 5  |
| 1.2  | 0-alternativet – konsekvensen av ikke å gjennomføre tiltaket .....   | 6  |
| 1.3  | Rammer for planarbeidet.....                                         | 6  |
| 2    | planens innhold .....                                                | 15 |
| 2.1  | Avgrensing av planområdet .....                                      | 15 |
| 2.2  | Arealbruk og funksjoner (iht KDP).....                               | 16 |
| 2.3  | Arealbruk og funksjoner som avviker fra kommunedelplanen .....       | 23 |
| 3    | Alternativer.....                                                    | 24 |
| 4    | Utredningsbehov.....                                                 | 32 |
| 4.1  | Transportbehov og trafikk.....                                       | 32 |
| 4.2  | Landskap.....                                                        | 33 |
| 4.3  | By- og bebyggelsesstruktur, estetisk utforming og kvalitet .....     | 33 |
| 4.4  | Energiforbruk og energiløsninger.....                                | 34 |
| 4.5  | Handel og konkurranseforhold .....                                   | 34 |
| 4.6  | Støy og luftforurensning.....                                        | 35 |
| 4.7  | Barn og unge .....                                                   | 37 |
| 4.8  | Befolkningens helse (Friluftsliv, idrett, etc).....                  | 38 |
| 4.9  | Tilgjengelighet til uteområder (g/s, uu) .....                       | 38 |
| 4.10 | Biologisk mangfold .....                                             | 39 |
| 4.11 | Grunnforhold (inkl forurensning og radon) og skredforhold .....      | 40 |
| 4.12 | Risiko ved havnstigning og flom (Bøbekken må tåle 200-årsflom) ..... | 40 |
| 4.13 | Kulturminner .....                                                   | 41 |
| 4.14 | Forslag til utredningsprogram (tabell) .....                         | 43 |
| 5    | Planprosess og medvirkning.....                                      | 45 |
| 5.1  | Planprosess.....                                                     | 45 |
| 5.2  | Medvirkning .....                                                    | 45 |



# Formålet med reguleringsplanen

## Planens hensikt

Områdeplan for Slemmestad sentrum skal følge opp og legge rammer for en sentrumsutvikling i tråd med intensjonene i kommunedelplanen. Røyken kommune ønsker å satse på Slemmestad og Spikkestad som fremtidige vekstsentra i kommunen. Der Spikkestad skal bygge videre på sitt potensial som stasjonsby, skal Slemmestads utvikling ta utgangspunkt i sin attraktive beliggenhet ved sjøen og bygge opp en bymessig identitet tuftet på kulturindustri og kunnskapsbaserte arbeidsplasser. Kommunedelplanen har tittelen «Kystbyen Slemmestad 2030». Innenfor sone 1 er det i kommunedelplanen vurdert at det ligger et utbyggingspotensial ca 7-800 enheter basert på de rammer som er vedtatt. Det er også et potensial for en betydelig vekst i og rundt sentrumsområdene, utover 800 enheter.

Med kommunedelplanen var målsetningen å gi føringer for utbyggingsrekkefølge, rammer for utnyttelse, plankrav for senere reguleringsplaner, sikring av grøntdrag- og rekreasjonsområder samt tilrettelegging for kulturelle elementer. Et viktig formål med områdereguleringen blir å følge opp kommunedelplanens føringer. Sentrumsområdet er delt inn i soner og en planlegger å tilrettelegge for en robust og bærekraftig byutvikling der de ulike delområdene kan utvikle seg i egen takt, men innenfor et helhetlig sammenheng.

I kommunedelplanen legges det opp til at man først skal utvikle sentrum med sone 1, for senere å utvide sentrum ut i sone 2. Dette er fordi nabokommune og nabofylke fremmet innsigelse til kommunedelplanen med begrunnelse i at dagens standard på hovedveinettet inn til Slemmestad gir begrenset kapasitet og ikke kan klare en trafikkvekst uten omfattende tiltak. For å imøtekomme dette er det i kommunedelplanen satt restriksjoner mht utbyggingstakt for utbygging de nærmeste årene. Kommunedelplanen har videre vedtatt at det skal være høy tetthet i utbyggingsområder. Hovedbegrunnelsen for dette er å tilrettelegge for en utvikling i tråd med nasjonale føringer vedrørende bærekraft og samordnet areal og transportutvikling. I tillegg vil en konsentrert utbygging tilrettelegge for muligheter for høy kvalitet på infrastruktur og offentlige rom. For å få til ønsket utvikling i Slemmestad på lang sikt er det viktig å starte utviklingen i sentrum der det ligger best til rette for høy utnyttelse og der potensialet for god kollektivdekning er størst.

Et av de mest sentrale tiltakene i planen er å legge til rette for en transformasjon, en omforming av tidligere industriområder til by- og boligområder. Fabrikktomta og fabrikkområdet med kaia er de viktige nøkkelområdene i så henseende. Sammen med Vaterlandskvartalet og omkringliggende områder i sentrum, utgjør disse områdene den fremtidige tette byen der hovedvekten av satsning og investering skal skje i årene fremover. Involvering og samarbeid om utvikling av planen med de som forvalter disse områdene blir derfor en viktig del av planprosessen.

Som innspill til utarbeidelsen av kommunedelplanen ble det utarbeidet mulighetsstudier både av hele sentrumsområdet og av enkeltområder. I tillegg er det kommet inn nye innspill og justeringer av tidligere innspill. I arbeidet med områdeplanen vil både de gamle og nye innspillene være grunnlag for planarbeidet.

## **0-alternativet – konsekvensen av ikke å gjennomføre tiltaket**

Konsekvensene av ikke å gjennomføre tiltakene som planen legger opp til er at Slemmestad mister muligheten til å ta kontroll over den del av befolkningsveksten som er ventet i kommunen som følge av vekst i hovedstadsområdet. I og med at Kommunedelplanen og denne planen som en oppfølging av denne, legger opp til en fortetting og en kvalitetsheving i sentrum, med det formål å få flere til å velge å bosette seg i de sentrale deler av kommunen, muliggjøres en mer bærekraftig utvikling, både økonomisk, sosialt og miljømessig, enn om veksten skulle vært mer organisk og ukontrollert i mindre sentrale områder.

## **Rammer for planarbeidet**

I dette kapitlet er det referert til og inkludert utdrag fra lover og retningslinjer, overordnede og lokale planer som er vurdert mest relevante for dette planarbeidet.

### **PBL**

Plan- og bygningsloven fastsetter de formelle rammene som planarbeidet skal utarbeides innenfor.

### **Naturmangfoldsloven (utdrag)**

Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden, også som grunnlag for samisk kultur.

Prinsippene i §§ 8 til 12 skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet, herunder når et forvaltningsorgan tildeler tilskudd, og ved forvaltning av fast eiendom. Vurderingen etter første punktum skal fremgå av beslutningen.

#### **§ 8. (kunnskapsgrunnlaget)**

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

#### **§ 9. (føre-var-prinsippet)**

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet.

Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

#### § 10. (økosystemtilnærming og samlet belastning)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

#### § 11. (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

#### § 12. (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

## **Overordnede føringer (utdrag fra relevante statlige og rikspolitiske retningslinjer)**

### **Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen**

Denne stiller krav til kommunen om å vurdere konsekvenser for barn og unge i plan- og byggesaksbehandlingen etter plan- og bygningsloven.

For denne planprosessen gir disse retningslinjene følgende føringer: «Planprosessen skal organiseres slik at synspunkter som gjelder barn som berørt part kommer fram og at ulike grupper barn og unge selv gis anledning til å delta.» Det har i forbindelse med kommuneplan- og kommunedelplanarbeidet vært gjennomført egne medvirkningsarrangement og undersøkelser knyttet til barn og unges bruk av nærområdet og deres ønsker for fremtidig utvikling.

Retningslinjene gir også krav til fysisk utforming der følgende skal vies spesiell oppmerksomhet:

a. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

b. I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Dette forutsetter blant annet at arealene:

- er store nok og egner seg for lek og opphold

- gir muligheter for ulike typer lek på ulike årstider

- kan brukes av ulike aldersgrupper, og gir muligheter for samhandling mellom barn, unge og voksne.

c. Kommunene skal avsette tilstrekkelige, store nok og egnet areal til barnehager.



d. Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal som barn bruker som lekeareal, eller dersom omdisponering av areal egnet for lek fører til at de hensyn som er nevnt i punkt b ovenfor, for å møte dagens eller framtidens behov ikke blir oppfylt

Planprogrammet legger opp til at planforslaget vurderes opp mot disse kravene.

## **Statlige retningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen**

Denne har som formål å tydeliggjøre nasjonal arealpolitikk i 100-metersbeltet langs sjøen. Målet er å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen, jfr. forbudet mot tiltak i 100-metersbeltet langs sjøen i § 1-8 i plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 (plan- og bygningsloven). Det skal gjennomføres en sterkere geografisk differensiering, der vernet gjøres strengest i sentrale områder der presset på arealene er stort.

I plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 er bestemmelsen om forbud mot bygging og andre tiltak i 100-metersbeltet langs sjøen klargjort og strammet inn. I § 1-8 første ledd framgår uttrykkelig at det i 100-metersbeltet skal tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser.

Retningslinjene utdyper loven og gir statlige føringer for kommunenes og fylkeskommunenes planlegging

«Rikspolitiske retningslinjer for planlegging i kyst- og sjøområder i Oslofjordregionen» videreføres i de nye retningslinjene. Retningslinjene for Oslofjordregionen gjelder også for sjøområder og for områder bak 100-metersbeltet. Arealbruken på land og sjø bør ses i sammenheng, (jfr. plan- og bygningsloven) og arealbruken i 100-metersbeltet bør ses i sammenheng med arealbruken i områdene innenfor. Retningslinjene omfatter også by- og tettstedsområdene. For by- og tettstedsområdene skal behovet for fortetting og byutvikling tillegges vekt.

I retningslinjene deles landet inn med kommunegrensene som utgangspunkt. **Oslofjordregionen** er skilt ut som en egen kategori med særlig stort utbyggingspress, der de videreføres med noen endringer. Oslofjordregionen er utsatt for sterkest press på arealene. Til tross for tidligere rikspolitiske retningslinjer viser SSBs oversikt over bygningspåvirket kystlinje at Oslofjordregionen er det området med klart mest nedbygd strandlinje. I Oslofjordregionen har flere kommuner bygd ut en svært stor andel av strandsonen, og det er nødvendig å sikre en bedre utvikling i andre områder der presset kan øke. Byggeforbudet i 100-metersbeltet langs sjøen i § 1-8 i plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 gjelder generelt. I den nye loven er forbudet og bestemmelsene om dispensasjon i kapittel 19 strammet inn. 100-metersbeltet er av nasjonal interesse. Forbudet skal derfor praktiseres strengt og dispensasjoner skal unngås.

For eventuell ny utbygging og nye tiltak skal det kreves reguleringsplan, jfr. plan- og bygningsloven § 12-1. Byggegrense skal angis i planene, jfr. plan- og bygningsloven § 1-8 tredje ledd.

I 100-metersbeltet langs sjøen skal følgende retningslinjer legges til grunn:

- Bygging og landskapsinngrep skal ikke tillates på arealer som har betydning for andre formål, som for eksempel friluftsliv, naturvern, naturmangfold, kulturminner, kulturmiljø, landskap, landbruk,



fiskerinæring, havbruk eller annen samfunnsmessig betydning. Ved utarbeiding av reguleringsplaner som innebærer bygging i 100-metersbeltet på arealer som er delvis utbygd, skal ferdselshensyn og landskapstilpasning spesielt vektlegges.

- Nye bygninger skal trekkes så langt unna sjøen som mulig, og utvidelse av eksisterende bygninger skal skje i retning bort fra sjøen. Byggets funksjon vil ha betydning for plasseringen. Utbygging av veger, annen infrastruktur og tomteopparbeiding skal skje slik at inngrep og ulemper blir minst mulig. Samlet sett skal det legges vekt på løsninger som kan bedre eksisterende situasjon i forhold til landskap og allmenn tilgang til sjøen.

- Alternative plasseringsmuligheter skal alltid vurderes før bygging tillates. Dette gjelder også for mindre tiltak. Ytterligere privatisering og gjentetting av strandarealer skal unngås.

- I kommuneplanarbeidet skal kommunene vurdere om tiltak som tidligere er godkjent i kommuneplan eller reguleringsplan, er i samsvar med disse retningslinjene. Eldre planer som gir mulighet for utbygging i strid med retningslinjene, skal revideres eller oppheves. Vurdering og eventuell oppheving eller revidering av eldre planer skal inngå i den ordinære rulleringen av kommuneplanens arealdel.

- Det skal være en svært restriktiv holdning til nye fritidsboliger og vesentlig utvidelse av eksisterende fritidsboliger. Kommunene bør i kommuneplanen etter en konkret vurdering innføre bestemmelser for størrelse og standard av eksisterende fritidsboliger i strandsonen.

- Eventuell fortetting i eksisterende områder skal være godkjent i oppdatert kommuneplan og reguleringsplan, og skal ikke være i strid med disse retningslinjene.

Retningslinjene gjelder også for by- og tettstedsområder. I disse områdene skal behovet for fortetting og byutvikling tillegges vekt. Utbygging bør konsentreres til etablerte utbyggingsområder. Arealer til bolig-, sentrums- og næringsutvikling bør prioriteres foran arealer til fritidsboliger. Oslofjordregionen utgjør landets nærings- og befolkningsmessige tyngdepunkt, samtidig som fjorden og kystsonen er landets mest benyttede rekreasjonsområde og inneholder store verneverdier. Det er av nasjonal betydning at regionen kan utvikle sin funksjon som landets næringsmessige tyngdepunkt innenfor rammen av en bærekraftig utvikling.

Det er et overordnet mål å etablere en bærekraftig utvikling gjennom praktisering av sektorovergripende politikk på alle nivåer i samfunnet. Det er også en sentral politisk målsetting å øke muligheter for friluftsliv i dagsutfarts- og ferieområder. Strand- og skjærgårdsområder er prioritert for slike formål. Ubebygde strandområder som ligger til rette for bading og friluftsliv er spesielt prioritert. Særlig i Oslofjorden er slike områder en så knapp ressurs at omdisponering av slike arealer til konkurrerende formål som regel ikke bør skje.

Siktemålet med retningslinjene er å presisere de politiske mål som må tas med i avveiningen mellom utbygging og verne- og rekreasjonsverdier etter plan- og bygningsloven.

## **Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging.**

Kommunene, herunder fylkeskommunene, skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig

energiomlegging. Formålet med disse statlige planretningslinjene er å sikre at kommunene går foran i arbeidet med å redusere klimagassutslipp, sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i kommunene, sikre at kommunene bruker et bredt spekter av sine roller og virkemidler i arbeidet med å redusere klimagassutslipp.

Denne statlige planretningslinjen skal legges til grunn ved (jf. plan- og bygningsloven § 6-2) statlig, regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven og enkeltvedtak som statlige, regionale og kommunale organer treffer etter plan- og bygningsloven eller annen lovgivning.

Eksempler på tiltak er reduksjon av utslipp fra transportsektoren gjennom tilrettelegging for økt kollektivsatsning, sykkel og gange. Restriksjoner på bilbruk og arealbesparende arealbruksmønstre skal legge til rette for reduksjon av utslipp fra det enkelte kjøretøy.

Kommunen kan bidra til økt utbredelse av lavenergibygg og passivhus gjennom pålegg og utbyggingsavtaler der kommunen selv er utbygger, grunneier eller står som selger av arealer. Kommunen bør også kartlegge hvilke muligheter de har for å stille energikrav ut over revidert forskrift om krav til byggverk (TEK 07) for egne nybygg og rehabiliteringsprosjekt. Muligheter for å fremme bygg med passivhusnivå bør vurderes særskilt.

Omlegging fra bruk av fossile energikilder til fornybare energikilder til oppvarming og energieffektiviseringstiltak i bygg vil kunne bidra til en mer miljøvennlig energibruk. Blant annet kan det bidra til reduserte klimagassutslipp.

Kommunen kan bidra til fornybar oppvarming gjennom å tilrettelegge for fjernvarme, eller ved å satse på lokale biobaserte energisentraler. Når fjernvarmekonsesjon er gitt og tilknytningsplikt er lagt inn i plan, følger tilknytningsplikten direkte av § 27-5 i plan- og bygningsloven, jf. også § 8-23 i byggeforskriftene. Enova har støtteordninger som skal bidra til redusert energibruk og økt bruk av miljøvennlige energiressurser til oppvarming.

## **Energi- og klimaplan for Røyken, Hurum og Lier 2010-2013**

Røyken kommune har, sammen med Lier og Røyken kommune utarbeidet en klima- og energiplan 2010-2013 med en felles visjon om at «kommunal planlegging og virksomhet i Lier, Røyken og Hurum skal innrettes etter energi- og klimastrategien slik at våre lokalsamfunn ikke belaster kloden mer enn det som er bærekraftig». Målsetningen er at kommunene skal redusere lokale klimagassutslipp og samlet energiforbruk med 20 % innen 2020 i forhold til 1991-nivå. Kommunenes egen virksomhet skal redusere klimagassutslippene med 50 % og sitt energiforbruk med 20 % innen 2020 i forhold til 2007-nivået.

Stor befolkningsvekst og utviklingspress i årene fremover vil medføre økende utfordringer i Lier, Røyken og Hurum kommune. Felles utfordringer for Lier, Røyken og Hurum kommuner vil være å redusere transportbehovet og øke bruk av kollektivtransport herunder bedre kollektivtilbud utenom rushtiden. Kommunene skal sørge for bærekraftig utvikling med hensyn til arealplanlegging, transporttilgang og energiforbruk, spesielt gjennom forvaltning av kommunale aktiviteter og bygningsmasse samt å redusere energiforbruket i kommunene, både gjennom private, næring og industri samt offentlige tiltak.

## **Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.**

Målet for retningslinjene er å utvikle arealbruk og transportsystem slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessige gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene.

Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet bør samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses. Det bør legges vekt på å få til løsninger som kan gi korte avstander i forhold til daglige gjøremål og effektiv samordning mellom ulike transportmåter.

Det bør tilstrebes klare grenser mellom bebygde områder og landbruks-, natur- og friluftsområder. En bør søke å samle naturinngrepene mest mulig. Langs eksisterende hovedveg- og banenett skal det legges vekt på hensynet til å opprettholde et differensiert transportsystem og fremtidig behov for utvidelser av veg- og banenettet.

Det skal legges vekt på å utnytte mulighetene for økt konsentrasjon av utbyggingen i byggesonene i by- og tettstedsområder. Utformingen av utbyggingen bør bidra til å bevare grøntstruktur, biologisk mangfold og de estetiske kvalitetene i bebygde områder.

Hensynet til effektiv transport må avveies i forhold til vern av jordbruks- og naturområder. Beslutninger om utbyggingsmønster med transportsystem må baseres på brede vurderinger av konsekvenser, med særlig vekt på samfunnsøkonomiske kostnader, virkninger for langsiktige mål i landbruket og hensynet til å ta vare på natur- og kulturmiljøet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør utformes slik at en unngår omdisponering av store, sammenhengende arealer med dyrket eller dyrkbar mark av høy kvalitet. 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 tas hensyn til kulturmiljøer og grøntstruktur.

En bør unngå nedbygging av særlig verdifulle naturområder, inkl. særlig verdifulle kulturlandskap, sjø- og vassdragsnære arealer, friluftsområder, verdifulle kulturmiljøer og kulturminner.

Ved utforming av boligområder og trafikksystem skal det tas hensyn til statlige normer og retningslinjer for miljøkvalitet. Ved planlegging av nye boligområder og veganlegg bør en søke lokalisering og utforming som ivaretar miljøkvalitet slik at behov for avbøtende tiltak i ettertid unngås.

I regioner eller områder der befolkningstettheten kan gi grunnlag for kollektiv betjening som et miljøvennlig og effektivt transportalternativ, skal det ved utformingen av utbyggingsmønsteret og transportsystemet legges vekt på å tilrettelegge for kollektive transportformer. Når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, skal andre alternativer enn økt vegkapasitet vurderes på lik linje, f.eks. regulering av trafikk, forbedring av kollektivtransporttilbudet.

Sykel som transportform skal tillegges vekt der det ligger til rette for det. Hensynet til gående og bevegelseshemmede skal tillegges vekt i planleggingen.

Miljø- og helserisiko forbundet med transport av farlig gods skal tillegges vekt ved beslutninger om lokalisering av virksomhet som medfører slik transport og ved planlegging av transportårer og arealbruk langs transportårer.

Regionale publikumsrettete offentlige eller private servicetilbud skal lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter. Virksomhet som skaper tungtransport bør lokaliseres i tilknytning til jernbanen, havner eller hovedvegnettet.

## **Kommuneplan og Kommunedelplanen**

### **Gjeldende kommuneplan – Slemmestad**

***Det ble utarbeidet egen kommunedelplan for Slemmestad. Planen ble behandlet parallelt med kommuneplanen og innarbeidet i denne ved vedtak 01.12.2012.***

### **Kommunedelplan for Slemmestad sentrum**

Kommunedelplan for Slemmestad sentrum ble vedtatt i 2011. I kommunedelplanen er det lagt opp til en styrking av sentrum i Slemmestad gjennom høy tetthet og rekkefølgebestemmelser som sier at utviklingen skal skje i områdene A1 før de starter i de øvrige områdene. Planen legger også til rette for at forbindelsene mellom sentrumsområdet og rekreasjonsområdene på Tåje forsterkes.

Bestemmelsene til kommunedelplanen er samkjørt med kommuneplanen, slik at kommunedelplanens bestemmelser er utfyllende i forhold til kommuneplanen. Disse må derfor leses samtidig i videre planarbeid i området.

I kommunedelplanen legges føringer for videre planarbeid. Det er krav om områderegulering av sentrumsområdet i Slemmestad før man går videre med detaljregulering og byggesak. Det åpnes imidlertid opp for at man kan arbeide med flere plannivåer samtidig. Man kan f.eks ha parallelle løp knyttet til områderegulering, hvor kommunen eier planen, samtidig med detaljregulering for enkeltområder. En forutsetning er imidlertid at det er god kommunikasjon mellom de ulike aktørene slik at viktige, overordnede problemer løses på en god måte. Parallelle løp i forhold til detaljplan og byggesak er også aktuelt.

## **Næringsplan for kommunen**

Røyken har en overordnet plan for næringsutvikling i "Næringsplan for Røyken 2010 – 14". Det er en kortfattet og konkret plan over mål og tiltak som vil føre til vekst i antall arbeidsplasser for kommunens innbyggere, gjennom en bevisst satsning på flere nye bedriftsetableringer og å beholde eksisterende bedrifter i kommunen.

## **ROS – analyse**

Risiko og sårbarhetsanalyse – Samfunnssikkerhet og beredskap ble utført i Røyken kommune i 2008.

## **Gjeldende planer i planområdet**

Reguleringsplan for Kirkealleen (omregulering av gjeldende plan for Odalsjordet (gbnr 40/235). Det legges til rette for konsentrert bebyggelse, ca 80 boenheter. Skal legges ut til off. ettersyn i løpet av høsten.

Byggesak for utvidelse av Slemmestadsenteret, gbnr 38/441. Inneholder handel m/plasskrevende varer ihht KDP. Forhåndskonferanse avholdt.

Utvidelse av Rortunet senter. Har vært presentert forslag til mulig utvidelse. Utvide handel til ca 20 000 m2 samt boliger konsentrert.

Statens vegvesen holder på med en plan for ny gang/sykkelvei langsmed Slemmestadveien, i hovedsak på Askers side. Går fram til innkjøringen til Bjerkåsveien.

I tillegg er det byggeprosjekter for Heimannsåsen, siste del av utbyggingen ihht gjeldende regulering.

## **Pågående planarbeid**

Det er ikke kjent at det foregår annet planarbeid innenfor planområdet

## **Tidsplan for gjennomføring**

Planarbeidet med områderegulering startet i april 2012. Varsling av oppstart av planarbeider og utleggelse av planprogram forventes å skje i månedsskifte august/september 2012. 1. gangs behandling og utleggelse til offentlig ettersyn etter årsskiftet 2013 og 2. gangs behandling på våren, forsommeren 2013.

## **Grunneiere og grunneieres interesser**

### **DnB**

DNB ved DNB Eiendomsutvikling AS overtok i alt ca 275 da i 2004/5, som ledd i engasjementssikring. Deres areal består av flere eiendommer, hvor de mest sentrale er; Fabrikktomten, Tåje, Odden og Nilsemarka. Av disse ligger Fabrikktomten og Tåje innenfor planområdet for sentrumsplanen. Fabrikktomten ønskes utnyttet i samsvar med kommunedelplanen til sentrumsformål, d.v.s. bolig, forretning, næring, mens de øvrige vil ha hovedsaklig boligformål. DnB har lagt sine eiendommer ut for salg, men det er ennå ikke avklart hvem som overtar deres engasjement eller om eiendommene blir delt på flere eiere. Inntil et eventuelt salg er gjennomført vil DNB være aktivt med i planprosessen.

### **Norcem**

Norcem er eid av Heidelberg Cement Group og i dag driver de kun med distribusjon av sement. Det foregår ikke lenger industriproduksjon på området og de fleste av de gamle fabrikkbygningene på området er ikke lenger i bruk. Med dagens virksomhet er det terminalområdet med kai og

omlastning samt de fire store siloene som benyttes og Norcem er tydelige på at de vil fortsette denne virksomheten i uoverskuelig fremtid. Dagens bulkbilsentral, nær Vaterland, er i bruk, men kan flyttes nærmere terminalområdet på kaia. Norcem er i gang med å se på en ytterligere effektivisering av sine virksomhetsområder innenfor område 1C.

## **Slemmestad Brygge**

Slemmestad Brygge er et eiendomsselskap som eier store deler av det som før utgjorde Slemmestad sentrum. Deres eiendommer ligger både langs Vaterlandsveien og i Vaterlandskvartalet og omfatter bl.a. det gamle badet, Sekkefabrikken, dagens bibliotek og geologimuseum. Slemmestad brygge ønsker å videreutvikle området med både bolig, forretning og kultur. De har igangsatt mulighetsstudier både for sentrumskvartalet og uteområdene.

## **Røyken Eiendomsutvikling AS (REU)**

REU et selskap som er eid av Røyken Kommune (100%). REU eier 25% av Slemmestad Brygge og er involvert i utviklingen av området gjennom sitt eierskap der. Utover dette har REU ingen eierinteresser innenfor det aktuelle området.

## **Røyken kommune**

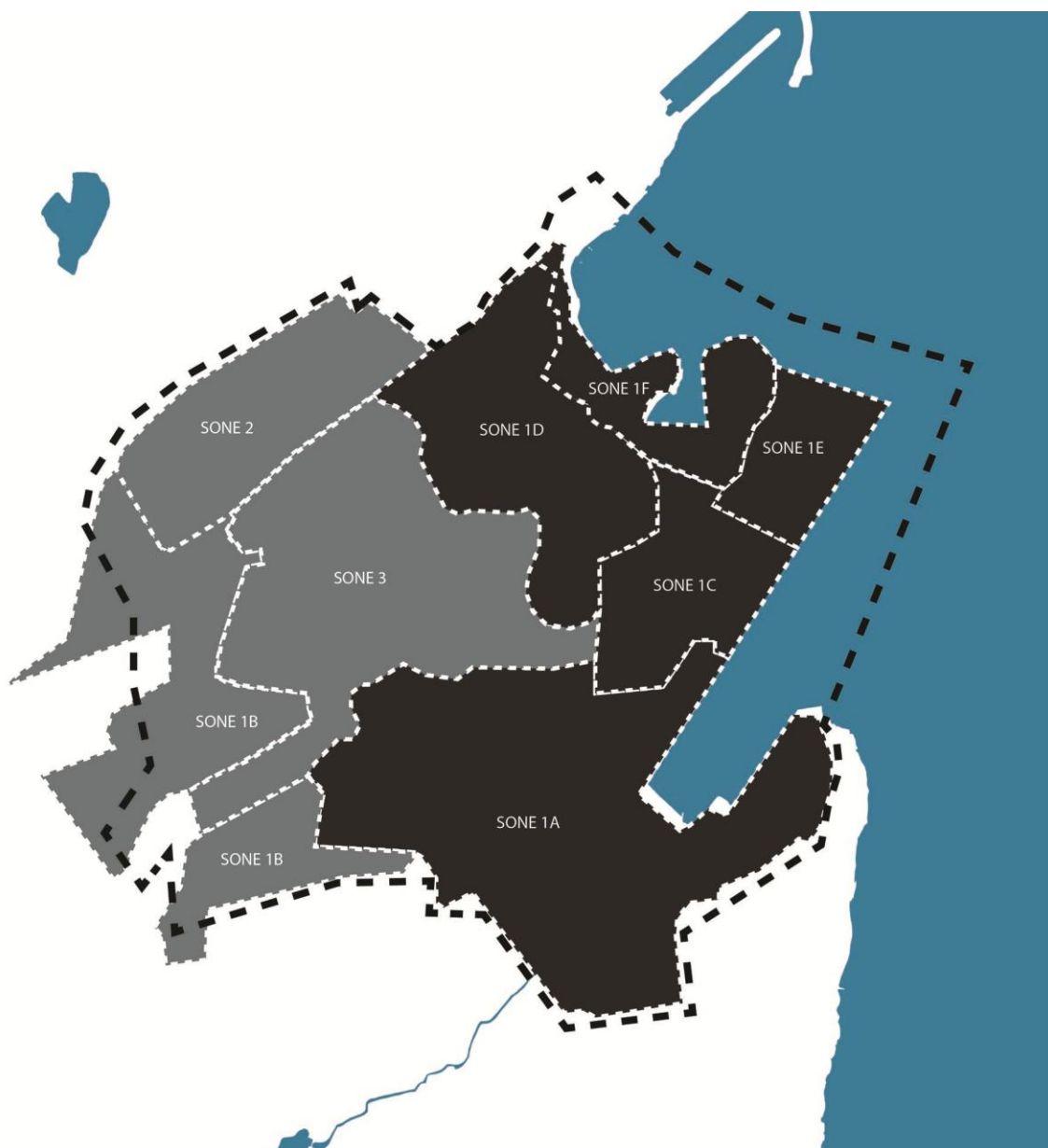
Røyken kommune eier Tåjeodden. I dette området er det planlagt badepark og småbåthavn samt infrastruktur som veier og vann og avløp. Det er i dette området Øyer Invest (ved Arthur Buckhard) foreslår bygging av et høyt bolighus.

Kommunen har til hensikt å være en aktiv medspiller for vekst og utvikling av Slemmestad sentrum. Friområdene ønskes utviklet til rekreasjon og opplevelse med gode anlegg, turstier og møteplasser. Kommunen ønsker også å anlegge en større småbåthavn ved Kutangen samt vurdere en tilretteleggelse av et signalbygg på området. Kommunen har også interesser i å få gode arenaer for kulturlivet i Røyken plassert i Slemmestad. I dag har kommunen bibliotek, cementmuseum, geologisenter og kulturskole etablert i sentrum av Slemmestad.

# planens innhold

## Avgrensning av planområdet

Områdereguleringen omfatter i hovedsak Sone 1 i kommunedelplanen, men det er ikke besluttet endelig avgrensning av planområdet. Dette vil gjøres når alternative veitraseer for adkomstveier inn til sentrum har vært drøftet.

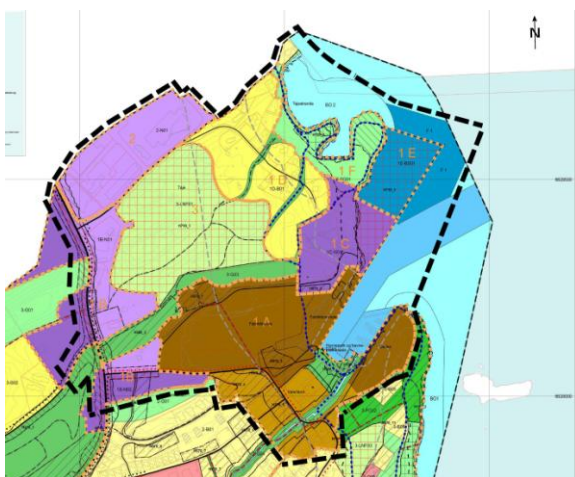


De sorte sonene representerer det utviklingsmessige tyngdepunkt i denne områdereguleringsplanen. De grå sonene er inkludert for å kunne se den infrastrukturmessige sammenhengen med Slemmestadveien.



## Arealbruk og funksjoner (iht KDP)

I kommunedelplanen ble arealbruken for de forskjellige sonene i planen fastsatt. I prosessen med områderegulering skal innholdet i de ulike sonene defineres ytterligere. Ut ifra foreliggende kunnskap vil områdereguleringen i all hovedsak forholde seg til de arealbruksmessige føringene som ligger i kommunedelplanen, med noen unntak som beskrives i neste kapittel.



En av hovedproblemstillingene knyttet til arealbruk og utvikling av delområdene er adkomst og forbindelser.

Omtalen av arealbruk nedenfor presenterer interesser, ønsket arealbruk og utfordringer knyttet til de enkelte sonene i planen.

### Byggeområder:

#### 1D Boligfelt på Tåje

##### **Formål og program:**

Innenfor område 1D som i kommunedelplanen er avsatt til boligområde, tillates det bygget inntil 50 boliger. Bestemmelsene i KDP åpner for tett småhusbebyggelse integrert i eksisterende bebyggelse langs Tåjeveien.

##### **Detaljeringsgrad:**

DnB, som eier grunnen, ønsker her en detaljert reguleringsplan som muliggjør byggesak som neste trinn. Det foreliggende planarbeidet må vurdere forslag til ny bebyggelse sett i sammenheng med eksisterende bygningsmiljø, transportbehov og konsekvenser for naturmiljø og andre relevante tema som del av øvrige utredningsarbeidet.

## **Adkomst**

I forslaget som foreligger fra grunneier er det skissert en adkomst over Tåjeåsen, gjennom LNF-området. Kommunen ønsker å bruke denne planprosessen til å se nærmere på alternative adkomstløsninger til dette området. Det har vært et ønske at ny utbygging på Tåje skal ha veiforbindelse til sentrum. For å få til dette må enten Tåjeveien, eller en ny vei, føres over industriområdet til Norcem. Noen av problemstillingene som må håndteres er knyttet til at Tåjeveien, som betjener området i dag, ikke har kapasitet til en større utbygging og at eksisterende boligbebyggelse vanskeliggjør utvidelse veien iht normen.

Temaer som må inngå i vurderingen er: Generert trafikk, konsekvenser for eksisterende beboere langs Tåjeveien, for virksomheten på Norcem, for LNF-området og betydning for sentrum.

Alternative løsninger vil bli vurdert som del av planarbeidet:

- 1) Dagen Tåjevei benyttes (kun til nye boliger)
  - a) uten ekstra tiltak (fortau, utvidelser etc)
  - b) med tiltak (fortau, veiutvidelse, enveiskjøring etc)
- 2) Forlenget Tåjevei betjener også småbåthavn og boligblokk (forutsetter veiforbedring)
  - a) Uten gjennomkjøring til sentrum
  - b) Med gjennomkjøring til sentrum
- 3) Ny vei over Tåjeåsen fra Dølstuløkka (gjennom LNF)
  - a) Kun til nye boliger langs Tåjeveien
  - b) Forlenget til småbåthavn og boligblokk

Vurderingene knyttet til disse adkomstløsningene må også sees i sammenheng med adkomstløsningene for Norcem og for Fabrikktomta.

## **1C Industri på Norcemtomta**

### **Formål og program:**

Område 1C i kommunedelplanen er avsatt til industri. Innenfor dette området skal Norcem fortsette sin virksomhet med distribusjonsanlegg for sement. Virksomheten krever kai for bulkbåter som kommer med sement, losseanlegg, silo og bulkbilsentral for mottak og utkjøring av sement.

### **Detaljeringsgrad:**

Norcem ønsker detaljert reguleringsplan for område 1C og bedriften er i gang med prosjektering av nytt og mer arealeffektivt anlegg som skal ligge til grunn for planarbeidet. I løpet av planprosessen og pågående prosjektering av nytt anlegg vil de også vurdere muligheter for allmenn bevegelse gjennom industriområdet, enten med bil eller for myke trafikanter.

For den delen av 1A som eies av Norcem ønsker de en mindre detaljert plan. Norcem har akseptert omregulering av tidligere fabrikkområde på kaien nærmest sentrum og ser for seg å avhende denne. De vil levere innspill til planarbeidet på prinsipper for utnyttelse av dette området.

## **Adkomst**

Uttransportering av sement fra anlegget gir daglig et antall lastebiler inn og ut fra anlegget. I dag går trafikken fra Norcem på «Burmaveien» i bakkant av Fabrikktomta. Denne trafikken er lite forenlig

med øvrig trafikk, spesielt gående og syklende. Etter hvert som Slemmestad får økt innbyggertall er det påkrevet å finne gode løsninger for tungtransporten inn og ut av området. Reelt konfliktpotensial, ulykkesrisiko og miljøulempen må avdekkes. Alternative løsninger vil bli vurdert som del av planarbeidet:

- 1) Kjøring på «Burmaveien» som i dag, uten kulvert
  - a) uten trafikkseparasjon
  - b) med trafikkseparasjon. Inkluderer kort tunnel gjennom «Oljeberget» og egne traseer for personbil.
- 2) Kulvert langs «Burmaveien»
  - a) både for tungtransport og personbilkjøring til eiendommene
  - b) kun for bulktransport
- 3) Tunnel fra industriområdet, gjennom Tåjeåsen og ut i Eternittveien

## **1A Sentrumsutvikling**

### ***Formål og program:***

Område 1A er regulert til sentrumsformål. DnB og Slemmestad Brygge er de største grunneierne. Området er stort og sammensatt og den videre planprosessen må avklare om området bør underdeles og tydeligere defineres i forhold til arealbruk og program. Innspill fra grunneiere tyder på at de viktigste funksjonene, og fordelingen av disse blir:

Boliger og mulig handel på DNB's del av Fabrikktomta, boliger, handel og bevertning på Norcem's del av Fabrikktomta og boliger, kontorer, handel, bevertning og kultur i Vaterlandskvartalet. Kommunedelplanen vektlegger viktigheten av havnefronten som samlende element i sentrum og et område som skal utvikles med havnepromenade og offentlige funksjoner.

Lokalisering av nytt kollektivknutepunkt med hurtigbåtanløp, bussoppstilling og pendlerparkering er aktuelt innenfor dette området. Arealbehov, utforming og lokalisering må drøftes og defineres gjennom denne planprosessen.

Området har stort potensial for boligbygging og er så stort at det kan inneholde ulike typologier og boligtyper.

### ***Detaljeringsgrad:***

Ingen av grunneierne ønsker detaljert reguleringsplan.

### ***Adkomst:***

Både Fabrikktomta og Vaterlandskvartalet vil ha Vaterlandsveien som hovedadkomst. Fabrikktomta er stor og har stor høydeforskjell mellom østre og vestre del. Det vil være aktuelt å vurdere minst to adkomster inn på tomta, både fra et punkt nær krysset Vaterlandsveien/»Burmaveien» og fra et punkt nær dagens innkjøring til fabrikkområdet. I tillegg kan det være aktuelt å se på andre adkomster både til kaiområdet og til eventuelle boliger i skråningen over Burmaveien.

For å styrke forbindelsen mellom sentrum og Rørtunet kjøpesenter ved Slemmestadveien, har det vært fremmet forslag om gjenåpning av Boligveien for gjennomkjøring. I dag er Boligveien blindvei og fungerer som adkomst for barnehage og barneskole i tillegg til boliger. I tilknytning til veien er det

også kulturmiljøer og bebyggelse med til dels høy verneverdi. Både veien og mange av boligene som ligger til veien er del av den historiske arbeiderboligbebyggelsen.

En gjenåpning av Boligveien vil måtte vurderes både ut i fra konsekvenser for trafikk og trafiksikkerhet, spesielt for barn. I tillegg må konsekvensen for de kulturhistoriske verdiene, samt miljøeffekter som luftforurensing og støy utredes. Gjenåpning av Boligveien vil i utgangspunktet vurderes teoretisk, dvs at det vil ikke bli gjort en fysisk studie av utforming i første omgang.

Følgende alternativer vil utredes i forbindelse med sentrum:

- 1) Boligveien er stengt som i dag (med bedret sykkelforbindelse?)
- 2) Boligveien åpnes for biltrafikk (med miljøgateutforming)

I kommunedelplanen er det for øvrig fremmet målsetning om å utvikle Vaterlandsveien i sentrum som en bygate.

## **Trafikkområder**

### **Kjøreveier**

Med en vekst i bolig, næring og handel i sentrum vil det være behov for en utvidet og forbedret trafikal infrastruktur. I kommunedelplanen fremsettes målsetningen om bedre sirkulasjon i det lokale veinettet ved å etablere flere tverrgående forbindelser og en større bymessig utforming både av eksisterende og nye veier i sentrum.

Infrastrukturkonseptet som skal ligge til grunn for den endelige planen vil inneholde ulike typer trafikk og kommunikasjon, som sammen skal utgjøre en fungerende helhet. Adkomst fra overordnet veinett, internt bygatenett inkludert tverrforbindelser og trase for tungtrafikktransport fra Norcem er noen av funksjonene som gatenettet skal ivareta.

- a) Adkomsttraseer skal håndtere hovedandelen av trafikk inn og ut av planområdet, inkludert kollektivtrafikk. Vaterlandsveien er hovedadkomsten inn til sentrum i dag. Med fremtidig utbygging på Tåje, vil det være behov for å se på en mulig ny adkomst hit. Ønske om å styrke sentrums rolle tilsier også at det utarbeides en intern forbindelse mellom Tåje og sentrum.
- b) Det interne bygatenettet i sentrum kan muligens inndeles i flere nivåer, men har som hovedfunksjon å fordele den lokale trafikken til eiendommene og til viktige funksjoner innenfor sentrumsområdet. Samtidig skal de fungere som traseer for gangtrafikk på kryss og tvers av sentrumsområdet.
- c) Tungtrafikken fra Norcem skal ledes inn og ut av området på en måte som minimerer sjenanse, miljøulemper og konflikter med andre trafikanter.

Adkomsttraseer og sirkulasjonsmønster i sentrum vil være grunnlag for revisjon av trafikkutredningen fra 2010

### **Kollektivtrafikk**

Utover det som har blitt beskrevet av adkomstløsninger over, har kommunedelplanen vedtatt at det skal tilrettelegges for kollektivtransport i sentrum ved etablering av et kollektivknutepunkt.

Trafikkanalyser gjennomført i forbindelse med kommunedelplanen viser at buss i dag er det viktigste

og mest benyttede kollektivmidlet i Slemmestad. Det går busser langs Slemmestadveien og Rustadveien mot Heggedal og Asker. Pr. i dag er det kun enkelte strekninger som har kollektivfelt. Når buss blir stående i kø med forsinkelser og i tillegg gir økt belastning på veiene er det ønskelig å finne alternative kollektivmidler.

Nærmeste togstasjon er Heggedal, mens Asker er mer aktuelt som togknutepunkt for Slemmestad pga reisetid og hyppighet på avganger, men standarden på Rustadveien er dårlig og vegen er for smal til å kunne betjene god to-veis bussforbindelse. En økt andel kollektivreisende over på tog krever utbedring av Rustadveien, eventuelt med en rute over Bødalen og Bøveien til Heggedal.

Det går en rutebåt fra Slemmestad via Vollen til Aker brygge, men denne har få avganger og er innstilt i sommerferien, påske, Jul og når det er is på fjorden. En forbedret frekvens og forutsigbare avganger hele året for rutebåt er det beste alternativ til buss i Slemmestad for transport til Lysaker og Oslo sentrum. Ruter legger frem ny båtstrategi for styret 16.8., her inngår blant annet diskusjon om forbedret tilbud fra Drøbak via Slemmestad og videre innover, men det er ennå ikke klart om det blir en anbefalt løsning.

Trafikkanalysen påpeker at en fremtidig befolkningsøkning i kommunen generelt og i Slemmestad spesielt får konsekvenser for trafiksituasjonen. Allerede i dag har Slemmestadveien dårlig kapasitet og en stor del av den daglige transporten bør føres over fra personbil til kollektivtransport, og da med en økende andel over på båt. Et tilrettelagt kollektivknutepunkt som forenkler overgang mellom transportmidler vil underbygge en tydelig kollektivstrategi slik kommunedelplanen legger opp til.

## **Parkering**

Passasjergrunnlaget for kollektivtrafikken vil komme fra et større omland enn Slemmestad sentrum. Tilrettelegging for pendlerparkering/innfartsparkering er et virkemiddel for å få flere av de som skal mot Oslo spesielt, men også mot Drammen, til å velge kollektivt. Lokalisering av parkering bør ligge i nær tilknytning til kollektivknutepunktet. Videre bør/må pendlerparkeringen inngå i en parkeringsstrategi som også omfatter øvrig parkering i sentrum.

I kommunedelplanen er eiendommen rett sydvest for Sundbyveien avsatt til pendlerparkering, men det åpnes samtidig opp for at alternative lokaliseringer vurderes. Se neste kapittel.

## **Sykkelvei**

Dette er en viktig del av den lokale infrastrukturen. Sammenhengende og trygge sykkelveger er et spesielt viktig tiltak for barn og unge, men også for å få folk til å velge sykkel fremfor bil til kortere transportturer. Slemmestad mangler viktige lenker i sykkelinfrastrukturen innenfor sentrum. En konsekvens av dårlig tilrettelagte gang- og sykkelveger er at foreldre kjører barn til skole og fritidsaktiviteter. Etablering av nye sykkelvegtraseer skal styrke tidligere svake forbindelser innenfor sentrum. I kommunedelplan for sentrum er det vedtatt at det skal etableres hovednett for sykkel langs Slemmestadveien (utenfor planområdet), langs Vaterlandsveien og over i Nyveien. Aktuelle traseer for komplettering av gang/sykkelveg er:

a) Langs Vaterlandsveien, fra Slemmestadveien til Nyveien

b) Boligveien, fra sentrum til Rortunet

c) Langs Bøbekken, fra sentrum til Rortunet

d) Langs «Fabrikkveien» over Norcem til Tåjestranda

e) Langs havnebassenget og til Tåje over/integret inn i Norcems industrianlegg

I løpet av planprosessen vil det vurderes hvilke av disse traseene som bygges ut, hvilke som kan gå med blandet trafikk, hvilke tiltak som bør gjennomføres osv.



## Gående

Barnetråkkundersøkelse utført i 1999 viser at både barnehager og skoler i området bruker Slemmestad flittig til turbruk. Spesielt er områdene langs sjøen attraktive, men også sentrum og fabrikktomta er registrert som destinasjoner og områder i bruk til frie aktiviteter.

I tillegg til å tilrettelegge for barn skal også allmenne turveier, kyststi og havnepromenade etableres. Det finnes i dag et nettverk av turstier, spesielt langsgående som følger åsryggene ut mot sjøen. Derimot mangler det flere forbindelser på tvert, spesielt over fra sentrum mot Tåje.

I sentrum skal det også vurderes hvordan bygatene skal utformes og tilrettelegges for gående og det skal vurderes hvorvidt det er være aktuelt med bilfrie områder.

Pågående mulighetsstudier for sentrumsområdene vil gi innspill til aktuelle traséalternativer og løsninger.

## Grønnstruktur og friområder

### Kyststi, Bøbekken og elveparken

I kommunedelplanen er det vedtatt å komplettere turveien langs Bøbekken og langs kysten. Det skal være mulig å gå langs hele kysten. Et godt turveinett kan være viktig tiltak for å øke attraktivitet og aktivitet i sentrum. Pendlerparkeringen kan eventuelt benyttes som utfartsparkering for turer langs kysten, og dermed også øke sentrums potensial som «vannhull» på turen. Her er det i dag viktige lenker som mangler.

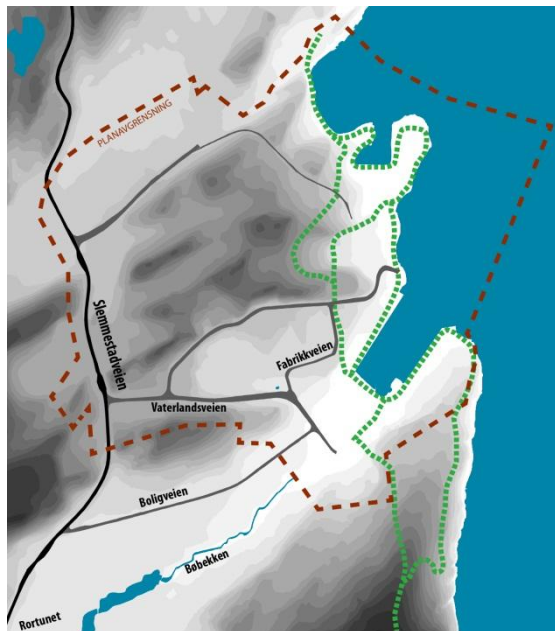
### Havnepark og havnepromenade

Det er vedtatt i kommunedelplanen at det skal etableres en sammenhengende havnepromenade fra Odden, rundt bukta og over på industrikaia. Innerst i bukta er det i dag etablert en stor gressplen på det tidligere industriområdet og her vil den fremtidige Bøbekken renne ut. I dette området skal det etableres en havnepark som blir nært forbundet med Vaterlandskvartalet. Endelig utforming av dette området er ikke avklart ennå, men vil konkretiseres i løpet av planprosessen.

### Småbåthavn på Tåjestranda

Kommunedelplanen åpner for etablering av småbåthavn med tilhørende anlegg knyttet til marina og servering på Tåjestranda. Denne bestemmelsen videreføres i områdereguleringen.

Adkomst til marinaen må utredes og sees i sammenheng med behov for adkomst til fortetting av eksisterende bebyggelse langs Tåjeveien. Tåjeveien har, med dagens utforming, begrenset kapasitet for økt trafikk.



Forslag til kyststier



# Arealbruk og funksjoner som avviker fra kommunedelplanen

## Boliger på Kutangen

Etter at kommunedelplanen var vedtatt har det kommet forslag om å bygge en boligblokk med forslagsvis 66 leiligheter i friområdet på Kutangen, mellom den planlagte småbåthavna og Tåjestranda. Huset blir på 23 etasjer, ca 70 meter høyt. Boliger i dette området er ikke i tråd med kommunedelplanen, eller andre overordnede planer, og det er i dag ingen kjøreforbindelse til området.

Hvis det skal åpnes for boligblokk ved Kutangen på Tåjestranda vil dette virke inn på vurdering av hvilken type forbindelse som må etableres mellom Tåjestranda og sentrum, og mellom Tåjestranda og Slemmestadveien.

Hvis småbåthavna skal bygges i tråd med kommuneplanen, må det uansett etableres en kjøreadkomst til området for å betjene denne. De alternative adkomstløsningene som vurderes i forbindelse med utbygging av Tåjefeltet, må vurderes både med og uten den foreslåtte boligblokka på Kutangen.

Konsekvensene av dette må vurderes både ut fra naturmiljø, friluftsliv, konsekvenser for byliv i sentrum og trafikk.

## Storhandel på Fabrikktomta

Kommunedelplanen åpner ikke for handel med store varer på Fabrikktomta, men dette har likevel vært lansert som en mulighet og kan vurderes som et element i trafikkutredningene hvis det kommer inn konkrete forslag til dette.

Konsekvensene av storvarehandel må vurderes i forhold til handelsvolum, generert trafikk, belastning på kryss, konkurransesituasjon og forhold til overordnet planstrategi i Kommunen.

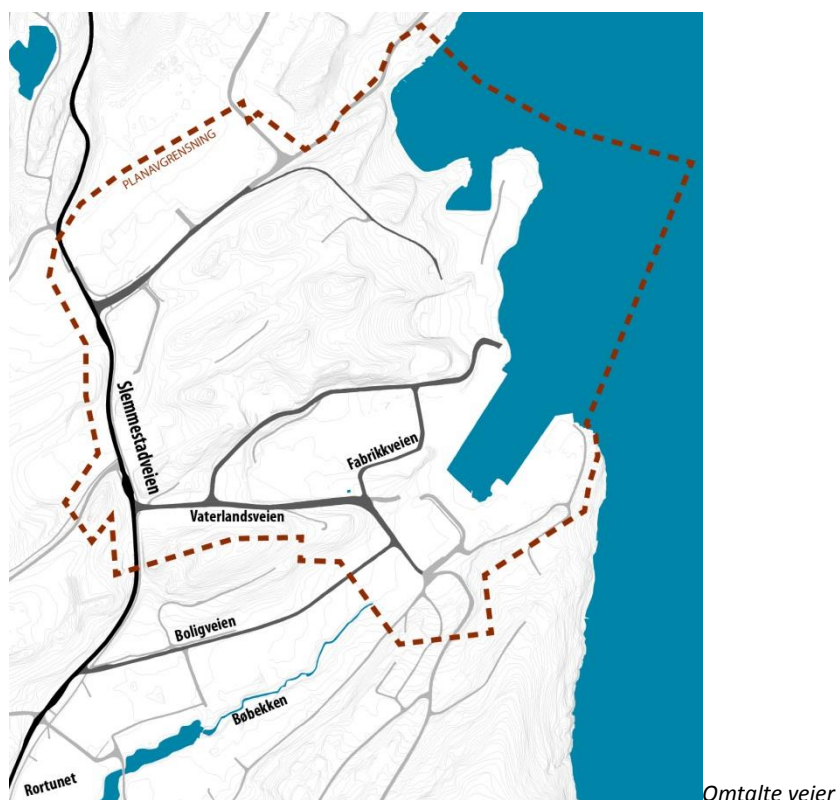
## Utforming av havneparken

Det har kommet forslag om at utforming av havneparken kan avvike fra det som fremgår av kommunedelplanen. Forslaget innebærer at det åpnes for fleksibilitet i utforming og lokalisering samtidig som det totale areal med grønt beholdes.

# Alternativer

I forbindelse med kommunedelplanen ble tre alternative vekstscenarier vurdert opp mot hverandre; «liten by», «middels by» og «stor by». «Stor by», med 2000-3000 nye boliger ble vurdert som det mest hensiktsmessige og bærekraftige alternativet, men begrensninger på infrastrukturens kapasitet inn og ut av kommunen gjør at man for denne planen legger opp til en total utbygging for sentrum på ca. 1000 boliger som et første trinn. Planen vil avklare hvor stor utbyggingen det kan legges opp til innenfor planområdet, og avklare i hvilken rekkefølge utbygging kan skje.

De alternativene som skal vurderes opp mot hverandre i dette utredningsarbeidet gjelder veiløsninger for det interne veinettet innenfor planområdet. Dette omfatter Slemmestadveien mellom Boligveien og Eternittveien, Eternittveien ned til Tåjeveien, Tåjeveien, »Fabrikkveien», «Burmaveien», Vaterlandsveien og Boligveien. I tillegg vil kryssene Slemmestadveien/Eternittveien og Slemmestadveien Vaterlandsveien inkluderes i vurderingene.



For å se trafikkbildet i sammenheng er de ulike delalternativene som ble beskrevet i kapittel 2 «bakt» inn i hovedalternativene som beskrives i dette kapitlet.

Trafikkutredningen (del av KU) blir en grunnleggende utredning som vil gi input til flere av de øvrige utredningene. Her vil det for alle alternativene bli vurdert to vekstscenarier:

Scenarie a) Inntil 1000 boliger

Scenarie b) Maksimalt iht KDP for sentrum (ca 2000 + boliger)

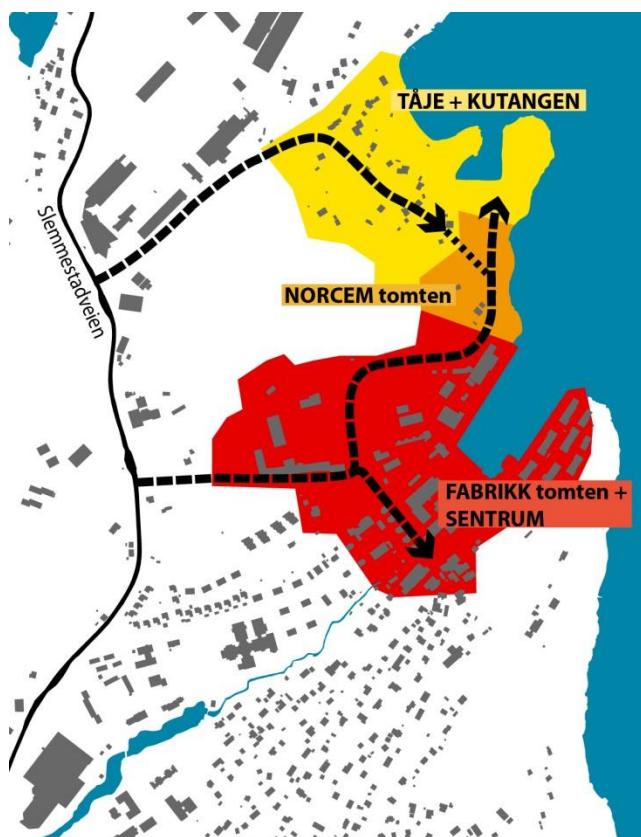
I scenarie a) vil veksten holdes innenfor grensen for tiltak på Slemmestadveien, mens i scenarie b) vil veksten på et punkt utløse krav til tiltak. Fordeling av funksjoner og antall utbygde kvadratmetre/boliger på de ulike delområdene er ikke endelig avklart ennå, men forholdet mellom bolig og arbeidsplasser, samt antall kollektivreisende må være inkludert i vurderingsgrunnlaget. Begrunnelsen for å se disse to scenariene opp mot hverandre er for å kunne vurdere det faktiske vekstpotensialet i sentrum opp i mot det scenariet som begrenses av krav til tiltak på Slemmestadveien.

## 0-alternativet

0- alternativet er sammenlikningsalternativet. Her tar man utgangspunkt i at scenariene realiseres, men uten tiltak på det interne veinettet.

## Hovedalternativ 1

Dette alternativet har som premiss at det etableres en kjøreforbindelse over Norcemtomta (1C) mellom Slemmestad sentrum og Tåje. En forbindelse fra sentrum til Tåjestranda og den planlagte småbåthavna på Kutangen er, fra kommunens side, en sentral målsetning for denne planen.



Hovedalternativ 1

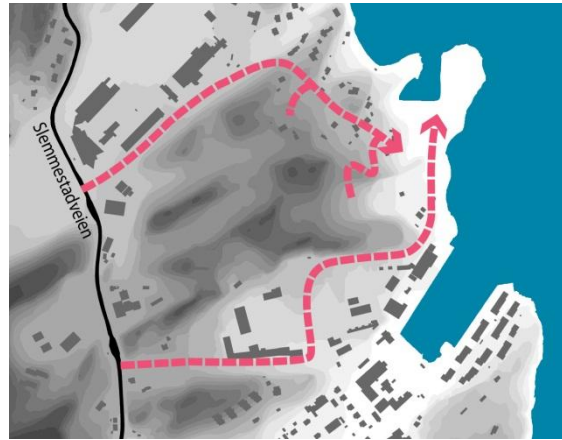
Sekundært ønsker man å koble eksisterende og nye boliger langs Tåjeveien til sentrum. Varianter av dette alternativet er derfor:

- 1a) Kobling mellom sentrum og Kutangen over      1b) Kobling mellom sentrum og Kutangen over

Norcem, inkludert kobling med Tåjeveien.



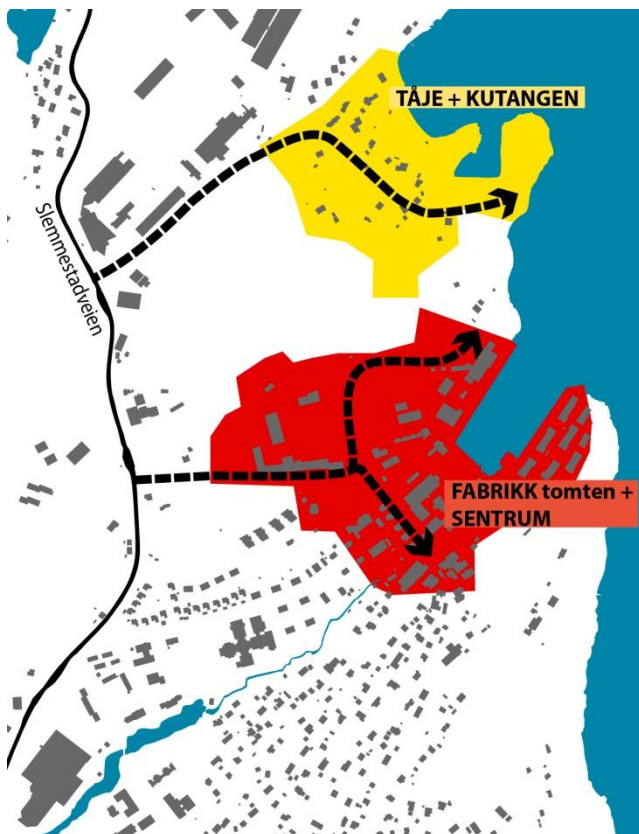
Norcem, uten kobling til Tåjeveien



I begge disse alternativene vil adkomst til de nye boligene langs Tåjeveien få adkomst fra Tåjeveien. (Dette forutsetter sannsynligvis en utbedring av Tåjeveien eller andre trafikkregulerende tiltak.)

## Hovedalternativ 2

Dette alternativet har som premiss at det **ikke** kan etableres en intern tverrforbindelse mellom Tåje og sentrum.

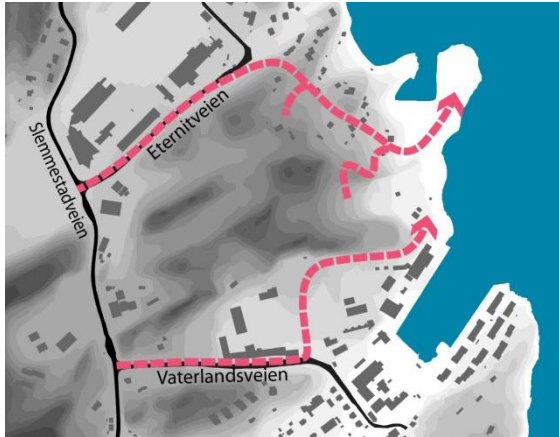


Hovedalternativ 2

Varianter av dette alternativet er følgende:

a) Adkomst til Kutangen via Tåjeveien

b) Adkomst til Kutangen over Tåjeåsen.



I alternativ a) vil adkomst til nye boliger i område 1B få adkomst fra Tåjeveien, mens de i alternativ b) får egen adkomst fra den nye veien. Adkomst til småbåthavn og eventuell boligblokk på Kutangen vil i dette alternativet få adkomst fra veien over Tåjeåsen.

## Lokale varianter

Innen for hovedalternativene og deres underalternativer vil det i tillegg være egne betraktninger som må gjøres for adkomst- og veiløsninger knyttet spesifikt til noen delområder.

## Løsning for tungtrafikk fra Norcem

### *Dagens situasjon:*

Vurdering av konsekvensene ved å benytte dagens løsning med kjøring i Burmaveien uten tiltak.

### *Tunnel gjennom «Oljeberget» og Burmaveien åpen/lukket:*

Mulig etablering av en kort tunnel gjennom Oljeberget ut i Burmaveien, som vurderes med og uten kulvert. Løsningen innebærer etablering av separat kjøreveg for personbil langs «Fabrikkveien», rundt Oljeberget og eventuell planfri krysning med bulkbiler på Norcemtomta. Ved kulvert kan man også vurdere denne både med blandet trafikk og kun for bulktrafikk.



### ***Tunnel nordover:***

Norcem vil vurdere muligheten for å etablere en tunnel gjennom Tåjeåsen, ut til Eternittveien. Grunnforhold og kostnadselement knyttet til mulig deponering av svartskifer vil være beslutningsrelevant kunnskap som ikke foreligger i dag. Påhugg, trasé og utløpspunkt i Eternittveien er ikke vurdert ennå.



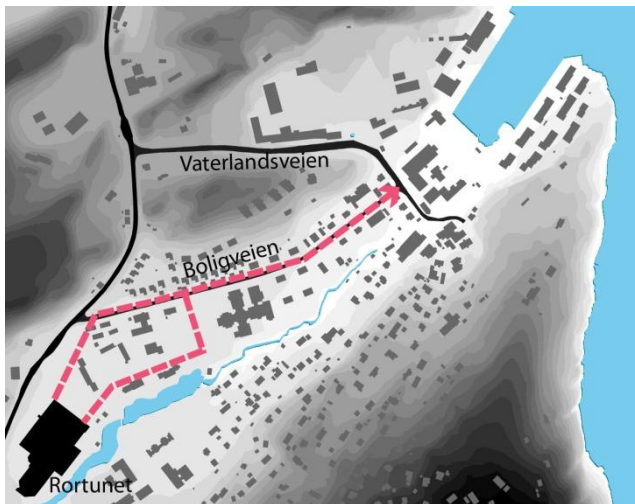
### ***Ny trasé over Tåjeåsen(?)***

Et mulig alternativ kan også være at trafikk fra Norcem benytter en egen eller delt trasé over Tåjeåsen.

### **Løsning for Boligveien**

I sentrum vurderes gjenåpning av Boligveien mot Rortunet som en alternativ adkomst til sentrum i tillegg til den eksisterende Vaterlandsveien.

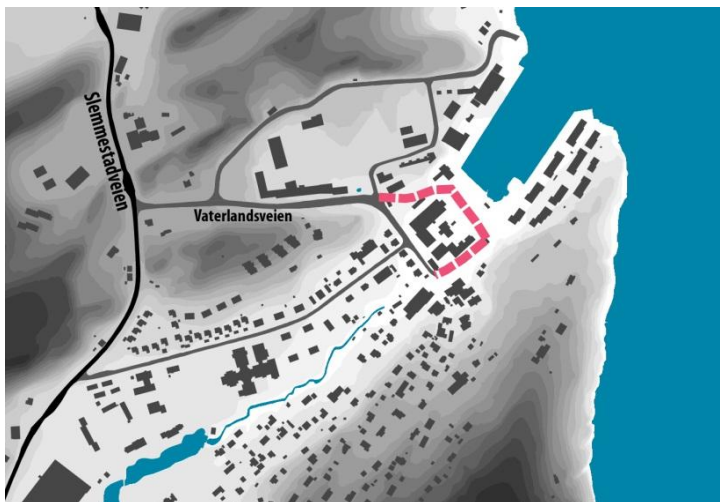




I konsekvensutredningen vil effekten for sentrum vurderes mot negative følger for eksisterende bolig- og skolemiljø langs veien.

### Gatestruktur i Vaterland

Det foreligger ingen konkrete føringer mht hvorvidt eksisterende gater rundt Vaterland skal videreføres, utvikles eller stenges. Dette vil bli det videre planarbeidet med vurderinger knyttet til de øvrige trafikale problemstillingene være med å avgjøre.



### Løsning for kollektivknutepunkt i sentrum

For kollektivknutepunkt i sentrum vil det være aktuelt å se på alternativene

- a) Buss/buss/matebuss(tog)
- b) Buss/Båt:

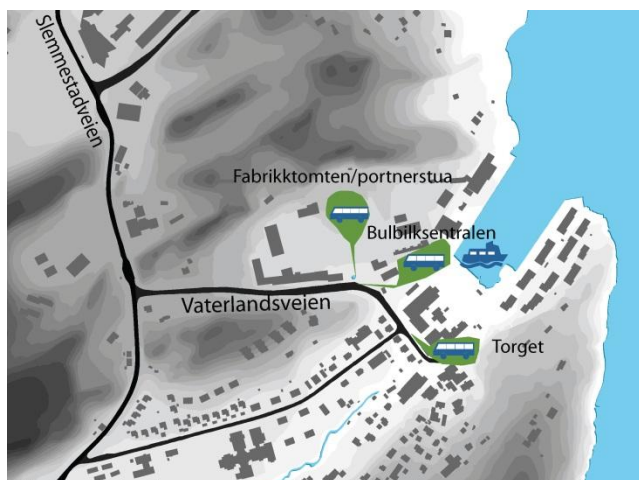
Det er pr. i dag to alternative lokaliseringer av kollektivterminal som vil bli vurdert i det videre planarbeidet. Hvilken løsning som blir valgt her vil være knyttet til vurderinger rundt arealbehov, sirkulasjon og øvrige byfunksjoner og -sammenheng. Videre utredning må se på hvor mange busslinjer som skal møtes, arealbehov for kollektivknutepunkt, antall avganger og ut i fra dette hvor



mye busstrafikk dette genererer, spesielt på Vaterlandsveien, hvis knutepunktet lokaliseres i sentrum. I kommunedelplanen er det anbefalt bussholdeplass nær Rortunet og kollektivknutepunkt for omstigning mellom buss og rutebåt i sentrum. Vurderinger som må inngå i utredning knyttet til dette tema er lokalisering, trafikkavvikling, arealbehov og eventuelt tilknyttede funksjoner

Følgende lokaliseringer av kollektivknutepunkt er aktuelle:

- a) v/dagens Bulkstasjon/Biblioteket
- b) v/eksisterende torg/parkering
- c) v/Portnerstua (Fabrikktomten)



Forslag til lokalisering av kollektivterminaler

### **a) Kollektivknutepunkt ved Bulbilsentralen/Biblioteket**

Dette alternativet gir et knutepunkt med kort avstand mellom buss og båt, såfremt hurtigbåten blir flyttet inn i pollen. Utfordringen kan være knyttet til hensyn til verneverdig bebyggelse, arealbehov og kobling til pendlerparkering.

### **b) ved eksisterende torg/parkering i Vaterlandsveien**

Dette alternativet er, på lik linje med alternativ a sentralt plassert med korte avstander. Lokalisering her vil måtte sees i sammenheng med utbyggingplaner i dette området. En eventuell åpning av Boligveien kan påvirke lokalisering av et kollektivknutepunkt her.

### **c) Kollektivknutepunkt ved Portnerstua (eller) på Fabrikktomta**

Dette alternativet gir noe lenger, men akseptabel, avstand til båt. Løsningen «skreddersys» og det vil kunne være kort og god tilgjengelighet til pendlerparkering.

## **Parkering i sentrum**

Som nevnt i kapittel 2 bør pendlerparkering ligge i nær tilknytning til kollektivknutepunktet. Videre bør/må pendlerparkeringen inngå i en parkeringsstrategi som også omfatter øvrig parkering i sentrum. I kommunedelplanen er eiendommen rett sydvest for Sundbyveien avsatt til pendlerparkering, men det åpnes samtidig opp for at alternative lokaliseringer vurderes. Hvis det kommer bedret båttilbud vil det være et argument for å finne en lokalisering nærmere sentrum.

Følgende lokaliseringalternativer har vært lansert:

- a) Enden av Boligveien (pendlerparkering)
- b) Nær krysset Slemmestadveien Vaterlandsveien (Pendlerparkering)
- c) Fabrikktomta, der det kan etableres parkering under fremtidig bebyggelse. Tomta er dyp og har en utforming som gjør den egnet til etablering av parkeringsanlegg. (både pendlerparkering, beboerparkering og korttidsparkering)
- d) Under Vaterlandskvartalet (beboerparkering, korttidsparkering og mulig noe pendlerparkering) eventuelt inn i fjellet sør for kvartalet ved Nyveien.

I konsekvensutredningen bør det fremgå hvilket potensial pendlerparkering har for å øke kollektivandelen og hvilke konsekvenser lokalisering av pendlerparkering får på det lokale og det overordnede veinettet.



*Forslag til lokalisering av større parkeringsanlegg*

# Utredningsbehov

I dette kapitlet foreligger en gjennomgang av aktuelle utredningstema, hva som skal belyses, foreliggende kunnskap, behov for supplerende utredninger og metode.

## Transportbehov og trafikk

Dette temaet omhandler hvilket transportbehov og hvor mye trafikk som genereres som følge av foreslåtte tiltak i planen.

Totalt utbyggingsvolum, inkludert fordeling på gitte formål og lokalisering av disse vil ligge til grunn for beregning av transportbehov og belastning på foreslått veinett, med trasealternativer beskrevet i kapittel 4.

Ulike scenarier knyttet til reisemiddelfordeling (kollektivandel) vil sees mot hverandre for å vurdere kapasitetsgrense for rekkefølgekrav for tiltak knyttet til henholdsvis scenario a og b (beskrevet i kapittel 4)

### Eksisterende kunnskap

Det foreligger en trafikkutredning fra 2010 for ulike utbyggingsscenarier som ble utarbeidet i forbindelse med kommunedelplanarbeidet.

Det foreligger en utredning om trafikk-konsepter for Røyken og Asker som gir grunnlag for trafikk tall i området.

### Behov for supplerende kunnskap:

Det vil være behov for å vurdere konsekvensene av de ulike veialternativene som er beskrevet i kapittel 4. Betydning for trafikkfordeling på de ulike lokale veiene, belastning i kryssene, både på Slemmestadveien og inne i området, konsekvenser for eksisterende veier, trafiksikkerhet mv.

### Forslag til supplerende utredninger

Trafikkutredningen kan brukes som utgangspunkt, men må justeres i forhold til fordeling av boliger på de ulike utbyggingsområdene og fordelingen av trafikk på foreslåtte veger som ikke var inkludert i denne rapporten.

### Datagrunnlag og metode

Man må vurdere behovet for nye trafikk telling i viktige kryss på Slemmestadveien. Så vil beregninger justeres i forholde til antall boliger og arbeidsplasser og kollektivreisende utenifra.

# Landskap

Tiltakets påvirkning på eksisterende landskap gjennom fysiske inngrep. Visuelle virkninger av tiltak i planen, både fjern- og nærvirkning. Forhold til vedtatte(?) siktlinjer og målsetninger i Kommunedelplanen.

## Eksisterende kunnskap

Det foreligger en beskrivelse av landskapet i vedlegg til planbeskrivelsen for kommunedelplanen, men denne har ingen kart eller bilder.

## Behov for supplerende kunnskap

**Det er behov for en samlet vurdering av landskapet, topografiske forhold og visuelle forbindelser som grunnlag for bestemmelser i reguleringsplanen.**

## Forslag til supplerende utredninger

Det bør utarbeides en landskapsanalyse med kart og diagrammer som peker på spesielle karaktertrekk og verdier i landskapet.

## Metode og datagrunnlag

Datagrunnlaget vil være eksisterende og nye analyser og utredninger, foto fra befaringer og egne, faglige vurderinger. Forslag til tiltak vil vurderes ut i fra deres konsekvenser for landskapet, ivaretagelse eller forsterkning av kvaliteter og oppfølging av overordnede retningslinjer

# By- og bebyggelsesstruktur, estetisk utforming og kvalitet

Foreslåtte tiltak vil vurderes i forhold til hvilke konsekvenser de har for eksisterende kvaliteter, føringer gitt i kommunedelplanen og andre overordnede retningslinjer.

## Eksisterende kunnskap

Analyser gjennomført i forbindelse med tidligere planarbeid, spesielt knyttet til herunder kommunedelplan for sentrum. «Bygninger og bygningsmiljøer – vurdering av verneverdi», Jørn Jensen (2010) «Industri og identitet i endring» Ingrid Kirkerud (2010) og kart som viser kulturmiljøer og kulturminner med verdifastsetting

## Behov for supplerende kunnskap

Grunnlaget vurderes som akseptabelt. Sammenfatning av eksisterende materiale vil gjøres i fm utarbeidelse av planbeskrivelsen.

## Forslag til supplerende utredninger

Det foreslås ingen supplerende analyser. Beskrivelser av dagens bygningsmasse og kulturminnekart vil danne grunnlag for en vurdering av forslag til bystruktur og bebyggelse.

## Metode og datagrunnlag

Datagrunnlaget vil være eksisterende analyser og utredninger, foto fra befaringer og egne, faglige vurderinger. Forslag til tiltak vil vurderes ut i fra deres konsekvenser for eksisterende bygningsmasse, tilpasning til eksisterende strukturer, ivaretagelse eller forsterkning av kvaliteter og oppfølging av overordnede retningslinjer.

## Energiforbruk og energiløsninger

Parallelt med planarbeidet skal det utarbeides en varmeplan som vil gi føringer for bestemmelser knyttet til energiløsninger innenfor planområdet. Kommunen har målsetning om at fremtidige energiløsninger skal baseres på klimavennlige og fornybare kilder. Ulike muligheter skal vurderes i dette arbeidet. Sjøvarme, jordvarme, fjernvarme, fellesanlegg eller separate anlegg er alternative energikilder som vurderes.

Som grunnlag for å vurdere energiforbruk og energibehov knyttet til bebyggelsen ligger det totale antall bebyggd volum som planen vil tillate. Dette vil fordeles på ulike funksjoner og type bygg og virksomhet.

Prosjektet utarbeider varmeplan og det vil referes til denne i planbeskrivelsen. En slik varmeplan kan inneholde følgende punkter:

- Vurdering av energi- og effektbehov, eksisterende og ny bebyggelse
- Vurdering av egnethet for ulike varmforsyningsløsninger
- Plassering av varmesentral, evt. brønner
- Investeringsanalyse av de mest egnede varmforsyningsløsningene, med en enkel sensitivitetsvurdering

I tillegg så kan det vurderes om det skal sies noe om

- Betydning av ulike energinivåer (passivhus, lavenergi)
- Fjernvarmetraseer
- Varmeløsninger i eksisterende bygningsmasse

## Handel og konkurranseforhold

Fylkesmannen er opptatt av at lokalisering av handel avklares gjennom prosessen. KDP legger kun opp til detaljhandel i sentrum. Storhandel kan vurderes hvis det kommer konkrete forslag i løpet av planprogramfasen.

## Eksisterende kunnskap

DnB har gjennomført en handelsanalyse knyttet til egen tomt for en del år siden. Det finnes en analyse på handelslekkasje til Asker.

## Behov for supplerende kunnskap

Det vil være behov for mer kunnskap om hvorvidt det er interesse for etablering av storhandel i Slemmestad.

## Forslag til supplerende utredninger

Det er ikke planlagt egen handelsutredning fra kommunens side, denne må evt utarbeides etter initiativ fra andre. Kommunen ønsker at det iverksettes en undersøkelse blant aktuelle aktører mht interesse.

Trafikkutredning vil ta utgangspunkt i de handelsscenariene som blir foreslått.

## Datagrunnlag og metode

Vurdering av konsekvenser for eksisterende handel vil ta utgangspunkt i de forslag til handelsformål som fremkommer av planforslaget. Forholdet mellom planområdets ulike deler og mellom planområdet og Rortunet vil vurderes spesielt.

## Støy og luftforurensning

Miljøulempen for eksisterende bebyggelse som følge av planforslaget, samt miljøulempen for deler av planområdet forårsaket av andre foreslåtte tiltak i planen vil undersøkes.

## Eksisterende kunnskap

Trafikktall fra trafikkutredningen fra 2010, justert iht. planforslaget.

## Behov for supplerende kunnskap

Det foreligger pr. i dag ingen utredning av temaet. Det vil være behov for å studere konsekvensene av støy og miljøulempen fra bulkbiltransporten fra Norcem samt støy fra bulkbåter og lossing.

## Forslag til supplerende utredninger

Analyse av støy- og luftforurensningen som følge av tiltaket, både for eksisterende og ny bebyggelse.

## Metode og datagrunnlag

### Støy:

Det er naturlig å dele evaluering av støy inn i tre hovedgrupper:

- Vegtrafikkstøy
- Støymessige konsekvenser av nye småbåthavn og evt. rutegående båttrafikk
- Støy fra næring og industri

Forskjellig metodikk og beregningsmetoder understreker det hensiktsmessige i denne inndelingen. Man kan også enklere vurdere samlet støybelastning og kilders betydning på denne måte.

Inngangsdata fra trafikkanalysen er forutsetningen for å evaluere konsekvensene av vegtrafikkstøy. Det er derfor viktig at resultatene fra trafikkanalysene og vegtraséene, i så stor grad som mulig, får "satt seg" for de forskjellige alternativene som utredes, før man starter evalueringen av de støymessige konsekvenser.

De støymessige konsekvenser av planforslaget vil for store deler av planområdet bety betydelige endringer i støyforholdene langs vegnettet og dermed utløse kartleggingsplikt for støy etter T-1521.

Det er derfor kostnadseffektivt å betrakte planalternativene som samlede enheter og kartlegge de støymessige konsekvensene ved å beregne støysoner etter standard, nordisk beregningsmetode for så å telle opp antall boenheter som blir liggende i gul, respektiv rød støysoner for de respektive alternativer. Ved sammenlikning med 0-alternativet og får man en kvantitativ vurdering av endringen i forhold til de forskjellige alternativene. Tilsvarende får man en kvantitativ vurdering mellom de forskjellige alternativene.

Metoden gjør det enkelt å sammenlikne også delområder og konkrete veialternativer.

Metoden gir også gode kvalitative indikeringer på hvilke nivåer og hvilken plagegrad man kan forvente seg fordi man får ut de konkrete støynivåer, eller kan ekstrahere disse, fra resultatene. I en KU vil man ikke detaljere arbeidet så langt at man tar fram nye terrengmodeller for vegnettet. Beregningsresultatene vil derfor ikke ha samme detaljeringsgrad som i ordinære støyberegninger, men er egnet for beslutningstaking samt for å estimere omtrentlige kostnader som støy utløser i form av tiltak.

Det har blitt vanlig at kommunene ber om en vurdering av de støymessige belastningene fra nye småbåthavner. Det foreligger ikke eksplisitte krav, men det er vanlig å vurdere støyen sett opp mot nivåkravene til industri og samferdsel.

Det er en relativt enkel metode som kan brukes og man kan få ut et støysoner for småbåthavnen med tilhørende støy generert langs farleder inn- og ut av området. Inngangsdata er antall båtplasser og deres plassering.

Vurdering av støy fra industri og næring vil variere med både plassering av virksomhet og type industri og næring. Om og hvor det tilrettelegges for storhandel vil ha lokale, støymessige konsekvenser. Støy fra den trafikale delen fanges opp av trafikkanalysen, mens andre støykilder må vurderes i tillegg. Eksempelvis støykilder på Norcem sitt anlegg eller i annen næringsvirksomhet.

Samlet støybelastning og herav konsekvenser på de forskjellige områder, kan håndteres ved å vurdere sumstøyen fra forskjellige kilder som veg, industri, båt, næring m.m.

En samlet oppstilling av bygninger/boenheter i gul og rød sone for de forskjellige alternativer gir beslutningstakere en enkel og tydelig oversikt over absolutte og relative støymessige konsekvenser av planalternativene. Metoden benyttes generelt i utredninger hvor alternative vegtraseer blir utredet.

Det er mulig å foreta en finere inndeling enn inndeling i gul og rød sone samt en mer detaljert vurdering av konsekvensene av kollektivtiltak/knutepunkt og kollektivfelt. Når man ikke tar fram



oppdatert terrengmodeller der det anlegges nye veger, så blir absolutte nivåer beregnet med større usikkerhet, som regel noe høyt.

Det understrekes derfor at man i vurderingen av støy holder seg på overordnede nivåer.

### **Luftforurensing:**

Det er usikkert om trafikkmengdene i denne utredningen vil utløse kartleggingsplikt av luftforurensning. Hvis trafikkmengden på største vei har ÅDT < 8000 så behøver man ikke utrede luftforurensning.

Det er som regel lokal luftkvalitet som konsekvens av vegtrafikk man vil utrede. Man kartlegger NO<sub>x</sub> (nitrøse gasser) og PM<sub>10</sub> (svevestøv). Her er det kommet nye forskrifter og krav til presentasjon av disse, gitt i T-1520, men det finnes ikke i dag ikke beregningsverktøy eller datagrunnlag for å kunne gjøre slike beregninger iht. T-1520.

Det vil ta minst et år (høsten 2013) før vurderinger iht. T-1520 er mulig fullt ut.

I mellomtiden følger vi anbefalingene fra KLIF, Klima og forurensningsdirektoratet, men å gjøre en tilpasset eller skjønnsmessig vurdering basert på tidligere metode basert på programmet VLUFT 6.0. I områder med liten trafikk er dette fullt ut tilfredsstillende.

Dersom man har problematikk med svevestøv fra annen industri, f.eks. sementstøv, så kan det være aktuelt å vurdere tilsvarende vurderinger/støvinnsamlinger som gjelder for grus- og pukkverk, men dette legges ikke inn som en del av utredningen på dette tidspunktet.

## **Barn og unge**

Vurdering av konsekvenser for barn og unge er et obligatorisk og følger av rikspolisitske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen. Fordi barn ikke kan ivareta sine egne interesser i planleggingen er det ekstra viktig at nye planer er spesielt oppmerksom på sikring og redegjør for konsekvenser for denne gruppens interesser.

### **Eksisterende kunnskap**

Utover konsekvensvurdering av temaer som «oppvekstvilkår» og «tilgjengelige uteområder» i forbindelse med kommunedelplanen, foreligger det er barnetråkkundersøkelse gjort i 1999 i forbindelse med en trafiksikkerhetsrapport, og en spørreundersøkelse til barnehager og skoler gjort i 2008 i forbindelse med kommunedelplanarbeidet. I dette materialet finnes en kartlegging av turtraseer, lekeplasser, badeplasser og lignende som barn og unge benytter og setter pris på.

### **Behov for supplerende kunnskap**

Det ansees ikke å være behov for nye barnetråkkundersøkelser, men det kan være behov for å undersøke om det har skjedd noen endringer i ettertid som har påvirket forhold knyttet til barn og unges tilgang til registrerte tur- og lekearealer.

Vurdering av kapasitet på dagens skoler og barnehager sees i sammenheng med skolebruksplan og barnehagekapasitet (kommunens egne utredninger).

### **Forslag til supplerende utredninger**

Eventuelt undersøkelser vedrørende kapasitet på dagens skoler og barnehager samt tilgang til tidligere registrerte tur- og lekearealer. Vurdering av kapasitet og kvalitet på eksisterende områder.

### **Metode og datagrunnlag**

På grunnlag av eksisterende og ny kunnskap vil det gjøres en vurdering av konsekvensene for barn og unge som følge av forslag til tiltak i planen. Hvis det skal gjøres en vurdering av kapasitet på skoler og barnehager vil det benyttes egen metodikk for dette.

## **Befolkningens helse (Friluftsliv, idrett, etc)**

Dette tema skal vurdere planforslagets konsekvenser for befolkningens tilgang til fysisk aktivitet og rekreasjon.

Konsekvensene av det foreslåtte byggetiltaket (høyhuset) innenfor området av satt til friluftsliv og strandsone vil vurderes særskilt i og med at dette medfører en endring i forhold til overordnet plan.

### **Eksisterende kunnskap**

Kommunedelplanen beskriver områder som eksisterer og som skal avsettes til idrett og rekreasjon. I vedlegg til planbeskrivelsen finnes også en redegjørelse for status for dagens tilbud.

### **Behov for supplerende kunnskap**

Eksisterende beskrivelser ansees som tilstrekkelig.

### **Forslag til supplerende utredninger**

Det anses ikke å være behov for supplerende utredninger.

### **Metode og datagrunnlag**

Med utgangspunkt i tilgjengelig kunnskap vil konsekvensene av tiltak i planforslaget for friluftsliv, rekreasjon, idrett og lignende vurderes.

## **Tilgjengelighet til uteområder (g/s, uu)**

Dette temaet vil omhandle universell tilgjengelighet til uteområder, allmennhetens tilgjengelighet og forbindelser for gående og syklende.

### **Eksisterende kunnskap**

Det foreligger ingen utredning av tilgjengelighet knyttet til dagens uteområder. Det er heller ingen oversikt (kartfestet) over opparbeidede gang/sykelveger

## Behov for supplerende kunnskap

Det er behov for en vurdering av tilgjengelighet i planområdet i dag. Det er også behov for en oversikt over eksisterende gangs/sykkelveger.

## Forslag til supplerende utredninger

Vurdering av universell tilgjengelighet, allmenn tilgjengelighet innenfor planområdet i dag. Registrering (kartfesting) og vurdering av gang/sykkelveger og potensial for etablering av dette i tilknytning til dagens veinett.

Forslag til tiltak vil vurderes ut i fra konsekvenser for universell tilgjengelighet, allmenn tilgjengelighet og tilrettelegging for gang/sykkelforbindelser. Det blir gjort en vurdering av hvorvidt tiltaket styrker eller svekker mulighet for økt tilgjengelighet og hvilke eventuelle tiltak som er nødvendig.

## Biologisk mangfold

I kommunedelplanen er følgende områder båndlagt iht PBL § 11.8 d) «...i påvente av vedtak etter PBL eller andre lover»:

- Tåjeåsen er båndlagt for videre regulering med krav om at forhold knyttet til biologisk mangfold og geologi utredes nærmere.

- Kutangen (Området ved Tåjestranda) er vernet etter naturvernloven – naturreservat.

## Eksisterende kunnskap

Det foreligger en delrapport for Biologisk mangfold utarbeidet 12.3.2010 av Tor A. A. Simonsen i forbindelse med kommunedelplanprosessen. Den baserer seg kun på eksisterende dokumentasjon i Naturbasen.no og er noe mangelfull i beskrivelse, registrering og kartfesting.

## Behov for supplerende kunnskap

Det er behov for nærmere kartlegging av naturverdier i planområdet. Planområdet ligger innenfor Oslofeltets kalkområder, og Oslofeltets kalkområder er et hot-spot miljø for truede arter. Kalkåsene og knausene i området er verdifulle arealer, mens en del av planområdet er såpass påvirket av utfylte masser at det i dag har lite naturverdier. Det er kartlagt flere spesielt viktige områder for biologisk mangfold (såkalte naturtypelokaliteter) i planområdet (jfr Naturbasen). Det er i tillegg kartlagt flere lokaliteter som ikke er kommet med i Naturbasen samt at grensene på eksisterende lokaliteter er endret/gjort bedre ved en kvalitetssikring av lokalitetene som allerede ligger inne ifbm med en annen plansak.

## Forslag til supplerende utredninger

Det vil gjennomføres en kartlegging av naturverdier i planområdet basert på feltbefaring. Det vil være spesiell fokus på eventuelle leveområder for truede arter. Karplanter, sopp og insekter er spesielt viktige organismegrupper ifht til rødlistearter i planområdet. Relevante forhold ifht til Naturmangfoldloven s §§ 8-12 vil vurderes.

## **Metode og datagrunnlag**

Eksisterende dokumentasjon vil gjennomgås. Kartleggingen vil gjennomføres etter standard kartleggingsmetodikk, dvs. DN-håndbok 11 for kartlegging av eventuelt spesielt viktige områder for biologisk mangfold. Direkte og indirekte konsekvenser av planlagt arealbruk og tiltak skal belyses. Avbøtende tiltak vil foreslås.

## **Grunnforhold (inkl forurensning og radon) og skredforhold**

Flere av områdene som er avsatt til bebyggelse eller friområde er fyllinger og tidligere eller eksisterende industriområder.

### **Eksisterende kunnskap**

Man mangler kunnskap om forurensning i fyllinga på Kutangen, havnebassenget og Norcems område. Klif, fylket og kommunen bør kontaktes for å høre hva som finnes og hva som bør undersøkes. Det er kjent utbredelse av alunskifer med potensielt høyt radoninnhold.

### **Behov for supplerende kunnskap**

Det er behov for en samlet oversikt over forurensning i området. Dette inkluderer både utbredelse og type forurensning.

### **Forslag til supplerende utredninger**

Sammenstilling av eksisterende kunnskap. Vurdere å gjennomføre orienterende undersøkelser i utvalgte områder for å avklare konsekvenser for utviklingen og gjennomføring av planen.

## **Metode og datagrunnlag**

Sammenstille eksisterende kunnskap basert på informasjon fra kommune, fylke og Klif. Intervju med eksisterende og tidligere eiere og arbeidere på eiendommene. Gjennomføre orienterende undersøkelser med utgangspunkt i forurensningsforskriften kapittel 2: opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider, med tilhørende Klif veileder (TA-2912/2012). Orienterende undersøkelser gjennomføres ihht NS-ISO 10381-5, kap. 8 og vurderinger baseres på Klif veileder TA 2553/2009: Helsebaserte tilstandsklasser for forurenset grunn.

## **Risiko ved havnstigning og flom (Bøbekken må tåle 200-årsflom)**

Det er vedtatt at Bøbekken (opprinnelig Slima) i første omgang skal gjenåpnes de siste 60 metrene gjennom sentrum og ned til havnebassenget. På lengre sikt skal den åpnes gjennom hele sentrum, en strekning på ca 200m. NVE er opptatt av at man utreder flomrisiko ved åpning. Man må ta høyde for 200-årsflom. Kommunen besitter egen rapport utarbeidet av Multiconsult for dette arbeidet.

## **Eksisterende kunnskap**

Bøbekkens nedslagsfelt er på ca 8 km<sup>2</sup>. NVE har ikke foretatt flomsonekartlegging langs bekketraseen og har heller ikke målestasjoner for vannføring i vassdraget. Det er kjent at Bøbekken med jevne mellomrom flommer over.

Multiconsult har som et ledd i forprosjekt for åpning av Bøbekken beregnet 100-årsflom for det foreslåtte nye bekkeløpet, samt korresponderende vannlinje. I følge beregningene vil ikke bekkeløpet i seg selv ha nok kapasitet til å ta unna en 100-års flom, og enkelte områder vil bli oversvømt. Som avbøtende tiltak er det foreslått å anlegge flomrør/overløpsrør parallelt med bekkeløpet. Det foreslåtte bekkeløpet (inkl. flomrør) er dimensjonert for en 100-års flom.

Fremtidig havnivåstigning/landheving i Norge er utredet av DSB i 2008/2009.

## **Behov for supplerende kunnskap**

Det bør innhentes kunnskap om historiske flommer, gamle flommerker, (mulighetene for) reguleringer i vassdraget, eventuelle historiske måleserier for vannstand eller vannføring, samt forekomst av springflo.

## **Forslag til supplerende utredninger**

-Flomfrekvensanalyse for Bøbekken for gjentakintervaller større enn 100 år (pluss klimapåslag), inkludert vannlinjeberegning/flomsonekartlegging.

-Utredning av behov for eventuelle flomvoller, fordrøyningsdammer, terskler, nødoverløp, reguleringer av vassdraget etc.

-Kartlegging av flomveier

Status vann, avløp og overvannshåndtering i Slemmestad sentrum – utredning fra kommunen, eventuelt supplerende utredninger.

## **Metode og datagrunnlag**

Flomfrekvensanalyse utføres med utgangspunkt i historiske måleserier for vannføring fra vassdraget, eventuelt nærliggende målestasjoner med sammenlignbare feltegenskaper. Vannlinjeberegning utføres med utgangspunkt i beregnede flomverdier samt tverrprofildata for prosjektert bekkeløp/terreng. Dette vil gi informasjon om hvilke områder som er utsatt for oversvømmelser, som igjen vil danne grunnlag for å vurdere avbøtende tiltak.

## **Kulturminner**

### **Eksisterende kunnskap**

Det er foretatt registrering av kulturmiljøer og kulturminner i en egen delutredning i forbindelse med kommunedelplanen.

Når det gjelder Arkeologiske/automatisk fredete kulturminner er det, i følge Fylkeskommunen lite potensial for funn.

For nyere tids kulturminner er det i kommunedelplanen lagt hensynssone kulturmiljø på deler av områdene. Dette gjelder Vaterland (1A-SO1), Fabrikktomta (1A-SO3), Slemmestad gård.

### **Behov for supplerende kunnskap**

Det ansees ikke å være behov for supplerende kunnskap.

### **Forslag til supplerende utredninger**

Det vil ikke bli utført ytterligere utredninger for dette tema.

### **Metode og datagrunnlag.**

Forslag til tiltak i planen vil vurderes opp mot hvordan de forholder seg til bevaringsverdige bygg og objekter, eller områder som har fått en definert verdi i kulturminnekartleggingen. Konsekvensene vil beskrives og retningslinjer for håndtering og begrensninger vil fastsettes.

Det kan være aktuelt med spesifikk visualisering av tiltak der dette ligger nær eller kommer i konflikt med registrerte og verdisatte kulturmiljøer eller kulturminner.

## Forslag til utredningsprogram (tabell)

Tabellen viser en oppsummering av redegjørelse for utredningsbehov som er gjennomgått i dette kapitlet.

| Utredningstema                                             | Supplerende utredning | Metode                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Transportbehov og trafikk                                  | ja                    | Beregninger og mulig trafikktelling i aktuelle kryss                                                                       |
| Landskap                                                   | ja                    | Befaring, fotodokumentasjon, verdivurdering og vurdering av konsekvens                                                     |
| By- og bebyggelsesstruktur, estetisk utforming og kvalitet | nei                   | Verdivurdering baseres på eksisterende kunnskap (kulturminnerapport), befaring, fotodokumentasjon, vurdering av konsekvens |
| Energiforbruk og energiløsninger                           | ja                    | Beregninger og anbefalinger                                                                                                |
| Handel og konkurranseforhold                               | nei                   | Tidligere utførte handelsanalyser, vurderinger                                                                             |
| Støy og luftforurensning                                   | ja                    | Beregninger basert på genererte trafikk tall. Mulig støymåling av lasting ved kai                                          |
| Barn og unge                                               | nei                   | Vurderinger basert på tidligere utførte kartlegginger                                                                      |
| Befolkningens helse                                        | nei                   | Med utgangspunkt i tilgjengelig kunnskap vil konsekvensene av tiltak i planforslaget vurderes                              |
| Tilgjengelighet til uteområder                             | ja                    | Kartlegging av dagens situasjon, vurdere konsekvenser av planforslaget                                                     |
| Biologisk mangfold                                         | ja                    | Foreliggende informasjon, befaring og kartlegging samt vurdering av sårbarhet og konsekvens                                |



|                              |     |                                                                                                                                                                             |
|------------------------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Grunnforhold og forurensning | ja  | Sammenstille eksisterende kunnskap og Gjennomføre orienterende undersøkelser                                                                                                |
| Havstigning og flom          | ja  | Flomfrekvensanalyse, vannlinjeberegning/flomsonekartlegging utføres med oppmåling av terrenget (tverrprofilering) langs bekketraseen. Vurdering av ny, prosjektert bekkeløp |
| Kulturminner                 | nei | Vurderinger baseres på eksisterende kunnskap og foreliggende materiale                                                                                                      |

# Planprosess og medvirkning

## Planprosess

Planprosessen som nå er igangsatt er delt inn i 4 hovedfaser;

- Programfase (innhenting av plangrunnlag og planprogram)
- Utredningsfase (KU og utarbeiding av plangrunnlag)
- Reguleringsfase (utarbeidelse av reguleringsplan med tilhørende dokumenter)
- Vedtaksfase (offentlig ettersyn og høring, administrativ og politisk behandling)

Planen vil (kunne) ha et differensiert detaljeringsnivå der de mest konkrete delene utvikles og utredes til et nivå som gjør detaljregulering unødvendig. For øvrige områder vil det være krav til detaljert reguleringsplan og man vil da i hvert enkelt tilfelle vurdere et eventuelt konsekvensutredningskrav opp i mot den kunnskap som er frembrakt i forbindelse med områdereguleringen.

## Medvirkning

### dialogmøter

I forbindelse med kommunedelpplanprosessen ble de mest sentrale grunneierne i Slemmestad sentrum ble invitert til å gi innspill. Det blir de også i forbindelse med områdereguleringsprosessen. Det er etablert en prosjektgruppe som består av representanter for Norcem (industriområdet C1 og fabrikktomta mot sjøen, del av A1), DnB (Fabrikktomta A1), Slemmestad brygge og Røyen Eiendom (Vaterland1A), samt kommunen og kommunens rådgiver. I første fase er de invitert til å gi innspill til plangrunnlaget som skal legges til grunn for planprogrammet.

I tillegg til dette er det lagt opp til en medvirkningsprosess bestående av møter både med konkrete utviklingsinteresser for utbygging innenfor 1F, med overordnet myndighet ved regionalt planforum og orienteringsmøter med politikerne.

### varsling

Som del av den lovpålagte medvirkningsprosessen vil det varsles oppstart på planarbeidene samtidig som forslag til planprogram legges ut til offentlig ettersyn.. Merknader vil behandles og eventuelle justeringer innarbeides.

## **Åpne møter**

I forbindelse med utleggelse er det aktuelt å avholde et åpent møte for å orientere om prosessen

I forbindelse med selve reguleringsplanen vil informasjon bli lagt ut på kommunens hjemmesider.

Det vil bli vurdert å holde åpne temamøter ifbm med delutredninger.