

Horten 09.07.2020

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark
Postboks 2076, 3103 Tønsberg

Geir Lenes og Bent Gramdal

Klage på Kommunestyret i Hortens endelige vedtak datert 24.06.2020. ”Områderegulering for Horten havn”.

A. FORMELL KLAG.

Vedtaket:

Kommunestyret i Horten, i sak 063/20, vedtok 37 mot 7 stemmer, den 24.06.2020 ”Områderegulering for ”Horten havn” med Planbestemmelsen, Plankartet og Planbeskrivelsen, inkludert underliggende dokumenter. Ingen innsendte bærekraftige forslag fikk gjennomslag.

Kommunestyret opprettholdt Formannskapetets vedtak av 16.06.2020 om Fergekai Vederøy (betales av Statsbygg) og detaljregulering av Hotelltomta. I tillegg åpnet Kommunestyret for etablering av 1). Saltvannsbad for helårsbruk, 2). Aktivitetsbasert fonteneanlegg, hvor barn kan leke i og omkring aktivitetsstyrte springvann og 3). En musikk-/kulturpaviljong. Ordlyden her er ikke entydig før den er plassert inn i bestemmelsesdokumentet. Det er uheldig.

Klager:

Bent Gramdal – Jørgen Ferjemanns vei 15, Horten, Strandparken.
Geir Lenes, Sørbygata 38, Horten, Østbyen.

Klage:

Vedtak det klages over:

Godkjent områdereguleringsplan Horten havn.

Vi har et demokratisk prinsipp. De som blir påvirket at et politisk vedtak skal tas med på råd. Ingen i forvaltningen synes å ha ivaretatt dette. Intet overordnet forvaltningsorgan (Fylkesmannen, Fylkeskommunen, SVV) synes å være særlig opptatt av bærekraft i de berørte bomiljøene. De er kun fokusert på sine smale ansvarsområder.

Ikke en kritisk bemerkning til et så omfattende tiltak, men mangelfullt tiltak som berører negativt, en stor del av byens befolkning. Ikke en kritisk bemerkning til de begrensninger løsningene gir for befolkningen i byen. Det er en enestående unnfalighet, respektløst og dårlig forvaltningsskikk.

I noen politiske kretser i Horten lever drømmen om bruløsningen over Moss-Horten. Løsningen ble ferdig utredet i 2018, den ble kostnadsberegnet til 80 milliarder kr. og departementet satte prosjektet på vent. Dette er en avledning fra den famøse ”Områdereguleringen Horten havn”, når det er identifisert bærekraftiltak kostende 0,5 milliarder og med samme virkning.

Likeledes velger også administrasjonen minste motstands veg, men er det i orden, når de skriver i saksvedlegget til kommunestyremøtet sak 063/20, 24.06.2020:

Når det gjelder innspillet fra beboer Østbyen og representant(er) fra Strandparken velforening (Støv og Støygruppa) har administrasjonen ikke anledning til å svare opp alle synspunkter og innspill, men administrasjonen har forsøkt å svare opp de innspillene og temaene som fremstår som gjennomgående i dokumentet. Det har de ikke klart på en fyllestgjørende måte.

Klagen er begrunnet i administrasjonen og kommunepolitikernes unnfallenhet i å utrede risiki for tap, og tilhørende tiltak for å avbøte den negative tilstanden, særlig for de omkringliggende bomiljøene. Risiki for tap er bl.a. relatert til;

- a) Områdereguleringen avgrenset og utelot de eksisterende, berørte bomiljøene.
- b) Forverret oppvekstvilkår for barn og unge i berørte bomiljøer.
- c) Flytting av fergeoppstillingsplassen og hvileplass for tunge kjøretøy inn i sentrum av byen.
- d) Endringen av kjøremønsteret til og fra fergeleiet og transporten langs Fv.310 og Rv.19.
- e) Betydelig fremtidig vekst i trafikk (lokalt og regionalt).
- f) Byggtopologi, arrondering (geometri) - ny bebyggelse i havna.
- g) Forsterkende barrierer og manglende sammenknytningen av nye og eksisterende bydeler.
- h) Overgang fra eier til leier, økt forslumming og tap av verdi (materielt og immaterielt) i våre berørte bomiljøer.

Vi har bidratt med en fundamental faglig uenighet om premisser og rammer, dokumentert potensial i bærekraftige kreative løsninger via en sunn virkelighetsforståelse og med faglige konklusjoner. Videre har vi motbevist administrasjonens argumenter for avvisning av løsninger, likeledes besvart mangler i rådgiveres tilbakemeldinger på innspill, og konkret vist til svakheter og feil i det faglige underlaget. Dette er ikke rettet opp, og dette anses å være alvorlig.

Kommunen har vært uredelig i behandlingen av faglige tilbakemeldinger på, forslag om kreative bærekraftige tiltak, og i sum vårt høringsdokument. De har verken vist godt skjønn, eller ført en god forvaltningspraksis. I det følgende er det gitt opplysende detaljer.

Rett klageinstans:

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark.

Klagens hjemmel, rettmessig klager og oppsettende virkning:

Det vises til plan- og bygningsloven § 1-9 og forvaltningsloven §§ 28-36 og klagerett.

Bent Gramdal er rettmessig klager fordi han;

- ✓ leder Støy- og støvgruppa, sist utnevnt av Strandparken Velforening i 2018. Ble først utnevnt saksbehandler for støysaken ved årsmøtet i 2004.
- ✓ som beboer i Strandparken har bruksrettigheter til Komb. 1 og 2, jf. reguleringsplanen til Strandparken.
- ✓ påpekte overfor kommunen ved utbygging av adkomstveien til E-18, at tiltaket også medfører økt trafikk på Sydoverveien (Rv.19) ut over det analysene fra 1999 viste. Krevet samlet vurdering av tiltaket.
- ✓ har aktiv arbeidet for å ivareta bydelens integritet og behov for miljøtunnelen.
- ✓ har bidratt til fokus på innvirkninger ved flyttingen av fergeoppstillingsplassen.
- ✓ bor i Strandparken, et bomiljø påvirket av ulemper og forurensning.

Geir Lenes er rettmessig klager fordi han;

- ✓ har vært offentlig aktiv deltaker (invitert av kommunen) i områdereguleringens planprogram - referansegruppen.
- ✓ har gitt innspill til administrasjonen på samtlige utredningstemaer og reguleringsdokumenter.
- ✓ har bidratt til en samlet politisk enighet om viktigheten av å få etablert en forlenget miljøtunnel.
- ✓ er "Assosiert" medlem av Strandparken velforening – Støy og støvgruppa. Det er avholdt regelmessige møter siden 2018.
- ✓ har vært medlem i styret for Østbyen velforening, og i den forbindelse, vært aktiv med å ivareta bydelens integritet, bl.a. krav til Sydovervegen (Rv.19) og hevdet behov for miljøtunnelen.
- ✓ er beboer i Østbyen siden 1984, og vil bli rammet ytterligere av ulemper og negativ bærekraft, avskjerming fra ny bydel og trafikkmaskinen, forslumming av nærområdet og tap av utsyn til sjø, himmel og nattevrimmelen.

Det bes om at vedtakets gyldighet utsettes inntil klagen er avgjort, jf. Forvaltningsloven § 42. Behovet for oppsettende virkning er begrunnet i risiki forbundet med kommunens iverksetting av irreversible tiltak. Fylkesmannens medhold på klagen kan bety nye utredninger og analyser – dette vil kunne ta tid. Horten havn og Kommunestyret har signalisert flyttingen av kjørebanelene til fergesambandets oppstillingsplass allerede i 2022. Ett tredje fergeleie er nært forestående. Det kan gi uopprettelige og uoverstigelig hindringer for etablering av riktige, nødvendige og bærekraftige tiltak, jf. side 25, kap. E: Behov for endringer.

Vår ordfører og flertallet av våre politikere (Ap, H, V, KrF, Frp, Sp) har besluttet at områdereguleringsplanen skal iverksettes slik premissene nå er formulert, jf. Planbestemmelsen, Plankartet og planbeskrivelsen. Det er usant at alle de forskjellige områdene innenfor planen skal detaljreguleres – dette gjelder ikke SVV's anlegg. Formuleringer som 1.) *"at de aller fleste vil mene at det som kommer, er mye bedre enn den betongen og asfalten som preger store deler av området i dag"* og 2.) *"at havneområdet skal utvikles på en måte som gjør at alle kommunens innbyggere kan få glede av det"*, har ikke gyldighet, og er en misledende fremstilling. For det første innebærer løsningen en betydelig forverring som følger av en fokusering av samferdselsarealet (mer enn 100 dekar asfalt og betong, biler, trailere, forurensning), og for det andre at dette skjer i byens sentrum uten adekvate folkehelsefremmende avbøtende tiltak og barrierenedbyggende tiltak.

Administrasjonen har ikke en eneste analyse som kan vise at endringer er til det bedre i våre bomiljøer. Det inviterer til politisk synsing. Ordføreren har rett når han sier at det viktigste har vært å samle et størst mulig politisk flertall bak vedtaket – det har hans bidrag. Slik fortsetter skjønmmalingen, men det er en mager trøst.

Til administrasjonens vedtak i Kommunestyret "Områderegulering for Horten havn" - 2. gangs behandling var det vedlagt en dokumentpakke. Dokumentpakken omfatter en anbefaling fra administrasjonen "Områderegulering for Horten havn - 2. gangs behandling" udatert. I tillegg er det lagt ved en "Beskrivelse av endringer fra 1. til 2. gangs behandling". Udatert". Følgende dokumenter fra administrasjonen ble revidert eller viser endringer fra 1. gangs til 2. gangs høring:

- *Reguleringsplan for Horten havn. Reguleringsbestemmelser områderegulering – datert revisjon 04.05.2020.*
- *Plankart. Revidert 20.5.2020.*

For andre dokumenter i områdereguleringen er det ikke gjort endringer

I dette klagedokumentet er det i noen tilfeller henvist til teksten i vårt høringsinnspill oversendt kommunen og Fylkesmannen, jf. dokumentet *Proessen: Områderegulering Horten havn 2017 – 2019. Tilbakemelding på høringsdokumentene*. Da administrasjonen ikke kan vise til substansielle endringer, i liten grad har forholdt seg til våre tidligere innspill og tiltak til fordel for økt bærekraft mv. i reguleringsbestemmelsene eller i plankartet, er våre tidligere kommentarer i høringsinnspillet gyldige.

B. DEFINISJONER, HØRINGER OG FAKTA.

En del termer går igjen i dokumentet. Her følger en gjennomgang av disse.

- **Aksjonsgruppen - Bevar fjord og havnebyen.** En aksjonsgruppe i Horten som samlet inn 890 underskifter for sitt mål – Det holder med 4 etasjer. Dette er den eneste dokumentasjonen på samlet motstandskraft i kommunen.
- **Bompengeselskapet RV.19 AS.** Et kommunalt eiet selskap med ansvar for bompengeneinnkreving for Rv.19 mellom Borre og E-18. Bompengeselskapet var aktivt i perioden 2009 – 2018. Kommunen tok et ansvar for et beløp på 446 millioner kroner, jf. Stortingsprp. 80 – 2005-2006). Selskapet hadde et ureglementert overskudd på 22 millioner kroner ved nedleggingen, jf. SVV. Kommunestyret i Horten bevilget pengene til Campus – Glenne veien, jf. kommunestyremøte 18.6.19, sak 107/19. Det er tvil om premissene for og gyldigheten i vedtaket.
- **Byggehøyder.** Det vise til Kommuneplanens (7. september 2015) bestemmelser side 6. Pkt. 1.5.6. Kommunen har overstyrt dette i Områdereguleringen.
- **Bærekraft:** Omhandler temaene 1.) Natur og miljø, Klimagass- og energi, 2.) Folkehelse, 3.) Verdier (materielle og immaterielle) og 4.) Økonomi. Temaene omhandles enkeltvis, men fremstilles samlet.
- **Bærekraft-tiltak og balanse i kostnader.** Kostnadene for tiltak 1 og 2 (jf. pkt. **Kreative bærekraft løsninger**) er beregnet til 240 millioner kroner. I tillegg kommer kostnader for etablering av delvis ny oppstillingsplass og fergeleier. Dette er anslått til 150 – 200 millioner kroner. Totalt vil bærekraft-tiltakene være i størrelsesorden 400 – 450 millioner kroner. Konsekvenser er et eksklusivt fratrekk av kostnader som følger av ekstra tiltak mot støy (faller bort ved å etablere tiltakene – dvs. tiltak på bygg mv. og andre støyskjermende tiltak.) Salg og bruk av innvunnet areal samt 22 millioner fra bompengene-innsamlingen på Rv.19 (tiltak 1+2+4 og 5; 100 – 150 dekar) vil innbringe 300 – 450 millioner kroner. Usikkerhet er tilsvarende for kommunens beregninger, jf. Kap 6.16 i planbestemmelsen.
- **Bærekraftregnskap:** Kvantitativ sammenfatning av summen av påvirkninger påført, sluppet ut ulempe og skade eller tap på bærekraft-temaene. Måles mot et på forhånd sett av krav og kriterier for å vise akseptabel påvirkning.
- **Bomiljøer:** Sentrum, Østbyen, Strandparken og Steinsnesbukta.

- **Ekstrahøringen:** Tilbakemeldingen på kommunens ekstrahøring i forbindelse med Bratsberggruppens og kommunens ønske om nytt hotellbygg i havna, jf. feltene Komb 12 og o_GTD3. Oversendt kommunen 01.03.2020.
- **Grunneiere:** Grunneierne i planområdet har betydelig kommersiell interesse i hva utviklingen skal bestå i. Samtidig har de en sterk motivasjon for å maksimere fortjeneste. Det gir seg utslag i høy og massiv bebyggelse.
Den største grunneieren er Horten kommune. De eier oppstillingsplassen til ferga, fergeleiet og Gjestehavna og Rustadbrygga AS (kjøpte Rustadbrygga 1, dvs. HAC-tomta 19,3 dekar). Bane Nor som eier gamle jernbanestasjonen i Horten med spor (17 dekar), Statens vegvesen: eier Fv.310, Fv. 701 og Rv.19 og Linden park eiet av Prospective AS samt Strandpromenaden 2A som eier hotellet øst for Fv. 310.
- **Høringsdokumentet:** Tilbakemeldingen på administrasjonens høringsdokumenter gitt i; ”Proessen: Områderegulering Horten havn 2017 – 2019. Geir Lenes – Østbyen. Støv og Støygruppa underlagt Strandparken Velforening v/Bent Gramdal, Alf Bruun, Magne Olaf Johansen og Anne Grethe Bokn er mange feil, mangler, ulogiskheter og utelatelser påpekt. Dokumentet ble sendt Horten kommune den 18.09.2019, og til Fylkesmannen i Vestfold/Telemark den 19.09.2019.
- **Kommunen:** Administrasjonen og politikerne i Formannskapet og Kommunestyret.
- **Kreative bærekraft løsninger:** 1). Overbygget lokk over oppstillingsplass, 2.) Oppstillingsplass for fergesambandet med lokk, alternativt flyttet helt eller delvis ute i sjø, 3.) Bruk av sprengstein fra tunneldrivingen IC-Barkåker – Nykirke for landinnvinningen. 4.) Sammenknytningen av oppstillingsplass (1,2) med forlenget miljøtunnel fra Steinsnesbukta og frem til Rustadbrygga, 5.) Parkeringshustak for allmennhetens.
- **Risiko,** jf. NS 5814. Sårbarhet, jf. NOU 2000: 24. Et sårbart samfunn, DSB.
- **Samfunnsøkonomisk analyse:** Tallfesting og verdsette virkningene så langt det er mulig og hensiktsmessig (DFØ).
- **Signalbygg:** Kommunen bruker et begrep ”Signalbygg”. Det begrepet er en betegnelse som ikke er definert i reguleringsbestemmelsene, andre steder i kommunens premissdokumenter eller i gjeldene offentlige lover, forskrifter, rundskriv eller veiledninger. Begrepet misbrukes for å legitimere høye, massive nye bygg.
- **Støy.** Det vises til rapport ”Støyvurdering Horten havn”, side 12, pkt 2.5. Kommunen har vedtatt en egen støynorm, jf. Kommuneplanens (7. september 2015) bestemmelser i § 1.6.2 sammen med § 1.5.7 som angir gjeldende krav til støy. Bestemmelsene i kommuneplanen er noe strengere enn T-1442, i og med at kravet til LDEN < 55 dB er angitt å skulle gjelde utenfor en hel yttervegg, og ikke bare foran vindu slik som beskrevet i T-1442. Regelen i kommuneplanen vil medføre at de grepene som er til rådighet, - tilpasset planløsning i boenhetene og skjerming foran fasade/vindu, vil bli mer omfattende. Administrasjonen legger T-1444 til grunn og underslår dette faktum.

- **Trafikkmaskinen:** Samlokaliseringen av trafikken på Fv.310, Rv.19, Fergesambandets nye oppstillingsplass, hvileplass for trailere og fergekaia med fergene samt laste/losseplass for ASKO. Inkluderer også endret kjøremønster på Rv.19 og Fv.310. Trafikken vil raskt overstige en ÅDT på 15 000. ASKOs autonome fergetrafikk skal foregå over Trafikkhavna. Den vil daglig bidra med 150 trailerlass gjennom sentrum og ut Rv.19. Dette er ikke inkludert analyser om trafikkmengde, støy eller luftforurensning. Verken RV.19 eller rundkjøringene er dimensjonert for dette.

Fergesambandet vil i fremtiden, både øke fergestørrelsen og sannsynligvis seile 24 timer i døgnet. Samlet trafikk med Bastø-Fosen sambandet i 2018 var 1 880 642, Hortens-tunnelen var stengt i en lang periode (15.okt-19.nov.2018). Totalt økte (2017 – 2018) tungbiltrafikken med 4 940 kjøretøy til 243 739 (2,1 %). ÅDT fergetrafikk var ca. 5 500. Samlet ÅDT mot syd var 10 600, mot nord 9 000. Når Moss har lettet tilgjengeligheten fra E-6 gjennom sentrum og frem til fergeleiet er det sannsynlig at trafikken vil øke med 80 %. Dette tallet er verifisert av SVV, men eksklusive trafikksimuleringen.

Trafikksituasjonen i 2037 scenario 6 viser en samlet ÅDT økning 8 370 kjøretøy per døgn. Maks timetrafikk er 920 kjøretøy. Forsinkelse, kødannelse, luftforurensning vil være store og betydelige. Feltene knyttet til utbygging av nytt fergeleie og biloppstillingsplass skal ikke detaljreguleres, men går direkte til en detaljert byggeplan. Det er en obstruksjon av opinionens mulighet til påvirkning.

- **Utbyggeres og entreprenørers fortjeneste.** Det er kjent kunnskap at høye massive bygg gir størst fortjeneste (50 % av samlet byggekostnad) til laveste risiko. Kommunen ønsker ikke å gripe inn i dette fenomenet. Administrasjonen låner lett sitt øre til utbyggerne og deres krav om nødvendig byggehøyde som en viktig faktor for prosjektenes gjennomførbarhet.

Det fins utbyggere som har fortjeneste på enklere bygg enn det som skal opp i Havna. Når det kommer til administrasjonens behandling av kreative løsningene er disse vurdert økonomisk med formålet å kunne sjalte det ut (lokket og forlenget miljøttunnel). Det blir for gjennomsliktig når innvunnet fritt areal til disposisjon fra slike løsninger er utelatt regnestykket. Administrasjonens genistrek med oppsett og funksjoner i planprogrammet ble en taktisk vinner for næringskreftene og deres oppfatninger og meninger.

C. BEGRUNNELSEN FOR Å KLAGE:

Hva tiltaket berører!

Hortens har et bypreg med god historisk byggeskikk. Over tid har utviklingen av byen visket ut dette historiske uttrykket. Det er på tide å ta det tilbake. Områdereguleringen ofrer ikke bomiljøene en tanke, langt mindre beskyttende tiltak. De gode sidene er godt presentert, de negative sidene og usikkerhet er utelatt i dokumentene.

Litt historikk og generelt om omreguleringen Horten havn:

Reguleringsområdet er begrenset i nord mot stållagringsområdet driftet av Smith stål, i vest mot Rv.19 og Strandpromenaden (Fv.310), i øst mot sjøen og i syd mot Strandparken. Området ligger sentralt i sentrum av Horten by. Eksisterende aktiviteter i området er havnevesenets kontorer, restaurant-virksomhet, bobil-oppstillingsplass, annen næringsvirksomhet, Horten gjestehavn, fergeleiet til Moss-Hortensambandet, dets oppstillingsplass og hvileplass for trailere og administrasjonens driftsbygg

(HAC-bygget). Det er etablert et større handelssenter i syd – Linden Park. Området avsluttes i syd mot Strandparken barnehage og Strandparken bomiljø.

Fergesambandets nåværende biloppstillingsplass foran det gamle HAC-bygget, ble etablert i 2003. Et ekstra fergeleie ble etablert i 2004. Et nytt 3 fergeleie er lagt inn i det nye plandokumentet. Det fergeleiet blir etablert når det foreligger statlige føringer, men er likevel nært forestående.

Sydovervegen (Rv.19) frem til Borre, ble åpnet i november i 1993. Den ble etablert med en 700 m lang miljøtunnel. Det var et betydelig skritt fremover. Da stoppet fergetrafikken i Jernbanegata, som fortsatt er en avlastningsveg (Beredskap). Forventningen den gangen til ny riksveg og miljøtunnelen var store, og den ble innfridd. Nå tar kommunen lange skritt tilbake.

Rv.19 fra Borre og frem til E-18 tilkoblingen ved Skoppum ble finansiert av kommunens garanti, og nedbetalt via Horten Bompengeselskap Rv19 AS. Riksvegen var ferdigstilt i desember 2009. Det bidro til økt trivsel og forbedringer i bl.a. folkehelseproblemer i Borre sentrum og på Steinsnes.

Trafikken, både lokalt og regionalt har over tid økt betydelig, og den er forventet å øke ytterligere fremover, jf. def. av Trafikkmaskinen. Støy og luftforurensning er mer helsefarlig en tidligere antatt og rammer våre bomiljøer. SVV og administrasjonen har sett bort i fra den gradvise økningen i trafikk med særlig økning av andel trailere, og over tid unnlatt sitt ansvar ved å ”utsette” avbøtende støy- og luftforurensningstiltak som følge tilstandsendringene. Det er hevdet at det er beboernes ansvar – det er en urimelig posisjon.

Det er også problematisk at kommunen underslår og samtidig velger å tilsidesette viktig strengere støy-føringer, og bestemmelser om byggehøyder, jf. def. Om Støy og Byggehøyder. Det er ingen forhold eller tilstander som administrasjonen kan vise til, og som tilsier lemping på disse kravene. Vi burde heller hatt en innskjerping. Bestemmelsene ble gitt 4 år tilbake i tid. Det vitner om opportunisme, og ikke om forutsigbarhet.

Oppstart for bebyggelsen i Strandparken ble gitt i 2003. Linden park ble åpnet i 2010. Strandparken er senere fortettet. Utbygger etablerte en uegnet voll mot riksvegen som beskyttelse for Strandparken, og ikke en velfungerende støyskjerming mot Rv.19. Mot vest ble det bygget en diskontinuerlig og dårlig fungerende støyskjerm. SVV har aldri fulgt opp sitt ansvar for områdenes ve og vel. Steinesnesbukta er skjermet med en langt høyere skjerm.

Politikerne innså for sent hvor dårlig Linden Park prosjekt var, og problemene relatert til byggets massivitet og høyde ble en oppvekker. Bygget ruver ikke innenfor de nye byggehøydene. Det ble under høringen klaget på byggets høyde (kote +17 m – tilsvarende 4 etg. i Havna regimet). Det er langt høyere enn dagens HAC bygg, og tap av utsikt til sjø og horisont i Sørbygata starter på ca. kote +14 m. Bygget ville ta vesentlig utsikt fra beboerne i Østbyen. Det ble et faktum, ytterligere understreket av tekniske installasjoner på taket.

Senere ble det klaget på den forstyrrende direkte lyssettingen på reklameskiltingen. Beboerne i Østbyen ble plaget, særlig i den mørke årstiden. En spesiell, men uventet effekt var auraen som oppstod rundt bygget i tåke, med tilhørende fargeendringer (rødt, gult og grønt mfl.) på hus i Østbyen og himmelen rundt bygget. Etter klage ble lyssettingen av reklameskiltingen delvis endret. Det bedret tilstanden, men lyssettingen (inne og ute) er fortsatt til ulempe. Klimaet er uendret på denne tilstanden.

Planprogrammet og journalføring

Planprogrammet. Skjevhetene og de mangelfulle utredningene som er fundamentet i områdereguleringens løsninger, har sin opprinnelse i planprogrammet. Det ble levert inn en utvidet liste over temaer til utredning for nettopp får øke bredden, kunnskapsplattformen og derved også beslutningsplattformen. Eksempelvis manglet ROS på listen over temaer. Ordføreren lovet også at det kreative skulle råde, og at økonomi ikke skulle være avgjørende for valget av løsninger. Det førte ikke fram.

Det var ikke åpenhet rundt valg av eller etableringen av administrasjonens bestilling til rådgiverne som utredet temaene. Det var umulig å påvirke innholdet, omfanget og kvaliteten – verken i forkant, under vegg eller i etterkant. Økonomi og den politiske vrangviljen var en del av restriksjonene som særlig slo negativt ut i rapporten om luftforurensning. Det er fortsatt et uheldig etterslep.

Administrasjonen åpnet ikke for en faglig diskusjon om rapportene i gruppene. Flere viktige temaer ble skrevet direkte inn i planprogrammet uten mulighet for kommentarer før dokumentet ble endelig. Dette i sum bidro til en uoverstigelig faglig uenighet om premisser, presisjon, kvalitet og konklusjoner. Av leverandørene var AsplanViak den desidert største leverandøren, Administrasjonen selv leverte et betydelig antall, Grunnteknikk AS, Norconsult, Norsk Maritimt Museum hadde mindre oppdrag.

De mest kontroversielle rapportene er (jf. Hovedavsnitt 6.) Fagrapportene side 89 i vårt høringsdokument).

- ✓ Rapport 2. Miljøtek. Grunnundersøkelse/vannmiljø. (Kap.8 i planbeskrivelsen)
- ✓ Rapport 4,15. Støyberegning. (Kap. 7.3 i planbeskrivelsen)
- ✓ Rapport 9. Tilrettelegging for barn og unge. (Kap. 6.5 i planbeskrivelsen)
- ✓ Rapport 10. Befolkningens helse. (Kap. 6.4 i planbeskrivelsen)
- ✓ Rapport 16. Luftforurensning. (Kap. 7.3 i planbeskrivelsen)
- ✓ Rapport 18. Lokkløsningen div. (Kap. 6.5.1 i planbeskrivelsen)
- ✓ ROS-analyse Horten havn. (kap.6.17 i planbeskrivelsen)

Administrasjonens valg om å levere egne utredninger betydde sen levering. Dette umuliggjorde en dialog om innholdet. Det er meget uheldig. Dette gjelder følgende rapporter:

- Rapport 7. Energiforsyning og energibruk. Kommunens reviderte Kommunedelplan for klima og energi var ennå ikke ferdigstilt – fakta er ikke anvendt i områdereguleringen.
- Rapport 9. Tilrettelegging for barn og unge. Svært begrenset faktatilgang.
- Rapport 10. Befolkningens helse. Begrenset faktatilgang – eksisterende bydeler er fraværende.
- Rapport 12. Naturmiljø. Begrenset vurdering – marint miljø ikke vurdert.
- Rapport 14. Landskapspåvirkning. Svakt utredet, fattig på løsninger.
- Rapport 17 Vannmiljø skulle være vurdert samlet med grunnforurensning. Vannmiljø er ikke vurdert. Sjømiljøet var ikke inkludert i konsulentens oppdrag.

Rapportene (1) Geoteknisk-113447r1. Datarapport, 2) Miljøtekniske grunnundersøkelser, (3) Flom, stormflo, (6)Trafikkanalyse, (18) Lokkløsningen og ROS-analyse var enten sent ferdigstilt, eller det gikk uakseptabel lang tid mellom ferdigstilling og offentliggjøring (jf. side 14 i vårt høringsdokument).

Journaloppføringen av sakens dokumenter savner sidestykke. Administrasjonen etablerte og opererte i prosessen, fire ulike steder for utlegging av fagrapporter jf. kontaktpunktene nedenfor. Dette ble påpekt og ordfører søkte å rette dette opp. Det var ikke en systematisk utlegging av dokumenter på disse 4 stedene. Det har bidratt til forvirring, og et mer krevende arbeid for å identifisere rapporter for vurdering. Ajourføringen var dårlig, ble som oftest betydelig forsinket og har vært ute av fase. Utlegging av dokumenter skjedde som oftest først etter påtrykk om tilgang. De ulike dialog-knutepunktene er vist til nedenfor:

- <https://www.horten.kommune.no/kommunalomrader/kultur-og-samfunnsutvikling/kommuneutvikling/byutvikling/horten-havn/plandokumenter/>
- https://www.horten.kommune.no/innsyn.aspx?response=arkivsak_detaljer&arkivsakid=2017001062&scripturi=/innsyn.aspx&skin=infolink&Midl=14356&
- <https://www.horten.kommune.no/kommunalomrader/kultur-og-samfunnsutvikling/kommuneutvikling/byutvikling/horten-havn/>
- Kartportalen. Kartportalen ble utilgjengelig i februar 2019, og feilmeldingen er: *”Saksdokumenter er ikke tilgjengelig elektronisk i denne saken. Ta kontakt med servicetorget i kommunen”*. Det var nytteløst å kontakte administrasjonen om tilgang.

Journalføringen er mangelfullt utført og administrasjonen hadde en lei tendens til å holde tilbake dokumenter.

Administrasjonen har trenert, men også i noen tilfeller unnlatt å svare på eller avklare spørsmål i oversendte e-poster. Slike svar var nødvendig for å forstå reguleringens betydning. Dette gjelder:

- ✓ 28.04.2019: Avvik fra sentrumsplanens strengere støykrav. Aldri besvart.
- ✓ 01.07.2019: Definisjon/betydningen av hva Komb. Betegnelse ”Boliger, Næring, Tjenesteyting og Forretning” innebærer av tilstander/aktiviteter/. Aldri besvart.

Områdeplanens føringer og premisser

Fergesambandets oppstillingsplass blir flyttet inn i sentrum av byen. Det foreligger ingen analyse av tiltakets bærekraft og samfunnsøkonomisk nytte. Noen argumenter fins i den tekniske rapporten fra Norconsult (*Horten havn - tredje fergeleie. Alternative utviklingsretninger. 10.06.2016*). Rapporten ga ingen anbefaling om valg. Den premissen følger av vedtaket i Horten havnevesen (24.10.2016, jf. Planbeskrivelsen av 25.05.2020 og Kap. 1,3) om å gå for alternativ 1. Det var heller ingen begrunnelse som fulgte med her. Kommunestyret har kun behandlet dette i forbindelse med høring av ”Områderegulering for Horten havn” og tilhørende plandokumenter. Slik var dette tilstanden uskarp, det ble ikke mulig å diskutere løsningen. Det er oppsiktsvekkende, urovekkende, uklokt og gal forvaltning.

Det ble vurdert to alternativer. Alt.1. er lagt til grunn i planprosessen. Alt 1. Flytting og reetablering i HAC-området, Alt 2. Ingen endring på lokalitet. Det ble etablert et sett med utvelgelseskriterier, jf. Norconsult rapport side 9, pkt. 1.5. Rapporten er langt fra komplett, mangler det komplekse overblikket og kan ikke oppfattes som et autoritativt dokument på tap, bærekraft, risiki eller sårbarhet endringen bidrar til. Likevel, rapporten er nokså tydelig på uoverstigelige barrierer og støy..

Dette er en av de betydeligste omreguleringsplanene i kommunen så langt i historien. ”Områderegulering Horten” havn startet med høring av planprogrammet i desember 2017. Utgangspunktet var å behandle en helhetlig plan, men Hallingsgate og Portalbygget med HS-4 var likevel unntatt. Arkitektmiljøet i Horten ble aldri invitert inn for dialog – det var en betydelig misoppfatning.

”Områderegulering Horten havn” omfatter et betydelig utbyggingsareal langs Hortens sjøfront (ca. 230 dekar) i havna, det skal etableres en større ny bydel (740 boliger) med beboere og næring, forretning, hotell og tjenesteyting. Det var signalisert klare forventninger til kvalitet, utredninger, dialog og medvirkning. Kommunen har sviktet på de fleste fronter, jf. eksempelvis den skandaløse håndteringen av miljøtunnelen, forurensning, etablering av nye barrierer og høy og massiv skjerming av utsyn for eksisterende bomiljøer. Det er følgefeil som hele prosessen er skjemt av.

Kommunestyrets og administrasjonens godkjenning av områdereguleringsplanen kan ikke trumfe ulovligheter, mangel på etterlevelse av egne vedtatte normer eller feil og mangler. Det fremlagte grunnlaget er i sum misvisende. Det vises til vårt høringsinnspill og kommentarer til det faglige grunnlaget side 89. Kommunestyrets så vel som administrasjonens uvilje mot pro et con diskusjoner, manglende bærekraft for alle, fravær av fokus på usikkerhet, sårbarhet og manglende kompetenthet gjør at vedtaket bør underkjennes.

1. Kommunestyrets vedtak 18.06.2019 . Administrasjonen og Kommunestyret kan ikke vise til en dokumentert aksept, hvor vurderingen/prinsipper lagt til grunn for å måle mot Kommunestyrets vedtaket viser samsvar og ønsket forbedring. Det er ingen transparens i hvordan Kommunestyrets vedtak (lavere og åpnere bebyggelse i havna) ble prosessert og vurdert. Kommunestyret aksepterer på gale premisser, et massivt tap av bærekraft i bomiljøene. Endringer er minimale, enkelte steder en forverring jf. Komb. 1. Her fratas Strandparken sine rettmessige bruksarealer. Det er et demokratisk problem.

Byggehøyde og massiv tetthet tar utsikt til sjø og horisont fra all bebyggelse lavereliggende enn Storgata. De høyeste byggenes arrondering er uregulert (geometrisk plassering), det betyr plassering helt i front mot fergesambandets oppstillingsplass og langs Rv.19. Det følger av støykrav, og støy gir ingen frihet i fht. hvordan den høyeste delen av bebyggelsen arronderes. Administrasjonen underslår at den faktiske bygghøyden er 5 m eller høyere enn det som det er vist til i reguleringsbestemmelsene. Byggtetthet er gjennomgående uendret.

2. God forvaltningspraksis og åpen dialog. Kommunen har vist dårlig dømmekraft, og den har ikke lagt til grunn god forvaltningspraksis. Administrasjonen deltok ikke fyllestgjørende i den offentlige debatten, selv etter påtrykk og provokasjon. De unngår bevisst å opplyse om ulempene og usikkerhet for og i omkransende bomiljøer. De unngår diskusjoner om løsninger som er kompliserte og kan bidra til kontrovers. Skjønmmalingen har vært en betydelig øvelse.

Det er sendt inn mange begjæringer om innsyn. Administrasjonens har en målsetning om åpenhets- og medvirkningsstrategi. Det er heller ikke slik at administrasjonens, i alle tilfeller, har plikt til å unnta dokumenter offentlighet, men de søkte for ofte, denne løsningen. Administrasjonen har fremstått som trassig og står fjernt fra sin beskrevne åpenhets- og medvirkningsmålsetning.

Administrasjonen har heller ikke fulgt sitt eget opplegg for medvirkning i planprogrammet. Etablering av fora for og muligheter til medvirkning, dialog og diskusjoner ble ikke som redegjort for i planprogrammet (jf. våre påpekninger i vårt høringsdokument. Vedlegg Planprogrammet om områderegulering Horten havn, side 154.).

Forholdet ble påpekt, men ignorert. Det ble holdt unna informasjon og trenerte tilgang til informasjon. Det ble ikke åpnet opp for dialog eller diskusjoner om konklusjoner i fagrapportene. Diskusjonen i grupper var uten sakspapirer, men strengt styrt fra administrasjonens side. Flertallet av gruppene førte ikke referat. I grupper som førte referat var de sporadiske og mangelfulle, og alle referatene er heller ikke tilgjengeliggjort. Andres løsninger og divergerende kompetanse slapp derfor ikke til, og er heller ikke hensyntatt i prosessen. Disse er vesentlige for konkluderingen om løsninger, og å skape trygghet om utredningenes godhet.

3. Budsjetter og premisser. Områdereguleringen lider under mangelfull og ufullstendig utredningsbredde. Dette følger av feilvurdert framdrift og varighet av prosessen, stramt budsjett og kommunens premissvalg. Administrasjonens egne bidrag ga heller ikke et forventet kompetent løft. Det er derfor påpekt et mangelfullt dokumentunderlag. Viktige forhold/tilstander er fortsatt uutredet eller uteglemt (ROS, bærerkraft, eksisterende bomiljøer, barn og unge, sårbarhet mfl.). Fravær av økonomiske vurderinger skulle åpne for kreativitet (ordfører). Det ble ikke slik. Dette er dokumentert i kommentarer til planprogrammet (jf. side 154 i vårt høringsinnspill)

Områdereguleringens dokumenter er uegnet formålet, og bomiljøet forblir ubeskyttet. Omsorg for folkehelse i våre bomiljøer er uteglemt. Vi blir belastet med en betydelig stor trafikkmaskin. Løsningen forsterker betydelig barrierene mot vår frie bevegelse mellom bydelene og sjø. Utsyn til /innsyn fra henholdsvis land og sjø er sterkt redusert. Det fins ingen samlet analyse av bærerkraft. Folkehelse er ikke analysert, men fragmentert og begrenset beskrevet, miljø og energianalyse er fraværende. Natur og miljø er svakt behandlet, og det er taust om verdiforringelsen (materielle og immaterielle tilstander og forhold) og forslummingen av våre bomiljøer.

4. Barn og unge. Det foreligger ikke ROS-analyse for påvirkede bomiljøer. Vi varsler derfor om at planens løsninger ikke kan, når det heller ikke foreligger slike analyser, eller på annet forståelig vis, hensynstas behovet som barn og unge i bomiljøene utløser. Dette omfatter trygge oppholdsplasser og sikkerhet rundt deres bevegelser i trafikkmiljøet. Andre utbyggingsprosjekter som bl.a. Hallingsgate (unntatt områdereguleringen) har ikke tilgang til utearealer for barn. Disse må krysse i plan eller forta en lang omvei for å komme til leiet område i Gjestehavna. Horten havn har inngått kontrakt med eierne om løsningen. Dette er en uverdig og farlig løsning, og den er umoralsk.

Barn fra Hallingsgate blir tvunget til en lekeplass midt blant utestedene, festende sjøfarere i Gjestehavna, hotellbygg og fergetrafikk. De skal kompenseres med tilgang til lekeareal i småbåthavna. Kommunens ROS-analyse viste at det er akseptabelt – premissene som er lagt til grunn er likevel gale og svaret blir derfor galt. Administrasjonen hevder fortsatt at deres risikoanalyse er valid.

Strandparken barnehage har fem avdelinger i alderen ett til fem år. Barnehagen grenser mot Rv.19. Det er ikke foretatt separat ROS-analyse (støy, forurensning) som følge av merøkningen i trafikk.

Kriminalomsorgens fergeleie for Bastøy fengsel kommer tett opp mot barnehagen. Dette temaet er heller ikke berørt.

5. Samfunnsøkonomisk nytte. En vesentlig feil og mangel er fraværet av utredninger som viser ulemper og tap for naboer til tiltaket. Administrasjonen har unnlatt å diskutere dette temaet i Omreguleringens plandokumenter. Reguleringen kan heller ikke påberope seg dokumentert samfunnsøkonomisk nytte. Områdereguleringen har fravær av vurderinger av samfunnsøkonomisk nytte og har heller ikke et samlet bærekraftperspektiv med mulighet for å sammenligne tiltaket mot etablerte kriterier og krav. Omreguleringen kan derfor heller ikke vise til en samlet positiv økonomisk nytte eller bærekraft som tillater godkjenning.

Det økonomiske perspektivet i samfunnsnyttene er uutredet. Av samme grunn kan ikke prosjektet påberope seg slik nytte. Alle uttalelser om tiltakets kostnad har stor usikkerhet (hvor stor er ikke angitt), men satt til 770 mill NOK – det tallet er ikke transparent og etterprøvbart. Regnestykket beregner ikke gevinst for evt. nye arealer på taket til de kreative bærekraftiltakene, i alt 100 – 150 dekar. Effekten av påvirket forbedret folkehelse av slike tiltak er heller ikke lagt til (ikke det motsatte heller).

Opprydding i grunnen er vist til som en betydelig kostnad og usikkerhet. Dette må være dekket av kjøp kommunen gjorde i 2014. Det er det ikke fortalt noe om. Rustadbrygga AS – Eier Horten kommune. De kjøpte i 2014 Rustadbrygga 1, dvs. HAC-tomta fra Hydro Aluminium Conductors AS. Samlet kjøpssum for den 19,3 dekar store området (som i det vesentligste er gammel kommunal fylling) ble 45,2 millioner kroner. Det er ukjent om kjøpesummen inkluderte innberegnet kostnaden for opprydding i forurenset grunn, men det må være riktig å påstå at det var det. Jf. Kap. 6.16 i planbeskrivelsen ”Gjennomføring og økonomiske konsekvenser”.

6. Trafikkmaskinen, tap av bærekraft. Samferdselsløsningen er en skammens løsning. Den er ødeleggende for områdereguleringens bærekraft og Hortens renommé. Den legger sterke begrensninger for Havna-utbyggingen som ett attraktivt bomiljø. Løsningen ødelegger sentrumsrommets funksjon og bidrar til et vesentlig tap for de eksisterende bomiljøene. Den er destruktiv, sentrumsfiendtlig og antikvarisk. Planbeskrivelsen foreskriver en privatiserende Karré-bebyggelse – en ubenyttet byggtopologi i vår by. Byggformen følger av behovet for å avbøte støy.

Vi ser det nå. Det etableres nye og større barrierer, og den frie bevegelsen mellom bomiljøene og fra disse bydeler mot strand og sjø er umulig gjennom de inadekvate løsninger som er foreslått (kun vedlikeholdt av en opprinnelig kryssning av Rv.19 ved Linden Park). Trafikkstøy og luftforurensning fra fergesambandet og langs Fv. 310 og Rv.19 utløser behovet for en for byen fremmed massivt høy og tette bebyggelse. Administrasjonens støtter seg til et svakt luftforurensningsnotat. Notatet beskriver verken dagens eller fremtidens luftforurensning tilforlatelig (jf. side 125 i vårt høringsdokument). Det vurderer heller ikke helsefaren knyttet til slik risiko. Støyrapporten er entydig på slike alvorlige konsekvenser.

Administrasjonen har ikke utredet ROS knyttet til stengning av Hortens-tunnelen. Det er heller ikke vist til beredskap for slike tilstander. Tilstanden utgjør en alvorlig ulempe for bomiljøene. Barn og unge er utsatte grupper. Økende trafikk aksentuerer tilstanden. Ved flere tilfeller har tunnelen vært stengt som følge av kø. Ved langvarig stengning av tunnelen må

beredskapsveiene tas i bruk (Jernbanegata – Johan Riefsgate – Storgata – Borreveien og Fv.310). Det er et krav om at slike analyser foreligger, og at beredskapsplanverket ivaretar vår sikkerhet.

7. Risiki for tap av folkehelse. Risiki for uopprettelige folkehelseskade som følge av kommunens prinsippløshet, mangel på konsistens og forfordeling av ulemper og skadereduserende tiltak og fravær av en balansert ivaretaking av hensyn og interesser til alle påvirkede parter, er alvorlig. Dette forsterkes av et rungende nei til å utrede og implementere bærekartige tiltak. Planens betydeligste endring og risiki for tap er knyttet til etableringen av trafikkmaskinen inn i bomiljøet.

Områdereguleringen mangler både analyse for og omtanke og hensyn for de store bomiljøene som omkranser og blir direkte berørt av tiltaket i reguleringsområdet. Risiki for uopprettelige folkehelseskade og verditap på eksisterende eiendommer er uakseptabel stor, men er ikke utredet. Deler av bomiljøene våre er fulle av barn og unge, til dels preget av lavtlønnede leietakere med multinasjonal bakgrunn og fremmedspråklige. Krav til universell kryningspunkter (brua over til Linden park) fra Østbyen og inn i nytt bomiljø er fraværende. Slike interesser er heller ikke ivaretatt.

Risiki for helseskade er ikke redusert gjennom plausible og virkningsfulle tiltak. Dette innebærer ulemper og tap gjennom større og flere grenseflater mellom trafikk og den eksisterende bebyggelsen, dvs. våre bomiljøer. Dette forholdet er aldri kommunisert. I tillegg vil tilstanden belaste den nye bebyggelsen i Havna. En følgekonsekvens av støyen er premissen om høy og massiv bebyggelse mot fergesambandets oppstillingsplass, mot den globale trafikken langs Rv.19 og langs Fv. 310. Rv.19 og Fv.310 konvergerer i rundkjøringen ved Linden park. Støyskjermingen fra tunnelutgangen i nord og fremt i Jernbanegata er fortsatt uutredet.

En flyttet oppstillingsplass for fergesambandet tett opp mot eksisterende bebyggelse og bortfall av utsyn, innebærer økt risiko for tap. Verdiforringelse av eiendom og overgangen fra eiere til utleiende er raskt økende. Dette truer også de nærmeste parallellgatene. Deler av Strandparken (nærmeste rekke av boliger mot Rv.19) er også truet av fenomenet.

Dette har sin årsak i trafikkpåvirkning og endret eierstruktur og sosial sammensetning i de nærmeste gatene (faktorer som drivere for forslumming) i den omkransende eksisterende bebyggelse. Vi observerer endringene, og har over tid, allerede erfart den negative utviklingen i Jernbanegata. Den vil stoppe den positive rehabiliteringen av boliger i Jernbanegata, anrike forekomsten av fattige fremmedspråklige leietakere og øke denne utleieandelen. Ny forslumming andre steder kan ikke utelukkes. Dette er verken vurdert eller ivaretatt. I utgangspunktet er det etableringen av en betydelig nord-syd fysisk barriere som hindrer folks bevegelse mot sjø, strand, og tilgangen til de kvaliteter i det nye bomiljøet som skulle kunne nyttes av oss alle. Denne barrieren består av trafikkmaskinen, støyskjermen og fravære av adekvate og et tilstrekkelig antall kryssninger i eget plan.

Det er uakseptabelt med kryssninger i samme plan (fotgjengere, syklistene og trafikk). Folk kanaliserer nå sin bevegelse over den misfungerende brua ved Linden park. Denne brua er verken tilgjengeliggjort (en liten trang smett ned fra Jernbanegata), eller ble gitt en universell utforming (skulle kun løse handelstrafikken ned til Linden Park). I planbestemmelsen er det

lagt inn en tekst: *Innenfor Komb 2 skal det sikres en gangforbindelse mellom GS-bru over RV19, med kobling til Komb 1 til GPI*. Det er ikke entydig om det betyr forbedret og ny plassering av eksisterende brukrysning.

De planlagte siktelinjer/kiler som løper øst-vest har ingen funksjon da åpningene er trumpet-trange, de er helle ikke sammenfallende med åpne siktlinjer i bebyggelsen i vest, og krever at du står ute i ei tverrgate for å se sjøen eller horisont. Husrekka i Jernbanegata er heller ikke orientert etter et tverrgateprinsipp, og i sum oppnås derfor ikke målsetningen.

Administrasjonen har ikke dokumentert siktlinjer/kilers sanne funksjonalitet. Løsningens effekt er betydelig overdrevet og vil ikke bidra med en åpning større 1-2°, litt avhengig av hvor utsiktspunktet er plassert (Langgata).

8. Bærekraftiltak. Som en følge av trafikken og tilhørende ulemper, barriere-effekter, støy og luftforurensningen ble det gitt forslag til kreative bærekraftiltak. Ingen av tiltakene er vurdert i et samfunnsøkonomisk perspektiv. Viktige kreative tiltak med betydelig påvirkning på bærekraft ble dessverre enten utredet på feil premisser eller forble uutredet

- Løkk over oppstillingsplassen. Løkket er kostnadsberegnet til 140 millioner kr. I kommunestyremøtet den 24.04.2018 ble det vedtatt at: *Trafikkarealer knyttet til fergetrafikken suppleres med muligheten for å etablere oppstillingsplass for ferga med løkk*”.

Administrasjonen og premissene som ble grunnlaget for rådgivers utredning og behandling var katastrofal dårlig, full av ulogiske motargumenter og derav feil konklusjoner om tiltaket. Likevel, tiltaket ble vurdert som teknisk gjennomførbart, men ikke videreført. Det vises til Administrasjonens ”Løkkutredning” og våre kommentarer gitt i vårt høringsdokument side 131.

- Flytting av fergesambandets oppstillingsplass helt eller delvis ut i sjø, fortsatt med løkk. Forholdene i sjøen ved eksisterende fergeleie gir preferanse for utfylling. Sjødybden er grunn og området er lett tilgjengelig.

Utfyllingen med sprengstein er tidligere foretatt i området, og det er vist å være gjennomførbart. Flyttingen av oppstillingsplassen ville bidra med betydelig støyreduksjon og gi adskillig mer fleksibilitet i byggtopologien i Havna. Bruk av sprengstein fra BaneNords arbeid på IC-Barkåker-Nykirke er miljøvennlig og riktig, men avvist av gal og uriktig argumentasjon basert på plast i sprengsteinen. Dette problemet er tilbakevist, jf. Norconsult 2017. Testforsøk - spredning av plast i sjø fra utfylte tunnelmasser skutt med elektroniske tennere. Administrasjonen ønsket ikke å utrede tiltaket.

- Forlengelse av miljøtunnelen og sammenknytning med løkket. Kostnaden for tiltaket er anslått til 100 millioner (SVV). Behovet for forlengelse av miljøtunnelen var allerede i 2017 et tema, men dette ble lagt til side av kommunen. De ville ikke tegne inn miljøtunnel i plankartet, eller utrede sammenkoblingen av miljøtunnel m/evt. 4 kjørefelt (SVV) med løkk, og løkket over oppstillingsplassen. På en henvendelse om dette var svaret fra administrasjonen: *”De måtte ha en politisk bestilling for det arbeidet”*. Dette er ren uvilje og arroganse.

Politisk sendrektighet (2019) knekket miljøtunnelen. MDG, Sp, V, Rødt, Ap, SV og Høyre – alle ble til sist enige om en forlenging miljøtunnel. Da var det for sent.

Fylkeskommunen fant ikke politikernes (ordførerens argumentasjon) brev tungtveiende nok. Dette argumentfattige brevet ble sent Fylkeskommunen i 2020. Administrasjonen hadde selv undergravd kronargumentet – luftforurensning i en slett rapport registrert av Kommuneoverlegen og støy gjennom å avvise egen støynorm.

Kommunen behandlet innspill til Nasjonal transportplan transportområdet i møte 26.2.2020. Fylkeskommunen var uenig i prioriteringene og utelukket en forlenget miljøtunnel på Rv. 19. Kommunens vedtak var som følger: *Horten kommune mener at forlengelse av miljøtunnel på Rv.19 og nordover må sikres gjennomføring i Nasjonal transportplan 2022-2033*. I sitt brev til Vestfold og Telemark fylkeskommune den 27.03.2020, argumenterte kommunen at en forlenget miljøtunnel bør ses i sammenheng med trafikkavvikling Horten-Moss, som er Norges største riksveg-fergeforbindelse. Fergetrafikken er økende, og det er helt nødvendig å gjennomføre tiltak for å begrense ulempene knyttet til blant annet støy og utslipp fra riksvegtrafikken. Dette er uløst.

- Parkeringshus. Det skal etableres flere parkeringshus. Takene kan inngå i en rekke av tiltak som kan gagne allmennheten. Dette er verken vurdert eller identifisert.
- Miljøbypakke Horten. Finansieringen av de kreative bærekraft-løsningene kan dels foregå ved å etablere en "Miljøbypakke Horten". Denne bør være basert på tilgang til 22 millioner kr. fra bompengEinnsamlingen Rv.19. Administrasjonen ønsket ikke å utrede tiltaket.

9. Hotelltomta. Hotelltomta med bygg opp til 8 etg., er skrevet inn i planen uten vedlagte vurderinger og analyse. Det er i strid med både administrasjonens intensjon om helhetlige løsninger, tiltakets omfattende omfang og god forvaltning. Det er udemokratisk å tillate etablering av næring av dette formatet, på et så vaklevorent og ufullstendig grunnlag. Det holder ikke å ta igjen dette ved en senere regulering. All praksis viser at det er umulig å omgjøre vedtaket. Dette er uredelig og dårlig forvaltningspraksis.

Administrasjonen iverksatte i januar 2020 en ekstra høringsrunde av Komb. 12 og o_GTD3, også omtalt som "hotelltomta – en følge av et høringsinnspill fra Bratsberggruppen". Bygget er karakterisert som et "signalbygg", uten at noen vet hva det innebærer.

Bratsberggruppens dokumenter ingen ulemper, konsekvenser, risiki og sårbarhet som følger av det nye tiltaket. Den omsøkte løsningen var ikke bare entydig i strid med de foreslåtte føringer for BRA/BYA, og byggehøyde jf. 1. gangs høring, men også mot Kommunestyrets senere vedtak om åpnere og lavere bebyggelse. Dette forholdet er heller ikke berørt eller diskutert i administrasjonens dokument "Ekstra høring" og oppsummering av høringsinnspillene. Disse fikk ingen konsekvens for administrasjonens innspill til politikerne.

Kommunestyremøtet våknet opp og fikk endret en rammetillatelse til detaljregulering. Tiltaket er svært omfattende og betydelig. Dette i seg selv, burde ha utløst behovet for en kompetent høring bygget på tilgang til reelle fakta, og ikke på et prosjekt fremstilt som et arkitektonisk ønske. Det ble levert en tilbakemelding til administrasjonen på endringen (1 mars 2020). Høringsrunden står i kontrast til kommunens selvpålagte krav på vurdering av en helhetlig løsning, basert på et samlet konsept. Det blir ytterligere understreket av administrasjonens uvilje til å foreta en samlet vurdering kreative bærekrafttiltak.

D. KLAGENS FORANKRING

Klagen gis substans gjennom forankringen i lover, forskrifter, rundskriv og veiledninger. ”Avvik” gis når tilstanden er i strid med lover, forskrifter, rundskriv og veiledninger. Disse skal endres. ”Anmerkninger” er tilstander som ikke er i strid med slike forvaltningsdokumenter, men allikevel krever påtale og utbedringer.

Klagen gis også substans gjennom forankringen kommunen har til kommunens kommuneplaner, strategiplaner, vedtaket og orienteringer i Kommunestyret, Planprogrammet, Plankartet planbestemmelsen og planbeskrivelsen. Ved påviste uakseptable tilstander påpekes dette som en ”Bemerkning”.

Ett hjertesukk. I forvaltningen brer det seg en oppfatning om det akseptable ” Å ta noe til etterretning”. Det er en vag antydning om at det med tid og stunder, kanskje kommer til å gjøres noe, men det hele renner nok ut i sand og til vår fordel. Dette er et upassende uttrykk å bruke i den offentlige forvaltningen.

Lover og forskrifter

1. Forvaltningsloven § 11. Veiledningsplikten.

Avvik. 1. Eget tarv. Formålet med veiledningen skal være å gi parter og andre interesserte adgang til å vareta sitt tarv i bestemte saker, på best mulig måte. Bestemmelsen er et supplement til uskrevne normer om god forvaltningsskikk. Kommunen har totalt sviktet beboerne i den eksistensbebyggelsen på dette området

Avvik 2. Saklighet. Områdereguleringen er ikke saklig opplyst, fremmedspråklige grupper (jf. § 17) er ikke hørt og naboer med sine barn og unge til tiltaket, er ikke satt tilstrekkelig inn i substansen og risiki. Administrasjonen har i utilstrekkelig grad omtalt reelle trusler for våre bomiljøer. De har ikke evnet å beskytte disse bomiljøene mot risiko for alvorlige tap, dvs. verdiforringelse, negativ estetisk belastning, støy, luftforurensning, uoverstigelige barrierer nord - syd og fravær av utsyn til sjø, horisont og himmelvelvingen. Planen vil stimulere til at våre barn og unges oppvekstmiljøer forvitrer.

Avvik 3. Risiko. Det er ikke opplyst om risiki for tap ved flyttingen av fergesambandets oppstillingsplass og hvileplass for tunge kjøretøyer inn i sentrum av byen (støy, luftforurensning, lysforurensning, nye barrierer og trafikkikkerhet). Ulemper og tap som følger av den anbefalte byggtopologien (refleksjon av støy, ingen nye tilbringeranretninger og tap av utsyn til sjø, horisont og himmelvelvingen) er underkommunisert. Det er ikke vist til behov for ulemperreduserende og folkehelseforbedrende tiltak. Det er fravær av bærekraft.

Anmerkning 1. Prosessen. Kommunen har stengt ute både kreative forslag og medvirkningen, bidrag til fokusendringer og supplementer og andre forbedringer i premissene for utredninger, konsekvensanalyser og ROS. Dette er gjenspeilet i Planprogrammet og Områdereguleringen. Det har heller ikke vært mulig å ha konstruktive dialoger om prosesser og faglige utredninger.

Anmerkning 2. God praksis. Det vises også til § 11a., og administrasjonens forsinkede fremleggelse av ferdigstilte utredninger samt sendrekthet i oversendelser av ferdigstilte dokumenter. Oversendte kommentarer til utredninger er for det meste avfeid uten begrunnelse.

Administrasjonens få tilsvare til kommentarer, er saklig imøtegått, og uten at slike bidrag til faktum har fått konsekvenser for områdereguleringens substans.

2. Plan og bygningsloven.

Avvik 1. Vedtak. Kommunestyret i Horten godkjenning den 24.06.2020 av "Områdereguleringsplanen for Horten havn", er fattet på et inkompetent, mangelfullt, misledende beslutningsgrunnlag og feil premisser. Beslutningsgrunnlaget er ikke i henhold til krav som følger av Plan og bygningslovens § 1 avsnitt 1,4 og 5 og § 4-1,2,3 og § 5.

Feilen oppstod og ble varslet allerede ved fastsettelsen av planprogrammet. Innsigelser og forbedringer ble i liten grad tatt til følge. Det ble prioritert en urimelig kort fremdrift, administrasjonen skjønte ikke hvor komplekst dette i utgangspunktet var. Planprogrammet var mangelfullt på dekkende, for dette komplekse tiltaket, avklarende utredninger, konsekvensanalyser og ROS og særlig sårbarhet. Sårbarhet er ikke utredet for noen av temaene i planprogram-dokumentet.

Prosessen utelot bl.a. en lovet åpen kreativ prosess for å sikre gode og tilstrekkelig bredde i utredningsomfanget. Viktigheten av å finne frem til de beste bærekraftige løsninger ble urimelig lavt prioritert. Når de ble fremsatt ble det ikke prioritert å gjennomføre analyser

Anmerkning 1. Områdereguleringens avgrensning. Behovene for og bærekraft i de omkringliggende bomiljøer ble allerede i planprosessen definert ut av områdeplanen. Dette ble aldri begrunnet, selv på forespørsel om dette. Våre bomiljøer ble dermed oversett. Det førte til at administrasjonen ikke ønsket, selv etter utallige påminnelser, å få vurdert godheten og bomiljøforbedringer en forlenget miljøtunnel kunne bidra til. Senere ble andre gode forslag (flyttingen av fergeoppstillingsplassen helt eller delvis ut i sjø) rammet av den samme holdningen.

3. Folkehelseloven.

Avvik 1. Fremme folkehelse. Det vises til Formålet med folkehelseloven jf. § 1. Kommunen bryter med formålet som er å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse, herunder utjevner sosiale forskjeller. Kommunen skal fremme folkehelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt, herunder ved lokal utvikling og planlegging, forvaltning og tjenesteyting. Gode oppvekstsvilkår for barn og unge er blant de viktigste oppgavene i samfunnet. Det krever trygge, stabile bomiljøer hvor barn ressurser til å utfolde seg og delta i samfunnet, jf. Meld. St. 34, Folkehelsemeldingen. Områdereguleringen viser og fører til diametrale tilstander.

Avvik 2. Anakronistiske løsninger. Flyttingen av oppstillingsplass for fergen inn i sentrum og tilhørende endring av kjøremønsteret er den største trusselen mot folkehelsen i byen og de sentrumsorienterte bomiljøene i Horten, i manns minne – jf. def. Trafikkmaskinen. Dette er anakronistiske løsninger fra 50-tallet.

ASKOs tungtransport som heller ikke er regnet med, vil bidra betydelig i negativ retning. De tilhørende barrierene utgjør betydelig ulemper. Den vil akselerere forslummingen av Horten sentrum. Dette er uutredet.

4. Naboloven. Det vises til § 3 2.ledd.

Avvik 1. Naboeiendommene. Administrasjonen har gjennom hele prosessen, og i alle sine vurderinger og løsninger unnlatt å vise til de ulemper, forurensning, folkehelsefare, tap og fravær av bærekraft reguleringen påfører den eksisterende bebyggelsen og beboerne her. Bærekraft-perspektivet er ikke lagt til grunn for de påvirkninger områdereguleringen påfører

naboeiendommene. Det er forventet at kommunen også ivaretar naboenes tarv. Dette er in strid med loven, er direkte hensynsløst, blir feil og er totalt uakseptabelt.

Naboeiendom i lovens forstand er ikke bare eiendommer som grenser til hverandre, men enhver eiendom som er sjenert av noe på en annen eiendom. Kommunen har ikke vurdert urimeligheten, folkehelsefaren og tap ved å etablere en massiv, høy og støyreflekterende ny bebyggelse i havna. Heller ikke urimeligheten ved å flytte oppstillingsplassen for fergesambandet og endringer av tilhørende kjøremønster inn i sentrum, er satt opp mot eksisterende bomiljøers krav.

Det er tilhørende støy, luftforurensning og barrierer mot fri bevegelse mot sjø. Kommunens løsninger vil påføre tilliggende eiendommer immaterielle tap, verdiforringelse og lav attraktivitet. Det er heller ikke slik at disse ulempene og tap kan oppfattes som påregnelig. Kommunen har ikke vist til avbøtende tiltak av noe effekt. Det er skuffende og viser en uansvarlig og lemfeldig behandling av en stor del av befolkningens tarv i byen.

5. Arkivforskriften §§ 9 og 10. Det vises også til offentliglova §10.

Avvik 1. Journalføring. Offentlige journaler, arkivering og dialog muliggjør å finne de rette kildene til rett tid. Handling i samsvar med loven og forskrifter er en forutsetning for offentlig diskusjon og for å ivareta demokratiet. Kommunen hadde ikke hatt tilforlatelig orden i sin forvaltning av saksdokumentene.

Avvik 2. Transparens. Administrasjonen har ikke, bevisst eller ubevisst, overholdt kravet om en transparent forvaltning og innsyn i prosesser og dokumenter, jf. Planprogrammet og journalføring side 8.

Arkiveringen har ikke fulgt et fastlagt mønster, men dokumenter ble lagret og presentert på forskjellige steder og plattformer. Rapporter og utredninger har ikke blitt offentliggjort til rett tid. Referat fra prosesser er tilfeldig tilgjengeliggjort og i mange tilfeller fraværende. Viktige temaer er skrevet rett inn i planbeskrivelsen, Det betyr sen tilgjengelighet, sviktende transparens, svake og begrensende utredninger og vanskeliggjør validering i kunnskap og referanser. De har også trenert kravet om innsyn og tidsfrister i den forbindelse. Det er i lite omfang ført referater, få er tilgjengeliggjort. Det er svært uheldig i en enhver prosess.

Regional planstrategi for Vestfold for perioden 2016 – 2020. Strategisk retning på samfunnsutviklingen i vestfold.

Avvik 1. Levekår og folkehelse. Fokus skulle være på bl.a. levekår og folkehelse. I mer enn ti år har forvaltningen hatt fokus på helsefremmende kvaliteter i nærmiljøet. ”Flere i Vestfold bør få muligheten til å nyte godt av sunne nærmiljø som er lagt til rette for et aktivt dagligliv”, jf. oversiktsdokumentet ”Vi i Vestfold” fra 2016. I vår kommune er det valgt å fravike dette prinsippet i det største utbyggingsprosjektet.

Kommunens strategiplaner, normer og veiledninger.

Kommunedelplan for Horten sentrum, Sentrumsplanen (2015) hadde følgende mål og visjon:

- Horten skal ha et levende sentrum.
- Sentrum skal knyttes til sjøen.
- Horten skal utvikles med egenart og identitet.

1. Helse og velferd. Strategiplan 2017-2030.

Bemerkning 1. Mål og strategier for areal- og sentrumsutvikling i Horten kommune 2015-2027.

Administrasjonen har et mål om å gjøre Horten til en mer bærekraftig kommune, en mer attraktiv kommune og styrke folkehelsen. Det er vist at "Områdereguleringen Havna" ikke bidrar til kommunens måloppnåelse. Det er en alvorlig og uakseptabel svikt.

Bemerkning 2. Hva er bærekraft. Kommunen har en urimelig snever oppfatning om hva bærekraft skal omfatte. Bærekraft innebærer å rettferdiggjøre et tiltak på et kompetent grunnlag, ved å iverksette Natur-/miljøregnskap, klimagass- og energiregnskap, Folkehelseregnskap og et Verdiregnskap (Materielle og immaterielle verdier, økonomiske). Administrasjonen kan ikke i denne sammenhengen, fremvise et slikt regnskap, og et hvert forsøk på å kategorisere løsningen som bærekraftig har ikke et begrunnet fundament å vise til.

Bemerkning 3. Sentrumsplanens mål og visjon. Planprogrammet fravek disse føringene. I planprogrammet var det ikke tydeliggjort målsetninger, men heller et overordnet fokus på hovedtemaene som funksjoner, tetthet, byrom mobilitet, bærekraft og gjennomføring. Temaene kunne fylles med det meste.

En overskyggende virkelighet ble prioritert i kommunens all gjøren og laden. *Det vil derfor være behov for å vurdere økonomi og realisme i planleggingen. Kostnader fra infrastrukturtiltak (og nødvendige fundamenteringstiltak) samt rekkefølgekrav, må vurderes opp mot utbyggingsvolum.*

Planprogrammets rammebetingelser pekte i samme retning. Planbestemmelsene og planbeskrivelsen viderefører forventningen. Det er synd at de uavhengige rådgiverne fulgte opp dette. Trafikkmaskinens betydelige ulemper og forurensning og den fremmede byggtopologien understreker dette.

2. Vedtak i Kommunestyret

Administrasjonen har på særdeles tynt grunnlag vist til at de ivaretar Kommunestyrets vedtak av 18.06.2019 KOM- 090/19 "Et førende prinsipp for utviklingen skal være at sjøområdene skal gjøres tilgjengelig for kommunes innbyggere. Byen skal åpnes mot fjorden. Dette innebærer at det ikke kan bygges for høyt eller tett, og at det skal være kyststi nærmest sjøen". Administrasjonen har også gitt svaret: *Vedtaket vil være førende for administrasjonens behandling av innspillene til planforslaget fra høringsperioden.*

Bemerkning 1. Vedtaket. Utfordringen med vedtaket er den upresise og lite kompetente formuleringen som gir administrasjonen et for stort spillerom. Verken høyt eller tett gir særlige og konkrete føringer. Administrasjonen har bidratt til få justeringer i Planbestemmelsen jf. 4.1.5 og 4.1.7. Generelt er maksimal byggehøyde økt, med unntak i komb.1. BRA/BYA er uendret for høyeste byggehøyder, bortsett fra i Komb. 12 hvor det før ikke var satt en grense. Jf. oppstillingen nedenfor.

Endringer som:

- ✓ For alle bygg er det for tekniske installasjoner er oppføring over maksimal byggehøyde redusert med 0,5 m.
- ✓ For næringsbygg kan maksimal kotehøyde overskrides.
- ✓ Komb. 1. Bebyggelsen kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +12 m (< 3 etg.) – Innstramming fra maks kotehøyde +20,5. (5.etg). Parkering er lagt till.
Næring/bolig er tatt ut.
- ✓ For Komb. 2 er Tjenesteyting tatt ut.
- ✓ Innenfor Komb. 4-11 skal samlet gjennomsnitt ikke overstige høyder som tilsvarer 4 etasjer. Det er noen endringer i maks byggehøydekote.
 - Komb.: 2,3,4,5,6,7,8,9,10 og 11: Mulig økning av maksimal gesims og mønehøyde. Hvis laveste gulvnivå heves pga. forurenset grunn innenfor felten Komb. 2 - 11, kan maks kotehøyde økes med + 0,5 meter.
 - Komb. 2. Maks 20 % av bebyggelsens BYA kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +20,5. (5.etg), dvs. økning i byggehøyde fra tidligere maks kote +17,0. (5.etg).
- ✓ Komb. 12. Høydene på bygget skal fordeles på maks 4 (kote +17,0 m), 6 (kote +24,0) og 8 etasjer (kote +31,5). Økning fra opprinnelig maks kote +20,5 (5.etg) . Hotell er tatt inn, næring er fjernet.
- ✓ Komb. 13 – 18 og BB1. Ingen endringer.
- ✓ For BRY, BRA er det ingen endringer for andel høyeste byggehøyde i Komb. 1 - 12, og 14 -18 + BB1. For Komb. 12 er det gitt en 60 % BRY (ikke tidligere spesifisert).

Endringer i bygghøyde mv. og reelle bygghøyde er oppsummert vedlegg 01 side 30.

”Sammenfatning av endringer i bygghøyder og tetthet”.

Bemerkning 2. Bestemmelser. Næring trumfer det meste. Endringene på de forhold som ble påpekt av Kommunestyret er mest av kosmetisk art, og i noen tilfeller til det verre. jf. Komb. 1. Her er det allerede plassert et stort kjøpesenter (Linden Park). Administrasjonen kan ikke ha forstått at byen ikke ligger på en flatt jorde, men i en helling fra sjøen og opp til Brårudåsen hvor utsyn til fjord, horisont og himmelvelvingen har stor betydning for alle. Vi har rett til dette utsynet - like mye som den utbyggeren som selger utsyn flere ganger for å maksimere fortjenesten. Det er noe fundamentalt umoralsk i det på den ene siden, å selge utsikt i flere omganger dyrt, og på den andre siden å frata beboere som over lang tid har hatt denne goden.

Hvordan administrasjonen får dette til å se ut som en forbedring, og i tråd med Kommunestyrets vedtak, er umulig. Fakta peker ikke i den retningen. Uansett, Kommunestyrets aksept kan ikke milde inntrykket. Administrasjonen hevder at Kommunestyrets vedtak er fulgt opp/innarbeidet i planforslaget. Dette er ikke transparent. Det har ikke vært en dialog med Kommunestyret for å presisere og detaljere føringen. Det foreligger heller ikke et faglig notat som gir innblikk i administrasjonens prosess, tankegang og forståelse. Det er svakt. Det er heller ikke vist til en analyse av Kommunestyrets vedtak med tilhørende drøfting av scenarioer som best kan tilfredsstille vedtaket. Hva er det dette er målt mot? Det er uheldig og urimelig.

Reguleringsplanen har som formål høy tetthet og høy maksimal byggehøyde. Administrasjonen konkluderer i saksdokumentet til Formannskapsmøtet tilstanden i Komb-feltene som uendret, og de oppsummerer at de høydene og utnyttelse som lå i det opprinnelige planforslaget blir opprettholdt. Dette av hensyn til potensialet for realisering. I vedlegget til Kommunestyremøtet er

dette nedtonet. Nå heter det: Arealutnyttelse og høyder (les: som foreslått) er av avgjørende betydning for gjennomføring i prosjektene. Det foreligger ingen beregninger eller analyser som understøtter administrasjonens påstand. Med andre ord – de ønsker å utnytte arealet mest mulig, og til gode fortjenestemarginer for utbyggere, uten at de har begrep om fakta. Det er slett forvaltning.

For å sukre pillen litt har de lagt til en formulering for feltene komb. 4 - 11 (mellom Linden Park og Rustadbrygga, hvor et samlet gjennomsnitt av bygghøyder ikke kan overstige høyder som tilsvarer 4 etasjer, dvs. minimum 50 % av BYA skal være lavere eller lik denne høyden). Dette er betydelig høyere enn HAC-bygget, og tilsvarer høyeste punkt på Linden Park. Maksimum høyde for bygg er likevel uendret. Det er ikke gitt føringer hvor eller hvordan byggene skal plasseres (arrondering) – det følger av behovet for støybeskyttelse av ny bydel, dvs. i front mot fergesambandets oppstillingsplass.

Bemerkning 3. Arealeffektivitet. Administrasjonen konkluderer med at det er arealeffektivt å bygge i høyden, og det gir også en større åpenhet mellom byggene. Det er ikke en entydig sannhet, men må følges av en arronderingsplan (byggenes geometriske innplassering) for å gi mening. Den mangler. Konklusjon – ingen forbedringer for eksisterende bomiljøer og deres krav til utsyn til sjø, horisont og himmelvelving.

Bemerkning 4. Spesifikasjon. Tidligere bygg i området har gitt erfaring og viser administrasjonens og kommunens holdning til kvalitet, massivitet og bygghøyde, når praksis gjelder. Det krever god spesifikasjon i bestemmelsene – det fins ikke. Linden park ble åpnet i 2010. Politikerne innså for sent hvor dårlig Linden Park prosjekt var, og problemene relatert til byggets massivitet og høyde var alvorlige.

Det ble under høringen klaget på byggets høyde og etableringen av tekniske installasjoner på taket. Dette spiste ytterligere av utsynet. Bygget tok vesentlig utsikt fra beboerne i Østbyen (kote + 17 m). Senere ble det klaget på lyssettingen. Beboerne i Østbyen ble plaget, særlig i den mørke årstiden. En spesiell effekt var auraen som oppstod under tåke (forekommer hyppig om vinteren i Horten), og de tilhørende fargeendringer på hus i større del av Østbyen. Forholdet er ikke berørt i planbestemmelsen.

Bemerkning 5. Reell byggehøyde. Administrasjonen underslår og har aldri presentert byggenes reelle høyde. Dette er av betydning for utsyn til sjø, horisont og himmelvelvingen. For en majoritet av byggene kan den reelle høyde, som følge av de gitte premisser i Planbestemmelsen, påplusses 5 m og mer. Bebyggelsen tillates å bli for massiv (høy BRA og BYA), for høy og for privatiserende (foreslått Karré-bebyggelse).

3. Orienteringer i formannskap og Kommunestyret, 1 gangs og endringer til 2.gangs behandling

Bemerkning 1. Dokumentrevisjon. Det er ikke vist til revisjonsendringer i dokumentene (Planbestemmelsen, Plankartet eller Planbeskrivelsen). Det betyr at det så langt, ikke er foretatt endringer i disse dokumentene.

Bemerkning 2. Høringsinnspill. Vi er oppgitt over administrasjonens behandling av våre innspill og behandlingen av høringsdokumentet. Følgende anekdote er forklarende for det forholdet: Administrasjonen la ved en anbefaling til vedtak i sak I 20/9979 i kommunestyremøtet 24. juni

2020. Avsnitt ”Innspill - tilpasning/hensyn til eksisterende bydeler og områder” har en formulering som er uakseptabel. Administrasjonen viser til vårt omfattende høringsinnspill (166 sider) fra undertegnede og Strandparken velforening – Støv og støygruppa). Administrasjonen skriver at ”høringsinnspillet viser til en sterk skepsis til planprosessen, det faglige grunnlaget og de valgte løsningene.

Alle kan vise skepsis til områdereguleringen, men ikke alle har faglig fundamenterte begrunnelser. Administrasjonen kan oppfattes som om de søker å frata høringsdokumentet legitimitet, ufarliggjøre det og harselere med kommentarene. Dette er ikke god forvaltningspraksis.

Det ble sendt en e-post til administrasjonen den 24.05.2020 hvor det ble krevet en endring av teksten som følger; **Kommunen har mottatt et omfattende høringsinnspill (166 sider) fra beboer i Østbyen, i samarbeid med representant fra Strandparken velforening - støv og støvgruppa. Dokumentet fremmer en faglig uenighet om planprosessen, til det faglige grunnlaget og til de valgte løsningene. De viktigste temaene.....** Tilbakemeldingen fra kommunedirektør Sundklakk den 05.06.2020 var; *Administrasjonen anser saken som oversendt politisk nivå, og vil ikke gjøre mer i saken før politisk behandling.* Kommunedirektøren hadde god tid til å endre teksten. Det skjedde ikke og det kan oppfattes som arrogant.

Bemerkning 3. Opplysninger og analyse. I vår tilbakemeldingen på administrasjonens høringsdokumenter er mange feil, mangler, ulogiskheter og utelatelser påpekt.

Orienteringen Kommunestyret og Formannskapet har fått fra administrasjonen om Områdereguleringen og resultatet av både 1. og 2.gangs høring, er en fordreid virkelighet, som passer administrasjonens strategi og taktikk. Påpekte feil, mangler, usikkerhet og spennet i oppfatninger og dettes betydning, er fraværende i beslutningsgrunnlaget. Kommunestyret har derfor et utilstrekkelig og ufullstendig beslutningsgrunnlag som derfor er uegnet som grunnlag for utviklingen av Hortens sentrum.

I sin orientering til Kommunestyret om resultatet av 2.gangs høring misleder administrasjonen igjen Kommunestyret. Administrasjonen søker også å unngå vanskelig temaer ved å fokusere på uroen ved den massive og høye utbyggingen, som er valgt vektlagt i planbeskrivelsen. Dette muliggjør det enklere for kommunen å fastholde sin posisjon. Det problematiseres at en overordnet plan gjør det vanskelig å forestille seg hvilke byggehøyder som er riktig. Dette følger av ukjente detaljer om utforming, materialvalg og kvaliteter. Det er en søkt og irrelevant problemstilling, og et uriktig resonnement, jf. kommunens planbeskrivelse og fremvising av byggtopologi.

Det foreligger ingen økonomisk analyse eller energianalyse eller noe annet konkret som kommunen kan legge til grunn for sin posisjon om behovet for høyt, tett og massivt. Kommunen burde ha utredet temaet lønnsomhet mot byggtopologi. Da var det lettere for oss alle å gjøre kvalifiserte vurderinger, og behovet for å lene seg på utbyggernes kompetanse og forventninger, ville være mindre og utsagnet upartisk.

4. Avvik fra kommunens normer og veiledninger

Bemerkning 1. Ønsket om bærekraft. Kommunen har i diverse planer flagget bærekraft høyt. Det foreligger ingen samlet og fyllestgjørende bærekraftanalyse som inkluderer alle bomiljøer. Årsaken til det er at kommunen ikke vil synliggjøre de alvorlige problemene som oppstår ved flytting av

fergesambandets oppstillingsplass og endret kjøremønster. I tillegg forenkler det kommunens avvisning av de bærekraftige løsningene som er foreslått. Særlig alvorlig er dette for de påvirkede eksisterende bomiljøer som er totalt fraværende i avbøtende og beskyttende løsningene. Nytt bomiljø Havna blir beskyttet gjennom massiv og høy bebyggelse og skjerming som fronter disse strukturene i vest. Dette er igjen ødeleggende for de omkransende bomiljøer.

Bemerkning 2. Støynorm. Kommunen har i sitt reguleringsarbeid, bevisst unnlatt å legge til grunn egen vedtatte støynorm, jf. Kommuneplanens bestemmelser i § 1.6.2 sammen med § 1.5.7 som angir gjeldende krav til støy. Forholdet og konsekvenser for kommunen ble tatt opp i fagrapporten, men er ikke håndtert videre. Dette avviket betyr vesentlige ulemper for beboerne og deres bomiljøer fordi kommunen lempet på tiltak mot støy. Årsak, behov og konsekvenser har aldri vært begrunnet, og henvendelser om dette avviket er heller ikke besvart. Det er uakseptabelt.

5. Planbeskrivelsen, reguleringsbestemmelsen og plankartet.

Vi viser til utdypende og større bredde i kommentarene gitt i vårt høringsdokument;

- ✓ Jf. H.2. Planbeskrivelsen, side 15.
- ✓ jf. Kap. H.3. Bestemmelser og Plankartet, side 58.

Bemerkning 1. Bærekraftig byplanlegging. Administrasjonen bryter kommunestyrevedtaket om bærekraftig byplanlegging: *Horten kommune skal i alle store byutviklingsprosjekter som Indre havneby, havneområdet og Skoppum vest legge vekt på bærekraftig byplanlegging gjennom klimasmarte, ressursoptimale og miljøvennlige løsninger slik at Horten fremstår som en fremtidsrettet klima- og miljøkommune.*

Kommunen påstår at å flytte fergeoppstillingsplassen inn mot sentrum av byen er bærekraftig byplanlegging. Det er både en alvorlig kortslutning, men også en feilslutning. De flytter et alvorlig folkehelseproblem tettere innpå andre og betydelige bomiljøer. De vesentligste bærekrafteffektive tiltakene er fortsatt utredet.

Bemerkning 2. Godkjenningen av planen. Prosessen frem til endelig godkjenning av "Områderegulering Horten havn" har vært i strid med kommunens etiske normer, jf. den tilstanden at kommunen arbeider ut fra prinsippet om meroffentlighet. Horten kommune ønsker åpenhet og innbyggermedvirkning i de kommunale beslutningsprosessene. Prosessen har i praksis vist at ønsket har et tomt innhold. Prosessen har ikke vært tilstrekkelig åpen, den er ubalansert gjennom forfordeling av gjennomslag, interesser og behov for vern og beskyttelse.

Bemerkning 3. Detaljregulering. Planbestemmelsen viser ikke til behov for en mer detaljert utredning av de eksisterende tema i planprogrammet. Det er heller ikke forelått å supplere for å dekke vesentlig hull i utredningsomfanget. Videre er det meget alvorlig at utviklingsfeltet Komb. 12 skal fylles med et hotellbygg på 8 etg., uten at det kan vises til en eneste kompetent setning om påvirkninger og risiki. Nå skal dette tiltaket detaljreguleres, men det fratar det selv pålagte kravet om helhetstekning i havna. Løsningen er gitt. ROS er vist å være svært mangelfullt utredet og sårbarhetsdelen er gjennomgående fraværende i alle temaer. Det er en alvorlig feil.

Bemerkning 4. Utbyggingsstrategi. Kommunen fører en fraksjonert utbyggingsstrategi – tilnærmingen til bolig og næring er ikke konsistent. Kommunen er presset på sjøvern, skogvern, jordvern. Kommunen må i større grad gjøre alvor av sine krav om vern. Det betyr restriksjoner for arealbruk utenom de to store utviklingsfeltene Indre havneby og Havna. Kommunen må vurdere hva en tilstrekkelig utbyggingstakt i Havna er for å sikre attraktivitet.

Det bygges på Nykirke, Skoppum, Åsgårdstrand, Borre og Horten. Private aktører får lett gjennomslag for sine planer, jf. eksempelvis Rørestrand, Golfturnet, Klokkerskogen mfl. Omregleringen i havna blir et mindre attraktivt område å bo i. Det følger av en utstrekkt og lang anleggsperiode, mye lenger enn det som er nødvendig. Det tærer på allmennhetens bruksarealer og er en trussel mot arealvernet.

Bemerkning 5. Bærekraftige kreative løsninger. De kreative tiltakene har ikke vært utredet. Administrasjonen lovet å legge inn miljøtunnelen i plankartet. Det skjedde ikke. Kommunen og innbyggerne har god erfaring med den eksisterende miljøtunnelen som ble etablert i forbindelse med ny Rv.19. Tiltakene vil ivareta alle bomiljøene, inklusive det nye området i Havna. Vi får ivaretatt kravet om å se sjø, horisont og himmelvelvingen. Fylkeskommunen prioriterte ikke forlenget miljøtunnel på Rv.19.

En løsning uten miljøtunnel betyr en utbygging i strid med kommunens formål. Videre innebærer dette en langt lavere attraktivitet for det nye bomiljøet i Havna og etablering og bosetting. Trusselen følger av en uønsket byggtopologi (høye bygg, høy tetthet og stor massivitet), og en biloppstillingsplass for fergesambandet sentralt i bymiljøet.

Dessuten blir det uoverstigelige barrierer mellom ny bydelene. Det kan også etableres en høy støyskjerm mellom oppstillingsplassen og den nye bebyggelsen. Dette er til hinder for fri bevegelse av mennesker ned mot strand og sjø – en vesentlig kvalitet i vår kommune.

Bemerkning 6. Kostnader for bærekraftige løsninger. Kostnadsberegninger var ikke en del av planprogrammets temaer. Det er derfor fraværende i omreguleringens dokumenter. Kostnadene for endret støynorm er uavklart. Utbyggingen blir vesentlig dyrere, jf. støyrådgers betraktninger. Det følger av krav om beskyttelse mot forurensning (støy) av det nye bomiljøet. Bydelens løsninger blir både mindre fleksible og hensiktsmessige – dette som følge av forurensningstilstanden. Slike fordyrende løsninger er heller ikke kostnadssatte. Kommunene holder også tilbake det poenget at kjøpet av HAC-tomta ga betydelige midler til opprydning i forurensset grunn.

Økonomiske beregninger er kun benyttet til å utelukke tiltak (jf. lokket over oppstillingsplassen), men ikke til å vise at tiltak kan gi betydelig økonomisk gevinst (og andre) gjennom innvunnet areal for nye formål (300 – 450 millioner kroner). De økonomiske forhold er uavklart. Det er ikke planlagt å gjennomføre samfunnsnytte betraktninger, heller ikke i neste fase. Administrasjonen har derfor intet faglig grunnlag som støtter deres utbyggingsplan. Av den grunner Områdeplanen preget av å tilfredsstille sterke næringsgrupperinger og grunneieres oppfatninger. Det er uakseptabelt.

Bemerkning 7. Støy og luftforurensning. Administrasjonen underslår at støyen, men også at luftforurensning har hindret en kreativ ny bebyggelse, og at dette er en alvorlig trussel mot folkehelsen i eksisterende og ny bebyggelse. Ny bydels byggtopologi (tett, høy og massiv Karré-

bebyggelse) er styrt av nåværende og fremtidig støy fra fergeanløp (Horten-Moss sambandet) fergekaiaktivitet, tungtransport og mindre kjøretøy (lokal og regional). Forbedret løsning i Moss vil øke biltrafikken med 80 % - jf. referat fra administrasjonens møte med SVV 03.09.2018. ASKO ønsker å frakte sine el-lastebiler (150 lastebiler daglig i 2030) som i dag går rundt Oslo, over fjorden fra Moss til Horten med autonome elektriske fraktfartøyer. Opprinnelig skulle fergene gå mellom Moss og Holmestrand. Dette er skrinlagt, og fergene vil måtte lande i Horten, i trafikkhavna. Dette vil bidra til ytterligere belastning, ulempe og forurensning på Strandpromenaden og for bomiljøene rundt Rv.19 ut av byen.

Bemerkning 8. Strandparken. Administrasjonen har uten dialog eller kontakt med Strandparkens beboere eller velforeningen, disponert deres regulerte arealer i Komb. 1 og 2 til eget formål. Disse arealene var tilegnet Sport og lek» (K2) og båtopplag/gjesteparkering. Disse arealene var en premiss for utbyggingen av Strandparken. Kommunen kan ikke uten vider omdisponere disse arealene. Dette er gal forvaltningsskikk og ulovlig.

E: BEHOV FOR ENDRINGER.

Vår konklusjon er at tilatket på nåværende grunnlag ikke bør godkjennes. Det er behov for vesentlige endringer for at "Områderegulering Horten havn" kan defineres som et godt, velfundert og forankret utviklingsprosjekt. Kommunen må gjøre tiltak og endringer før planen kan legges ut for en siste godkjenning. Vi håper først og fremst at kommunen ser våre synspunkter og gjør noe med det. Vi setter likevel vår lit til at Fylkesmannen tar våre innspill på alvor, innser prosjektets mangler og ber kommunen om vesentlige opprettinger.

Det må gjøres grundigere og nye analyser. Nye funn og konklusjoner skal utarbeids til konkrete løsninger. Løsningene som videreføres, skal skrives inn i Planbestemmelsen og tegnes inn i plankartet. Der analyser og analyseverktøy anvendes (Trafikk, støy, luftforurensning, ROS, Konsekvens mv,) skal standard analysemetodikk benyttes. Usikkerhet skal identifiseres, vektlegges og beskrives tydelig.

Supplerende og nye analyser:

1. **Bærekraft** Administrasjonen må gjennomføre en komplett bærekraftanalyse. Det må utvikles transparente krav og kriterier som skal ligge til grunn for aksept eller ikke. Alle berørte bomiljøer, inkludert Havna må være inkludert studiene.

Administrasjonen må også utføre en samlet analyse (teknisk, økonomisk, bærekraft) av miljøtunnel, lokket over oppstillingsplassen og flyttet oppstillingsplass med lokk, helt eller delvis ut i sjø. Kommunestyret kan ikke være uvitende om disse forhold eller bekjent av et vedtak på et vaklevorent grunnlag..

Analysen skal også inkludere nytt innvunnet areal (lokket, forlenget tunnel-tak og p-hustak) og beskrive alternativ bruk og nytte. Analysen må være fundamentert på ønskede løsnings (optimale bærekraft) utforming. Det krever et grundig forarbeid forut for analyse.

Konsekvens (refleksjon av støy, utsyn estetikk, mv) av den foreslåtte støyskjermen ved oppstillingsplassen må dokumenteres. Den kan evt. frafalles dersom det blir etablert lokk m/vegger over fergesambandets oppstillingsplass og om miljøtunnelen blir bygget.

2. **Barn og unge.** Barn og unge er generelt gitt liten omtale og omtanke i utredningen. For barn og unge i de påvirkede bomiljøer (Sentrum, Østbyen, Strandparken og Steinsnesbukta) er slikt analyse og hensyn fraværende. Dette må rettes opp gjennom en analyse som kan vise til de forhold som er av avgjørende betydning for at bomiljøet får forbedrede forhold og tilstander. Dersom det ikke er tilfellet, må det iverksettes avbøtende og forbedrende tiltak. Analysen skal være inkludert slike løsninger.

3. **Økonomisk samfunnsnytte.** Administrasjonen må gjennomføre en økonomisk samfunnsnytteanalyse. Dette som grunnlag for å vise hvilke tiltak som gir samfunnsnytte. Det må utvikles transparente krav og kriterier som skal ligge til grunn for aksept eller ikke. Alle berørte bomiljøer, inkludert Havna må være inkludert studiene.

Det er også viktig å legge inn fristilte arealer som følger av lokket over oppstillingsplassen, taket på forlenget miljøttunnel og p-hus takene. Premisser for utformningen (areal) av lokket og tunnel-taket må være styrt av bærekraft. Tiltaket flytting av fergeleiet med lokk, helt eller delvis ut i sjø må også være inkludert. Bruk av sprengstein fra IC- Barkåker – Nykirke er en del av løsningen.

4. **Konsekvens av endret eierstruktur, sosial sammensetning og forslumming.** Administrasjonen må gjennomføre en analyse som avklarer foreslåtte løsnings påvirkning på endret eierstruktur, sosial sammensetning og forslumming i b0miljøet. Erfaring viser at Jernbanegata er sterkt utsatt. Uten aksept for løsningen skal det foreslås tiltak og dokumentere effekter av slike tiltak. Det må utvikles transparente krav og kriterier som skal ligge til grunn for aksept eller ikke. Alle berørte bomiljøer må være inkludert studiene. Fremmedspråklige som ikke har uttrykt meninger må inkluderes.
5. **ROS-analyse.** ROS-analysene er innkomplette og administrasjonen må suppleres alle ROS-analyser med sårbarhetsanalyse (mangler i alle ROS-analyser). Standard analysemetodikk legges til grunn (DSB).

Det mangler ROS-analyse av hendelser i Hortens-tunnelen, og for omdirigert trafikk som følge av hendelser, nordover (Fv.310) og sørover (Jernbanegata, Johan Riefsgate, Storgata). Tilstanden kan være alvorlig med lang varighet og krever derfor analyse. Det må utarbeides beredskapsplan.

Det mangler ROS-analyse for Strandparken barnehage.

Det mangler ROS-analyse for etableringen av kaianlegget til Kriminalomsorgen. Her møter og går i land Norges mest belastede kriminelle (vold, pedofili, voldtekt mv.). Landfallet er tett opp mot bomiljøer (Strandparken og Østbyen). Byens befolkning krever akseptabel trygghet og sikkerhet. Det krever analyse og beredskap.

6. **Støy, luftforurensning og trafikkanalyse.** Administrasjonen må fremskaffe et oppdatert og reelt trafikkanalysegrunnlag, (endringer som følge av ASKOs løsning - 150 trailere i døgnet, endringer i Moss betyr 80 % umiddelbar trafikkøkning). Det gjennomføres deretter en oppgradering av tidligere utførte analyser, inkludert ROS som påvirkes av trafikkutviklingen.

Luftforurensningsanalysen må suppleres med svar på CO₂, partikkel-mengder (svevestøv – Pm_{2,5-10}) i tillegg til NO_x. Stengningen av tunnelen og tilhørende endringer av kjøremønster (Jernbanegata, Riefsgate mv. evt. Fv. 310) skal ROS-analyseres, jf. pkt. 5 og påvirkninger (støy, luftforurensning) på folkehelse i påvirkningsområdene. Beskyttende tiltak i berørt bomiljø skal være inkludert analysen. Likeledes skal effekter av bærekraftige kreative være inkludert tiltaksanalysen.

Nattseilas og større ferge med tilhørende vegtrafikk (mengde, støy og forurensning) skal analyseres. Dette for å avklare fremtidige premisser, og om det er akseptabelt og mulig, innefor de gitte premisser/ løsninger/alternative løsninger å åpne opp for slik aktivitet.

7. **Lysforurensning.** Kommunen har krav om skilt- og reklameinnretninger for areal og sentrumsutvikling i Horten. De er utilstrekkelige. Det dispenseres for lett, jf. lysskiltingen (Hortens reklame) på ladetårnet til Bastø-Fosen på fergekaia. Det må være et krav til å oppleve nattemørket og kunne se stjernevrimmelen.

Dette for å redusere lysforurensning, Kommunen har allerede godkjent ei belyst fargelagt pipe på KJV, og de vil selv dispensere for et lyssatt skilt mot Oslofjorden på ladetårnet til Bastø-Fosen. Det skal gis anbefalinger om type skilt og belysning samt perioder med komplett nattslukkede lokaler.

Det er negativ erfaringer fra lyssetting av bygg og reklameskilt gjennom etableringen av Linden Park synes å være glemt. Det uforutsette oppstår under værforhold med tåke. Dette må ikke gjentas. Administrasjonen må gjennomføre en lys-analyse for ulike løsninger og behov (bomiljøet, næring, tjenester, hotell, trafikk mv.). Det må utvikles transparente krav og kriterier som skal ligge til grunn for aksept eller ikke.

8. **Byggtopologi, Grøntkiler.** Administrasjonen må gjennomføre en komplett analyse av byggtopologien, arronderingen av byggene og den skjermende og reflekterende effekten denne bebyggelsen innebærer, både sett fra sjøsiden og fra landsiden (utsikt til sjøl, horisont, og himmelhvelvingen).

Anbefalt BYA/BRA og bygghøyde i Komb-feltene klarlegges når effektene av ønsket løsning er tydeliggjort. Det innebærer også arronderingen, byggenes fotavtrykk og fasadeflate mot eksisterende bebyggelse. Den geometriske plassering i Komb-feltene og høydefordelingen skal optimaliseres mht. utsikt fra innenforliggende bebyggelse.

Grøntkiler – siktlinjers. Deres reelle effekter og hvem de gagnar, må tydeliggjøres. Bredden må utvides med 50 %.

Alle berørte bomiljøer må være inkludert studien. Behovet for passende beskyttende tiltak i alle berørte bydeler skal være utarbeidet og inkludert, jf. krav som følger av nytt grunnlag fra pkt. 6 og 7. Særlig reflekterende støy fra fasader må være ivarettatt.

9. **Hotelltomta.** Kommunen må underkjenne Ekstrahøringen. Det betyr å utlyse ny høring og kreve levert et kompetent og bredt utredningsgrunnlag, jf. temaene i planprogrammet. Tiltaket

slik det fremstår i forslaget, innebærer en uakseptabel stor usikkerhet. Det bør være uaktuelt, på nåværende grunnlag å detaljregulere (jf. Formannskapetets vedtak 16.6.2020).

Konkrete tiltak som straks må implementeres i planbeskrivelsen, planbestemmelsen og plankartet

1. **Fraksjonert kommuneutvikling.** Kommunen har en fraksjonert tilnærming til utvikling av næring og boligfelt. Kommunestyret må vedta at ny utbygging av boliger skal finne sted på områdene "Indre havneby" og i "Havna". Dette er to store prosjekter. Denne tilgangen dekker kommunens behov i flere tiår fremover. Det vil også gi ønsket fremdrift. Det kan ikke bygges i Horten, på Nykirke, på Borre, i Åsgårdstrand og på Skoppum. Kommunen er nokså kjørt på skog-, jord-, sjø og strand- og naturvern.
2. **Finansiering av bærekrafttiltak.** Administrasjonen må utrede "Miljøbypakke Horten" for finansiering og etablering av forlenget miljøtunnel, lokket over oppstillingsplassen, og flyttet oppstillingsplass helt eller delvis i sjø. Dette som erstatning for at Fylkeskommunen ikke inkluderte Miljøtunnelen i NTP. Føringer følger av pkt.1 Supplerende og nye analyser.

Kommunestyret må omgjøre vedtaket om å bruke 22 millioner kroner på ny veg Glenneundergangen – Campus Vestfold, og heller anvende disse til et formålstjenlig prosjekt for bærekraft og Hortens befolkning. Pengene kommer fra netto overskudd fra Horten Bompengeselskap Rv19 AS. Det vil være en utmerket start på etableringen av "Miljøbypakke Horten", og en lettelse for SVV og kommunen.
3. **Barrierer mellom bydelene.** Løsningen skal inneholde minimum 4 nye øst-vest kryssninger fordelt over Rv.19/Fv.310 og fergeoppstillingsplassen. Løsningene skal være allment tilgjengelige og universell utformet.
4. **Byggtopologi.** Det innebærer at den maksimale gjennomsnittlige bygghøyden gitt som gesims- og mønehøyde innenfor Komb. 1 – 11 ikke skal overstige maks kote +13,5. (3.etg). Det opprettholder utsikten til sjø og horisont for hus i jernbanegata og nivåene over.
5. **Strandparkens arealer.** Administrasjonen må ivareta Strandparkenes behov for sin bruk av arealer i Komb. 1 og 2. Tilgangen er historisk og har vært regulert. Behovet for båttopplagringsplass for småbåthavna, og parkering for Strandparken er uendret. Dette må endres i planbestemmelsen og tegnes inn i plankartet.
6. **Krysningspunktet Linden Park.** Dagens eksisterende krysningspunkt ved Linden park (jernbanegata) skal forbedres. Det inkluderer også smetten frem til brua. Det må vurderes om brua skal ende i kjøpesenteret Linden Park. Det er ikke beste løsning.
7. **Miljøtunnelen forlenges.** En forlenget miljøtunnelen (fra tunnelåpning i nord og frem til Rustadbrygga) tegnes inn i plankartet umiddelbart. Det etableres en strategi for å sikre byggingen av tunnelen fra tunnelutløpet i nord og frem til Rustadbrygga.
8. **Parkeringshus.** Alle parkeringshusa vil være dominerende i høyde, massive i form og med betydelig fotavtrykk. Det må endres. Alle parkeringshus Komb. 2 og 3 og Komb 5 skal få redusert høyde over grunnen (maksimum kote +7,5 m), og uansett minimum ett parkeringsnivå i grunnen. Når det kan bygges p-kjellere under hus kan også ordinære p-hus bygges ned i grunnen. På p-husas tak skal det etableres felles areal for allmennhetens bruk.

Det kan være til park, lekearealer eller anvendes til idrettslige formål (ballbinger, volleyball- eller kurvballbaner badminton, petanque eller tuftbaner mv.).

9. **Lekeplasser.** Arealet i gjestehavna er uegnet (uakseptabel risiko for ulempe og tap som følge av sterk økning av trafikken, tungtransporten, vegkrysning i plan og voksenaktivitet i Gjestehavna - skjøtselsavtale med Horten Havn), og dette må fristilles annet formål.

Bruk av erstatningslekeplasser for byggprosjekter uten slik arealtilgang må identifiseres i og etableres i Komb. 1 - 11, jf. også p-hus i pkt. 8, og skrives inn i planbestemmelsen, inklusive legges inn på plankartet.

10. **Støyskjerming.** Statens vegvesen og kommunen må umiddelbart inngå et samarbeide om, og få etablert en tilfredsstillende midlertidig støyskjerming (avløses av fremtidig miljøtunnel) langs dagens Rv.19. fra utløpet i nord til rundkjøringen ved Jernbanegata.

Vedlegg:

01. "Sammenfatning av konsekvenser av endringer i bygghøyder og tetthet.

Vedlegg 01. "Sammenfatning av konsekvenser av endringer i bygghøyder og tetthet.

(Tekst i blått (endringer) og svart (eksisterende). Fjernet etter 1.gangsbehandling (rødt)).

Felt	Formål	Byggehøyde BYA (kote + høyde i etg)	Feltets maksimale bygghøyde (m)	Relevante kotehøyder-referanser i byen for vurdering av utsyn.
1	Tjenesteyting/ parkering/ Næring/bolig	- Bebyggelsen kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +12 m (< 3 etg.) - Min 20 % av bebyggelsens BYA kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +13,5. (3.etg) - Maks 20 % av bebyggelsens BYA kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +20,5. (5.etg) - Resterende bebyggelsens BYA kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +17,0. (4.etg)	Kote +15,5 (alle bygg)	Bomiljøene utenfor de respektive kombi-felt og med en lavere kotehøyde, vil helt eller delvis miste utsikt til horisont og sjø. (Utsikt til sjø og horisont krever også overhøyde – det vil variere med avstanden mellom observatør og den skjermende bebyggelsen.) <u>Kotehøyder for sammenligning:</u>
2	Næring/bolig/ p-hus/ grønnstruktur/ Tjenesteyting	- Min 20 % av bebyggelsens BYA kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +13,5. (3.etg) - Maks 20 % av bebyggelsens BYA kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +20,5. (5.etg) - Resterende bebyggelsens BYA kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +17,0. (4.etg) - Min 20 % av bebyggelsens BYA kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +13,5. (3.etg) - Resterende bebyggelsens BYA kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +17,0. (5.etg)	Kote +26,0 (20 % BYA)	Linden Park Kote +17 m. Tilsvarende et 4 etg. bygg i regimet i Havna. Sørbygata taper utsikt for bygg over kote +14, dvs. 3. etg,
3	Næring/bolig/ tjenesteyting	- Min 20 % av bebyggelsens BYA kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +13,5. (3.etg) - Maks 20 % av bebyggelsens BYA kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +20,5. (5.etg) - Resterende bebyggelsens BYA kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +17,0. (4.etg.) Uendret fra 1.gangs behandling	Kote +26,0 (20 % BYA)	Sørbygata/ Rustadgata – Kote +15 m Storgata – Kote + 26 m
4	Næring/bolig/ tjenesteyting	- Min 20 % av bebyggelsens BYA kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +13,5. (3.etg) - Maks 20 % av bebyggelsens BYA kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +24,0. (6.etg) - Resterende bebyggelsens BYA kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +20,5. (5.etg) Uendret fra 1.gangs behandling	Kote +29,5 (20 % BYA)	Sentrumskirken Kote + 35 m
5	Næring/bolig/ tjenesteyting/ p-hus	Uendret fra 1.gangs behandling, jf. felt 4	Kote +29,5 (20 % BYA)	
6	Næring/bolig/ tjenesteyting	Uendret fra 1.gangs behandling, jf. felt 4	Kote +29,5 (20 % BYA)	
7	Næring/bolig/ tjenesteyting	Uendret fra 1.gangs behandling, jf. felt 4	Kote +29,5 (20 % BYA)	
8	Næring/bolig/ tjenesteyting	Uendret fra 1.gangs behandling, jf. felt 4	Kote +29,5 (20 % BYA)	
9	Næring/bolig/ tjenesteyting	Uendret fra 1.gangs behandling, jf. felt 4	Kote +29,5	
10	Næring/bolig/ tjenesteyting	- Min 20 % av bebyggelsens BYA kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +17,0. (4.etg) - Maks 40 % av bebyggelsens BYA kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +24,0. (6.etg) - Resterende bebyggelsens BYA kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +20,5. (5.etg) Uendret fra 1.gangs behandling	Kote +29,5 (40 % BYA)	
11	Næring/bolig/ tjenesteyting	Uendret fra 1.gangs behandling, jf. felt 10	Kote +29,5 (40 % BYA)	
12	Tjenesteyting /hotell/ Næring	60 % BYA. Høydene på bygget skal utformes med en fordeling på maks 4 (kote 17,0 m), 6 (kote 24,0) og 8 etasjer (kote +31,5). Den høyeste delen av bygget skal plasseres mot sjøen i øst, og trappes ned mot vest. Bebyggelsen kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote	Kote +35,0 (60 % BYA)	

		+20,5 (5.etg).		
13	Næring/tjenes teyting/p-hus	Bebyggelsen kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +20,5 (5.etg) Uendret fra 1.gangs behandling	Kote +25,5 (400 % BRA)	
14	Næring/tjenes teyting/ forretning	Bebyggelsen kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +20,5 (5.etg) Uendret fra 1.gangs behandling	Kote +25,5 (220 % BRA)	
15	Næring/tjenes teyting/ forretning	Bebyggelsen kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +20,5 (5.etg) Uendret fra 1.gangs behandling	Kote +25,5 (220 % BRA)	
16	Næring/tjenes teyting/ forretning	Bebyggelsen kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +17,0 (4.etg) Uendret fra 1.gangs behandling	Kote +22,0 (% BRA 130)	
17	Næring/bolig/ tjenesteyting	- Bebyggelsen kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +24,0 - Gjennomsnittlig gesims- og mønehøyde maks kote +20,5 (5.etg) Uendret fra 1.gangs behandling	Kote +29,0 (% BRA 165)	
18	Næring/bolig/ tjenesteyting	- Bebyggelsen kan oppføres med gesims- og mønehøyde maks kote +28,0 - Gjennomsnittlig gesims- og mønehøyde maks kote +24,0. (6.etg) Uendret fra 1.gangs behandling	Kote +33,0 (310 % BRA)	
BB1		Gesims-og mønehøyde maks kote +11,5 meter Uendret fra 1.gangs behandling	Kote +16,5 (90 % BRA)	