

Norcem AS


Dalen næringsområde

RAPPORT



Konsekvensutredning

Forhold til overordnede føringer og mål
9. september 2015

Utgivelsesdato	9. september 2015
Saksbehandler	ACL, OGG, ANA
Kontrollert av	Ander Arild
Godkjent av	Kjetil Hansen
Signaturer	
Status	Endelig
Rapport nr.	01
Oppdragsgiver	Norcem AS

Innholdsfortegnelse

SAMMENDRAG	4
1 INNLEDNING	5
2 FORHOLD TIL OVERORDNETE PLANER OG MÅL	7
2.1 NASJONALE RETNINGSLINJER OG FØRINGER	7
2.2 REGIONALE PLANER	14
2.3 KOMMUNALE PLANER	20
2.4 REGULINGSPLANER	22
2.4.1 <i>Reguleringsplaner</i>	22
2.4.2 <i>Reguleringsplaner under utarbeidelse i nærområdet</i>	22
2.5 ØVRIGE RELEVANTE PLANER OG FØRINGER	23
3 OPPSUMMERING	24
4 KONKLUSJON	26

SAMMENDRAG

Som del av planprosessen er det stilt krav om konsekvensutredning. Planprogrammet for planarbeidet ble fastsatt av Porsgrunn kommune 5. mars 2015, hvor kun alternativ 0+, endret råvareforsyning til Norcem Brevik, skal videreføres.

I fastsatt planprogram (pkt. 7.3) står forholdet til overordnede føringer og mål oppført som et av utredningstemaene som skal behandles i konsekvensutredningen. Denne rapporten tar for seg aktuelle overordnede føringer og mål, og vurderer hvorvidt planforslaget er i tråd med disse eller ikke. Rapportens innhold, datagrunnlag og metode baserer seg på beskrivelsen i kapittel 5 og 7.3 i vedtatt planprogram.

Kapittel 2 beskriver ulike overordnede planer og mål samt en vurdering om planforslaget er i samsvar eller motstrid.

Kapittel 3 oppsummerer planforslagets samsvar eller motstrid med overordnede føringer og mål.

Konklusjon er at planforslaget totalt sett har positiv konsekvens vurdert i forhold til overordnede føringer og mål. Det er hovedsakelig de nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging, planer for næringslivet, planer for areal og transport samt kommuneplanens arealdel som gir positiv konsekvens vurdert ut fra overordnede føringer og mål. Viktigste i denne sammenheng er at planområdet, som i all hovedsak er uregulert, reguleres til videre drift og utvikling for Norcem Brevik.

Planen vurderes å være i motstrid med retningslinjer for behandling av hhv. støy og luftkvalitet i arealplanleggingen, men alternativ 0+ vil ikke endre dagens situasjon i negativ retning. Norcem Brevik arbeider kontinuerlig med forbedringstiltak for støy og luftkvalitet.

1 INNLEDNING

Norcem Brevik AS sitt industriområdet øst for Breviksvegen er i dag uregulert og skal reguleres for å møte fremtidige behov for videre drift og utvikling.

Som en del av planprosessen er det stilt krav om konsekvensutredning. Planprogrammet for planarbeidet ble fastsatt av Porsgrunn kommune 5.mars 2015, hvor kun alternativ 0+, endret råvareforsyning til Norcem Brevik, skal videreføres.

I fastsatt planprogram (pkt. 7.3) står forholdet til overordnede føringer og mål oppført som et av utredningstemaene som skal behandles i konsekvensutredningen. Denne rapporten tar for seg aktuelle overordnede føringer og mål, og vurderer hvorvidt planforslaget er i tråd med disse eller ikke for 0+ alternativet. Rapportens innhold, datagrunnlag og metode baserer seg på beskrivelsen i planprogrammets kapittel 5 og 7.3. Det er utarbeidet en oversikt over samsvar og motstrid.

Metode:

Bakgrunn/datagrunnlag er rikspolitiske føringer, overordnede strategier og planer fra fastsatt planprogram kapittel 5 for alternativ 0+. Disse er:

- Kongelig resolusjon – nasjonale forventinger til kommunal og regional planlegging
- Nasjonale miljømål (regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand)
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for styrking av barn og unges interesser
- Rikspolitiske retningslinjer for planlegging i kyst og sjøområder i Oslofjorden (utgått)
- Retningslinjer for behandling av støy i arealplaner
- Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging
- Bærekraftige Telemark- Regional planstrategi 2012-2016
- Regional plan for nyskaping og næringsutvikling
- Regional plan for samordnet areal og transport i Telemark 2015-2025
- Regional plan for samordnet areal og transport i Grenland 2014-2025
- Intermodal godstransport for Telemark og Vestfold
- Kommuneplan for Porsgrunn kommune
- Klima- og Energiplan for Skien og Porsgrunn kommune
- Gjeldende reguleringsplaner
- Øvrige relevante planer (Bybane Grenland – mulighetsstudie og Kyststi for alle)
- Pågående planarbeid (KDP E18, Ørvikåsen, Heistaddalen 2, Nye Brevik oppvekstsenter)

Metodefremstillinger er basert på en tekstlig vurdering. Planarbeidet med tilhørende konsekvensutredning gjennomføres i samsvar med relevante lover, forskrifter og retningslinjer.

Denne rapporten er supplert med følgende rapporter ut over det som er fastsatt i kapittel 5 i vedtatt planprogram:

- «Mer gods på sjø» - Regjeringens strategi for nærskipstrafikk
- Nasjonal transportplan 2014-2023
- Folkehelsemeldingen 2012-2013
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene
- Statlige planretningslinjer for differensiertforvaltning av strandsonen langs sjøen
- NVEs retningslinjer for flom og skredfare i arealplaner
- Plan for hovedvegnettet for sykkeltrafikk i Grenland

- Strategi og plan for myke trafikanter i Grenland
- Samfunnssikkerhet i arealplanleggingen
- ROS-analyse Telemark

Norcem AS er forslagsstiller for reguleringsplan med konsekvensutredning for Norcem Brevik.

Fabrikken i Brevik ble etablert i 1916 som A/S Dalen-Portland-Cementfabrik. I 1968 ble fabrikken fusjonert med de da to andre sementfabrikkene i Norge (Slemmestad og Kjøpsvik) til Norcem AS. Siden 1999 har Norcem vært en del av det tyske sement- og byggevarekonsernet HeidelbergCement. Norcem er Norges eneste produsent av sement med fabrikker i Brevik og Kjøpsvik. Til sementproduksjonen i Brevik benyttes kalkstein, primært fra egen gruve i Dalen og dagbrudd i Porsgrunn (Bjørntvedt).

Samlet sementproduksjon fra Norcem Brevik er ca. 1 250 000 tonn, primært for det norske markedet. Den største andelen av eksterne råmaterialer og produkter transporteres i bulk over egen kai i Dalsbukta.

Kalksteinsuttaket har pågått i nærmere 100 år i Dalen gruve. Kalksteinsbenkens beliggenhet, tykkelse og orientering (13-20° helning) gjør imidlertid at det blir stadig mer kostbart å utvinne kalksteinen. Forekomsten er også fysisk begrenset av kontakt mot larvikitt, regionale forkastninger, varierende overdekning og økende fall mot øst. Hoveddelen av kalksteinsproduksjonen er i dag undersjøisk, og transportavstanden fra brytningsfronten i Dalen gruve til grovknuseren er over 3 km. Teknisk-økonomiske betraktninger tilsier at det om en del år ikke vil være aktuelt å fortsette gruvedriften som i dag.

Alternativ 0 – referanse

Planprogrammet beskriver 0-alternativet som en videreføring av eksisterende situasjon med Norcems fabrikk og gruvevirksomhet. Området er i stor grad uregulert. Utover kalkstein fra Dalen gruve tiltransporteres kalkstein fra Bjørntvedt fabrikk på jernbane. Noe kalkstein hentes fra eksternt kalksteinsbrudd i Verdal. Pukkverksdriften i Dalen brudd videreføres.

Alternativ 0+

Planprogrammet definerer 0+ alternativet som en videreføring av sementproduksjon på Norcems fabrikk. Dagens gruvedrift trappes kraftig ned. Det er forutsatt inntak av kalkstein over kai i Dalsbukta og kalkstein fra Bjørntvedt dagbrudd som i dag.

Pukkverket i Dalen brudd videreføres.

2 FORHOLD TIL OVERORDNETE PLANER OG MÅL

Forholdet til overordnede planer og mål er et obligatorisk utredningstema i KU-forskriften der det er relevant for planen. I vedlegg IV heter det at konsekvensutredningen skal omfatte: «*En redegjørelse for forholdet til nasjonale miljømål, stortingsmeldinger eller lignende, kommunale, regionale og nasjonale planer som er relevante for den aktuelle planen, områder som er underlagt særlige restriksjoner, vern eller annet som følger av internasjonale avtaler eller traktater, samt for relevante mål fastsatt gjennom rikspolitiske retningslinjer eller bestemmelser, statlige planretningslinjer eller bestemmelser, regionale planbestemmelser, og hvordan disse er tatt hensyn til (Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven, vedlegg VI, punkt a)*».

Utredningen av overordnede planer og mål er organisert etter tre forvaltningsnivåer. Dokumentene er innenfor hvert forvaltningsnivå delt inn i gjeldende planer og planer som er under utarbeidelse:

- 2.1 Nasjonale retningslinjer og føringer
- 2.2 Regionale planer
- 2.3 Kommunale planer
- 2.4 Reguleringsplaner
- 2.5 Øvrige relevante planer og føringer

Til sist redegjør rapporten for øvrige dokumenter som er omtalt i fastsatt planprogram. Rapporten baserer seg på en tekstlig vurdering på grunnlag av dokumentstudier.

2.1 Nasjonale retningslinjer og føringer

Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging (Kongelig resolusjon 24.06.11)

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging gir føringer med sikte på å formidle og ivareta nasjonale interesser og nasjonal politikk i planarbeidet. Forventningene skal følges opp av statlige organer i deres medvirkning i planleggingen og vil gi økt forutsigbarhet for disse organers medvirkning.

Hensikten med forventningene er å gjøre planleggingen mer målrettet og sikre at viktige nasjonale interesser blir ivaretatt. De nasjonale forventningene dekker et bredt spekter av areal- og samfunnsspørsmål. Forventningene er strukturert under seks hovedoverskrifter, hvorav fire er vurdert som relevant for planforslaget.

Verdiskapning og næringsutvikling

Regjeringen har forventninger til at det tas hensyn til verdiskapning og næringsutvikling ved bedrifters og næringers behov for beliggenhet og egnede arealer, samtidig som arealbruken avklares mot andre bruks- og verneinteresser. Videre forventes det at regional planlegging legger til rette for et balansert næringsliv som består av konkurranseutsatte bransjer og bransjer som dekker lokale og nasjonale markeder.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget oppfyller nasjonale forventninger til regional og kommunale planlegging for temaet verdiskapning og næringsutvikling. Planforslaget har en sentral beliggenhet og egnede arealer. I tillegg er arealbruken mot andre bruks- og verneinteresser er avklart. Planforslaget bidrar til en videre drift og utvikling

av Norcem Brevik, som er en viktig aktør med levering av sement til det lokale, regionale og nasjonale markedet. Dette bidrar til fortsatt verdiskapning og næringsutvikling både lokalt, regionalt og nasjonalt.

Samferdsel og infrastruktur

Det forventes blant annet at areal- og transportplanleggingen samordnes, slik at behovet for transport reduseres og styrker grunnlaget for klima- og miljøvennlige transportformer. Det skal tas hensyn til næringslivets transportbehov og planlegges for at virksomheter som skaper tungtransport lokaliseres til områder med god tilgjengelighet til hovedvegnett, jernbane og havn.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget oppfyller nasjonale forventninger til regional og kommunale planlegging for temaet samferdsel og infrastruktur. For å fortsette driften i fremtiden er Norcem Brevik avhengig av inntak av kalkstein fra eksterne kilder når uttak av kalkstein fra Dalen gruve trappes ned. Planforslaget er lokalisert i nær tilknytning til hovedveinnett, jernbane og havn. Mesteparten av transport av kalkstein vil foregå med skip med en mindre andel på jernbane fra Bjørntvedt. Transport på vei og jernbane forventes å være i hovedsak som i dag.

Klima og miljø

Det er forventninger til smartere energibruk, mindre utslipp fra transport og bygninger, samt nye og mer miljøvennlige energiløsninger. Ved utbygging i fareområder skal det vises stor aktsomhet. Dokumentet vektlegger tiltak for å redusere faren for tap av menneskeliv, og å forebygge skader på bygninger, infrastruktur, natur, kulturmiljøer og kulturminner som følge av klimaendringer.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget delvis oppfyller nasjonale forventninger til regional og kommunale planlegging for temaet klima og miljø. Dagens produksjon av sement medfører at det slippes ut store mengder CO₂ fra sementproduksjonen. I tillegg medfører driften støy og luftforurensing. Norcem arbeider imidlertid kontinuerlig med å redusere utslippene fra anlegget og mer miljøvennlige produksjonsløsninger. Økt transport av kalkstein på skip vil føre til noe høyere utslipp av CO₂ sammenlignet med alternativ 0. Omfanget er vurdert som lite sett i forhold til det totale utslippet av CO₂. Støy- og luftforurensingen forventes å bli hovedsakelig som i dag.

Helse, livskvalitet og oppvekstmiljø

Det forventes at: «nye miljø- og helseulemper i form av forurensning, støy, radon eller økt ulykkesrisiko forebygges ved planlegging av ny boligbebyggelse, institusjoner, næringsvirksomhet og infrastruktur, og at eksisterende problemer samtidig forsøkes fjernet eller redusert».

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget delvis oppfyller nasjonale forventninger til regional og kommunale planlegging for temaet helse, livskvalitet og oppvekstmiljø. Planområdet generer i dag støy og luftutslipp som påvirker nærområdet. Norcem arbeider imidlertid kontinuerlig med å redusere utslippene fra anlegget samt med mer miljøvennlige produksjonsløsninger. Tiltaket (alternativ 0+) vil ikke medføre nye miljø- og helseulemper for omkringliggende bebyggelse. Dagens gruvedrift med sprenging vil bli betydelig redusert. Antall skipsanløp vil bli omtrent som i dag, selv ved økt inntak av kalkstein over kai da det legges til grunn bruk av større skip. Steinlager på kai bygges inn for blant annet å redusere støv- og støyulemper knyttet til lossing, lagring og øvrig håndtering av kalkstein på kai.

Samlet vurdering:

Planområdet vurderes som meget godt egnet for videre drift og utvikling av eksisterende næring. Sementfabrikken er et eksisterende anlegg, og har god beliggenhet i forhold til overordnet infrastruktur (vei, jernbane og havn) samt nærhet til markedet. Med en fortsatt satsning og utvikling på miljøteknologi kan virksomhetens utslipp fra sementproduksjon reduseres. Alternativ bruk av området er i dag ikke aktuelt. Planforslaget er ikke i konflikt med eksisterende bruks- og verneverdier.

Det vurderes at planforslaget i all hovedsak er i samsvar med nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Planforslaget legger til rette for at arealbehovet til Norcem AS skal ivaretas og at driften skal opprettholdes og videreutvikles.

Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand

St.meld. nr. 26 (2006-2007) «Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand» tar for seg miljøpolitiske hovedutfordringer og definerer langsiktige og strategiske mål. Stortingsmeldingen gir også viktige føringer for arealpolitikken vedrørende miljøutfordringer.

Viktige arealpolitiske føringer som anses særlig relevant i stortingsmeldingen er:

Kapittel 3 Miljø og verdiskapning

Miljøteknologi er definert som all teknologi som skaper verdier og velferd med redusert miljøbelastning og omfatter både renseteknologi, forbedrede prosesser, administrative rutiner og mer miljøvennlige produkter. Utvikling av miljøteknologi er her sett på som avgjørende for å løse sentrale miljø- og ressursproblemer i Norge og internasjonalt.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget oppfyller Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand for temaet miljø og verdiskapning. Norcem arbeider kontinuerlig med å redusere utslipp gjennom å utvikle og ta i bruk ny miljøteknologi. Norcem har også et betydelig fokus på reduksjon av støy fra fabrikken.

Kapittel 5 Bærekraftig areal og transportpolitikk

Arealpolitikken skal legge til rette for redusert utslipp av klimagasser. Byer og tettsteder skal utvikles og planlegges med tanke på livskvalitet og helse. Arealbruksutviklingen (og næringslivets lokalisering) skal bidra til miljømessig, opplevelsesmessig og økonomisk verdiskapning.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget oppfyller Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand for temaet Bærekraftig areal og transportpolitikk. Fabrikken har vært etablert i Brevik i ca. 100 år. I dag benyttes lokalt råstoff til sementproduksjon. Fabrikken ligger sentralt plassert i forhold til markedene med hovedvekten av transport på skip og bane. Lokaliseringen legger dermed til rette for at klimagassutslippene holdes på et lavt nivå. Beboerne i nærområdet blir imidlertid påvirket av støy og utslipp til luft fra fabrikken.

På grunn av at driften i Dalen gruve skal trappes ned, kan ikke Norcem lenger benytte lokalt råstoff i samme grad som tidligere. Dette medfører at selskapet må tiltransportere råstoff til produksjon av sement. I dag tas det inn noe kalkstein over kai fra Verdal. Inntak av stein fra Verdal vil øke betydelig i alternativ 0+, men på grunn av økt skipsstørrelse er det ikke forventet at antall skip knyttet til kalksteintransport øker i forhold til i dag. Endring av støy og utslipp til luft forventes å bli ubetydelig.

Kapittel 8 Rent hav og et giftfritt samfunn

Risiko og skader fra kjemikalier og avfall på mennesker og naturmiljø skal minimeres. Det skal sikres en god balanse mellom omfanget av avfall som genereres, og som gjenbrukes, forbrennes eller deponeres.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget oppfyller Regjerings miljøpolitikk og rikets miljøtilstand for temaet Rent hav og et giftfritt samfunn. Norcem benytter i dag egnet avfall som energibærere i produksjonen av sement. Selskapet forbrenner husholdningsavfall og forbeholdt farlig organisk avfall som leveres fra Renor. Med denne metoden blir giftstoffer tatt ut av kretsløpet. Bruk av kalkstein fra eksterne kilder (alternativ 0+) berører ikke produksjonsprosessen og vil derfor ikke medføre endring av dette.

«Mer gods på sjø» - Regjeringens strategi for nærskipfart

Regjeringens strategi for nærskipfart datert 2. september 2013 trekker frem områder som vil prioriteres:

- Gode godsruiter langs kysten og ut av landet
- Effektive havner og en god arbeidsdeling havnene i mellom
- God samhandling mellom de ulike transportformene
- Tilrettelegging av næringslivets behov

Ved å styrke sjøtransporten ønsker regjeringen å legge til rette for at kysten fortsatt skal være en av de viktigste drivkreftene i norsk næringsliv.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget oppfyller Regjeringens strategi for nærskipstrafikk «Mer gods på sjø». Det fraktes i dag kalkstein til Norcem med skip fra Verdalen, og Norcem vil øke skipsstørrelsen for å oppnå rasjonell og effektiv transport. Når aktiviteten i Dalen gruve trappes ned, vil antall tonn kalkstein over kai i Brevik øke betydelig. Tilnærmet all kalkstein fra Dalen gruve erstattes med kalkstein fra Verdalen i Nord-Trøndelag som transporteres med skip til Brevik. Vegtransport er ikke aktuell.

Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP)

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er: «Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling». I NTP står det at regjeringen prioriterer å sette av midler for å styrke nærskipfarten. Planen peker blant annet på fordeler med å legge til rette for en overgang fra godstransport på vei, til sjø og bane, der et av tiltakene er å utvikle effektive godsknutepunkter.

NTP påpeker utfordringer med innseilingen til enkelte havner i korridor 3 (Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger). Forbedring av innseilingen til Grenland havn fremheves som et særlig viktig tiltak grunnet mye transport av farlig gods. Oppstart for nye farledstiltak er i NTP satt til den siste seksårsperioden.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget oppfyller Nasjonal transportplan 2014-2023. I dag fraktes det blant annet kalkstein til Norcem med skip fra Verdalen og på jernbane fra Bjørntvedt dagbrudd i Porsgrunn kommune. I tillegg transporteres sement på skip fra kai i Brevik til silostasjoner rundt i landet. Hovedvekten av salg av sement går på skip, men noe går også på vei. Det er relativ god tilknytting til riksveinettet med E18 ca. 3,0 km fra Norcem Brevik til E18 ved Kjørholt bru. Tilnærmet all kalkstein fra Dalen gruve erstattes med kalkstein fra Verdalen i Nord-Trøndelag, som transporteres med skip til Brevik. For jernbanen og vei vil situasjonen for alternativ 0+ være tilnærmet lik dagens situasjon.

Folkehelsemeldingen 2012-2013

Regjeringens nasjonale mål for folkehelsearbeidet er:

- Norge skal være blant de tre landene i verden som har høyest levealder
- Befolkningen skal oppleve flere leveår med god helse og trivsel og reduserte sosiale helseforskjeller
- Skape et samfunn som fremmer helse i hele befolkningen

Folkehelsearbeid er et ansvar for hele samfunnet inkludert næringslivet, frivillige organisasjoner og andre aktører. God samfunnsplanlegging skal fremme faktorer som virker positivt på helse og livskvalitet og skal bidra til å styrke folkehelse ved å beskytte mot risikofaktorer.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget delvis oppfyller Folkehelsemeldingen 2012-2013. Norcem Brevik medfører utslipp av klimagasser samt støy og luftforurensing til omkringliggende bebyggelse. Støy- og luftutslipp for alternativ 0+ vil være tilnærmet lik dagens situasjon.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene

SPR for klima- og energiplanlegging i kommunene ble fastsatt 4. september 2009. De nasjonale målene skal nås ved at kommunene gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse skal stimulere og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Retningslinjen skal legges til grunn ved statlig, regional og kommunal planlegging og ved enkeltvedtak som statlige, regionale og kommunale organer treffer etter PBL eller annen lovgivning.

Vurdering:

Norcem Brevik står for størstedelen av sementproduksjon i Norge. Produksjon av sement medfører betydelige CO₂ utslipp. Norcem arbeider kontinuerlig med tiltak for å redusere utslipp av klimagasser. Anlegget ligger sentralt plassert i forhold til markedene og for mottak av avfall som er en innsatsfaktor i produksjonen. I dag transporteres råstoff med skip, jernbane og vei i tillegg til kalkstein som utvinnes fra Dalen gruve. Alternativ 0+ vil medføre behov for økt transport av kalkstein med skip fra Verdal. Transporten vil foregå på større skip, slik at antall anløp blir tilnærmet lik dagens situasjon. For de andre transportformene vil situasjonen være tilnærmet lik som i dag.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging ble fastsatt 26. september 2014. Retningslinjene har som hensikt å samordne de tre temaene og bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbygger for å sikre god steds- og byutvikling. Arealbruk og transportsystem skal utvikles, slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.

Retningslinjene beskriver også hvordan effektiv og sikker trafikkavvikling og god framkommelighet for næringstransport må vektlegges i planleggingen. Virksomheter for godstransport bør lokaliseres med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedvegnett.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget oppfyller statlige planretningslinjer for bolig, areal og transportplanlegging. Norcem Brevik har sentral plassering, da fabrikken har god tilgjengelighet til jernbane, havn og hovedvegnett. Eksisterende vei-, bane- og havninfrastruktur er et godt utgangspunkt for virksomhetens videre drift og utvikling.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen ble fastsatt av Miljøverndepartementet 20. september 1995. Det settes blant annet krav til gode oppvekstforhold i nærmiljøet med kvaliteter som ivaretar barn og unges behov. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare, samt tilrettelegge for ulike typer lek på ulike årstider.

Vurdering:

Planforslaget anses ikke som relevant i forhold til rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen. Det er ikke tilgjengelige arealer for barn og unge innenfor planområdet i dag. Dette vil bli videreført i ny plan. Planforslaget vil ikke medføre økt trafikk i forhold til dagens situasjon, hverken på land eller sjø. Det er etablert en gang- og sykkelvei på østsiden av Breviksvegen, samt en undergang i krysset Breviksvegen/Setrevegen. Det er fortau langs del av Seterveien. Disse veiene benyttes til skolevei. Planforslaget medfører ikke at arealer for barn og unge bygges ned. Alternativ 0+ medfører ingen endringer fra dagens situasjon.

Rikspolitiske retningslinjer for planlegging i kyst og sjøområder i Oslofjorden

Retningslinjen er erstattet av statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen fastsatt ved kgl.res. av 25. mars 2011, se under.

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen

Den statlige planretningslinjen (SPR) for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen ble fastsatt 25. mars 2011. Formålet er å tydeliggjøre nasjonal arealpolitikk i 100-metersbeltet langs sjøen for å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen. Bygging og landskapsinngrep skal ikke tillates på arealer som har verdier knyttet til friluftsliv, naturvern, naturmangfold, kulturminner, kulturmiljø, landskap, landbruk, fiskerinæring, havbruk eller andre formål med samfunnsmessig betydning. Nye bygninger og utvidelser av eksisterende bygninger skal skje i retning bort fra sjøen. Andre plasseringer skal alltid vurderes før bygging tillates i strandsonen. Et av delmålene for det aktuelle planområdet er at naturgrunnlaget skal forvaltes på lang sikt ut fra hensyn til mangfold, produktivitet og evne til fornyelse. Karakteristiske hovedtrekk i naturtype og landskap skal opprettholdes. Vannkvaliteten skal sikres for å kunne gi grunnlag for naturlig plante- og dyreliv og (fremtidige) muligheter for friluftsliv.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget ikke er i motstrid med statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen. Planområdet på østsiden av Breviksvegen ligger innenfor 100-metersbeltet i Oslofjordregionen og består i dag av et industriområde som er betydelig utnyttet. Verdier knyttet til rekreasjon er ikke til stede fordi området på land i dag er delvis avsperrert for allmenheten grunnet sikkerhet. Nye bygninger og landskapsinngrep medfører ikke en reduksjon av arealer som har verdier knyttet til friluftsliv, naturvern, naturmangfold, kulturminner, kulturmiljø, landskap, landbruk, fiskerinæring, havbruk eller andre formål med samfunnsmessig betydning. Det legges opp til mulig utvikling av nye bebyggelse og

påbygging på eksisterende bebyggelse innenfor planområdet for å sikre videre drift og utvikling av Norcem Brevik.

Steinlageret på kai bygges inn for å redusere støynivået fra lossing av skip og ulemper knyttet til støvflukt. Det er vurdert at det foreslåtte tiltaket kun medfører små negative endringer i strandsonene i og ved planområdet.

Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging

Retningslinjen anbefaler at anleggseierne beregner to støysoner rundt viktige støykilder (en rød og en gul sone). I den røde sonen er hovedregelen at støyfølsom bebyggelse skal unngås, mens den gule sonen er en vurderingssone hvor ny bebyggelse kan oppføres dersom det kan dokumenteres at avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold. I tillegg er det gitt retningslinjer om håndtering av støy fra bygg- og anleggsvirksomhet.

Retningslinjen er veiledende, og ikke rettslig bindende. Vesentlige avvik kan imidlertid gi grunnlag for innsigelse til planen fra statlige myndigheter, bl. a. fylkesmannen.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget er i motstrid med retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging. Det er støyutfordringer knyttet til dagens drift av Norcem Brevik. Norcem har en utslippstillatelse som også omfatter støy. For dagens situasjon viser beregninger at til sammen ca. 90 boligeiendommer har et utvendig støynivå som ligger på eller over målsetningen om et støynivå på 50 dBA. Boligene det gjelder ligger på Setre og Rønningen.

Det er gjennomført støyberegninger for å se på konsekvensene av utvidet inntak av kalkstein hos Norcem, alt. 0+. De viktigste kildene med tanke på støy til omgivelsene er ovn 6 og bakenforliggende vifter og en del større vifter slik som filterventilator for ovn 6, filterventilator 2 og vifteavkast for aerofoil. Hovedkilden er ovn 6 med bakenforliggende utstyr, både på grunn av det høye avgitte lydeffektnivået og det forhold at den ligger åpent eksponert mot sør med lite skjerming mot omliggende bebyggelse. I alt. 0+ vil antall boliger som ligger helt eller delvis med støynivå over utslippstillatelsen være som i alt. 0, dvs. ca. 90 eiendommer. Beregningene viser at det støymessig ikke vil være noe økning i støynivået eller antall berørte naboer som følge av alt. 0+.

Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging

Hensikten med retningslinjen er å forebygge helseeffekter av luftforurensninger gjennom god arealplanlegging. Det er utarbeidet anbefalte luftforurensningsgrenser som skal legges til grunn ved planlegging av ny virksomhet eller bebyggelse.

Retningslinjen skal legges til grunn ved:

- Etablering eller utvidelse av bebyggelse med bruksformål som er følsomt for luftforurensning i eksisterende eller planlagte områder. Med bebyggelse med slikt bruksformål menes helseinstitusjoner, barnehager, skoler, boliger, lekeplasser og utendørs idrettsanlegg, samt grønnstruktur.
- Etablering av ny virksomhet som vil medføre vesentlig økning i luftforurensningen. Dette kan være samferdselsanlegg, tekniske anlegg (VAR-anlegg, biogassanlegg m.fl.), større boligprosjekter, institusjoner, kjøpesenter, forretning, råstoffutvinning, industri eller annen næring.
- Utvidelse eller oppgradering av eksisterende virksomhet. Det forutsettes at utvidelsen/oppgraderingen av virksomheten i seg selv vil medføre vesentlig økning i luftforurensningen.

- Bygg- og anleggsvirksomhet som vil medføre vesentlig økning i luftforurensningen.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget er i motstrid med retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging. Dagens situasjon tilsvarer en situasjon i forhold til luftkvalitet der hele Brevik i praksis ligger i minimum gul sone. Dette er en normal situasjon i områder med mye industri, havneaktivitet eller i byer. Gul sone er en vurderingssone hvor kommunene bør vise varsomhet med å tillate etablering av bebyggelse med bruksformål som er følsomt for luftforurensning i fremtidig arealplan. Rød sone dekker bebyggelse i den vestlige delen av boområdet rett sør for Norcem, samt noe bebyggelse på sørsiden av Dalsbukta. Rød sone angir et område som på grunn av høye beregnede luftforurensningsnivåer anbefales vurdert som lite egnet til bebyggelse med bruksformål som er følsomt for luftforurensning i fremtidig arealplan. Alternativ 0+ defineres som den situasjon som er ved anlegget etter kraftig nedtrapping av steinuttaket fra Dalen gruve, men fortsatt sementproduksjon basert på inntak av kalkstein fra ekstern kilde og kalkstein fra Bjørntvedt dagbrudd. Pukkverket i Dalen brudd er i drift. 0+ -alternativet er i praksis svært lik 0-alternativet i forhold til luftkvalitet, da Norcems aktivitet antas å være den samme. Nedtrapping av gruve drift i Dalen gruve vil medføre at utslipp fra ventilasjonssjaktene til gruva blir redusert.

Klimagassutslippene er først og fremst knyttet til Norcems aktivitet og alt. 0 og alt. 0+ vil således komme tilnærmet likt ut.

Flaum- og skredfare i arealplaner, Retningslinjer nr. 2/2011 (NVE)

Retningslinjene (revidert 22. mai 2014) beskriver hvordan flom- og skredfare bør utredes og innarbeides i kommunale arealplaner. Retningslinjene blir lagt til grunn ved utarbeidelse og revisjon av arealplaner i områder som kan bli utsatt for eller føre til fare.

Vurdering:

Hensynssone Flom er innarbeidet på plankartet basert på angitt hensynssone i kommuneplanen. Det er utført en egen geoteknisk vurdering innenfor planområdet.

2.2 Regionale planer

Bærekraftige Telemark - Regional planstrategi 2012-2016

Regional planstrategi ble vedtatt av fylkestinget den 23. oktober 2012. Formålet med regional planstrategi er å prioritere viktige områder for regional samhandling og planlegging i perioden 2012-2016 på bakgrunn av utfordringer og muligheter i Telemark. Planstrategien skal også ivareta nasjonale forventninger og ta hensyn til kommunale innspill.

Under temaet verdiskapning og næringsutvikling heter det at det er miljømessig viktig å ha kortreiste byggeråstoffer, og at god arealplanlegging er nødvendig for å sikre en stabil tilførsel av ressurser til samfunnet og for å hindre nedbygging.

Innovasjonsmiljøer skal fremmes ved god samhandling mellom FoU-miljøer, næringsliv og offentlig sektor. Telemark ønsker å satse på grønne industrielle piloter, herunder IKT, samt kommersialisering av teknologi knyttet til helsesektoren.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget oppfyller «Bærekraftige Telemark - Regional planstrategi. Planforslaget ivaretar fortsatt produksjon og utvikling av Norcem Brevik. I

dag har regionen i all hovedsak tilgang på råstoffer til sementproduksjon lokalt i Brevik og fra Bjørntvedt. På grunn av at utvinning av kalkstein i gruen skal trappes ned, må inntaket av kalkstein fra Verdal økes. Planen bidrar til at området blir regulert og at det legges føringer for videre drift og utvikling av Norcem Brevik.

Videre drift av anlegget vil kunne styrke det eksisterende innovasjons- og kunnskapsmiljøet med tilhørende nettverk. Nærhet til Høgskolen i Telemark (Porsgrunn) med kompetanse på miljø- og prosesssteknikk skaper muligheter for fremtidig FoU-samarbeid.

Regional plan for nyskaping og næringsutvikling

Regional plan for nyskaping og næringsutvikling ble vedtatt av fylkestinget 15. juni 2011. Det overordnede målet med planen er å stimulere til økt verdiskaping og flere arbeidsplasser i privat næringsliv i Telemark. Planen legger opp til fem satsingsområder:

- Regional kunnskapskultur
- Innovasjonsmiljøer og samhandlingsarenaer
- Attraksjonskraft
- Næringsvennlig offentlig sektor
- Miljøteknologi og fornybar energi

Planen gir retningslinjer for fylkeskommunens arbeid, gir signaler til øvrige aktører innen offentlig og privat sektor og inviterer aktørene til å styrke samarbeidet. Det strategiske fokus rettes mot faktorer og forhold som influerer på gründeres, bedrifters og offentlige virksomheters evne til nyskaping og omstilling.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget i hovedsak oppfyller regional plan for nyskaping og næringsutvikling. Tiltaket vil medføre at en fortsatt sikrer arbeidsplasser i Brevik også på sikt når at uttak av kalkstein fra Dalen gruve trappes ned. Videre drift av anlegget vil kunne styrke regional kunnskapskultur og det eksisterende innovasjons- og kunnskapsmiljøet med tilhørende nettverk. Norcem arbeider kontinuerlig med å redusere utslippene fra anlegget og mer miljøvennlige produksjonsløsninger.

Regional plan for samordnet areal og transport i Telemark (ATP-Telemark) 2015-2025

ATP-Telemark ble vedtatt av fylkestinget 10. desember 2014. Planen har som mål å legge til rette for befolkningsvekst og bærekraftig utvikling i Telemark.

Befolkningsvekst skapes ved å velge løsninger som sikrer attraktivitet for bedrifter, beboere og besøkende. Bærekraftig utvikling skapes ved å velge areal- og transportløsninger som fremmer miljøvennlig transport, trafiksikkerhet, god folkehelse og god samfunnsøkonomi.

I det tilhørende handlingsprogrammet prioriteres trafiksikkerhetstiltak knyttet til utforkjøring, myke trafikanter og skolevei. Tiltak som støtter opp om strategien for å effektivisere transportsystemet for mer miljøvennlig transport, er i planen beskrevet som å få mer gods på bane, samt å lokalisere trafikkgenererende virksomhet til eksisterende infrastruktur som er dimensjonert for den aktuelle bruken.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget oppfyller «Regional plan for samordnet areal og transport i Telemark (ATP-Telemark) 2015-2025» Reguleringsplan legger opp til en videre drift og utvikling av Norcem Brevik arealer etter at gruvedriften er trappet ned.

Regional plan for samordnet areal og transport i Grenland (ATP-Grenland) 2014-2025

ATP-Grenland ble vedtatt av fylkestinget 17. juni 2014 og er et samarbeid mellom de fire Grenlandkommunene. Planen erstatter følgende regionale planer: fylkesvegplan, senterstrukturplan, kollektivplan og trafikktrygghetsplan.

Det første hovedmålet med planen er å gjøre regionen til et attraktivt sted for bedrifter, beboere og besøkende. Det andre hovedmålet er at bærekraft skal skapes ved å velge areal- og transportløsninger som fremmer miljøvennlig transport, trafiksikkerhet, god folkehelse og god samfunnsøkonomi.

Retningslinjer for næringsarealer:

- Utvikling av nærings/arbeidsplasser skal hovedsakelig skje innenfor bybåndsavgrensningen.
- Industrivirksomheter som kan medføre luft- og støytiltak eller utslipp til vann, bør lokaliseres rundt Frierfjorden/Voldsfjorden.
- For å sikre estetiske løsninger skal det stilles krav om *struktur- og designmanual* ved regulering av næringsarealer.
- Ved etablering av store arbeidsplasser bør det utarbeides mobilitetsplan.

Retningslinjer for sikkerhet og beredskap:

- Ved utbygging skal risiko og sårbarhet for planområdet vurderes i planprosessene og mulige avbøtende tiltak avklares.
- Fremtidig utbygging skal lokaliseres og planlegges, slik at de er robuste i forhold til fremtidige klimaendringer og endret risiko og sårbarhet som følge av klimaendringer.

Et av målene for transportutvikling er å videreutvikle Grenland havn for effektiv godshåndtering.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget delvis oppfyller Regional plan for samordnet areal og transport i Grenland ved at Norcems virksomhet videreføres og utvikles. Planområdet er preget av store industribygninger og industriareal inkludert interne kjøreveier. Ytterligere utvikling vurderes derfor å ha liten konsekvens for den estetiske utformingen.

Konsekvenser som følge av klimaendringer som flom, havstigning, økt nedbør eller temperaturøkning vurderes i liten grad å påvirke planområdet eller virksomheten. Kaiarealet er i kommuneplan og reguleringsplan avsatt som hensynssone flom. Risiko og sårbarhet for planområdet skal vurderes som del av planprosessen.

Forvaltningsplan for vannregion Vest-Viken 2010-2015

Forvaltningsplanen ble vedtatt av Miljøverndepartementet i 2009 etter vedtak i Akershus, Buskerud, Hordaland, Oppland, Vestfold og Telemark fylkesting samme år. EUs vanddirektiv med virkning fra 2009 fastslår at det skal utarbeides en forvaltningsplan for vann, vassdrag, grunnvann og kystvann. Planen skal bidra til å styre og samordne vannforvaltningen og arealbruk på tvers av kommune- og fylkesgrenser. Planen er retningsgivende for kommunal og statlig planlegging og virksomhet hvor dette har en påvirkning på vannet. Hovedformålet er bærekraftig bruk og beskyttelse av grunnvann, vassdrag og kystvann. Planområdet ligger innenfor

kyststrekningen Svenskegrensen-Lindesnes og er definert som følsomme områder. I forvaltningsplanen er det ikke spesifisert miljømål innenfor planområdet i sjø.

Eidangerfjorden m/Dalsbukta er imidlertid i vann-nett.no registrert med risiko for ikke å nå miljømålet «God økologisk tilstand» innen 2021.

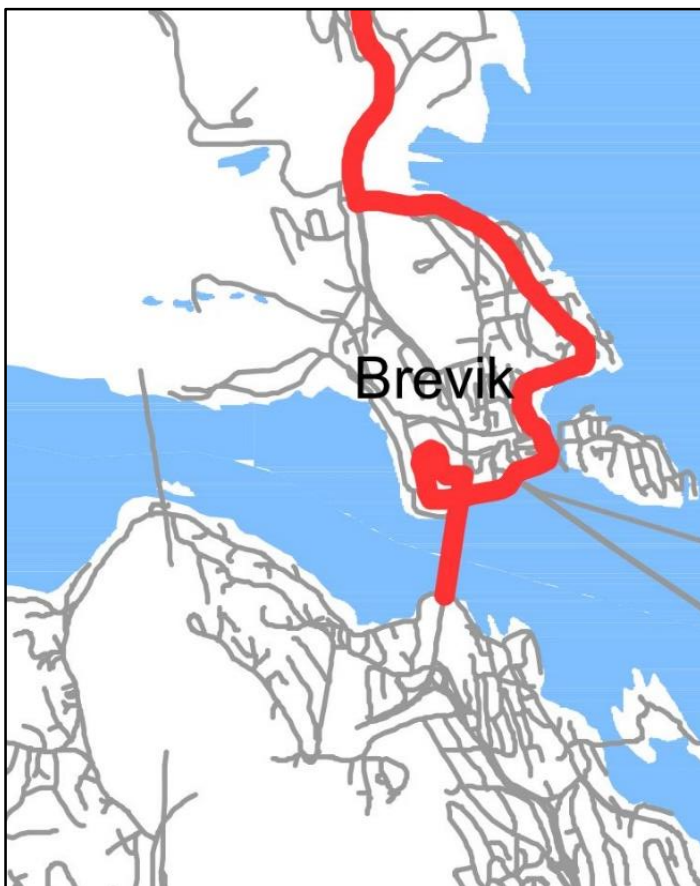
Vurdering:

Det vurderes at planforslaget ikke er i motstrid med forvaltningsplan for vannregion Vest-Viken. Norcem har i dag utslipp av gruvevann, men ikke utslipp av prosessvann. Vann fra gruva og nærliggende bekk blir benyttet til kjøling i anlegget. Ved nedtrapping av virksomheten i Dalen gruve, vil utslipp av gruvevann reduseres. Det vises for øvrig til temautredning «Utslipp til resipient – sjøverts aktivitet» (Norconsult, 30. april 2015), der det er beskrevet at påvirkningen i sjø vurderes som «ubetydelig» og at konsekvensene av utslipp til sjø fra transport også er vurdert som «ubetydelig».

Plan for hovedvegnett for sykkeltrafikk i Grenland 2009

Plan for hovedvegnett for sykkeltrafikk i Grenland tar for seg fysiske tiltak for å oppnå et sammenhengende vegsystem for sykkeltrafikken. Strategien går ut på å identifisere og velge ut mulige hovedruter. Figuren under viser planlagt hovedvegnett.

Planen for hovedvegnettet for sykkeltrafikk viser til at det er aktuelt å utbedre undergangen i krysset ved Norcem (R2-9) ved Setrevegen for syklistene. Løsningen er ikke valgt, men tiltaket er beskrevet som omfattende med kostnader opp mot 4 millioner kr (2009).



Figur 1. Planlagt hovedvegnett for sykkeltrafikk. Rød strek viser hovedvegnett for syklistene. Nyere planer viser at ruten går via Breviksvegen og inn i tunnel i retning mot sør (Kilde: *Plan for hovedvegnett for sykkeltrafikk i Grenland*, 2009).

Pågående forprosjekt Rv. 354 Breviksvegen, Setrevegen – Torskebergvegen og *Strategi og plan for myke trafikanter i Grenland* viser at den planlagte ruten i Plan for hovedvegnett for sykkeltrafikk i Grenland er erstattet med en gang- og sykkelvei som går langs Breviksvegen og gjennom tunnelen.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget ikke er i motstrid med plan for hovedvegnett for sykkeltrafikk i Grenland. Det er i dag gang- og sykkelvei på østsiden av Breviksvegen med undergang ved krysset Breviksvegen/Setrevegen. Dette gangveinettet er i bruk blant annet som skolevei. Planforslaget legger ikke nye hindringer for gjennomføring av fremtidige løsninger. Trafikkanalysen (Hjellnes Consult as: «Trafikkanalyse», datert juni 2015) viser at trafikkbelastningen på offentlig veinett blir omtrent som i dag. Alternativ 0+ vil ikke medføre endringer på omkringliggende veisystem.

Strategi og plan for myke trafikanter i Grenland (2013)

Bystrategi Grenland har utarbeidet en strategi for myke trafikanter i Grenland som legger til rette for økt prioritering av gående og syklende og et mer attraktivt og universelt utformet transportsystem.



Figur 2. Hovedvegnett for myke trafikanter. Rød: Lokale ruter, Lilla: Overordna ruter, Oransje: Snarveger, Grønn: Turveger (Kilde: *Strategi for myke trafikanter*, 2013).

Tiltak som er foreslått i strategien er blant annet å forbedre fremkommeligheten på den eksisterende turveien som går langs jernbanelinjen (grønn strek). Strekningen er en del av kyststien og er ganske mye brukt i dag, men er ikke egnet for barnevogner eller sykler. Det foreslås å fjerne skinner og vegetasjon, gruse og å sikre traseen med gjerder samt å etablere belysning.

Det er også utarbeidet forprosjekt for etablering av ensidig fortau i Setrevegen (rød rute) sør for planområdet.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget ikke er i motstrid med strategi og plan for myke trafikanter i Grenland (2013). Planområdet grenser inntil Breviksvegen og Setrevegen og vil ikke hindre en eventuell videreutvikling av nevnte traseer. Trafikkanalysen viser at trafikkbelastningen på offentlig veinett blir omtrent som i dag. Alternativ 0+ vil ikke medføre endringer på omkringliggende veisystem.

Klima og Energiplan for Skien og Porsgrunn 2008-2012

Skien og Porsgrunn kommuner har sammen kommet frem til en handlingsplan med konkrete mål og anbefalte prioriteringer av tiltak for å nå hovedmålet om reduksjon i CO₂-utslipp med 30 prosent fra 2006-nivå innen 2020. Under tiltaksområdet næring og småindustri er mulige tiltak miljøsertifisering, fornybar energi i bygg, utfasing av fossil energi og energieffektivisering.

Planen inneholder også en målsetning om å prioritere tiltak som øker sikkerheten mot person- og materialskader som følge av flom, erosjon og skred.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget delvis oppfyller Klima og Energiplan for Skien og Porsgrunn 2008-2012. Norcem Brevik slipper i dag ut store mengder av klimagassen CO₂ i forbindelse med produksjon av sement. Norcem benytter i dag store mengder avfall som energibærer i produksjonen av sement. De forbrenner husholdningsavfall og farlig organisk avfall som leveres fra Renor.

Norcem arbeider kontinuerlig med energieffektivisering, reduksjon av utslippene fra anlegget samt med mer miljøvennlige produksjonsløsninger. Det er gjennomført mange tiltak for å redusere utslippet, noe som har medført redusert bruk av fossilt brennstoff i produksjonen. Norcem arbeider med mulige tiltak for reduksjon av CO₂-utslipp.

Plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold

Planen skal avklare strategier for godshåndtering og kobling mellom havn, bane og vei og lokalisering av fremtidig havn i regionen og stykkgodshavn i Grenland spesielt. Utfordringer som skal håndteres i planen er blant annet klimagassutslipp fra transportsektoren, behov for større havnekapasitet i Grenland og kobling mellom havn, bane og vei i regionen. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for at en større andel av godstransporten kan overføres fra vei til jernbane og sjø.

Planen ble vedtatt av fylkestinget i Vestfold 11.06.2015. I vedtakspunkt 3 fremgår det at Fylkesrådmannen bes vurdere de budsjettmessige konsekvensene i budsjett 2016, spesielt i forhold til å følge opp mulighetene for et økt formalisert samarbeid mellom Larvik og Grenland havn.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget oppfyller plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold. Planområdet er plassert i/ved et transportknutepunkt med kobling til transport på vei, jernbane og sjø. Norcem Brevik har hovedvekten av all transport på skip og bane. På NorthSea Terminal foregår det i dag intermodal godstransport ved lossing av containere fra skip til jernbane. Alternativ 0+ vil medføre mer inntak av kalkstein over kai. Skipenes størrelse øker og totalt vil det ikke bli flere skip til kaianlegget i Dalsbukta enn i dag. Ut over det vil situasjonene på vei og bane være tilnærmet lik dagens situasjon.

2.3 Kommunale planer

Kommuneplan (samfunn)

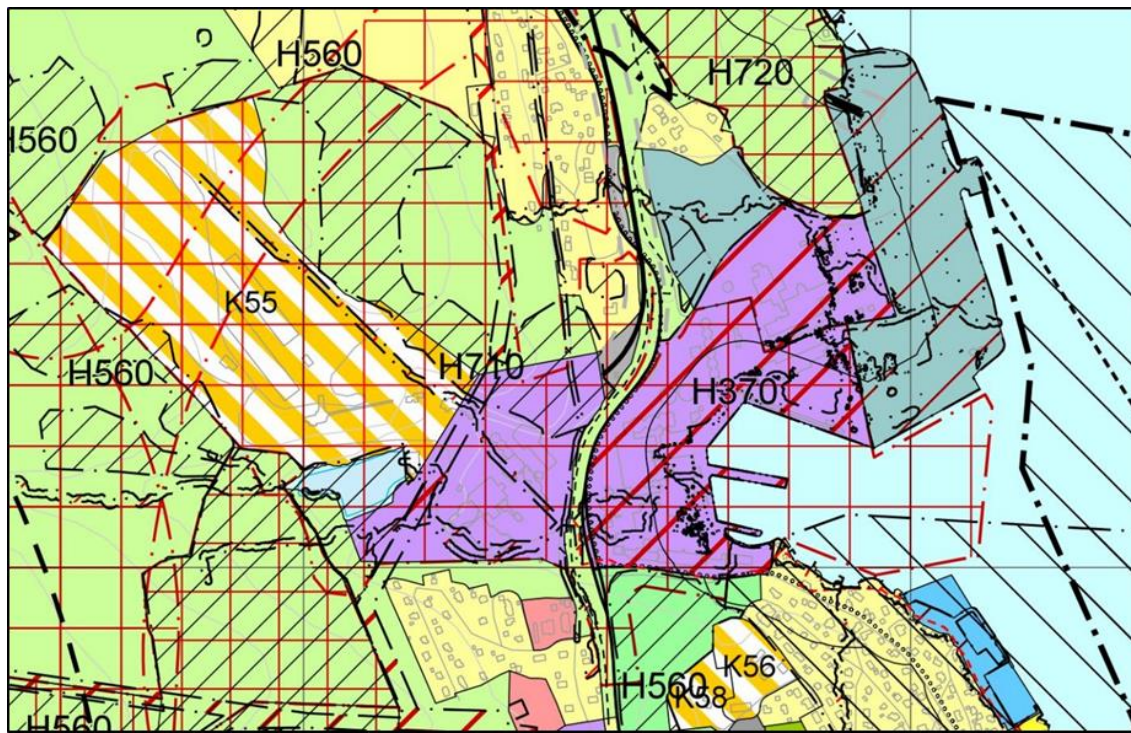
Kommuneplanen er kommunens overordnede strategiske styringsdokument for den videre utviklingen i Porsgrunn kommune. Kommuneplanenes samfunnsdel 2013-2025 (vedtatt september 2013) omtaler hvordan Porsgrunn skal utvikle seg som kommune og organisasjon frem mot 2025. De fire utviklingsmålene i samfunnsdelen er:

- En god kommune å bo i
- En fremtidsrettet byutvikling
- Et nyskapende og variert næringsliv
- En organisasjon med evne til endring og forbedring

Hovedutfordringer innenfor utviklingsmålene er å skape befolkningsvekst og legge til rette for barn og unge i kommunen med tanke på boliger, arbeidsplasser og oppvekstmiljø. Samfunnsdelen fremhever betydningen av at befolkningen skal ha tilgang til naturområder. Dette inkluderer å bevare kystkulturen. Det regionale turvegnettet og områder for rekreasjon bidrar til tilgjengelighet og er viktige elementer i grønnstrukturen.

Kommuneplanens arealdel 2014-2025

Kommuneplanens arealdel ble vedtatt 26.03.2015. Kommuneplanen viser i hovedsak de samme arealformålene som i tidligere kommuneplan for planområdet. Kyststien videreføres i ny KP inntil planområdet. Det er lagt inn hensynssoner både på land og i sjø. Hensynssone H370 Høyspentlinje og H320 Flom berører planområdet. Hele planområdet er regulert til båndlegging for regulering etter PBL (varslet reguleringsplan). I sjøen er det avmerket en sikringsone for farled for skip.



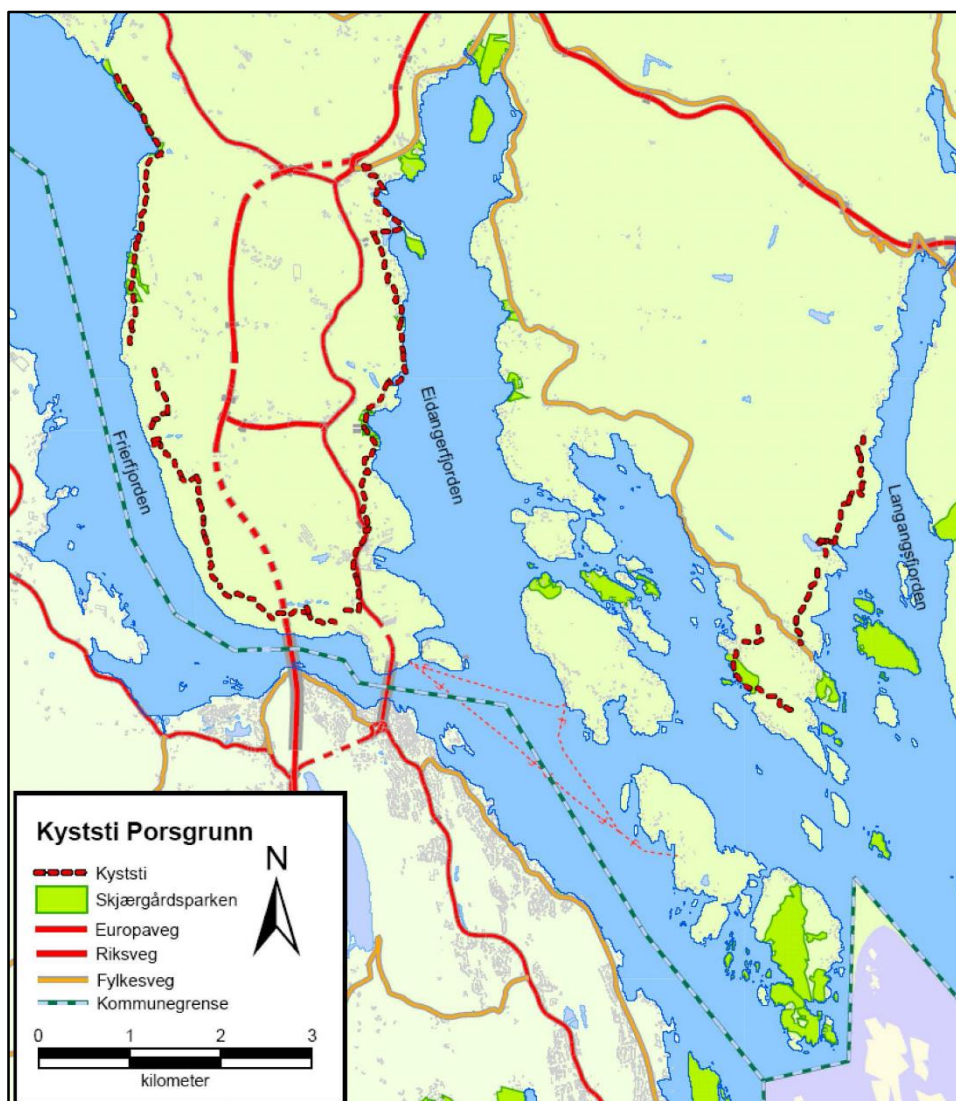
Figur 3. Kommuneplanens arealdel 2014-2025.

Vurdering:

Det vurderes at planforslaget er i henhold til Kommunedelplans samfunns- og arealdel.

Kyststi for alle

Porsgrunn kommune ønsker å etablere en sammenhengende kyststi fra Brevik til Olavsberget med opplevelsessted som gir informasjon om geologi, historikk og plante/dyreliv. Målet er å få en mest mulig tilgjengelig kyststi. I følge vår informasjon ønsker kommunen at en kortere strekning av kyststien legges på Norcems eiendom mellom Norcems administrasjonsbygg og Setrevegen.



Figur 4. Trase for planlagt kyststi. Kyststien går gjennom planområdet (Forvaltningsplan Skjærgårdsparken Telemark 2006).

Vurdering:

Planforslaget vil ikke være i motstrid for en fremtidig etablering av kyststien i området, men det er motstrid på en kort strekning inne på Norcems eiendom. Det bør unngås å lede turgåere inn på Norcems industriområde bl. a. basert på sikkerhetsmessige vurderinger. Denne konflikten kan unngås ved at traseen i stedet legges i planlagt fortau langs Setrevegen på denne korte strekningen.

2.4 Reguleringsplaner

2.4.1 Reguleringsplaner

Planområdet er i dag uregulert. Under vises tilgrensende reguleringsplaner med havn- og næringsformål samt boligformål i nord, og grønt- og boligformål i sør.

Vurdering:

Planområdet vil bli regulert i tråd med kommuneplan. Planforslaget vil legge premisser for videre drift og utvikling av Norcem Brevik.



Figur 5. Reguleringsplaner i området. Planområdet er hovedsakelig uregulert (Porsgrunn kommune 2015).

2.4.2 Reguleringsplaner under utarbeidelse i nærområdet

Følgende reguleringsplaner er under utarbeidelse i nærområdet.

- Rv. 354 Breviksvegen, Setrevegen – Torskebergvegen
- Ørvikåsen, plannummer 772
- Heistaddalen 2, plannummer 773
- Nye Brevik oppvekstsenter og Furulund idrettsanlegg, plannummer 831
- Zoarbakken 4

Kommentar:

Det forventes at planforslaget ikke vil ha negative konsekvenser for pågående planer i nærområdet.

2.5 Øvrige relevante planer og føringer

Bybane Grenland. Mulighetsstudie basert på byutvikling og bybane (Norconsult 2013)

Mulighetsstudien viser en potensiell bybanetrasé fra Skien til Porsgrunn og videre til Herøya. En forlengelse til Skjelvik/Brevik blir i rapporten ikke anbefalt grunnet avstand og dagens bosetningsmønster med for lite passasjergrunnlag.

Vurdering:

Planforslaget vil ikke legge hindringer i veien for en fremtidig bybane.

Kommunedelplan for E18 Langangen-Rugtvedt

Planprogrammet er vedtatt og det arbeides pr dags dato med konsekvensutredning av to korridorer, hvor den ene alternativet skal gå ved siden av dagens E18 og det andre alternativet skal gå med bru over Eidangerfjorden. SVV valgte i september 2014 å skrinlegge et lansert alternativ med å bygge ny vei gjennom Norcems gruveområde.

Vurdering

Planforslaget vil ikke være i konflikt med planarbeidet for ny E18.

Samfunnssikkerhet i arealplanlegging – Kartlegging av risiko og sårbarhet (DSB 2011)

Hensikten med veilederen er å bidra til at samfunnssikkerhet i nødvendig grad blir integrert i arealplanleggingen. Veilederen er ment som et hjelpemiddel for kommunene og andre aktører i arbeidet med ROS-analyser, for å blant annet oppfylle krav i § 4-3 i plan- og bygningsloven.

Vurdering:

Veilederen blir lagt til grunn ved utarbeidelse av ROS-analysen for reguleringsplanen. Som del av planarbeidet er planområdet avsatt med følgende hensynssoner:

- Brann/eksplosjon
- Høyspent
- Flom
- Annen fare (eksisterende ventilasjonssjakt)

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for Telemark

Ros-analysen for Telemark beskriver aktuelle risikoer i Telemark. Temaene klimaendringer, farlige stoffer – industriulykker og transport-sjø er aktuelle for planforslaget.

Vurdering:

Fylkes ROS-analysen inngår som en del av grunnlaget for reguleringsplanens ROS-analyser.

3 OPPSUMMERING

Dette kapitlet oppsummerer planforslagets samsvar eller motstrid med de politiske gjeldende dokumentene som er presentert i rapporten. Tabell 1 viser en forenklet fremstilling av den tekstlige vurderingen som er gjort i rapportens hoveddel.

Skalaen som planforslagets alternativ er vurdert etter kan defineres som:

- + + Planforslaget bidrar i stor grad til å oppnå målsetningene eller planene
- + Planforslaget bidrar til å oppnå målsetningene eller planene
- 0 Planforslaget har ingen effekt på målsetningene eller planene
- Planforslaget reduserer mulighetene for å oppnå målsetningene eller planene
- - Planforslaget motvirker at målsetningene og planene kan oppnås

Tabell 1. Oppsummering av vurderingen av samsvar og motstrid med overordnede planer og målsetninger.

Planer og mål	Vurdering	Konsekvens
Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging	Planen vurderes å være i samsvar med de nasjonale forventningene.	+
Regjeringens miljøpolitikk og rikets tilstand	Planen vurderes å være i samsvar med regjeringens miljøpolitikk og rikets tilstand.	+
«Mer gods på sjø» - Regjeringens strategi for nærskipfart	Planen vurderes å være i samsvar med «Mer gods på sjø» - Regjeringens strategi for nærskipfart	++
NTP 2014-2023	Planen vurderes å være i samsvar med NTP	+
Folkehelsemeldingen 2012-2013	Planforslaget vurderes å være delvis i samsvar med Folkehelsemeldingen	0
SPR for klima- og energiplanlegging i kommunene	Planforslaget vurderes å være delvis i samsvar med SPR for klima- og energiplanlegging i kommunene	0
SPR for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging	Planen vurderes å være i samsvar med de rikspolitiske retningslinjene.	+
RPR barn og unges interesser i planleggingen	Planforslaget anses ikke relevant for temaet.	0
SPR for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen	Planen vurderes ikke er i motstrid med de SPR for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen	0
Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging	Planen vurderes å være i motstrid med retningslinjene	-
Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging	Planen vurderes å være i motstrid med retningslinjene	-
Retningslinjer for flom- og skredfare i arealplaner	Planen vurderes å være delvis i samsvar med retningslinjene	0
Bærekraftige Telemark-Regional planstrategi 2012-2016	Planen vurderes å være i samsvar med Regional planstrategi	+

Planer og mål	Vurdering	Konsekvens
Regional plan for nyskaping og næringsutvikling	Planen vurderes å være i samsvar med regional plan	+
ATP-Telemark 2015-2025	Planen vurderes å være i samsvar med ATP-Telemark	+
ATP-Grenland 2014-2025	Planen vurderes å være delvis i samsvar med ATP-Grenland	0
Forvaltningsplan for vannregion Vest-Viken	Planen vurderes ikke å være i motstrid med forvaltningsplan for vannregion Vest-Viken	0
Plan for hovedvegnett for sykkeltrafikk i Grenland	Planen vurderes ikke å være i motstrid med plan for hovedvegnett for sykkeltrafikk i Grenland	0
Strategi for myke trafikanter i Grenland	Planen vurderes ikke å være i motstrid med strategi for myke trafikanter i Grenland	0
Klima og Energiplan for Skien og Porsgrunn 2008-2012	Planforslaget vurderes å være delvis i samsvar med Klima og Energiplan for Skien og Porsgrunn 2008-2012	0
Plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold	Planen vurderes å være i samsvar med plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold	+
Kommuneplanen	Planen vurderes å være i samsvar med kommuneplanens arealdel	+
Kyststi for alle	Planen vurderes å være delvis i motstrid med Kyststi for alle	0
Reguleringsplaner under utarbeidelse i nærområdet	Planen vurderes ikke å være i motstrid med reguleringsplaner i nærområdet	0
Bybane Grenland. Mulighetsstudie	Planen vurderes ikke å være i motstrid med Bybane Grenland	0
KDP E18 Landgangen-Rugtvedt	Planen vurderes ikke å være i motstrid med KDP E18 Landgangen-Rugtvedt	0
Samfunnssikkerhet i arealplanleggingen	Planarbeidet gjennomføres i samsvar med veilederen	0
ROS-analyse Telemark	Det utarbeides ROS-analyser for alle tiltak i planområdet	0

4 KONKLUSJON

Som det fremgår av vurderingene vil planforslaget totalt sett ha positiv konsekvens i forhold til overordnede føringer og mål. Det er hovedsakelig de nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging, planer for næringslivet, planer for areal og transport samt kommuneplanens arealdel som gir positiv konsekvens vurdert ut fra overordnede føringer og mål. Viktigst i denne sammenheng er at planområdet, som er uregulert, reguleres til videre drift og utvikling for Norcem Brevik.

Planen vurderes å være i motstrid med retningslinjer for behandling av hhv. støy og luftkvalitet i arealplanleggingen, men alternativ 0+ vil ikke endre dagens situasjon i negativ retning. Norcem Brevik arbeider kontinuerlig med forbedringstiltak for støy og luftkvalitet.

Hjellnes Consult as

Plogveien 1
Postboks 91 Manglerud
0612 Oslo

Tlf.: +47 22 57 48 00 - Faks: +47 22 19 05 38
post@hjellnesconsult.no
www.hjellnesconsult.no



Miljøfyrtårn®