

---

RAPPORT

# Forholdet til overordnede målsetninger

---

OPPDRAGSGIVER: NOAH AS

EMNE: KONSEKVENsutREDNING BREVIK, FORHOLDET  
TIL OVERORDNEDE MÅLSETINGER

DATO / REVISJON: 29. juni 2018 / 01

DOKUMENTKODE: 20170010-AREAL-RAP-01

---



Multiconsult

Denne rapporten er utarbeidet av Multiconsult i egen regi eller på oppdrag fra kunde. Kundens rettigheter til rapporten er regulert i oppdragsavtalen. Hvis kunden i samsvar med oppdragsavtalen gir tredjepart tilgang til rapporten, har ikke tredjepart andre eller større rettigheter enn det han kan utlede fra kunden. Multiconsult har intet ansvar dersom rapporten eller deler av denne brukes til andre formål, på annen måte eller av andre enn det Multiconsult skriftlig har avtalt eller samtykket til. Deler av rapportens innhold er i tillegg beskyttet av opphavsrett. Kopiering, distribusjon, endring, bearbeidelse eller annen bruk av rapporten kan ikke skje uten avtale med Multiconsult eller eventuell annen opphavsrettshaver.

## RAPPORT

OPPDRAAG	<b>Konsekvensutredning av deponi for nøytralisert og stabilisert uorganisk farlig avfall</b>	DOKUMENTKODE	20170010-AREAL-RAP-00
EMNE	Delutredning av forholdet til overordnede målsetninger	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	<b>NOAH AS</b>	OPPDRAAGSLEDER	Anders Arild
KONTAKTPERSON	Kjetil Hansen	UTARBEIDET AV	Silje Ottesen
		ANSVARLIG ENHET	Multiconsult ASA

## SAMMENDRAG

I forbindelse med utarbeidelse av konsekvensutredning for deponi for nøytralisert og stabilisert uorganisk farlig avfall I Dalen gruve i Brevik, skal temaet forholdet til overordnede målsetninger vurderes. Temaet er et av de fastsatte utredningstemaene i planprogrammet.

Alternativ 1 vil for de fleste av dokumentene ha ingen eller uvesentlig effekt på målsetningene i dokumentene.

En del av dokumentene er utredninger, kartlegginger og analyser og inneholder ikke egne målsetninger. Disse er vurdert som ikke relevant for temaet i denne delutredningen.

I de dokumentene som inneholder målsettinger om naturmangfold er det vurdert at alternativ 1 reduserer mulighetene for at målsetningene kan nås.

Siden alternativ 1 innebærer miljøvennlig transport av avfallet frem til gruvene, og bidrar til flere arbeidsplasser og lokal samfunnsøkonomisk verdiskapning, er det vurdert at alternativet bidrar positivt til måloppnåelse i de dokumentene hvor dette er målsetninger.

REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV
1	29.07.2018	Forholdet til overordnede målsetninger	Silje Ottesen	Anders Arild	Anders Arild
0	27.06.2018	Forholdet til overordnede målsetninger	Silje Ottesen	Anders Arild	Anders Arild

## INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>Innledning .....</b>	<b>5</b>
1.1	Bakgrunn og hensikt .....	5
1.2	Planområdet .....	5
1.3	Utredningsalternativer .....	6
1.3.1	Alternativ 0 - Referanse .....	6
1.3.2	Alternativ 1 .....	6
<b>2</b>	<b>Definisjon av utredningstemaet .....</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Metode og datagrunnlag .....</b>	<b>8</b>
3.1	Gyldighet og pålitelighet .....	9
<b>4</b>	<b>Forhold til overordnede målsetninger .....</b>	<b>9</b>
4.1	Nasjonale retningslinjer, føringer og strategier .....	9
4.1.1	Kongelig resolusjon – Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging (12. juni 2015) .....	9
4.1.2	Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene (4. september 2009) .....	11
4.1.3	Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, 2014 .....	11
4.1.4	Rikspolitiske retningslinjer for styrking av barn og unges interesser .....	12
4.1.5	Rikspolitiske retningslinjer for planlegging i kyst- og sjøområder i Oslofjordregionen, Østfold, Akershus, Oslo, Buskerud, Vestfold og Telemark .....	12
4.1.6	Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging .....	14
4.1.7	Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging .....	14
4.1.8	Fra avfall til ressurs – nasjonal avfallsstrategi .....	14
4.1.9	Nasjonal transportplan (NTP) .....	15
4.1.10	Den europeiske Landskapsvernkonvensjon (trådte i kraft i 1. mars 2004) .....	15
4.2	Regionale planer .....	16
4.2.1	Regional planstrategi 2016-2020 – Bærekraftige Telemark .....	16
4.2.2	Regional klimaplan for Telemark 2019-2026 (i prosess, planprogram vedtatt 6.12.2017) .....	16
4.2.3	Regional plan for kystsonen i Telemark 2018-2028 .....	17
4.2.4	Regional folkehelseplan 2018-2030 (Ikke vedtatt) .....	18
4.2.5	Regional plan for verdiskapning (ikke utarbeidet) .....	18
4.2.6	Regional plan for nyskaping og næringsutvikling (oppheves) .....	19
4.2.7	Regional plan for reiseliv og opplevelser 2011-2023 (oppheves) .....	19
4.2.8	Regional plan for samordnet areal og transport i Telemark 2015-25 .....	19
4.2.9	Regional delplan for samordnet areal og transport i Grenland 2014-2025 .....	20
4.2.10	Intermodal godstransport for Telemark og Vestfold .....	20
4.2.11	Konseptvalgutredning for Grenlandsbanen, juni 2016 .....	21
4.2.12	Regional plan for vannforvaltning i vannregion Vest-Viken 2016-2021 .....	21
4.2.13	Næringsutvikling i Grenland, muligheter og utfordringer, 2015 .....	21
4.2.14	Mer vekst i Grenland, delprosjekt 1, samfunnsanalyse, 2015 .....	23
4.2.15	Kartlegging av næringsarealer i Grenland, Telemark fylkeskommune, juni 2015 .....	23
4.2.16	Telemarksforskning. Regional analyse for Grenland 2016, Næringsutvikling, befolkningsutvikling, utdanning og scenarier, 75/2016 .....	24
4.3	Kommunale planer .....	24
4.3.1	Kommuneplan Porsgrunn kommune .....	24
4.3.2	Kommunedelplan for klima og energi – Skien og Porsgrunn 2018-2025 .....	26
4.3.3	Kommunedelplan for E18 Langangen – Bamble .....	27
4.4	Reguleringsplaner .....	28
4.4.1	Reguleringssituasjon på planområdet .....	28
4.4.2	Gjeldende nærliggende reguleringsplaner .....	28
<b>5</b>	<b>Oppsummering og konklusjon .....</b>	<b>30</b>
5.1	Oppsummering .....	30
5.2	Konklusjon .....	31

## 1 Innledning

Utredningen av forholdet til overordnede målsetninger er utarbeidet på grunnlag av i forbindelse med deponi for nøytralisert og stabilisert uorganisk avfall i Dalen gruve i Brevik. Planprogrammet ble fastsatt 13.juli 2018.

Rapportens innhold, datagrunnlag og metode baserer seg på beskrivelsen i kapittel 7.2 i planprogrammet. Kapittel 7.2 sier at:

*«Forholdet til overordnede målsetninger skal vurderes. Det skal utredes i hvilken grad utredningsalternativene er i samsvar eller motstrid med målsetninger presentert i nasjonale retningslinjer, føringer og strategier, regionale planer, kommunale planer og reguleringsplaner.*

*Bakgrunn/datagrunnlag:*

*Foreliggende dokumenter er listet opp i kapittel 5.*

*Metode /fremstilling:*

*Dokumentstudier. Utarbeidelse av oversikt over samsvar og motstrid med overordnede målsetninger. Tekstlig fremstilling.»*

### 1.1 Bakgrunn og hensikt

Forslagsstiller for et mulig deponi i Dalen gruve i Brevik med mottaksanlegg ved Kongkleiv (kai og transporttunell) er NOAH AS.

I dag behandles og deponeres uorganisk farlig avfall ved NOAHs anlegg på Langøya i Re kommune. Deponeringen skjer i et nedlagt kalksteinsbrudd og dagens tilgjengelige deponikapasitet for uorganisk farlig avfall vil være fullt utnyttet i 2022. All deponering på Langøya skal ifølge gjeldende tillatelse opphøre innen utgangen av 2028.

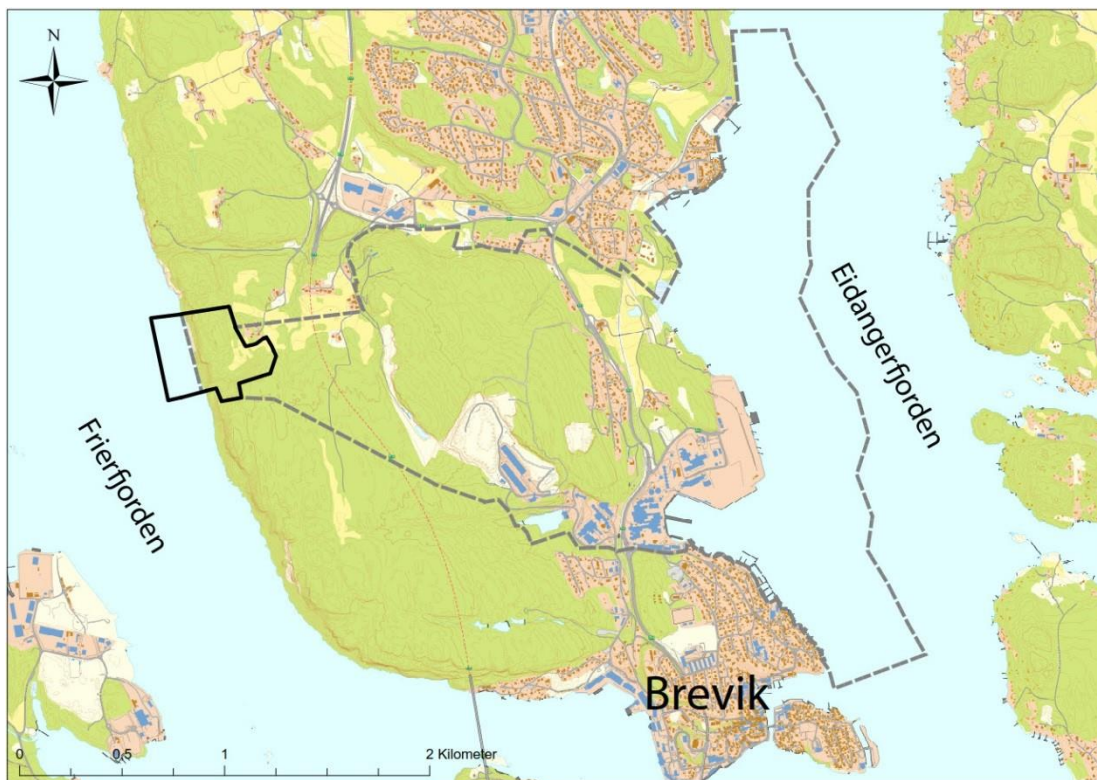
Dalen gruve i Brevik er aktuell som fremtidig deponi for behandlet (nøytralisert og stabilisert) farlig uorganisk avfall. Behandlingen vil videreføres som i dag på Langøya, og behandlet avfall vil transporteres til ny kai ved Kongkleiv i Frierfjorden med skip. Fra kai vil det etableres tunell direkte til Dalen gruve.

Konsekvensutredningen vil bidra til å avklare om Dalen gruve er egnet til deponi for nøytralisert og stabilisert uorganisk farlig avfall, og om det kan etableres kai og tunell ved Kongkleiv.

### 1.2 Planområdet

Planområdet over bakken består av et område ved Kongkleiv på østsiden av Frierfjorden, og ligger ca. 7,5 km i luftlinje sør for Porsgrunn by og ca. 2 km i luftlinje nordvest for Brevik sentrum. Planen omfatter også et nivå under bakken, som i hovedsak dekker dagens driftsgrense for gruve og ny adkomsttunell fra Kongkleiv.

Utredningsområdet (planområdet) er ca. 187 daa over bakken og ca. 4 444 daa under bakken. Ca. 1 840 daa av arealet under bakken ligger under Eidangerfjorden. Planområdets størrelse, både over og under bakken, vil bli redusert ved endelig planforslag etter at beliggenhet til kai og adkomsttunell fra kai til gruve er endelig fastlagt. Foreslått planavgrensning over bakken/under bakken fremgår av figur 1.



Figur 1: Utredningsområdet under bakken omfatter arealet innenfor stiplede strek, mens utredningsområdet over bakken omfatter arealet innenfor heltrukne strek.

Tiltaket vil berøre en relativt begrenset dagsone ved Kongkleiv, hvor det foreslås å etablere nytt kaianlegg med tilhørende logistikkfunksjoner samt tunell som kobler seg til Dalen gruve. Området er stedvis bratt med til dels tett vegetasjon som ender i skåningen ned mot Frierfjorden.

### 1.3 Utredningsalternativer

For å kunne gi en mest mulig fyllestgjørende beskrivelse av konsekvensene av et fremtidig deponi for behandlet (nøytralisert og stabilisert) uorganisk farlig avfall og med tydelig referanse til dagens situasjon i Brevik, skal følgende alternativer beskrives:

#### 1.3.1 Alternativ 0 - Referanse

Planprogrammet definerer alternativ 0 som en videreføring av gruedriften, mens arealet i Kongkleiv er uberørt. Alternativet representerer derfor et alternativ der det ikke foretas endringer i forhold til dagens situasjon.

#### 1.3.2 Alternativ 1

Alternativ 1 er en fremtidig situasjon der det bygges ny kai ved Kongkleiv for mottak av nøytralisert og stabilisert uorganisk avfall, miljøvennlig lossing fra skip og videre transport i tunell og gruveganger til deponeringssted under kote 0 i Dalen gruve. Plassering av ny kai ved Kongkleiv med trasé for adkomsttunell fra Kongkleiv til gruve er ikke endelig fastlagt.

Avfallsvirksomheten vil ikke berøre Norcems kaianlegg eller industriarealer over bakken.

I denne temautredningen vurderes om alternativ 1 er i samsvar eller motstrid med overordnede målsetninger.

## 2 Definisjon av utredningstemaet

I planprogrammet blir utredningstemaet i denne rapporten definert som i *hvilken grad utredningsalternativene er i samsvar eller motstrid med målsetninger presentert i nasjonale retningslinjer, føringer og strategier, regionale planer, kommunale planer og reguleringsplaner.*

Rapportens innhold og oppbygning er et resultat av en tolkning av definisjonen. Formålet er å redegjøre for om alternativ 1 medvirker eller motvirker til at overordnede målsetninger kan oppnås. Dette skal forenkle beslutningstagernes og ansvarlige myndigheters arbeid med å vurdere om alternativ 1 fremmer en ønsket areal- og samfunnsutvikling.

Love og forskrifter, som er omtalt i planprogrammet kapittel 5.5 (Avfallsforskriften, Naturmangfoldloven og Vannforskriften), omtales i andre tema-utredninger.

Rapporten er en oppsummering av overordnede målsetninger slik de fremkommer i følgende nasjonale retningslinjer, føringer og strategier, regionale planer, kommunale planer og reguleringsplaner:

Tabell 1: Oversikt over aktuelle dokumenter

<b>Nasjonale retningslinjer, føringer og strategier</b>
Kongelig resolusjon – Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging
Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene
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 Oslofjordregionen, Østfold, Akershus, Oslo, Buskerud, Vestfold og Telemark
Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging
Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging
Fra avfall til ressurs – nasjonal avfallsstrategi
Nasjonal transportplan
Den europeiske Landskapsvernkonvensjon
<b>Regionale planer</b>
Regional planstrategi 2016-2020 – Bærekraftige Telemark
Regional klimaplan for Telemark 2019-2026
Regional plan for kystsonen i Telemark 2018-2028
Regional folkehelseplan 2018-2030
Regional plan for verdiskapning
Regional plan for nyskaping og næringsutvikling
Regional plan for reiseliv og opplevelser 2011-2023
Regional plan for samordnet areal og transport i Telemark 2015-25

Regional delplan for samordnet areal og transport i Grenland 2014-2025
Intermodal godstransport for Telemark og Vestfold
Konseptvalgutredning for Grenlandsbanen
Regional plan for vannforvaltning i vannregion Vest-Viken 2016-2021
Næringsutvikling i Grenland, muligheter og utfordringer
Mer vekst i Grenland, delprosjekt 1, samfunnsanalyse
Kartlegging av næringsarealer i Grenland, Telemark fylkeskommune
Regional analyse for Grenland 2016, Næringsutvikling, befolkningsutvikling, utdanning og scenarier. Telemarksforskning
<b>Kommunale planer</b>
Kommuneplan Porsgrunn kommune
Kommunedelplan for klima og energi – Skien og Porsgrunn 2018-2025
Kommunedelplan for E18 Langangen – Bamble
<b>Reguleringsplaner</b>
Reguleringssituasjon på planområdet
Gjeldende nærliggende reguleringsplaner

### 3 Metode og datagrunnlag

Metodikken i rapporten er et dokumentstudium. Metodikken innebærer å analysere eksisterende dokumenter utfra et bestemt tema og et eventuelt geografisk område som avgrenser og bestemmer utvalget av dokumenter.

I dokumentstudier er det viktig å redegjøre godt for hvorfor de aktuelle dokumentene er valg ut. Denne rapporten tar utgangspunkt i de overordnede målsetningene som er beskrevet i planprogrammet, i fortsettelsen kalt «dokumenter».

Vurderingen av alternativ 1 sitt samsvar med målsetninger, kalt «score» blir til sist vurdert utfra en skala som går fra ++ til --. Vurderingen baseres utfra definisjonen i tabell 2. Det er ikke gjort forskjell på om alternativene påvirker nasjonale, regionale eller kommunale planer og mål.

Tabell 2. Tegnforklaring vurdering

Vurdering	
++	Alternativet bidrar i stor grad til å oppnå målsetningene
+	Alternativet bidrar til å oppnå målsetningene
0	Alternativet har ingen eller uvesentlig effekt på målsetningene/dokumentet er ikke relevant for utredningen
-	Alternativet reduserer mulighetene for å at målsetningene kan oppnås
--	Alternativet motvirker at målsetningene kan oppnås



### 3.1 Gyldighet og pålitelighet

Hensikten med rapporten er å redegjøre for dokumenter som har betydning for alternativ 1, samt å vurdere om alternativ 1 er i samsvar eller motstrid med målsetningene som fremkommer i disse. Det bør likevel tas høyde for at det kan finnes relevante dokumenter som ikke er nevnt i rapporten fordi de ikke er identifisert, eller fordi innholdet feilaktig er blitt vurdert som ikke relevant. Dette berører temaet om rapporten gir et svar på det man ønsker å vite (gyldighet) og er avgjørende for studiens kvalitet. Planprogrammet har vært på høring, slik at alle har fått mulighet til å komme med innspill om hvilke dokumenter som burde vært inkludert.

Pålitelighet beskriver også kvaliteten på rapporten. I kvantitative studier er det vanlig å vurdere påliteligheten gjennom å stille seg spørsmålet om en annen studie med samme metode og med samme datagrunnlag ville gi det samme svaret. For rapporten er dette et aktuelt spørsmål, selv om studien er av en mer kvalitativ art. Full objektivitet kan være vanskelig å oppnå. Pålitelighet og gyldighet er etterstrebet ved å blant annet beskrive valg av kilder og metode.

## 4 Forhold til overordnede målsetninger

### 4.1 Nasjonale retningslinjer, føringer og strategier

Kapitlet inneholder nasjonale forventninger, stortingsmeldinger, mål, strategier og retningslinjer.

De nasjonale forventningene peker på oppgaver og interesser som regjeringen mener er viktig at fylkeskommunene og kommunene fokuserer på i planleggingen, for å bidra til gjennomføring av gjeldende nasjonal politikk. Forventningene er retningsgivende, men ikke bestemmende ved utarbeiding av regionale og kommunale planer.

Stortingsmeldinger er regjeringens måte å få drøftet ulike saker i Stortinget uten at forslag til vedtak foreligger. Stortingsmeldinger er ikke juridisk bindende, men kan sees på som føringer og prioriteringer innenfor ulike politikkområder.

Regjeringens målsetninger er ofte nedfelt i strategier, som for eksempel den nasjonale avfallsstrategien «Avfall til ressurs». Strategiene er retningsgivende for tiltak og planer innenfor det aktuelle politikkområdet.

Statlige planretningslinjer og rikspolitiske retningslinjer er tilknyttet plan- og bygningsloven og brukes for å konkretisere de nasjonale forventningene til planleggingen og markere nasjonal politikk på viktige områder i planleggingen. De skal ligge til grunn ved statlig, regional og kommunal planlegging og ved enkeltvedtak som statlige, regionale og kommunale organer treffer.

Retningslinjer for støy, luftkvalitet og flom- og skredfare i arealplanlegging er veiledende dokumenter og ikke rettslig bindende, men vesentlige avvik kan gi grunnlag for innsigelse fra statlige myndigheter (for eksempel Fylkesmannen og NVE).

#### 4.1.1 Kongelig resolusjon – Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging (12. juni 2015)

Hensikten med nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging er å gjøre planleggingen mer målrettet og sikre at viktige nasjonale interesser blir ivaretatt. Befolkningsveksten bidrar til en positiv utvikling av samfunnet, og gir muligheter til å finne nye løsninger for byutvikling, næringsutvikling og transport. Forventningene er strukturert under tre hovedoverskrifter: Gode og

effektive planprosesser, bærekraftig areal- og samfunnsutvikling og attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder.

Under hovedoversikten bærekraftig areal- og samfunnsutvikling er følgende kulepunkt ført opp som forventinger regjeringen har til den regionale og kommunale planleggingen:

- Fylkeskommunene og kommunene legger vekt på reduksjon av klimagassutslippene, energiomlegging og energieffektivisering gjennom planlegging og lokalisering av næringsvirksomhet, boliger, infrastruktur og tjenester. I nye utbyggingsområder for nærings- og boligformål bør muligheter for bruk av spillvarme, jordvarme og sjøvarme utnyttes.
- Fylkeskommunene og kommunene tar hensyn til klimaendringer og risiko og sårbarhet i sin samfunns- og arealplanlegging og byggesaksbehandling. Det tas særlig hensyn til naturfarer og eksisterende og fremtidige klimaendringer.
- Fylkeskommunene og kommunene identifiserer viktige verdier av naturmangfold og landskap, friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø, og ivaretar disse i regionale og kommunale planer. Tilgjengelig kunnskap tas aktivt i bruk og samlede virkninger synliggjøres og tas hensyn til.
- Fylkeskommunene og kommunene samarbeider om planlegging for verdiskaping, bærekraftig næringsutvikling og innovasjon i partnerskap med næringslivet og regionale og lokale aktører. Det settes av tilstrekkelige arealer for næringsutvikling som ivaretar næringslivets behov, og som er lokalisert ut fra hensynet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

#### Vurdering:

- Transporten av avfallet vil foregå med bulkskip. Disse vil være batterihybrider med elektrisk gravemaskin for lossing. Hovedmotor vil være diesel/biodisel med SCR anlegg. Skipene vil være designet slik at de seiler inn til Brevik på batteri, lossar elektrisk og seiler ut på batteri. Landstrømsanlegg vil gjøre at innseiling, lossing og utseiling vil være fullelektrisk. Transporten bidrar derfor til reduksjon av klimagassutslipp. Ringvirkningsregnskapet, som er en del av konsekvensutredningen, sier at ved en eventuell etablering av virksomhet i Brevik skal NOAH bruke fornybar energi, og har en ambisjon om 95 prosent fossilfri maskindrift. Deponiet er gunstig plassert i forhold til behandlingsanlegget på Langøya og avfallsprodusentene i Norden spesielt.
- Risiko- og sårbarhetsvurdering (ROS-analyse) er en del av konsekvensutredningen (både drift- og anleggsperioden). Påvirkning fra naturfarer og eksisterende og fremtidige klimaendringer belyses i ROS-analysen.
- I konsekvensutredningen gjøres det egne temautredninger om naturmangfold, landskap og kulturminner i sjø, og friluftsliv. Det er avklart med Fylkeskommunen at registrering av kulturminner på land gjøres senere i en eventuell planprosess. I disse temautredningene vil tilgjengelig kunnskap tas i bruk, og virkningene synliggjøres og tas hensyn til.
- Et deponi for uorganisk farlig avfall er nødvendig for næringslivet og samfunnet for øvrig, og ivaretar derfor nasjonale interesser. Deponiet er gunstig plassert i forhold til avfallsprodusentene og Langøya, og vurderes å være i tråd med en samordnet areal- og transportplanlegging. Deponi i Dalen gruve vil bidra til verdiskaping. Dette er omtalt i ringvirkningsregnskapet, som er en egen temautredning i konsekvensutredningen.

Det vurderes at planforslaget i all hovedsak oppfyller nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.

Score: +

#### **4.1.2 Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene (4. september 2009)**

Hensikten er at kommunene, herunder fylkeskommunene, gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse skal stimulere og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Formålet med disse statlige planretningslinjene er å:

- sikre at kommunene går foran i arbeidet med å redusere klimagassutslipp
- sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i kommunene
- sikre at kommunene bruker et bredt spekter av sine roller og virkemidler i arbeidet med å redusere klimagassutslipp

##### Vurdering:

Vi vurderer at de statlige planretningslinjene for klima og energiplanlegging ikke er direkte relevante, siden de omhandler hvordan kommunene og fylkeskommunene kan bidra når gjelder å redusere klimagassutslipp og økt miljøvennlig energiomlegging.

Det kan likevel nevnes at Dalen gruve ligger sentralt plassert i forhold til behandlingsanlegget på Langøya og avfallsprodusentene i Norden spesielt, og at dette er i tråd med en samordnet areal- og transportplanlegging. Transporten fra Langøya til Dalen gruver vil foregå med bulkskip. Disse vil være batterihybrider med elektrisk gravemaskin for lossing. Hovedmotor vil være diesel/biodiesel med SCR anlegg. Skipene vil være designet slik at de seiler inn til Brevik på batteri, lossing elektrisk og seiler ut på batteri. Landstrømsanlegg vil gjøre at innseiling, lossing og utseiling vil være fullelektrisk. Transporten bidrar derfor til reduksjon av klimagassutslipp.

Score: 0

#### **4.1.3 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, 2014**

Planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging ble fastsatt i 2014. Hensikten med retningslinjene er å bidra til mer effektive planprosesser, og bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.

Planretningslinjene har blant annet som mål at planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

##### Vurdering:

Det vurderes at utredningsalternativet oppfyller statlige planretningslinjer for bolig, areal og transportplanlegging. Dalen gruve har en sentral plassering i forhold til avfallsprodusentene og Langøya, og fremmer en samfunnsmessig økonomisk god ressursutnyttelse. Det legges til grunn at avfallet vil bli transportert med batterihybridskip.

Ringvirkningsregnskapet har vist at et deponi vil skape 25 arbeidsplasser, noe som kan gi lokal verdiskapning og næringsutvikling og andre følgevirkninger for det lokale næringslivet.

Det vil ikke bli gitt tillatelse til deponi for behandlet uorganisk farlig avfall dersom et slikt anlegg er skadelig for helse og miljø, jf. Avfallsforskriften § 9.3.

Score: +

#### **4.1.4 Rikspolitiske retningslinjer for styrking av barn og unges interesser**

Retningslinjene for å styrke barn og unges interesser i planleggingen ble fastsatt av Miljøverndepartementet 20. september 1995 som en del av den norske tilretteleggingen for å oppfylle forpliktelsene i FNs barnekonvensjon.

Et viktig nasjonalt mål for barn og unges oppvekstmiljø er å sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og som har de fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov.

Formålet med retningslinjene er blant annet å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven.

Når det gjelder krav til fysisk utforming, så skal det vies spesiell oppmerksomhet til at arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Disse temaene er utredet i ulike temautredninger i konsekvensutredningen.

I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning.

##### Vurdering:

Det er utarbeidet en egen temautredning om barn og unges interesser i forbindelse med konsekvensutredningen. Temautredningen viser at alternativ 1 ikke medfører at arealer som er i bruk, eller egnet for lek, bygges ned. Omdisponering av areal er derfor ikke et aktuelt tema.

Konklusjonen i delutredning om barn og unges interesser på land er at alternativ 1 ikke medfører at arealer og anlegg som brukes eller som skal brukes av barn og unge blir utsatt for forurensning, støy, trafikkfare eller annen helsefare. All transport vil foregå med skip, og det vil være minimale trafikale konsekvenser for skoleveier.

Når det gjelder barn og unge som bruker friområdene i området, så viser delutredning om friluftsliv og rekreasjon at utredningsalternativet vil ha ubetydelig konsekvens for friluftsliv og rekreasjon.

Score: 0

#### **4.1.5 Rikspolitiske retningslinjer for planlegging i kyst- og sjøområder i Oslofjordregionen, Østfold, Akershus, Oslo, Buskerud, Vestfold og Telemark**

Rikspolitiske retningslinjer for planlegging i kyst- og sjøområder trådte i kraft i 1993.

Bakgrunnen for retningslinjene er at Oslofjordregionen utgjør landets nærings- og befolkningsmessige tyngdepunkt, samtidig som fjorden og kystsonen er landets mest benyttede rekreasjonsområde og inneholder store verneverdier. Det er av nasjonal betydning at regionen kan utvikle sin funksjon som landets næringsmessige tyngdepunkt innenfor rammen av en bærekraftig utvikling. Det er en sentral politisk målsetting å øke muligheter for friluftsliv i dagsutfarts- og ferieområder.

Innenfor retningslinjenes geografiske virkeområde skal naturverdier, kulturminneverdier og rekreasjonsverdier forvaltes som en ressurs av nasjonal betydning, til beste for befolkningen i dag og i fremtiden.

Naturgrunnlaget skal forvaltes på lang sikt, ut fra hensynet til naturens mangfold, produktivitet og evne til fornyelse. Karakteristiske hovedtrekk i naturtype og landskap må søkes opprettholdt, og verdifulle lokaliteter, forekomster og arter må tas vare på innenfor det økologiske samspill i sine miljøer. Det er et siktemål å sikre en vannkvalitet som, ut fra stedlige forhold, gir grunnlag for naturlig plante- og dyreliv og tillater bading, annet friluftsliv og konsum av spiselige organismer uten helserisiko.

Grunnlaget for allmenn rekreasjon skal trygges og utvikles videre. Mulighetene for friluftsliv og opplevelse av natur- og kulturmiljø i kystsonen må opprettholdes og forbedres. I strandsonen bør bygging som kan redusere natur- og kulturmiljøet og mulighetene for rekreasjon og fiske ikke finne sted.

#### Vurdering:

Det er planlagt 25 årsverk ved NOAHs virksomhet i Brevik. Ringvirkningsregnskapet, som er den del av konsekvensutredningen, viser at ved en eventuell etablering av virksomhet i Brevik, vil NOAHs ansatte gjennom skatter årlig bidra med over 1,7 millioner kroner til lokalsamfunnet i Brevik. Videre viser regnvirkingsregnskapet at NOAHs ansatte vil bidra til lokal utvikling gjennom forbruk av varer og tjenester. Dette er positivt for det lokale næringslivet. Ved en eventuell etablering av virksomhet i Brevik skal NOAH bruke fornybar energi, og har en ambisjon om 95 prosent fossilfri maskindrift. Et deponi for behandlet uorganisk farlig avfall i gruvene kan derfor bidra til at regionen kan utvikle sin funksjon som landets næringsmessige tyngdepunkt innenfor rammen av en bærekraftig utvikling.

Alternativ 1 innebærer bygging i en uberørt fjellskrent ved etablering av kai og tunell. Området er bratt og utilgjengelig, og det ligger ikke til rette for bading og friluftsliv her. Utredning av friluftsliv og rekreasjon viser at utredningsalternativet vil ha ubetydelig konsekvens på friluftsområdene.

Utredning om miljørisiko konkluderer med at vannkvaliteten i gruvene skal overvåkes og forurenset vann må behandles i vannrenseanlegg før et eventuelt utslipp til sjø.

Når det gjelder landskapsmessige virkninger, viser analysen at tiltaket totalt sett ikke vil ha særlig negative konsekvenser med tanke på fjernvirkning. I landskapsanalysen er tiltaket vurdert å ha liten til middels negativ konsekvens sammenlignet med 0-alternativet. Tunellpåslegene er moderate av størrelse og kaianlegget er forholdsvis lite. Tiltaket er enkelt og diskret og vil være enkelt å integrere visuelt med eksisterende fjellside. Det er vanlig med stor skipstrafikk i området på grunn av bl. a. Herøya industripark som ligger innerst i fjorden. Forskjellen er imidlertid at disse skipene er i bevegelse, mens et skip ved kaianlegget vil være synlig ved fjellveggen store deler av dagen, og slik forandre landskapsbildet noe.

Utredning om biologisk mangfold viser at planområdet har store naturverdier, og at de aller største verdiene innen planområdet ligger i og langs vestsikanten mot Frierfjorden, i den delen av planområdet hvor inngrepene er planlagt. Høyt verdisatte og artsrike naturtyper med «hotspot-kvaliteter» dekker her hele arealet. Anleggelse av en tunell med kai i dette området regnes derfor å ha stor negativ konsekvens på både arts mangfold og naturtyper uansett hvor tunnelen kommer ut i vestsikanten. Med tanke på at det er påvist nasjonale/internasjonale kvaliteter i vestsikantene av planområdet, vil konsekvensene være negative også i et internasjonalt perspektiv. Disse faktorene gjør at utredningen om biologisk mangfold konkluderer med at planlagte inngrep strider mot nasjonale mål om bevaring av biologisk mangfold. Oppsummert vurderes konsekvensen av tiltaket sammenlignet med 0-alternativet som svært stort negativt.

Score: -

#### **4.1.6 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging**

Retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 vedtatt 26.1.2005 gir føringer for planlegging av arealbruk i støyutsatte områder, samt områder hvor det legges til rette for støyende virksomheter. Retningslinjen ble revidert i 2012 (T-1442/2012) og i 2016 (T-1442/2016). Retningslinjen er veiledende, og ikke rettslig bindende. Statlige myndigheter kan imidlertid gi innsigelse dersom det gjøres vesentlige avvik.

##### Vurdering:

Utredningen om støy viser at støy til nærmeste naboer (boliger og hytter) og friområdene i området er langt under gjeldende grenseverdier. I driftsfasen vil økningen i støybelastning i området som følge av virksomheten være neglisjerbar.

Score: 0

#### **4.1.7 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging**

Retningslinjen T-1520 (30.5.2012) er en statlig anbefaling om hvordan luftkvalitet bør håndteres i kommunenes arealplanlegging. Hensikten med denne retningslinjen er å forebygge helseeffekter av luftforurensninger gjennom god arealplanlegging.

##### Vurdering:

Utredningen om luftkvalitet viser at det ikke vil bli merkbar påvirkning på luftkvalitet på turstien. Påvirkning på luftkvalitet og støvnedfall vil stort sett være rundt kaianlegg og i fjellskråningen, og her planlegges det ikke formål som det ikke anbefales etablert i gul og rød støyzone. Det er usikkert hvordan vegetasjonen i fjellskråningen vil respondere på mulige endringer i luftkvalitet.

Score: -

#### **4.1.8 Fra avfall til ressurs – nasjonal avfallsstrategi**

I Miljøverndepartementets avfallsstrategi datert 5.august 2013 har departementet lagt frem en nasjonal avfallsstrategi for prioriteringer innen avfallsområdet. I strategien blir noen prioriterte områder løftet frem. Dette er forebygging av avfall, bedre utnyttelse av ressursene i avfallet gjennom økt materialgjenvinning og miljømessig god håndtering av farlig avfall.

Formålet med strategien er at regjeringen gjennom innsats innen de nevnte prioriterte områdene skal bedre måloppnåelsen, og at samfunnet utvikles mot en fremtid der ressursene i avfallet i større grad kan utnyttes.

Avfallsstrategien gir en gjennomgang av måloppnåelse, utfordringer og prioriterte tiltak for de nasjonale målene for avfallsforebygging, gjenvinning og farlig avfall. Strategien fyller også funksjon som avfallsplan under EUs rammedirektiv for avfall.

##### Vedlegg til den norske avfallsstrategien

I 2018 kom det er vedlegg til avfallsstrategien. I kapittel 5.2.5 «Nytt deponi for uorganisk farlig avfall» står det: «Uorganisk farlig avfall deponeres i dag i hovedsak ved NOAH Langøya, og dette deponiet vil være fullt og bli avsluttet rundt 2022. Vi har nasjonale mål om å ta forsvarlig hånd om farlig avfall og internasjonale forpliktelser til å ha egen behandlingskapasitet for farlig avfall. Dette er også en viktig del av vår industrielle infrastruktur. Det er derfor nødvendig å få på plass et nytt deponi for uorganisk farlig avfall før nåværende kapasitet er brukt opp. Det er usikkerhet om hvor stor kapasitet for

*deponering av uorganisk farlig avfall vi behøver i framtiden. Nye gjenvinningsløsninger kan bli utviklet og kommersialisert, og andre avfallstyper kan bli omklassifisert til farlig avfall. Vi legger til grunn at selv ved økt utnytting eller alternativ behandling av en del avfallstyper, vil det også i framtiden være behov for en deponiløsning for uorganisk farlig avfall.»*

Vurdering:

Konsekvensutredningen vil bidra til at samfunnet kommer videre i prosessen med å få på plass et nytt deponi for uorganisk farlig avfall før nåværende kapasitet er brukt opp. Formålet med konsekvensutredningen er å kartlegge om Dalen gruve er egnet som deponi for behandlet uorganisk farlig avfall.

Planprogrammet beskriver samfunnets behov. Planprogrammet beskriver også NOAHs arbeid med å gjenvinne avfall, og at avfallsforebygging og ny teknologi vil kunne påvirke mengde til deponi og sammensetningen av det avfallet som må deponeres.

Score: ++

#### **4.1.9 Nasjonal transportplan (NTP)**

Et av målene i NTP (pkt. 1.3.5) er mer gods fra veg til sjø og bane. Regjeringen vil styrke konkurransevnen til godstransport på sjø og jernbane. Hovedgrepene i godsstrategien så langt er satsing på utbygging, drift og vedlikehold av transportinfrastrukturen.

Vurdering:

Vi vurderer at utredningsalternativet oppfyller målet i nasjonal transportplan når det gjelder mer gods fra vei til sjø, i og med at all transport av avfall vil være med skip.

Score: +

#### **4.1.10 Den europeiske Landskapsvernkonvensjon (trådte i kraft i 1. mars 2004)**

Formålet med den europeiske landskapskonvensjonen er å verne, forvalte og planlegge landskap, og å organisere europeisk samarbeid på disse områdene. Konvensjonen omfatter alle typer landskap, som by- og bygdelandskap, kyst- og fjellandskap. Den handler om verdifulle landskap, ordinære landskap og om landskap som kan trenge reparasjon. Et viktig mål med konvensjonen er å styrke enkeltmenneskets og lokalsamfunnets medvirkning i arbeidet med planlegging, vern og forvaltning av landskap.

Vurdering:

Når det gjelder landskap, viser analysen av fjernvirkning at tiltaket totalt sett ikke vil ha særlig negative konsekvenser med tanke på fjernvirkning. I landskapsanalysen er tiltaket vurdert til å ha liten til middels negativ konsekvens sammenlignet med 0-alternativet. Tunellpåslegene er moderate av størrelse og kaianlegget er forholdsvis lite. Tiltaket er enkelt og diskret og vil være enkelt å integrere visuelt med eksisterende fjellside. Det er vanlig med stor skipstrafikk i området på grunn av Herøya industripark som ligger innerst i fjorden. Forskjellen er imidlertid at disse skipene er i bevegelse, mens et skip ved kaianlegget vil være synlig ved fjellveggen store deler av dagen, og slik forandre landskapsbildet noe.

Score: -

## 4.2 Regionale planer

Dokumentene som blir presentert i dette kapitlet består av regionale og interkommunale planer, strategier og forvaltningsplaner.

Den regionale planstrategien er hjemlet i plan- og bygningsloven § 7-1 og skal redegjøre for viktige regionale utviklingstrekk og utfordringer samt vurdere utviklingsmuligheter og ta stilling til langsiktige utviklingsmål. Statlige, regionale og kommunale organer skal legge den regionale planstrategien til grunn for det videre planarbeidet i regionen.

Regional plan skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen (pbl § 8-2). Med uttrykket «legges til grunn» menes at planen ikke medfører absolutte forpliktelser som er juridisk bindende. Regional plan er imidlertid et grunnlag for å reise innsigelser til kommunale planforslag for de myndigheter som blir berørt og har innsigelsesrett.

Andre myndigheter, organisasjoner eller enkeltpersoner vil ikke kunne reise rettslige krav mot noen myndighet på grunnlag av det som står i en regional plan.

Forvaltningsplaner for vannregioner er hjemlet i vannforskriften § 1 og skal vedtas som regional plan etter plan- og bygningsloven § 8-4.

### 4.2.1 Regional planstrategi 2016-2020 – Bærekraftige Telemark

Regional planstrategi 2006-2020 - Bærekraftige Telemark ble vedtatt av fylkestinget 1.oktober 2016. Formålet med regional planstrategi er å prioritere viktige områder for regional samhandling og planlegging i perioden 2016-2020 med bakgrunn i Telemarks status, utfordringer og muligheter. De eksisterende regionale planene og strategiene er evaluert. På dette grunnlaget blir det drøftet hvilke temaer en bør arbeide med innenfor planperioden. De regionale planene som blir foreslått utarbeidet i perioden er:

Nye regionale planer:

- Regional plan for klima
- Regional plan for verdiskapning
- Regional plan for kystsonen i Telemark
- Regional plan for folkehelse

#### Vurdering:

Den regionale planstrategien for Telemark anses ikke å være relevant for denne delutredningen, siden dette er kommunens plan for å drøfte hvilke temaer kommunen bør arbeide med innenfor planperioden, og den således ikke inneholder noen målsetninger.

Score: 0

### 4.2.2 Regional klimaplan for Telemark 2019-2026 (i prosess, planprogram vedtatt 6.12.2017)

Formålet med planarbeidet er å utvikle en regional klimaplan som bidrar til å oppfylle nasjonale og regionale klimamål om reduksjon av klimagassutslipp og tilpasning til klimaendringer.

Hensikten med den regionale klimaplanen er å utforme langsiktige mål og strategier for å sikre et bærekraftig Telemark, og samtidig bidra til å oppfylle nasjonale og internasjonale klimamål om klimagassreduksjon og klimatilpasning. Som del av planen skal det samtidig utarbeides handlingsprogram for gjennomføring av planen, og dette skal rulleres årlig.



Klima er et sentralt fokusområde i Regional planstrategi Bærekraftige Telemark. Temaområdet berører flere sektorer og omtales derfor også i mange regionale planer for fylket, som for eksempel i plan for areal og transport, plan for nyskaping og næringsutvikling, kystsonenplanen og vannforvaltningsplanen.

Vurdering:

Alternativ 1 medfører en miljøvennlig transport av avfall. Luftanalysen viser at NOAH vil slippe ut ca. 1600 tonn CO<sub>2</sub> hvert år ved etablering av drift i planområdet, basert på et forventet dieselforbruk på ca. 50 000 liter per måned. Dersom transport fra kai og ned i gruvene gjøres uten dumper, men basert på elektrisk system (rondell), vil klimagassutslippet kunne kuttes med ca. 180 tonn/år.

Ringvirkningsregnskapet sier at ved en eventuell etablering av virksomhet i Brevik skal NOAH bruke fornybar energi, og har en ambisjon om 95 prosent fossilfri maskindrift.

Score: -

#### **4.2.3 Regional plan for kystsonen i Telemark 2018-2028**

Det er satt i gang arbeid med regional plan for kystsonen i Telemark. Planprogrammet ble vedtatt 5.10.2017. Det er planlagt at planen skal vedtas i oktober 2018. De fire kystkommunene Kragerø, Bamble, Porsgrunn og Skien sammen med Fylkesmannen i Telemark og Telemark fylkeskommune samarbeider om planarbeidet. Målet med planarbeidet er å sikre en langsiktig forvaltning av kystsonen i Telemark. Innenfor målsettingen om økologisk og økonomisk bærekraft skal planen bidra til god ressursforvaltning, ivareta og legge til rette for utvikling av attraktive byer, tettsteder og bosettinger langs kysten og gjøre arbeidet med plan- og byggesaker enklere. Planen skal avklare arealbruk og interesser i kystsonen på tvers av kommunegrensene i et regionalt og nasjonalt perspektiv.

Den regionale planen for kystsonen i Telemark 2018 – 2028 med målsettinger og retningslinjer vil være førende for kommunens arbeid med arealplaner og i enkeltsaker.

For å sikre god, langsiktig og forutsigbar forvaltning av arealer og naturinteresser på land og i vann i kystsonen er det hensiktsmessig å styre arealbruken gjennom rammer vedtatt i kommuneplan og reguleringsplaner.

I planprogrammet står det at statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning langs sjøen trådte i kraft 23.03.2011, og at denne utdyper loven og tydeliggjør nasjonal arealpolitikk i 100-metersbeltet langs sjøen og gir føringer for kommunenes og fylkeskommunenes planlegging.

I § 1.8 er det et allment forbud mot å sette i verk tiltak nærmere sjøen enn 100 meter fra strandlinjen. Byggeforbudet er ment å markere at 100- meters beltet langs sjøen er av nasjonal interesse, og at strandsonen i utgangspunktet skal holdes fri for bebyggelse. I pbl § 1-8 fremgår det at i 100- metersbeltet skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. Forbudet gjelder ikke der annen byggegrense er fastsatt i kommuneplanens arealdel eller i reguleringsplan.

En rekke temaer vil bli nærmere belyst i planarbeidet, for eksempel miljøtilstand, naturmangfold, marint naturgrunnlag og vannforvaltning, landskap, kulturmiljø og kulturminner, Geoparken, nasjonalparker og naturvernområder, friluftsliv og fritidsfiske, allemannsrett og allemannsmulighet, klima, flom og stormflo.

Vurdering:

Alternativ 1 innebærer utbygging i 100-meters beltet, ved etablering av kai og tunell. Dette er imidlertid et bratt og utilgjengelig område, og det ligger ikke til rette for bading og friluftsliv her. Utredning av friluftsliv og rekreasjon viser at utredningsalternativet vil ha ubetydelig konsekvens for friluftsområdene over tunellingangen.

Utredning om biologisk mangfold viser at planområdet huser store naturverdier, og at de aller største verdiene innen planområdet ligger i og langs vestsikanten mot Frierfjorden, i den delen av planområdet hvor de største inngrepene er planlagt. Høyt verdisatte og artsrike naturtyper med «hotspot-kvaliteter» dekker her hele arealet. Anleggelse av en tunell med kai i dette området regnes derfor å ha stor negativ konsekvens på både artsmangfold og naturtyper uansett hvor den kommer ut i vestsikanten. Et nytt inngrep ved Kongkleiv vil øke den totale belastningen på disse naturverdiene på landskapsnivå. Med tanke på at det er påvist nasjonale/internasjonale kvaliteter i vestsikantene av planområdet, vil konsekvensene være negative også i et internasjonalt perspektiv. Disse faktorene gjør at utredningen om biologisk mangfold konkluderer med at planlagte inngrep strider mot nasjonale mål om bevaring av biologisk mangfold. Oppsummert vurderes konsekvensen av tiltaket sammenlignet med 0-alternativet som svært stort negativt.

Når det gjelder landskap, viser analysen av fjernvirkning at totalt sett vil tiltaket ikke ha særlig negative konsekvenser med tanke på fjernvirkning. I landskapsanalysen er tiltaket vurdert til å ha liten til middels negativ konsekvens sammenlignet med 0-alternativet. Tunellpåslaget er moderat av størrelse og kaianlegget er forholdsvis lite. Tiltaket er enkelt og diskret og vil være enkelt å integrere visuelt med eksisterende fjellside. Det er vanlig med stor skipstrafikk i området på grunn av Herøya industripark som ligger innerst i fjorden. Forskjellen er imidlertid at disse skipene er i bevegelse, mens et skip ved kaianlegget vil være synlig ved fjellveggen store deler av dagen, og slik forandre landskapsbildet noe.

Temautredningene om miljørisiko konkluderer med at vannkvaliteten i gruvene skal overvåkes og forurenset vann må behandles i vannrensaneanlegg før et eventuelt utslipp til sjø.

Score: -

#### **4.2.4 Regional folkehelseplan 2018-2030 (Ikke vedtatt)**

Folkehelse er et samlebegrep som beskriver befolkningens helsetilstand, hva som påvirker helse og hvordan helse fordeler seg blant innbyggerne. Folkehelsearbeid handler om samfunnets samlede innsats for å opprettholde, bedre og fremme befolkningens helse gjennom å svekke faktorer som medfører helserisiko, og styrke faktorer som bidrar til bedre helse.

##### Vurdering:

Delutredningene om miljørisiko, støy- og luftforurensing og utslipp til resipient viser at tiltaket ikke medfører vesentlige endringer fra dagens situasjon som kan medføre negative konsekvenser for folkehelsen. Det vil ikke bli gitt tillatelse til deponi dersom et slikt anlegg er skadelig for helse og miljø, jf. Avfallsforskriften § 9.3.

Score: 0

#### **4.2.5 Regional plan for verdiskapning (ikke utarbeidet)**

Dette planarbeidet skal settes i gang i den gjeldende planperioden, jfr. Telemark fylkeskommune sin planstrategi 2016-2020. Planen skal ta med seg tema som omhandler samordning for å få til bedre helhet i arbeidet med næringsutvikling i de ulike sektorene i tillegg til ressursforvaltning og innovasjon/forskning. Bedre kobling mellom klimaarbeid, energi og næringsliv for å utnytte Telemark sine fortrinn blir viktig å drøfte.

Denne planen skal erstatte regionalplan for nyskaping og næringsliv, regional plan for reiseliv og FoU-strategien.

Vurdering:

Planen er ikke utarbeidet enda, og vurderes derfor ikke i denne rapporten.

Score: IR

#### **4.2.6 Regional plan for nyskaping og næringsutvikling (oppheves)**

Denne planen oppheves i «Regional planstrategi» og innarbeides i Regional plan for verdiskapning.

Regional plan for nyskaping og næringsutvikling ble vedtatt i fylkestinget 15.6.2011. Det legges opp til fem satsingsområder. Mål med planen er å stimulere til økt verdiskapning og høyere antall arbeidsplasser i privat næringsliv i Telemark. Planen gir retningslinjer for fylkeskommunens arbeid, gir signaler til øvrige aktører innen offentlig og privat sektor og inviterer 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:

Siden planen skal oppheves, vurderes den ikke. Se for øvrig «regional plan for verdiskapning».

Score: IR

#### **4.2.7 Regional plan for reiseliv og opplevelser 2011-2023 (oppheves)**

Denne oppheves i «Regional planstrategi», og innarbeides i Regional plan verdiskapning.

Planen gir retningslinjer for fylkeskommunens oppgaver.

Planen ble vedtatt i 2011 og er retningsgivende for arbeidet med utvikling av reiselivet fram mot 2024. Målet er at planen skal bli brukt av alle reiselivsaktører, slik at offentlige virkemidler blir brukt sammen med næringens egne ressurser på en effektiv og samordnet måte.

En regional plan er et samlet dokument for planområdet. Dette strategiske programmet realiseres gjennom et årlig handlingsprogram, som utvikles, avtales og gjennomføres for å iverksette prosjekter, tiltak og aktiviteter. Handlingsprogrammet rulleres årlig. I handlingsprogrammet for 2012 ble det gjennom høringsrunde med innspill fra næring og kommuner, besluttet at det skulle satses på følgende tre områder:

- Organisering av reiselivet
- Merkevarerbygging
- Fyrtårnstrategi/områdeutvikling

Vurdering:

Siden planen skal oppheves, vurderes den ikke. Se for øvrig «Regional plan for verdiskapning».

Score: IR

#### **4.2.8 Regional plan for samordnet areal og transport i Telemark 2015-25**

Planen ble endelig vedtatt av fylkestinget i Telemark 10.12.2014. Telemark fylkeskommune har laget en plan for bedre å kunne samordne arealbruken og de ulike transportformene. Planen har som mål å legge til rette for befolkningsvekst og en bærekraftig utvikling i Telemark. Befolkningsvekst skapes ved å velge løsninger som sikrer attraktivitet for bedrifter, beboere og besøkende. Bærekraft skapes

ved å velge areal- og transportløsninger som fremmer miljøvennlig transport, trafiksikkerhet, god folkehelse og god samfunnsøkonomi.

Vurdering:

Alternativ 1 innebærer miljøvennlig transport til sjøs som er en mer miljøvennlig transportform enn transport på vei. Nautisk sikkerhet til sjøs er et eget utredningstema i konsekvensutredningen. Det vil ikke transporteres avfall på vei og bane. Utredningen om trafiksikkerhet på land viser at utredningsalternativet forventes å gi marginale endringer i trafiksikkerheten i og ved området.

Dalen gruve ligger sentralt plassert i forhold til behandlingsanlegget på Langøya og avfallsprodusentene i Norden spesielt, og er i tråd med en samordnet areal- og transportplanlegging.

Ringvirkningsregnskapet viser at et deponi vil medføre nye 25 arbeidsplasser, som vil bidra til lokal utvikling gjennom forbruk av varer og tjenester.

Score: +

#### **4.2.9 Regional delplan for samordnet areal og transport i Grenland 2014-2025**

Delplanen er et samarbeid mellom de fire Grenlandkommunene. Målet med planen er å gjøre regionen til et attraktivt og bærekraftig sted å bo, arbeide og leve. Befolkningsvekst skal skapes ved å velge løsninger som sikrer attraktivitet for bedrifter, beboere og besøkende. Bærekraft skal skapes ved å velge areal- og transportløsninger som fremmer miljøvennlig transport, god folkehelse og god samfunnsøkonomi. Planen ble endelig vedtatt på fylkestinget 17. juni 2014.

Vurdering:

Ringvirkningsregnskapet viser at et deponi vil skape 25 arbeidsplasser. Flere arbeidsplasser kan gjøre det mer attraktivt å bo i regionen og bidra til befolkningsvekst.

Alternativ 1 innebærer miljøvennlig transport til sjøs som er en mer miljøvennlig transportform enn transport på vei.

Score: +

#### **4.2.10 Intermodal godstransport for Telemark og Vestfold**

Nasjonale myndigheter har en målsetning om å flytte en større andel av godstransporten fra vei til jernbane og sjø. Dette krever bedre jernbanestruktur til havnene og omlastningsarealer nær havnene. Planen ble vedtatt på fylkestinget i Vestfold og Telemark juni 2015.

Målet er at Telemark og Vestfold skal være et nasjonalt knutepunkt for miljøvennlig transport av gods på sjø og bane.

Planen nevner Grenland havn som er tilknyttet det nasjonale jernbanenettet med Brevikbanen/Brevikterminalen.

Vurdering:

Transport av avfall til Dalen gruve vil foregå med skip. Det vil ikke være noen transport av avfall på bane eller vei. Da det ikke vil benyttes flere transportformer, vurderes at intermodal godstransport for Telemark og Vestfold ikke er relevant for tiltaket.

Score: 0

#### **4.2.11 Konseptvalgutredning for Grenlandsbanen, juni 2016**

Dokumentet er en kort oppsummering av analysene og samtidig Jernbaneverkets drøfting og anbefaling for konsept for mulig sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen (Grenlandsbanen).

Et av de foreslåtte konseptene «hastighetskonseptet Y» går over Eidangerhalvøya med mulig stasjon for regiontog på Rugtvedt og stasjon for fjerntog i Eidanger.

Med bakgrunn i en helhetsvurdering, anbefaler Jernbaneverket videre planlegging med Fylkesplankonseptet, dobbeltspor, stopp i Porsgrunn og ett stopp til, primært Tangen. Konseptet optimaliseres videre i neste planfase for å finne et optimalt forhold mellom hastighetsprofil og kostnader for å få best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

##### Vurdering:

Jernbaneverket anbefaler et annet konsept enn det som eventuelt ville berøre Eidangerhalvøya. Transporten av avfall til gruvene vil ikke foregå på bane eller vei. All transport vil foregå med skip.

Score: 0

#### **4.2.12 Regional plan for vannforvaltning i vannregion Vest-Viken 2016-2021**

Fylkeskommunene Oppland, Telemark, Buskerud, Vestfold, Aust-Agder, Hordaland, Sogn og Fjordane og Akershus har vedtatt Regional plan for vannforvaltning i vannregion Vest-Viken 2016-2021. Buskerud fylkeskommune har oversendt vedtatt regional plan til sentral godkjenning på vegne av fylkeskommunene i vannregionen. Fylkeskommunene anmoder departementet om å godkjenne planen i tråd med fylkeskommunenes vedtak.

##### Vurdering:

Det er kartlagt lite forventet utslipp i forbindelse med skipstrafikk. Alternativ 1 vil medføre at avfallet vil transporteres på vann. Gode sikkerhets- og kontrollrutiner samt nasjonalt og internasjonalt lovverk vil forhindre forurensing og bidra til å beskytte vannet. Rapport om skipsulykke og ROS-analysen vil utrede risikoer ved skipstrafikk.

Utredning om miljørisiko konkluderer med at vannkvaliteten i gruvene skal overvåkes og forurenset vann må behandles i vannrenseanlegg før et eventuelt utslipp til sjø.

Score: 0

#### **4.2.13 Næringsutvikling i Grenland, muligheter og utfordringer, 2015**

En ny strategisk næringsplan i Grenland skal gi innspill til en samlet retning for vekst og utvikling i regionen. Dette er et kunnskapsgrunnlag som skal gi innspill til mål, strategier og satsingsområder.

Regionen gis nye muligheter for næringsutvikling gjennom strukturelle endringer og større investeringer. Hvordan regionen evner å utnytte disse til å skape næringsutvikling kan påvirke regionens fremtidige vekst og attraksjon. Funnene og anbefalingene i dokumentet er organisert rundt fem drivere for vekst i Grenland; regionens konkurransekraft, næringslivet, arbeidsmarkedet, kunnskapsmiljøene/FoUI og attraksjonskraft. Innenfor hvert av disse er det identifisert fortrinn og utfordringer som Grenland kan ta tak i.

I «Næringsutvikling i Grenland, muligheter og utfordringer» er det gjort følgende funn:

*Konkurransekraft*

Skien og Porsgrunn er motorer i regionen. Det skapes flest arbeidsplasser i byene (Porsgrunn og Skien).

Det er identifisert som en utfordring at det er lav veksttakt i næringslivet i regionen generelt og ulikt bidrag fra kommunene i regionen. Det er identifisert som en mulighet å utvikle næringslivet i aksene Brevik – Porsgrunn – Skien.

#### *Næringslivet*

Det er tro på økt vekst innenfor kunnskapstjenester og teknologi og det «grønne skiftet». Industri, som er den største næringen, spås å bli mindre dominant i fremtiden. Industrien effektiviseres, men skaper verdiskapningsvekst på tross av redusert sysselsetning.

Det er identifisert som en utfordring at veksten i Grenland skyldes primært produktivitetsøkning i næringslivet og i mindre grad sysselsettingsvekst og flere innbyggere.

#### *Arbeidstilbudet*

Arbeidskraftbehovet til bedriftene løses av arbeidstagere bosatt innad i regionen. Lav befolkningsvekst er en utfordring når nytt næringsliv skal etableres og eksisterende bedrifter skal vokse. Andelen av de som bor i Grenland, men jobber utenfor regionen har økt.

Det er identifisert som en utfordring at dersom Grenland skal tiltrekke seg kunnskapsarbeidsplasser må andelen innbyggere med høy utdanning øke. Høy arbeidsledighet generelt og spesielt blant unge er en utfordring for regionen.

#### *Kunnskapsmiljøene*

Det er identifisert som en utfordring at forskningsmiljøene i stor grad er knyttet opp mot de største bedriftene i regionen, og det å oppnå større sammenheng mellom kunnskapsmiljøenes forskningsprofil og sterkere koblinger mellom kunnskapsmiljøene og resten av næringslivet i Grenland synes å være en utfordring og en mulighet.

Det er identifisert som en mulighet at næringslivet bør engasjere seg ytterligere i kunnskapsmiljøenes forsknings- og utdanningsaktiviteter, og gi tydelige signaler om hva slags kunnskap og kompetanse de har behov for.

#### *Attraksjonskraft*

Grenland er en attraktiv region å bo i. Næringslivet er konsentrert i Skien og Porsgrunn med 80 prosent av arbeidsplassene. Aktiviteten er ellers spredt tynt utover i regionen.

Det er identifisert som en utfordring at Grenland har høy bostedsattraktivitet, men at det ikke er arbeidsmarkeder, næringsliv og kunnskapsmiljøer som trekker.

Det er identifisert som en mulighet at det at mange bor, men ikke jobber, gir muligheter for å rekruttere lokalt for nytt næringsliv.

#### Vurdering:

Siden «Næringsutvikling i Grenland, muligheter og utfordringer» er et kunnskapsgrunnlag som skal gi innspill til mål, strategier og satsingsområder anser ikke forslagsstiller at det er relevant å vurdere dokumentet i denne sammenhengen.

Score: IR

#### **4.2.14 Mer vekst i Grenland, delprosjekt 1, samfunnsanalyse, 2015**

Dokumentet er en analyse av næringsstruktur og samarbeid i Grenlandsregionen. Analysen er et supplement til Telemarksforskning «Regional analyse for Grenland 2014».

Analysen skal kartlegge samarbeidet i regionen og identifisere flaskehalsen for vekst. Analysen skal identifisere problemstillinger det bør arbeides videre med, og den skal være grunnlag for å søke om videre deltagelse i Kommunal- og moderniseringsdepartementets (KMD) byregionprogram fase 2.

I «Mer vekst i Grenland» er det gjort følgende funn:

Grenland har blitt stilt overfor store utfordringer i en tid hvor industri og produksjon i hele den vestlige verden legges ned, flagger ut eller effektiviserer og nedbemanner. Likevel har regionen hatt en positiv befolkningsvekst. Industrien er fremdeles svært viktig for regionens økonomi, selv om den sysselsetter langt færre personer i dag enn tidligere.

Grenland kan trolig oppfattes som attraktiv for industrivirksomheter, men bosatte og besøkende kan oppfatte Grenland som lite attraktivt. Dette kan iflg. analysen skyldes at kvalitetene i Grenland er ukjent utenfor regionen, eller at regionen mangler faktorer som må være til stede for å bli oppfattet som attraktiv.

Regionen har store muligheter ved å satse på industri og kunnskap relatert til industri. Teknisk kunnskap knyttet til industri kan bli en eksportartikkel for Grenland. Det ligger store muligheter i samarbeid mellom næringslivet og høyskolen. Utbygging av InterCity-triangelet, samt sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen vil gjøre at Grenland oppfattes som mye mer sentralt enn i dag. Grenland kan utvikles til et sentralt knutepunkt og vekstområde mellom Oslo og Kristiansand. Regionen har behov for å stå sammen og tale med en stemme.

##### Vurdering:

Siden «Mer vekst i Grenland» er en analyse, og skal indentifisere problemstillinger det bør arbeides videre med, anser ikke forslagsstiller at det er relevant å vurdere dokumentet i denne sammenhengen.

Score: IR

#### **4.2.15 Kartlegging av næringsarealer i Grenland, Telemark fylkeskommune, juni 2015**

Dokumentet er en kartlegging av regionens næringsarealer, og må leses sammen med samfunnsanalysen (4.2.14). Dokumentet er en direkte oppfølging av Strategisk næringsplan for Grenland 2012-2015 og Samordnet plan for areal- og transport i Grenland 2015.

Med næringsarealer menes i denne rapporten arealer til krevende industri, småindustri, tjenesteyting, terminaler, reiseliv/opplevelser, logistikk og sentrumsarealer. Produksjonsarealer til naturbasert næring som jordbruksarealer, arealer til fiske i sjø, og skogbruksarealer omfattes ikke av kartleggingen.

Kartleggingen viser at Grenland har stor næringsarealreserve, men likevel behov for grundigere analyser på noen felt. Regionens utfordring er ikke knyttet til mengden næringsarealer, men kvaliteten og beliggenheten til næringsarealene. Krevende industri er først og fremst lokalisert rundt Frierfjorden.

Det er forsøkt å få full oversikt over regionens næringsarealer, og hva som reelt sett er ledige arealer for de som vil etablere eller utvide virksomhet i Grenland. Det er brukt gjeldende kommuneplaner og reguleringsplaner for å identifisere alle næringsarealer.

Vurdering:

Det er ikke identifisert ledig areal til krevende industri i utredningsområdet, og Dalen gruve er ikke nevnt i dokumentet. Vi vurderer for øvrig at et deponi for behandlet uorganisk farlig avfall faller inn under kategorien «krevende industri». Foreslått kai i Kongkleiv berører heller ikke et areal som er avsatt til næring.

Score: 0

**4.2.16 Telemarksforskning. Regional analyse for Grenland 2016, Næringsutvikling, befolkningsutvikling, utdanning og scenarier, 75/2016.**

I notatet gis en beskrivelse av utviklingen i Grenland med hensyn til arbeidsplassutvikling, næringsutvikling, befolkningsutvikling og pendling. Utviklingen er analysert med hjelp av *Attraktivitetsmodellen*, og det er utarbeidet ulike scenarier for framtidig befolknings- og arbeidsplassvekst. Hensikten med modellen er å analysere flytting og arbeidsplassvekst i næringslivet, få fram hva som er forårsaket av strukturelle forhold og hva som skyldes stedets egen attraktivitet for bosetting og ulike typer næringsliv.

Analysen viser at antall arbeidsplasser i Grenland har svakere utvikling enn ellers i landet i 2015. Grenland har ikke vært en attraktiv næringsregion. Det er vist ulike scenarier for utvikling i antall arbeidsplasser og folketall i Grenland frem til 2030.

Vurdering:

Siden dette er en analyse, og ikke inneholder mål, anser ikke forslagsstiller at det er relevant å vurdere dokumentet i denne sammenhengen.

Score: IR

**4.3 Kommunale planer****4.3.1 Kommuneplan Porsgrunn kommune**

Kommuneplanen er kommunens overordnede styringsdokument, og omfatter en samfunnsdel med handlingsdel (handlingsprogram) og en arealdel.

Kommuneplanenes samfunnsdel 2013-2025 (vedtatt september 2013) omtaler hvordan Porsgrunn skal utvikle seg som kommune og organisasjon frem mot 2025. Det er lagt opp til fire satsingsområder i samfunnsdelen. Disse skal være et hjelpemiddel til å gjøre gode fremtidsrettede valg: En god kommune å bo i, en fremtidsrettet byutvikling, et nyskapende og variert næringsliv, en organisasjon med evne til endring og forbedring. Innenfor rammen av de fire utviklingsmålene er det to hovedutfordringer som samfunnsdelen vektlegger som særlig viktige; befolkningsvekst og barn og unge.

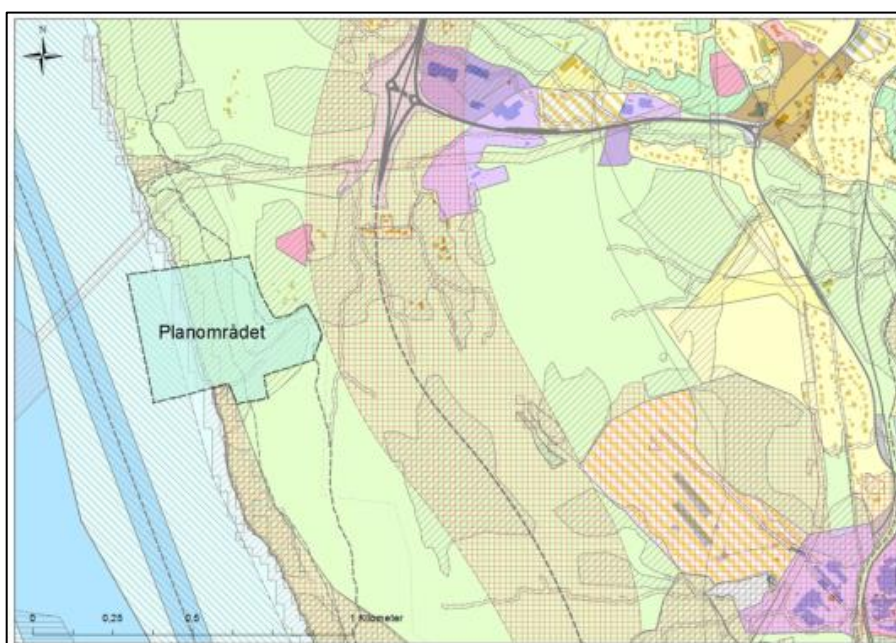
Kommuneplanenes arealdel for Porsgrunn kommune ble vedtatt i bystyret 26.3.2015 og gjelder for perioden 2014-2025. De juridisk bindende dokumentene til arealdelen er plankartet og bestemmelsene/retningslinjene.

Av planbeskrivelsen fremgår det at industrien fortsatt er viktig for sysselsettingen i Porsgrunn selv om det har vært en nedgang i antall arbeidsplasser i kommunen for å kunne tilpasse seg den internasjonale konkurransen. Industri skal ha beliggenhet nær hovedfartsårer som riksveier eller med havnfasiliteter.

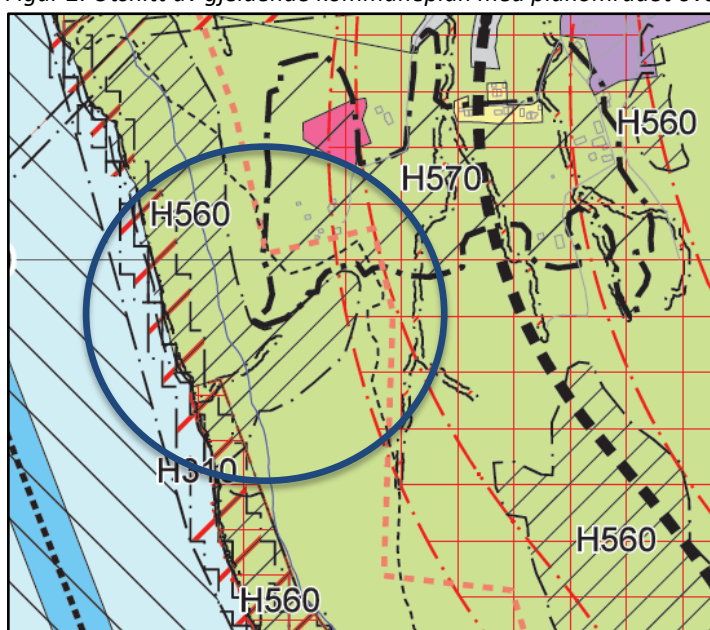


Kommuneplanens mål som er aktuelle for planen:

- Hovedutfordring er å skape arbeidsplasser og befolkningsvekst. For å få til dette må kommunen og regionen være attraktiv for innflyttere og næringsliv. Legge opp til en næringsvekst i forhold til befolkningsvekst.
- Det er lagt til enkelte utvidelser av næringsarealer i forhold til forrige kommuneplan. Utvikling av næring/arbeidsplasser bør hovedsakelig skje innenfor bybåndet. Kontorvirksomheter bør fortrinnsvis lokaliseres i bysentrum. Industrivirksomhet som kan medføre luft- og støyforurensing eller utslipp til vann, bør lokaliseres til Voldsfjorden/Frierfjorden. Lager- og logistikkvirksomheter bør lokaliseres til overordnet vegnett (E18 og Rv 36)



Figur 2: Utsnitt av gjeldende kommuneplan med planområdet over bakken inntegnet av Multiconsult.



Figur 3: Mindre utsnitt av gjeldende kommuneplan med ca. markert planområde over bakken.

Landområdet i planområdet er i kommuneplanen hovedsakelig vist som LNFR-område for tiltak basert på gårdens ressursgrunnlag. Deler av LNFR-området er avsatt med hensynssone H560 - bevaring av naturmiljø, og hensynssone H570 - bevaring av kulturmiljø. Vest i planområdet – mot Frierfjorden – berøres soner for ras- og skredfare, gitt ved hensynssone H310 - faresone ras og skred. Planområdet strekker seg også ut i Frierfjorden og omfatter her områder avsatt til bruk og vern av sjø og vassdrag.

Det er markert en eksisterende turvei (stiplet sort strek) («Frierstien») gjennom området som berører deler av planområdet.

På kartet er det også markert strandlinje (stiplet rød strek) (RPR) og 100 meters strandsone (blå linje).

Område mot sør markert med røde firkanter er sone for båndlegging etter lov om naturvern (H720). Dette arealet er ikke berørt av planområdet.

Konsesjonsområdet under kote 0 er ikke avsatt til deponi i kommunes arealdel.

#### Vurdering:

Ringvirkningsregnskapet viser at et deponi vil skape 25 arbeidsplasser, og at ved en eventuell etablering av virksomhet i Brevik, vil NOAHs ansatte gjennom skatter årlig bidra med over 1,7 millioner kroner til lokalsamfunnet i Brevik. Videre viser regnvirkningsregnskapet at NOAHs ansatte vil bidra til lokal utvikling gjennom forbruk av varer og tjenester.

Når det gjelder at industrivirksomheter bør lokaliseres til Frierfjorden, er dette i tråd med alternativ 1 siden tunellåpningen og kai legges her.

Alternativ 1 vil innebære omregulering av arealer som er avsatt til LNF, innenfor 100-meters strandsone i Frierfjorden.

Den viste planavgrensningen i figur 2 berører trolig et langt større areal enn det som eventuelt kommer til å bli regulert i en fremtidig planprosess. Turstien og hensynssone bevaring kulturmiljø og arealet foran RPR strandlinje forutsettes ikke berørt.

Forslagsstiller forutsetter at alle hensynsoner (faresone ras og skred, og bevaring naturmiljø) blir videreført i en eventuell reguleringsplan. Det vil ikke være andre fysiske tiltak enn kai og tunellåpning, og sikringstiltak i fjellsiden.

Score: -

### **4.3.2 Kommunedelplan for klima og energi – Skien og Porsgrunn 2018-2025**

En klima- og energiplan (KEP) er kommunens plan for å redusere energibruk og klimagassutslipp. Dette kan gjøres på flere måter, både gjennom å gjøre egen virksomhet mer klima- og energivennlig, men også gjennom å påvirke samfunnet som helhet.

Under «næringsliv og teknologi» påpekes det at det må skje en overgang til produkter og tjenester som gir betydelig mindre negative konsekvenser for klima- og miljø enn i dag, og at innovasjon og teknologiutvikling er en av nøklene til det grønne skiftet. Det påpekes at industrien i Grenland har et stort potensial for å redusere utslipp ved å velge mest mulige energieffektive løsninger og grønn teknologi. Det er oppført som mål at Porsgrunn og Skien gjennom rammebetingelser og planforutsetninger skal bidra til grønn næringsutvikling i regionen. Videre skal kommunene samarbeide med næringsliv og FoU-institusjoner i arbeidet med tiltak for å oppfylle lokale energi- og klimamål.

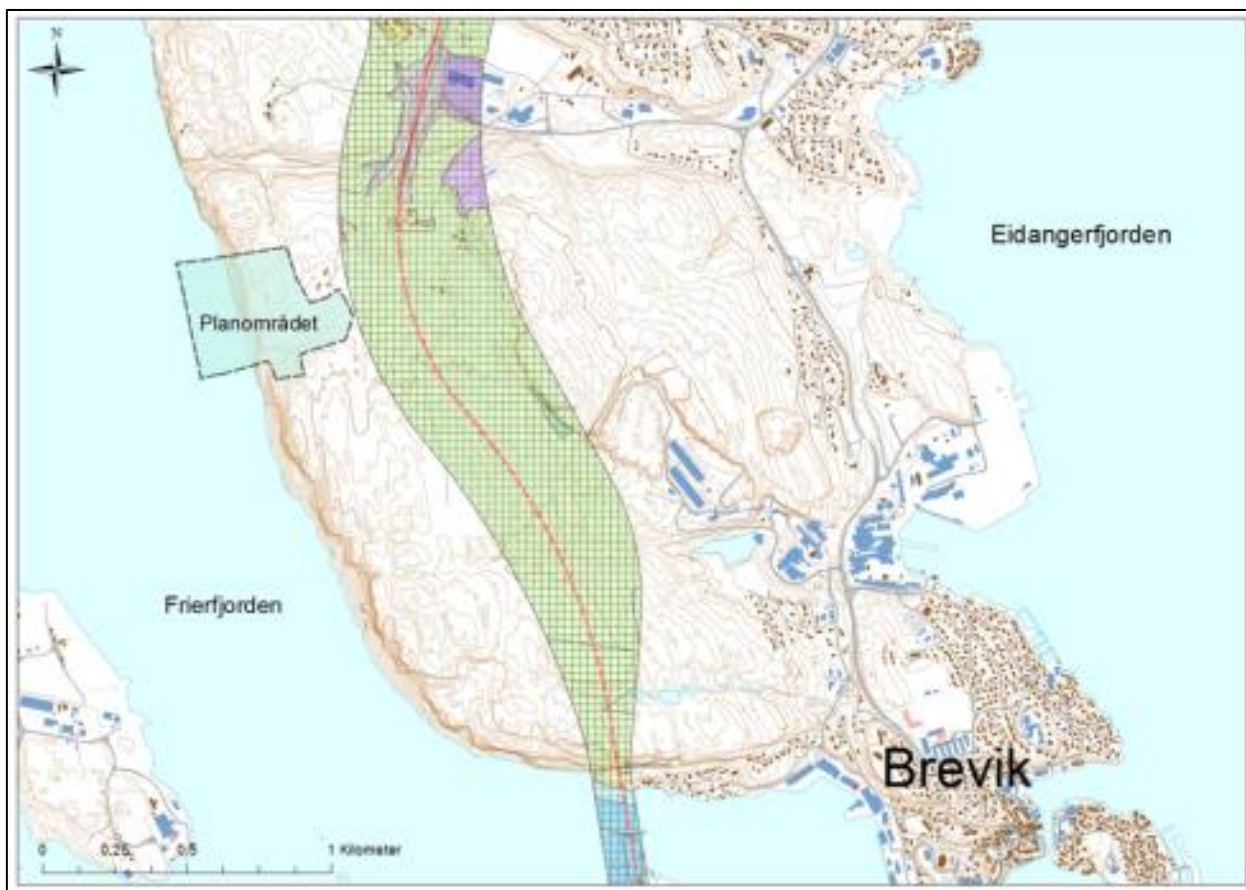
Vurdering:

All transport av avfall til deponiet vil foregå med bulkskip. Disse vil være batterihybrider med elektrisk gravemaskin for lossing. Hovedmotor vil være diesel/biodisel med SCR anlegg. Skipene vil være designet slik at de seiler inn til Brevik på batteri, loss elektrisk og seiler ut på batteri. Landstrømsanlegg vil gjøre at innseiling, lossing og utseiling vil være fullelektrisk. Transporten bidrar til å begrense utslipp av CO<sub>2</sub>. Ved en eventuell etablering av virksomhet i Brevik skal NOAH bruke fornybar energi, og har en ambisjon om 95 prosent fossilfri maskindrift.

Score: 0

#### 4.3.3 Kommunedelplan for E18 Langangen – Bamble

Planområdet grenser i øst mot et område som er avsatt til båndlagt område for kommunedelplan, E18 Langangen – Bamble, se figur 4. Arealet er vist i kommuneplanen, se figur 2 og 3. Strekningen inngår i et større prosjekt for ny E18 Langangen – Rugtvedt, utarbeidet av Statens vegvesen, og vil redusere reisetidene mot Sørlandet. Kommunedelplanen ble vedtatt av bystyret i Porsgrunn kommune 3. september 2015.



Figur 4: Kommunedelplan for E18 Langangen - Bamble med markert planområde over bakken.

Vurdering:

En eventuell reguleringsplan må forholde seg til E18-tunellen. Adkomsttunell fra Frierfjorden til Dalen gruve går mye dypere enn E18-tunellen (ca. 20 m), og vurderes ikke å være i konflikt. Dette omtales i egen temautredning om kai og tunell.

Score: 0

## 4.4 Reguleringsplaner

### 4.4.1 Regulerings situasjon på planområdet

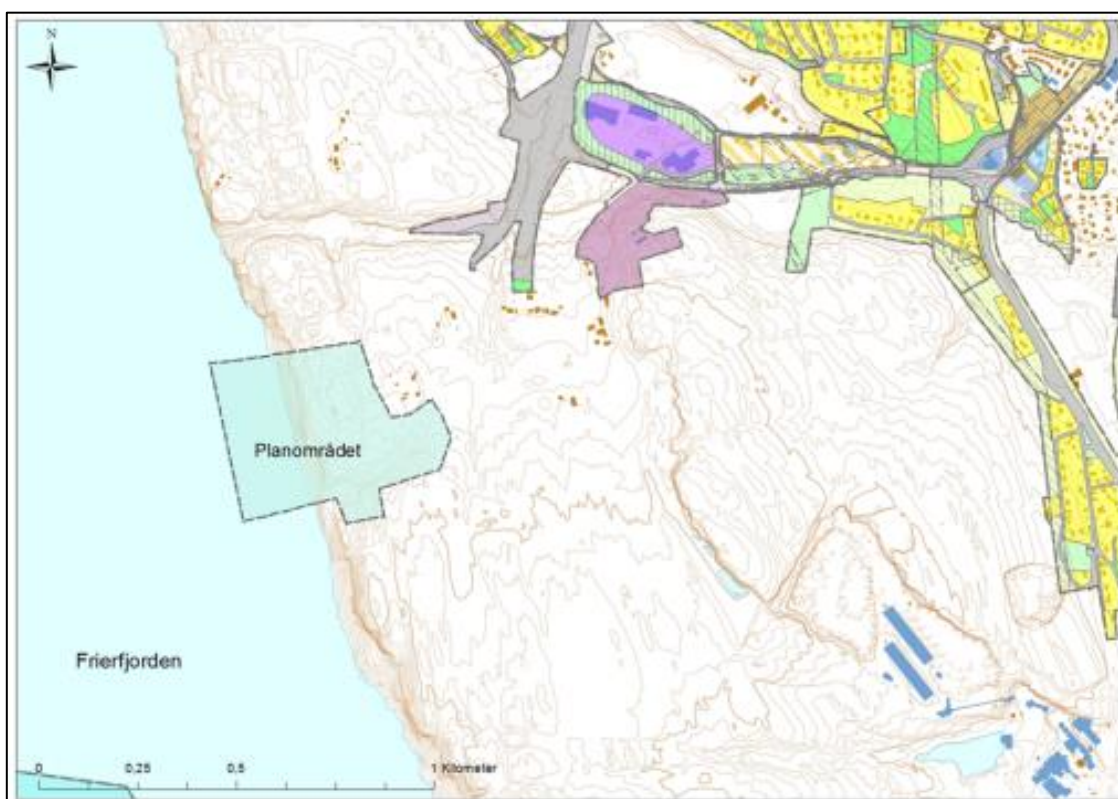
Planområdet over bakken er i dag uregulert.

Vurdering:

Score 0.

### 4.4.2 Gjeldende nærliggende reguleringsplaner

Kart i figur 5 viser nærliggende reguleringsplaner:



Figur 5: Reguleringsplaner i området med markert planområde over bakken.

#### Detaljreguleringsplan for E18 Langangen – Rugtvedt, Regulering sør; Kjørholt - Rugtvedt.

Strekning; Kjørholt – Bamble ble vedtatt av bystyret i Porsgrunn kommune 16.3.2017 og er vist i figur 6. Hensikten med planen er å legge til rette for en parsell av ny firefelts E18, og at ny tunell kan sprennes ut samtidig som eksisterende Kjørholt tunell skal rehabiliteres. Anleggsarbeidene for parsellen er under utførelse.

Planforslaget omhandler etablering av 4-felts motorvei mellom Kjørholt og Rugtvedt, en strekning på ca. 3,5 km. Fra Kjørholt går veien i en ca. 2 240 m lang tunell før veien går over på ny Grenlandsbru over Frierfjorden. På sørsiden av Frierfjorden går veien inn i en ny tunell, Bambletunellen, på ca. 750 m. Den nye veien går parallelt på vestsiden av dagens E18.





Figur 6: Avgrensning av planområdet for ny E18 (Kilde: Nye veier, planbeskrivelse E18 Langangen – Rugtvedt, Regulering Sør, Kjørholt – Rugtvedt)

#### Vurdering:

En eventuell reguleringsplan må forholde seg til E18-tunellen. Adkomsttunell fra Frierfjorden til Dalen gruve går mye dypere enn E18-tunellen (ca. 20 m), og vurderes ikke å være i konflikt. Dette omtales i egen temautredning om kai og tunell.

Ingen av de gjeldende og nærliggende reguleringsplanene kommer i konflikt med utredningsalternativets planområdet over og under bakken.

Score: 0

## 5 Oppsummering og konklusjon

Dette kapittelet oppsummerer planforslagets samsvar eller motstrid med dokumentene som er presentert i rapporten. Tabell 3a og 3b viser en forenklet fremstilling av den tekstlige vurderingen som er gjort i rapportens hoveddel.

### 5.1 Oppsummering

Tabell 3a: Tegnforklaring vurdering

Vurdering	
++	Alternativet bidrar i stor grad til å oppnå målsetningene
+	Alternativet bidrar til å oppnå målsettingene
0	Alternativet har ingen eller uvesentlig effekt på målsetningene
-	Alternativet reduserer mulighetene for å at målsetningene kan oppnås
--	Alternativet motvirker at målsetningene kan oppnås
IR	Dokumentet er ikke relevant

Tabell 3b: Oppsummering av vurdering av samsvar og motstrid med målsetninger

Dokument	Vurdering av samsvar/motstrid med målsetninger
<b>Nasjonale retningslinjer, føringer og strategier</b>	
Kongelig resolusjon – Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging	+
Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene	0
Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging	+
Rikspolitiske retningslinjer for styrking av barn og unges interesser	0
Rikspolitiske retningslinjer for planlegging i kyst- og sjøområder i Oslofjordregionen, Østfold, Akershus, Oslo, Buskerud, Vestfold og Telemark	-
Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging	0
Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging	-
Fra avfall til ressurs – nasjonal avfallsstrategi	++
Nasjonal transportplan	+
Den europeiske Landskapsvernkonvensjon	-
<b>Regionale planer</b>	
Regional planstrategi 2016-2020 – Bærekraftige Telemark	0

Regional klimaplan for Telemark 2019-2026	-
Regional plan for kystsonen i Telemark 2018-2028	-
Regional folkehelseplan 2018-2030	0
Regional plan for verdiskapning	IR
Regional plan for nyskaping og næringsutvikling	IR
Regional plan for reiseliv og opplevelser 2011-2023	IR
Regional plan for samordnet areal og transport i Telemark 2015-25	+
Regional delplan for samordnet areal og transport i Grenland 2014-2025	+
Intermodal godstransport for Telemark og Vestfold	0
Konseptvalgutredning for Grenlandsbanen	0
Regional plan for vannforvaltning i vannregion Vest-Viken 2016-2021	0
Næringsutvikling i Grenland, muligheter og utfordringer	IR
Mer vekst i Grenland, delprosjekt 1, samfunnsanalyse	IR
Kartlegging av næringsarealer i Grenland, Telemark fylkeskommune	0
Telemarksforskning. Regional analyse for Grenland 2016, Næringsutvikling, befolkningsutvikling, utdanning og scenarier	IR
<b>Kommunale planer</b>	
Kommuneplan Porsgrunn kommune	-
Kommunedelplan for klima og energi – Skien og Porsgrunn 2018-2025	0
Kommunedelplan for E18 Langangen – Bamble	0
<b>Reguleringsplaner</b>	
Reguleringssituasjon på planområdet	0
Gjeldende nærliggende reguleringsplaner	0

## 5.2 Konklusjon

Utredningsalternativ 1 vil for de fleste av dokumentene ha ingen eller liten effekt på målsetningene i dokumentene.

En del av dokumentene er utredninger, kartlegginger og analyser som ikke inneholder egne målsetninger. Disse er vurdert som ikke relevant for temaet i denne temautredningen.

I de dokumentene som inneholder målsettinger om naturmangfold er det vurdert at utredningsalternativet reduserer mulighetene for at målsetningene kan nås.

Siden alternativ 1 innebærer miljøvennlig transport av avfallet frem til gruvene, og bidrar til flere arbeidsplasser og lokal samfunnsøkonomisk verdiskapning, er det vurdert at alternativet bidrar positivt til måloppnåelse i de dokumentene hvor dette er definerte målsetninger.