

P L A N P R O G R A M

DETALJREGULERING

(reguleringsendring)

HSI sentrum nord.



Harstad Skipsindustri as

juni 2015



A3 ARKITEKTKONTOR AS

Fagansvarlig planprogram og plan



Fagansvarlig utredninger

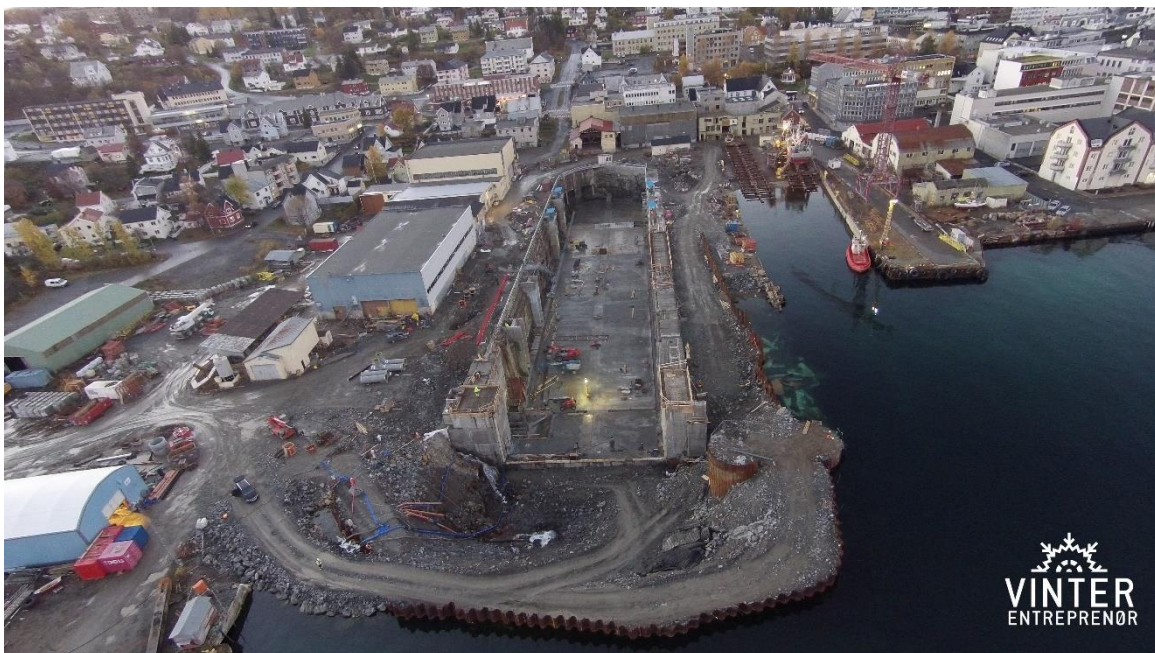
FORORD

Planprogrammet er første trinn i utarbeiding av privat forslag til *reguleringsendring* for planområdet Kaarbø nord. I gjeldende plan er området betegnet: *Kaarbøverkstedet, dokkhall, utfylling mm.*

Planprogrammet er utarbeidet av tiltakshaver Harstad Skipsindustri AS etter preliminære drøftinger med Areal- og byggesakstjenesten i Harstad kommune og etter at forslag til planprogram har vært ute på høring og offentlig ettersyn.

Planprogrammet redegjør for tiltakshavers intensjoner og hvilke formål og tiltak man ønsker å legge til rette for. Planprogrammet redegjør videre for hvordan planprosessen skal gjennomføres, hvordan krav i Plan- og bygningsloven til reguleringsprosessen blir ivaretatt og drøfter de problemstillinger som er tatt opp i planmøtet med kommunen og i uttalelser fra myndigheter og andre i forbindelse med høring/offentlig ettersyn.

Endelig planprogram fastsettes av Harstad Kommune.



Oversiktsbilde planområde med dokk under bygging.

Harstad, 30. 06 2015

A3 arkitektkontor as

Erling-A. Johansen

sivilarkitekt

I N N H O L D

	SIDE
Forord	2
Innhold	3
1. INNLEDNING	4
2. SAMMENDRAG	5
3. PLANSTATUS	6
3.1 Arealplaner for området	6
3.2 Byggeprosjekter og utbyggingsplaner i området	6
3.3 Momenter fra innledende planmøte med kommunen	6
4. PLANENS INNHOLD	7
4.1 Hovedmålsetting	7
4.2 Planområdet	7
4.3 Atkomst	8
4.4 Parkering	9
4.5 Område for industri	10
4.6 Områder for annen næringsbebyggelse	10
4.7 Område for boligbebyggelse	10
4.8 Område for kultur- og næringsformål	11
4.9 Kulturhistorisk Miljø. Bevaringsverdige bygninger og anlegg	11
4.10 Stien langs sjøen	12
4.11 Tekniske anlegg	12
4.12 Grunnforhold. Forurensset grunn	12
PLANPROSESSEN	12
5.1 Generelt	12
5.2 Vurdering av alternativer	12
5.3 Opplegg for medvirkning	13
5.4 Framdriftsplan	13
6. SÆRLIG BERØRTE INTERRESSER	14
7. UTREDNINGER I PLANARBEIDET	14
7.1 Generelt	14
7.2 Metoder i utredningsarbeidet	15
7.3 Utredningstema	17

1. INNLEDNING

Harstad skipsindustri AS har en historie tilbake til 1895. Fremveksten av Harstad som by og etableringen av denne industrien, hang nært sammen. Denne lange og uavbrutte historien har hatt opp- og nedturer, men den sterke tradisjon og de kompetente fagmiljøene har alltid sørget for at man har kommet tilbake. Og alltid klar til ny vekst når marked og betingelser stemmer.

Harstad Skipsindustri har i dag en aktivitet med ca. 90 millioner i årsumsetning og 80 – 90 årsverk med gode resultater. Det er nylig investert nærmere 100 millioner i å utvide dokken og gjøre den dypere, samt betydelige miljøinvesteringer og annen modernisering av anleggsområdene. Dette skal gjøre oss i stand til å betjene de tradisjonelle kundegruppene, slik som fiskeflåten, hurtigruteflåten og marinefartøyene, men også gi grunnlag for vekst og nye markedssegmenter.

I april 2014 ble ny reguleringsplan for planområdet *Harstad Skipsindustri – Sentrum syd*, som omfatter søndre del av verftsområdet i sentrum, godkjent. Planen legges til rette for å utvikle området til variert næringsvirksomhet. Målet er å utvikle et maritimt kluster for næringsvirksomhet rettet mot skip- og offshorenæringen. Statoil har allerede bestemt seg for å flytte hit og nybygg til selskapet er under bygging.

Den planen som nå skal utarbeides, utgjør trinn to i utvikling og vitalisering av det gamle verftsområdet i sentrum. Den omfatter nordre del av verftsområdet, nærmest bykjernen. Her skal verkstedvirksomheten samles i et *kompaktverft* rundt den nye tørrdokken. Konsentrasjon av verftets virksomhet her, og samordning med virksomheten Harstad Skipsindustri har i Samasjøen, gjør at sentrumsnære arealer kan frigjøres til andre formål. Verftet skal ikke beslaglegge mer areal i sentrum enn nødvendig, overflødig areal skal frigjøres til sentrumsutvikling.

Harstad, 30.06.2015

Harstad Skipsindustri AS

Ola Karlsen

daglig leder

2. SAMMENDRAG

Verkstedområdet skal komprimeres til et *kompaktverft*, arealet til industriformål reduseres dermed i forhold til dagens plan.

Areal som frigjøres reguleres til næringsformål, kultur og boliger.

Veneinteresser (kulturminner) innenfor planområdet skal avklares.

Verftet og næringsarealer sør for veftet sikres ny atkomst fra sør, via Klubbveien.

3. PLANSTATUS

3.1 Arealplaner for området

I Kommuneplanens arealdel er dette området innenfor Næringsområde E6, med formål: *Område for transportbedrifter, verkstedtjenester og salg, industriell produksjon og tjenesteyting, maritim mekanisk tjenesteyting.*

Næringsområdet til Harstad Skipsindustri AS er delt i 2 reguleringsplaner.

Gjeldende plan for det området dette planarbeidet omfatter er *Plan 370 – Kaarbøverkstedet, dokkhall, utfylling mm.* Den ble vedtatt 20. mai 2000. Reguleringsformålet er i hovedsak industri, i tillegg en liten del med boligformål. Planen hjemler bygging av hall over dokken.

I sør grenser planområdet mot *Plan 598 – Harstad Skipsindustri*, som ble godkjent 30.04. 2014. Den planen legger til rette for å utvikle det tidligere industriområdet til variert næringsvirksomhet.

I nord grenser planen til reguleringsplanen for kvartal 24, som er regulert til blandet formål: forretning, bolig og kontor.

Videre pågår reguleringsplanarbeid for Harstad Havn nord for planområdet. I sjøfronten vil denne planen grense mot planen for havna.

Planområdet ligger innenfor *Sentrumspanen* som er under utarbeidelse og forventes ferdig i 2015. Planarbeidet er samordnet med sentrumspanarbeidet

3.2 Byggeprosjekter og utbyggingsplaner i området

Innenfor planområdet er ny tørrdokk ferdigstilt i 2015.

Sør for planområdet pågår bygging av nytt administrasjonsbygg for Statoil. Prosjektet hadde byggestart i april 2015 og ferdigstillelse er beregnet primo 2017.

3.3 Momenter fra innledende planmøte med kommunen.

I innledende planmøte med Areal- og byggesaksseksjonen ble det konkludert med at kommunen anbefaler at planarbeidet gjennomføres. I møtet ble en del forutsetninger for planarbeidet påpekt:

De viktigste er:

- Hovedhensikten med planarbeidet er å begrense industriarealet til det som trenges for å drive et kompakt verft og dermed frigjøre arealer til byutvikling.
- Planområdet må inkludere nødvendig areal for å sikre tilfredsstillende atkomst til verftsområdet.
- Kommunen konkluderer med at planen kan ha *vesentlig virkning for miljø og samfunn* og må behandles etter Forskrift om konsekvensutredning – Vedlegg III.

Kommunens krav til utredningstemaer er listet opp i referatet. Det ble presisert at utredningene i stor grad kan bygge på utredninger som ble gjennomført for tilstøtende plan: *Harstad Skipsindustri*.

- Planområdet inngår i Riksantikvarens «NB! Register» over nasjonale kulturhistoriske bymiljøer og området inneholder flere bygg som er registrert i SEFRAG registeret. Kulturminner og kulturmiljøer må derfor vies oppmerksomhet i planarbeidet.

4 PLANENS INNHOLD

4.1 Hovedmålsetting

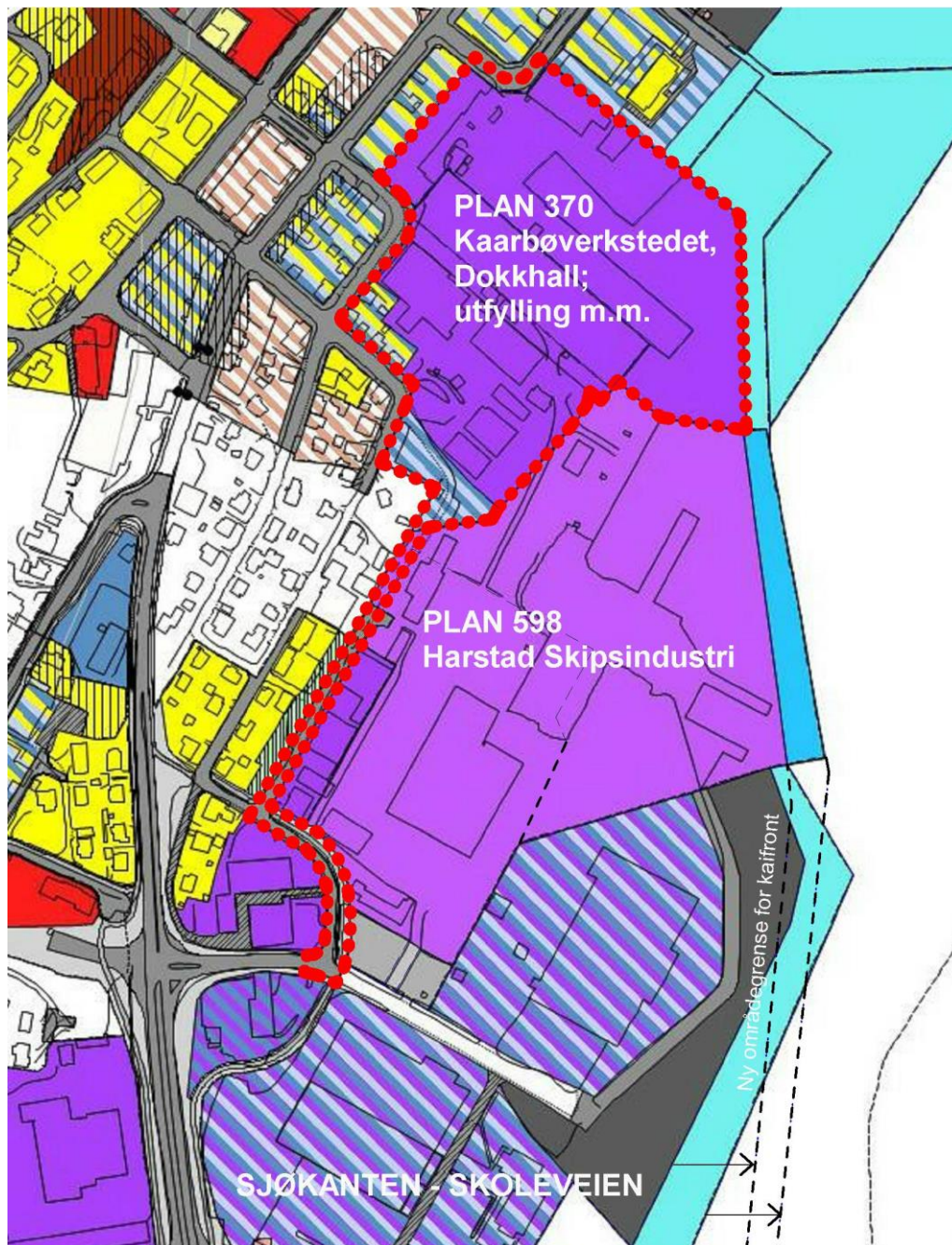
Målsetting med planarbeidet er:

- Begrense industriarealet til det som trengs for å drive et kompakt verft med den nye tørrdokka som det sentrale element.
- Frigjøre arealer som verftet ikke har behov for til andre formål (byutvikling).
- Sikre tilfredsstillende atkomst til verftet og området for øvrig.
- Avklare verneinteressene innenfor området på en måte som både ivaretar kulturhistoriske verdier og eiers behov for næringsutvikling på en balansert måte.

4.2 Planområdet

Planområdets avgrensning er i hovedsak den samme som for gjeldende reguleringsplan, plan nr.370. Dette er i tråd med anbefaling fra kommunens Areal og byggesakstjenesten i forhåndskonferansen. Mindre justeringer av plangrensen kan bli aktuelt.

Mot sør er hele Klubbveien inklusive krysset i Margrethe Jørgensens vei tatt med i planområdet. Dette fordi Klubbveien blir hovedatkomst til verftet.



Planområdet markert med rød prikker.

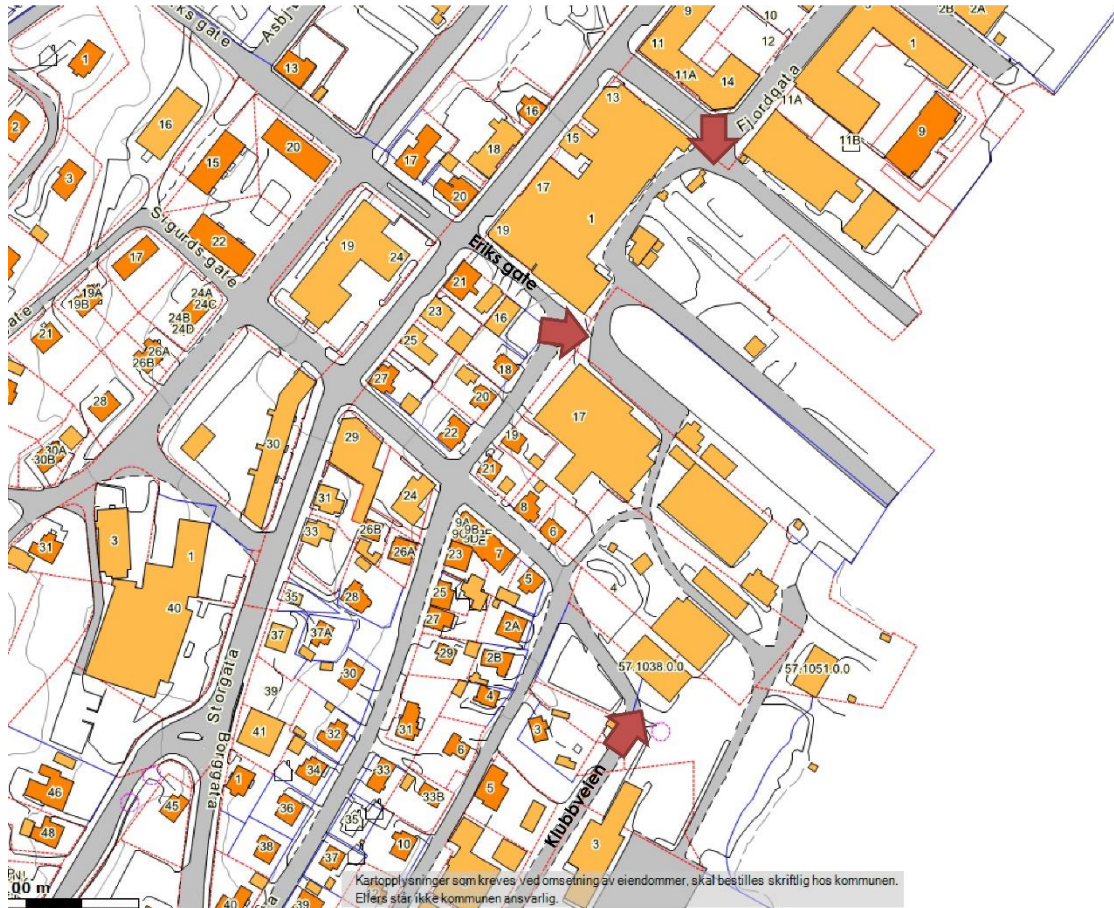
4.3 Atkomst

”Harstadpakken” fra Statens Vegvesen og Troms Fylkeskommune har som mål å sikre en god framtidig trafikk-løsning for byen med vesentlig mindre trafikkbelastning på sentrum. Sør for sentrum skal det etableres rundkjøring og tunellinnslag i krysset RV 83/Margrethe Jørgensens vei.

I tråd med målsettingen i ”Harstadpakken” planlegges ny atkomst til området fra sør, via rundkjøringen på RV83 og fram til planområdet lang Klubbveien. Skipsverftet og ny bebyggelse sør for dokka skal betjenes av denne atkomsten.

Ny bebyggelse nord for dokka får atkomst fra Fjordgata/Verftsgata, der det gamle verftet hadde sin hovedatkomst.

I tillegg blir det lagt til rette for personatkomst ved nordenden av dokka, fra krysset Fjordgata/Eriks gate.



4.4 Parkering

Planen skal legge til rette for parkering i samsvar med utkast til sentrumsplan, som innebærer begrensning i bakkeparkering til 10 % av det antall plasser som planen krever.

Planen skal legge til rette for å bygge parkeringshus på eiendommen 57/1037 ved nordre ende av Klubbveien. Dette skal betjene verftet og ny bebyggelse sør for verftet.

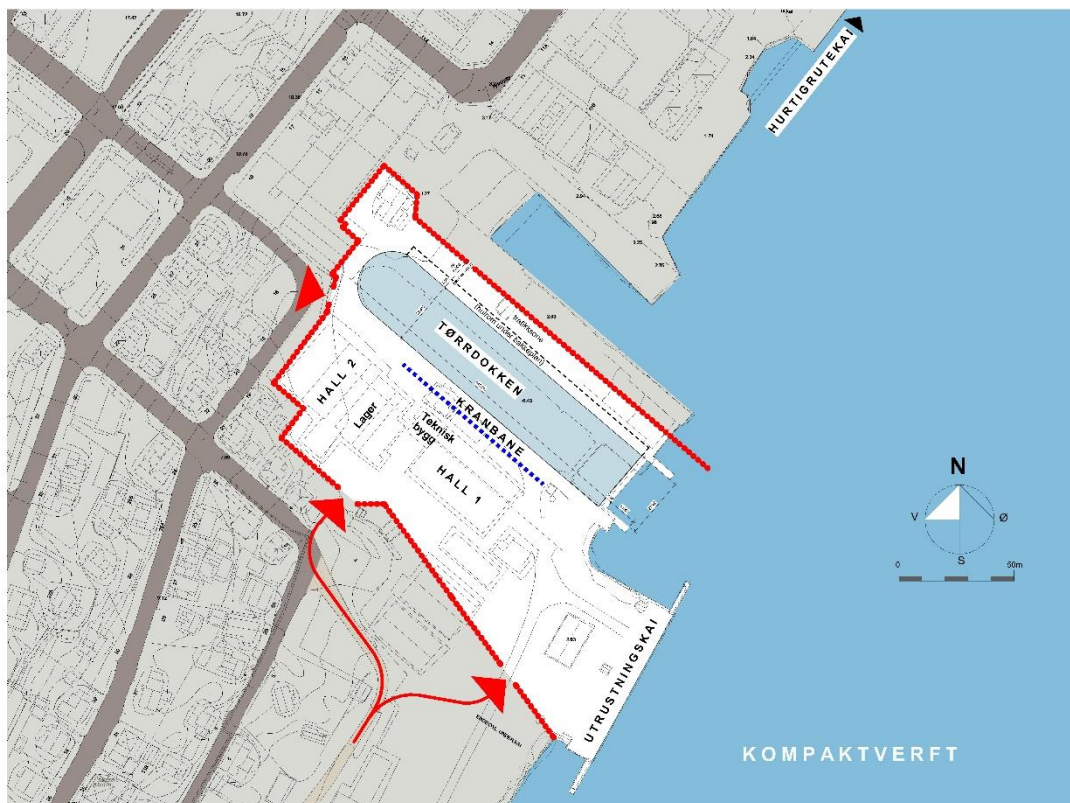
For øvrig forutsettes parkeringen løst med bakkeparkering, begrenset til 10 % av samlet antall, og parkering i 1. etasje på ny bebyggelse. For bebyggelse nord for dokka kan det være aktuelt å benytte frikjøpsordning for deler av parkeringskravet.

Sykkelparkering skal løses i tilknytning til parkeringshuset eller i tilknytning til det enkelte byggeprosjekt. Krav om sykkelpassering skal nedfelles i planbestemmelsene.

4.5 Område for industri.

Skipsverftets virksomhet konsentreres til en kompakt verkstedområde rundt den nye dokka. I verftsområdet inngår også utrustningskaia, som ligger utenfor planområdet. De gamle slippene skal fases ut og kranbanen skal flyttes til sørsiden av dokka.

Planen skal hjemle bygging av hall over dokka, som i dagens plan.



4.6 Område for annen næringsbebyggelse.

Sør-vest for verftet reguleres areal for ny næringsbebyggelse.

Nordvest for verftet, mellom dokka og den gamle slippen, skal planen legge til rette for et høgt, smalt næringsbygg. Dette reguleres med forholdsvis stor byggehøyde slik at det danner en overgang mellom den store dokkhallen og den lavere sentrumsbebyggelsen på nordsiden. Denne bygningen skal også danne en støyskjerm mellom verftet og boligbebyggelsen lenger nord.

4.7 Område for boligbebyggelse

Planen skal legge til rette for å bygge boliger på nordsiden av den gamle slippen, der det i dag står 2 verkstedhaller. Dette forutsetter at de to hallene ikke vernes. Det forutsettes at 1. etasje skal benyttes til næring og parkering, mens etasjene over bakkeplan blir boliger.

4.8 Område for kultur- og næringsformål.

I nordvestre del av planområdet er det en stripe med bebyggelse mellom Verftsgata og Eriks Gate som tidligere har vært benyttet av verftet. I begge endene av dette er det bygninger som vurderes vernet. Nærmest sentrum ligger den gamle administrasjonsbygget til skipsverftet og i motsatt ende støperiet. Dette arealer planlegges til kultur og næringsformål med de vernverdige byggene integrert. Her planlegges funksjoner som museum, bevertning og annen næringsvirksomhet.

4.9 Kulturhistorisk Miljø. Bevaringsverdige bygninger og anlegg.

Planområdet er registrert under *Nasjonale kulturhistoriske bymiljøer* hos Riksantikvaren. Området inneholder også flere objekter som er registrert i SEFRAG registeret og 3 bygninger som har status som verneverdige.

Verkstedindustrien er en viktig del av byens historie og Harstad Skipsindustri er sitt ansvar bevisst som kulturbærer av en vesentlig industriell tradisjon. Harstad Skipsindustri har involvert seg i en rekke kulturprosjekter for å ta vare på verkstedindustriens historie, blant annet er det etablert et eget skipsverftmuseum ved verftet i Samasjøen.

I tilknytning til arbeidet med ny sentrumsplan for Harstad, er det startet et prosjekt kalt: *Bruks- og verneplan for Harstad Skipsindustri*. Prosjektet er et samarbeide mellom kommunen, Harstad Skipsindustri og fylkeskonservatoren. Målet er å lage en plan som ivaretar både kulturhistoriske verdier og verftenes behov for modernisering og utvikling på en balansert måte. Prosjektet blir gjennomført parallelt med planarbeidet. Det skal, som del av planprosessen, utarbeides en konsekvensutredning om *Kulturminner og kulturmiljø*. Denne vil bli samordnet med *Bruks- og verneplanen for Harstad skipsindustri*.



Det gamle administrasjonsbygget og støperiet

4.10 Stien langs sjøen

«Stien langs sjøen» er en planlagt sammenhengende gang- og sykkelvei fra Trondenes kirke til Stangnes. Traseen gjennom sentrum skal sikres i ny sentrumsplan og det er forutsatt at den skal gå gjennom Kaarbøområdet.

Intensjonen i planarbeidet er at trace for Stien langs sjøen skal sikres gjennom området så nært sjøen som mulig. Den må nødvendigvis legges utenom selve industriområdet, men skal planlegges slik at det blir innsikt til verftet fra stien.

4.11 Tekniske anlegg

Bebyggelsen vil bli tilknyttet fjernvarmeanlegget.

I planprosessen vil strømforsyningen blir vurdert i samråd med Hålogaland Kraft og trafo(er) etablert der det er nødvendig.

I planprosessen vil vann og avløpsnett i området bli kartlagt og vurdert i samråd med kommunens VA avdeling og behovet for utbygging beskrevet i planbeskrivelsen.

4.12 Grunnforhold. Forurensset grunn.

Det er gjort omfattende grunnundersøkelser i hele det gamle verftsområdet i 2009. Resultatet er dokumentert rapporten «HSI Miljøtekniske grunnundersøkelser av skipsverft ved Samasjøen og Kaarbøverkstedet», SWECO, 2009, oppdrag 502880. Det er senere komplettert med flere undersøkelser innenfor planområdet. Planområdet har forurensset grunn. Planen skal sette krav om tiltaksplan for håndtering av forurensete masser før det kan gjennomføres tiltak som medfører graving.

5. PLANPROSESSEN

5.1 Generelt

Planprosessen blir gjennomført i tråd med de krav som er gitt i Plan- og bygningsloven. Planen defineres som *reguleringsplan som kan ha vesentlig virkning for miljø og samfunn*. Som følge av dette utarbeides først planprogram som legges ut til høring og offentlig ettersyn samtidig med at planstart blir kunngjort. Endelig planprogram fastsettes av kommunen.

5.2 Vurdering av alternativer

I planarbeidet vil planens innhold bli vurdert mot **0-alternativet**, dvs. konsekvensene av å beholde gjeldende reguleringsplan uendret.

5.3 Opplegg for medvirkning.

Tiltakshaver ønsker å samarbeide nært med kommunen og berørte myndigheter i planarbeidet og vil legge til rette for god medvirkning fra berørte interesser og lokalsamfunnet generelt.

Før planstart har tiltakshaver informert om sine planer og drøftet planprogrammet i møter med:

- Harstad kommune v/ kommuneplanleggeren
- Harstad kommune v/ Areal- og byggesaksavdelingen.
- Statens Vegvesen
- Nordic Eiendom AS
- Fylkeskonservatoren i Troms

Før planen fremmes legges det opp til drøftelser med:

- Troms Fylkeskommune, plan- og næringsavdeling.
- Troms Fylkeskommune, fylkeskonservatoren.
- Fylkesmannen i Troms
- Havnestyret
- Harstad Profileringspool
- Harstadregionens Næringsforening
- Politiske partier i Harstad

Det vil også bli holdt et åpent folkemøte med presentasjon av planprogrammet.

5.4 Framdriftsplan

Det er lagt opp til følgende framdriftsplan for planprosessen:

Aktivitet	Tidsperiode	Tidspunkt
Forhåndskonferanse (Planstartmøte)		29.10.2014
Utarbeide forslag til planprogram	Nov.14 – jun. 15	
Behandling utkast til planprogram		20.08.2015
Utlyse planstart	Uke 36/15	01.09.2015
Planprogram til høring og offentlig ettersyn	Uke 36/15 - Uke 42/15	Frist: 16.10.2015
Fremme forslag til planprogram	Uke 44/15	30.10.2015
Kommunen fastsetter planprogrammet	Uke 59/15	02.12.2015
Utarbeide reguleringsforslag	Uke 44/15 – uke 50/15	
Utredninger	Uke 44/15 – uke 50/15	
Fremme forslag til reguleringsplan		18.12.2015
Kommunal behandling planforslag		
Høringer og offentlig ettersyn av planforslag		
Behandling merknader og høringsuttalelser		

Godkjenning reguleringsplan		
-----------------------------	--	--

6. SÆRLIG BERØRTE INTERRESSER

Følgende parter anses særlig berørt av planen:

Kaarbø Eiendom ANS og HSI Eiendom ANS fordi planen grenser mot eiendommene disse selskapene disponeres i tilgrensende planområde (Plan 598 – Harstad Skipsindustri) og får felles atkomst med disse eiendommene. Gjennom hele planprosessen er det nær dialog med disse selskapene og det er utarbeidet felles utviklingsplan som dekker begge planområdene.

Harstad Havn KF fordi planen grenser mot reguleringsplanen for Harstad Havn der planarbeidet pågår parallelt. Det vil bli samarbeide med Harstad Havn for å samordne planene.

Nordic Eiendom AS fordi planen grenser mot selskapets eiendom i nord. Planarbeidet er drøftet med Nordic Eiendom AS i eget møte.

Statens Vegvesen fordi ny atkomst til planområdet skal tilpasses "Harstadpakken". Det har vært møte med vegvesenet i arbeidet med planprogrammet og det vil bli samarbeidet med vegvesenet videre i planprosessen.

Fylkesmannens Miljøavdelingen fordi planen omfatter gamle verkstedarealer med forurenset grunn. Det er planlagt møte med fylkesmannen i planarbeidet.

Fylkeskommunens kulturretat Fordi planområdet er definert som *Nasjonalt kulturhistorisk bymiljø* og inneholder flere vernede bygninger. I planprosessen videre vil det bli samarbeidet med fylkeskommunen gjennom prosjektet *Bruks- og verneplan for Harstad Skipsindustri*. Intensjonen er at dette prosjektet skal gi viktige innspill til planen.

Øvrige naboer Det vil bli invitert til åpent møte om planarbeidet mens planprogrammet er utlagt til offentlig ettersyn.

7. UTREDNINGER I PLANARBEIDET

7.1 Generelt

Planen skal legge til rette for utbygging med samlet areal større enn 15 000 m². Dette utløser krav om konsekvensutredning i hht. *Forskrift om konsekvensutredninger*.

Formålet med utredningen blir å kartlegge hvilke virkninger den økte utnyttelsen av planområdet, med de tiltak som planen skal legge til rette for, vil ha for miljø og samfunn.

Utredningene vil bli utført av:

Migrant AS KU kulturminner og kulturmiljø.
Sweco AS øvrige KU og ROS-analyse.

7.2 Metoder i utredningsarbeidet

Ved valg og av metodikk for konsekvensanalysen er det tatt utgangspunkt i Statens vegvesens Håndbok 140 "Konsekvensanalyser Veiledning". I hovedsak faller utredningstemaene inn under det som i håndbokens kapittel 6 beskrives som ikke prissatte konsekvenser. Relevante deler av anvisningene i håndboken vil bli lagt til grunn.

Tre begreper står sentralt når det gjelder vurdering og analyse av ikke-prissatte konsekvenser; verdi, omfang og konsekvens.

- Med verdi menes en vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er.
- Med omfang menes en vurdering av hvilke endringer tiltaket antas å medføre for de ulike miljøene eller områdene, og graden av denne endringen.
- Med konsekvens menes en avveining mellom de fordeler og ulemper et definert tiltak vil medføre.

Metodikken for å vurdere konsekvensen av alternativene for et fagtema kan deles i følgende trinn:

1. Planområdet deles inn i miljøer/områder. Størrelsen på miljøet/området er avhengig av fagtema, prosjektets kompleksitet og hva slags type område prosjektet går igjennom.
2. På bakgrunn av innsamlede data gjøres en vurdering av verdien av et miljø/område. Verdien fastsettes på grunnlag av et sett kriterier som er gjengitt under de ulike delkapitlene for hvert fagtema. Verdivurderingen skal begrunnes av fagutreder.
3. Deretter gjøres en vurdering av omfanget av endringene tiltaket vil medføre for det enkelte miljø/område. Omfanget fastsettes på grunnlag av et sett kriterier som er gjengitt under de ulike delkapitlene for hvert fagtema, og vurderes i forhold til alternativ 0 (se kapittel 4.3). Omfangsvurderingen skal begrunnes av fagutreder.
4. Konsekvensen for hvert miljø/område fastsettes ved å sammenholde miljøets eller områdets verdi med omfanget av tiltaket. Konsekvensen fastsettes ved bruk av konsekvensvifta i figur 6.5.
5. Det skal deretter gjøres en samlet vurdering for hvert alternativ. Konsekvensene innenfor miljøene/områdene må sammenholdes, og det må gis en samlet vurdering for hele alternativet. Det må begrunnes hvordan man har kommet fram til den samlede vurderingen (for eksempel hvorfor enkelte miljøer/områder eventuelt er tillagt større vekt enn andre). På denne måten blir konsekvensvurderingene mer etterprøvbare.
6. For å tydeliggjøre hvilke alternativ som er best og dårligst for de ulike fagtemaene, skal fagutreder rangere de utredete alternativene innen sitt fagtema. Det beste alternativet rangeres som nummer 1. Rangeringen skal brukes til å tydeliggjøre forskjellen mellom alternativene, og spesielt alternativer som i utgangspunktet kan

synes like, ved at de har fått lik konsekvens (for eksempel to alternativer med minus 2).

7. Det skal til slutt gjøres en samlet vurdering for de ikke-prissatte temaene sett under ett for på den måten å tydeliggjøre valget for beslutningstakeren.

Alle vurderinger skal være relatert til alternativ 0, altså situasjonen der tiltaket ikke gjennomføres.

Konsekvensvifta

Konsekvensen for et miljø/område framkommer ved å sammenholde miljøet/områdets verdi og omfanget. Vifta som er vist i Figur 6.5 i håndboka, er en matrise som angir konsekvensen ut fra gitt verdi og omfang. Som det framgår av figuren, angis konsekvensen på en ni-delt skala fra meget stor positiv konsekvens (+ + + +) til meget stor negativ konsekvens (– – – –). Midt på figuren er en strek som angir intet omfang og ubetydelig/ingen konsekvens. Over streken vises de positive konsekvenser, og under streken de negative konsekvenser. Vifta er noe avvikende over og under streken. Dette skyldes at det ellers er vanskelig å få fram positive virkninger for et område med liten eller middels verdi. Bakgrunnen er at det er forskjell på vurderingene av at noe blir borte for alltid, og av at noe forbedres.

Verdi Omfang	Verdi		
	Liten	Middels	Stor
Stort positivt			Meget stor positiv konsekvens (++++)
Middels positivt			Stor positiv konsekvens (+++)
			Middels positiv konsekvens (++)
Lite positivt Intet omfang Lite negativt			Liten positiv konsekvens (+)
			Ubetydelig (0)
Middels negativt			Liten negativ konsekvens (-)
			Middels negativ konsekvens (--)
Stort negativt			Stor negativ konsekvens (---)
			Meget stor negativ konsekvens (----)

Figur 6.5 fra Håndbok 140

7.3 Utredningstema

Tema	Antatte problemstillinger	Arbeidsmetode
Miljø		
Naturmiljø	Planområdet ligger i et industriområde med lang historie og bruk. Strandlinje og marine miljø er endret i flere faser gjennom de siste hundre år og derfor liten sannsynlighet for å finne sjeldne eller verdifulle naturmiljø- og typer. Det er heller ingen registrerte eller kjente forekomster jfr. naturbasen.	Kunnskapsgrunnlag blir dokumentert i planbeskrivelsen ihht. naturmangfoldloven, kap II.
Kulturminner / Kulturmiljø	Planområdet er registrert under <i>Nasjonale kulturhistoriske bymiljøer</i> hos Riksantikvaren. Området inneholder flere objekter som er registrert i SEFRAG registeret og 3 bygninger som har status som verneverdige. Balansen mellom hensynet til kulturhistoriske verdier og behov for modernisering og utvikling er en sentral problemstilling i planarbeidet.	Det skal gjennomføres en konsekvensutredning om kulturminner og kulturmiljø. Parallelt med planarbeidet skal det utarbeides en <i>Bruks og verneplan for Harstad Skipsindustri</i> , som omfatter begge verftene i byen. Dette er et samarbeidsprosjekt mellom kommunen, Harstad Skipsindustri og fylkeskonservatoren. Utredningen skal drøfte byens romlig-økonomiske dynamikk, verftsvirksomheten, og objektene ved verftet (bygg og anlegg) som kulturminner i lys av deres verneverdi hver for seg, og samlet som en refleksjon av avhengigheten mellom dem. Utredningen skal avveie de kryssende vernehensynene og vurdere hvilke objekt som kan rives for å sikre verftsvirksomheten.
Landskap	Det planlegges et kompakt verkstedområde med hall over dokka. Ny næringsbebyggelse sørvest og nordvest for verftet. I nordvest vil det legges til rette for et relativt høyt og smalt næringsbygg. På nordsiden av den gamle slipen legges det til rette for boligbebyggelse der 1.etasje benyttes til næring og parkering.	En overordnet landskapsvurdering skal gjennomføres med utgangspunkt i veileder DN/RA (Direktoratet for naturforvaltning/Riksantikvaren. 2010). Tiltakets virkninger på bylandskapet blir evaluert. Visuell evaluering av tiltakets virkning. Verktøy: DN/RA metodikk, Håndbok 140, visualisering.

	Bylandskapet blir berørt og nye gangforbindelser kan bli etablert med bl.a. «Stien langs sjøen»	
Universell utforming	Tiltakene skal planlegges med fokus på universell utforming.	Tilgjengelighet / universell utforming i og rundt området tas inn i planbeskrivelsen. Enkel overordnet vurdering for grunnlag til prinsipielle løsninger Intensjonen i planarbeidet er at trace for Stien langs sjøen skal sikres gjennom området så nært sjøen som mulig.
Grunnforhold	Det er utført tiltak i området i forbindelse med bygging av ny dokk, men ved ytterligere terrenginngrep må det gjøres en vurdering av forurensede masser i området.	Gjennomgang av eksisterende undersøkelser. Planen skal sette krav om tiltaksplan for håndtering av forurensede masser før det kan gjennomføres tiltak som medfører graving.
Havnivå	Det planlegges ny bebyggelse tildels på fylling i sjøen.	Eksisterende modellering av havnivåstigning innarbeides i planforslaget og vurderes.
Støy	Støy fra eksisterende verft skal vurderes for planlagt ny bolig- og næringsbebyggelse.	Støyvurderinger blir gjennomført med bakgrunn i eksisterende støyrapporter og ihht. T-1442/12 KU skal belyse støynivået mot nye boligområder og gi veiledninger til eventuelle avbøtende tiltak/ krav til bestemmelser.
Støv	Støv fra eksisterende verft skal vurderes for planlagt ny bolig- og næringsbebyggelse	Støv skal vurderes ihht. T-1520 KU skal belyse støvnivået mot nye boligområder/ næringsbebyggelse og gi veiledninger til eventuelle avbøtende tiltak/ krav til bestemmelser.
Utslipp til luft, sjø / vann og grunn	Det forutsettes at verftsvirksomheten oppfyller gjeldende krav i forurensningsloven.	I planbeskrivelsen beskrives verftets virksomhet og krav som det må forholde seg til.
Tema	Antatte problemstillinger	Arbeidsmetode
Samfunnsdel		
Næringsliv og sysselsetting	Ny etablering av kultur og næringsformål.	Konsekvens av økt aktivitet i sentrumsnære områder vurderes i planbeskrivelsen.

Trafikk og transport	I tråd med «Harstadpakken» planlegges ny atkomst til området fra sør, via rundkjøringen på RV 23 og frem til planområdet langs Klubbveien. Dette vil være atkomsten for Skipsverftet og ny bebyggelse sør for dokka. Ny bebyggelse sør for dokka får atkomst fra Fjordgata/ Verftsgata. Det vil bli lagt til rette for personatomst ved nordenden av dokka, fra Fjordgata/ Eriksgata	Eksisterende trafikkvurderinger suppleres med den nye bebyggelsens mulige trafikkøkning og vurderes på nytt.
Infrastruktur	VA og tilkobling til fjernvarme.	Behandles i planbeskrivelse.
ROS	Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold, som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål.	Sannsynlighet for hendelser og konsekvensens alvorlighetsgrad utredes i ROS-analysen. Analysen skal belyse: • Identifisere aktuelle tema som kan påvirke planforslag. • Utredning av temaet med henvisning til konkrete kart, kunnskaps- og datagrunnlag. • Vurdere eventuelt behov for detaljundersøkelser, utføre disse og gi forslag om konkrete avbøtende tiltak.