



Langmoan

Presentasjon næringspark

Eiendomsselskapet BRT AS

Sjøgt 1b-3, Postboks 279, 9483 Harstad
Telefon 77 06 28 00

E-post: brt@brteiendom.no

[prosjektorganisasjon]

Tiltakshaver:
Eiendomsselskapet BRT AS

Prosjektleder: Bjørn Rasch-Tellefsen

Arkitekt/konseptutvikling:
A3 ARKITEKTKONTOR AS

Prosjektansvarlig: Erling A. Johansen
Medarbeider: Lennard Andreassen

Fotografier:
Bjørn Rasch-Tellefsen

Prosjekt: Langmoan
Tiltakshaver: Eiendomsselskapet BRT AS
Arkitekt/konseptutvikling: A3 Arkitektkontor AS

FORORD

Utviklingen av Langmoan som næringspark er i første trinn i utarbeidelse av privat forslag til *reguleringsplan* for området.

Planprogrammet er utarbeidet av tiltakshaver Eiendomsselskapet BRT AS etter preliminære drøftinger med Areal- og byggesakstjenesten i Harstad kommune. Planmøte med kommunen ble holdt den 30. oktober 2013.

Det er inngått avtale mellom Eiendomsselskapet BRT AS og Harstad kommune om å utarbeide *områdeplan* for hele næringsområdet. Samtidig utarbeides detaljreguleringsplan for en del av området.

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.

Planprogrammet sendes ut på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig som planstart kunngjøres. Etter høring og offentlig ettersyn er det kommunen som fastsetter planprogrammet som grunnlag for utarbeiding av reguleringsplan.

INN H O L D

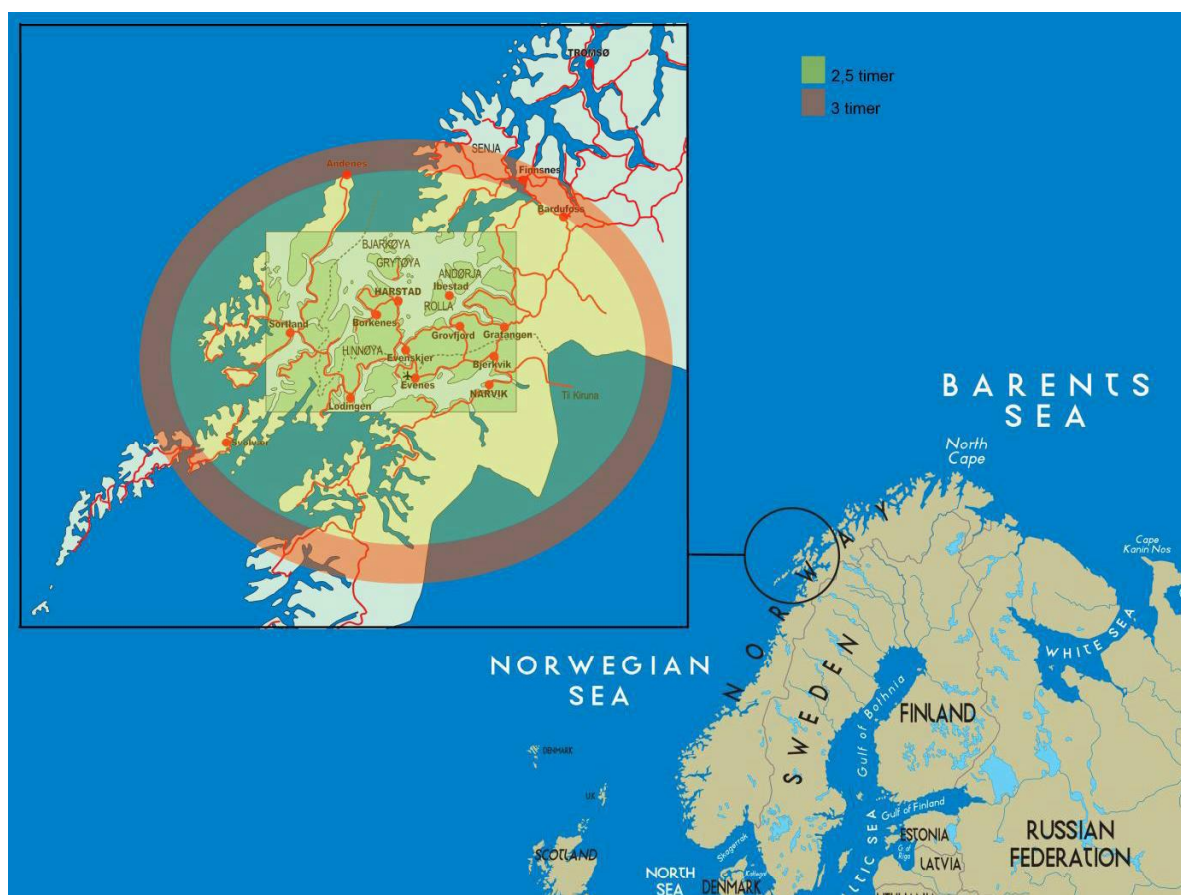
	SIDE
Forord	3
Innhold	4
1. INNLEDNING	6
2. STEDS- OG NÆRINGSUTVIKLING	7
2.1 Bosetting og næringsutvikling	7
2.2 Næringsutvikling	8
2.3 Areal og transport	10
2.4 Næringsplan Harstad kommune	10
2.5 Aktiv næringsutvikling	10
2.6 Næringsarealer	11
3. PLANSTATUS	11
3.1 Arealplaner for området	11
4. PLANENS INN H O L D	14
4.1 Hovedmålsetting	14
4.2 Planområdet	14
4.3 Atkomst og intern trafikk	14
4.4 Parkering	17
4.5 Område for steinknusing	17
4.6 Deponi steinmasser fra tunnel	20
4.7 Bebyggelse	20
4.8 Tekniske anlegg	20
4.9 Grunnforhold	20
5. PLANPROSESSEN	23
5.1 Generelt	23
5.2 Opplegg for medvirkning	23
5.3 Framdriftsplan	24
6. SÆRLIG BERØRTE INTERRESSER	25
7. UTREDNINGER I PLANARBEIDET	26
7.1 Generelt	26
7.2 Metoder i utredningsarbeidet	26
7.3 Utredningstemaer	29



1. INNLEDNING

Med etablering av Lagmoan Næringspark legger Harstad til rette for å føre en lang tradisjon som senter for handel, industri og transport videre. Med Harstad og Langmoan Næringspark i sentrum vil en innenfor en kjøreavstand på 2,5 – 3 timer dekke regionen Nordre Nordland, Sør Troms samt Vesterålen og Lofoten. Harstad har derfor en unik beliggenhet for virksomhet innen handel og der spesielt engroshandel, logistikk og transport. Med et areal på 500 dekar vil Langmoan Næringspark kunne ta i mot bedrifter og offentlig virksomhet som ønsker seg den meget sentrale beliggenheten i denne regionen. Ny trafikk-løsning, med tunell som fører gjennomgangstrafikken utenom Harstad sentrum, gjør veien kortere og Langmoan Næringspark mer attraktiv. Kjøretid fra Harstad sentrum til Langmoan vil bli ca 7 minutter.

Boniteringer som er foretatt viser at området har god massebalanse og at grunnen er godt egnet for utbygging.



Illustrasjon Foto:To-Foto AS / Eiendomsselskapet BRT AS

Harstad den 9. desember 2013

Eiendomsselskapet BRT AS

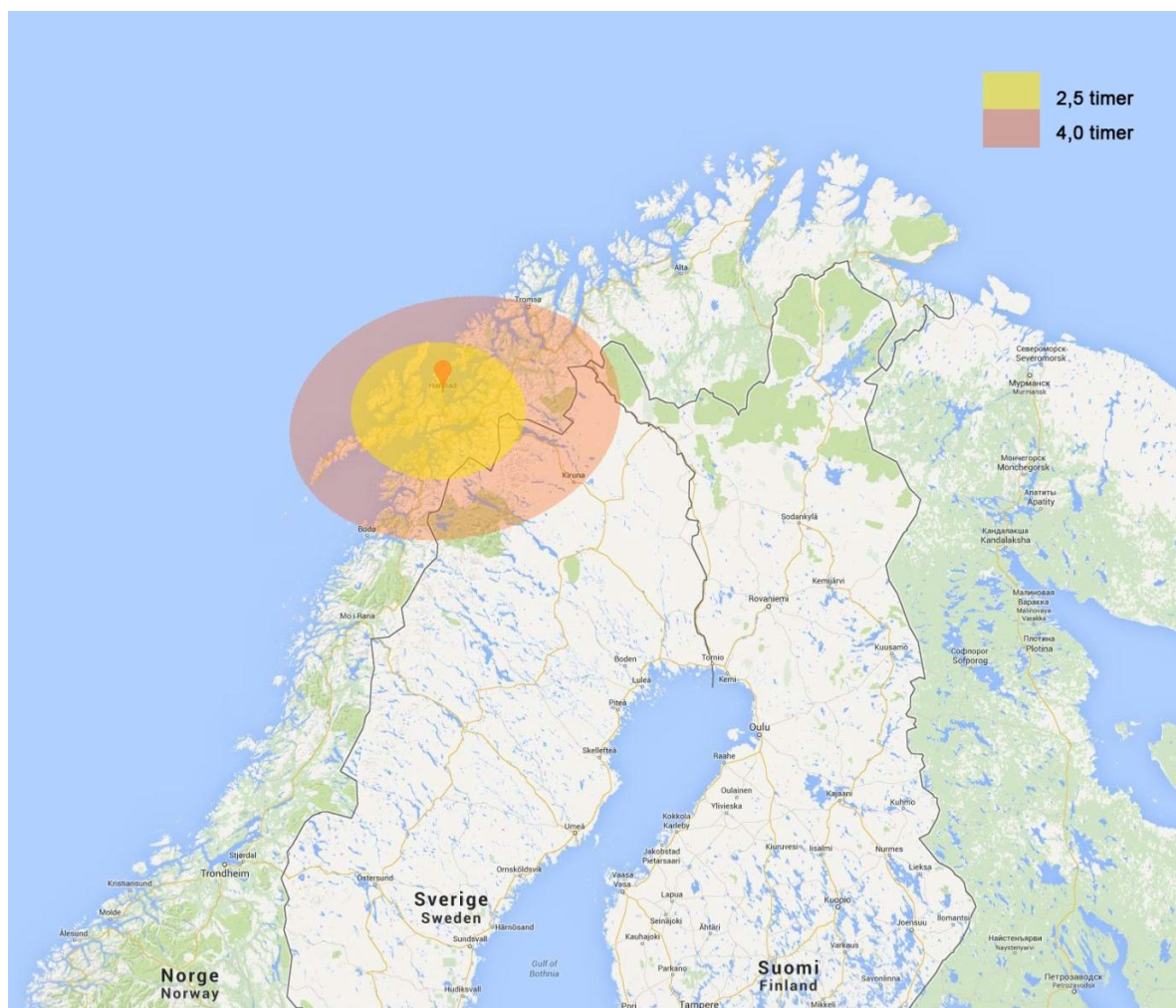
1.1 HARSTAD MIDT I NORD-NORGE

I følge Statistisk sentralbyrå var folketallet i de 3 nordligste fylkene pr.1.januar 2014 på totalt 478 134 innbyggere. Finmark hadde et folketall på 75 207, Troms 162 050 og Nordland 240 877.

Med en beliggenhet lengst sør i Troms er Harstad plassert midt i Nord-Norge i forhold til bosetting og befolkningskonsentrasjonen med ca.300 000 innbyggere innenfor 30-35 mil.

Kjøreavstander:

Harstad - Tromsø	30 mil
Harstad - Bodø	31 mil
Harstad - Narvik	12 mil
Harstad - Finnsnes	18 mil



Illustrasjon A3 Arkitektkontor AS

	Folketalet 1. januar	Fødde	Døde	Fødselsoverskot
0 Hele landet	5109056	30149	20167	9982
18 Nordland	240877	1245	1129	116
19 Troms Romsa	162050	886	628	258
20 Finnmark Finnmarkku	75207	378	311	67
1804 Bodø	49731	315	150	165
1805 Narvik	18705	92	91	1
1841 Fauske	9556	37	37	0
1845 Sørfold	1987	7	15	-8
1848 Steigen	2579	10	19	-9
1849 Hábmer Hamarøy	1820	5	15	-10
1850 Divtasvuodna Tysfjord	2000	8	14	-6
1851 Lødingen	2248	7	13	-6
1852 Tjeldsund	1256	3	11	-8
1853 Evenes	1391	0	7	-7
1854 Ballangen	2591	12	16	-4
1856 Røst	566	2	7	-5
1857 Værøy	777	3	3	0
1859 Flakstad	1368	7	8	-1
1860 Vestvågøy	10997	68	53	15
1865 Vågan	9223	52	49	3
1866 Hadsel	8112	37	40	-3
1867 Bø (Nordl.)	2642	6	22	-16
1868 Øksnes	4562	24	21	3
1870 Sortland	10129	48	40	8
1871 Andøy	4993	14	27	-13
1874 Moskenes	1108	3	8	-5
1902 Tromsø	71590	456	192	264
1903 Harstad	24441	141	90	51
1911 Kvæfjord	3107	11	13	-2
1913 Skånland	2951	19	12	7
1917 Ibestad	1436	3	18	-15
1919 Gratangen	1135	10	6	4
1920 Lavangen	1014	5	5	0
1922 Bardu	3985	18	16	2
1923 Salangen	2223	5	7	-2
1924 Målselv	6634	33	31	2
1925 Sørreisa	3450	23	10	13
1926 Dyrøy	1171	5	7	-2
1927 Tranøy	1510	3	10	-7
1928 Torsken	878	3	12	-9

1929 Berg	918	0	10	-10
1931 Lenvik	11557	47	49	-2
1933 Balsfjord	5593	29	22	7
1936 Karlsøy	2334	12	14	-2
1938 Lyngen	2992	8	18	-10
1939 Omasvuotna Storfjord				
Omasvuonon	1941	4	16	-12
1940 Gáivuotna Kåfjord	2221	7	16	-9
1941 Skjervøy	2881	14	17	-3
1942 Nordreisa	4854	25	26	-1
Totalt	309157			

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Det er ca.30 000 innbyggere innenfor en halv times kjøring.

Innenfor to timers kjøretid dekker Langmoan ca 25% av landsdelens befolkning på ca.120 000 innbyggere.

Innenfor en kjøreavstand på ca 30 mil ligger Langmoan i Harstad i sentrum for ca 60% av befolkningen i Nord-Norge.

Avstand til tog, med ny veiforbindelse til Narvik være ca.1,5 timer til Narvik og ca.3,0 timer + ferge til Fauske.

Langmoan Næringspark ligger, 4 km fra Harstad sentrum ved siden av Harstad Travpark. Av dagens lokalavis kan vi referere at travsporten i Nord-Norge har sin hovedarena i Langmoan og at første V75 løp i Nord-Norge går av stabelen her.

Området er avsatt som næringsområde i kommuneplanens arealdel som ble vedtatt 29.04. 2010 og 260 dekar vil være detaljregulert i løpet av året. Bonitering viser at området er lett og rimelig å opparbeide og ho vedvannledning samt hovedkraftlinje ligger i området.

2 STEDS- OG NÆRINGSUTVIKLING

Kapittel 2 har fokus på stedsutvikling og dens betydning for næringsutviklingen på et sted. Teksten i dette kapitlet er hentet fra Miljødepartementets nettportal som har som mål å spre ideer, kunnskap og erfaring om stedsutvikling til fylkeskommunale og kommunale medarbeidere.

"Over hele landet satses det aktivt på å utvikle gode byer og tettsteder. De mest attraktive stedene stiller sterkt i konkurransen om innbyggere, nærings-etableringer og den gode arbeidskraften. Stedsutvikling er en viktig strategi for lokal og regional utvikling.



Bilde av Harstad

Foto: Foto:To-Foto AS / Eiendomsselskapet BRT AS

2.1 Bosetting og næringsutvikling

Betydningen av byer og tettsteders attraksjonskraft betyr stadig mer for hvor folk ønsker å bosette seg. Folk vil bo på trivelige og trygge steder med et godt sosialt miljø og boligtilbud, urbane miljøer, en levende handel, et mangfoldig kultur- og fritidstilbud og gode kommunale velferdstjenester.

Arbeidsplasser er fortsatt den viktigste enkeltfaktor for å forklare folks flyttemønstre, men betydningen av steds kvaliteter har blitt langt viktigere de senere årene. Det skyldes blant annet mer mobile arbeidstakere og lav arbeidsledighet der både næringsliv og offentlig sektor etterspør arbeidskraft. Kampen om å utvikle og opprettholde arbeidsplasser i ferd med å bli byttet ut med kampen om arbeidskraften."

Næringslivet er avhengig av langsiktige og forutsigbare rammevilkår for sin virksomhet. God by- og tettstedsutvikling legger langsiktige mål og rammer for utviklingen og bidrar dermed til å skape en slik forutsigbarhet. Gjennom arbeidet etableres det gjerne nye samarbeidsformer på tvers av fagområder, sektorer og miljøer, som kan bidra til utvikling og nyskaping. Optimisme og stolthet blant stedets innbyggere og næringsliv kan bidra til økt investeringsvilje. Erfaringer har vist at antall henvendelser til kommunene om etablering av nye næringsprosjekter har økt på steder som har lyktes med sin stedsutvikling.

2.2 Næringsutvikling

Attraktive byer og steder betyr mer og mer for bedrifters levedyktighet. Dette har ført til økt samarbeid mellom kommuner og næringslivet om stedsutvikling. Kommuner som lykkes i å tilrettelegge for langsiktig og forutsigbar næringsutvikling, opplever økt interesse for nyetableringer.

Et attraktivt sted har blant annet:

Attraktive boligområder – med godt fysisk miljø, variert befolkningssammensetning, trygghet til alle døgnets tider, god tilgjengelighet med offentlig kommunikasjon og godt utbygget offentlig og privat infrastruktur (skole, handel, mv.)

Attraktive næringsområder – både for handel (kundegrunnlag, tilgjengelighet og varelevering) og for annen næringsvirksomhet (variert arbeidsmarked, bred næringsstruktur, godt utbygget offentlig infrastruktur)

Attraktive besøksmål for byens egne, for hele regionen og turister (hotell, uteliv, kultur, sport, shopping, m.m.)

Gjennom et aktivt stedsutviklingsarbeid der alle berørte trekkes med, også handel, service og annen næring, skapes det optimisme og stolthet blant stedets innbyggere og næringsliv. Dette kan bidra til økt interesse for nyetablering og økt investeringsvilje hos bedrifter som allerede et etablert.

Kommunene med byer og steder som har lyktes med sin stedsutvikling opplever økt pågang om etablering av ny næring. Det ligger ingen insentiver i dagens skattelegging for å tiltrekke seg næring (bedriftsskatten er statsstyrt), men et sted trenger et variert og godt arbeidsmarked for å fremstå som et fullverdig og attraktivt sted. Derfor må det satses på

tilrettelegging for næringsutvikling. Tilrettelegging gjennom partnerskap og forpliktende gjensidige avtaler mellom offentlige og private aktører vil gi stor forutsigbarhet.

Tilrettelegging

Det er i næringslivets egen interesse å delta aktivt i den fysiske opprustningen av stedet, både på egen grunn og i gjennomføringen av fellestiltak som parkeringssteder, miljøgater og uterom. Vakre og velholdte steder virker tiltrekkende på publikum og skaper grunnlag for handel og annen aktivitet. Dette kan gjøre det lettere for næringslivet å rekruttere og holde på arbeidskraft i konkurranse med andre steder og bedrifter, samtidig som helhetstilbudet (jobb og fritid) generelt blir bedre for alle innbyggere.

Tilgjengelighet

Næringslivet er avhengig av tilgjengelighet for at kunder og ansatte skal kunne komme til og fra virksomheten. Dette kan løses ved at næringsvirksomheter knyttes til kollektivknutepunkter. Nasjonal og internasjonal forskning viser at ansatte velger kollektivtransport i større grad hvis avstanden mellom kollektivknutepunkt og arbeidsplass ikke er mer enn ca 600 meter.

Tilgjengelighet for varer og annet gods til virksomheten er også sentral. Det gjelder først og fremst enkel adkomst og gode manøvreringsområder for større og mindre lastetransportører slik at faren for ulykker eller materielle skade reduseres til et minimum. Der publikum og varetransport skjer i samme område, kan et smidig opplegg - for eksempel at varelevering skjer på bestemte tider av døgnet - være nok til at konflikter unngås.

Rammevilkår

En god stedsutvikling betinger at kommunen legger langsiktige mål og rammer til grunn for utviklingen av lokalsamfunnet. Det gjelder i særlig grad for næringslivet, som er avhengig av langsiktige og forutsigbare rammevilkår for å lykkes. Den lokale politikken må være i overensstemmelse med nasjonal politikk (samordnet areal- og transportplanlegging og lokalisering av handel og service). Det bidrar til å skape forutsigbarhet. Forutsigbarheten gjelder både bedriftens egen lokalisering (arealtilgang, så vel som avgifter), men like mye offentlige tjenester som tilbys bedriftens ansatte (blant annet tilgang på boligtomter, barnehage, skole, fritidstilbud og helse- og omsorgstjenester).

Forutsigbar offentlig planlegging gjør stedet attraktivt for næringslivet. Planers forutsigbarhet øker dersom de er forankret i brede politiske vedtak.

Samarbeidsformer

Ved større stedsutviklingsprosjekt bør det etableres forpliktende og varig samarbeid mellom kommunen og private næringsdrivende

2.3 Areal og transport

Befolkningsvekst med tilhørende utbyggings- og transportbehov øker presset på arealene i og rundt våre byer og tettsteder. Ved å samordne areal- og transportutviklingen er det mulig å forvalte arealene på en bærekraftig måte og samtidig utvikle effektive, miljøvennlige og samfunnsøkonomisk lønnsomme transportsystemer.

Hvordan vi bruker arealene og utformer transporttilbudet betyr mye for vår hverdag og helse, steders attraktivitet, næringsutvikling og for å ivareta hensynet til klima, miljø og natur. «Tette» byer og tettsteder gir kortere avstander mellom bolig, arbeidsplasser, tjeneste- og fritidstilbud. Det reduserer transportbehovet og gjør det enklere å ta seg frem til fots eller med sykkel. Flere gående og syklende gir mindre utslipp og er bra for helsen og lokalmiljøet. Utbygging i kollektivknutepunkter og langs kollektivakser gir flere reisende og styrker kollektivtrafikkens konkurranseevne

2.4 Næringsplan Harstad kommune 2009-2013

I næringsplan for Harstad kommune står det at kommunen ønsker å lykkes i næringsutvikling både gjennom næringslivets egne resultater og optimal tilrettelegging fra kommunens side.

2.5 Aktiv Næringsutvikling

Det står i handlingsplan for 2009-2013 at "kommuneplanens arealdel er del av kommunens langsiktige planlegging. Den skal samordne behovet for vern og utbygging slik at det skal bli lettere å utarbeide mer detaljerte planer og raskere å fatte beslutninger i enkeltsaker som er i samsvar med kommunale mål og nasjonal arealpolitikk."

Tiltak som er i overensstemmelse med vedtatt plan, vil få et positivt utfall forutsatt at disse søknadene også tilfredsstiller annet regelverk. Det vil være en langt mer omfattende saksbehandlingsprosess med søknader som ikke er i samsvar med overordnet plan. Det er umulig å planlegge for alle forhold og det er derfor mulig å søke om avvik fra vedtatte bestemmelser og arealbruk, såkalt dispensasjon. Areal- og byggesaksenheten har ansvaret for å vurdere om tiltaket er i tråd eller i strid med vedtatt plan.

2.6 Næringsarealer

Det er behov for nye næringsarealer i dag og mye har forandret seg de siste årene.

Åpningen av Lofast samt økende interesse fra oljeselskaper og oljerelaterte virksomheter understreker behovet for nye næringsarealer. Stangnesbasen er tilnærmelsesmessig full og kommunen må derfor snarest avsette nok arealer både til fremtidig bruk, men også for å dekke nåværende behov."



Bilde av Stangnesbasen

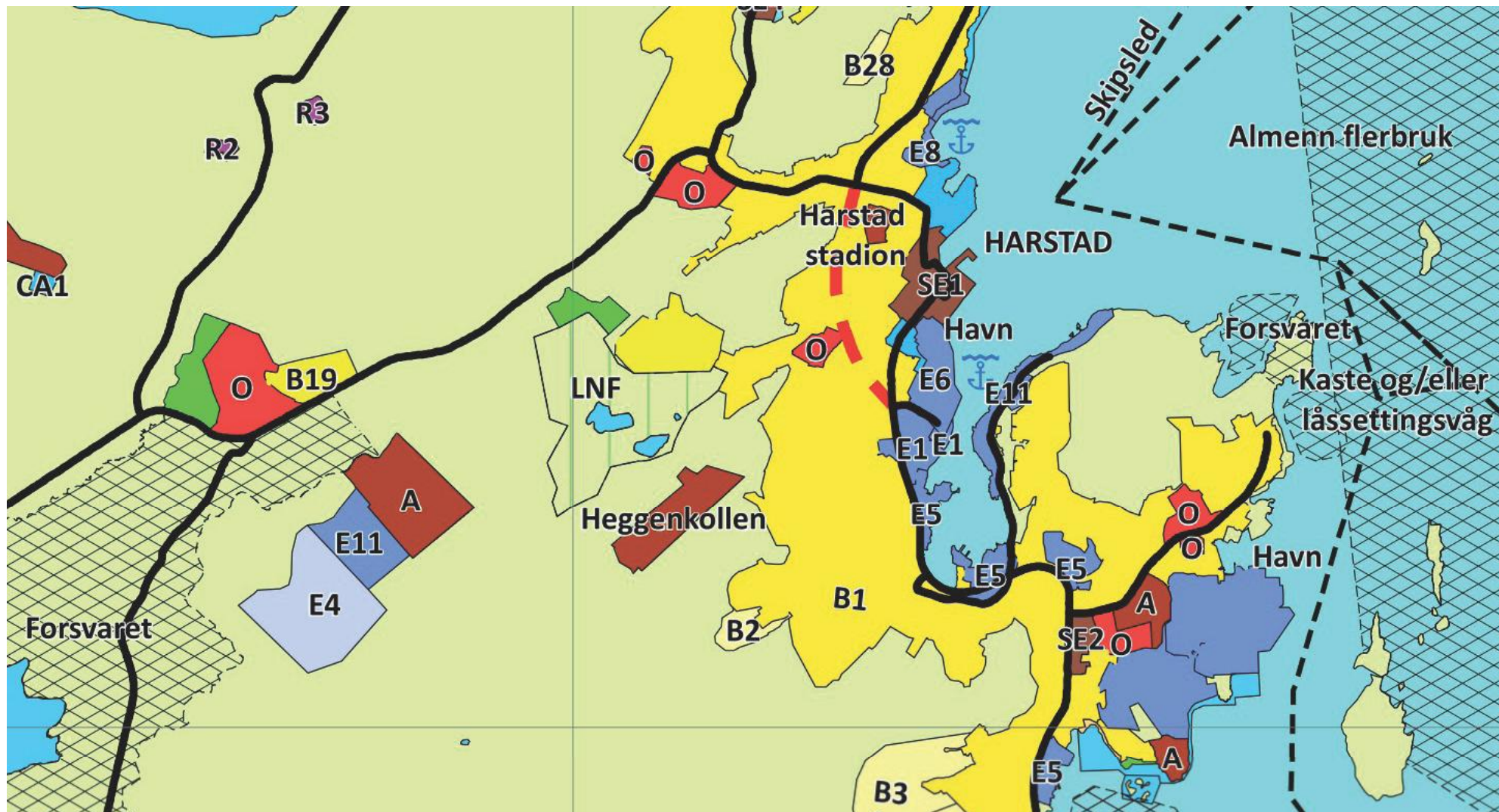
Foto: Foto:To-Foto AS / Eiendomsselskapet BRT AS

3. PLANSTATUS

3.1 Arealplaner for området

Langmoan ble avsatt til fremtidig næringsområde i kommuneplanens arealdel som ble vedtatt 29.04. 2010. Området er innenfor Næringsområde E11 og E4 i kommuneplanen med følgende formål:

Område for transportbedrifter, verkstedtjenester og salg, industriell produksjon og tjenesteyting, maritim mekanisk tjenesteyting.



HARSTAD KOMMUNE - Kommuneplanen

BYGGEOMRÅDER (PBL § 20-4, 1.ledd nr.1)

Bybebyggelse (N)	Industri (N)
Tettbebyggelse (N)	Industri (F)
Boligområde (N)	Fritidsbebyggelse (N)
Boligområde (F)	Fritidsbebyggelse (F)
Senterområde (N)	Offentlig bebyggelse (N)
Senterområde (F)	Bygninger med særskilt angitt allmennyttig formål (N)
Erverv (N)	Bygninger med særskilt angitt allmennyttig formål (F)
Forretning (N)	Kommunalteknisk anlegg (N)
Forretning (F)	Grav- og urnelund (N)

5.3 FRITIDSBEBYGGELSE, NÅVÆRENDE (N) OG FREMTIDIG (F)

F2	Kummelhaugen 1		F
F3	Bjørnvika Hyttefelt	N	
F4	Storvann Syd, Fagerheim	N	
F5	Hyttefelt gnr 40 bnr 3 Storvann syd	N	
F6	Gressholman, 3 felt	N	
F7	Steinsåsvatnet		F
F9	Skjærstad	N	
F10	Ramnberget		F
F11	Grøtavær H1	N	
F12	Grøtavær H2	N	
F13	Dale H3	N	
F14	Kummelhaugen 2		F

5.4 NÆRINGS- OG INDUSTRIOMRÅDER, E

Avlastningssenter

E1 Seljestad handelspark

- Detaljhandel
- Plasskrevende varer

Område for plasskrevende varer

E2 Stangnesparken

E3 Nordlysparken

E4 Langmoan

Område for grossist og lagerfunksjoner, entreprenører, håndverksbedrifter

E5 Langs Rv 83; Harstadbotn, Rødbergvn, Kanebogen, Medkila, Holtet, Breivika,

Kilamyra/Ruggevika

Område for transportbedrifter, verkstedtjenester og salg, industriell produksjon og tjenesteyting, maritim mekanisk tjenesteyting

E6 Seljestadfjæra

E7 Rødskjær

E8 Samasjøen

E2 Stangnes

E4 Langmoan

Havnerelaterte servicebedrifter med kundegrunnlag i byen

E9 Larsneset

E6 Seljestadfjæra

E2 Stangnes

Havnerelaterte servicebedrifter, industrielle produksjonsbedrifter, grossist og lagerfunksjon

E2 Stangnes

4 PLANENS INNHOLD

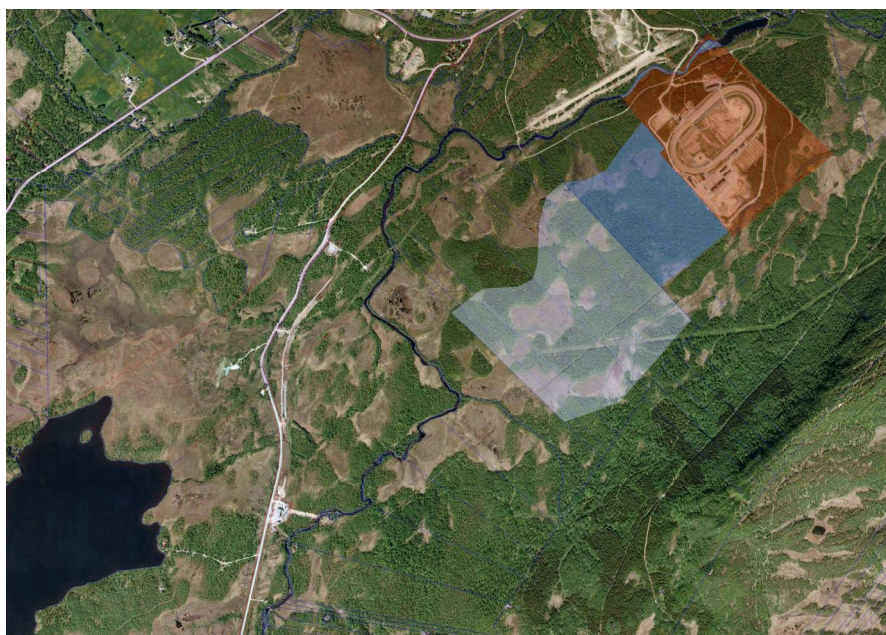
4.1 Hovedmålsetting

Hovedmålsetting med planen er å utvikle Langmoan næringspark for bedrifter som har sitt markedsområde i regionene Nordre Nordland, Sør-Troms, Vesterålen og Lofoten. Det gjelder både tjenesteyting, produksjon og salg av plasskrevende varer.

- Å legge til rette for utvikling av området til transportbedrifter, verkstedtjenester og salg, industriell produksjon og tjenesteyting og engrosbedrifter.

4.2 Planområdet

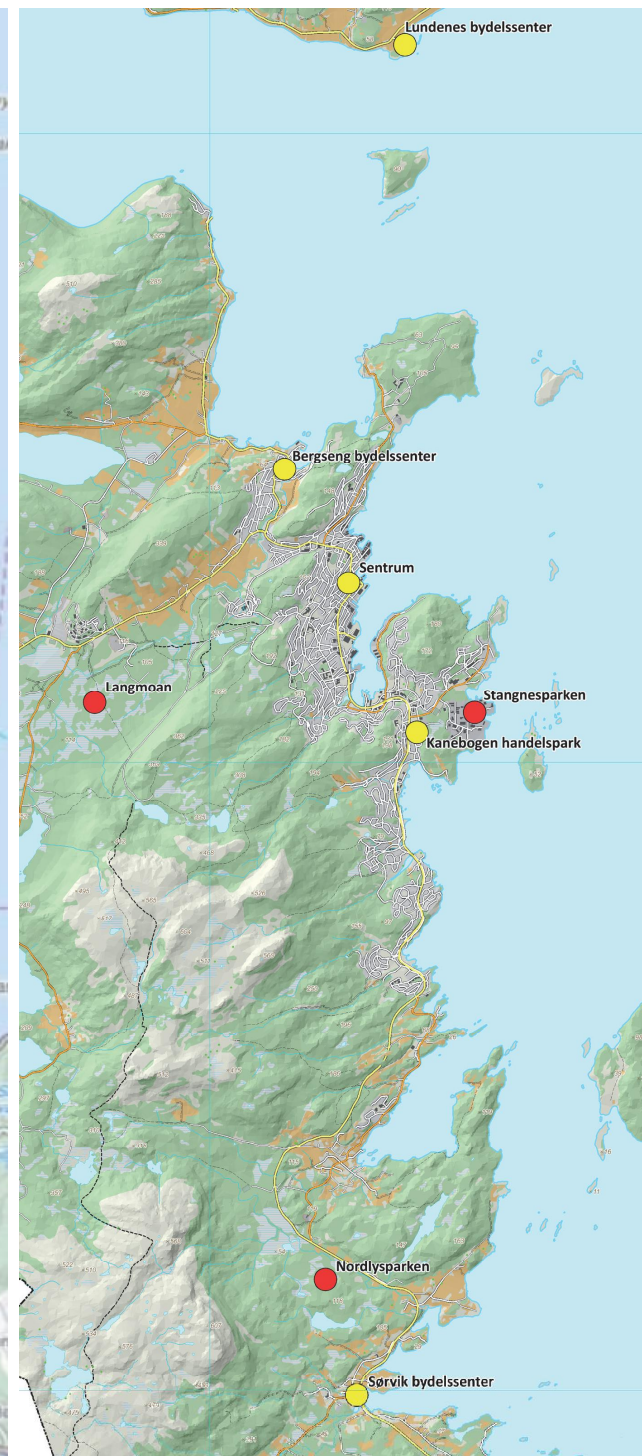
Planområdets avgrensning er sett i forhold til områdets tidsmessige utviklingspotensial. Planavgrensningen er i tråd med avklaringer fra kommunens Areal og byggesakstjenesten i forhåndskonferansen. Mindre justeringer av plangrensen kan bli nødvendig: Området vil bli trinnvis detaljregulert i forhold til markedets etterspørsel etter næringsarealer.



Kartillustrasjon ortofoto med kommuneplanens arealdel

4.3 Atkomst og intern trafikk

Næringsområdet på Langmoan vil generere trafikk både fra fastlandet via sentrum og fra Lofoten/Vesterålen med ferge over Refsnes/Flesnes til Langmoan. Avhengig av typer selskaper som etter hvert vil etablere seg på Langmoan vil trafikken bestå av tungtrafikk for distribusjon av varer til og fra samt persontrafikk.





"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. Tunnelløsningen vil bedre adkomsten til og fra Langmoan gjennom sentrum.

Adkomst inn til næringsområdet går via regulert vei fra RV83. Veien er delvis opparbeidet i privat regi som atkomst til Travparken. Veien er i dag ikke fullt utbygd i samsvar med reguleringsplanen. Trafikkbelastningen på veien og utforming av krysset vil utredes nærmere i konsekvensutredningen.

I planprosessen skal tilrettelegging for kollektivtransport samt gående og syklende vektlegges i utredningsarbeidet. Begrensning av bilbruk til/fra jobb er ei målsetting.

Internt i er det lagt opp til en hovedgate inne på området. Fra denne vil det forgreine seg sidegater med adkomst til de forskjellige eiendommene.

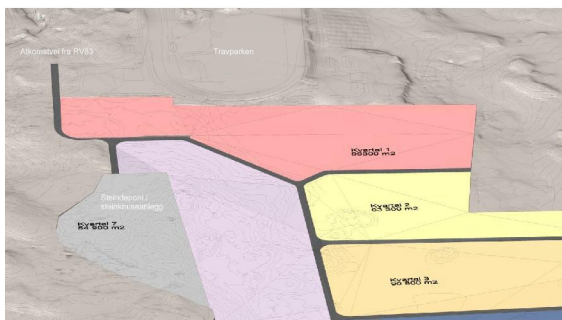
4.4 Parkering

Det skal legges til rette for parkeringsløsninger for området som er tilpasset den enkelte bruker. Det vil bli vurdert om en felles parkeringsløsning vil være aktuelt for området. Parkeringsdekning vil bli sett i sammenheng med tilrettelegging for kollektivtransport samt gang- og sykkelvegnett ut fra kommunens overordnet målsetting om å redusere bilbruken til/fra jobb.

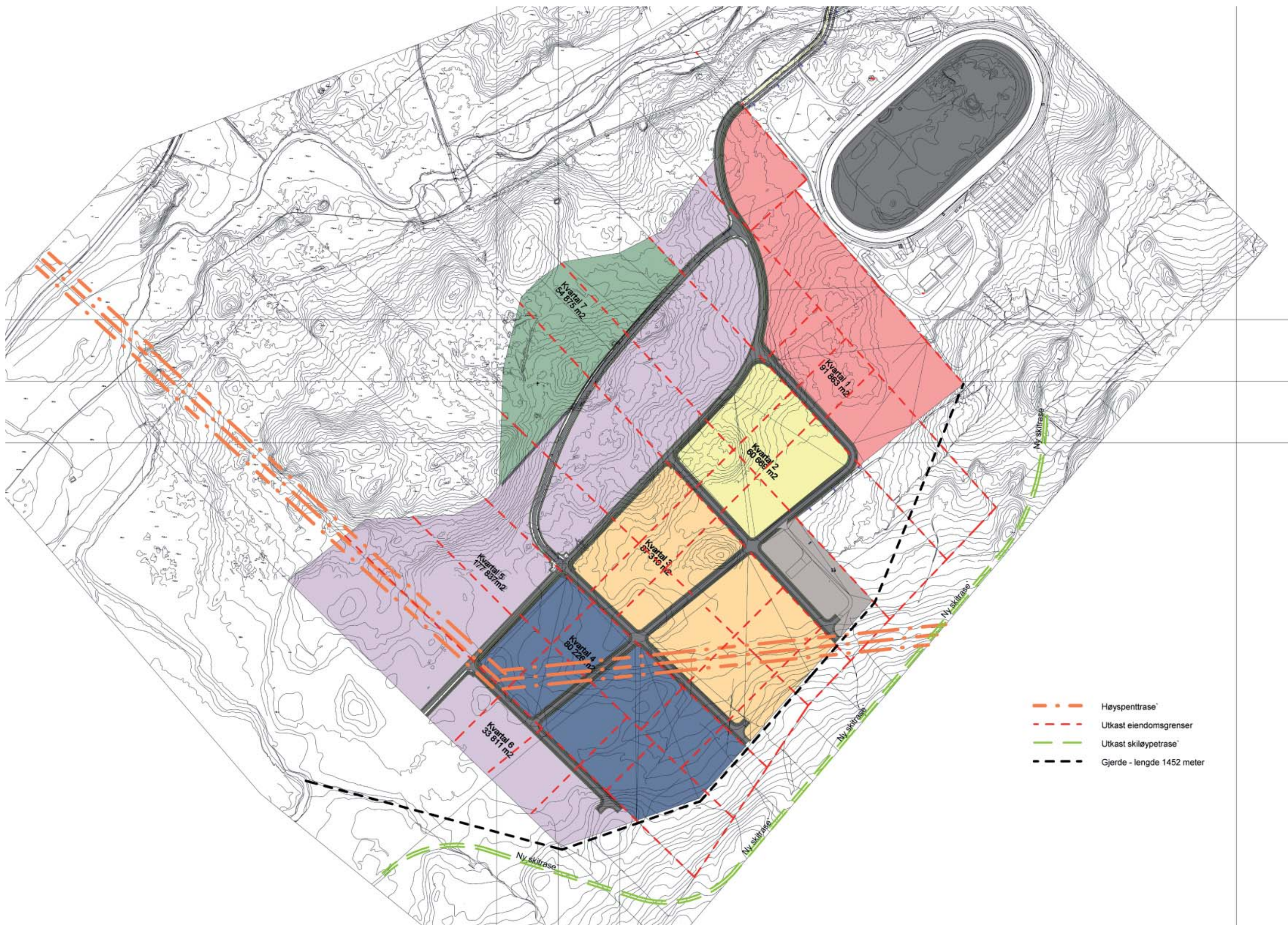
På grunn av områdets beskaffenhet har Langmoan Næringspark et stort potensial for bedrifter med behov for plasskrevende parkeringsareal.

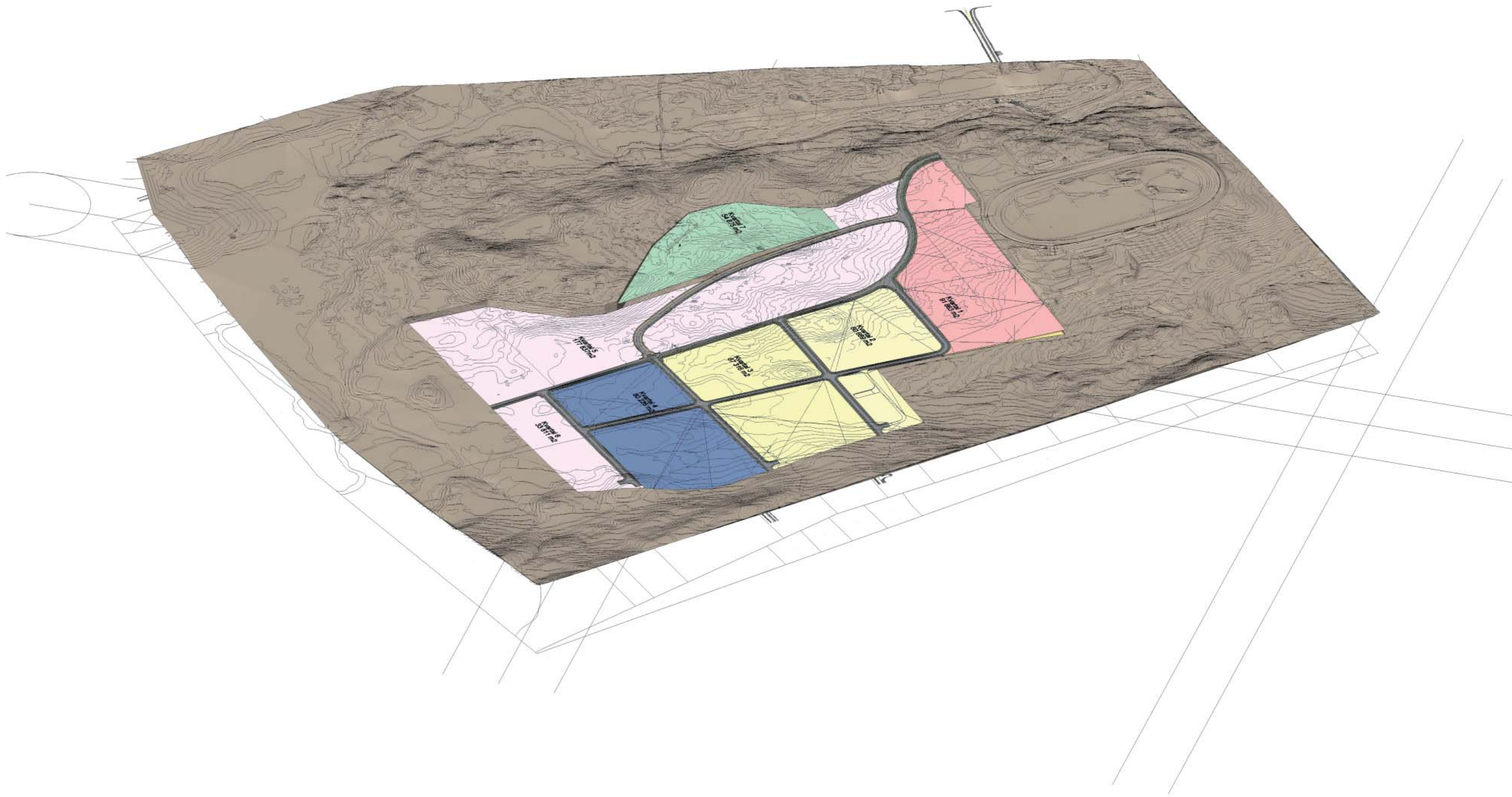
4.5 Område for Steinknusing

På området merket kvartal 7 på illustrasjonen nedenfor, skal det legges til rette for et midlertidig steindeponi og steinknusingsanlegg. Det er lagt opp til mottak av steinmasser fra tunnelprosjektet i "Harstadpakken" på dette området. Anlegget skal knuse steinmasser til bruk i området i utbyggingsperioden



Utsnitt fra atkomst til planområdet





4.6 Deponi steinmasser fra tunnel

Forutsatt at tiltakshaver får tilgang på masser fra "tunnelprosjektet i "Harstadpakken, vil det være betydelige mengder med steinmasser som skal deponeres. En del av disse massene vil være naturlig å bruke til vei på Langmoan. Det vil derfor bli lagt tilrette for å legge masser langs den planlagte veg traseen.

4.7 Bebyggelse

Behovene for de som vil etablere seg på Langmoan kan være svært ulike. Reguleringsplanen blir derfor et viktig verktøy for å legge tilrette for og sette rammer for bebyggelsen på området. Målet er å utvikle et tiltalende næringsområde både estetisk sett og for de som vil etablere seg der. Reguleringsformålet blir *næringsbebyggelse*.



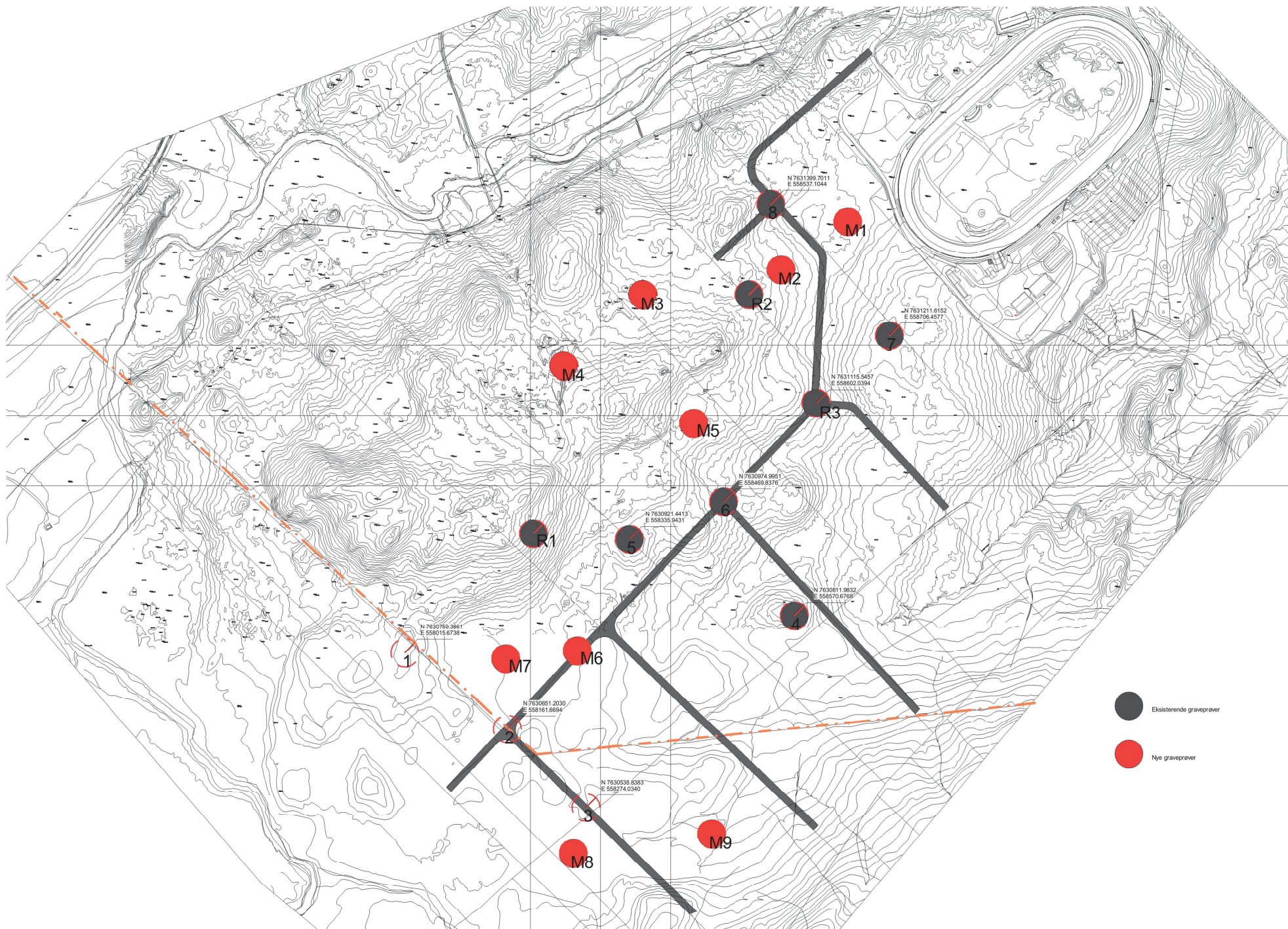
Foto:To-Foto AS / Eiendomsselskapet BRT AS

4.8 Tekniske anlegg

I planprosessen vil strømforsyningen blir vurdert i samråd med Hålogaland Kraft og trafo(er) etablert der det er nødvendig. Det går høgspennledning gjennom området. Trolig blir denne beholdt som luftspenn og sikkerhetssoner fastsatt i planen. 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.

4.10 Grunnforhold

Tiltakshaver har utført grunnundersøkelser på utvalgte punkter i området. Resultatet fra undersøkelsen vil bli beskrevet nærmere i planbeskrivelsen.



Graveprøver

Dato:15.10.2013

Punkt nr.1

2 meter til fjell, leir/stein

Punkt nr.2

1 meter til fjell, myr

Punkt nr.3

1,4 meter til fjell

Punkt nr.4

1 meter til fjell

Koordinat i maskin

X:7630962.09

Y:558404.92

Punkt nr.5

0,5 meter til fjell

Koordinat i maskin

X:7630962.12

Y:558405.10

Punkt nr.6

1,5 meter til fjell, morenemasser

Koordinat i maskin

X:7631185.66

Y:558694.06

Punkt nr.7

2,5 meter til fjell, morenemasser, vanntilsig ca 1m over fjell

Koordinat i maskin

X:7631209.87

Y:558714.22

Punkt nr.8

2,0 meter til fjell, morenemasser

Koordinat i maskin

X:7631488.20

Y:558614.37

Punkt nr.M1

1,2 meter til fjell, myr

Punkt nr.M2

0,5 meter til fjell, leir/skifer

Punkt nr.M3

1,5 meter til fjell, myr(leir fjell 0,5)

Punkt nr.M4

1,3 meter til fjell, myr/porøst fjell

Punkt nr.M5

1,8 meter til fjell, myr/porøst fjell

Punkt nr.M6

2,5 meter til fjell, myr

Punkt nr.M7

2 meter til fjell, myr

Punkt nr.M8-M9(midt mellom)

3 meter til fjell, myr

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 det ble forslag til planprogram sendt ut til høring og lagt ut til offentlig ettersyn samtidig med at planstart ble kunngjort. Endelig planprogram fastsettes av kommunen.

Planarbeidet omfatter områderegulering for hele næringsområdet og detaljregulering for en del av området (ca 1/3). Områdeplanen utarbeides etter en samarbeidsavtale mellom tiltakshaver og kommunen.

5.2 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.

I innledende fase har tiltakshaver informert om sine planer og drøftet planprogrammet i møter med:

- Harstad kommune
- Travparken
- Forsvaret
- Statens Vegvesen (telefon)

I høringsperioden vil det bli holdt møte med Statens Vegvesen. I samråd med kommunen blir det vurdert om planarbeidet skal behandles i planforum. Det blir arrangert folkemøte med orientering om planarbeidet etter at planstart er annonsert.

5.3 Framdriftsplan

Det er lagt opp til følgende framdriftsplan for planprosessen:

Aktivitet	Tidsperiode	Tidspunkt/frist
Forhåndskonferanse med kommunen.		25.06.13
Samarbeidsavtale med kommunen		03.07.13
Planmøte nr. 1 med kommunen		30.10.13
Utarbeide forslag til planprogram	Uke 40/13 – Uke 49/13	
Utlyse planstart		Uke 50/13
Planprogram til høring og offentlig ettersyn	Uke 50/13 – Uke 4/14	Frist: 30.01.14
Fremme forslag til planprogram	Uke 5/14 – 6/14	07.02.14
Kommunen behandler og fastsetter planprogrammet	Uke 7/14 – 12/14	21.03.14
Utredninger	Uke 13/14 – uke 18/14	
Utarbeide reguleringsforslag	Uke 13/14 – uke 19/14	
Fremme forslag til reguleringsplan		12.05.2014
Kommunal behandling planforslag	Uke 20/14 – uke 26/14	30.06.14
Høringer og offentlig ettersyn av planforslag	Uke 27/14 - uke 34/14	Frist: 25.08.2014
Behandling merknader og høringsuttalelser	Uke 35/14 – uke 41/14	
Godkjenning reguleringsplan		November 2014

6. SÆRLIG BERØRTE INTERRESSER

Følgende parter anses særlig berørt av planen:

Travparken AS fordi planområdet grenser mot Travparken. Travparken er informert gjennom møte før planstart og vil bli holdt løpende orientert videre i prosessen.

Forsvaret fordi planområdet grenser mot forsvarets øvingsområde. Det har vært møte med forsvaret før planstart og det vil være løpende dialog med Forsvaret videre i planprosessen.

Statens Vegvesen fordi trafikk og transport skal konsekvensutredes. Planarbeidet er drøftet med vegvesenet på forhånd. Det er avtalt et første dialogmøte mens planprogrammet er til høring, videre nært samarbeid i forbindelse med utredningen om trafikkforhold.

Øvrige naboer Etter varsel om planstart vil det bli arrangert et åpent møte på Langmoan med informasjon om planprosessen.

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 kompetent rådgiverfirma innenfor de aktuelle tema.

Det er tidligere gjennomført konsekvensutredninger i forbindelse med overordnet plan (Kommuneplanens arealdel). Konklusjonene i disse vil bli hensyntatt i planarbeidet.

I samråd med kommunen er det lagt opp til 2 konsekvensutredninger i dette planarbeidet:

- Trafikk og transport
- Naturmangfold

I tillegg gjennomføres 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.

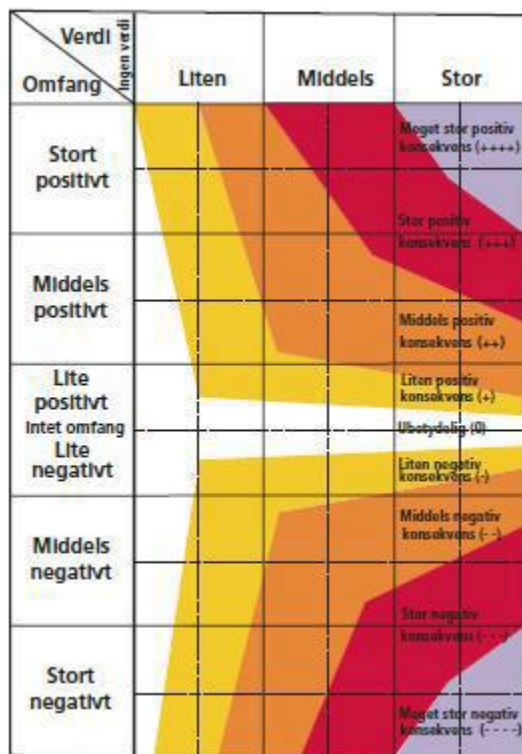
Metodikken for å vurdere konsekvensen av alternativene for et fagtema kan deles i følgende trinn:

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 fag-temaene, skal fagutreder rangere de utredete alternativene innen sitt fag-tema. 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.



Figur 6.5 fra Håndbok 140

7.3 Utredningstema

Tema	Antatte problemstillinger	Arbeidsmetode
Miljø		
Naturmangfold KU	Planområdet ligger i et i et naturområde med historie som beite og friluftsområde. I kommunedelsplanen opplyses det at det er registrert sårbar artsforekomst i Bergselva (elvemusling), i nærheten av planområdet.	Kunnskapsgrunnlag blir dokumentert i hht. Naturmangfoldloven, kap II. Det skal gjennomføres en biologisk faglig vurdering av artsforekomst. Tiltak i forhold til avrenning mot aktuelt vassdrag vil bli vurdert.
Tema	Antatte problemstillinger	Arbeidsmetode
Samfunnsdel		
Trafikk og transport KU	Det skal redegjøres for atkomst fra rv. 83. Det skal redegjøres for hvilken trafikkmengde/trafikkøkning den planlagte utbyggingen vil generere. Det skal beregnes kapasitet for vegnettet. Konsekvenser for planområdet og for de ulike trafikantergruppene utredes.	Krysset og veien fra RV83 til næringsområdet skal kapasitetsberegnes. Parkeringsdekning for planområdet blir utredet ut fra lokalisering, tilgjengelighet og tilgang til kollektivtransport. Virkninger for buss- og biltrafikk, samt gang- og sykkeltrafikk vil bli utredet. Trafikksikkerheten for alle trafikantergrupper vurderes.
ROS Analyse	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.

Ut over konsekvensutredningene og ROS-analysen vil andre relevante temaer bli vurdert og omtalt i planbeskrivelsen. Det gjelder:

- Kulturminner/kulturmiljø
- Landskap
- Universell utforming
- Grunnforhold
- Støy
- Utslipp





