

PLANBESKRIVELSE

DETALJREGULERING

Harstad Skipsindustri - Sentrum Nord.



Dato:	29.03 2019
Revisjon:	1) 20.09. 2020./ 2) 19.11. 2020/



A3 ARKITEKTKONTOR AS

Fagansvarlig planprogram og plan*Fagansvarlige utredninger*

INN H O L D

	SIDE
Innholdsfortegnelse	2
1. INNLEDNING	5
2. SAMMENDRAG	7
3 BAKGRUNN	7
3.1 Hensikt med planen	7
3.2 Krav om konsekvensutredning	7
3.3 Ansvarlige for planen	7
3.4 Grunneierforhold	8
4. PLANSTATUS	8
4.1 Overordnet plan	8
4.1.1 <i>Sentrumspanen</i>	8
4.1.2 <i>Bruks- og verneplan for Harstad Skipsindustri</i>	9
4.2 Reguleringsplaner	9
4.3 Status byggeprosjekter og utbyggingsplaner i området	10
5. PLANPROSESSEN	11
5.1 Generelt	11
5.2 Planstart og planprogram	11
5.3 Bruks- og verneplan for Harstad Skipsindustri	12
5.4 Planforslag og utredninger	12
5.5 Medvirkning i planprosessen	12
5.6 Innspill og merknader	13
5.7 Framdrift	13
6. PLANOMRÅDET, EKISTERENDE FORHOLD	14
6.1 Beliggenhet	14
6.2 Dagens arealbruk i planområdet og tilstøtende arealer	14
6.3 Områdets karakter	15
6.4 Kulturminner og kulturmiljø	15
6.5 Trafikkforhold	16
6.6 Miljøforhold, forurensning og støy	16
6.6.1 <i>Forurensning i grunnen</i>	16
6.6.2 <i>Støy</i>	17
6.6.3 <i>Støv</i>	17
6.7 Grunnforhold	17
6.8 Teknisk infrastruktur	17
6.8.1 <i>Vann, avløp og overvann</i>	17

6.8.2	<i>Strømforsyning</i>	18
6.8.3	<i>Fjernvarme</i>	18
7.	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	18
7.1	Hovedgrep	18
7.2	Planlagt arealbruk	19
7.3	Bebyggelsens plassering og utforming	19
7.3.1	<i>Generelt om bebyggelsen</i>	19
7.3.2	<i>Bebyggelse til sentrumsformål</i>	20
7.3.3	<i>Industribebyggelse</i>	21
7.3.4	<i>Bebyggelse sør for industriområdet. Blandet formål.</i>	22
7.4	Atkomst og trafikkløsning	22
7.4.1	<i>Kjøreadkomst</i>	22
7.4.2	<i>Tilgjengelighet for gående og syklende</i>	23
7.4.3	<i>Stien langs sjøen</i>	23
7.5	Parkering	24
7.6	Tilknytning til teknisk infrastruktur	24
7.6.1	<i>Vann, avløp og overvann</i>	24
7.6.2	<i>Strømforsyning</i>	24
7.6.3	<i>Fjernvarme</i>	24
7.7	Uteoppholdsareal og lekeareal	24
7.7.1	<i>Uteoppholdsareal</i>	24
7.7.2	<i>Lekeareal</i>	25
7.8	Miljøtiltak og støyskjerming	26
7.9	Renovasjon	26
7.10	Rekkefølgebestemmelser	27
8.	UTREDNINGER I PLANARBEIDET	27
8.1	Generelt	27
8.2	Metoder i utredningsarbeidet	27
8.3	Konklusjon og avbøtende tiltak	28
8.3.1	<i>Kulturminner og kulturmiljø</i>	28
8.3.2	<i>Landskap</i>	29
8.3.3	<i>Barn og unge</i>	29
8.3.4	<i>Forurensset grunn</i>	30
8.3.5	<i>Støv</i>	31
8.3.6	<i>Støy</i>	31
8.3.7	<i>Trafikk</i>	32
8.3.8	<i>Risiko og sårbarhetsanalyse</i>	32
8.3.9	<i>Utslipp til luft, sjø og grunn</i>	34
8.3.10	<i>Universell utforming</i>	34
8.3.11	<i>Havnivå</i>	35

8.3.12	<i>Næringsliv og sysselsetting</i>	36
8.3.13	<i>Infrastruktur</i>	36
8.4	Oppsummering av konsekvens og risikograd	37
9	VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET	38
9.1	Overordnede planer	38
9.1.1	<i>Kommunens planstrategi, kommuneplanens arealdel og –samfunnsdel</i>	38
9.1.2	<i>Sentrumsplanen</i>	38
9.2	Landskap	39
9.3	Stedets karakter, byform og estetikk	39
9.4	Trafikkforhold	39
9.5	Universell tilgjengelighet	40
9.6	Kulturminner	40
9.7	Lokalklima (sol og skygge)	40
9.8	Risiko og sårbarhet	42
9.9	Økonomiske konsekvenser for kommunen	42
9.10	Konsekvenser for næringsinteresser	42
9.11	Interessemotsetninger	42
10.	INNKOMNE MERKNADER OG INNSPILL	42
	Oversikt vedlegg	45
	Plankart (forminsket)	46

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 tradisjonen 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 hadde i 2017 en aktivitet med ca. 180 millioner i årsomsetning, positivt resultat, og rundt 120 årsverk. Aktiviteten har økt etter at det er bygget ny tørrdokk (ferdig i 2015), og ellers foretatt betydelig modernisering og oppgradering av anleggene. Til sammen er det investert ca. 200 mill. de siste årene til dette.

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 innen for eksempel offshore olje og gass, og havbruk.

I april 2014 ble ny reguleringsplan for planområdet *Harstad Skipsindustri – Sentrum syd*, som omfatter søndre del av verftsområdet i sentrum, godkjent. Planen legger til rette for å utvikle området til variert næringsvirksomhet. Equinor (tidligere Statoil) har som kjent flyttet sitt administrasjonssenter hit til et nybygg på 11 000 m² som ble sto ferdig i 2017.

Denne planen utgjør trinn to i utvikling og vitalisering av det gamle verftsområdet i sentrum. Den omfatter nordre del av verftsområdet, nærmest bykjernen. Her er verkstedvirksomheten som drives i sentrum, samlet i et *kompaktverft* i- og sør for- 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, annet areal kan frigjøres til sentrumsutvikling. De nordre delene av verftsområdet utvikles i partnerskap med Opplysningsvesenets Fond sitt heleide datterselskap Clemens Eiendom AS, og er organisert gjennom selskapet Kaarbø Utvikling AS, som eies av Harstad Skipsindustri og Clemens Eiendom.

Samtidig med at nye prosjekter realiseres, skal båndene til fortiden sikres ved å ta vare på viktige kulturhistoriske elementer, ref. bruks- og verneplan for området.

Harstad, januar 2019

Harstad Skipsindustri AS

Ola Karlsen

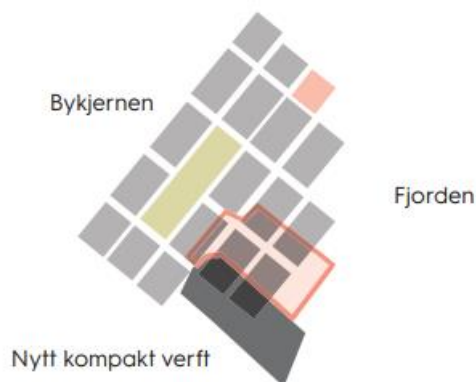
daglig leder

2. SAMMENDRAG

Planens hovedtema er *kompaktverft* og *byutvidelse*. Skipsindustrien har tidligere lagt beslag på store arealer nært sentrum. Nå skal verftet konsentrere sin virksomhet i et *kompaktverft* i og ved den nye tørrdokka. Dermed frigjøres betydelige arealer til utvidelse og utvikling av byens sentrum.

Verftet skal ha sin hovedatkomst fra sør. Ingen tungtrafikk til verftet skal gå gjennom sentrum.

Nordre og søndre del av Fjordgata knyttes sammen med en gang og sykkelsti ("Stien langs sjøen") gjennom området. Verftets historie, som er nær knyttet til byens historie, fortelles av flere vernede kulturminner langs stien.



Illustrasjon: A-Lab

3. BAKGRUNN

3.1 Hensikt med planen

Harstad Skipsindustri har disponert store arealer nært sentrum til sin skipsverftsvirksomhet. De siste årene har virksomheten ved de to verftene som HSI eier, i sentrum og Samasjøen, vært gjennom en omstillingsprosess med rasjonalisering, spesialisering og samordning. I sentrum er nå virksomheten knyttet til service og reparasjoner av større båter. Det er bygget ny tørrdokka og virksomheten er konsentrert i et kompakt verft rundt dokka. Verftet har betydelig mindre arealbehov enn de arealer det tidligere har disponert. Arealer både i sør- og nordenden av verftet kan frigjøres til andre formål.

Hensikten med planen er å snevre inn industriarealet og legge til rette for utvikling av frigitte industriarealer til nye formål. Samtidig skal planen sikre verftets hovedadkomst fra sør slik at trafikk til verftet ikke skal gå gjennom sentrum.

3.2 Krav om konsekvensutredning

Reguleringsendringen skal legge til rette for utbygging med areal større enn 15 000 m², dermed utløses krav om konsekvensutredning i hht. *Forskrift om konsekvensutredninger*.

3.3 Ansvarlige for planen

Forslagsstiller: Kaarbø Utvikling AS Kontaktperson: Ola Karlsen

Fagansvarlig plan: A3 Arkitektkontor as Kontaktperson: Erling A Johansen

Fagansvarlig KU Kulturminner: Migrant AS Kontaktperson: Øystein Grønning

Fagansvarlig øvrige KU: Sweco Norge AS Kontaktperson: Ingrid Sværd Pedersen

3.4 Grunneierforhold

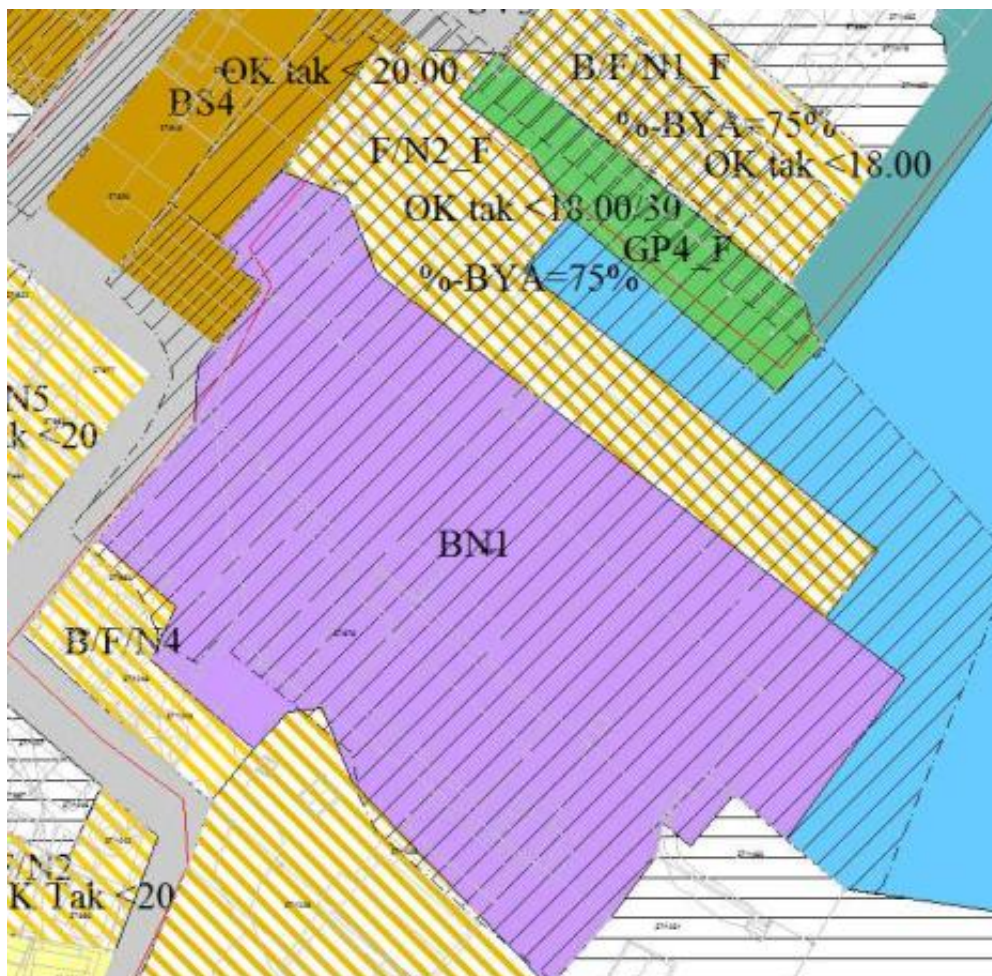
Arealet innenfor planområdet, med unntak av Klubbveien, hører til gårdsnummer 57 som eies av Opplysningsvesenets Fond (OVF). HSI disponerer arealet gjennom festekontrakt med OVF.

Det er inngått avtale mellom HSI og OVF om festearealet. Avtalen innebærer blant annet at industriarealet innenfor planen fortsatt skal festes av HSI og at arealet som er under utvikling til annet formål, skal eies av HSI og OVF i fellesskap gjennom selskapet Kaarbø Utvikling AS. Avtalte endringer av eiendomsgrenser skal inngå i planen.

4. PLANSTATUS

4.1 Overordnet plan

4.1.1 Sentrumsplanen



Utsnitt av sentrumsplanen. Område BN1 er industriområde med den nye dokka.

I sentrumsplanen er verftsområdet med tørrdokken avsatt til industri mens omkringliggende arealer er avsatt til blandet formål og sentrumsformål. Nordre del av området mellom Fjordgata og sjøen, har formål som inkluderer boliger. Det er videre avsatt en grønnstruktur med siktlinje mot sjøen i forlengelsen av Verftsgata.

Sentrumsplanen hjemler bygging av dokkhall over tørrdokka og, hvis dokkhallen blir bygget, en høy bygning nord for industriområdet (felt F/N2_F). Den høye bygningen skal fungere som lydskjerm mellom verftet og boliger nord for verftet og samtidig gi en visuell nedtrapping av byggehøyden fra dokkhallen til den lavere sentrumsbebyggelsen.

4.1.2 Bruks- og verneplan for Harstad Skipsindustri

I riksantikvarens register for Nasjonale kulturhistoriske bymiljøer (NB! Registeret), inngår verftsområdet i sentrum. I sentrumsplanen er derfor det meste av verftsområdet avsatt til hensynssone for bevaring av kulturmiljø.

I tilknytning til arbeidet med Sentrumsplanen og planprogrammet for reguleringsplanen, ble det utarbeidet en *Bruks- og verneplan for Harstad Skipsindustri*. Prosjektet var et samarbeid mellom Harstad Skipsindustri, Harstad kommune og Troms Fylkeskommune v/ fylkeskonservatoren. Hensikten var å lage en plan som ivaretar både kulturhistoriske verdier og verftenes behov for modernisering og utvikling på en balansert måte. Sluttrapporten er vedlegg til sentrumsplanen.

Bruks- og verneplanen anbefaler vern av følgende elementer innenfor planområdet:

- Administrasjonsbygget/Vakthuset
- Støyperiet
- Den eldste slippen (foran administrasjonsbygget)
- Dele av fasadene til dreieverkstedet (inkorporeres i nybygg)

4.2 Reguleringsplaner

Det opprinnelige industriområdet til Harstad Skipsindustri AS er delt i 2 reguleringsplaner.

Dette planarbeidet dekker planområder til tidligere plan:

PlanID 370 – Kaarbøverkstedet, dokkhall, utfylling m.m. Hovedformålet er industri og planen hjemler bygging av dokkhall med høydebegrensning cote 42.

I sør grenser planen mot reguleringsplanen:

PlanID 598 – Harstad Skipsindustri – sentrum syd. Planen er fra 2013 med siste revisjon fra oktober 2016. Hovedformålet er næringsbebyggelse.

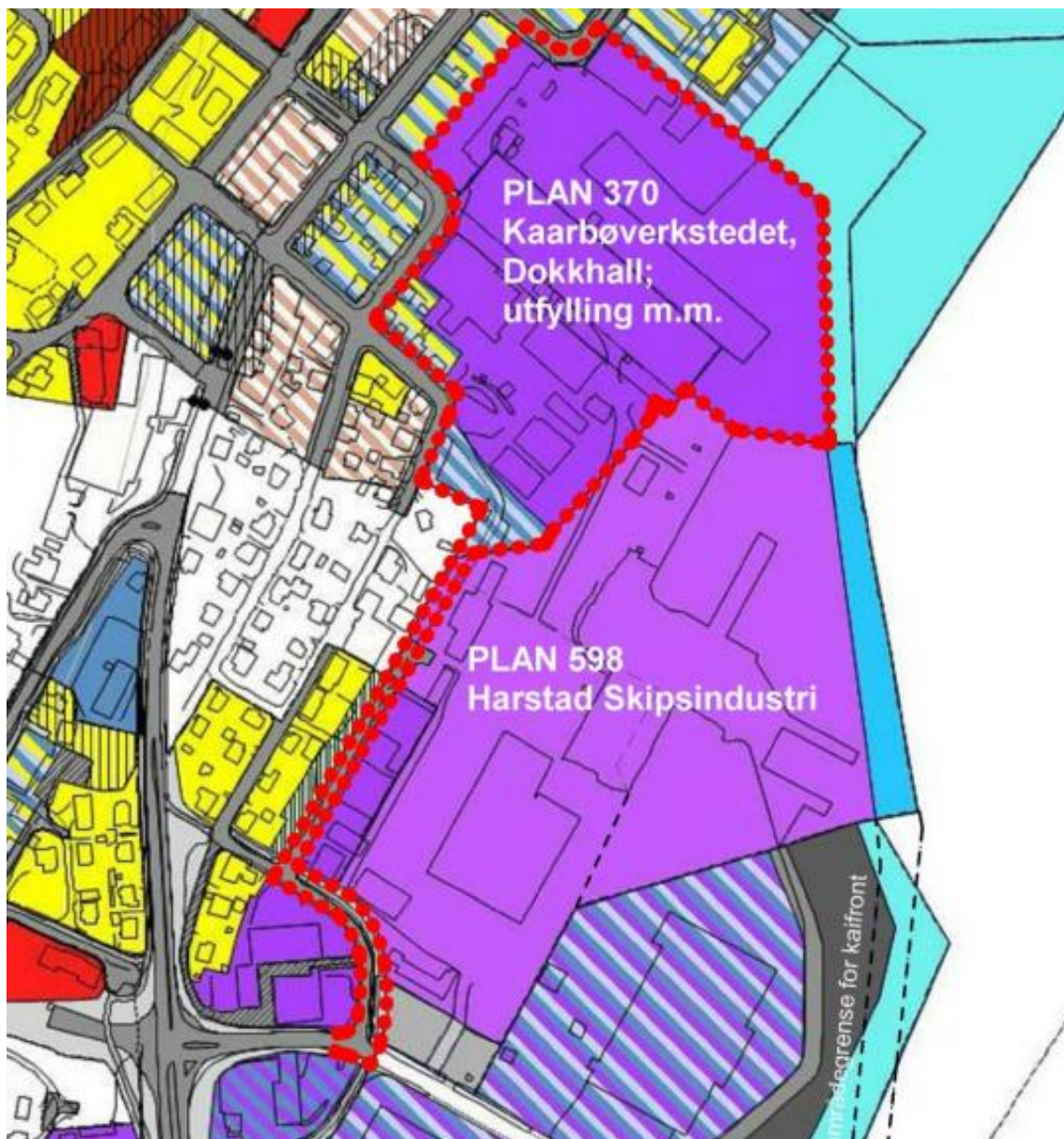
I tillegg til området for tidligere plan 370, inkluderer planområdet Klubbveien som skal bli ny hovedatkomst til verftet. Klubbveien ligger innenfor reguleringsplanen:

PlanID 411 – RV 83 Kanebogen Byskillet. Planen er fra desember 2004. På øst og sørsiden av Klubbveien berører planen areal regulert til byggeformål *Industri og lager*. På nordsiden av Klubbveien berører planen areal som er regulert til hensynssone *Isolasjonsbelte*.

Krysset Margrethe Jørgensens vei/Klubbveien ligger innenfor reguleringsplanen:

PlanID 565 – RV 83 Tunnel og rundkjøring Seljestad-Sama. Denne planen er fra februar 2014.

Hele planområdet ligger innenfor *Sentrumplanen* av november 2016.



Gjeldende plankart. Planavgrensning for denne planen er markert med røde prikker.

4.3 Status byggeprosjekter og utbyggingsplaner i området

Tørrdokka er nylig utvidet og modernisert. Den ble tatt i bruk i 2015. På industriarealet sør for dokka planlegges nye bygg for lager og industri knyttet til verftet.

Det gamle vaktbygget og administrasjonsbygget ved porten til verftet fra Fjordgata (vernet bygning) ble restaurert 2017 og er utleid til "Fontenehuset".

Det gamle støperiet (vernet bygning) er under restaurering til kulturformål.

Lengst nord i planområdet, der de gamle verkstedbygningene står, arbeides det med planer om hotell på fylling i sjøen og boliger i kombinasjon med næring videre opp mot Fjordgata.

Nord for dokka, mellom dokka og den gamle slippen, planlegges et visningssenter for de ”blå næringer”. Her lanseres også prosjekt for ny kino i prosjektkonkurransen som kommunen har utlyst.

Foran enden av dokka, mellom de to vernede bygningene, lanseres prosjekt for nytt bibliotek i prosjektkonkurransen som kommunen har utlyst.

5 PLANPROSESSEN

5.1 Generelt

Planen er definert som *reguleringsplan som kan ha vesentlig virkning for miljø og samfunn*. Som følge av det er det utarbeidet planprogram og gjennomført konsekvensutredninger i samsvar med planprogrammet.

5.2 Planstart og planprogram

Planspørsmålet ble først drøftet med Plan- og byggesakstjenesten i møte den 29.10. 2014. Det ble deretter utarbeidet forslag til planprogram. I arbeidet med planprogrammet var det kontakt med kommunen og et utkast ble behandlet i Planutvalget den 20. august 2015.

Varsel om planstart, vedlagt utkast til planprogram, ble sendt til berørte myndigheter, organisasjoner og naboer den 1. september 2015. Samtidig ble planstart annonsert i Harstad Tidende og dokumenter i saken ble gjort tilgjengelig på nettsted.

**VARSEL OM PLANSTART, PLANPROGRAM
TIL OFFENTLIG ETTERSYN.
PLANOMRÅDE HARSTAD SKIPSINDUSTRI –
SENTRUM NORD («KAARBØVERFTET»).**

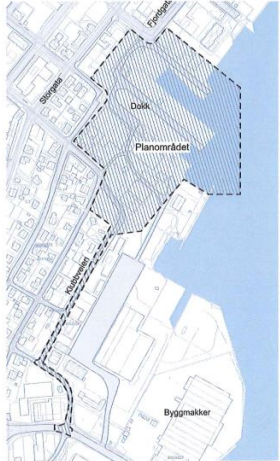
I henhold til plan- og bygningslovens § 12-8 og § 12-9 varsles herved igangsetting av reguleringsplanarbeid med konsekvensutredning for nordre del av området til Harstad Skipsindustri i Harstad sentrum. Planområdet omfatter dagens verftsområde med tilstøtende arealer samt hele Klubbveien. Se kartskisse.

Hensikten med planarbeidet er å begrense industriarealet til det areal verftet trenger til sin virksomhet og utvikle resterende arealer til andre formål. Videre skal Klubbveien reguleres til ny hovedatkomst til verftet.

Program for planarbeidet kan lastes ned fra webadresse:
www.a3a.no/pro/2014-014

Eventuelle merknader og synspunkter til planprogrammet bes sendt innen 16. oktober 2015 til:

A3 ARKITEKTKONTOR AS
Postboks 753
9487 Harstad
E-post: eaj@a3a.no



A3 ARKITEKTKONTOR AS

Annonse Harstad Tidende 1. september 2015

Etter merknadsbehandling i samråd med kommunen, ble revidert planprogram framlagt i september 2016. Planprogrammet ble fastsatt av kommunen i november 2016.

5.3 Bruks- og verneplan for Harstad Skipsindustri.

Parallelt med arbeidet med planprogrammet, ble det gjennomført et prosjekt kalt *Bruks- og verneplan for Harstad Skipsindustri*. Prosjektet var initiert av kommunen i forbindelse med arbeidet med Sentrumsplanen og var et samarbeid mellom Harstad kommune, Troms Fylkeskommune v/Fylkeskonservatoren og Harstad Skipsindustri. Bakgrunnen er at skipsindustrien har vært avgjørende for framveksten av Harstad som by og innenfor verftsområdene finnes flere SEFRAG registrerte bygninger og anlegg. Verftsområdet i sentrum er angitt i Riksantikvarens "NB! Register" som område med nasjonal kulturhistorisk interesse.

Hensikten var å lage en plan som både tar hensyn til bevaring av viktige kulturhistoriske verdier og behovet for videre utvikling. En omforent Bruks- og verneplan forelå i mars 2016. Planen er vedlegg til Sentrumsplanen for Harstad.

5.4 Planforslag og utredninger

Etter at planprogrammet var fastsatt, sto det videre planarbeidet i bero i nesten to år. I den perioden ble det jobbet med avklaringer mellom Opplysningsvesenets Fond som grunneier og Harstad Skipsindustri som fester. Videre ble det jobbet med å avklare verftets behov, med potensielle etablerere til de frigitte arealene og med formål.

I august 2018 forelå en utviklingsplan for området og på grunnlag av denne ble planarbeidet gjenopptatt. Ved oppstart ble det holdt et "restartmøte" med kommunens Areal- og byggesakstjeneste der utviklingsplanen ble presentert og planprosessen videre drøftet.

I planprosessen er det gjennomført konsekvensutredninger med følgende tema:

- Kulturminner og kulturmiljø
- Landskap
- Grunnforhold og forurensning
- Støy
- Støv/luftforurensning
- Hensyn til barn og unge
- Trafikk og transport
- ROS

I tillegg er konsekvensutredning om havnivåstigning, som ble utført for tilstøtende planområde i 2013, lagt til grunn.

5.5 Medvirkning i planprosessen.

I arbeidet med planprogrammet, ble det lagt vekt på medvirkning fra offentlige myndigheter og berørte interesser.

Det ble holdt særskilte møter med følgende parter:

- Harstad kommune v/ Areal- og byggesakstjenesten
- Harstad kommune v/ saksbehandler for Sentrumsplanen
- Statens Vegvesen
- Nordic Eiendom (nabo)
- Troms fylkeskommune v/ fylkeskonservatoren

Det har særlig vært nært samarbeid med Harstad kommune og fylkeskonservatoren gjennom prosjektet Bruks- og verneplan for Harstad Skipsindustri.

Utkast til plandokumenter er gjennomgått med Harstad kommune – Areal og byggesakstjenesten før planforslaget ble ferdigstilt og fremmet.

Når kommunen har lagt ut planforslaget til høring og offentlig ettersyn, skal planforslaget presenteres for Harstadregionens Næringsforening og i åpent folkemøte.

Troms Fylkeskommune og Fylkesmannen har i sine innspill til planprogrammet anbefalt at planforslaget drøftes i planforum. Kommunen og fagansvarlig for planen har drøftet dette og konkludert med at det ikke er behov for planforum. Dette med bakgrunn i at det foreligger greie innspill til planprogrammet fra sektormyndighetene og at det i planproessen har vært et nært samarbeid med fylkeskommunen gjennom prosjektet ”Bruks- og verneplan for Harstad Skipsindustri”.

5.6 *Innspill og merknader.*

Innspill og merknader fra offentlig ettersyn og høring av planprogrammet er i stor grad hensyntatt i planen.

Oversikt over merknad følger i kap. 10

5.7 *Framdrift*

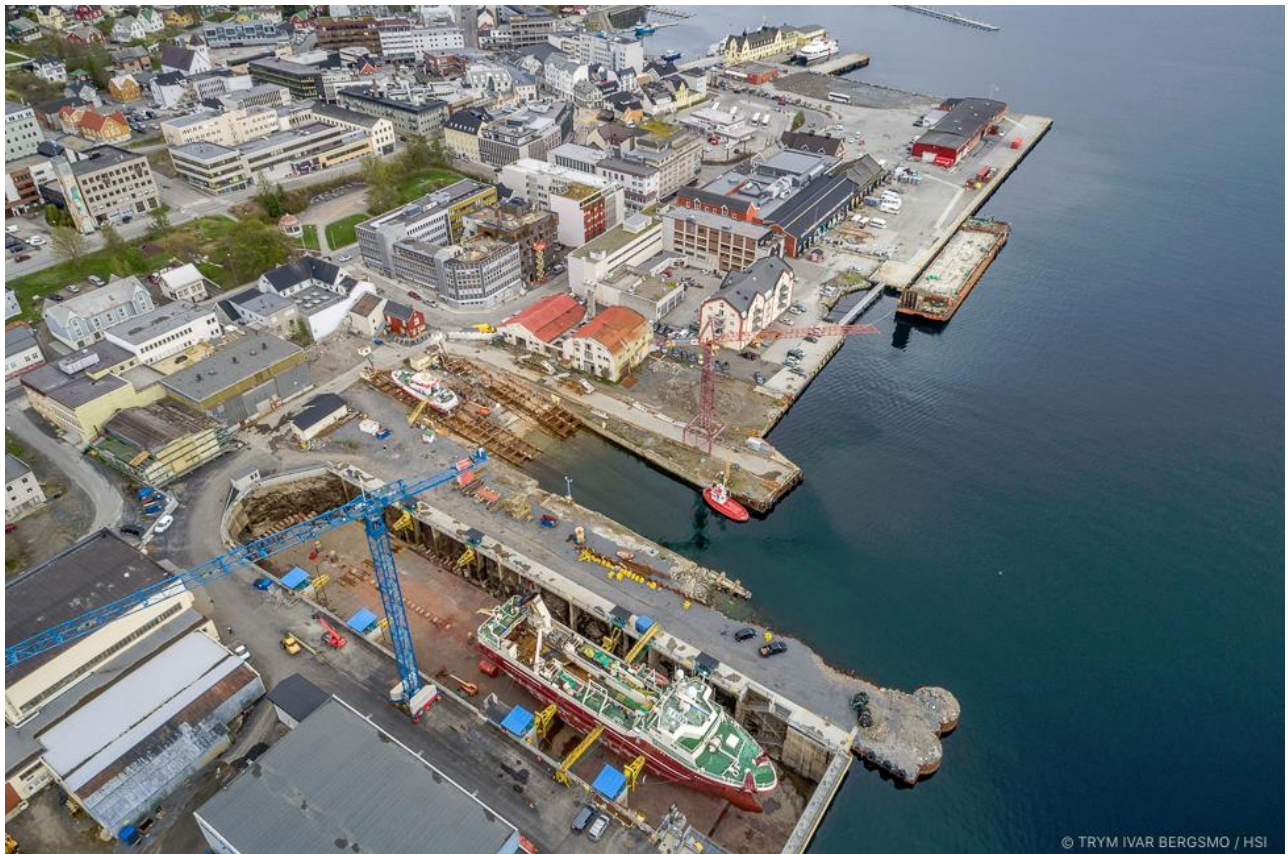
Aktivitet	Tidsperiode	Tidspunkt
HISTORIKK:		
Forhåndskonferanse (Planmøte 1)		29.10.2014
Utarbeide utkast til planprogram	Uke 44/14 – uke 29/15	
Politisk behandling av utkast planprogram	Uke 30/15 – uke 33/15	Vedtak:20.08.2015
Utløse planstart		01.09.2015
Planprogram til høring og offentlig ettersyn	Uke 36/15 – Uke 42/15	Frist: 16.10.2015
Kommunen fastsetter planprogrammet		03.11.2016
Div. overordn. avklaringer hos regulanten	Nov. 16 – aug. 18	
Møte utviklingsplan og restart planprosess		29.08.2018
Utredninger	Uke 36/18 – uke 48/18	
Utarbeide utkast til plandokumenter	Uke 36/18 – uke 3/19	
Planmøte 3. Utkast til plandokumenter		04.03.2019
Utarbeide endelig forslag til plandokumenter	Uke 10/19 – uke 13/19	
Innsending plandokumenter		29.03.2019
Kommunal behandling av planforslaget (PU)		09.05.2019
Høringer og offentlig ettersyn av planforslaget	Uke 21/19 – uke26/19	
Behandling merknader og høringsuttalelser	Uke 26/19 – 36/19	
Godkjenning reguleringsplan		Oktober 2019

6 PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

6.1 Beliggenhet

Planområdet ligger tett inntil Harstad sentrum og utgjør nordre del av det tidligere industriområdet til Harstad Skipsindustri. Det har med den gamle verkstedbebyggelsen nedenfor Fjordgata i sentrum, de gamle slippene, den nye tørrdokka og noe areal sør for dokka. Videre inngår hele Klubbveien fra Margrethe Jørgensens Vei. Se illustrasjon på planavgrensning i kap. 4.2.

Arealet utgjør ca 43,1 da på land, inklusive regulert utfylling i sjøen.



Harstad Sentrum med veftet i forgrunnen. (Foto: Trym Ivar Bergsmo)

6.2 Dagens arealbruk i planområdet og tilstøtende arealer

Det meste av planområdet ligger innenfor verftsområdet til Harstad Skipsindustri, men er bare delvis i bruk. Virksomheten til verftet er i dag konsentrert i og rundt den nye tørrdokka. De gamle verkstedbygningene nedenfor Fjordgata er ikke i bruk. For øvrig er noen av de gamle verksted- og lagerbygningene revet, mens andre er i bruk. Den ene av de to gamle slippene mellom dokka og sentrum er fortsatt delvis i bruk, men skal avvikles. Det gamle administrasjons- og vaktbygget (vernet) ved verkstedporten i krysset Verftsgata/Fjordgata er restaurert og tatt i bruk og i motsatt ende er det gamle støperiet (vernet) under restaurering til kulturformål.

Planområdet inkluderer noen boliger som småhusbebyggelse.

I nord grenser planen til sentrum.

I sør grenser planen til søndre del av det tidligere verftsområdet som er regulert til næringsformål og er under utvikling.

6.3 Områdets karakter

Området er flatt og har typisk industripreg. En stor del av planområdet er fyllingsområde i sjøen.

Bebyggelsen er for det meste eldre industri- og lagerbygg.



Området i dag (foto: Trym Ivar Bergsmo)

6.4 Kulturminner og kulturmiljø

En stor del av planområdet inngår i Riksantikvarens "NB! Register" som område med nasjonal kulturhistorisk interesse og flere enkeltbygninger er registrert i SEFRAG-reisteret. Prosjektet "Bruks- og verneplan for Harstad skipsindustri" (Se punkt 5.3) anbefaler vern av følgende elementer:

- Administrasjons- og vaktbygget
- Støyperiet
- Deler av fasadene i dreieverkstedet
- Den eldste slippen med vinsjhus.

Administrasjons- og vaktbygget er ferdig restaurert og støyperiet er under restaurering.



Adminstrasjons- og vaktbygget (reastaurert)



Støperiet (under retaurering)



Dreieverkstedet – fasade mot Fjordgata



Slipp med vinsjhus

6.5 Trafikkforhold

Verftet har sin hovedatkomst fra sør via Klubbveien. Det meste av tungtrafikken til verftet kommer fra denne siden. Klubbveien er ikke regulert som offentlig vei helt fram til verftet og den har i dag ikke teknisk standard tilpasset tungtrafikken til verftet.

I tillegg er det atkomst gjennom den gamle verftsporten i sentrum, i krysset Fjordgata/Verftsgata, og fra Andreas Linds gate på motsatt side.

Parkering for ansatte er ved enden av Klubbveien, mellom Klubbveien og Andreas Linds gate.



Porten til verftet fra sentrum

6.6 Miljøforhold, forurensning og støy

6.6.1 Forurensning i grunnen

Områdets 100-årige historie med skipsverft tilsier stor risiko for forurenset grunn. Det ble gjort omfattende grunnundersøkelser i hele det gamle verftsområde i 2009. Resultatet er presentert i rapporten *HSI. Miljøtekniske grunnundersøkelser av skipsverft ved Samasjøen og Kaarbøverkstedet* (Sweco, oppdrag 502880-2009). Sweco har senere gjort kompletterende grunnundersøkelser.

I 2013 ble det gjennom prosjektet ”Ren Havn” foretatt rensing av sjøgrunnen.

Det må legges til grunn at det aller meste av grunnen innenfor planområdet er forurenset.

6.6.2 Støy

Støy fra verkstedet har et nivå som gjør det nødvendig med avbøtende tiltak for ny bebyggelse.

I tilknytning til reguleringsplanen for søndre del av det opprinnelige verftsområdet, ble det i 2013 gjennomført konsekvensutredning på støy.

Det er nå gjennomført konsekvensutredning på støy for dette planområdet.

Se KU om støy.

6.6.3 Støv

Det foregår sandblåsing i tørrdokka. Det ble i 2018 iverksatt støvmålinger som skal pågå i minimum ett år, for å kontrollere at støv fra sandblåsing ligger innenfor kravene i forurensningsforskriften.

Se KU om støv

6.7 Grunnforhold

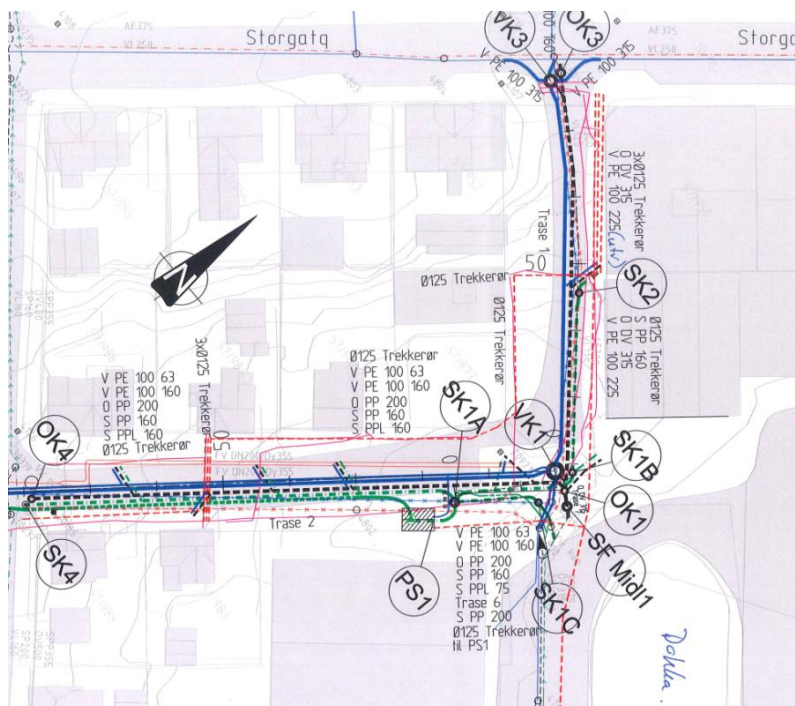
Sjøgrunnen har et løsmasselag som for det meste er mindre enn 2 meter, stedvis er det bart fjell. Grunnen på land er i hovedsak fylling på tidligere sjøgrunn.

Se KU om grunnforhold.

6.8 Teknisk infrastruktur

6.8.1 Vann, avløp og overvann.

Inntil grensen av planområdet på sørsiden har kommunen nylig lagt nytt ledningsnett i Eriks gate og Fjordgata. I den forbindelse er det etablert en pumpestasjon for avløp i Fjordgata helt inn til verftet. Vann er koblet til hovedledningen i Storgata/RV 83. En pumpestasjon inne på verftsområdet pumper avløp til den nye stasjonen i Fjordgata. En gammel avløpsledning av betong som går gjennom verftsområdet og ut i havet er faset ut, men ikke fjernet. Her er det lagt en ny overvannsledning langs doka. Det nye anlegget har god kapasitet med tanke på videre utbygging på verftet og arealene sør for verftet.



Nytt VAO-nett sør for verftet, i Eriks gt. og Fjordgt.

På nordsiden av planområdet er det VAO-nett i Fjordgata. Dette er fra 2001. Videre er det en gammel vannledning i Verftsgata som fortsatt er i drift.

Vannledningen i Fjordgata har tilstrekkelig kapasitet for forbruksvann til ny bebyggelse, men kan neppe dekke behovet for slukningsvann etter dagens krav. Avløpsledningen fra 2001 har dimensjon 200 mm. Ledningen har sannsynligvis kapasitet til å betjene ny bebyggelsen nord for dokka, men kapasiteten må beregnes nærmere.

6.8.2 Strømforsyning

Hålogaland Kraft Nett har kabelnett i området med god kapasitet. Selskapet har energiutredningsplan for sentrum som rulleres annethvert år.

6.8.3 Fjernvarme

Statkraft har etablert fjernvarmenett fram til verftet fra sør i Fjordgata og Andreas Linds gate. Videre er det en fjernvarmeledning i Fjordgata like nord for planområdet. Det er ikke lagt ledningsnett inne på selve verftsområdet.

7 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

7.1 Hovedgrep

Planens hovedgrep kan oppsummeres i 3 punkter:

1. Verftet

Skipsverftet samler sin virksomhet i et kompakt verft i og rundt den nye dokka. All biltrafikk til verftet skal komme fra sørsiden, fra Margrethe Jørgensens vei via Klubbveien. Ingen verftstrafikk gjennom sentrum.

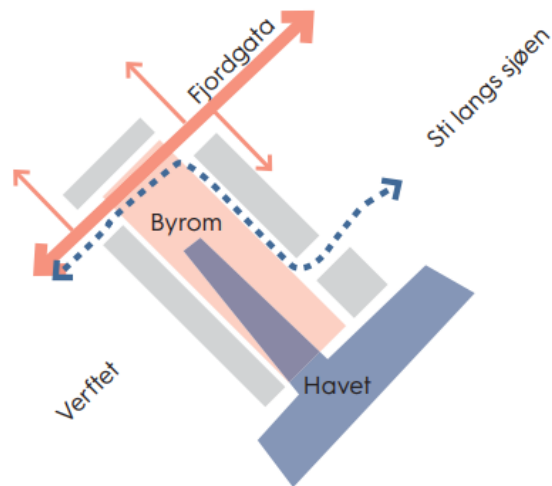
2. Byrommet

På nordsiden av verftet, inntil sentrum, etableres et nytt byrom. Et historisk torg ved byens arnested, der porten til verftet var og administrasjonen for Kaarbøverftet opprinnelig holdt til. Sjøen trekkes inn i det nye byrommet foran den eldste slippen. Byrommet skjermes mot verftet av en langstrakt sammenhengende bebyggelse langs hele nordsiden av dokka. Byrommet omkranses av ny sentrumsbebyggelse med varierte sentrumsformål, inklusive boliger.

3. ”Stien langs sjøen”

Det etableres forbindelse for myke trafikkanter tvers gjennom det gamle verftsområdet ved at nordre og søndre del av Fjordgata knyttes sammen av ”Stien langs sjøen”. Langs denne tverrforbindelsen istandsettes og gjøres tilgjengelig 4 kulturhistoriske elementer som knytter båndene til fortiden og byens opprinnelse:

- Dreieverkstedets fasade mot Fjordgata
- Administrasjons- og vaktbygget ved verftsporten
- Den eldste slippen med kranhus
- Støyperiet.



Illustrasjon: A-Lab

7.2 Planlagt arealbruk

Nærmest sentrum utvides byggearealet med utfylling i sjøen.

Hovedformålene er industri, sentrumsformål og forretning/kontor.

Det etableres et nytt sentralt byrom, regulert til uteoppholdsareal. Dette skal anvendes til bytorg og til lekeareal for boliger som grenser mot torget.

Fordeling formålsareal:

- Sentrumsformål: 8,0 da.
- Industri: 16,6 da.
- Bolig/forretning/kontor: 1,2 da.
- Forretning/kontor 4,7 da.
- Parkeringshus/-anlegg 0,8 da.
- Trafikkareal (inkl. fortau) 6,6 da.
- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone: 1,2 da.
- Havneområde sjø 10,4 da.
- Annen veggrunn 0,8 da.
- Tekniske bygg/-konstruksjoner 0,1 da
- Uteoppholdsareal 4,5 da

7.3 Bebyggelsens plassering og utforming

7.3.1 Generelt om bebyggelsen.

I nordre del av området, mellom verftet og sentrum, legges det til rette for variert sentrumsbebyggelse med varierende byggehøyde.

Nærmest dokka planlegges sammenhengende bebyggelse langs dokkanten. Denne bebyggelsen skal fungere som støyskjerm som skjermer byrommet og mer støyfølsom bebyggelse nord for dokka mot støy fra verftet.

Innenfor industriområdet kan det bygges med maks høyde kote 23. Tidligere plan hjemlet dokkhall med byggehøyde kote 42. Dokkhallen er ikke lenger med i planen.

Sør for industriområdet er det regulert lavere bebyggelse, tilpasset tilstøtende plan.

I nordre del, mellom Fjordgata og sjøen, er det forslått bebyggelse som trappes opp i flere trinn til makshøyde kote 40,5. Byggehøyde er utredet i konsekvensutredningen KU-Landskap.

7.3.2 Bebyggelse til sentrumsformål.

Bebyggelsen rundt det nye byrommet er regulert til sentrumsformål for å ha stor fleksibilitet i bruksformål. Bebyggelsen skal ha aktive fasader på bakkeplan.

Lengst nord er byggehøyden lavest nærmest Fjordgata med maks takhøyde kote 24.

Bebyggelsen trappes opp i tre trinn til kote 27, kote 31 og kote 40,5 på fyllingsområdet i sjøen. Ytterste del med størst høyde er tiltenkt et hotell, eventuelt i kombinasjon med boliger. Mellom hotellet og Fjordgata planlegges boliger med næring og parkering i nederste etasjer. Det legges til rette for å bygge inntil 100 boliger her.



Byggehøyder mellom Fjordgata og sjøen (Illustrasjon: A-Lab)

Langs dokka skal det bygges sammenhengende bebyggelse som danner støyskjerm mellom industrien og boligene. Ytterveggen mot dokka utformes som støyskjerm, fasaden mot nord åpner seg mot byrommet. Byggehøyden varierer fra 16,0 til 19,5 m. Aktuelle virksomheter er kombinasjon av kultur og næring og det arbeides med planer om exposenter og kino.

I enden av byrommet mot nordvest, erstattes tidligere industri- og lagerbygninger med nybygg som inneholder ulike sentrumsformål. Byggehøyden er satt til kote 23.



Det nye byrommet sett fra Fjordgata (Illustrasjon: A-Lab)



Boliger nedenfor Fjordgata. Inngangen til det nye byrommet. (Illustrasjon: A-Lab)



Hotell og boligblokk sett fra sjøen. (Illustrasjon: A-Lab)

7.3.3 Industriebbyggelse

Dokkhall, som er hjemlet i gjeldende reguleringsplan og sentrumsplanen, utgår. Det ville blitt en bygning som dominerte voldsomt i området og i hele bybildet. Ved behov for overdekning for arbeider på skip i dokka, skal dette løses med provisoriske anordninger (stillaser og presenninger).

Det er lagt til rette for at industri- og lagerbygninger tilknyttet verftet får plass sør for dokka. Her er det allerede flere industribygg. Byggehøyden her er satt til kote 23.

7.3.4 Bebyggelse sør for industriområdet. Blandet formål.

I planen inngår fire boligeiendommer med småhus av eldre dato, men i god stand. To av disse eies av HSI og inneholder små leiligheter som verftet disponerer. Det foreligger ikke planer å om gjøre noe med disse boligene. Arealet er regulert til blandingsformål bolig/forretning/kontor.

Lengst mot sør, mellom Andreas Linds gata og Utrustningskaia, er et område regulert til forretning/kontor. Noen eldre lagerbygninger skal rives. Det foreligger ikke konkrete byggeplaner for dette området.

7.4 Atkomst og trafikkløsning

7.4.1 Kjøreatkomst

”Harstadpakken” fra Statens Vegvesen og Troms Fylkeskommune, har som mål å sikre en god framtidig trafikkløsning for byen med vesentlig mindre trafikkbelastning på sentrum. Sør for sentrum er det etablert rundkjøring og tunnelinnslag i krysset RV 83/Margrethe Jørgensens vei.

I tråd med målsettingen i ”Harstadpakken” skal framtidig kjøreatkomst til verftet komme fra Margrethe Jørgensens vei langs Klubbveien. Klubbveien oppgraders til å kunne ta tyngre trafikk og bygges med fortau på ene siden. Det blir innkjøringer til verftet fra sør i forlengelsen av Andreas Linds gate.

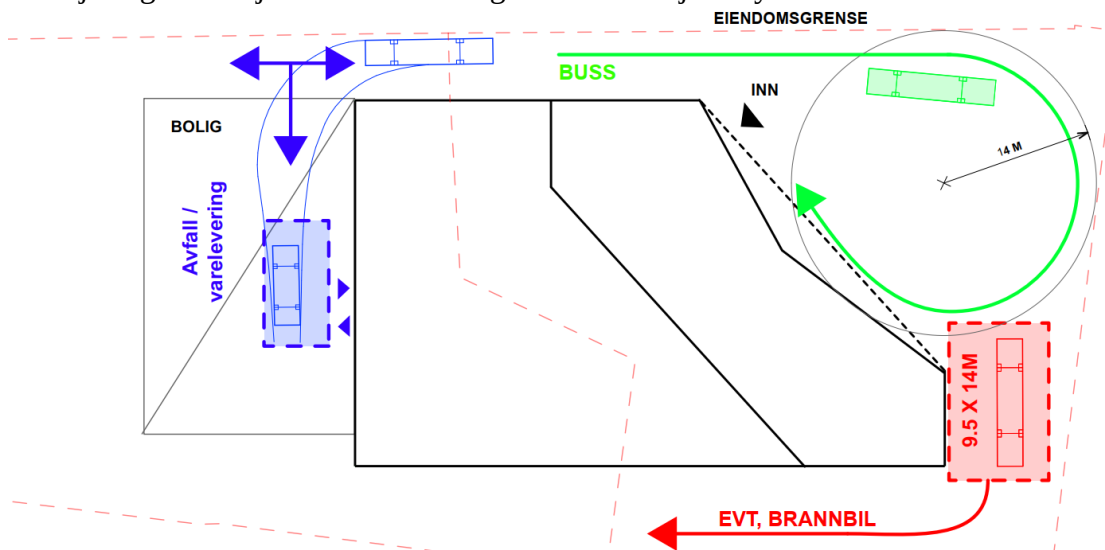
Klubbvegen er planlagt som samleveg, vegklasse Sa2 med vegbredde 6,5 m pluss 3,0 m fortau, adskilt med kantstein. Ny veg er i hovedsak planlagt sammenfallende med eksisterende veg, men med ny/justert linjeføring på enkelte steder. Vegen er av praktiske årsaker (relatert til senterlinjer) delt inn i VEG 1 og VEG 2 hvor VEG 1 gjelder fra kryss Margrethe Jørgensens vei til kryss ved Andreas Linds gate nr. 19 mens VEG 2 gjelder Klubbveien fra Hinnøy Maskin/Vianor til Sigurds gate. Begge veger er utformet med hensyn til å redusere ulemper for eksisterende virksomheter i området, samtidig med at det gis en god utforming for myke trafikanter og kjøretøy.

Vegene i området er å anse som bygater i sentrum. Det er fartssone 30km/t i området. Det er utført sporingsanalyse for vogntog som gir føringer for geometrien på vegene. Det tillates kjøremåte C i kryssområdene. Møteplasser for vogntog vil da være på rettstrekninger, men det er i tillegg prosjektert 1 meter breddeutvidelse i kurve på VEG 1 for at vogntog skal kunne møtes også her.



Utsnitt av Klubbveien med sporingskurver for vogntog. (Illustrasjon: Hinnstein AS)

I nordre del av planområdet får bebyggelsen nedenfor Fjordgata bilatkomst på nordsiden via en felles adkomstvei fra Fjordgata til sjøen. Ytterst mot sjøen avsluttes veien med rundkjøring dimensjonert for busser og andre store kjøretøyer.



Sirkulasjonsdiagram buss, varelevering , renovasjon og brannbil (Illustrasjon: A-Lab)

7.4.2 Tilgjengelighet for gående og syklende

Det nye byrommet med omkringliggende bebyggelse får atkomst fra Fjordgata gjennom den gamle verftspoten. Herfra går ”Stien langs sjøen” tvers gjennom området. Innkjøringen og torget innenfor vil være åpent for biltrafikk begrenset til varelevering og utrykningskjøretøy. Fra sør blir atkomsten gjennom fremre del av Støyperiet.

7.4.3 Stien langs sjøen

”Stien langs sjøen” er navnet på et prosjekt som skal utvikle en sammenhengende gang- og sykkelvei fra Trondenes gjennom sentrum og til Stangnes. Stien langs sjøen inngår i Sentrumsplanen, der den omtales som en *byhistorisk kultursti*.

I planen er stien ført gjennom det gamle verftsområdet slik at den forbinder nordre og søndre del av Fjordgata. Stien tangerer flere kulturhistoriske elementer innefor planområdet og gir innsyn til virksomheten ved verftet.

Se for øvrig KU-utredning om trafikk og transport.



Fjordgata sør fortsetter som gang- og sykkelvei gjennom Støyperiet. (Illustrasjon: A-Lab)

7.5 *Parkering*

Sentrumsplanen fastsetter at bare 10 % av parkeringsbehovet kan løses med overflateparkering.

Planen legger til rette for å bygge parkeringshus mellom Klubbveien og Andreas Linds gate, der hvor verftet har parkering for ansatte i dag.

I nordre del planlegges parkering i underetasjen og eventuell deler av 1. etasje av bebyggelsen nedenfor Fjordgata.

Områdets sentrumsnære beliggenhet og gode tilgjengelighet for gående og syklende, inviterer til å bruke sykkel eller kollektiv transport til og fra jobb. Parkeringsdekningen legges derfor på minimum av det sentrumsplanen krever og det kan bli aktuelt å benytte frikjøpsordning for noe av parkeringskravet.

Se for øvrig KU om trafikk og transport.

7.6 *Tilknytning til teknisk infrastruktur*

7.6.1 *Vann, avløp og overvann*

Nye tiltak innenfor industriområdet og på arealet sør for industriområdet tilknyttes det nye vann og avløpsnett som er etablert her, se punkt 6.8.1.

Nye tiltak i området nord for industriområdet skal tilknyttes nettet i Fjordgata. Her er det god kapasitet for forbruksvann, men tvilsomt om det er tilstrekkelig slukkevann uten å benytte tilførsel fra både Fjordgata og Verftsgata. Det er kort avstand til hovedledningen i Storgata. Før tiltak iverksettes må, dette utredes. Planbestemmelsene setter krav om at VAO-plan skal foreligge ved søknad om rammetillatelse.

For bebyggelsen i nordre del, i områdene BS2, BS3 og BS4, må avløp pumpes til kommunalt nett i Fjordgata. Det skal etableres felles pumpestasjon i kum under felles adkomstvei.

Kapasiteten på avløpsnett i Fjordgata er begrenset slik at det må påregnes begrensninger i utslippsvolum (l/min) til det kommunale nettet. Dette avklares i VAO plan ved søknad.

Overvann skal ikke til kommunalt nett. Det skal håndteres innenfor egen tomt og føres rett til sjøen

7.6.2 *Strømforsyning*

Kraftnettet i området har god kapasitet. Hva som eventuelt trengs av nye nettstasjoner og event. omlegging av nett, er vanskelig å fastslå før det foreligger konkrete byggeprosjekter. Siden området ligger i sentrum og får høy utnyttelse, kan det være vanskelig å finne plass for frittstående nettstasjoner. Hålogaland Kraft mener derfor at den beste løsningen vil være å integrere eventuelt nye nettstasjoner i bebyggelsen. I samråd med Hålogaland Kraft er det derfor ikke regulert areal for frittstående nettstasjoner. Kraftbehov og tilknytning blir vurdert i hvert enkelt byggeprosjekt og dersom det blir behov for nye nettstasjoner, integreres disse i bebyggelsen.

7.6.3 *Fjernvarme*

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. Nye tiltak skal tilknyttes fjernvarme. Fjernvarmenett er ført fram til planområdet både på nord- og sørsiden.

7.7 Uteoppholdsareal og lekeareal

7.7.1 Uteoppholdsareal

Nord for verftet etableres et nytt byrom som et stort sammenhengende uteoppholdsareal. I byrommet inngår vannspeil, ved at en tunge av sjøen fortsatt skal gå inn mot den gamle slippet som er vernet kulturminne. Over denne bukten bygges gangbro. Byrommet skal møbleres både som torg og som lekeareal.

Planområdet er tilnærmet flatt. Det er dermed ingen utfordringer knyttet til universell utforming av utearealene.



Byrom og lekepark. (Illustrasjon: A-Lab.)

Boligene vil få sine private uteoppholdsareal på balkonger og takterrasser. Det foreliggende boligkonseptet med 93 enheter vil ut fra sentrumsplanen kreve til 4075 m² uteoppholdsareal (MUA). Jfr. KU – Hensyn barn og unge. Det framgår av konsekvensutredningen at 3475 m² av uteoppholdsarealet kan oppfylles av takterrasser og balkonger på boligene, 450 m² av lekeplass ved inngang på bakkeplan og resten av nærlekeplassen i det nye byrommet.

I planbestemmelsene er det satt krav om at utomhusplan og redegjørelse for uteoppholdsareal skal vedlegges søknad om rammetillatelse for boligene.

7.7.2 Lekeareal

Det vises til konsekvensutredning om tema *Hensyn barn og unge*.

Lekeplass ved inngang på til sammen 600 m² (150 m² pr. 25 boliger) løses ved at det etableres to lekeplasser på bakkeplan, med samlet areal 450 m², og en lekeplass med areal 150 m² på taket av lavbygget mellom boligbyggene.



Lekeplasser ved inngang. (Illustrasjon: A-Lab)

Nærlekeplass for inntil 100 boliger, skal i flg. sentrumsplanen ha minsteareal 1 000 m². Det løses ved å etablere en ”lekepark” på 1 000 m² på en del av det nye byrommet.

Strøkslekeplass for større barn dekkes av tilgjengelige uteoppholdsarealer i nærheten. Generalhaven park ligger mindre enn 100 m fra boligene. For øvrig ligger både Ric. Kaarbøs plass og gågata innenfor avstand 500 m fra boligene, som er avstandskravet i sentrumsplanen.

I planbestemmelsene er det satt krav om at utomhusplan og redegjørelse for lekeareal skal vedlegges søknad om rammetillatelse for boligene. Videre at lekeplass ved inngang og nærlekeplass skal være opparbeidet før det gis brukstillatelse for boliger.

7.8 Miljøtiltak og støyskjerming

Arealet nord for dokka har forurenset grunn. Før tiltak som medfører graving iverksettes, skal det foretas grunnundersøkelser og utarbeides tiltaksplan for håndtering av forurensede masser. Ref. KU om Grunnforhold.

Før tiltak i sjøen iverksettes, skal plan for disse arbeidene forelegges Fylkesmannen for godkjenning.

Sammenhengende bebyggelse langs nordkanten av dokka skal bidra til å skjerme uteoppholdsarealet til boligene for støy fra verftet. Dersom boliger eller annen støyfølsom bebyggelse etableres før den støyskjermende bebyggelsen, må det bygges støyskjerm langs dokka. Dette er ivaretatt gjennom rekkefølgebestemmelser i reguleringsbestemmelsene. Der hvor boligene i de øverste etasjene ikke oppnår tilstrekkelig effekt av støyskjermen, jfr. konsekvensutredningen, må balkonger som vender mot verftet skjermes og ytterveggskonstruksjonen må ha støyreduksjon som sikrer at støy fra verftet ikke gir høyere innendørs støynivå enn de grenseverdier som er fastsatt i byggeforskriftene. Ref. KU om Støy.

Det framgår av konsekvensutredning med tema *Støv* at området anses skjermet for støv fra vegtrafikk langs Rv83.

Sandblåsing av skip, som foregår i den nye dokka, kan representere en kilde til luftforurensning. I forurensningslovens kapittel 29 er det krav om at støvnedfall fra sandblåsing skal dokumenteres med måling over en periode på minst ett år. Slik støvmåling er iverksatt. Før det gis rammetillatelse til nye boliger innenfor planområdet, skal det dokumenteres at støvnedfallet fra sandblåsing ved verftet ligger innefor kravene i forurensningsforskriften.

7.9 Renovasjon

Byggeområdene BS3, BS4 og BS5, der det planlegges boliger og hotell, skal ha felles renovasjonsløsning. Et felles varemottak og avfallsrom plasseres i 1. etasje inntil hotellet. Rommet skal ha takhøyde og porter som gjør det mulig for renovasjonsbilen å hente avfall inne i rommet.

Se illustrasjon under punkt. 7.4.1 på side 23.

7.10 *Rekkefølgebestemmelser*

For å kunne ta i bruk nye tiltak innenfor planområdet, gjelder følgende rekkefølgekrav:

- Før det gis brukstillatelse for nye tiltak innenfor byggeområdene BS1 – BS6, skal ”Stien langs sjøen” være etablert som gang og sykkelforbindelse mellom nordre og søndre del av Fjordgata.
- Før det gis brukstillatelse for nye tiltak sør for dokka, dvs. innenfor byggeområdene BKB1 og BKB2 og SPH, skal Klubbveien være opparbeidet med fortau i hht. planen.
- Før det gis brukstillatelse for boliger innenfor byggeområdene BS3 – BS5, skal lekeplasser være opparbeidet i hht. godkjent utenomhusplan.
- Før det gis tillatelse til boliger eller andre støyfølsomme tiltak i BS3, BS4 og BS5, skal støyskjerm langs dokka være etablert.
- Før det gis brukstillatelse for nybygg i felt BS5, skal ubebygd areal i BS3 og BS4, inklusive rivingstomter være opparbeidet til midlertidig park i hht. vedlagt tegning A 01 – *Illustrasjon midlertidig park*. Parkeringsplasser på bakkenivå tillates ikke.

8. UTREDNINGER I PLANARBEIDET

8.1 *Generelt*

Planforslaget legger til rette for utbygging av et samlet areal større enn 15 000 m² og utløser dermed krav til KU iht. *Forskrift om konsekvensutredninger*.

Formålet med utredningene er å kartlegge hvilke virkninger transformasjonen av området vil ha for miljø og samfunn.

Følgende 6 temaer er utredet jf. vedtatt planprogram; Kulturminner/kulturmiljø, landskap, barn og unge, forurenset grunn, støv, støy og trafikk, samt ROS analyse. Utredningene er i dette kapittelet presentert med sammendrag og konklusjon. Fullstendig utredning følger saken som vedlegg. I tillegg er det krav om at følgende temaer belyses i planbeskrivelsen; Utslipp til luft, sjø/vann og grunn, Universell utforming, Havnivå, Næringsliv og sysselsetting og infrastruktur.

Tiltakene er vurdert opp mot 0-alternativet som er dagens situasjon og realisering av eksisterende reguleringsplan for området. Det er ikke relevant å vurdere alternativ plassering for tiltakene, da reguleringsplanen går ut på å frigi et industriområde nært sentrum og transformere dette aktuelle området til sentrumsformål.

8.2 *Metoder i utredningsarbeidet*

Utredningen om kulturminner og kulturmiljø tar utgangspunkt i Bruks- og verneplan for Harstad Skipsindustri, som er utarbeidet i samarbeid med Fylkeskonservatoren og Harstad kommune og er vedlegg til sentrumsplanen. I utredningen er tiltakene som planforslaget hjemler vurdert opp mot dagens situasjon.

Utredning for tema barn og unge er utarbeidet ut i fra faglige vurderinger av dagens- og framtidig situasjon.

Utredningen om forurensset grunn er en sammenstilling av eksisterende undersøkelser.

Landskapsanalysen er utarbeidet med utgangspunkt i Miljødirektoratets veileder «Landskapsanalyse – Framgangsmåte for vurdering av landskapskarakter og landskapsverdi» (DN/RA 2010).

Støvutredningen er utarbeidet i henhold til Klima- og miljødepartementets veileder T-1520, Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging.

Støyutredningen er utarbeidet med bakgrunn i eksisterende støyrapporter og i henhold til klima- og miljødepartementets veileder T-1442/16, Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging.

Trafikkutredningen er utarbeidet ut i fra faglige vurderinger av eksisterende trafikkvurderinger supplert med den framtidige situasjon.

8.3 Konklusjon og avbøtende tiltak

8.3.1 Kulturminner /kulturmiljø

Det vises til vedlagte utredning ”Konsekvensutredning kulturminner og kulturmiljø”.

Utredningen konkluderer med at det samlede kulturminnemiljøet er meget godt ivaretatt i Alternativ 1, dvs. planforslaget, ikke bare fordi mye beholdes og rehabiliteres, men også fordi alternativet innebærer en ny-eksponering av objektene innenfor rammen av den generelle opprustingen. I vurderingen er selve skipsindustrien som et *ikon i byen og byens historie*, tillagt stor verdi.

Avbøtende tiltak:

- Slippene
Tap av den søndre av de to slippene avbøtes med istandsetting av den nordre til nytt sentralt element i det nye verftstorget. Det gir slippene en eksponering som historieforteller og pedagogisk element de i dag ikke har.
- Dreieverkstedet
Den fineste og mest minneverdige ytterveggen, en langvegg mot Fjordgata, tas vare på og istandsettes som det nye byggets publikumshenvendelse mot byen. Det samme vil bli forsøkt gjort med gavlveggen mot verftstorget, men her er muligheten svakere da gavlen er vanskelig å inkorporere i et nybygg, gitt krav til vindu mv i nybygget.
- Verftsindustrien
Tap av enkeltbygg og –anlegg, og deler av enkeltbygg, avbøtes ved at de gir økonomisk grunnlag for en systematisk nysatsing på skipsindustrien som nøkkelelement i Harstads historie og ikon for byen, og istandsetting av andre verneverdige bygg og anlegg.

I tillegg kommer det gamle administrasjonsbygget og støyperiet som er vernet. Det ene er ferdig restaurert og det andre er under restaurering

8.3.2 Landskap

Det vises til vedlagt konsekvensutredning «KU landskap».

Formål med utredningen er å evaluere tiltakets visuelle virkninger og konsekvenser på bylandskapet i Harstad. Bylandskapet er analysert med inndeling i delområder og konsekvens av planlagt tiltak er vurdert ut fra visuell påvirkning mot de enkelte delområder.

Sumvirkning av konsekvenser for alternativ 1: Positive konsekvenser

Sumvirkning av konsekvenser for alternativ 2: Positive konsekvenser

Sammenliknet med eksisterende industriområde og muligheten til etablering av en 42 meter høy dokkhall, viser det seg at tiltakene utelukkende skaper positive konsekvenser for landskapbildet, både fra visualiseringspunktene i Harstad sentrum og ved industri- og boligområdene. Det skal sies at konsekvensene for de aller nærmeste naboene nord og nordvest for planområdet, er negativ opplevelse ved etablering av tiltaket. Sikten og solforholdene til de aller nærmeste vil reduseres noe, avhengig av hvor høyt eller lavt man bor i etasjene og hvilken retning leilighetene vender. For naboene i nordøst vil det ytterste bygget i øst være det som hovedsakelig skaper negative konsekvenser. Dersom man går for alternativ 1 får man et lavere, men bredere bygg. Går man for alternativ 2 får man et mye smalere, men høyere bygg.

Boligene nordvest for planområdet vil få en langt bedre situasjon ved etablering av alternativ 1 og 2 sammenliknet med alternativ 0 med etablering av dokkhallen.

Transformasjonen av det gamle industriområdet kommer til å styrke det visuelle uttrykket i hele området.

Avbøtende tiltak:

- Det bør utarbeides illustrasjoner/3D-modell av eventuelt hotellet slik at konsekvensene i forhold til oppføring av dette synliggjøres.
- Det anbefales at det etableres bestemmelse om at bygningsmyndigheten må påse at bygg som oppføres innenfor planområdet får høy estetisk og arkitektonisk kvalitet.
- Det anbefales at det stilles krav til at et eventuelt høyhotell oppføres i tiltaksklasse 3.

8.3.3 Barn og unge

Det vises til vedlagte konsekvensutredning om dette tema.

Krav til lekeplass ved inngang for inntil 100 boliger, i hht. kommunens krav, løses ved at det etableres 600 m² lekeplass hvorav 450 m² på bakkeplan og 150 m² på taket av lavbygget mellom boligblokkene.

Krav til nærlekeplass for inntil 100 boliger løses ved at det etableres en lekepark på 1000 m² i det nye byrommet. Atkomsten til nærlekeplassen vil bli helt bilfri og trygg.

Harstad kommune må vurdere og ivareta barnehagekapasiteten i forhold til den framtidige boligutviklingen i Harstad sentrum. Ny Harstad skole har god kapasitet. For eldre barn og unge er det relativt kort veg til ungdomsskolen og Harstad stadion, noe som er positivt.

Skolevegen vurderes som relativt trygg, med gangadkomst per fortau hele vegen langs veger med lav hastighet. I tillegg vil Harstadpakken med ny tunnel føre til mindre gjennomgangstrafikk gjennom byen noe som er positivt for skolevegen, gangadkomst til fritidsaktiviteter på Harstad stadion og ellers adkomst til leke og uteoppholdsarealer i sentrum.

Avbøtende tiltak:

- Planens gode intensjon om etablering av torg med offentlig lekeplass bør sikres i bestemmelsene med krav om situasjonsplan for lekeområde og rekkefølgebestemmelse om opparbeidelse.
- Det bør sikres i bestemmelsene at området ivaretar et minstekrav til uteoppholdsareal per boenhet.
- Bestemmelsene bør også ha med krav til utforming, som legger til rette for bruk av barn og unge, for fellesarealene som legges til rette på tak. Samt at uteoppholdsareal på tak må sikres mot mulige fallulykker.
- Det må også tas med i bestemmelsene at alle felles uteoppholdsareal for barn og unge skal gis en universell utforming. Her må også universell utforming av atkomst til felles uteoppholdsareal sikres.
- Det offentlige området må belyses og det må etableres gode adkomster mellom sjø og land for å forebygge drukningsuhell.
- Det må etableres bestemmelser som sikrer at det settes opp sikkerhetsutstyr i tilfelle fall på sjø skulle forekomme.
- Det må tas med en rekkefølgebestemmelse om at boliger med tilknyttet uteoppholdsareal ikke tas i bruk før området er klarert i forhold til forurensning jf. KU rapporter for grunnforhold og støv.

8.3.4 Forurensset grunn

Det vises til vedlagte konsekvensutredning om dette tema.

Reguleringsendringen vil innebære at planområdet vil bestå av industriareal til kompaktverft, sentrumsformål, kulturminner som helt eller delvis bevares, samt adkomstveier til området. I deler av området avsatt til sentrumsformål, planlegges det boliger. Det må utføres ny stedsspesifikk risikovurdering med tanke på helse og spredning på eiendommene der det skal bygges boliger.

Forurensingen i forbindelse med tiltaket vil være knyttet til graving i forurensset grunn, håndtering av forurensset masse og vann, produksjon av byggavfall og eventuell akutt forurensning fra anleggsvirksomheten.

Avbøtende tiltak:

- Håndtering av forurensset grunn skal gjøres i henhold til godkjent tiltaksplan. Dette vil sikre at miljømålene for området blir oppnådd, deriblant hindre spredning av forurensning og sørge for at akseptkriteriene overholdes. Ingen gravearbeider kan starte før godkjent tiltaksplan for forurensset grunn foreligger.
- MTA-plan, beredskapsplan og gode driftsrutiner er nødvendig for å unngå unødig forurensning. Entreprenøren må også utarbeide en detaljert graveplan for forurensset grunn som må godkjennes av kommunen.

8.3.5 Støv

Det vises til vedlagte konsekvensutredning om dette tema.

Med hensyn til utslipp fra veitrafikk er det gjort en forenklet vurdering med NILU sitt forenklete beregningsverktøy trafikknogram. Som en ser av utredningen så vil utstrekning av gul og rød luftforurensningssone med hensyn på svevestøv ha en utstrekning på cirka 5 meter for gul sone og 1-2 meter for rød sone. Planområdet ligger cirka 100 meter sør-øst for Rv83. Det er rimelig å anta at planområdet ikke vil være berørt av rød eller gul luftforurensningssone med hensyn på PM10.

I og med at det ikke forventes bidrag fra PM10 fra veitrafikk i planområdet grunnet begrenset utstrekning av luftforurensningssoner, vil størst kildebidrag til luftforurensning innenfor planområdet være bakgrunnskonsentrasjoner av PM10 og utslipp av NOx fra skipstrafikk. Hurtigrutekaia ligger cirka 100 meter nordøst for planområdet og vil være en utslippskilde til luftforurensning i planområdet. Med en dominerende vindretning fra sør er det rimelig å anta at mye av utslippet fra skip vil ha en spredning som beveger seg bort fra planområdet.

Det bedrives sandblåsing på skipsverftet i planområdet. Utslipp fra sandblåsing av skip er regulert i forurensningsforskriften kapittel 29. I §29-9 settes det krav til at virksomheter som driver blåserensing som en del av produksjonsprosessen skal måle støvnedfall i månedlige intervaller. Måleperioden skal være minst ett år og skal ikke avsluttes før målingene dokumenterer at kravene i §29-5 overholdes. I §29-5 er det satt krav til at mengde nedfallsstøv ikke skal overstige 5 g/m² i løpet av 30 dager hos nærmeste nabo.

Dersom avvik fra fylkesmannens tilsynskontroll ikke utarbeides, vil det være vanskelig å dokumentere at luftkvalitet for planlagt boligområde vil være tilstrekkelig.

Det forventes ikke noe endring i utslippsmengden av støv i de ulike alternativene, men i alternativ 0 planlegges det etablert en dokkhall som vil føre til redusert luftforurensning ved sandblåsing. Alternativ 1 og 2 er det ikke planlagt etablering av dokkhall, men komprimering av kompaktverk og transformasjon av frigitt areal blant annet til etablering av boliger. Det stilles særlig krav til luftkvaliteten for et boligområde, sammenliknet med et industriområde. Etablering av alternativ 1 og 2 er derfor vurdert til å gi middels negative konsekvenser sammenliknet med alternativ 0.

Avbøtende tiltak:

- Starte opp med måling av støvnedfall. Dersom verdiene ikke er tilfredsstillende, må det iverksettes tiltak. Målingen av luftkvaliteten må videre dokumentere effekt av tiltakene.

8.3.6 Støy

Det vises til vedlagte konsekvensutredning om dette tema.

Konklusjon for lydnivå på fasade: De øverste etasjene av boligene ligger noe over grensen for gul støysone, og det vil derfor stilles noen krav til byggestandard for å forsikre tilfredsstillende støyforhold inne.

Konklusjon for lydforhold på utendørs oppholdsareal: Beregningene viser at mesteparten av arealet ved boligene ligger utenfor gul og rød støysone. Alle boligene vil derfor ha tilgang til stille uteplass

Konklusjon for innendørs lydforhold: Boligene vil med normal byggestandard for nye bygg oppnå tilfredsstillende innendørs forhold.

8.3.7 Trafikk

Det vises til vedlagte konsekvensutredning om dette tema.

Verftet har sin hovedatkomst fra sør via Klubbveien. Beregningene viser at rundkjøringen, med dette tidligere valgte kjøremønsteret, vil være svært høyt belastet som følge av tilskuddet av trafikk i ettermiddagsrushet fra utbyggingen av Kaarbø Nord.

Det ble derfor valgt å gjennomføre en ny beregning der kjøremønsteret ble endret for armen fra sentrum og Harstadåstunnelen. Det endrede kjøremønsteret gir betydelig bedre trafikkavvikling i rundkjøringen, sammenlignet med alternativ 0. Med denne løsningen vil krysset ha tilfredsstillende avvikling i ettermiddagsrushet i 2040, etter utbygging av Kaarbø Nord.

8.3.8 Risiko og sårbarhetsanalyse

Sammendrag og anbefalinger fra vedlagte ROS-analyse:

I følge ROS analysen anbefales det at mulig støvnedfall fra verftet følges opp med målinger samt at det pga forurensset grunn utføres stedsspesifikk risikovurdering der det skal oppføres boliger og lekeområder. Hvis anbefalte tiltak og forslag til bestemmelser tas med i reguleringsplanen, prosjekteringen og byggefasen antas det at de negative konsekvensene som følge av tiltaket vil være små.

Oppsummerende tabell

Virkning:	Ubetydelig	Mindre alvorlig	Alvorlig	Svært alvorlig
Sannsynlighet:				
Svært sannsynlig	44			32,33,34,37
Sannsynlig	24,43	5,6,21,28	34,45	22,39,42,47,57,58
Mindre sannsynlig		19	17,40,50	
Lite sannsynlig			49,55	3,51,52

Emnetall etter tabellen i vedlagt ROS-analyse, er satt inn i matrisen i samsvar med vurderingen i analysen.

Anbefales tiltak:

- Kaifyllinger bør mudres til fast grunn (Jfr. punkt 3 og 22 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak).
- Bygg på nye og eksisterende fyllinger anbefales fundamentert på spissbærende peler til berg (Jfr. punkt 3 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak).

- For å forhindre skade på planlagt bebyggelse og tiltak anbefales det at det tas med et krav i planen om minimum høyder for uterom og boliger, i tråd med gjeldende anbefalinger i sentrumsplan for Harstad. Uterom, p-anlegg, sokkel/grunnflate bygg: $C=+3.12$
- Det bør tas hensyn til at avbøtende tiltak i forbindelse med havnivåstigning må tas høyde for ved etablering av nye VA-anlegg (Jfr. punkt 4 og 28 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak).
- Planforslaget bør ivareta hensynssonene H570_2, 30,31 og 32 (Bevaring kulturmiljø) avsatt i Sentrumsplan for Harstad (Jfr. punkt 17 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak).
- Det bør tas med bestemmelser som sikrer opparbeidelse av «stien langs sjøen» gjennom planområdet (Jfr. punkt 17 og 19 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak).
- Planforslaget bør sikre ved rekkefølgebestemmelser at atkomstveger til planområdet opparbeides. Dette gjelder særlig for Klubbvegen hvor all tungtrafikken til verftet kommer via (Jfr. punkt 21 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak).
- I anleggsperioden bør det utarbeides rutiner for «bruk av gaten» Verftsgata/ Fjordgata og rutiner for varsling av naboer hvis det er behov for midlertidig stenging av gatene. (Jfr. punkt 21 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak).
- Kjøremønstret for armen sentrum og Harstadåstunnelen bør endres i rundkjøringen rv.23XMargrethe Jørgensens veg og Harstadåstunnelen (Jfr. punkt 21 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak og KU trafikk).
- Det offentlige området bør belyses og det bør etableres gode adkomster mellom sjø og land for å forebygge drukningsuhell. Det bør etableres bestemmelser som sikrer at det settes opp sikkerhetsutstyr i tilfelle fall på sjø skulle forekomme (Jfr. punkt 22 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak).
- Det bør tas med bestemmelser om at verftsanlegget og kaianlegg innenfor verftet bør sikres slik at uvedkommende ikke har tilgang til området (Jfr. punkt 22, 33 og 51 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak).
- Det må settes av plass til pumpestasjoner innenfor planområdet (Jfr. punkt 28 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak).
- Overflatevannet på eventuelle nye utfyllingsområder i sjø skal i størst mulig grad gå på overflaten og ikke ledes ned i det kommunale ledningsnett (Jfr. punkt 28 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak).
- Det må også tas høyde for at eksisterende system for overflatevann må forlenges gjennom eventuelle utfyllinger (Jfr. punkt 28 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak).
- Avløp må kobles til kommunalt nett. På grunn av stigningsforhold kan det for områdene som fylles ut være nødvendig å etablere pumpestasjon for påkobling. Detaljerte krav til løsningene vil måtte avklares i forbindelse med reguleringsplanarbeid for området (Jfr. punkt 28 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak).
- Det bør utføres ny stedsspesifikk risikovurdering med tanke på helse og spredning på eiendommene der det skal bygges boliger innenfor planområdet (Jfr. punkt 34, 35 og 37 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak).

- Håndtering av forurenset grunn bør gjøres i henhold til godkjent tiltaksplan. Dette vil sikre at miljømålene for området blir oppnådd, deriblant hindre spredning av forurensning og sørge for at akseptkriteriene overholdes. Ingen gravearbeider bør starte før godkjent tiltaksplan for forurenset grunn foreligger (Jfr. punkt 34, 35 og 37 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak).
- Det bør utarbeids MTA-plan, beredskapsplan og gode driftsrutiner for å unngå unødige forurensninger. Entreprenøren bør også utarbeide en detaljert graveplan for forurenset grunn som må godkjennes av kommunen (Jfr. punkt 34, 35 og 37 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak).
- Det bør tas med en rekkefølgebestemmelse om at boliger med tilhørende uteoppholdsareal ikke kan tas i bruk før området er klarert i forhold til forurensning (Jfr. punkt 34, 35 og 37 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak).
- De øverste etasjene av de planlagte boligene ligger noe over grensen for gul støysone, og det bør derfor stilles noen krav til byggestandard for å forsikre tilfredsstillende støyforhold inne (Jfr. punkt 34 og 35 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak).
- Det bør startes opp med måling av støvnedfall. Dersom verdiene ikke er tilfredsstillende må det iverksettes tiltak. Målingen av luftkvaliteten må videre dokumentere effekt av tiltakene (Jfr. punkt 34 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak).
- Det bør utarbeides driftsplaner for anleggsperioden og finne tiltak som er med på å redusere støy og støvproblematikken til et minimum. Det bør utarbeides rutiner og kanaler for å holde naboer og andre berørte parter orientert om arbeidet (Jfr. punkt 44 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak).
- Planforslaget bør ha med bestemmelser om at uteoppholdsareal på tak må sikres mot mulige fallulykker (Jfr. punkt 58 i kap. 3 Uønskede hendelser, virkninger og tiltak).

8.3.9 Utslipp til luft, sjø/vann og grunn

Det er utført KU for temaene støv og grunnforhold. Se punktene 8.3.4 og 8.3.5 foran.

Planen innebærer at verftsvirksomheten skal konsentreres i et kompakt verft i og rundt den nye tørrdokken. Tidligere var virksomheten spredt over et stort område og to åpne slipper har vært i bruk i tillegg til dokken.

Virksomhet som tidligere innebærer risiko for forurensning til vann og grunn, skal nå foregå kun i dokken. Det dreier seg om høgtrykksspyling, sandblåsing etc. I tørrdokka er dette mye lettere å håndtere og virksomheten har systemer for å sikre at det ikke blir utslipp. Det forutsettes at verftsvirksomheten oppfyller alle gjeldende krav i forurensningsloven og forurensningsforskriften.

8.3.10 Universell utforming

Det er ikke gjennomført utredning av temaet universell utforming, det inngikk ikke i planprogrammet eller som krav fra planmyndighetene.

Planområdet er flatt og lett tilgjengelig. Det skal sikres helhetlig tilgjengelighet og godt belyste uteområder innenfor planområdet. De offentlige byggene må være universelt utformet.

Avbøtende tiltak:

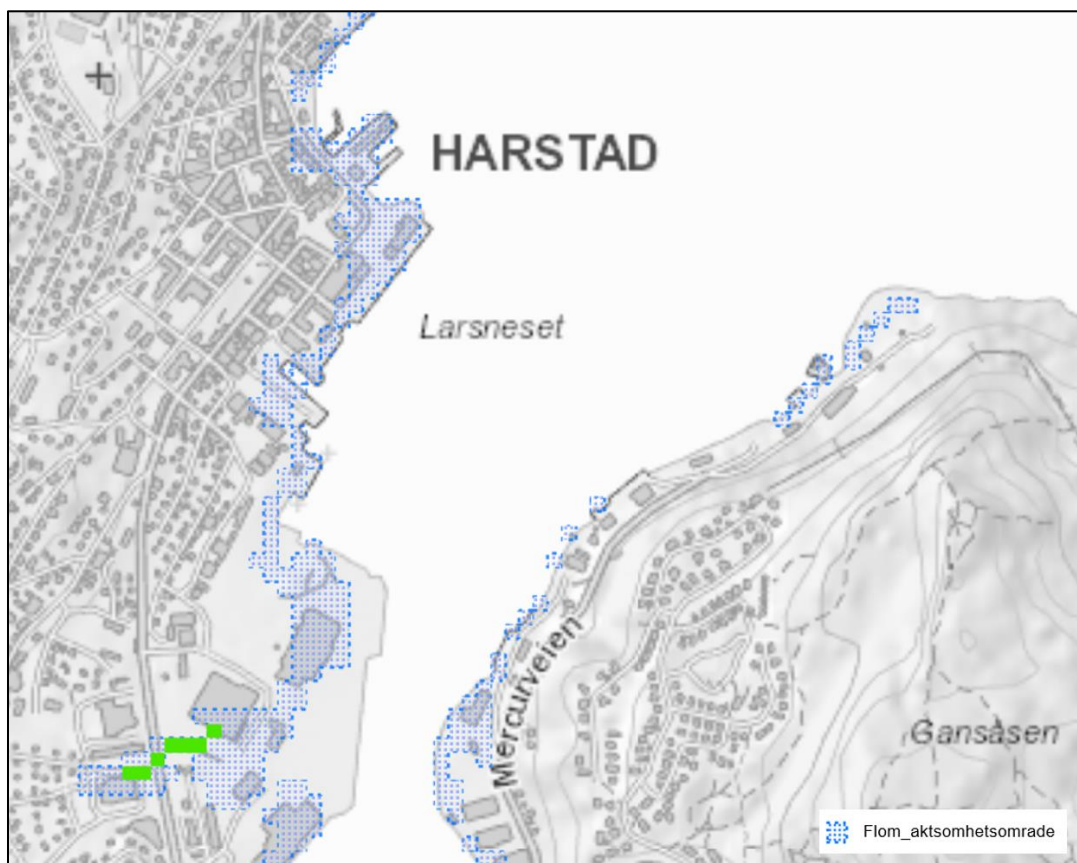
- Planbestemmelsene skal sikre at alle felles uteoppholdsareal gis en universell utforming.
- De offentlige byggene som skal benyttes av allmennheten må være universelt utformet.
- Det offentlige området må belyses og det må etableres gode adkomster mellom sjø og land for å forebygge drukningsuhell.

8.3.11 Havnivå

Det er ikke utført konsekvensutredning på dette tema i denne planen. Dette fordi *Havnivå* var utredningstema i planarbeidet for tilstøtende plan som omfatter søndre del av verftsområdet. Se *KU Havnivåstigning – Asplan Viak 2013*, som er vedlegg til *PlanID 598 – Harstad Skipsindustri – Sentrum syd*.

Konklusjonene fra denne utredningen gjøres gjeldende for planen.

Det meste av planområdet ligger i høyde 1 – 4 m over dagens havnivå. Planlagt bebyggelse ligger for en stor del på fylling i sjøen og vil således bli berørt av framtidig havnivåstigning.



Figur X1 Utlipp fra NVE's aktsomhetskart for flom. Planområdet markert med blå ellipse.
(www.nve.no)

Avbøtende tiltak:

- Arealer heves før utbygging. Laveste høyde for golv 1. etasje settes til 3,5 m over dagens middelvannslinje.
- Konstruksjoner under kote 3,5 m skal utformes slik at de tåler tidvis oversvømmelse.
- Uteområder som ligger lavere enn kote 3,5 skal utformes slik at de kan tåle tidvis oversvømmelse.

8.3.12 Næringsliv og sysselsetting

Det er ikke gjennomført utredning på dette tema, det inngikk ikke i planprogrammet eller som krav fra planmyndighetene.

Verftsindustrien i Harstad har historisk vært svært viktig for byens næringsliv og sysselsetting. I 2012 var sysselsettingen i skipsindustrien nede i ca 80 personer, etter det har det økt betydelig. Utviklingen med dreining av virksomheten og investering i ny tørrdokk har gitt betydelig vekst. Antallet direkte ansatte i verftsindustrien er nå ca. 120 personer. Tar man hensyn til ringvirkninger for leverandørindustri etc, bidrar skipsindustrien til mer enn 250 årsverk i Harstad.

Planen legger til rette for fortsatt verftsindustri i Harstad sentrum.

I tillegg til å legge til rette for utvikling av verftsindustrien, legger planen til rette for ny virksomhet som handel, hotell, kultur etc. innenfor tidligere industriarealer i sentrum.

Eiendomsutviklingen gir kapital som kan bidra til å utvikle industrien.

Deler av de tidligere industriarealene skal også benyttes til boliger. Flere boliger i sentrum kan gi positive ringvirkninger for næringslivet i sentrum.

Dette ville ikke vært mulig i 0-Alternativet, der hele planområdet var avsatt til industri.

8.3.13 Infrastruktur

Det er ikke gjennomført utredning på hele dette tema, det inngikk ikke i planprogrammet eller som krav fra planmyndighetene.

Trafikk er utredet i egen konsekvensutredning. Se punkt 8.3.7 og vedlagte utredning. Det vises også til konsekvensutredning med tema *Barn og unge*, se punkt 8.3.3.

Når det gjelder teknisk infrastruktur, vises det til beskrivelse i kapittel 6.8 og 7.6.

8.4 Oppsummering av konsekvens og risikograd

Tabellen nedenfor gir en oppsummering av planforslagets konsekvensgrad uten justeringer etter tilrådning for avbøtende tiltak.

Fagtema	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 0	Referanse
Kulturminner/ kulturmiljø	Positiv konsekvens	Positiv konsekvens	Forfall av kulturminner/kulturmiljø inne på industriområdet.	Vedlegg
Landskap	Positiv konsekvens	Positiv konsekvens	Industriområdet forblir slik det er i dag eksisterende reguleringsplan med etablering av 42 meter høy dokkhall realiseres.	Vedlegg
Barn og unge	Positiv konsekvens	Positiv konsekvens	Industriområdet forblir slik det er i dag, uten adkomst for allmennheten.	Vedlegg
Forurensset grunn	Positiv konsekvens	Positiv konsekvens	Forurensende masser forblir urørt. Potensiell risiko ved å ikke avdekke forhold.	Vedlegg
Støy	Liten negativ konsekvens	Liten negativ konsekvens	Industriområdet forblir slik det er i dag. Det etableres dokkhall over dokken, noe av støyen fra rensing av skrog reduseres. Det etableres ingen boliger eller publikumsrettet virksomhet i området.	Vedlegg
Støv	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Industriområdet forblir slik det er i dag, det etableres ingen boliger eller publikumsrettet virksomhet i området. Det etableres dokkhall over dokken, noe som vil føre til lavere luftforurensning ved sandblåsing.	Vedlegg
Trafikk	Positiv konsekvens	Positiv konsekvens	Adkomst til industriområdet med tungtrafikk både fra Klubbveien sørvest i planområdet, samt fra nord i krysset Fjordgata/Verftsgata og fra	Vedlegg

			Andreas Linds gate på motsatt side.	
--	--	--	-------------------------------------	--

9 VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

Kapitlet gir gjennomgang av aktuelle temaer sin virkning og konsekvens ved å gjennomføre fremlagt planforslag, etter justeringer og avbøtende tiltak beskrevet i kap 8. Kun tema som planen har virkning av betydning på, er beskrevet.

9.1 Overordnede planer

Planforslaget er vurdert i forhold til de målsetninger og strategier som ligger i Harstad kommune overordnede planer. Relevante planer er: Kommunens planstrategi 2016–2019, Planprogram for kommuneplanens samfunnsdel 2019-2031, Kommuneplanens arealdel (under behandling) og Sentrumsplanen 2015-2025.

(<http://www.harstad.kommune.no/index.php?cat=178200#temaplaner>)

Harstad kommune er inne i en periode med rullering av kommuneplanens arealdel og kommuneplanens samfunnsdel. Gjennomføring av planforslaget vurderes i lys av de målsetninger som ligger i planprogram og planforslag.

9.1.1 Kommunens planstrategi, Kommuneplanens arealdel og kommuneplanens samfunnsdel.

Planforslag vurderes til å være i samsvar med målsetninger i kommunens overordnede planer. Planforslag vil i tråd med kommuneplanens målsetninger og strategi, legge opp til et nært samarbeid med kommunen i den videre utvikling og realisering av tiltak. Planforslag støtter opp om målsetning for et variert næringsliv kombinert med videreutvikling av dagens verftsindustri.

9.1.2 Sentrumsplanen

Planområdet ligger i sin helhet innenfor sentrumsplanens avgrensing. Planforslag vurderes til å være i godt samsvar med målsetningene og de føringer som gis i Sentrumsplanen, vedtatt i desember 2016.

Planforslaget støtter opp om sentrumsplanen intensjon om å styrke sentrum. Spesielt nevnes følgende elementer som er drøftet i sentrumsplanen og som følges opp i planforslaget:

- Videreutvikle den kompakte bykjernen
- Legge til rette for variert næringsliv og mangfold av arbeidsplasser
- Ta vare på historiske og identitetsskapende elementer
- Vitalisere og øke utnyttelsen av sjøfronten
- Sikre god gangforbindelse mellom Sentrum Sør-Verftsområdet-Fjordgata/Larsneset.
- Flere boliger i sentrum
- Skape gode byrom

9.2 Landskap

Planforslaget vil få konsekvens for Harstads bylandskap og dels overordnede landskapsrom mot Trondenes og fjordlandskapet utenfor. Visuell påvirkning er dokumentert i egen temautredning, KU-Landskap (vedlegg), og forslag til avbøtende tiltak er tatt inn i planforslag. Planforslag tar hensyn til overordnede landskapstrekk og søker å bevare viktige sikt- og horisontlinjer.

Planforslaget utfordrer Sentrumsplanens anbefalte byggehøyder i nordre del av planområdet. Den aller største bygningen, som er hjemlet i sentrumsplanen og gjeldende reguleringsplanen, er dokkhall over tørrdokka. Den inngår i planprogrammet, men er tatt ut av planforslaget. Dokkhallen ville ha dominert voldsomt i bybildet.

I stedet er det satt større høyder på bebyggelsen i nordre del av planområdet enn det sentrumsplanen anbefaler. Høy utnyttelse er nødvendig fordi byggegrunnen er spesielt kostbar på grunn av nødvendig miljøsanering, masseutskifting og utfylling i sjøen. Byggehøydene er behandlet i KU-Landskap, som konkluderer med at planforslaget er positivt for bylandskapet sammenliknet med gjeldende plan.

9.3 Stedets karakter, byform og estetikk

Med stedet menes her planområdets avgrensing. Området er flatt og har i dag typisk industripreg. Området bærer preg av forfall og lav utnyttelse. Bebyggelsen domineres av gamle industribygg.

Planforslaget legger opp til å komprimere verftsområdet og benytte frigitte arealer til sentrumsutvikling. Planforslaget innebærer med det en betydelig forandring av stedets karakter ved at arealet nærmest sentrum blir preget av ny bebyggelse, høy utnyttelse og moderne arkitektur. Her etableres også et nytt bytorg, omkranset av boliger og bygninger til næring og kultur.

Det er foreslått varierende byggehøyde, fra kote 24 nærmest Fjordgata til kote 40,5 ytterst mot sjøen. Byggehøyde 40,5 er på fyllingstomt ut i sjøen der det er planlagt hotell. Nye bygg vil utformes med moderne arkitektur og hotellbygget skal framstå som signalbygg for byen.

Transformasjonen vil endre stedets karakter i nordre del av planområdet fra forfallent industriområde til et moderne, urbant bymiljø.

9.4 Trafikkforhold

Trafikkforhold er utredet i *Konsekvensutredning Trafikk*, som er vedlagt. Transformerings av området fra rent industriareal til kombinasjon av industri og sentrumsformål gir økt trafikk.

Planforslaget har i hovedsak følgende virkning på kjøreveier:

- Trafikkbelastningen på rundkjøringen Rv83/Margrethe Jørgensens vei vil øke i så stor grad at kjøremønsteret i rundkjøringen anbefales endret. KU-Trafikk foreslår å endre kjøremønsteret for armen fra sentrum og Harstadtunellen. En slik endring vil gi tilfredsstillende trafikkavvikling for trafikk tall framskrevet til 2040, etter full utbygging av planområdet.

- All trafikk til veftet skal komme fra nord, via Margrethe Jørgensens vei og Klubbveien. Det innebærer at det ikke lenger blir trafikk til verftet gjennom sentrum.

Planforslaget har i hovedsak følgende virkning for gående og syklende:

- Stien langs sjøen videreføres gjennom planområdet.
- Det etableres gang- og sykkelforbindelse som forbinder søndre og nordre del av Fjordgata gjennom verftsområdet. Det gir vesentlig kortere forbindelse mellom for eksempel Equinor-bygget og sentrum.
- Krav til sykkelparkering og begrensning av bilparkering skal stimulere til å gå eller bruke sykkel til området.

9.5 *Universell tilgjengelighet*

Planforslag legger opp til universell utforming og tilgjengelighet i uteareal innenfor planområdet. Det skal tilstrebes å skape gode bevegelsesrom i det nye byrommet og gode adkomstforhold for alle til ny bebyggelse.

9.6 *Kulturminner*

Bevaring av kulturminner er utredet i *KU Kulturminner og kulturmiljø*.

Gjennomføring av planforslaget innebærer at noen bevaringsverdige kulturminner blir borte. Samtidig skapes det økonomisk handlingsrom for å ta vare på andre kulturminner innenfor planområdet samt videreføre verftsindustrien i sentrum som i seg selv er svært viktig for byens identitet og historie.

9.7 *Lokalklima (sol og skygge)*

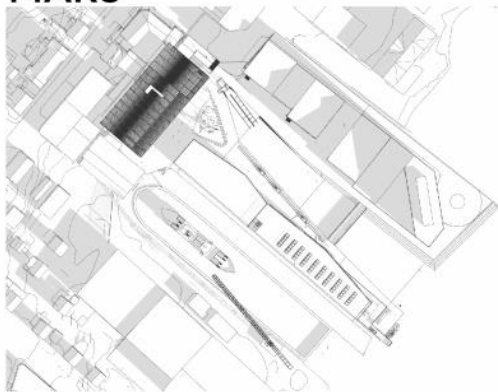
Harstad sentrum ligger godt skjermet av landskapet rundt mot fremherskende vindretninger som er i sektoren sør – nordvest. Det er lite vind i sentrum og planforslaget vil ikke påvirke dette.

Landskapet skjermer også noe for solen. Etter mørketiden er solen tilbake i sentrum i slutten av januar. Til gjengjeld har byen kveldssol og sol sen natt/tidlig morgen om sommeren. Planforslaget får konsekvenser for solforholdene i denne del av sentrum

På neste side er sol og skyggevirkningen av bebyggelsen vist for mars (vårjevndøgn) og midtsommer. Studiet viser at uteoppholdsarealene til de nye boligene har ganske gode solforhold med den byggehøyden planen har for bebyggelsen langs dokka. (Vesentlig bedre enn om eksisterende plan med dokkhall var blitt realisert)

Den planlagte bebyggelsen mellom Fjordgata og sjøen gir skygge på kaiområdet og bebyggelsen nordøst for planområdet, hvor det blant annet er et boligbygg med uteplass ved kaia. For å begrense skyggevirkningen, er bebyggelsen utformet som punkthus med lave mellombygg eller åpning mellom blokkene.

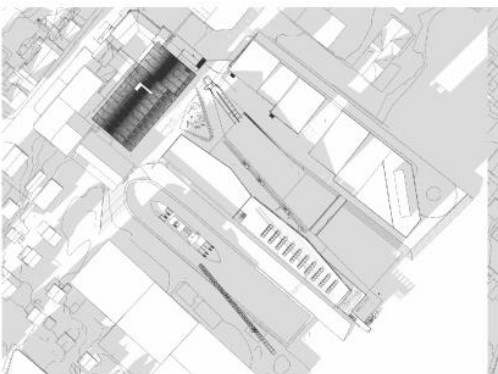
MARS



21.03 KL 09.00



21.03 KL 12.00

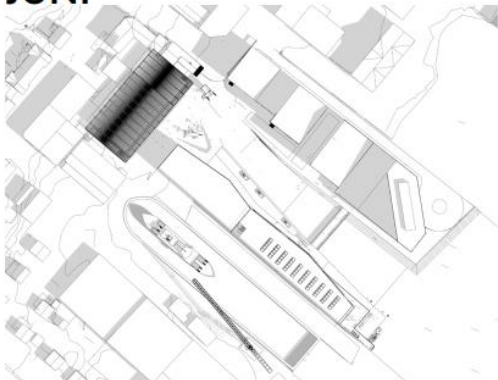


21.03 KL 15.00

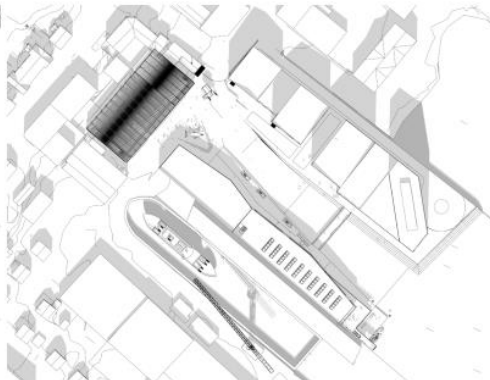


21.03 KL 18.00

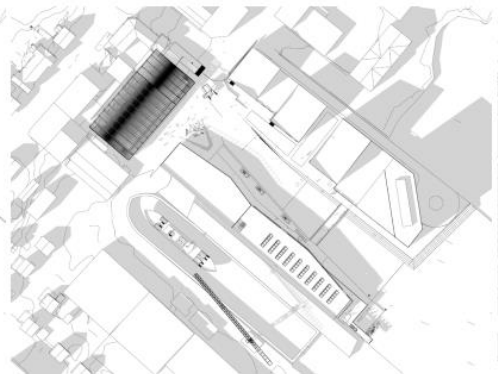
JUNI



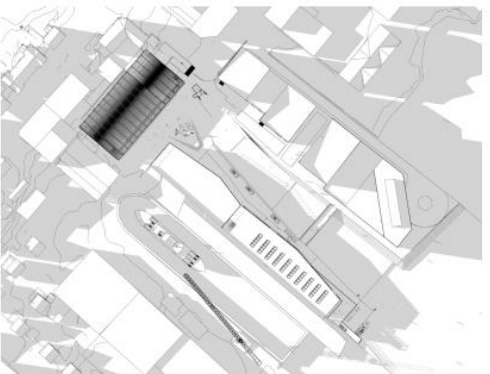
22.06 KL 09.00



22.06 KL 12.00



22.06 KL 15.00



22.06 KL 18.00

9.8 Risiko og sårbarhet.

Planforslaget vil medføre økning i risiko og sårbarhet, spesielt som følge av at det skal etableres boliger nært inn til industri og nært sjøen.

Dette er utredet i temautredningen *ROS-Analyse*.

Risikoen er knyttet til mulig forurensning i form av støy og støv fra verftet og ulykkesrisiko knyttet til uteopphold nært kaikant.

Avbøtende tiltak som anbefales i ROS-analysen, er innarbeidet i planforslaget.

9.9 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget vil ikke påføre kommunen økonomiske negativ belastning i form av tilrettelegging og oppgradering av infrastruktur.

9.10 Konsekvenser for næringsinteresser

Planforslag antas ikke å få negativ virkning for næringslivet i kommunen. Planforslaget er i samsvar med Sentrumsplanens intensjoner om næringsutvikling i sentrum. Gjennomføring av planforslaget vil bidra til økt aktivitet i sentrum og på den måten være positivt for alle som driver med handel og tjenesteyting i sentrum.

9.11 Interessesetninger

Det antas ikke at planforslaget vil bidra til interessesetninger mellom virksomheter i sentrum eller i kommunen forøvrig ut over alminnelige konkurranseforhold.

10 INNKOMNE MERKNADER OG INNSPILL

I skjema nedenfor gis sammendrag av innkomne merknader og innspill til planprogrammet og hvordan disse er tatt hensyn til i planen.

MERKNAD / INNSPILL	KOMMENTARER, KONSEKVENNS FOR PLAN.
1.1 Fra UiT, Tromsø Museum. Tromsø Museum opplyser at de har gjennomført marinarkeologiske undersøkelser av området i 2011-2012 uten at det ble registrert funn av interesse. Tromsø Museum har ingen merknader til planprogrammet.	Ingen konsekvens for planen
1.2 Fra Foreningen Stien langs sjøen. Foreningen orienterer om prosjektet "Stien langs sjøen" og har følgende innspill vedr Stien langs sjøen gjennom planområdet: La stien knytte sammen søndre og nordre del av Fjordgata gjennom verftet. Skape en sammenhengende trase med attraksjoner, fortelle verftets historie.	Foreningens innspill er helt i samsvar med regulantens plan for <i>Stien langs sjøen</i> gjennom området.
1.3 Fra Kystverket. Kystverket orienterer om sine interesser og forvaltningsansvar. Som innspill ber Kystverket om at plandokumentene må inneholde opplysninger om gjeldende regelverk utenom selve planbestemmelsene, som at tiltak langs og i sjøen skal behandles etter Havne- og farvannsloven.	Kystverkets innspill er hensyntatt i planbestemmelsene.
1.4 Fra Statens Vegvesen SV inviterer til dialog og samarbeid videre i planprosessen og	Hovedatkomst er planlagt slik SVV ønsker det.

kommer med følgende konkrete innspill: 1. Atkomst fra Margrethe Jørgensens vei er en naturlig og god hovedatkomst til planområdet. 2. For å sikre at trafikksikkerheten for myke trafikanter blir ivarettatt langs Klubbveien, må det knyttes rekkefølgebestemmelser til opparbeidelse av fortau.	Rekkefølgebestemmelse om fortau langs Klubbveien er tatt med i planbestemmelsene.
1.5 Fra Harstad kommune - Areal- og byggesakstjenesten. Areal- og byggesakstjenesten har sammenfattet sine innspill i 4 hovedpunkter: • For boliger må støyutredningens konklusjoner og anbefalinger følges. • Det må avsettes tilstrekkelige og kvalitetsmessig gode arealer til lek og utendørs opphold. • Planarbeidet må følge opp sentrumsplanens bestemmelser og intensjoner • Tilfredsstillende atkomst og god løsning for "Stien langs sjøen" må sikres.	Det har vært god dialog med Areal- og byggesakstjenesten i planprosessen. Innspillene er hensyntatt i planen og flere av temaene er konsekvensutredet.
1.6 Fra Harstad kommune - Helsehuset. Helsehuset påpeker to forhold: • Problematisk å forene boliger og industri i samme området. Planen må redegjøre for hvordan utfordringene med støv og støy fra verftet løses. • Det må tenkes ulykkesforebygging både i byggefasen og ved vanlig drift.	De forhold som Helsehuset påpeker er utredet i planarbeidet gjennom konsekvensutredninger og ROS analyse. Konklusjonene fra utredningene er implementert i planen. Ulykkesforebygging i byggefasen ivaretas gjennom HMS planer knyttet til det enkelte byggeprosjekt.
1.7 Fra Harstad kommune – Økonomi og utviklingsenheten Økonomi- og utviklingsenheten støtter de uttalelser som Areal- og byggesakstjenesten har gitt og har for øvrig følgende innspill: • Parkeringsløsningen som er beskrevet i planprogrammet er ikke i samsvar med bestemmelsene i sentrumsplanen ved at det legges opp til parkering i 1. etasje/gatenivå. • Bruks- og Verneplanen er positiv. Det oppfordres til å ta vare på fasadene i den gamle bebyggelsen i størst mulig grad. • Innsyn til verftet fra byen er viktig. • Belysning av verftsområdet viktig av hensyn til sikkerhet og trivsel.	<u>Parkeringsløsning:</u> Planen følger opp sentrumsplanens intensjoner og bestemmelser med hensyn til parkering. Der planen tillater parkering i 1. etasje er det der 1. etasje ikke vender mot bygata eller fasaden mot gata er en en vernet industrifasade. Det er en praktisk tilpasning som ikke bryter med intensjonene i sentrumsplanen. <u>Fasadevern:</u> Vern er konsekvensutredet og planen følge opp konklusjonene både i KU og i Bruks- og verneplanen. <u>Innsyn til verftet:</u> Innsnittet er helt i samsvar med regulatens syn og er ivarettatt i planen. <u>Utendørs belysning:</u> Arealene inn til verftet vil være offentlige byrom og gang- og sykkelvei (Stien langs sjøen) som blir belyst. Selve verftet er opplyst hele døgnet, men det anses ikke hensiktsmessig å sette spesifikke krav i planen til belysningen inne på verftsområdet.
1.8 Fra Harstad kommune - Kommuneplanlegger. Kommuneplanleggeren påpeker i egen epost de samme forhold som i merknaden fra Økonomi- og utviklingsenheten.	Se kommentarer under 1.7 ovenfor.
1.9 Fra Troms Fylkeskommune Troms Fylkeskommune har innspill i 4 punkter: <u>Barn og unge:</u> Fylkeskommunen etterlyser hensyn til barn og unge som eget tema i planprogrammet og viser til Rikspolitiske retningslinjer for dette tema. <u>Kulturminnevern:</u> Fylkeskommunen påpeker at store deler av	<u>Barn og unge:</u> Innsnittet er tatt til følge ved at det er gjennomført konsekvensutredning på dette tema. <u>Kulturminnevern:</u> Det ble arbeidet mye med dette tema i prosjektet "Bruks og verneplan for Harstad skipsindustri" som var ferdig mars

planområdet inngår i Riksantikvarens nasjonale interesser i Harstad by. Flere bygninger og installasjoner må gis varig vern gjennom planen. Det gis flere konkrete innspill på dette. Fylkeskommunen anbefaler videre at boligene vest i planområdet, ved Fjordgata og Sigurds gate, vernes og at ny bebyggelse nordøst for vernede Andreas Linds gate 3 må ta tilstrekkelig hensyn til den vernede trebygningen. <u>Samordnet bolig-, areal og transportplanlegging:</u> Sentrumsnær fortetting med boliger er i tråd med statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging. I den forbindelse ber fylkeskommunen om at kollektiv transport og tilrettelegging for sykkel og gange må prioriteres, mens biltransport og parkering begrenses. <u>Gang og sykkeltrafikk:</u> Fylkeskommunen framhever muligheten for å åpne mellom de to delene av Fjordgata, gjennom dagens verftsområde, ved å føre "Stien langs sjøen" gjennom. Det vil gjøre en viktig del av byens historie tilgjengelig for byens befolkning. Avslutningsvis orienterer fylkeskommunen om muligheten for å legge fram og drøfte planforslaget med sektormyndighetene i planforum og anbefaler at planforum legges inn i framdriftsplanen.	2016. Bruks og verneplanen var samordnet med Sentrumsplanen, som var ferdig i august 2016 og er vedlegg til sentrumsplanen. I planprosessen er det utført konsekvensutredning med tema "Kulturminner / kulturmiljø". Innspillet fra Fylkeskommunen er skrevet i oktober 2015, før Bruks- og verneplanen og Sentrumsplanen var ferdig, og har forslag om vern ut over det som konkluderes i de nevnte planene. I planforslaget er Bruks- og verneplanen, KU-Kulturminner/kulturmiljø og Sentrumsplanen lagt til grunn. <u>Samordnet bolig-, areal og transportplanl.:</u> Innspillet er hensynstatt i planforslaget. <u>Gang- og sykkeltrafikk:</u> Innspillet er innarbeidet i planen: Det er lagt opp til at "Stien langs sjøen" knytter sammen de to delene av Fjordgata og gir publikum innsyn til verftet og tilgang til de kulturminnene som er vernet i planen. <u>Planforum:</u> I samråd med kommunen er det konkludert med at det ikke er behov for behandling i planforum. I stedet skal det være en grundig gjennomgang av utkast til plandokumenter med kommunen før planen fremmes.
1.10 Fra Fylkesmannen i Troms. <u>Generelt:</u> Fylkesmannen framholder spesielt behovet for å drøfte planforslaget med sektormyndighetene før høring og offentlig ettersyn og anbefaler framlegging i planforum. Fylkesmannen påpeker at planprogrammet bør skille tydelig mellom hvilke tema som skal konsekvensutredes og hvilke tema som skal behandles i planprogrammet. <u>Barn og unge og bokvalitet:</u> Fylkesmannen påpeker at ivaretagelse av hensynet til barn og unge og gode bokvaliteter utfordres gjennom nærheten til industri og annen næringsvirksomhet. Fylkesmannen forventer at dette tema blir konsekvensutredet. <u>Stien langs sjøen:</u> Fylkesmannen er positiv til at <i>Stien langs sjøen</i> innlemmes i planen og foreslår at innbydende anlegg for mosjon, rekreasjon og lek vurderes i tilknytning til stien. <u>Hensynet til støy</u> Fylkesmannen redegjør for hvordan støyproblematikk behandles og orienterer om hovedkravene i støyretningslinjene for etablering av boliger nært eksisterende støykilder. Det må utføres støyfaglig utredning. <u>Forurensset grunn:</u> Fylkesmannen ber om at hensynet til forurensset grunn ivaretas i det videre planarbeidet.	<u>Generelt:</u> I samråd med kommunen er det konkludert med at det ikke er behov for behandling i planforum. I stedet skal det være en grundig gjennomgang av utkast til plandokumenter med kommunen før planen fremmes. Innspillet om å skille tydelig mellom nivå på utredninger er tatt til følge i det endelige planprogrammet og fulgt opp i planbeskrivelsen. <u>Barn og unge og bokvalitet:</u> Fylkesmannens innspill er tatt til følge ved at det er gjennomført konsekvensutredning om hensynet til barn og unge. <u>Stien langs sjøen:</u> Innspillet samsvarer med utbyggers tanker om Stien langs sjøen. Stien vil ha stoppunkter for opplevelse, rekreasjon og lek innenfor planområdet. <u>Hensynet til støy:</u> Det er gjennomført konsekvensutredning om støy. Konklusjonene fra utredningen er hensyntatt i planbeskrivelse og planbestemmelser. <u>Forurensset grunn:</u> Forurensset grunn innenfor det tidligere verftsområdet er utredet i flere sammenhenger tidligere og underlagt

<u>Utfylling i sjø:</u> Fylkesmannen minner om at utfylling i sjø medfører krav om undersøkelse av sjøbunn og tillatelse fra Fylkesmannen.	konsekvensutredning i dette planarbeidet. Avbøtende tiltak er beskrevet planbeskrivelsen og krav nedfelt i planbestemmelsene. <u>Utfylling i sjø:</u> De kravene fylkesmannen påpeker er omhandlet i planbeskrivelsen og nedfelt i planbestemmelsene
1.11 Fra Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) NVE er positiv til at grunnforhold er tema i planprogrammet, men etterlyser fokus på stabilitet i tillegg til forurensning. NVE er videre positiv til at havnivå er tema.	Grunnforhold er behandlet i planbeskrivelsen. Utfordringen er forurensning. Mht. havnivå støtter planen seg til konsekvensutredning som ble gjennomført for tilstøtende plan i 2013
1.12 Fra Støperiet Eiendom AS og Andreas Linds gat 5. De to eiendommene ønsker regulert inn adkomst til Andreas Linds gate 5 og 7 fra Klubbveien, i tråd med slik avkjøring praktiseres i dag. Regulert adkomst fra Andreas Linds gate 5 fungerer dårlig og benyttes ikke.	Merknaden tas til følge. I planen reguleres adkomst til disse to eiendommene fra Klubbveien.
1.13 Fra Fokus Areal AS. Merknaden gjelder eiendommene Storgata 15 og Storgata 17 som grenser til planområdet. Det bes om at støy, støv og utsiktsforhold for disse blir belyst i planarbeidet.	De tema som påpekes i merknadene er behandlet i konsekvensutredninger og planbeskrivelse.
1.14 Fra Hålogaland Kraft Hålogaland kraft påpeker at de har nettstasjoner, høgspeint- og lavspenkabler som må tas hensyn til innenfor planområdet.	Det har vært dialog med Hålogaland Kraft i planarbeidet. Forholdet til kraftnettet er omhandlet i planbeskrivelsen.

Vedlegg:

Reguleringsplankart

Reguleringsbestemmelser

KU om Kulturminner og kulturmiljø

KU om landskap

KU om barn og unge

KU om forurenset grunn

KU om støv

KU om støy

KU om trafikk

ROS analyse

