

Tromsø kommune  
Byutvikling  
Rådhuset  
9299 Tromsø



Sted:	Bodø/Tromsø
Dato:	18.12.2024
Deres ref:	
Saksbeh:	Ingunn Lindbach
E-post:	il@atarkitektur.no
Tel:	95824482

## **PLANINITIATIV - HAVNEAVSNITTET SØNDRE HAVN**

På vegne av forslagstiller, Tromsø havn KF, oversendes planinitiativ i henhold til forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering. Planinitiativet skal avklare rammer og prosess for privat detaljregulering, jfr. Pbl §12-3.

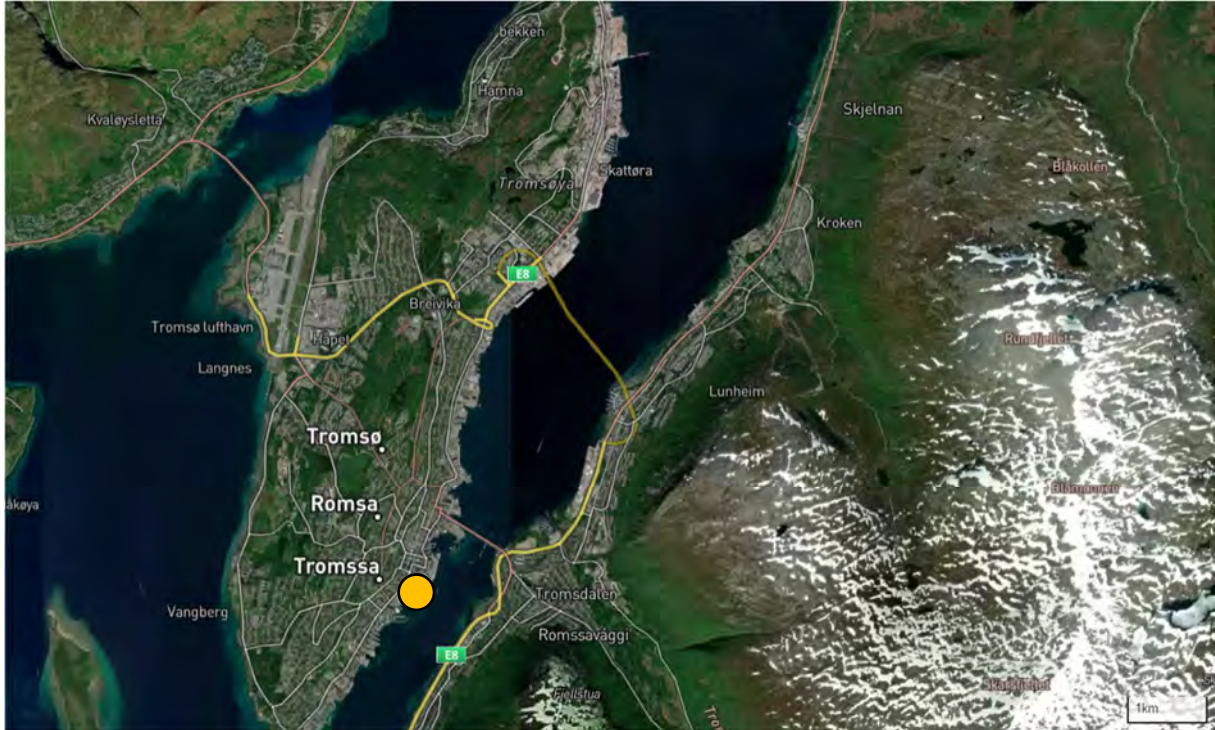
Den 19.09.2024 ble det avholdt et informasjonsmøte om status for planlegging av utviklingen i Søndre Havn med informasjon om at Tromsø Havn ville initiere en planprosess for regulering av området. Vi ber nå formelt om oppstart av planprosessen slik at vi raskest mulig kan beramme oppstartsmøte.

Oppstarten av planarbeidet har flere årsaker. På kort sikt har Tromsø Havn behov for å øke kapasiteten i bysentrum ved å etablere flytebrygger, noe som ikke kan realiseres innenfor gjeldende reguleringsplan. Samtidig er flere av dagens kaianlegg i så dårlig stand at de er avstengt for allmenn ferdsel. Dette understreker nødvendigheten av umiddelbare tiltak for å forbedre infrastrukturen og sikre tilgjengeligheten i havneområdet.

På lengre sikt er det behov for å utvikle Søndre Havn i tråd med både kommunens og Tromsø Havns strategier og mål. Dette innebærer planlegging, realisering og drift av robuste kaianlegg som kan støtte både lokal og regional infrastruktur. Planarbeidet inkluderer også vurderinger av hvordan tiltakene kan gjennomføres, samt grensesnittet mot andre aktører i havnebassenget. Målet er å sikre langsiktig utvikling av havnen med god integrasjon mot tilstøtende byområder. Samtidig skal havnen tilpasses det grønne skiftet gjennom strategisk omlegging av gods fra vei til sjø, tilbud om landstrøm og støtte til maritim næringsutvikling. Det tas også hensyn til klimautfordringer som havnivåstigning, stormflo og vind, samtidig som nye havnegeometrier utforskes for å utløse eiendomsverdier og sikre økonomisk selvfinansiering i tråd med kommunens handlings- og økonomiplan.

# 1. Bakgrunn

## 1.1. Lokalisering



Figur 1 Flyfoto over Tromsøya med Søndre havn markert på kartet.



Figur 2 Oversiktsbilde Søndre havn

Søndre havn strekker seg fra Prostneset til Sørsjeteen. Sørsjeteen består av en molo med større asfalterte flater og kai, samt det gamle fryselageret. Årlig reiser svært mange passasjerer fra Hurtigbåtkaia på Prostneset med ulike fartøy, i tillegg til at flere driver ulike former for opplevelsesbasert reiselivsvirksomhet.

Havnerommet utgjør et viktig manøvreringsrom for hurtigbåtene. Området har fin utsikt og god formiddagssol - men ligger vindutsatt til. De romlige kvalitetene langs kaipromenaden varierer. På landsida er områdene rundt Skarven og solsida på Strandtorget attraktive og mye brukte byrom.

Ved Clarion Hotel the Edge og Skarven er det en innbydende plass og åpne fasader, mens det videre ned mot Sørsjeteen er lange, lukkede fasader og baksider mot sjøen.

Kaifronten benyttes til opplagsplass for skip og kortere og lengre tids opphold. I tillegg brukes området til parkering og logistikk. Det er parkering på store deler av strekningen, som bærer preg av lite tilrettelegging for fotgjengere. Enkelte steder er kaia stengt for biltrafikk pga dårlig stand. Det er et stort behov for rehabilitering/oppgradering/utskifting.

Tilgrensende områder er i dag preget av parkering, industri og havnevirksomhet. Ølproduksjonen flyttet fra Mackkvartalet i 2012 og de fraflyttede produksjonsbyggene inneholder i dag midlertidige virksomheter. Museumstomta brukes hovedsakelig til parkering, med adkomst fra Hjalmar Johansens gate. Flere av disse forholdene vil fremover gjennomgå større endringer, transformasjon og fortetting.

## 1.2. Historikk

Historisk har Søndre havn vært preget av bryggehus på utfyllinger og kaianlegg. Dette ga en variert sjøfront og sikret flest mulig aktører tilgang til sjøen. Sørsjeteen ble bygget i 1903-1906 som et vern for båter som i fisketiden ikke fikk plass i indre havn<sup>1</sup>. Stedet der Sørsjeteen ble bygd omtales i skriftlige kilder som Finngamgrunn/Fingamgrund/Fingamgrunden. Flyfotoene under viser Søndre og Nordre havn i henholdsvis 1952 og 2023, to vitale havneavsnitt som historisk sett har definert kontakten til ishavet i Tromsø sentrum. Sjeteene er et viktig kulturminne i Tromsø. I planbeskrivelsen til forslag til ny sentrumsplan er fremhevet det at de fem havnene i byen er viktige for byens identitet, og representerer dype røtter til byens opprinnelse<sup>2</sup>.



Figur 3 Flyfoto 1952 (venstre) og 2023 (høyre) over Søndre og Nordre havn.

<sup>1</sup> <https://digitaltmuseum.no/011085440502/sorsjeteen>

<sup>2</sup> Planbeskrivelsen per offentlig ettersyn 2022, s. 25

### 1.3. Eierforhold

Hvilke eiendommer som berøres er avhengig av endelig planavgrensning. Grunneiere i området er vist i tabellen under, og består i all hovedsak av Tromsø kommune/Tromsø havn, Strandgata 5-9 AS (Pellerin AS) og Mack Øst AS.

Område / adresse	Gårds- og bruksnummer	Eier
Prostneset	200/666	Tromsø kommune
kaiareal	200/668	Tromsø kommune
Kaigata 6	200/4022	Strandtorget 1 AS
Strandtorget 1	200/2285	Pellerin AS
kaiareal	200/1688	Tromsø kommune
kaiareal	200/887	Tromsø kommune
Nerstranda	200/1682	24 seksjoner - ulike eiere
kaiareal	200/1318	Tromsø kommune, seksjonseiere på 200/1682 har festerett
kaiareal	200/669	Tromsø kommune
veiareal Nerstranda	200/2209	Tromsø kommune
Strandgata 9	200/876	Strandgata 5-9 AS
kaiareal	200/674	Strandgata 5-9 AS
kaiareal	200/1973	Tromsø kommune
kaiareal	200/673	Tromsø kommune
kaiareal	200/677	Tromsø kommune
veiareal Strandgata	200/1474	Tromsø kommune
Strandgata 1-3	200/1633	Mack Øst AS
Strandgata 1	200/1632	Mack Øst AS
	200/1459	Mack Øst AS
	200/2310	Mack Øst AS
Sørsjeteen	200/2349	Tromsø kommune
Sør for Fryselageret	200/2330	Mack Øst AS



## 1.4. Tromsø havns bruk av området



Figur 4 Dagens havneanlegg. Illustrasjon: Tromsø havn

Tromsø havns bruk av området er vist på illustrasjonen under.

TH eier alle dagens havneanlegg/kai i området unntatt kaia (6) rett nedenfor Mack-eiendommen, samt en liten privat kai (9) ytterst på sørsjeteen.

Mack Øst AS eier kaien fra Sørsjeteen og nordover, og leier denne ut til kaiplasser for båter.

Tromsø havn KF disponerer kaien på nordsiden av Sørsjeteen til kaiplasser for båter som ikke er i trafikk. Det er dybde på om lag 4 meter og dette gir begrensninger på bruken som innebærer at det er lite aktivitet i området.

Fryselageret på Sørsjeteen er ikke i bruk til havneformål. Det foreligger rettigheter til atkomst over privat grunn ved

Sørsjeteen. Sør for Sørsjeteen er det ikke etablert kaier.

Det foregår ikke nevneverdig lasting-/lossing over kaiene i dag, kun mindre enheter som f.eks. forsyninger til skipene. Støy fra slike operasjoner er derfor ikke et problem. Tidvis kan det imidlertid forekomme støy og eksosutslipp fra skipenes hjelpemotorer under landligge. Deler av kaiområdet (område 5, 6 og 7) er avstengt, delvis avstengt for kjøring, delvis sikret.

### 1. Kaiområdet sørligste del av Prostneset

Denne del av Prostneset har nye kaianlegg som i dag hovedsakelig brukes av Hurtigruta. Enkelte hurtigruteskip stikker så langt sør at fortøyning av hekken ikke blir optimal. Det planlegges derfor et frittstående fortøyningspunkt – dykdalb – plassert omtrent 30m fra dagens kaiende, og får gangvei som adkomst. En slik etablering vil i ubetydelig grad redusere innseilingen til kaiene i sør.

### 2. Hurtigbåtkaia

Dette er en flytekai med fortøyningsplass for to hurtigbåter. Hurtigbåtene går i rute flere ganger om dagen til Senja/Finnsnes/Harstad og nordover til Skjervøy. Båtene er katamaraner utstyrt med drivverk i hvert skrog, og er derfor svært manøvreringsdyktige. Men de er hurtiggående med trange rutetider, dvs. at de må sikres frie og romslige seilingstraseer helt til kai. I plansammenheng bør det legges opp til at denne kaien fordobles i størrelse til å kunne betjene opptil fire båter.

### 3. Kaien utenfor Edge Hotel

I denne huken er det to faste kaier; ei ny spuntveggkai med vanddyb over 4m mot Prostneset, og den andre er ei eldre kai (betongkai på peler) med vanddyb mellom 2,7 og 4,3m lokalisert rett utenfor Edge Hotell. Kaiene har begrenset vanddyb og er følgelig best egnet for mindre båter. Det er teknisk-økonomisk urealistisk med utdypinger ved disse kaifrontene, så den framtidige bruken av disse kaiene vil derfor være begrenset.

#### **4. Det gamle ferjeleiet ved Strandtorget**

I fergehuken ligger en eldre flytekai som i dag brukes av mindre båter. Vanddypet er < 3m. Fergehuken har svært rolige havneforhold, ligger nær kjøpesenter og torg, og kunne med fordel bli brukt til endeplass for ei framtidig mindre passasjerferge mellom Tromsdalen og sentrum. Endeplass på Tromsdal-siden er ikke vurdert.

#### **5. Kaiene foran Nerstranda og sørover mot Mack**

Varelevering til Nerstranda foregår over denne kaia. Dette er eldre fastkaier (betongkai på peler) med vanddybder ved kaikanten varierende mellom 2,7 og 3,5m, noe som gir begrenset bruk. Til eksempel kan nevnes at det ikke er uvanlig at fiskefartøy med lengde på 20m (65 fot) har dypgående på >3,5m. Det begrensede vanddybdene tilsier bruk av mindre skip.

#### **6. Mack-kaia**

Dette er ei eldre fastkai (betongkai på peler), som iflg. Norske Los (fig 2.1) har vanddyp mellom 2 og 3,9m. Dvs. at også denne kaia egner seg kun for mindre skip. Tromsø havn legger til grunn at det foreløpig ikke er endelig avklart hvem som eier tomten som Mack-kaia står på, samt hvem som eier sjøbunnen utenfor denne kaia. Tromsø havn sitt syn er formidlet til Mack Øst prosjektet.

#### **7. Kaia innerst ved Sørsjeteen**

Også dette er ei eldre fastkai (betongkai på peler), og som iflg. Norske Los (fig 2.1) har vanddyp mellom 3,6 og 3,8m. Dvs. at også denne kaia egner seg kun for mindre skip.

#### **8. Flytekaia ved Sørsjeteen**

Denne relativt nye 72m lange flytekaia ligger med landgangen til Sørsjeteen, og har retning nordover i det aktuelle havnebassenget. Vanddybdene ved kaia er rundt 4,5 til 5m, med det er en grunne med dybde ca. 4m NØ for kaienden. Kaia er populær blant brukerne, og det er denne kaitypen som TH ønsker flere av i dette området.

#### **9. Kaia ytterst på Sørsjeteen**

Ytterst på Sørsjeteen ligger en liten privat kai som iflg TH står på ei tidsbegrenset festet tomt. Kaia har begrenset bruksverdi som liggekai for andre skip, og det mest logiske vil være å rive denne når leietiden utløper.

#### **10. Sørsjeteen**

Sørsjeteen er en lav og smal molokonstruksjon ut i Tromsøysundet. Ytterst er det plassert ei fyrlykt. Sjeteen er ganske værutsatt, og ble bygget for å beskytte sentrale deler av sentrumshavna for bølger fra sør. Den lave og smale utformingen gjøre at sjeteen tidvis overskylles, noe som medfører at adkomsten/bruken reduseres. En mulig større bruk av sjeteen i framtiden betyr at denne må utvides i bredde og høyde. På sørsiden av sjeteen sjøområdet grunt og har en rekke sjøkabler o.l. Her er også innseilingen til Polarhavna (privat småbåthavn).

## **1.5. Bakgrunn for planprosess**

### **1.5.1. Tromsø havns utviklingsbehov**

#### **Kapasitet for fartøy og folk**

Tromsø havn (TH) ønsker å utvikle Søndre havn med kaier og flytebrygger tilpasset mellomstore fartøy rettet mot reiseliv, passasjertransport og annen næringsrelatert havneaktivitet. Flytebrygger er særlig relevant for å øke personsikkerhet i utvikling av havneaktiviteten. TH ønsker også å legge til rette for middels store fartøy av andre typer der flytebrygger også er aktuelt.

Med økte turisme og reiselivet i Tromsregionen er mye av logistikken knyttet til «myke reisende» og det er mer fokus på opplevelse, kvalitet og sikkerhet for disse. Også hurtigbåtene skal ha sikre, tilgjengelige og kvalitativt gode løsninger for passasjerer. I tillegg er fremtidig behov for redusert klimaavtrykk for hurtigbåter noe som stiller krav til blant annet vindforholdene i havna. Dette kan påvirkes av havnens geometri og bebyggelse i havnen.

Med økt virksomhet vil det være økt behov for arealer til reisende, publikum og næringsaktører langs kaier i havnebassenget. Disse vil også ha behov for infrastruktur i form av klimatiserte arealer for å støtte opp under ulike former for virksomhet. Også klimatiserte og attraktive uterom vil kunne ha relevans for virksomhet i arealer nærme havnen.

### **Kaier – sikkerhet, tilgjengelighet og flomsikring**

De landfaste kaiene og arealene tilknyttet havnebassenget preges i dag av stort rehabiliteringsbehov. Flere deler av kaiene er avstengt grunnet liten tåleevne, og andre deler har behov for rehabilitering eller utskifting. Disse utgjør en sikkerhetsrisiko som foreløpig er håndterbar, men som vil bli mer krevende fremover. Tilstøtende flere av kaiene planlegges det omfattende byggeaktivitet som kan påvirke kaikonstruksjoner og det vil bli et veivalg i det enkelte byggeprosjekt hvorvidt man skal rehabilitere eller bygge ny kai.

Bygging av nye kaier vurderes å ha flere fordeler ut over modernisering/oppgradering. Blant annet kan det sikres bedre tilgjengelighet i området (fra kai og inn i bygg) slik at ramper og trapper unngås, og det forventes å være lettere å hensynte og planlegge for tiltak ved stormflo.

### **Trafikk med nyttekjøretøy**

TH har et moderat behov for nyttetraffic til kaianleggene. Det er ikke planlagt en utvikling med omfattende vareleveranser eller gods i havnebassenget, men det bør være kjørbare veg frem til enkelte områder langs kai, slik at havnen kan drifte både flytebrygger og landfaste kaiflater og tilhørende tiltak.

Trafikk med nyttekjøretøy må koordineres med kapasitet for myke trafikanter, både som skal gjennom området og som skal reise over kai eller arbeide på kai. Tromsø kommune planlegger en havnepromenade som et byrom langs kaiene, og det er ventet en betydelig byutvikling både i området og sør for området som vil medføre økt arealbehov på land for allmenn ferdsel.

Trafikkbildet for hele området bør også vurdere trafikal virkemåte i tilstøtende gateløp, da både nyttekjøretøy til bygg, busser, privatbiler og annen trafikk i området som kan påvirke eller på annen måte er relevant for kaiene.

### **Klimatiserte arealer / bygg**

Havnen vil også ha behov for klimatiserte arealer i bebyggelse der støttefunksjoner til havneflatene kan etableres. Fryselageret har tidligere vært brukt til å støtte aktiviteten som har vært i havnebassenget. Nye kaier forventes å utløse nye arealbehov. Denne typen arealer kan omfatte personalrom/garderobes, lager, verksteder, tekniske rom, toaletter, avfallsrom og eventuelt utleibare arealer for andre aktører som har sin kjernevirksomhet i havnebassenget. Slike arealer vil støtte opp under aktivitet i havnen, og bidra til å gjøre den robust. Tromsø havn er åpen på hvorvidt slike arealer etableres i egne nye bygg, eller i påtenkte byggeprosjekter i havnebassenget.

## 1.5.2. Øvrige relevante utredninger

### Kommunedelplan for Tromsø Sentrum – Konsekvensutredning byggeområde Sjeteen.



Figur 5 Tromsø havns innspill til Sentrumsplanen. Illustrasjon: Tromsø havn

inn en merknad der man hadde gjort en vurdering av bl.a. trafikk/kjørbarhet mot sjeteen fra gateløp og mulig innskrenkning av havnebassenget samt ulike kairelaterte behov. Byggeområdet i havnebassenget var konsekvensutredet ifbm. forslaget til kommunedelplan. Det var her utredet tre ulike fotavtrykk for et slikt byggeområde ved foten av sjeteen.

Forslag til kommunedelplan for Tromsø Sentrum har flere tema som er relevante for Søndre Havn. For tilstøtende bygg og gateløp er det gjort skjematiske vurderinger av trafikale forhold og virkemåte. Det er skissert en mulig havnepromenade som går langs kaiene og ut på Sørsjeteen og havnen er omtalt som et viktig grep og byrom i kommunedelplanen.

Planen anmerker også byggeområdene tilstøtende havnen som et transformasjonsområde. Forslaget viser tre ulike løsninger for et nytt bygg for «Fryselagertomta» i foten av sjeteen. Disse har tre forslag med ulike fotavtrykk.

Tromsø havn sendte merknad til Kommunedelplan for Tromsø Sentrum

Kommunedelplan for Tromsø Sentrum

### Byformstrategi for Tromsø Sentrum



#### HAVNEPARKEN

Potensialet i møte mellom byen og ishavet

Strategien vektet:

- en attraktiv forbindelse for gående og syklende
- bygulvet og ulike prinsipper for overgangen land og vann
- Forbindelser innenfra byen og ut til havnebassenget
- Søkvenser av byrom lang promenaden
- Solvegger, klimasoner og lune uterom ved vannet
- Varierte aktivitetstilbud og naturopplevelser i sentrum
- Folkehelse – fysisk aktivitet kombinert med sosial møteplass
- Knutepunkt - havnedrift kombinert med andre bymessige funksjoner
- Nye utbyggingsmuligheter ved sjøen kan sikre flere brukere og bidrag til finansiering.

#### HAVNEPARKEN OG KONSTITUERENDE FORBINDELSER

Figur 6 Analyser av byrom i Søndre Havn – Byformanalyse Lo:Le, Gottlieb Pauladan og AT 2020.



Tromsø Kommune innhentet innspill fra to aktører som del av arbeidet med Kommunedelplan for Tromsø Sentrum. AT Arkitektur og Lo:Le landskap sammen med Gottlieb Paludan arkitekter gjorde flere historiske-, lokalklimatiske- og byformsvurderinger i dette arbeidet. Sentralt var flere av de momenter som er relevante for planarbeidet, herunder ulike typer endring av havnebassenget i Søndre Havn.

### Innspill til Sentrumsplanen – Strandgata 5-7-9



Figur 7 Innspill fra Pellerin AS til Sentrumsplanen (illustrasjon: AT arkitektur)

AT Arkitektur utarbeidet på vegne av Pellerin et innspill til Sentrumsplanen for Strandgata 5-7-9. Innspillet viser et inngrep i havnebassenget og en variert geometri mot havnesnittet. Også i denne skissen var det flere tilsvarende tema forankret i forslaget til Sentrumsplanen.

### Detaljregulering for Mack med tilhørende konsekvensutredninger

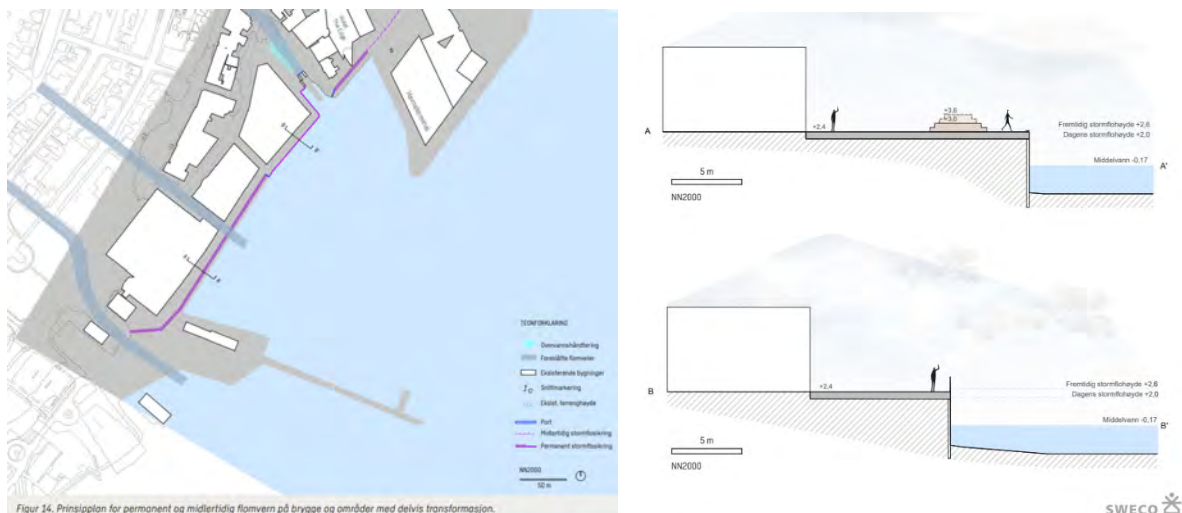
Detaljreguleringen for Mack-kvartalet og Universitetsmuseet (PlanID1911) er en omfattende detaljregulering med flere tema som er konsekvensutredet der enkelte kan ha relevans som underlag og videre studier i arbeidet med Detaljregulering for Søndre Havn. Disse temaene er sol, vind, biltrafikk, skipstrafikk, støy, grunnforhold, kulturminner, utfylling i sjø og byliv og sentrumsliv.

Flere av utredningene i Mack Øst-planen handlet om muligheter for utbygging inn i havneområdet – selv om dette ikke er del av den endelige planen. Illustrasjonen i figur 8 er hentet fra KU-en og gir en indikasjon av vindpåvirkning og skjermingseffekt av mulig ny bebyggelse i området.



Figur 8 Illustrasjon av vindbelastning 1,25m over havflaten i omkringliggende innseiling og havnebasseng ved vind fra Sør-SørVest, hentet fra konsekvensutredning Mack Øst-planen

### Havnivåstigning – Konsept for klimatilpasset utbygging langs sjøen i Tromsø



Figur 14. Prinsippplan for permanent og midlertidig flomvern på brygge og områder med delvis transformasjon.  
Figur 9 Illustrasjoner fra rapporten «Klimatilpasset utbygging langs sjøen» (Sweco, 2021).

SWECO har på vegne av og i samarbeid med Tromsø Kommune utarbeidet rapporten «Klimatilpasset utbygging langs sjø». Rapporten beskriver områder av Tromsø som vil ha ulike utfordringer med en økt havnivåstigning. Søndre Havn er brukt som eksempel på områder med delvis transformasjon. Her beskrives ulike typer tiltak som tette fasader og grep på kaier i form av flomsikring. Rapporten stadfester at bølger bør hensyntas ved etablering av stormflovern. Sjøteens bølgereduserende effekt ved stormflo kan være en målkonflikt med eventuelle kulturminneverninteresser av sørsjøteen. Dette bør avveies i arbeidet med planutviklingen. Rapporten vil bli benyttet som underlag til ROS analyse og er et område som bør få særlig fokus i arbeidet med områdene i Søndre Havn ettersom gatenettet tilstøtende planområdet har lav høyde slik at heving av laveste kotenivå er utfordrende.

Overvannshåndtering er også tema i rapporten. Her beskrives ikke konkrete forhold ved Søndre Havn, men den gir generell veiledning til temaet.

### Utformingsveileder Tromsø Sjøfront

Tromsø Kommune har startet med utarbeidelse av en utformingsveileder for Tromsø Sjøfront. Denne har som hovedformål å skape kontinuitet i arbeidet med havnepromenaden gjennom

Tromsø Sentrum og gi retningslinjer for hvordan denne skal fungere som en konstituerende forbindelse og fungere som både byrom og havnefunksjon.

Planene for en kaipromenade langs sjøsidene i Tromsø sentrum har vært på dagsordenen siden tidlig 2000-tall. I sentrumsplanen fra 2008 ble kaipromenaden hovedsakelig beskrevet som en gangtrasé med muligheter for servering mot sundet. I den nye sentrumsplanen har konseptet blitt utvidet med en rekke funksjoner, og kaipromenaden får nå en sentral rolle i byens struktur og liv. Det legges vekt på at utviklingen av de fem havneområdene i sentrum skal integreres i den overordnede byutviklingen. Havneområdene skal være operative og tilgjengelige fra landsiden – kaipromenaden – innenfor rammer som tillater samspill med annen aktivitet.

Kaipromenaden skal være en av byens viktigste møteplasser, med fokus på opplevelser, aktivitet og folkehelse. Utformingen skal legge til rette for trygge, universelt utformede byrom og vandringsområder, samtidig som den tar hensyn til krav om klimatilpasning, sikkerhet ved sjøen og arktisk drift. Kunst skal også spille en viktig rolle i utviklingen og utformingen.

Mer enn bare en gangtrasé skal kaipromenaden binde sammen og videreutvikle dagens byrom. Begrepet «allmenning» er blitt foreslått som en mer treffende beskrivelse av dette området langs sundet, ettersom det gjenspeiler et bredere spekter av funksjoner og betydning enn ordet «promenade».

Tromsø Havn har gitt innspill til arbeidet, og anmerket at Søndre Havn i motsetning til eksempelvis Indre Havn er et utviklingsområde og at det derfor bør være større fleksibilitet i hvilke løsninger og grep som skal brukes i Søndre Havn.

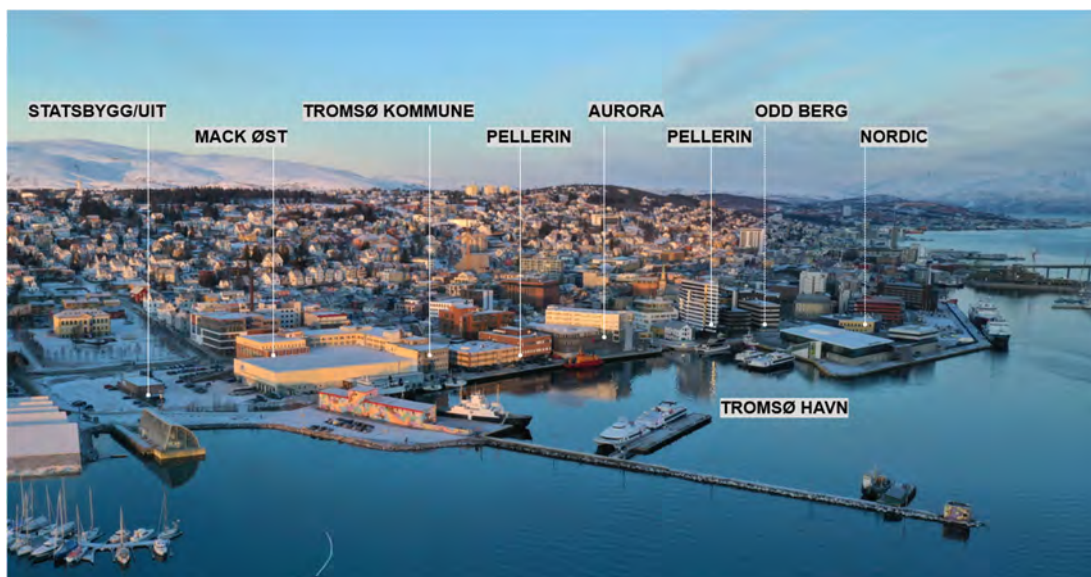
### **Pågående vurderinger knyttet til Kulturkvartalet**

Tromsø Kommune har avholdt en arkitektkonkurranse for Kulturkvartalet der det vurderes å etablere konserthus og nord-norsk kunstmuseum. Prosjektet vil ha betydelige logistikkmessige krav og tilføre området et stort omfang av publikum som må hensyntas ved utforming av området. Området som er foreslått for dette tiltaket er allerede regulert i reguleringsplan for Mack kvartalet. Eventuelle endringer/dispensasjoner må vurderes opp mot havnas behov.

Planinitiativet skisserer flere konsepter som vurderes å kunne bidra positivt rundt dette byggeområdet.

## 1.6. Involvering av aktører i og rundt planområdet

### 1.6.1. Strategisk områdeutvikling – ringvirkninger ved koordinering av aktører



Figur 10 Flyfoto over Søndre Havn, samt utviklingsaktørene som er involvert i området.

Områdene rundt Søndre Havn har vært under planlegging i lengre tid, både i offentlig regi (Sentrumsplan) og gjennom flere private detaljreguleringsplaner (Mack Øst, Strandgata 5-9 m.fl). De planene som er vedtatt eller satt i gang, omfatter enten en avgrenset tomt eller hele sentrumsområdet og er juridisk bindende planer (dersom de er vedtatt) etter prosesser iht PBL.

Nasjonalt har det vært gjennomført og eksperimentert med flere ulike modeller for styring av arealutvikling på områdenivå (Se bl.a. NIBR 2019:23), og det foreligger høringsutkast for revisjon av plan og bygningsloven der man åpner for «Krav om felles planlegging» fastsatt i form av hensynssoner. Med dette ønsker man å stille krav til koordinering mellom flere grunneiere. Dette har vært initiert av Tromsø Havn for aktører tilstøtende havnens arealer. Tromsø Kommune har i tilbakemeldinger støttet at havnen leder en slik koordinering.

Arbeidet som havnen har utført kan betegnes som en koordinerende og strategisk utviklingsplan for området. Dette har flere hensikter:

- Invitere aktørene til å delta i etableringen av visjoner og overordnede grep tidlig i prosessen, før området er klart for detaljreguleringsprosesser. Dette sikrer fleksibilitet og tilpasningsevne i inngangen til formelle planarbeid.
- Spare tid sammenliknet med formelle planinstrumenter som områdeplaner og detaljreguleringer, da de ikke krever samme grad av juridisk behandling.
- Avklare og definere forventninger til områdekvaliteter (utgifter) og utbyggingskapasitet (inntekter) som er bærekraftig og derfor realiserbare.
- Operasjonalisere kommuneplanens mål på områdenivå og bidra til bedre intern samordning i kommunen. Bruke området strategisk for å nå kommunens mål.
- Gi tidlige og tydelige signaler til utviklingsaktører for å øke forutsigbarheten og legge til rette for en mer smidig utviklingsprosess.
- Muliggjør avveininger av konsekvenser, løsninger og vurderinger av effekter for området samlet, fremfor stykkevis og delt for den enkelte eiendom.
- Ha riktig arbeidsdeling mellom ulike plantyper. Koordinere og avklare de tema som er viktige å avklare i fellesskap og overlate de øvrige forholdene til den enkelte aktør.



Forhold som har vært tema i innledende fase av arbeidet har vært blant annet:

- Kaisnitt og grensesnitt mot sjø. Kapasitet for landstrøm og teknisk kaiminfrastruktur.
- Effekter for havnebassengets anvendbarhet til havneformål, manøvrerbarhet.
- Nyttetraffikk herunder varelevering og nødetater.
- Parkering herunder ramper/nedkjøringer
- Gatebruk myke trafikanter
- Vann og avløp, flomsikring
- Uterom og lek
- Kapasitet for ulike arealformål og terskler for økonomisk realisme
- Visuelle landskaps, nær og fjernvirkninger
- Status i allerede godkjente prosjekter og tidslinje for de øvrige.

### 1.6.2. Influensområde

Koordineringen av de ovennevnte forholdene har skjedd gjennom en serie med dialogmøter med de ulike aktørene i området. Man har presentert et rammeverk for vurdering av ulike alternativer/konsepter og redegjort for forventede effekter og konsekvenser av disse. Aktørene har deretter fått anledning til å gi tilbakemelding som da har blitt medtatt i havnens videre arbeid. Dette defineres som tiltakets influensområde.



Figur 11 Prosjektområdet Tromsø havn - og relasjon til omkringliggende planer/byggeprosjekter - influensområdet.

De som har deltatt i møter er:

- Tromsø Kommune og Lo:Le landskapsarkitekter – utforming av havnepromenadeveileder.
- Pellerin AS – Hjemmelshaver og initiativtaker til utvikling av Strandgata 5 – 7 – 9.
- Alti AS – Eier og drifter Nerstranda Kjøpesenter.
- Eiendomsspar AS – Utvikler arealene i Mack.
- Tromsø Kommune eiendom – Kulturkvartalet.
- Norges Arktiske Universitet / Statsbygg – Nytt museum + Framsenteret

Detaljreguleringsplan for havnens arealer er én del av det totale bildet, der også øvrige reguleringsplaner (Mack Øst, Strandgata 5-9 osv) inngår. Det er større mulighet for en vellykket havneutvikling dersom alle omkringliggende planer er forankret i den strategiske planen for området.

Konseptvalg med ulike delområder og variabler er beskrevet nærmere i avsnitt 3.3.

### **1.6.3. Ringvirkninger på områdenivå – forhold til Tromsø Havns strategi**

De to statlig finansierte byggeprosjektene i Tromsø - Universitetsmuseet for UiT Norges arktiske universitet og Nord-Norsk Kunstmuseum & Konserthus for Arktisk Filharmoni - er underlagt Utredningsinstruksens krav. Tromsø Kommune gjør også investeringer i Tromsø Kunstforening med parkanlegg som er underlagt kommunens investeringsreglement. Dette innebærer at prosjektene normalt må vurdere prosjektenes samfunnsøkonomiske nytteverdi og deres bidrag til ulike samfunnsutviklingsmål.

To av disse prosjektene er lokalisert i et transformasjonsområde som også omfatter influensområdet til Søndre Havn. Gitt områdets kompleksitet med flere samvirkende tiltak og effekter, kan det være hensiktsmessig for prosjektene å inkludere aspekter fra dette planarbeidet i sine vurderinger.

Det er viktig å se disse offentlige investeringene i sammenheng med de samlede private og offentlige investeringer i området. En slik helhetlig tilnærming kan gi et mer presist bilde av:

- Synergieffekter mellom prosjektene.
- Samlet påvirkning på byutviklingen.
- Langsiktig verdiskaping for regionen.

Ved å integrere innsikter fra det kommende planarbeidet i området, kan prosjektenes utredninger bli mer robuste og bedre tilpasset den overordnede byutviklingsstrategien for Tromsø. Tromsø Havn representerer en regional infrastruktur som kan være interessant å belyse i denne sammenhengen. Det henvises her til Tromsø Havns strategi/styringsdokumenter.

### **1.6.4. Informasjonsmøte med Tromsø kommune 19.09.2024**

Den 19.09.2024 ble det avholdt et informasjonsmøte om utviklingen i Søndre Havn. Hensikten med møtet var å orientere om status for planlegging, samt å avklare forventinger til dialog med aktuelle aktører i byområdet. Til stede på møtet var Tromsø havn med konsulenter fra AT arkitektur, samt representanter fra enhetene byplan og park, idrett og friluftsliv.

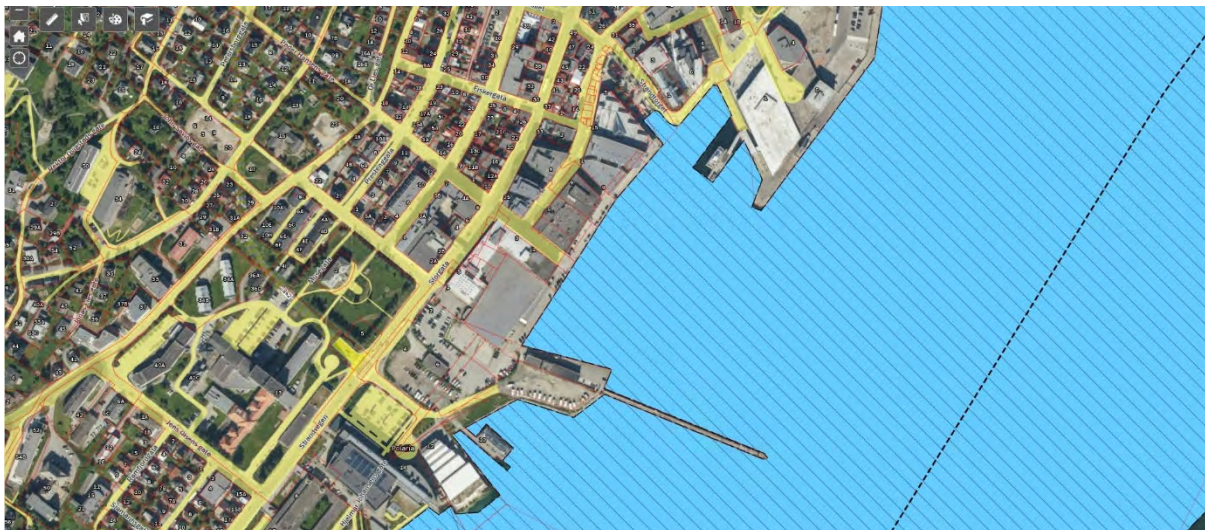
I en oppsummering av møtet fra Tromsø kommune byplan (15.10.24) datert heter det at det er positivt at Tromsø havn, som en viktig aktør i havneutviklingen, gir tidlig innblikk i sine planer – og at de er aktive i dialogen rundt sentrumsutvikling. Det trekkes også fram at de fem havnene i byen er viktige for byens identitet, og at forslaget til Sentrumsplan bygger videre på dette. Videre skriver de at Tromsø mangler store, offentlige byrom i sentrum, og at de ønsker at kaipromenaden prioriteres som en av de få mulighetene til å skape et slikt byrom mot sundet. Videre skriver de at: «Sørsjeteen, fra den planlagte «muséallmenningen» langs Mack øst til krigsminnet ytterst, har et stort potensial som et solrikt byrom der man kan komme helt ned til vannet. Her er det arealer til nye aktiviteter og opphold, i tillegg til å gi kaipromenaden ytterligere historisk preg og utsikt mot byen fra sundet.»

Avslutningsvis skriver Tromsø kommune byplan at de imøteser et planinitiativ som grunnlag for en framtidig reguleringsprosess. De ber også Tromsø havn om å inkludere andre aktører i

havnerommet og relevante samarbeidspartnere, deriblant fylkeskommunen som regional samferdselsaktør og private grunneiere.

## 2. Gjeldende planstatus og forhold til overordnet planverk

### 2.1. Kystsoneplan for Tromsøregionen



Figur 12 Kartutsnitt fra kystsoneplan (Tromsø kommunes kartportal)

Kystsoneplan for Tromsøregionen (2023 – 2033) er vedtatt i de tre kommunene, Tromsø, Karlsøy og Balsfjord som inngår i plansamarbeidet. Kystsoneplanen er kommuneplanens arealdel for sjøområdene med tilhørende strandsone.

Sjøområdene utenfor Søndre havn er i kystsoneplanen avsatt til

- Offentlig formål «Sjø, vassdrag – Farleder» o\_VF5
- Hensynssone Kulturmiljø 570
- Sikringssone H190\_2

### 2.2. Kommuneplanens arealdel (KPA)

Kartet i figur 14 viser utsnitt av Søndre Havn i Kommuneplanens arealdel (2016-2027). Her er bebyggelsen på land er i hovedsak avsatt til næringsvirksomhet. Rød stiplet linje angir en turvegtrasé, sort prikket linje angir gangvei, grønn farge angir park, brun angir sentrumsformål og grå representerer havneformål.

Kommuneplanens arealdel i Tromsø er under rulling. Planforslaget for ny KPA lå ute til høring og offentlig ettersyn fra 20. april til 8. juni 2023. Behandling av merknader og innsigelser har pågått siden høsten 2023. Et revidert planforslag planlegges å være klart våren 2025. Plankart som lå ute til offentlig ettersyn er vist i figur 15. I kommuneplanens arealdel er Tromsø sentrum definert som byens viktigste knutepunkt. Dette innebærer at det må etterstrebes en høy tetthet for å nå de målene som er satt.





Figur 13 Kartutsnitt fra gjeldende KPA (Tromsø kommunes kartportal)



Figur 14 Kartutsnitt fra KPA-forslag ved off. ettersyn 2023 (Tromsø kommunes kartportal)



## 2.3. Kommunedelplan for Tromsø sentrum (Sentrumsplan)



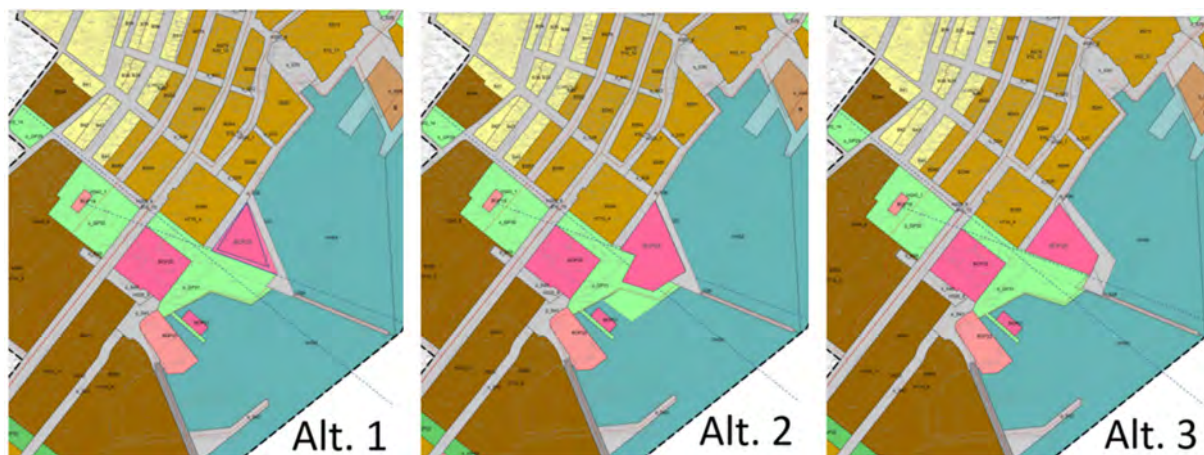
Figur 15 Kartutsnitt gjeldende kommunedelplan for Tromsø sentrum

Gjeldende kommunedelplan for Tromsø sentrum (2008) er vist i figur 15. Denne er nå under revisjon som «Sentrumsplanen 2020-2032». Kartutsnittene under viser planen slik den lå ute til offentlig ettersyn i april 2022. Planen presenterte tre alternative løsninger for områdene BOP18 (kulturbygg), o\_GP31 (park) og S37 (kaianlegg).

I revisjonen av sentrumsplanen fokuserer kommunen på å fremme en bærekraftig sentrumsutvikling, både miljø- og klimamessig, økonomisk og sosialt. Sentrumsplanen skal styrke sentrums

tiltrekningskraft for næringsliv, investeringer, nyetableringer, reiseliv og innbyggere.

Sentrumsplanen skal sikre gjennomføringskraft; skal legge aktivt til rette for gjennomføring i samarbeid med grunneiere og andre aktører, ta i bruk offentlig-private samarbeidsmodeller og øke forutsigbarhet i planprosesser.



Figur 16 Kartutsnitt fra forslag til sentrumsplan - tre alternativer.

I denne sammenheng er det viktig å merke seg Sentrumsplanens intensjon om at ny bebyggelse skal styres av **byromstruktur**. Tromsø sentrum kan ses som en kompakt serie av bukter og nes som gjenspeiler byens forbindelse til havet. Havnene er viktige strukturerende elementer for sentrums byform, historiske og fremtidige identitet. Sentrumsplanen har ambisjoner om bedre kontakt med omkringliggende landskap, og sterkere henvendelse mot havnene og sundet, og å styrke byens identitet som et attraktivt, urbant bysentrum forankret i historien. Sentrumsplanen viser mulighet for en sammenhengende kaipromenade i Tromsø som strekker seg fra Vervet i nord til Hålogaland Teater i sør (figur 17).



Figur 17 Illustrasjon fra sentrumsplanens planveileder (2020) viser Tromsø kommunes ambisjon om sammenhengende offentlige byrom.

Planen lanserer også fem prinsipper for flerfunksjonelle byrom:

1. Byrommene skal være gode møteplasser for alle
2. Byrommene skal være steder for aktivitet, særskilt for barn, unge og eldre
3. Byrommene skal skape et mangfold av opplevelser
4. Bruken av byrommet må tilpasses stedets egenskaper (egnethet)
5. Byrommene skal ha innslag av grønt og blått

Sentrumsplanen er ikke vedtatt. Tromsø kommune opplyser at de ønsker å bruke forslaget fra 2022 som et veiledende dokument, og at de videre vil jobbe med en forenklet sentrumsplan og heller videreutvikle intensjonen i planen gjennom tematiske planer og veiledere – blant annet en formingsveileder for Tromsø sjøfront. Kommunen har også sagt at ingen detaljreguleringsplaner settes på vent mens Sentrumsplanarbeidet pågår. Vi vil derfor forholde oss til Sentrumsplanforslaget (2022) i det videre planarbeidet.

## 2.4. Gjeldende / tilgrensede reguleringsplaner og planinitiativ

Illustrasjonen under viser gjeldende planer og pågående planprosesser i området rundt Tromsø havn. Det involverer en håndfull ulike utviklingsaktører, samt ulike grensesnitt mot havna, rekkefølgekrav, privatrettslige avtaler og rettigheter – som til sammen gir store utviklingsmuligheter.



Figur 18 Gjeldende planer i området. Planinitiativ markert med stiplet linje.

Plan-ID Reguleringsplan	Status	Planeier/ forslagsstiller	Planens formål
1517 Prostneset (m/havneterminal)	Ikrafttredelse 2013	Tromsø Havn KF	Havneutvidelse (deponi i grunnen), ny havneterminal og cruisebåtterminal. Hotell, bevaring kulturmiljø. Nye byrom/gangforbindelse og park.
0066 R .Amundsens pl.1, Strandgt. 45c og 47, R. Withs pl.2 og 4	Ikrafttredelse 1972		Forretningsbygg, parkering, grøntareal og fotgjengerområde.
1418 Melange hotel, Strandtorget 1 med mer	Ikrafttredelse 2000		Hotell, forretning, kontor, parkering og gårdsrom. Spesialområde bevaring av bygninger.
1741 Strandtorget - Detaljregulering for hotell på 200/1668 m.fl.	Ikrafttredelse 2012	Pellerin AS + Aspelin-Ramm Eiendom AS	Hotell, forretning, kontor, bevaring av kulturmiljø.



1325 Nerstranda	Ikrafttredelse 1996		Forretning, bolig og kontor. Havn. Spesialområde bevaring av bygninger.
1325-001 Kombinert parkering-, forretnings-, kontor- og boligbygg på Nerstranda	Ikrafttredelse 1997		Mindre reguleringsendring
<i>Strandgata 5-9</i>	<i>Pågående planinitiativ</i>	<i>Strandgata 5-9 AS (Pellerin)</i>	<i>Kombinasjonsformål bolig/næring/kontor</i>
0004A Strandtorget-Storgt.-Søndre sjeté	Ikrafttredelse 1958		
1911 Detaljregulering Universitetsmuseum, Mack øst og Sørsjeteen mm.	Vedtatt 2022	Statsbygg og Mack Øst AS Kulturkvartalet (TK Eiendom) TMU (UiT)	Planen legger til rette for boliger, handel og kultur med utadrettet virksomhet mot kaia og kaipromenaden. Åpner også for utvidelse av kaia med inntil 3 meter. Utbygging første byggetrinn har planlagt oppstart 2025.
0902 Macks Bryggeri, Tromsø Fryseri m.fl.	Ikrafttredelse 1985		Industri, park, off. renseanlegg
1300 Polarmiljøsenderet	Vedtatt 1996	Tromsø kommune	Offentlig bygning (polarmiljøsenderet), småbåthavn (SH1) og industri (Macks bryggeri). Privat vei regulert inn som atkomst til Sørsjeteen – felles for Polarmiljøsenderet, Sørsjeteen (Tromsø kommune) og bryggeriet.
1300-001 Polarmiljøsenderet – mindre reguleringsendring	Vedtatt 1997	Tromsø kommune	Regulerer Museumstomta og sørligste delen av Sørsjeteen til byggeområde industri med tilhørende trafikkareal.

### 3. Reguleringsplan for Søndre havn

#### 3.1. Forventede tiltak innenfor prosjektområdet.

Hensikten med planarbeidet er å avklare omfang og plassering av faste kaier og kaier/flytere i havnebassenget, samt å gjøre koordinering/avklaring mot tilstøtende bygge- og planområder (et nytt byggeområde ved foten av Sørsjeteen og en mulig utvidelse eller nytt bygg utenfor S-579). Det inngår også en mindre utbygging av Nerstranda senter i vurderingene. Hvorvidt disse byggeområdene skal innlemmes i planavgrensningen og være del av detaljreguleringen vil avklares i planprosessen.

Særlig relevante tema i reguleringen for Tromsø Havn vil være

- faste og flytende kaier
- forhold mellom utbygging / manøvreringsmuligheter i havnebassenget
- nyttetraffic
- parkering
- gatebruk og havnepromenade



- sikkerhet for publikum/reisende
- havnepromenade
- vann og avløp
- Sørsjeteen: rehabiliteringsbehov og forhold til eventuelle kulturminneinteresser

Sørsjeteen har også sammenheng med tiltak for havnivåstigning på øvrige kaiflater og vindforhold i havnebassenget. Dette påvirkes også av byggeområdenes utforming som har sammenheng med vind og manøvrerbarhet i havnebassenget.

Planarbeidet vil vurdere volum og geometri for de to byggeområdene Strandgata 5-7-9 og ved foten av Sørsjeteen ettersom disse har sammenheng og påvirkning på havnebassengets virkemåte og behov for tiltak. Avklaringer og grensesnitt mot eventuelle andre planprosesser står derfor sentralt i arbeidet med planen. Når byggeområder innlemmes i planområdet vil formål måtte avklares.

For Tromsø havn er gjennomføringsevne sentralt. Dette krever fokus på realistiske rekkefølgekrav og andre tema som er gjenstand for vurderinger i utbyggingsavtaler.

Tromsø havn har et kortsiktig behov for å etablere en flytebryggestruktur for å møte etterspørsel i markedet. Det er nærliggende at det vil søkes dispensasjon fra gjeldende regulering i påvente av reguleringsplanen.

### 3.2. Foreløpig planavgrensning



Figur 19 Foreløpig planavgrensning

Foreløpig planavgrensning er vist på illustrasjonen over. Totalt er hele planområdet på ca. 96,5 daa. Nøyaktig avgrensning vil tilpasses i planprosessen.

### 3.3. Konseptvalgets rolle i planprosess og utredningsarbeid



Figur 20 Illustrasjon av parallelle prosesser med planarbeidet.

I forkant av planprosessen har man initiert en dialog med aktører i området. Denne fasen har hatt en utforskende karakter der man har ønsket å presentere havnas syn på utvikling av området, og hatt dialog om mulige løsninger for de enkelte aktørene og samle disse i ulike konsepter for utvikling av havneområdet. Dialogen har omfattet både private og offentlige aktører i form av ulike etater i Tromsø Kommune.

Hensikten med konseptvalgsfasen er å identifisere realistiske og relevante tiltak iht. KU forskriftens §14. Begrepene relevante og realistiske alternativ er beskrevet i Miljøverndepartementets M-1941:

- *Relevante alternativ betyr i denne sammenhengen alternative måter for å oppnå målet med planen eller tiltaket. Alternativer kan være både lokalisering og utforming, som f.eks. plassering av eller høyde på tiltaket. Alternativer som innebærer at formålet ikke kan nås, anses ikke som relevante. Alternativer som har som formål å vise at hovedforslaget er å foretrekke framfor andre alternativer er ikke relevante.*
- *Realistiske alternativ betyr at de er gjennomførbare. Det kan for eksempel være ut ifra tekniske forhold eller økonomien i prosjektet.*

Konseptvalgsfasen undersøker ulike alternativer, og skal begrunne hvilke alternativer som har vært vurdert og hvorfor de ikke er relevante og realistiske. Det skal også redegjøres for effekter/virkninger av de ulike tiltakene. Arbeidet følger metoderammeverket til konseptvalgsutredninger i en forenklet variant og har som hovedformål å identifisere alternativer som skal konsekvensutredes iht. Forskrift om konsekvensutredninger.

En gjennomførbar opprusting av Søndre Havn avhenger av et samspill mellom offentlige investeringer og private investeringer. Konseptvalgsfasen har ulik grad av byrdefordeling mellom offentlige og private aktører i tre overordnede konsepter for området :

- K0+ Opparbiending med mindre tilpasninger til dagens kai og havnegeometri.
- K1 Ny kai geometri som gir utvidede og nye byggeområder.
- K2 Kai geometri som i K2 med høyere utnyttelse der det bygges nytt.

Det er to viktige variabler i disse overbygningene. Mellom K0+ og K1/K2 er forskjellen havnegeometri, mens forskjellen mellom K0+/K1 og K2 er at det tilføres større byggevolum.

Innledningsvis er et funn i arbeidet at kostnadsbildet for å opparbeide og tilpasse kaiarealer i søndre havn *ut fra dagens geometri er krevende*, men delvis vil dekkes av investeringer gjennom utbyggingsavtaler for de enkelte eiendommene. Adkomst til jeteen og finansiering av en eventuell opprusting eller utvidelse av denne er ikke medtatt i dagens situasjon. Dette innebærer at utvikling av havnen blir mer krevende enten i form av offentlige kostnader eller avgifter. Kostnadene til havneutvikling kommer i tillegg til forventede investeringer i byrom og havnepromenade i området.

De private interessentene i området har vist liten interesse for K1 alternativene grunnet svak prosjektøkonomi og vurderes derfor som vanskelige å realisere i offentlig-privat samarbeid. K2 representerer et utbyggingsvolum som kan bære flere forventede tiltak. I alternativet K2 forventes det videre positive effekter på vindforhold i havnebassenget som bedrer kapasitet og manøvrerbarhet til fartøy.



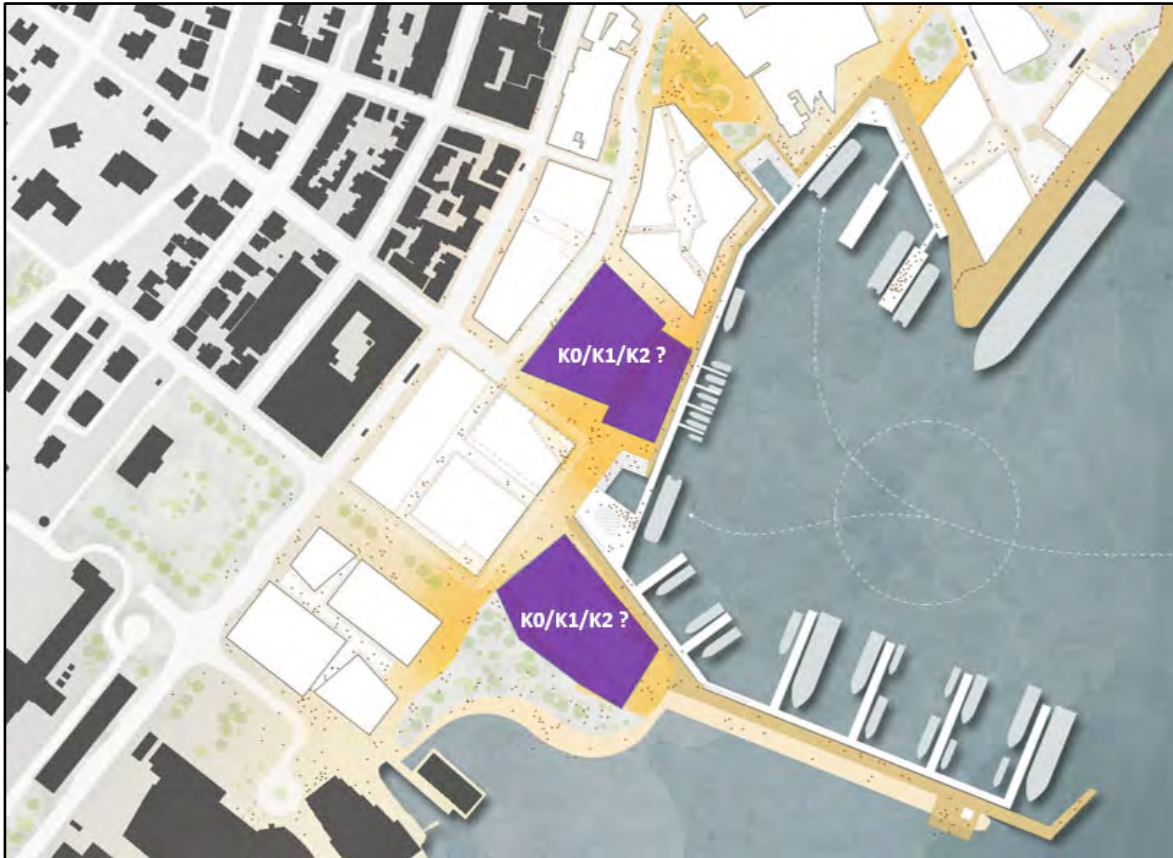
Figur 21 Delområder i prosjektområdet

Et tema i konseptvalget er også vurderinger av hvor et byggeformål som kan bidra til gjennomførbarhet kan lokaliseres. Utredningen redegjør kortfattet for vurderinger av tre ulike lokaliteter som i tidligere arbeid er vurdert :

- Nord for jeteen – dette er utfordrende mtp. havnens virkemåte.
- Sør for jeteen – dette er problematisk av hensyn til gjeldende regulering og bystruktur.
- Ved foten av jeteen – dette alternativet vurderes som mest realistisk.

Alternativene nord/sør er delvis utredet i reguleringsplan for Mack, mens alternativet ved foten er utredet i KDP Sentrumsplanen.





Figur 22 Figur fra konseptvalg for Søndre Havn – med de to vesentligste variablene i området markert.

Variablene K0+, K1 og K2 er vurdert også innenfor de enkelte delområdene i planen. Disse delområdene har ulike problemstillinger.

#### **Delområde A – Havnebassenget:**

- K0, K1 og K2 i de øvrige delområdene definerer ulike virkemåter/areal for området.
- Relevante tema :
  - Nye flytekaier; hvor og hvordan?
  - Havnekapasitet og type anløp hurtigbåt / byferge / øvrig.
  - Utvidet havnefunksjon – skip med lengre liggetid.
  - Lokalisering av mulig byferge til Tromsdalen.
  - Avgrensning mot byrom. Gjerder og sikkerhetstiltak.

#### **Delområde B: Prostneset (primært kaiarealer)**

- K0 : Som i dag.
- K1 : Som i dag med ny eller forlenget flytekai og nytt forankringspunkt.
- K2 : Som K1 med adkomst terminal på kainivå – alternative disponeringer kai.
- Relevante tema :
  - Trafikkvekst med økende antall reisende – videre vekst og integrasjon mot byen?
  - Virkemåte og disponeringer av kaiarealer – gjerder/bommer m.m.
  - Nytt forankringspunkt for større skip –manøvrerbarhet i havnebassenget.
  - Utvidelse av ladekapasitet – Prostneset som knutepunkt for grønn infrastruktur
  - Økt kapasitet hurtigbåt – forlenge flyter eller ny flyterkai?



### **Delområde C: Strandgata 5-7-9 + Nerstranda**

- K0 : Som i Pellerins planinitiativ.
- K1 : Mulig nytt bygg forran S5-7-9 for å løse Tromsø Havns arealbehov til kai.
- K2 : Utvidet fotavtrykk for S5-7-9/Nerstranda.
- Aktuelle Tema :
  - o Fotavtrykk bebyggelse S5-7-9. Mulig utvidelse/ombygging Nerstranda.
  - o Trafikalt mønster: Forhold mellom nyttetraffikk, havnepromenade og bygg.
  - o Logistikk for privatbiler (publikum, beboere – ramper).
  - o Avgrensning mot Mack/kulturkvartalet – trafikal virkemåte og adkomst.

### **Delområde D: Det gamle fryselageret og Sørsjeteen**

- Utbygging
- Sørsjeteen som kulturminne og realisering av folkeparken (stort, sjørelatert parkrom) – og/eller en funksjonell del av havna?

Det er mulig å velge ett konsept for ett delområde å kombinere det med andre konsepter for andre områder. Dette vil avklares i planprosessen.

## **4. Utredningsbehov**

### **4.1. Konsekvensutredning**

Den planlagte detaljreguleringen er vurdert i henhold til Plan- og bygningsloven §§ 4-1 og 4-2 med tilhørende gjeldende forskrift om konsekvensutredninger (2017), samt planforslagets forhold til overordnede planer.

Etter § 4 i KU-forskriften skal forslagsstiller vurdere om planen eller tiltaket omfattes av § 6, § 7 eller § 8. Planer og tiltak skal konsekvensutredes dersom de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

Vår foreløpige vurdering er at planforslaget **utløser konsekvensutredning**, fordi den mest sannsynlig innebærer:

- ny næringsbebyggelse som overskrider 15.000 m<sup>2</sup> BRA (jf KU-forskriftens vedlegg I pkt 24)
- i tillegg til at det vil kunne planlegges:
- bygging av havneanlegg (jf. KU-forskriftens vedlegg II punkt 10e)
- utfylling i sjø / vern mot havet (jf KU-forskriftens vedlegg II pkt 10k)

I henhold til forskrift om konsekvensutredninger skal det utredes *relevante og realistiske alternativer*. Identifisering av dette gjøres i Konseptvalgfasen der øvrige interesser og grunneiere/tiltakshavere i området samarbeider med Tromsø Havn om identifisering av hva som kan være gjennomførbart. De foreløpige funn tilsier at dette er to overordnede alternativer :

- K0+ Alternativet – Opparbeiding og realisering noenlunde i tråd med gjeldende reguleringsplaner og med dagens kaigeometri.
- K2 alternativet – nytt byggeområde ved jeteefoten på anslagsvis 15.000m<sup>2</sup>.

Dette innebærer at det er disse to alternativene som skal konsekvensutredes for de angitte temaene for KU.

Der det er hensiktsmessig, vil planlagt konsekvensutredning bygge videre på KU fra reguleringsplan for Mack Øst og eventuelt andre relevante utredninger i området som f.eks. KU ifbm. byggeområde ved sjeteefoten i KDP Sentrumsplanen.

## 4.2. ROS-analyse, særskilte delutredninger og planfaglige temaer

Planforslaget vil inneholde vurderinger tilknyttet relevante temaer. Forholdene vil tas opp i planbeskrivelsen og – der det er relevant – bli behandlet og vurdert i ROS-analysen.

Det er planlagt å utføre en ROS-analyse/sjekkliste etter DSBs mal og oppsett.

Dersom planbeskrivelsen og/eller ROS-analysen avdekker behov for avbøtende tiltak eller krav til ytterligere dokumentasjon ved byggesak, vil dette sikres i reguleringsplanens bestemmelser.

Relevante planfaglige temaer er vurdert og kommentert av forslagstiller i tabell under. Forslagsstiller ber om at forholdene konkluderes i oppstartmøtet. Tabellen er ikke uttømmende og forventes justert og supplert i løpet av planprosessen.

Planfaglig tema	Temaer som skal konsekvensutredes	Temaer som skal undersøkes (planbeskrivelse, ROS eller delutredning)	Merknad
Overordnede planer og føringer		x	
Arealbruk og formål		x	
Overordnede plangrep (forhold til landskap, biologisk mangfold, friluftsliv, sol/skygge)		x	Lokalklimatiske analyser legges til grunn for utforming av bebyggelse og uterom.  Utforming av byrom og kaipromenade vil følge opp føringene som er lagt i forbindelse med utarbeidelse av Sentrumsplanen.
Miljøforhold (støy, vann- og grunnforurensning, luftforurensning/luftkvalitet)		x	Havneområdet ligger pr i dag i gul støysone, mens Strandtorget, Nerstranda og Strandgata – samt Hjalmar Johansens gate og sørsiden av fryselageret ligger i oransje sone. Støybelastningen øker jo nærmere Storgata man beveger seg. Kilde: Tromsø kommunes kartportal, temakart Samferdsel  Området har registrert utslipp av svevestøv fra både trafikk, og fra vedfyring, samt svart karbon, NO <sub>x</sub> , og NMVOC (flyktige organiske forbindelser, hovedsakelig fra løsemidler og olje og gass) i miljøatlas.miljødirektoratet.no.

Trafikk, veianlegg (I dette temaet inngår også trafikk-generering, kapasitet/trafikkavvikling, trafiksikkerhet, forhold til hovedveinettet)	x		<p>Prostneset er kollektivknutepunkt for både buss og hurtigbåt. Dagens gangvei langs kaia er foreslått som framtidig turvei i kommuneplanen. Området ligger i parkeringssone Sentrum / sentrum 1 i gjeldende KPA.</p> <p>Andre aktuelle tema:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avklare kjøremønster park</li> <li>- Behov for å kjøre fram til sjetéen på fryselagerets sørside eller nordside?</li> <li>- Varelevering og parkering for nye/planlagte bygg</li> <li>- Trafikkavvikling turistbusser</li> <li>- Strandtorget delvis opprustet – nye planer</li> <li>- Barrierevirkninger og gjerder/privatiserende virkning</li> <li>- Varelevering på Nerstranda – kjøring på kaia</li> <li>- Prostneset: Mye folk, både turister og lokalbefolkning</li> <li>- Adgang for nødetater og beredskap</li> <li>- Påvirkning sett opp mot den helhetlige trafikkavviklingen i sentrum</li> </ul>
Arkitektonisk kvalitet og uttrykk/Estetikk		x	Utforming vil følge opp føringene som er lagt i forbindelse med utarbeidelse av Sentrumplanen.
Fjernvirkning		x	Fjernvirkning av evt. ny bebyggelse vil vurderes.
Teknisk infrastruktur VAO og OSG (offentlig samferdselsanlegg og grønnstruktur)	x		<p>Primære flomveier følger gatestrukturen Strandtorget, Nerstranda, Strandgata og langs Mack øst ned mot sørsiden av sjetéen.</p> <p>Ved stormflo vil Sørsjeteen og hele kaiområdet legges under vann. Dette må hensyntas i det videre planarbeidet – se kommentar til neste punkt.</p> <p>Blågrønnhvit faktor (BGHF) som foreslått i Sentrumsplanen, kan om ønskelig tas inn i planarbeidet.</p> <p>Kilde: Tromsø kommunes temakart for samfunnssikkerhet, Kartverket</p>
Havnivåstigning og stormflo / ekstreme bølgeforhold	x		Utbygging vil følge føringer i rapporten «Klimatilpasning: konsekvenser av økt nedbør, havnivåstigning, stormflo, bølge og strømforhold» (Cowi, 2017) og konsepter beskrevet i «Klimatilpasset utbygging langs sjøen» (Sweco, 2021).
Grunnforhold geoteknikk	- x		Området ligger under marin grense og innenfor aktsomhetsområde for kvikkleireskred (kilde: NVE). Område- og lokalstabilitet bør kontrolleres for eksisterende sjøfyllinger på bakgrunn av

			konsekvenser av havnivåstigninger.
Naturmangfold, friluftsliv		x	Området har registreringer av flere fuglearter av nasjonal forvaltningsinteresse, fra nær truet (tjeld, havelle, gråspurv) til sårbar (fiske- og gråmåke, ærfugl og sjøorre) til den sterkt truede krykkja. Kilde: Naturbase, Tromsø kommunes kartportal
Kulturminner/ kulturmiljø	x		<p>Det er gjort søk på Askeladden kulturminnesøk og Tromsø kommunes kartportal. Sjøhuset på Strandtorget 1 (Gamle Margarinfabrikk AS Smørfabrikk, nå: Vertshuset Skarven) vest for Prostneset, er vernet gjennom reguleringsplan / PBL.</p> <p>Strandtorget Fergeleie er vernet i Sentrumsplanen på grunn av sin kulturhistoriske betydning. Området er også markert i forslag til kommunedelplan for kulturmiljø (2023-2032). Her er også det samiske landskapet Finngamgrunn og Finngamsletta vest for Sørsjeteen foreslått som et kommunalt verneverdig kulturmiljø under temaet «Romsa – det samiske Tromsø». Sjeteene er et viktig kulturminne i Tromsø. I forbindelse med høring av Mack Øst-planen, fremmet Kulturminneforeningen i Tromsø et forslag om å verne sjeteene<sup>3</sup>. Senere ble Sørsjeteen tatt ut av planområdet. Det vil være aktuelt å diskutere forholdet til dette kulturminnet i forbindelse med planarbeidet.</p> <p>Det er ikke registrerte kulturminner under vann, men Tromsø Museum (som er myndighet for forvaltning av kulturminner under vann etter kulturminnelovens § 14) vil bli involvert i høringsprosessen.</p>
Tilgjengelighet / Universell utforming		x	Problematikken følger av teknisk forskrift.

### 4.3. Planprogram

Plantiltaket utløser krav til planprogram etter Plan- og bygningsloven § 4-1 ettersom det omfattes av konsekvensutredningsplikten, jf. kapittel 3.1. Planprogrammet skal utarbeides etter KU-forskriftens §14 og skal inneholde:

- beskrivelse av planen/tiltaket og problemstillingene som anses viktige for miljø og samfunn
- forhold som skal utredes og metodikk for innhenting av kunnskap
- alternativsvurderinger
- planprosess, deltakere og medvirkningsbehov.

<sup>3</sup> [Sørbyen, Kulturminner | Vil verne sjeteene i Tromsø: – Viktige kulturminner](#)



## 5. Medvirkning og fremdrift

### 5.1. Samarbeids- og medvirkningsprosesser

Tromsø havn har påtatt seg rollen som koordinerende aktør i Søndre havn, et ansvar som også ble avklart i samråd med kommunens planavdeling i informasjonsmøtet den 19.09.24. Bruk av elementer fra KVVU-metodikken er en sentral og viktig del av samarbeids- og medvirkningsprosessen videre. Her involveres aktører og grunneiere i området, og realismen i ulike alternativ blir vurdert før man tar det videre med inn i plansaken.

Den videre planprosessen legges opp med utgangspunkt i plan- og bygningslovens krav til informasjon og medvirkning (PBL § 5.1 og 5.2). Dette er lovens minstekrav og i enkelte saker kan det oppstå et behov for ytterligere medvirkning. Planområdet med tilhørende utviklingsplaner forventes å være av offentlig interesse. Forslagsstiller og plankonsulent ønsker en dialog tilknyttet til forventninger, hensiktsmessige metoder og omfang på ytterligereprosesser for å sikre tilstrekkelig og god medvirkning

### 5.2. Tiltak i påvente av detaljregulering.

Tromsø havn har stor etterspørsel etter flytebrygger i Søndre Havn. Derfor vil det søkes om midlertidig dispensasjon fra gjeldende regulering for etablering av flytebrygger. Denne søknaden vil reflektere funn og avklaringer som skjer i planutviklingen ved avveining av hensyn iht PBL §19-2.

### 5.3. Planprosess

Forslagsstiller ønsker med dette planinitiativet å signalisere et ønske om en tett dialog med kommunen, både politisk og administrativt, for å avklare nødvendige rammer for tiltaket og for legge til rette for en rask og smidig planprosess. Vi ser fram til innkalling til et formelt oppstartsmøte så snart som mulig.

På vegne av forslagsstiller, Tromsø havn KF

Med vennlig hilsen



Ingunn Lindbach  
Seniorrådgiver  
AT arkitektur

#### Vedlegg:

- Notat fra informasjonsmøte med Tromsø kommune datert 15.10.24 (Oppsummering av møte om utvikling av Søndre havn 19.09.24)