

# Saksdokument

Saksmappenr: 2015/2315  
Saksbehandler: Silje Kristine Kolloen  
Arkivkode: L12/61/148

## Behandles av:

| Utvalg        | Møtedato   | Utvalgssaksnr. |
|---------------|------------|----------------|
| Planutvalget  | 02.03.2016 |                |
| Kommunestyret | 10.03.2016 |                |

## REGULERINGSPLAN FOR HARSTAD SKOLE. MERKNADS- OG SLUTTBEHANDLING.

### Vedlegg:

1. Uttalelse fra Helsehuset, miljørettet helsevern
2. Merknad fra Linda Marie Markussen
3. Merknad fra Skolegt borettslag
4. Merknad fra Troms fylkeskommune
5. Merknad og innsigelse fra Fylkesmannen i Troms
6. Merknad fra Statens vegvesen Region nord
7. Merknad fra NVE
8. Forslag til løsning av innsigelse
9. Fylkesmannens uttalelse til anmodning om å trekke innsigelsen til reguleringsplan for Harstad skole
10. Plankart\_A1, datert 23.02.16
11. Planbeskrivelse Harstad skole, datert 29.02.16
12. Planbestemmelser Harstad skole, datert 29.02.16

### Ingress:

Reguleringsplanen er utarbeidet av Norconsult AS, Harstad, på vegne av tiltakshaver Harstad kommune. Bygg- og eiendomstjenesten forestår oppføring av ny Harstad barneskole og veg- og fortaustiltak i tilkomstveiene inn til skolen og innenfor planområdet.

Planforslaget har ligget ute til offentlig ettersyn i perioden 21.12.15 – 12.02.16.

Fylkesmannen i Troms fremmet innsigelse vedrørende støy til planen. Kommunen har i brev datert 19.02.16 fremlagt forslag til løsning. Fylkesmannen godtok løsningen i brev datert 24.02.16 og innsigelsen er løst.

Administrasjonen anbefaler at planforslaget vedtas som planutvalgets innstilling til kommunestyret.

### Rådmannens tilråding:

Planutvalget har behandlet 7 merknader på slik måte:

1. Merknad 5 b), 6 a), 6 c), samt innsigelse fra Fylkesmannen i Troms tas til følge og er innarbeidet i planen.
2. Merknad 4 a), 6 b) og 6 e) tas delvis til følge og endringer er innarbeidet i planen.
3. Merknad 1 a), 1 b), 1 c), 1 d), 2 og 3 tas ikke til følge.
4. Merknad 4 b), 4 c), 6 d) og 7 tas til orientering.

Planutvalget vedtar på bakgrunn av ovenstående følgende innstilling til kommunestyret:

1. Harstad kommunestyre vedtar reguleringsplan for Harstad skole som vist på plankart datert 23.02.16 og bestemmelser datert 29.02.16, vedtatt av planutvalget 02.03.16.

2. Deler av følgende planer vil bli erstattet av den nye reguleringsplanen:
  - Planid. 565: Tunell Sama-Seljestad
  - Planid. 431: Klubbhus og parkering, del av gnr/bnr 61/153
  - Planid. 322: Harstad Hamn, resterende deler
  - Planid. 158: Harstad Stadion
3. Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12.

Vedtaket kan påklages innen tre uker, jfr. plan- og bygningslovens § 1-9 og forvaltningslovens regler om klage.

### **Saksopplysninger**

Reguleringsplanen er utarbeidet av Norconsult AS, Harstad, på vegne av tiltakshaver Harstad kommune. Bygg- og eiendomstjenesten forestår oppføring av ny Harstad barneskole og veg- og fortaustiltak i tilkomstveiene inn til skolen og innenfor planområdet.

Hensikten med reguleringen er å skaffe hjemmel til å rive Gamle Harstad ungdomsskole og føre opp en ny barneskole med tilhørende leke- og uteareal samt parkeringsareal. En vesentlig del av planarbeidet omfatter vurderinger av gang- og kjøreveger til/fra skolen og til/fra bussholdeplasser for å finne et trygt, hensiktsmessig og effektivt ferdselsmønster. Det er et mål å ivareta de myke trafikantene samtidig som man så langt mulig finner løsninger som kan redusere unødvendig kjøring innen området.

Reguleringen skal i tillegg gi rammer for bruk/aktivitet og utforming av bygningsmassen og uteområdene, byggegrensener, byggehøyder og eiendomsgrensener.

Planområdet omfatter Harstad skole med omkringliggende boligområde. Harstad skole ligger ca. 500 meter fra sentrumskjernen. Planområdet er avgrenset i sør fra krysset ved St. Olavsgt/Åsveien, langs kirkeparken med bakken opp mot Harstad kirke i vest og inkluderer alle boliger langs Bjarne Erlingsøns gate. Del av gateløpet til Jonas Lies gt. markerer vestlig avgrensing. Mot nord er planområdet avgrenset langsmed Skolegata og fortsetter ned Strandgata som østlig avslutning her. Planområdet er på 58 daa.

Planområdet er ikke detaljregulert og er i gjeldende kommuneplan avsatt til bybebyggelse. I pågående kommunedelplan for sentrum er brorparten av området av satt til offentlig tjenesteyting (ikke vedtatt per februar 2016).

Planområdet vil berøre 4 eksisterende reguleringsplaner:

- Planid. 565: Tunell Sama-Seljestad
- Planid. 431: Klubbhus og parkering, del av gnr/bnr 61/153
- Planid. 322: Harstad Hamn, resterende deler
- Planid. 158: Harstad Stadion

Planområdet er fordelt mellom boligbebyggelse, næring og offentlig tjenesteyting. I tillegg er det offentlig grøntområde ved kirkeparken og en mindre privat hage- og bakgårdspark for St. Elisabeth borettslag.

Planområdet rammer inn skolens funksjonelle nærområde, med kirkeparken og smågatene inn mot skolegården. Kirkeparken, Barnely barnehage og Harstad stadion skaper en samlet helhet og gir en nær interaksjon mellom funksjonene og skolebarn sin bruk av området både i skoletiden og på fritid. Mot nordøst har planområdet inkludert et område med blandingsformål bolig/næring, tilgrenset Strandgata. Skolearealet utgjør 12 daa i nord-østlige del av planområdet.

Foruten Kirkeparken, ligger omsøkte plan innenfor planområdet som omfatter pågående kommunedelplan for Harstad sentrum. I sentrumsplanen framheves området som en viktig del av den historiske bebyggelsen som omkranser de lavereliggende delene av sentrum. Villabebyggelsen består i hovedsak av SEFRAK registrert bygninger oppført i perioden mellom 1900- 1950 tallet, med hovedvekt av bygninger fra tidlig 1900-tall. Bolig- og villabebyggelse er anlagt i en kvadraturstruktur langsetter terrengflaten og gir området et

ryddig og helhetlig preg. Sammen med skolegården og skolebyggene kan planområdet leses som åtte kvartaler fint avdelt av gatetun og mindre park- og bakgårdsrom.

Planforslaget legger ikke opp til fortetting. Planens intensjon er å skaffe hjemmel til å rive Gamle Harstad ungdomsskole og føre opp en ny barneskole med tilhørende leke- og uteareal samt parkeringsareal, samt etablere løsninger for myke trafikanter og vurdering av gang- og kjøreveger til/fra skolen og til/fra bussholdeplasser for å finne et trygt, hensiktsmessig og effektivt ferdselsmønster.

Planforslaget er nærmere beskrevet i vedlagte planbeskrivelse.

Planforslaget ble behandlet i planutvalget 10.12.15, sak 15/131, og det ble vedtatt å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn. Planforslaget har ligget ute til offentlig ettersyn i perioden 21.12.15 – 12.02.16.

### **Innsigelse**

1. Innsigelse fra Fylkesmannen i Troms, datert 11.02.16

Se nærmere vurdering under merknadsbehandling.

### **Merknadsbehandling**

Det foreligger 7 merknader til planforslaget:

1. Merknad fra Helsehuset, datert 05.02.16.
2. Merknad fra Linda Marie Markussen, mottatt 11.02.16.
3. Merknad fra Norconsult AS, datert 11.02.16.
4. Merknad fra Troms fylkeskommune, datert 11.02.16.
5. Merknad fra Fylkesmannen i Troms, datert 11.02.16.
6. Merknad fra Statens vegvesen Region nord, datert 12.02.16.
7. Merknad fra Norges vassdrags- og energidirektorat, datert 14.02.16.

#### **1. Helsehuset**

Merknaden deles opp i underpunkter a, b, c, og d.

a) Det bes om at følgende tas inn i bestemmelsene: «For å sikre at et allerede begrenset uteareal ikke blir ytterligere redusert foreslås det en ekstra bestemmelse i planen som sier noe om at etterbruk av «gammelskolen» ikke må føre til reduisering av størrelse og/eller kvalitet på et allerede begrenset uteareal.»

b) Videre skriver Helsehuset: «Kirkeparken utgjør en viktig del av tilleggsarealet i umiddelbar nærhet til skolen slik veilederen beskriver. Det bør sikres at dette arealet ikke bortfaller eller forringes i fremtiden.

c) Utearealet vil i tillegg reduseres betydelig i anleggsperioden. Det må innføres strenge sikkerhetstiltak som hindrer barna i å komme inn i anleggsområdet. Skolen må planlegge og dokumentere hvordan barnas utetid skal organiseres mens bygging pågår.»

d) Det bør tilrettelegges for parkering med ladestasjon for el-biler.

#### Vurdering:

a) Gamle Harstad barneskole skal bestå og renoveres. Det nye skolebygget skal kobles sammen med gamleskolen for bedre utnyttelse av areal og sambruk. Sammenkoblingen legges til nordlige kortsida av gamleskolen med inngang mot underetasje. Underetasje i gamle skolen skal benyttes til barneskoleformål, som «forsterket skole». Øvrige etasjer i gamleskolen skal renoveres med formål til offentlig tjenesteyting med mulighet for inntil 30 kontorarbeidsplasser.

Ved førstegangsbehandling i planutvalget fremmet barnas representant tilleggsforslag til bestemmelsene. Forslaget falt med 4 mot 5 stemmer.

Fra et planfaglig synspunkt er det vanskelig å mene noe absolutt om dette. Eventuell etterbruk av gamleskolen må nødvendigvis følge reguleringsformålet som blir vedtatt i planen. Det vil måtte gjøres faglige vurderinger av riktige instanser når det kommer til bruk av utearealet og eventuell sambruk med ny skole.

b) Kirkeparken er foreslått regulert til grøntareal. Formål grøntareal legger store begrensninger på hva som er tillatt utført av for eksempel tiltak. Det anses ikke som nødvendig med ytterligere bestemmelser.

c) Sikkerhetstiltak og organisering av barnas utetid mens bygging pågår forutsettes løst i detaljprosjekteringen av byggetiltakene. Dette følger gjeldende lover og regler mm.

d) Når det gjelder tilrettelegging for parkering med ladestasjon(er) for el-biler er det ikke medtatt i planen. Planen legger ikke opp til foretting med nye boenheter. De som har slike elektriske biler må som i dag lade disse på egen grunn. For ansatteparkering kan det vurderes stikkontakter, men det må i såfall ses på av Bygg- og eiendomstjenesten i detaljprosjekteringen.

*Merknadene foreslås ikke tatt til følge.*

## **2. Linda Marie Markussen**

«Etter avkjøring St Olavs gt og mot skolen, er det en rett lang veistrekning hvor mange biler holder HØY fart. Det er 30 km/t som er fartsgrensen, dette overholdes ikke. Mange gang holder jeg pusten, når jeg ser enkelte biler holde høy fart forbi gående/syklende barn på skoleveien. Jeg har ikke selv barn i skolealder, men har tatt initiativ til merking, "Barn leker" etc. Det har ikke hatt effekt. Jeg har tatt kontakt med politi og anmodet fartskontroll. De påpeker at mange av "råkjørerne" faktisk er foreldre som kjører barna til og fra skolen. Ergo, farten er høy i skoleområdet, tross lav fartsgrense. Det må fartsreduserende tiltak som fartsdumper til, for å få ned farten.

Vi beboere har merket økt trafikk etter at innkjøringen til skolen fra Skolegata ble enveiskjørt. Det foreslås ytterligere etableringer av innkjøring forbudt og enveiskjøring flere steder i området, for å dirigere trafikken inn ved St Olavs gt v kirka og v Jonas Lies gt /aktivitetssenteret. Blir det som planen sier, er det to veier inn til skolen. Naturlig nok vil det bli økt trafikkbelastning på disse vegene. Endringen av trafikkmønster må sette disse veiene i stand for økt trafikkmengde, og må derfor også av hensyn til eiendommene langs vegen ha fysiske tiltak for fartsredusering, fartshumper.»

### Vurdering:

Fysiske tiltak som for eksempel fartsdumper kan ikke vedtas i en reguleringsplan. Det er veimyndigheten som har ansvar for trafikksikkerhetstiltak. Dette er noe som vurderes i detaljprosjekteringen av veisystemet på samme måte som skilting.

*Merknaden foreslås ikke tatt til følge.*

## **3. Norconsult AS**

På vegne av oppdragsgiver Skolegata borettslag fremmer Norconsult følgende merknad: «Skolegata borettslag omfattes av planforslag for eiendom Gnr/Bnr 61/155, feltnavn B5 – boligbebyggelse. Skolegata borettslag ønsker at det i plan ivaretas mulighet for en videreutvikling med ny bebyggelse på denne tomten. Aktuell arealbruk er oppføring av en ny boligblokk som videreføring av eksisterende blokkstruktur i denne delen av Skolegata.

Eiendom Gnr/Bnr 61/155 er i planforslag regulert med maksimal kotehøyde C + 42. Dette gir betydelig begrensning i utnyttelsen av denne eiendommen, sett i forhold til dagens terrengsituasjon for tomt. Skolegata borettslag ønsker med dette å **øke regulert kotehøyde til C+ 50.**

En økning i regulert kotehøyde til C+ 50 vil gi en høydeutnyttelse som henvender seg både til Professor Blix gt. og mot Skolegata på en god måte. Dette gir samtidig best

arealutnyttelse i forhold til mulig antall leiligheter, som også er i tråd med målsetninger i sentrumsplan.»

Vurdering:

Eiendom 61/155 er ubebygget og eies i sin helhet av Harstad kommune. Det er ikke fremlagt dokumentasjon eller lignende som viser at kommunen skal selge eiendommen til Skolegata borettslag.

Når det gjelder forslaget om å øke kotehøyder for maks byggehøyde burde Norconsult fremmet dette tidligere i planprosessen. Det er Norconsult som har utarbeidet planen på vegne av Harstad kommune og kunne derfor vært på banen tidligere.

Dersom kotehøyden skal endres må planen ut til nytt offentlig ettersyn. Dette på grunn av at det er en vesentlig endring som vil ha påvirkning på omkringliggende bebyggelse. Det er ingenting i veien for at Skolegata borettslag på et senere tidspunkt (når eventuelt kjøp av eiendommen er formalisert) kan fremme forsalg til endring av planen. Da vil kommunen kunne vurdere økt kotehøyde i en mer helhetlig sammenheng.

*Merknaden foreslås ikke tatt til følge.*

#### **4. Troms fylkeskommune**

Merknaden deles opp i underpunkter a, b og c.

a) I Harstadpakken satses det også på tiltak for sykling. Det vil bli sikrere å sykle til skolene med nye sykkelløsninger som egne sykkelveier med fortau, sykkelfelt, undergang ved Samakrysset mm slik at skolen kan regne med betraktelig flere elever (og ansatte) som sykler til skolen i fremtiden. Derfor er nok målet med 0,3 sykkelparkering pr elev i minste laget. I sykkelhåndboka til Vegvesenet (Håndbok V122) er normen 0,7 sykkelparkering pr. elev til skoler. Vi ber om at denne problemstilling blir vurdert på nytt. Det bør vurderes tak over den planlagte sykkelparkering på utsiden av gammelskolen. Sikker og beskyttet sykkelparkering er et av mange tiltak som gjør sykling til et førstevalg i forhold til bruk av egen bil/bli kjørt.

b) Utenfor skolen langs Rv 83, er det planlagt busstopplomme med plass til 2 busser retning sentrum. Det er en god løsning. Men det mangler plass til leskur. I det nye bussystemet i Harstad vil bybussene pendle gjennom sentrum og ikke stoppe der slik som i dag. Det betyr at det vil bli mer attraktivt å benytte buss også fra dette stoppet for de som vil reise gjennom sentrum og til sørsiden av byen. Fylkeskommunen ser svært gjerne at det blir satt av plass til leskur eller til en annen form for løsning som gir le for regn og vind. Integreerte takoverbygg, etc. på skolens bygning kan være en løsning som gir tilfredsstillende le for de ventende.

c) Harstad kommune bør også se på busstoppet ved Harstad Skole retning nordover. Det er ikke inne i denne planprosessen, men vi regner med at dette stoppet i et pendelbuss-system, vil bli mer benyttet enn i dag. Riktig utforming og plass for leskur er aktuell problemstilling. Begge busstoppene ved Harstad Skole vil også kunne betjene de nye boligene ved Holstneset.

Vurdering:

a) Normtallet for sykkelparkering (0,7 plass pr. elev) gir 315 plasser som minimum. På grunn av sterkt begrenset uteareal, og lite plass ellers, er det ikke mulig å oppnå dette tallet.

Antall plasser sykkelparkering er justert opp og flere plasser er innarbeidet i planen. Det er nå lagt inn 250 elevplasser mot tidligere 200. Barnas representant og Statens vegvesen har akseptert dette. 250 plasser gir 0,55 plass pr. elev.

Nye plasser er lagt inn slik: effektivisert areal under tak foran hovedinngang og får her inn 156 plasser. Samme er gjort oppe ved gammelskolen hvor det blir 60 plasser. I tillegg er

det funnet en ny og god plass i St. Olavsgt., her er det 34 plasser. For ansatte etableres egen sykkelparkering ved ansatte-inngang med oppstillingsplasser for inntil 40 sykler.

I tillegg legges det inn mulighet for å ta noen av bilparkeringene i St. Olavsgt. Disse siste plassene avsettes til sykkelparkering, men det knyttes ikke rekkefølgekrav til opparbeidelse. Så lenge opparbeidet sykkelparkering er tilstrekkelig kan disse plassene benyttes til bilparkering, men dersom behovet for sykkelparkering skulle bli større enn opparbeidete plasser må bilene vike til fordel for sykkel.

Se også merknad med kommentar fra Statens vegvesen Region nord.

b) Statens vegvesen skal utarbeide reguleringsplan for Rv 83 langs Harstad skole, deriblant kollektivstopp og utforming av disse. Blir derfor ikke vurdert nærmere i denne planen.

c) Utenfor planområdet.

*Merknad a foreslås delvis tatt til følge og endringene er innarbeidet i planen*

*Merknad b og c foreslås tatt til orientering.*

## **5. Fylkesmannen i Troms**

Merknaden deles opp i underpunkter a og b.

«Fylkesmannen ønsker at den nye Harstad skolen skal kjennetegnes ved at det er en god skole. Dette innebærer at den vektlegger en trygg og god hverdag i et utviklende læringsmiljø for både elever og ansatte ved skolen.»

a) Fylkesmannen fremmer følgende **innsigelse** til forslag til reguleringsplan for ny Harstad skole i Harstad kommune:

- Planforslaget ivaretar ikke, i tilstrekkelig grad, hensynet til støy.

b) Fylkesmannen fremmer i tillegg følgende merknad:

- Vi ber kommunen vurdere en justering av bestemmelsen om universell utforming.

### Vurdering:

a) Innsigelsen er løst ved at følgende er tatt inn i bestemmelsene:

- Skolebyggene skal ha balansert ventilasjon.
- Støy i bygge- og anleggsperioden skal være i samsvar med tabell 4 i T1442/2012: anbefalte basis støygrenser utendørs for bygg- og anleggsvirksomhet.
- Det skal etableres solavskjerming (utvendige persienner) mot støyutsatt fasade (som temperaturregulerende hvis man ikke kan åpne vinduer).

b) Følgende er lagt til bestemmelsene om universell utforming:

- Prinsippene for universell utforming skal legges til grunn ved utforming av alle fellesanlegg, publikumsrettede bygninger og trafikkanlegg.
- Ved nyplanting skal det kun benyttes vekster med lite allergifremkallende pollenutslipp.

*Innsigelsen a er løst og endringen er innarbeidet i planen.*

*Merknaden b foreslås tatt til følge og er innarbeidet i planen.*

## **6. Statens vegvesen Region nord**

Merknaden deles opp i underpunkter a, b, c, d og e.

a) Det er foreslått ny gangveg GG1 over søndre del av St. Elisabeth bakgård/park. Denne passasjen med undergang må være trygg og opplyst, samt oppfylle krav til frisikt ut i Bjarne Erlingssøns gate og St. Olavsgt.

b) Sykkelparkering bør lokaliseres på et oversiktlig sted med god belysning og i områder der folk beveger seg, slik at sykkeltveri i størst mulig grad forhindres. Det bør settes av areal til sykkelparkering, i tillegg til at det stilles bestemmelser om minimum antall plasser og rekkefølgekrav for opparbeidelse. Tabell 5.1 i Sykkelhåndboka viser normtall for parkeringsplasser ved ulike institusjoner. Her må en se på både antall plasser for skole og for bedrift/kontor/industri.

**Tabell 5.1: Norm for minimum antall parkeringsplasser for sykkel**

| Institusjon                         | Antall sykkelplasser                    |
|-------------------------------------|---|
| Bolig                               | 1-3 plasser pr bolig                    |
| Skole                               | 0,7 plass pr elev                       |
| Bedrift/kontor/Industri             | 0,3-0,5 plass pr ansatt + gjesteplasser |
| Forretning/detaljhandel/kjøpesenter | Min. 2 plasser pr 50m <sup>2</sup>      |
| Kultur- og idrettsarenaer           | 2 sykkelplasser pr 10 seter             |

I Bysentra kan behovet være større enn det som er foreslått i tabellen over. Foreslått parkeringsdekning for sykkel er dermed for lav, og må endres.

c) Atkomst til området BU/BE er foreslått direkte fra riksvegen via fortau. Her bør annen atkomstløsning vurderes for å hindre parkering på fortauet.

d) Det gjøres oppmerksom på at foreslått trafikkmønster kan gi økt trafikk forbi Barnely barnehage ved å tillate toveis kjøring her. For dette forholdet i tillegg til øvrig trafikkregulering, må det utarbeides en mer detaljert plan for trafikkmønster og skilting.

e) På lik linje med parkering for ansatte, må det også stilles rekkefølgekrav til opparbeidelse av sykkelparkering.

#### Vurdering:

a) Innarbeidet i planen.

b) Normtallet for sykkelparkering (0,7 plass pr. elev) gir 315 plasser som minimum. På grunn av sterkt begrenset uteareal, og lite plass ellers, er det ikke mulig å oppnå dette tallet.

Antall plasser sykkelparkering er justert opp og flere plasser er innarbeidet i planen. Det er nå lagt inn 250 elevplasser mot tidligere 200. Barnas representant og Statens vegvesen har akseptert dette. 250 plasser gir 0,55 plass pr. elev.

Nye plasser er lagt inn slik: effektivisert areal under tak foran hovedinngang og får her inn 156 plasser. Samme er gjort oppe ved gammelskolen hvor det blir 60 plasser. I tillegg er det funnet en ny og god plass i St. Olavsgt., her er det 34 plasser. For ansatte etableres egen sykkelparkering ved ansatte-inngang med oppstillingsplasser for inntil 40 sykler.

I tillegg legges det inn mulighet for å ta noen av bilparkeringene i St. Olavsgt. Disse siste plassene avsettes til sykkelparkering, men det knyttes ikke rekkefølgekrav til opparbeidelse. Så lenge opparbeidet sykkelparkering er tilstrekkelig kan disse plassene benyttes til bilparkering, men dersom behovet for sykkelparkering skulle bli større enn opparbeidete plasser må bilene vike til fordel for sykkel.

c) Adkomstpil er tatt ut. Det aktuelle kombinasjonsformålet foreslås uten adkomstpil. Det er ikke mulig med adkomst fra St. Olavsgt. på grunn av høydeforskjell. Trafoen blir plassert i underetasje på samme høydenivå som Skolegata (Rv. 83). Adkomst løses gjennom følgende bestemmelse:

*Offentlig tjenesteyting; undervisning/energianlegg. Trafo i nytt skolebygg plasseres i underetasje i hjørne ved Skolegata/St. Olavsgt. Skal ha uhindret adkomst for service- og utskifting for eier/kraftselskap.*

Det er anslått at trafoen må skiftes ut én gang pr. 30 år. Ved vanlig vedlikehold/service kan HLK parkere i St. Olavsgate og gå ned til inngangen til trafoen.

d) Skiltplan med mer utarbeides separat og er ikke en del av reguleringsplanen.

e) Det er stilt rekkefølgekrav til opparbeidelse av de fleste sykkelparkeringene. Noen plasser i St. Olavsgt. knyttes det ikke rekkefølgekrav til. Så lenge opparbeidet sykkelparkering er tilstrekkelig kan disse plassene benyttes til bilparkering, men dersom behovet for sykkelparkering skulle bli større enn opparbeidete plasser må bilene vike til fordel for sykkel.

*Merknad a og c foreslås tatt til følge og er innarbeidet i planen.*

*Merknad b og e foreslås delvis tatt til følge og endringene er innarbeidet i planen.*

*Merknad d foreslås tatt til orientering.*

## **7. Norges vassdrags- og energidirektorat**

NVE kan ikke se at planområdet berører vassdrag, elektriske anlegg eller er utsatt for skred. NVE har derfor ingen merknader til planforslaget. Skulle det likevel vise seg at man kommer i kontakt med usikker byggegrunn, ber vi om at vår veileder nr 7/2014 Sikkerhet mot kvikkleireskred, som finnes på våre nettsider [www.nve.no](http://www.nve.no), legges til grunn for arbeidet.

### Vurdering:

Merknaden foreslås tatt til orientering.

### **Vurdering**

Planforslaget bidrar til å sikre en nødvendig og hensiktsmessig utbygging av nye Harstad skole. Det er innenfor planområdet avsatt arealer for offentlig tjenesteyting, boligbebyggelse, kombinerte formål, renovasjon, energianlegg, kjøreveier, fortau, gatetun, gangveier, parkering, grønnstruktur og annen veggrunn.

Det skal etableres fortau langs flere av gatene i planområdet. Omfang og fordeling av gater med fortau er gjort på bakgrunn av valg til nytt kjøremønster og dagens etablerte barnetråkk. Enveiskjøring i deler av Bjarne Erlingsøns gate og St. Olavs gate videreføres som i dag. Det er og lagt vekt på å oppnå tiltak som generelt vil bidra positivt til folkehelsen.

Nytt kjøre- og ferdselsmønster sikrer og imøtekommer ønsket om økt mulighet for gangferdsel mellom hjem, skole, venner og idrett/fritidsaktiviteter. Tiltaket gir i tillegg en tryggere og bedre tilrettelagt ferdselsvei i et område hvor mange barn og unge beveger seg. Det skal etableres droppsoner for levering og henting av skolebarn like ved inngangen til planområdet ved Harstad stadion i Jonas Lies gate.

Det er ikke registrert svært viktige dyre- og/eller naturtyper i planområdet. Området er sjekket opp mot Naturbasen, Artsdatabanken og Miljøstatus. Kravet i naturmangfoldloven § 8 om at saken i hovedsak skal baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap anses derfor som oppfylt. Naturmangfoldet berøres i liten grad og det legges derfor til grunn at det ikke er nødvendig å foreta vurderinger etter prinsippene i naturmangfoldloven §§ 9-12.

Planforslaget er utformet i tråd med forslaget som var lagt ut til offentlig ettersyn. Det foreligger ikke innsigelse fra overordnet sektormyndighet og kommunestyret kan fatte endelig vedtak i saken.

Med bakgrunn i dette anbefales planutvalget å vedta administrasjonens tilrådning og innstille på positivt planvedtak til kommunestyret.

Hugo Thode Hansen  
Rådmann

Jan-Inge Lakså  
Enhetsleder

*Dokumentet er godkjent elektronisk og krever ikke signatur.*