



Harstad kommune  
Attraktiv hele livet

## **Kommunedelplan for Harstad sentrum**

### **Merknadsbehandling av offentlig ettersyn**

15.06.2016

## **1. Merknadsbehandling offentlig ettersyn KDP Harstad sentrum**

Innkommende behandlede merknader kommet inn til offentlig ettersyn gjelder kommunedelplan for Harstad sentrum.

<b>1).</b>	<b>Merknad Hålogaland kraft. Nett</b>
<b>Hålogaland kraft. Nett</b>	<p>I planforslaget må det tas høyde for de anlegg som det er nødvendig for oss å etablere og drifte.</p> <p>1). Nettstasjoner tillates oppført i forbindelse med strøm til stedbunden næring i LNFR område samt i areal regulert til utbyggingsformål</p> <p>2). Nettstasjoner tillates oppført også utenfor regulerte byggegrenser og kommer i tillegg til tillatt utnyttelsesgrad.</p> <p>3) Nettstasjoner tillates oppført inntil 1 m fra eiendomsgrense og at det generelt er 5 m byggegrense rundt nettstasjoner</p>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<p><i>Ivaretatt gjennom merknadsendringer og nytt utkast til planbestemmelser under kap 3.1 bestemmelser med egen bestemmelse:</i></p> <p><i>3.1.8 Nettstasjoner og EL-anlegg.</i></p> <p><i>Merknad tas til følge</i></p>
<b>2).</b>	<b>Foreningen «Stien langs sjøen»</b>
<b>Foreningen «Stien langs sjøen»</b>	<p>Tydeliggjøring av Stien langs sjøen.</p> <p>Sikre juridisk binding.</p>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<p><i>Ivaretatt i planforslaget, bestemmelser og plankart. Ligger inne i plankart for hele trase med stiplet linje etter spesifikasjon for tegneregulering kommunedelplan; linjesymbol, rød stiplet for framtidig gangveg.</i></p> <p><i>Juridisk binding blir ivaretatt ved justering av bestemmelser under pkt. 1.21.</i></p> <p><i>Merknad tas til følge</i></p>
<b>3).</b>	<b>Norsk bobil-forening</b>
<b>Norsk bobil-forening</b>	<p><u>Bobilparking i sentrum</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Parkering/stellplass i tilknytning til båthavna. Vi ville da kunne benytte oss av de samme fasilitetene som båtfolket vil bruke.</li> <li>2. Ivareta sanitær forhold i tilknytning til bobilparking: (fra Forurensingsloven § 26): <i>Kommunen skal også sørge for nødvendige anlegg for tømming av avløpsvann fra bobiler, fritidsbåter m.v.</i></li> </ol>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<p><i>Pkt 1 er ivaretatt i høringsutkast planbeskrivelse og som tiltakspunkt.</i></p> <p><i>Parkering skal skje i tilknytning til utvidet småbåthavn i Harstad havn, slik at gjestehavn og bobil kan benytte seg av samme service- og sanitærfasiliteter.</i></p> <p><i>Merknad tas til følge</i></p>
<b>4)</b>	<b>Det Norske Oljeselskap</b>
<b>Det Norske</b>	<p>Anbefaler havnealternativ 1.</p>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>



	<p>Alternativ 2 er vedtatt av kommunestyret i sak 15/90.</p> <p>Merknaden tas ikke til følge.</p>
--	---

5)	Helsehuset v/ kommuneoverlege
<p><b>Helsehuset v/ kommuneoverlege</b></p>	<p><b>1 Positivt med tilretteleggelse for myke trafikanter</b> på bekostning av bilens fortrinnsrett. Grep bidrar til:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Flere velger å gå, sykle eller reise kollektiv.</li> <li>- Mindre støy og luftforurensing</li> <li>- Mer fysisk aktivitet i befolkningen</li> </ul> <p><b>2 Safe community</b> Kommunens historie og status som et Trygt lokalsamfunn. Det foreslås at planens forside innehar Safe community logo'en.</p> <p><b>3 Lokal luftkvalitet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Retningslinje T-1520, behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, bør nevnes under kap 2.1 nasjonale føringer i planbeskrivelse</li> </ul> <p><b>4 Planbestemmelse 3.1.7, areal til lekeplass.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det bør tilstrebes å ikke gi frikjøp fra lekeplass ved inngang.</li> <li>- Sikres at midler avsatt i bundet fond brukes til oppgradering/etablering av lekeplasser i sentrum</li> <li>- Ved frikjøp av lekeareal må det sikres at det er opparbeidet areal i nærheten som er egnet for lek.</li> <li>- Det bør utarbeides en strategi og prioriteringsliste for bruk av frikjøpsmidlene</li> </ul> <p><b>5 Havn og sjøfront</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alternativ 1 anses å kunne føre til økt biltrafikk og dermed forverre luftkvalitet og støyforhold.</li> <li>- Økning i godstrafikk over sentrumshavna vil føre til en forverring av luftkvalitet og støyforhold.</li> <li>- Samlet kan alternativ 1 føre til befolkningen går, sykler og bruker kollektivtrafikk mindre, og dermed bidra til mindre fysisk aktivitet.</li> <li>- Alternativ 2 fremstår som mindre voluminøst og bedre i stand til å ivareta formålene ved sentrumsplanen som bl.a. er å skape et mer attraktivt sentrum. Det å ha et levende sentrum som en kan bruke aktivt og være stolt av er viktig for innbyggerne.</li> <li>- Harstad er en sjøfartsby, det savnes en beskrivelse av havnealternativenes utseende fra sjøsiden, innseilingen til Harstad.</li> <li>- Drukningforebyggende tiltak beskrives i planen og at kaiutformingen inngår i planbestemmelsene. Anbefales å ta utgangspunkt i Oslo havn.</li> <li>- Sikres enkel og rask tilgang for redningsetatene til kaiområdet.</li> </ul> <p><b>6 Parkering og trafikk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pkt 1.12 planbestemmelser: vurderer å tilføye «fasader som vender mot sjøfront»</li> <li>- Vurderer å tilrettelegge for ytterlige ladestasjoner for EL-bil ved enkelte plasser for gateparkering.</li> <li>- Hensyn ta transport og parkering kommunens tjenestebiler, spesielt biler for hjemmetjenesten i boligområder.</li> <li>- Planbestemmelse pkt 4.1: <i>alle vegformål skal utformes som gater.</i> Savner klar definisjon på gatategnet.</li> <li>- Vurderes å tilrettelegge for parkering i fjell med tilførselsvei via vegtunnel Seljestad – Sama, og hvor en kan komme gående rett ut i sentrum.</li> </ul> <p><b>7 Myke trafikanter</b> Gang og sykkelveier må sikres en stabil vintervedlikeholdsplan. Gir økt bruk av gang- og sykkel vinterstid. Reduserer risiko for fallulykker.</p> <p><b>8 Uformelle sitteplasser</b> Økt bruk av uformelle sitteplasser. Sitteplassene må være i en slik høyde at de kan brukes av alle generasjoner. Det er viktig at senioren som kanskje trenger en pust i bakken med rullatoren sin har en plass å sette seg. Det savnes et fokus på ungdommens plass og tilhørighet i sentrum.</p>



	<p><b>9 Offentlige tjenester</b>  Økt bruk og bosetting i sentrum må vurderes opp i mot behov og kapasitet for skole og barnehage</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tilrettelegge for barnehager i sentrum</li> <li>- Tilrettelegge for omsorgsboliger</li> <li>- Tilrettelegge for etablering av institusjonsboliger (sykehjem)</li> <li>- Tilrettelegge for sosial boligbygging i sentrum, integrering i lokalsamfunnet for alle grupper må hensyntas.</li> </ul>
	<p><b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Ivaretas i anbefalt trafikkløsning.</i></li> <li>2. <i>Merknad tas til følge</i></li> <li>3. <i>Merknad tas til følge</i></li> <li>4. <i>Merknad tas til følge. Dels ivaretatt i planbestemmelser. Se og i sammenheng med innsigelse på samme pkt fra Fylkesmann, merknad 18.</i></li> <li>5. <i>Pkt 1-3: sees i sammenheng med innsigelse fra Statens vegvesen, merknad 34 og innsigelse fra Fylkesmann, merknad 18.</i>  <i>Pkt 4: i henhold til vedtak i sak 15/90.</i>  <i>Pkt 5: Merknad tas til følge</i>  <i>Pkt 6: Ivaretas i videre detaljreguleringsplan/områdeplan for Harstad havn.</i>  <i>Pkt 7: Ivaretas ved endelig fastsetting av alternativ og i videre detaljreguleringsplan/områdeplan for Harstad havn.</i></li> <li>6. <i>Pkt 1: Merknad tas til følge</i>  <i>Pkt 2: Ivaretas i videre parkeringsplan</i>  <i>Pkt 3: Ivaretas i plan</i>  <i>Pkt 4: Merknad tas til følge</i>  <i>Pkt 5: Merknad tas ikke til følge. Er vurdert og forkastet i forbindelse med reguleringsarbeid for avlastningstunnel.</i></li> <li>7. <i>Må sees i sammenheng med øvrig driftsplan veg for kommunale g/s vei.</i></li> <li>8. <i>Er vurdert og beskrevet generelt i planbeskrivelse. Ivaretatt under tema universell utforming og planbestemmelser. Må følges opp i handlingsplanen.</i></li> <li>9. <i>Er vurdert og beskrevet generelt i planbeskrivelse. Må videreføres og aktualiseres gjennom handlingsplan og virkemiddelplan. Se kap 7 planbeskrivelse.</i></li> </ol>

<b>6)</b>	<p><b>Merknad Boreal transport Nord AS</b>  <b><i>Merknad relaterer seg til havn og løsning for hurtigbåter.</i></b></p>
<b>Boreal transport</b>	<p><b>Vurdering av alternativ 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det anses som positivt at hurtigbåter fortøyes i Nord Østlig kai retning i den skisserte plan. Dette da dagens situasjon gjør at våre fartøy er værutsatt ved NØ vind og sjø.</li> <li>• Trang innseiling til kai er en sikkerhetsrisiko ved dårlig vær. Dette grunnet avdrift hurtigbåter lav hastighet ved innseiling til havn.</li> <li>• Begrenset plass til manøvrering for hurtigbåter grunnet plassering av flytebrygge fritidsbåter</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Positivt med kort avstand til knutepunkt for kollektivtrafikk</li> <li>• Nærhet til innkvartering hybelhus for mannskap.</li> <li>• Nærhet til passasjerterminal</li> </ul> <p><b>Vurdering av alternativ 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Positivt med kai retning da det er fravær av NØ sjø og en "antar" at det er skissert inn bygg som demper vind.</li> <li>• Trang innseiling til kai er en sikkerhetsrisiko ved dårlig vær. Dette grunnet avdrift hurtigbåter lav hastighet ved innseiling til havn</li> <li>• Positivt med god plass for manøvrering av hurtigbåter da det ikke er skissert flytebrygge fritidsbåter.</li> <li>• Det er negativt at det er skissert inn en kort kai for hurtigbåter. Skisse som er oversendt til oss gir ingen indikasjon på lengde. Kan vi be om tilsendt en målestokk for bedre vurdering?</li> <li>• Ingen kollektive knutepunkter for buss og båt er skissert inn på planen.</li> <li>• Det er negativt at det er lang avstand for passasjerer fra sentrum til Hurtigbåter</li> <li>• En lang avstand til innkvartering hybelhus for mannskap er negativt. Dette grunnet nærhet til hurtigbåt gir mannskap oversikt og kort responstid ved en eventuell situasjon</li> </ul> <p>Ved en videre utvikling av de alternativer som er presentert for hurtigbåter så bør dette drøftes i samarbeid med et aktuelt rederi. En tenker da på tankanlegg, lagerfasiliteter, hybelhus, renovasjon o.l.</p> <p>Boreal Transport Nord AS anser at alternativ 1 med små justeringer er det som vurderes som den beste løsningen for hurtigbåter.</p>
<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>	
<p><i>Detaljer om utforming må ivaretas i reguleringsplan/områdeplan for Harstad havn. Kommunestyret har vedtatt alternativ 2, jf. sak 15/90.</i></p>	

<b>7)</b>	<b>Merknad Boreal transport avd. Harstad</b>
<b>Boreal transport</b>	<p><b>1) En grunnleggende forutsetning at det skal etableres et felles kollektiv knutepunkt i Sentrum.</b></p> <p>Dette skal være av universell utforming. I universell utforming ligger ikke bare at det skal være tilrettelagt adkomst for bevegelses hemmende men også at det skal være enkelt å skifte mellom båt, buss, taxi og personbil.</p> <p><b>2) Bybussene</b></p> <p>Dette vil bli godt ivaretatt av buss stoppene planlagt på begge sider av Sjøgata som i høringsutkastet.</p> <p><b>3) Distrikts buss / flybuss / turbusser.</b></p> <p>Vi har vurdert Harstad's kommunes forslag, alternativ 2 opp mot Harstad Havns alternativ og mener at Harstad Kommunes forslag vil være et dårligere alternativ for brukere av region, fly og turbussene. Dette grunnet foreslått holdeplasser langs Sjøgata hvor brukere nødvendigvis vil måtte krysse Sjøgata både ved av og påstigning av buss. Det gjøres oppmerksom på det faktum at enkelte langruter/flybuss skal være i posisjon for å ta mot bagasje/passasjerer 15-20 min før avgang. Dette vil i praksis si at det i dimensjonerende time vil være opptil 5 busser samtidig som laster/venter på passasjerer og bagasje.</p> <p><b>4) Trasevalg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mest mulig direkte og korte kjøreveier uten nødvendige omveier, svinger og rundkjøringer, gjerne i form av egne veier eller bussgater</li> <li>• Bussprioriterte veier/kryss.</li> <li>• Fjerning av parkerte biler i gater/veier med mye buss trafikk.</li> </ul> <p>Når det gjelder høringsutkastet og dets alternative veivalg gjennom sentrum vil det fra vårt synspunkt være en stor fordel for at det vurderes å legge RV83 rett over det gamle busstorvet og går over i en stor rundkjøring når den møter Fjordgata.</p>



	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<p>1) <i>Ivaretatt i plan og bestemmelser.</i></p> <p>2) <i>Ivaretatt i plan</i></p> <p>3) <i>Merknad tas til følge. Sees og i sammenheng med innsigelse fra Tfk-Samferdsel. Planforslaget vil fortsatt framholde en areal- og kostnadseffektiv løsning for kollektivknutepunkt. Endelig utforming avklares i detaljregulering.</i></p> <p>4) <i>Pkt 1 -3 ivaretatt i plan</i></p> <p><i>Siste avsnitt: Merknad tas ikke til følge, jf. vedtak i kommunestyre om trafikkløsning; trafikktredning og arbeidsgruppe Samferdsel, samt merknad fra SVV datert 04.06.15.</i></p>

<b>8)</b>	<b>Harstad havn KF</b>
<b>Harstad havn KF</b>	<p><b>1. Merknader alternativ 2</b></p> <p><b>a) Generelt</b> Tilfredsstillende ikke havnefaglige behov. Ikke vurdert hverken teknisk eller økonomisk. Tar ikke hensyn til Tfk behov for hurtigbåter og buss. Økonomisk og teknisk er alt 2 ikke gjennomførbart. Norconsult har dokumentert at kostnader trolig blir dobbelt så høy som for alt 1. Samtidig som en tar vekk finansieringsmuligheter i nytt areal. Det legges opp til medfinansiering fra Harstad kommune, se pkt 6.5.1 i planbeskrivelse. Dette ansees som urealistisk.</p> <p><b>b) Larsneset kai</b> Breddeutvidelse med 10 meter for å skape større dypgående. Svært kostbart alternativ og kan gjøres langt billigere ved vanlig mudring. Skaper også uløselige problemer i f t avvikling av hurtigrutetraffikk i f m utførsel. ISPS kai for kort i forhold til alt 1. Vil ikke være mulig å benytte i særlig grad for annen nyttetraffikk.</p> <p><b>c) «Indre havnebasseng» vest av Larsneset</b> Primært etablert så vidt havnestyret kan se av estetiske hensyn. Er og basert på misforstått syn på historisk utvikling i Harstad havn. Viser til gjeldende reguleringsplan som hjemler utfylling som ble enstemmig vedtatt i 2007. Forskjell er bare ca 1 daa. Flytting av hurtigbåter fra kai 1 og dagens havneterminalbygg, som er investert 35 mill i oppgradering. Ansees som utelukket av Tfk vil bruke midler på nytt alternativ. Bassenget preges av korte og uhensiktsmessige kaier som er uten nytte fra et havnemessig synspunkt. I sum kostbar løsning, over 500 mill.</p> <p><b>d) Utfyllt areal (til 2025)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alt 2 legger opp til store utfyllinger av areal i sentrum. I sum samlet nesten like mye som alt 1. Dette stiller plandokumentets argumentasjon om «store arealreserver» som hovedbegrunnelse for ikke å la havne fylle ut i et merkelig lys.</li> <li>• Problem med alt 2 er at utfylling ikke skjer i særlig volum før etter 2020, som medfører at tunellmasser ikke kan utnyttes. Kostnadsøkning ved å kjøpe masser på et senere tidspunkt er ikke hensynstatt. Areal etableres så sent at de store investeringene i kai som er foreslått tidlig i prosjektet ikke kan finansieres ved utleie av areal. Dette er ikke realistisk økonomiplanlegging.</li> </ul> <p><b>e) Kai 1</b> Reduseres til en lengde på 108 meter i alt 2. Alt 1 140 meter. Løsning gir sterkt redusert manøvreringsrom i gjestehavn. Bør endres i forhold til alternativ 1.</p> <p><b>f) ISPS</b> Løsning vitner om lite kjennskap til ISPS regelverk. Vei, parkering og spaserende mennesker inntegnet. Samlet lengde dekker ikke behov.</p>



	<p><b>g) Bygninger</b> Alle bygg i alternativ 2 er framstilt med vinkler og kuriøse omriss, av estetisk hensyn uten å legge tiltakshaveres byggeplaner til grunn.</p> <p><b>h) Gammelbrygga og Steinaværbrygga</b> Foreslås å flytte til havneområdet. Vitner om manglende forståelse for havnekapital der slike kultur- og rekreasjonsformål ikke kan realiseres uten erstatning. Forslag fremstår som useriøst.</p> <p><b>i) Kollektivtrafikk</b> Løsning i alternativ 2 avvises.</p>
	<p><b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b></p>
	<p><i>Alternativ 2 er vedtatt av kommunestyret og legges til grunn i det videre arbeidet med planen.</i></p> <p><i>Det må jobbes videre i detaljplanlegging med endelig utforming, utbygningsstrategi og kostnad/finansieringsmuligheter.</i></p> <p><i>Småbåthavn er endret iht. Harstad havns pågående prosjekt.</i></p> <p><i>Merknad tas ikke til følge.</i></p>

<b>9)</b>	<b>Petter sjømat</b>
<b>Petter sjømat</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leietaker i Harstad havn. Stor usikkerhet mht fremtiden for området.</li> <li>• Anbefaler havnealternativ 1.</li> </ul>
	<p><b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b></p>
	<p><i>Kommunestyret har vedtatt alternativ 2, jf. sak 15/90.</i></p> <p><i>Merknad tas ikke til følge.</i></p>

<b>10)</b>	<b>Asbjørn Selsbanesgt 2 AS</b>
<b>Asbjørn Selsbanesgt 2 AS</b>	<p>Merknad vedrørende havnealternativ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Alternativ 1:</b> Dårligste alternativ. Forslag til parkering gir økt trafikk i sentrum. Stenger byen ute fra fjorden og skaper unødig trafikk i området. Viser til planer om parkering i fjell ved innfarten som strategi for mindre trafikk i sentrumskjernen.</li> <li>• <b>Alternativ 2:</b> Anbefalt alternativ: Ivaretar siktlinjer og kontakt mot sjøen. Anbefaler ikke fortetting av busstorget.</li> </ul> <p>Merknad vedrørende Hvedingskvartalet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planlagt boligbebyggelse for høy. Vil bli 3 ganger så høyt som omkringliggende bebyggelse. Generalhagen får en vegg i 11 etasjer mot sydvest.</li> <li>• Generelt bør det ikke bygges høyere enn 5 etasjer i sentrum. Merknad er og meldt inn i forbindelse med nabovarsel av Hvedingskvartalet.</li> </ul>
	<p><b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b></p>
	<p><i>Havnealternativ:</i> <i>Alternativ 2 er vedtatt av kommunestyret, jf. sak 15/90.</i></p> <p><i>Hvedingskvartalet:</i> <i>Pkt 1: Økt byggehøyde er nødvendig for å kunne utvikle parkeringsanlegg i området.</i> <i>Pkt 2: er ivare tatt for de sentrale deler av sentrum, sone 2, 3 og 4.</i></p>





	<i>Merknad tas delvis til følge.</i>
--	--------------------------------------

<b>11)</b>	<b>Merknad Skifte Eiendom</b>
<b>Skifte Eiendom</b>	<p><b>Merknad på vegne av grunneier gnr 58 / bnr 653:</b> På deler av gnr 58 bnr 653 er det påstående en garasje som brukes av gnr 58 bnr 108. Garasjen og Hans Egedes gate 33 (58/108) er vernet av Fylkets kulturmyndigheter, og det foreligger en skriftlig uttalelse om dette fra fylkeskonservatoren. For at bygningens verneverdi skal kunne ivaretas, er det nødvendig at bygning og omkringliggende eiendom består slik det var.</p> <p>Det er derfor ønskelig at reguleringen for eiendommen, gnr 58 bnr 653, endres til «boligformål».</p>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<p><i>Eiendommen er regulert til friområde. Garasjen er ikke vernet eller verneverdig. Denne er nå fradelt og således ivaretatt gjennom uendret bruk.</i></p> <p><i>Området er viktig som grønnstruktur, også for å skape luft mellom og rundt bebyggelsen.</i></p> <p><i>Tas ikke til følge.</i></p>

<b>12)</b>	<b>Norsk Havneforening</b>
<b>Norsk Havneforening</b>	<p><b>Merknad havnealternativ:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Effektiv havnevirksomhet krever arealer til havnedrift.</li> <li>• Viktigste kildene til finansiering av større kaiutbygginger er samtidig tilrettelegging av bakenforliggende havneareal som så kan kommersialiseres i samarbeid med private eller andre aktører.</li> <li>• Alternativ 2 vektlegger i liten grad de betraktninger nevnt ovenfor.</li> <li>• Anbefaler å vektlegge de havnefaglige synspunkt fra Harstad havn</li> </ul> <p>Anbefaler havnealternativ 1.</p>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<p><i>Kommunestyret har vedtatt alternativ 2, jf. sak 15/90</i></p> <p><i>Merknad tas ikke til følge.</i></p>

<b>13)</b>	<b>Multiconsult på vegne av Norges Eiendom AS</b>
<b>Norges Eiendom</b>	<p><b>Merknader gjelder Havnegt 1, 2 og 4, samt rekkefølgekrav knyttet til GP_2.</b></p> <p><b>Bussterminal og havnealternativ.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 NE ber om at byggehøyden for Havnegata 1 økes fra 30,0 til 31,0.</li> <li>2 NE mener foreslått utnyttelse for Havnegata 1 og 2 gir mulighet for utvikling av eiendommene. Utnyttelsen må ikke settes lavere enn i forslaget til sentrumsplan.</li> <li>3 NE støtter administrasjonens anbefaling om vedtak av alternativ 2, hva gjelder Byterminalen.</li> <li>4 NE er bekymret over at parkeringsplasser for Havnegata 1, 2 og 4 fjernes i</li> </ol>



	<p>planforslaget og erstattes av park, uten at man angir en løsning på dette parkeringsbehovet.</p> <p>5 Sentrumsplanen må sikre adkomst for varelevering til Havnegata 2 og 4 på kaisiden. Dette må også ivaretas om Harstadhavna avsettes til park (GP2_F) i vedtatt plan.</p> <p>6 NE ber om at det åpnes for etablering av parkering i minimum deler av 1. etasje på mindre prosjekter som Havnegata 1 og 2.</p> <p>7 NE fortsetter at rekkefølgekravet endres slik at det knyttes til evt boligutbygging, ikke til generell utbygging av eiendommene. Og at rekkefølgekravet for mindre boligutbygginger primært strykes, sekundært at det ikke knyttes til opparbeiding av hele GP2_F.</p> <p>8 Dersom rekkefølgekravet opprettholdes, forutsetter NE at alle områder der det tillates boligutvikling og som vil kunne ha nytte av parken som uterom i bydelen behandles likt. Dvs at også eksempelvis områder langs Tordenskiolds gate omfattes av rekkefølgekravet.</p>
	<p><b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b></p>
	<p><i>Pkt 1: tas ikke til følge</i></p> <p><i>Pkt 2: Høy utnyttelse er ønskelig.</i></p> <p><i>Pkt 3: Endelig fastsetting av havnealternativ blir ivaretatt i sluttbehandling ved kommunestyret.</i></p> <p><i>Pkt 4: Merknad tas ikke til følge. Bruk av parkeringsplassene skal vurderes i helhetlig parkeringsstrategi.</i></p> <p><i>Pkt 5: merknad tas til følge.</i></p> <p><i>Pkt 6: Skal vurderes i sammenheng med samlet merknadbehandling for øvrige grunneiere og naboer i området.</i></p> <p><i>Pkt 7: tas til følge.</i></p> <p><i>Pkt 8: tas til følge.</i></p>

<b>14)</b>	<b>Rikard Kaarbøsgt. 9, AS</b>
<b>Rikard Kaarbøsgt. 9, AS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eiendom grenser mot øst til dagens buss- og taxiholdeplass.             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Har varemottak/uttransportering av varer/søppel fra kjelleretasjen mot øst.</li> <li>- I plankart er området gjort om til parkmessig område.</li> </ul> </li> </ul> <p>Dersom dette forslag i sin helhet skulle bli gjennomført og det ikke blir adgang for transport med lastebil til/fra overnevnte varemottak, vil det umuliggjøre drift for vår nåværende og framtidige leietagere.</p> <p>Med overnevnte opplysninger som grunnlag vil vi be om en befaring før det fattes vedtak i den ene eller andre retning.</p>
	<p><b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b></p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Merknad tas til følge. Det skal sikres adkomst for varemottak/uttransportering, søppelhandtering. Dette skal knyttes til bestemmelsene for BS_F1.</i></li> </ul>

<b>15)</b>	<b>UiT Marinarkelagisk</b>
<b>UiT Marin-</b>	



<b>arkelogisk</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gjelder fremtidig tiltak tilknyttet havneutforming i planforslaget, kan det nevnes at sjøarealet i Harstad havn innenfor plangrensen for kommunedelplanen ble befart av Tromsø Museum i desember 2011 og januar 2012. Befaringen ble utført i forbindelse med prosjektet 'Ren Harstad Havn' uten at det ble registrert automatisk vernet kulturminner eller andre funn av kulturhistorisk interesse.</li> <li>Vi vil minne kommune om at det er fortsatt nødvendig å oversende alle saker som gjelder tiltak i sjø til marinarknologisk vurdering.</li> </ul>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<i>Merknad tas til orientering.</i>

<b>16)</b>	<b>Harstadregionens Næringsforening</b>
<b>Harstad-regionens Næringsforening</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Parkering i sentrum</b> Plan reduserer sine kommunale parkeringsareal. Nye parkeringsplasser skal etableres i private anlegg og parkeringsanlegg i fjell. Reduksjon i antall parkeringsplasser i sentrum må ikke skje før alternativer er på plass.</li> <li><b>Havnealternativ</b> Beklagelig at prosess ikke har kommet fram til omforent løsning. Havneplan har fått for mye fokus i forhold til helhetsbildet i sentrumsplan. det er dermed mulig man har oversett andre gode løsninger, som hadde vært mer tjenlige.  Når andre alternativer ikke er vurdert, er vi av den formening at HHKF sin faglige og økonomiske vurdering bør veie tungt og tas hensyn til i endelig behandling av planen.</li> </ul>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<i>Pkt 1: Må sees i sammenheng med behandling av innsigelse fra SVV. se merknad nr 34. Målet er å ikke redusere parkeringstilbudet, men noe må flyttes. Avhenger av hvilken løsning som velges for sykkeltrase. 3. nye parkeringsanlegg ivaretar parkeringsbehovet.</i>
	<i>Pkt 2: Kommunestyret har vedtatt at alternativ 2 skal legges til grunn, jf. sak 15/90</i>

<b>17)</b>	<b>Kystverket Troms og Finnmark</b>
<b>Kystverket Troms og Finnmark</b>	<p>Havneutvikling i sentrumsplan</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Uheldig at det fremmes to alternativer til havneplan             <ul style="list-style-type: none"> <li>Kan føre til at man i uttalelser støtter et av alternativene</li> </ul>             Kystverket presiserer derfor at de uttaler seg til planen generelt.           </li> <li>Kommunen har ytret ønske om stamnetterminal ved Larsnes i tillegg til Stangnes, samt utdyping av farled. Kystverket presiserer at håndtering og tilrettelegging for gods veier tungt ved vurdering av stamnetterminal eller ikke.</li> <li>Dagens stamnetterminaler er fastsatt i egen forskrift og kommunen kan ikke selv endre på dette.</li> <li>Kystverket er ikke kjent med at dagens stamnetterminal ved Stangnes er problematisk og at det i så måte kreves umiddelbare endringer for denne.</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kystverket vil derfor ikke blande seg inn i debatten om hvor utviklingen til havnevirksomheten skal skje.</li> </ul>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<i>Kommunestyret har vedtatt at alternativ 2 skal legges til grunn, jf. sak 15/90</i>

<b>18)</b>	<b>Fylkesmannen i Troms</b>
<b>Fylkesmannen i Troms</b>	<p>Fylkesmannen kan slutte seg til planløsningen med bestemmelser og formål. Fylkesmannen kan slutte seg til begge alternativene for utforming av Harstad havn.</p> <p>Planen må imidlertid justeres på noen punkter for å ivareta krav på enkelte sektorområder.</p> <p><b>Fylkesmannen fremmer følgende innsigelser:</b></p> <p>1. Bestemmelsene for støy og luftforurensing er ikke tilfredsstillende for områdene B/F/N1_F, B/F/N3_F og B/F/N/P1_F.</p> <p>2. Bestemmelsene for barn og unge er ikke tilfredsstillende for områdene B/F/N1, B/N1, B/F/N4, B/F/N5, B/FN1-F, B/F/N/P1-F, B/F/N3-F.</p> <p>Ny havn er et sentralt anliggende i planen. Harstad kommune har utsatt valg av havn etter 1. gangs høring.</p> <p>For Fylkesmannen og for andre sektormyndigheter, skaper dette et merarbeid og en usikkerhet om sluttresultatet. Fylkesmannen kan prinsipielt slutte seg til begge alternativene ut fra de sektorhensynene vi har et spesielt ansvar for.</p> <p>Harstad kommune er planmyndighet og må bestemme valg av havneløsning.</p> <p><b>Øvrige merknader:</b> Gjelder krav til endringer i Planbestemmelser pkt: 1.1 – 1.12 – 1.18 – 3.2.2 – Universell utforming «Stien langs sjøen» må ivaretas tydeligere i bestemmelser. Øvrige anbefalinger forfølgende tema:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Barn og unge</li> <li>- Samfunnssikkerhet</li> <li>- Støy og luftforurensing</li> </ul> <p>Plankart. Se egen merknad «Teknisk kontroll».</p>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<p><b>Innsigelser:</b></p> <p><b>1. STØY: Innsigelse tas til følge.</b></p> <p><b>2. Ivaretagelse av hensyn til barn og unge. Innsigelse tas til følge</b></p> <p><i>Følgende nye områder legges ut som lekeplass/uteområder: 57/1037, planId 411 parkbelte Klubbveien, teig 58/4 og del av 58/487</i></p> <p>Øvrige merknader tas til følge med anbefalte endringer. Plankart: endringer legges inn som følge av teknisk kontroll</p>

<b>19)</b>	<b>Eurojuris Nord på vegne av Kristian Holst AS og Harstad Skipsindustri.</b>
<b>Eurojuris</b>	Merknad rekkefølgebestemmelser kap 2:



Nord på vegne av Kristian Holst AS og Harstad Skipsindustri.	«Før det kan gis brukstillatelse på B_F1-2, B/F/N2_F og B/F/N14-15 skal park GP2_F være opparbeidet». De to første formål gjelder våre prosjekter. Det andre gjelder Norgeseiendom AS. GP2_F er framtidig park Harstad Hamn.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rekkefølgekrav bør knyttes opp mot alle boligprosjekter/kvartaler i området.</li> </ul>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Merknad dels tatt til følge: Rekkefølgekrav følger for alle kvartaler tilgrensende til Harstad Hamn, samt øvrige nye boligprosjekter i området.</i></li> </ul>

20)	<b>Harstad SV</b>
Harstad SV	<p>Merknader utformet som artikkel. Her pktvis sammendrag.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>viktig at sentrumsplanen ses i sammenheng med vegpakken</li> <li>I havneområdet må det anlegges en felles kollektivtrafikkterminal for både sjø og landtransport</li> <li>større torgområde og mer grøntareal i sentrum.</li> <li>et tryggere, mer barne- og familievennlig sentrum.</li> <li>Verneverdig bebyggelse må bevares og rehabiliteres. Dette må være vesentlig når man foretar fortetting.</li> <li>Havneplanen må dekke reelle behov og foretas trinnvis. Mest mulig godstrafikk må flyttes til Stangnesbasen.</li> <li>Redusere overflateparkeringa i sentrum og i tillegg vurdere større parkeringsplasser utenfor sentrum.</li> <li>gratis boligtomt til Studentsamskipnaden for bygging av studentboliger.</li> </ul>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<i>Merkanden er ivare tatt gjennom plankart, bestemmelser og planbeskrivelse. Tas til orientering.</i>

21)	<b>Stein Wold. Sivilarkitekt</b>
Stein Wold. Sivilarkitekt	<p><b>Merknad tema, parkering planbestemmelse pkt 1.12</b> <b>Begrepsbruk:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Begrepet «Sentrumskjerne» er for utydlig. Bestemmelse må gjelde hele planområdet og begrepsbruk må være entydig for å unngå mistolkninger.</li> <li>Planbestemmelsenes pkt. 1.12 bør derfor endres slik at ordlyden "<b>innenfor sentrumskjernen</b>" erstattes med ordlyden "<b>innenfor planområdet</b>". Derved unngås en hver diskusjon om forståelsen av dette punktet i bestemmelsene.</li> </ul>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Merknad tas til følge. Sentrumskjerne defineres i bestemmelsene.</i></li> </ul>

22)	<b>Stein Wold. Sivilarkitekt</b>
Stein Wold.	<p><b>Merknad tema: Siktlinjer planbestemmelse pkt 7.1.</b> <i>(for havnealternativ gjelder merknad kun alt 2, da alt 1 ikke er anbefalt av kommuneadministrasjonen)</i></p>



<p><b>Sivil-arkitekt</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enkelte steder direkte inkonsekvens mellom siktlinjer og plankart             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Skjærer over areal som i planen er avsatt til byggeformål</li> <li>- ikke samsvar mellom planens siktlinjer og kommunens egne illustrasjonsplaner</li> </ul> </li> </ul> <p>Siktlinjer må ikke bli planmessige "tvangstrøyer" som inntegnes uten at de har en klar formal forankring i byplanen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• inntegnet en siktlinje H550_1 (vist som rød pil) i forlengelsen av Storgata og helt ut til sjøen.             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Å la denne store flaten ligge helt ubebygd for å etablere en ny "siktlinje" (som aldri har eksistert) er ressursmessig meningsløst.</li> </ul> </li> </ul> <p>Enten må denne siktlinjen utgå av planen eller så må planen formes slik at linjen har formal referanse til foreslått bystruktur. Det naturlige er å fjerne siktlinje H550_1. Planen og sentrum taper ingen kvaliteter ved at denne utgår.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Foreslått to hensynssoner H550_7 og H550_8 som siktlinjer i en forlengelse av Tordenskjolds gate og Magnus gate, helt ut til sjøen             <ul style="list-style-type: none"> <li>- "Skjærer" helt umotivert tvers gjennom byggeområdene BS_F3 og F/T/N2</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Enten må siktlinjene H550_7 og H550_8 utgå av planen eller så må planen bearbeides slik at byggeområdene blir formalt tilpasset siktsonene.</b></p>
<p><b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Hensikten med hensynssonene er å gi rammer for utvikling av utbyggingsområdene. Selv om de medfører at arealer ikke kan bygges igjen er det ikke til hinder for annen bruk av området tilknyttet formålet.</i></li> <li>• <i>Hensynssone H550_1 over tørrdokka tas ut av planen.</i></li> </ul> <p><i>Merknaden tas delvis til følge.</i></p>	

<p><b>23)</b></p> <p><b>Harstadhamn borettslag og Beboerforeningen for Havnegata 4d til 4k</b></p>	<p><b>Harstadhamn borettslag og Beboerforeningen for Havnegata 4d til 4k</b></p> <p><b>MERKNAD TIL FORSLAG KOMMUNEDELPLAN FOR HARSTADSENTRUM—VEDRØRENDE FORMÅL I PLANEN BENEVNT BOLIG/NÆRING B/F/N-14 OG B/E/N-15</b></p> <p>Merknad vedrørende byggehøyde:</p> <p>«Realiseres det byggeprosjekt på Havnegata 1 og Havnegata 2a/2B med høyder i henhold til kommunedelplanens forslag vil det medføre en vesentlig forringelse av bokvalitet, spesielt for den nære nabobebyggelsen nord og sør for disse. Konsekvensene blir en betydelig forringelse av lysinnfall, sol og utsikt og vil også medføre betydelig innsiktsjenanse mellom leilighetene. Generelt vil bomiljøet på Hamneset berøres negativt. Bydelen vil få en urimelig og helt unødvendig høy tetthet som kun vil oppleves negativ og derved redusere området attraktivitet som boligsted.» utdrag merknad 28.05.15.</p> <p>Vi, en samlet beboerstand i Harstad Brygge, Harstadhamn borettslag og Havnegata 4, vil som naboer og gjenboere til Havnegata 1 og Havnegata 2a/2b, på det sterkeste motsette oss at tillatt byggehøyde for disse to områdene økes (jfr. vedlagte underskrifter fra 90 av områdets beboere)</p>
--	--



	<p>Se 5 hoved punkter i merknadsdokument.</p> <p>Vedlegg:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Underskrifter fra beboere i Harstad Brygge, Harstadhamn og Havnegata 4.</li> <li>2. Perspektivskisser som viser konsekvenser.</li> <li>3. Sol-/skygge illustrasjoner.</li> <li>4. Kopi av vår merknad til planstart for HG2, datert 10.1.2015.</li> </ol> <p>Kopi m/vedlegg til: Planutvalgets medlemmer. Se vedlegg</p>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Merknad tas til følge.</li> </ul>

<b>24)</b>	<b>Salto Eiendom AS</b>
<b>Salto Eiendom AS</b>	<p><b><u>Oppsummering</u></b></p> <p><b>A. Endringer som bes gjort i plankart og bestemmelsene:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Takhøyder bes satt slik at de sammenfaller med fallende terreng og skisseprosjektet, dvs fallende fra Verftsgata til Hvedingsgate; hhv fra ok tak 39m og ok tak 33m – jfr pkt 3.1.3 om byggehøyder.</li> <li>2. Inntrukkede toppetasjer legges til Hans Egedesgate, ikke til Hvedingsgate aht valgt bygningsutforming, ref. pkt 3.3.4 om BS7.</li> <li>3. Bru over Hvedingsgate mellom BS7 og BBP336 må medtas i Sentrumsplanen, jfr. gjeldende plan.</li> <li>4. Endringene som Salto foreslår gjelder kun for deler av kvartalet. For bygningsmasse som ikke berøres – Asbjørn Selsbanesgt. 1-5 og Hans Egedes gt. 12 - skal gjeldende plan fortsatt gjelde.</li> <li>5. Bestemmelsene pkt 1.18; kravet om detaljregulering bes frafalt med begrunnelse i;             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Foreliggende skisseprosjekt som er gjennomgått med administrasjonen, bearbeidet etter planvarsel og innsendt før offentlig ettersyn er så detaljert gjennomarbeidet at føringer for utbyggingen kan legges inn i kommunedelplanen slik at detaljregulering ikke blir påkrevet.</li> <li>b. Salto avholdt et møte med kommunes administrative ledelse 05.03.2015 hvor de redegjorde for nødvendigheten av en snarlig utbygging i kvartalet for å ivareta leietagernes behov. Den forståelsen for Saltos situasjon med det planlagte tiltaket som fremkom i møtet, er ikke implementert eller ivaretatt i forslaget til kommunedelplan.</li> </ol> </li> </ol> <p><b>B. Mangel ifm prosess og informasjon omkring tiltaket i Hvedingkvartalet ved offentlig ettersyn</b></p> <p>Skisseprosjektet er et innspill til Sentrumsplanen som er diskutert med ØKU/ABY og innsendt til kommunen i forståelse av at tiltaket skulle samordnes og innarbeides i Sentrumsplanen. Skisseprosjektmateriale burde ha vært en del av dokumentene til Sentrumsplanen som ligger ute til høring da endringene som foreslås for BS7 har sitt utgangspunkt i dette tiltaket/skisseprosjektet.</p>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<p>A: Endringer</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Skal vurderes i videre planarbeid.</li> <li>2. Skal vurderes i videre planarbeid.</li> <li>3. Merknad tas til følge</li> </ol>



	<p>4. Merknad tas til følge</p> <p>5. a) pkt må sees i sammenheng med videre framdrift sentrumsplan. Intensjon i sentrumsplan er å kunne gå rett til byggesak. De planer som har krav til detaljplan er alle pågående planprosesser. Disse skal gjennomføres og avsluttes i henhold til de føringer som legges i sentrumsplan. Ny planforslag innenfor sentrumsplan vil derimot kunne gå rett til byggesak.</p> <p>B: Mangel imf prosess og informasjon</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Merknad tas ikke til følge. Skisseprosjekt benyttes som grunnlag for planen, men det er ikke hensiktsmessig at det følger som del av plandokumentene.</li> </ul>
--	---

<b>25)</b>	<b>Unge voksne</b>
<b>Unge voksne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi støtter kommuneadministrasjonens vurdering om at alternativ 2 er det beste alternativet for Harstad kommune og sentrum av byen.</li> </ul>
<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>	
Alternativ 2 er vedtatt av kommunestyret, jf. sak 15/90	

<b>26)</b>	<b>BRT Eiendom AS. Sjøgata 1B</b>
<b>BRT Eiendom AS. Sjøgata 1B</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kvartalet BS10 har oppgitt takhøyde på ok tak 20 for Sjøgata1b og 3. Bestående bygning har høyde ok tak på 20,95.</li> </ul> <p>Vi ber om at kommuneplanen blir endret i forhold til dette.</p>
<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>	
Tas til følge. Endret til ok tak 21.	

<b>27)</b>	<b>BRT Eiendom AS. Normannsgate 5 og 7</b>
<b>BRT Eiendom AS. Normannsgate 5 og 7</b>	<p><b>Forslag til formålsendring:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avsatt i plan med PLAN ID RP557 og PLANID RP419. Det er ønskelig at gjeldende regulering bortfaller og hele kvartalet blir regulerling til formål B/F/T/N og parkering med høyde tak ok 23,5-30,5.</li> <li>• Det er ønskelig at kvartalet blir et BS kvartal for sentrumsbebyggelse.</li> </ul>
<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>	
Merknad tas ikke til følge. Gjeldende plan har funksjoner i tilknyttende områder for ivaretagelse av parkering.	

<b>28)</b>	<b>BRT Eiendom AS. Havnegata 24.</b>
<b>BRT Eiendom AS. Havnegata 24.</b>	<p><b>Parkeringsanlegg i fjell</b></p> <p>BRT-Eiendom AS har konkrete planer om etablering av parkerings anleggi fjell med inn og utkjøring samt atkomst for gående på eiendommen. Kommunedelplanen legger til rette for at det kan anlegges parkeringsanlegg (planbestemmelser pkt. 3.3.5).</p> <p>BRT-Eiendom AS er fornøyd med dette og ber kommunen om å følge opp prosjektet</p>





	videre i sin saksbehandling av kommunedelplanen for sentrum.
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Merknad tas til orientering</li> </ul>
<b>29)</b>	<b>Gårdeiere Strandgata 19, 20C, 22 og Havnegata 23A og 25.</b>
<b>Gårdeiere Strandgata 19, 20C, 22 og Havnegata 23A og 25.</b>	<p><b>Merknad angående felt: BS11</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ber om at den lille plassen med beplantning som er etablert mellom Havnegata og Strandgata opprettholdes og denne del tas ut av felt BS11.</li> <li>• Plass bør legges til som grøntområde</li> </ul> <p><b>Nyansering om krav til aktive fasader i 1 etasje.</b> Kommunen har i bestemmelsene knyttet kravet om aktive fasader til formålet sentrumsbebyggelse. Første etasje skal inneholde publikumsrettede funksjoner, dvs handels- og servicefunksjoner. Det tillates ikke bolig i 1. etg. Flere av de eldre gårdene i kvartal BS11, BS13 og BS15 har tradisjonelt boliger på 1. etasje, på deler av planet eller hele planet. Bygårdene er bygd i skrått terreng med et gårdsrom eller gate-på nedsida eller oversida som gir denne egnetheten på 1. etasje. Bolig ønskes slik beholdt som formål også på 1. etasje. Utleie til handel og servicefunksjoner i ytterkanten av sentrum er en stor utfordring. Alternativet er at 1. etasjen kan bli stående tom uten virksomhet.</p>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<p><i>Merknad tas til følge for BS11. Legges ut i nytt plankart som park.</i></p> <p>Bestemmelsen om aktive fasader får kun virkning for nye tiltak. Eksisterende bruk kan fortsatt foregå.</p>
<b>30)</b>	<b>Olav Thon Gruppen</b>
<b>Olav Thon Gruppen</b>	<p><b>Merknad Strandgt 18 A, 18B, 20A og Sjøgata 7 og 11.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Positiv til etablering av park, GP1_F             <ul style="list-style-type: none"> <li>- De åtte P-plasser som hotellet leier og som bortfaller ønskes erstattes ved egen utbygging sammen med nye hotellrom, møterom og restaurant/frokost spiserom.</li> <li>- Behovet for nye P-plasser vil være ca 15 plasser</li> <li>- Innkjøring fra Sjøgata gj.om dagens innkjøring til nytt parkeringshus i underetasjeplan i et nybygg mot Strandgt.</li> <li>- 1 etasjeplanet på gateplan mot Strandgata vil nyttes til næring eller forretning.</li> <li>-</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Nytt tilbygg til hotell</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der er ønskelig å rive Strandgt 18A og 18 B og oppføre nytt tilbygg til hotellet.</li> <li>• Endring av bestemmelse 7.2 hensynssone kulturmiljø             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Endre bestemmelse slik at Strandgt 18A og B kan rives. Fasade mot gata for Strandgt 18A kan gjenoppbygges som en kopi av dagens fasade om ønskelig.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Sentrumskvartal BS11</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sammenlignbare sentrumskvartaler er gitt høyde på k+23,5 og høyere. Ber om at BS 11 og PLANID_BBP352 gis samme høyde. Ber om at PLANID_BBP352 inngår i BS11.</li> </ul>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<p><i>Pkt 1: Merknad skal vurderes i forbindelse med parkeringsstrategi. Øvrige merknader ivaretas i egen planprosess.</i></p>



<b>31)</b>	<b>Tidligere Hurtigrutekaptein og havnesjef i Båtsfjord og Vågan Ragnar Bergvoll Kaptein og hurtigbåtskipper Ole Marthinsen.</b>
<b>Ragnar Bergvoll og Ole Marthinsen</b>	<p><b>Havnealternativer</b></p> <p>Alternativ 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dårlig manøvrering hurtigbåt i kombinasjon med småbåthavn</li> <li>• Molo gir dårlig skjerming mot nordøst vind og bølgeretning. Vil gi bølerefleks tilbake i havn og gi urolig sjø</li> <li>• Det er svært uheldig å kombinere hurtigbåttrafikk med havn for småbåter</li> <li>• Hurtigbåttrafikken vil være uforenlig med hensyn til å få til en god småbåthavn.</li> <li>• Hurtigrutekai i retning Nordvest vil være svært værutsatt i forhold til vind.</li> </ul> <p>Alternativ 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beste investering for Harstad by og Harstad havn.</li> <li>• Gir utbedring og forlengelse av kaia på Larsneset.</li> <li>• Løsningen som der er skissert for hurtigbåtene mener vi vil være god, både når det gjelder manøvrering og skjerming mot vind.</li> <li>• Alternativ 2 vil gi Harstad en langt penere og variert sjøfront enn det som fremkommer i Alternativ 1.</li> </ul> <p><b>Anbefaler alternativ 2.</b></p>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<i>Alternativ 2 er vedtatt lagt til grunn for planen av kommunestyret, jf. sak 15/90.</i>
<b>32)</b>	<b>Boligaksjeselskapet AS Hans Egedes gt 22</b>
<b>Boligaksjeselskapet AS Hans Egedes gt 22</b>	<p><b>Trafikkavvikling i sentrumsplan</b> Konsekvens for beboerne i Hans Egedes gt.</p> <p><b>Vei alternativ 1:</b> biltrafikk i Hans Egedes gt. <i>(sammendrag av merknader)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• beboerne langs aktuelle trase i Hans Egedes gate får en vesentlig ulempe i dette alternativ</li> <li>• forslaget i tillegg er uheldig for trafikkavviklingen til og fra byen</li> <li>• For beboerne i Hans Egedes gate vil det å legge hovedinnfartsåren til sentrum, bety en vesentlig forverring av bomiljø i forhold til i dag</li> <li>• mer enn 50 boenheter langs aktuell trase ligger bare 2-3 meter fra veien.</li> <li>• Hvilke avbøtende tiltak er aktuell?</li> <li>• Det er mange ubesvarte spørsmål som bør utredes før man eventuelt går i gang med en så drastisk omlegging av trafikkavviklingen som det er foreslått i alternativ 1.</li> <li>• Svær kort behandlingstid i en så stor og viktig sak.</li> <li>• Svært kort tid til drøftinger og analyser på politisk nivå før avgjørelse i kommunestyret</li> <li>• Stram framdriftsplan øker risiko for forhastede beslutninger i en sak med mange berørte parter.</li> </ul>



	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	Trafikken skal følge 0-alternativet. Medfører ingen endring av situasjon.

<b>33)</b>	<b>Statens Vegvesen Region Nord</b>
<b>Statens Vegvesen Region Nord</b>	<p><b>Innsigelse:</b> <b>Kommunedelplan for Harstad sentrum legger opp til stor utbygging i bykjernen, som vil generere betydelig større trafikk i sentrum.</b></p> <p>Statens vegvesen retter derfor innsigelse mot det grep Harstad kommune nå foreslår med omfattende utbygginger i sentrumskjernen/havneområdet uten nødvendig beslutningsgrunnlag og tiltak med det formål å redusere biltrafikken i sentrum. Våre innsigelser er nærmere beskrevet i våre vurderinger av planforslaget.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planforslaget slik det foreligger vil bryte med vesentlige nasjonal interesser og føringer for planlegging i byområder.</li> <li>• Forslag til kommunedelplan for Harstad sentrum mener vi legger til rette for betydelig økning av biltrafikk i sentrum, og dermed bryter med målsettingene i KVVU.</li> <li>• Planforslaget viser ikke på en tilfredsstillende måte hvordan veksten i persontrafikk skal dekkes av kollektivtransport, sykkel eller gange.</li> <li>• Ny atkomst til havneområdet, slik det er foreslått i plankart og illustrasjoner, er ikke i tråd med mål om fremkommelighet og trafiksikkerhet.</li> </ul>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Innsigelse tas til følge.</i></li> </ul>

<b>34)</b>	<b>Henrik Henriksen</b>
<b>Henrik Henriksen</b>	<p><b>Samferdselsplan for Harstad Sentrum.</b></p> <p>1) Det opereres med alternativ 0 og alternativ 1. er det slik at Harstad Kommune/planutvalget anbefaler ett av alternativene til kommunestyret, og i så fall hvilket?</p> <p>2) Ved alternativ 1, er det da ment at tungtransport som trailere skal benytte Hans Egedesgt, eller skal de benytte Storgt sammen med kollektivtrafikken?</p> <p>3) Ved alternativ 1. er det da lagt opp til tiltak for beboerne i Hans Egedesgt knyttet til støy, svevestøv og sikkerhet?</p> <p>4) Hvilke rettigheter har beboerne i Hans Egedesgt i forhold til å få på plass tiltak knyttet til spørsmål 3. Har man f. eks rett til å få montert fartsdumper og lysregulering av gangfelt i Hans Egedesgt?</p> <p>Oppfølgende merknad epost 02.06.15</p> <p>5) Er det riktig at analyser er foretatt og alternativ 1 er anbefalt uten å ta med i vurderingen hvilken innvirkning det kan ha på beboerne i Hans Egedesgt, men at dette skal vurderes etter at vedtak er fattet ?</p> <p>6) eventuelle negative konsekvenser for beboerne i Hans Egedesgate ikke er en del av beslutningsgrunnlaget for kommunestyret?</p> <p>7) Er det ikke grenser i f.eks Vegloven i forhold til avstand mellom bebyggelse og veg som kan ha betydning for omregulering av Hans Egedesgt?</p> <p>8) sannsynlig at trafikkomleggingen kan føre til en betydelig støybelastning både dag og natt.</p> <p>9) Potensiale for forurensning gjennom eventuell veisalting og svevestøv som kan ha negativ helsevirkninger.</p> <p>10) Bekymringer knyttet til sikkerhetsaspektet ved å lede trafikken gjennom Hans</p>



	<p>Egedesgt. 11) beregninger på om tungtransport klarer å komme seg til og fra sentrum via krysset Hans Egedesgt og Hvedingsgate?</p>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<p>Kommunestyret har vedtatt at 0-alternativet skal legges til grunn i planen. Dette følges opp via detaljregulering.</p>

<b>35)</b>	<b>Nordic Management AS</b>
<b>Nordic Management AS</b>	<p><b>BS3:</b>                  Dette området omfatter eiendommene gnr 57, bnr 942, 943, 972 og 974.:                 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkering på tomtearealer og i gårdsrom må være tillatt slik det er i dag . Alt annet vanskeliggjør utleie. Vi må ha utvidet formål til også å gjelde parkering (P).</li> <li>• Fritak fra parkeringskrav for små leiligheter</li> <li>• Kravet om at 1 etg skal inneholde handels og servicefunksjoner bør mykes opp. Vi forslår at 1 etg primært bør innehold handels - og servicefunksjoner.</li> <li>• Kravet om at det ikke skal tillates bolig i første etasje bør myke opp. Vi foreslår at det bør stå at det primært ikke bør være bolig i første etasje.</li> </ul> </p> <p><b>Område H570 - 5</b>                  Dette området omfatter eiendommene g.nr 57, bnr 970 og 971.:                 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkering på tomtearealer og i gårdsrom må være tillatt slik det er i dag . Alt annet vanskeliggjør utleie. Vi må ha utvidet formål til også å gjelde parkering (P).</li> <li>• Kaien er sentral i vår reiselivsvirksomhet og øvrig næringsvirksomhet og må hensyntas særskilt i egne avtaler dersom den skal berøres av planene</li> <li>• Det er benyttet benevnelse H570 - 5 som indikerer bevaringsverdig kulturmiljø. Dette ønsker vi fjernet siden det er en ren næring s tomt uten noen bevaringsverdige eiendommer på. Tomten er en rivingstomt</li> </ul> </p> <p><b>Område på Larsneset - Utvidelse av kjøpesenter, parkering, forretning og bolig</b></p> <p><b>Havnealternativ</b></p> <p><b>Alternativ 1:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkering må være tillatt også i kjøpesenterdelen med direkte inngang til senter. Minimum 300 parkeringsplasser og aller helst opp mot 500. Vi må ha utvidet formål til også å gjelde parkering (P) – rødpil</li> <li>• Nye bygningsstrukturer må kunne kobles effektiv sammen med eksisterende Senter</li> <li>• Vi forutsetter at det kan bygges 5 etg der 1. og 2. etg har høyde på min 4,70 m</li> <li>• Planen som lages nå bør kunne danne grunnlag å starte prosjektet og å slippe en ny omfattende reguleringsprosess.</li> </ul> </p> <p><b>Alternativ 2:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkering må være tillatt også i kjøpesenterdelen med direkte inngang til senter. Minimum 300 parkeringsplasser og aller helst opp mot 500. Vi må ha utvidet formål til også å gjelde parkering (P) – rødpil</li> <li>• Nye bygningsstrukturer må kunne kobles effektiv sammen med eksisterende Senter</li> <li>• Vi forutsetter at det kan bygges 5 etg der 1. og 2. etg har høyde på min 4,70 m</li> <li>• Planen som lages nå bør kunne danne grunnlag å starte prosjektet og å</li> </ul> </p>



	<p>slippe en ny omfattende reguleringsprosess.</p> <p><b>Begge alternativer</b> Adkomst Larsnes kai-del:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Adkomst for varemottak for kjøpesenter og parkeringshus fra Hvedingsgate inn på kai areal langs fasaden på våre bygg i begge alternativene. Det er også behov for å anlegge oppkjøringsrampe til parkeringshus i B/F/N/P1_ F på kaiareal (grønn pil) da bredden på vist parkeringshus virker for smal til at dette kan anlegges inne i bygget. Primært ønsker vi at oppkjøringsrampe løses i bygget, men da må bredden på bygget økes til 23 meter.</li> </ul>
	<p><b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b></p>
	<p><i>Merknadene til felt BS3 er ivaretatt i planbestemmelsene. Eksisterende parkering kan være frem til nytt bygg oppføres.</i></p> <p><i>Hensynssone H570_5 er innenfor området til Hsi. Denne avklares i egen reguleringsplan for området.</i></p> <p><i>Merknader til havneutforming: Alternativ 2 er vedtatt lagt til grunn for planen av kommunestyret, jf. sak 15/90.</i></p> <p><i>I planbestemmelsene tillates etablert nytt parkeringsanlegg med inntil 250 parkeringsplasser i området.</i></p> <p><i>Bredde på bygget ivaretas i kartet.</i></p>

<p><b>36)</b></p>	<p><b>Norconsult på vegne av Brygga utbygging AS</b></p>
<p><b>Norconsult på vegne av Brygga utbygging AS</b></p>	<p><b>1. Sentrumsformål BS_F2.</b> Deler av dette området (Havnegata 23B - gnr 61/bnr 352 og 388) eies av Brygga Utbygging AS. De har i mange år arbeidet for å få tillatelse til riving av eksisterende bygg på eiendommen («Gammelbrygga») samt oppføring av nytt leilighetsbygg/næringsbygg på samme areal. Dette tiltaket, benevnt «Nybrygga», ble etter vedtak i Planutvalget 09.03.2011 omfattet av bygge- og deleforbud etter PBL § 13-1 i påvente av ovennevnte kommunedelplan. Klagen på dette vedtaket førte ikke fram.</p> <p><b>2. Rekkefølgekrav i Sentrumsplanen;</b> I forslag til planbestemmelser, i pkt. 2, er det tatt inn særkrav knyttet til brukstillatelse og utvikling innenfor BS_F2 knyttet til hhv. <b>GP1_F</b> og <b>kryssløsning Sjøgata – Havnegata</b></p> <p>Vi ber om at rekkefølgebestemmelsene endres/utgår slik at;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Brukstillatelse til bebyggelse innenfor BS_F2 ikke gjøres avhengig av opparbeidelse av park GP1_F.</li> <li>Utvikling innenfor BS_F2 ikke gjøres avhengig av ny vegløsning ved kryss Sjøgata/Havnegata.</li> </ol>
	<p><b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b></p>
	<p><i>1: Tas til orientering. Egen faggruppe har vurdert området og bebyggelsen og deres konklusjon er at brygga bør bevares. Dette legges til grunn i planen.</i></p> <p><i>2: Kryssløsning er feil i tekst planbestemmelser, merknad tas til følge. Rekkefølgekrav knyttes opp til etablering av nye boliger i området. Nødvendig for å</i></p>



	<i>sikre krav om bokkvalitet, tilgang på lekeplass og utendørs oppholdsareal.</i>
--	---

<b>37)</b>	<b>Destination Harstad</b>
<b>Destination Harstad</b>	Anbefaler havnealternativ 1.
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<i>Kommunestyret har vedtatt at alternativ 2 skal legges til grunn for det videre planarbeidet.</i>

<b>38)</b>	<b>Hinnstein v/ Hans Julius Edvardsen</b>
<b>Hinnstein v/ Hans Julius Edvardsen</b>	Sentralt pkt i plan er utforming og utfylling knyttet til nye Harstad havn.  Anmoder å stille plan i bero inntil omforent løsning for sentrum/havn er på plass. Sterk anbefaling og å innhente havnefaglige kompetanse som kan bidra til at saken kan løses på en god måte for alle parter.
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<i>Kommunestyret har foretatt valg av alternativ. Planarbeidet fortsetter med alternativ 2 som utgangspunkt.</i>

<b>39)</b>	<b>Norconsult v/ Anne C. Schistad</b>
<b>Norconsult v/ Anne C. Schistad</b>	<p>Generelle merknader planbestemmelser, krav til lek/strøkslekeplass, hensyn barn og unge.</p> <p><b>Kap 1 FELLESBESTEMMELSER;</b>                      Parkering pkt 1.1.2                      Dersom frikjøp skal ha en reell betydning må ordningen knyttes til konkrete planer for etablering av offentlig parkeringsareal og inngå i en kommunal tiltaksplan (event. jfr pkt 1.19 utbyggingsavtale). Utbyggingen av parkeringsareal bør ligge i forkant av eller utbygges parallelt med boligutbyggingen</p> <p><u>Tiltak som krever regulering pkt 1.18</u>                      Bestemmelsen er uklar; det bør redegjøres nærmere for hva som omfattes av «store byggetiltak».</p> <p><b>Kap 2 REKKEFØLGEBESTEMMELSER;</b>                      Tiltakene/områdene «veganlegg og parkarealer» som omfattes av rekkefølgekravene er i seg selv ikke omtalt, omtalt tilstrekkelig eller tilfredsstillende i bestemmelsene under kap. 4 og kap. 5.</p> <p>Det stilles generelle krav om nødvendighet, sammenheng og forholdsmessighet mellom tiltak som knyttes sammen gjennom rekkefølgekrav</p> <p>Det synes også å bli svært utfordrende å binde ulike private aktører og områder med ulike behov/status til hverandre (private - offentlige, bebygde – ubebygde) uten at her skapes urimelig press på de private aktørene som står foran utvikling/utbygging.</p> <p><b>Kap. 3 BEBYGGELSE OG ANLEGG</b>                      3.1.5 Riving                      Kravet synes å være for strengt/rigid.                      3.1.6 MUA - krav til minste uteoppholdsareal utgår for sentrumskvartalene BS1-15 og BS_F1-3.                      Det stilles spørsmål om det er rett å frafalle dette arealkravet i sin helhet for</p>



<p>sentrumsområdene?</p> <p><b><u>Areal til lekeplasser pkt 3.1.7:</u></b> Strategi og mål om boligfortetting i sentrum er ikke samordnet med planbestemmelser knyttet til etablering av lekearealer ved bygging av nye boenheter; Særlige forhold knyttet til støkslekeplasser, ivaretagelse av barn og unge, analysegrunnlag og avsetning av areal i plan. Se merknad pkt 1 - 9</p> <p><b><u>Sentrumsbebyggelse – pkt 3.3</u></b> <b>Jfr. pkt 3.1.6 og 3.1.7</b> – hva omfatter «<b>nødvendige grøntarealer</b>» under denne bestemmelsen?</p> <p><b><u>kap 4 SAMFERDSEL</u></b> Avgrensning av veganleggene er vanskelige å forstå ift. nummerering – både i kart og bestemmelser. I bestemmelsene fremkommer ingen beskrivelse av anleggene, de understøtter ikke kartet og svært uklare (samt urimelige) ift. rekkefølgebestemmelsene som er foreslått.</p> <p><b><u>kap 5 GRØNNSTRUKTUR</u></b> Jfr. punkt om lekeareal foran vedr. utarbeidelse av temakart/analyser og tiltaksplan. Bestemmelsene for de offentlige parkene GP1-2 og GP1-2_F, er uklare; Ordlyden « ulik bruk og karakter» er ikke mulig verken å planlegge eller bygge ut etter. Uten definert bruk kan vanskelig slike områder utbygges og heller ikke knyttes til ulike private boligutbygginger gjennom rekkefølgekrav.</p> <p>Vi vurderer at område G1 og G2 ikke er egnet som friområder eller til almen bruk. Arealene ligger i bratt/skrånende terreng med fall til veg. Arealene har karakter av «grønn veggrunn og veggrøft» og må erstattes av egnet areal.</p> <p><b><u>Kap 7 HENSYNSSONER</u></b> Siktlinjer, vi stiller spørsmål om denne bestemmelsen blir for rigid og er gjennomførbare. Siktlinje H550_2. Etter vår kjennskap skal dokka overbygges og vil da bli i konflikt med siktlinjen, - et slikt tiltak vil vi formode måtte ha forrang fremfor siktlinjen.</p>
<p><b><u>Rådmannens kommentarer og vurderinger</u></b></p> <p>Fellesbestemmelser: Parkering: Tas ikke til følge. Ivaretas i parkeringsstrategi. Reguleringskrav: dette vil være en skjønnsmessig vurdering av tiltakets omfang og påvirkning av omgivelsene. Tas ikke til følge.</p> <p>Rekkefølgebestemmelser: Rekkefølgekrav er nødvendig for å sikre tilstrekkelig kvalitet på utendørs oppholdsareal og lekeplasser. Kravet kan løses ved inngåelse av utbyggingsavtaler.</p> <p>Bebyggelse og anlegg: <i>Riving: tas ikke til følge.</i> <i>MUA: Kravet opprettholdes for sentrumsområdene. Åpner for fravik der det finnes offentlige arealer av god kvalitet. Merknad tas til følge.</i></p> <p><i>Lekeplasser:</i> <i>Tilstrekkelig tilgang på lekeplasser følger av rikspolitiske retningslinjer. Må ivaretas, jf. innsigelse fra Fylkesmannen i Troms.</i></p> <p><i>Nødvendige grøntarealer: dette inkluderer areal til minste utendørs oppholdsareal, lekeplass ved inngang, samt evt. beplantning.</i></p>



	<p><i>Samferdsel:</i> Feltnavn oppdateres.</p> <p><i>Grønnstruktur:</i> Bestemmelsene justeres. G1 og G2 er ikke park eller ment for allmenn benyttelse, men grønnstruktur for å bryte opp bebyggelsen</p> <p><i>Hensynssoner:</i> Det er retningslinjer til hensynssonene. Hensynssonen over dokken tas ut av planen.</p>
--	--

40)	Troms Fylkeskommune. Stabssjef, samferdsel og fylkeskonservator
Troms Fylkeskommune. Stabssjef, samferdsel og fylkeskonservator	<p><b>Innsigelse</b> Troms fylkeskommune fremmer innsigelse mot planforslaget knyttet til to forhold:</p> <p><b>A: Havnearealet – manøvreringsareal for hurtigbåter.</b> Havnearealet, manøvreringsareal til hurtigbåtene, må defineres i planbestemmelsene som planformål «ferdsel» og <u>ikke</u> «småbåthavn» for å sikre hurtigbåtenes fremkommelighet og tilgang til sine egne spesialkaier. Formålet «ferdsel» hindrer ikke etablering av anlegg for småbåthavn der det er mulig.</p> <p><b>B: Ivaretagelse av regionalt knutepunkt for kollektivtransport</b> Fylkesrådet vil med dette understreke betydningen Harstad sentrum har som regionalt knutepunkt for kollektivtransport, med vekt på funksjon som intermodalt knutepunkt for persontransport.</p> <p>Hurtigbåtterminal og plassering av hurtigbåtene må samlokaliseres med distrikts-/regionbusstilbud og drosje. Distriktsbussene må ha oppstillingsareal langs havnesiden av Sjøgata, eller på et areal nærmere hurtigbåtterminal. Dette må synligjøres bedre i plankart.</p> <p>Ingen av plankartalalternativene gir en fullgod beskrivelse av dette.</p> <p><b>Øvrige merknader Troms fylkeskommune:</b> <b>SAMFERDSEL</b> <b>Merknader angående trasévalg:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beklagelig at denne muligheten med bybusstrasé gjennom Hans Egedes gate, over vestsiden av Torget og Strandgata, ikke er vurdert i arbeidet med kjøretidsanalyse</li> </ul> <p><b>Merknad ang bybussene</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bybussene har en viktig rolle i sentrumsplanen, og det er å være førstevalget for reise til/fra sentrum- jobb også for de som disponerer bil. Det krever full fremkommelighet for å oppnå dette.</li> <li>• (Øvrig merknad gjelder alt 3 som ikke er del av planforslag)</li> </ul> <p><b>Merknader angående trafikk- og parkeringsplanlegging:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forslaget med parkering ved Rådhuset for de som kommer sørfra, og eventuell tunellparkering ved Havnegata for de som kommer nordfra, virker fornuftig.</li> <li>• Forslaget med parkeringsplasser nede på Larsneset slik som havneforslag 1 viser, strider mot dette prinsippet. Parkering her vil motarbeide intensjonene i sentrumsplanen om å redusere trafikken gjennom sentrum og fjerne trafikken.</li> <li>• Kjøring gjennom sentrum for parkering, strider mot gode byplanleggingsprinsipper slik fylkesrådet ser det.</li> </ul>





<ul style="list-style-type: none"><li>•</li></ul> <p><b>Merknader angående hurtigbåtkai:</b> <i>Merknaden knyttes til ulike faser i utvikling av havnearealet.</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• I første fase er det ønskelig det etableres ny hurtigbåt kai med integrert landgang, samt tilrettelagt infrastruktur som tilgang til drivstoff, vann, strøm, septik- og avfallhåndtering etter spesifikke krav til 2 hurtigbåter samtidig. I tillegg 1 liggeplass til ekstra båt i nærheten.</li><li>• Det er også et ønske med molo til beskyttelse av hurtigbåtene. Hvilken mololøsning som velges er ikke avgjørende, ei heller om kai 1 og/eller kai 2 velges. Kailengden må være tilfredsstillende, dvs. ca. 80 meter.</li></ul> <p><b>Merknader angående distrikts- og regionbusser</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• nærmest mulig terminalbygget/venterommet i hurtigbåtterminalen.</li><li>• beregnet behov for 5 plasser for samtidig oppstilling</li><li>• Øvrig venteareal, reguleringsplass for øvrige busser, kan gjerne plasseres utenom terminalen.</li><li>• ikke ønskelig å ha kantstopp på begge sider av Sjøgata for oppstillingsbussene.</li></ul> <p><b>Kulturminner og kulturmiljø</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Fredet bebyggelse skal på plankartet avsettes som hensynssone d) fredet etter lov om kulturminner av 1978 (kode 730). Dette gjelder gymsalen på gnr 57/1399 (Askeladden ID 94424) og kullkompaniets kontorbygg på gnr.61/338 (Askeladden ID 175091)</li><li>2. Vi ber om at parken foran den fredete bygningen på gnr.61/338 avsettes som hensynssone c) vern av grønnstruktur. Dette for å sikre et åpent grønt parkområde i tilknytning til den fredete bygningen.</li><li>3. Ved St.Olavsgate nr. 39 er det gjort et funn av et sverd som sannsynligvis er fra jernalderen (Askeladden ID 19168). Vi ber om at et område rundt funnstedet avsettes som hensynssone c) potensial for funn av hittil ukjente automatisk fredete kulturminner (se kart nedenfor).</li><li>4 Bygninger som i dag er vernet gjennom reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven må opprettholde sitt vern. Bestemmelsene om vernet må overføres til kommunedelplanens bestemmelser. Hver enkelt bygning kan på plankartet avsettes som hensynssone c) vernet bygning.</li><li>5. Fellesbestemmelse 1.3 Universell utforming må endres slik at denne ikke gjelder vernet bebyggelse.</li><li>6. Vern av nye bygninger og områder. Vi har tidligere spilt inn forslag til hvilke bygninger vi vurderer bør gis et juridisk vern i vårt forslag til verneplan for Harstad sentrum. Planbeskrivelsen pkt 6.9.1 og 6 temarapporten pkt 6 omtaler etablering av nye hensynssoner som BO. Vi kan ikke finne dette formålet på plankartet eller i bestemmelsene.</li><li>7 Flytting av bygninger. Vi er ikke enig i at Gammelbrygga og Steinaværbygga (utenfor kommunedelplanen) flyttes til egnet sted langs havnepromenaden. Hvis Gammelbrygga rives eller flyttes, er siste rest av denne byhistorien borte for alltid. Området utenfor bør også fortsatt være et offentlig rom mellom kaia og den historiske bygningen. Flytting må være absolutt siste løsning fremfor riving.</li><li>8. Harstad sentrum er en av to byer i Troms som er tatt inn i det nasjonale registeret over byer med særlig store historiske verdier som har betydning for forståelsen av byutvikling i Norge (NB!-registeret). Vi ber om at de tre NB-områdene i sin helhet avsettes som hensynssone c) vern av kulturmiljø, med retningslinjer om hvilke føringer som skal gjelde innenfor de ulike</li></ol>
--



	<p>hensynssonene.</p> <p>9. Havnefronten i Harstad har stor betydning både lokalt og regionalt, både som et av de viktigste trafikknutepunktene i regionen, men også som en forutsetning for utviklingen av Harstad som by. Et særlig vesentlig element er piren, som er utformet som en smal utstikker med det rektangulært utformede havnebygget. Havnebygget er plassert slik at de to konstruksjonens retningsdannelser gjensidig forsterker hverandre. Pirstrukturen er et viktig fortellende element i historien om Harstad som havne- og sjøfartsby.</p> <p>Av de to fremlagte forslagene er det helt klart at alternativ 2 best ivaretar disse nasjonale kulturhistoriske interessene i området. <b>Vi anmoder på det sterkeste om at alternativ 2 legges til grunn for det videre arbeidet.</b></p> <p>Det er positivt at sjøen trekkes inn mot sentrum og vi ber om at ny bebyggelse reduseres til det minimale. Alternativ 1 med stor utfylling i sjøen danner en situasjon der det markante havnebygget blir liggende med sjø kun på en side og vil miste sin viktige visuelle posisjon i havneområdet. Alternativ 1 legger dessuten til rette for en massiv utbygging på utfylt område som vil sperre for sentrums kontakt med sjøen. <b>Vi vil sterkt fraråde at alternativ 1 videreføres.</b> Konsekvensutredningen konkluderer også med store negative konsekvenser for alternativ 1.</p> <p>10. Skipsverftsområdet. Det er svært uklart i planen hva som egentlig er intensjonen i utviklingen av dette området. Vi forutsetter at den verneverdige bebyggelsen i felt B/F/N1_F gis et vern og at slippen i felt F/N2_F bevares som et grøntanlegg. Vi forutsetter at det i området F/N2_F ikke oppføres en langsgående 5.etasjer bebyggelse slik plankartet ser ut til å kunne åpne for.</p> <p>11. Holstneset. I konsekvensutredningen fremgår det at verdifullt kulturmiljø berøres ved utbygging av felt B_F2. Vi ber derfor om at dette området ikke bygges ut, men at Holstbrygga istandsettes som den meget spesielle brygga den er og gis et vern.</p> <p>12. Hensynssone c) H 550_7 (hensyn landskap) går gjennom utbyggingsområde BS_F3. I bestemmelsene pkt. 7.1. Her er intensjonen i bestemmelsene og faktiske forhold på plankartet etter vår vurdering ikke i samsvar.</p> <p>13. Plankrav. Vi stiller oss undrende til at det ikke er stilt plankrav til alle nye utbyggingsområder</p> <p>14. Riving. Vi mener det er uheldig at kommunedelplanen har klarere bestemmelser og retningslinjer for riving enn det er for vern. Vi ber om at fellesbestemmelsen 3.1.5 endres til kun å omfatte parkering på ledig areal.</p> <p>15. Stien langs sjøen. Planbeskrivelsen kap.6 omtaler bl.a. sjøfronten, byrom og rekreasjon og påpeker at prosjektet stien langs sjøen kan legge til rette for gode kvaliteter. Etter vår vurdering er det viktig med et mangfold av opplevelser. En vandring forbi Gammelbrygga, det eneste eldre bryggehuset i sentrum, er en viktig historisk opplevelse.</p> <p>16. Utbygging i sentrum. Karakteristisk for Harstad er den åpne byen der alle gløtt, siktsoner og siktlinjer ut og inn gir byen et særpreg. Sentrum med bebyggelsen bakover må ikke stenges inne med store høye volum slik at byen mister kontakt med sjøen.</p> <p><b>Vi vil sterkt anmode om at plankart og bestemmelser revideres og at kommunedelplanen i sin helhet legges ut til nytt offentlig ettersyn.</b></p> <p><b>TIL PLANEN SOM HELHET</b></p>
--	--



	<p>Det foreligger nå et planforslag med 2 alternative løsninger for havneutbygging – en sentral del av planområdet. Ferdig plan må ha valgt en løsning for dette området. I vår uttalelse peker vi på flere forhold som krever videre bearbeiding og kvalitetssikring slik at planens juridiske elementer – kart og bestemmelser – ivaretar intensjonene og målsettingene med planen.</p> <p><b>Vi vil på denne bakgrunn anta at det vil være svært aktuelt med 2. gangs offentlig ettersyn med et planalternativ, etter at revisjon av kart og bestemmelser er gjennomført</b></p> <p><i>Plangrepet – planbeskrivelsen</i></p> <p>Troms fylkeskommune mener man i planbeskrivelsen på en god måte presenterer dagens situasjon – og de kvaliteter man vil ta vare på og videreutvikle. Man er tydelig på utfordringer og utviklingsmuligheter.</p> <p>Kommunen har utredet to alternativer for havneløsning. Vi vil berømme aktørene i Harstad for grundig bearbeiding av dette temaet både når det gjelder byplanmessig grep og økonomisk gjennomføring (realisme og tidsperspektiv). Konsekvensene for de ulike løsningene, satt opp mot målsetningene i planen, er klart framstilt.</p> <p>Jfr. pkt. 8. og 9. under kulturminner og kulturmiljø er fylkeskommunens anbefaling her klart at man tar utgangspunkt i alternativ 2 i det videre arbeid. Jfr. merknad under samferdsel, vil parkering på Larsneset som vist i alternativ 1 motarbeide intensjonene i sentrumsplanen om å redusere trafikken gjennom sentrum.</p> <p>Det blir en utfordring om de ulike delene av sentrum ytterligere må konkurrere innbyrdes om etableringer (planbeskrivelsen kap 1.1, 3.5, 3.6). Vi har forståelse for behovet for havneutvikling, samt at det vil være gunstig å kunne benytte mest mulig av massene fra tunneldrifta direkte til nyttige tiltak.</p> <p><b>Troms fylkeskommune støtter likevel konklusjonen i KU og anbefaling i planbeskrivelsen om at løsningen i sentrale havneområde velges med utgangspunkt i alternativ 2.</b></p>
	<p><b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b></p> <p>Innsigelsene tas til følge. Sjøaralene endres. Det avsettes get arealformål til kollektivknutepunkt ved Havnebygget.</p> <p>Valg av trase for trafikk er vedtatt av kommunestyret. Øvrige merknader til samferdsel tas til orientering og må følges opp i detaljplaner og tiltaksplaner.</p> <p>Kulturminner: Punktene om ivaretagelse av kulturminner og kulturmiljø ved bruk av hensynssoner tas til følge. Noe er utenfor planens virkeområde og dette følges ikke opp (steinaværbrygga, reguleringsplan for HSI verftsområdet.</p> <p>Øvrige merkander tas til orientering.</p>

41)	<b>Byen Harstads venner</b>
<b>Byen Harstads venner</b>	<p><b>Rutebilkvartalet</b> BHV mener at hele Rutebilkvartalet må legges ut til torgområde med muligheter for etablering av de byrom med aktiviteter/ møteplasser/parker/grøntareale, r jfr. planbeskrivelsen, og side 40 i KP.</p> <p><b>Ottar Håløygs plass og Gammelbrygga.</b> Byen Harstads Venner (BHV) arbeider for ikke å bygge ned den mest betydelige</p>



	<p>delen av plassen med en ruvende boligblokk som også vil kaste skygge i gjestehavna.</p> <p>Gjenbruk av dette gamle sjøhuset kan være servering, turistinformasjon, Destinasjon Harstad, betjening av gjestehavna, starten på et bymuseum, utstilling av «fuglesamlinga» fra Bjarkøy som er et ornitologisk mesterverk og en attraksjon som vil være økonomisk selvberende.</p> <p><b>Reguleringsplaner.</b> Forslaget til sentrumsplan (KDP) krever reguleringsplan kun for noen få kvartaler i byen. Det vil si at byens befolkning ikke får mulighet til innflytelse ut over den som øves i sammenheng med pågående høring til KDP.</p> <p><b>Harstad havn. (Viser til vedlagte bilder):</b></p> <p>BHV anbefaler:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bruk alternativet fra kommunen men ta bort kaitillegget i vinkel med Larsneskaia.</li> <li>• Legg til rette for skjermet tillegg for hurtigbåtene til kai 2 der det allerede tilfredsstillende venterom for passasjerene.</li> <li>• Hent ideer fra «Lille Venezia» som Kanalen, Holmen eller annen markering som trivselsskapende elementer.</li> </ul> <p><b>Trafikk og næringsutvikling.</b> Oppsummert: «Det legges opp til for store næringsutbygninger som vil generer for mye trafikk inn i sentrum.</p> <p>BHV stiller spørsmål om hvorfor det ikke er beregnet utbyggingsareal for alle sonene i KDP, og hvorfor det ikke er beregnet hvor mye trafikk dette vil utgjøre, samt hvilke konsekvenser samlet utbygging vil ha for trafikken i sentrum?</p> <p>Spleiselaget kommunen/fylket/staten gjennomfører nå Harstadpakken, med investeringer i tunell, rundkjøringer, kollektivtrafikk, gang -og sykkelveger, for å redusere trafikken i sentrum og samtidig øke framkommeligheten. Så legger kommunen i KDP med plankart opp til en formidabel vekst som gir mer økt trafikk. BHV mener dette ikke er riktig retning og ikke en sunn, god, miljømessig og samfunnsøkonomisk utvikling for sentrum</p>
	<p><b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b></p>
	<p>Rutebilkvartalet: Merknaden tas ikke til følge. Deler av Torvet må tillates bebygd.</p> <p>Ottar Håløygsplass og gammelbrygga: Gammelbrygga avsettes som hensynssone og skal bevares. Ottar Håløygsplass er avsatt til park.</p>

42)	<p><b>Marit Elisabeth Harr &amp; Tore Amund Svånå</b> <b>Marineveien 1</b></p>
Marit Elisabeth Harr & Tore Amund Svånå Marineveien 1	<p><b>UTTALELSER OG MERKNADER TIL PLANFORSLAG FOR SENTRUMSPAN I HARSTAD KOMMUNE, KNYTTET TIL FORSLAG OM OMREGULERING AV GNR. 57 BNR. 1399 (BSIN GYM / A:RT GYM)</b></p>
	<p><b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b></p>
	<p>Merknaden omhandler arealer som inngår i nylig vedtatt reguleringsplan og tas til orientering.</p>



43)	<b>Fortidsminneforeningen</b>
<b>Fortidsminneforeningen</b>	<p><b>Generelt om presentasjonen av kommunedelplanen</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Planen har et høyt detaljnivå, store deler av planen finnes i kartmaterialet og i planbestemmelsene uten at det er løftet frem i resten av teksten.</li><li>• Det foreliggende kartmaterialet er ikke oppdatert når det gjelder verneverdige bygninger og kulturmiljø.</li><li>• Ikke samsvar mellom de ulike kartene som brukes i planen. Forskjellige utvalg har utarbeidet sine kartgrunnlag, og få av disse er samkjørt kartmessig. Dermed oppstår det en rekke motsigelser i planen.</li><li>• Områder som på noen kart er markert som verneverdig, er på andre områder merket potensiell næringsutvikling/fortetting. To av mange eksempler på dette er NB området ved Kaarbø mekaniske og området ved Gammelbrygga.</li><li>• De to kartene med alternativ 1 og 2 for havnen viser dette med tydelighet. Kartene sier også noe om resten av sentrumsplanen. Her er en rekke koder som viser til nye planbestemmelsene påført kartene (uten at de samsvarer med planen)</li><li>• Det er vesentlige avvik omkring fremstilling av kommunedelplanen som skal være en overordnet plan og argumentasjon som fremføres i pågående reguleringsaker</li></ul> <p><b>Fremstillingen av planmaterialet er så mangelfullt at planprosessen bør utsettes.</b></p> <p><b>Konklusjon:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Fortidsminneforeningen vil på det sterkeste tilråde at de vesentlige manglene i plandokumentet med planbestemmelser og kartmateriale rettes opp og at kommunedelplanen <b>derved utsettes og sendes ut til ny høring</b></li><li>2. Forslaget til kommunedelplan inneholder ikke en liste over verneverdige bygninger. Om dette ikke blir utarbeidet vil verneverdige bygninger og bygningsmiljø nå være mer truet enn før utarbeidelsen av planen. I kommunedelplanen kan det se ut som om vern av en del bygninger er opphevet (f. eks i NB området ved Kaarbø mekaniske verksted).</li><li>3. Det er gledelig at kommunen nå vil vedta å utarbeide en verneplan for sone 6 og fortidsminneforeningen forventer at man vil følge dette opp med tidsplan for arbeidet.</li></ol> <p>Det er imidlertid en rekke andre verneverdige bygg i andre deler av byen som trenger å omtales.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>4. Alternativ 1 sitt forslag til massiv havneutbygging vil forstyrre siktlinjer i mye større grad enn kommuneadministrasjonens forslag alternativ 2. Alternativ 1 ivaretar heller ikke kulturmiljøer og vernede områder på en god måte.</li></ol> <p>Vi tilråder derfor at alternativ 2 velges som et utgangspunkt og at man går i dialog med forslaget om havneutbygging som kom fra Unge Voksne.</p> <hr/> <p><b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. planens kal legges ut til nytt offentlig ettersyn.</li><li>2. tas ikke til følge. Ivaretas gjennom hensynssoner og reguleringsplanprosesser.</li><li>3. Sentrumsplanen inneholder ikke verneplan. Forslag til verneplan fra 2007 ligger til grunn for utforming av planen. Verneplan må følges opp gjennom handlingsdel.</li><li>4: Alternativ 2 er vedtatt av kommunestyret.</li></ol>



<b>44)</b>	<b>Råd for funksjonshemmede</b>
<b>Råd for funksjonshemmede</b>	<p>Råd for funksjonshemmede ber kommunen legge til rette slik at universell utforming blir bedre ivaretatt når det gjelder adgang til hurtigbåtene som legger til ved Harstad havn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Underlaget frem til båtene må stabiliseres</li> <li>- Fastskrudde benker monteres nært landgangen</li> </ul>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<i>Merknadene tas til orientering og skal videre behandling i planprosess og legges ut på nytt offentlig ettersyn. Se og i sammenheng med innsigelse Troms fylkeskommune merkandsnr:40</i>
<b>45)</b>	<b>Madsen Eiendom AS</b>
<b>Madsen Eiendom AS</b>	<p>Undertegnede representerer et kaianlegg med marina i Harstad Hamn. Vårt kaianlegg, 61/445, er i sentrumsplanen merket som grønt/ lekeareal.</p> <p>Beboerne i området trenger ikke lekeplasser tilknyttet området. De trenger flere parkeringsplasser og båtplasser i området, og eksisterende bedrifter trenger området for videre utvikling og for å kunne beholde arbeidsplassene i området.</p> <p>Vårt kaianlegg må ha adkomst til vei.</p> <p>Madsen Eiendom AS ønsker å kjøpe/feste tilhørende grunn til kaien for sin fremtidige virksomhet i Harstad Hamn.</p> <p>Vårt firma er også positiv til å se på en mulig forlengelse av eksisterende kai mot vest hvor vi kan gjøre en videre utfylling/bygging dersom det skulle være interesse av det fra kommunens side.</p>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<i>Utfyllingsarealet inngår i nylig vedtatt reguleringsplan og ivaretas i denne.</i>
<b>46)</b>	<b>Fellesforbundets verkstedklubb v/Hamek AS</b>
<b>Madsen Eiendom AS</b>	<p>Planen tar i liten grad tilstrekkelig hensyn til behov for atkomst til verkstedet og området rundt tørrdokka. Lite arealer igjen som ivaretar verftets fremtidige behov.</p> <p>For lite parkeringsplasser i nærhet til verftet.</p> <p>Ulemper fra støy ikke tilstrekkelig ivaretatt.</p>
	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<i>Merknadene er ivaretatt gjennom egne reguleringsplanprosesser. Holstneset vedtatt våren 2016 og HSI er under utarbeidelse, atkomst og parkering løses her.</i>
<b>47)</b>	<b>VIT AS på vegne av Katolske kirke</b>
<b>Madsen Eiendom AS</b>	<p>Det bes om at hensynssone «bevaringsverdig kulturmiljø» tas ut av planen for Skolegata 4.</p> <p>Eiendommene 61/146 og 61/149 bes avsatt til kombinert formål: Almennyttig formål(kirke)/bolig/kontor/tjenesteyting.</p>



	<b>Rådmannens kommentarer og vurderinger</b>
	<i>Hensynssonen opprettholdes i planen. Formålet endres iht. merknaden</i>



