



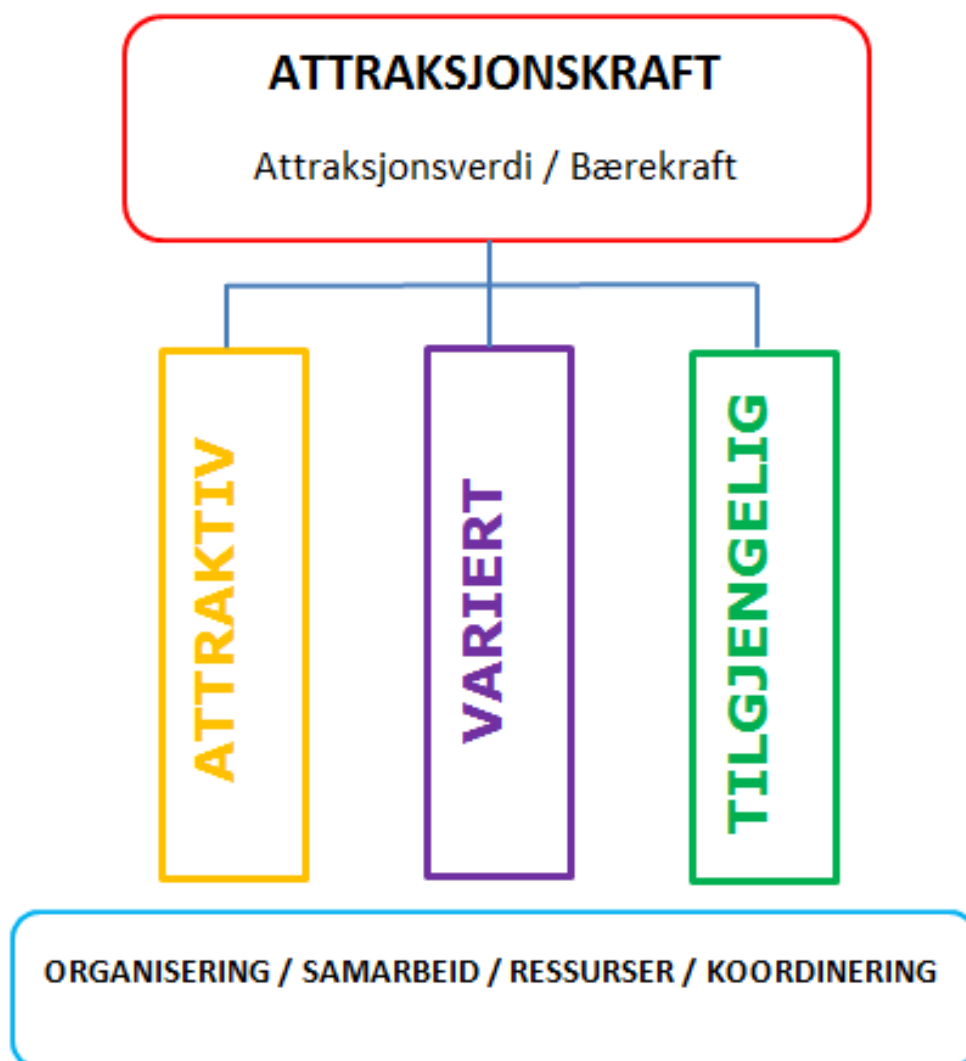
Harstad kommune

Attraktiv hele livet

## Kommunedelplan for Harstad sentrum Planbeskrivelse

Høringsutkast. 23.04.2015

«Byutvikling Harstad – attraksjonskraft for vekst»





# INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1.</b>	<b>INNLEDNING</b>	<b>5</b>
1.1.	Bakgrunn	6
1.2.	Formål med planarbeidet	7
1.3.	Målsetninger og oppbygning av plan	7
1.4.	Plantema, faggrupper og utredninger	9
1.5.	Områdeplan Harstad havn / Larsneset – to planforslag til sentrumshavn	10
1.6.	Oppfølging av virkemidler og tiltak i planen	11
<b>2.</b>	<b>PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER</b>	<b>11</b>
2.1.	Nasjonale føringer	11
2.2.	Regionale føringer	11
2.3.	Kommunale planer og føringer	12
<b>3.</b>	<b>HARSTAD SENTRUM I DAG</b>	<b>13</b>
3.1.	Beliggenhet og planavgrensning	13
3.2.	Grunnlag for ny plan	14
3.3.	Demografisk utvikling og befolkningsvekst	14
3.4.	Utfordringer og muligheter	15
3.5.	Utfordringer i Harstad sentrum i dag	15
3.6.	Harstad sentrums fortrinn, egenskaper og ressurser	17
<b>4.</b>	<b>MÅL FOR BYUTVIKLING</b>	<b>18</b>
4.1.	Attraksjonskraft i byutvikling	18
4.2.	Strategi for byutvikling	20
<b>5.</b>	<b>TEMAER I PLANARBEIDET</b>	<b>22</b>
5.1.	Kunnskapsgrunnlag	22
5.2.	Stedsanalyse	23
5.3.	Konsekvensutredninger	25
<b>6.</b>	<b>PLANTEMA OG PLANFORSLAG</b>	<b>26</b>
6.1.	Folkehelse	26
6.2.	Boligstruktur	27
6.3.	Næringsutvikling – sentrumsformål	32
6.4.	Samferdsel	41
6.5.	Havneløsning	55

6.6.	Sjøfronten	71
6.7.	Byrom og rekreasjon	72
6.8.	Kulturminner- og miljøer	78
6.9.	Miljø og samfunnssikkerhet	86
6.10.	Universell utforming	90
6.11.	Teknisk infrastruktur	92
<b>7.</b>	<b>VIRKEMIDLEPLAN FOR GJENNOMFØRING</b>	<b>93</b>
7.1.	ORGANISASJON OG VIRKEMIDDELBRUK	93
7.2.	PRIORITERTE VIRKEMIDLER OG OPPFØLGENDE OPPGAVER	95

## **VEDLEGG:**

1. Planbestemmelser
2. Plankart, alternativ 1
3. Plankart, alternativ 2
4. ROS-analyse
5. Konsekvensutredning av nye og vesentlig endrede utbyggingsområder

Øvrige vedlegg, temakart og analyser:

<http://www.harstad.kommune.no/rapporter-og-dokumenter.178197.no.html>



## 1. INNLEDNING

For første gang på lang tid får Harstad sentrum en helhetlig plan for utviklingen av sentrum. En kommunedelplan for sentrum skal synliggjøre potensialet for vekst og byutvikling og peke på strategi og utviklingshastighet. Planen skal ha sin virkning gjennom planperioden 2015-2025 – 10 år. Strategiene som legges i plan skal ha et siktemål å legge til rette for en utvikling i et 20 – 50 års perspektiv. Derfor er det nå viktig at Harstad by planlegger langsiktig, bygger videre på eksisterende forutsetninger og gradvis utvikler sentrum slik at man unngår å etablere irreversible løsninger som kan få utilsiktede konsekvenser langt ut over planperioden.

Selv om den overordnede strategi er en langsiktig og gradvis utvikling, er Harstad by og vår nye sentrumsplan i en særstilling. Sentrum står overfor flere store utviklingsprosjekter i årene som kommer. Det vil derfor være viktig for kommunen å sikre en helhetlig utvikling og koordinering av Harstad sentrum med en tett kobling til andre utviklingsprosjekter i kommunen.

Mange av tiltakene det legges til rette for er i oppstartsfasen og med tidenes største infrastrukturtiltak gjennom veipakke Harstad, vil byen og sentrum få en mulighet for byutvikling få sentrumsplaner er forunt å bygge på. Sentrumsplanen må derfor ta de riktige grep og valg og tidlig bidra til at tiltak blir fulgt opp og gjennomført slik at vi holder byen i flytsonen gjennom den store utbyggingsperioden vi nå skal gjennom.

Sentrumsplanen er utarbeidet for å møte den pågående utviklingen Harstad er inne i på en god måte. Sentrumsplanen blir verktøyet som skal sørge for at byen, næringsliv og befolkning kan høste ringvirkningene på best mulig måte de neste ti år. Den skal sørge for at etableringene som nå kommer i Harstad skal gi sentrum og byen for øvrig et løft og det grunnlag vi trenger for å drive gjennom en offensiv og effektiv byutvikling med store synlige resultater gjennom planperioden.

Investeringene som nå gjøres i Harstad og sentrum vil initiere en utviklingsprosess som sentrumsplanen må ligge i forkant av.

Etter samarbeidsmøte i erfaringsprosjektet mellom Stavanger kommune og Harstad kommune ble det etablert kontakt mellom planledelsen i begge kommuner. Stavanger og Harstad har hatt parallelle løp med hver sin sentrumsplan og det har vært utveksling av erfaring og ideer. Stavanger ligger noen måneder foran Harstad og la sin plan ut til høring november 2014. Det er særlig strategidelen og kommunikasjonsbiten vi har hentet erfaringer fra og latt oss inspirere av framgangsmåten til Stavanger. Det har vært til stor nytte med en slik erfaringsutveksling og til tross for dels ulik oppbygging av plan og problemstillinger og ikke minst størrelsen på byene er det overraskende mange likheter.



## 1.1. Bakgrunn

I kommuneplanens samfunnsdel 2009-2025 skisseres mulighetene for **å skape et bysentrum som fremstår som levende og attraktivt, og som kan gi bærekraftig befolkningsvekst for Harstad**. I handlingsplanen ble det som prioritert tiltak vedtatt å utarbeide en helhetlig sentrumsplan. I kommunal planstrategi 2012-2015 og virksomhetsplan 2013-2016 er dette tiltaket fulgt opp, med sikte på ferdig utarbeidet plan innen utgangen av 2014.

Harstad kommune inviterte i 2011 til åpen idekonkurranse for Harstad sentrum. Målet med konkurransen var at vinnerforslaget skulle legges til grunn for sentrumsplanen.

Juryen konkluderte med delt 2. plass til to konkurranseutkast:

- Innblikk – Utsyn
- Perlebåndet langs kysten

3. plassen gikk til

- NU DA

Årsaken til at det ikke ble utdelt noen 1. plass var at ingen av bidragene inneholdt et vidt nok spekter av idéer og løsninger til å basere sentrumsplanarbeidet på bare ett av dem. Til sammen inneholder disse utkastene elementer som er tatt med videre i arbeidet med kommunedelplan for sentrum. Særlig forhold ved sjøfronten, kulturmiljø og kulturminner og en mer effektiv arealbruk er elementer som er vektlagt.

Det formelle planarbeidet hadde oppstart med planvarsel og planprogram høsten 2013. Gjennom 2013 og første halvdel av 2014 ble det jobbet tett med medvirkningsprosesser og arbeidsgrupper i tillegg til merknadsbehandling til planvarsel med siktemål om endelig vedtak av plan høsten 2014.

Da Harstad kommune gjorde opp status i planarbeidet for sentrumsplan i mai 2014, innså planledelsen at flere store enkeltelementer i planen ikke var tilstrekkelig avklart. Det var bl.a. helt nødvendig å ta et samlet grep og samordne påbegynte reguleringsplaner for Harstad havn og Larsneset tettere med Sentrumsplanarbeidet. Det ble da bestemt av Planutvalget at denne sentrale delen av Harstad sentrum, Harstad havn og Larsneset måtte planlegges som en områdeplan, underlagt sentrumsplanen.

I tillegg har 2014 vært en periode med store endringer i, og like utenfor Harstad sentrum. Omregulering av Harstad skipsindustri (HSI) sine arealer i sentrum med Kaarbøverftet/HAMEK, fra industriformål til næringsformål er et tiltak i kraft av sin størrelse og omfang som krever grundig behandling og sammenkobling med sentrumsplan. Videre avgjørelse om å flytte Statoil fra Medkila til HSI sine nye næringsarealer har ytterlig aktualisert den pågående transformasjonsprosessen. I tillegg er det gjort vedtak om utvidelse av Sjøkanten senter like sør av plangrense til sentrumsplan. Samlet er disse etableringene utfordringer som sentrumsplan må ta et tydelig grep på og sikre at disse etableringene kan tilføre positiv ringvirkning mot de



sentrale delene av sentrum. I tillegg påvirker etableringene samlet markedsgrunnlaget for andre planlagte tiltak i sentrum.

I lys av den nye situasjon ble det sommeren 2014 bestemt at sentrumspan skulle utsette endelig behandling med et halvt år og ta sikte på endelig sluttbehandling sommeren 2015.

## 1.2. Formål med planarbeidet

Målet er at kommunedelplan for Harstad sentrum 2015-2025 skal være et verktøy for god utvikling i Harstad sentrum. Sentrumspanen skal operasjonalisere og konkretiserer sentrumsvisjonen om ønsket utvikling fra vedtatt kommuneplan. Den er utarbeidet med mål om å være overordnet nok til å sikre sammenheng mellom viktige funksjoner i byen, men med detaljerte nok bestemmelser til å være et styringsverktøy for detaljplanlegging og byggesaksbehandling.

For å nå målet om å skape en mer levende og attraktiv by, har arbeidet med sentrumspanen hatt som mål å legge til rette for å sikre sentrum en god boligstruktur, et mangfold av arbeidsplasser, levende fasader, et variert utvalg av butikker og kaféer, effektiv samferdsel og trygg fremkommelighet, utnytte potensialet i sjøfronten, tilrettelegge rekreasjonsområder med fokus på bruk året rundt, og med alle mulighetene man nå har til å utvikle og fornye; også ta vare på det historiske som identitetsskapende.

Gjennom planprosessen er det etablert en tett og god dialog med private sentrumsaktører og utbyggingsprosjekter. Dette for å oppnå et felles eierskap til planen og gjensidig forståelse av hverandres roller når planen skal gjennomføres. Det fremheves i planforslaget her at dialog og samarbeid videreføres og resulterer i konkrete tiltak for videre offentlig/privat samarbeid som grep for aktiv byutvikling.

## 1.3. Målsetninger og oppbygning av plan

Utgangspunktet for en positiv byutvikling er at sentrum tiltrekker seg mennesker. Hva som skal til for at sentrum tiltrekker seg mennesker og aktivitet har vi valgt å uttrykke som **attraksjonskraft**.

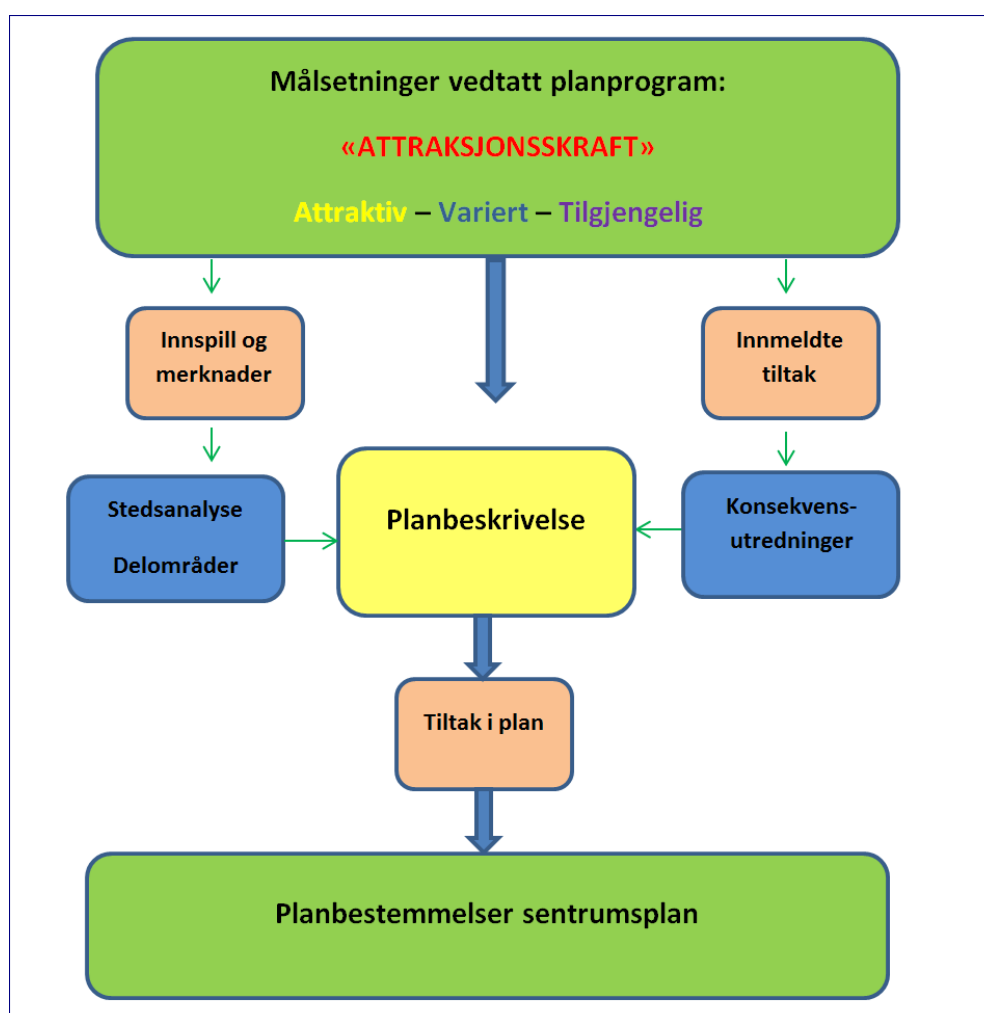
For å beskrive struktur og oppbygning av kommunedelplan for sentrum vil vi først gå tilbake til målsetninger i planarbeidet.

Rådmannen har valgt å bygge opp planbeskrivelsen (dette dokument) med utgangspunkt i målsetningene i sentrumspan. Målsetningene skal danne en rød tråd gjennom hele planbeskrivelsen. Til å analysere og konsekvensutrede måloppnåelsen i sentrumspan er det definert tre sentrale målindikatorer:



**Målsetninger / indikator definerer attraksjonskraft:**

- **Attraktiv**
  - Trivelig å oppholde seg i, bo i og arbeide i. Skape en mer levende og attraktiv by. Attraktiv å drive næring i. Levende fasader, et variert utvalg av butikker og kaféer
- **Variert**
  - Mangfold av tilbud, brukere, og tilbydere. Å utvikle og fornye; og samtidig ta vare på det historiske som identitetsskapende.
- **Tilgjengelig**
  - Enkelt å komme seg til, fra og mellom, både til fots med sykkel og buss og bil. Effektiv samferdsel og trygg fremkommelighet, utnytte potensialet i sjøfronten, tilrettelegge rekreasjonsområder med fokus på bruk året rundt.



Figur 1. Målsetninger og oppbygning av plan. Målsetninger definert med måleindikatorer.





## 1.4. Plantema, faggrupper og utredninger

### Analyser og kunnskapsgrunnlag

Planprogrammet for planarbeidet ble fastsatt i kommunestyret 19.09.2013. I dette dokumentet beskrives og vurderes en rekke utredningsspørsmål og plantema som er lagt til grunn for planprosessen. Til sammen er det 10 plantema som skal beskrive dagens situasjon. Plantemaene skal synliggjøre utfordringer og utviklingspotensial og til slutt gi forslag til tiltak for oppfyllelsen og gjennomføring av målsetninger i sentrumspan.

Følgende plantema er lagt til grunn i arbeidet:

1. Folkehelse
2. Boligstruktur
3. Næringsutvikling-sentrumsformål
4. Samferdsel
5. Sjøfronten
6. Byrom og rekreasjon
7. Kulturminner og kulturmiljø
8. Miljø og samfunnssikkerhet
9. Universell utforming
10. Teknisk infrastruktur

Temaene er behandlet gjennom arbeid i faggrupper, analyser og kartlegginger i forskjellig nivå og detaljeringsgrad. En del av temaene er overlappende og vil gå igjen i flere av temautredningene og ha innvirkning mot hverandre. Et eksempel er folkehelse og universell utforming som virker inn mot de mer overbyggende tema som samferdsel og byrom og rekreasjon. Med dette utgangspunkt er det gjort en utvelgelse av de mest sentrale fagtema for en mer inngående studie og analyse gjennom faggruppearbeidet, temakartleggingene og stedsanalyse.

Som følge av at sentrumspan legger ut to forslag til ny sentrumshavn og pågående områderegulering (se 1.5) er havneløsning beskrevet som eget plantema kap 6.5.

Til faggruppearbeidet ble det gjort et utvalg på fem av plantemaene og det ble nedsatt fem arbeidsgrupper:

Arbeidsgrupper og rapportering:

- **Næringsutvikling**
- **Samferdsel**
- **Byrom og utforming**
- **Miljø og samfunnssikkerhet**
- **Boligstruktur**

Gruppene ble ledet av fagledere fra Harstad kommune, og besto ellers av eksterne fagpersoner, representanter for gårdeierne, næringsforeningen og politikere fra råd og



utvalg. Mandatet til gruppene var å bistå ekstern konsulent i kartleggingsarbeidet (*stedsanalysen*), samt å komme med anbefalinger innen sine fagområder.

Gruppene utredet temaene, kom med innspill generelt, utredet forslag til tiltak i handlingsplanen, fremmet forslag til planbestemmelser og forholdt seg til høringsinnspill.

Parallelt med dette arbeidet ble det gjennomført en kartlegging av dagens situasjon for følgende plantema. Disse er presentert med egne temakart under de respektive kapitler:

- 1. Næringsutvikling og sentrumsformål**
- 2. Samferdsel**
- 3. Byrom og rekreasjon**
- 4. Boligstruktur**
- 5. Historisk utvikling og dagens vern**

I tillegg er det gjennomført detaljerte temautredninger i forbindelse med kommuneplanens arealdel og områdeplan for Harstad havn. Disse temautredningene legges som vedlegg til sentrumsplanen og er data- og kunnskapsgrunnlag for sammenstilling og vurdering av tiltakenes omfang og konsekvens i temarapport; «Kommunedelplan for Harstad sentrum – konsekvensutredninger» (vedlegg 5).

#### **Temautredninger:**

- Handelsanalyse (arealdelplan)
- Boliganalyse (arealdelplan)
- Støyrapport (arealdelplan)
- Næringsanalyse (områdeplan)
- Bylandskap og byrom (områdeplan)
- 3D og volumstudie (områdeplan)
- Kulturminner og kulturmiljø (områdeplan)
- Havnetrafikk (områdeplan)

For detaljert metodebeskrivelse, se vedlegg 5 «Kommunedelplan for Harstad sentrum – konsekvensutredninger.»

Alle temautredninger, rapporter fra arbeidsgruppene, forhåndsuttalelser, innspill og merknader er tilgjengelig på:

<http://www.harstad.kommune.no/rapporter-og-dokumenter.178197.no.html>

### **1.5. Områdeplan Harstad havn / Larsneset – to planforslag til sentrumshavn**

Da Harstad kommune gjorde opp status i planarbeidet for sentrumsplan i mai 2014, innså rådmannen at flere store enkeltelementer i planen ikke var tilstrekkelig avklart. Det var bl.a. helt nødvendig å ta et samlet grep og samordne påbegynte reguleringsplaner for Harstad havn og Larsneset tettere med Sentrumsplanarbeidet.

Det ble da bestemt av Planutvalget at denne mest sentrale delen av Harstad sentrum, Harstad havn og Larsneset måtte planlegges som en områdeplan, underlagt sentrumsplanen. Formålet er å sikre en effektiv framdrift og unngå flere parallelle og kostbare utredningsalternativer og prosesser. Samtidig skal man ved ferdigstilling kunne gå direkte til byggeplan / rammesøknad. Dette kan en kommune kreve når



utbyggingsprosjekter fremmes samtidig med en overordnet kommunedelplan som sentrumspanen (§11-8 pkt 1 og § 12-2 Pbl).

Gjennom pågående utredningsprosess og vurdering av alternativer til havneløsning har rådmann og Harstad havn ikke lyktes i å komme frem til en omforent løsning. Rådmann valgte etter dialog med styringsgruppen for sentrumspan derfor i mars 2015 at sentrumspan skal legges ut til høring med to planforslag til havneløsning (se kap 6.5 ).

## 1.6. Oppfølging av virkemidler og tiltak i planen

Kommunedelplanen for sentrum kan bli et viktig løft for Harstad ved å avklare nye muligheter, men den vil samtidig kreve et betydelig oppfølgingsarbeid.

Det anbefales derfor at det igangsettes en utredning om videreutvikling av det offentlig-private sentrumssamarbeidet. Det vil være ønskelig å gjennomføre denne utredningen i nært samarbeid med nærings- og utbyggingsaktører i sentrum (se kap 7). Også andre aktører bør bli trukket inn i arbeidet. Harstad kommune vil i arbeid med ny næringsplan ha mange områder som sammenfaller med strategiene prioritert i denne kommunedelplanen.

Utredningen skal klarlegge hvilke oppgaver som skal ivaretas gjennom samarbeidet, hvordan kommunen organiserer sin oppfølging av planen, samlet ressursbehov og anbefalt fordeling mellom kommunen og private aktører. Utredningen med rådmannens anbefaling legges fram som egen sak samtidig med ny næringsplan høsten 2015. (se og kap 7 for beskrivelse av mulige tema i utredning)

## 2. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

Sentrumspanen bygger på en rekke føringer gitt i overordnede planverk, lovverk og retningslinjer. Her gis en oppsummering av de mest sentrale nasjonale, regionale og kommunale føringene. Listen er ikke uttømmende.

### 2.1. Nasjonale føringer

- Plan- og bygningsloven
- Nasjonale forventinger til regional og kommunal planlegging
- Rikspolitiske bestemmelser for kjøpesenter
- Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for barn- og unge i planlegging
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene
- Forskrift om konsekvensutredninger
- Riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden og NB-registeret.
- T-1442 Retningslinje om behandling av støy i arealplanlegging

### 2.2. Regionale føringer

- Fylkesplan for Troms
- Fylkesdelplan for kjøpesenter



- Kulturarvplan for Troms
- Strategi for næringsutvikling i Troms, herunder:
  - Strategi for petroleum
  - Strategi for reiseliv
  - Strategi for havbruk
- Regional transportplan
- Regional planstrategi Troms 2012-2015, med prioriterte planoppgaver for perioden 2012-2015 (kan legges til grunn dersom de bli vedtatt før sentrumspanen), herunder:
  - Regional plan for folkehelse
  - Regional plan for idrett og anlegg for idrett og fysisk aktivitet
  - Regional plan for handel og service i Troms
  - Interkommunalt samarbeid: Prosjekt Kystzoneplanlegging i kommunene i Midt- og Sør-Troms.

### **2.3. Kommunale planer og føringer**

- Kommunal planstrategi 2012-2015
- Kommuneplanens samfunnsdel 2009-2025
- Kommuneplanens arealdel (2010)
- Virksomhetsplan 2013-2016
- Næringsplan 2009-2013
- Energi- og klimaplan 2010-2013
- Miljø- og klimaplan 2008 -2011
- Harstadpakken
- Trafikksikkerhetsplan 2010-2013
- Trygg og tilgjengelig - Handlingsplan for skadeforebygging og sikkerhet
- Beredskapsplan 2011
- Hovedplan for vann og avløp
- Plan for fysisk aktivitet og naturopplevelse 2010-2013
- «Ved unge krefter» - strategi for oppvekst 2011-2014
- Boligsosial handlingsplan 2008-2011
- Plan for folkehelse og helsefremmede arbeid
- Strategiplan for Harstad Havn
- Gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet

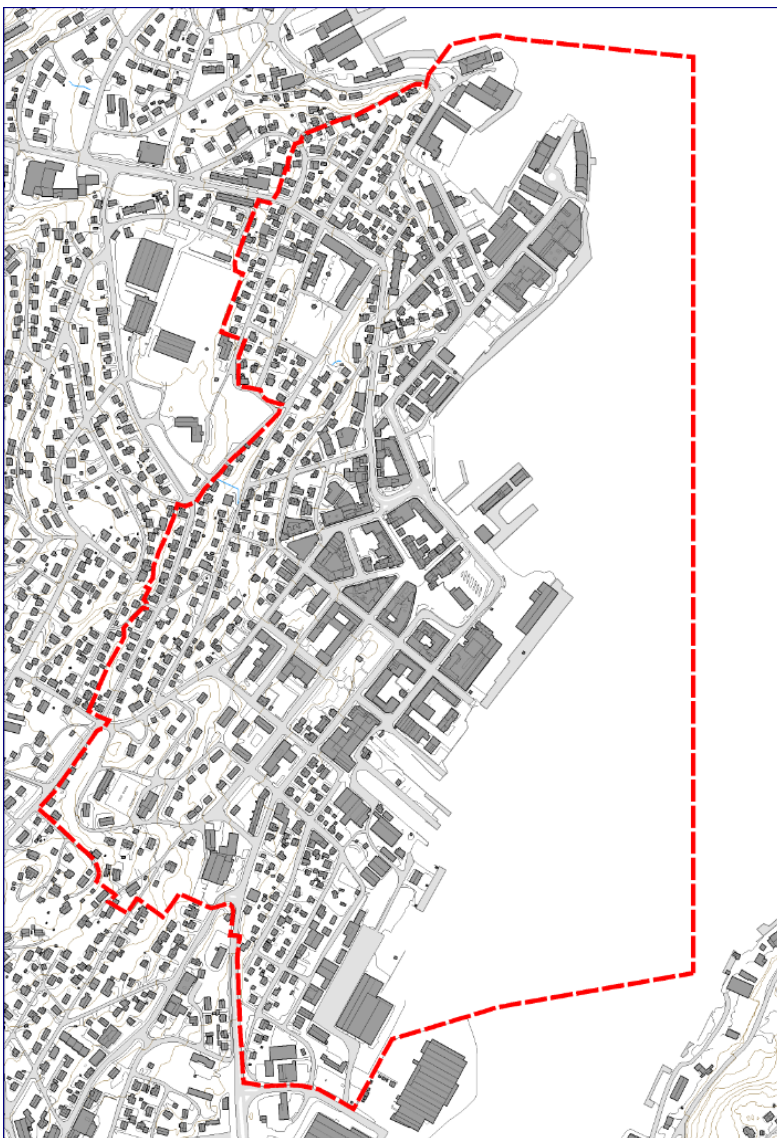


### 3. Harstad sentrum i dag

#### 3.1. Beliggenhet og planavgrensning

I forbindelse med rulleringen av kommuneplanens arealdel 2010-2014 ble sentrum avgrenset. Denne avgrensningen lå også til grunn for arkitekt-/ idé-konkurransen som ble arrangert i 2011. Sjøarealene avgrenses med tanke på mulig utfylling for havne-/tomtebehov og av kommunedelplan for kystsonen.

Avgrensning av Kommunedelplan for sentrum fremkommer av kartet under.



Kart 1. Kart som viser kommunedel-planens avgrensning.



### 3.2. Grunnlag for ny plan

Med gjennomføring av Harstadpakken skal RV 83 gjennom sentrum skal legges om i en omkjøringsveg i tunell utenfor sentrum. Dette vil gi nye muligheter for sentrumsutvikling da gjennomgangstrafikken gjennom sentrale deler av bykjernen vil bli flyttet. Samtidig gir tunellbygging og tilgang på masser med mulighet til utfyllinger på Larsneset. En av hovedproblemstillingene for planarbeidet har nettopp vært hvordan man gjør dette på best mulig måte for å tilfredsstille nødvendige arealmessige behov, men samtidig ta vare på sjøens viktige tilstedeværelse i Harstad sentrum.

### 3.3. Demografisk utvikling og befolkningsvekst

Harstad har hatt et nesten påfallende stabilt befolkningstall de siste 30 årene. Dette tross for både store positive og negative vekstimpulser som nyetableringer (Statoil), nedleggelser (Forsvaret) og kommunesammenslåing. Skisserte prognoser for befolkningsvekst fra SSB antyder en årlig vekstrate på 0,62 % de neste 20 årene. Dette er høyere enn hva reell befolkningsvekst har vært, og vil utfordre kommunen på tilrettelegging for vekst.

Harstad kommune har ved inngangen til 2015, 24.676 innbyggere. Det er 235 flere enn ved sist årsskifte. Dette er den største årlige befolkningsveksten i kommunen på mange år. Tallene bekrefter den positive trenden kommunen er inne i. Det er sjetten året på rad med fin befolkningsvekst. Harstad har med dette en posisjon som Nord-Norges fjerde største kommune og tredje største by.

Harstad kommune skal møte en estimert befolkningsvekst på 1722<sup>1</sup> nye innbyggere innen planperioden på ti år (2015-2025). Andelen eldre vil øke. Prognosene for befolkningsvekst er langt mer enn hva Harstad kommune har oppnådd de foregående periodene. Skal SSB sitt teoretiske anslag oppfylles må kommunen de neste år legge til rette for å realisere denne veksten.

#### Utviklingspotensial i arbeidsmarked og sysselsetting

Legger man til grunn at yrkesdeltakelsen i gjennomsnitt er den samme som i dag<sup>2</sup>, vil de to alternative scenariene for befolkningsfremskrivning også tilsi en vekst i yrkesaktiv del av befolkningen.

I et 20 årsperspektiv vil dette tilsi antall personer i yrkesaktiv alder (år 2035):

- $(27.838 - 24.609) * 52 \% = \mathbf{1.679 \text{ personer}}$  i middelalternativet
- $(29.506 - 24.642) * 52 \% = \mathbf{2.529 \text{ personer}}$  med høy nettoinnvandring

Forskjellen på alternativene er 850 sysselsatte, noe som kan utgjøre en stor forskjell for så vel kommunal økonomi og verdiskaping i regionen, som tilsvarende behov for kapasitetsøkning på offentlig tjenestetilbud, transport, osv. Samtidig er det slik at all vekst kan ikke og vil ikke skje i sentrum. Likevel pågår det nå en utvikling av flere større næringsområder innenfor sentrumsplanområdet. Sentrumsplanens målsetning er å møte

<sup>1</sup> SSB's framskrivning MMMM

<sup>2</sup> Antall sysselsatte i prosent av antall innbyggere varierer noe, men vi har lagt til grunn et anslag på 52 % basert på flere års gjennomsnitt.



denne veksten i form av god tilrettelegging for ny næringsutvikling og flere boliger i sentrum.

Teori og praksis viser at det er to ting som skaper innflytting til et sted – stedlig attraktivitet og arbeidsplasser. Målet i kommuneplanen er derfor å stimulere til økt befolkningsvekst og økt innflytting, gjennom aktiv byutvikling og tilrettelegging for næringslivet.

### **3.4. utfordringer og muligheter**

Oppgaven til Kommunedelplan for Harstad sentrum er å styrke sentrum. Det handler om å finne de virkemidler som virker etter hensiktene. For å finne de meste hensiktsmessige virkemidlene er det avgjørende at vi klarer å identifisere et mest mulig reelt bilde av:

- 1. Hva er de største utfordringene Harstad sentrum står ovenfor i dag?**
- 2. Hvor ligger sentrums fremste fortrinn, egenskaper og ressurser for en positiv utvikling i tråd med overordnede føringer og målsetninger i sentrumsplan?**

Gjennom en åpen planprosess har vi fått mange innspill om sentrums utfordringer og muligheter. I tillegg har vi kartlagt dagens situasjon, undersøkt tilgjengelig fakta, gjennomført en rekke funksjonsanalyser og gjort ulike studier av utviklingsmuligheter og prognoser.

Kapittel 6 gjengir hovedfunnene fra studiene.

### **3.5. utfordringer i Harstad sentrum i dag**

Deler av sentrum har svake bystrukturer, det vil si at gater er mer utformet som veianlegg og skaper store barrierer og hemmer tilgjengelighet og øker avstand mellom funksjonene. Dette gjør at det blir lite attraktivt og vanskelig å bevege seg mellom funksjonene. Harstad har en god kvartalsstruktur, men hvor mange kvartaler er ufullstendige og med mange åpne flater som domineres av parkering. Etter en gjennomgang av arealsituasjonen i sentrum er det estimert ca. 26.245m<sup>2</sup> med ledig kontor- og butikkareal. Dette preger bybildet i stor grad, med mange passive og tomme fasader og vinduer.

Et passivt fasadebilde forsterkes ytterlig ved at mange av bygårdene har funksjoner mot gateplan som ikke kommuniserer eller innbyr til aktivitet (eks; bank- og forsikring, store tildekkede vindusflater i bysenter osv.). Samlet svekker dette attraktiviteten betraktelig. Samtidig er dette elementer som kan endres ved relativt enkle grep. Helst ved en samlet strategi utformet av gårdeiere og handelsnæringene i sentrum.

Samlet sett er det en god parkeringskapasitet i sentrum. Det er for lav dekningsgrad (for få parkerte biler) i flere av sentrumsanleggene og det er ikke mangel på ledige plasser.



Reguleringsusikkerhet er en betydelig utfordring i sentrum. Utviklingsprosjekter følger ikke en overordnet plan, de gir enkeltvis lite tilbake til sentrumsutvikling og prosessene er svært tids- og ressurskrevende for alle parter. En sentrumsplan skal legge til rette for en enklere saksbehandling av byggeprosjekter og gi en klar føring for de enkelte prosjekter som skal ivareta helheten. Skal dette fungere er det viktig at sentrumsplan blir videreført og gjort handlekraftig med gode oppfølginger av tiltak, samt en tydelig sammenkobling med øvrige kommunale planer, i første rekke ny næringsplan.

Harstad sentrum er regionens kollektivknutepunkt, men svikter på noe av det viktigste for kollektivbrukerne; forutsigbarhet og komfort. Med satsingen i veipakke Harstad skal det etableres et nytt kollektivtilbud. Sentrumsplanen må legge til rette for et samlet kollektivknutepunkt for hurtigbåt og buss. Konkret betyr dette at vi må skape en situasjon hvor kollektivtrafikken får forrang foran biltrafikk.

Harstad sentrum ligger i sykkelavstand for en stor andel av byens befolkning. Med veipakke Harstad får sentrum nå veitrase tilrettelagt med sykkelfelt.

Harstad sentrum er naturlig geografisk sentrum i kommunen og til deler av regionen. I tillegg er sentrum regionens viktigste senter for handel og ledende arbeidsplassområde. Likevel ser vi at dette blir i stadig større grad utfordret av nyetableringer like utenfor sentrum som har stor tiltrekningskraft. Denne utfordringen er særlig stor da sentrum er usammenhengende programmert og har dårlige funksjonelle gangforbindelser.

Sentrum har ingen entydige kontaktpunkt for nye interessenter. Det finnes ingen komplett oversikt over ledige lokaler og arealer. Det er ingen felles satsning for å få nye aktuelle butikk- og servicetilbud til sentrum og ingen felles strategi for åpningstider og markedsføring. Sentrum er med andre ord svakest der kjøpesentrene er best.



**Bilde 1.** Ledige lokaler og passive fasader er en stor utfordring i dagens sentrum. Her med direkte konsekvens av kraften som trekker etableringer ut av sentrum.



**Bilde 2.** Trafikk og overflateparkering preger flere av de meste attraktive arealer. Skaper barrierer og gir dårlig arealutnyttelse.





### 3.6. Harstad sentrums fortrinn, egenskaper og ressurser

Harstad by har en svært verdifull egenart å bygge videre på. Vår historiske identitet er i første rekke knyttet til verkstedindustrien og sjøen. Byens karakter er i stor grad knyttet til havneaktiviteten og anleggene knyttet til virksomheten som definerer byens møte med sjøen. Byens opprinnelige beliggenhet og topografi kan fortsatt lett avleses i byrom, gateløp og gatenavn. Tilknytningen til sjøen har hele tiden vært styrende for byutformingen.

Nærheten til sjøen og det storskala fjordlandskapet med Vågsfjordamfiet er blant Harstad by sin største styrke. Nærheten og sammenhengen mot sjøen styrkes med flere historisk viktige kulturmiljø. Det ligger et stort potensial i en videre utnyttelse av kulturhistorien som ressurs i den videre byutviklingen. De byer som ivaretar og bygger videre på den historiske identitet opplever økt attraksjon og tilhørighet.

Harstad sentrum har betydelig utviklingsmuligheter i nåværende næringsliv og framtidige menneskelige og materielle ressurser. Vi har et sterkt næringsliv og sentrum har en god utvikling på handel og nyetableringer. Harstad sentrum har kommunens største arbeidsplass tetthet. Med etablering av Statoil i sentrum og utvikling av nærings- og industriområdet med ny tørrdokka på Kaarbø tomte, vil sentrum få ytterlig tilført en stor andel av arbeidsplasser. Satsningen og modernisering av våre maritime næringer i samspill med sjømatnæring, olje- og gassindustri vil kunne få stor betydning for utvikling og vekst i gjennom planperioden.

Handelssituasjonen i sentrum er god tatt i betraktning vår posisjon som regionalt handelssenter. Samtidig pågår det større handelsetableringer utenfor sentrum som de neste årene vil påvirke tiltrekningskraften inn til selve sentrumskjernen. I denne situasjonen vil økning i arbeidsplass tettheten og planlagte boligprosjekter i sentrum bidra til å balansere denne utviklingen. Det er korte avstander innenfor sentrum og med satsning på vei gjennom veipakke Harstad får vi nå muligheten til å bedre funksjonalitet og bevegelse innenfor sentrumskjernen.

I dette situasjonsbildet har Harstad by gode utviklingsmuligheter i flere scenarier. I en situasjon hvor den makroøkonomiske veksten trolig vil holde seg mer stabil enn den eksponentielle veksten vi har hatt de siste 10-20 år, kan Harstad fokusere på å videreutvikle det grunnlaget vi har. Med relativt enkle grep kan man på kort sikt få hevet kvalitet og attraktivitet betraktelig med f.eks bedre organisering mellom offentlig og private aktører og dyrke funksjonalitet og tilgjengelighet.

Areal situasjonen i Harstad sentrum er preget av et stort arealoverskudd. Det er i sentrumsplanarbeidet gjort en gjennomgang av ledige arealer innenfor planavgrensningen. Resultatet synliggjør arealpotensialet for fortetting og transformasjon. Arealpotensialet ligger i både dagens regulerte næringsarealer og andre åpne / brakkliggende areal og overflateparkering. Samlet arealreserve i flate er beregnet på anslagsvis 103.207 m<sup>2</sup>.

Arealreserven i Harstad sentrum er totalt sett langt større enn det foreligger mulige utbyggingsprosjekter for innenfor dagens markedssituasjon og framtidig realistisk utvikling<sup>3</sup>. Dette er en gunstig situasjon for Harstad kommune fordi bysentrum dermed har vekstpotensial utover det tidsperspektivet som pågående kommuneplanarbeid har.

<sup>3</sup> Nærings- og markedsanalyse. Rapport 712671. Multiconsult.



Betraktninger rundt hva disse arealene kan brukes til er knytta til befolkningsendring og mulig potensial for næringsutvikling/vekst sett i et 20 års perspektiv. Det er sannsynlig at en relativt stor andel av forventet befolknings- og sysselsettingsvekst vil slå ut i økt etterspørsel etter kontorlokaler i sentrum. Dette er i tråd med flere av de større utviklingsprosjekter som er under planlegging i sentrum.

Dette, sammen med vekstprognoser for befolknings- og arbeidsplassutvikling i Harstad, gir tilstrekkelig potensial og moment for en positiv utvikling, gjennom nybygg og økt aktivitet. Her er det vesentlig at vi allerede er i gang med flere større utbyggingsprosjekter og hvor disse i sammenheng med veipakke Harstad vil gi synergi og ringvirkninger som vil prege hele planperioden.

Slik er Harstad og sentrumsplanen i en særstilling. Vi har nå mulighet til å iverksette flere tiltak i planen som følge av pågående utviklingsprosjekter og dermed sikre god planaktualitet.

## 4. Mål for byutvikling

Sentrumsplanens oppgave er å fastlegge mål for sentrumsutviklingen og presentere løsningsforslag. Det vil være avgjørende at de løsningsforslagene som blir gitt, har en direkte effekt på de utfordringer og muligheter vi har. Det vil også være avgjørende at det blir reelle virkemidler som trekker i samme retning. Direkte basert på funnene i analysene og innspillene, har vi definert og konkretisert mål, strategi og virkemidler.

### Hovedmål:

**Sentrum i Harstad skal være attraktiv, variert og tilgjengelig**

### Delmål:

- skape et mer levende og attraktiv sentrum med et mangfold av arbeidsplasser
- legge til rette for et variert utvalg av butikker og kaféer
- gi effektiv samferdsel og trygg fremkommelighet
- utnytte potensialet i sjøfronten
- utvikle og fornye og samtidig ta vare på det historiske som identitetsskapende
- å øke bolyst

### 4.1. Attraksjonskraft i byutvikling

Utgangspunktet for en positiv byutvikling er at sentrum tiltrekker seg mennesker. Hva som skal til for at sentrum tiltrekker seg mennesker og aktivitet har vi valgt å definere som **attraksjonskraft**. Attraksjonskraft skal vi oppnå gjennom iverksetting av våre målsetninger.

Ser vi samlet på utfordrings- og mulighetsbildet som framkommer gjennom analyser og innspill, består denne attraksjonskraften av forhold som påvirker vår **lyst**, vårt **behov** og vår **anledning** til å benytte Harstad sentrum.



Knytter vi disse begrepene til våre delmål kan vi oppsummere delmålene på følgende måte:

LYST:

- **Attraktiv**
  - Trivelig å oppholde seg i, bo i og arbeide i. Skape en mer levende og attraktiv by. Attraktiv å drive næring i. Levende fasader, et variert utvalg av butikker og kaféer

Harstad sentrum skal tilby egnede arealer til næring, bolig og andre aktuelle sentrumsfunksjoner og gjennom det bidra til å sikre en fordeling av brukergrupper i sentrum og en god aktivitetsvekst. Attraktivitet kommer ikke av seg selv. Det må oppleves som attraktivt å oppholde seg i sentrum. Vi må plassere nye bygningsstrukturer og funksjoner slik at de bidrar til å øke menneskestrømmen inn mot dagens handlegater og sentrumskerne. Vi må korte ned mentale avstander og binde sammen eksisterende sentrumsfunksjoner, samt til å skape mer interessante byrom og –gater. Samlet skal økt attraktivitet skapes som et helhetlig grep som også skal bidra til å redusere reguleringsusikkerheten. Dette skal bidra til en felles synergi mellom det attraktive stedet og hvor attraktivt det er å skape og etablere nye virksomheter og prosjekter.

BEHOV

- **Variert**
  - Mangfold av tilbud, brukere, og tilbydere. Å utvikle og fornye; og samtidig ta vare på det historiske som identitetsskapende.

Er det forhold som gjør at vi har behov for å benytte sentrum? Det handler både om tilbud og funksjoner. Når det gjelder tilbud så er eksempelvis vårt behov for å oppsøke torghandel ikke lengre tilstede for å kjøpe grønnsaker, mens en spesialbutikk eller en anerkjent butikk som ikke finnes i sentrene eller nabobyene, fortsatt kan representere et behov.

ANLEDNING

- **Tilgjengelig**
  - Enkelt å komme seg til, fra og mellom, både til fots med sykkel og buss og bil. Effektiv samferdsel og trygg fremkommelighet, utnytte potensialet i sjøfronten, tilrettelegge rekreasjonsområder med fokus på bruk året rundt.

I tillegg må bedre tilgjengelighet knyttes til anledningen man har til å utvikle prosjekter og utvide sine virksomheter og næringsaktivitet. Hvis det ikke er anledning til å utvikle nye prosjekter, så vil det heller ikke komme en betydelig økning av arbeidsplasser og beboere. Hvis det ikke er tilstrekkelig kundegruppe i sentrum, vil anledningen til å drive handels- og servicevirksomhet heller ikke være tilstede.



## Oppsummert

Sentrumsutvikling handler om å bruke de rette virkemidlene for å skape attraksjonsverdi og en bærekraftig utvikling. Lykkes vi med det, så vil sentrum ha en sterk og selvstendig **attraksjonskraft** både på utviklere og brukere.

## Om organisering og oppfølging av planen

Hovedmål og delmålene må følges opp, videreutvikles, iverksettes og gjennomføres. En viktig oppfølgingsoppgave er å etablere en sterk og profesjonell kollektiv satsning på programmering, markedsføring og øvrig samordning. Videre er oppdatering og systematisering av faktagrunnlag om status og utviklingstrender, inkl. effekt av tiltak, grunnleggende for oppfølgingsarbeidet. Oppfølgingsarbeidet er avhengig av tilstrekkelig ressurstilgang og kommunestyrets prioritering i kommunens virksomhetsplan.

## 4.2. Strategi for byutvikling

Å fastsette en klar og enhetlig strategi i selve sentrumspanen vil være utfordrende. Hovedoppgaven til KDP Harstad sentrum er å peke på forhold som man bør utforme en klar strategi etter.

Tradisjonelt består en kommunedelplan for et sentrumsområde ofte av en arealplan etter bestemmelser i plan- og bygningslovens § 11. Flere av de virkemidlene og tiltak rådmannen foreslår er ikke omfattet av dette lovverket. Det betyr at mange av de foreslåtte tiltakene må betraktes som del av en helhetlig strategi for å bevege og utvikle sentrum i en retning.

Skal man oppnå dette må man bevege seg utenfor den tradisjonelle planformen. I stede for å tilsidesette delmål og virkemidler som IKKE omfattes av *Plan- og bygningsloven*, skal disse inngå i en helhetlig strategi. På denne måte kan kommunedelplanen bli en helhetlig, sterkt og felles strategiplan, som:

- bidrar til felles kunnskap og mer helhetlig og faktabasert forståelse av utfordringer, muligheter, mål og virkemidler.
- får til en samhandling mellom ulike aktører som utnytter både offentlige og private virksomhetsområder, ressurser, kompetanser, mandat og roller.

Dette betyr at man med et vedtak av sentrumspan samtidig forplikter seg politisk til å følge opp foreslåtte tiltak og sikre at de overordnede målsettingene ivaretas gjennom planperioden.

Med utgangspunkt i fastsatte målsetninger, kunnskapsgrunnet, innspill og analyser legges det til grunn 10 strategiske virkemidler som vurderes å ha positiv betydning for å styrke Harstad sentrum:



De 10 strategiske virkemidlene er:

1. Avklare utviklingskapasitet og –forutsetninger på kort og lang sikt.
2. Sikre og forbedre eksisterende byrom- og etablering av nye
3. Forbedre tilgjengelighet for fotgjengere, syklister og kollektivtrafikk
4. Etablere godt dimensjonerte, effektive og rett plasserte parkeringsanlegg
5. Holde sentrum trygt og rent
6. Styrke samarbeid mellom næringsaktører og samordne åpningstider og service
7. Målrettet kommunikasjon (PR)
8. Profesjonell og kollektiv satsning på programmering, markedsføring og samordning (offentlig – privat samarbeid)
9. Ha oppdaterte og systematisk faktagrunnlag om status og utviklingstrender, inkl effekt av tiltak
10. Initiere en ambisiøs, langsiktig og solid prosjektutvikling og –realisering

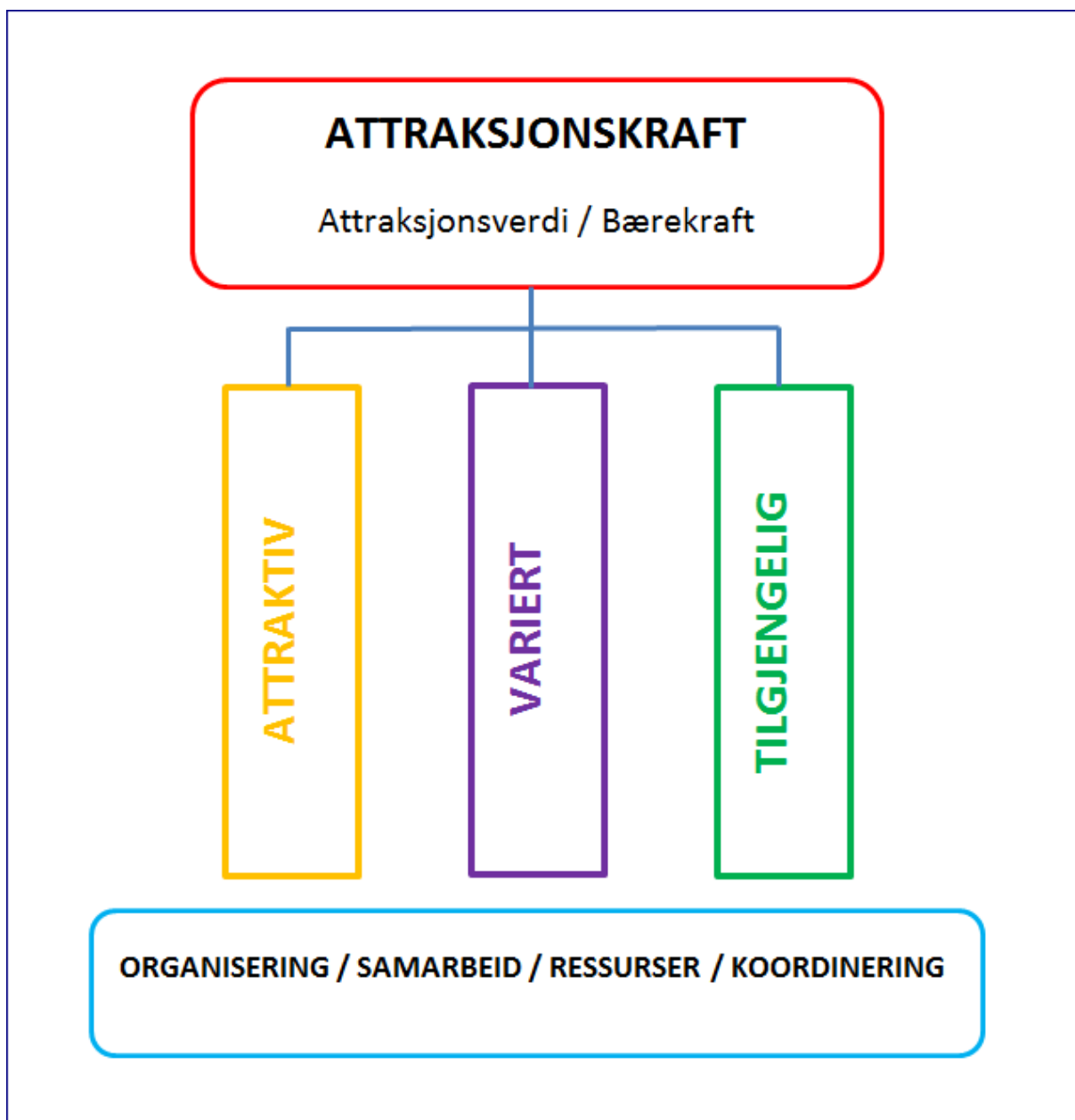
Oppfølgingen av tiltakene vil være avhengige av om de ligger innenfor eller utenfor Plan- og bygningsloven.

Virkemiddel 1-5 kan helt eller delvis håndteres i kommunedelplanens arealdel. *Disse beskrives nærmere i kapittel 4, med tilhørende plankart og bestemmelser (vedlagt).*

Virkemiddel 6-10 kan ikke inngå direkte i KDP. Disse beskrives nærmere i kapittel 7. tiltaksvurdering/oppsummering. Her framkommer det også hvordan disse virkemidler og tiltak bør følges opp.

Til slutt må det påpekes at nøkkelen til suksess er oppfølging av de strategiske virkemidlene, men aller viktigst, er sentrumsaktørenes egne valg. Det er gårdeierne, handels- og service næringene i sentrum som virker i det daglige i sentrum. Uten deres engasjement og aktiv deltagelse ved å ta eierskap til planen, hjelper det mindre med kommunens ideelle tanker og strategier. Sentrumsplanens skal legge til rette for at man i felleskap tar det første steget, men selv om veien skal gås i felleskap, er det sentrum selv og kommunen som må være motoren i å drive oss fremover.





Figur 2. Strategimodell som viser målhierarki i relasjon til virkemidler for gjennomføring av målsetningene

## 5. TEMAER I PLANARBEIDET

### 5.1. Kunnskapsgrunnlag

Som forberedelse til planarbeidet er det arbeidet fram et bredt underlagsmateriale. Planprogrammet, prinsipløsning og sentrumsplan er i stor grad basert på dette kunnskapsgrunnlaget. Dette omfatter arkitektkonkurransen, situasjonsbeskrivelser, stedsanalyse, behovsvurderinger, temaautredninger og analyser, faglige anbefalinger og vurderinger av muligheter og potensiale i sentrum. Sentrale rapporter, analyser og utredninger og temanotater er underlagsmateriale som er lagt ut på internett:



Øvrige vedlegg, temakart og analyser:

<http://www.harstad.kommune.no/rapporter-og-dokumenter.178197.no.html>

## 5.2. Stedsanalyse

Som innledning til planarbeidet ble det gjennomført en kartlegging av dagens situasjon for følgende plantema og tilhørende deltema:

### 1. Byrom og rekreasjon

- Grøntarealer
- Barnevennlige arealer
- Sosiale møteplasser
- Kultur- og idrettsutøvelse

### 2. Samferdsel

- Parkering offentlig/privat
- Trafikkmønster
- Kollektivtrafikk
- Sjøgående transport med behov for å legge til kai i sentrum
- Ruter med god fremkommelighet for sykkel/gående

### 3. Sentrumsformål

- Kontorlokaler
- Detaljhandel
- Boliger

### 4. Boligstruktur

- Boligstørrelser
- Boligtyper

### 5. Historisk utvikling og dagens vern

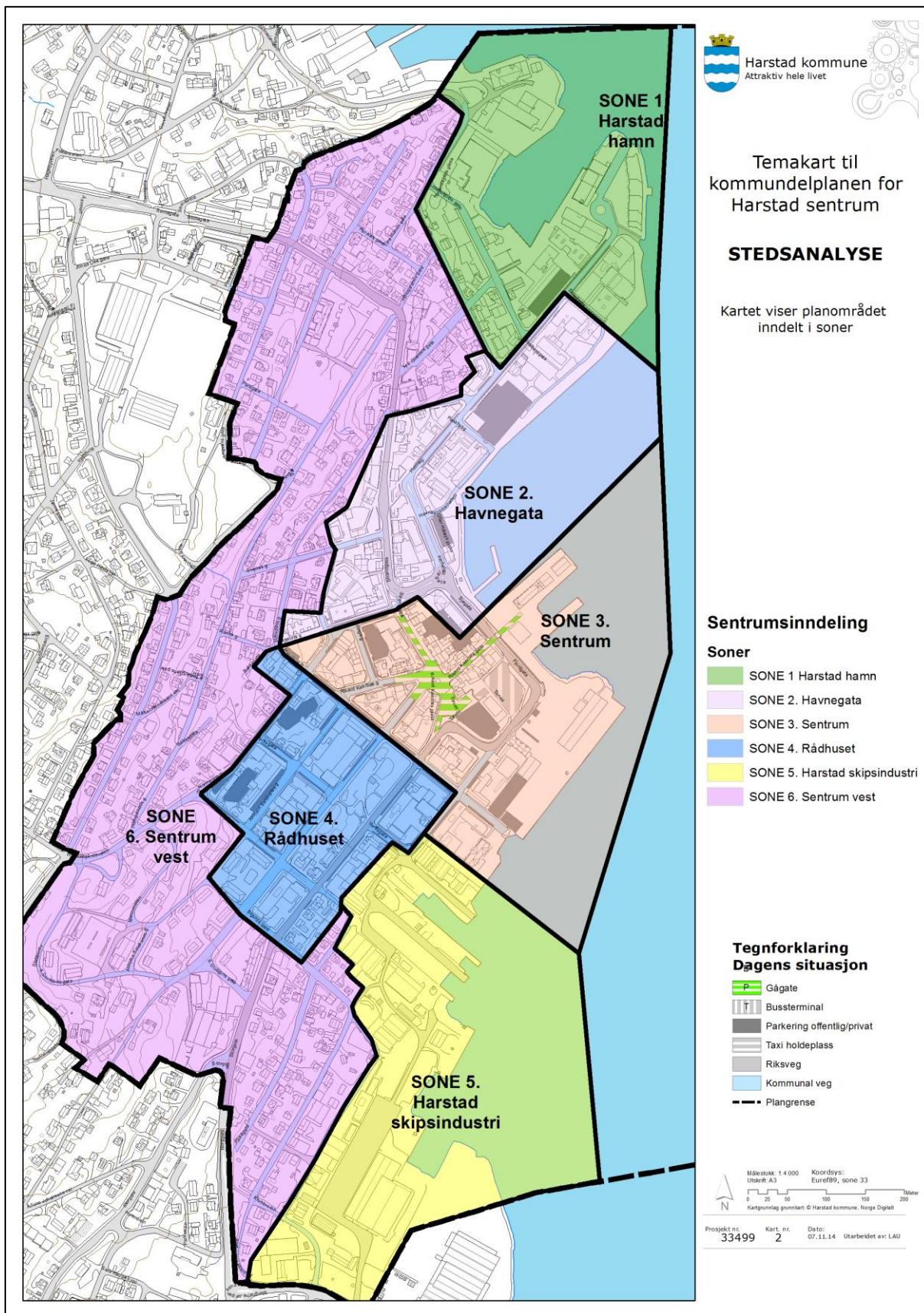
- Kulturminner/verneverdig bebyggelse
- Historisk: «slik har byen vokst»

Resultatet er beskrevet i innledningen til hvert av plantemaene i kap 6 med kartpresentasjon av dagens situasjon. I tillegg er det utarbeidet flere temakart som resultat av analysen for dagens situasjon.

Stedsanalysen er utført for å gi en oversikt og bedre forståelse av sammenhenger og egenskaper i de forskjellige delene av sentrum. Planområdet er inndelt i 6 soner, basert på landskapelig og romlig sammenheng, arealbruk, bygningstypologi og reguleringsstatus. Soneinndelingen er benyttet som grunnlag for vurdering av samlet konsekvenser av tiltak og utbyggingsforslag. Sonene blir konsekvensvurdert utfra samlet måloppnåelse til hvert av plantemaene innenfor sonen.

Beskrivelse og vurdering av sonene er gjengitt i vedlegg 5 Konsekvensutredninger.





**Kart 2.** Resultat stedsanalyse med inndeling i funksjonelle soner





## 5.3. Konsekvensutredninger

Konsekvensutredningen baserer seg på delutredninger og rapporter, kombinert med kunnskap tilegnet gjennom planprosessen. I forbindelse med planarbeidet er det gjennomført flere delutredninger som er oppsummert i planbeskrivelsen.

Både nye utbyggingsområder, og vesentlige endringer i eksisterende utbyggingsområder skal utredes. I planprogrammet for sentrumsplanen er det fastsatt hvilke temaer konsekvensutredningen skal ta for seg. I utredningen benyttes en to-delt metodikk; nye utbyggingsområder utredes iht. veilederen *Konsekvensutredninger for kommuneplanens arealdel (T-1493)*, mens den helhetlige vurderingen av planen gjøres etter metodikken i Statens vegvesens håndbok *V712 Konsekvensutredninger*.

Konsekvensutredningens innhold, omfang og detaljeringsgrad er tilpasset et overordnet plannivå, detaljeringsgraden er følgelig lav. Det er således virkningen av de overordnede grepene i planen og de samlede virkningene av planens arealendringer som står i fokus.

Konsekvensutredningene er behandlet i eget dokument; *Kommunedelplan for Harstad sentrum – Konsekvensutredninger. Vedlegg 5*



## 6. Plantema og planforslag

Denne delen utgjør hoveddelen av planforslaget og er bygget opp rundt de forhåndsbestemte plantema hele prosessen har jobbet etter. Her presenteres kort bakgrunn og dagens situasjon og til slutt for hvert tema er det gjort en samlet vurdering med forslag til tiltak.

### 6.1. Folkehelse

#### Bakgrunn

Folkehelsearbeid er å fremme, bevare og gjenvinne helse, sunnhet og trivsel, ved å ta hensyn til individuelle forskjeller og ferdigheter. I kommuneplanens samfunnsdel er det lagt fokus på at alle innbyggere skal ha gode muligheter til aktivitet innen idrett og friluftsliv i sitt nærmiljø. Målet er å gi flere leveår med god helse i befolkningen som helhet, og reduserte helseforskjeller mellom sosiale lag, etniske grupper og kjønn.

Fysisk aktivitet har en forebyggende effekt på blant annet en rekke sykdommer og helseplager. Det er kun en av fem voksne som når opp til Helsedirektoratets minimumsanbefaling med minst 30 minutter fysisk aktivitet per dag.

Særlig etter 1950 har den fysiske aktiviteten gått ned. Maskiner gjør mye av det daglige arbeidet, og vi bruker kjøretøy til transport. I fritiden tilbringer vi mye tid i stillesittende aktiviteter. Tilrettelegging for fysisk aktivitet i sentrum vil derfor være et viktig grep for å bedre folkehelsen.

Dagens sentrum preges av at det ikke er tilrettelagt for syklende. Det mangler en sammenhengende sykkeltrase gjennom sentrum. I tillegg er forholdene for gående av varierende karakter. Flere steder fungerer RV83 som en barriere som sperrer for de naturlige forbindelseslinjene mellom de ulike funksjonene i sentrum.

Gode byrom danner rammen om liv og aktivitet. De innbyr til opphold og frister til å gå til fots til butikker, til jobb eller skole. Man venter gjerne litt på bussen på en trivelig holdeplass. Gode byrom innbyr også til å spasere, se på livet, nyte våren, opptre, gjøgle, musisere og leke seg. Gode byrom tiltrekker seg folk av alle slag og folk trekker mer folk. Gode byrom er derfor en uatskillelig del av et levende sentrum. Sentrum i dag preges dessverre av udefinerte og utflytende byrom.

Støy og luftforurensning kan påvirke folks helse. Forurensningsforskriften stiller krav mht støy og luftforurensning. Forstyrrelse av søvn er blant de mest alvorlige helsevirkningene av trafikkstøy. I Norge er det anslått at omlag 5 % av befolkningen opplever søvnforstyrrelser på grunn av støy. Ved planlegging av boliger i sentrum er det derfor viktig at det tas tilstrekkelig hensyn til støyproblematikk.

I byer er vegtrafikk den viktigste kilden til svevestøv. De minste svevestøvparklene kan følge lufta en puster inn ned i lungene. Her fører de til reaksjoner som kan bidra til blant annet astma-anfall, bronkitt og hjerte-karsykdommer. Det er derfor viktig å redusere utslipp av svevestøv.



Norsk institutt for luftforskning (NILU) og avdeling Folkehelse kartla konsentrasjonen av nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>) i Harstad i 2011, 2013 og 2014. Den høyeste verdien ble målt ved rundkjøringen i Sjøgata vinteren 2013.

Støy og svevestøv er nærmere vurdert og omtalt under temaet "Miljø og samfunnsikkerhet".

## **Tiltak i forslag til kommunedelplan**

Byutvikling med fokus på kvalitet fremmer trivsel og helse, og bidrar til gode levekår. Med økt fortetting og økt mangfold innenfor byområdet, har det i planarbeidet derfor vært viktig å sikre at planen legger rammer som gir rom for:

- Mulighet for fysisk aktivitet og rekreasjon, gjennom gode grøntarealer og god tilrettelegging for myke trafikanter
- Helhetlig grønnstruktur
- Uteoppholdsareal og lekeplasser med høg kvalitet
- Aktive og åpne fasader mot gatene
- Universell utforming
- Gode boområder, med tilstrekkelig skjerming fra støy og støv.
- Sosiale møteplasser

## **6.2. Boligstruktur**

### **Bakgrunn og dagens situasjon**

I følge Sparebanken Nord-Norges konjunkturbarometer våren 2013 vil Harstad ha behov for 1500 nye boliger i løpet av de neste 15 årene. I landsdelen ble 38 % av boliger etablert i 2012 bygget som leiligheter. Kommuneplanens samfunnsdel legger opp til at fortetting ved boligetablering i sentrum skal brukes som et virkemiddel for å nå målet om å styrke sentrum:

- God arealutnyttelse, kompakt sentrum
- Mindre trafikk
- Sikre liv i sentrum

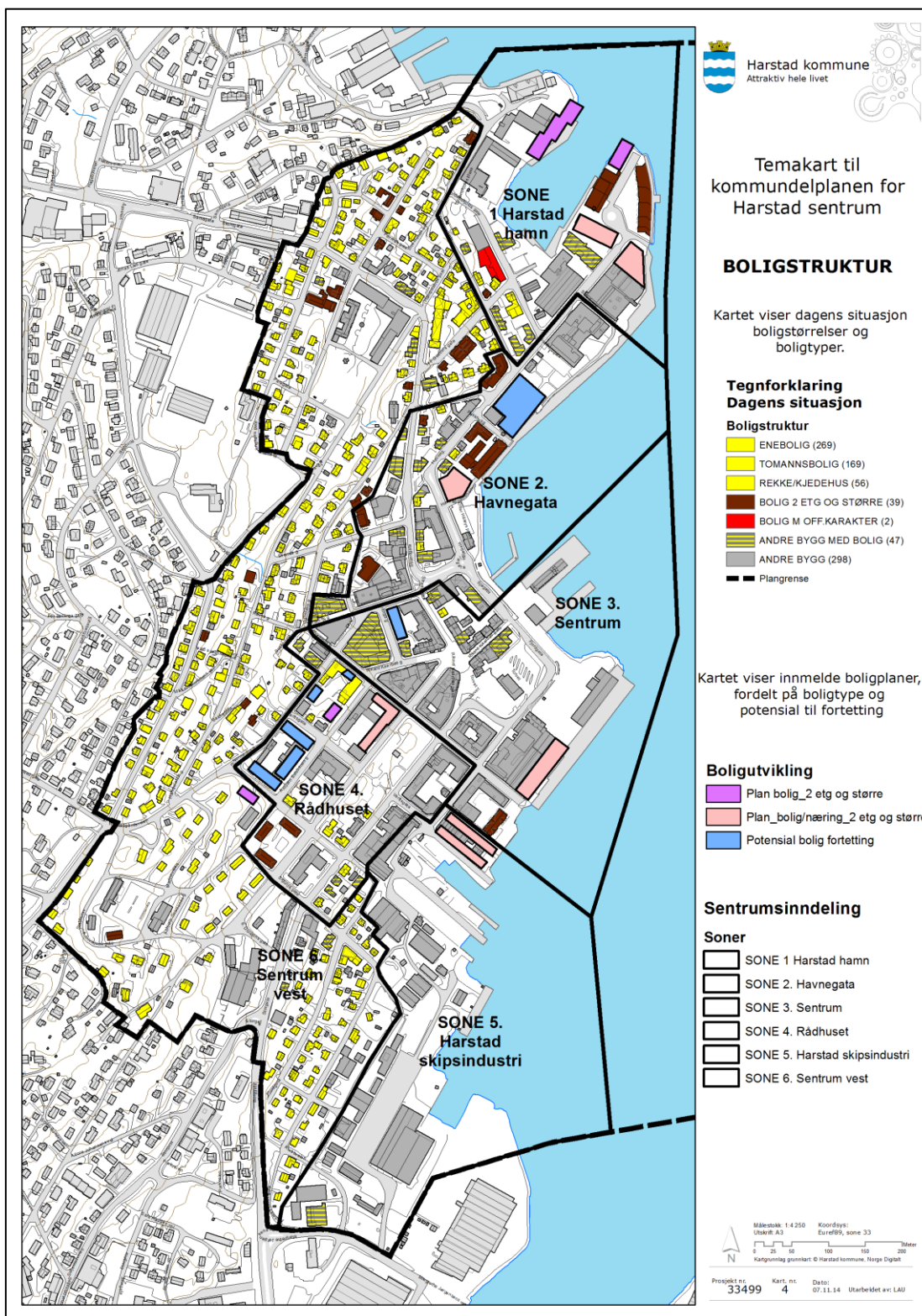
Samtidig vil det være nødvendig å sikre tilstrekkelig areal til næringsformål, samt tilrettelegge for gode utemiljøer. Kommuneplanens arealdel har bestemmelser for kvartalutnyttelse når det gjelder boliger. Disse er vurdert i planarbeidet og videreført, eller revidert, i planbestemmelsene.

### **Utredes iht planprogrammet:**

- Hvilke boligtyper skal det legges til rette for i sentrum, hvor skal de lokaliseres, hvor tett skal de lokaliseres og hvor mange boliger skal det legges til rette for?
- I hvilke sentrumsområder bør det legges til rette for fortetting, og hvor bør det være villabebyggelse?
- Hvordan sikre en hensiktsmessig fordeling av areal mellom boliger og andre viktige sentrumsfunksjoner som arbeidsplasser, handel og kulturformål/offentlige rom?
- Hvordan legge til rette for parkeringsplasser til sentrumsboliger uten å beslaglegge areal på gateplan?



## 6.2.1 Dagens situasjon og boligfortettingspotensial



**Kart 3.** Temakart for boligstruktur som viser dagens situasjon, nye tiltak i plan og potensial for framtidig boligutvikling.



## **Dagens boligstruktur Sentrum sør (sone 5 og 6)**

Det anbefales å se på andre områder i byen for å finne arealer for fornyet boligstruktur. Øst for Storgt (Fjordgt og Andres Lindsgt) er et ensartet villastrøk med gamle arbeiderboliger med gode kvaliteter som bør utvikles videre på egne premisser. Store endringer av bygningskarakter bør ikke endres. For industridel er det stort potensial for transformasjon til næringsformål (se kap.6.3)



## **Sentrumsområdene (sone 2,3 og 4)**

Boligfortetting kan skje ved å endre bruk av eksisterende næringsarealer-/bygg, ved å ta i bruk ubebygde deler av kvartaler, ved påbygg eller ved å integrere leiligheter i andre byggeprosjekter. Mye av bebyggelsen langs nordvestsiden av hele Havnegata kan tenkes fornyet. Her kan rene leilighetsbygg i flere etasjer føye seg godt inn i landskapet. Boliger kan vurderes oppe i etasjene i vestveggen av større anlegg ut mot dagens hurtigrutekai.

Boliger i sentrum bør konsentreres i noen områder der de ikke skaper ulemper for viktige offentlige byrom, men likevel kan bidra til å befolke disse. Boligene bør anlegges slik at de knyttes til hovedganglinjer i sentrum og bidrar til å forsterke disse. Det anbefales å velge noen områder for fornyelse, og gjennomføre en strategisk boligutbygging i sentrum.



## **Sentrum vest (sone 6)**

Denne delen av Harstad framstår som homogene, velplanlagte boligkvartaler med småhusbebyggelse. Det er et robust område med en god del variasjon i bebyggelsen. Endringer innenfor denne volum-/høydeskala kan skje uten store konsekvenser for helheten. Ved tiltak som krever større terrenginngrep må anstrengelsen vurderes opp mot gevinsten og konsekvensene for karakteren på området.

Dette er fine villaområder med gode kvaliteter som kan utvikles videre på egne premisser. Det er lite å hente i dette området når det gjelder bedre arealutnyttelse uten at det får store konsekvenser for området. De større, ubebygde arealene er parkpregete tomter som bør forbli park eller forbli åpen ramme og buffer rundt verneverdige bygg. Det anbefales å se på andre sentrumsnære områder i byen for å finne arealer for aktiv fornyelse og fortetting av bygnings- og boligstrukturen.



## **Sentrum nord (sone 1)**

Hanneset har en sterk utbygging med høy utnyttelse i form av høyblokk bebyggelse. Det anbefales at utviklingen med høye blokkhus videreføres for Holstneset og at man slik kan avsette denne del av sentrum for denne type boligstruktur. I sammenheng anbefales å utvikle egen bydelspark i indre Harstad hamn (se kap 6.6 og 6.7). Øvrig trehusbebyggelse skal hensyntas og ivaretas (se kap. 6.8)



### 6.2.1 Vurderinger og tiltak i plan

#### Vurdering:

Boliganalysen har påpekt sentrale forhold ved dagens boligstruktur innenfor planområdet. Kart 2 illustrerer dagens situasjon og viser at den historiske bebyggelsen i sentrum vest og med Fjordgt/Andreas Lindsgt (sone 6, stedsanalyse kapxx kart xx) har den største boligkonsentrasjonen i forhold til areal. Sone 6, utgjør et stort areal som omkranser den øvrige bykjernen. Til tross for samlet areal og størrelse anbefales det ikke en aktiv fortetting i disse områdene. Sammenhengen og helheten i den historiske bebyggelsen anbefales ivaretatt og styrkes med å innføre egen verneplan for området (se kap 6.8 og «Kulturminner og kulturmiljø. Temaplan bevaring og vern Harstad sentrum»).

I forbindelse med kommuneplanens arealdel er det gjennomført en boliganalyse for hele kommunen. På grunnlag av forventet befolkningsvekst er det her estimert et behov for 1600 boliger frem mot 2035. Analysen har lagt til grunn en fordeling i forhold til eksisterende boligtypesammensetning med følgende fordeling for hele kommunen<sup>4</sup>:

- 640 leiligheter
- 800 rekkehus
- 160 eneboliger

For sentrum vil det i hovedsak legges til rette for utvikling med leilighetsbygg.

Det har over lang tid vært en sterk utvikling og byfornyning på Hamneset, i sentrum nord (sone 1). Her har boligprosjektene utviklet seg med høy arealutnyttelse i form av mange leiligheter og bygging i høyden. Det anbefales at man fortsetter denne utviklingen i denne delen av sentrum og pågående prosjekter på Holstneset utgjør slik en god videreføring. Imidlertid ser vi at dette gir et tyngdepunkt av utbygginger mot nord og vekk fra sentrumskjernen. For å skape en bedre balanse for hva som trolig blir restbehov av leiligheter (i forhold til estimert behov på ca. 640 leiligheter i kommunen) anbefales det å legge til rette for mer fortetting og boligutvikling i det sentrale sentrumsområdet (sone 2, 3 og 4).

Dette som et grep for å skape mer aktivitet, men og for å stimulere til omdisponering av eksisterende bygningsmasser. Det er og et ledd i å akseptere en markedsituasjon hvor det på kort sikt trolig er et større potensial for boliger enn for større aktivitet med kontor og handelsareal. Parallelt med sentrumsplan pågår det nå flere boligutviklingsprosjekter i sentrumsområdet som støtter opp under denne strategien (Larsneset, Kaarbø/Fjordgt, Hvedingskvartalet og Ny-brygga).

---

<sup>4</sup> Boliganalyse Harstad kommune. Asplan Viak 2014.



## Tiltak i forslag til kommunedelplan

### Hvilke boligtyper skal det legges til rette for i sentrum, hvor skal de lokaliseres, hvor tett skal de lokaliseres og hvor mange boliger skal det legges til rette for?

- Boligfortetting og høy arealutnyttelse på Hamneset og Holstneset, med 2 etasjer og høyere.
- Bolig/næring/forretning i sentrale sentrumsområdet (sone 2, 3 og 4), med 2 etasjer og høyere med handel og næring på gateplan.
- Det anbefales å legge til rette for enklere transformasjon av bygårder med justering av parkeringsbestemmelser og lekeareal – økning av frikjøpsseter (se vedlegg 1. planbestemmelser).

Innmeldte planer i sentrum utgjør til sammen ca. 300 nye leiligheter.

Dette utgjør ca. halvparten av estimert behov for leiligheter i hele kommunen i et 20 års perspektiv (640 leiligheter for hele kommunen)

- Det anbefales at eventuelle nye transformasjonsområder i sentrum tilrettelegges for annen type boliger, omsorgsboliger, studentboliger og boliger for småbarnsfamilier.
- Det tilrettelegges for at studenter og skoleelever får løst sitt boligbehov i sentrum. I bygg med leiligheter spesielt tilpasset ungdom, singelstudenter, eller andre single, kan krav til parkering fravikes (se vedlegg 1. planbestemmelser).

### I hvilke sentrumsområder bør det legges til rette for fortetting, og hvor bør det være villabebyggelse?

- Fortetting anbefales for sentrum nord og sentrale sentrum (sone 1,2,3 og 4.). For sentrum vest (sone 6) anbefales videreføring av eksisterende villabebyggelse.

### Hvordan sikre en hensiktsmessig fordeling av areal mellom boliger og andre viktige sentrumsfunksjoner som arbeidsplasser, handel og kulturformål/offentlige rom?

- Fortetting med boliger inne i bysenteret må alltid veies opp mot utvikling av næringsarealer.
- Boligfortetting må vurderes opp mot bevaringshensyn, og konflikten her er kanskje størst i bakken øverst mot bebyggelsen i sentrum vest.
- Boliger i sentrum bør konsentreres i noen områder der de ikke skaper ulemper for viktige offentlige byrom, men likevel kan bidra til å befolke disse.
- Boligene bør anlegges slik at de knyttes til hoved ganglinjer i sentrum og bidrar til å forsterke disse.
- Det tillates ikke bolig i gateplan. Dette må løses med kombinasjonsløsninger med forretning/næring på gateplan og bolig fra 2 etasje.



Det blir nesten alltid en ulempe med private uteområder ut mot sentrale offentlige byrom. Dette kan møtes ved å legge boliger mer perifert i bysentrum, f. eks i vestfasaden av nye bygg langs hurtigrutekaia, eller på sjøsiden av nye kvartaler eller bygg mot mindre beferdete deler av havnepromenaden.

## **Hvordan legge til rette for parkeringsplasser til sentrumsboliger uten å beslaglegge areal på gateplan?**

- Det tillates ikke parkering på gateplan. For de boliger som ikke kan løse parkering på egen eiendom benyttes frikjøpsordning. Satsene for frikjøp økes.
- Krav til parkering innenfor sentrum reduseres fra 1,5 p-plass per leilighet til 1 p-plass per leilighet. Parkering kan etableres under bakkenivå, eller i bakkant av fasadefront på bakkenivå

## **6.3. Næringsutvikling – sentrumsformål**

### **Bakgrunn og dagens situasjon**

Et aktivt og variert næringsliv i sentrum kan være et godt utgangspunkt for et levende og attraktivt sentrum. En kombinasjon av kontorarbeidsplasser, detaljhandel og servering vil føre med seg liv i sentrum på formiddagen. Tilsvarende vil kombinasjonen boliger, servering, gode byrom og kultur/fritidsaktiviteter føre med seg liv i sentrum på ettermiddag og kveldstid.

Harstad har de siste årene opplevd en vekst i antall etableringer av kontorarbeidsplasser, særlig innen petroleumsbransjen og leverandørindustri, men også andre bransjer. Felles for nye etableringer er behovet for attraktive og tilpassede kontorlokaler. Med tanke på hovedmålet i samfunnsplanen – å skape et attraktivt og levende sentrum – er tilrettelegging for kontorarbeidsplasser i sentrum en unik mulighet for langt på vei å nå dette målet.

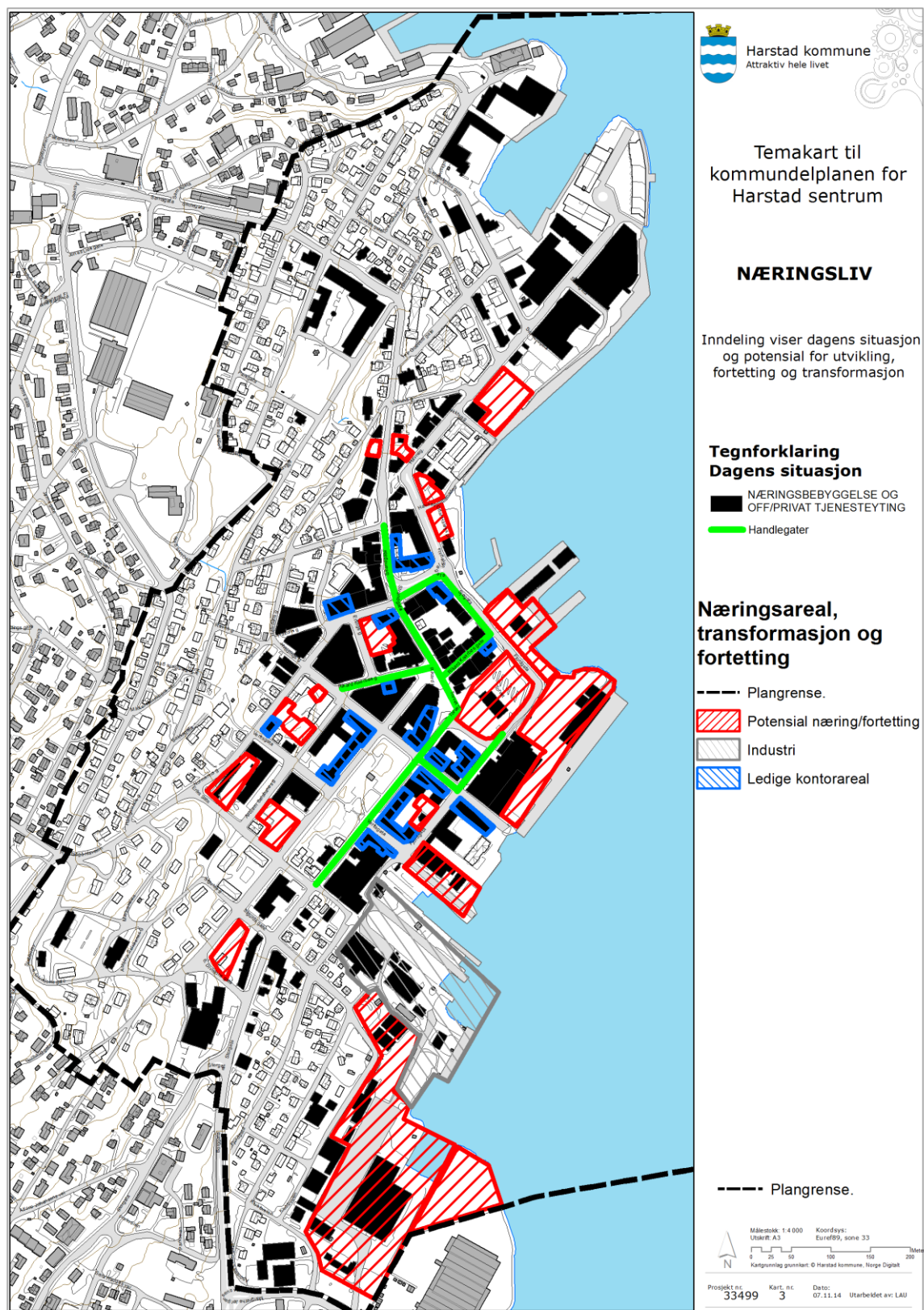
Sjøretta næringsaktivitet er i dag en viktig del av Harstad sentrum. Havnevirksomhet og skipsindustri er virksomheter som skaper muligheter når det gjelder sysselsetting, økonomisk utvikling og ringvirkninger. Samtidig byr denne typen virksomheter på utfordringer med tanke på støy, sikkerhet og fremkommelighet.

Harstad sentrum fremstår i dag som nokså kompakt, med kort avstand mellom funksjonene. Dette er en kvalitet som bør tas vare på, og også forsterke. Ved å definere en sentrumskerne med krav om detaljhandel, service og aktive fasader på gateplan, lett fremkommelighet, byrom som naturlige samlingspunkter og vakre handlegater, har man mulighet til å samle «livgivende funksjoner» i et kompakt område. En kompakt struktur utgjør fundamentet for handel på gateplan og det er viktig å sikre en god balansegang mellom handel og øvrig næringsaktivitet og arbeidsplasser i sentrum.

Samtidig er sentrum preget av en uferdig kvartalsstruktur. Det er mange hull i kvartalene i dag som utgjør potensielle nye næringsarealer.







**Kart 4.** Teamkart med dagens situasjon for næringsbebyggelse, fortetningspotensial og ledige kontorarealer.



Det er i dag to kjøpesentre innenfor sentrumsgrensen. Kjøpesentre kan skape liv i sentrum ved at de trekker flere handlende. Utfordringene er å følge opp med god utvikling også i byens handlegater, med butikker, serveringssteder og attraktive byrom. Klarer man dette kan sentrum være et vel så attraktivt alternativ som kjøpesenteret utenfor byen når man skal utføre handel. Det er viktig at det stilles krav om aktive fasader på gateplan også hos kjøpesentrene, samt at det sikres gode parkeringsmuligheter uten å beslaglegge areal på gateplan.

### **Utredes iht planprogrammet:**

- Hvordan tilrettelegge for mange arbeidsplasser i sentrum?
- Hvordan videreutvikle den kompakte bykjernen?
- Hvordan utnytte fordelene med kombinasjonen kjøpesenter/handlegater til å skape et levende sentrum?
- Hvordan sørge for at havnerelaterte behov ivaretas, og samtidig utvikle sjøfronten som et allment tilgjengelig område med gode løsninger for møte mellom sjø og land?
- Er sentrum godt tilrettelagt for turister, og hva kan gjøres bedre?

### **6.4.1 Vurdering og tiltak i plan**

#### **Vurdering:**

Harstad har hatt et nesten påfallende stabilt befolkningstall de siste 30 årene. Dette tross for både store positive og negative vekstimpulser som nyetableringer (Statoil), nedleggelse (Forsvaret) og kommunesammenslåing. Skisserte prognoser for befolkningsvekst fra SSB antyder en årlig vekstrate på 0,62 % de neste 20 årene. Dette er betydelig høyere enn hva reell befolkningsvekst har vært, og vil utfordre kommunen på tilrettelegging for vekst.

Sysselsettingsregistreringer viser generelt en god spredning mellom næringer og bransjer. Harstad har ingen åpenbare hjørnesteinsbedrifter eller ensidig avhengighet til én spesifikk bransje som representerer en «trussel». De områder vi anser Harstad kan ha et vekstpotensial på, er:

- Handel og service
- Tjenesteytende sektor (KIFT)
- Reiselivsnæringen
- Olje- og gassnæringen
- Sjømat- og maritime næringer
- Verftsindustri

I tillegg kan det være et vekstpotensial rundt nye og allerede etablerte aktører i olje- og gassnæringen og innenfor nyetableringer i verftsindustrien (Harstad skipsindustri).

Akkurat nå er det usikkerhet rundt aktivitetsnivået i Nordområdene både på grunn av oljeprisfallet og usikkerhet knyttet til utbyggingsløsninger, nye blokker/omfanget av leteaktivitet og fremtidige funn. Samtidig planlegger Statoil for satsing i Harstad med



(bl.a.) etablering av nytt kontorbygg i sentrum. Etableringen er del av en større satsning med å bygge opp en maritim næringsklynge med transformasjon og effektivisering av industriområdet med landsdelens største og nyeste tørrdøkk. Satsningen vil styrke Harstad sin posisjon som oljenæringsens sentrum i nord, samtidig som det legges til rette for en satsning og forventet vekst mot øvrige maritime næringer. Særlig satsning på lokale og regionale næringsklynger framheves som en suksessfaktor<sup>5</sup>. Slik skal Harstad bygge videre på vår skipsindustrielle historie og utgangspunkt.

Næringsutviklingsområder med vekstpotensial bør følges opp og forankres i en «Strategisk Næringsplan for Harstad – høsten 2015».

### **Utviklingspotensial, handel:**

Innenfor handelsomsetning har Harstad sentrum hatt en gradvis nedgang av markedsandel i perioden 2004-2013<sup>6</sup>. Gjennomgangen viser at Harstad sentrum gradvis tapte markedsandeler fra 2009-2012, i første rekke til fordel for Sjøkanten. Nedgangen i markedsandel gjelder først og fremst salg av utvalgsvarer, som er den varegruppen som tradisjonelt sett kjennetegner sentrumshandel (omfatter blant annet klær og sko). Utviklingen samsvarer med trenden i mange norske byer. For 2013 økte imidlertid sentrum sin markedsandel for første gang siden 2009.

De siste års vedtak om utvidelse av kjøpesenter utenfor sentrum kan forsterke denne utviklingen med ytterligere tap av markedsandeler. I ytterste konsekvens kan dette senke tempoet for nyetableringer og vekst i sentrum. Dette er en trend vi allerede ser at markedet respondere på. De sentrale bysenter omdefinere nå sine planlagte prosjekter, fra kjøpesenter til boligutvikling og opplevelsessenter. Skal Harstad sentrum klare å møte denne utviklingen kan det være man må akseptere en periode hvor sentrum som handelssenter vil avta eller holdes stabil. I et slikt scenario må man fokusere på å øke aktivitet på andre områder og prioritere mer boliger i det sentrale sentrum og bedre tilrettelegging for næringsetableringer som gir flere arbeidsplasser i sentrum.

Å styrke driftsgrunnlaget for mer handel i sentrum, er etablering av flere boliger i Harstad sentrum ønskelig. Dette vil styrke nærmarkedet for handel i tillegg til at aktiviteten i sentrum generelt øker med mer folk.

Samtidig har det de siste par år vært en positiv utvikling med nyetableringer av butikker på gateplan. Dette illustrerer godt hvordan markedet selv tilpasser seg uavhengig av en overordnet plan. Det vil i det videre være viktig at sentrumsplanen legger til rette for å styrke og videreføre denne positive utviklingen.

### **Utviklingspotensial, næringsareal:**

Harstad er i en heldig posisjon med store arealer og utbyggingspotensial i sentrum.

I arbeidet med kommunedelplanen er det gjort en gjennomgang av areal og formål i Harstad sentrum. Betrachninger rundt hva disse kan brukes til er knyttet til befolkningsendring og mulig potensial for næringsutvikling/vekst.

<sup>5</sup> Konjunkturbarometer for Nord-Norge. Høst 2014.

<sup>6</sup> Handelsanalyse-Harstad kommune. Asplan Viak 2015.



Åpne og ikke utbygde areal inngår i en beregnet arealreserve på anslagsvis **103.207 m<sup>2</sup> (flate)** (*i stor grad overfalte parkering, men og næringsarealer under utvikling*). Det er sannsynlig at en relativt stor andel av forventet befolknings- og sysselsettingsvekst slår ut i økt etterspørsel etter kontorlokaler i sentrum. Regional handelsanalyse beregner utbyggingspotensialet for handelsareal til 21.000 m<sup>2</sup> frem mot 2030, og legges beste alternativ for sentrum til grunn, kan det innebære 10.500 m<sup>2</sup> (halvparten).

Et nøkkeltall for totalt arealbehov per ansatt på kontor, er 25 m<sup>2</sup> som også inkluderer andel fellesareal.

Dersom man legger til grunn at all sysselsettingsvekst de neste 20 år i kommunen skjer i sentrumsområdet, vil 1.679 personer ansatt på kontor ha behov for tett oppunder 42.000 m<sup>2</sup> i middelalternativet (MMMM)<sup>7</sup>. Med høy nettoinnvandring (MMM<sup>H</sup>) vil arealbehovet være 63.225 m<sup>2</sup>. Nå vet vi både at all vekst ikke kan/vil skje i sentrum, og også at all sysselsettingsvekst ikke etterspør tradisjonell kontorplass. I Harstad har det vært stor satsing som har ført aktivitet ut av sentrum, som for eksempel Sjøkanten. Dette representerer også en faktor i vurderingen av hvilket **nyetableringspotensial** som fins i Harstad sentrum.

### **Sjøretta næringsaktivitet:**

Harstad sentrum opplever økning og vekst i sjøretta næringsaktivitet. Innenfor planavgrensningen er det i første rekke knyttet til utvidelsene med ny tørrdokk på Kaarbø verftet med tilrettelegging for nye arbeidsplasser knyttet til verftsindustrien. Ny drift på tørrdokka gir potensial for vekst i skipstrafikk inn til Harstad sentrum. Ringvirkning i verftsindustrien er stor, beregnet til 3 årsverks per årsverk ansatt i verftsindustrien<sup>8</sup>.

I tillegg bidrar næringsaktivitet knyttet til Harstad havn også betydelig i sentrum. For sentrumshavna er dette knyttet til persontrafikk fra hurtigbåtene og hurtigruta, men og en betydelig andel av godshåndtering fra både Hurtigruta og øvrige godsoperatører. Ved etablering av ny kai på Seljestad skal all godshåndtering, bortsett fra Hurtigruta, overføres dit. Øvrig aktivitet i Sentrumshavna er knyttet til anløp fra kategoriene forsvarsbåter, fisk/fangst og andre<sup>9</sup>. Det er ikke gjort noen helhetlig analyse av samfunnsøkonomiske ringvirkninger ved havneaktivitet i sentrum. I forbindelse med områdeplan for Harstad havn er det gjort en egen vurdering av havnetrafikken over sentrumshavna med fokus på framtidig vekst og potensial.

Sentrumshavnas beliggenhet med dagens og framtidig areal utgjør betydelig potensial for næringsaktivitet og byfornyning. I dag framstår sentrumshavna med dårlig utnyttelse av arealer og et stort behov for opprusting og fornying av kaianleggene. En oppgradering og bedre arealutnyttelse vil i seg selv øke attraktivitet og potensial for næringsvekst. Framtidig behov for kaier og havnerelatert / sjøretta næringsareal bør utvikles i

<sup>7</sup> Tall fra SSB. Middels nasjonal vekst (MMMM) og høy nettoinnvandring (MMM<sup>H</sup>)

<sup>8</sup> Konsekvensutredning-Næringsliv og sysselsetting, Harstad skipsindustri. Asplan Viak 2013.

<sup>9</sup> Årsberetning Harstad havn. 2014.



sammenheng med realisering av nye næringsarealer. Samlet behov og markedsgrunnlag for næringsareal og havnerelaterte næringer både innenfor sentrum og i kommunen som helhet bør legges til grunn for endelig omfang og grad av utvikling.

Med ny godshavn på Seljestad vil behov for sjøretta næringsareal bli mindre i sentrum. Samtidig er det viktig å planlegge langsiktig med tanke på mulig vekst innen cruisetrafikk og øvrige framtidige behov for avlastningskaier til verftsindustri og krav til ISPS kaier (terror sikrede havneavsnitt). For de sentrale / daglige rutegående fartøy, hurtigbåtene og hurtigruta, antas det lite potensial for vekst utover dagens situasjon<sup>10</sup> (se og kap 6.5.)

Det er likevel under enhver tvil at forholdene for hurtigbåtene og kobling mot øvrige kollektivsystem i Harstad sentrum har et stort behov for oppgradering. Dette er investeringer Harstad kommune må ta og som vil heve attraktivitet og tilgjengelighet betydelig. Alene gir ikke investeringene knyttet til hurtigbåtene og kollektivterminal nødvendigvis noen ny markedsøkning og økte inntekter, innenfor disse to markedssegmentene. Derfor bør en utvikling av sentrumshavn gjøres som del av et større byutviklingsprosjekt over flere år som sikrer mulighetene til å skape gode ringvirkninger av investeringene både for havn og sentrum for øvrig (se og kap 6.5 og 6.6)

## Tiltak i forslag til kommunedelplan

### Hvordan tilrettelegge for mange arbeidsplasser i sentrum?

Identifisere hvilke næringer og arealer som har potensial for vekst i nær framtid. Næringsutviklingsområder med vekstpotensial bør følges opp og forankres i «Strategisk Næringsplan for Harstad».

Ny strategisk næringsplan med tiltaksdel som tilrettelegger for vekst ved:

- Akkvisisjonsarbeid. Strategi og tiltak for nyetableringer
- Satsning og vekst i etablerte næringsklynger. Dersom en klynge oppnår en kritisk masse, kan selvforsterkende effekter inntreffe. Harstad kommune må ha tilretteleggerrolle og være aktiv pådriver.
- Redusere/fjerne eventuelle etableringshindre. Forutsigbarhet i planverket.
- Tilrettelegge for synergier i nærings- og verdikjeder. Unngå feiletableringer.

Handel utgjør livsnerven til et aktivt og attraktivt sentrum. Skal vi oppnå et attraktivt sentrum er handelsnæringen en viktigst brikke. Samspillet mellom butikker og kafeer på den ene siden og kontorarbeidsplasser på den andre må ikke undervurderes. Et bredt tilbud på gateplan gir igjen høyere attraktivitet for nye kontorarbeidsplasser i sentrum.

### Hvordan videreutvikle den kompakte bykjernen?

Harstad har en god og kompakt bystruktur, men er preget av mange ufullstendige kvartaler og åpne områder i sentrumskjernen. Det må legges til rette for en omdisponering av arealbruk fra overflateparkering til næringsareal. Samtidig bør det

<sup>10</sup> Nærings- og markedsanalyse deltema «Havnerelatert trafikk»



skapes et arealpress som gir grunnlag for vitalisering av tomme bygårder. Det kan være hensiktsmessig å se på om omregulering fra forretning/kontor til bolig kan være et verktøy for å få i gang økt vitalisering av bygårder. Det pågår nå en omfattende transformasjonsprosess av det tidligere industriområdet på Kaarbø tomta, med stålhallen/brunosten. Området ble i 2013 omregulert til næringsområde og i 2014 ble det avgjort at Statoil flytter sitt kontor til den sørlige delen av tomta. Det er særlig viktig at denne transformasjonsprosessen blir del av den helhetlige byutviklingen. Dette skal sikres i sentrumsplan ved at det i samarbeid med Harstad skipsindustri legges til rette for en ytterlig omforming og transformasjon omkring tørrdokka og at deler av området mot Fjordgata åpnes opp for næringsareal, bolig/forretning og byrom for allmenn ferdsel. Dette er et viktig grep for å sikre at ny aktivitet i denne delen av sentrum kobles godt sammen med og mot dagens sentrum (se og tiltak kap 6.7 og 6.8).

- Utvise langsiktighet og tålmodighet i arealdisponering.
- Fortetting av innfyllingsområder og eksisterende transformasjonsarealer (innfylling; eksisterende kvartalsstrukturer og langs gateløp. Transformasjon; ufullstendig områder. Eks. Kaarbø verft/»brunosten», havneområdet/Larsnes)
- Balansert boligutvikling mellom nord og sentrale sentrumsområde
- Unngå byspredning og utflytning av funksjoner
- Sikre gode og korte gangforbindelser mellom funksjoner og unngå trafikk barrierer
- Sikre sammenkobling og gode funksjoner mellom Statoil tomt – Kaarbøområdet – Fjordgata /Larsnes.
- Utarbeide helhetlig parkeringsstrategi – flere gratis korttids-gateparkeringer

### **Hvordan utnytte fordelene med kombinasjonen kjøpesenter/handlegater til å skape et levende sentrum?**

Sentrums to kjøpesenter ligger plassert på hver sin side av dagens busstorg og hvor dagens riksvei danner ytterlig en barriere. Dette skaper dårlig funksjon og ferdsel mellom sentrene. En transformasjon av busstorget og ny bruk av riksveitrase vil bli et viktig tiltak for å styrke den indirekte samhandlingen mellom kjøpesentrene og potensialet for synergi mot øvrig handelsvirksomhet på gateplan. En utvidelse av dagens Bertheussenter er under planlegging. Målsetning er en utvidelse av kjøpesenteret mot Larsneset. Det anbefales at dette utvikles som et opplevelsessenter som gir aktivitet tilbake til sentrum. Et nytt opplevelsessenter bør utformes som et bymagasin, hvor handel foregår i 1 og 2 etasje mot gata og henvendt mot dagens busstorg.

Plantiltak:

- Transformasjon av busstorget/parkering
- Etablere miljøgate i deler av gateløp
- Opplevelsessenter, ikke kjøpesenter.

### **Hvordan sørge for at havnerelaterte behov ivaretas, og samtidig utvikle sjøfronten som et allment tilgjengelig område med gode løsninger for møte mellom sjø og land?**



Harstad havn KF har initiert prosjektet «Ny sentrumshavn» se kap 1.5. Utvikling av ny sentrumshavn skal oppruste eksisterende kaier og etablere ny utfylling og nye kaifronter. Endelig valg av havneløsning skal fastsettes i sentrumspan. Utbygging av ny sentrumshavn skal sikre en god sammenkobling mot eksisterende bykjerne. Det må legges til rette for gode løsninger som sikrer korte avstander mellom funksjonene og som sikrer synergi mellom kollektivknutepunkt (bussterminal) og dagens handlegater. Tilgjengelighet til sjøfronten skal ivaretas i så stor grad som mulig, uten å komme i konflikt med sjøretta næringsareal. Det bør tilrettelegges for gode og funksjonelle løsninger forbi ISPS området. Dette kan gjøres i kombinasjon med utbygging av nytt opplevelsessenter på Larsneset. Uavhengig av hvilken løsning man til slutt velger skal havnerelaterte behov ivaretas. (se og kap 6.5 og 6.6)

Plantiltak;

- Identifisere havnerelaterte behov på bakgrunn av markedsprognoser og analyser
- Passasjerhåndtering – god funksjon og kobling mot kollektivterminal. Universell utforming stilles som krav.
- Skille passasjer- og nyttetraffikk jfr. aktivitetenes ulike karakter
- Ivareta ulike krav/behov knyttet til almen tilgjengelighet og intern sikring/ISPS
- Gi og ivareta generell trafiksikkerhet i havneområdet
- Gi publikumsvennlige arealer for rekreasjon og opphold langs sjøfronten

### **Er sentrum godt tilrettelagt for turister, og hva kan gjøres bedre?**

Harstad sentrum er i dag lite tilrettelagt for turister. Utbygging av ny sentrumshavn er viktig for å oppfylle målsettingene. Med utbygging av ny sentrumshavn bør det tilrettelegges for bedre informasjon, korttidsparkering og bussoppstillingsplasser for turistbusser til Hurtigruta. I forbindelse med bobilparkering må det legges til rette for fasiliteter som sanitær og søppelhåndtering. Med ny sentrumshavn er det en målsetning å etablere en bedre gjestehavn for småbåter. Det bør vurderes egne servicebygg i tilknytning til småbåthavn og det vil være naturlig å se dette i sammenheng med lokalisering av bobilparkering. Med ny bølgebryter / molo fra kulturhuskaia bør man vurdere bedre tilrettelegging med parkering for bobiler og til gjestehavn på dagens parkingsplass utenfor Høyskolen, i Svalbardgata. I tillegg vil en utvidelse av park på Ottar Håløygs plass og kunne serve slike funksjoner. Dette må sees i sammenheng med helhetlig parkeringsstrategi.

Cruise er et satsningsområde for Harstad kommune og Harstad havn KF valgte å melde seg inn i Cruisenettverk Nord-Norge og Svalbard (CNNS) i 2010. Antall anløp i 2014 var 2 cruiseskip og er langt unna målsetningen. Å få til en økning i dette markedet krever en målrettet satsning og langsiktig strategi for å styrke Harstad som cruisedestinasjon og turistdestinasjon som helhet. Dagens havnefasiliteter tilfredsstillende ikke krav til cruiseoperatørene, i første rekke pga liten kapasitet på dagens Larsnes kai og dybdeforhold. Realisering av ny sentrumshavn vil styrke kapasitet og gi generell bedre infrastruktur og adkomst til havneområdet.

Plantiltak:

- Ny sentrumshavn bør utvikles med god tilrettelegging for turistoperatører, både for sjøgående turisttraffikk (hurtigrute/Cruise) og bussturisme og bobil. I første rekke må havneområdet avsette areal for bussoppstilling og god adkomst.



- Bobil parkering bør utvikles i sammenheng med oppgradert småbåthavn med felles servicefunksjoner (aktuelle lokaliteter: Ottar Håloygs plass, Svalbardgt.)
- Styrke Harstad sine muligheter som Cruise destinasjon. Utvikle havn med god havnekapasitet til ISPS avsnitt. Sikre nær tilgang til sjøretta næringsareal som på sikt kan møte en økning i cruisetrafikk og øvrig ISPS trafikk (avlastningskaier for verftsindustrien)
- Stien langs sjøen bør tilrettelegges med informasjonsskilt og historiefortellinger langs utvalgte punkt (se og kap 6.7 og 6.8)

### **Øvrige forslag til tiltak for bedre samhandling og drift av sentrum mellom gårdeiere, handelsnæringen og kommune:**

#### **Gårdeierne og handelsnæringene må:**

- Bedre og samordne sitt markedsarbeid
- Kartlegge leietakermarkedet
- Analysere markedets behov og tilpasse lokaler etc.
- Samarbeide med kommunen
- Bygge opp kunnskap om handelsmarkedet, demografi og trender for i det hele tatt å kunne ha en dialog med potensielle og ønskede leietakere
- Åpne for konkurranse om lokalene ved å være mer åpne om avtaleforhold som pris og varighet
- Tenke nytt og samarbeide om f.eks. bransjestrukturering som kan innebære bl.a. flytting av leieforhold til andre lokaler og gårdeiere for å legge til rette for virksomheter man vil ha inn

#### **Kommunen må:**

- Mer fokus på VERTSKAPSROLLEN som tilrettelegger for sentrums- og næringsutvikling.
- Forstå hva som skjer i handelsnæringen
- Arbeide for å beholde handelen i sentrum. Sentrums konkurrent kjøpesenteret arbeider kontinuerlig for å sikre seg de beste leietakerne.
- Legge til rette for tiltak slik at forretningsdrift i sentrum blir mer lønnsom
- Arbeide for optimal tilgjengelighet. For kjøpesenteret er dette prioritet nr. 1
- La parkering bli et servicetilbud Bruke parkeringsavgift som en reguleringsmekanisme.
- Effektivisere anleggsarbeid i sentrum. Hos sentrums konkurrent kjøpesenteret merker kundene lite når det foregår slikt.
- Bli forutsigbar på lang sikt. Usikkerhet om endringer i rammebetingelsene er en av de viktigste årsakene til at mange virksomheter velger bort sentrum.
- Drive sentrum som om butikkene var kommunens leietakere





## 6.4. Samferdsel

### Bakgrunn

Dagens trafikkmønster er preget av at RV83 fører mye tungtransport gjennom sentrum. Dette fører til støy, støv og vanskelig fremkommelighet. Med Harstadpakken vil det i løpet av de neste årene bli bygget tunell som fører gjennomgangstrafikk utenom sentrum. Dette vil lette på trafikk- og forurensningsproblemene i sentrum.

Som del av Harstadpakken kommer ny kollektivtrafikk-løsning. I hovedtrekk går det ut på å etablere pendelruter for buss. I sentrum vil dette bety at man unngår oppstillingsplass for buss, og dermed kan frigjøre dagens busstorg til annet formål. Bussene vil ha av- og påstigning langs gatene.

En vesentlig del av kollektivtrafikken i Harstad er sjøgående. Et felles knutepunkt for kollektivtrafikk, med gode forbindelser mellom sjøgående og landgående transport, skal etableres.

I Harstadpakken er 1/3 av midlene avsatt til gang- og sykkelveger. Det bør være attraktivt å gå og sykle til/fra og i sentrum. Sammenhengende bilfrie områder må sikres, og det skal legges til rette for et sammenhengende sykkelfelt/veger gjennom sentrum og sykkelparkering.

Tilgjengelig parkering i sentrum er viktig. Mange foretrekker å kjøre bil i forbindelse med handling, jobb og kultur- og fritidsopplevelser. De som har bolig i sentrum ønsker parkering i nærheten. I dag er mye av det ubebygde sentrumsarealet benyttet til parkeringsplasser. Mye av arealet langs sjøfronten består av parkeringsplasser. Kommuneplanens arealdel har parkeringsbestemmelser for Harstad sentrum. Disse må i det videre sentrumsplanarbeidet gjennomgås og det er en målsetning at det i etterkant av vedtatt sentrumsplan utarbeides en helhetlig parkeringsstrategi.

En helhetlig parkeringsstrategi skal sikre dynamiske og riktig plasserte parkeringsanlegg og samtidig sikre at man oppnår overordnede målsetninger som bygger opp under alternative transportformer.

### Utredes iht planprogrammet:

- Det bør ses på alternative muligheter for parkering, for i størst mulig grad å unngå å beslaglegge tomter som kan utnyttes bedre til andre formål.
- Mulig nytt trafikkmønster
- Kollektivtrafikken, med gode løsninger for busstransport, samt felles terminal for sjøgående og landgående transport.
- Gode forhold for syklende og gående



## 6.4.1 Vurdering og tiltak i plan

Harstad sentrum framstår i dag med svært mange trafikale barriere og hindringer både for funksjon, bevegelse og byutvikling. Forslagene i sentrumspan legger til rette for en ny gatebruk og en oppdeling av trafikken mellom kollektiv og bil gjennom deler av sentrum.

Det anbefales å skille bil- og kollektivtrafikken i Hans Egedes gate og Storgata.

Ny kollektivterminal skal utvikles som et arealeffektivt kollektivknutepunkt i Sjøgata. Plassering og utforming skal gi god nærhet og funksjon mot hurtigbåtkai og terminalbygg på dampskipskaia. Samtidig sikres og ivaretas nærheten mot dagens handlegater og kobling mot både havn og sentrumskjernen. Bruk av gateterminal er og en kostnadseffektiv driftshåndtering. I tillegg vil en gateterminal gjøre kollektivsystemet fleksibelt for eventuelle endringer i behov og arealbruk i havneområdet.

Kobling mot sjøgående transport er sentralt og skal løses med etablering av ny hovedadkomst og kryssutbedring mellom Fjordgata / Sjøgata og Larsnes. Havneløsning og sjøgående trafikk og samferdsel og intern trafikk omtales i eget kapittel (6.5).

### Overordnede føringer – Harstadpakken:

Sentrumspanen er utformet i sammenheng med Harstadpakken og de målene og kravene som er vedtatt i tilhørende KVV (konseptvalgsutredning). Konseptet «Kollektiv- og gang- og sykkelkonsept med tunnel» er vedtatt av Harstad Kommune, Troms fylkeskommune og Regjeringen. Dette er også grunnlaget i Stortingsproposisjon om Harstadpakken. Målene i Harstadpakken er også forenlig med målene fremkommet i Harstad kommunes «Kommuneplan 2009 – 2025, ved egne krefter» hvor en betydelig reduksjon i biltrafikken i sentrum er fremhevet som mål.

De overordnede resultatmålene i KVV'en tilsier 40 % reduksjon av biltrafikk gjennom sentrum og kollektivandelen skal økes fra 4,7 % (2009) til 7 % i 2040 som betyr i grove tall 1100 -1200 flere bussreisende i snitt pr dag med dagens befolkningsgrunnlag. Dette er ambisiøst, men er viktig for å oppnå de ønskede målene for utvikling av byrommet/sentrum.

### Virkemidler for måloppnåelse i Harstadpakken - Sentrum:

#### Fysiske tiltak

- Sykkelfelt/-veg gjennom sentrum
- Kollektivterminal
- Sykkelparkering (ikke finansiert i Harstadpakke)
- Vegklasse

#### Organisatoriske tiltak

- **Fartsgrenser**
- **Parkeringsrestriksjoner**



Øvrige tiltak som utbedring av kryss, miljøgate og generell opprusting av veitrase ligger ikke som del av finansiering i Harstadpakken. Det anbefales at det utarbeides en finansieringsstrategi for tiltak utenfor Harstadpakken.

## **6.4.2 Nytt trafikkmønster**

I planprosessen har det vært jobbet med mange forslag til trasevalg for trafikk. Flere alternativer har vært diskutert og forkastet. Det er gjennomført en detaljert trafikkutredning for å sikre at løsningene er teknisk gjennomførbare og gir god trafikkflyt, fremkommelighet og tilgjengelighet for alle trafikkgrupper. Sentrumspanen anbefaler en løsning med oppdeling mellom kollektiv- bil-, gang- og sykkeltrafikk. Alternativer som har vært del av detaljutredningen blir her kort omtalt. Anbefalt alternativ i sentrumspan blir beskrevet i detalj.

For alle alternativer gjelder dagens trase for nordlig del av sentrum fra Sjøgata – Strandgata – Skolegata, med tillegg av sykkelfelt vestside av Strandgata – Skolegata.

### **Alternativer i temautredningen:**

#### **Detaljutredning:**

##### **0 – Alternativ: Dagens riksvegtrase**

All trafikk som i dagens situasjon: Ensidig sykkelveg med tovegs sykling på vestside av Storgata fra byskillet til torget, og videre fra torget på vestside av Strandgata til Sama. Over torget etableres sykkelfelt. Alternativet medfører at myke trafikanter får adskilt tilbud i egen trasé. Bil- og kollektivtrafikk går blandet som i dagens situasjon.

##### **Alternativ 1: Oppdeling av bil- og kollektivtrafikk mellom Hans Egdes gate og Storgt**

Bil: 6. Divisjons gate - Hans Egdes gate – Hvedings gate – Fjordgata – Sjøgata.

Kollektiv: Storgata – Fjordgata - Sjøgata

Sykkel: Som i 0-alternativ: Vestsiden av Storgata – Torget – Strandgata.

##### **Alternativer som er vurdert i detaljutredningen:**

Alternativ 2: oppdeling mellom Verftsgt/Fjordgt og Storgt

Alternativ 3: oppdeling mellom Hans Egedsgt / Strandgt og Storgt (buss over torg i Strandgata)

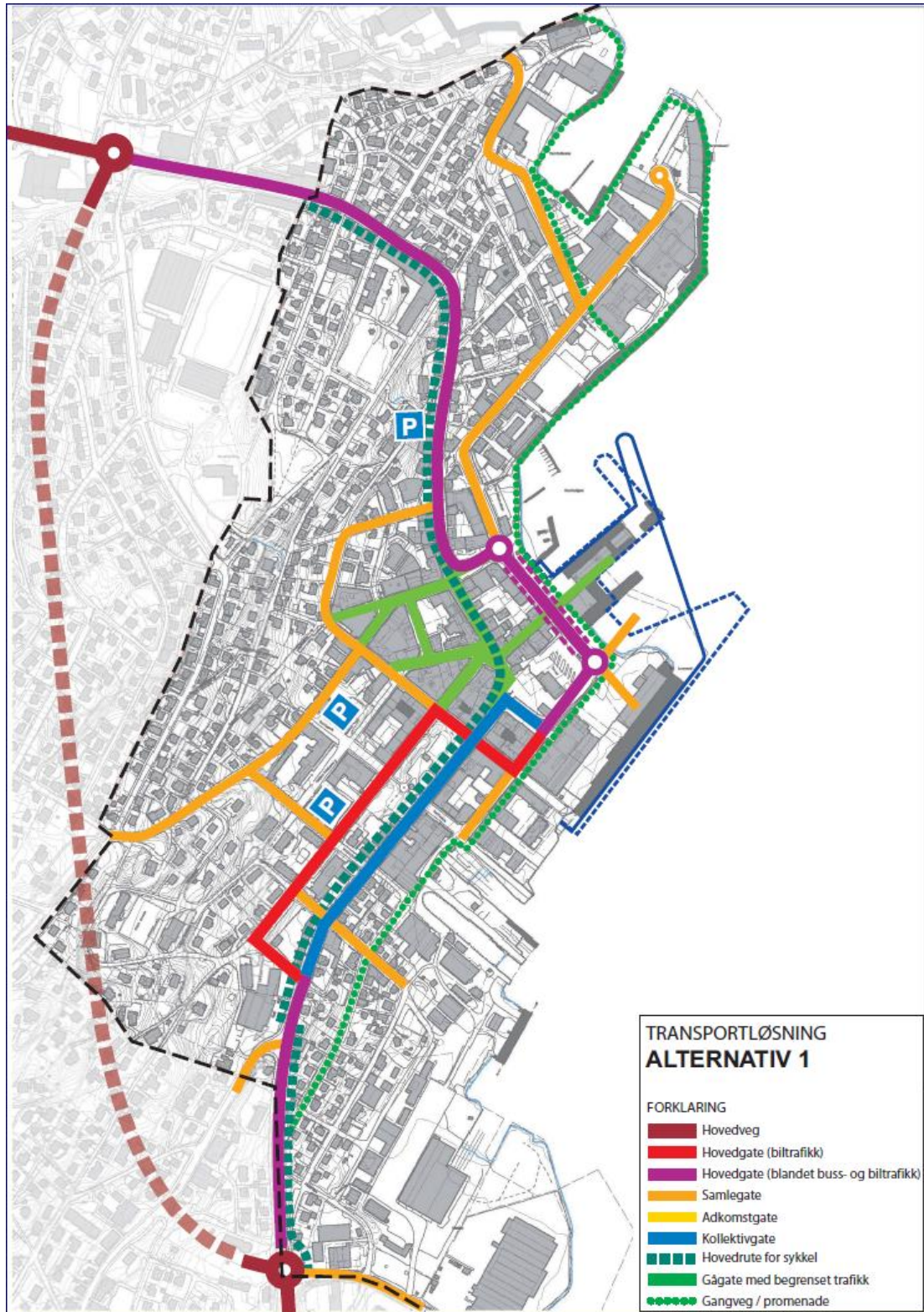
For alternativer, detaljutredninger og øvrige vurderinger gjennom prosessen vise det til og delrapport fra trafikkutredningen og rapport arbeidsgruppe for samferdsel.

<http://www.harstad.kommune.no/rapporter-og-dokumenter.178197.no.html>

(Samlet KU trafikk tilgjengelig fra 18. mai 2015)



6.4.3 Alternativ 1. Oppdeling mellom Hans Egedes gate og Storgata



Kart 5. Alternativ 1 for nytt trafikkmønster



Her kun vurdert for sørlig del av sentrum hvor det gjøres endring i trase. Nordlig trase følger dagens riksveg.

## **Biltrafikk:**

### **(Byskillet – Torget)**

Byaksen fra byskillet til torget er i dag hovedinnfartsvei fra syd. Storgata med svak helling ned mot sentrum og siktlinje ut til Vågsfjorden skaper en draging ned mot sentrum. Gaten har stor kvalitet som hovedgate og paradegate til hjertet av byen.

Ved krysset i 6. Divisjons gate anbefales en oppdeling av trafikkgruppene inn mot sentrum. Her får biltrafikk sin hovedtrase opp i Hans Egdes gate.

Videre føres biltrafikk ned Hvedings gate og til Fjordgata. Fra Fjordgata følger trafikken blandet videre gjennom Sjøgata og ut Strandgata.

Fra nord følger bil og øvrig transport dagens trase ned Strandgata til Sjøgata.

Det anbefales å etablere innfartsparkering fra syd på Rådhusomtå. På kort sikt vil nytt parkeringsanlegg for Salto kjøpesenter fungere som innfartsparkering i denne del av byen.

Det anbefales å etableres innfartsparkering med fjellanlegg i Havnegata 22.

### **Gateparkering fjernes på følgende strekninger:**

1. Storgata fra Eriksgate til Fjordgata
2. Hvedings gate fra Hans Egdes gate til Fjordgata.
3. Fjordgata fra Hvedings gate til Sjøgata.
4. Sjøgata.

For øvrige samlegater opprettholdes gateparkering. Det anbefales gratis korttidsparking i alle samlegatene i sentrum (15-30 min).

### **Tiltak biltrafikk:**

- Biltrafikk i 6. Divisjons gate - Hans Egedes gate – Hvedings gate - Fjordgata.
- Trase knyttes til innfartsparkering etableres på Rådhusomtå (del av parkeringsstrategi)
- Anbefales gratis korttidsparking i øvrige samlegater (15 – 30 min)

### **Kollektivtrafikk og sykkelveg:**

Storgata omdefineres til kollektivgate i begge retninger. Alternativ løsning er samlet trafikk til Eriks gate for bedre kobling mot sentrums eneste bensinstasjon og bedre utnyttelse av Eriks gate og Sigurds gate som samlegater. Biltrafikk mot nord ledes likevel opp 6. Divisjons gate.



Fra kryss Hvedings gate etableres miljøgate rundt Gründer hjørnet og til Fjordgata. Dette vil gi bedre kobling mot dagens torg og Nytorget. Det forutsettes at overflateparkering på dagens torg transformeres ved fortetting og etablering av nytt torg. Slik får man en god kobling og funksjon mellom butikker og næringer på torget og Storgata.

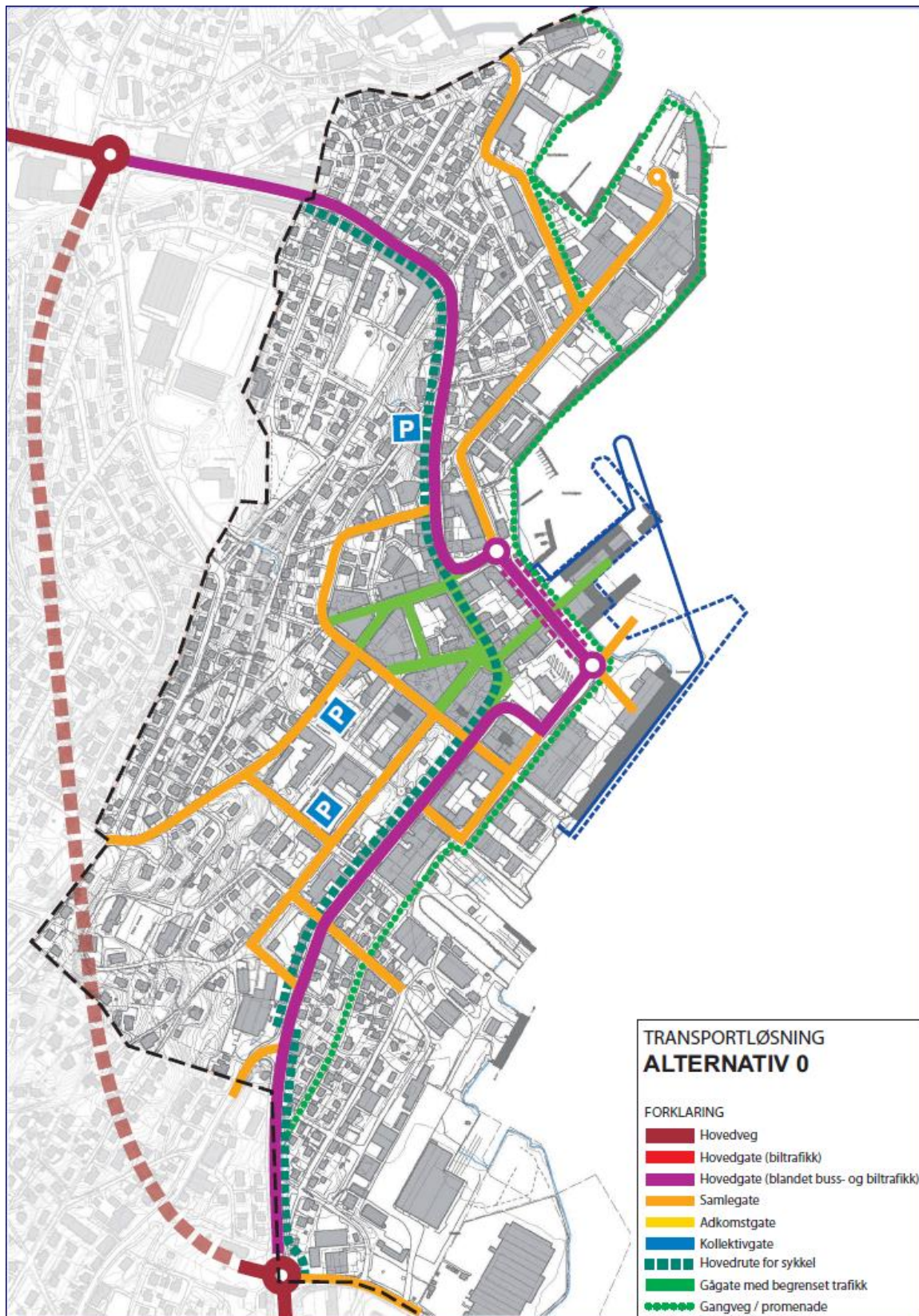
Tovegs sykkelveg legges på vestsida av Storgata ved 6. Divisjons gate. Løsningen forutsetter at gateparkering fjernes for å gi samlet bedre plass i Storgata med bredere fortau langs østsida av Storgata som kan danne en veggsone og et bredt gang- og bruksareal foran butikkene. Det anbefales en slik utvidelse av fortau fra Eriks gate til Hvedings gate.

Gateparkering tas vekk langs hele Storgata fra 6. Divisjons gate til Fjordgata.

- Kollektivgate fra 6. Divisjons gate. Alternativt fra Eriks gate. Kollektivgate hele Storgata til Fjordgata.
- Tovegs sykkelveg med fortau på vestsida av Storgata fra 6. Divisjons gate. Blandet på gående premisser med sykkelfelt over torget/Strandgata. Videre tovegs sykkelveg opp vestsida av Strandgata – Skolegata – Sama.
- Breddeutvidelse av fortau i Storgata – nytt gang- og bruksareal butikker og næringsliv



6.4.4 Alternativ 0- dagens situasjon RV 83



Kart 6. 0- alternativ – dagens situasjon Rv 83.



Dagens riksvegtrase vurderes å tilfredsstillere alle de krav som vi stiller til hovedtrase gjennom sentrum.

Det kan i den sammenheng nevnes følgende element:

- God framkommelighet/linjeføring
- Mulig å etablere sykkelfelt langs trase
- Mulig å opprettholde tosidig fortau
- Tilpasset mål om opprettholdelse og utvide/utvikle et samlet og sentralt bilfritt område i sentrum
- Mulighet for etablering/utvikling av god adkomst til Harstad havn

Ulempen med et slikt alternativ er at det ikke oppnås en bedre skjerming av Generalhagen mot støy og muligheten for ytterlig utvikling av Storgata som en mer intim handlegate. Det forutsettes videre at parkering langs Storgata utgår. Det samme gjelder for Sjøgata.

Det anbefales at sykkelfelt fra Storgata 1 legges over torget til Strandgata 14. Over torget må sykkelfelt tilpasses på gående sine premisser.

Det foreslås at kollektivtraseen gjennom sentrum følger hovedvegen. Det etableres gateterminal for buss (2 i hver retning for lokalbuss og 3 i hver retning for distriktsbussene) i Sjøgata i området hvor dagens terminaler er etablert. Det legges til rette for en sikker fotgjengerkryssing i området med Rikard Kaarbøsgate / Gågata.

#### 6.4.5 Gatehierarkiet

Gatene deles inn i hovedgater, samlegater og bygater/boliggater. Gatehierarkiet framgår av kart i vedlegg. Utforming av gatene gjenspeiler funksjonen. Det er utarbeidet lengde- og tverrprofiler for viktige gater

**Hovedveiener/-gatene** er gjennomfartsårene som er viktig for god trafikkavvikling. Storgata og

Hans Egedes gate skal bygges om til ny funksjon etter omlegging av stamveien og oppdeling mellom trafikkgruppene.

**Samlegater** er viktige forbindelser mellom bydelene og intern transport i sentrum ut til hovedgatenettet, kan også være handlegater.

Typisk for samlegater:

- Skal ha bygateutforming med tosidig fortau
- I kollektivtraseer skal kryssutforming og bredde tilpasses kollektivtrafikk
- Kan ha kantparkering
- Gratis korttidsparkering (15 – 30 minutter)
- Blandet trafikk bil og sykkel
- 30 km/t fartsgrensesone med enkelte fartsdempende tiltak





## 6.4.6 Kollektivknutepunkt

Planen for kollektivknutepunktet viser en kompakt løsning som knytter sjø- og busstransport tett sammen med bylivet i Harstad. Et kompakt kollektivknutepunkt bidrar til å redusere den samlede reisetiden for kollektivpassasjerer som har behov for å bytte transportmiddel. Samtidig gir den nye utformingen en logisk oppbygging av holdeplasser som gjør det lett for de reisende å orientere seg.

Kollektivknutepunktet innebærer en utvidelse av trafikkarealet langs Sjøgata ved at nye holdeplasser etableres, samtidig som eksisterende gågater og bilfrie områder i sentrum forblir bilfrie. Sjøgata anlegges med holdeplassene på begge sider av gata. Ny bussomlegging i Harstad kommune vil medføre endringer av kjøremønsteret både for bybussene og distriktsbussene. Det nye systemet for bussene skiller mellom holdeplasser for bybussene (6 linjer, 5 av dem gjennom sentrum) og distriktsbussene.

Bybussene starter i en bydel i en «ytterkant av byen» og pendler gjennom sentrum til ny «ytterkant» på andre siden av byen (f.eks. rute 3 fra Trondenes til Stangnes som én helhetlig rute). Sentrum betjenes av vanlige bussholdeplasser med kort opphold for bussene. Bybussene trenger ikke tradisjonell oppstillingsplass i sentrum lenger. Regulering vil foregå i ytterpunktene av rutene.

Bybussene stopper ved busslomme på begge sider av gata i Sjøgatas østende mot Fjordgata.

Distriktsbussene stilles opp i busslomme i Sjøgatas vestende på begge sider av gata. Det skal etableres god kobling til dagens havneterminal hvor de bussreisende kan benytte venterommet og andre fasiliteter der. En ny rundkjøring i enden av Sjøgata ved Larsneset og eksisterende rundkjøring ved Strandgata kan benyttes av distriktsbussene for å snu. Behov for «venteparkering» til distriktsbussene kan eventuelt løses ved avlastningsparkering i Fjordgata eller i havneområdet.

Som et alternativ til utformingen av kollektivknutepunktet som beskrevet ovenfor, kan bussene som kommer inn mot sentrum i Storgata sørfra fortsette rett frem i en ny bussgate over dagens bussterminal. Dette forutsetter holdeplasser for lokalbussene i den nye bussgata i stedet for øst i Sjøgata. Dette vil gi en mer direkte linje for bussene enn å kjøre via Fjordgata, samtidig som de bilfrie områdene over torget forblir uten trafikk. Dette vil gå på bekostning av et helhetlig bilfritt område mellom Standgata, Rikard Kaarbøsplass til Storgata som skissert i anbefalt alternativ fra sentrumspan (kart 8).





**Kart 7.** Samling av distriktsbussene på vest side av Gågata og innkjøring for bil/taxi . Slik etb man en bilfri sone mellom dampskipskaia og Larsnes. Bybussene med to busslommer i hver retning.

Taxi holdeplass og korttidsparkering inngår som en del av kollektivknutepunktet og legges i tilknytning til bussholdeplasser og venterom. Adkomst foreslås direkte fra Sjøgata for at minst mulig av verdifullt areal for byrom og bygninger blir benyttet til vegar og trafikkareal. Skissen viser en ny trearmet rundkjøring i krysset Fjordgata/Sjøgata med veg-arm ut mot de nye utbyggingsområdene på Larsneset. En rundkjøring her vil gi stor fleksibilitet for betjening av havneområdet og som snumulighet for distriktsbussar.

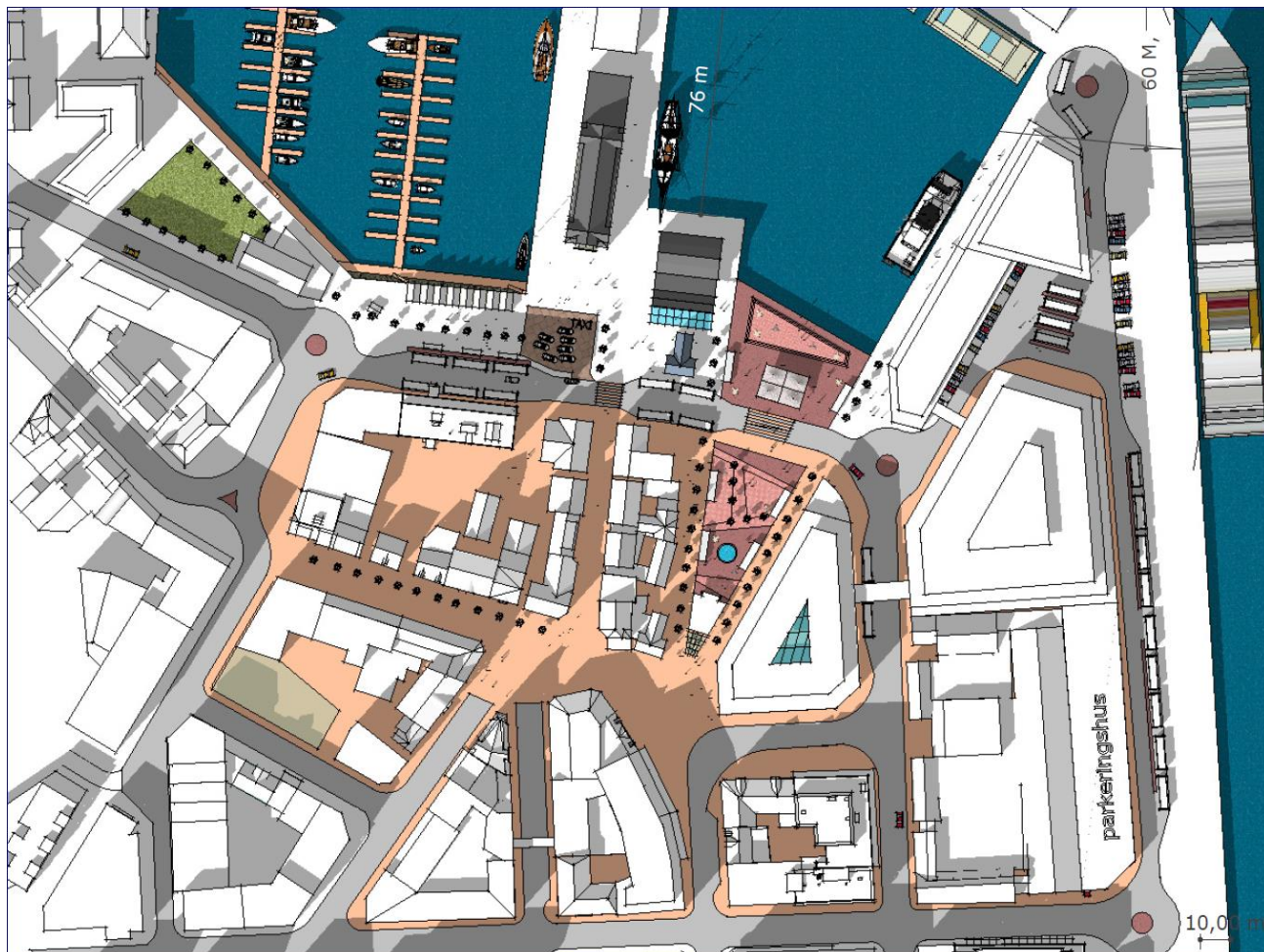
Det etableres universelt utformet gangareal mellom bussterminal og langs aksa gågata Rikard kaarbøs gate og venterom på havneterminalen. Et bredt og tydelig markert gangfelt over Sjøgata til gågata skiller distriktsbussene og bybussene og sikrer gangadkomst fra terminalbygget til sørgående linjer.

**Konklusjon og anbefaling kollektivknutepunkt, delresultat trafikkanalyse 21.04.15 NORSAM / Asplan Viak (Vedlegg: delrapport trafikk og samferdselsutredning):**

*Kollektivknutepunktet i Sjøgata er vist med 3 (distriktsbussar) + 2 (lokalbussar) holdeplasser i busslommer på begge sider av gata. Denne løsinga gir liten plass for fotgjengere/ kollektivpassasjerer som skal krysse gata.*



*En løsning med 2 + 2 holdeplasser løser dette på en bedre måte og anbefales derfor vurdert videre i planarbeidet, sett i sammenheng med planlagt fremtidig rutetilbud for både lokal- og distriktsbusser og holdeplassbehov.*



**Kart 8.** Trafikksystem og kollektivknutepunkt i sammenheng med havneløsning alternativ 2. I tillegg til knutepunkt er det avsatt plass for inntil 10 busser langs internvei Larsneskai og 4 venteplasser mellom bygg på Larsnes. For havnealternativ 2 bør oppstillingsplasser turistbusser/venteplass avsettes mellom havneterminal og nytt næringsbygg. Skisse viser samlet bilfritt område som dagens situasjon (brun rødt og nytt torg i rosa) i tillegg til ny bilfri sone mellom dampskipskaia og Larsnes (rosa).

- Gateterminal i Sjøgata (og eventuelt avlastningsplasser / venteplasser i Fjordgata)
- Lav fartsgrense i Sjøgata (30 km/t)
- Kollektivknutepunktet gis en utforming tilpasset mange fotgjengere i bevegelse og tilpasset fotgjengeres premisser. Hastigheten på biltrafikken i Sjøgata må holdes nede, eventuelt supplert med fartsreduserende tiltak som for eksempel opphøyde eller signalregulerte gangfelt.



- Kollektivknutepunkt anbefales tilrettelagt for 2 + 2 oppstillingsplasser på hver av sidene i Sjøgata (til sammen 4 distriktsbusser og 4 bybusser). Anbefaling vurderes med 2 avlastningsplasser i Fjordgata.
- Taxiholdeplass og korttidsparkering på dagens P-plass foran havnebygget. Adkomst direkte fra Sjøgata (taxi, korttidsparkering og annen nødvendig transport/varelevering til hurtigbåtterminalen).
- Det skal utarbeides en egen formveileder for utarbeidelse av kollektivknutepunkt, gang-/sykkelvei, fortau, bussholdeplass (materialvalg, UU-rapport.)<sup>11</sup>. Dette skal gjøres i nært samarbeid med SVV og Troms fylkeskommune. Del 1 med oppstart høsten 2015 i forbindelse med delutredning / utformingsplan for gang-/sykkeltrase av SVV.
- Det bør utarbeides en egen tiltaksplan som beskriver kostnadsfordeling mellom prosjektene (Harstadpakken – kommune). Egenkostnader av vedtatte tiltak og løsninger, drift og vedlikehold.

## 6.4.7 Anbefalt alternativ for trafikkløsning

Med bakgrunn i den arealmessige kvaliteten og oppdeling av trafikkgrupper som gir mulighet til etablering av miljøgate etter «Shared space» prinsippet så anbefales alternativ 1 foran dagens situasjon for RV 83 (0-alternativ). Samlet gir dette alternativet best måloppnåelse i forhold til vedtatte målsetninger om bedre framkommelighet for kollektiv og bedre tilgjengelighet og funksjon for myke trafikanter og gående.

Delutredning for trafikk og samferdsel viser at det er marginale forskjeller i framkommelighet og reisetid for både buss og bil mellom alternativ 1 og 0. I tillegg viser måltegnning / gatesnitt at det er mulig å håndtere alle trafikkgrupper i alt 0 og samtidig opprettholde gateparkering.

Samlet vil derfor alternativ 0- være det alternativ som innebærer minst konsekvens i forhold til ny-investeringer og endring av parkeringsdekning ((*Vedlegg: delrapport trafikk og samferdselsutredning 21.04.15*):

### Øvrige forslag til tiltak

- Trampe – sykkelheis i Harstad-gårdsbakken. Konsept med sykkelheis «Trampe» etter inspirasjon fra Trondheim. Konsept utvikles i sammenheng med plan for sammenhengende hovednett for sykkel i Harstad. Vil bidra til økt sykkelbruk mellom sentrum og bydeler med mye stigning opp fra sentrum.

---

<sup>11</sup> Harstad sentrum-med fokus på universell utforming. Asplan Viak 2012.



## **Konklusjon og anbefaling delutredning NORSAM/Asplan Viak:**

Trafikkberegningene vider liten forskjell i reisetid både for buss og bil på strekningen fra Storgata x 6. Divisjonsgata til Sjøgata x Strandgata i begge retning. I modellen påvirkes reisetiden på denne strekningen lite av at en del trafikk flyttes over i ny bytunnel. Bytunnelen vil likevel ha en veldig positiv effekt på bysentrum med mindre trafikk, støy og forurensning, og dermed bedre forhold for de som går, sykler og oppholder seg i sentrum, inkludert kollektivreisende som benytter det nye kollektivknutepunktet og byrommet i Sjøgata.

Kollektivknutepunktet i Sjøgata er vist med 3 (distriktsbusser) + 2 (lokalbusser) holdeplasser i busslommer på begge sider av gata. Denne løsningen gir liten plass for fotgjengere/ kollektivpassasjerer som skal krysse gata. En løsning med 2 + 2 holdeplasser løser dette på en bedre måte og anbefales derfor vurdert videre i planarbeidet, sett i sammenheng med planlagt fremtidig rutetilbud for både lokal- og distriktsbusser og holdeplassbehov.

Vegbredden i Storgata er tilstrekkelig til å etablere tovegs sykkelfelt med fortau etter kravene i SVV håndbøker, men det blir minimumsbredden på fortauene om gateparkering skal opprettholdes på en side som i dagens situasjon. Uten gateparkering blir det betydelig bredere fortau på siden mot bygningsrekken, noe som gir muligheter til å skape liv i gata ved at butikker og kaféer trekker ut i veggsonen langs fortauet for utendørs tilbud med uteservering, salgsboder osv.

Ved omlegging av biltrafikken til Hans Egedes gate/Hvedings gate blir det vanskelige svingebevegelser for tunge kjøretøy rundt noen hjørner, og ombygging av kryssene vil bli nødvendig om dette alternativet skal velges.

Anbefalingen for første fase av sentrumspanen er at trafikken fortsetter å gå blandet i Storgata som i dagens situasjon og følge Rv83 gjennom sentrum. Storgata anbefales etablert med tovegs sykkelveg med fortau på vestsiden. På østsiden vil fjerning av gateparkering gi betydelig bredere fortau, som igjen medfører at gata gir mye mere rom for utendørs tilbud knyttet til næringsvirksomheten i første etasje. Samtidig blir gate et veldig mye bedre sted å bevege seg langs og oppholde seg for myke trafikanter.

*(Vedlegg: delrapport trafikk og samferdselsutredning 21.04.15):*

<http://www.harstad.kommune.no/rapporter-og-dokumenter.178197.no.html>

*(Samlet KU trafikk, sentrumspan/områdeplan Harstad havn, tilgjengelig fra 18. mai 2015)*



### 6.4.8 Parkering

#### Utvikling av biltilgjengelighet – en helhetlig parkeringsplan

For reisende med personbil er god tilgjengelighet resultat av avstand fra opprinnelsessted til parkeringsplass, reisetid med bilen, tilgang til parkeringsplass og avstand fra parkeringsplass til destinasjon for turen. I dag oppfattes ikke parkeringssituasjonen i sentrum som tilfredsstillende. Samtidig står det ofte mange ledige plasser i de eksisterende innendørs offentlige parkeringsanleggene. Sentrum trenger derfor en helhetlig parkeringsstrategi og plan. Sentrale tema som bør være en del av en helhetlig parkeringsstrategi:

- De offentlige plassene som blir tatt i bruk av ny aktivitet overflyttes til nye parkeringsanlegg som utbygges gjennom planperioden.
- Legge til rette for en utvidelse av parkeringstilbudet i takt med byomforming/nybyggingen i sentrum. Bygge ut to sentrale parkeringsanlegg som betjener innfart til byen fra nord og fra sør. Forslag fra arbeidsgruppe: Et anlegg på Rådhusomtå for innfart fra sør. Et fjellanlegg i Havnegata 22 for innfart fra nord.
- Erstatte eksisterende bakkeparkering i områder som blir omformet og plassere disse i de nye større anlegg.
- Nyetableringer med forretning /kontor i sone 2, 3 og 4, det sentrale sentrum, må dekke parkeringsbehov i de nye parkeringsanleggene.

Grepet suppleres med å sikre at fremkommelighet for biltrafikken prioriteres i definerte hoved- og samlevei.

Fortetting av de områdene som tidligere er beskrevet, vil også påvirke denne situasjonen i positiv retning, fordi p-anleggene vil oppleves å ligge mer sentralt i sentrum. Det anbefales å utvikle parkeringsanlegg i samarbeid med private utbygningsaktører og som del av en helhetlig parkeringsplan.

I forslaget til parkeringsnorm er det hensyntatt de overordnede målene om reduksjon i personbiltransporten, samtidig som det vektlegges at sentrum er i en konkurransesituasjon med andre nærings- og handelsområder. Dette foreslås gjort med en parkeringsnorm som åpner for 0,5 p-plasser pr 100 m<sup>2</sup> BRA. Dette er en reduksjon fra dagens norm på 0,5.

Samtidig foreslås det at for det sentrale sentrumsområdet, sone 2, 3 og 4, innføres restriksjon ved nyetableringer av forretning/kontor, dvs at man i disse områdene må dekke parkeringsbehov i de nye parkeringsanleggene.



Med rett plasserte og dynamisk driftede p-anlegg, kan vi med dette nivået oppnå en situasjon som oppleves som god, men som samtidig følger overordnede målsetninger om å bygge opp under alternative transportformer

## 6.5. Havneløsning

Det er et stort engasjement blant folket i Harstad når det gjelder utvikling av ny havneløsning. Dette tyder på at folket oppfatter havna som en viktig del av bybildet.

Havneområdet er en meget viktig premissgiver for oppfattelsen av bysentrum, og har derfor en viktig samfunnsmessig rolle for den videre utviklingen av Harstad by. Utviklingen og investeringene som skal foretas i havneområdet, må sees i et meget langsiktig perspektiv (50 år – 100 år frem i tid). Skal bysentrum fortsatt være knyttet til havna, og skal Harstad for fremtiden være en havneby, er det viktig at utformingen av kaiene gjør det mulig at skipstrafikken inngår som en del av bybildet.

### 6.5.1 Vurdering

Havnefronten er sentrums ansikt utad og er viktig for tilkjennegeving av byens egenart og identitet. Sentrumshavna med dampskipskaia og Larsneset framstår i dag med lange historiske strukturer som strekker seg tilbake til byens opprinnelse. De historiske kailinjene fra 1917 rundt dampskipskaia er fremdeles intakt. Dette er verdier for Harstad bys identitet som er viktig premissgiver for utviklingen av ny sentrumshavn.

Store deler av havnefronten blir i dag benyttet til bakkeparkering og havneaktivitet. Havnefronten fra dampskipskaia med Larsneset blir med dette preget av grå flater og lite interaksjon med bylivet. Ny kollektivløsning vil frigi dagens busstorg for utvikling av nytt byrom og fortetting. Samtidig tilfører dette nye utviklingsareal i den mest sentrale delen av sentrum som må aktiveres for å oppnå ønsket effekt og målsetning i sentrumspanen. Til sammen utgjør dagens åpne arealer i tilgrensing til havneområdet ca 23 mål med busstorget (terminal og parkering) og Larsneset/dampskipskaia (se kart 11).

Utforming av havnefronten vil ha betydning for hvordan vi kan utvikle de tilgrensende arealene med busstorget og øvrig fortettingspotensial i sentrum gjennom planperioden.

I sentrumspanen blir det lagt fram to forslag til havneutforming og strategi for havneutvikling. I begge alternativer ligger busstorget inne som en viktig og sentral del i en helhetlig utvikling. Området er i dag preget av dårlig organisering og utnyttelse. Samtidig er busstorgets beliggenhet det mest attraktive området i sentrum for å lykkes med en god byutvikling (se kap 6.8). Å utvikle busstorget er derfor et virkningsfullt grep for å re-aktivere sentrumskjernen og skape god synergi og ringvirkning mellom havneutvikling, opplevelsessenter/kjøpesenter og dagens sentrumskjerne.

Dagens situasjon for sentrumskaiene er dårlig både hva angår teknisk stand, dybder og vær- og bølgeforhold. Det er behov for snarlig opprustning for flere av sentrumskaiene. Særlig gjelder dette for Dampskipskaia (kai 1) med Hurtigbåtkaia. Område mellom Dampskipskaia og Larsneset er særlig utsatt for flom mot dagens sentrumskjerne. Med mulig havnivåstigning og økning av ekstremvær vil det bli påkrevd med en utbedring i



denne delen. Larsneskaia har dårlige utnyttelse av sitt lengdepotensial p.g.a dybdeforhold i sørlig del. Samtidig kan det antas at behov for opprusting av hele Larsneskaia vil bli påkrevd i et 20 årsperspektiv.

Dette gir Harstad kommune og havn et investeringsbehov for utvikling gjennom sentrumspanperioden. Havneutbygginger er kostbare og det er som regel lange prosesser forbundet med realisering av nye anlegg. Det blir viktig å velge en utbyggingsløsning som ikke blokkerer for videre utvikling og/eller aktivitetsvekst både for sjøretta næring og øvrige næringer i sentrum.

I en bysituasjon med lav aktivitet, dårlig utnyttede arealer og mange tomme bygårder er det vesentlig at valg av havneløsning gir noe tilbake til sentrum både på kort og lang sikt. Økt vekst i havneaktivitet henger sammen med det tilbud havna kan gi. Økt aktivitet og vekst i sentrum henger sammen med hvordan vi organiserer funksjoner og tilbud. Sentrumshavna må derfor utvikles som et helhetlig byutviklingsprosjekt gjennom hele planperioden.

Uavhengig av valg til havneutforming anbefales det å utrede flere finansieringsmuligheter for å skape en mer robust utvikling og minimere risiko for kommunal økonomi.

Eiendomsutvikling av havnearealene i samarbeid med private aktører er sentral strategi for finansiering og realisering av ny sentrumshavn. Arealene på busstorget forutsettes å inngå som del av finansieringsgrunnlaget for utbyggingen av ny Havneløsning. Videre arbeid med finansieringsstrategi bør se på mulighetene for å tillegge øvrig kommunal eiendom i sentrum som finansieringsgrunnlag for en trinnvis utvikling av sentrumshavna. Slik kan utbygning av ny sentrumshavn gis bredere finansieringsgrunnlag og sikre synergi mellom byutvikling og havneutvikling.

## **Forslag til plantiltak**

- Etablere ny sentrumshavn som del av helhetlig byutviklingsprosjekt som sikrer synergi mellom byutvikling og havneutvikling
- Utrede mulighet for å tillegge øvrig kommunal eiendom i sentrum som finansieringsgrunnlag for en trinnvis utvikling av sentrumshavna.
- Konseptutvikling for Larsneset/busstorget. Vurdere offentlig / privat samarbeid. Utrede muligheter for omdisponering av offentlige tjenester og tilbud som bidrag til å få i gang utbyggingsprosjekter

### **6.5.2 Områdeplan Harstad havn, Larsnes og busstorget**

Da Harstad kommune gjorde opp status i planarbeidet for sentrumspan i mai 2014, fremsto det som klart at flere store enkeltelementer i planen ikke var tilstrekkelig avklart.

Det var nødvendig å ta et samlet grep og samordne påbegynte reguleringsplaner for Harstad havn og Larsneset tettere med Sentrumspanarbeidet.





Det ble da bestemt av Planutvalget at denne mest sentrale delen av Harstad sentrum, Harstad havn og Larsneset måtte planlegges som en områdeplan, underlagt sentrumsplanen (02.07.2014).

## **Områdeplanens innhold og målsetning**

Områdeplanen skal legge til rette for en samordnet utvikling av Harstad Havn, Larsneset og busstorget. Utbyggingstiltak og behov skal vurderes samordnet, og hvor økonomi- og finansieringsløsninger vil være sentrale momenter for å etablere et helhetlig og bærekraftig byutviklingsprosjekt.

Sentrumsplanen vil gi overordnede føringer i samsvar med de mål Kommunestyret har for byutviklingen.

HHKF har i sitt planprogram skissert et forslag til kaifront, alternativ 1. Harstad kommune har i Sentrumsplanen skissert en annen kaifront, dvs alternativ 2. I begge disse skissene er utvidelse av Bertheussenteret gitt et omfang og plassering.

Mål, areal- og funksjonsbehov skal ses i sammenheng med annen utvikling innenfor sentrumsplan. Planprosesser og utredninger i områdeplan og sentrumsplan skal danne grunnlag for valg av ett utbygningsalternativ av det sentrale havne/sentrumsområdet.

## **Hovedmålsetning i områdeplanarbeidet**

- Utvikling, utfyllinger og utbygginger i Harstad havn
- Nye kai / havneanlegg i sjøen inkludert bølgebrytere
- Forbedret indre havn for gjestehavn og småbåter
- Bedre trafikk-løsninger, herunder kollektivtrafikk
- Utvikling og utvidelse av kjøpesenter, boliger og kontorbygg
- Fortetting og utvikling av nytt byrom busstorget/parkering

## **Alternativsvurderinger og utredninger**

I løpet av de innledende og pågående planprosessene til HHKF, Kjøpesenter Nord (KN) og Sentrumsplanen er det utarbeidet flere alternative løsninger til havneutforming og utbygging på Larsneset. Gjennom arbeidet med områdeplanen ble det tatt sikte på at man skulle komme fram til et omforent utbyggingsalternativ.

## **Følgende utredningsprosess ble lagt til grunn for områdeplanleggingen:**

- Det gjennomføres en alternativvurdering av tidligere utbyggingsforslag/skisse (HHKF og sentrumsplan)
- Gjennom alternativsvurderinger skal man velge ett utbyggingsalternativ.
- Utredningen utarbeides i samordning med sentrumsplanen .
- Resultater fra utredningene skal gi føring for evt justeringer av utbyggingsalternativ
- *Det utarbeides en områdeplan med ett utbyggingsalternativ.*
- *Gjennomføre konsekvensutredning av valgt utbyggingsalternativ.*



- *Resultater av utredninger og endelig utbyggingsplan legges ut på høring.*

Høsten 2014 ble det satt i gang flere utredninger i forbindelse med sentrumsplan. Disse ble utformet med detaljnivå slik at de kunne legges til grunn for områdeplanen. Kunnskap og data fra utredningene ble lagt til grunn for alternativsvurderingene for havneutforming i perioden des. 2015 – mars 2015 (pkt 1-4).

Til tross for resultat og anbefalinger fra utredningene har partene i planprosessen ikke lyktes å komme fram til ett omforent utbygningsalternativ for Havneløsningen.

Etter gjennomgang og sammenstilling av resultat fra temautredningene ble forslagene til havneutforming og strategi for havneutvikling drøftet i planforum med sektormyndighetene 09.03.15.

10.03.15 besluttet rådmannen i samråd med prosjektets styringsgruppe for sentrumsplan å tilrå planutvalget å legge fram to alternative forslag til havneutforming for offentlig ettersyn.

**Som følge av denne beslutning ble framdrift av områdeplan stilt i bero frem til endelig vedtak av sentrumsplan.**

### **6.5.3 Alternativer til havneutforming**

Det er gjennom planprosessen for områdeplan Harstad havn, Larsneset og busstorget gjennomført alternativsvurderinger til havneutforming. Flere utkast og utforminger er vurdert og enkelt tema som berører både havn og bysentrum er detaljutredet med hensyn på konsekvens og omfang av utbyggingstiltak.

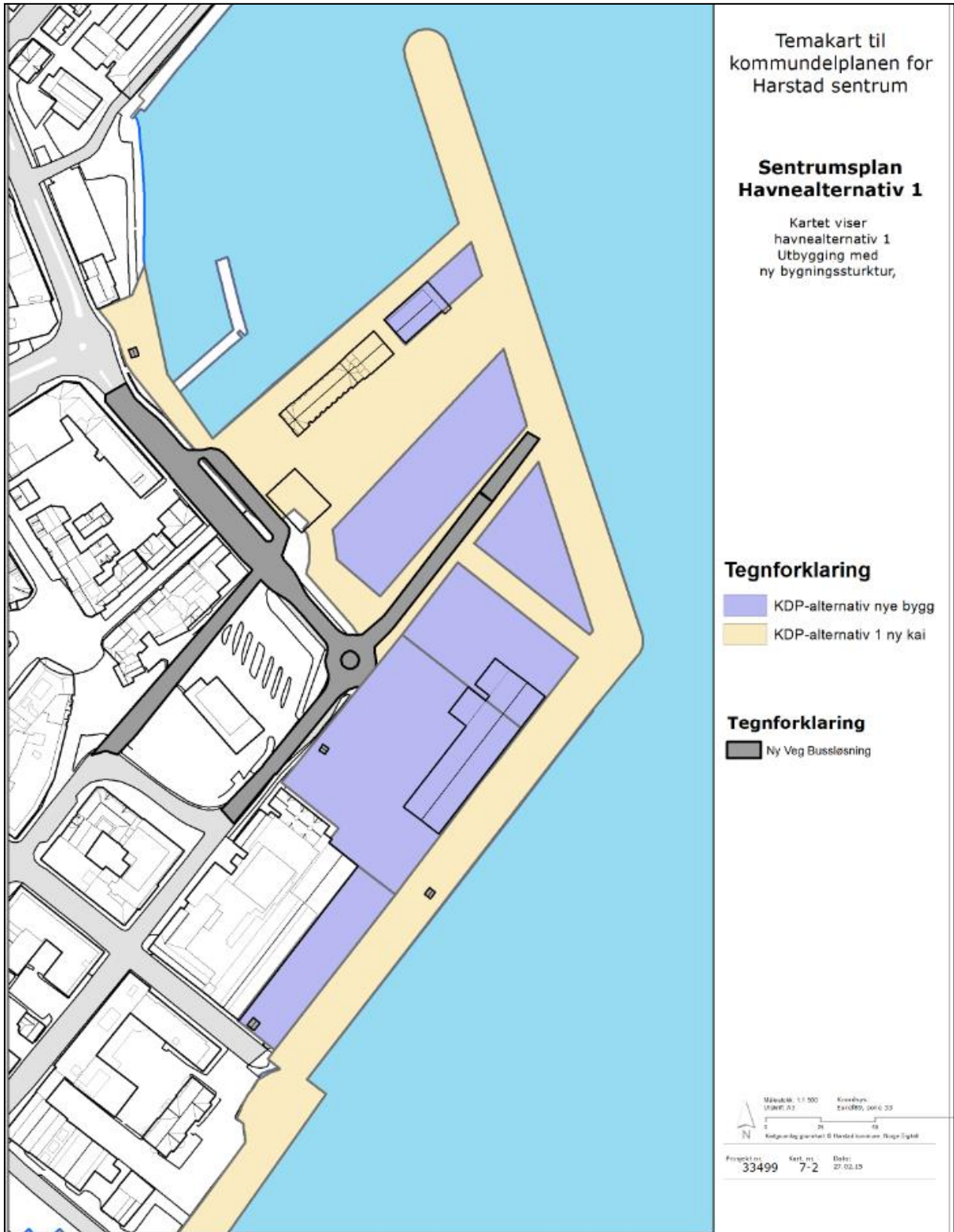
For alternativ 1 er det gjennomført et forprosjekt på tekniske løsninger, grunnforhold, vær/vind og bølgeforhold og finansieringsmodell med kostnadsestimat på kaiementaler / byggetrinn og finansieringsmuligheter.

For alternativ 2 er det lagt til grunn datagrunnlag fra forprosjekt og kostnadsestimat/finansieringsmodell i alternativ 1.

Det er forutsatt samme kollektivknutepunkt i begge alternativ. Se kap 6.4.



## Alternativ 1:



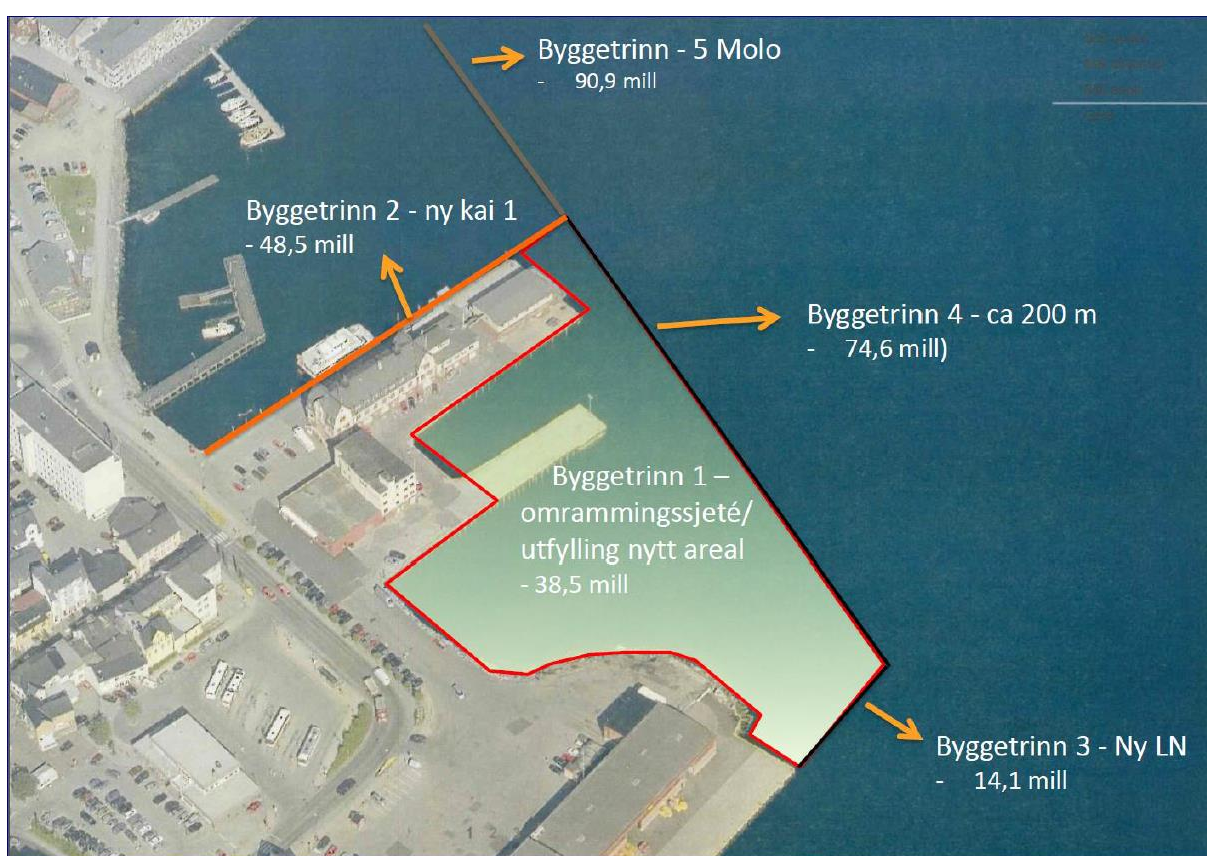
**Kart 9.** Skisse viser alternativ 1 med havneutforming og fordeling av bygg struktur. Dagens busstorg utvikles til nytt bytorg.



Alternativ 1 forutsetter en utfylling mellom Larsneset og dampskipskaia. Utforming og masseutfyllingsbehov er valgt som del av strategi i sammenheng med opprustingsbehov for kai 1.

Utforming er basert på tidligere reguleringsplan fra 2007, med utvidelse av utfyllingsgrense. Formgrep er å videreføre Larsneskaia med 40 meter mot nord, så legges en skråstilt kailinje fram i forkant av dagens kai1 (dampskipskaia). Tilslutt legges molo til som skaper et indre havnebasseng tilrettelagt for småbåthavn og hurtigbåter.

Arealbruk på utfyllingsflaten skal legges til rette for næringsbebyggelse og bolig. Byggutforming er lagt på linje i forhold til eksisterende kvartalsstruktur og for å ivareta sentrale siktlinjer.



**Figur 3.** Skisse på byggetrinn og kostnader. Samlet utbyggingskostnad på 266,6 mill. Utbyggingskostnadene i dette alternativet slik det er skissert omfatter ikke opparbeidelse/opprusting av Larsneskaia mot sør 215 meter. I alt 2 er dette kostnadsberegnet til 61,9 mill. kr.

Utvikling av byggstruktur er planlagt trinnvis med oppstart av trinn 1 på Larsneset med opplevelsessenter. Videre utvidelse i samme formstruktur legges til neste byggetrinn. I mot kaifront tilpasses bygninger mot den skrå kai linje.

Mellom dagens havnebygg og nytt næringsbygg planlegges det gang- og ferdselssone fra hurtigrute og hurtigbåt mot bussterminal. I tillegg bør området legges til rette for



internvei og parkering. Mindre bygg i videreføringen av havnebygget legges til rette for næring og bolig.

Bussterminal håndteres på samme måte i begge alternativer med gateterminal i Sjøgata knyttet til dagens havnebygg og venterom der.

For busstorget foreslår alternativ 1 at dette opparbeides som torg for hele arealet.

Alternativ 1 legger opp til en storskala endring i forhold til dagens bystruktur allerede i første utbygningstrinn. Bygningsstruktur forholder seg til dagens kvartalsstruktur, men utvider dagens sentrumskjerne med et areal tilsvarende Tellefsen kvartalet, Gågata og busstorget til sammen. En slik arealutvidelse av sentrumskjernen vil endre opplevelsen av dagens torg og overgang mot Rikard Kaarbøs plass. Sentrum flyttes ut og en ny sjøfront etableres. Alternativet skaper et nytt byareal for videre utvikling. En realisering og eiendomsutvikling av nytt areal må vurderes opp i mot dagens åpen arealer og fortettingspotensial i sentrumskjernen.

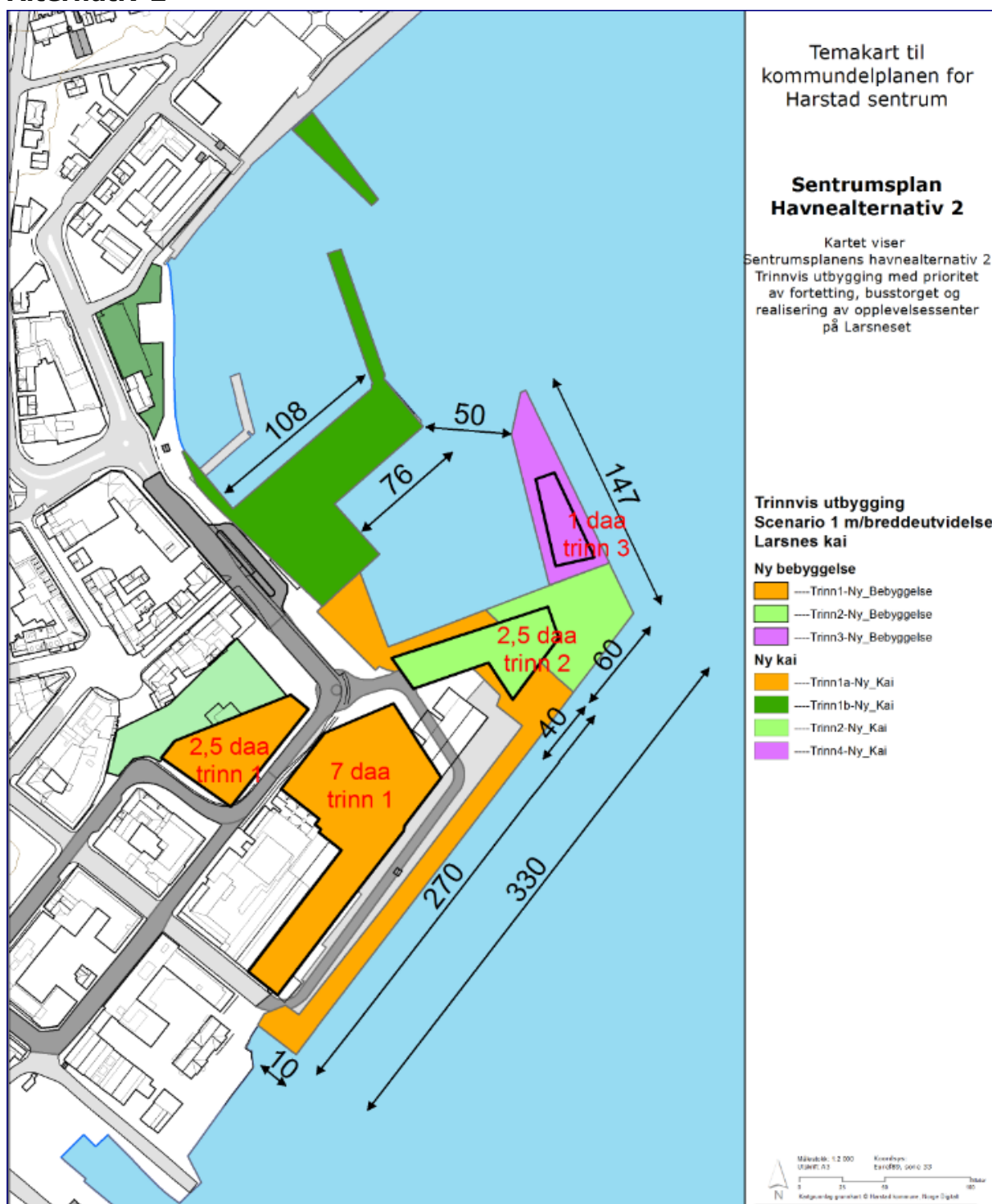
Byggetrinn 1 gir ingen nye kaimeter. I byggetrinn 2, renoveres kai 1 med utvidelse mot ny utfylling. Det må i videre detaljplanlegging vises til hvordan løsningen skal håndtere operative funksjoner for daglig drift av hurtigbåtkai gjennom utbyggingsperioden. I byggetrinn 3, legges ny kaifront i forlengelsen av Larsnes med 40 nye kaimeter. I byggetrinn 4 etableres ny kaifront med ca 200 meter ny kai og i byggetrinn 5 etableres skjermingsmolo for hurtigbåter. Framgangsmåten gir funksjonelle nye tilførte kaimeter i forhold til dagens situasjon etter gjennomføring av trinn 3 og 4.

Ferdig etablert vil alternativ 1 gi en god løsning med en indre havn for småbåter. Kai 1 og indre havn legger også til rette for ny hurtigbåtkai. På gamle Larsnes etableres fast ISPS kai. Samlet antall kaimeter er 700 hvorav helt nye kai meter er 437 meter (inkl innside av molo) og 123 meter er opprustedede kai meter (kai 1).

Alternativ 1 gir ingen utbedringer av dagens Larsneskai i forhold til opprustingsbehov eller dybdeforhold.



**Alternativ 2**



**Kart 10.** Skisse viser alternativ 2 med trinnvis utbygging i sammenheng med realisering av næringsareal.

Alternativ 2 forutsetter en utbygging gjennom oppdelte faser i planperioden. Løsningen ivaretar målsetninger for havnebehov og sentrumsbehov og kan betraktes som et kompromiss til helhetlig utfylling mellom Larsneset og dampskipskaia.



Utformingen søker å ivareta den historiske strukturen med dampskipskaia. En utbygning gjennom faser skal på sikt samle all passasjertrafikk, rutegående båter og godshåndtering til et utvidet Larsnes.

Formgrepet og arkitektonisk prinsipp er å bygge på eksisterende strukturer i dagens bykjerne. Form, linjer, sikt- og bygningsakser og kaistrukturer danner et repeterende mønster fra Rikard Kaarbøsplass og helt ut til ny Larsnes pir og molo. Det er tatt utgangspunkt i de to skråkvartal som peker inn mot Rikard Kaarbøs plass. Busstorget er fortettet med nytt kvartal med samme formstruktur og linjeføringer som i Harstad Sparebank kvartalet. Dette gir et nytt torg areal med en vifteform som åpner seg ut mot sjøen (Nytorget). Larsneset utvides med en pir hvor vestsiden danner videreføring av skrålinje fra Harstad sparebankkvartal. Samme repeterende mønster går igjen i de nye bygningsstrukturer på busstorget og Larsneset. Molo legges skrått ut i fra pir som avsluttende linje og motstående linje i vifteformen som utgjør Nytorget. Samtidig gir molo god skjerming og manøvreringsforhold i nytt havnebasseng. Endelig fastsetting i forhold til havnefaglige og maritime forhold må bearbeides i videre detaljregulering.

Dette er et helhetlig formgrep som ivaretar og bygger videre på de historiske strukturene. Løsning skiller den historiske bebyggelse mot ny bebyggelse, samtidig som ny bebyggelse utvikles med utgangspunkt i de historiske bygningslinjer og kvartalsstrukturer. Denne løsningen ivaretar godt intensjonene i det nasjonale NB registeret om ivaretagelse av kulturhensyn for dette området. Dette vil således ivareta kulturverninteresser godt.

Arealbruk deles opp i sammenheng med utbygningstrinn. Trinn 1 gir mulighet for realisering av 9,5 daa. I trinn 2 kan det realiseres inntil 12 daa. Ved ferdig utbygning er det mulig å realisere opp til ca 13 daa.

I første fase (trinn 1a og 1 b) opprustes dagens Larsnes kai med utlegging av kai på 10 meter mot øst. Dette håndterer dagens dybdeproblemer i sydlig del, samtidig som det ivaretar framtidig opprustningsbehov. Dette gir samtidig bedre tilrettelegging i forhold til dagens bunntopografi nord av Larsnes. Med utlegging av kai på 10 meter og realisering av bygg trinn 1, får Larsneskai en kaibredde på til sammen 30 meter. Dette gir bedre handlingsrom for godshåndtering, internvei og bussoppstilling langs hele Larsneset sin lengde (se kart 10).

Utlegging av kai og utvidelse med 40 meter nord av Larsnes gir arealtilgang for realisering av utbyggingsprosjekt på Larsnes med opplevelsessenter i første byggetrinn. Det må i videre detaljplanlegging vises til hvordan løsning skal håndtere operative kaimeter for daglig drift gjennom utbyggingsperioden. Det legges til rette for utfylling i bukta mellom Larsnes og dampskipskai. Denne tilrettelegges kun med fyllingsfront og skal ikke ha funksjon som kai. Samme grep gjøres i vest-del av dampskipskai med mindre utfylling her for bedre arealtilgang for korttidsparking og bussterminal. Trinn 1b gjennomfører nødvendig opprusting av dagens dampskipskai og det etableres bølgebrytere som sikrer bedre og ny utvikling av småbåthavn. Samtidig vil flytende bølgebrytere gi god løsning for hurtigbåtene i denne delen av utbyggingsfasen.



I fase 2 (trinn 2) fullføres utvidelse av pir Larsnes med 60 meter. Det etableres nye kaimeter i hele øst side som gir samlet 330 kai meter for Larsneset.

I fase 3 (trinn 3 og 4) slutføres prosjekt med etablering av molo og ferdigstilling av indre kai på pir. Ved endelig ferdigstilling flyttes hurtigbåtene over til nytt havnebasseng og all passasjerhåndtering legges til ny Larsnes kai. Etablert gateterminal for busser videreføres med mulig omdisponering av plassering mellom lokalbussene og distriktsbussene.

ISPS kai videreføres som i dag på Larsneset. Med breddeutvidelse blir hele Larsneset tilgjengelig for større cruise skip og øvrige fartøy med behov for gode dybdeforhold (offshorefartøy etc.). Breddeutvidelsen gir plass til å legge internvei langs Larsneskai. Denne skal kun serve havneområdet for håndtering av gods og passasjertrafikk med turistbusser for cruiseskip og hurtigrute. Busser har ikke behov for snuareal da vei er tilrettelagt for gjennomkjøring. Det vil være plass for inntil 10 busser med langsgående parkering. I tillegg etableres oppstillingsplass for inntil 4 busser mellom bygningsstrukturer. I nordende av pir holdes areal åpen for snuareal transport/gods og øvrig sjøretta næringsaktivitet. Samlet gir dette en løsning som legger til rette for å møte en vekst i cruisetrafikken. Med samlet god håndtering av intern trafikk situasjon kan man og se på muligheten til å kunne betjene cruisetrafikk med snuhavnoperasjon<sup>12</sup> (krever toll, samlet gods/bagasjehåndtering, avgangshaller og mottak).

Samlet utbyggingskostnader er estimert med utgangspunkt i forprosjekt til Harstad havn for ny sentrumshavn, i tillegg til kostnadsestimat og vurdering av opprusting Larsnes kai. Fordelt på utbyggingsfaser gjennom planperioden er kostnadene fordelt på følgende måte:

---

<sup>12</sup> Transport økonomisk institutt. Cruisetrafikk analyse Norge. 2015.





Faser periode	Trinn	Kaimeter	Kostnad
1. 2016- 2018	Trinn 1 a Larsnes legges 10 meter ut, 15 meter sør og 40 meter nord. Etablere fylling bukta. Flomsikring / tetting dagens / historisk mur	230 m fornyhet og 40 meter forlenget =270 m	91,9 mill
	Trinn 1b Kai 1 opprustes og bølgebryter etableres kai 1 og havnepromenade. Utfylling indre del kai 1. (beholder kai 3 og 4 – utstikker )	184 m fornyhet	30 mill
2. 2018 - 2020	Trinn 2 Larsnes pir fram 60 meter. Etablere kai front østside. Kaimeter: 60 meter fornyhet Larsnes øst.	60 meter	50 mill
3. 2020- 2025	Trinn 3 Molo Larsnes pir, gir samlet 147 nye kaimeter. (kai 3 og 4 rives)	147 meter fornyhet	90 mill
	Trinn 4 Ferdigstilling Larsnes pir vestsida. Kaimeter 90+100 m	190 meter	50 mill
	<b>SUM</b>	<b>851 meter</b>	<b>311,9 mill</b>
	Samlet kai meter: 815 meter		
	Opprustet eksisterende kaimeter: 399 meter		
	Nye kaier: 452 meter.		

**Figur 4. Alternativ 2:** Eksempel på faseinndeling og trinnvis utbygning. Samlet kostnad er høyere enn alternativ1, men samlet opprustet / renoverte kaier er større (Larsneskaia med breddeutvidelse)

Strategien tar høyde for kostnadsøkning og mulig svikt i inntekts-/markedssituasjon underveis i prosjektet. Prosjektet kan settes på vent mellom fasene om man ikke oppnår tilstrekkelig finansieringsgrunnlag.

Slik skaper man bedre kontroll og sikkerhet gjennom utbyggingsperioden, samtidig som havneprosjektet både stimulerer til og utvikler seg i takt med byutviklingen.

(se og vedlegg: Temarapport- Økonomisk risikovurdering av havnealternativ).

#### 6.5.4 Drøfting og konklusjon.

Planprosess med områdeplan har gjennom vurderinger av alternativer, analyser av markedsbehov og potensial for utvikling av næringsareal og havnetrafikk vist at det finnes flere mulige framgangsmåter for å utvikle sentrumshavna.

Før endelig avgjørelse av utbyggingsløsning bør man ha en god forståelse av konsekvenser ved de valg man tar.



Havneutbygginger er kostbare og det er som regel lange prosesser forbundet med realisering av nye anlegg. Ett av de viktigste forholdene er å unngå feilinvesteringer, dvs. at man velger en utbyggingsløsning som blokkerer for videre utvikling og/eller aktivitetsvekst både for videre havneutvikling og byutvikling.

I alternativ 1, med utfylling mellom Larsneset og Dampskipskaia, etableres en ny bysituasjon. Utfylling og samlet areal etableres i første byggetrinn med 14 daa. Det vil skape en arealsituasjon som kan bli krevende å håndtere. Kontakten med sjøfronten flyttes vekk fra dagens sentrumsjerne, dvs denne løsningen gir lenger avstand fra sentrum til sjøfront enn i dag og i alternativ 2. Dette alternativet kan kun anbefales dersom det er stort nok markedspotensial for å aktivere et slikt nytt by-areal. Klarer man ikke å aktivere dette vil det kunne ha negative konsekvenser for øvrig by- miljø. Samtidig betyr en realisering av et slikt areal at kommunen setter seg i konkurranse med øvrige nærings- utbyggings, og eiendomsaktører i sentrum. Ett eksempel på dette er arealutvikling i sentrum sør - HSI. Markedsanalysene viser at utvikling av store næringsarealer tar tid. Et tidsperspektiv på mellom 10-15 år er ikke uvanlig. Dermed er det risiko for at utfyllingsareal kan komme til å ligge brakk i lengre perioder. I en slik situasjon kan man tvinges til å gå for etableringer det i utgangspunktet ikke var planlagt for i sentrum. Dette vil slå negativt ut for øvrig arealutvikling i sentrum og bryter med målsetning om å bygge videre på et kompakt bysenter.

I alternativ 2 legges det opp til en utbyggingsstrategi og havneutvikling gjennom flere faser i løpet av planperioden. Hver enkelt fase forankres finansielt og funksjonelt. Den helhetlige strategien legger til rette for en utvikling gjennom hele planperioden. Slik vil man sikre en god og mindre risikoutsatt utvikling av hensyn til kommunal økonomi men i like stor grad hensynta en bærekraftig hastighet i byutviklingen.

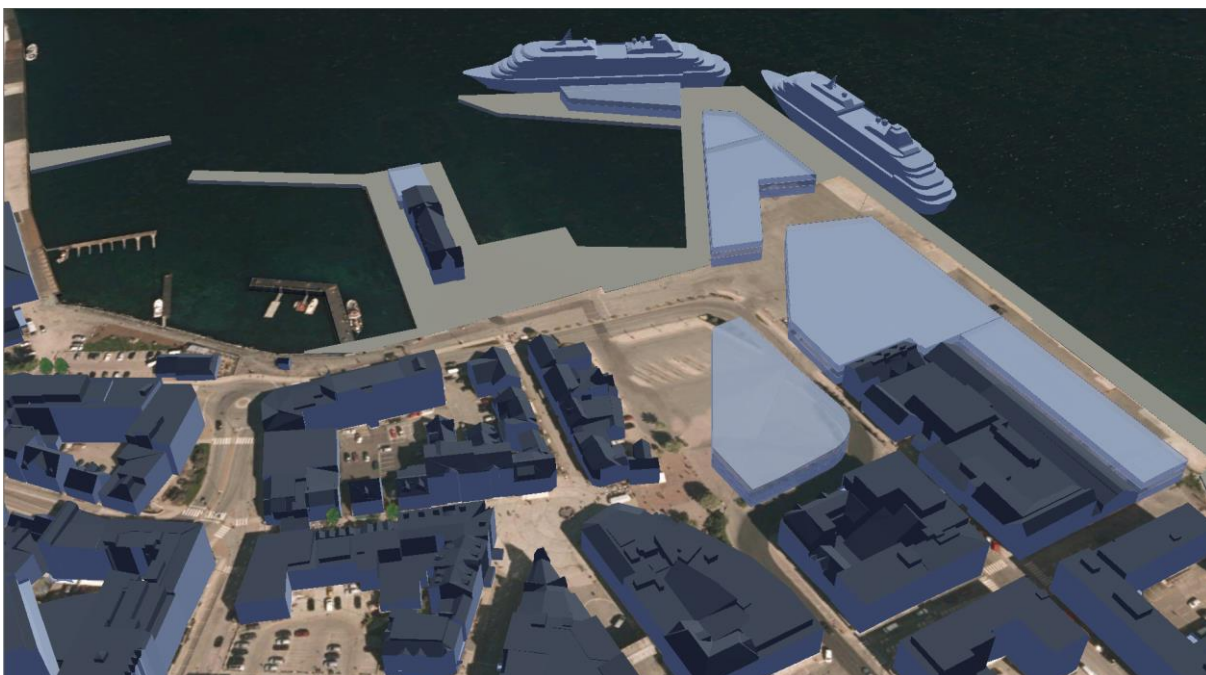
For alternativ 2 må det fastsettes en framdrift av en fase utbygning gjennom sentrumsplanperioden. Framdrift må kobles til finansieringsplan og finansiell risikovurdering for hver av fasene  
(se vedlegg: temarapport- Økonomisk risikovurdering av havnealternativ).

Alternativ 1 legger ikke opp til utbygningstrinn som kan utføres funksjonelt og økonomisk uavhengige av hverandre. Utbygningstrinnene bør fremstå som fullverdige i seg selv.

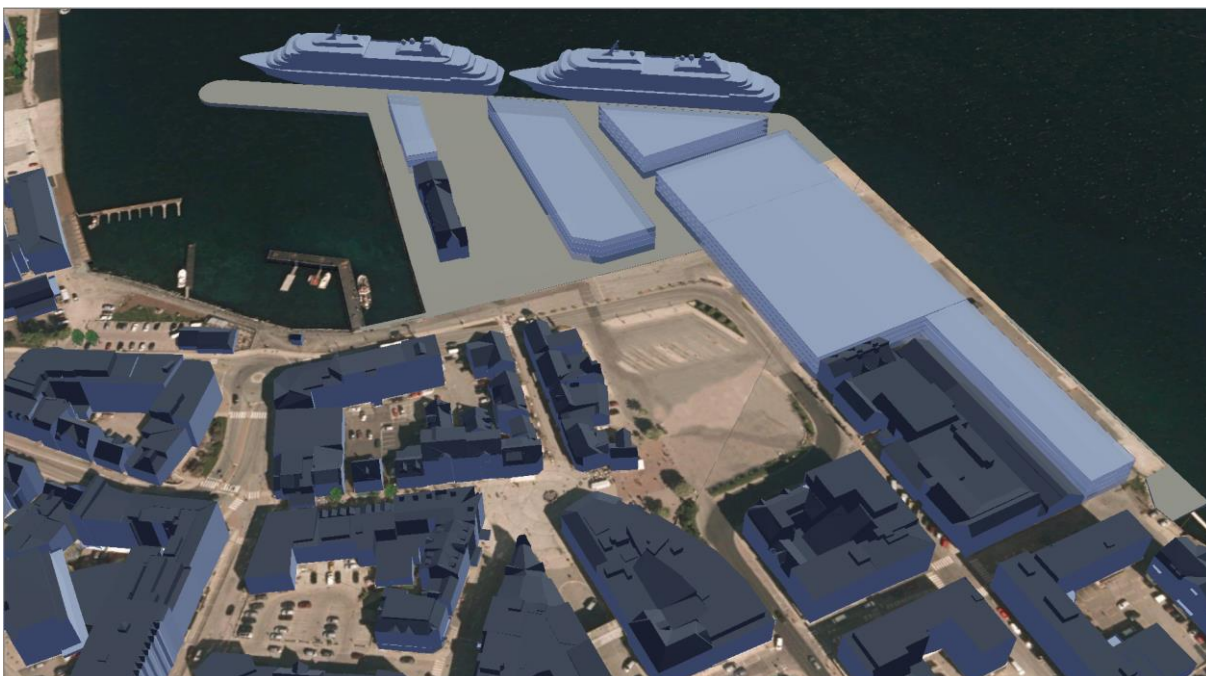
Ved utbygging etter begge alternativer bør det før iverksettelse av byggetrinn foreligge intensjons- og utbygningsavtaler for samlet areal innen man vedtar byggetrinnene for utbygning.

Rådmannen viser til at en havneutbygging er svært kostbar uansett valg av alternativ og kan inneha en risiko ved at havna alene skal stå ansvarlig for finansieringen. Det bør videre fastsettes hvilken strategi kommunen bør velge for å minimere risikoen, samtidig som man kommer i gang med utvikling av havna. Et viktig virkemiddel er å øremerke fortettingspotensialet i deler av sentrum til utvikling av havna.



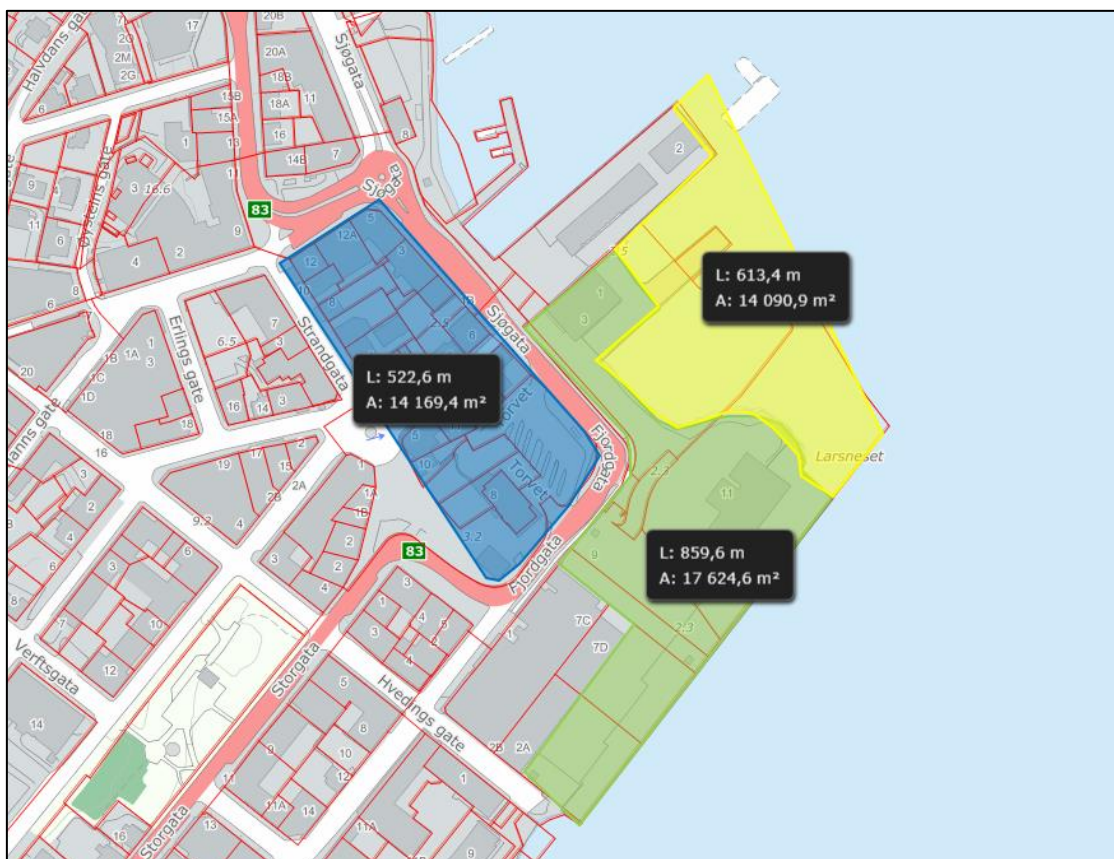


**Figur 5.** Alternativ 2 etter ferdigstilling av alle utbyggingsfaser og trinn gjennom planperioden



**Figur 6.** Alternativ 1 etter ferdigstilling av alle trinn.





**Kart 11.** Arealfordeling mellom dagens situasjon på Larsnes og ny utfylling i forhold til del av dagens bykjerne, for alternativ 1.

## Alternativer i forhold til potensial for vekst i cruise trafikk.

Begge alternativer ivaretar muligheten for å møte en eventuell vekst i cruisetrafikk. For alternativ 1 får man en fullt operativ cruisehavn i nordlig del av Larsnes, men man kan og se for seg at dette periodevis kan håndteres ved ny hurtigrutekai.

For Alternativ 2 vil ny opprustet Larsnes kai kunne ta imot de Cruiseskip som krever stort dyp. Samtidig gjør breddeutvidelsen det mulig med god håndtering av logistikk med egen internvei for gjennomkjøring og bussoppstilling. I begge alternativ kan man møte en utvidet satsning mot nye trender i Cruisenæringen. Det er mulig å se for seg en situasjon hvor Harstad havn opererer snuanløp. Dette pga vår nærhet til Evenes lufthavn. Å operere som snuavn kan potensielt skape store ringvirkninger for både reiseliv og handelsnæring, samt sentrumsutvikling. Men dette krever en helhetlig og langsiktig strategi og satsning.

Følgende forhold er avgjørende for å få til en utvikling med for snuavn status:

For snuanløp kommer andre vurderinger inn i tillegg til transittpunktene. For snuavnbesøk i stor målestokk er det to primære krav:

- Stort regionalt kildemarked
- Flyplass med stort internasjonalt rutenett



Snuhavnanløp stiller også en del andre krav, primært knyttet til logistikk og service:

- Terminal for håndtering av inn/utsjekk, tollklaring, bagasjehåndtering etc. Helst bør denne være permanent, men teltløsninger benyttes også
- Stor busskapasitet for transport flyplass-havn
- Overnattingskapasitet og serveringstilbud
- Godt tilbud attraksjoner/aktiviteter
- Flyplass som kan ta ned de største (wide body) flyene.

Den eneste byen i Norge som tilfredsstillter kravene om både svært gode ruteflyforbindelser og et nært kildemarked per i dag er Oslo. Det vil naturligvis være mulig for andre steder med flyplass med lang nok rullebane å kunne håndtere snuanløp basert på charterfly. Det er imidlertid grunn til å tro at omfanget av dette vil være begrenset. Det er heller ikke like økonomisk interessant, fordi en charterpassasjer gis liten tid til forbruk til/fra skip.

For Lakselvsatsingen (2015) kommer et annet forhold også inn i bildet. Cruise fra de store kildemarkedene tar ca. en uke hver vei til Nordkapp som er det viktige reisemålet. 80 prosent av cruisemarkedet er ukescruise. Ved å bytte passasjer i Lakselv kommer Pullmantours inn i ukescruisemarkedet med Nordkappcruise. Slike charterbaserte snuhavnopplegg i Nord-Norge (Lakselv, Bodø, **Evenes**) vil kunne åpne for et nytt og betydelig marked – *ukescruise* (til midnattssol) – med anløpsvirkninger langs hele kysten.<sup>13</sup> .

---

<sup>13</sup> Transport økonomisk institutt. Cruisetraffikk analyse Norge. 2015.



## Tiltak i forslag til kommunedelplan

«FLERE MULIGE LØSNIGER FOR Å KOMME I HAVN»:

- Havneutbyggingen kan gjennomføres i flere moduler og utbyggingsscenario
  - Behov og utbyggingsgrad må reflektere reelt markedsgrunnlag
  - Bør utvikles parallelt med øvrig sentrum
  - Utbygging må ivareta havnefaglige krav
  - Havneutbyggingen bør utvikles med et bredere finansieringsgrunnlag
    - Byutviklingsprosjekt
    - Øremerke kommunal eiendom til havneutvikling / byutviklingsprosjektet
- (eks: fortettingspotensial øvrig kommunal grunn sentrum: (stikkord: overflateparkering)

## Anbefalinger i sentrumsplan

- Prosjektet bør besluttes som en trinnvis utbygging hvor hvert byggetrinn utredes og besluttes som selvstendige utbygginger som står på eget grunnlag og resultat
- Hvert byggetrinn bør politisk besluttes av kommunestyret for ivaretagelse av et helhetlig utbyggingshensyn og de økonomiske forpliktelser disse innebærer.

På bakgrunn av samlet konsekvensutredninger og målsetninger i sentrumsplan anbefales det å gå videre med alternativ 2.

*For øvrige faglige vurderinger, skisser og 3 d visualiseringer av alternativer henvises til temarapporter og analyser:*

<http://www.harstad.kommune.no/rapporter-og-dokumenter.178197.no.html>



## 6.6. Sjøfronten

### Bakgrunn

Harstad sentrum har en fin beliggenhet med lang sjøfront, som en levende ramme for byen. Sjøen har en viktig betydning for at byen er blitt slik den er i dag. Samtidig gir den store muligheter for videre utvikling. Verftene avgrensar sentrum i nord og i sør. I mellom finnes boliger, rekreasjon, kulturopplevelser, utdanning, handel, kontorer, fiskebåter, samferdsel – og altfor mange parkeringsplasser med utsikt mot hav og fjell. Potensialet for utvikling av sjøfronten er stort. Bidragene i arkitektkonkurransen foreslår ulike løsninger for bedre utnyttelse av sjøfronten, og det vil bli tatt utgangspunkt i disse utkastene i utviklingen av dette området. Målet er å øke tilgjengeligheten både fra land og fra sjøen, utnytte tomtene bedre, samt tilrettelegge for nødvendige havnefasiliteter.

### Utredes iht planprogrammet:

- Muligheter for bedre utnyttelse av i dag parkeringsbelagte tomter.
- Rekreasjonsområder langs sjøen.
- Havnerettede behov – opp i mot tilgjengelighet

### 6.7.1 Vurdering og tiltak i planen

Havneområdet i Harstad by har vært oppbrutt med utstikkende kaier («fingrer» som stikker ut i sjøen), med båttrafikk og aktivitet knyttet til kaiene. Sjøtrafikk og båter er en viktig del av bybildet for Harstad. Kontakten med sjøen, og at sjøen «går inn i byen», er således en viktig identitetsbærer og en del av Harstads kulturarv.

Med en omlegging av busstrafikken vil behov for oppstillingsplasser ved dagens bussterminal forsvinne og dette åpner for mulighet til etablering av et nytt torg område. Et nytt torg bør ha god kontakt mot- og nærhet til sjøen. Oppfattelsen av- og kontakten med havna er derfor viktig. Ved endelig valg av havneløsning må denne kontakten opprettholdes. Enten ved å bringe havna inn mot dagens busstorg som i alternativ 2 eller ved å etablere nye gang- ferdsel og oppholdssoner ut mot den nye havnefronten som i alternativ 1.

### Stien langs sjøen

Plan for en sammenhengende gang- og sykkelsti fra Trondenes kirke til Stangnes. Prosjektet er startet opp og det er etablert gangsti fra Trondenes til Esso tomta i Samasjøen. Med sentrumsplan og Harstadpakken vil det nå bli mulig å realisere prosjektet gjennom sentrum, gjennom Kaarbø-området, Seljestad og Harstadbotn. I sentrumsplan fastsettes trase og denne skal hensynstages i alle videre utbyggingsprosjekter i sentrum. Realisering av Stien langs sjøen blir det viktigste enkelttiltak for å oppnå en helhetlig tilgjengelighet av sjøfronten gjennom sentrum.

### Tiltak i forslag til kommunedelplan

- Trase for «Stien langs sjøen» fastsettes og kartfestes i sentrumsplan.
- Nye utbyggingsprosjekter må legge til rette for gjennomføring av gangsoner til «Stien langs sjøen»
- Det skal sikres gode oppholdssoner langs sjøfronten



- Stien langs sjøen innarbeides som «temasti» gjennom sentrum: «Byhistorisk kultursti» (se kap. 6.8). *Prinsipp fra innkjøpspremie i arkitektkonkurranse; FUN CITY «Stien i sentrum» kan legges til grunn med fokus på sammenkobling til øvrige deler av sentrum.*
- Nye rekreasjonsområder i sjøfronten; Harstad hamn, Ottar Håløygsplass, Harstad havn, Kaarbøtorget.

## 6.7. Byrom og rekreasjon

### Bakgrunn og dagens situasjon

Byrom, parker, lekeplasser og bilfrie områder gir «pauser» til det livlige bymiljøet. Generalhagen er Harstads sentrumspark, og brukes flittig av mange brukergrupper. Andre «pusterom» i byen er torget og gågata, samt bryggepromenaden ut til kulturhuset.

Ved bedre tilrettelegging av dagens områder og nye, bør det være fokus på «bruk året rundt». Harstad kan ha fine sommerdager der parkene fremstår grønne og blomstrende. Mesteparten av året er det imidlertid ikke slik, og uterom som tilrettelegger for lek og annen bruk året rundt vil berike byen til alle årstider. Skøytebane, akebakke, piknikområder, lekearealer og lignende kan trekke folk til byrom også om vinteren.

I kommuneplanens samfunnsdel er det et uttalt mål at Harstad skal være en attraktiv by for barnefamilier. Det bør derfor etableres lekeplasser i forbindelse med boligområder, samt på ledig areal i sentrum.

Framkommelighet langs sjøen er et tema mange er opptatt av. Med prosjektet «Stien langs sjøen» jobbes det for å etablere sammenhengende og lett framkommelige strekninger langs sjøen fra Harstadbotn til Trondenes. Strekningen gjennom sentrum blir nå fastsatt i sentrumspanen. Stien langs sjøen vil bidra til å knytte byrom langs sjøen sammen og gi dem en god og helhetlig sammenheng.

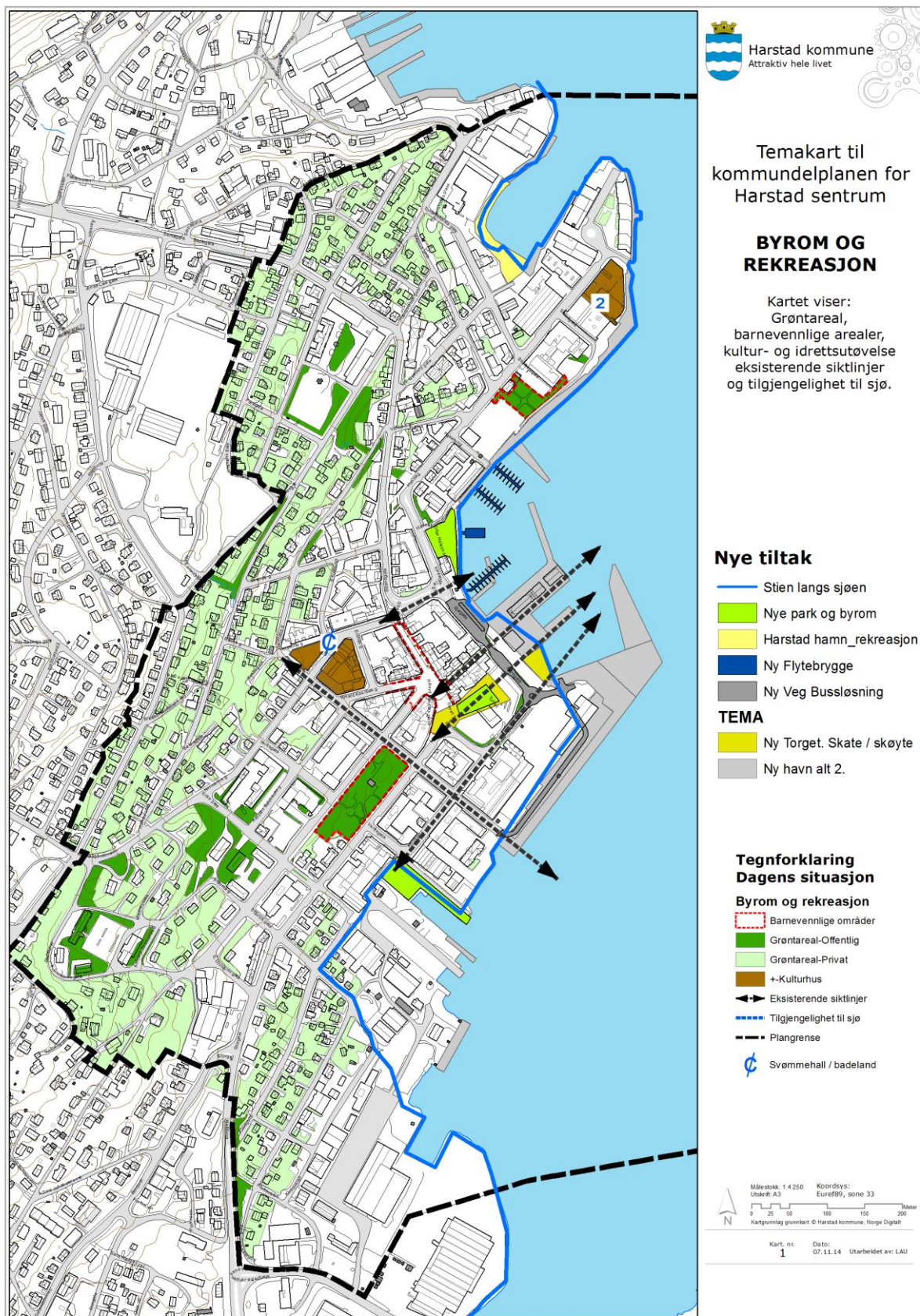
Byrom kan være gode arenaer for kulturopplevelser. Generalhagen er noe tilrettelagt for dette. Andre områder vil vurderes i planprosessen. I det videre arbeidet med sentrumspanen vil dette være et tema, og fokuset bør være på «bruk året rundt».

### Utredes iht planprogrammet:

- Hvordan skal Harstad sentrum tilrettelegges bedre for barnefamilier.
- Tilrettelegging for kultur- og fritidsopplevelser i byrom.
- Tilgjengelighet langs sjøen.
- Bruk året rundt.







**Kart 12.** Byrom og rekreasjon. Dagens situasjon og nye tiltak i plan.

## 6.8.1 Vurdering og tiltak i planen

Byrom, parker og rekreasjonsområder må betraktes og utvikles med fokus på størrelse, funksjon og beliggenhet i sentrum. Byrom kan variere fra en enkel benk/oppholdssted foran en butikk eller et større torgområde. Parker har sin egen funksjon som et helhetlig grøntområde med mange bruksfunksjoner og oppholdsrom. Rekreasjonsområdet kan betegnes som del av en større helhet og ikke nødvendigvis avgrenset til et spesifikt areal – f.eks vil vi betrakte en sammenhengende sjøfront som del av et større rekreasjonsområde.

Sentrumspanområdet kan utfra disse definisjonene betraktes som et stor byområde hvor målsetningen er å skape et variert og godt samspill mellom byroms- park og rekreasjonsområdene. Funksjonelle og gode byrom og oppholdssteder vil bli brukt, og slike steder er attraksjoner i seg selv. Dette er en målsetning som kan oppnås på kort sikt og med relativt enkle midler – en enkel benk og beplantning på fortauskanten er en god start. Med omlegging av trafikken og tiltak i Harstadpakken vil sentrum i løpet av planperioden og bli klar for de større og helhetlige grepene.

For planområdet som helhet har Harstad mange store, ufullstendig og dårlig utnyttende byrom. Parker er preget av dårlig oppgradering og med mange barrierer. Byrommene er ufullstendige og oppleves som store og dårlig organiserte. Et særpreg ved dagens park- og torgområder er nær sammenkobling med trafikk og parkering. Fordelen i dette bildet er at vi har store rom og areal for transformasjon og bedre tilrettelegging.

Selve sentrumskjernen er i dag kompakt og intim med gågater inn mot senterpunkter på Rikard Kaarbøs Plass. Tilgrensende ligger det gamle torget som i dag har dårlig funksjon og brukes til parkering. Området har gode kvaliteter, men har dårlige løsninger for ferdsel og opphold.

Det har i de senere årene skjedd en strukturendring i sentrum hvor nye tyngdepunkter har etablert seg i forbindelse med utviklingen av kjøpesentrene. Kjøpesenteret i Bothnerkvartalet (Saltosenteret) og Bertheussenteret har ført til endringer i bevegelsesmønstre i sentrum. Med et så kompakt og tett bysentrum bør det være lettere å orientere seg i forhold til de viktigste forbindelseslinjene, og også lettere å ta seg frem på en god og naturlig måte.

Det viktigste og mest avgjørende området i sentrum for dagens handel- og næringsvirksomhet er busstorget og torgparkingen. Det vil i sentrumspanen legges til rette for transformasjon av dette området med fortetting og utvikling av nytt byrom og rekreasjonsområde. Valg av trafikkløsning er avgjørende og med Storgata som kollektivgata kan det etableres en miljøgate i nedre del og rundt Gründerhjørnet til Fjordgata. Slik oppnår vi målsetningen med å knytte dagens bevegelsesmønstre sterkere sammen og etablere en ny og mer funksjonell akse mellom Generalhagen, Storgata og dagens torg og kjøpesenter.

For sentrum sør skal det tilrettelegges for gode byroms- og oppholdssoner og allmenn tilgjengelighet gjennom næringsområdet på HSI. Det planlegges nytt bytorg og tilgjengelighet til sjøen omkring dagens slippområde («Kaarbøtorget»).



For sentrum nord skal det tilrettelegges for park- og rekreasjonsområde i indre Harstad hamn. Dette kobles til pågående bolig- og utviklingsprosjekter i området. Dagens havnepromenade videreføres og styrkes med gjennomføring av «Stien langs sjøen». Det må jobbes videre med finansieringsløsninger og samarbeidsformer mellom offentlige og private aktører. Ottar Håløygs plass videreutvikles og utvides ved fjerning av overflateparkering. Utvikling i denne delen skal gjennomføres i sammenheng med utbygging av Harstad havn og opprustning av småbåthavn/gjestehavn.

## **Harstad skole – Byskolen**

Det planlegges for opprustning av Harstad skole. Forprosjekt er igangsatt og ny reguleringsplan skal utarbeides i løpet av høsten 2015. For sentrumsutvikling er det vesentlig med en godt dimensjonert barneskole i sentrum. Dette er særlig viktig for å møte de øvrige målsetningene om flere arbeidsplasser og boliger i sentrum. Et skifte med mere kompetansearbeidsplasser i sentrum kan bidra til en endring i bosettingsmønstre med flere barnefamilier i sentrum og de sentrumsnære områder. Samtidige er det et tydelig skifte i deler av sentrum nord med mange småbarnsfamilier i eneboligområdene her. Ny byskole bør tilrettelegges med gode adkomst- og bilfrie soner. I sammenheng med utviklingen på Holstnes og Harstad hamn for øvrig, bør det vurderes å etablere gangbru over Skolegata ved krysset Hålogalandsgata/Skolegata.

## **Stien langs sjøen**

Prosjektet har en unik mulighet til å fungere som en rød tråd for sammenkobling og aktivisere rekreasjonsområdet i sjøfronten med øvrige byrom og funksjoner. Det anbefales å legge til grunn prinsippet fra arkitektkonkurransens bidrag fra FUN CITY – «*Stien i sentrum*». Her vektlegges det som suksesskriterium å knytte rekreasjonsområdet til et eget konsept gjennom sentrum med klare aktivitetspunkter etter 100 meters regelen. Sentrumsplanen foreslår et konsept knyttet til den skipsindustrielle historie og skipsindustriens betydning for byutviklingshistorien.

## **Oppsummering plantema «Byrom og rekreasjon»:**

Primærbehovet i dagens sentrum er å skape mer attraktivitet og aktivitet. Da blir byrommenes viktigste funksjon å bygge videre på den kompakte bykjerne, dagens handlegater og bidra til å styrke disse.

Ved opparbeidelse og videreutvikling av dagens byrom blir det særlig viktig å skape en god arealutnyttelse og organisering som styrker etablerte funksjoner. Slik kan man utvikle sentrum innenfor eksisterende rammer.

Gode byrom bør være intime og invitere til bruk. Store åpne byrom får sjelden god utnyttelse, det være seg om de ligger i Oslo, Roma eller Harstad. Samtidig må utviklingen av nye byrom sees i sammenheng med overordnet behov, opparbeidelse-kostnader og driftskostnader.

(se tema rapport byrom og bylandskap/3D visualisering og tema rapport universell utforming Harstad sentrum.)

Øvrige vedlegg, temakart og analyser:

<http://www.harstad.kommune.no/rapporter-og-dokumenter.178197.no.html>





Figur 7. Fiskehallen i Ravnkloa i Trondheim. Bygget er transparent / gjennomiktig og utnyttes fint på kveldstid ved at bygget lyser opp sine nærområdet. Eksempel på mulig fortetting på dagens busstorg.



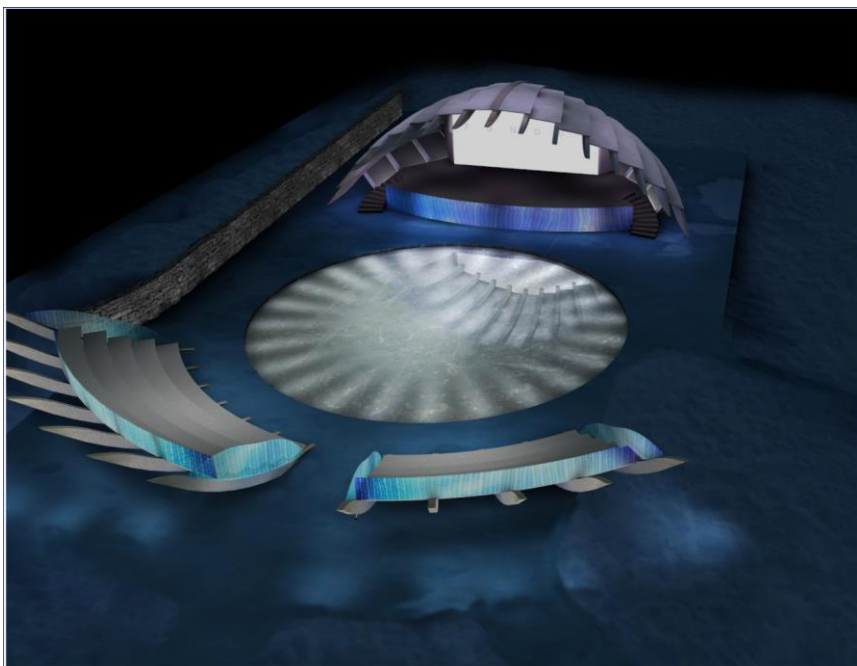
Figur 8. Rikard Kaarbøs plass med eksempel på nytt gulvdekke.



## Tiltak:

- Styrke kobling mellom Generalhagen og torg området – utnytte og utvikle aksene Storgata – Generalhagen – Torget.
- Miljøgate i Storgata rundt Gründerhjørnet, mellom Hvedingsgate og Fjordgata
- Fortetting av dagens busstorg. Forretning/næring/torghall – utvikling av Nytorget med fokus på aktivitetspark for barn og ungdom med helårsbruk. Skatepark sommerstid – skøytebane vinterstid.
- Gjennomføre konseptutvikling/forprosjekt for Larsneset med nytt opplevelsessenter – fokus på kulturopplevelser, offentlig funksjoner og sammenkobling mot aktivitetspark på busstorget. Offentlig / privat samarbeid.
- Generalhagen opprustes og tilrettelegges i forhold til ny trafikk-løsning – prosjektet «Imella»(Sør Troms regionråd) legges for Harstad til Generalhagen.
- Det skal legges til rette for bedre bruk av Svalbardparken med lekeapparat for barn og unge.
- Park, leke- og rekreasjons område i indre Harstad hamn. Tilrettelegging for småbåthavn.
- Utvikling og utvidelse av Ottar Håløygsplass. I sammenheng med småbåthavn i Harstad havn
- Transformasjon av Kaarbø området med nytt byrom/ torg mot Fjordgata. Stien langs sjøen skal føres fra Larsneset gjennom området.
- Der bør utarbeides en tiltaksplan for barn og unge i sentrum – med fokus på utendørsaktivitet og helårsbruk.
- Trygg skolevei mellom ny Byskole og Harstad hamn med gangbru over Skolegata (sone 1)





**Figur 9. Forslag til ny utendørscene i Generalhagen. Imella sted for Harstad-prosjektet til Sør-Troms regionråd.**

## 6.8. Kulturminner- og miljøer

### Bakgrunn

Kulturminner/-miljø er definert i kulturminneloven: "Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Med kulturmiljø menes områder hvor ett eller flere kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng."

Harstad er en relativt ung by, og feiret 100-års jubileum i 2004. Historien er en viktig identitetsbærer for sentrum. Sjørettet industri la mye av grunnlaget for hvor byen skulle ligge, og i dag rammes sentrum inn av skipsverft i nord og sør.

I 2009 ble det skrevet en NIKU-rapport på oppdrag av Harstad og Bjarkøy kommune. Rapporten beskriver kulturminner og kulturmiljøer i disse to kommunene, og tar også for seg Harstad sentrum. Denne vil være en del av vurderingsgrunnlaget knyttet til kvartalsstruktur og vern vs. utbygging.

Harstad er del av Riksantikvarens register for Nasjonale kulturhistoriske bymiljøer (NB! register). Registret omfatter 75 byer i Norge der sporene etter byhistorie og utvikling er kartfestet. NB!-registeret angir områder hvor det må vises særlige hensyn i forbindelse med videre forvaltning og utvikling. Det innebærer ikke formelt vern at et kulturmiljø er med i NB!-registeret, men det gir et grunnlag for angivelse av nye hensynsoner iht. plan- og bygningsloven. Områdene kan også gi grunnlag for innsigelse ved nye arealplaner. Det kan heller ikke utelukkes at noen NB!-områder bør fredes eller at det finnes objekter i disse som på sikt kan vise seg å måtte sikres etter kulturminneloven.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Riksantikvaren. NB! Registeret. <http://nb.ra.no/nb/index.jsf>



Til tross for vår relativt unge alder som by, har Harstad 3 forskjellige NB områder:

- Forsvarets område med kasernebygget i 6. divisjonsgata/Storgt.
- Kaarbø Mekaniske Verksted med det sentrale området mellom tørrdokka og Fjordgata.
- Sentrum – Fra Generalhagen – torget- Larsneset – Dampskipskaia - Strandgata til Giævergården/Skolegata.

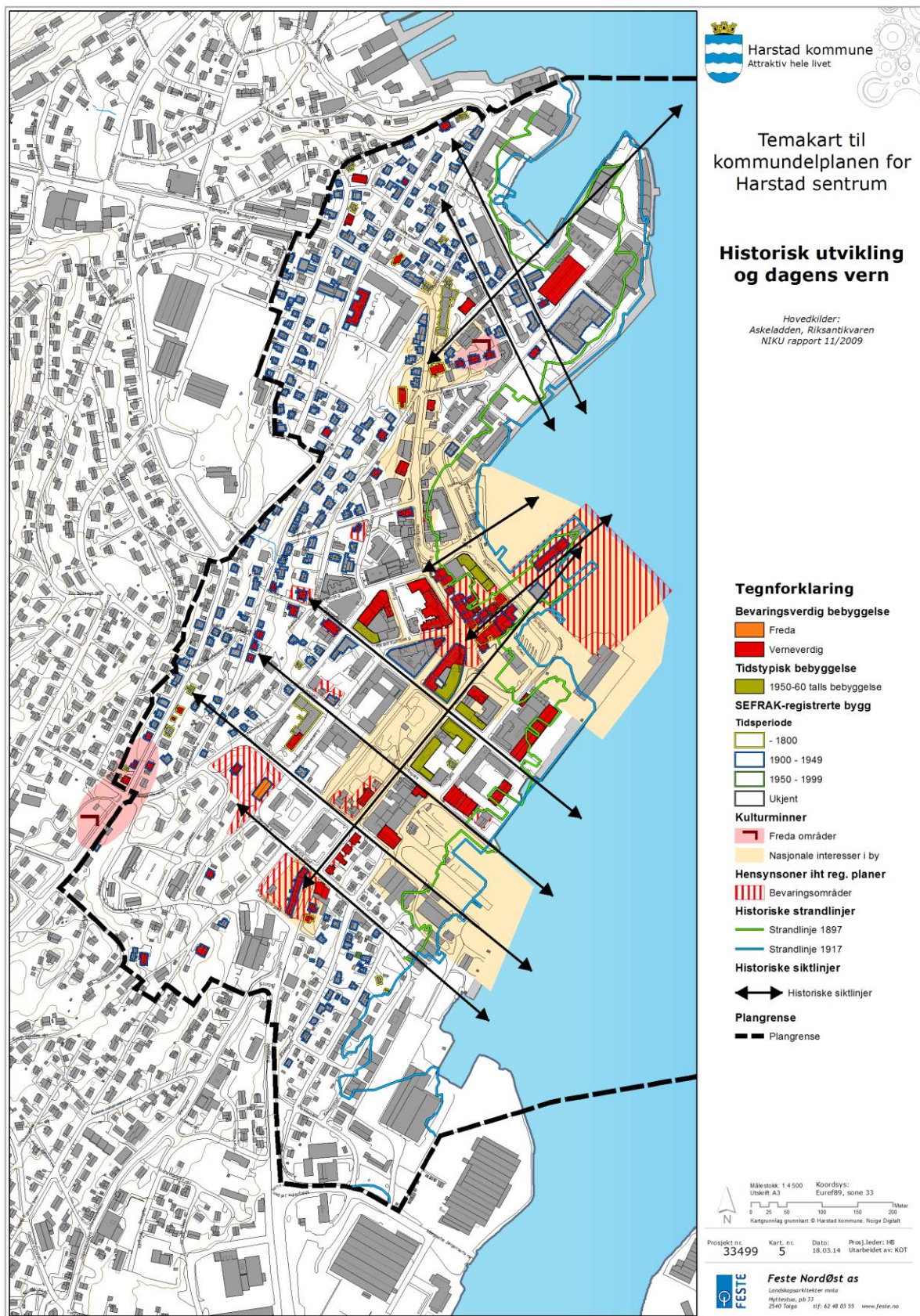
I sentrumsplanen blir det lagt særlig vekt på å balansere mellom dagens utvikling og vern. Hvordan skal vi utvikle sentrum og samtidig bygge på de egenskaper og verdier våre kulturmiljø og vår by-historie representere?

Som grunnlag for temaet er det også gjennomført en egen temautredning med samlet gjennomgang av alle kulturminneobjekter for videre vekting og evaluering i forhold mellom bruk og vern. (Temarapport Kulturminner og kulturmiljø.)

#### **Utredes iht planprogrammet:**

- Hvordan integrere industri som kulturbærere i sentrum?
- Ivaretagelse av siktlinjer
- Kvartalsstruktur- og landskapstilpasning





**Kart 13.** Historisk utvikling og dagens vern og nye tiltak med bevaringsområder.



## 6.9.1 Vurdering og tiltak i plan

For at kulturminner og kulturmiljø skal kunne utnyttes som ressurs må de verdiene kulturminnene representerer kobles opp mot målene kommunen ønsker å oppnå. Potensial for aktivisering og bruk av kulturminnene er derfor et sentralt kriterium for hvordan kulturminner og kulturmiljøer verdisettes og balanseres mot andre utviklingsbehov.

Kulturhistoriske kvaliteter har erfaringsmessig stort potensial i å utnyttes som identitetsskapere og rammer for å dyrke lokalt særpreg. I gjennomgangen av Harstad sentrums kulturhistoriske kvaliteter anses følgende karaktertrekk som sentrale å utvikle og ivareta for å bygge opp under Harstads egenart og fremtidsmål:

- Bebyggelsesstruktur/bosettingsmønster
- Bygge opp under sammenhengen mellom sjø og land
- Fremheve og aktivisere vår skipsindustrielle historie som kulturell identitetsbærer

### Sentrumsutvikling og kulturmiljø

En målsetting i gjeldende kommuneplan er å styrke det eksisterende bysentrum og unngå at byen strekker seg for mye ut. Utbyggingsmønstret fra 1970-tallet og framover har i stor grad bidratt til å tappe sentrum for en del funksjoner, og både boligutvikling og næringsutvikling har i større grad skjedd i utkanten av sentrum. Dette har både medført at sentrum funksjonelt har mistet noe av sin identitet og intensitet, og at byens fysiske form har blitt en mer utflytende masse. I målsettingen om å styrke sentrum ligger et ønske om å unngå en videre utvikling i en slik retning.

Ut fra et kulturminnefaglig ståsted vil dette være en positiv utvikling i forhold til at bysentrum opprettholdes og ivaretas som levende kulturmiljø, men fordrer at sentrum må tilrettelegges for en utvikling som tilgodeser en slik aktivering. Dette kan medføre et sterkere press på enkelte kulturminner og kulturmiljøer i sentrum og utløse et sterkere behov for å prioritere de kvalitetene som ønskes ivaretatt. Sentrum er et forholdsvis heterogent bygningsmiljø, der bygninger med svært ulik alder og stilpreg ligger side om side, mens kvadraturen holder det hele sammen.

Harstads kvaliteter ligger delvis i det eksisterende småbypreget, men innenfor det som utgjør kvadraturen og havneområdene fra Samasjøen til Seljestad er det stort potensial for utvikling som ivaretar byens identitet og samtidig tilfører byen kvaliteter som bidrar til å styrke dette som Harstads sentrale kulturmiljø. Fortetting og økt utnyttelse i dette området anses å kunne balanseres med de kulturhistoriske kvalitetene en slik utvikling vil bidra til å styrke. Samtidig vil en ytterligere utflytning av bystrukturen kunne motvirkes.

### Bygge opp under sammenhengen mellom sjø og land

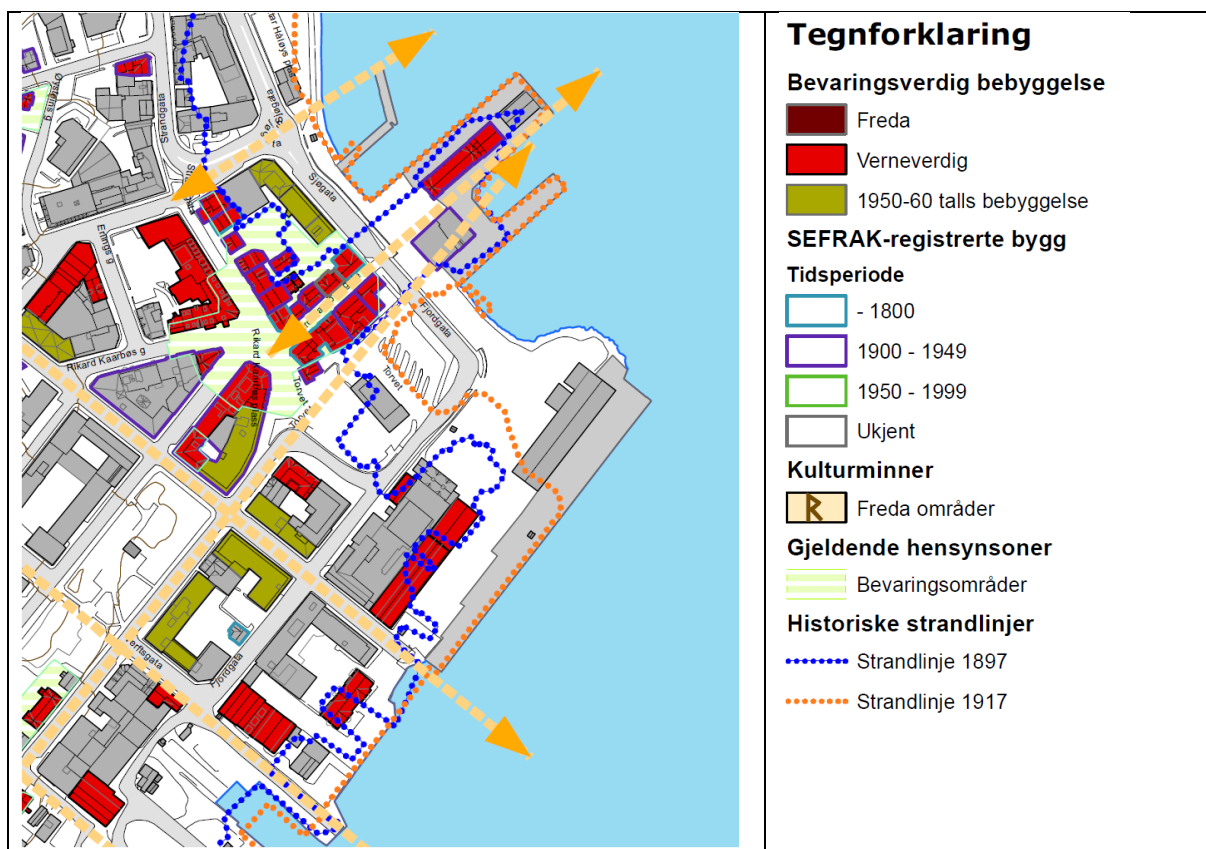
Utnyttelsen av sjøen enten som transportåre eller næringsvei har vært og er et sentralt element ved framveksten av flere kulturmiljøer som finnes sentrum. Henvendelsen mot sjøen er viktig for hvordan disse kulturmiljøene oppleves og synliggjøres. Ved ny utbygging er det viktig at denne kvaliteten ikke ødelegges og opplevelsen av sammenhengen mellom kulturminner, landskap og landskapsrom forstyrres. For å unngå



at denne kvaliteten skal gå tapt bør det unngås at sjøfronten bygges ned og at kontakten mellom den historiske bykjernen og sjøfronten ivaretas og styrkes.

Som det mest sentrale elementet i dannelsen av Harstad og med flere av Harstads sentrale aktører er byen utviklet gjennom anlegg henvendt mot sjøen (Kaarbø, Holst, Nilsen mfl). Dette er en vesentlig del av bykjernens identitet. Fra en klynge hus rundt en dampskipsekspedisjon utvikler Harstad seg med en sentrumsstruktur som er gjenkjennbar i dag (strandlinje fra 1917).

Dette kan framstå som robuste strukturer, men er sårbare for inngrep som i for stor grad visker ut denne historien. Sjøfronten er imidlertid såpass lang at en kombinasjon av å synliggjøre verkstedshistorie og spor etter skipshistorie vil kunne tilpasses dagens funksjoner og eksistere side om side på en måte som ivaretar både byens historiske lokalisingsgrunnlag og krav til nyere byutvikling. Harstad har nå en unik mulighet til å utvikle sentrum og havneområdet med utgangspunkt i de tydelige historiske linjer og strukturer. (NIKU rapport 11/2009 og rapport 22/2011)



**Figur 10.** Bevaringsverdig bebyggelse og historiske strukturer i sjøfronten i det sentrale sentrumsområdet.

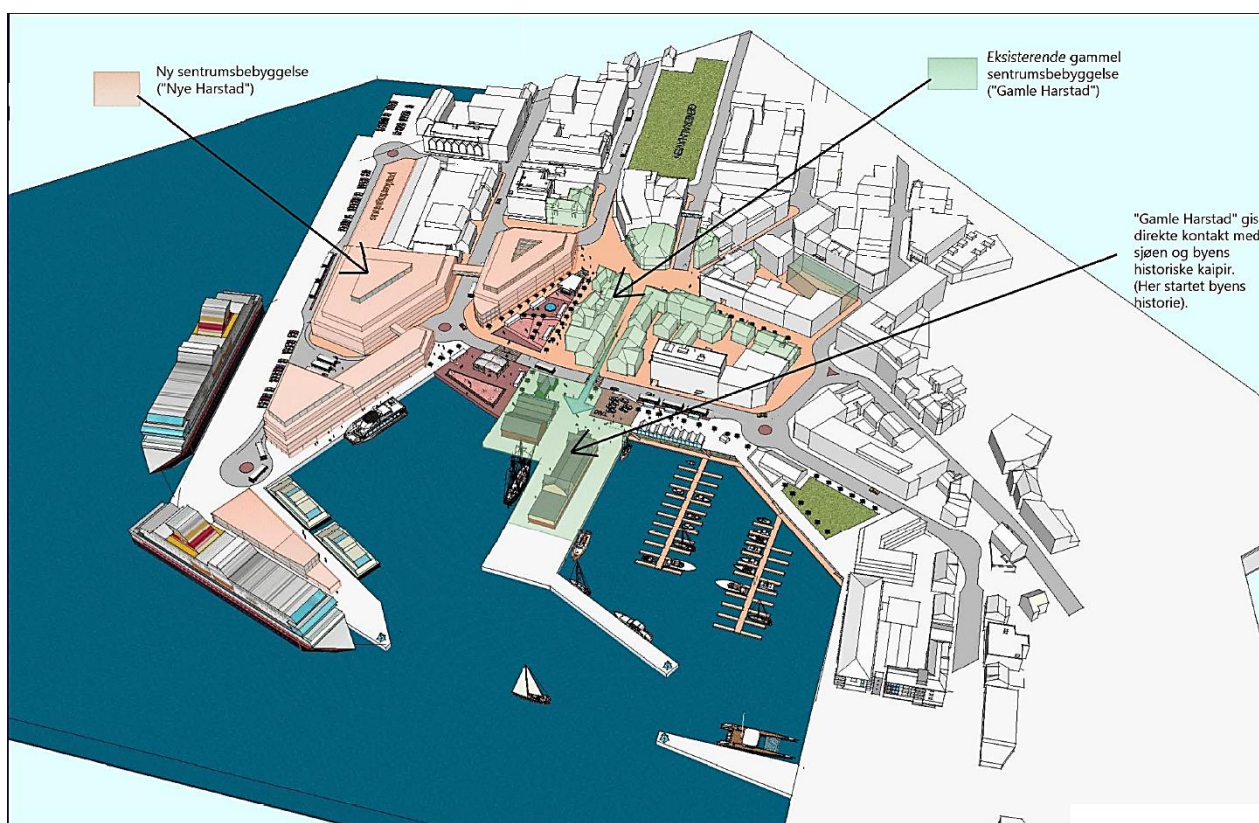
### Utbyggingsprosjekter og kulturmiljø

Harstad sentrum går inn i en periode hvor flere store utviklings- og transformasjonsprosjekter skal realiseres. Flere av disse vil ha stor konsekvens i mot dagens kulturminner og nasjonalt viktige kulturmiljø. Særlig sentrale prosjekter er transformasjon av Kaarbøverftet sitt industriområde og ny sentrumshavn. I tillegg er det et stort utviklingspress i øvrige deler av sentrum med påvirkning mot enkeltobjekter og kulturmiljø.



Sentrumsplanen har derfor lagt til rette for å møte denne utviklingen med en klar strategi for bruk og vern gjennom planperioden. Som grunnlag i dette arbeidet er det tatt utgangspunkt verneplan for Harstad fra 2007. Denne er gjennomgått og tiltak er oppsummert i egen temautredning (*Temarapport. Kulturmiljø og kulturminner*). Det er utarbeidet ny tiltaksplan for kulturmiljø og kulturminner med etablering av nye hensynssoner etter Pbl § 11-8 c) (bevaringsområder – BO).

I tillegg er det opprettet et tett samarbeid med flere sentrale utbygningsaktører for å sikre en god og helhetlig utvikling. Det er i forbindelse med verftsindustriens behov for modernisering og opprustning av industriområder på Kaarbøtomta og i Samasjøen initiert et eget prosjekt: *Bruks og verneplan for Harstad skipsindustri*. Prosjektet er et samarbeid mellom Harstad kommune, Harstad skipsindustri og Troms fylkeskonservator. Det anbefales at prosjektet videreføres som tiltak i sentrumsplanen.



**Figur 11.** Prinsippkisse for ny havnestruktur (alternativ 2) med fokus på den historiske sammenhengen mellom den gamle sentrumsbebyggelsen og sjøfronten.

## Forslag til overordnede, strategiske grep:

Følgende hovedgrep anbefales lagt til grunn:

- Styrke sentrum ved å tilrettelegge for en utvikling i området fra Samasjøen til Seljestad som ivaretar sentrale eksisterende kulturmiljøer som identitetsskapere og samtidig åpner for foretting



- Samle nybygg og inngrep i eksisterende utbyggingsområder. Tilrettelegge for boligutvikling (og næring) i eksisterende fortettinger (for eksempel Holstneset, Harstad havn og Rådhusområdet)
- Unngå nedbygging av sjøfronten for å opprettholde sammenhengen mellom kulturmiljø, landskap og landskapsrom
- Kulturmiljøer av særlig stor verdi skal reguleres til bevaring og sikres en utvikling som ivaretar viktige kvaliteter og særtrekk.

## Tiltak i forslag til kommunedelplan

Harstad er et levende bysamfunn, men hovedparten av beboerne i kommunen bor utenfor selve bykjernen. Sentrum mister funksjonen som møtested etter butikkenes stengtids, det blir folketomt og livløst. Byens absolutte største force, naturen, er lite synlig som verdi for livet mellom husene i det daglige. **Forslaget utpeker derfor "generatorer", som drivkraft for en sosialt bærekraftig sentrumsutvikling.** Dette er steder med et særlig potensiale som kulturelle og landskapelige møtesteder. **Disse kjedes sammen i to primære bevegelser; kulturaksen og sjøstien.** Tilsammen danner de et tett nettverk av gater, plasser og gårdsrom som understreker Harstad som byen, der kultur og natur møtes. Fra Innblikk / utsyn delt 2 plass idekonkurransen i 2011.

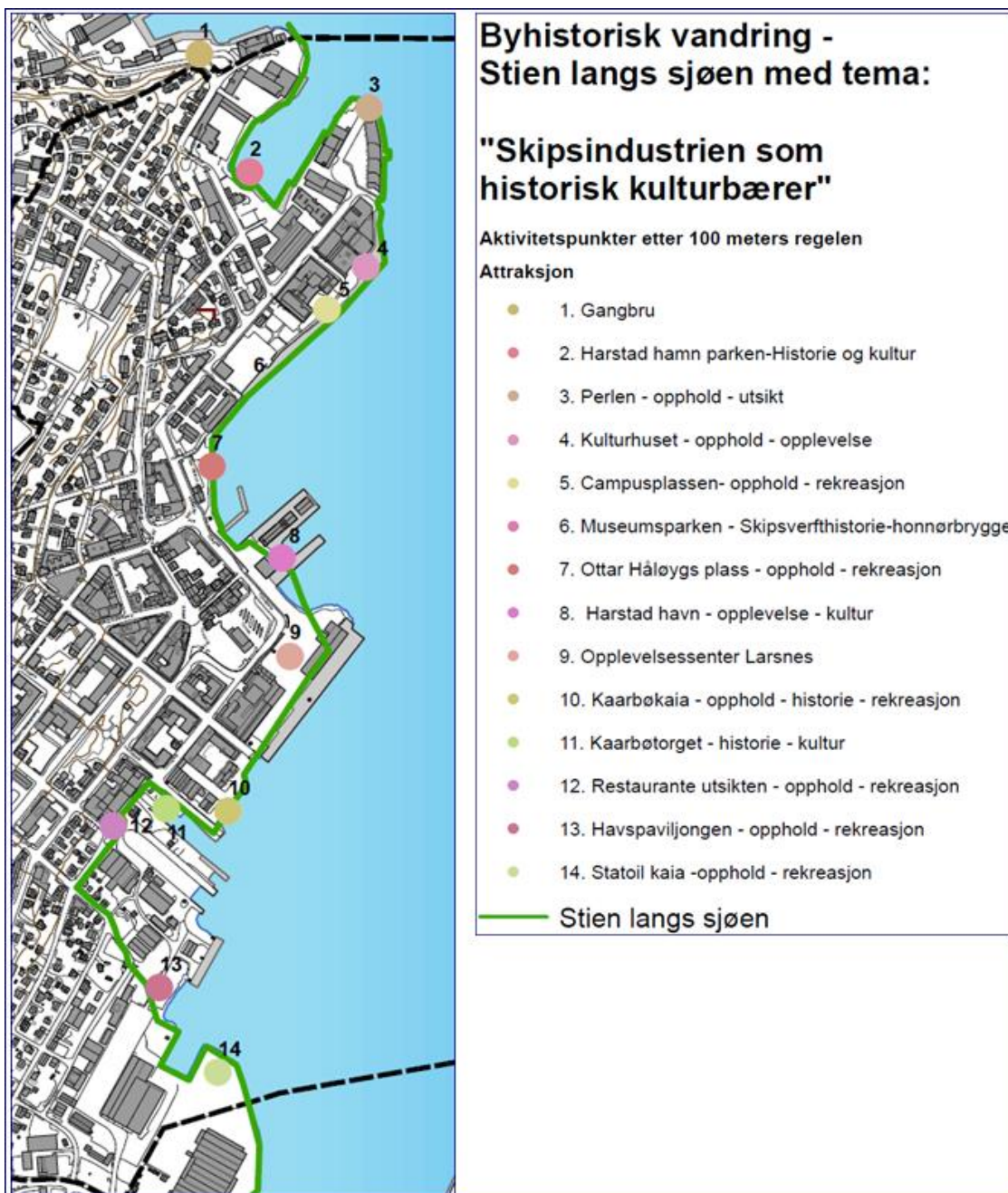
Dette konseptet og ide kan knyttes til traseen for «Stien langs sjøen» med konseptet; «Byhistorisk vandring – Skipsindustrien som kulturbærer»

Dette henger og sammen med vinnerne av ideinnkjøp fra idekonkurransen: *Fun City: ideen om aktivitetpunkter etter 100 meters regelen:*

- Stien langs sjøen danner rammen for «Byhistorisk vandring – Skipsindustrien som historisk kulturbærer.» Stien langs sjøen kan slik gis en programmering gjennom sentrum via konseptet. Følgende aktivitetpunkter foreslås å videreutvikles som del av kulturstien (etter prinsipp om 100 meters regelen):
  1. Gangbru forbi verft i Samasjøen – utsikt Trondenes kirke.
  2. Harstad hamn parken – Historie og kultur
  3. Perlen – opphold - utsikt
  4. Kulturhuset – opphold – opplevelse
  5. Campusplassen – opphold rekreasjon
  6. Museumsparken – skipsverftshistorie-honnørbrygge
  7. Ottar Håøygs plass - opphold rekreasjon
  8. Harstad havn/Larsneset – opplevelse/kultur
  9. Opplevelsessenter Larsneset
  10. Larsnes-Kaarbøkaia – opphold rekreasjon
  11. Kaarbøtorget - Historie og kultur
  12. Tørrdokka – Historie og opplevelse
  13. Resturante utsikten – opphold og rekreasjon
  14. Statoil parken – opphold rekreasjon.



- Gammelbrygga vurderes flyttet og knyttet til egnet sted langs havnepromenaden / havna
- Steinaværbygga i Samasjøen vurderes flyttet og samlokaliseres med Gammelbrygga (del av «bruks og verneplan HSI».)
- Det etableres nye hensynssoner / bevaringsområder (formål BO planbestemmelser). Øvrige dagens bevaringsområder videreføres.
- Bruks og verneplan Harstad skipsindustri. Tiltak videreføres som eget byutviklingsprosjekt.



**Kart 14.** «Stien langs sjøen» med forslag til aktivitetpunkter med tema: «byhistorisk vandring»



## 6.9. Miljø og samfunnsikkerhet

### Tema som skal utredes iht. planprogrammet:

- Hvilke områder kan bli påvirket av havnivåstigning?
- Kartlegge områder med luftforurensning og støy i sentrum.
- Risiko- og sårbarhetsvurderinger i sentrum.

### Havnivåstigning og stormflo

Vi kan forvente å få villere og våtere vær i framtida, med mer nedbør og uvær. 100 års stormflo i 2100 (relativt år 2000) anslås til 267 cm, men det er stor usikkerhet knyttet til dette tallet. I tillegg må det tas hensyn til fremtidig havnivåstigning. Beregnet havstigning i 2100 er 63 cm, men det er stor usikkerhet knyttet til dette tallet.

Prognoser for fremtidens stormflonivå i Harstad:

Gjentaksintervall stormflo, høyeste tall for usikkerhet (Bjerknes-rapporten 2009):

Kommune	Målepunkt	20-års flo	100-års flo	<b>200-års flo</b>	1000-års flo
HARSTAD	Harstad	282	302	<b>312</b>	327

Sikkerhet mot havnivåstigning og stormflo ivaretas i planforslaget ved å følge anbefalinger fra Bjerknes-rapporten av 2009.

Planen er utarbeidet ut fra et «føre var prinsipp», noe som betyr at det tas sikte på størst usikkerhet i prognosene, og at sikkerheten derfor ivaretas med å bruke prognoser for 200 års gjentakelsesintervall.

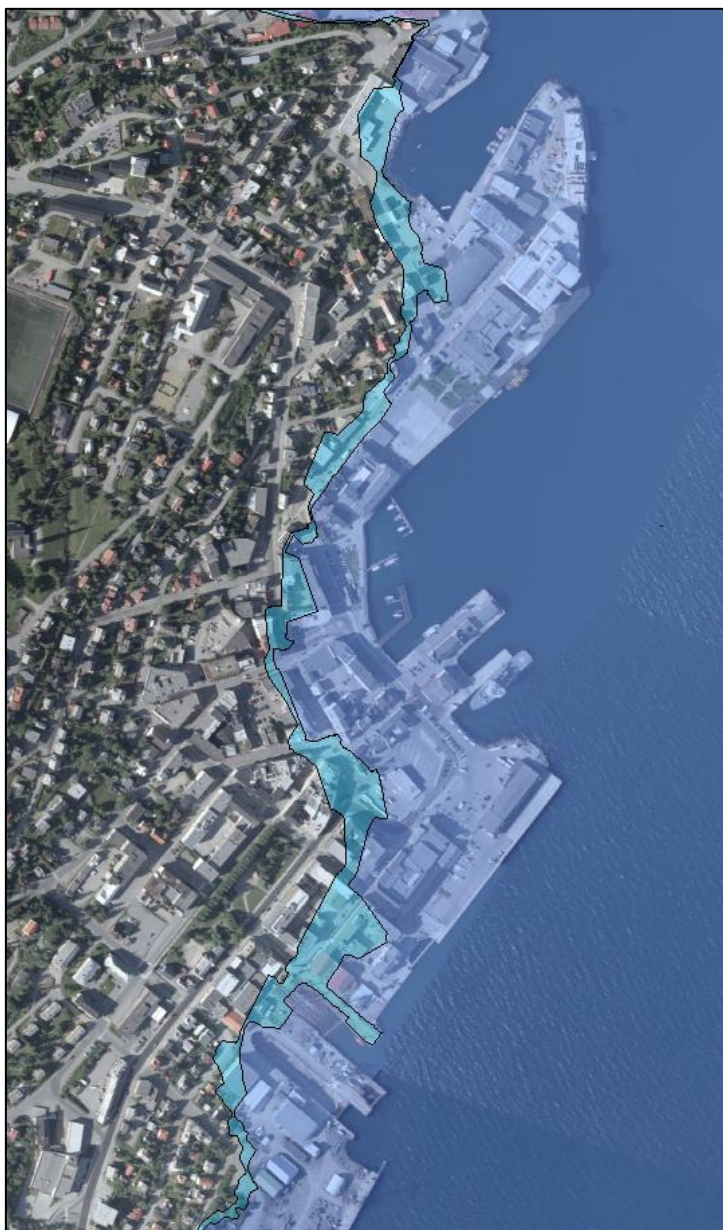
Dette betyr at en kan forvente at fremtidig stormflo vil kunne nå opp til kote 312 centimeter over NN1954.

Dette innebærer at store områder innenfor planområdet er utsatt for risiko i forbindelse med havnivåstigning og stormflo. Totalt er det over 180 eiendommer som vil bli berørt av havnivåstigning til kote 3. Dette medfører at i overkant av 100 bygg vil bli berørt av havnivåstigningen, hvorav det i 30 bygg er registrert om lag 380 boenheter.

Dette innebærer at det må rettes et særlig fokus på alle tiltak som skal etableres i disse områdene.

Tilstrekkelig sikkerhet og krav til dokumentasjon for etableringa av nye tiltak innenfor disse områdene ivaretas gjennom bestemmelser til planen.





**Figur 12 illustrasjon av areal som berøres av havnivåstigning til hhv. kote 3 og 4**

### **Avbøtende tiltak:**

Hovedprinsippet i planleggingen bør som grunnlag legge opp til bruk av gjentakelsesintervall på 200 år for havnivåstigning og stormflo. I følge gjeldende kunnskap i dag, utgjør dette 312 centimeter over NN1954 (nullpunkt for norske landkart).

Drift- og utbyggingstjenesten som har ansvar for kommunale avløp anbefaler at det legges til grunn et «føre var prinsipp». For å ivareta en framtidig stormflo må det rettes et særskilt fokus på tiltak under kote 5.

### **Bestemmelser:**

- For reguleringsplaner og tiltak etter pbl § 1.6 og som berører for areal under kote 5 meter (NN1954) skal det dokumenteres hvordan tilfredsstillende, langsiktige flomhensyn (stormflo) er ivaretatt i planlegging og utforming.
- Alle konstruksjoner, tekniske installasjoner og infrastruktur under nivået for 200 års stormflo (kote 3,1 meter over NN1954) skal bygges slik at de tåler tidvis oversvømmelse med sjøvann.
- Av hensyn til planlegging av avløp må en ta utgangspunkt i at det skal være tilstrekkelig fall fra sluk og ut til påkoblingspunkt. Drift og utbyggingstjenesten krever at fallet må være 90 cm. Fall for å ivareta hendelsen bør det ikke anlegges sluk under kote 4.



- Bygg med sluk under kote 4,0 (NN1954) skal sikres mot tilbakeslag. Dette kan gjøres ved tilbakeslagsventiler eller eget pumpeanlegg. Pumpeanlegg og/eller tilbakeslagsventil skal eies og driftes privat. Gjeldende VA krav kan tilpasses oppdaterte klimaprognoser, dette forankres i kommunale VA normer

## Luftforurensing

Dagens trafikkmønster er preget av at RV83 fører mye tungtransport gjennom sentrum. Dette fører til støy, støv og vanskelig fremkommelighet. Med Harstadpakken vil det i løpet av de neste årene blant annet bli bygget tunell som fører gjennomgangstrafikk utenom sentrum. Dette vil lette på trafikk- og forurensningsproblemene i sentrum.

Etter forespørsel fra Harstad kommune, utførte Norsk institutt for luftforskning (NILU) og avdeling Folkehelse en undersøkelse av luftkvaliteten i Harstad i 2011, 2013 og 2014. Målet var å foreta en enkel kartlegging av konsentrasjonen av nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>) i Harstad sentrum.

Målingene fra vinteren 2013 viser at grenseverdien for årsmiddel (40 µg/m<sup>3</sup>) kan være overskredet ved rundkjøringen i Sjøgata. Nye målinger tyder på at årsmiddelverdien overskrider øvre vurderingsterskel for NO<sub>2</sub> (32 µg/m<sup>3</sup>). Den viktigste kilden til NO<sub>2</sub> er vegtrafikk og det er langs Rv 83 verdiene er høyest. Den høyeste verdien på 54,1 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> er målt ved rundkjøringen i Harstad sentrum vinteren 2013. Realisering av vegpakke Harstad, med bygging av tunnel gjennom Harstadåsen, vil lede tungtransport og store deler av gjennomgangstrafikken vekk fra sentrum, og bedre luftkvaliteten der målingene ga dårligst resultat. Kommunens vurdering er derfor at grenseverdien for årsmiddel (40 µg/m<sup>3</sup>) sannsynligvis vil bli overholdt etter realisering av vegpakken, også ved rundkjøringen i sentrum.

Siden hovedkilden til NO<sub>2</sub> er vegtrafikk legges støykartene med gul og rød sone til grunn for vurdering av hvor luftkvaliteten kan være problematisk.

## Støy

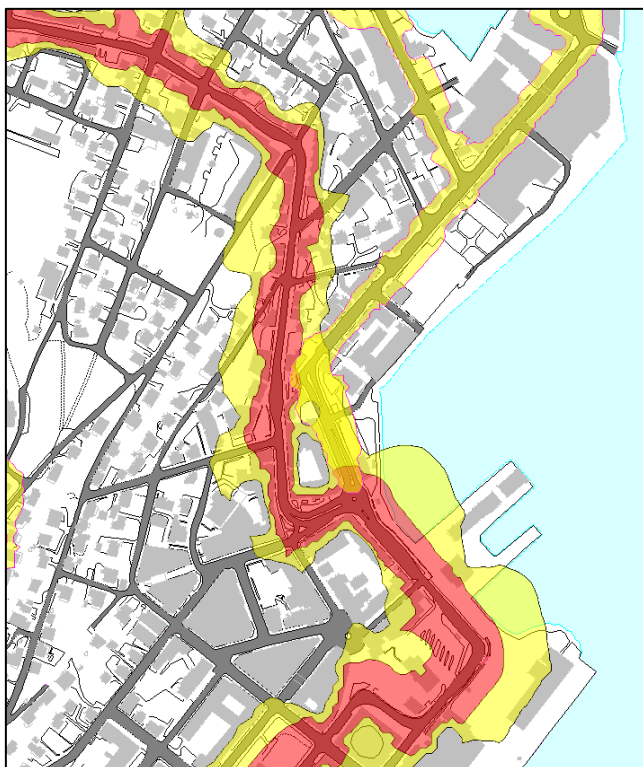
Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker. Støy bidrar til redusert velvære og mistrivsel, og påvirker derfor folks helsetilstand.

Innenfor planområdet er de største støykildene vegtrafikk og industrivirksomhet ved Harstad skipsindustri.

For vegtrafikk på kommunale veger er det gjennomført støykartlegging etter T-1442, og anbefalte grenseverdier er benyttet ved utarbeidelse av støysonekart. I tillegg har Statens vegvesen også utarbeidet støykartlegging for riks- og fylkesveger. Sammen gir dette et bilde av støysituasjonen i sentrum.







**Figur 13. Utsnitt av støykart med gul og røde soner etter T-1442.**

Siden bebyggelsen og støykilder ligger tett i sentrum, må det være en viss fleksibilitet i hvor støyfølsom bebyggelse skal kunne etableres. Planforslaget er derfor laget slik at boligutbygging skal være tillatt, selv med støy over anbefalt grenseverdi på én side. Det forutsettes at hver bolig får både tilgang til uteplass (privat eller felles) og soverom/stuer på en side der kravene til anbefalt støygrense er møtt. Det må i detaljplaner vektlegges at nødvendige plangrep og tilfredsstillende støyforhold skal være dokumentert, og at alle betingelser skal være kjente for utbyggerne.

### **Tiltak som foreslås i planen:**

Det må stilles bestemmelser med krav om utforming og dokumentasjon på alle tiltak som skal etableres under kote 5. For tiltak under kote 3 må det kreves at de utformes på en slik måte at de kan tåle tidvis oversvømmelse.

Det stilles krav til dokumentasjon av hvordan støy og støv ivaretas ved etablering av ny støyfølsom bebyggelse. Alle boliger skal ha tilgang på stille side og utendørs oppholdsareal.



## 6.10. Universell utforming

### Utredes iht planprogrammet:

- Hvordan kan sentrumsplanen bidra til å sikre hensyn til universell utforming i utviklingen av sentrum?

### Bakgrunn/dagens situasjon

Miljøverndepartementets temaveileder for universell utforming (UU) beskriver UU som en langsiktig nasjonal strategi for å bidra til å gjøre samfunnet tilgjengelig for alle og hindre diskriminering. Dette dreier seg om utforming og tilrettelegging av fysiske forhold for å fremme like muligheter for alle innbyggere. Universell utforming handler i sentrumsplanen om å gjøre byen mer brukervennlig gjennom å bryte ned barrierevirkning av høydeforskjeller, bratt terreng og lange bygningsfasader, bedre den fysiske og visuelle sammenhengen og muligheten til å forstå hvordan byen skal brukes.

For å oppnå en slik brukervennlighet må det tilrettelegges for et kompakt sentrumsområde med korte avstander mellom funksjoner, og med god tilgjengelighet til viktige funksjoner gjennom bevisst lokalisering av disse. Tilrettelegging for fotgjengere og syklistene vil sammen med et høyverdig kollektivtilbud kunne gi bedre tilgjengelighet, reduserte utslipp og lavere støynivå.

Gatestrukturen i sentrum er opprinnelig utviklet til andre former for bruk av sentrum: handel foregikk fra frittstående næringer langs gågatene og langs og på torget. I dag preger kjøpesentrene i byen mye av bruken av sentrum. Nye forbindelseslinjer er derfor skapt på tvers av den gamle bystrukturen og bilen har blitt det viktigste fremkomstmiddelet for å komme seg til og fra sentrum. Sentrum oppleves som "stille og dødt" etter butikkenes stengetid.

Dagens utfordringer med hensyn på UU handler også i stor grad om uegnet gatebelegning og møblering av torgområder og gågater. Et grovt dekke med storgatestein satt i betong skaper er vanskelig framkommelig for rullestolbrukere og skaper "snublekanter" for fotgjengere. Også møbleringen i torgområdet fungerer stedvis som barrierer for de naturlige bevegelsesmønstrene.

Sentrum preges av følgende problemområder:

- Dårlig framkommelighet på grunn av uegnet gatebelegning, uegnet møblering av torgområder og gågatene, barrierer i dekker, terskler og inngangssituasjoner.
- Brutte siktlinjer og sammenhenger.
- Trafikkstøy: Harstad er en liten by som høres ut som en stor by.
- Udefinerte og utflytende byrom
- Lukkede og passive fasader som ikke aktiverer inntilliggende plasser og gater.
- På Rikard Kaarbøs plass er det dårlig framkommelighet på grunn av grovt gatesteinsdekke og plassen fungerer dårlig som oppholdsrom på grunn av opphøyet gulv.
- Sentrumsområdet har en sparsom grønnstruktur og oppleves som grått.
- De klimatiske beste stedene i sentrum er i liten grad opparbeidet som oppholdssteder.



## Tiltak i planen:

For å sikre at hensynet til universell utforming ivaretas dette anbefales følgende føringer:

- Sentrale og sentrumsnære arealer som i dag i bruk som parkeringsplass bør tilrettelegges og tas i bruk som byrom. I plassen for rutebilstasjonen ligger en av nøklene for å skape et sentrum som er lettere lesbart og dermed tilgjengelig for ulik bruk og ulike brukere. Plassens størrelse og avgrensninger gjør det egnet for tilrettelegging for et stort åpent byrom, et allbruksrom.
- Det er sparsomt med trær og vegetasjon i sentrum. Et nytt opparbeid byrom må få et grønt preg.
- Det må stilles bestemmelser med krav om universell utforming av fasader, gater og parkområder.
- Det må tilrettelegges for etablering av HC-parkeringsplasser i tilknytning til ulike funksjoner i sentrum.
- Det bør utarbeides en møblering og beplantingsplan for sentrum.



## 6.11. Teknisk infrastruktur

Med teknisk infrastruktur menes vann- og avløp, kabler og fjernvarme. Veg og samferdsel utredes som eget tema.

### Vann- og avløp

Eksisterende system for vann og avløp i sentrum har tilstrekkelig kapasitet for å kunne ivareta behovet i fremtiden. Planendringene fører ikke til nye utbyggingsbehov for vann- og avløpsnett utover at det må settes av plass til pumpestasjoner for nye byggeprosjekter. Overflatevannet på nye utfyllingsområder i sjø skal i størst mulig grad gå på overflaten og ikke ledes ned i det kommunale ledningsnett.

Utfylling i havet, både i Harstadhamna og ved Larsneset vil kreve eget separat system for å håndtere overvann. Det må også tas høyde for at eksisterende system må forlenges gjennom utfyllingene. Dette gjelder i hovedsak de tre pumpestasjonene ved Havnegata, Sjøgata og Hvedingsgate.

Avløp må kobles til kommunalt nett. På grunn av stigningsforhold kan det for områdene som fylles ut kan være nødvendig å etablere pumpestasjon for påkobling. Detaljerte krav til løsningene vil måtte avklares i forbindelse med reguleringsplanarbeid for området.

Som beskrevet i temaet Miljø og samfunnsikkerhet er sentrum utsatt for havnivåstigning og stormflo. Det må derfor tas hensyn til at avbøtende tiltak i forbindelse med havnivåstigning må tas høyde for ved etablering av nye VA-anlegg.

### Fjernvarme

Hele sentrum er innenfor konsesjonsområde for fjernvarme. Alle etableringer over 500kvm har derfor tilknytningsplikt. Dette ivaretas gjennom plan- og byggesaksbehandling i hvert enkelt utbyggingsprosjekt.

### Tiltak i planen:

Det stilles krav til etablering av avbøtende tiltak for havnivåstigning ved etablering av nye avløpsanlegg.

For nye reguleringsplaner og større byggetiltak er det krav om detaljerte VA-planer.



## 7. VIRKEMIDLEPLAN FOR GJENNOMFØRING

For å sikre at planarbeidet gir resultater, må planarbeidet følges opp av alle aktører innen sentrumsutvikling. Kommunen har ansvar for å koordinere, holde lederskapet og sikre at utviklingen i størst mulig grad skjer i henhold til vedtatt plan. Viktige oppfølgingsområder er beskrevet i kap 7.2

### 7.1. ORGANISASJON OG VIRKEMIDDELBRUK

Kommunen må utvikle sin organisasjon og virkemiddelbruk for å kunne gjennomføre sine ansvarsområder. Kommunen må kombinere eget brukerbehov og det samfunnsmessige behov med eiendomsøkonomisk riktig tenkning inn mot kommunens økonomiske bæreevne.

Langsiktig eiendomstrategi er god kommuneøkonomi. For lokaler/bygninger må nøkkelordene være arealeffektivisering, sambruk og flerbruk. Samtidig må en ta konsekvensene av at en rekke av kommunens formålsbygg i sentrum (administrasjonsbygg, skoler m.m.) har vært dårlig vedlikeholdte og heller ikke er driftseffektive eller universelt utformede. Løsningen kan delvis være å investere seg ut av vedlikeholds-etterslepet.

Nye lokaler som er arealeffektive, energieffektive, driftsoperatør- og renholdseffektive, universelt utformede og betjeningseffektive, samtidig som de gis en geografisk plassering og utforming som tjener målene med sentrumsplanen, kan bedre situasjonen.

For at kommunen skal kunne ha en koordinerende rolle i sentrumsplangjennomføringen og samtidig sørge for at egne kommunale behov oppfylles, må en begynne med å utrede og deretter fastslå hva som er riktig å gjøre når det gjelder:

- Hvor mye og hva som skal selges av kommunal eiendom i hele kommunen for å bygge opp eiendomsfond for nyinvesteringer
- Hvilke bygg i sentrum som brukermessig, samfunnsmessig og eiendomsøkonomisk bør vedlikeholdes og oppgraderes slik at nyinvesteringer unngås
- Hvilke bygg i sentrum som brukermessig, samfunnsmessig og eiendomsøkonomisk bør eller kan makeskiftes med andre aktører
- Hvilke nyinvesteringer som skal gjøres i sentrum, og om disse skal gjøres av kommunen alene eller i saminvestering med andre (sentrumsplanen beskriver samarbeide på mange områder).
- Om kommunen skal dekke sitt fremtidige behov ved inngå i et offentlig-privat samarbeide om utbygging og/eller drift (evt. også lease back), eller om kommunen skal leie lokaler i eksisterende bygg uten å inngå avtaler om investeringer.



- Organisering av konsernet Harstad kommunes eiendomsforvaltning
- For realisering er det viktig å utnytte prosesser og utbyggingsprogrammer for å løse sentrumsutvikling. Spesielt er det to pågående arbeider som vil løse ut sentrumsutvikling:

I de nærmeste årene vil Harstadpakken gjennomføres. Videre vil det sannsynligvis gjennomføres andre store utviklings- og utbyggingsprosjekter. Spesielt er det tre prosjekter som vil ha betydning for sentrumsutviklingen:

**Ny sentrumshavn.** Det skal utbygges ny sentrumshavn. Eiendomsutvikling i samarbeid med private aktører er sentral strategi for finansiering og realisering av prosjektet. Videre arbeid med finansieringsstrategi bør se på mulighetene for å tillegge øvrig kommunal eiendom i sentrum som finansieringsgrunnlag for en trinnvis utvikling av sentrumshavna. Slik kan utbygning av ny sentrumshavn gis bredere finansieringsgrunnlag og sikre synergi mellom byutvikling og havneutvikling.

I sentrumsplanarbeidet er det utarbeidet to forslag til utforming og strategi for utbygning sentrumshavn. For begge alternativer ligger en fullskala utbygning mellom anslagsvis 250 -300 mill.

**Harstadpakken** med finansiering for deler av tiltak gjennom sentrum. Det må i videre arbeid redegjøres for finansieringskoblinger og ansvar for de forskjellige delene i prosjektet mellom de sentrale aktørene Statens vegvesen, Troms fylkeskommune og Harstad kommune. Det er sentralt å fastsette tiltak utenfor finansieringen av Harstad pakken slik at disse blir gjennomført til riktig tidspunkt gjennom utbyggingsfasene.

Kaarbømrådet vil transformeres og utvikles gjennom hele planperioden. Det er særlig viktig at kommunen initierer et godt samarbeid og har en tydelig pådriver rolle i samarbeid med utbygningsaktørene.

### **Samarbeidsforening for sentrumsutvikling.**

For videre sentrumsutvikling er det nødvendig med en sterk samarbeidsforening med deltakelse fra næringsliv, universitetet/høyskolen og kommunen. Kommunen vil arbeide aktivt for å påvirke denne utviklingen.



## 7.2. PRIORITERTE VIRKEMIDLER OG OPPFØLGENDE OPPGAVER

Kommunens handlingsprogram prioriterer kommunal ressursbruk. I første del av planperioden for sentrum er følgende tiltak viktige for sentrumsutvikling (2015 -2020):

- Helhetlig parkeringsstrategi. Utarbeides i sammenheng med ny næringsplan høsten 2015.
- Etablere ny sentrumshavn som del av helhetlig byutviklingsprosjekt.
- Konseptutvikling for Larsneset/busstorget. Offentlig / privat samarbeid. Utrede muligheter for omdisponering av offentlige tjenester og tilbud som bidrag til å få i gang utbyggingsprosjekter.
- Integrasjon av ny byskole – styrke kulturskolen – synergi og kombinasjonsbruk – definere utviklingsbehov for kulturkvartalet i planperioden (Kulturskolen – Galleri Nord Norge - Kino.)
- Økonomiske midler til gate- og torg og park-opprusting.
- Utbyggingsavtaler: Etter vedtak i sentrumsplanen utarbeides retningslinjer for fordeling av infrastrukturkostnader mellom private, kommunen og vei- og kabeletater.

### **Konklusjon:**

**Om sentrum skal fortsette å være sentrum må kommune, andre offentlige instanser og gårdeiere sammen finne ut hva som må gjøres for at sentrum skal være det mest attraktive sted for etablering både for handel og næringsetableringer, og i felleskap bidra til at -**

**tiltakene blir gjennomført.**

