

**Planprogram for Harstad havn, Larsneset og busstorget fra Harstad kommune, datert 15. januar 2015. Se pkt 3.1 Hovedmålsetting og innhold, pkt 3.1.1 Harstad Havn KF, der følgende parametere er beskrevet som vesentlige for å vurdere og ivareta for å oppnå en fremtidsrettet havn:**

Parameter	Alternativ 1	Merknader	Alternativ 2	Merknader
<b>Kailengder og –dybder i samsvar med behov/fartøystyper</b>	++	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 270 m lang ISPSkai (forlenget Larsneskai), sammenkoblet med 300 m ny hurtigrute-/allmenningskai i front gir ca 138 m netto økning kai enn dagens løsning (nye kaier minus kai 2-3-4 som skal rives/fylles inn)</li> <li>• Gir tilstrekkelig minimum av kailengder i et 20-30 års perspektiv</li> <li>• Betjener alle fartøystyper som forventes å benytte vår havn i fremtiden, inkl. større offshorefartøyer og cruiseskip</li> <li>• Manøverrommet i gjestehavna blir vesentlig større i alternativ 1, p g a vinkelen på molo/bølgebryter</li> <li>• Vinkelen på molo gir bedre bølgebryting</li> <li>• Utvidelsesmuligheter med ytterligere 100 m kai sørover mot Kaarbø-verkstedet er tilstrekkelig minst i et 30-50 års perspektiv</li> <li>• Dybder ved kaiene i snitt ca 10 m (dypvannskaier), som er i h t krav</li> <li>• Hurtigbåtkai blir ideell for sitt formål</li> <li>• Utfylling innerst i gjestehavnen i begge alternativer er kostbart og gir ingen praktisk/funksjonell mening</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hurtigbåtkai omtrent som i alternativ 1 – tilfredsstillende</li> <li>• Mange, korte kaier slik som i dag er på kai 2,3 og 4, svarer ikke på de behov havna har eller de krav som settes til moderne havnedrift</li> <li>• Mange kaier/vinkler på disse er svært kostbart å bygge ut</li> <li>• Byggetrinn 1 gir bare 35 m mer kai (forlengelse Larsneset), som normalt vil være opptatt av hurtigrutene. Ingen ny kapasitet for liggekaier/verksted/cruise/andre</li> <li>• Dybder ved de innerste kaiene/deler av kaier i «bukten» er under 5 m. Krav til minimumsdybde for alle kaier unntatt hurtigbåter/gjestehavn er 9,30 m</li> <li>• Molo som foreslått uten tilknytning til annen kai er svært kostbart, men gir knapt noen inntekter og bør derfor skrinlegges</li> <li>• Mindre manøverrom i foreslått gjestehavn og dårligere bølgebryting fra foreslått molo</li> <li>• Utfylling innerst i gjestehavnen i begge alternativer er kostbart og gir ingen</li> </ul>

				praktisk/funksjonell mening
<b>Vind, bølgeforhold, sjødybder, bølgebrytere/skjerming av kai 1 og gjestehavn</b>	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>Løsningen er vurdert faglig av Sintef og Norconsult og det er kun 5-10 ganger per år kaien i front ikke kan benyttes</li> <li>I de tilfellene vil nye Larsneset være reservekai</li> <li>Skjerming kai 1 og gjestehavn er ideell og moloen lar seg finansiere med inntekter over kai og det nye arealet</li> <li>Alle nye kaidybder er tilpasset moderne havnekrav</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Løsningen er ikke vurdert av Sintef og Norconsult i f t vind og bølger</li> <li>«Bukta» mellom havnebygget og Larsneset med tilhørende kaier gir påslag av sjø som vil være minst like alvorlig som i dag</li> <li>Kaiene vil trolig ha like lav bruksfrekvens som f eks kai 2-4 på grunn av vær og sjø</li> <li>Kai på vestsiden av Larsneset er for kort, da de største hurtigrutene er 136-138 m lange. Kaien må være minst 20 m lenger enn skipet av hensyn til fortøyning – særlig akterut</li> <li>Fortøyning forut for skipet på vestsiden av piren må godt inn på land og vil således legge beslag på deler av det tiltenkte trafikkareal</li> </ul>
<b>Passasjerhåndtering og interntrafikk</b>	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>All passasjertrafikk samles nærmest terminalen i havnebygget</li> <li>Hurtigruter kan håndteres omtrent som i dag på ny kai (med de samme håndterbare utfordringer)</li> <li>Hurtigbåttrafikken gis ideelle forhold</li> <li>Mye av interntrafikk kan gå på/langs kaifronten mellom hurtigrute- og ISPSkai (Larsneset), som gir sikkerhet og skiller denne fra offentlig trafikk nede ved Sjøgata/ kollektivområdet</li> <li>Størrelsen på nytt areal gir mulighet til å spre trafikken bedre enn i dag og skape mer effektive og sikrere ferdselsveier</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Løsning for hurtigbåttrafikk som i alt 1</li> <li>Løsningen som er foreslått for hurtigrutene er uakseptabel. Kryssing av passasjerer/gods inne i bygg/rundt bygg, osv. virker lite gjennomtenkt og tilnærmet useriøst</li> <li>Hurtigrutepassasjerene skilles fra kollektivknutepunktet/terminalen</li> <li>Interntrafikk for øvrig, inkl. havnebiler, gods til hurtigbåtene, brøyting, osv, tvinges gjennom et smalt område mellom Sjøgata og ny sjøfront, inkl. personbiler og taxi til kollektivtrafikk og hurtigbåt</li> </ul>

		internt i havna		<ul style="list-style-type: none"> <li>Løsningen er dårligere enn dagens</li> </ul>
<b>Ny bussterminal distriktsbusser - kollektivknutepunkt</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Skissert løsning ikke gjennomførbar</li> <li>Undervurderer grovt plassbehov/trafikk/logistikk med &gt;1/2 mill reisende per år</li> <li>Dette alternativet gir imidlertid plass til å etablere en god løsning på det nye arealet i tilknytning til passasjerterminalen i havnebygget</li> </ul>	---	<ul style="list-style-type: none"> <li>Skissert løsning ikke gjennomførbar</li> <li>Undervurderer grovt plassbehov/trafikk/logistikk med &gt;1/2 mill reisende per år</li> <li>Alternativet gir ikke tilstrekkelig areal til å skape en tilfredsstillende løsning</li> </ul>
<b>ISPS-skjerming kontra tilgjengelighet iht. aktivitet</b>	+++	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gir 273 m ISPS-kai, nok til 2 vanlige skip samtidig, eller ett cruiseskip</li> <li>Ideell løsning med fullt operativ ISPS-terminal 24/7 skilt fra annen trafikk og med tilstrekkelig kapasitet</li> </ul>	---	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uakseptabel løsning med kjørevei på ISPS-kaien som skissert</li> <li>Uakseptabelt med godshåndtering for hurtigruten inne på ISPS-området som skissert</li> <li>Hvis det er ment at kjøreveien skal kunne sperres gir det likevel mye kortere ISPS-kai enn i alt 1 (hurtigruten tar ca. 150 m, dvs kun 190 m til ISPS, dvs kapasitet til kun ett skip)</li> <li>Dette gir en vesentlig dårligere løsning enn havna har i dag – og den er langt fra ideell</li> </ul>
<b>Bygningsvolumer for egen og beslektet merkantil og sjørettet virksomhet</b>	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>De skisserte bygg stenger viktige siktlinjer og gir ingen logisk mening i f t de behov havna har drøftet med aktuelle tiltakshavere</li> <li>Utfylt areal gir imidlertid ideelle muligheter for å utvikle alle nødvendige bygg for havna og byen</li> <li>Arealets størrelse gir samtidig mulighet til lokalisering av kollektivknutepunkt</li> <li>Arealets størrelse gir mulighet til</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Havna blir delt i 2 havneavsnitt, som er ineffektivt og kostbart</li> <li>Lite sannsynlig utbygging av trinn 3 på et senere tidspunkt uten fyllingsmasser</li> <li>Lite anvendelig bygg i vest (nord for dagens havnebygg), atskilt fra øvrig havneaktivitet</li> <li>Alle bygg fremstilt med mange vinkler, som gir urasjonelle bygg og store ekstra kostnader</li> </ul>

		ivaretagelse av siktlinjer og nærhet til sjøen fra alle retninger		
<b>Parkering (passasjerer, ansatte og event. utleie/gjester)</b>	++	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Foreslått areal gir rom for alle tenkelige behov for parkering, enten i bygg (anbefalt), eller til en viss grad som overflateparkering (hvis det er ønskelig)</li> <li>• Parkeringshus i Kjøpesenter Nord og annen bygningsmasse bør være mer enn tilstrekkelig</li> <li>• Ikke satt av parkering for gjester/besøk til alle kontorene og passasjerterminalen i Havnebygget (i strid med universell utforming, tilrettelegging for funksjonshemmede)</li> <li>• Ca. ½ mill reisende (buss/båt) trenger korttidsparkering. Noe overflateparkering må derfor være tilgjengelig for korttidsformål og for særlige behov (personbiler som henter/setter av, bobiler, turistbusser)</li> </ul>	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ca. ½ mill reisende (buss/båt) trenger korttidsparkering. Noe overflateparkering må derfor være tilgjengelig for korttidsformål og for særlige behov (personbiler som henter/setter av, bobiler, turistbusser). Dette parkeringsbehovet er sterkt undervurdert i alt 2</li> <li>• Parkering på bakkeplan som foreslått i mange av byggene må unngås i sentrumsområdet</li> <li>• Ikke satt av parkering for gjester/besøk til alle kontorene og passasjerterminalen i Havnebygget (i strid med universell utforming, tilrettelegging for funksjonshemmede)</li> </ul>
<b>Masseutfyllingsbehov</b>	++	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behov for inntil ca. 150.000 m<sup>3</sup> masser</li> <li>• Veipakke Harstad gir minst 200.000 m<sup>3</sup> tilgjengelige masser</li> <li>• Arealet gir utvilsomt mulighet til å oppfylle Havne- og farvannslovens krav om erstatningsareal for det som må avgis til Kjøpesenter nord, kollektivknutepunkt og andre – ikke havnemessige formål.</li> <li>• Løsningen innebærer stor samfunnsnytte for veipakken og kommunen i felles utnyttelse av veimassene</li> </ul>	---	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Byggetrinn 1 behov for ca 10.000 m<sup>3</sup> masser (gir utfordring for Veipakke Harstad)</li> <li>• Byggetrinn 3 har behov for minst 50.000 m<sup>3</sup> masser, som vil være kostbare når veipakken ikke kan benyttes</li> <li>• Mangel på nytt areal gjør at løsningen trolig er i konflikt med havne- og farvannslovens bestemmelser om havnekapital (må utredes nærmere da alternativet er vanskelig å vurdere med de store manglene som nå foreligger)</li> </ul>

<b>Kostnader og muligheter for trinnvis utbygging</b>	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alternativets havnetekniske aspekter er teknisk og økonomisk utviklet frem til forprosjekt med usikkerhet på +/- 25% (helt vanlig på dette stadium)</li> <li>• Alternativet kan bygges ut som ett samlet prosjekt eller trinnvis og fleksibelt i 2-5 trinn etter ønske/behov/økonomi/risiko</li> <li>• Alternativets beskrivelser av bygningsmasser, kollektivknutepunkt og trafikkkløsnings er ikke havnas forslag og derfor heller ikke kostnadsmessig vurdert</li> </ul>	---	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingen tekniske eller økonomiske utredninger er gjort for dette alternativet, utover å bruke tall fra alt. 1 på en sjablongmessig måte</li> <li>• Trolig langt høyere kostnader enn i alt. 1, uten tilsvarende inntektsmuligheter</li> <li>• Alternativet fremstår kun som løse skisser uten noen tekniske eller økonomiske analyser som vi kjenner til</li> <li>• Mangelen på teknisk/økonomisk grunnlag gjør at alternativet ikke kan vurderes seriøst eller danne grunnlag for ansvarlige beslutninger</li> <li>• Alternativet blir dermed forbundet med svært stor risiko</li> </ul>
<b>Driftsmuligheter og midlertidige løsninger under anleggsperioder</b>	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I enhver større utbygging må det påregnes ulemper for løpende drift.</li> <li>• Alternativet er imidlertid gjennomførbart uten dramatiske konsekvenser for driften</li> </ul>	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trolig gjennomførbart, men svært vanskelig å vurdere fordi det foreligger en rekke forskjellige alternativer til utførelsen/rekkefølgen uten at noen av dem er gitt en seriøs teknisk/økonomisk vurdering ennå</li> </ul>
<b>Andre forhold som innvirker på forhold i havneplanen er:</b>				
<b>Parameter</b>	Alternativ 1	Merknader	Alternativ 2	Merknader
<b>Gjestehavn</b>	+++	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gjestehavnen blir meget god i dette alternativet</li> </ul>	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gjestehavnen blir mindre god i denne løsningen, jfr. ovenfor om mindre manøverrom og dårligere bølgebryting</li> <li>• Vanskelig å finansiere en frittstående molo som foreslått i alternativ 2 (svært</li> </ul>

				kostbar, lave inntekter)
<b>Bussterminal/kollektivtrafikk</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Skissert løsning er like dårlig som i alternativ 2, men får bare ett minustegn fordi arealet gjør at utfordringen kan løses på en enkel måte</li> </ul>	---	<ul style="list-style-type: none"> <li>Forslaget undervurderer grovt behovet for areal til et slikt kollektivknutepunkt og er uakseptabel</li> </ul>
<b>Forhold til utvidelsen av Bertheus kjøpesenter</b>	+++	<ul style="list-style-type: none"> <li>Foreslått areal gir ideelle muligheter for Nordic Eiendom sine planer på Larsneset</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mangel på utfylt areal gjør at det er usikkert om havna kan avstå nødvendig areal til Nordic som erstatning for det som avståes</li> </ul>
<b>Kulturmiljø /– forhold tilknyttes Administrasjonsbygget og havna generelt ift. fiske- og skipsindustrien i et historisk og fremtidig perspektiv</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Fylkeskulturetaten fremhever betydningen av at Havnebygget blir beskyttet som signalbygg og det ivaretas med avstand til andre bygg, hensyn ved byggehøyder, siktlinjer m.v. (ny bygningsstruktur)</li> <li>Det er ingen nasjonale eller regionale føringer som gir grunnlag for innsigelse i saken</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Forslaget er noe mer i tråd med signaler gitt fra fylkeskulturetaten («vannspeil og pirstruktur»)</li> <li>Hverken NB!-registeret eller tidligere innspill fra etaten i f m reguleringsplan for 2007 og for Nordic i 2011 legger føringer i form av vannspeil eller pirstruktur</li> <li>Ingen nasjonale føringer som underbygger denne løsningen eller skaper grunnlag for innsigelse mot alternativ 1</li> </ul>