

Sentrumsplan for Harstad Arbeidsgruppe for Samferdsel

Harstad, 13.12.2013

1.0 Bakgrunn.

1.1 Arbeidsgruppe samferdsel.

I arbeidet med sentrumsplan for Harstad ble det etablert en arbeidsgruppe for Samferdsel. Denne gruppen har bestått av:

Svein-Arne Johansen, leder	Harstad kommune, Drift- og utbyggingstjenesten
Heidi Thune Eilertsen	Harstad kommune, Helsehuset
Helga Istanes	Statens vegvesen, Midtre Hålogaland
Therese Frivåg Lund	Statens vegvesen, Midtre Hålogaland
Geir Bye	Troms fylkeskommune, Samferdselsetaten
Torgeir Larsen	Harstad Havn KF
Bjørn Rasch Tellefsen	Sentrum gårdeierforening
Elling Haukebø	Harstadregionen næringsforening
Ninni Korsmo	Planutvalget i Harstad kommune

Det er avholdt 5 møter i arbeidsgruppen. Det har vært godt oppmøte i gruppen og det har vært mange gode og engasjerende diskusjoner på tross av sterkt tidspress i arbeidet.

1.2 Mandat for arbeidsgruppen.

Mandat for gruppen er å gi innspill på angitte utredningstema i planprogrammet innen temaet Samferdsel. Det skal leveres faktaopplysninger i form av kart og en skriftlig rapport. Den skal leveres medio desember.

Utredningstemaer som er angitt i planprogrammet er:

- Mulig nytt trafikkmønster
- Kollektivtrafikken, gode løsninger for busstransport og felles terminal for sjøgående og landgående transport
- Gode forhold for syklende og gående
- Parkeringsløsninger

1.3 Arbeidsform i gruppen.

Det er i prosjektet listet opp en mengde bakgrunnsmateriale, samt at det arbeides med planoppgaver rettet inn mot tema i arbeidet med sentrumsplanen. Det er enighet om at arbeidsgruppen skal bruke både bakgrunnsmateriale og rapporter/innspill fra annet pågående planarbeid.

Det var enighet om at Harstad kommune og Statens vegvesen skulle utarbeide utkast til ulike alternative hovedvegløsninger som grunnlag for diskusjonene i gruppa.

2.0 Utredningstemaer.

2.1 Hovedtrafikk-løsning - generelt.

Arbeidsgruppen har brukt vesentlig del av sitt arbeid med å diskutere rundt mulige hovedtrafikk-løsninger gjennom Harstad sentrum. I dette arbeidet er det benyttet utredninger om bl.a:

- KVU Harstad
- Harstadpakken

I forbindelse med utarbeidelse og behandling av disse sakene ligger det også planmateriale, undersøkelser og utredninger i form av bl.a:

- Reisevaneundersøkelse for Harstad
- Transportplan for Harstad
- Trafikksikkerhetsplan for Harstad
- Kommuneplan for Harstad, samfunnsdel og arealdel
- Enklere bussnett for Harstad, konsept for nytt busstilbud

I KVVU-en er de angitte samfunnsmålene rettet mot bedring av by- og boligmiljø, samtidig som det skal oppnås et transportsystem som binder sammen de ulike deler av byen og nærmiljøene.

Samfunnsmålene er videre matrealisert gjennom effektmål som skal redusere antall bilreise og redusert trafikk gjennom sentrum og på avlastingsveier utenom sentrum. Det er videre en målsetning om økt bruk/tilgjengelighet for busstrafikk og for gående/syklende. Det er samtidig sagt at man samtidig skal satse på tiltak som opprettholder framkommeligheten både langs hovedvegnettet og for trafikken på kryssende vegnett.

Med bakgrunn i dette er det vedtatt å basere videre planlegging på et kombinasjonskonsept hvor det satses på følgende hovedelement:

- Gjennomkjøringstunell
- Gang- og sykkelveger
- Kollektivtiltak
- Utbygging av veg (framkommelighet)

Det er startet planlegging av tiltak innen disse satsningsområdene i en «Harstadpakke» med en totalramme på ca 1,5 mrd. Kr (2013). Denne er vedtatt av kommunestyret og fylkestinget og vil sannsynlig bli sluttbehandlet i Stortinget ut på nyåret 2014. Det er allerede satt i gang planlegging for gjennomføring av Harstadpakken herunder også detaljplanlegging for noen av deltiltakene i prosjektet. Når det gjelder tiltakene innen området til sentrumsplanen, så omfatter det bl.a følgende tiltak:

- Gjennomkjøringstunell
- Kryssutbedring i byskillet (Rv.83)
- Sammenhengende gang-/sykkelveg gjennom sentrum
- Kollektivtiltak
 - Holdeplasser
 - Driftsretta infrastruktur
 - Driftstiltak (ruter mv)

2.1 Hovedtrafikk-løsning - alternativer.

Statens vegvesen og Harstad kommune hadde utarbeidet forslag til følgende 2 hovedalternativ for hovedveg-løsning gjennom Harstad sentrum:

Alternativene:

1. Dagens trase for Rv.83
2. Justert trase til Verftsgata og Fjordgata

Det er bred enighet i gruppen at dette er de klart beste alternativene for utvikling av et helhetlig og godt Harstad sentrum.

Til hver av disse hovedalternativene var det antydnet 2 alternative kollektiv-løsninger.

- a. Langs hovedtraseene
- b. Storgata og Henrik Torbergsens gate (drosje-/busstorg)

Utgangspunktet for vurdering av kollektiv-løsning er egen rapport «Enklere busnett i Harstad – konsept for nytt busstilbud i Harstadpakken».

Sykkelvegen følger i utgangspunktet alle alternativene til hovedtraseer da det ikke synes forenelig å blande «transportsyklisten» og gående over torget/Strandgata (gågate).

Det var også antydning et bi-alternativ til hver av disse hvor traseen nord for «Grankrysset» føres via Sjøgata mot Havnegata og inn på Strandgata. Det er utført en særskilt utredning på det alternativet.

Alle disse alternativene ble diskutert inngående i gruppa og vurderinger/konklusjoner framkommer i kommende punkter og i særskilt punkt for kollektivløsninger.

2.1.1 Alternativ 1 – dagens riksvegtrase.

Dagens riksvegtrase vurderes å tilfredsstillende 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 traseen
- Mulig å opprettholde tosidig fortau
- Tilpasset mål om å opprettholde og utvide/utvikle et samlet og sentralt bilfritt område i sentrum
- Mulighet for etablering/utvikling av en god atkomst til Harstad havn og for eventuelt etablering av kjøpesenter på Larsneset

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

Det anbefales at sykkelfelt stanser ved Storgata 1 og videreføres igjen fra Strandgata 14. Det framkommer ikke noe godt alternativ til sykkelfelt på denne strekningen. Et sykkelfelt langs hovedvegen vil oppfattes som en omveg og for en trase over torget og Strandgata 2-12 vil det være mange gående. Dette betyr at syklister på den strekningen fullt ut må tilpasse seg de gående framfor å sykle i 25 km/t.

Når det gjelder kollektivtraseen i dette alternativet, så kommer vi tilbake til det i eget punkt.

Dagens hovedtrase for Rv.83 kan altså på et bredt grunnlag anbefales som et godt alternativ i framtidig sentrumsplan. Dette alternativet vurderes også som svært gunstig økonomisk sett ettersom dette alternativet ikke krever en hovedombygging, men bare mindre tilpasning for bl.a etablering av sykkelfelt. Ressurser til det inngår i Harstad-pakken og kan dermed realiseres i en akseptabel tidshorisont.

2.1.2 Alternativ 2 – Verftsgata og Fjordgata

Gruppen har også vurdert et alternativ til hovedvegtrase ned Verftsgata og videre i Fjordgata/Sjøgata. Planleggere hos Statens vegvesen har gjennomført en egen utredning av det alternativet. Den utredningen viser at det er mulig å gjennomføre et slikt alternativ innen rammen av bestemmelsene i vegnormalene. Dette under forutsetning at eiendommen Storgata 13 (gnr 57 bnr 945) innløses og at bygningen på denne rives. Det forutsettes også at parkering langs denne strekningen utgår/redueres. I dette alternativet etableres det ordinær tosidig fortau, mens sykkelfeltet legges i Storgata.

Dette alternativet vurderes som følge:

Fordeler:

- Tilfredsstillende framkommelighet/linjeføring dog en noe utfordrende stigning i Verftsgata
- Det etableres et sykkelfelt langs Storgata
- Mulighet for god/bedre atkomst til havna og et eventuelt kjøpesenter i området
- Det vil bli bedre miljømessige forhold i Generalhagen

- Det kan oppnås bedre bruk av Storgata til handelsvirksomhet
- Bedre kopling mellom den bilfrie del av sentrum og Storgata/ Generalhagen

Ulemper:

- Løsningen krever innløsning av en eiendom
- En noe utfordrende stigning i Verftsgata
- En relativ omfattende vegteknisk og kostbar utbygging

I tillegg må sykkefelt etableres i Storgata. Disse tiltakene med unntak av sykkelveg i Storgata omfattes ikke av Harstadpakken. Dette må altså finansieres på annen måte noe som skaper usikkerhet med hensyn til finansierings-kilder og ikke minst for gjennomføringstiden.

Med bakgrunn i den arealmessige kvaliteten i denne løsningen, så anbefales dette alternativet foran dagens løsning beskrevet i pkt 2.1.1. Momenter mot dette er imidlertid kostnadene og usikkerheten med finansiering av tiltaket. Det kan i den sammenheng nevnes at alternativet med utgangspunkt i dagens løsning er god.

Når det gjelder kollektivtraseen i dette alternativet, så kommer vi tilbake til det i et eget punkt.

2.1.3 Ny trase mot nord.

Det er i samråd med Statens vegvesen foretatt en vurdering av trase nord for «Grankrysset». Den føres via Sjøgata mot Havnegata og inn på Strandgata. Utredningen av dette viser at det er svært krevende både å få til en akseptabel hovedtrase, men også krevende å finn atkomst til Havnegata.

Alternativet har store konsekvenser for 5 eiendommer som sannsynlig må innløses og bygningene rives. Løsningen er også ellers realkrevende. Arbeidsgruppen synes ikke ut fra nevnte forhold å anbefale denne løsningen i det videre planarbeidet. Utredningen vedlegges.

2.1.4 Innspill fra Harstad havn.

I slutten av arbeidsgruppens arbeid kom Harstad havn med et innspill om at man ønsket et hovedvegalternativ rett fram over torget (Henrik Torbergsens gate) og inn på dagens trase i Sjøgata. Begrunnelsen for dette ligger i en ny alternativ atkomst til Havna.

Arbeidsgruppen går mot et slikt forslag da det har følgende negative element:

- Det vil dele det store bilfrie byrommet i sentrum inkl. dagens biloppstilling i to med en sterkt trafikkert gate
- Et meget fint og solrikt område, som kan utvikles til et attraktivt byrom blir tatt i bruk til biltrafikk
- En større andel av de attraktive arealene i sentrum blir tatt i bruk til biltrafikk

2.1.5 Konklusjon hovedvegtrase.

Det anbefales at ny hovedvegtrase ned Verftsgata og i Fjordgata vurderes som førstealternativ på tross at det vil ha relativt høye utbyggingskostnader. Dersom dette utgår foreslås det at man bygger på dagens hovedvegløsning.

2.2 Kollektivtrafikk.

2.2.1 Hovedprinsipp for kollektivtrafikken.

Gruppen har i sitt arbeid tatt utgangspunkt i rapporten «Enklere bussnett i Harstad» utarbeidet av Gustav Nilsen Consulting på oppdrag fra Troms fylkeskommune som del av arbeidet i Harstadpakken.

Gruppen er enig i hovedkonklusjonene i rapporten hvor det er foreslått et konsept for pendelruter for den sentrumsnære trafikken. Det betyr at det skal legges opp til gateterminaler for disse rutene, mens det for langrutene etableres en terminal i sentrum hvor det er pekt på område innen Harstad havn som det mest aktuelle. Den store fordelene med en slik løsning/plassering er nærheten til etablerte terminalbygning. Det forutsettes at denne blir inntatt i detaljplanen for Harstad havn noe Harstad havn er positiv til. Det er også en forutsetning at en slik etablering lar seg gjennomføre økonomisk innen tidsrammen for Harstadpakken og innføring av nytt busskonsept.

Et alternativ til denne løsningen er å benytte en begrenset del av dagens terminalareal tilpasset for framtidige langruter. En slik løsning vil kunne realiseres innen gitte rammer. Ulempen med denne er en noe lengre avstand til etablerte terminalbygning.

2.2.2 Kollektivtrase i sentrum.

Gruppen har basert sitt arbeid på nevnte rapport om enklere bussnett. I den rapporten inngår det også et detaljforslag om at alle pendlerrutene skal gå gjennom de bilfrie strekningene i Strandgata og over torget og videre inn i Hans Egedes gate og forbi rådhuset. Dette vil også få konsekvenser for utforming av «Grandkrysset» og hvordan hovedtrafikken skal ledes mot nord.

Gruppen har brukt mye tid på denne problemstillingen. Ut fra et helhetlig syn har gruppen konkludert med at den ikke vil anbefale en løsning med busstrase på denne strekningen.

Dette er ut fra:

- Foreslåtte busskonsept kan gjennomføres med alternative gateterminaler i Sjøgata
- Mye busstrafikk i en travel gågate
- Usikkerhet knyttet til utforming av en god trafikk-løsning mot nord. Det omfatter Grandkrysset og alternativ ny trafikk-løsning mot nord (pkt. 2.1.3)
- God nærhet til alternative gateterminaler i Sjøgata
- Med gjennomkjøringstunell vil framkommeligheten i hovedgata bli bedre inkl. for busser

Denne konklusjonen er representanten fra Troms Fylkeskommune uenig i da de ønsker å gjennomføre alle momentene i nevnte kollektivutredning. Dette vil de ta opp i det videre planarbeidet.

Når det gjelder kollektivtraseer i foreslåtte hovedvegløsninger foreslås følgende:

2.2.2.1 Alternativ 1 – dagens trase for Rv.83.

Det foreslås at kollektivtraseen gjennom sentrum følger hovedvegen. Det etableres gateterminaler for buss (2 i hver retning) i Sjøgata i området hvor dagens terminaler er etablert. Det legges til rette for en sikker fotgjengerkryssing i området med Rikard Kaarbøs gate.

Det ble også diskutert å legge en gateterminal i området Henrik Torbergsens gate. En slik løsning vil være skjermet for annen trafikk, men den krever ekstra areal og vil beslaglegge et areal som kan benyttes som et godt byrom. Kan vurderes i det videre planarbeidet.

2.2.2.2 Alternativ 2 – Verftsgata – Fjordgata – Sjøgata.

Det foreslås at kollektivtrafikken som hovedprinsipp følger hovedvegen, men i dette tilfellet med en liten justering. Fra/mot sør følger hovedløsningen Verftsgata/Fjordgata inn mot sentrum, mens den følger Storgata ut av sentrum. Det etableres også i dette alternativet gateterminaler for buss (2 i hver retning) i Sjøgata i området hvor dagens terminaler er etablert. Det legges til rette for en sikker fotgjengerkryssing i området med Rikard Kaarbøs gate.

Det ble også for dette alternativet diskutert å legge en gateterminale for ruter mot sør i området Henrik Torbergsens gate. En slik løsning vil være skjermet for annen trafikk, men den krever ekstra areal og vil beslaglegge et areal som kan benyttes som et godt byrom. Kan vurderes i det videre planarbeidet.

2.2.3 Taxi-holdeplasser.

Dagens oppstilling i sentrum for taxi er tilknyttet busstorget. Arbeidsgruppen har vært i kontakt med taxi-sentralen for å få innspill på aktuelle oppstillingsplasser i sentrum. I den forbindelse kom følgende forslag:

Håkons gate	2-3 plasser
Harstad havneterminal	4-5 plasser
Hans Egedes gate	10-12 plasser

Arbeidsgruppen synes at innspillene er bra og mener at det kan være mulig å etablere oppstillingsplasser i disse områdene. Detaljene rundt disse må vurderes nærmere.

2.3 Godt tilrettelagt for gående og syklende.

Det er i løsningene for hovedvegtrase lagt vesentlig vekt på anbefaling av løsninger at det er gode løsninger for gående og syklende. I et etablert bysentrum hvor det i mange sammenhenger er svært trange forhold kan dette være utfordrende.

2.3.1 Syklende.

Det legges opp til at det skal etableres sykkelfelt inn mot sentrum både fra nord og fra sør. Det er særlig utfordrende mot nord på grunn av svært begrenset disponibel vegbredde. Mot sør vil etablering av sykkelfelt gå på bekostning av dagens etablerte gateparkering.

Gjennom den innerste delen av sentrum finnes det ingen god løsning for transport-syklisten. Det vil si at de på den korte strekningen må ta hensyn til de gående ved bruk av arealer for gående og syklende.

Det er ellers viktig at det legges opp til etablering av sykkelparkering i sentrum. Det bør etableres løsninger med tak over parkeringen og at det er mulig å låse sykkelene. Disse tilbudene bør etableres relativt nær der sykkelbrukerne har sine gjøremål. Det vil være knyttet til handels- og serviceområder i sentrum, samt ved arbeidsplassene.

2.3.2 Gående.

Det etableres fortau i sentrum både langs hovedvegtraseene og langs ordinære bygater. I sentrum anbefales det å utvide dagens bilfrie område til også å omfatte p-plass ved busstorget og Henrik Torbergsens gate/busstorget. Dette vil kunne bli et sikkert område hvor det kan utøves mange slags aktiviteter innen kultur, sport og handel. Det er i den sammenheng at dette arealet ikke deles i 2 med en justert hovedveg løsning.

2.4 Parkering.

2.4.1 Parkeringsplasser i sentrum.

Gruppen har foretatt en undersøkelse på disponible parkeringsplasser i sentrum i kommersiell sammenheng. Det gjelder både offentlige plasser og private plasser.

Den undersøkelsen viser følgende:

Offentlige p-plasser 700 stk
Private p-plasser 1300 stk

Det vises ellers til kartvedlegg.

2.4.2 Krav til etablering av parkeringsplasser.

Ved etableringer i Harstad er det en vedtekt knyttet til kommuneplanen om at det i forbindelse med etablering av ulike typer virksomhet, så må det også etableres tilhørende parkeringsplasser. Det finnes også en frikjøpsordning fra dette kravet. Gruppen er enig om at det bør være slike krav knyttet til etablering i sentrum. Gruppen har ikke gått inn på detaljene i disse kravene. Når det gjelder frikjøpsordningen, så er det et godt alternativ der det ikke er mulig å etablere egne løsninger. Dette er en ordning hvor frikjøpsbeløpet er mye lavere enn det det koster å etablere en parkeringsplass. Det er i frikjøpsordningen ingen sikring mot disponering av «egen parkeringsplass», men mulighet for bruk av etablerte offentlige plasser i sentrum.

Gruppen var inne på om å vurdere alternative løsninger til bygging av parkeringsanlegg i sentrum ved at utbyggere kjøper seg inn i prosjekt med reell etableringskostnad. Det vil være grunnlag for bygging av nye samordnede anlegg.

2.4.3 Utbygging av Harstad sentrum.

I forbindelse med at Harstadpakken skal realiseres skal det som nevnt bygges sykkelfelt langs hovedvegtraseen inn mot sentrum. Det betyr at det vil bli avviklet ca 60 parkeringsplasser på gatenivå.

I tillegg til dette er det areal i dagens kommuneplan som er vist til annet formål enn parkering hvor disse arealene i dag benyttes til parkering. Det utgjør va 90 parkeringsplasser på torvet og plass i Erlings gate vis a vis Harstad kino.

Det er også et utalt mål i kommuneplanen om å redusere gateparkeringen til fordel for parkeringsanlegg i fjell eller i parkeringshus.

Arbeidsgruppen er samstemt i at de parkeringsplassene som blir fjernet bør erstattes med nye anlegg. Utfordringen i den sammenheng er å finne aktuelle anlegg/tomter og ikke minst finne et grunnlag for finansiering av slike anlegg.

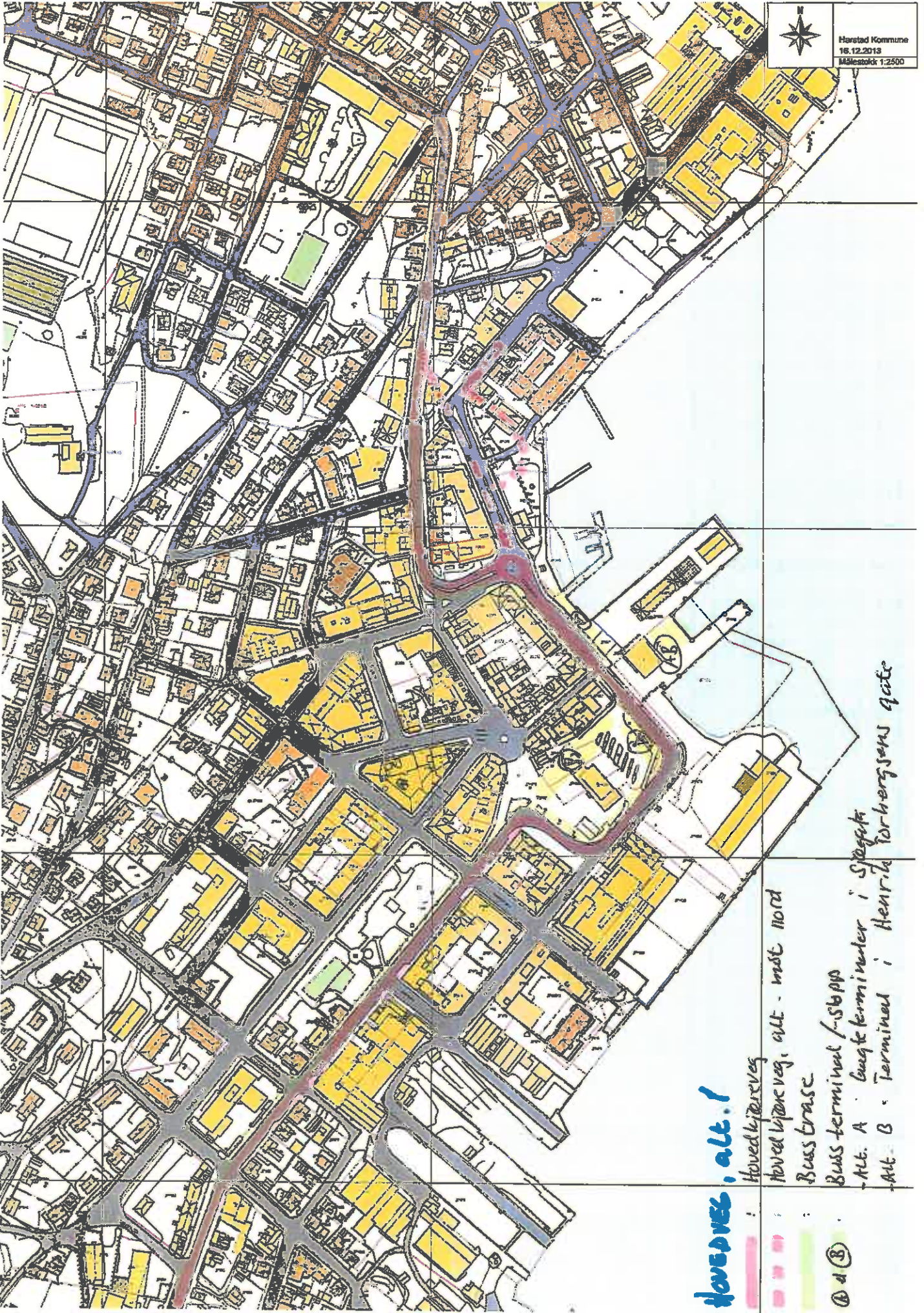
I denne sammenheng vil gruppen peke på følgende alternative tomter/anlegg:

- | | |
|-----------------------------|------------------|
| • Hans Egedes gate/rådhuset | ca 150 p-plasser |
| • Normanns gate 7 | ca 150 p-plasser |
| • Havnegata 25/fjellanlegg | ca 500 p-plasser |

I tillegg til dette er arbeidsgruppa kjent med at det planlegges nye parkeringsanlegg knyttet til 2 nye kjøpesentre i sentrum.

Det er:

- | | |
|--|-----------------------------|
| • Salto (Hans Egedes gate/Hvedings gate) | ca 210 p-plasser (regulert) |
| • Kjøpesenter nord (Bertheus) | ca 300 p-plasser (planer) |



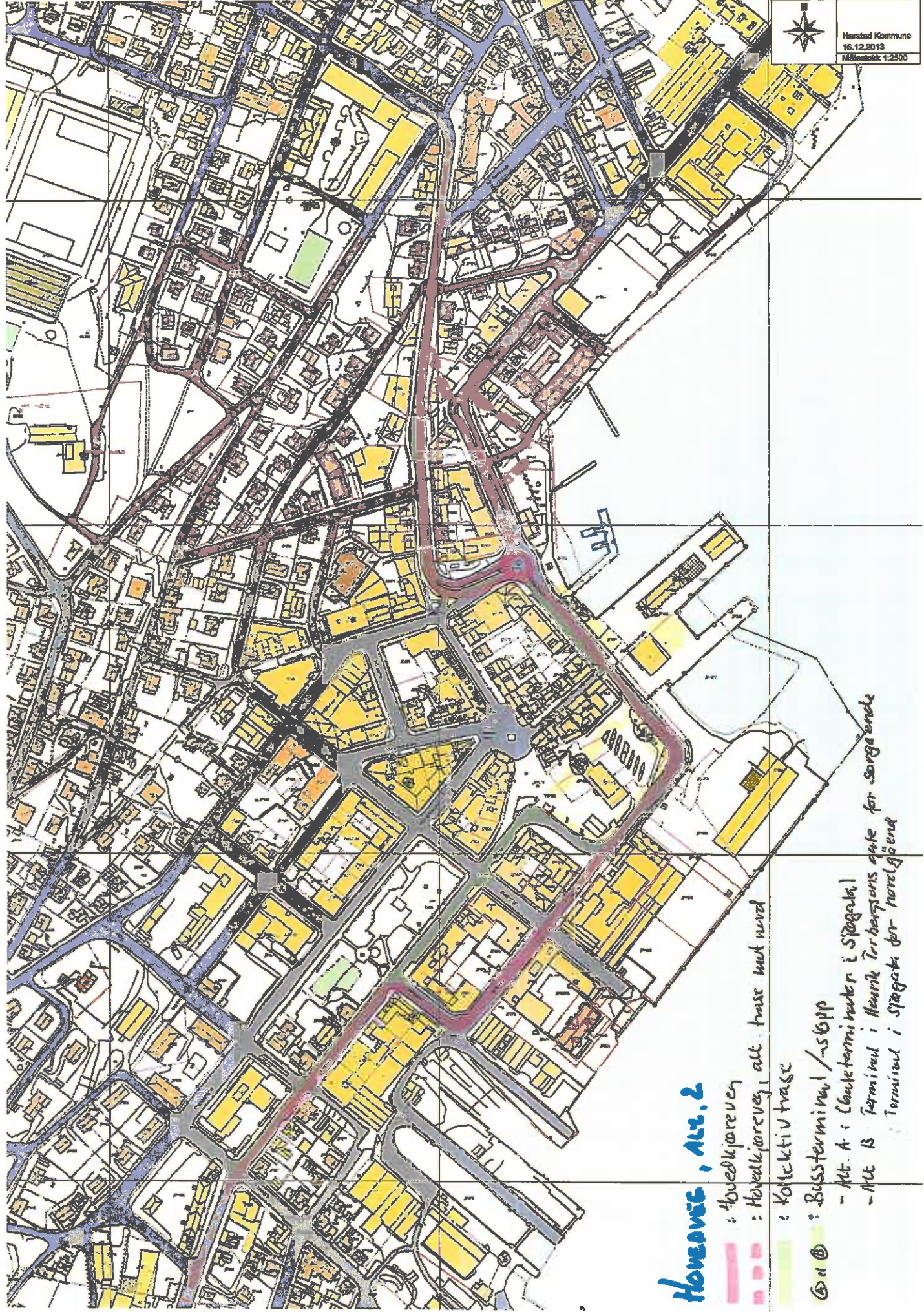
Horstede Kommune
18.12.2013
Målestokk 1:2500

Hovedveg, alt. 1

- Hovedkjøreveg, alt - mot nord
- Busstrase
- B Bussterminnal / stopp
- Alt. A - bussterminnal i Spiggata
- Alt. B - Terminnal i Henrik Torbergsons gate

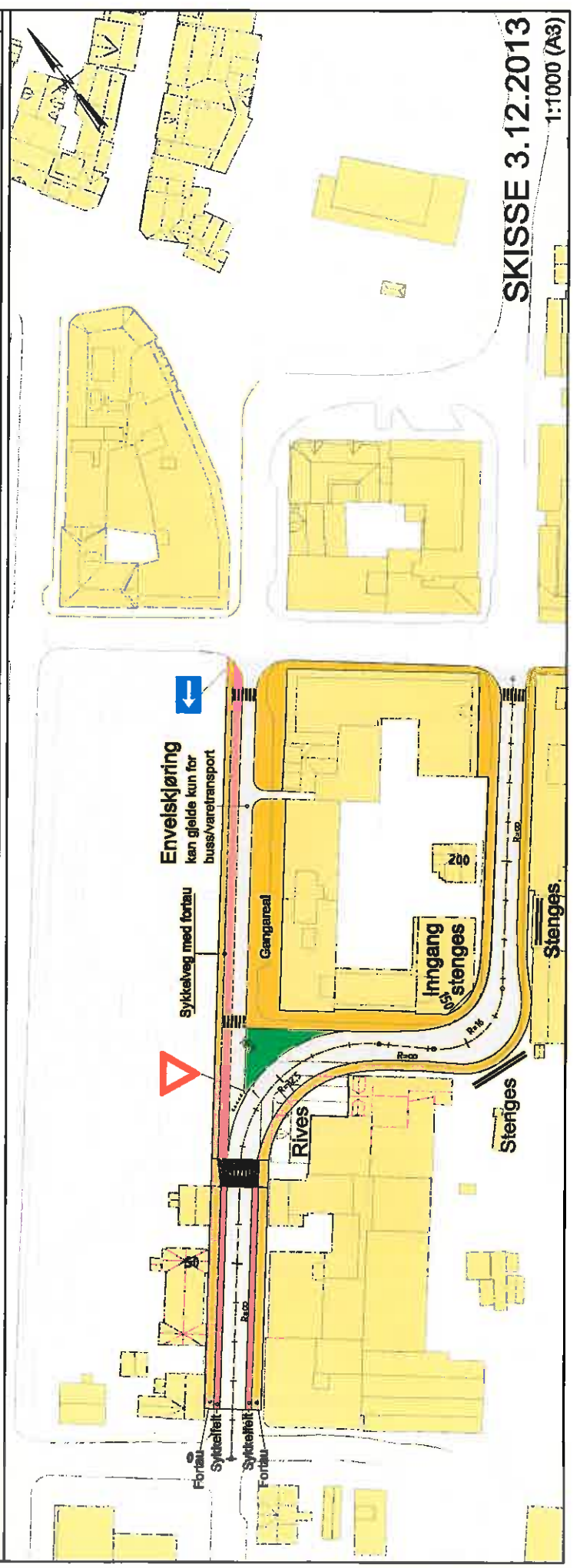
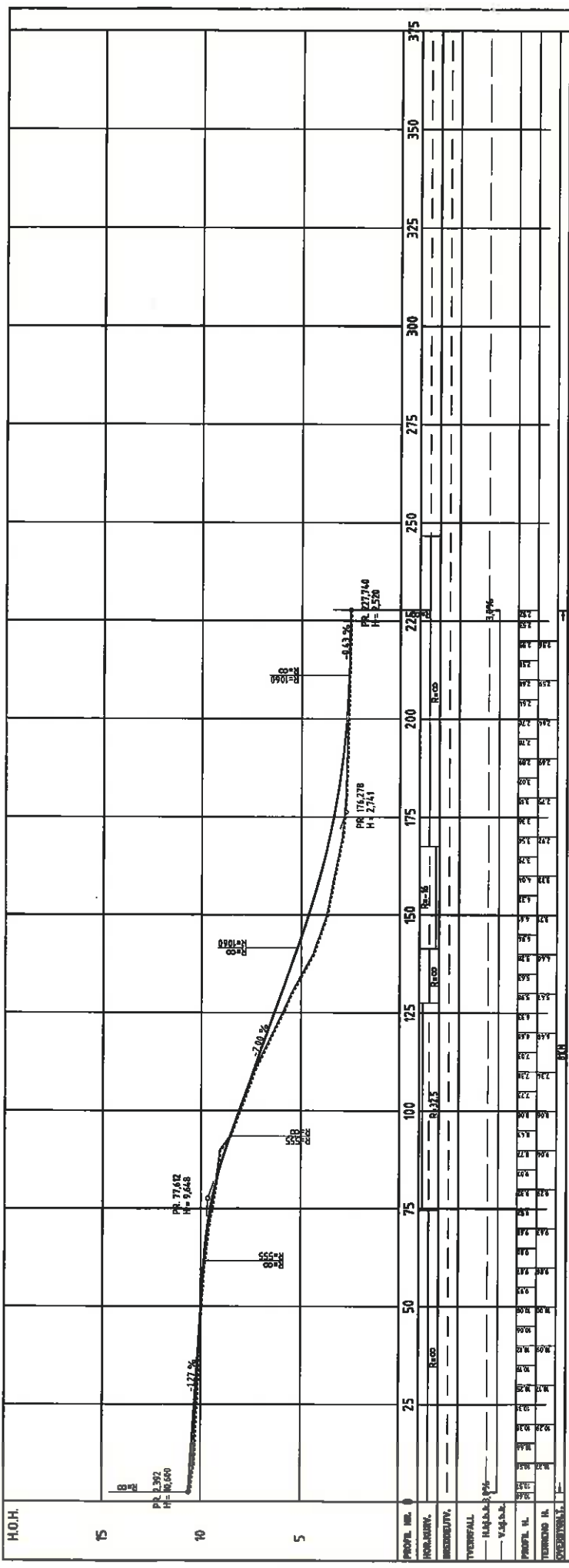


Horstad Kommune
16.12.2013
Målestokk 1:2500



Hovengen, Alt. 2

- : Hovedkjøreveg
- : Hovedkjøreveg, alt. trase med nord
- : Kollektivtrase
- ⊙ : Bussterminal / stopp
- Alt. A : Coaketerminaler i Støegata
- Alt. B : Terminal i Hevnik Torbergsens gate for sørgående Terminal i Støegata for nordgående



SKISSE 3.12.2013

1:1000 (A9)

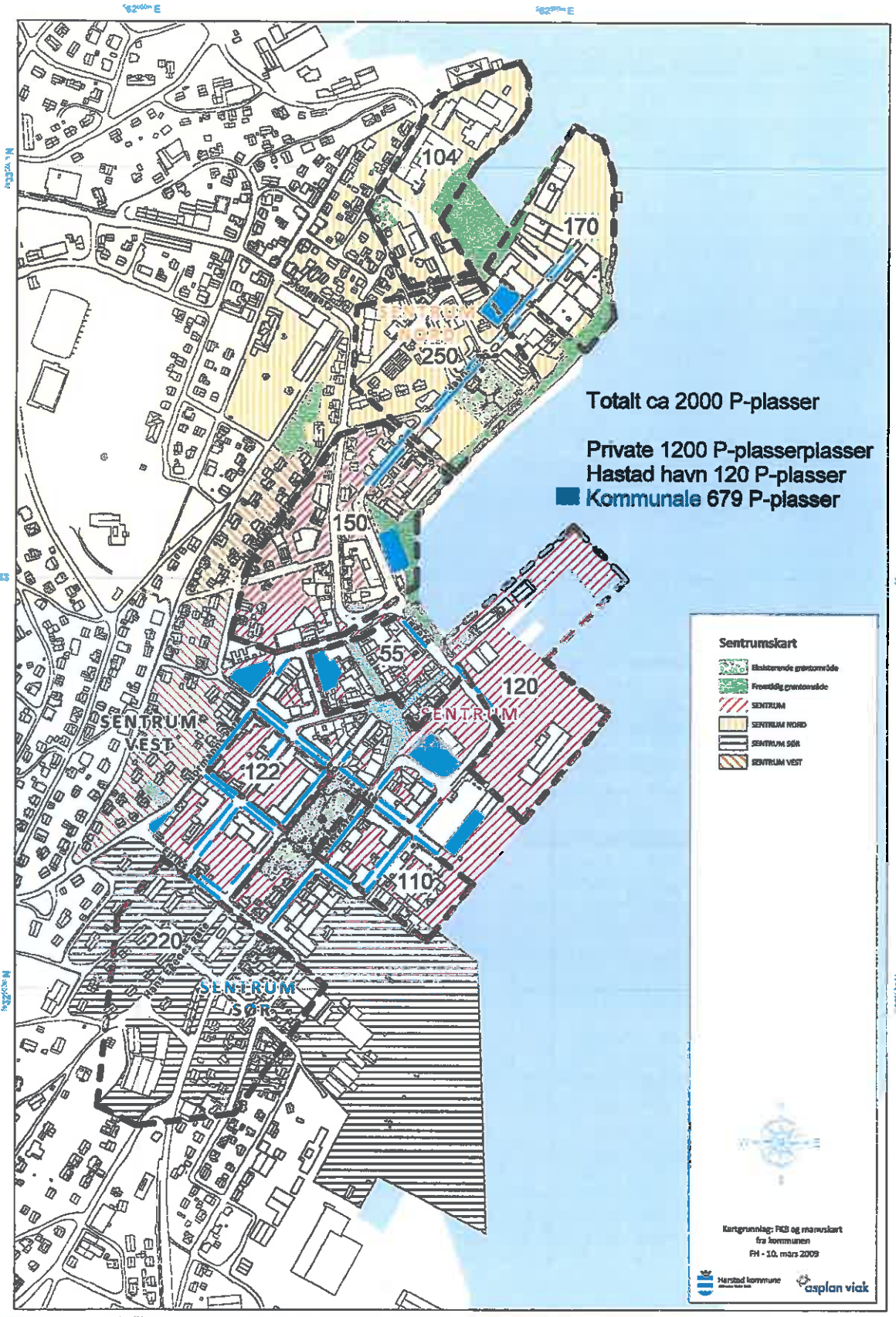
2. Parkeringsbestemmelser for Harstad kommune

Jf pbl § 20-4, 2. ledd bokstav b

BESTEMMELSER

Parkering:		* Bruksarealet beregnes etter NS 3940.
Områder:	Bebyggelsestype:	Antall parkeringsplasser:
Sentrum	Bolig	1. pr. boenhet
	Forretninger - detalj	1 pr 50 m ² (*Bruksareal – BRA)
	Forretninger - senter	1 pr 50 m ² (*Bruksareal – BRA)
	Lager, industri, engros	1 pr 84 m ² (*Bruksareal – BRA)
	Kontor	1 pr 75 m ² (*Bruksareal – BRA)
	Andre sentrumsfunksjoner: Kirke, kino, restaurant etc.	Ikke spesifikke krav.
Sentrum Nord, Sentrum Sør	Bolig	1.5 pr. boenhet
Kommunen for øvrig.	Bolig	2 pr boenhet
Hele kommunen	Hybel	0.5 pr boenhet
Sentrum Nord, Sentrum Sør og kommunen for øvrig.	Forretninger - detalj	1 pr 100 m ² (*Bruksareal – BRA)
	Forretninger - senter	1 pr 100 m ² (*Bruksareal – BRA)
	Lager, industri, engros	1 pr 100 m ² (*Bruksareal – BRA)
	Kontor	1 pr 100 m ² (*Bruksareal – BRA)
	Andre sentrumsfunksjoner: Kirke, kino, restaurant etc.	Ikke spesifikke krav.
GENERELLE BESTEMMELSER		
Prosentvis reduksjon.	Ved felles løsninger kan følgende reduksjon nyttes	%-vis reduksjon av antall plasser.
	Boliger	60
	Forretning	30
	Lager/engros/industri	0
	Kontor	0

<i>Frikjøpsordning.</i>	<i>Planutvalget kan samtykke i at det i stedet for biloppstillingsplasser på egen grunn eller på felles areal blir innbetalt et beløp pr manglende plass til kommunen for bygging av parkeringsanlegg. Kommunestyret bestemmer hvilke satser som til en hver tid skal gjelde i slike tilfeller, jf pbl § 69 nr 4.</i>
RETNINGSLINJER	
Parkering.	I sentrum bør parkering legges under terreng eller under tak. Overflateparkering bør reduseres.
Sykkelparkering.	Det skal legges til rette for offentlig og privat sykkelparkering i sentrum. Sykkelparkering bør legges under takoverbygg.
Universell utforming.	Ved etableringer av parkeringsplasser skal det avsettes plasser til forflytningshemmede Plassene skal avsettes med best mulig plassering og utformes i henhold prinsippene om universell utforming.



Totalt ca 2000 P-plasser
 Private 1200 P-plasser
 Hastad havn 120 P-plasser
 Kommunale 679 P-plasser

Sentrumskart

- Eksisterende grøntområde
- Fremtidig grøntområde
- SENTRUM
- SENTRUM NORD
- SENTRUM SØR
- SENTRUM VEST

Kartgrunnlag: FIS og marskart fra kommunen P4 - 10. mars 2009

Harstad kommune asplan viak

Byparkering AS
 Sjøgata 3 - Postboks 279 - 9483 Harstad - Telefon: 98639279 - www.by-parkering.no - post@by-parkering.no

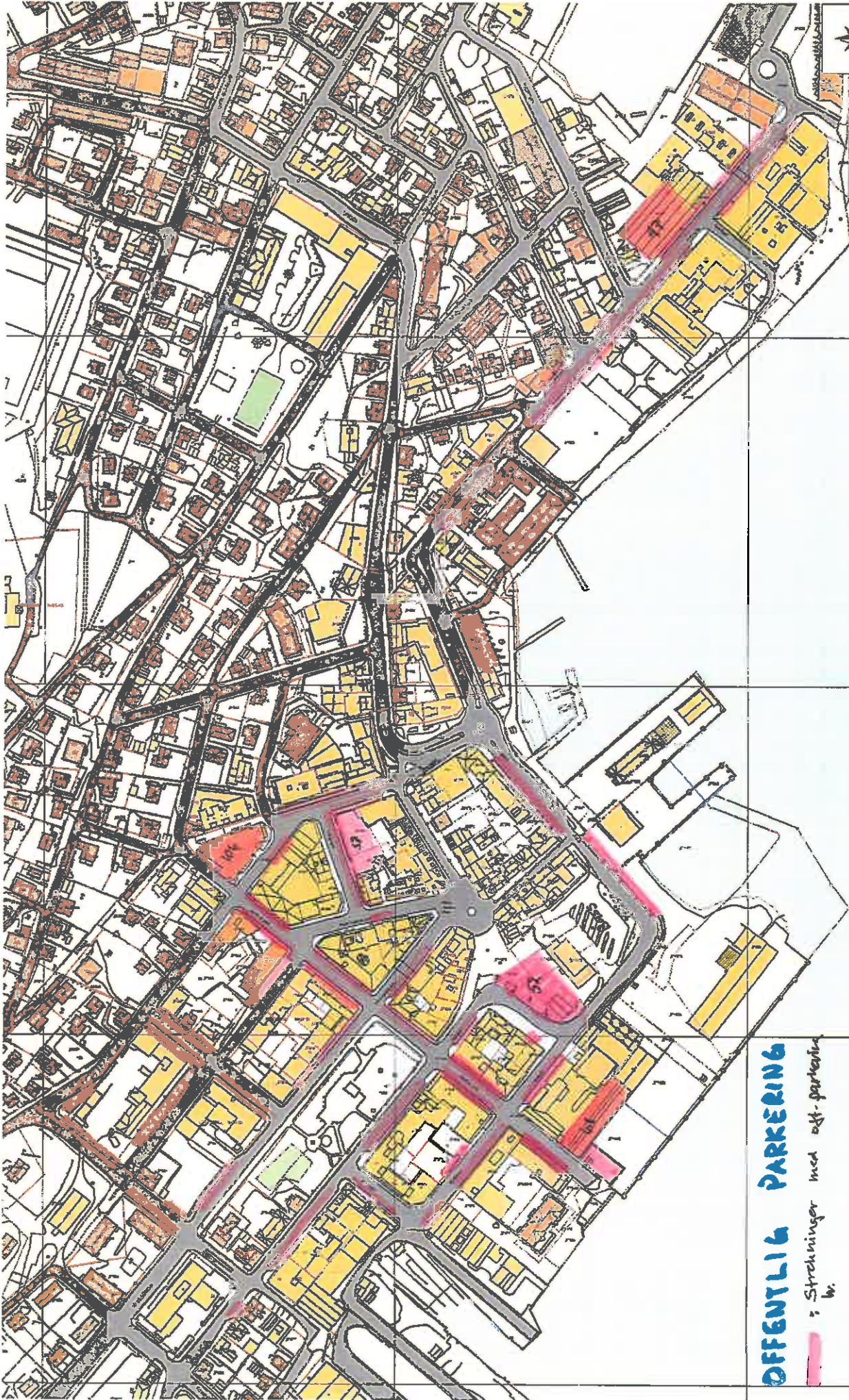
AS arkitektkontor as
 Postboks 753, 9487 HARSTAD
 T: 99 48 00 90
 Email: post@as.no

Dato: 09.12.2013
 Målestokk: 1 : 1000

Revisjon		
Rev.nr	Rev.gjelder	Rev.dat

Tegning nr.:	A01	Tegnet av: LA
Prosjekt nr.:		Kontroll av: EAJ

Oversikt P-plasser i Harstad



Herstad Kommune
08.12.2013
Målestokk 1:2500

OFFENTLIG PARKERING

Strekninger med off-parkering
br.

Øversikt over offentlige parkeringsplasser i Harstad sentrum.

Gate:	Antall plasser:	Hci:
Storgaten	19	6
Verftsgt (Fra Storgt)	42	
Fjordgaten	22	
Hvedingsgate.	53	2
Kullageret p-hus	61	
Torvet v/Bussterm.	52	
Hans Egedestgt.	24	
Asbjørn Seisbanesgt/Verftsgt	72	4
Eriksgate	11	
Normannsgt	10	
Asbjørn Seisbanesgt vav Telenor	12	
Rikard Kaarøesgt		2
Erlingsgate	7	
Shelltomta	37	
Normannsgate v/Galleriet		3
Håkonsgate	13	
Trekanten p-hus	106	
Havna	26	2
Sjøgata	8	
Ottar Håøygs plass	27	
Havnegaten	60	5
Havnegata p-hus	47	
Sum	679	24

p-plasser som kan fjernes = 118 - 148

156

Forslag til Taxi-oppstilling i sentrum

