



Harstad kommune

Attraktiv hele livet

## Kommunedelplan for Harstad sentrum

### Planbeskrivelse

Vedtatt 08.12.16

«Byutvikling Harstad – attraksjonskraft for vekst»





## INNHALDSFORTEGNELSE

<b>1.</b>	<b>INNLEDNING</b>	<b>4</b>
1.1.	Prosess og medvirkning	4
1.2.	Formål med planarbeidet	6
1.3.	Plantema, faggrupper og utredninger	7
1.4.	Føringer for planarbeidet	8
1.5.	Konsekvensutredninger	10
<b>2.</b>	<b>HARSTAD SENTRUM I DAG</b>	<b>10</b>
2.1.	Demografi og byutvikling	10
2.2.	Stedsanalyse	11
2.3.	Utfordringer og muligheter	13
2.4.	Mål for byutvikling	15
<b>3.</b>	<b>FOKUSOMRÅDER OG TILTAK</b>	<b>17</b>
3.1.	Folkehelse	17
3.2.	Boligstruktur	18
3.3.	Næringsutvikling	22
3.4.	Samferdsel	29
3.5.	Sjøfronten	36
3.6.	Byrom og rekreasjon	41
3.7.	Kulturminner- og miljøer	46
3.8.	Miljø og samfunnssikkerhet	51
3.9.	Universell utforming	53
3.10.	Teknisk infrastruktur	54
<b>4.</b>	<b>GJENNOMFØRING</b>	<b>55</b>
<b>4.1.</b>	<b>Oppsummering tiltak</b>	<b>56</b>

## 1. INNLEDNING

Harstad sentrum får med dette en helhetlig plan for utviklingen av sentrum. En kommunedelplan for sentrum som synliggjør potensialet for vekst og byutvikling. Planen har virkning gjennom perioden 2016-2028 – 12 år. Strategiene som legges i planen skal ha et siktemål å legge til rette for en utvikling i et 20 – 50 års perspektiv. Harstad by må planlegges langsiktig, bygge videre på eksisterende forutsetninger og utvikles gradvis. Slik kan vi oppnå en bærekraftig utvikling av Harstad sentrum; økonomisk, sosialt og miljømessig.

Harstad 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 store infrastrukturtiltak gjennom veipakke Harstad, vil byen og sentrum få en mulighet for byutvikling få sentrumsplaner er forunt å bygge på.

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. 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.

Perioden fra planstart og frem til dags dato er preget av store endringer i, og like utenfor Harstad sentrum. Tiltakene i Harstadpakken er igangsatt. Omregulering av Harstad skipsindustri (HSI) sine arealer i sentrum med Kaarbøverftet/HAMEK, fra industriformål til næringsformål er et tiltak som gjør området mer urbant og tilpasset sin sentrumsnære beliggenhet. Avgjørelsen om å flytte Statoil fra Medkila til HSI sine nye næringsarealer har ytterlig aktualisert den pågående transformasjonsprosessen. Utvidelse av Sjøkanten senter like sør for plangrensen til sentrumsplanen er med på å heve Harstads rolle som regionalt handelssenter, men vil samtidig påvirke markedsgrunnlaget for andre planlagte tiltak i sentrum. Samlet er disse etableringene muligheter som sentrumsplanen må ta tydelig tak i, og sikre at disse etableringene tilfører positive ringvirkninger mot de sentrale delene av sentrum.

### 1.1. Prosess og medvirkning

Fra kommuneplanens samfunnsdel 2009-2025 er et av hovedmålene...

---

...å skape et bysentrum som fremstår som levende og attraktivt, og som kan gi bærekraftig befolkningsvekst for Harstad.

---



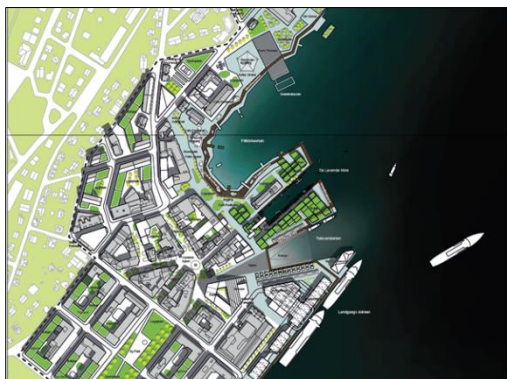
I handlingsplanen ble det som prioritert tiltak vedtatt å utarbeide en helhetlig sentrumsplan. I kommunal planstrategi 2012-2015 og virksomhetsplan 2013-2016 ble tiltaket fulgt opp og finansiert.

Harstad kommune inviterte i 2011 til *åpen idékonkurranse for Harstad sentrum*.

Målet med konkurransen var at vinnerforslaget skulle legges til grunn for sentrumsplanen.

Det ble delt 2. plass til bidragene<sup>1</sup>:

- Innblikk - utsyn
- Perlebåndet langs kysten



Til sammen inneholder disse utkastene elementer som er tatt med videre i arbeidet med komunedelplan for sentrum. Særlig forhold ved sjøfronten, kulturmiljø og kulturminner og en mer effektiv arealbruk er elementer som er vektlagt.

Planarbeidet hadde oppstart med planvarsel og planprogram høsten 2013. Gjennom 2013 og 2014 ble det jobbet tett med utredningsarbeid, medvirkningsprosesser og arbeidsgrupper. Planarbeidet avdekket ytterligere behov for utredning, som da ble gjennomført i 2015.

I planprosessen ble det lagt stor vekt på å involvere og engasjere næringsliv og befolkning.

- Det ble det tidlig opprettet en egen side på kommunens nettsider, der rapporter og oppdateringer om planarbeidet ble lagt tilgjengelig. Her lå det også et elektronisk skjema for innspill underveis.
- Flere åpne folkemøter er gjennomført, gjennom hele prosessen.
- Innspillmøter med enkeltgrupper har bidratt til å belyse saken fra ulike perspektiver; blant annet har ungdomsrådet bidratt med innsikt i hvordan sentrum fungerer for de unge.
- Gårdeiere og Harstadregionens næringsforening har vært



aktive deltagere i

<sup>1</sup> 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.



tematiske arbeidsgrupper. I tillegg er det gjennomført flere dialogmøter med disse gruppene.

Kommunestyret foretok sluttbehandling sommeren 2015. Det var imidlertid politisk uenighet om valg av alternativ for utvidelse av sentrumshavna, og saken ble blant de viktigste valgkampsakene under lokalvalget høsten 2015. Det nye kommunestyret ønsket saken opp til ny behandling, med nytt alternativ for utforming av sentrumshavna som resultat. Området i sentrum som omfatter torg/busstorg og Larsneset må detaljreguleres i en områdeplan. Dette for å sikre at området utvikles helhetlig og med god sammenheng.

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 en aktiv byutvikling.

## 1.2. Formål med planarbeidet

*Kommunedelplan for Harstad sentrum 2015-2025* skal være et verktøy for utvikling av Harstad sentrum. Sentrumsplanen skal operasjonalisere og konkretisere 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 sentrumsplanen hatt som mål...

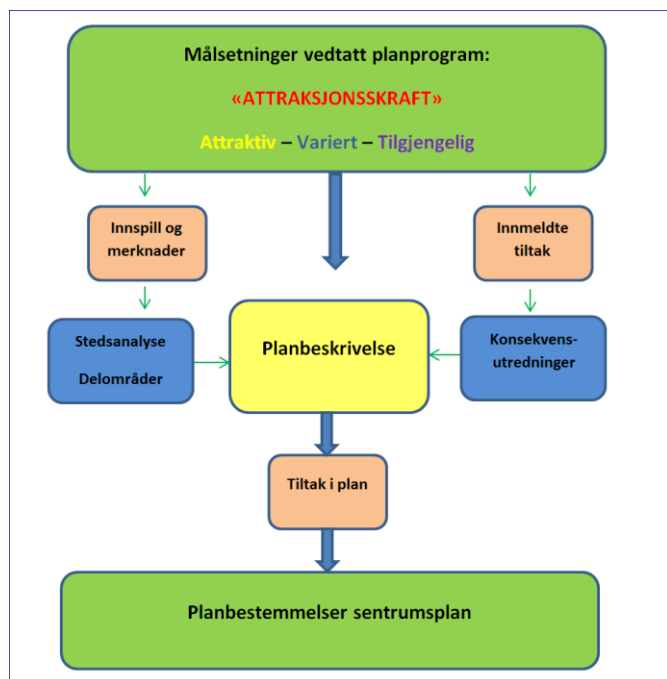
*...å legge til rette for å sikre sentrum en god boligstruktur, et mangfold av arbeidsplasser, levende fasader, et variert utvalg av butikker og kaféer, effektiv samferdsel og trygg fremkommelighet, utnytte potensialet i sjøfronten, tilrettelegge rekreasjonsområder med fokus på bruk året rundt, og med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

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 sentrumsplanen vil vi først gå tilbake til målene i planarbeidet. Målene danner en rød tråd gjennom hele planbeskrivelsen. Til å analysere og konsekvensutrede måloppnåelsen i sentrumsplanen er det definert tre sentrale målindikatorer:





Målsetninger og oppbygning av planen.  
Mål definert med måleindikatorer

## Attraktiv

Trivelig å oppholde seg i, bo i og arbeide i. En 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.

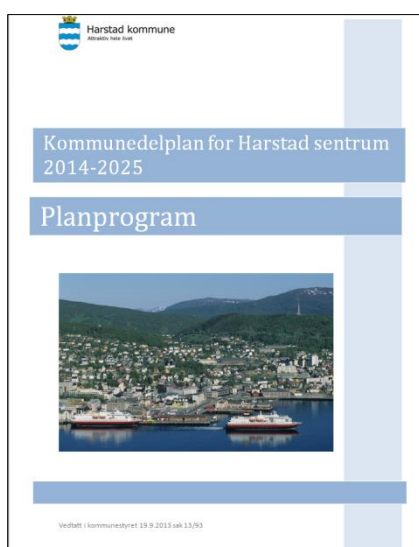
## Tilgjengelig

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.

## 1.3. Plantema, faggrupper og utredninger

### Analyser og kunnskapsgrunnlag

Planprogrammet beskriver og vurderer 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 sentrumspanen.



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 samfunnsikkerhet
9. Universell utforming
10. Teknisk infrastruktur



Temaene er behandlet gjennom arbeid i faggrupper, analyser og kartlegging i forskjellig nivå og detaljeringsgrad. En del av temaene er overlappende og vil gå igjen i flere av temaautredningene 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.

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

- **Næringsutvikling**
- **Samferdsel**
- **Byrom og utforming**
- **Miljø og samfunnsikkerhet**
- **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.

#### **Temaautredninger:**

- Handelsanalyse
- Boliganalyse
- Støyrapport
- Næringsanalyse
- Bylandskap og byrom
- 3D og volumstudie
- Kulturminner og kulturmiljø
- Havnetrafikk

Det er også gjennomført detaljerte temaautredninger i forbindelse med kommuneplanens arealdel og områdeplan for Harstad havn. Disse er data- og kunnskapsgrunnlag for sammenstilling og vurdering av tiltakenes omfang og konsekvens i temarapport; «Kommunedelplan for Harstad sentrum – konsekvensutredninger».

Alle temaautredninger, rapporter fra arbeidsgruppene, forhåndsuttalelser, innspill og merknader ligger samlet på kommunens nettsider.

## **1.4. Føringer for planarbeidet**

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 føringer.

### **Nasjonale føringer**

- Plan- og bygningsloven
- Nasjonale forventninger 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



## Regionale føringer

- Fylkesplan for Troms (2014-2025)
- Kunnskapsgrunnlag til regional planstrategi (2015)
- Regional plan for handel og service i Troms (2015-2025)
- Regional klima- og energistrategi for Troms (2015-2025)
- Regional biblioteksplan (2016-2027)
- Strategi for næringsutvikling i Troms, herunder:
  - Strategi for petroleum
  - Strategi for reiseliv
  - Strategi for havbruk
- Regional transportplan for Troms (2014-2023)
- Regional plan for idrett og anlegg for idrett og fysisk aktivitet for Troms (2016-2027)

## Kommunale planer og føringer

- Kommunal planstrategi 2012-2015/2016-2019
- 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
- «Inkluderende oppvekst» - strategisk plan for oppvekst 2016-2021
- Boligsosial handlingsplan 2008-2011
- Strategiplan for Harstad Havn
- Gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet



## 1.5. 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 sentrumspanen er det fastsatt hvilke temaer konsekvensutredningen skal ta for seg. I utredningen benyttes en todelt 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*.

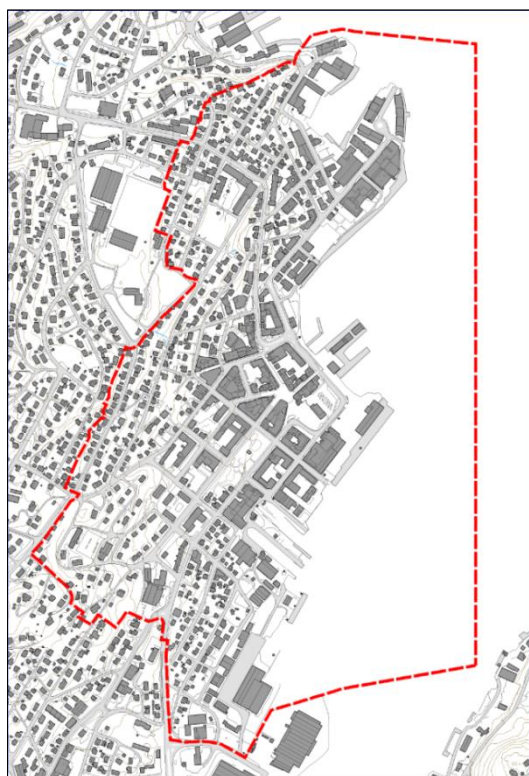
## 2. HARSTAD SENTRUM I DAG

I forbindelse med rulleringen av Kommuneplanens arealdel 2010-2014 ble sentrum avgrenset. Denne avgrensningen lå også til grunn for idékonkurransen som ble arrangert i 2011. Sjøarealene avgrenses med tanke på mulig utfylling for havne-/tomtebehov og av Kystsonenplanen.

### 2.1. Demografi og byutvikling

Befolkningsutviklingen i Harstad<sup>2</sup> har vært preget av stabilt folketall, med noe høyere vekst de siste årene. Fra 2000 til 2010 lå den årlige økningen på 0,1 %. De siste fem årene, fra 2010 til 2015, har folketallet økt med 0,8 % årlig, mot 1,3 % for Norge totalt. Folkemengden 1. januar 2016 var 24 695 personer. Dersom prognosene fra SSBs middelalternativ slår til vil befolkningsveksten de neste fem årene bli 0,7 % i året.

Harstad har med dette en posisjon som Nord-Norges fjerde største kommune og tredje største by.

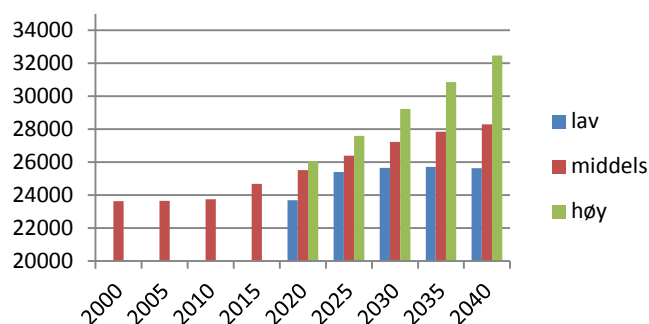


Plangrensen i sentrumspanen

<sup>2</sup> Fra 1. januar 2013 er Harstad og Bjarkøy kommuner slått sammen til Harstad kommune. Statistikk som her presenteres for Harstad viser de to tidligere kommunene samlet.



**Befolkningsutvikling 2000-2040**



Med framtidig befolkningsvekst som scenario, må kommunen planlegges for å imøtekomme veksten. Etterspørsel av boliger og arbeidsplasser vil stige, og transportbehovet deretter. Skal man nå målene om en mer miljøvennlig byutvikling må boliger og arbeidsplasser planlegges i sammenheng med transport og kommunikasjon, slik at veksten i transportbehovet tas av kollektiv, sykkel og gange.

Framskrivninger viser at Harstad vil bli relativt hardt rammet av «eldrebølgen». Boligbehovet vil de neste årene endre seg mer mot leiligheter og mindre enheter enn i dagens situasjon, hvor flertallet av befolkningen bor i romslige eneboliger. Gode boområder med nær tilknytning til funksjoner som kollektivtrafikk, service, rekreasjon og mulighet for sosial omgang vil tilrettelegge for god livskvalitet. 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 boligutbygging og næringsliv.

## 2.2. Stedsanalyse

Som forberedelse til planarbeidet er det arbeidet fram et bredt underlagsmateriale.

Planprogrammet, prinsippløsning og sentrumsplan er i stor grad basert på dette kunnskapsgrunnlaget. Dette omfatter arkitektkonkurransen, situasjonsbeskrivelser, stedsanalyse, behovsvurderinger, temautredninger 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<sup>3</sup>.

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

### 4. Byrom og rekreasjon

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

### 5. Samferdsel

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

### 1. Sentrumsformål

- Kontorlokaler
- Detaljhandel
- Boliger

### 2. Boligstruktur

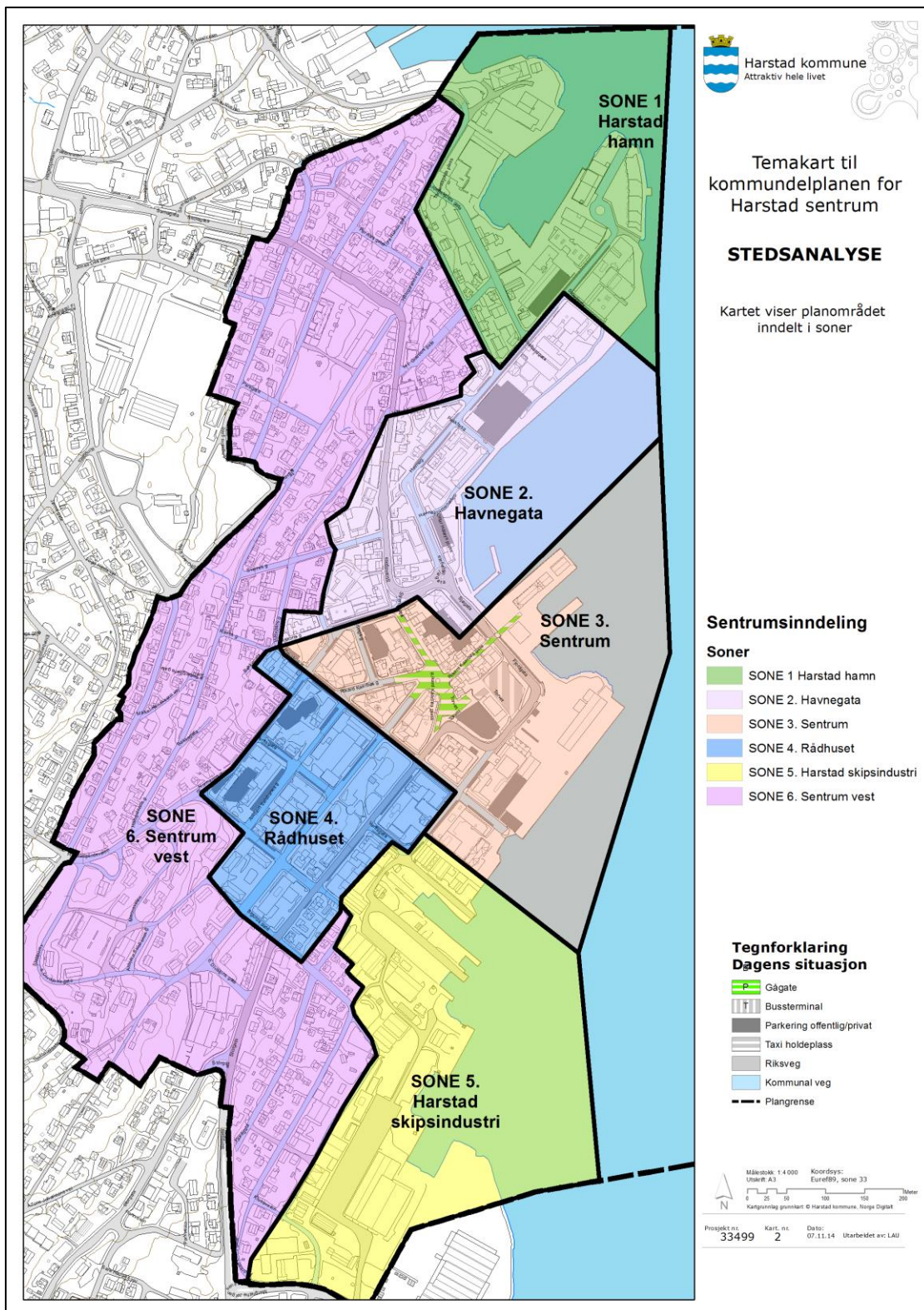
- Boligstørrelser
- Boligtyper

### 3. Historisk utvikling og dagens vern

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

<sup>3</sup> Øvrige vedlegg, temakart og analyser: <http://www.harstad.kommune.no/rapporter-og-dokumenter.178197.no.html>





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.



## 2.3. utfordringer og muligheter

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?

Harstad er regionsenter og sentrum i en handels- og arbeidsmarkedsregion som strekker seg utover kommunegrensene. Harstad sentrum er det naturlig geografiske sentrum samt viktigste senter for handel, service og sysselsetting. Nyetableringer som Sjøkanten og Kanebogen er med å løfte Harstads posisjon som regionalt handelssenter, men representerer samtidig en utfordring for Harstad sentrum.

Deler av sentrum har svake bystrukturer, det vil si at gater er mer utformet som veianlegg og skaper barrierer, 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 åpne flater som domineres av parkering.

Samlet sett er det 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.

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 ytterligere ved at mange av bygårdene har funksjoner mot gateplan som ikke kommuniserer eller innbyr til aktivitet (som bank- og forsikring, store tildekkede vindusflater i bysenter osv.). Dette er elementer som kan endres ved relativt enkle grep. Helst ved en samlet strategi utformet av gårdeiere og handelsnæringene i sentrum.

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.

Med satsingen i veipakke Harstad skal det etableres et nytt kollektivtilbud. Sentrumsplanen må legge til rette for et samlet kollektivknutepunkt for hurtigbåt og buss. Det må skapes 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 veitrasé tilrettelagt med sykkelfelt. Trygg og tilgjengelig sykkelparkering må etableres for å øke sentrums attraktivitet for syklister.



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.



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



Trafikk og overflateparkering preger flere av de mest attraktive arealene. Dette skaper barrierer og gir dårlig arealutnyttelse.

Harstad by har en svært verdifull egenart å bygge videre på. Den historiske identiteten 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 by-utformingen.

Nærheten til sjøen og storskala fjordlandskapet med Vågsfjorddamfiet er blant Harstad bys største styrker. Nærheten og sammenhengen mot sjøen styrkes med flere historisk viktige kulturmiljøer. 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 et sterkt næringsliv og 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 tørrdokk på Kaarbøtomta, vil sentrum få tilført en stor andel av arbeidsplasser. Satsning på 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.

Arealsituasjonen i Harstad sentrum er preget av et stort arealoverskudd. En gjennomgang av ledige arealer innenfor planavgrensningen viser 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>4</sup>. Dette er en gunstig situasjon for Harstad kommune fordi sentrum dermed har vekstpotensial utover det tidsperspektivet som pågående kommuneplanarbeid har.

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.

## 2.4. Mål for byutvikling

Sentrum i Harstad skal være attraktivt, variert og tilgjengelig

- ✓ mangfold av arbeidsplasser
- ✓ variert utvalg av butikker og kaféer
- ✓ effektiv samferdsel og trygg fremkommelighet
- ✓ utnytte potentialet i sjøfronten
- ✓ utvikle og fornye og samtidig ta vare på det historiske som identitetsskapende
- ✓ attraktive boliger

Utgangspunktet for en positiv byutvikling er at sentrum tiltrekker seg mennesker. Hva som skal til for at sentrum tiltrekker seg mennesker og aktivitet er her definert som **attraksjonskraft**. Ser vi samlet på utfordrings- og mulighetsbildet, består attraksjonskraften av forhold som påvirker vår **lyst**, vårt **behov** og vår **anledning** til å benytte Harstad sentrum:

LYST

### Attraktiv

Trivelig å oppholde seg i, bo i og arbeide i. Attraktiv å drive næring i. Aktive fasader. Et variert utvalg av butikker og kaféer. En levende by er en attraktiv by.

<sup>4</sup> Nærings- og markedsanalyse. Rapport 712671. Multiconsult.



Det må oppleves som attraktivt å oppholde seg i sentrum. Harstad sentrum skal tilby egnede arealer til næring, bolig og andre aktuelle sentrumsfunksjoner, og på den måten bidra til å sikre en fordeling av brukergrupper i sentrum og en god aktivitetsvekst. Nye bygningsstrukturer og funksjoner må plasseres slik at de bidrar til å øke menneskestrømmen inn mot dagens handlegater og sentrumskjerner. Vi må korte ned fysiske og mentale avstander og binde sammen eksisterende sentrumsfunksjoner, samt skape mer interessante byrom og gater. Dette skal bidra til en synergi mellom 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 kan eksempelvis en spesialbutikk eller en anerkjent butikk som ikke finnes i sentrene eller nabobyene, representere et behov. Funksjoner som Vinmonopolet og Posten er enerådende på markedet, og bidrar til å trekke kunder til omgivelsene. Det er svært viktig at disse ligger lokalisert i sentrum.

## ANLEDNING

### Tilgjengelig

Enkelt å komme seg til, fra og mellom, både til fots med sykkel og buss og bil. Effektiv samferdsel og trygg fremkommelighet. Utnyttet potensiale i sjøfronten. Tilrettelagte rekreasjonsområder med fokus på bruk året rundt.

Harstad er en by i vekst, og med stadig økende transportbehov. For å nå målet om å utvikle byen i en miljøvennlig retning må veksten tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange. Infrastruktur knyttet til dette må være godt utviklet inn mot sentrum. Videre må hovedveksten innen arbeidsplasser og boligfortetting skje i og rundt sentrum, slik at transportsystemet blir effektivt. Videre må parkeringsplasser, både for biler og sykler, være strategisk plassert og godt skiltet.

Tilgang på informasjon er viktig for anledningen til å drive fram prosjekter og utvide virksomheter og næringsaktivitet. Et samkjørt leiemarked med felles informasjon bidrar til en oversiktlig og forutsigbar situasjon for leietagerne.





### 3. FOKUSOMRÅDER OG TILTAK

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.

#### 3.1. Folkehelse

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.

Dagens sentrum er ikke tilrettelagt for syklende. Det mangler en sammenhengende sykkeltrasé 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.

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. 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. Piggdekk på bar asfalt er en viktig kilde til svevestøvproblematikken<sup>5</sup>.

## Oppsummert:

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 høy kvalitet
- Aktive og åpne fasader mot gatene
- Universell utforming
- Gode boområder, med tilstrekkelig skjerming fra støy og støv.
- Sosiale møteplasser

### 3.2. Boligstruktur

Boligbehovet vil i Harstad de neste årene endre seg mer mot leiligheter, rekkehus og mindre enheter enn i dagens situasjon, hvor flertallet av befolkningen bor i romslige eneboliger. Gode boområder med nær tilknytning til funksjoner som kollektivtrafikk, service, rekreasjon og mulighet for sosial omgang vil tilrettelegge for god livskvalitet.

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 boligutbygging og næringsliv.

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.

<sup>5</sup> Støy og svevestøv er nærmere vurdert og omtalt under temaet "Miljø og samfunnsikkerhet".



## 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?

## Vurderinger og tiltak



### 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 Storgata (Fjordgata og Andres Lindsgate) er et ensartet villastrøk med gamle arbeiderboliger med gode kvaliteter som bør utvikles videre på egne premisser. Store endringer av bygningskarakter anbefales ikke. For industridel er det stort potensial for transformasjon til næringsformål.



#### 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 hurtigrute kai.

Boliger i sentrum kan gjerne knyttes til offentlige byrom, og dermed bidra til å befolke disse. Overgangen mellom privat og offentlig sone bør utformes slik at de beriker hverandre.



#### 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. Tiltak som krever større terrenginngrep må 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)

Hamneset har en sterk utbygging med høy utnyttelse i form av høyhusbebyggelse. Det anbefales at utviklingen med høyhus 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. Øvrig trehusbebyggelse skal hensyntas og ivaretas.

Den historiske bebyggelsen i sentrum vest samt Fjordgata/Andreas Lindsgate (sone 6) 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 styrket med å innføre egen verneplan for området.

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>6</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 utviklingen i denne delen av sentrum. Vedtatt reguleringsplan for 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 er 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 markedssituasjon hvor det på kort sikt trolig er et større potensial for boliger enn for større aktivitet med kontor og handelsareal. Parallelt med sentrumspanen pågår det nå flere boligutviklingsprosjekter i sentrumsområdet som støtter opp under denne strategien (Larsneset, Kaarbø/Fjordgata og Hvedingskvartalet).

<sup>6</sup> Boliganalyse Harstad kommune. Asplan Viak 2014.



## Tiltak

### 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.
- Innmeldte planer i sentrum utgjør til sammen ca. 300 nye leiligheter. Dette utgjør ca. halvparten av estimert behov (640) for leiligheter i hele kommunen i et 20 års perspektiv. 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, studenter og enslige, kan krav til parkering fravikes.

### 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 samt 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 (sone 6).
- Boliger i sentrum kan gjerne tilknyttes viktige offentlige byrom, og på den måten bidra til å befolke disse. Overgangen mellom privat og offentlig sone må utformes slik at de beriker hverandre.
- Det tillates ikke bolig i gateplan innenfor områder med sentrumsformål. Dette må løses med kombinasjon forretning/næring på gateplan og bolig fra 2 etasje.

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

- Det tillates ikke parkering på gateplan ved etablering av ny bebyggelse innenfor sentrums kjernen. For boliger som ikke kan løse parkering på egen eiendom benyttes frikjøpsordning.
- Krav til parkering innenfor sentrum på 1 p-plass per leilighet. Parkering kan etableres under bakkenivå, eller i bakkant av fasadefront på bakkenivå.



### 3.3. Næringsutvikling

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 Kommuneplanen – å skape et attraktivt og levende sentrum – er tilrettelegging for kontorarbeidsplasser i sentrum et virkemiddel for å nå dette målet.



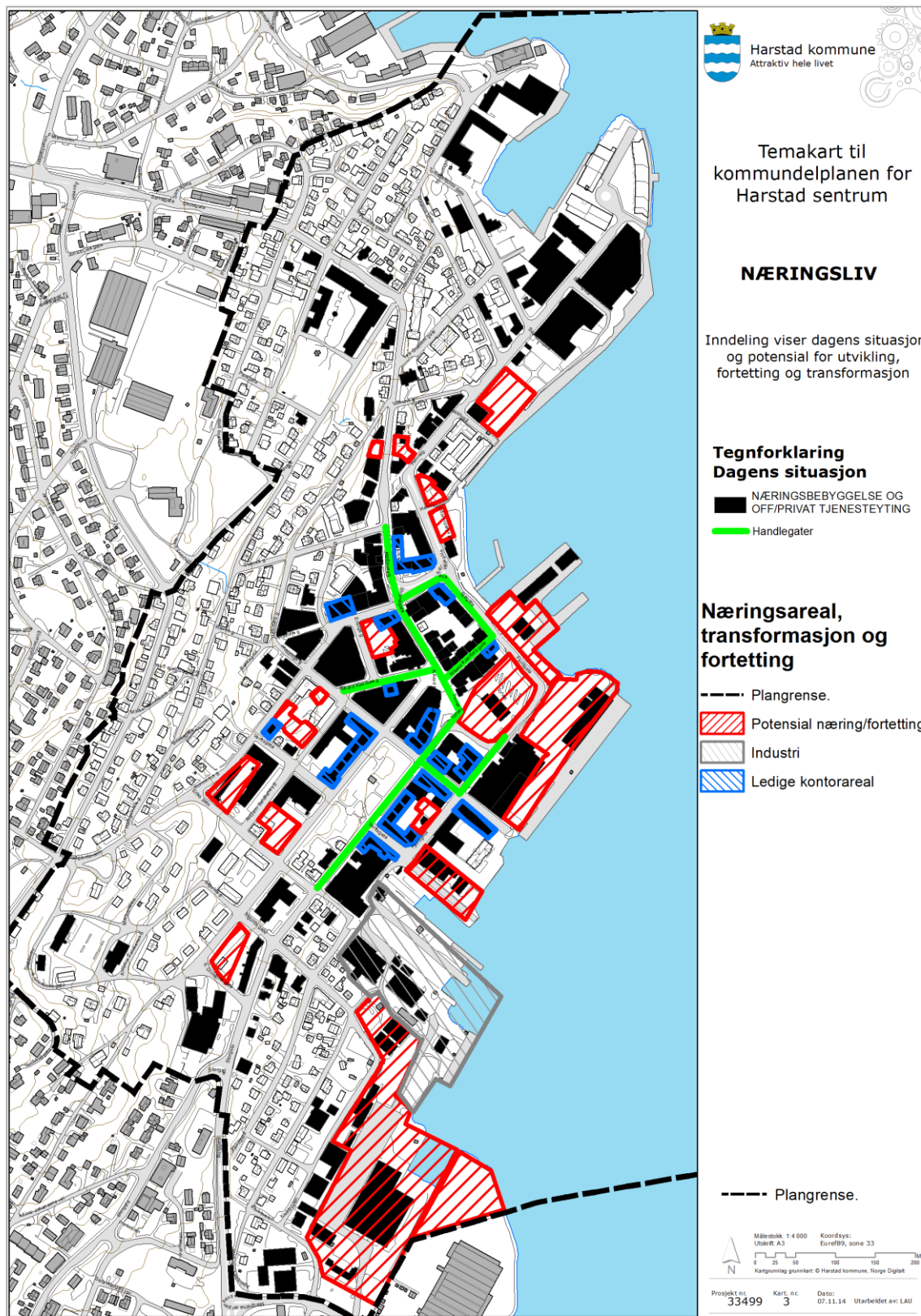
Det nye Statoil-bygget fører med seg arbeidsplasser til sentrum

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

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 kjøpesentret 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.





Temakart med dagens situasjon for næringsbebyggelse, mulig fortettingspotensial og ledige kontorarealer



## 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?

## Vurdering og tiltak

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

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

Akkurat nå er det usikkerhet rundt aktivitetsnivået i Nordområdene. Samtidig legger Statoil til rette for økt aktivitet i Harstad. Dette blant annet gjennom økt leteaktivitet i nord, ledet fra Harstad, lokalisering av nye driftsorganisasjoner i Harstad, og 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 tørrdokk. Satsningen vil styrke Harstad sin posisjon som oljenæringens 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>7</sup>. Slik kan Harstad bygge videre på sin skipsindustrielle historie og utgangspunkt.

## Utviklingspotensial, handel:

Innenfor handelsomsetning har Harstad sentrum hatt en gradvis nedgang av markedsandel i perioden 2004-2013<sup>8</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.

<sup>7</sup> Konjunkturbarometer for Nord-Norge. Høst 2014.

<sup>8</sup> Handelsanalyse-Harstad kommune. Asplan Viak 2015.





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. 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.

Samtidig har det de siste par år vært en positiv utvikling med nyetableringer av butikker på gateplan. Spesielt har Storgata utmerket seg som en levende handlegate.

### **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. Betrakninger rundt hva disse kan brukes til er knytta til befolkningsendring og mulig potensial for næringsutvikling/vekst.

Åpne og ikke utbygde areal inngår i en beregnet arealreserve på anslagsvis **103.207 m<sup>2</sup>** flate (*i stor grad overflateparkering, 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>9</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 Kaarbøvertet 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>10</sup>.

<sup>9</sup> Tall fra SSB. Middels nasjonal vekst (MMMM) og høy nettoinnvandring (MMM<sup>H</sup>)

<sup>10</sup> Konsekvensutredning-Næringsliv og sysselsetting, Harstad skipsindustri. Asplan Viak 2013.



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>11</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 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 (tersersikrede havneavsnitt). For de sentrale / daglige rutegående fartøy, hurtigbåtene og hurtigruta, antas det lite potensial for vekst utover dagens situasjon<sup>12</sup>

## Tiltak

### Hvordan tilrettelegge for mange arbeidsplasser i sentrum?

- Satsning og vekst i etablerte næringsklynger
- Forutsigbarhet i planverket

Handel utgjør livsnerven til et aktivt og attraktivt sentrum. Skal vi oppnå et attraktivt sentrum er handelsnæringen en viktig 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 skapes et arealpress som gir grunnlag for vitalisering av tomme bygårder. Det kan være hensiktsmessig å se på om omregulering fra

<sup>11</sup> Årsberetning Harstad havn. 2014.

<sup>12</sup> Nærings- og markedsanalyse deltema «Havnerelatert trafikk»



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 sentrumspanen 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.

## Tiltak

- Utvise langsiktighet og tålmodighet i arealdisponering.
- Fortetting av innfyllingsområder og eksisterende transformasjonsarealer (innfylling: eksisterende kvartalsstrukturer og langs gateløp. Transformasjon: ufullstendige 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 trafikkbarrierer
- Sikre sammenkobling og gode funksjoner mellom Statoiltomt – Kaarbøområdet – Fjordgata /Larsnes.
- Utarbeide helhetlig parkeringsstrategi

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

Sentrum to kjøpesenter ligger plassert på hver sin side av dagens busstorget og hvor dagens riksvei danner en barriere. Dette skaper dårlig forbindelse mellom funksjonene. En transformasjon av busstorget og ny bruk av riksveitrasé vil bli et viktig tiltak for å bedre fremkommeligheten mellom kjøpesentrene, og potensialet for synergi mot øvrig handelsvirksomhet på gateplan.

## Tiltak

- Transformasjon av busstorget/parkering
- Etablere miljøgate i deler av gateløp

## 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». Utvikling av ny sentrumshavn skal oppruste eksisterende kaier og etablere ny utfylling og nye kaifronter. 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 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 på Larsneset. Da havnevirksomheten er en sentral del av Harstad sentrum, må havnerelaterte behov ivaretas.

## Tiltak

- Passasjerhåndtering – god funksjon og kobling mot kollektivterminal. Universell utforming stilles som krav.
- Skille passasjer- og nyttetraffic jf. aktivitetenes ulike karakter
- Ivareta ulike krav/behov knyttet til almen tilgjengelighet og intern sikring/ISPS
- Gi og ivareta generell trafikksikkerhet i havneområdet
- Utvikle 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. 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 skal det etableres 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.

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 skip. 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 generelt bedre infrastruktur og adkomst til havneområdet.

## Tiltak:

- Bedre informasjon ved bruk av kart og skilting i sentrum
- Kollektivknutepunkt med service for reisende
- Ny sentrumshavn bør utvikles med god tilrettelegging for turistoperatører, både for sjøgående turisttraffic (hurtigrute/cruise), bussturisme og bobil. I første rekke må havneområdet avsette areal for bussoppstilling og god adkomst
- Bobilparkering bør utvikles i sammenheng med oppgradert småbåthavn med felles servicefunksjoner
- Styrke Harstad sine muligheter som cruisedestinasjon. Utvikle havn med god havnekapasitet til ISPS avsnitt. Sikre nær tilgang til sjøretta næringsareal som på sikt kan møte en økning i cruisetraffic og øvrig ISPS traffic (avlastningskaier for verftsindustrien)
- Stien langs sjøen bør tilrettelegges med informasjonsskilt og historiefortellinger langs utvalgte punkt
- Vurdere bysykkelordninger



## 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
- Åpne for konkurranse om lokalene ved å være mer åpne om avtaleforhold som pris og varighet
- Samarbeide om f.eks. bransjestrukturering, som bl.a. kan innebære flytting av leieforhold til andre lokaler og gårdeiere, for å legge til rette for «rett virksomhet på rett plass»

### Kommunen må:

- Mer fokus på vertskapsrollen, som tilrettelegger for sentrums- og næringsutvikling
- Sørge for kunnskapsbasert sentrumsutvikling
- Samspille med næringsaktører i sentrum
- Tilrettelegge for tilgjengelighet i sentrum, både for gående, syklende, kollektiv og bil
- Bruke parkering som virkemiddel
- Bidra til samordning av anleggsvirksomhet
- Sikre forutsigbarhet

## 3.4. Samferdsel

RV83 fører mye trafikk 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, og gir samtidig rom for å tenke nytt angående fartsgrenser og utforming av veien.

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 kantstopp, noe som er plassbesparende i forhold til busslommer, og som alltid vil gi bussen fri kjørebane.

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 et mål 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

### Vurderinger og tiltak

Målet med planarbeidet er å gjøre Harstad sentrum mer levende, og mer attraktivt å oppholde seg i. Det er viktig at samferdselsløsninger i sentrum utformes på en måte som bygger opp under målet.



RV83 og tilknyttet parkeringsplass m/bepantning utgjør en barriere mellom viktige funksjoner i sentrum.

I dag fungerer utformingen av Riksvei 83 som en barriere mellom viktige sentrumsfunksjoner. Fotgjengere i sentrum må gå langt for å krysse veien. Til dels over parkeringsbelagte områder. Dette gjør at det oppleves som tungvint og lite attraktivt å ta seg fram som fotgjenger i sentrum, og at fotgjengeren er lite prioritert.

Med omkjøringsmulighetene som byr seg med omkjøringstunnelen er det beregnet 40 % reduksjon i trafikken gjennom sentrum. Dette gjør det mulig å tenke nytt angående utforming av riksveitraséen gjennom sentrumskjernen. **Løsninger som prioriterer gående – syklende – kollektiv – biltrafikk – i den rekkefølgen, er nødvendig for å nå målet.**

Prioritet i sentrum:

Gående



Syklister



Kollektiv



Bil





Eksempel fra Drammen. Blandet trafikk på steindekke. Overgangene mellom ulike funksjoner viskes ut, og man oppnår romfølelse.

Ny kollektivterminal skal utvikles som et arealeffektivt knutepunkt 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.

### Overordnede føringer – Harstadpakken:

Sentrumplanen er utformet i sammenheng med Harstadpakken og de målene og kravene som er vedtatt i tilhørende konseptvalgutredning (KVU). «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 KVU'en tilsier 40 % reduksjon av biltrafikk gjennom sentrum og kollektivandelen skal økes fra 4,7 % (2009) til 7 % i 2040 som i grove tall betyr 1100 -1200 flere bussreisende i snitt per dag med dagens befolkningsgrunnlag. Dette er ambisiøst, men viktig for å oppnå de ønskede målene for utvikling av sentrum.

Tiltak som utbedring av kryss, miljøgate og generell opprusting av veitrasé ligger ikke som del av

Virkemidler for måloppnåelse i Harstadpakken i Sentrum	
Fysiske tiltak	Sykkelfelt gjennom sentrum Kollektivterminal
Ikke finansiert i Harstadpakken	Sykkelparkering  Veiklasse (Utforming av vei/gate, prioritet av gående, syklist og kollektiv)
Organisatoriske tiltak	Fartsgrenser Parkeringsordninger

finansiering i Harstadpakken.

**Det anbefales at det utarbeides en finansieringsstrategi for tiltak utenfor Harstadpakken.**



## Trafikkmønster

I planprosessen har det vært jobbet med flere forslag til trasévalg 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.

Endelig løsning ble vedtatt i kommunestyret 10.03.2016. Denne innebærer å videreføre dagens trasé, men med omforming for prioritet av gående, syklende og kollektiv. Løsningen innebærer ensidig sykkeltrasé på vestsiden 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.

Videre gjelder dagens trasé for nordlig del av sentrum fra Sjøgata – Strandgata – Skolegata, med tillegg av sykkelfelt vestside av Strandgata – Skolegata.



Med anbefalte veiløsning frigjøres den solrike delen av dagens busstorg, og kan utvikles til et nytt, attraktivt byrom.

Hovedårsak til valg av dette alternativet er utnyttingspotensialet i byrommet som i dag inneholder busstorg og parkering. Ved å legge vegen rett fram fra storgata over torget ville man beslaglagt et potensielt attraktivt område med gode solforhold. Det er også ønskelig å beholde trafikken i Storgata, da dette er en levende handlegate, hvor folk skal «sluses inn» i sentrumskjernen. Med realisering av planlagte parkeringsanlegg langs Hans

Egedes gate er det sannsynlig at personbiltrafikken i Storgata reduseres enda mer enn de beregnede 40 %, og den resterende trafikken vil dermed ikke føre til støy- og støvproblemer på samme måte som i dagens situasjon.

Det anbefales å etablere parkeringsanlegg i Hans Egedes gate, samt i fjellanlegg i Havnegata 22 og Bertheussenteret. For øvrig opprettholdes gateparkering. Det må etableres parkeringsordninger som underbygger målene i sentrumspanen. Videre vurderinger gjøres i egen parkeringsstrategi.

## Tiltak

- Biltrafikk i Storgata, blandet med kollektiv. Omforming av trasé gjennom sentrumskjernen, tilpasset prioritet av fotgjengere-syklister-kollektiv-bil, i den rekkefølgen. Fra kryss Hvedings gate / Storgata, 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 i Storgata.

- Parkeringsanlegg etableres i Hans Egedes gate, i Bertheussenteret, samt Havnegata. I tillegg beholdes gateparkering der det er mulig. Parkeringsbelagte tomter regulert til annet formål skal ikke lenger brukes til parkering.
- Det må innføres parkeringsordninger som bygger oppunder målene i sentrumsplanen.

## Sykkelveg

Sykkelveg legges på vestsida av Storgata ved 6. Divisjons gate. Tiltaket vil kreve areal, men gateparkering langs denne strekningen søkes beholdt, så fremt det er mulig. Det etableres 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.

- Sykkelveg/fortau på vestsida av Storgata fra 6. Divisjons gate. Blandet på gåendes premisser med sykkelfelt over torget/Strandgata. Videre sykkelveg opp vestsida av Strandgata – Skolegata – Sama.
- Breddeutvidelse av fortau i Storgata – nytt gang- og bruksareal butikker og næringsliv
- Sykkelfelt fra Storgata 1 legges over torget til Strandgata 14. Over torget må sykkel felt tilpasses på gående sine premisser.

Dagens riksvegtrase vurderes å tilfredstille alle de krav som vi stiller til hovedtrasé gjennom sentrum. Det kan i den sammenheng nevnes følgende element:

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

## Andre forslag til tiltak

- Trampe – sykkelheis i Harstadgårdsbakken. 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.

## 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.

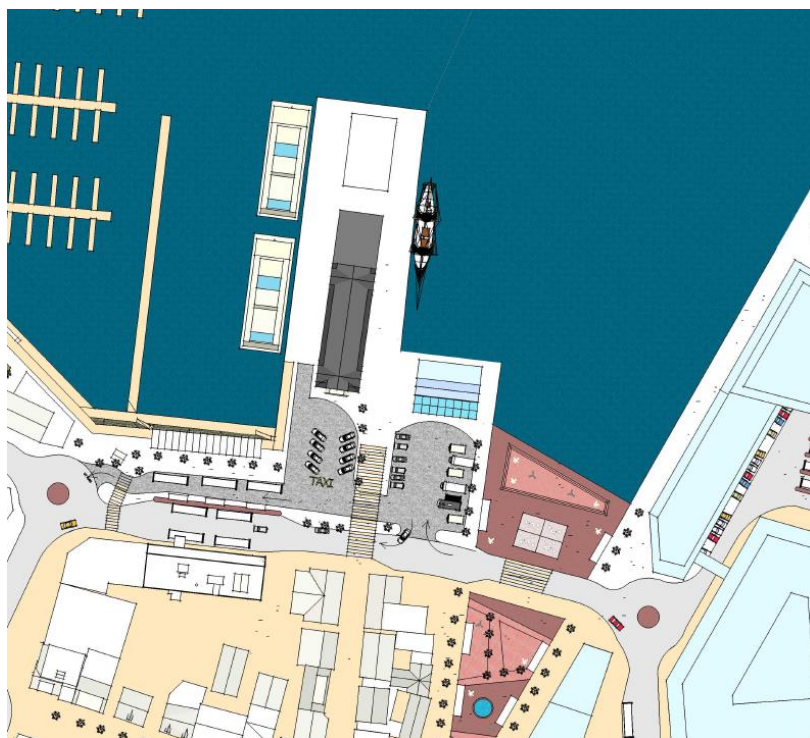


Kollektivknutepunktet innebærer en utvidelse av trafikkarealet langs Sjøgata ved at nye holdeplasser etableres, samtidig som eksisterende gågater og bilfrie områder i sentrum forblir bilfrie. Sjøgata anlegges med holdeplassene på begge sider av gata. Ny bussomlegging i Harstad kommune vil medføre endringer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

Bybussene starter i en bydel i en «ytterkant av byen» og pendler gjennom sentrum til ny «ytterkant» på andre siden av byen. Kollektivknutepunktet i sentrum betjenes av vanlige bussholdeplasser med kort opphold for bussene. Bybussene trenger ikke lenger tradisjonell oppstillingsplass i sentrum.

Distriktsbussene stilles opp i busslomme i Sjøgatas vestende på begge sider av gata. Det skal etableres god kobling til dagens havneterminal hvor de busreisende 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.



**Illustrasjon:** Samling av distriktsbuss og innkjøring for bil/taxi. Bilfrie sone mellom dampskipskaia og Larsnes. Bybussene med to busslommer i hver retning. Detaljer fastsettes i endelig løsning gjennom detaljregulering.

Taxiholdplass 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 vegger og trafikkareal. Skissen viser en ny trearmet rundkjøring i krysset Fjordgata/Sjøgata med vegarm ut mot de nye utbyggingsområdene på Larsneset. En rundkjøring her vil gi stor fleksibilitet for betjening av havneområdet og som snumulighet for distriktsbuss.

Det etableres universelt utformet gangareal mellom bussterminal og langs akse 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, trafikkanalyse<sup>13</sup>

*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.*

## Tiltak

- 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 fotgjenngeres premisser. Hastigheten på biltrafikken i Sjøgata må holdes nede, eventuelt supplert med fartsreducerende 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>14</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.

## Parkering

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. 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.

<sup>13</sup> delrapport trafikk og samferdselsutredning

<sup>14</sup> Harstad sentrum-med fokus på universell utforming. Asplan Viak 2012.



- Legge til rette for en utvidelse av parkeringstilbudet i takt med byomformingen/nybyggingen i sentrum. Bygge ut sentrale parkeringsanlegg som betjener innfart til byen fra nord og fra sør. Et anlegg i Hans Egedes gate 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 1, 2, 3 og 4, det sentrale sentrum, må hovedsakelig dekke parkeringsbehov i de nye parkeringsanleggene.
- Parkeringsordninger som bygger oppunder målene i sentrumsplanen.

I parkeringsnormen er de overordnede målene om reduksjon i personbiltransporten hensyntatt, samtidig som det vektlegges at sentrum er i en konkurransesituasjon med andre nærings- og handelsområder. Kravet er 0,5 p-plasser pr 100 m<sup>2</sup> BRA, en reduksjon fra dagens norm, som er på 1.

For det sentrale sentrumsområdet, sone 1, 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.

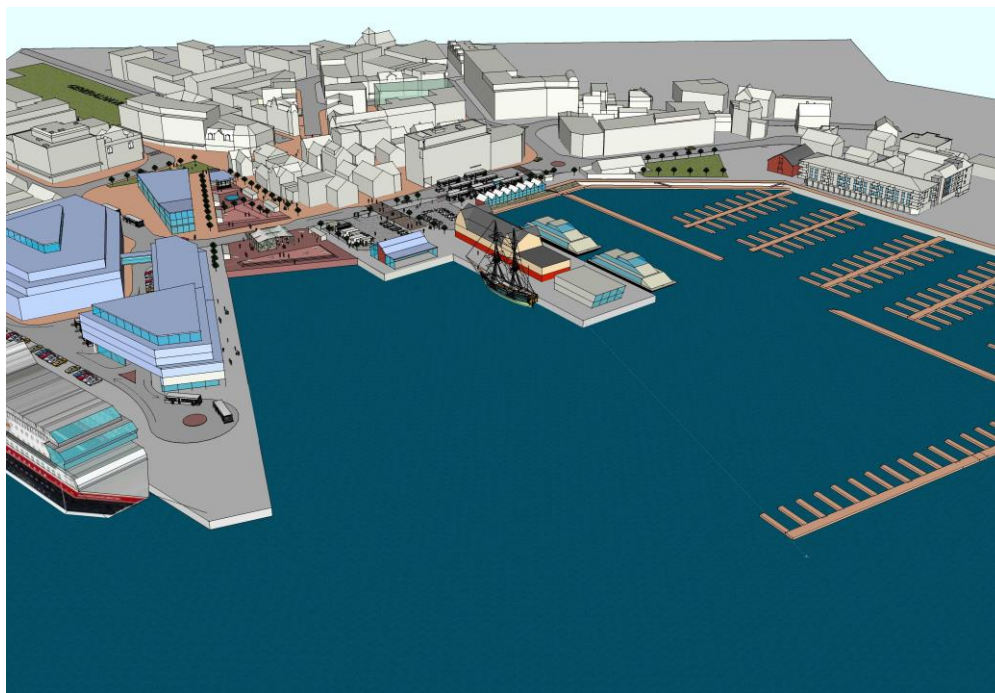
### 3.5. Sjøfronten

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 avgrenser 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. Målet er å øke tilgjengeligheten både fra land og fra sjøen, skape et sammenhengende område for trivsel, 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





Illustrasjon av sjøfronten, slik den hjemles i sentrumspanen.

Sjøfronten i Harstad by er, og har alltid 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.

### Stien langs sjøen

«Stien langs sjøen» er navnet på den sammenhengende gang- og sykkelstien mellom Trondenes kirke og Stangnes. Prosjektet er startet opp, og det er etablert gangsti fra Trondenes til Essotomta i Samasjøen. Med sentrumspanen og Harstadpakken vil det nå bli mulig å realisere prosjektet gjennom sentrum, gjennom Kaarbø-området, Seljestad og Harstadbotn. I sentrumspanen fastsettes trasé og denne skal hensynstas 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

- Trasé for «Stien langs sjøen» fastsettes og kartfestes i sentrumspanen.
- Nye utbyggingsprosjekter må legge til rette for gjennomføring av gangsone til «Stien langs sjøen»
- Det skal sikres gode oppholdssoner langs sjøfronten
- Stien langs sjøen innarbeides som «temasti» gjennom sentrum: «Byhistorisk kultursti». *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 Håloygs plass, Harstad havn, Kaarbøtorget.





Sjøfronten med utfylling på Larsneset og etablert småbåt- og gjestehavn

### Sentrumshavna

Sjøfronten er en meget viktig premissgiver for oppfattelsen av byens sentrum. Den er sentrums ansikt utad og viktig for 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.

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.

Store deler av havnefronten blir i dag benyttet til parkering 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 i sentrumsplanen. Til sammen utgjør dagens åpne arealer i tilgrensing til havneområdet ca. 23 mål inkludert busstorget (terminal og parkering) og Larsneset/dampskipskaia.

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



lengdepotensial på grunn av dybdeforhold i sørlig del. Samtidig kan det antas at behov for opprusting av hele Larsneskaia vil bli påkrevd i et 20 års perspektiv.

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. Sentrumshavna må utvikles som et helhetlig byutviklingsprosjekt gjennom hele planperioden.

Busstorget er en viktig og sentral del av et helhetlig utviklingsbilde. Området er i dag preget av dårlig organisering og utnyttelse. Samtidig er busstorgets beliggenhet det mest attraktive området i sentrum. Med en omlegging av busstrafikken vil behov for oppstillingsplasser ved dagens bussterminal forsvinne og dette åpner for mulighet til etablering av et nytt torgområde. Et nytt torg bør ha god kontakt mot, og nærhet til sjøen. Havneløsningen som ligger til grunn i sentrumspanen bringer sjøen inn mot dagens busstorg, og det etableres nye byrom ut mot den nye sjøfronten. Å utvikle busstorget er et virkningsfullt grep for å re-aktivere sentrumskjernen og skape god synergi og ringvirkning mellom havneutvikling, opplevelsessenter/kjøpesenter og dagens sentrumskjerne.

## Tiltak

- 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.

## Områdeplan Harstad havn, Larsnes og busstorget

Den mest sentrale delen av Harstad sentrum, Harstad havn og Larsneset må planlegges som en områdeplan. Sentrumspanen vil gi overordnede føringer i samsvar med mål for byutviklingen.

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. Mål, areal- og funksjonsbehov skal ses i sammenheng med annen utvikling innenfor sentrumspanen.

- En mer tilgjengelig og attraktiv sjøfront som byrom
- 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
- Utvikling av nye byrom



## Havneutvikling

Utvidelse av havna forutsetter en utbygging gjennom oppdelte faser i planperioden. Løsningen ivaretar havnerelaterte behov samt viktige prinsipper for god sentrumsutvikling.

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

Formgrepet og arkitektonisk prinsipp er å bygge på eksisterende strukturer i dagens bykjerne. Form, linjer, sikt- og bygningsakser samt 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 Kaarbøsplass. Busstorget reguleres med nytt kvartal med samme formstruktur og linjeføringer som i Harstad Sparebank-kvartalet. Dette gir et nytt torgareal med en vifteform som åpner seg ut mot sjøen. 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 fra pir som avsluttende linje og motstående linje i vifteformen som utgjør det nye torget. Samtidig gir molo god skjerming og manøvreringsforhold i nytt havnebasseng. Justering med hensyn til havnefaglige og maritime forhold må bearbeides i videre detaljregulering.

Dette er et helhetlig formgrep som ivaretar og bygger videre på de historiske strukturene. Løsningen skiller den historiske bebyggelsen fra 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.

Utlegging av kai og utvidelse med 40 meter nord for Larsnes gir arealtilgang for realisering av utbyggingsprosjekt. 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. Videre etableres bølgebrytere som sikrer bedre og ny utvikling av småbåthavn.

ISPS-kai videreføres som i dag på Larsneset. Med breddeutvidelse blir hele Larsneset tilgjengelig for større cruiseskip og øvrige fartøy med behov for gode dybdeforhold. Breddeutvidelsen gir plass til å legge internvei langs Larsnes kai for håndtering av gods og passasjertrafikk med turistbusser for cruiseskip og hurtigrute. Veien tilrettelegges for gjennomkjøring. Det vil være plass for inntil 10 busser med langsgående parkering. I nordende av pir holdes areal åpent for snuareal. Samlet gir dette en løsning som legger til rette for å møte en vekst i cruisetrafikken. Med samlet god håndtering av intern trafikksituasjon kan man og se på muligheten til å kunne betjene cruisetrafikk med snuavnoperasjon<sup>15</sup>.

Med formgrepet som legges til grunn i sentrumsplanen 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 utvikling gjennom hele planperioden. Slik vil

<sup>15</sup> Transport økonomisk institutt. Cruisetrafikk analyse Norge. 2015.





man sikre en mindre risikoutsatt utvikling av hensyn til kommunal økonomi, og i like stor grad hensynta en bærekraftig hastighet i byutviklingen. Med en trinnvis utbygging skaper man kontroll og sikkerhet gjennom utbyggingsperioden, samtidig som havneprosjektet både stimulerer til, og utvikler seg i takt med byutviklingen.

## Tiltak

- 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

### 3.6. Byrom og rekreasjon

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 havnepromenaden 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. Tilrettelagt arena for kulturopplevelser, piknikområder, lekeplasser, skøytebane, akebakke, og lignende kan trekke folk til byrom året rundt, også om vinteren.

Med prosjektet «Stien langs sjøen» jobbes det for å etablere sammenhengende og lett framkommelig strekning langs sjøen fra Harstadbotn til Trondenes. Traséen gjennom sentrum er nå fastsatt i sentrumspanen. Stien langs sjøen vil bidra til å knytte byrom langs sjøen sammen og gi sjøfronten en god og helhetlig sammenheng.

#### Utredes iht. planprogrammet:

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

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 – for eksempel vil en sammenhengende sjøfront anses som del av et større rekreasjonsområde.

Målet er å skape et variert og godt samspill mellom byrom og parker, og andre sentrumsfunksjoner, som boliger og arbeidsplasser. Et offentlig «rom» i byen kan bli et godt sted for rekreasjon og sosial



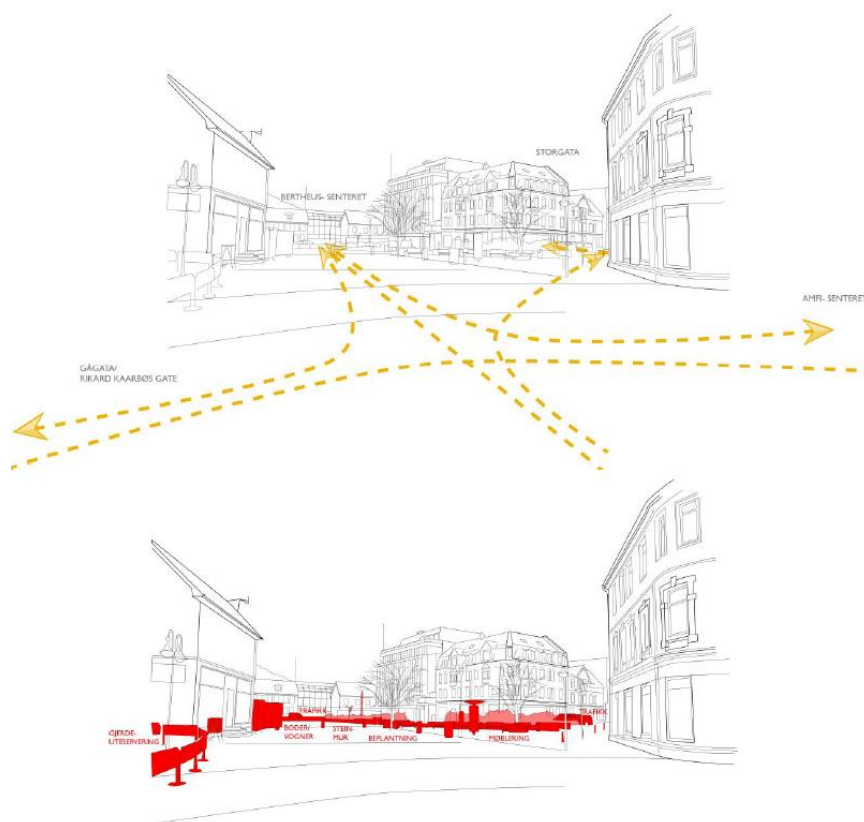
omgang, som erstatning for privat hage. Funksjonelle og gode byrom og oppholdssteder vil bli brukt, og slike steder er attraksjoner i seg selv. Dette er en målsetning som kan oppnås på kort sikt og med relativt enkle midler – en enkel benk og beplantning på fortauskanten er en god start. Med omlegging av trafikken og tiltak i Harstadpakken vil sentrum i løpet av planperioden bli klar for de større og helhetlige grepene.

For planområdet som helhet har Harstad mange store, ufullstendig og dårlig utnyttende byrom. Parker har til dels dårlig oppgradering og enkelte tomter regulert til park brukes isteden til parkering. Byrommene er ufullstendige og oppleves som store og dårlig organiserte. Potensialet er stort, da sentrum har store rom og areal for transformasjon og bedre tilrettelegging.

### *Gågatesystemet*

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 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 Bothnerkvarialet (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 torgparkeringsen. Det legges nå til rette for transformasjon av dette området med bebyggelse, utvikling av nytt byrom og rekreasjonsområde. I dette området skal prioritering av trafikanter etter prinsippet om rekkefølgen gående – syklist – kollektiv – biler tydeliggjøres gjennom utforming av RV83. Rundt Gründerhjørnet til Fjordgata skal overgangene mellom vei og gangareal gjøres mer sømløst, slik at veien ikke blir en barriere for fotgjengerer. På denne måten blir det bilen som tar seg inn i fotgjengerens område, og ikke fotgjengeren som må krysse bilens område. Slik oppnår vi målsetningen om å knytte dagens bevegelsesmønster sterkere sammen og etablere en ny og mer funksjonell akse mellom Generalhagen, Storgata og dagens torg og kjøpesenter.



Skisse over nytt torgområde med bebyggelse. Løsningen muliggjør bedre forbindelseslinjer mellom Rikard Kaarbøs plass og Bertheussenteret. Vifteformen åpner for utsikt. Strukturer som skaper et helhetlig uttrykk helt ut til sjøfronten, selv om RV83 passerer.



*For sentrum sør* skal det tilrettelegges for gode byroms- og oppholdssoner og allmenn tilgjengelighet gjennom næringsområdet på HSI. Det planlegges nytt torg 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».

*Ottar Håløygsplass* videreutvikles og utvides ved fjerning av overflateparkering. Utvikling i denne delen skal gjennomføres i sammenheng med utvikling av Gammelbrygga, samt utbygging av Harstad havn og opprustning av småbåthavn/gjestehavn. Gammelbrygga gis rivningsforbud. Den settes i stand og skal ha publikumsrettede funksjoner på gateplan. Parken på Ottar Håløygsplass skal opparbeides i samsvar med bruk av Gammelbrygga, slik at de begge inngår i et helhetlig miljø.

*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. Sentrumspanen foreslår et konsept knyttet til den skipsindustrielle historie og skipsindustriens betydning for byutviklingshistorien.

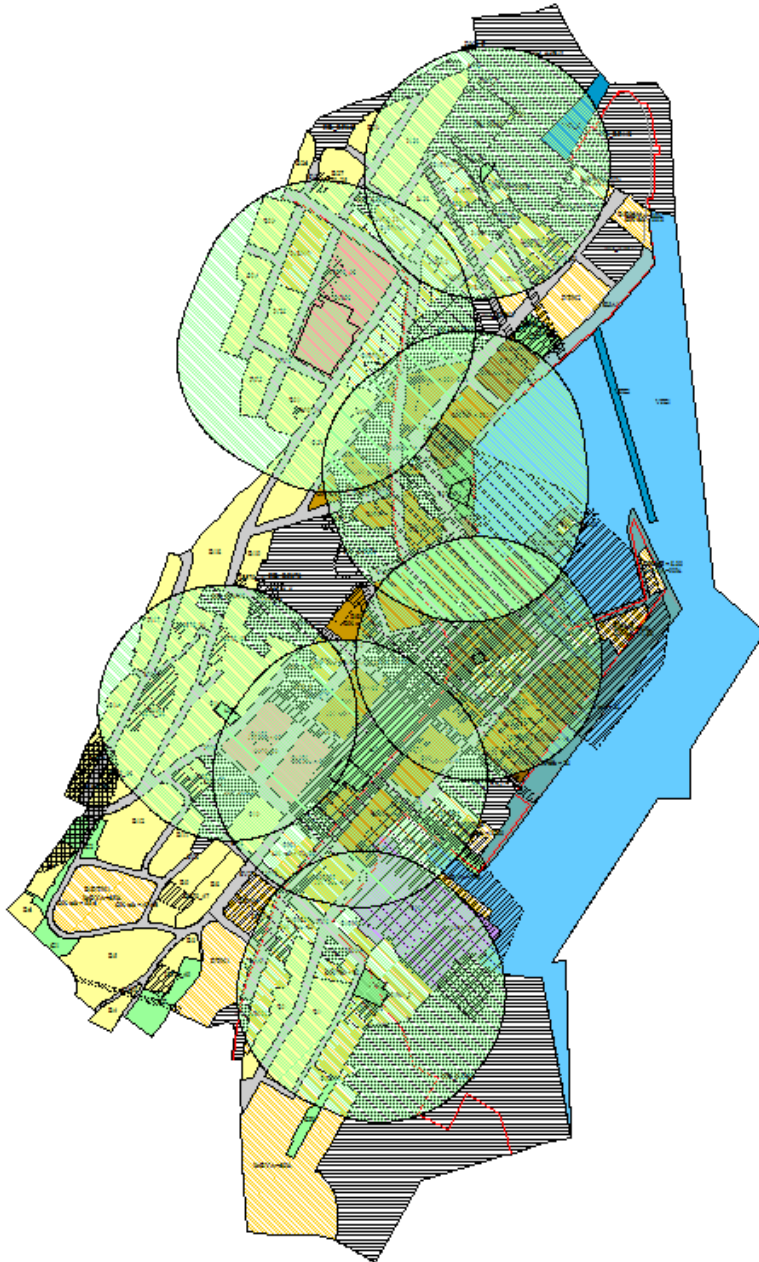


«Stien langs sjøen» med forslag til aktivitetspunkter med tema: «byhistorisk vandring»



## Lekeareal

For etablering av boliger i sentrum er det krav om opparbeidelse av lekeplass minimum 50 meter fra inngang. Med egen utbyggingsavtale kan imidlertid offentlige grøntareal og byrom regnes som strøks- eller nær- eller kvartalslekeplass i sentrum dersom de opparbeides. Nye boliger kan være med å finansiere opparbeidelse av disse. Byrommene skal ikke ensidig oppfattes som lekeareal med tradisjonelle lekestativ, men tilrettelegges for alle brukergrupper. Lekeskulpturer, skatepark, benker, scener kan være eksempel på innhold. Det må tilrettelegges for bruk året rundt.

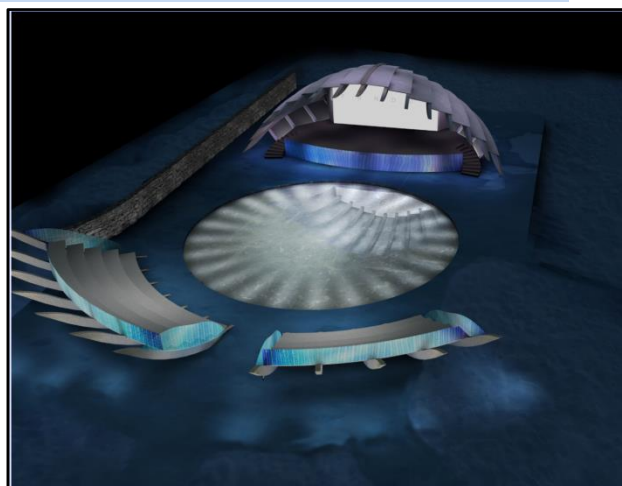


Eksempler på kvartalslekeplasser. Boliger innenfor en radius på 150 meter kan bidra til opparbeidelse eller opprustning av lekeplass i offentlig rom.



## Tiltak:

- Styrke kobling mellom Generalhagen og torgområdet – utnytte og utvikle aksen Storgata – Generalhagen – Torget.
- Fotgjenger-prioritert utforming av Storgata rundt Gründerhjørnet, mellom Hvedingsgate og Fjordgata
- Utvikling på dagens busstorg. Bebyggelse med forretning/næring/torghall/kultur, utvikling av Nytorget med fokus på aktivitet med helårsbruk. «Skatepark sommerstid – skøytebane vinterstid».
- Generalhagen opprustes. Prosjektet «Imella» (Sør Troms regionråd) er for Harstad lagt til Generalhagen.
- Det skal legges til rette for bedre bruk av Svalbardparken med lekeapparat for barn og unge.
- Park, leke- og rekreasjonsområde i indre Harstad hamn. Tilrettelegging for småbåthavn.
- Utvikling og utvidelse av Ottar Håløygsplass. I sammenheng med småbåthavn i Harstad havn og Gammelbrygga.
- Transformasjon av Kaarbøområdet med nytt byrom mot Fjordgata. Stien langs sjøen skal føres fra Larsneset gjennom området.
- Det bør utarbeides en tiltaksplan for barn og unge i sentrum – med fokus på utendørsaktivitet og helårsbruk.



Slik kan ny utendørscene i Generalhagen bli. Imella-sted for Harstadprosjektet til Sør-Troms regionråd

### 3.7. Kulturminner- og miljøer

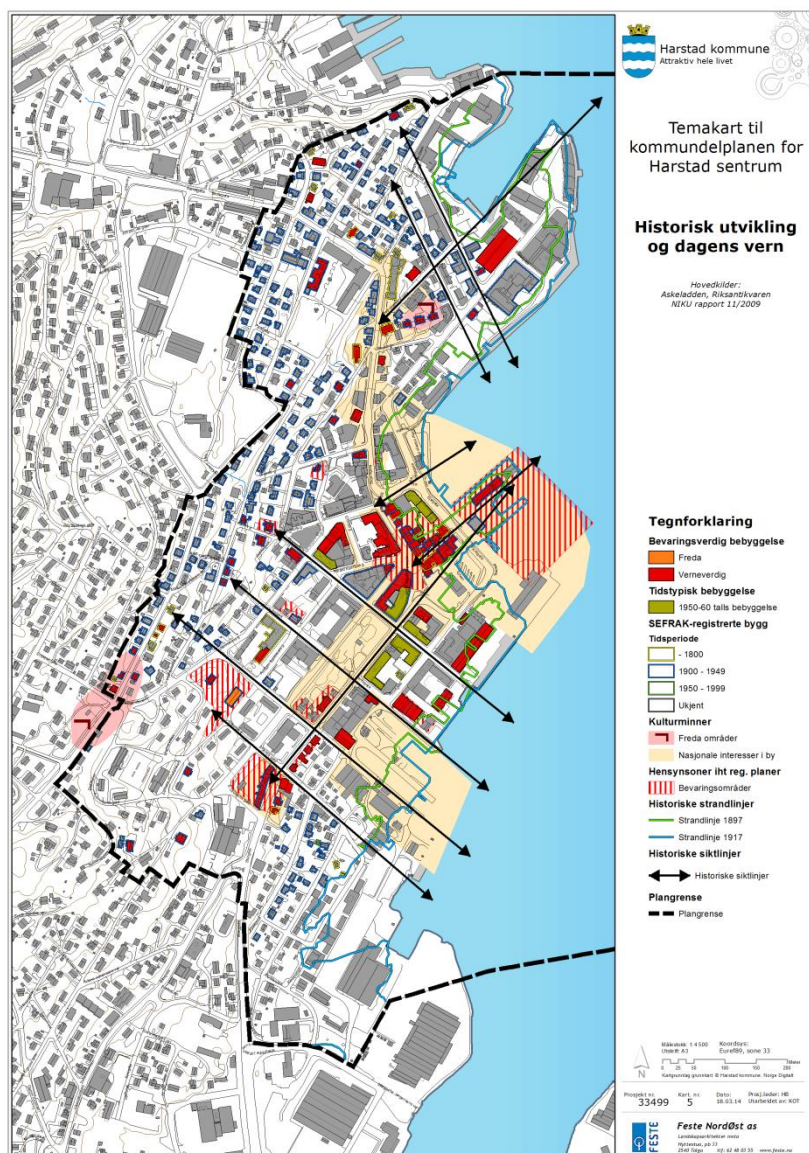
Kulturminner/-miljø er definert i kulturminneloven: "Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Med kulturmiljø menes områder hvor ett eller flere kulturminner inngår som en del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





Historisk utvikling og dagens vern og nye tiltak med bevaringsområder. I planprosessen er det gjennomført en egen temautredning med samlet gjennomgang av alle kulturminneobjekter for videre vektning og evaluering i forhold mellom bruk og vern.

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>16</sup>

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

-Forsvarets område med kasernebygg i 6. divisjons gate

-Kaarbø Mekaniske Verksted med det sentrale området mellom tørrdokka og Fjordgata

-Sentrum: Generalhagen - torget - Larsneset - Dampskipskaia - Strandgata - Giævergården / Skolegata.

Det er viktig å balansere mellom utvikling og vern. Hvordan skal vi utvikle sentrum og samtidig bygge på de egenskaper og verdier våre kulturmiljø og vår byhistorie representerer?

### Utredes iht. planprogrammet:

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

<sup>16</sup> Riksantikvaren. NB! Registeret. <http://nb.ra.no/nb/index.jsf>



## Vurdering og tiltak

For at kulturminner og kulturmiljø skal kunne utnyttas 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 utnyttas 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 det være positivt at bysentrum opprettholdes og ivaretas som levende kulturmiljø, men fordrer at sentrum må tilrettelegges for en utvikling som tilgodeser en slik aktivisering. 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 ivarettatt. 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

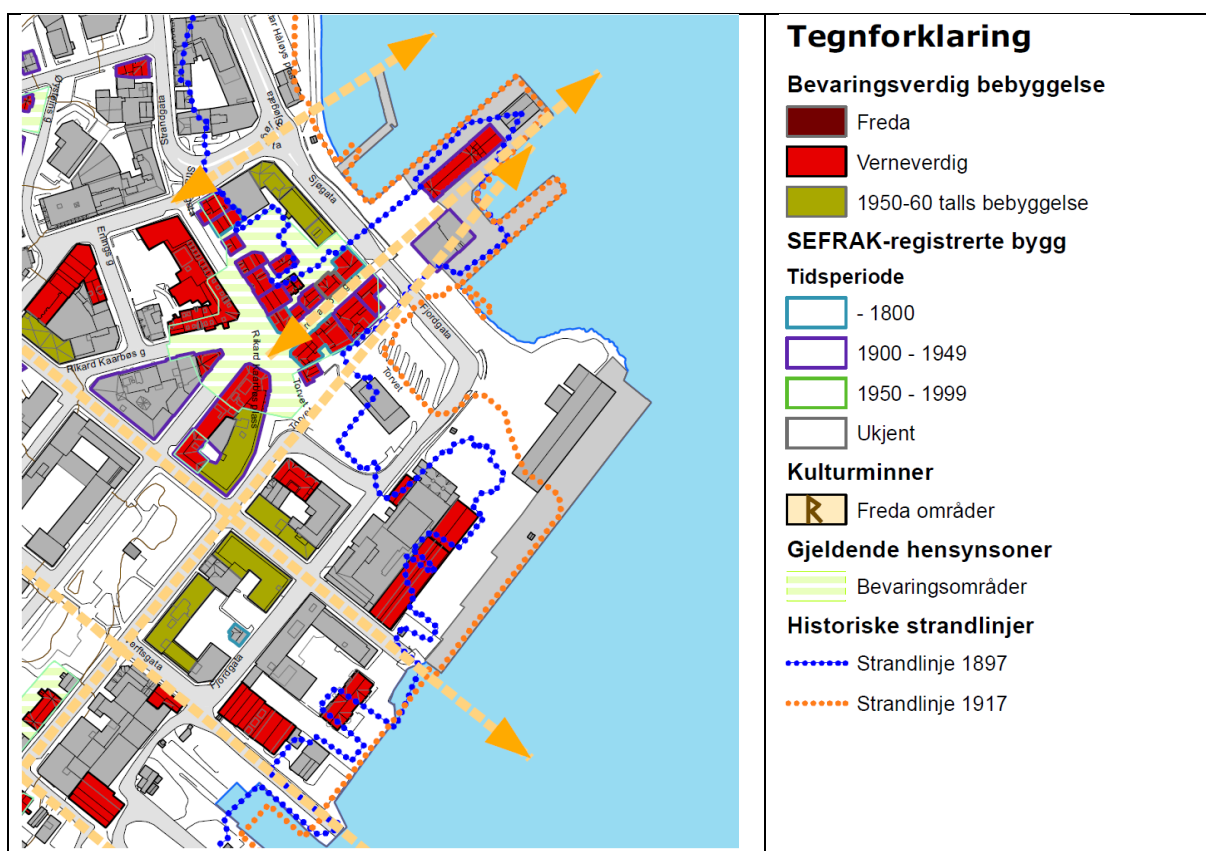




forstyrres. For å unngå at denne kvaliteten skal gå tapt bør det unngås at sjøfronten bygges ned og at kontakten mellom den historiske bykjernen og sjøfronten ivaretas og styrkes.

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 m.fl.). 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 (NIKU rapport 11/2009 og rapport 22/2011).



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 Kaarbøvertet sitt industriområde og ny sentrumshavn. I tillegg er det et stort utviklingspress i øvrige deler av sentrum med påvirkning mot enkeltobjekter og kulturmiljø.

Sentrumspanen 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 utbyggingsaktører 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.

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 fortetting
- 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

«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 idékonkurransen i 2011.

Dette konseptet kan knyttes til traséen for «Stien langs sjøen» med konseptet; «Byhistorisk vandring – Skipsindustrien som kulturbærer». Dette henger og sammen med vinnerne fra idékonkurransen: *Fun City: ideen om aktivitetspunkter etter 100-metersregelen.*

- Stien langs sjøen danner rammen for «Byhistorisk vandring – Skipsindustrien som historisk kulturbærer.» Stien langs sjøen kan slik gis en programmering gjennom sentrum via konseptet.
- Gammelbrygga gis rivningsforbud. Den settes i stand og skal ha publikumsrettede funksjoner på gateplan. Parken på Ottar Håløygsplass skal opparbeides i samsvar med bruk av Gammelbrygga, slik at de begge inngår i et helhetlig miljø.
- Det etableres nye hensynssoner / bevaringsområder (formål BO planbestemmelser). Øvrige dagens bevaringsområder videreføres.
- Bruks og verneplan Harstad skipsindustri. Tiltak videreføres som eget byutviklingsprosjekt.



### 3.8. Miljø og samfunnsikkerhet

#### 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



Illustrasjon av areal som berøres av havnivåstigning til hhv. kote 3 og 4

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<sup>17</sup>:

20-års flo	282
100-års flo	302
<b>200-års flo</b>	<b>312</b>
1000-års flo	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 ved 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.

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.

<sup>17</sup> Gjentakelsesintervall stormflo, høyeste tall for usikkerhet. Bjerknes-rapporten 2009



## *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).
- For å ivareta en framtidig stormflo må det rettes et særskilt fokus på tiltak under kote 5.

## **Luftforurensing**

RV83 fører mye tungtransport gjennom sentrum. Dette fører til støy, støv og vanskelig fremkommelighet.

Målinger av luftkvaliteten (vinteren 2013) viser at høyeste anbefalte grenseverdi av NO<sub>2</sub> kan være overskredet ved rundkjøringen i Sjøgata. Den viktigste kilden er vegtrafikk, og det er langs Rv 83 verdiene er høyest.

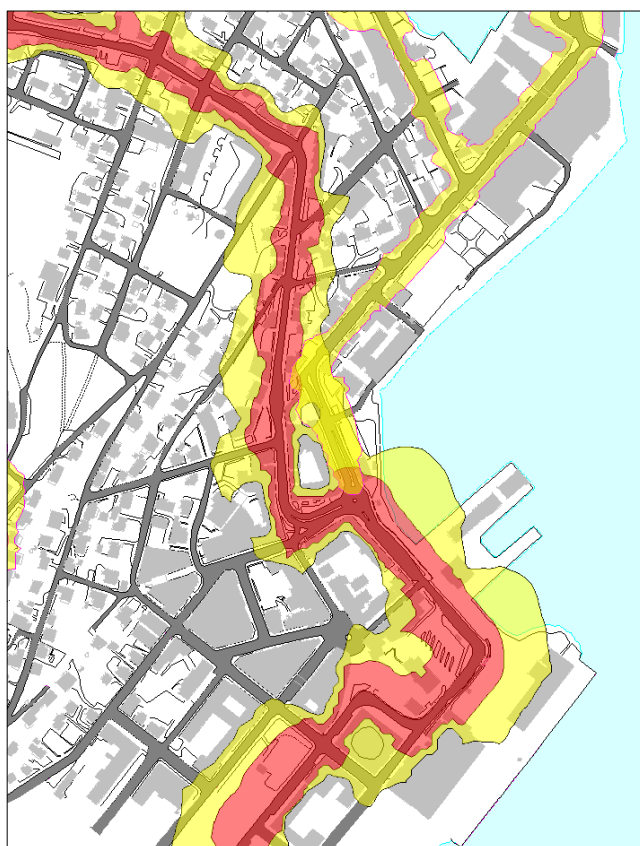
Realisering av vegpakke Harstad, med bygging av tunnel gjennom Harstadåsen, vil lede tungtransport og store deler av gjennomgangstrafikken vekk fra sentrum. Dette vil lette på trafikk- og forurensningsproblemene i sentrumsområdene.

## **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. Siden bebyggelsen og støykilder ligger tett i sentrum, må det være en viss fleksibilitet i hvor støyfølsom bebyggelse skal kunne



Utsnitt av støykart etter T-1442



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

- Det er bestemmelser med krav om utforming og dokumentasjon på alle tiltak som skal etableres under kote 5. For tiltak under kote 3 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 har krav om stille side og utendørs oppholdsareal.

### 3.9. Universell utforming

#### Utredes iht. planprogrammet:

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

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 sentrumspanen 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 syklister 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 på torget. I dag preger kjøpesentrene i byen bruken av sentrum. Nye forbindelseslinjer er skapt, og byen må formes deretter. I dag oppleves det tungvint å komme seg fram som fotgjenger, da RV83, parkeringsbelagt areal og vanskelig tilgjengelige fotgjengerfelt, fungerer som barrierer for de naturlige forbindelseslinjene.

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



## Utfordringer:

- Dårlig framkommelighet på grunn av brutte forbindelseslinjer, uegnet gatebelegning, uegnet møblering av torgområder og gågatene, barrierer i dekker, terskler og inngangssituasjoner.
- Brutte siktlinjer og sammenhenger.
- Trafikkstøy: Harstad er en liten by, men høres ut som en stor by.
- Udefinerte og utflytende byrom
- Lukkede og passive fasader som ikke aktiverer inntilliggende plasser og gater.
- Sentrumsområdet har en sparsom grønnstruktur og oppleves som grått.
- De klimatiske beste stedene i sentrum er i liten grad opparbeidet som oppholdssteder.

## Tiltak

- Naturlige forbindelseslinjer må tilrettelegges for framkommelighet.
- Sentrale og sentrumsnære arealer som i dag brukes som parkeringsplass bør tilrettelegges og tas i bruk som byrom.
- Det må tilrettelegges for etablering av HC-parkeringsplasser i tilknytning til ulike funksjoner i sentrum.
- Det må i gater og byrom tilrettelegges med et dekke som ikke hindrer framkommelighet. Dekket skal ha høy kvalitet og estetisk standard.
- Det bør utarbeides en møblerings- og beplantingsplan for sentrum.

### 3.10. Teknisk infrastruktur

Med teknisk infrastruktur menes vann- og avløp, kabler og fjernvarme.

#### 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 avløpsnettet 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 ledningsnettet.

Utfylling i havet, både i Harstadhamn 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 Hvedings gate.

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 kapitlet om *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 og hovedombygginger over 500 kvm har tilknytningsplikt. Dette ivaretas gjennom plan- og byggesaksbehandling i hvert enkelt utbyggingsprosjekt.

## Tiltak

- 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.

## 4. GJENNOMFØRING

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

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

En viktig oppfølgingsoppgave er å etablere en sterk og profesjonell kollektiv satsning på programmering, markedsføring og øvrig samordning. Videre er oppdatering og systematisering av fagtagrunnlag om status og utviklingstrender grunnleggende for oppfølgingsarbeidet.

Oppfølgingsarbeidet er avhengig av godt samarbeid mellom sentrumsaktørene (inkludert det offentlige), tilstrekkelig ressurstilgang og kommunestyrets prioritering i kommunens budsjetter. Sentrumspanen bør følges opp med en konkret handlingsdel med årlige investeringer innenfor en fire års periode. Den samlede størrelsen på handlingsdelen og investeringene de enkelte år må tilpasses helheten i kommunens virksomhet og økonomi.

Videre er det viktig at også gårdeiere og næringsdrivende bidrar til å løfte sentrum.

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 utvikling i sentrum, hjelper det mindre med kommunens idéelle tanker, strategier og handlinger. Tilrettelegging av god infrastruktur i sentrum, godt offentlig-privat samarbeid og næringsdrivende som vil utvikling, er nøkkelen til et levende og attraktivt sentrum.

### Det er spesielt tre prosjekter som vil ha betydning for sentrumsutviklingen:

*Ny sentrumshavn.* Eiendomsutvikling i samarbeid med private aktører vil være avgjørende for finansiering og realisering av prosjektet. Videre arbeid med finansieringsstrategi bør se på mulighetene for å tillegge øvrig kommunal eiendom i sentrum som del av finansieringsgrunnlaget for



en trinnvis utvikling av sentrumshavna. Slik kan utbygning av ny sentrumshavn gis bredere finansieringsgrunnlag og sikre synergi mellom byutvikling og havneutvikling. Utvikling av sentrumshavna i tråd med planen vil kunne ta tid, og er avhengig av markedsutviklingen og den øvrige byutviklingen. I tidsrommet frem til dette lar seg realisere er de planer som havna har skissert med en flytemolo som skjermes indre havn en god løsning. Sentrumspanen legger opp til at disse kan realiseres.

*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 Harstadpakken, slik at disse blir gjennomført til riktig tidspunkt gjennom utbyggingsfasene.

*Kaarbøområdet* vil bli transformert og utviklet gjennom hele planperioden. Fra å være et rent industriområde utvikles deler av verftsområdet nå mot kontor-, bolig-, og kulturformål.

#### 4.1. Oppsummering tiltak

Gjennom hele dokumentet er det listet opp forslag til tiltak som skal bidra til å nå målene i sentrumspanen. Enkelte av disse ivaretas gjennom plankart og bestemmelser. Andre faller utenfor kommunedelplanens virkeområde. Disse må oppsummeres og prioriteres i en egen handlingsplan.

*Noen av de viktigste tiltakene:*

- Ny utforming på RV83 gjennom sentrumskjernen
- Helhetlig parkeringsstrategi
- Etablere ny sentrumshavn som del av helhetlig byutviklingsprosjekt
- Konseptutvikling for Larsneset/busstorget
- Definere utviklingsbehov for kulturkvartalet i planperioden (Kulturskolen – Galleri Nord Norge - kino)
- Opparbeidelse, oppgradering og vedlikehold av byrom; gate, torg og park.
- Utbyggingsavtaler: Etter vedtak i sentrumspanen utarbeides retningslinjer for fordeling av infrastrukturkostnader mellom private, kommunen og vei- og kabeletater.

*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.*

