



Høringsversjon 11.03.2021

Oppsummering og vurdering av merknader

Rullering av kommunedelplan for Haugesund sentrum 2021

Oppsummert:

6 innspill fra offentlige myndigheter

11 innspill fra grunneiere, nabogrupper og andre berørte

3 innspill fra kommunale råd, foretak og tjenesteområder

8 innspill fra organisasjoner og lag

Totalt 28 innspill til høringsforslaget

INNSPILL FRA OFFENTLIGE MYNDIGHETER

Høgskulen på Vestlandet, datert 12.12.2018	
Innspill	Vurdering
<p>Er bekymret for trafikksituasjonen i Litlasundgata, foran HVLs hovedinngang.</p> <ul style="list-style-type: none">- Stor gjennomgangstrafikk og mange av og påstigninger skaper farlige situasjoner. <p>Campusrådet ønsker at Litlasundgata, forbi HVL, stenges for trafikk. Eventuelt at veien blir regulert enveiskjørt fra vest til øst.</p> <p>HVL er åpen for at utrykningskjøretøy i tjeneste kan bruke Litlasundgata.</p> <p>Campusrådet viser også til at Høgskolen Stord/Haugesund våren 2014 sendte innspill om trafikksituasjonen og mer oversiktlig tilgang til Rådhusplassen, deres saksnr 2014/3140.</p>	<p>Litlasundgata er stengt som kjørevei i detaljregulering RL1765, vedtatt i 2017. Stenging av Litlasundgata ble regulert slik allerede i 2003. Den er likevel ikke stengt for trafikk og problemstillinger som kollektivtrafikk og tilgjengelighet ved større arrangement på Rådhusplassen oppe til debatt. For kommunen blir det viktig å ha en god dialog med Statens vegvesen og Fylkesrådmannens samferdselsavdeling før en eventuell stenging. En slik sak vil både bli gjenstand for politisk behandling samt behandling i kommunens forum for trafiksikkerhet og skilt. Både trafikkmengder og fremkommelighet for kollektivtransport vil være viktige tema i den forbindelse, og det vil være aktuelt med en forsøksperiode før endelig stenging. Dette bør sees på i en større sammenheng tilknyttet en gatebruksplan.</p>

Norges vassdrags- og energidirektorat, datert 14.12.2018

Innspill	Vurdering
<p>Planbeskrivelsen pkt. 2.7.8 Overvann:</p> <p>Påpeker betydningen av å se helheten i håndteringen av overvann og koblingen til kapasiteten i lukkede og åpne vassdrag.</p> <p>Forutsetning at de aktuelle åpne og lukkede vassdrag har kapasitet til resultatene av klimaendringene og eventuell avrenning fra utbyggingsområder. Hvor går vannet ved flom? Dette må løses i denne planen.</p> <p>I alle planforslag skal det utarbeides en overordnet vann- og avløpsplan i samsvar med overordnet overvannsplan for kommunen. anbefaler at det utarbeides analyse for hele sentrumsområdet, som viser hvor vann som ikke håndteres i sine forutsatte løp finner veien når kapasiteten overskrides. Det vil være viktig grunnlag for å se helheten i sentrum og for utarbeidelse av tekniske planer for det enkelte området.</p>	<p>Det er gjort noen endringer i bestemmelser og retningslinjer knyttet til overvann. Kommunedelplan for overvann er under utarbeidelse. Det er gjort analyser for kommunen og spesifikt for Haugesund sentrum. Kommunedelplanen er planlagt ferdigstilt høsten 2021 og vil danne grunnlag for bestemmelser og retningslinjer til kommuneplanrulleringen.</p>

Karmsund Havn IKS, datert 14.12.2018

Innspill	Vurdering
<p>Karmsund Havn vil bemerke at det i planarbeidet må legges til rette for at det også i fremtiden skal kunne drives rasjonelle havne- og næringsaktiviteter på Killingøy, Garpeskjær og Indre kai.</p>	<p>Innspillet tas til orientering.</p>

Statens vegvesen, datert 11.01.2019	
Innspill	Vurdering
<p>Siden forrige KDP Sentrum er ny ATP Haugalandet vedtatt. ATP-en legger grunnlag for bompakke og 0-vekst i personbiltrafikk. Haugesund sentrum har viktige funksjoner som sykehus, høyskole, tinghus og kulturtilbud sentralt plassert. Styrt arealbruk og riktige virkemiddel gir god bærekraftig utvikling og muligheter for økonomiske støtteordninger, som NTP 2022-2033 sine byvekstavtaler. Statens vegvesen uttaler seg som forvalter av riksveg på vegne av staten, fylkesveg på vegne av fylkeskommunen, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innen vegtransport. Statens vegvesen gir 3 planfaglige råd og flere anbefalinger om å endre deler av innholdet i planen.</p>	
Plankart:	
<p>1. Det er positivt at plankartet viser kollektivtraséer og sykkel.</p> <p>Kollektivruter endres 01.07.2020. En gjennomgang med RFK og Kolumbus viser at noen kollektivtraséer mangler.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Haugevegen. Her går hovedbyruta 201 med 4 avganger/time samt rute 231 i dag. 201 flyttes muligens til Tuhauggata – Karmsundgata, men det betinger bedre fremkommelighet i Karmsundgata nordover fra Flotmyr. Det er da aktuelt å flytte rute 208 til Haugevegen som erstatning for 201, med tanke på nærhet til kollektivtilbud for Hauge og Hasseløy og særlig Havnaberg seniorsenter. - Kollektivtrasé er flyttet fra Haraldsgata til Sørhauggata på de 3 kvartalene mellom Bytunet – Byparken - Kollektivtrasé i Litlasundgata forbi høgskolen og rådhuset stemmer med dagens rute, men Statens vegvesen minner om godkjent reguleringsplan RL1765 Haugesund sjukehus, hvor hovedløsningen er Knutsen OAS gate 	<p>Anbefalingen tas til etterretning. Rulleringen har ikke tatt stilling til endelig gatebruk med prioritering av trafikantgrupper. Noen av gatene våre vil ha behov for tilrettelegging både til kollektiv og syklende. Temakartene er gjort retningsgivende og de enkelte prosjektene må ha stor grad av medvirkning for å kunne ta stilling til endelig utforming.</p>

	<p>– Skåregata – Dr. Eyes gate. Alternativ trasé ved stenging av Knutsen OAS gate er sikret ved hensynssone forbi høgskolen. Fremtidige kollektivgater i temakart 4 må beholdes som vist ved sist revisjon.</p> <p>- Kollektivtrasé fra Salhusvegen og Litlasundgata går i Litlasundgata til Strandgata, ikke i Knutsen OAS gate. Ev. endring her må ses i sammenheng med valg av trasé forbi rådhusparken.</p> <p>Statens vegvesen gir planfaglig råd om å endre kollektivtraséene i planen i tråd med fylkeskommunens vedtatte rutenett, som beskrevet over. Eventuelle endringer i kollektivrutenettet må skje i dialog med Rogaland fylkeskommune og Kolumbus.</p>	
2.	<p>Gjeldende plankart viser boligområder hvor det i planbestemmelsene er åpnet for kontor, service og små forretninger. I det foreliggende planforslag er dette endret til områder for kombinert boligbebyggelse og forretninger. Ny planbestemmelse 3.1.4 konkretiserer forretning til å gjelde all detaljhandel. Å åpne for detaljhandel utover områder vist til sentrumsformål er i strid med ATP Haugalandet vedtatt 15.06.2016, og i strid med vedtatte strategier i kommuneplanen for Haugesund. En stor del av disse områdene er etablert som rene boligområder med villabebyggelse, der detaljhandel hverken vil være naturlig eller ønskelig. Handelsvirksomheten i Haugesund sentrum har sterk konkurranse med de etablerte kjøpesentrene i randsonen av byen. En utvikling som sprer handelen innenfor det relativt store arealet som sentrumsplanen omfatter, vil svekke sentrumsutviklingen, selv om områdene ligger innenfor gangavstand til sentrumskjernen. Statens vegvesen viser til ATP Haugalandet og KDP Haugesund, og</p>	<p>Gjeldende sentrumsplan ble vedtatt i 2015, to år før regionalplanen for areal og transport. Det er nå gjort vurdering av områdene for å få kommunedelplanen i samsvar med ny regionalplan. Handel skal lokaliseres innenfor sentrumsformål. Områder som i gjeldende sentrumsplan var avsatt til kombinert formål er nå gått gjennom og vurdert. De er endret enten til sentrumsformål, eller til kombinert tjenesteyting/næring uten handel. Eget notat for hvert område ligger vedlagt til saken.</p>

	gir som sektormyndighet for RPR for samordna areal og transport planfaglig råd om å ta ut forretningsformål i disse områdene, og fokusere på en videre styrking av sentrumskjernen i tråd med overordnede planer.	
Bestemmelser og retningslinjer:		
3.	Kap 2.4.1 Bestemmelsene må inneholde krav til at fylkesvegnettet skal utformes i tråd med N100 Veg- og gateutforming.	Merknaden tas til etterretning.
4.	Kap. 2.6.7.1 tillater gateparkering der dette er vist i temakart 7: Parkering – fremtidig. Statens vegvesen viser til planbestemmelsenes kap. 3.2.1. der det ikke tillates kantsteinparkering i kollektivtraséer vist i temakart 4 – kollektivgater. Statens vegvesen anbefaler at all kantsteinparkering fjernes i kollektivgater der de vises i temakart 7, og at planbestemmelsen endres til at det kan tillates kantsteinparkering der det vises i temakart 7.	Det gjennomføres en deling av temakartene i juridisk bindende dokumenter og veiledende. Bestemmelsen er endret fra skal til kan.
5.	Pkt. 2.7.4 åpner for 60 cm utkraging av bygningsdeler over fortau (min. fri høyde 3,6 m), som bryter med byggelinje/byggegrense mot offentlig veg. Slik utkraging vil også bryte med formåls grensen for veganlegget, og komplisere drift og vedlikehold av fortau. Statens vegvesen kan derfor ikke tillate utkraging over fylkesveganlegget i planen.	Merknaden tas til etterretning for fylkesveier. 2.7.5 d) Utkraging over fylkesveganlegg tillates ikke.
6.	Pkt. 2.7.11 Støy. Deler av planområdet ligger i rød og gul støysone. Planområdet har ifølge planbestemmelsen avviksområder fra generell retningslinje for støy. Avvikssoner eller hensynssoner for vegtrafikkstøy er ikke vist på plankartet. Støyskjerming må utredes nærmere ved detaljregulering og ved	Det er utarbeidet temakart med hensynssoner støy for Haugesund sentrum basert eksisterende datagrunnlag fra Statens vegvesen.

	<p>søknad om byggetiltak, men ifølge T-1442 bør rød og gul støysone beregnes og kartfestes på kommuneplannivå. Som et alternativ eller supplement til å ta inn støysonene som hensynssoner, kan kommunen vedta planbestemmelser, jf. T-1442, kap. 2.1. Statens vegvesen gir som sektormyndighet på miljø og trafikkstøyområdet planfaglig råd om å legge inn hensynssoner for vegtrafikkstøy i planen, jf. innsigelse datert 23.01.2015, med etterfølgende drøftingsmøter.</p>	
7.	<p>Pkt. 3.2.1. Bestemmelsen sier at i hovednett for sykkel vist i temakart 5 skal sykkel prioriteres. Enkelte gater i sykkelnettet er også kollektivtraséer. Tilsvarende stilles det krav til at kollektivtransporten skal prioriteres i kollektivtraséer vist i temakart 4: Kollektivgater. I ny N100 (2018) kap. B.1 anbefales det å ikke etablere sykkelnett og kollektivnett i samme gate utfra trafiksikkerhetshensyn. Ruter for sykkelnett anbefales heller ikke lagt til lenker med mange tunge kjøretøy. I hovednett for kollektivtrafikken er det et mål å sikre god fremkommelighet, og det skal legges opp til å minimalisere de trafikale forsinkelsene. Statens vegvesen anbefaler at hovednett for sykkel og kollektiv gjennomgås av kommunen, representant for vegeier, Kolumbus og Sykkelbyen i fellesskap, for om mulig å komme frem til alternative løsninger eller prioriteringer av disse trafikantgruppene.</p>	<p>Anbefalingen tas til etterretning. Rulleringen har ikke tatt stilling til endelig gatebruk med prioritering av trafikantgrupper. Noen av gatene våre vil ha behov for tilrettelegging både til kollektiv og syklende. Temakartene er gjort retningsgivende og de enkelte prosjektene må ha stor grad av medvirkning for å kunne ta stilling til endelig utforming.</p>
8.	<p>Pkt. 3.2.1 «I gater med sykkelfelt i to kjøreretninger kan det reguleres for enveiskjøring for biltrafikk». Bestemmelsen åpner for sykling mot enveiskjøring i Skåregata og Skjoldavegen.</p> <p>Statens vegvesen hadde i 2015 innsigelse til prøveprosjekt med sykling mot enveiskjøring her med bakgrunn i trafiksikkerhet Siden er det etablert sykkelfelt mot kjøreretning i deler av Skjoldavegen etter</p>	<p>Anbefalingen tas til etterretning. Vi har tatt inn følgende retningslinje:</p> <p><i>Det bør gjennomføres trafiksikkerhetstiltak før det etableres sykkelfelt mot kjøreretningen.</i></p>

	<p>trafikksikkerhetsvurdering fra Statens vegvesen. I Skåregata vil vegvesenet at det gjennomføres trafikksikkerhetstiltak før det kan tillates. Anbefaling om at det i planbestemmelsene stilles krav til trafikksikkerhetstiltak i samråd med Statens vegvesen som sektormyndighet for trafikksikkerhet, før det kan etableres sykkelfelt mot kjøreretning.</p>	
9.	<p>Pkt. 3.2.1 sier at gater vist som hovedveier for motorvogner skal skiltes med kjøreretninger som vist i temakart 3: Hovedgater for bil – fremtidig situasjon. Dette kan ikke gjøres juridisk bindende gjennom planen, enveisregulering må behandles som skiltvedtak etter vegtrafikkloven. Statens vegvesen anbefaler at SKAL-kravet endres til KAN. Deler av Strandgata er fylkesveg. Beslutning om enveisregulering må gjøres i samråd med vegeier.</p>	<p>Omtalte temakart gjøres om til retningsgivende. Enveisregulering av Strandgata går som egen sak hvor flere alternativ vurderes. Bestemmelsen er endret fra <i>skal</i> til <i>kan</i>.</p>
Temakart:		
10.	<p>Temakartene 3–7 er gjort juridisk bindende. Tiltak i planen vil få konsekvenser som ikke er utredet og må gjennom prosesser og vedtak hjemlet i annet lovverk før de kan gjennomføres.</p> <p>Statens vegvesen gir planfaglig råd om å gi temakartene status som retningsgivende, ikke som juridisk bindende.</p>	<p>De omtalte temakartene er gjort om til retningsgivende.</p>
11.	<p>Temakart 3: Fremtidige hovedveier:</p> <p>Strandgata er vist enveiskjørt mellom Knutsen OAS gate og Tuhauggata. Isolert sett er dette gunstig for fremkommelighet for buss, men flybussens rute må legges om. Tiltaket medfører endret kjøremønster i store deler av sentrum, som kan få konsekvenser man ikke har oversikt over nå. Enveisregulering i Strandgata var også foreslått ved forrige revisjon av KDP. Statens vegvesen anbefaler</p>	<p>Strandgata som enveiskjørt tas nå opp som egen sak.</p>

	igjen at det gjennomføres en trafikkanalyse som legges til grunn for en eventuell slik beslutning.	
12.	<p>Temakart 4: Fremtidige kollektivgater og holdeplasser:</p> <p>Jf. merknad om nye kollektivtraséer, må følgende holdeplasser oppdateres:</p> <p>Karmsundgata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Haugesund stadion - Lotheparken Nord <p>Haugevegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Skillebekkgata, begge retninger - Skåre kirke, begge retninger - Havnaberg seniorsenter, begge retninger <p>Tuhauggata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Edda kino, begge retninger - Breidablikkgata – østgående er vist i feil kvartal <p>Sørhauggata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tinghuset <p>Strandgata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strandgata v/Torggata <p>Salhusvegen/ Haraldsgata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rådhusparken og Haraldsgata v/Lillesund, samt Litlasundgata må ses i sammenheng med hvilken trasé som velges forbi rådhusparken. 	Tas til etterretning.
13.	<p>Temakart 7: Fremtidig parkering:</p> <p>Jf. merknad om parkering i kollektivtraséer. Fremkommelighet for buss er en stor utfordring i Haugesund sentrum, særlig i Strandgata og Salhusvegen. Statens vegvesen anbefaler å fjerne all gateparkering i kollektivtraséer. Gateparkering må utgå i følgende kvartaler:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strandgata mellom Litlasundgata og Skjoldavegen - Sørhauggata mellom Byparken og Rådhusparken - Haraldsgata forbi rådhusparken - Salhusvegen – hele strekningen 	Vi ser at gateparkering og kollektivtrafikk er en utfordring i forhold til ønsket fremkommelighet. I første omgang tas Strandgata som egen sak, hvor det blir enveiskjøring for å bedre fremkommelighet. Fjerning av parkeringsplasser i Haugesund sentrum vil skje gradvis ettersom det også er avhengig av gode alternativer.

14.	<p>Temakart 11: Gater med brostein:</p> <p>Nytt temakart, datert 14.08.2015.</p> <p>Dette viser gater med brostein på deler av fylkesvegnettet: Tuhauggata, Strandgata og Skippergata. Brostein er en svært dårlig idé i traséer med kollektiv og tungtransport, med tanke på komfort for passasjerene, slitasje som følge av tunge fartøy, og utfordringer i anleggsfasen. V123 Kollektivhåndboka, kap. 4.5.4 sier at dekkekvalitet prioriteres i kollektivtraséer. Statens vegvesen anbefaler at heldekkende brosteinsløsning unngås i Strandgata, Sørhauggata, Haraldsgata, Litlasundgata, ev. også i Haugevegen. Statens vegvesen anbefaler at kommunen går i dialog med representant for vegeier, om å finne gode og tilpassede løsninger for materialbruk i kollektivgatenettet, som ev. kan inngå i formingsveilederen.</p>	<p>Bruken av brostein i gatedekket i sentrum er en avveining hvor det er kollektivruter. Det er historiske argument for å bruke brostein, samt ønskelig for det bypreget en brosteinsgate gir. Samtidig ønsker vi god kollektivdekning i sentrum. I de strekkene hvor det er konflikt mellom hensynet til kollektiv, sykkel og bevaring, må det gjøres en egen vurdering. Haugevegen er et eksempel på en veg som både er en historisk trasé, sykkeltrasé og kollektivtrasé. Når denne veggen skal rehabiliteres, må det gjøres en helhetlig vurdering for utforming</p> <p>Revidert temakart viser hvor det er lagt brosteinsdekke og i hvilke gater det er ønskelig å legge brostein i framtiden.</p>
Formingsveileder:		
15.	<p>Statens vegvesen minner om at fylkesveganlegget i planen må utformes i tråd med N100, og at valg av løsninger og materialbruk skal godkjennes av vegeier.</p> <p>Veilederen viser flere typiske gatesnitt, men sier ikke noe om hvilke gatesnitt som skal benyttes hvor.</p> <p>I N100 er det SKAL-krav til min. 2,0 m ferdselsareal på fortau, i tillegg kantsteinklaring (0,25 m) og veggssone (min. 0,25 m). Dersom det etableres møbleringssone bør ferdselsarealet økes til 2,5 m. Noen av gatesnittene har ferdselsone på 1,5 m for å få plass til trekke. Disse løsningene tilfredsstiller ikke krav til universell utforming. Statens vegvesen anbefaler å øke ferdselsarealet til min. 2,0 m også i disse gatesnittene.</p>	<p>Formingsveilederen er revidert og nyansert.</p> <p>Haugesund sentrum består for det meste av forholdsvis smale gater. Gatesnittene er endret slik at vi sikrer ferdselsareal på 2,0 meter. Fortau må være min. 2,5 meter med ferdselsareal på min. 2,0 meter og 0,5 m kantsteinsone som muliggjør maskinell rydding av fortauet (N100).</p>
16.	Veilederen kunne med fordel også inneholdt utforming og materialbruk	Formingsveilederen er supplert med kriterier for busstopp.

	for bussholdeplass, gjerne også type leskur.	
17.	Veilederen angir behov for involvering i de ulike prosjektene. Statens vegvesen må involveres i prosjekter som berører fylkesveg: park ved Edda kino, Skjoldavegen, Torggata, Indre kai, Landmannstorget, under Risøy bro.	Tas til etterretning.

Fylkesmannen i Rogaland, datert 28.01.2019 (nå Statsforvalteren)		
Innspill		Vurdering
1.	<p>Kombinert boligbebyggelse og forretning</p> <p>Boligområder som ikke er detaljregulert og tidligere vist i sentrumsplanen som boligformål der næringsvirksomhet er tillatt i første etasje, er nå vist som «kombinert boligbebyggelse og forretninger».</p> <p>ATP og Statlige planretningslinjer sier at det skal legges til rette for at handelsvirksomhet og andre publikumsrettede tjenestetilbud lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter.</p> <p>Endringen åpner for utglidende handel, i strid med overordnede føringer. Fylkesmannen fremmer innsigelse til at det åpnes opp for handel i omfattende områder med kombinert formål boligbebyggelse/forretning.</p>	<p>Boligområder innenfor planområdet som i høringsutkastet ble gjort om til kombinert er nå tilbakeført som rene boligområder. Gjeldende sentrumsplan ble vedtatt i 2015, to år før regionalplanen for areal og transport. Når sentrumsplanen nå rulleres må det gjøres en vurdering om sentrumsplanen er i samsvar med ny regionalplan. Handel skal lokaliseres innenfor sentrumsformål. Områder som i gjeldende sentrumsplan var avsatt til kombinert formål er nå gått gjennom og vurdert. De er endret enten til sentrumsformål, eller til kombinert tjenesteyting/næring uten handel. Eget notat for hvert område ligger vedlagt til saken.</p>
2.	<p>Uteoppholdsareal</p> <p>Kommunen foreslår at den innerste kjernen av sentrum (sone 1A) kan ha 100 % av utearealet sitt på lokk/tak dersom det kan oppnås universell</p>	<p>Planbestemmelsene for uteopphold er endret. De er nå utformet slik at felles uteoppholdsareal skal ligge på terreng. Vi foreslår som unntak at i prosjekter/planer</p>

	<p>tilgjengelighet, sol-, støy- og miljøforhold.</p> <p>Fylkesmannen forstår at det i deler av sentrum er vanskelig å oppfylle retningslinjen i regionalplanen om at alt uteoppholdsareal skal være på terreng. Samtidig er det et viktig prinsipp å legge til rette for uteoppholdsareal på terreng der det er mulig, og der det gir best kvalitet. Faglig råd om at sonen hvor 100 % kan tillates på lokk justeres i tråd med saksframstillingen til Fylkesrådmannen, det vil si til å ikke omfatte områder der hele kvartal kan omformes.</p>	<p>med 6 eller færre boenheter kan krav til felles uteoppholdsarealer løses over bakkeplan hvis det kan oppnås tilfredsstillende forhold for universell tilgjengelighet.</p>
3.	<p>Lekeplasser</p> <p>Bestemmelse 2.6.6.1 er uklar på om det er krav til områdelek eller ikke, planbeskrivelsen sier ja. Fylkesmannen legger til grunn at kravet om områdelek på 1500 m² gjelder og ber kommunen rydde opp i teksten.</p>	<p>Det er krav til områdelek på 1500 m².</p>
4.	<p>ROS-analyse og samfunnssikkerhet</p> <p>I kommunedelplanen er ikke samfunnssikkerhet et tema, og det er ikke laget en ROS-analyse. Planen legger ikke opp til nye utbyggingsområder, men i og med at den legger opp til en fortetting, mener vi at det foreligger en plikt til å lage ROS-analyse til planen, jf. kommunal- og moderniseringsdepartementets rundskriv H-5/18 <i>Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling</i> side 12. ROS-analysen bør behandle konsekvenser av fortetting og de temaene der en ser behov for endring. På denne bakgrunn har Fylkesmannen innsigelse til manglende ROS-analyse, jf. pbl. § 4-3.</p>	<p>ROS-analyse er utarbeidet for sentrumsplanen og legges ved til ny høring.</p>
5.	<p>I bestemmelse § 2.6.2 bør det fremgå at det skal lages</p>	<p>Det legges inn hensynssone for stormflo i plankartet og eget temakart med faresone</p>

	<p>hensynssoner for stormflo og at bebyggelse skal legges utenfor denne som en hovedregel. Hvis det bygges i hensynssonen, skal avbøtende tiltak sikre at stormflo ikke medfører vesentlige skader, og/eller utløser erstatningsplikt for kommunen. Bølger krever lokal vurdering og legges til tall fra tabell i rundskriv fra DSB.</p>	<p>stormflo. Bestemmelsene oppdateres tilsvarende.</p>
--	--	--

Fylkesrådmannen, datert 30.01.2019		
Innspill		Vurdering
1.	<p>Det er en svakhet med planene at den ikke gir statusoppdatering på fortetting innen temaene handel, arbeidsplasser og boliger, samt hvordan de foreslåtte grepene skal virke.</p>	<p>Kommunen er for så vidt ikke uenig med vurderingen, men har valgt å begrense rulleringen i denne omgangen. Det er ikke funnet kapasitet til å gjennomføre en større statusoppdatering nå.</p>
2.	<p>Fylket utviser skepsis til å tillate 150 m² nærlekeplass som deretter kan frikjøpes for 50 % av arealet.</p>	<p>Dette har ikke vært kommunens intensjon. Krav til nærlek er minimum 150 m². Krav til nærlek kan løses ved at eksisterende nærlek oppgraderes, at ny nærlek etableres på offentlig areal eller etableres på eget område.</p>
3.	<p>Det bemerkes at Flotmyr ikke kan unntas krav til aktivitetsflater.</p>	<p>Områdereguleringen for Flotmyr RL1701 er vedtatt med krav til nærlek, områdelek og aktivitets-/ballplass ivaretatt.</p>
4.	<p>Det bes om at det redegjøres for hvordan østre delen av Haraldsgata skal være både sekundærgate for bil og hovednett for gående, jf. temakart 3 og 6.</p>	<p>Temakart for gange inngår nå i temakart for byrom og gange. Denne delen av Haraldsgata er endret fra heltrukket linje til stiplet for å markere gågatedelen av gata.</p>
5.	<p>Punkt 3.2 har en retningslinje om 3 meter fortaubredde. Dette er overdrevet og ikke realistisk å få til med de breddene som er tilgjengelig på gater i sentrum.</p>	<p>Bestemmelsene er endret til 2,5 meter med min. 2 meters ferdselsareal. Formingsveilederen legges til grunn for utforming av fortau.</p>

6.	Behovet for universelt utformede boliger bør vurderes for ulike områder og krav bør settes til andel enheter med livsløpsstandard i boligprosjekter.	Kommunen er enig i at dette bør få en grundig gjennomgang. I og med at det vil føre med seg større utredninger og vurderinger, er dette et aktuelt fokusområde i neste rullering.
7.	Faglig råd om at planen i fortetningsanalysen gjør greie for hvor mange m ² BRA infillprosjektene vil kunne generere. Dette bør sees opp mot de volumene for bolig, areal- og besøksintensive arbeidsplasser og handel som ATP – Haugalandet og kommuneplan har som målsetting. Settes det av nok volum? Som etterlyst sist, ønskes tallfesting av areal for handel og arbeidsplasser i sentrum. Særlig bør forholdet til handel i Haugesund sentrum i konkurranse med handelsetableringer på Norheim og Raglamyr gjøres nærmere greie for.	<p>Det ønskes tall for minimum og maksimum, slik at man kan se hvor mye av målsettingstallet kan tillates løst utenfor sentrum. Behovet for nye leiligheter har imidlertid etter SSBs siste analyser gått ned.</p> <p>Departementets endring av ATP (pga. innvendinger) før ikrafttreddelsen i 2017 ga følgende retningslinje:</p> <p><i>Som del av kommuneplanens arealdel, skal Haugesund, Karmøy, Tysvær og Sveio kommuner vurdere framtidig behov for bruksareal til handelsvirksomhet. I vurderingen dimensjoneres behov for samlet handelsareal i kommunen, og anbefalt fordeling på regiondelsenter, områdesentre og tettsteds-/ grendesentre.</i></p> <p>Med andre ord, dette er en oppgave for neste rullering av kommuneplanen. Arbeidet med interkommunal strategi for utbygging av boligarealer i Haugesund, Karmøy og Tysvær er igangsatt.</p>
8.	Faglig råd om å vurdere om retningslinjen i § 3.1.6 om minsteandelen for bolig bør økes. For å kunne nå hovedmål i ATP – Haugalandet om fortetting i Haugesund sentrum, vil det være logisk at andel bolig er mer enn 0 %.	Retningslinjen endres til «Innenfor sentrumsformål bør andelen bolig være opp mot 30 % for å sikre en god balanse mellom bruksformål.»
9.	Faglig råd om at planen viser hvilke områder som pr i dag er egnet til uteoppholdsrom, jf. kvalitetskravene til uteoppholdsrom i § 2.6.6. Særlig viktig vil det være å få klarhet i hvilke områder som kan fungere som aktivitetsområde for barn og unge. Planen bør også være tydelig på hvilke områder som i framtiden kan få denne funksjonen. Temakart og plankart må samstemmes på dette.	Rådet tas til etterretning. Det er utarbeidet temakart som viser eksisterende og fremtidige byrom.

10.	<p>Det er forståelig at det ville være vanskelig med strenge krav til uteopphold for infillprosjekter, men i fortettingsanalysen er det flere eksempler på kvartaler som må kunne finne plass til gode uterom på terreng, hvis de transformeres helhetlig. For slike større utbygginger må det være krav og tilgjengelig områdelek.</p> <p>Faglig råd om at det blir formulert tydeligere hvilke uterom større utbyggingsprosjektet for bolig skal bidra til å forbedre. På den måten vil en kunne skape en større forutsigbarhet og på et tidlig tidspunkt sikre at uteoppholdsarealene tilfredsstillter kvalitetskravene til uteoppholdsrom nevnt i § 2.6.6.</p>	<p>Planbestemmelsene er endret slik at utgangspunktet er at uteoppholdsarealer må løses på terreng. Ved detaljregulering vil det være mulig å se på hvordan dette kan løses: «Ved detaljregulering kan andel av felles uteoppholdsareal i sone 1 vurderes lokalisert over bakkeplan dersom det er god tilgjengelighet både fysisk og visuelt til omgivelsene, gangveier og gater».</p> <p>I temakart for byrom er det mange muligheter for å inngå samarbeid med kommunen om å tilrettelegge for gode, offentlige uterom. Uterommet må ligge i nærhet av prosjektet. Formingsveileder gir føringer for utvikling av byrommene.</p>
11.	<p>Faglig råd om at temakart 6 ikke blir gjort juridisk bindende.</p> <p>Aktivitetsbåndet på Flotmyr må ikke komme i konflikt med ny kollektivterminal. Kulturminner og -miljø må bli ivaretatt hvor kyststien er lagt langs sjøkanten på Risøy. Å legge kyststien over en ny sørover fra Risøy, med all den tungtrafikk som skal gå der, virker ikke å anbefale.</p>	<p>Jf. kommentar til Statens vegvesens merknad 10.</p> <p>Kommunen ser at det ville være problematisk å gjøre alle temakartene juridisk bindende og noen av dem vil heller beholde statusen som førende. Nevnte temakart er endret til retningsgivende.</p>
12.	<p>Faglig råd om at gate- og kantsteinparkering ikke skal være i gater vist som kollektivgater og i sykkeltraséer.</p>	<p>Jf. kommentar til Statens vegvesens merknad 4. Det gjennomføres en deling av temakartene i juridisk bindende dokumenter og veiledende. Bestemmelsen er endret fra <i>skal</i> til <i>kan</i>.</p>
13.	<p>Fylkesrådmannen har tidligere bemerket at gravhaugen (Haraldshaugen) med ID 4858/H730_8 skal vises i plankartet i kombinasjon med formål grønnstruktur eller LNF-R. Dette er ikke rettet opp i jf. våre tidligere uttalelser og ligger inne i kombinasjon med arealformål bolig.</p> <p>Fylkesrådmannen fremmer innsigelse til planen på dette området om dette ikke blir rettet opp i.</p>	<p>Etter en ny vurdering har Fylkesrådmannen ved Kulturarv trukket innsigelsen, jf. e-post av 09.03.2021. Det er gjort endringer i bestemmelsene for automatisk fredete kulturminner etter faglig råd fra kulturminnemyndighetene.</p>

	<p>Bestemmelsen 4.3.3 som er knyttet til hensynssonen (H730_8) ser grei ut og vi har ingen videre merknader til den, utover at den MÅ knyttes til H730_8 (ID 4858).</p> <p>Fylkesrådmannen vil også påpeke at det mangler en hensynssone c/H570 for boligbebyggelsen inn mot gravhaugen ID 4858 (H730_8). Vi ber derfor Haugesund kommune om å innarbeide en slik hensynssone i planen for å sikre at det ikke blir ført opp bygg eller anlegg for tett opptil gravhaugen. Fylkesrådmannen ber om at Haugesund kommune retter opp i dette.</p>	
14.	<p>Da det ligger et middelalderkirkested – Skåre med ID 14262 – innenfor planområdet, er planen også oversendt Riksantikvaren. Riksantikvaren har inntil videre forvaltningsansvaret for de middelalderske kirkestedene.</p> <p>Riksantikvarens merknader til planens bestemmelser og retningslinjer er som følger:</p> <p>§ 4.2 Soner med særskilt hensyn til bevaring av kulturmiljø (H570):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det er korrekt at tekst til arealer som ligger som hensynssone c, omkring automatisk fredete kulturminner, skal angis som retningslinjer, jf. RAs veileder til arbeid etter plan- og bygningsloven. - Ordlyden i siste avsnitt av 4.2 (Forholdet til automatisk fredete kulturminner) er grei. Retningslinjen bør likevel knyttes spesifikt til hensynssone H570_4 og H570_5, og ikke generelt til hele planområdet. <p>§ 4.3 Sone for båndlegging etter kulturminneloven.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Her skal teksten utformes som bestemmelser. - Etter første avsnitt må resten av innledningen flyttes til 4.3.2. - Bestemmelsen for 4.3.2 MÅ også knyttes til hensynssone H730_7 (slik 4.3.3 må knyttes til H730_8). 	<p>Tas til etterretning. Det er gjort endringer i bestemmelsene for automatisk fredete kulturminner etter råd fra kulturminnemyndighetene.</p>

	<p>§ 4.3.2 kan da utformes slik:</p> <p>«H730_7 Haugo/ Skåre middelalderkirkested ID 14262 (vest for Skåre kirke). Den middelalderske kirkegården er automatisk fredet. Alle inngrep i grunnen eller andre tiltak som kan virke inn på det automatisk fredete kulturminnet innenfor hensynssonen er ikke tillatt uten dispensasjon fra kulturminneloven. Unntak gjelder for bruk av eksisterende graver som har vært i kontinuerlig bruk siden middelalderen.</p> <p>Gravsteder som ikke er i bruk pr. i dag, og gravsteder der det ikke har vært foretatt gravlegging etter 1945, skal ikke gjenopptas til bruk.</p> <p>Gravminner som er eldre enn 60 år skal ikke flyttes eller fjernes uten at kulturminnemyndighetene er gitt anledning til å uttale seg.</p> <p>Eventuell søknad om tillatelse til inngrep i automatisk fredet kulturminne eller tiltak som kan ha innvirkning på kulturminnene skal sendes rette kulturminnemyndighet i god tid før arbeidet er planlagt igangsatt. Kostnader knyttet til nødvendige arkeologiske undersøkelser belastes tiltakshaver jf. kulturminnelovens §10.»</p> <p>Fylkesrådmannen ber Haugesund kommune om å rette opp i bestemmelser og retningslinjer i tråd med Riksantikvarens merknader som gjelder Skåre kirkested.</p>	
15.	<p>Økt bruk av kombinert formål med bolig og forretning gjør at muligheten for detaljhandel strekker seg 2 km heller enn begrenses til et område på anbefalte 6–800 m.</p> <p>Det fremmes innsigelse til at planen har avsatt et stort område til kombinert bebyggelse- og anleggsformål med adgang til detaljhandel i nesten hele planområdet. Tilrettelegging av</p>	<p>Gjeldende sentrumsplan ble vedtatt i 2015, to år før regionalplanen for areal og transport. Det er nå gjort vurdering av områdene for å få kommunedelplanen i samsvar med ny regionalplan. Handel skal lokaliseres innenfor sentrumsformål. Områder som i gjeldende sentrumsplan var avsatt til kombinert formål er nå gått gjennom og vurdert. De er endret enten til sentrumsformål, eller til kombinert tjenesteyting/næring uten handel. Eget</p>

	detaljhandel for et så stort område bygger ikke opp om målsettingen i ATP – Haugalandet om et kompakt sentrum.	notat for hvert område ligger vedlagt til saken.
16.	Det fremmes innsigelse til at 100% av uteoppholdsareal kan dekkes på tak eller lokk for sone 1A.	Jf. Fylkesmannens merknad 2. Planbestemmelsene er endret og er nå utformet slik at felles uteoppholdsareal skal ligge på terreng. Vi foreslår som unntak at i prosjekter/planer med 6 eller færre boenheter kan krav til felles uteoppholdsarealer løses over bakkeplan hvis det kan oppnås tilfredsstillende forhold for universell tilgjengelighet, solstøy- og miljøforhold.
17.	Det fremmes innsigelse til manglende krav om områdelekeplass i sentrum.	Jf. Fylkesmannens merknad 3. Det er krav til områdelek innenfor planområdet.
18.	Det fremmes innsigelse til ufullstendig krav om nærlekeplass i sone 1A, 1B og 1C.	Krav til nærlek er min. 150 m ² . Krav til nærlek kan løses ved at eksisterende nærlek oppgraderes, at ny nærlek etableres på offentlig areal eller etableres på eget område.
19.	Innsigelsene i vedtakets pkt. 2, 3 (merknad 16–18) og 4 frafalles hvis planen gjør nærmere greie for felles byrom hvor hovedprofilen er aktivitetsområder for barn og unge. I de største utbyggingsprosjektene blir det innarbeidet rekkefølgekrav om anleggsbidrag til forbedring av uterom.	Planforslaget er endret. Bruk av anleggsbidrag er allerede i bruk. Formingsveileder gir føringer til videre utvikling av gater og byrom. Temakart for byrom viser byrom og grønne forbindelser, både eksisterende og nye, med muligheter for videre utvikling.

INNSPILL FRA GRUNNEIERE, NABOER OG ANDRE BERØRTE

Det er mottatt flere innspill som har likelydende tekst og/eller omhandler samme tema. Disse er oppsummert og kommentert samlet. Dette gjelder innspill fra følgende grunneiere og hjemmelshavende:

Separate innspill fra: Frode Samuelsen, Asalvikvegen 36, gnr. 28, bnr. 483, datert 13.12.2018 Nils-Kristian Aagaard Strøm, Asalvikvegen 62, gnr.28, bnr. 494, datert 13.12.2018 Åse K. E. Apeland, Asalvikvegen 42, gnr. 28, bnr, 485, datert 14.12.2018 Kari Lise H. og Ole Meidell Sande, Asalvikvegen 50, gnr.28, bnr. 489, datert 14.12.2018 Edgar Vika, Asalvikvegen 48, gnr. 28, bnr. 488, datert 14.12.2018	
Innspill	Vurdering
Omregulering til friområde langs sjølinjen til fordel for strandpromenade som er foreslått og skissert i planen, vil redusere eiendommenes bruksmuligheter og framtidig potensiale i vesentlig grad, og dermed medføre en betydelig reduksjon i eiendommens markedsverdi.	Det foreligger ingen endring av angitt formål i planforslaget (ref. omregulering til friområde). Formålet lå inne i sentrumsplan fra 2004. Kommuneplan i 2006 var uten friområde. Sentrumsplan i 2015 inkluderte samme friområde som i sentrumsplanen fra 2004. (En stiplet linje for turveitrase/kyststi ble vedtatt av bystyret å ligge i Asalvikvegen både for kommuneplan og sentrumsplan i 2015, men friområdet ble opprettholdt.) Det har ikke vært endringer i sentrumsplanen tilknyttet denne problemstillingen siden 2015. Innspillet tas ikke til følge.

Advokatfirmaet Elden AS, Bjørn Kvernberg på vegne av følgende personer og eiendommer i Asalvikvegen, datert 01.11.2017 Johannes Apeland, Asalvikvegen 40 Åse Apeland, Asalvikvegen 42 Arnstein Arvesen, Asalvikvegen 38 John Bertelsen, Asalvikvegen 52 Bjørn Kyvik, Smedasundet 114 a, b, c, d Dagfinn Lie, Asalvikvegen 54 Frode Samuelsen, Asalvikvegen 36 Ole M. Sande, Asalvikvegen 50 Nils K. Strøm, Asalvikvegen 62 Ragnhild Stuve, Asalvikvegen 58 Edgar Vika, Asalvikvegen 48	
Innspill	Vurdering
Det protesteres på to forhold:	Hensikten med foreslått trase for havnepromenade/ kyststi er den samme i dag som det var i 2004 og i 2015; å gi en

<p>1. Valg av alternativ for trasé for kyststi.</p> <p>2. Reservasjon av områder ved sjøen merket som «friområder».</p>	<p>universelt utformet forbindelse mellom sentrum og badestranden i Asalvika. Traseen er også en viktig del av arbeidet med å anlegge en sammenhengende gangforbindelse langs kysten gjennom hele kommunen.</p> <p>Kyststien er foreslått lagt inn i denne strekningen som en oppfølging av kommunens gåstrategi og det generelle arbeidet med folkehelse i kommunen. Tilgangen til bybadestranden er et viktig ledd i å tilgjengeliggjøre rekreasjonsområder for sentrumsbefolkningen. Sentrumssonene kom dårligst ut i den gjennomførte levekårsundersøkelsen, og tiltak som kan bidra til å styrke sentrum som boområde bør prioriteres.</p> <p>Innspillet tas ikke til følge.</p>
<p>Ad punkt 1, trasé for kyststi.</p> <p>I 2015 fikk klientene medhold i sin protest om å legge kyststien til vannlinjen.</p> <p>Asalvikvegen, som er del av «nordsjøveien» blei innarbeidet med stiplet linje i planen.</p> <p>Kartet som nå er tatt fram i rulleringen er ikke oppdatert og dermed feil. Dette representerer både en saksbehandlingsfeil og en feil i framstillingen av fakta.</p> <p>Sjølinjen er ikke egnet til tursti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bratte fjell stuper i sjøen. Det er uframkommelig og ingen opparbeidet sti eller veg. 2. Bygninger, brygger, andre anlegg og private små hager i sjø og innmark umuliggjør å realisere en tursti langs sjøen her. Viser til frilufsloven § 1a. 3. Frilufsloven § 35 sier at grunneier må tåle at eksisterende stier blir merket. Her eksisterer ingen sti. Viser til tidligere konkrete saker og Miljøverndepartementet sitt rundskriv T – 3/17: Hustomt anses å utgjøre 1 dekar. Altså en radius på 10-15 meter rundt hus inngår i hustomten og er innmark. I denne saken er avstanden til hus stort sett 	<p>Når det gjelder vedtak av kommuneplan/ kommunedelplan så er det plan- og bygningsloven kapittel 11 og § 11-15 som gjelder i forhold til vedtak. Det er enhver tid sittende kommunestyre som bestemmer og vedtar arealbruken i kommunen. Sittende kommunestyre er ikke bundet av tidligere kommunestyre og den arealbruken som tidligere var vedtatt og bestemt. At det kan skje endringer ut fra politiske mål og ønsker er grunnen til at kommuneplaner rulleres.</p> <p>Det er ikke slik at en kommuneplan er underordnet og må tilpasses en kommuneplan: både kommuneplan og kommunedelplaner er overordnede og utarbeides og vedtas etter samme lovhjemmel. En kommuneplan kan avvike/ endre/ være mer innholdsrik enn kommuneplanen og nyeste plan er gjeldende når vedtatt. Det foreligger ikke saksbehandlingsfeil.</p> <p>Det foreligger ingen endring av angitt formål i planforslaget (ref. omregulering). Formålet lå inne i sentrumsplan fra 2004. Kommuneplan i 2006 var uten friområde. Sentrumsplan i 2015 inkluderte samme friområde som i sentrumsplanen fra 2004. (En stiplet linje for turveitrase/kyststi ble vedtatt av bystyret å ligge i Asalvikvegen både for kommuneplan og sentrumsplan i 2015, men friområdet ble opprettholdt.) Det</p>

<p>bare noen få meter. En tomt har anlegg helt inn til området.</p> <p>Krav fra klientene: Kommunene inntar ikke Kyststi / turvei ved sjøen i dette området i kommende rullering.</p>	<p>har ikke vært endringer i sentrumsplanen tilknyttet denne problemstillingen siden 2015.</p> <p>Innspillet tas ikke til følge.</p>
<p>Ad punkt 2, reservasjon av områder ved sjøen merket som «friområder».</p> <p>Stien langs sjøen ble tatt ut i 2015, men ikke et området avmerket med «friområde» langs sjøen. Dette var ikke bare en saksbehandlingsfeil, men også en lovmessig feil.</p> <p>Den lovmessige feilen består i at når vannlinje-løsningen ble valgt bort i 2015, så <i>falt</i> også <i>formålet</i> med reservasjonen av deler av de privateide områder <i>bort</i> som en direkte konsekvens av at kyststien ble lagt til Asalvikvegen. Formålsprinsippet er hjemlet i Grunnlovens § 105 og Oreigningslova § 2, samt følger av alminnelige forvaltningsmessige legalitetsprinsipper og</p> <p>forbud mot myndighetsmisbruk, samt grensene i plan- og bygningsloven for når inngrep kan skje. Det er således heller ikke grunnlag for ekspropriasjon i dette tilfellet. Dette betyr i klartekst at båndleggelsen til friareal savner lovformelig hjemmel, da båndleggelsen ikke vil bygge opp under det formål som var hensikten med reservasjonen. Hvis kommunen ved rulleringen nå vil opprettholde friarealene, vil dette således representere myndighetsmisbruk. I så tilfelle har vi også fått i oppdrag og utta rettslige skritt for å få kjent reservasjonen til friareal ugyldig, samt kreve erstatning.</p> <p>Krav fra klientene: Kommunen opprettholder ikke reservasjonen av områder langs sjøen der kyststien ble valgt bort i 2015.</p>	<p>Det vises til vurderingen ovenfor.</p> <p>Kommuneplanens formål med en helhetlig kyststi / tursti langs kysten gjør seg gjeldende i svært mange tilsvarende boligområder og terreng. Dette er ikke unikt for beboerne i dette området.</p> <p>Det er ikke myndighetsmisbruk å opprettholde en velkjent og gjennomgående arealutvikling som dette, allerede avklart i en kommuneplan/ kommunedelplan. Arealplaner utarbeidet av kommunen, nærmere bestemt arealdelen av kommuneplan og reguleringsplaner, kan innebære kraftige rådighetsinnskrenkninger for grunneierne.</p> <p>Hovedregelen om erstatning er allikevel den samme: Grunneierne har ikke krav på erstatning. Grunneiere vil på den annen side være på sikret rett til erstatning eller innløsning dersom vilkårene i plan- og bygningsloven § 15-1 som gjelder arealdelen i kommuneplanen, og § 15-2 som gjelder reguleringsplaner er til stede. Spørsmålet om erstatning for tap ved reguleringsplan er regulert i § 15-3.</p> <p>Kommunen har ikke anledning til å ekspropriere etter kommuneplan. Dette må gjøres etter en reguleringsplan.</p> <p>Innspillet tas ikke til følge.</p>

Edgar Vika på vegne av grunneierne under, datert 14.12.2018

Johannes Apeland, Asalvikvegen 40
Åse Apeland, Asalvikvegen 42
Arnstein Arvesen, Asalvikvegen 38
John Bertelsen, Asalvikvegen 52
Bjørn Kyvik, Smedasundet 114 a, b, c, d
Dagfinn Lie, Asalvikvegen 54
Frode Samuelsen, Asalvikvegen 36
Ole M. Sande, Asalvikvegen 50
Nils K. Strøm, Asalvikvegen 62
Ragnhild Stuve, Asalvikvegen 58
Edgar Vika, Asalvikvegen 48

Innspill

Vurdering

Innsender mener at det er gjort saksbehandlingsfeil på flere punkter:

1. Direkte motstrid med kommuneplanens bestemmelser.
2. Kartgrunnlaget til planforslaget er i motstrid med bystyrevedtak 09.09.2015
3. Grunneierne i listen er ikke blitt skriftlig varslet i planprosessen.
4. Det er ikke KU i planforslaget, og antallet berørte eiendommer er 10, ikke de 5 som Temauredning for havnepromenade viser.
5. Deres hevendelse via advokat fra 2017 ble aldri besvart.
6. Vedlegg til saksfremlegg mangler i dokumentlisten på kommunens hjemmesider. Protester fremkommer ikke.

Det forlanges at den tidligere henvendelsen blir besvart.

Ikke alle innspill/ påstander er relevante. Kommunen svarer opp alle relevante innspill/ påstander slik at politikerne har et godt grunnlag til å fatte en beslutning i saken.

1. Ikke relevant. Det er ikke motstrid med kommuneplanens bestemmelser.
2. Ikke relevant. Omtalt ovenfor.
3. Ikke relevant. Kyststien og friområdet er gjennomgående for kommunen og ikke spesielt for grunneierne.
4. KU kreves når det innføres nye arealformål. Det er ikke tilfellet her. Det er litt uklart hva som menes, men mulig det refereres til side 5 og 6 i temauredningen, der det illustreres snittlinjer for fem eiendommer og hvordan forslått trase kan legges i terrenget nedenfor disse eiendommene.
5. Ikke relevant.
6. Ikke relevant.

Når det gjelder vedtak av kommuneplan/ kommunedelplan så er det plan- og bygningsloven kapittel 11 og § 11-15 som gjelder i forhold til vedtak. Det er enhver tid sittende kommunestyre som bestemmer og vedtar arealbruken i kommunen. Sittende kommunestyre er ikke bundet av tidligere kommunestyre og den arealbruken som tidligere var vedtatt og bestemt. At det kan skje endringer ut fra politiske mål og ønsker er grunnen til at kommuneplaner rulleres.

	<p>En eiers frihet til å råde over sin eiendom er regulert på mange måter i vårt samfunn gjennom lover og forskrifter, og uten en individuell saksbehandling. Det er særlig i det tilfellet at kommunen gir bestemmelser som virker spesielt tyngende i forhold til enkelte grunneiere, og i forhold til eksisterende virksomhet, at det kreves en prosess hvor rettighetshaverne har fulle partsrettigheter, adgang til klage mv. Ordinært vil det være et krav om reguleringsplan for å fastsette bestemmelser som spesielt rammer en enkelt eller en liten gruppe av grunneiere eller rettighetshavere. Grunnen til dette er blant annet at kommuneplanens saksbehandlingsregler ikke er grundige nok i slike tilfeller.</p> <p>Reguleringsplan må også benyttes i tilfeller som er så inngripende at det kan bli snakk om erstatning for rådighetsinnskrenkninger etter de alminnelige rettsgrunnsetninger som gjelder for dette og når gjennomføringen av planen er avhengig av ekspropriasjon. Dette er nødvendig der det offentlige ønsker å erverve eiendomsretten til et areal eller til å etablere et grunnlag for å begrense eller stanse en igangværende virksomhet på en måte som de ellers ikke har rettslig grunnlag for.</p> <p>Kommunestyrets vedtak om kommuneplanens arealdel kan ikke påklages. Her skiller altså kommuneplanens arealdel seg fra reguleringsplan. Det er krav om reguleringsplan i dette tilfellet.</p> <p>Innspillene tas ikke til følge.</p>
--	---

Edgar Vika – Asalvikvegen 48, datert 14.12.2018

Innspill	Vurdering
<p>Fra 'Temautredning for Havnepromenade og Innspill til planforslag i 2015, hvor det er hevdet følgende:</p> <p><i>I 2015 kom det inn merknader til kyststien mellom Indre kai og Asalvika. Det ble bedt om å beholde arealene ned til sjø som boligformål og fjerne informasjonslinjen for framtidig turveg. Som følge av behandlingen, ble informasjonslinjen fjernet og lagt opp i Asalvikvegen. Planforslaget med nytt arealformål til friområde ble derimot opprettholdt.</i></p> <p>Om denne påstand er korrekt utløser dette saksbehandlingsfeil i seg selv, men om utsagnet er feil utløser det også saksbehandlingsfeil i grunnlaget for den rullering av det planforslag som foreligger.</p> <p>Dette innebærer at plangrunnlaget skal tilbakestilles til lovlig fattet bystyrevedtak fra 09.09.2015 hvor både sentrumsplanen og kommuneplanen ble behandlet.</p>	<p>Kommuneplanens formål med en helhetlig kyststi / tursti langs kysten gjør seg gjeldende i svært mange tilsvarende boligområder og terreng. Dette er ikke unikt for beboerne i dette området.</p> <p>Det er ikke saksbehandlingsfeil å justere en informasjonslinje for fremtidig turveg, uten å endre arealformålet til friområde. Justeringen av fremtidig turveg viser at vedtaket gjorde seg gjeldende ved at bystyret ikke hadde til hensikt å bygge kyststien der, den gangen. At friområdet ble opprettholdt viser derimot at privatisering og nedbygging av kystlinjen uansett ikke er ønskelig, slik bystyret også gav uttrykk for gjennom å avsette areal og/eller informasjonslinje for en kyststi nærmest mulig vannlinjen gjennom hele kommuneplanen.</p> <p>Innspillet tas ikke til følge.</p>

Beboerne av Asalvikvegen/Smedasundet

Innsendt av Ole M. Sande og Frode Samuelsen, datert 13.12.2018

Innspill	Vurdering
<p>1. Det er et ønske at det ordnes foreløpig opp i Temautredningen Havnepromenade slik at denne gir et riktig bilde av både alt. 1 og 2.</p> <p>Anmerkninger til Temautredning – Havnepromenaden</p> <p>1. Framstiller foreslått alternativ som eneste mulighet.</p>	<p>Temautredningen er ikke justert siden sist høring.</p> <p>1. Ett alternativ er å beholde stiplede linje for turveitrase/kyststi slik den ble vedtatt av bystyret å ligge i Asalvikvegen både for kommuneplan og sentrumsplan i 2015. Det andre alternativet er å vise stiplede linje gjennom friområdet, slik den var foreslått i rådmannens forslag til bystyret i september 2015.</p>

2. Universell utforming er basert på periode med vegarbeid. Grus er nå borte og veien er asfaltert.
3. Alternativ om Kyvikdalen er ikke tatt med.
4. Konsekvensutredningen for naboer har ikke tatt med de mest berørte eiendommene.
5. Bildene viser ikke nye, påkostede private kaianlegg.
6. Tvilsom utredning vedrørende ekspropriasjonsbestemmelser.
7. Det diskuteres ikke problematikken rundt at selve utgangspunktet for kystpromenaden "Indre kai" ikke er universelt utformet og at man dermed ikke oppnår hovedhensikten "universelt utformet trasé mellom sentrum og Asalvik bad"
8. Beboernes klage (2015), som er bekreftet hensyntatt, vedrørende fjerning av friområde i kommune- og sentrumsplan, kommer ikke til uttrykk i temautredningen. Det hevdes at friområdet er opprettholdt. Det vises til at det i 2015 i kommuneplanen ble avgitt arealer til offentlige friområder (forstått som til kyststitrásé), men det foreligger ikke friområder i kommuneplanens arealdel. Beboerne i Asalvikvegen fikk nemlig medhold i sin protest mot å avgi friområder, både i 2006 og 2015.

Grappa har vurdert alternativene ut fra effektmålene i planen.



Alt 1: Trasé Asalvikvegen
Går ikke langs kysten.
Med tanke på universell utforming får denne ruta unødvendig kritikk.
Vegarbeid fra 2015 er avslutta og traséen kan gå ned Kyvikdalen. En kompromissløsning.

2. Vi betviler ikke dette. Bare alternativet som er forslått kan klare en universell utforming av en havnepromenade/ kyststi fra Indre kai til Asalvika.
3. Alternativ om Kyvikdalen er ikke tatt med fordi den avviker i stor grad fra formålet å tilby en turveg langs kysten.
4. Utredningen er tilstrekkelig til at politikerne har et godt grunnlag til å fatte en beslutning i saken, på dette plannivået. Dette vil måtte utredes grundig i en detaljreguleringsplan.
5. Bildene er de samme som ved behandlingen i 2015. Oppdaterte bilder vil ikke endre vurderingen på dette overordnede plannivået.
6. Utredningen er følger av plan- og bygningsloven og er tilpasset dette plannivået. Dette gjøres mer omfattende i en detaljreguleringsprosess.
7. Dette kunne vært utbrodert mer, men må forstås i lys av kommunens arbeid for økt universell utforming gjennom utvikling av både offentlig byrom og byggeprosjekter. Det kunne også vært gjort tydeligere at hensikten med en havnepromenade i sentrum og en kyststi gjennom hele kommunen er sammenfallende formål.
8. Dette er omtalt grundig ovenfor.

Alternativ 1 er der i dag og tilfører ikke noe nytt. Vurderes å ikke ha den effekt som er ønsket for byens utvikling.

Alt 2: Kystlinje

Gir lite merverdi. Ulemper:

- Kostnader
- Trekker trafikk vekk fra kommersielle aktører i sentrum.
- Naturinngrep på Asalvik bad reduserer verdien av bystranden.
- Må heve traséen på grunn av framtidig havstigning.
- Utfordrer kommunen sin ekspropriasjonspolitik.

Ønsker å bidra til alternativ Gåstrategi Haugesund. Foreslår ny trasé fra Haraldsgata til Asalvik Bad. Dette alternativ 3 ønskes lagt til listen for alternative traséer.

Alt 3: Haraldsgata – Asalvik bad



Det foreslåtte tiltaket representerer ikke isolert sett en alternativ trasé for havnepromenaden, men utløser effekter som fører til at målene i gåstrategien oppnås. Innsender foreslår at enhet for byutvikling gis mandat til å detaljvurdere alternativene i et helhetsperspektiv sett opp mot effektmål for sentrumsutvikling og redegjøre arbeidet i en oppgradert versjon av "Temautredning Havnepromenade" før Bystyret tar stilling til valg av alternativ.

Alternativ 2 krever økonomisk investering, men påstander om øvrige ulemper kan løses.

Alternativ 3 forstås ikke som en alternativ trasé for havnepromenaden.

Omtalte gangforbindelser og gangbro til Hasseløy er også viktige føringer i sentrumsplanen, både i seg selv og som et tillegg til havnepromenaden for å nå målene i gåstrategien.

Innspillet tas ikke til følge.

Peter Oftedal og Elise Maria Lea, Rådhusgata 65 Randi Røvær, Rådhusgata 73 Linda L. Hansen, Rådhusgata 63 Gjertrud Tveit, Rådhusgata 69 Anne H. og Arve Dalby, Kirkegata 81 Felles brev, datert 10.12.2018	
Innspill	Vurdering
Mener at det må vurderes endret kjøremønster i Rådhusgata og søndre del av Kirkegata. Parkering og trafikk i begge retninger fungerer dårlig. Beboerne mener det må bli enveiskjøring i Rådhusgata.	Dette er utenfor planarbeidet rullering. Men vi spiller det videre til trafikksikkerhetsutvalget.
Noen beboere i Rådhusgata har høyt fortau og er forhindret i å kjøre inn til egne eiendommer. Disse bør få reservert parkering på vestsiden av gaten.	Det gis ikke private rettigheter til parkering på offentlig gategrunn. En løsning som kan fungere er soneparkering. Dette spiller vi videre til vurdering i trafikksikkerutvalget.

Norconsult (Peter Sonnenberg), på vegne av Hasseløy Utvikling, 10.12.2018	
Innspill	Vurdering
1. Bestemmelsene i kommuneplanen gir signal om at nye bestemmelser kan komme til å gjelde dersom det ikke foreligger rammesøknad for bl.a. plan Hasseløy nord, RL1570, innen utgangen av 2019. Hasseløy Utvikling AS regner ikke med at dette vil gjelde for boligområdene da disse ble solgt til A. Utvik AS juli 2018 og selskapet arbeider med igangsettingen i løpet av 2019.	Kommuneplanens punkt 3 sier at det ved avvik i arealformål i blant annet RL1570 i forhold til kommuneplanen må foreligge en godkjent rammesøknad innen 2019. Det ser uansett ikke ut som at det er avvik mellom kommuneplan og regulering når det gjelder bolig.
2. Hasseløy Utvikling AS viser til dialog og et møte 19.09.2018 med positive tilbakemeldinger angående en omregulering av kombinert formål K1 (K/T1–3 i regulering) til boligformål, uten at forhold til sentrumsplan og kommuneplan ble avklart.	Det stemmer at tilbakemeldingen var at det må omreguleres. I så tilfelle må de vanlige utfordringene som kommer med regulering til bolig løses, slik som krav til uteoppholdsarealer.

3.	<p>Mye taler for at forutsetningene fra 2008/2010 har endret seg. Planen om kontor/industri ser ikke ut til å være aktuell. Hasseløy Utvikling foreslår derfor at Haugesund kommune vurderer en endring fra kombinert formål kontor/industri til bolig/kontor. De ser det også som aktuelt å beholde en mindre del mot Kyvik AS og Killingøy som kontor/industri, eller at området legges ut til «bebyggelse og anlegg» med senere avklaring i reguleringsplan.</p>	<p>Kontor/industri er det vestlige området av RL1570, i planforslaget til sentrum satt til næring.</p> <p>Kommunen mener at det ikke er ideelt med boliger ut mot Killingøy på grunn av blant annet støy, og ønsker å holde ved næringsformålet i planforslaget til KDP sentrum. Slik reguleringen er lagt opp skal kontorer kun etableres i forbindelse med et industrielt foretak.</p>
----	---	--

Brekke Helgeland Brekke AS (Thomas Brekke, Mona Fågelklo), datert 11.12.2018		
Innspill	Vurdering	
1.	<p>For mange bestemmelser legger begrensinger på mange eiendommers mulighet til utvikling og fører til tilbakeholdenhet. Fellesarealkravet burde kunne tilfredsstilles av byrom og gater. Det er tilnærmet umulig å tilfredsstill alle krav til solforhold, innsyn, uteopphold på terreng og byggelinjer. Hensikten med en sentrumsplan bør være at nybygg innenfor dagens eiendomsstruktur kan løses innfor en byggesak. Inntrykket er at den eneste måten å komme videre er gjennom en tidsmessig uforutsigbar regulering som setter vanskelige bestemmelser til side – og da kunne de like godt vært utelatt. Sentrumsplanen er derfor med på å hindre investeringslyst.</p>	<p>En kommunedelplan vil operere i skifte overordnet og detaljert. Opprinnelig var nok intensjonen at en kunne bygge direkte fra sentrumsplanen. Samtidig er det blitt vanligere å regulere, og det er idag et paradoks at så lite av sentrumskjernen er regulert. Kommunedelplanen er et verktøy for de mest kompliserte arealene i kommuneplanen, men det er ikke sagt at det er en målsetning å omgå regulering.</p> <p>Alt som angår uteoppholds krav blir meget strengt fulgt opp av overordnede myndigheter og det har allerede vært meldt innsigelse på uteoppholds kravene som her fremstilles som umulige. Strengt krav i utgangspunktet som i visse tilfeller omgås er uheldig, men det gir muligheten til å gjøre stedsspesifikke vurderinger som kan godtas også av fylket og Fylkesmannen – Det ville sjelden gått i motsatt retning, lavere krav som resulterer i høyere kvalitet. Det ville heller gitt et frislipp av uterom som ingen ville være fornøyd med, og nettopp det er en potensiell bane for fortettingsstrategien.</p>
2.	<p>Ønsker bestemmelse som tillater bebyggelse nærmere naboen enn 4 m eller byggets halve høyde, uten særlig samtykke fra nabo. Tilsvarende pkt.</p>	<p>Sentrumsplanen kan ikke oppheve avstandsbestemmelsen i pbl § 29-4.. Utgangspunktet er plankrav for alle tiltak. Da ville ønsket plassering av bebyggelse</p>

	<p>3.1.3.2 for garasjer og mindre, frittstående bygninger.</p>	<p>bli vurdert, og et tall eller en mulighet vil bli angitt i planen eller i tilhørende bestemmelser. Dersom det dispenseres fra plankravet, gjelder pbl § 29-4. En forutsetning for at kommunen skal kunne vurdere en godkjenning av annen plassering enn minstekravet, er da at det foreligger skriftlig samtykke fra berørte naboer (naboerklæring), jf. pbl § 29-4 tredje ledd, bokstav a. Statsforvalteren har fastslått at pbl § 29-4 gjelder for plassering av bygning når ikke annet er fastsatt i plan.</p>
3.	<p>2.5 Rekkefølgekrav: «Før det gis tillatelse til igangsetting må kommunaltekniske anlegg ... være etablert.»</p> <p>Ber om klargjøring om intensjonen er at utbygging ikke kan skje parallelt og samtidig, eller om det er <u>brukstillatelsen</u> som er avhengig av at de kommunaltekniske anlegg er etablert.</p>	<p>Dette spesifiseres ved å legge til en retningslinje:</p> <p><i>Etter avtale med kommunen kan rekkefølgekravet utsettes til det gis brukstillatelse/ferdigattest slik at arbeidene kan skje parallelt.</i></p>
4.	<p>2.5 Rekkefølgekrav: «Kommunen skal vurdere konsekvensene av nye reguleringsplaner for boliger når det gjelder kapasitet på skole og barnehage. Ny bebyggelse kan ikke tas i bruk før tilstrekkelig skole- og barnehagekapasitet er ivaretatt.»</p> <p>Ber om klargjøring om «ivaretatt» her betyr planlagt utbygging eller fysisk.</p>	<p>Når kapasiteten anses for ivaretatt er en vurdering som må tas i planarbeidet, normalt i oppstartsfasen.</p>
5.	<p>2.6.1 Forbud mot tiltak langs sjø og vassdrag: Gjelder bygging i 100-metersbeltet fra strandlinjen.</p> <p><i>«Tiltak tillates innenfor Sentrumsplanens planområde hvor eksisterende bebyggelse danner en naturlig byggegrense mot sjø ...»</i></p> <p>Størstedelen av strandlinjen er bebyggt, så hvor anvendes bestemmelsen? Ønsker en tydeliggjøring av om «tiltak» og «eksisterende bebyggelse» omfatter kaier, havnepromenader, uteoppholdsareal osv. til sjø. I verste fall er bestemmelsen en selvmotsigelse.</p>	<p>Det er lagt inn linje i plankartet i tillegg til bestemmelsene. Etter innspill fra Statsforvalteren kan vi ikke ha generelle bestemmelser som unntar forbudet.</p>

	Det bør lages eget kart som viser hvor det generelle forbudet mot byggetiltak kommer til gyldighet, jf. 2.6.1 avsnitt 1.	
6.	<p>2.6.1 Forbud mot tiltak langs sjø og vassdrag: Retningslinjene sier:</p> <p><i>«Havnepromenaden og dens sidearealer skal være bred nok til å sikre en buffer mellom private og offentlige arealer. Den bør ikke være smalere enn 15 meter. Ved detaljregulering kan trasévalg som vist fravikes ut fra hensyn til bevaring og kulturminner og kulturmiljø. ...»</i></p> <p>Størsteparten av eksisterende strandlinje innenfor planområdet er bebygd nærmere enn 15 meter. Det blir ikke nødvendigvis bedre for brukerne at bredden økes fra 6 til 15 meter. Bredden kan være god i større utbygginger, men i sentrumsplanen kan den nye bestemmelsen lett føre til en oppstykket fasaderekke mot sjø.</p> <p>Tradisjonelt har det vært tversgående allmenninger og sjøtun som har gitt bruksrom langs sjøen. Denne type uterom vil i mange tilfeller kunne gi bedre kvaliteter langs sjø enn en generell bestemmelse om 15 meter avstand. Generelt vil det da være bedre skjermet for kritiske vindretninger og likevel tilgjengelig, via en smalere havnepromenade enn sentrumsplanen legger opp til. Bredden bør vurderes etter strøk, i stedet for generelt.</p>	<p>Det er et poeng at en stor bredde for havnepromenaden ikke nødvendigvis gir så mye tilbake, værutsatt som stedet er. Samtidig går det an å se på en promenade som et byrom med skjermede områder underveis. Det vil av praktiske årsaker, som påpekt, ikke være mulig å holde 15 meter mange steder uansett, men det er ikke disse stedene som er aktuelle.</p> <p>Allmenninger er ganske riktig historisk viktig, og det er en målsetning om å få flere av disse tilbakeført til allmenn bruk. Det trenger likevel ikke å gå på akkord med en havnepromenade.</p> <p>Det kan være en idé å se på bredde per strøk, men å ha en retningslinje på 15 m kan være et greit utgangspunkt som fravikes der det ikke er råd å få til.</p>
7.	2.6.4 Universell utforming: Viser til at PBL og TEK har krav til universell utforming som ikke bør gjentas i sentrumsplanen. Likevel viktig med retningslinjen som er tatt med.	Bestemmelsen er justert. <i>«Arealene skal utformes slik at de kan brukes på like vilkår av en så stor del av befolkningen som mulig.»</i>
8.	2.6.5 Utomhusplan: <i>«... Dette kreves normalt ikke for utbygginger med færre enn 4 enheter.»</i> står det i retningslinjene.	Ettersom der fleste planer i dag har utfordringer med å tilfredsstille kravene til tetthet og uteoppholdsarealer/lek, ser vi nødvendigheten av å normalt kreve

	Ber om tydeliggjøring i retningslinjene av hva som er hva som er innenfor og utenfor normalen.	utomhusplan innenfor sentrumsplanen. Setningen utgår.
9.	<p>2.6.6 Leke-, ute- og oppholdsplasser: <i>«/ reguleringsplaner og ved søknad om byggetillatelse for 4 boenheter eller mer skal det gjøres rede for plassering av anlegg for lek.»</i></p> <p>Bestemmelsen må bli klarere i ordlyden hvis det den viser til er at det ikke er krav til nærlekeplass ved 1–3 boenheter. Ellers vil den kunne forstås som at det ikke kan kreves en redegjørelse for plassering av lek for færre enn 4 boenheter.</p>	Bestemmelsene om uteoppholdsarealkrav blir gjort om på grunn av innsigelse.
10.	<p>2.6.6 Leke-, ute- og oppholdsplasser: <i>«Uterom skal ... være plassert på terreng, med unntak Sone 1A», «Uterom skal ... være tilfredsstillende belyst (minimum 50 % sol ved vårjevndøgn klokken 15:00) Tilsvarende gjelder kl. 18:00 ved midtsommer.»</i></p> <p>Innenfor sone 1A, 1B og 1C vil det være særdeles vanskelig å tilfredsstille begge kulepunktene samtidig.</p> <p>Det anbefales at muligheten for å løfte fellesarealer opp på lokk og/eller tak utvides fra 1A til å gjelde både 1B og 1C. For svært mange eiendommer innenfor sone 1B vil det være vanskelig å oppfylle kvalitetskravene for utearealer dersom det må ligge på terreng. Dette gjelder også spesifikt punktene 2.6.6.3 for sone 1B og 2.6.6.4 for sone 1C.</p> <p>Det anbefales også at krav om sollys på 50 % av utearealet ikke settes til bestemte klokkeslett, men heller vurderes til å gjelde en tidsavgrenset sammenhengende periode, for eksempel på 3 timer, og som kan og må vurderes i hvert enkelt tilfelle, avhengig av byggesakens beliggenhet og naboforhold.</p>	Bestemmelsene om uteoppholdsarealkrav blir gjort om på grunn av innsigelse.

11.	<p>2.6.6.2 Arealkrav til felles/privat uteoppholdsareal – SONE 1A:</p> <p>«1–3 boenheter: Min. 20 m² felles/privat per boenhet». Hele uteoppholdsarealet kan løses som privat eller felles areal.</p> <p>«4–7 boenheter: Min 150 m² felles (fastkrav)». Utgjør i praksis nærlekeplass.</p> <p>«8 og flere boenheter: Min 20 m² felles per boenhet». Utgjør i praksis nærlekeplass + et tillegg på 20 m² pr boenhet over 8. Kommer et privat uteareal i tillegg i de sistnevnte kategoriene?</p> <p>Mange eiendommer er aktuelle med mellom 3 og 8 enheter. Arealkravene er vanskelige å forstå, krav til felles og privat, med et uforholdsmessig stort hopp for 4–7 boenheter. Dette kan hindre at prosjekter får et optimalt antall enheter.</p> <p>Hvorfor kan ikke kravet være fast per enhet, slik at antallet kan vurderes mest hensiktsmessig i forhold til et lineært krav?</p>	Bestemmelsene om uteoppholdsarealkrav blir gjort om på grunn av innsigelse.
12.	<p>2.6.6.2 Arealkrav til felles/privat uteoppholdsareal – SONE 1A: «Inntil 100 % av samlet krav til felles/offentlig uteoppholdsareal kan løses på lokk eller tak hvis det kan oppnås universell tilgjengelighet, sol-, støy- og miljøforhold.»</p> <p>Dette kan normalt løses i nybygg med krav om heis i henhold til TEK, mens det for eksisterende bebyggelse kan være nyttig å minne om pkt. 2.6.4 Universell utforming, at det skal være lav terskel for å gi fravik ved konflikt med bevaringshensyn osv. – etter en samlet vurdering. Kan dette arbeides inn i teksten?</p>	Bestemmelsene om uteoppholdsarealkrav er endret på grunn av innsigelse. Det er innsigelse på det å løse uteoppholdsareal på lokk eller tak.
13.	<p>2.6.6.2 Arealkrav til felles/privat uteoppholdsareal – SONE 1A: «Alle boenheter skal ha egnet privat uteplass som er skjermet for innsyn og har gode solforhold.»</p>	Vi kan se at dette er krav som kan være vanskelig å tilfredsstille i tett by. Samtidig er det ulike grep som er mulig å ta for å skjerme for innsyn og for å få gode

	<p>I et bysentrum blir det nødvendigvis innsyn på solrike områder. Vanskelig å forstå bestemmelsen når det åpnes for å løse alt uteareal som fellesareal og privat uteareal. Samtidig krav om privatareal blir selvmotsigende.</p> <p>Det har blitt vist til «fransk balkong» som løsning i byggesak. Dette er i så fall et arealkrav på 0,0 m².</p> <p>Ønsker kravet strøket eller omformulert.</p>	<p>solforhold. Bestemmelsene videreføres, men vurderes i hvert enkelt tilfelle.</p>
14.	<p>2.6.6.2.1 Arealkrav til felles/privat uteoppholdsareal – SONE 1A: Det er vanskelig å forstå hva som ikke er infillprosjekter i området. Punktet trenger en tydelig definisjon med eksempler, eventuelt et kart som viser områder som ville regnes som infillprosjekter. Gjelder også for 2.6.6.3.1.</p>	<p>Kravene er omarbeidet da vi har fått flere tilbakemeldinger på at infill-betegnelsen er vanskelig.</p>
15.	<p>2.6.6.3 Arealkrav til felles uteoppholdsareal – SONE 1B:</p> <p>«1–3 boenheter: Min 75 m² (fastkrav)». Er det krav til privat uteareal, og hva er det? «4–7 boenheter: Min 150 m² (fastkrav)». Utgjør en nærlekeplass. Er det krav til privat uteareal, og hva er det? «8 og flere boenheter: Min 20 m² felles per boenhet» Utgjør nærlekeplassen + et tillegg på 20 m² per boenhet over 8. «Alle boenheter skal ha egnet privat uteplass som er skjermet for innsyn og har gode solforhold.» Det fremkommer ikke hva arealkravet til privat uteplass i tilfelle vil være. Jf. punktet over for sone 1A trengs det tydeliggjøring av krav og intensjoner. Det er tilsvarende behov i punkt 2.6.6.4 for sone 1C.</p>	<p>Bestemmelsene om uteoppholdsarealkrav er endret på grunn av innsigelse.</p> <p>I forslag til bestemmelser er det krav per boenhet på 16 m² felles uteopphold. Det er krav til privat uteopphold, men det er ikke definert i antall m².</p>
16.	<p>2.6.7.2 Parkeringskrav og parkeringsnormer for boligformål i tabell 2.1, 2.2 og 2.3: Parkeringskrav oppleves lite konsekvent. Samme antall enheter kan få forskjellige krav. Ønsker et lineært krav. Ber om ny vurdering av parkeringskrav for 3-mannsboliger og klarere intensjon.</p>	<p>Typologiene har noe å si for kravene. En tremannsbolig etableres stort sett på større arealer enn leilighetsbygg. For boliger i leilighetsbygg er det gjerne nok med én plass per leilighet fordi ikke alle trenger bil og gjester kan parkere på ledige plasser i et felles anlegg.</p>



		Parkering er ikke et tema i denne rulleringen, derfor er kravene like som i kommuneplanens arealdel.
17.	<p>2.6.7.7 Ladestasjoner: «<i>Kraftforsyning og spredenett skal dimensjoneres for at det kan foregå «normallading» på minst 80 % av parkeringsplassene i det totale parkeringskravet samtidig.»</i></p> <p>Ønsker at det fremlegges dokumentasjon fra kraftleverandør at dette er løsbart innenfor eksisterende kraftnett, hvordan en eventuell oppgradering er planlagt og hvordan kravet kan oppfylles i enkeltsaker.</p>	Haugaland kraft er høringspart og har ikke kommet med innspill til planen. Dette må man forstå som at det ikke er et problem med bestemmelsene som er angitt for deres ansvarsområde.
18.	<p>2.7.4 Bebyggelse: «<i>Fasadeelementer skal ikke overskride gateside.» «... Det tillates maksimum 60 cm utkraging ut over byggelinje mot fortau eller veg.»</i></p> <p>Hvis byggelinje og vegside sammenfaller åpner denne bestemmelsen for 60 cm utkraging samtidig som man ikke kan overskride gateside. Bestemmelsen må omskrives slik at dette fremstår entydig.</p>	60 cm utkraging gjelder kun for eventuelle unntak til førstnevnte bestemmelse. Et typisk eksempel er bygning som krager ut i 2. etasje. Bygget må likevel ikke overskrive gateside i grunnflaten i 1. etasje.
19.	<p>2.7.4 Bebyggelse: «<i>Ny bebyggelse innenfor Sone 1A og 1B skal følge nabolagets fremherskende byggelinje og plasseres slik på tomten at strøkets karakter opprettholdes og forsterkes. Unntak fra dette er eksisterende smau og plassrom, samt åpninger på maksimalt 3 m bredde for innkjøring til eiendommene.»</i></p> <p>Gjelder breddemålet på 3 m kun portbredden ved inn-/utkjøring kan kravet være OK.</p> <p>I tilfeller med både innkjøring og persontrafikk på samme sted og bygninger med 12 m dybde kan kravet hindre gode løsninger. Større åpning er også hensiktsmessig med service-/rednings-/brannbil osv.</p> <p>Ønsker at kravet vurderes på nytt og åpner for en fleksibilitet, og at intensjonen med</p>	Ved større utbygginger, eller særskilte prosjekter kan dette være en problemstilling, men de bør reguleres. Bestemmelsen er riktig for generelle byggesaker.

	kravet tydeliggjøres gjennom eksempler. Dette gjelder tilsvarende pkt. 3.1.3.1 Boligbebyggelse – Utforming og plassering.	
20.	2.7.11 Støy og 2.7.12 Luftkvalitet: Støy og luftkvalitet blir ivaretatt av PBL og TEK. Kravet bør utgå, eller man kan referere til TEK.	Ingen av de overordnede myndighetene som vanligvis sier fra om overflødighet har bemerket disse bestemmelsene.
21.	<p>3.1.3.1 Boligbebyggelse – Utforming og plassering: <i>«Byggverk skal plasseres slik at det tas hensyn til lys- og solforhold.»</i></p> <p>Denne bestemmelsen kommer i motstrid med bestemmelsen i avsnittet over i samme punkt, hvor det sies at bebyggelsen skal følge nabolagets fremherskende byggelinje. Vanskeligheten vil tydeliggjøres gjennom volum- og sol-/skygge-studier av tillatt utbygging for de enkelte eiendommer innenfor planområdet.</p> <p>Ber med dette om at ordlyden endres slik at det ikke oppstår uløselige motstridende krav som i seg selv hindrer utbyggingsprosjekter.</p>	Det er ikke nødvendigvis motstrid i alle tilfeller, for eksempel der det ikke er en entydig byggelinje. Bestemmelsen endres likevel til at bebyggelsen skal <i>utformes</i> heller enn <i>plasseres</i> , for å gjøre den tydeligere.
22.	<p>3.1.3.1 Boligbebyggelse – Utforming og plassering:</p> <p><i>«Svalgangsadkomst skal unngås.»</i> står det i retningslinjene</p> <p>Mener svalgang mot gate i enkelttilfeller gir den beste løsningen. Forbud mot svalgangsløsning mot gårdsrom kan gi utilsiktede begrensinger.</p> <p>Ber om at bestemmelsen omformes til å si «skal unngås» mot gateside, og eventuelt – dersom absolutt nødvendig – til kun «bør unngås» forøvrig.</p>	Bestemmelsen beholdes. Samme funksjon som en åpen svalgang representerer kan etableres i en korridor bak en vegg.
23.	3.1.3.1 Boligbebyggelse – Utforming og plassering: <i>«... For infillprosjekter med grunnflate mindre enn 500 m² og med mindre enn 10 boenheter kan det vurderes et rimelig innslag av mindre boenheter etter kommunens samlede vurdering. ...»</i> står det i retningslinjene.	<p>Definisjonen av infill endres, jf. merknad 14.</p> <p>Det tillates etter kommuneplanen at 10 % av boenhetene i en utbygging under er 45 m². Et «rimelig innslag» er altså utover dette, men må vurderes fra sak til sak.</p>

	<p>Det framkommer ikke hva som er rimelig innslag, og en er derfor avhengig av å få kommunens samlede vurdering på bordet så tidlig som mulig. Dette forutsetter at kommunen kan saksbehandle dette lenge før prosjektet er fremført for søknad, for forutsigbarheten.</p> <p>Bestemmelsen bør presiseres og en samlet vurdering må da gis som en forhåndsbehandling i byggesaken.</p>	
24.	<p>3.1.6 Sentrumsformål: <i>«Før etablering av større sammenhengende handelsarealer over flere etasjer skal det gjennomføres en handelsanalyse som viser at etableringen ikke vil gi negative konsekvenser for aktiviteten i sentrum for øvrig.»</i></p> <p>Denne bestemmelsen ønskes fjernet.</p> <p>Dette er en handelsanalyse/risikovurdering som må tas, eller er tatt, på politisk nivå når man gjennom kommuneplaner legger til rette for utbygging og vekst. Aktører etablerer seg ut i fra markedsanalyser som sannsynliggjør overskudd i bedriften. Det er ulogisk å dokumentere for at en ikke konkurrerer med nabobutikken.</p> <p>Det må komme fram hva «større sammenhengende» betyr, omfanget og kostnaden av en slik analyse. Dersom bestemmelsen er ment for å unngå kvartalsstore utbygginger må dette fremkomme i klartekst.</p>	<p>Gjeldende sentrumsplan ble vedtatt i 2015, to år før regionalplanen for areal og transport. Det er nå gjort vurdering av områdene for å få kommunedelplanen i samsvar med ny regionalplan. Handel skal lokaliseres innenfor sentrumsformål. Områder som i gjeldende sentrumsplan var avsatt til kombinert formål er nå gått gjennom og vurdert. De er endret enten til sentrumsformål, eller til kombinert tjenesteyting/næring uten handel. Eget notat for hvert område ligger vedlagt til saken. Det er tatt følgende retningslinje: <i>«Virksomhetsetableringer med areal under 1200 m² BRA handel utløser ikke krav om handelsanalyse»</i>.</p>
25.	<p>3.1.6 Sentrumsformål: <i>«Innenfor sentrumsformål bør andelen bolig være mellom 0–30 % for å sikre en god balanse mellom bruksformål»</i>, står det i retningslinjene. Hvordan kan det være balanse mellom bruksformål når den ene andelen er 0 %? Ber om at ordlyden eller prosentsatsen settes slik at bestemmelsen gir mening.</p>	<p>Jf. fylkeskommunens merknad 8.</p> <p>Intensjonen er at sentrumsformål med en andel bolig et sted mellom null og tretti prosent vil gi en god balanse over det hele. Da vil det være noen uten bolig, men de fleste vil ha noen. Bestemmelsen endres til «opp mot 30%».</p>
26.	<p>3.1.6.2 til 3.1.6.5 Sentrumsformål – Kvartaler: <i>«... Det kan etter kommunens vurdering tillates høyere bygg bakenfor gesims mot gate,</i></p>	<p>Kommunen avgjør om det er vesentlig negativ virkning. Det er i prinsippet ikke ønskelig med fravik fra høydebestemmelsene, derfor skal</p>

	<p><i>dersom det er dokumentert at dette ikke vil gi vesentlig negativ fjernvirkning eller solforhold for omgivelsene.»</i></p> <p>Bestemmelsen virker åpen for subjektiv vurdering rundt begrepet «vesentlig negativ». Hvem bestemmer, utbygger eller naboer? Hva menes med fjernvirkning og hvor fjernt skal det vurderes fra?</p> <p>Bestemmelsen bør baseres på en analyse og konkretisert slik at den kan vurderes objektivt.</p>	<p>bevisbyrden ligge på tiltakshaver, som må legge fram hvorfor det da blir like bra eller bedre.</p>
27.	<p>3.4.2 Småbåthavn: «<i>Det skal være 0,3 motorvogn-oppstillingsplasser per standard båt plass (bruttobredde 3 meter). For båthavner i direkte tilknytning til boliger kan parkeringsdekningen reduseres.»</i></p> <p>Bestemmelsen virker å være noe i overkant av reelt behov og bør heller vurderes opp mot faktiske tall fra tilsvarende, eksisterende båthavner.</p>	<p>Krav til parkering for småbåthavn er tatt ut.</p>

<p>Brekke Helgeland Brekke (Aksel M. Brekke), på vegne av Trico AS / Jatec AS, datert 12.12.2018</p>	
Innspill	Vurdering
<p>Gjelder Smedasundet 58 og Strandgata 32, 34 – g.nr. 40, og henholdsvis b.nr. 5, 51 og 53.</p> <p>Det anmodes om at det i revidert sentrumsplan legges inn en sone for småbåthavn, ca. 47 × 10 m utenfor eiendommen, som ønskes i forbindelse med plan om et leilighetsbygg.</p> <p>Det bemerkes at Karmsund havnevesen i 2012 godkjente en søknad om en 7 m flytebrygge utenfor eiendommen. En småbåthavn her vil ikke hindre god fremkommelighet for båttrafikk i sundet, ettersom den er utenfor farled.</p>	<p>I denne rulleringen har vi ikke lagt inn nye områder for småbåthavn. En småbåthavn av denne størrelsen krever en helhetlig vurdering og må uansett detaljreguleres for å få frem konsekvensene av et slikt tiltak.</p>

Innspill		Vurdering
1.	<p>Innspill til temakart 3 – Fremtidige hovedveier.</p>  <p>Hagland har en del eiendom og parkering i byen og ser utfordringer med foreslått enveiskjøring i nordgående retning i Strandgata. De forstår det slik at enveiskjøring begrunnes med framkommelighet for buss. Hagland har ønske om god trafikktilkomst til kantparkering ved Rema 1000 og indre kai og kommer med konkrete vurderinger og forslag.</p>	<p>Temakart 3 som var til høring var uendret fra gjeldende sentrumsplan. Forskjellen var at temakartene var tenkt juridisk bindende. Det er bestemt at det skal være en deling av temakartene i juridisk bindende og veiledende. Temakart for hovedgater vil bli retningsgivende.</p> <p>Enveiskjøring av Strandgata tas som egen sak utenom kommunedelplan for Haugesund sentrum.</p>
2.	 <p>Dagens situasjon</p> <p>For alle som kommer fra nordre bydeler (Gard, Bleikemyr) og østlige bydeler (Solvang, Skåredalen), er det i hovedsak én logisk og effektiv innfart til indre kai og området rundt Bytunet: Fra Karmsundgata/Skjoldavegen nedover Tuhauggata helt til Strandgata, så sørover to kvartaler i Strandgata og ned Torggata til indre kai. Et alternativ er adkomst via Hauge forbi Havnaberg, og videre i Strandgata. Det er allerede enveiskjørt i Skjoldavegen helt fra Strandgata, samt enveiskjørt i nordgående retning i den smale Møllervegen.</p>	<p>Enveiskjøring av Strandgata tas som egen sak.</p>

<p>3.</p>	 <p>Konsekvenser av forslag: Indre kai</p> <p>Med enveiskjøring i Strandgata på strekningen fra Torggata-Tuhauggata, blir det langt mer tungvint for kjørende å komme til indre kai og området rundt Bytunet: Det nærliggende alternativet for alle som kommer nord- og østfra fra Karmsundgata eller Skjoldavegen, vil være å følge Sørhauggata sørover fra Tuhauggata til Niels Skorpens gate. Dette innebærer at biler vil krysse gågata ved O. J. Hanssen.</p> <p>Dersom man kommer nordfra via Haugevegen må man også opp til Sørhauggata og følge samme trasé.</p> <p>Et annet alternativ når en kommer nord- og øst fra Karmsundgata eller Skjoldavegen, kan være å følge Karmsundgata sørover til Stadion, så kjøre Djupaskarvegen og Skippergata ned til Risøy bru. Dette er allerede gater med mye trafikk og innebærer at desto flere biler krysser gågata ved Steinparken.</p>	<p>Enveiskjøring av Strandgata tas som egen sak.</p>
-----------	--	--

<p>Rema 1000 v/ Vidar Mæland, datert 14.12.2018</p>		
<p>Innspill</p>		<p>Vurdering</p>
<p>1.</p>	<p>Forslaget om å stenge Strandgata for trafikk sørover fra Tuhauggata til Torggata vil påvirke alle næringsdrivende tilhørende nevnte strekning, alle på indre kai og oss som holder til i Haraldsgata i kvartalet nord for gågata. Dette gjelder i hovedsak for de som kommer nordfra og østfra og</p>	<p>Enveiskjøring av Strandgata tas som egen sak utenom kommunedelplan for Haugesund sentrum.</p>

	skal gjøre sin handle i nordre del av sentrum.	
2.	Brukere av kant p-parkering i nye Haraldsgata må krysse sykkelvei og gågate, en lang omveg. Dette er verken sikkerhetsmessig, økonomisk eller miljømessig ideelt. Samme rute blir eneste alternativ for alle som skal til indre Kai og Strandgata.	Enveiskjøring av Strandgata tas som egen sak utenom kommunedelplan for Haugesund sentrum.
3.	Næringsdrivende i området er avhengig av kundene som bruker bil. I byggeperioden for miljøgaten har Rema 1000 hatt dramatisk fall i omsetning og antall kunder. Kundene sier de ønsker god tilgjengelighet. Sentrum er i ferd med å bli bil-fiendtlig, noe som sender kunder til Raglamyr og Norheim.	Enveiskjøring av Strandgata tas som egen sak utenom kommunedelplan for Haugesund sentrum.
4.	Det er viktig for meg og andre næringsdrivende at dette forslaget blir endret til at det er tovegskjøring i Strandgata fra Tuhauggata og sør til Torggata som i dag.	Enveiskjøring av Strandgata tas som egen sak utenom kommunedelplan for Haugesund sentrum.

Fredrik Alsaker, datert 14.12.2018		
Innspill		Vurdering
1.	Temakartene viser bare en fjerdedel av sentrum.	Kommunen har over mange år gjort seg en oppfatning av hva som skal regnes som sentrum og holder fast ved avgrensningen i temaplanene.
2.	Gamle sentrumshus får krav som de skulle vært på byggefelt. Det fremstår som kommunen kun vil ha byggeaktivitet i en liten del av indre sentrum.	Noen krav vil være tilsvarende, andre ikke.
3.	På noen av egne eiendommer er det ca. 75 % BYA, men kommunen foreslår her 30 %. Dette anses mer som en <u>byavvikling</u> og Haraldsgata 10 vil f.eks. aldri bli bebygget eller noe annet for øvrig med dette planforslaget.	Haraldsgata 10 ligger i et boligkvartal som ikke er detaljregulert. Det består stort sett av enkeltstående bolighus, og ligger i hensynssone bevaring. En generell utnyttelse på 30 % er i tråd med andre tilsvarende kvartaler i Haugesund sentrum.

4.	I en by med dårlig vær 300 dager i året virker det urimelig å kreve 16–20 kvm terrasse, som kunne holdt til 20 personer. Intensjonen var 5 kvm terrasse godt utnyttet med dobbel skyvedør.	Det er et krav om 16 m ² felles uteoppholdsareal. Det er krav til egnet privat uteoppholdsareal, men dette er ikke oppgitt i m ² .
5.	Intensjonen bak at enkelte hus er registrert med miljøverdi er grei, men at en serie av tilfeldige hus er på listen gir lite mening. Vi ønsker Haraldsgata 4 og 12 fjernet. Begge byggene er vesentlig endret og det er mange hus som har vesentlig høyere miljøverdi enn disse.	Hvilke bygg som registreres med miljøverdi er definitivt ikke tilfeldig. Og de som kommer opp til registrering vurderes av Byantikvaren uavhengig av om det er ønsket en utvikling av eiendommen eller ikke. En miljøverdi baseres på bygningens tilstand og dens historiske, arkitektoniske og kulturelle betydning. Innsender påstår, uten å spesifisere, at det er andre som har høyere miljøverdi enn eget bygg, og hvis det er tilfelle vil kommunen gjerne regulere dem til bevaring. Se pbl § 31-1.
6.	Kommunen har et stort behov for regulering, men forsøker i liten grad å imøtekomme problemene med strukturen i sentrum. Det anbefales at kommunen implementerer et eget areal som gir større avviksmulighet for bygg og tomter på lik linje med bygningsloven.	Sentrumsplanen er i denne rulleringen supplert med en fortettingsanalyse, og ved utarbeidelse av reguleringsplan kan man med grunnlag i analysen gjennomføre avvik fra de generelle bestemmelsene om høyder.
7.	Innsender stiller gjerne i PMU for å forklare en del som ikke lar seg gjøre i Haugesund på grunn av urimeligheter i planverk, hvis planforslaget vedtas uten endring.	Hvis det er ønske om å holde en orientering for PMU kan utvalgets politiske leder kontaktes for å avklare om utvalget er interessert.

Odd Johannes Wegner Mæland, datert 10.12.2018

Innspill	Vurdering
Har lagt merke til at eget hus i Strandgata 145 anses som bevaringsverdig. Huset brant ned i 1979 sammen med nabohuset i nord. Det ble bygget opp igjen året etter. Det skulle av denne grunn ikke lenger være verneverdig.	Bygget i seg selv er ikke verneverdig, men inngår i et kvartal med miljøverdi. Det gjør at tiltak på bygget må avklares med Byantikvaren.

UTTALELSER FRA KOMMUNALE RÅD OG FORETAK M.M.

HIM AS, datert 07.11.2018	
Innspill	Vurdering
<p>2.7.13 Husholdningsavfall og næringsavfall: HIM opplever stadig vansker med plassering av beholdere/innsamlingsutstyr i forbindelse med fortetting, nybygg osv. Det må stilles krav om at det er satt av areal eller inngått bruksavtale for slikt areal i nærheten i alle søknader. Det bør også tas hensyn til omliggende bygg som kunne innlemmes i ny løsning.</p>	<p>Det pågår nå et arbeid sammen med HIM om å plassere renovasjonscontainere på 2-3 steder i sentrum.</p>

Kolumbus, datert 14.12.2018	
Innspill	Vurdering
<p>1. Kollektivtraséer:</p> <p>Haugevegen er ikke inkludert i temakart for <i>Fremtidige kollektivgater og holdeplasser</i>. Kolumbus ønsker å opprettholde tilbudet i dette området. Trekker spesielt fram Havnaberget seniorsenter ligger langs traséen. Hasseløy vil også få lang veg til nærmeste holdeplass om denne i Haugevegen utgår.</p> <p>Legges kollektivtraséen til Rådhusgata istedenfor Litlasundgata blir det lang avstand mellom holdeplass ved Sørhauggata terminal og avmerket holdeplass ved sykehuset. Ønsker da å opprettholde holdeplass ved Tinghuset.</p> <p>Kolumbus ser det som nødvendig å tilrettelegge for alternativ trasé der bussen i dag går ved Litlasundgata. Når Knut Knudsens gate og Skåregata stenges ved arrangement anser Kolumbus dette som eneste gjennomførbare trasé.</p>	<p>Det er ikke fortatt en gjennomgang av gatebruken i denne rulleringen av KDP sentrum. Den er videreført fra gjeldende plan og kun tatt inn mindre endringer.</p>
<p>2. Framkommelighet:</p>	<p>Jf. merknad 14 fra Statens vegvesen.</p>

	<p>Temakart 11 viser at flere av kollektivtraséer er planlagt med brosteinsdekke. Kolumbus er opptatt av bussens framkommelighet og hensynet til de reisende. Kolumbus er derfor kritisk til brosteinsdekke.</p> <p>Viser til Statens vegvesen, Kollektivhåndboka – Tilrettelegging for kollektivtrafikk på veg og gate - V123: Kvalitet på vegen: <i>Dekkekvalitet har stor betydning for bussens framkommelighet og passasjerenes komfort. Dekkekvalitet prioriteres i kollektivtraséer. Brostein og annen gatestein unngås. Vegdekke/fast dekke skal ha jevn overflate, god friksjon, god slitasjemotstand, god lastfordelende evne, god vanntetningsevne og være frostsikker.</i></p>	<p>Bruken av brostein i gatedekket i sentrum er en avveining hvor det er kollektivruter. Det er historiske argument for å bruke brostein, samt ønskelig for det bypreget en brosteinsgate gir. Samtidig ønsker vi god kollektivdekning i sentrum. I de strekkene hvor det er konflikt mellom hensynet til kollektiv, sykkel og bevaring, må det gjøres en egen vurdering. Haugevegen er et eksempel på en veg som både er en historisk trasé, sykkeltrasé og kollektivtrasé. Når denne vegen skal rehabiliteres, må det gjøres en helhetlig vurdering for utforming</p> <p>Revidert temakart viser hvor det er lagt brosteinsdekke og i hvilke gater det er ønskelig å legge brostein i framtiden.</p>
3.	<p>Kolumbus er ikke negative til at Strandgata er lagt inn som enveiskjørt gate.</p> <p>Noe bekymring knyttet til er trafikkavvikling i rushtid, spesielt med tanke på trafikk fra Risøy hvor all trafikk da må gå østover inn i Skippergata eller videre langs Strandgata/Skjoldavegen til Karmsundgata for videre reise sørover, som store deler av de reisende skal ved arbeidsslagens slutt. Bekymringen ligger i at det kan bli krevende framkommelighet dersom mer trafikk går inn i sentrum. Kolumbus oppfordrer Haugesund kommune til å gjøre en konsekvensutredning av dette trafikktiltaket.</p>	<p>Enveiskjøring av Strandgata tas som egen sak.</p>
4.	<p>Parkering:</p> <p>I plandokumentene leser vi at: <i>Kantstensparkerings tillates i gater hvor dette ikke medfører redusert framkommelighet for kollektiv og sykkel.</i></p> <p>Det er i temakart 7 – Fremtidig parkering konflikt mellom kantparkering langs Haraldsgata fra Bjørnsons gate til Knut Knutsen OAS gate, som er definert som kollektivtrasé. Det anses som problematisk for bussens</p>	<p>Det gjennomføres en deling av temakartene i juridisk bindende dokumenter og veiledende. Bestemmelsen er endret fra skal til kan.</p>

	fremkommelighet å ha gateparkering i toveiskjørt gate som i dette tilfellet.	
--	--	--

Haugesund Parkering, datert 20.12.2018		
Innspill		Vurdering
1.	Parkeringsstrategidokumentet fra 2015 bør rulleres og synkroniseres med sentrumsplanen, og hjelpe til å finne de beste løsningene for sentrum og resten av kommunen.	Vi er ikke uenige i dette. Prioritering av oppgaver gjør at parkeringsbestemmelsene er ikke en del av denne rulleringen og må tas som en del av kommuneplanens arealdel.
2.	Haugesund Parkering ønsker at behovet for inn- og utkjøringsareal i en framtidig parkeringstunnel blir ivaretatt i sentrumsplanens arealdel.	Parkeringstunnelen er ikke forankret i noe vedtak og det er derfor vanskelig å planlegge for den.
3.	Parkeringskravet må ikke settes til 0. Det må sikres jevnt tilsig av kapital til frikjøpsfondet i forbindelse med utbyggingsaktivitet i Haugesund sentrum slik at det kan bygges nye plasser ved behov.	Parkeringskravet er ikke satt til null. Det er unntak kun med forbehold for bevaringsverdig bebyggelse, samt ny og eksisterende bebyggelse på eiendommer mindre enn 500 m ² i sonene 1A og 1B. Det er ingen endring fra dagens sentrumsplan.
4.	Ladeplasser etableres i de permanente parkeringsanleggene, parkeringshus nord og sør – jf. parkeringsforskriften.	Tas til orientering, det er positivt for sentrum.
5.	På gategrunn anbefales kun korttidsplasser – fra 30 min til 2 timer. Det er naturlig å beholde alle parkeringslommer, også i kollektivtraséene – ettersom kjørebredden da sikrer kjøreflyt. Parkeringsforbud ønskes i gateløp som er uten parkeringslommer og så smale at kantsteinsparkering hindrer flyt. Korttidsparkering er ment å skulle sikre sirkulasjon/utskifting av biler på ulike strekninger, men gir utfordringer med misbruk av parkeringsplasser og letetraffikk. Et erfaringsmessig bedre reguleringsvirkemiddel er parkeringsavgift med progressive satser.	Tas til orientering.

6.	En eventuell nedbygging av alle overflateplasser bør skje over tid, slik at man klarer å erstatte bortfallet tilstrekkelig.	EBY er enig i dette.
7.	Haugesund Parkering støtter forslag om enveiskjøring i Strandgata. Det gir bedre rom for buss, varetransport, sykkel og ordinær trafikk. Hvilken side kantparkeringen skal ligge på bør vurderes på nytt, kanskje kvartalsvis. Ønsker også en vurdering av om busstraséene bør gå i Sørhauggata og Skåregata heller enn her. Kollektivtrafikk og kantsteinsparkering her kan brukes som erfaringsgrunnlag for Strandgata.	Strandgata som enveiskjørt tas nå opp som egen sak.
8.	Trafikk til parkeringshus sør og nord skjer via Skåregata og Sørhauggata. En må unngå at permanent sykkelrute går i konflikt med denne.	Tas til orientering
9.	Ved erstatning av kantparkering med planlagte sykkeltraséer i Rogalandgata vil i snitt 150 biler daglig finne annen parkering. Håpet er at de bruker Flotmyr sør og bidrar økonomisk til finansiering av parkeringsanlegg i fjell under sentrum. Dette må til før fjelltunnelen igjen vil korte gåavstanden til arbeidsplassen.	Hvis kapasiteten er god på Flotmyr og det ikke er andre ledige plasser, vil resultatet kunne gi seg selv.

UTTALELSER FRA ORGANISASJONER OG LAG

Røver Øyting, datert 12.12.2018	
Innspill	Vurdering
Viser til tidligere innspill til detaljreguleringen for indre kai.	Øytinget mener planforslaget til indre kai ikke tok hensyn til infrastruktur for sjøgående kollektivtrafikk, gjorde situasjonen vanskeligere bl.a. ved å stenge trafikken ned til kaien, fraværende tilbud om f.eks. venterom, gods og biler og HC-parkering ble fjernet.

	<p>Dette er svart opp i detaljregulering for Indre kai.</p>
<p>Sentrum er viktig for røværbyen og indre kai er tilkomsten til sentrum. Infrastrukturen for havnefunksjon, spesielt rutebåten, ønskes godt ivaretatt i planen.</p> <p>Gods og tilgjengelighet med bil må ivaretas, samt parkeringsmuligheter i nærheten.</p> <p>Funksjon må prioriteres foran trivselstiltak.</p>	<p>Rutebåten er etter EBYs ståsted plassert sentralt og riktig. Det er lagt inn bestemmelser for sjøarealet ved Indre kai for å sikre at arealet skal benyttes til ferdsel, manøvrering, midlertidig fortøyning og lasting/lossing. Vi har lagt inn bestemmelse om at det skal sikres tilstrekkelig areal til rutebåtanløp.</p>

Miljøpartiet de grønne, datert 13.12.2018		
Innspill		Vurdering
1.	Tiltak med å etablere kåring av «Byutviklingspris» hvert andre år. Må sees i sammenheng med gjenoppretting av byggeskikkprisen.	Slik vi ser det vil Byggeskikkprisen ivareta noe av det samme. Byggeskikkprisen er for øvrig vinklet litt mer mot byutviklingsaspektet i sin nye form, og det kan dermed hende at den vil tilfredsstille dette ønsket.
2.	Foreslår å utvikle metoder for mer beplantning i sentrum.	Haugesund kommune er åpen for forslag, og kan vise til gartnerplanen 2019–2023 for et godt utgangspunkt. Mer planting krever mer midler til investering og drifting av parker og byrom.
3.	Det foreslås å etablere sykkelhus med mulighet for sikker innlåsing av sykkel.	Det foreligger ingen konkrete planer om dette nå. Innlåsing av sykler kan være både negativt og positivt. Hvis noen ønsker å stjele mange verdifulle sykler på en gang, vet de hvor de skal gå. Det er likevel klart at det vil gi en økt følelse av trygghet, som kan være avgjørende for at noen ønsker å ta sykkelen mer i bruk i det daglige. Det er imidlertid kommet flere sykkelparkeringsplasser i sentrum de siste årene fra prosjektet Sykkelbyen Haugesund-Karmøy.
4.	Ved valg av materiale bør det i formingsveilederen tas sterke	Innspillet tas til etterretning.

	miljøhensyn. Mulighet for resirkulering, klimagassutslipp, nedbrytbarhet osv. Det bør sees i sammenheng med andre planer som innkjøpsveileder og klima- og energiplanen.	
5.	Økt kvalitet på de grønne områdene, men det bør også vurderes økt kvantitet på grønne områder. F.eks. mer beplantning i kasser eller flere blomsterbed.	Dette er et kjempeviktig tiltak for å øke de grønne strukturene og ikke minst trivsel, men det bemerkes at kasser gjerne skal oppfylle flere behov og ikke være til hinder (med mindre de f.eks. skal fungere som veisperrer). Det er også behov for økte budsjetter hvis man skal ha en satsing, uansett om det skulle være kvantitet eller kvalitet.
6.	Den vestlige delen av klatrestativet på Bytunet kan fjernes. Det bør sees på mer beplantning i området.	Mer beplantning er et godt tiltak generelt, men Bytunet er ment for barn og unge. Kommunen ville være mer positive til en endring som gagnar de minste barna, jf. forslaget i merknad 7 fra Haugesund sentrum.
7.	Det bør beplantes mer på kaien. Vindskjermende planter i større kasser.	Mer beplantning er et godt tiltak generelt, og budsjett må styrkes ved satsing.
8.	Det bør ses på mulighetene for å lage bytun fra utgangen av Markedet i Åsbygata.	Kommunen er enig i at det er uutløst potensial i Åsbygata, som det er et ønske om å utvikle. Dette området er nevnt i Formingsveilederen og er et viktig bindepunkt mellom Markedet og Haraldsgata. Her er det mange trafikanter som bruker gata, og vi ser for oss at en form for shared space-løsning vil være aktuelt.

KFUK-KFUM Haugesund, datert 14.12.2018	
Innspill	Vurdering
Haugesund KFUK-KFUMs eiendom i Haraldsgata 70 har fortau mot Haraldsgata. Dette ble for ca. 17 år siden smalnet inn for å sikre korttidsparkering langs hele kvartalet med busstopp mot sør. For å sikre universell utforming av Publikumsbygget har vi behov for en rampe	Vi er kjent med utfordringene for inngangspartiet ved KFUK-KFUM i Haraldsgata 70. Utfordringene kan imidlertid løses innenfor rammene for Sentrumsplanen og dette er ikke det rette plannivået å løse saken på. Gateutforming må tas på et mer detaljert nivå.

<p>så bevegelseshemmede kan komme inn i bygget. Det er ikke mulighet for å gjøre endringer på fasaden på grunn av restriksjoner fra det offentlige. Det er vanskelig å få til en god løsning for rullestoler når fortauet er så smalt. Et publikumsbygg må også kunne ha muligheten til å gjøre ønskede forbedringer for å sikre universell tilkomst. Etter behov fra barnehagen i 3.etasje og for å sikre tilkomst til andre etasje med kontorer og diverse møterom, arbeides det med å installere en plattformheis i bygget. Rullestoler kan ikke trilles inn i huset uten å bruke skinner som må bæres ut og tas bort etter at rullestolen er kommet inn. Det kan oppstå farlige situasjoner hvis det kreves hurtig evakuering.</p> <p>Parkering av sykler og barnevogner på fortauet ville stenge for gående, mens inne stenger de rømningsveier. Dette fører til at foreldrene kjører barna. Kjøringen fører til trafikkfarlige situasjoner der barn dukker opp i veien, gjemt bak parkerte biler. I temakart 7 er det markert rødt for «framtidig parkering» foran Haraldsgata 70. Dette bør vurderes på nytt. En sykkelby bør ha mulighet for sykkelparkering i nærheten av aktivitetene.</p> <p>Forslaget er at fortauet på kvartal S24 blir utvidet så det er plass til sykler og rampe for rullestoler, samt at kommunen vil revurdere parkeringsforbud på vestsiden av Haraldsgata. Totalløsningen blir bedre med parkering langs østsiden.</p>	
--	--

<p>HARSK - Haugalandske Arkitekters Regionale Sosiale Kollegialt, datert 13.12.2018</p>		
<p>Innspill</p>		<p>Vurdering</p>
<p>1.</p>	<p>Det er positivt at begrensinger gitt av by- og bygningsstruktur (kvadratur og verneinteresser) for oppfyllelse av krav til uteoppholdsplasser kan begrunne fravik. Kommunen bør arbeide videre med en enkelt lesbar presentasjon av hva bruksendring,</p>	<p>Dette lar seg ikke enkelt liste opp. På grunn av ulike utgangspunkt, er dette alltid en enkeltvurdering som må gjøres i sak for sak.</p>

	oppdeling og nybygg medfører av betingelser.	
2.	Krav til naboerklæring for oppføring av bygg nærmere nabogrense enn 4 meter i soner uten 100 % utnyttelse bør frafalle, som et punkt i bestemmelsene.	Jf. merknad 2 fra Brekke Helgeland Brekke AS. Sentrumsplanen kan ikke oppheve avstandsbestemmelsen i pbl § 29-4.
3.	Vi ønsker «infill»-begrepet defineres bredere eller erstattes med et begrep som også inkluderer prosjekt som innebærer rivning og/eller er i en sone med utnyttelse under 100 %.	Infill-begrepet er tatt ut og bestemmelsene er omarbeidet.
4.	Retningslinje 2.6.1: Havnepromenade med sidearealer « <i>bør ikke være smalere enn 15 meter</i> ». Dette gir føringer for byrom langs sjøen som ikke nødvendigvis er av det gode. Intensjon om buffer mellom privat/offentlig opphold kan ivaretas i prosjektering/regulering.	Intensjonene vil ivaretas i prosjektering/regulering og bestemmelsen gir et godt utgangspunkt for dette.
5.	2.6.1: 100-metersbeltet. Bestemmelsen forvirrer mer enn den oppklarer og ivaretar ikke reelle hensyn i sentrumsplanen og bør tas ut.	Bestemmelsen kan ikke fjernes, den angir hvordan kommunedelplanen forholder seg til loven.
6.	2.6.6: Det bør gis anledning til å etablere uteoppholdsareal på tak eller lokk for sonene 1B og 1C som for 1A. Dette gir mulighet for fortetning i områder med bymessig struktur i utkanten av kvadraturen. Ønsket bevaring av bygningsstruktur sikres ved andre bestemmelser.	Vi har fått innsigelse på 100 % uteoppholdsareal på tak og lokk og har endret bestemmelsene for uteopphold..
7.	Retningslinje 2.6.6: «... <i>konflikt med bevaringshensyn og bystrukturen generelt kan ...</i> » ønskes erstattet med «... bevaringshensyn og/eller bystrukturen ...»	Dette er endret til « <i>eller</i> ».
8.	2.6.6.2: Krav om privat uteplass « <i>skjermet for innsyn</i> » bør tas ut. Dels er dette problematisk mht. solforhold, dels er skjerming et privat valg som ikke har negative konsekvenser for fellesskapet.	Jf. merknad 13 fra Brekke Helgeland Brekke AS. Vi kan se at dette er krav som kan være vanskelig å tilfredsstille i tett by. Samtidig er det ulike grep som er mulig å ta for å skjerme for innsyn og for å få gode solforhold. Bestemmelsene videreføres,

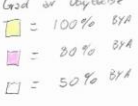
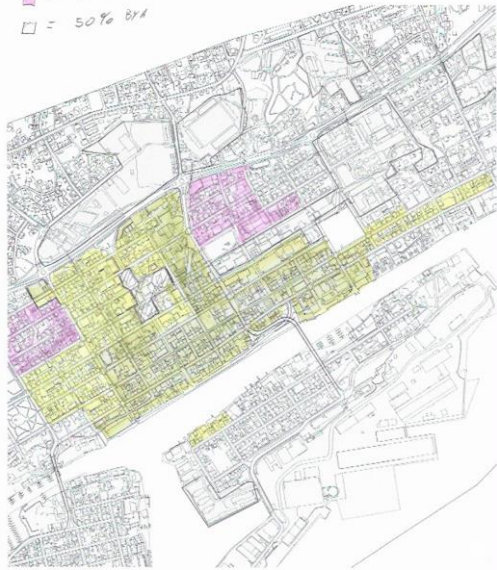
		og temaet vil bli vurdert i hvert enkelt tilfelle.
9.	Retningslinje 3.1.3.1: Her står det at «svalgangsadkomst skal unngås». Det bør endres til «Svalgangsadkomst bør i størst mulig grad unngås». Det er flere scenarier der løsningen er uunngåelig i praksis, og gode svalganger er fremdeles gjennomførbare.	Jf. merknad 22 fra Brekke Helgeland Brekke AS. Bestemmelsen beholdes. Samme funksjon som en åpen svalgang representerer kan etableres i en korridor bak en vegg.
10.	3.1.6: Kravet om handelsanalyse virker noe malplassert, men kan tolkes som et verktøy for å hindre etablering av kjøpesenter i sentrum. Er dette tilfellet kan punktet stå.	Gjeldende sentrumsplan ble vedtatt i 2015, to år før regionalplanen for areal og transport. Det er nå gjort vurdering av områdene for å få kommunedelplanen i samsvar med ny regionalplan. Handel skal lokaliseres innenfor sentrumsformål. Områder som i gjeldende sentrumsplan var avsatt til kombinert formål er nå gått gjennom og vurdert. De er endret enten til sentrumsformål, eller til kombinert tjenesteyting/næring uten handel. Eget notat for hvert område ligger vedlagt til saken. Det er tatt følgende retningslinje: «Virksomhetsetableringer med areal under 1200 m ² BRA handel utløser ikke krav om handelsanalyse».
11.	3.4.2: Kravet til parkering for småbåthavn bør tas ut i sin helhet innenfor sentrumssonen. Den samme logikken som gjelder for bebyggelse på tomter under 500 m ² bør også gjelde her. Den som ser syn på å drifte en småbåthavn bør selv kunne velge å tilby parkering. Båteiere i sentrum vil heller ikke ha behov for parkering ved båtplassen.	Krav til parkering for småbåthavn er tatt ut.

Sentrumsgårdene, datert 14.12.2018		
Innspill		Vurdering
1.	Ved forrige rullering i 2015 måtte flere av byens pågående prosjekter prosjekteres på ny. Forslag om 6	Tas til orientering

	måneder overgang slik at prosjekter ikke trenger dobbel prosjektering.	
2.	<p>2.6.3 Utnytting av boligmassen etter § 31-6:</p> <p>Bestemmelsen er unødvendig. I Haugesund er det ikke er reelt problem at huseiere ombygger/etablerer hybler i bolighus. Det står et rekordhøyt antall enheter ledig og det er enhetene som ikke har eget kjøkken/bad (hybler), som er de minst attraktive. Det bør foreligge vektige grunner (reelt behov) for å ha et strengere regelverk enn hva som følger av plan- og bygningsloven. Etablering av hybler er i tilstrekkelig grad regulert i nasjonal lovgivning.</p>	<p>Bestemmelsen er nødvendig. Målsetningen er å gjøre det så attraktivt å bo i sentrum at boliger ikke vil bli stående tomme. Hvis man gir frislipp på seksjonering vil man potensielt få mange små enheter til utleie. Leietakere har generelt mindre tilhørighet og står ikke for de stabile bomiljøene som igjen øker attraktiviteten. Små enheter kan man forvente at ikke blir forent i større igjen. Kommunen ønsker dessuten en god andel også av store boliger i sentrum, slik at det er et tilbud for alle familiesammensetninger. Derfor bør man ha en presisering om at godkjenning av seksjonering må vurderes fra sak til sak.</p>
3.	<p>2.6.5 Utomhusplan: Siste avsnitt: «Planer skal vurderes av både enhet for byutvikling og teknisk enhet for godkjenning.» Dette anses som en intern ordning og bør fjernes for å ikke skape forvirringer. Kommunen må utad stå som en enhet.</p> <p>Det anbefales videre at ansvaret for å godkjenne endelig «utomhusplan» tildeles EBY. Dagens ordning med at Teknisk enhet skal uttale seg har vært svært mangelfull. Det har tatt uforholdsmessig lang tid for tiltakshaver å få svar fra EBY om hva som anses som «tilstrekkelig gode» uteoppholdsarealer i den konkrete byggesak. Dette skyldes at EBY selv ikke har sitter på fasit her – men at de har måttet forhøre seg med Teknisk enhet. Teknisk avdeling er før øvrig vanskelig å få kontakt med. Denne praksisen anses som uheldig og medfører lang saksbehandling. Det er kommunen selv som ansvarlig for å besørge en effektiv saksbehandling.</p> <p>Søker bør kunne forholde seg til én saksbehandler. Vurdering av saken fra f.eks.: teknisk enhet, byantikvar mfl. blir utført under en intern ordning i kommunen. Dette i samsvar med</p>	<p>Avsnittet om vurdering og godkjenning av utomhusplaner er endret.</p>

	plan- og bygningsloven om effektiv saksbehandling.	
4.	<p>2.6.6 Leke-, ute og oppholdsplasser (uterom): Det er foreslått vanskelige krav hva gjelder kvaliteten på uteoppholdsarealet. Byens karakter (samt eksisterende krav om byggelinjer mv.) medfører at det ikke vil være mulig å få til de lysforholdene som her kreves på bakkeplan. Kravene til skjerming for støy, trafikk og forurensing fremstår i tillegg som svært utfordrende med tanke på at en befinner seg i sentrum av en by. Vilårene fremstår som svært skjønnsmessige og det vil være utfordrende å få lik behandling i de ulike byggesakene.</p> <p>Det foreslås at det i sone 1 kan anlegges uteoppholdsareal både på bakkeplan samt over bakkeplan (terrasse og takterrasse). Norm for sone 2 bør være at uteoppholdsareal tilstrebes anlagt på terreng og primært hvor det er beste solforhold.</p>	<p>Punktene kunne vært mer konkrete i enkelte tilfeller (f.eks. støy), men det er vanskelig å komme unna en skjønnsmessig vurdering. Det kan slå ut i noe som fremstår som ulik behandling, men det gir også en fleksibilitet i behandlingen av saker som tross alt har veldig ulike utgangspunkt. Man kommer ikke unna at byplanlegging er en utfordrende jobb og handler i stor grad om å veie fordeler og ulemper.</p>
5.	<p>2.6.6.1 Barn og unges leke- og uteoppholdsarealer (krav nærhet til lekeplass/byrom): Angående kravet for 4–25 boenheter påstås det at sentrumsplanens sone 1 og 2 alltid vil ha en umiddelbar nærhet til byens parker/grøntarealer/skoler med lekeplass mv. Dette er en av de store fordelene med å være bosatt i sentrum.</p> <p>Om en må tallfeste avstand til byrom foreslås det at kravet økes fra 200 meter til 350. Da vil så godt som samtlige deler av sone 1 og 2 være dekket.</p>	<p>Dette er endret noe som følge av innsigelse fra fylkeskommunen. Vårt forslag nå er krav om nærlek for prosjekter fra 6 boenheter eller mer.</p> <p>Kravet med avstand på maksimum 200 meter er fastsatt i regional plan for areal og transport for Haugalandet. Utenom sentrum er avstandskravet 50 m.</p>
6.	<p>2.6.6.2 Arealkrav til felles/privat uteoppholdsareal sone 1A: Det vil være svært krevende å realisere boligprosjekter med få enheter om det kreves mer enn 10 kvm uteoppholdsareal. Det må være opp til utbygger om dette løses felles eller privat. I sentrum finnes det en rekke</p>	<p>Forslag til bestemmelser er endret. Kommunen foreslår at utearealer for 1–3 boenheter løses privat eller felles etter utbyggers ønske og vil være mulig å redusere ved frikjøp. 1A vil i praksis kunne redusere arealet til det som etterspørres,</p>

	<p>mindre tomter hvor det bare vil være realistisk å oppføre 1–3 leiligheter ved mindre krav til uteoppholdsareal. En vesentlig del av sentrumsutviklingen ligger nettopp i utviklingen av de mindre eiendommene. Det må også tilbys utbyggingsavtale ved 1–3 enheter. Om en i disse tilfellene ikke kan inngå frikjøpsavtale for uteoppholdsareal vil det ikke være mulig å utnytte disse tomrommene. Ved dobbel terrasse/balkongdør kan krav til uteareal halveres.</p>	<p>ved opparbeidelse av offentlige byrom, som teller som 50 % av kravet.</p>
7.	<p>2.6.6.3 Arealkrav til felles uteoppholdsareal sone 1B: Når det deles inn i soner er det naturlig at soner samsvarer med bebyggelsen. Ved Edda Kino er det tre soner på 50 meter, mens bebyggelsen i alle tre sonene er lik. Kravene til uteoppholdsareal i sone 1B (og 1C) er uforholdsmessig høye og medfører at det ikke er realistisk å kunne utvikle tomter/tomrom der. Kravene er ikke forenlige med intensjonen om fortetting og byutvikling av ubenyttet areal.</p> <p>Det foreslås at sone 1B blir slått sammen med sone 1A.</p>	<p>Det er gjort endringer i soneinndelingen. Nå følger inndelingen planformålet for området. Sone 1 A er stort ett sentrumsformål, mens sone 1B og 1C er avsatt til boligformål. Vi ser det som naturlig at sentrumsformål har lavere krav til uteopphold enn boligformål.</p>
8.	<p>2.6.7.1 Parkering: Det tillates ikke overflateparkering i sone 1 og 2. Det kan ikke være konsekvensvurdert. Sentrumsplanen dekker et relativt stort område og flere steder vil det være utenkelig at det ikke skulle være overflateparkering. På mange av de mindre prosjektene/tomtene i sentrum vil det ikke være bærekraftig å anlegge lukket parkeringsanlegg. Punktet anses som uhensiktsmessig og hemmende for fortetting og byutvikling.</p>	<p>Det skal ikke opprettes ny overflateparkering etter sentrumsplanen rulleres, med unntak for bolig. Dette gjelder altså ved nye tiltak – som vanlig for kommune- og reguleringsplaner – og har ikke tilbakevirkende kraft. Konsekvensen av dette kan derfor vurderes i hvert enkelt tilfelle.</p>

<p>9.</p>	<p>Grad av utnyttelse  </p> <p>Vanskelig å forstå de forskjellige inndelingene av plankart og temakart.</p> <p>Kvartalene langs nordsiden av Tuhauggata som er merket Sentrumsformål i plankartet må også kunne ha 100 % utnyttelse og høyde 15 m.</p>	<p>Formål, forsvarlige byggehøyder og grad av utnyttelse er vurdert etter ulike kriterier, det det bør altså ikke være overraskende at det for eksempel ikke nødvendigvis er samsvar mellom sentrumsformål og 100 % BYA. En sentrumsbebyggelse er kompleks, derfor er det flere lag med vurderinger som må presenteres. Kommunen håper dette er gjort på et tydelig vis med kart per tema, slik at man kan finne det som gjelder for hvert hensyn på en gitt eiendom. 100 % utnyttelse vil heller ikke bli 100% når krav til uteopphold skal være på terreng.</p>
<p>10.</p>	<p>Tidligere stod det i bestemmelsene: <i>Det tillates ikke boliger med ensidig orientering mot nord eller øst. Dette kan fravikes etter en særskilt vurdering av kommunen.</i></p> <p>Nå er formuleringen en retningslinje til 3.1.3.1: <i>Krav til boligens lys og utsyn reguleres av byggteknisk forskrift. Boliger skal så langt som mulig ha lys fra minst to sider. Bygningsdybde inntil 12 m tillates. Boliger med ensidig orientering mot nord eller øst bør unngås. Svalgangsadkomst skal unngås.</i></p> <p>Dette er en ørliten oppmykning fra gjeldende sentrumsplan, men det holder med første setning: <i>Krav til boligens lys og utsyn reguleres av byggteknisk forskrift.</i></p>	<p>«Krav til boligens lys og utsyn reguleres av byggteknisk forskrift» er setningen som potensielt kunne fjernes, siden det kun er en stadfesting av det som uansett gjelder. De resterende delene av retningslinjen er derimot viktige for å hjelpe fram kvaliteter utover det absolutte minimumskravet i forskriften. TEK gjelder like mye for et bygg helt for seg selv som for et bygg i en tett og krevende bystruktur. Det er derfor på sin plass å supplere med retningslinjer som tar inn over seg den spesifikke bysituasjonen og begrenser tilfeller av erfaringsmessig problematiske løsninger.</p>
<p>11.</p>	<p>Kommentar til Innledning:</p>	<p>Byggehøyden er blitt vurdert i deler av kvadraturen gjennom en såkalt fortettingsanalyse, hvor enkelte kvartaler</p>

	For å oppnå god nok utnyttelse av sentrumstomter med formål om å få flere boliger og flere folk til sentrum bør byggehøyde vurderes og økes generelt.	utmerket seg som bedre egnet for noe høyere bebyggelse. Det vil alltid være nødvendig med prosjektspesifikke undersøkelser, men fortetningsanalysen viser at det er mulig å øke høyden noen steder i sentrum uten å forringe eiendommene rundt. Byggehøyder kan gi bedre utnyttelse, men det kan også gi negative konsekvenser for både naboer, byens særpreg og identitet. Det er plankrav for å kunne ha riktig og privatrettslig god prosess rundt dette.
12.	Kommentar til fortetningsanalyse: Her kommer også spørsmål om vern inn, som sammen med begrenset høyde gjør sentrumstomter til dyre i utgangspunktet for utbyggere og dermed vanskeligere å realisere enn tomter utenfor sentrumskjernen.	Det er ingen direkte motsetning mellom vern og fortetting. Arkitektur fra tidligere tider er viktige for identiteten til innbyggerne i en by, og velholdte eksempler på lokal byggekunst styrker merkevaren for ethvert sted. Bebyggelsen rundt (stort sett lavere) bevaringsverdige bygg må tilpasses og kan bli mer interessante i samspill med det eksisterende, for eksempel ved å ta opp i seg velkjente elementer. Studentbygget i Sørhauggata er et eksempel på dette.

Haugesunds Handelsstands forening, datert 14.12.2018	
Innspill	Vurdering
Støtter bidragene fra sentrumsgårdene, Haugesund sentrum næringsdrift og Haugesund parkering i denne saken.	Tas til orientering.
Handel og næringsutvikling anses som grunnleggende for å lykkes med planens måloppnåelse – urbanisering og bosetting. Det er lite i planforslaget som viser vilje til å satse på dette. Temaene blir knapt nevnt, det ønskes derfor et avsnitt som beskriver næringen. Dessuten må det legges inn der det har betydning for å få balanse i fellesskap med de øvrige viktige områdene.	Planbeskrivelsen fra gjeldende plan er fortsatt gjeldende og hadde noe mer om næring. Den gjelder fortsatt for dette temaet. Denne rulleringen er begrenset til vedtatte tema.

Haugesund Sentrum, datert 14.12.2018		
Innspill		Vurdering
1.	Støtter uttalelsene fra Haugesund Handelstandsforening, Haugesund Parkering AS og Sentrumsgårdene. Ønsker et avsnitt om næringene.	Jf. merknad fra Haugesund Handelsstands Forening. Planbeskrivelsen fra gjeldende plan er fortsatt gjeldende og omhandler også næring. Den gjelder fortsatt for dette temaet. Denne rulleringen er begrenset til vedtatte tema.
2.	Ønske om opprustning av Haraldsgata, som fremstår som «grå» i dag. Det er behov for flere sitteplasser, grønne planter, trær og samlingspunkter. Samarbeidet om blomstergate i perioden ca. mai–september er flott og det er ønskelig med grønne planter hele året.	Kommunen ønsker også en oppgradering av Haraldsgata. Det forutsettes imidlertid en politisk bestilling for å kunne gjennomføre et helhetlig prosjekt. Sentrumsplanen utelukker ikke slike ambisjoner.
3.	Vi er enig i at Åsbygata er uheldig utformet. Det er behov for bedre fortau på begge sider, slik at den er bedre tilpasset rullestolbrukere, barnevogner og andre.	Åsbygata har et potensial som kommunen ønsker å få fram, jf. kommentar til Miljøpartiet de grønne sin merknad 8.
4.	Nygata er blant de mest sentrale byrommene i gågata. Det bør plasseres ut grønne planter, sittegrupper og lekeapparater. Haugesund sentrum mangler en god lekeplass for de minste barna. Mot Strandgata bør det plasseres en hindring for å gjøre det trafiksikkert.	Brummenæs og Torgersens gate, tidligere Nygata, er et veldig sentralt byrom. I første omgang er det planer for Vedalmenningen på vestsiden av Strandgata, men kommunen er igang med planlegging av byrommet på Brummenæs og Torgersens gate.
5.	Uenig med kommunen, at Landmannstorvet ikke fremstår som et spesielt viktig byrom, det brukes av en del publikum og til noen arrangementer. Det er flott at Landmannstorvet har en naturlig scene til fri bruk. Den trenger derimot bedre benker/sittegrupper. Mot nord bør det være mulighet til torgsalg, som det er et behov for. Landmannstorvet er mer skjermet, intimt og koselig for torgselgere enn Torggata.	Landmannstorget er absolutt et viktig byrom for Haugesund. Kommunen har visjoner og å utvikle byrommet, og dette arbeidet er kun i startfasen.

6.	Funksjonen Grytå har i dag er god, i tråd med intensjonen at den skal brukes til byens barn. At det bør komme bedre belysning her støttes, på kveldstid og vinterstid er det veldig mørkt. Belysning vil trekke barn og barnefamilier. Flott at Grytå har fått skatepark, som er veldig mye brukt.	Belysning er med på å øke tryggheten og forlenge brukstid og dermed bedre tilgjengeligheten.
7.	Bytunet trenger en endelig avslutning. Veldig bra at det har kommet mer planter og sittegrupper. Ønsker lekeapparater tilknyttet de eksisterende. Det er få som bruker det store lekeapparatet sin vestre del. Denne bør fjernes til fordel for lek for barn 0–3 år. Det bør være sittegrupper rundt treet og bedre plantevalg her.	Jf. merknad 6 fra Miljøpartiet de grønne. Det vil ikke bli vedtatt en spesifikk endring av Bytunet gjennom sentrumsplanen, men vi tar med oss innspillet videre.
8.	Byparken er byens vakreste park og stadig mer i bruk – blant annet til lørdagsmarked. Rotundaen flasser maling og bør, sammen med eksisterende møbler, holdes ved like.	Teknisk enhet hadde nylig en sak til politisk behandling for å kunne sette istand paviljongen.
9.	Enig med kommunen om at området under Risøy bro må rustes opp. Området fremstår som lite attraktivt for alle. Foreslår kunstprosjekt med mål om å gjøre stedet mindre grått. Ønsker gode sitteområder og søppelkasser (også til sprøyter og lignende).	Kommunen er enig i at det er et stort potensiale for å mer kunst i det offentlig byrom og området trengs oppgraderes.
10.	De nåværende, brune benkene i og rundt Haraldsgata bør byttes ut med mer moderne møbler. Behov for flere offentlige toaletter og stellerom.	Formingsveilederen vil gi føringer om valg av benker m.m.
11.	2.6.6 Leke, ute- og oppholdsplasser (uterom): Kravet om lekeplasser og rekreasjonsområde for bygging av mer enn 4 boenheter bør strykes for det vil føre til at færre vil bygge nye boliger i sentrum. Det bør tilfalle kommunen å utarbeide attraktive, offentlige lekeplasser. Disse, samt andre rekreasjonsområder, vil føre til at flere vil bo og handle i sentrum.	Manglende krav til uteoppholdsareal er innsigelsesgrunn for Fylkesmannen og fylkeskommunen. Kommunen må ha penger til attraktive, offentlige lekeplasser. Det får man gjennom frikjøp, blant annet. Forslaget er endret slik at krav til nærlek først slår inn ved 6 boenheter innenfor sentrumsområdet.

Innspill	Vurdering
<p>Foreslår endring av 2.6.7.3 Adkomst til parkeringsanlegg: «I sentrumskjernen anbefales det tillates maksimalt en adkomst til privat eller offentlig parkeringsanlegg per eiendom.» Dessuten tilføyes «Det kan tillates flere adkomster hvis dette medfører at trafikk fra parkeringsanlegg ledes bort i fra de myke trafikantene.» Hvis det ikke tas hensyn til endringene vil dette vil medføre at det må søkes dispensasjon for parkeringsanlegg/-tunnelen, slik jeg ser det. Kommunen må gjøre innbyggere og folkevalgte oppmerksomme på hva disse endringene vil medføre, hvis de ikke blir vedtatt.</p>	<p>En framtidig parkeringstunnel vil høyst sannsynlig ha utgang fra ulike eiendommer og bestemmelsen vil ikke være aktuell for en slik situasjon.</p>
<p>Kyststien skal gjennomføres i henhold til kommunedelplan fra 2015. Altså gjennom Asalvikvegen.</p>	<p>Valg av trasé for kyststi er endel av rulleringen.</p>
<p>Se om det kan finnes et eget areal for salgsboder i sentrum.</p>	<p>Det er noen egne områder allerede for salgsboder. En annen mulighet er at det planlegges inn i et framtidig byromsprosjekt, f.eks. Landmannstorvet, jf. merknad 5 fra Haugesund sentrum.</p>