

Haugesund kommune

Postboks 2160

5504 HAUGESUND

Deres ref.:
2017/4231

Vår ref.:
18/08851-2

Dato:
12.12.18

Høringsuttale - offentlig ettersyn av kommunedelplan for Haugesund sentrum

Vi takker for invitasjonen om å komme med uttale i saken om kommunedelplan for Haugesund sentrum. Høgskulen på Vestlandet (HVL) har diskutert kommunedelplanen som berører HVL i Campusrådet for campus Haugesund. Campusrådet uttrykker bekymring for trafikksituasjonen i Litlasundgata foran HVLs hovedinngang som de opplever er problematisk. Der er stor gjennomgangstrafikk og mange av- og påstigninger som skaper farlige situasjoner. Campusrådet ønsker at Litlasundgata ved hovudinngangen til HVL blir stengt for trafikk i begge retninger. En alternativ løsning er at veien blir regulert for envegskjørt trafikk fra vest til øst. HVL stiller seg uansett åpen for at det i framtiden kan være mulig for utrykkingskjøretøy å bruke Litlasundgata ved utrykning.

Campusrådet viser også til at Høgskolen Stord/Haugesund våren 2014 sendte innspill om trafikksituasjonen og mer oversiktlig tilgang til Rådhusplassen, deres saksnr 2014/3140.

Med hilsen

Liv Reidun Grimstvedt

Ingvild Brekke Myhre

Prorektor for samhandling

Leiar kontor for etter- og vidareutd.

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen håndskreven signatur.

Kopi til: Rektorat v/Liv Reidun Grimstvedt, HSH Drift og IT v/Hans Erik Lundberg

Postadresse
Høgskulen på Vestlandet
Postboks 7030
5020 Bergen
post@hvl.no

Telefon
+47 55585800
Internett
www.hvl.no
Org.nr. 917 641 404

Fakturaadresse
Høgskulen på Vestlandet
Fakturamottak
Postboks 363 Alnabru
0164 Oslo

Avdeling
HSH Etter- og
videreutdanning

Saksbehandler
Ingvild Brekke Myhre
Telefon: 53491408



Haugesund kommune
Postboks 2160
5504 Haugesund

Saksbehandler, innvalgstelefon
Knut Harald Dobbe, 51568961

Høringssvar ved offentlig ettersyn av kommunedelplan for Haugesund sentrum

Vi viser til sentrumsplan sendt på høring med brev datert 29.10.2018.

Kommunen har lagt fram en kommunedelplan som i stor grad svarer på de utfordringer og problemstillinger som lå til grunn for planarbeidet. Plandokumentene er ryddige og oversiktlige, og lette å sette seg inn i. Fylkesmannen vil særlig trekke frem det grundig arbeidet som gjort med å rydde i bestemmelsene og harmonere dem med kommuneplanen. Fylkesmannen har innspill, råd og innsigelser til enkelte tema.

Kombinert boligbebyggelse og forretning

Arealformålet «boligbebyggelse» er bare videreført der det er detaljregulert til bolig. 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».

Regional plan for areal og transport på Haugalandet har føringer om at detaljhandel bare skal skje i område satt av til sentrumsformål i kommune- eller kommunedelplan. Vi viser også til statlige planretningslinjer for samordna bolig-, areal- og transportplanlegging der det blant annet heter 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.

Selv om det for disse områdene i gjeldende plan heter at det kan tillates næring (kontorer og service, små forretninger) i første etasje, mener vi den foreslåtte endringen i enda større grad åpner opp for en utglidende handel i strid med overordna føringer. Endringen vil ikke bygge opp om et kompakt sentrum. Vi fremmer derfor **innsigelse** til at det åpnes opp for handel i så omfattende områder med kombinert formål boligbebyggelse/forretning.

Uteoppholdsareal



I gjeldende kommunedelplan er det en bestemmelse om at «infill»-prosjekter i sone med krav til høy tetthet, kan ha 50 % av arealkravet på tak/lokk. Kommunen foreslår nå at den innerste kjernen av sentrum (sone 1 A) kan ha 100 % av utearealet sitt på lokk/tak dersom det kan oppnås universell tilgjengelighet, sol- støy- og miljøforhold. Begrunnelsen til kommunen er at byens kvartaler er så små og oppdelt i mang små eiendommer, og at det ikke vil være igjen noe godt areal på bakkeplan dersom bare 50 % av arealet kan løses på lokk/tak. Kommunen har gått gjennom kvartalene dette gjelder, og mange av dem er allerede bygget ut.

Fylkesmannen er har forståelse for at det i deler av sentrum er vanskelig å oppfylle retningslinjen i regionalplanen om at alt uteoppholdsareal skal være på terreng. Samtidig mener vi det er et viktig prinsipp å legge til rette for uteoppholdsareal på terreng der det er mulig, og der det gir best kvalitet. Vi har derfor **faglig råd** om at sonen for når 100 % kan tillates på lokk justeres i tråd med saksframstillingen til fylkesrådmannen, det vil si til ikke å omfatte områder der hele kvartal kan omformes.

Lekeplasser

Bestemmelse § 2.6.6.1 innleder med at «Innenfor planområdet til kommunedelplan for sentrum, er det ikke krav om til aktivitets-/ballplass eller områdelekeplass». Samtidig går det videre i bestemmelsen og i planbeskrivelsen fram at krav til områdelekeplass på 1500m² ligger fast. Vi legger til grunn at det er det sistnevnte som gjelder, og anbefaler kommunen å rydde opp i denne uklarheten.

Strandpromenade

Fylkesmannen støtter forslag til kyststi mellom indre kai og Asalvika som nå er lagt inn i plankart, tilsvarende rådmannens forslag i 2015. Denne traseen vil slik vi ser det, være en langt mer attraktiv kyststi, som gir allmennheten tilgang til strandlinjen på en helt annen måte.

ROS-analyse og samfunnssikkerhet

I kommunedelplanen er ikke samfunnssikkerhet et tema, og helhetlig ROS-analyse er ikke brukt som grunnlag for planleggingen. Flere samfunnssikkerhetstema er berørt i bestemmelsene; overvann, kriminalitetsforebygging, brannsmitte, havnivåstigning. Disse er ikke vurdert i planbeskrivelsen, 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 rundskriv H-5/18 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.

Når det gjelder § 2.6.2 i bestemmelsene bør det fremgå at det skal lages 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.



Med hilsen

Magnhild Meltveit Kleppa
fylkesmann

May Britt Jensen
fylkesmiljøvernssjef

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Rogaland fylkeskommune	Postboks 130	4001	Stavanger
Statens vegvesen, Region Vest	Askedalen 4	6863	Leikanger

Haugesund kommune
Postboks 2160

5504 HAUGESUND

30.01.2019

Deres ref.:

Saksbehandler: Synnøve Hognestad

Saksnr. 13/17889-34

Løpenr. 8745/19

Arkivnr. 144

MELDING OM POLITISK VEDTAK - KOMMUNEDELPLAN FOR HAUGESUND SENTRUM 2014-2030

Det er i Fylkesutvalget den 29.01.2019 fattet følgende vedtak:

1. 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 detaljhandel for et så stort område bygger ikke opp om målsettingen i ATP – Haugalandet om et kompakt sentrum.
2. Det fremmes innsigelse til at 100% av uteoppholdsareal kan dekkes på tak eller lokk for sone 1A.
3. Det fremmes innsigelse til manglende krav om områdelekeplass i sentrum.
4. Det fremmes innsigelse til ufullstendig krav om nærlekeplass i sone 1A, 1B og 1C.
5. Innsigelsene i vedtakets pkt. 2, 3 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.

Med hilsen
Regionalplanavdelingen

Synnøve Hognestad
rådgiver

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.



KARMSUND
PORT
AUTHORITY

Haugesund kommune

Karmsund Havn IKS
Killingøy, 5515 Haugesund
Postboks 186, 5501 Haugesund
T: +47 52 70 37 50
F: +47 52 70 37 69
E: postmottak@karmsund-havn.no
Org nr: 963 706 820

Vår ref:	Saksbehandler	Dato
2018/346 3	Per Ørpetveit	14.12.2018
Deres ref:		

Uttale til offentlig ettersyn kommunedelplan Haugesund sentrum - saksnr. 2017/4231

Karmsund Havn vil bemerke at det i planarbeidet må legges til rette for at det også i fremtiden skal kunne drives rasjonell havne- og næringsaktivitetene på Killingøy, Garpeskjær og Indre kai.

Ellers har vi ingen merknader til planforslaget.

Med hilsen

Per Ørpetveit
Teknisk sjef

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen håndskrevet signatur.



59°25'35"N
5°14'84"E

KARMSUND-HAVN.NO



Norges
vassdrags- og
energidirektorat

Haugesund kommune
Postboks 2160
5504 HAUGESUND

Vår dato: 14.12.2018
Vår ref.: 201306519-6
Arkiv: 323
Deres dato: 29.10.2018
Deres ref.: 2017/4231

Saksbehandler:
Svein Arne Jerstad

NVEs uttalelse - Offentlig ettersyn - Kommunedelplan for Haugesund sentrum - Haugesund kommune

Vi viser til oversendelse av høringsdokumenter datert 29102018.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjon- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE gir råd og veiledning om hvordan disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven.

Haugesund sentrum er i liten grad berørt av tema som gjelder NVE sitt ansvarsområde.

Med henvisning til Planbeskrivelsen pkt. 2.7.8 Overvann, vil vi påpeke betydningen av å se helheten i håndtering av overvann og koblingen til kapasiteten i lukkede og åpne vassdrag.

Det vises til kommunens retningslinjer bla. med krav om at det for alle planforslag skal utarbeides en overordnet vann- og avløpsplan i samsvar med overordnet overvannsplan for kommunen.

Vi kjenner ikke detaljene i den overordnede overvannsplanen, men det må legges som en forutsetning, at de aktuelle resipienter- åpne og lukkede vassdrag, har kapasitet i forhold til de endringer som følger av endret klima og eventuell økt avrenning fra utbyggingsområdene når de planlagte tiltakene av en eller annen grunn ikke har tilstrekkelig kapasitet.

Hvor er vannveiene for flomvann som ikke er/ blir håndtert i de eksisterende vassdragene? Utfordringen må løses i kommunedelplanen. Den kan ikke løses i de enkelte detaljplaner.

Vi 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.

For generell informasjon og veiledning knyttet til NVEs saksområder viser vi til:

- [NVEs karttjenester](#) viser informasjon om flom- og skredfare, vassdrag og energianlegg.

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 09575, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord
Kongens gate 14-18
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst
Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR

- [NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#) beskriver hvordan interessene bør ivaretas i planen, slik at en unngår innsigelse.
- [NVEs retningslinje 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar](#) beskriver hvilke flom- og skredprosesser som kan utgjøre fare, og hvordan disse farene bør utredes og innarbeides i planen.
- [NVEs sjekkliste for reguleringsplan](#) er et nyttig verktøy, for å sikre at alle relevante saksområder er vurdert og godt nok dokumentert.
- Flere nyttige veiledere og verktøy finnes på www.nve.no/arealplan.

Med hilsen

Anne Cathrine Sverdrup
regionsjef

Svein Arne Jerstad
senioringeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Vedlegg:

Kopi til:

Fylkesmannen i Rogaland



Statens vegvesen

Haugesund kommune
Postboks 2160
5504 HAUGESUND

Behandlende enhet:
Region vest

Saksbehandler/telefon:
Oddrun Lund / 51911712

Vår referanse:
15/224816-5

Deres referanse:
2017/4231

Vår dato:
11.01.2019

Fv.47 Offentlig ettersyn av kommunedelplan for Haugesund sentrum – Sentrumsplanen – Rullering – Haugesund kommune

Statens vegvesen viser til høringsbrev datert 30.10.2018. Vi viser også til vår uttale til høring av planprogram, datert 17.10.2017.

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan, Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, fylkesveg på vegne av fylkeskommunen, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innen vegtransport.

Saken gjelder

Formålet med planarbeidet er videre oppfølging av kommunens mål om å styrke Haugesund sentrum som det urbane regionsenter, ved bla. å legge til rette for flere boliger, handel, servicefunksjoner og arbeidsplasser, gode møteplasser og infrastruktur med fokus på myke trafikanter og miljøvennlige transportformer. Plankart, bestemmelser og retningslinjer er endret, samt juridisk bindende temakart og supplerende beskrivelse. Formingsveileder er ny siden sist revisjon av KDP i 2015.

Fv.47, 922, 923, 937,938 og 939 går gjennom eller grenser til planområdet. Statens vegvesen sine interesser i området er hovedsakelig knyttet til fylkesvegen og vi uttaler oss på vegne av Rogaland fylkeskommune som vegeier. Statens vegvesen har også merknader til planforslaget som statlig sektormyndighet for samordna areal- og transportplanlegging, fremkommelighet for kollektivtransport, sykkel, universell utforming, vegtrafikkstøyt og trafiksikkerhet.

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Postboks 43
6861 LEIKANGER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost-vest@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Rennesøygata 16
5537 HAUGESUND

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Overordnede føringer

Siden sist revisjon av KDP Haugesund sentrum er ny ATP Haugalandet vedtatt, den ble godkjent 15.06.2016. KVV Haugesund ble vedtatt juli 2018, og legger grunnlag for ny bompengepakke for byområdet Haugesund, med 0- vekst i personbiltrafikken som mål. NTP 2018–2027 signaliserer at mellomstore byer som for eksempel Haugesund, kan være aktuell for fremtidig bypakke etter lokalt initiativ. Haugesund og Karmøy kommuner signerte i januar 2018 en intensjonsavtale med *Bynettverket for mellomstore byer*, med felles mål om å komme inn i NTP 2022–2033 med byvekstavtaler. I en slik prosess er det nødvendig med en samlet virkemiddelbruk, der bl.a. styrt arealbruk er en viktig faktor.

Haugesund sentrum er en nokså kompakt by, som har viktige funksjoner som sykehus, høgskole, tinghus og kulturtilbud sentralt plassert. Hovedkonsentrasjonen av arbeidsplasser er også sentralt plassert. Haugesund har et godt utgangspunkt for å lykkes med en bærekraftig byutvikling dersom de riktige virkemidlene tas i bruk. KDP Haugesund sentrum er et sentralt verktøy for å styre og styrke utviklingen av regionsenteret Haugesund.

Vurderinger av planforslaget

Ved høring av planprogram ble det kunngjort en avgrenset revisjon med temaene detaljering av mulighetsstudie fortetting og hensynssone for kulturmiljø, samt utarbeidelse av formingsveileder for offentlige byrom. Statens vegvesen uttalte at det var behov for å rydde i feil i flere temakart fra sist revisjon og at det var behov for ny gjennomgang av enkelte tema som gjelder transportområdet jfr. Også uttale til sist revisjon, datert 23.01.2015. Endring av temakartene var ikke en del av denne revisjonen. Vi registrerer likevel at enkelte temakart er endret siden sist revisjon. Statens vegvesen ba videre om dialog under utarbeidelse av formingsveileder i den grad veilederen berørte fylkesveg.

Plankart

Hensynssone H/710_2 er tatt ut av planen. Hensynssonen var for å sikre evt. fremtidig trase for ny E134 via Storasundgata – Risøy i Mulighetsstudie for E134. I nå vedtatt KVV for E134 Haugesund er dette alternativet silt ut. Statens vegvesen har derfor ingen merknader til at hensynssonen tas ut.

Plankartet viser nå kollektivtraseer og hovednett for sykkel. Statens vegvesen er positiv til at disse temaene synliggjøres i plankartet. Fremtidig kollektivnett og rutestruktur har i høst vært på høring hos berørte kommuner. Fylkestinget vedtok saken i oktober 2018, og ruteendringer skal iverksettes 01.07.2020. Statens vegvesen har hatt en gjennomgang av vedtatt kollektivnett sammen med RFK og Kolumbus, og gjør oppmerksom på at noen traseer for vedtatt kollektivnett mangler:

- Haugevegen. Her går hovedbyruta 201 med 4 avganger/ time samt rute 231 i dag. Det kan være aktuelt å flytte 201 til Tuhauggata – Karmsundgata i fremtidig situasjon, men det betinger bedre fremkommelighet i Karmsundgata nordover fra Flotmyr. Det

er aktuelt å flytte rute 208 til Haugevegen som erstatning for 201 i fremtidig situasjon, med tanke på nærhet til kollektivtilbud for Hauge og Hasseløy og særlig Havnaberg seniorsenter.

- Kollektivtrase er flyttet fra Haraldsgata til Sørhauggata på de 3 kvartalene mellom Bytunet – Byparken
- Kollektivtrase 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 – Skåregata – Dr. Eyesgata. Alternativ trase ved stenging av Knutsen OAS gate er sikret ved hensynssone forbi høgskolen. Temakart 4 – fremtidige kollektivgater må beholdes som vist ved sist revisjon.
- Kollektivtrase fra Salhusvegen og Litlasundgata er Litlasundgata til Strandgata, ikke Knutsen OAS- gate. Evt endring her må ses i sammenheng med valg av trase forbi rådhusparken

Statens vegvesen har forståelse for at kommunen som planmyndighet må koordinere ulike interesser sine behov i planen, men endringer i rutenettet må ses i en helhetlig sammenheng hvor man sikrer god fremkommelighet, effektive kjøreruter og god flatedekning for byens innbyggere og brukere. Statens vegvesen gir **planfaglig råd** om å endre kollektivtraseene i planen i tråd med fylkeskommunens vedtatte rutenett, som beskrevet over. Eventuelle endringer i kollektivrutenettet må skje i dialog med Rogaland fylkeskommune og Kolumbus.

Sykkelnettet er vist i tråd med Sykkelbyens vedtatte hovednett for sykkel.

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 ikke vil være hverken 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 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.

Planbestemmelser og retningslinjer

Kap 2.4.1 Bestemmelsene **må** inneholde krav til at fylkesvegnettet skal utformes i tråd med N100 Veg- og gateutforming.

Kap. 2.6.7.1 tillater gateparkering der dette er vist i temakart 7: Parkering – fremtidig. Statens vegvesen viser til planbestemmelsen kap. 3.2.1. der det ikke tillates

kantsteinparkering i kollektivtraseer vist i temakart 4 – kollektivgater. Statens vegvesen **anbefaler** at all kantsteinparkering fjernes i kollektivgater der det er vist i temakart 7, og at planbestemmelsen endres til at det ***kan tillates kantsteinparkering der dette er vist i temakart 7.***

Kap. 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 formålsgrensen for veganlegget, og komplisere drift og vedlikehold av fortau. Statens vegvesen kan derfor ikke tillate utkraging over fylkesveganlegget i planen.

Kap. 2.7.11 STØY. Strategiske støykart kan sees på www.vegvesen.no. Strategisk støykart viser at 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 søknad om byggetiltak, men ifølge T1442 **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, Jfr. T1442, kap. 2.1. Statens vegvesen gir som sektormyndighet på miljø- og trafikkstøyområdet **planfaglig råd** om å legge inn hensynssoner for vegtrafikkstøy i planen. Jfr. innsigelse datert 23.01.2015, med etterfølgende drøftingsmøter.

Kap. 3.2.1. Planbestemmelsene sier at i hovednett for sykkel vist i temakart 5 **skal** sykkel prioriteres. Enkelte gater i sykkelnettet er også kollektivtraseer. Tilsvarende stilles det krav til at kollektivtransporten **skal** prioriteres i kollektivtraseer vist i temakart 4 – Kollektivgater. I ny N100 (2018) kap B.1. anbefales det ikke å 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.

I gater med sykkelfelt i to kjøreretninger kan det reguleres for enveiskjøring for biltrafikk. Denne bestemmelsen åpner for sykling mot enveiskjøring i Skåregata og Skjoldavegen. Statens vegvesen hadde i 2015 innsigelse til prøveprosjekt med sykling mot enveiskjøring i disse gatene med bakgrunn i trafiksikkerhet (N300 Trafikkskilt. Del 2 og 3. Enveiskjøring – bruk av vikepliktskilt mot kjøreretning). Siden er det etablert sykkelfelt mot kjøreretning i deler av Skjoldavegen etter TS- vurdering fra Statens vegvesen. I Skåregata er det fortsatt utfordrende å tillate sykling mot enveiskjøring, uten at det gjennomføres trafiksikkerhetstiltak. Statens vegvesen **anbefaler** at det i planbestemmelsene stilles krav til trafiksikkerhetstiltak i samråd med Statens vegvesen som sektormyndighet for trafiksikkerhet, før det kan etableres sykkelfelt mot kjøreretning.

Planbestemmelsene sier at gater vist som hovedveier for motorvogner **skal** skiltes med kjøreretninger som vist i Temakart 3: Hovedgater for bil – fremtidig situasjon. Statens

vegvesen minner om at enveisregulering må behandles som skiltvedtak etter Vegtrafikkloven. Temakart 3 kan derfor ikke gjøres juridisk bindende i planen. Statens vegvesen **anbefaler** at SKAL- kravet endres til KAN. Deler av Strandgata er fylkesveg. Beslutning om enveisregulering må gjøres i samråd med vegeier.

Temakart i Byrom- og gatebruksplanen

Flere av temakartene berører fylkesvegnettet og Statens vegvesen sine ansvarsområder som sektormyndighet. Temakart 3–7, som alle berører veg og trafikkområdet, er gjort juridisk bindende. Dette er uheldig, da tiltakene som hjemles i planen vil få konsekvenser for miljø og samfunn som ikke er utredet. Flere av tiltakene må igjennom selvstendige prosesser med vedtak hjemlet i annet lovverk før de kan gjennomføres. Andre tiltak må avgjøres av vegeier, i samråd med kommunen. Statens vegvesen gir **planfaglig råd** om å gi temakartene status som retningsgivende, ikke som juridisk bindende.

Temakart 3 – fremtidige hovedveier:

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 vil imidlertid medføre 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** igjen at det gjennomføres en trafikkanalyse som legges til grunn for en evt. slik beslutning.

Temakart 4 – fremtidige kollektivgater og holdeplasser

Temakart for fremtidige kollektivgater og holdeplasser er noe endret siden sist revisjon, ved Bytunet og Rådhusparken. Temakartet er imidlertid ikke endret i tråd med Rogaland fylkeskommunes vedtatte rutenett; Jfr. Merknader til plankartet.

Når det gjelder holdeplasser må følgende holdeplasser vises:

Karmsundgata:

- Haugesund stadion
- Lotheparken Nord

Haugevegen:

- Skillebekkgata. Begge retninger.
- Skåre kirke. Begge retninger.
- Havnaberg seniorsenter. Begge retninger

Tuhauggata:

- Edda kino. Begge retninger
- Breidablikkgata – østgående er vist i feil kvartal

Sørhauggata:

- Tinghuset

Strandgata:

- Strandgata v/ Torggata

Salhusvegen/ Haraldsgata:

- Rådhusparken og Haraldsgata v/ Lillesund, samt Litlasundgata må ses i sammenheng med hvilken trase som velges forbi rådhusparken

Temakart 5 – hovednett for sykkel

Ved revisjonen i 2015 var hovednett for sykkel under utarbeidelse. Nytt temakart 5 – hovednett for sykkel viser hovednett for sykkel i tråd med Sykkelbyens vedtatte hovednett for sykkel.

Temakart 7 – fremtidig parkering:

Beskrivelse/ bestemmelser sier at det ikke skal være gateparkering i kollektivtraseer, mens temakartet viser parkering i kollektivtraseer. Fremkommelighet for buss er en stor utfordring i Haugesund sentrum, særlig i Strandgata og Salhusvegen. Statens vegvesen **anbefaler** å fjerne all gateparkering i kollektivtraseer. Gateparkering må utgå i følgende kvartaler:

- Strandgata mellom Litlasundgata og Skjoldavegen
- Sørhauggata mellom Byparken og Rådhusparken
- Haraldsgata forbi rådhusparken
- Salhusvegen – hele strekningen

Temakart 11 – Gater med brostein:

Temakart 11 – Gater med brostein var ikke med i Byrom – og gatebruksplanen som var vedlagt høringsdokumentene i januar 2015. Vi registrerer at temakartet er kommet til i endelig versjon datert 14.08.2015. Statens vegvesen har dermed ikke hatt anledning til å uttale seg til dette temakartet tidligere.

Temakart 11 viser gater med brostein på deler av fylkesvegnettet, Tuhauggata, Strandgata og Skippergata. Brostein er erfaringsmessig en svært dårlig ide i hovedkollektivtraseer og andre gater med mye tungtransport. Det er utfordrende, både med tanke på komfort for passasjerene, slitasje som følge av mange tunge busser, og utfordringer i anleggsfasen. Vi viser til V123 Kollektivhåndboka, kap.4.5.4 Kvalitet på veggen som sier at *dekke kvalitet har stor betydning for bussens framkommelighet og passasjerenes komfort. Dekke kvalitet prioriteres i kollektivtraseer. Brostein og annen gatestein unngås. Vegdekke/fast dekke skal ha jevn overflate, god friksjon, god slitasjemotstand, god lastfordelende evne, god vanntetningsevne og være frostsikker.*

Statens vegvesen **anbefaler** med bakgrunn i dette at heldekkende brosteinsløsning unngås i Strandgata, Sørhauggata, Haraldsgata, Litlasundgata, evt 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 evt. kan inngå i formingsveilederen.

Formingsveileder

Formingsveileder for Haugesund sentrum omfatter også deler av fylkesvegnettet. 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.

Veilederen viser flere typiske gatesnitt, men sier ikke noe om hvilke gatesnitt som skal benyttes hvor. I N100 er det SKAL – krav til min 2 m ferdselsareal på fortau, i tillegg kantsteinklaring (0,25m) og veggzone (min 0,25). Dersom det etableres møbleringssone BØR ferdselsarealet økes til 2,5 m. Noen av gatesnittene har ferdselszone på 1,5 m for å få plass

til trerekke. Disse løsningene tilfredsstiller ikke krav til universell utforming. Statens vegvesen **anbefaler** som sektormyndighet for universell utforming å øke ferdselsarealet til min 2,0 m også i disse gatesnittene.

Veilederen kunne med fordel også inneholdt utforming og materialbruk for bussholdeplass, gjerne også type leskur.

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. Statens vegvesen kan ellers bidra som faglig rådgiver i andre prosjekter der trafiksikkerhet, universell utforming, og løsninger for gående, syklende og kollektiv er tema.

Oppsummering/konklusjon

KDP Haugesund sentrum er et viktig verktøy for å styrke regionssenteret Haugesund, og gir i hovedsak gode rammer for utviklingen av sentrum. Statens vegvesen gir flere planfaglige råd og anbefalinger om å endre deler av innholdet i planen, som berører fylkesveg og statlig sektoransvar på veg- og transportområdet. Statens vegvesen ønsker lykke til med det videre arbeidet med planen, og forutsetter involvering i de temaene som er tatt opp her.

Plan og forvaltningsseksjonen
Med hilsen

Ivar Thorkildsen
Seksjonsleder

Lund Oddrun

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
Rogaland fylkeskommune – Samferdsel, Postboks 130 Sentrum, 4001 STAVANGER



INNSPILL TIL SENTRUMSPLANENS GÅSTRATEGI

PROSJEKT HAVNEPROMENADE

Innsendt av Ole M Sande og Frode Samuelsen

På vegne av beboere i Asalvikveien/Smedasundet:

Arnstein Arvesen, Johannes Apeland, Åse Apeland, Edgar Vika, Ole M. Sande, John Bertelsen, Dagfinn Lie, Raghild Stuve, Nils K Strøm, Bjørn Kyvik, Frode Samuelsen

Bakgrunn

Nåværende politiske bestilling til Rådmannen er for snever til å fange opp hele mulighetsrommet knyttet til byens satsing på gåstrategi.

Alternativer til høring:

Alternativ 1: Trasè Asalvikveien

Alternativ 2: Trasè Haugesjøen fastland

Bestillingen er begrenset til to alternativer, en politisk omkamp fra tilsvarende sak i 2015, der det første alternativet ikke adresserer sentrale effektmål i gåstrategien. En står dermed i realiteten igjen med kun et alternativ som har betydelige ulemper og begrensninger. Det må også stilles spørsmålstegn til om alt 2 tilfredsstillende et av de viktigste effektmålene. Ettersom «indre kai» ikke har en universelt utformet kobling til Haraldsgaten som er kjernen av vårt sentrum, kan man ikke si at det her etableres en adkomst fra sentrum til Asalvik bad.

Det knyttes også en viss bekymring til beslutningsunderlaget (samme som i 2015) "Temautredning Havnepromenade", som er heftet med betydelige feil og mangler.

Vi ønsker å bidra til Gåstrategi Haugesund og lanserer derfor et alternativ 3 som erstatter Alt 2-utfordringene med betydelige gevinster.

Vår innstilling, med fortløpende oppdateringer, kan finnes på nettstedet <http://www.haraldsgaten.no>.

Konklusjon

Med kostnader rundt 10% av estimerte kostnader for alt 2 (veldig omtrentlig beregnet), får man ikke bare en løsning som tilfredsstillende samtlige effektmål ved å gi bevegelsesfriske muligheten for å spasere på en havnepromenade langs sjøen fra sør til nord og bevegelseshemmede tilgang til Asalvik Bad fra sentrum (Haraldsgaten). I tillegg får man blant annet koblet sammen to sentrale universelt utformede trasèer på fastlandssiden og Bakarøy, med direkte adkomst inn mot universelt utformede **Haraldsgaten!**

En annen viktig poeng med alt 3 er at den åpner opp en lokal universelt utformet tilgang til bystranden for de som bor på Haugå og Bakarøy. Det er denne delen av befolkningen som vil besøke stranden aller mest hyppig. Med alt 2 ville de måttet bli transportert til indre kai for å få tilgang til sin *egen* strand.

Vår innstilling til saken:

1. Det ordnes foreløpig opp i Temautredningen Havnepromenade slik at denne gir et riktig bilde av både alt 1 og 2 (ref våre anmerkninger under)
2. Alternativ 3 legges til listen for alternative trasèer (ref vårt forslag under)
3. Enhet for Byutvikling gis mandat til å detaljevurdere 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.

Se også www.haraldsgaten.no for dokumentasjon med fortløpende oppdateringer.

Effektmålene

Hele hensikten med den «politiske omkampen» på 2015-vedtaket, er å finne en bedre løsning på effektmålene i Sentrumsplanen. Figuren under gir en oppsummering på disse målene.



Vi mener at det finnes langt bedre måter å adressere disse målene på enn det foreslåtte alternativ 2.

Alternativ 1: Trasè Asalvikveien

Dagens trasè som ble vedtatt i 2015

Asalvikveien er koselig "avstikker" fra Haraldsgaten/Haugeveien med staselige trær, fin trehusbebyggelse og majestetisk utsikt mot havet i vest.

Forhold til Effektmål:

Trasèen oppfyller ikke målsetting: "Anlegge sammenhengende turvei langs kysten" og er således ikke alene et reelt alternativ!

Forhold til Universell utforming:

I rapporten fra 2015 får denne trasèen unødvendig hard medfart.

- Analysen benytter veiens tilstand fra periode med massivt veiarbeid med gruslegging. I realiteten er dette en veistrekning som kan tilpasses kravene med billige midler.
- Videre trasè ned til strand, kan gå via Kyvikdalen

Konklusjon

Denne trasèen egner seg som en alternativ opplevelse og tilkomst til Asalvik Bad, eller eventuelt som et kompromiss med effektmålet med krav om at promenaden skal gå langs kysten.

Alt 2: Trasè kystlinje fastland- Haugesjøen

Trasè som ble nedstemt i 2015

Figuren viser trasèen i en sammenheng der man ser eksisterende trasèer og alternativer som er relativt rimelige og enkle å realisere.

Det er vår påstand at sett i sammenheng med det totale trasètilbudet, så vil ikke realisering av dette alternativet gi noe særlig merverdi. I tillegg har denne trasèen noen betydelige ulemper som presenteres under.

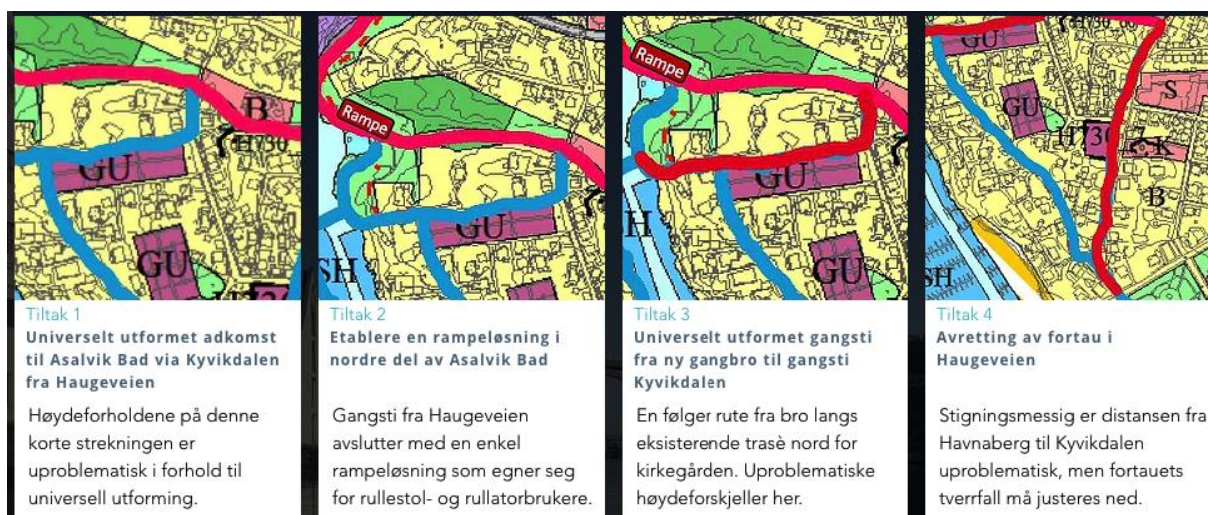


ULEMPER – ALT 2

1. Betydelige kostnader, både byggeteknisk og samfunnsmessig.
2. En "frem-og-tilbake" -trase med stor risiko for "kannabalisering" av den kommersielle persontrafikken fra Haraldsgatetrasèen
3. Behov for naturinngrep på Asalvik Bad vil redusere verdien av bystranden
4. Utsatt for havstigingeffekter i et 20-årsperspektiv. Se havnivå 2040! Prognosene er klare på at man blir nødt for å heve HELE trasèen dersom man skal ta høyde for fremtidig høyvannsnivå. Dette vil bli svært kostbart, da man ikke kan utnytte eksisterende kaianlegg.
5. Utfordrer kommunens forhold til ekspropriasjonspolitik, her representer med verditap i 20MNOK-klassen for berørte beboere i en sak som ikke kan påvises engang gir en positiv effekt til byen

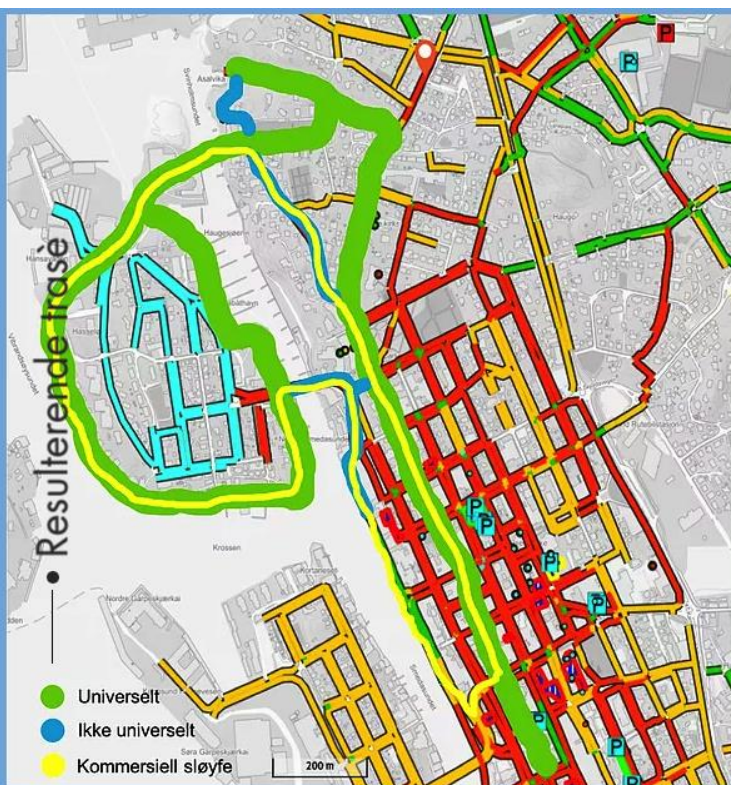
Alternativ 3: Haraldsgaten – Asalvik Bad

Som tittelen på forslaget indikerer, representerer de foreslåtte tiltakene under isolert sett ikke en alternativ trasè for havnepromenaden, men de utløser effekter som fører til at målene i Gåstrategien oppnås, med en rekke betydelige positive *bi-effekter*.



Fortrinn alt 3 (opp mot alt 2)

1. Gjør Asalvik bad direkte tilgjengelig for alle beboere på Bakarøy og Haugå
2. Tilgjengeliggjør midler til bygging av bro (evt sammen med utbygger)
3. Binder sammen universelt utformede trasèer på fastlandsside og Bakarøy
4. Gjør sentrum mer tilgjengelig for beboere på Haugå og Bakarøy
5. Øker trafikken i den kommersielle trasèen til fordel for handelsnæringen
6. Mye mindre behov for inngrep på selve stranden (rampe i nord), som dermed beholder sin egenart og løser bevegelseshemmede inn på "solsiden" av stranden.



Temautredning – Havnepromenaden

Dette dokumentet er politikernes viktigste beslutningsunderlag. Utredningen er utarbeidet på grunnlag av en rapport om universell utforming og øvrig saksinformasjon fra 2015.

I sin nåværende form, gir «Temautredning Havnepromenaden» et feilaktig bilde av både alternativ 1 og 2. I tillegg gir det et innsnevret bilde av et mulighetsrom som i enda større grad adresserer gåstrategiens effektmål og sentrumsutviklingen som helhet.

Vi har følgende anmerkninger til temautredningen:

1. "Jumping to conclusions" ved å fremstille foreslått alternativ som eneste mulighet for å etterleve effektmålene
2. Kartmateriell for universell utformingsgrad i gjeldende trasè gjennom Asalvikveien er basert på forhold preget av pågående veiarbeid med midlertidige grusede veitrasèer. Veien er ferdig asfaltert for lenge siden.
3. Mulig trasèvalg med stort potensial for universell utforming fra Asalvikveien gjennom Kyvikdalen er ikke tatt med
4. Konsekvensutredning for naboer har ikke tatt med de åpenbart mest berørte eiendommene
5. Bildene fra eiendommene er svært gamle og viser ikke berørte og 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 trasè mellom sentrum og Asalvik bad"
8. Beboerens klage (2015), som er bekreftet hensyntatt, vedrørende fjerning av friområde i Kommune- og Sentrumsplan, kommer ikke til uttrykk i temautredningen. Tvert i mot hevdes det at friområdet er opprettholdt. Det vises til at det i 2015 i kommuneplanen ble avgitt arealer til offentlige friområder (forstått som til kyststistrasè), men dette er ikke riktig da det ikke foreligger friområder i kommuneplanens arealdel. Noe som er naturlig da beboerne i Asalvikveien fikk medhold i sin protest mot å avgi friområder, både i 2006 og 2015.

Disse forholdene burde tilsi en ny høringsrunde for denne saken, etter at dokumentet er blitt utbedret og korrigert. Saken kan i hvert fall ikke gå til politisk votering uten Temautredningen gir et korrekt bilde av saksforholdene. Se forøvrig vår innstilling over.

Haugesund kommune v/Rådmannen
Postboks 2160
5504 Haugesund
postmottak@haugesund.kommune.no

Stavanger, 1. november 2017
Deres referanse:

Oppdragsansvarlig advokat: Bjørn Kvernberg

**MERKNADER TIL RULLERING AV KOMMUNEDELPLAN FOR
HAUGESUND SENTRUM – KYSTI ASALVIKVEIEN, 11 EIERE I
ASALVIKVEIEN/SMEDASUNDET.**

Vi representerer følgende personer og eiendommer i Asalvikveien:

- | | |
|---------------------|---------------------------|
| 1. Frode Samuelsen | Asalvikveien 36 |
| 2. Arnstein Arvesen | Asalvikveien 38 |
| 3. Johannes Apeland | Asalvikveien 40 |
| 4. Åse Apeland | Asalvikveien 42 |
| 5. Edgar Vika | Asalvikveien 48 |
| 6. Ole M. Sande | Asalvikveien 50 |
| 7. John Bertelsen | Asalvikveien 52 |
| 8. Dagfinn Lie | Asalvikveien 54 |
| 9. Raghild Stuve | Asalvikveien 58 |
| 10. Nils K Strøm | Asalvikveien 62 |
| 11. Bjørn Kyvik | Smedasundet 114, a,b,c,d. |

På vegne av samtlige protesteres det på to forhold:

1. Valg av alternativ for tracé for kyststi.
2. Reservasjon av områder ved sjøen merket som «friområder».

Ad punkt 1, tracé for kyststi.

Ved Planens behandling i kommunen i 2015 fikk våre klienter medhold i sin protest mot å legge kyststien langs vannlinjen («vannlinje-løsningen») fra S1 til B54 ved at kyststien ble lagt til å følge Asalvikveien (Asalvikvei-løsningen) i dette området (se kart bakerst i dette brev). Asalvikveien representerer også den såkalte «Nordsjøveien» som er gjort kjent både lokalt, nasjonalt og internasjonalt. Dette ble innarbeidet ved stiptet linje i kart som følge av vedtaket. Det kartet som nå er tatt fram til rulleringen, er ikke oppdatert og dermed feil kart. Dette representerer både en *saksbehandlingsfeil* og en *feil i framstillingen av fakta*.

John Christian Elden (H)
Karen Forbrigg
Anders Brosveet (H)
Thomas Berge (MBA)
Monica T. Nygaard
Thomas Randby (H)
Bjørn Rudjord
Nadia C. Hall
Arild Holden
Henrik Bliksrud
Gunhild Bergen
Lars Christian Sunde
Håkon Juell Hassel
Solveig Kristine Høgtun
Mette Julie Sundby
Sidsel Katralen
Gøran Møller-Christiansen
Sol Elden
Marion Haaland
Linda Ellefsen Eide
Per Magne Kristiansen
Hugo Hansen
Christian Flemmen Johansen
Sindre Reimers Rising
Max Henrik Jespersen
Jostein Løken
Hanne Wold Johansen
Torbjørn Kolås Sognefest
Erik Ulvesæter (H)
Tony Vangen
Marte Greftegreff Nøstberg
Ida Andenæs
Morten Andreassen
Halvor Dahle Meland
Nora Hallén
Mari Gjølstad
Siw Skatvedt Lund
Cecilia Dinardi
Ann-Iren Skjelbred
Ingvild Boe Hornburg
Ulrik Sverdrup-Thygesen jr
Einar Brask
Inger Zadig
Kim Ellertsen
Rasmus D. Woxholt
Svein Kjetil Lode Svendsen
Jannicke Keller-Fløystad
Bernt Heiberg
Bjørn Kvernberg
Elise Gedde Metz
Silje Stridskleiv
Marte Mariell Sandengen
Nicolay Eckhoff
Geir Jesinsky
Lo-Johan Melinder
Henrik Nicolaisen
Paul Joakim Sandøy
Sara Ørnevik
Oda Karoline Evensen
Benedikte Johansen

Det pekes også på at dersom en er kjent med, eller gjør seg kjent med, de lokale, topografiske og bygningsmessige/anleggsmessige forholdene på stedet, vil en se at fastlandet langs vannlinje-løsningen ikke er egnet til kyststi på flere areal og på flere måter:

1. Noen steder er det bratt fjell som stuper i sjøen. Her er det uframkommelige arealer, og selvsagt ikke opparbeidet sti eller vei. Det vil være forbundet med fare for å falle i sjøen som er dyp om noen skulle forsøke å bevege seg i disse områdene.
2. Andre steder er det bygninger, brygger i sjø og på innmark, andre anlegg og private relativt små hager som rent faktisk umuliggjør å realisere vannlinje-løsningen i dette ca. 200 meters området uten at en raserer eiendommenes karakter av hustomt. Disse områdene representerer klart innmark. Innmarken for tomtene i området er så små at de representerer «hustomt» og «liknende område hvor allmenhetens ferdsel og opphold vil være utilbørlig fortrengsel for eier eller bruker», begge sitat er fra definisjonen av innmark i friluftslovens § 1a.
3. Det foreligger enkelte dommer der eier må tåle kyststi i innmark. Det er typisk for disse at det da allerede er opparbeidet en sti, og eieren må tåle at denne merkes, jfr friluftslovens § 35. Det eksisterer ingen sti i dette området. Dette skyldes at deler av området er uframkommelig, og dessuten at andre deler klart faller inn under begrepet «innmark», «hustomt», og «liknende område». Videre har eiere av svært store tomter, så store at de ikke kan betraktes i sin helhet som hustomt, måttet tåle at allmennhetens ferdsel over eksisterende kyststi. Høyesteretts dom i den såkalte «Fuomoa-saken», Rt-1998-1164, også sitert i den såkalte «Hvaler-dommen», Rt-2005-805, er i så måte illustrerende. Her gjaldt det en 13,5 dekar stor tomt hvor avstanden fra boligens terrasse og fram til strandsonen var 65 meter. Kommunen må også se hen til juridisk vurdering i rundskriv fra Miljøverndepartementet (nå Klima- og Miljøverndepartementet) T-3/07 som fortsatt er gjeldende og rettledende. I dette rundskriv oppgis at en hustomt normalt må anses å utgjøre 1 dekar, som gjør at hele området innenfor en radius på 10-15 meter fra huset inngår i hustomten og derfor utgjør innmark. I nærværende sak er avstandene stort sett bare noen få meter. Særlig vises til Arnstein Arvesens tomt som langt tilbake har arrondert en brygge, sjøbod, en plen og sitteplass i de nærmeste 0-7 meter fra bryggekannten som ligger ute i sjøen.

Våre klienters **krav** er at kommunen ved rulleringen ikke inntar vannlinje-løsningen som ble valgt bort i 2015 ved rulleringen. Rådmannen anmodes om å endre saksfremstilling og kart i tråd med dette.

Ad punkt 2, reservasjon av områder ved sjøen merket som «friområder».

Ved Planens behandling i kommunen i 2015 fikk våre klienter medhold i sin protest mot å legge kyststien langs vannlinjen («vannlinje-løsningen») fra S1 til B54 ved at kyststien ble

lagt til å følge Asalvikveien (Asalvikvei-løsningen») i dette området. Likevel – ved en saksbehandlingsfeil – ble områder avmerket som «friområder» langs vannlinjen værende igjen i kartet. Dette var ikke bare en saksbehandlingsfeil, men også en lovmessig feil.

Den lovmessige feilen består i at når vannlinje-løsningen ble valgt bort i 2015, så *falt* også *formålet* med reservasjonen av deler av de privateide områder *bort* som en direkte konsekvens av at kyststien ble lagt til Asalvikveien. Formålspriippet er hjemlet i Grunnlovens § 105 og Oreigningslova § 2, samt følger av alminnelige forvaltningsmessige legalitetsprinsipper og 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.

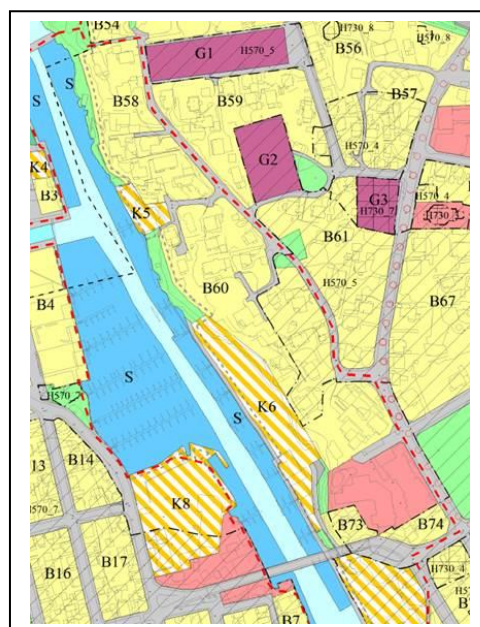
Dette betyr i klartekst at båndleggelsen til friareal savner lovformelig hjemmel, da båndleggelsen ikke vil bygge opp under det formål som var hensikten med reservasjonen. Hvis kommunen ved rulleringen nå vil opprettholde friarealene, vil dette således representere myndighetsmisbruk. I så tilfelle har vi også fått i oppdrag og utta rettslige skritt for å få kjent reservasjonen til friareal ugyldig, samt kreve erstatning.

Våre klienters **krav** er at kommunen ved rulleringen ikke opprettholder reservasjonen av områder langs sjøen der kyststien ble valgt bort i 2015. Rådmannen anmodes om å endre saksfremstilling og kart i tråd med dette.

Oppsummering:

Den trase som ble valgt i 2005 er den eneste gjennomførbare i dette området, og er stiplet inn i Asalvikveien slik det framgår av kartet til høyre. Områder langs vannlinjen avsatt til friareal må fjernes.

En kyststi langs vannlinjen vil klart være i strid med sikker rett, der opparbeidede hager, brygger og andre anlegg i tilknytning til boligeiendom har privatrettslig vern. Disse eiendomsrettene har i all hovedsak vært utøvd over lang tid, og i pakt med det som har vært vanlig på stedet. Kyststi ble lagt til Asalvik-veien ved planens behandling i 2015, og det har ikke skjedd noe siden som skulle danne grunnlag for å endre vurderingen av de faktiske og rettslige forhold, eller denne beslutningen.



Med vennlig hilsen
ADVOKATFIRMAET ELDEN DA

Bjørn Kvernberg
Advokat | Partner

Haugesund, 14. desember 2018.

Protest
mot
planforslag i Kommunedelplan for Haugesund sentrum 2014-2030

Jeg, Edgar Vika som eier av Asalvikvegen 48, gnr. 28, bnr. 488, protesterer med dette mot planforslaget i 'Kommunedelplan for Haugesund sentrum 2014 -2030' som for tiden er ute til høring for kommentarer og innsigelse, ettersom en omregulering til friområde langs sjølinjen til fordel for strandpromenade som er foreslått og skissert i planen, vil redusere min eiendoms bruksmuligheter og fremtidig potensiale i vesentlig grad, og dermed medføre en betydelig reduksjon i eiendommens markedsverdi.

Edgar Vika

Eier av Asalvikvegen 48

Fra: Åse Apeland (aaseapeland@hotmail.com)

Sendt: 14.12.2018 08:06:32

Til: Postmottak Haugesund kommune

Kopi:

Emne: Saksnummer 17/4231

Vedlegg:

Haugesund, 14. desember 2018.

Protest mot planforslag til Kommunedelplan for Haugesund sentrum 2014-2030

Jeg, Åse K E Apeland, som eier av Asalvikvegen 42, gnr. 28, bnr. 485, protesterer med dette mot planforslaget i 'Kommunedelplan for Haugesund sentrum 2014 -2030' som for tiden er ute til høring for kommentarer og innsigelse, ettersom det trasevalg for strandpromenade/kyststi som er foreslått og skissert i planen, vil redusere min eiendoms bruksmuligheter og fremtidig potensiale i vesentlig grad, og dermed medføre en betydelig reduksjon i eiendommens markedsverdi.

Åse K E Apeland

Eier av Asalvikvegen 42

Sendt fra min iPad

Protest mot planforslaget for Kommunedelplan for Sentrum.

Under fra 'Temautredning for Havnepromenade og Innspill til planforslag i 2015, hvor det er hevdet følgende:

Innspill til planforslaget i 2015

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.

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!

Dette innebærer at plangrunnlaget skal tilbakestilles til lovlig fattet Bystyrevedtak fra 09.09.2015 hvor både Sentrumsplanen og Kommuneplanen ble behandlet!

mvh

Edgar Vika.

Eier av Asalvikvegen 48.

Protest
mot
planforslag i Kommunedelplan for Haugesund sentrum 2014-2030

Vi, Kari Lise Heskestad Sande og Ole Meidell Sande som eiere av Asalvikvegen 50, gnr. 28, bnr. 489, protesterer med dette mot planforslaget i 'Kommunedelplan for Haugesund sentrum 2014 -2030' som for tiden er ute til høring for kommentarer og innsigelse, ettersom en omregulering til friområde langs sjølinjen til fordel for strandpromenade som er foreslått og skissert i planen, vil redusere vår eiendoms bruksmuligheter og fremtidig potensiale i vesentlig grad, og dermed medføre en betydelig reduksjon i eiendommens markedsverdi.



Eiere av Asalvikvegen 50

Haugesund, 13. desember 2018.

Haugesund Kommune
Enhet for Byutvikling
Saksnummer 17/ 4231

Protest
mot
planforslag i Kommunedelplan for Haugesund sentrum 2014-2030

Jeg, Nils-Kristian Aagaard Strøm som eier av Asalvikvegen 62, gnr.28, bnr. 494, protesterer med dette mot planforslaget i 'Kommunedelplan for Haugesund sentrum 2014 -2030' som for tiden er ute til høring for kommentarer og innsigelse, ettersom en omregulering til friområde langs sjølinjen til fordel for strandpromenade som er foreslått og skissert i planen, vil redusere min eiendoms bruksmuligheter og fremtidig potensiale i vesentlig grad, og dermed medføre en betydelig reduksjon i eiendommens markedsverdi.


Eier av Asalvikvegen 62

Haugesund, 13. desember 2018.

Protest
mot
Planforslag til Kommunedelplan
for
Haugesund sentrum 2014-2030

Jeg, FRODE SAMUELSEN som eier av ASALVIKVEIEN 36, gnr. 28, bnr. 483, protesterer med dette mot planforslaget i 'Kommunedelplan for Haugesund sentrum 2014 -2030' som for tiden er ute til høring for kommentarer og innsigelse, ettersom det trasevalg for strandpromenade/kyststi som er foreslått og skissert i planen, vil redusere min eiendoms bruksmuligheter og fremtidig potensiale i vesentlig grad, og dermed medføre en betydelig reduksjon i eiendommens markedsverdi.



Eier av ASALVIKVEIEN 36.

Merknad til høring av kommunedelplan for Haugesund sentrum

1. Vi ser at det ikke er planlagt endring i kjøremønster i Rådhusgaten og søndre del av Kirkegaten. Dette mener vi må vurderes.
Spesielt i Rådhusgaten er det store trafikale utfordringer, det er parkering på vestsiden, og trafikken går i begge retninger. Dette fungerer dårlig.
Vi mener det må bli enveiskjøring i Rådhusgaten.
2. Beboere i Rådhusgaten som har høyt fortau er forhindret i å kjøre inn til egne eiendommer. De eiendommene dette gjelder bør få reservert parkering på vestsiden av gaten.

Haugesund, 10. desember 2018.

BEBOERE

Peter Ofstedal
Elise Maria Kød
Runde Rovar
Linda Lfann
Gjestrud Tveit
Jens H. Orlby
Ane Polby

ADRESSE

Rådhusgaten 65
— " —
— " — 73
Rådhusgata 63
Rådhusgata 69
Kirkegt. 81
— ~ —

11.12.2018

Vedr. : MERKNAD TIL KOMMUNEDELPLAN FOR HAUGESUND SENTRUM 2014 - 2030
Pros. nr. :

Vår saksbeh.: Thomas Brekke / Mona Fågelklo

Deres ref/saksbehandler:

Vi har etter beste skjønn gjennomgått høringsutkastet og ønsker i den forbindelse å fremkomme med noen merknader. Flesteparten av våre merknader er tidligere muntlig frembrakt i møter med planmyndighetene, men er her forsøkt satt opp i skriftlig form.

Høringsversjonen fremstår generelt som mer lesbar og oversiktlig enn forrige versjon, noe vi skjønner også har vært noe av intensjonen med rulleringen. Dette gjør den enklere og mer tilgjengelig både for profesjonelle utbyggere og rådgivere, men også for øvrige brukere av planen.

Planen er fullt opp av gode intensjoner med tilhørende bestemmelser som skal gi rammene for utbygginger innenfor planområdet – Haugesund sentrum, jmf "Planens hensikt".

Vi vil her uttrykke en større uro over planens innhold enn over planens nye form, da vi fortsatt er av den oppfatning at det er for mange bestemmelser som i sum legger begrensninger på mange eiendommers mulighet til utvikling / utbygging, noe som igjen gir tilbakeholdenhet hos tiltakshavere.

Bestemmelser om bygningers størrelser og høyder er enkelt å forholde seg til. Det er mye vanskeligere å forholde seg til bestemmelsene om gode solforhold på utearealer i sentrumsområder kombinert med krav om begrenset innsyn på samme areal, samtidig som det ikke tillates at utearealet løftes over terrenghøyde. Det finnes samtidige krav om at bygninger skal følge nabobebyggelsens fremherskende byggelinje - samtidig som det er krav til at bygningen skal plasseres slik at den tar hensyn til sol- og lysforhold.

Etter vår mening burde en større del av fellesarealkravet vært medregnet og ivaretatt innenfor arealet til offentlige byrom, gater og plasser, slik at selve byggesakene lettere kunne realiseres.

Mange av bestemmelsene i sentrumsplanen er hver for seg løsbare, men det er svært vanskelig – tilnærmet umulig - å løse alle innenfor en byggesak. Og da blir det ikke noen byggesak, med mindre man går veien om detaljregulering, og gjennom den lager nye bestemmelser som omgår/ overstyrer bestemmelsene i sentrumsplanen.

Men dersom krav til uteoppholdsarealenes kvalitet og solforhold kan omdefineres i en langvarig (?) planprosess er jo bestemmelsene i sentrumsplanen helt forgjeves – og kunne like gjerne vært utelatt i utgangspunktet.

Hensikten med en god sentrumsplan bør jo være at det enkelt kan foregå utbygging innenfor dagens eiendomsstruktur basert på byggesaker. Mens det ved større sammenslåinger av eiendoms- masse legges opp til krav om detaljplaner som vurderer et større område.

Inntrykket av sentrumsplanen i dag er imidlertid at nesten enhver utbygging vil få krav om utarbeidelse av detaljplan da det ikke er mulig å løse alle bestemmelsene i en ren byggesak – mens det i en detaljplan kan lages bestemmelser som forenkler byggesaken ved at de vanskeligste bestemmelsene fjernes eller omdefineres.

Vi mener og tror at dette er med på å hindre investeringslyst i sentrum – da tidshorisonten blir vesentlig og uoversiktlig lengre – samtidig som oppstart av en detaljplan med stor sannsynlighet vil medføre krav om å innarbeide andre tilliggende eiendommer som ikke inngår i selve byggesaken, og som igjen muliggjør forsinkende prosesser basert på berørte parter eventuelle motvilje til å bli medtatt i detaljplanens bestemmelser. Vi tror at summen av all denne usikkerheten rundt tidsrisiko gir en tilbakeholdenhet på iverksetting av enkeltprosjekter.

MERKNADER TIL BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER – Høringsversjon 14.09.2018

Generelt pkt om avstandsbestemmelser i PBL:

Vi kan ikke se at det er tatt inn en generell bestemmelse som tillater bebyggelse nærmere nabo-grense enn 4 m / byggets halve høyde – uten særlig samtykke fra nabo.

Ved utbygging innenfor planområdet vil tilnærmet alle byggesaker komme i konflikt med dette, og således være avhengig av et slikt samtykke, eller krav om utarbeidelse av detaljplan som har egne bestemmelser om dette. Dette medfører at byggesaker kan få en utilsiktet og langtidsrekkende forsinkelse i byggesaker, noe som medfører usikkerhet og risiko i saken, som igjen kan føre til mindre villighet til å gjennomføre byggetiltak.

Vi anbefaler derfor at det medtas en generell bestemmelse om at det kan bygges nærmere / inntil nabogrenser forutsatt at øvrige bestemmelser i sentrumsplanen ivaretas mht. strøkskarakter etc.

En tilsvarende avstandsbestemmelse er satt for Garasjer og mindre, frittstående bygninger (boder mv) under pkt 3.1.3.2.

Ber med dette om at avstandsbestemmelse som nevnt over inntas i plan.

pkt 2.5 Rekkefølgekrav - :Merknad 1

Gjelder igangsetting og kommunalteknisk infrastruktur:

I 2. avsnitt er det sagt:

"Før det gis tillatelse til igangsetting må kommunaltekniske anlegg ..etc..være etablert."

I praksis betyr dette at en utbygging ikke kan skje parallelt og samtidig. Er dette intensjonen?

Ber med dette om en klargjøring om igangsetting kan gis tidligere slik at det faktisk er brukstillatelsen som er avhengig av at de kommunaltekniske anlegg er etablert.

pkt 2.5 Rekkefølgekrav - :Merknad 2

I 4. avsnitt er det sagt:

"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."

Dersom «ivaretatt» her betyr fysisk utbygd vil det i praksis betyr at en utbygging ikke kan tas i bruk før skole / barnehage er utbygd.

Ber med dette om en klargjøring om «ivaretatt» her omfatter/ betyr fysisk eller planlagt utbygging.

pkt 2.6.1 Forbud mot tiltak langs sjø og vassdrag - :Merknad 1

Gjelder bygging i 100-metersbeltet fra strandlinjen:

I 2. avsnitt er det sagt:

"Tiltak tillates innenfor Sentrumsplanens planområde hvor eksisterende bebyggelse danner en naturlig byggegrense mot sjø....."

Med bakgrunn i at størsteparten av strandlinjen innenfor planområdet er bebygd er det vanskelig å forstå hvor denne bestemmelsen kommer til anvendelse innenfor planområdet.

Det bør her tydeliggjøres hvorvidt "tiltak" her også omfatter kaier, havnepromenader, uteoppholdsarealer etc. til sjø. I så tilfelle er bestemmelsen en selvmodsigelse.

Jmf. krav om dispensasjon fra 100-metersbeltet for tilsvarende funksjoner ved Smedasundet 1.

Det bør enkelt kunne settes opp et eget kart for denne bestemmelsen som viser hvor myndighetene mener det generelle forbudet mot byggetiltak kommer til gyldighet, jmf 2.6.1 avsnitt 1.

Det bør også tydeliggjøres hvorvidt "eksisterende bebyggelse" i dette tilfelle også omfatter kaier, havnepromenader, uteoppholdsarealer etc. til sjø – slik at tiltak kan plasseres blant disse uten å stride mot 100-metersbeltet.

Ber med dette om at omfang av overnevnte punkter presiseres og anvises i kart.

pkt 2.6.1 Forbud mot tiltak langs sjø og vassdrag - : Merknad 2

Gjelder havnepromenade:

I retningslinjer er det sagt:

"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 trasevalg som vist fravikes ut fra hensyn til bevaring og kulturminner og kulturmiljø

Med bakgrunn i at størsteparten av eksisterende bebyggelse i strandlinjen innenfor planområdet (både gammel og nyere) er bebygd nærmere enn 15 meter (unntatt Indre Kai) kan denne bestemmelse lett føre til en usammenhengende fasaderekke mot sjø. Intensjonen er god og kan være gyldig ved utbygging ved nye store områder i kommunen, men innenfor sentrumsplanen kan den virke uhensiktsmessig der hvor ny bebyggelse skal hensynta nye bestemmelser, men eksisterende bebyggelse kan ligge vesentlig nærmere sjø.

Det er i de siste tiårene bygget en stor bygningsmasse som har hensyntatt tidligere bestemmelser om havnepromenade for å gi tilkomst til og langs sjø. Det blir ikke nødvendigvis bedre for brukerne eller bygningsmiljøet at bredden økes for nybygg fra tidligere ca 6 meter til 15 meter.

Tradisjonelt har det vært tversgående allmenninger og sjøtun som har gitt bruksrom langs sjøen. Vi mener at dette fortsatt er en god løsning for å gi gode uterom, bedre skjermet for kritiske vindretninger og likevel tilgjengelig via en smalere havnepromenade enn sentrumsplanen legger opp til på et generelt grunnlag. Denne type uterom vil i mange tilfeller kunne gi bedre kvaliteter langs sjø enn en generell bestemmelse om 15 meter avtand.

Ber med dette om at ønsket bredde på havnepromenade med sideareal vurderes på nytt, slik at unødig oppstykket beliggenhet fra sjøkant unngås, og at bredde på havnepromenaden heller vurderes strøksmessig, i stedet for generelt.

pkt 2.6.4 Universell utforming

Krav til universell utforming og tilgjengelighet blir normalt ivaretatt gjennom PBL/ TEKs bestemmelser for regulerings- og byggesaker og bør ikke gjentas i sentrumsplanen.

Det er likevel viktig med retningslinjen som er medtatt - at det skal være lav terskel for å gi avvik ved konflikt med bevaringshensyn etc – etter en samlet vurdering.

pkt 2.6.5 Utomhusplan

Gjelder krav til utomhusplan:

I Retningslinjer 1. avsnitt står det

"Dette kreves normalt ikke for utbygginger med færre enn 4 enheter."

I utgangspunktet betyr dette at det ikke trenger utarbeides utomhusplan ved færre enn 4 enheter. Dersom praksis likevel blir at myndighetene ved saksbehandling vil kreve utomhusplan bør denne retningslinjen revurderes. Det bør i alle fall tydeliggjøres med eksempler på hva som er «unormalt» – og som vil medføre krav om utarbeidelse av utomhusplan.

Ber med dette om at ordlyd i overnevnte punkt tydeliggjøres med eksempler.

pkt 2.6.6 Leke-, ute- og oppholdsplasser - :Merknad 1

Gjelder redegjørelse for plassering av anlegg for lek for 4 boenheter eller mer:

I 1. avsnitt står det

"I reguleringsplaner og ved søknad om byggetillatelse for 4 boenheter eller mer skal det gjøres rede for plassering av anlegg for lek"

I utgangspunktet betyr dette at det ikke trenger gjøres rede for plassering av lek ved færre enn 4 enheter. Dersom praksis likevel blir at myndighetene ved saksbehandling vil kreve slik redegjørelse bør denne retningslinjen revurderes. I motsatt fall kan myndighetene IKKE kreve slik redegjørelse iht denne bestemmelsen.

Dersom bestemmelsen er satt fordi det ikke er krav til nærlekeplass ved 1-3 boenheter, kun til felles/privat uteoppholdsareal, bør dette komme klarere frem i bestemmelsens ordlyd.

Ber med dette om at ordlyd i overnevnte punkt stadfestes / tydeliggjøres.

pkt 2.6.6 Leke-, ute- og oppholdsplasser - :Merknad 2

Gjelder plassering av leke-, ute- og oppholdsplasser, samt solforhold:

I kulepunkt 2 står det

"Uterom – skal være plassert på terreng, med unntak Sone 1A"

I kulepunkt 3 står det

"Uterom – skal være tilfredsstillende belyst (minimum 50% sol ved vårjevndøgn klokken 15:00) Tilsvarende gjelder kl 18:00 ved midtsommer"

Med bakgrunn i størrelser, høyder og himmelretning på kvartalsstrukturen innenfor planområdet vil det for de fleste eiendommer være særdeles vanskelig ved utbygginger å klare å tilfredsstille begge overnevnte kulepunkt innenfor Sone 1A, 1B og 1C. Her skal man også huske på at man ved utbygging heller ikke skal slå skygge på naboers utearealer. Problemstillingen vil tydeliggjøres gjennom volum- og sol/skygge-studier av tillatt utbygging for de enkelte eiendommer innenfor planområdet.

Summen av dette gir at det er særdeles vanskelig med nybygg innenfor planområdet å tilfredsstille bestemmelsenes krav uten å gå veien om reguleringsplan hvor disse kravene omgås med bruk av andre bestemmelser for det samme formålet. Bestemmelsene kan ellers kun avvikes ved bruk av eksisterende bygningsmasse som kan gi fravik iht retningslinjene.

Vi vil anbefale at muligheten for å løfte fellesarealer opp på lokk og / eller tak også gis for Sone 1B og 1C, slik som det er gitt åpning for i Sone 1A.

Av samme årsak vil vi også anbefale at krav til 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..

Ber med dette om at ordlyd i overnevnte kulepunkt 2 og 3 vurderes på nytt.

pkt 2.6.6.2 Arealkrav til felles/privat uteoppholdsareal – SONE 1A- :Merknad 1

Gjelder krav til uteoppholdsareal:

I arealkravet står det

1-3 boenheter "Min 20m2 felles / privat per boenhet"

I utgangspunktet betyr dette at hele arealkravet valgfritt kan løses som privat eller felles areal

4-7 boenheter "Min 150 m2 felles (fastkrav)"

Dette utgjør i praksis nærlekeplassen, men det fremkommer ikke om det i tillegg er krav til privat uteareal, og hva arealkravet til privat uteplass i tilfelle vil være.

8 og flere boenheter "Min 20 m2 felles pr boenhet

Dette utgjør i praksis nærlekeplassen + ett tillegg på 20 m2 pr boenhet over 8, men det fremkommer ikke om det i tillegg er krav til privat uteareal, og hva arealkravet til privat uteplass i tilfelle vil være.

Det er vanskelig å forstå hvorfor det ved en utbygging av 3 separate utbygginger á 3 boenheter i et område er krav til 20 m2 privat uteareal pr enhet, mens det ved en samlet utbygging av 9 boenheter i samme område skal tilrettelegges for 180 m2 felles uteareal + eventuelle private utearealer.

Det er også vanskelig å forstå at det ved tre boenheter er krav om 20 m2 privat eller felles areal pr enhet, mens det ved fire boenheter blir krav om nærlekeplass på min 150 m2 + eventuelt krav om privat uteareal. Spesielt er dette vanskelig å forstå når det fra 8 stk igjen tillegges fellesareal på 20 m2 pr enhet. Hvorfor kan ikke kravet være fast pr enhet, slik at antall enheter kan vurderes mest hensiktsmessig i forhold til et lineært krav?.

På mange eiendommer innenfor planområde kan det være høyst aktuelt med utbygginger på mellom 3 og 8 enheter, og da er det synd dersom en uforholdsmessig trapp i kravet – mellom 4 og 7 enheter - hindrer at prosjekter får et optimalt antall enheter.

Ber med dette om at arealkravet både for felles og privat del og intensjonene bak kravet tydeliggjøres.

pkt 2.6.6.2 Arealkrav til felles/privat uteoppholdsareal – SONE 1A - :Merknad 2

Gjelder krav til uteoppholdsareal:

I avsnitt 2 står det:

"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"

Dette kan normalt løses i nybygg med krav om heis iht TEK, mens det for eksisterende bebyggelse kan det være nyttig å minne om pkt 2.6.4 Universell utforming om "at det skal være lav terskel for å gi avvik ved konflikt med bevaringshensyn etc – etter en samlet vurdering".

Ber med dette om at overnevnte arbeides inn i teksten – om mulig.

pkt 2.6.6.2 Arealkrav til felles/privat uteoppholdsareal – SONE 1A - :Merknad 3

Gjelder krav til uteoppholdsareal:

I avsnitt 4 står det:

"Alle boenheter skal ha egnet privat uteplass som er skjermet for innsyn og har gode solforhold"

Dette kan i seg selv lett bli en umulighet innen for planområdet, da det normalt vil være en eller annen form for innsyn fra omkringliggende bebyggelse dersom det er gode solforhold på et uteareal. Ved å skjerme for innsyn vil man normalt også skjerme tilsvarende for sol. Kravet kan isolert sett være et ideelt krav, men kan være svært vanskelig å etterkomme. I et bysentrum vil det av naturlige årsaker nødvendigvis bli innsyn på solrike områder.

Bestemmelsen er også vanskelig å forstå når den samtidig åpner for at alt uteareal kan løses som fellesareal. Da blir et samtidig krav om privat areal en selvmotsigelse.

Vi er blitt forklart at dette kravet er blitt løst / godkjent i konkret byggesak ved at det etableres fransk balkong i fasaden – altså en døråpning med rekkverk i yttervegg. I så tilfelle er arealkravet for privat uteoppholdsareal 0,0 m2.

Ber med dette om at dette kravet omformuleres/ strykes da det kan være et uløselig krav som i seg selv kan hindre utbygging.

pkt 2.6.6.2.1 Arealkrav til felles/privat uteoppholdsareal – SONE 1A - :Merknad 4

Gjelder krav til uteoppholdsareal:

I overnevnte punkt er det referert til infill-prosjekter med 4 eller færre boenheter.

Det er uklart hva som her menes med infill-prosjekter, da det ikke fremkommer definisjon.

Det er vanskelig å forstå hva som innenfor planområdet IKKE er infill-prosjekter, da planområdet i utgangspunktet er tilnærmet helt utbygget i dag.

Ber med dette om at definisjonen av infill tydeliggjøres med eksempler – eventuelt at områder som vil bli definert som infill-prosjekter avmerkes på eget kart.

pkt 2.6.6.3 Arealkrav til felles uteoppholdsareal – SONE 1B- :Merknad 1

Gjelder krav til uteoppholdsareal:

I arealkravet for felles uteoppholdsareal på terreng står det:

1-3 boenheter "Min 75m2 (fastkrav)"

I utgangspunktet betyr dette at hele arealkravet er felles areal, men det fremkommer ikke om det i tillegg er krav til privat uteareal, og hva arealkravet til privat uteplass i tilfelle vil være.

4-7 boenheter "Min 150 m2 (fastkrav)"

Dette utgjør i praksis nærlekeplassen, men det fremkommer ikke om det i tillegg er krav til privat uteareal, og hva arealkravet til privat uteplass i tilfelle vil være.

8 og flere boenheter "Min 20 m2 felles pr boenhet"

Dette utgjør i praksis nærlekeplassen + ett tillegg på 20 m2 pr boenhet over 8

I tillegg står det:

"Alle boenheter skal ha egnet privat uteplass som er skjermet for innsyn og har gode solforhold", men det fremkommer ikke hva arealkravet til privat uteplass i tilfelle vil være.

Jmf også pkt 2.6.6.2.

Ber med dette om at arealkravet både for felles og privat del og intensjonene bak kravet tydeliggjøres.

pkt 2.6.6.3 Arealkrav til felles uteoppholdsareal – SONE 1B- :Merknad 2

Gjelder kravet om at felles uteoppholdsareal i Sone 1B skal løses på terreng:

Viser i denne forbindelse til hele merknaden under pkt 2.6.6 Merknad 2 vedrørende kvalitetskrav. Vi tror at det for svært mange eiendommer innenfor sone 1B vil være vanskelig å oppfylle kvalitetskravene for utearealer dersom dette arealet må ligge på terreng, og ikke kan løstes opp på lokk eller tak.

Ber med dette om at kravet endres slik at lokk og tak kan benyttes for fellesarealer, slik det er gjort for Sone 1A.

pkt 2.6.6.3.1 Arealkrav til felles/privat uteoppholdsareal – SONE 1B - :Merknad 3

Gjelder krav til uteoppholdsareal:

I overnevnte punkt er det referert til infill-prosjekter med 4 eller færre boenheter.

Det er uklart hva som her menes med infill-prosjekter, da det ikke fremkommer definisjon.

Det er vanskelig å forstå hva som innenfor planområdet IKKE er infill-prosjekter, da planområdet i utgangspunktet er tilnærmet helt utbygget i dag.

Ber med dette om at definisjonen av infill tydeliggjøres med eksempler – eventuelt at områder som vil bli definert som infill-prosjekter avmerkes på eget kart.

pkt 2.6.6.4 Arealkrav til felles uteoppholdsareal – SONE 1C- :Merknad 1

Gjelder krav til uteoppholdsareal:

I arealkravet for felles uteoppholdsareal på terreng står det:

1-3 boenheter "Min 90m2 (fastkrav)""

I utgangspunktet betyr dette at hele arealkravet er felles areal.

4-7 boenheter "Min 150 m2 (fastkrav)""

Dette utgjør i praksis nærlekeplassen.

8 og flere boenheter "Min 30 m2 felles pr boenhet

Dette utgjør i praksis nærlekeplassen + ett tillegg på 30 m2 pr boenhet over 8.

I tillegg står det:

"Alle boenheter skal ha egnet privat uteplass som er skjermet for innsyn og har gode solforhold",
men det fremkommer ikke hva arealkravet til privat uteplass i tilfelle vil være.

Jmf også pkt 2.6.6.2.

Vi viser i denne forbindelse også til vår merknad i overnevnte pkt 2.6.6 Merknad 2, og 2.6.6.3 Merknad 2 vedrørende kvalitetskrav og solforhold.

Ber med dette om at arealkravet både for felles og privat del og intensjonene bak kravet tydeliggjøres.

pkt 2.6.6.4 Arealkrav til felles uteoppholdsareal – SONE 1C- :Merknad 2

Gjelder kravet om at felles uteoppholdsareal i Sone 1C skal løses på terreng:

Viser i denne forbindelse til hele merknaden under pkt 2.6.6 Merknad 2 vedrørende kvalitetskrav.

Vi tror at det for svært mange eiendommer innenfor sone 1C vil være vanskelig å oppfylle kvalitetskravene for utearealer dersom dette arealet må ligge på terreng, og ikke kan løftes opp på lokk eller tak.

Ber med dette om at kravet endres slik at lokk og tak kan benyttes for fellesarealer, slik det er gjort for Sone 1A.

pkt 2.6.7.2 Tabell 2.1, 2.2 og 2.3 Parkeringsnormer for boligformål- :Merknad 1

Gjelder krav til parkering:

Av overnevnte tabeller fremkommer at dersom to separate prosjekter på tiliggende eiendommer med henholdsvis 4 og 3 enheter skal ha 4 + 4 P-plasser, mens et tilsvarende prosjekt på en sammentlåst eiendom med 7 enheter skal ha 7 P-plasser.

Det er vanskelig å forstå intensjonen med at samme antall enheter skal ha forskjellig krav til P-plasser. Dette kan unngås med ett lineært krav.

Ber med dette om at kravet til P-plasser for 3-mannsboliger vurderes på nytt og at intensjonen med kravet tydeliggjøres.

pkt 2.6.7.7 Ladestasjoner

Gjelder krav til opparbeidelse av kraftforsyning og sprednett:

I retningslinjene står det:

"...Kraftforsyning og sprednett skal dimensjoneres for at det kan foregå «normallading»(16 Amp) på minst 80% av parkeringsplassene i det totale parkeringskravet samtidig

Ber med dette om at det fremlegges dokumentasjon fra kraftleverandør at dette er løsbart innenfor eksisterende kraftnett, eventuelt om dette krever en oppgradering av nettet, og i tilfelle hvordan dette er planlagt og hvordan kravet kan oppfylles i enkeltsaker.

pkt 2.7.4 Bebyggelse - : Merknad 1

Gjelder utkraging :

I 1. avsnitt står det:

"Fasadeelementer skal ikke overskride gateside"

I 5. avsnitt står det:

"....Det tillates maksimum 60 cm utkraging ut over byggelinje mot fortau eller veg"

I tilfeller hvor byggelinje og vegside sammenfaller åpner denne bestemmelsen for 60 cm utkraging samtidig som man ikke kan overskride gateside.

Ber med dette om at bestemmelsen omskrives slik at dette fremstår entydig.

pkt 2.7.4 Bebyggelse - : Merknad 2

Gjelder åpninger i fasade:

I 3. avsnitt står det:

"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."

Dersom dette breddemålet på 3 m kun gjelder portbredden ved inn-/utkjøring kan kravet være OK!

Men dersom kravet gjelder bygningsmessige forhold i fasaderekken som gir en begrensning på åpninger på maksimalt 3 m kan dette være et alt for generelt krav, og et alt for knapt mål. I tilfeller hvor både innkjøring og persontrafikk til eiendommen skjer på samme sted, og hvor bygninger kan ha inntil 12 m dybde, så kan begrensningen være hindrende for en god løsning. Det vil mest sannsynlig også være tilfeller hvor en større åpning kan være hensiktsmessig, f.eks for tilkomst med service-/rednings-/brannbil etc.

Ber med dette om at kravet vurderes på nytt og åpner på en fleksibilitet, og at intensjonen med kravet tydeliggjøres gjennom eksempler.

pkt 2.7.11 Støy

Gjelder krav til støyforhold:

Det synes som om hele kravet allerede er ivaretatt i byggesak gjennom PBL og TEK.

Punktet kan i tilfelle utgå i sin helhet.

Ber om at behovet for å repetere overordnede krav eller krav som blir ivaretatt på annen måte, blir vurdert på nytt – ved at kravet her utgår, eller eventuelt ved kun å referere til TEK.

pkt 2.7.12 Luftkvalitet

Gjelder krav til luftkvalitet:

Det synes som om hele kravet allerede er ivaretatt i byggesak gjennom PBL og TEK.

Punktet kan i tilfelle utgå i sin helhet.

Ber om at behovet for å repetere overordnede krav eller krav som blir ivaretatt på annen måte, blir vurdert på nytt – ved at kravet her utgår, eller eventuelt ved kun å referere til TEK.

pkt 3.1.3.1 Boligbebyggelse – Utforming og plassering - : Merknad 1

Gjelder åpninger i fasade:

I 2. avsnitt står det:

"Ny boligbebyggelse innenfor 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 denne forbindelse viser vi til tilsvarende bestemmelse under pkt 2.7.4 Merknad 2, hvor bestemmelsen er begrenset til å gjelde Sone 1A og Sone 1B.

Viser også i denne forbindelse til øvrig del av selve merknaden vår - Merknad 2 knyttet til 2.7.4.

Ber med dette om at kravet vurderes på nytt og åpner på en fleksibilitet, og at intensjonen med kravet tydeliggjøres gjennom eksempler, samt en avklaring om bestemmelsen gjelder generelt for alle soner eller er begrenset til Sone 1A og 1B.

pkt 3.1.3.1 Boligbebyggelse – Utforming og plassering - : Merknad 2

Gjelder lys og solforhold:

I 3. avsnitt står det:

"Byggverk skal plasseres slik at det tas hensyn til lys- og solforhold."

Denne bestemmelsen kan lett komme i motstrid med bestemmelsen i avsnittet over i samme pkt, hvor det sies at bebyggelsen skal følge nabolagets fremherskende byggelinje.

Med bakgrunn i størrelser, høyder og himmelretning på kvartalsstrukturen innenfor planområdet vil det for de fleste eiendommer være særdeles vanskelig ved utbygginger å klare å tilfredsstille begge overnevnte krav. Her skal man også huske på at man ved utbygging heller ikke skal slå skygge på naboers utearealer. Problemstillingen vil tydeliggjøres gjennom volum- og sol/skygge-studier av tillatt utbygging for de enkelte eiendommer innenfor planområdet.

Ber med dette om at ordlyden endres slik at det ikke oppstår uløselige motstridende krav som i seg selv hindrer utbyggingsprosjekter.

pkt 3.1.3.1 Boligbebyggelse – Utforming og plassering - : Merknad 3

Gjelder svalgang:

I 1. retningslinje 3. avsnitt står det:

"Svalgangsadkomst skal unngås"

Dersom bestemmelsen gjelder svalgang i fasade mot gate er dette OK! for de fleste tilfeller, selv om det i enkelttilfeller kan fremkomme gode grunner for at dette kan være en god løsning.

Dersom bestemmelsen gjelder svalgang i sin helhet, også svalgangsløsning mot gårdsrom, så kan dette gi utilsiktede begrensninger som i seg selv kan hindre utbygging. I noen tilfeller kan en viss grad av bruk av svalgang være nødvendig for å få til en optimal løsning.

Ber med dette om at bestemmelsen omformes til å si "skal unngås" mot gateside, og eventuelt – dersom absolutt nødvendig – til kun "bør unngås" forøvrig.

pkt 3.1.3.1 Boligbebyggelse – Utforming og plassering - : Merknad 4

Gjelder antall boenheter ved infill:

I 2. retningslinje 3. avsnitt står det:

"..For infill-prosjekter 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..."

Vi er blitt forklart at bestemmelsen er ment å åpne opp for at mer enn 10% av boenheter kan være mindre enn 45 m2. F.eks 2 av 10 boenheter = 20% , 3 av 10 = 30%, 4 av 10 = 40% etc.

Det fremkommer ikke her hva som anses som rimelig, og en er derfor avhengig av å få kommunens samlede vurdering på bordet så tidlig som mulig, ved oppstart av prosjekteringen. Dette forutsetter at kommunen kan saksbehandle dette lenge før prosjektet er fremført for søknad, da denne avklaring naturligvis ikke kan avvende til søknadstidspunkt.

Ber med dette om at ordlyden og presisjonen i bestemmelsen vurderes på nytt, og at det bekreftes at slik samlet vurdering kan gis som en forhåndsbehandling i byggesaken.

pkt 3.1.6 Sentrumsformål - : Merknad 1

Gjelder handelsanalyse:

I 3. avsnitt står det:

"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 praksis betyr bestemmelsen at en butikk som i dag drives på en etasje og som ønsker å ta i bruk et like stort areal i 2. etasje må dokumentere at de ikke tar kunder fra andre aktører, da butikken er blitt 100% større og går over 2 etasjer.

Bestemmelsen virker meningsløs!

Ved en beslutning om å etablere et større handelsareal i sentrum er det utvilsomt en markedsanalyse som sannsynliggjør overskudd i bedriften som ligger til grunn.

Hvordan er det mulig å lage en handelsanalyse som dokumenterer at man ikke risikerer å ta kunder fra andre virksomheter i området?

I et slik tilfelle vil det naturlig nok ikke bli tatt noen beslutning om å gjennomføre ny etablering.

Hvorfor skal man lage en slik handelsanalyse når det er politisk enighet om at det er ønskelig med en styrking av handelen innenfor planområdet.

Hva er definisjonen på et større sammenhengende handelsareal?

Hvilket omfang skal en slik handelsanalyse ha?

Hvilken kostnad vil en slik handelsanalyse ha for den som ønsker å etablere seg?

Dette er en handelsanalyse / risikovurdering som må tas/ er tatt på politisk nivå når man gjennom kommuneplaner legger til rette for/ inviterer til økt utbygging og vekst.

Dersom bestemmelsen er ment for å unngå kvartalsstore utbygginger må dette fremkomme i klartekst.

Ber med dette om at avsnittet i sin helhet utgår.

pkt 3.1.6 Sentrumsformål - : Merknad 2

Gjelder balanse mellom bruksformål:

I 5. avsnitt står det:

"Innenfor sentrumsformål bør andelen bolig være mellom 0-30% for å sikre en god balanse mellom bruksformål."

Bestemmelsen virker meningsløs!

Hvordan kan det være balanse mellom bruksformål når den ene andelen er 0%?

Ber med dette om at ordlyden eller prosentsatsen settes slik at bestemmelsen gir forståelig mening iht intensjonen bak bestemmelsen.

pkt 3.1.6.2 til 3.1.6.5 Sentrumsformål - Kvartaler

Gjelder dokumentasjon av fjernvirkning:

I alle overnevnte punkter står det:

"...Det kan etter kommunens vurdering tillates høyere bygg bakenfor gesims mot gate, dersom det er dokumentert at dette ikke vil gi vesentlig negativ fjernvirkning eller solforhold for omgivelsene..."

Bestemmelsen virker åpen for subjektiv vurdering rundt begrepet vesentlig. Bestemmelsen bør være basert på en analyse og konkretisert slik at den kunne vurderes objektivt.

Hva menes her med fjernvirkning?

Hvor fjernt skal dette vurderes fra?

Hvordan er det mulig innenfor planområde å bygge høyere enn bestemmelsene sier uten at dette har noen form for negativ innvirkning på solforhold og på omgivelsene?

Hvem definere hva som er vesentlig? - Utbyggeren eller naboene?

Ber med dette om at bestemmelsen omarbeides med bakgrunn i en analyse slik at den kan forstås konkret av alle de som skal forholde seg til.

pkt 3.4.2 Småbåthavn

Gjelder antall P-plass pr antall båtplass:

I 2. avsnitt står det:

"Det skal være 0,3 motorvogn-oppstillingsplasser per standard båtplass (bruttobredde 3 meter). For båthavner i direkte tilknytning til boliger kan parkeringsdekningen reduseres."

Bestemmelsen virker å være noe i overkant av reelt behov.

Ber om at bestemmelsen blir vurdert opp mot reelle tall fra tilsvarende eksisterende båthavner.

Ber med dette om å bli fortløpende orientert i saken.

Vennlig hilsen

Arkitektkontoret

BREKKE HELGELAND BREKKE AS

MNAL



THOMAS BREKKE

T: 906 96 114

e: t.brekke@abhb.no

Fra: Thomas Brekke (t.brekke@abhb.no)

Sendt: 12.12.2018 10:04:45

Til: Postmottak Haugesund kommune; Håkull, Kent Geirmund Dagsland; Scheffler, Ada

Kopi: Egil Severeide (egil@hninfo.no); Bernt Jæger; Roald Bø; Mona Fågelklo; Marte Ringseth Helgeland

Emne: MERKNAD TIL KOMMUNEDELPLAN FOR HAUGESUND SENTRUM 2014 - 2030 - RULLERING 2018

Vedlegg: 2018_181211_MerknadKommunedelplanHaugesundSentrum2014-2030_ArkKntBHB.pdf

Hei!

Vedlagt oversendes Merknad til kommunedelplan for Haugesund sentrum 2014 - 2030 - Rullering 2018.

I denne forbindelse viser vi også til:

- 07.11.2018 - Møte med BYA og Næringsforeningen, hvor de fleste av punktene i denne merknad ble fremlagt muntlig.
- 22.11.2018 - Frokostmøte hos BYA - hvor en del av punktene i denne merknad ble fremlagt muntlig.
- 10.12.2018 - «Arkitektmøte» hos Opus - hvor bestemmelsene ble gjennomgått i fellesskap, og hvor vi muntlig fikk fremlagt de fleste av punktene medtatt i denne merknad.

Ved utarbeidelse av dette dokumentet har vi kanskje ikke klart å fange opp eller belyse alle nødvendige punkter i høringsutkastet, men vi har etter beste evne og skjønn satt oss inn i bestemmelser og øvrige dokumenter, og frembringer her de merknader vi mener er viktige.

Høringsutkastet er videre lest med samme ønske og intensjon om en vakker, attraktiv og tilgjengelig by med et levende og urbant regionssenter, og med gode boliger tett på bykjernen, slik det fremkommer av "Planens hensikt».

Utarbeidelsen av merknadene er gjort som en kombinasjon av egne vurderinger av gjeldende sentrumsplan og høringsforslaget ved rullering 2018, og som oppgave fra næringsforeningen om en gjennomgang av høringsutkastet.

Kopi av denne merknad oversendes Næringsforeningen v/ E Severeide og B Jæger, samt til «Arkitektene» v/ Roald Bø.

NB!

Originaldokument kan om ønskelig oversendes ved eventuelle behov for avskrift i saksbehandlingen.

Håper dette er etter ønske.

Vennligst gi en snarlig tilbakemelding på om merknaden er riktig adressert og registrert mottatt innen høringsfristen.

--

Mvh
Arkitektkontoret
BREKKE HELGELAND BREKKE AS

Thomas Brekke
a: 52700813, m: 90696114, e: t.brekke@abhb.no

Fra: Thomas Brekke (t.brekke@abh.no)

Sendt: 13.12.2018 20:55:52

Til: Postmottak Haugesund kommune; Håkull, Kent Geirmund Dagsland; Scheffler, Ada

Kopi: Egil Severeide (egil@hninfo.no); Bernt Jæger; Roald Bø; Mona Fågelklo; Marte Ringseth Helgeland

Emne: Re: MERKNAD TIL KOMMUNEDELPLAN FOR HAUGESUND SENTRUM 2014 - 2030 - RULLERING 2018 - Til Enhet for byutvikling - Deres saksnummer 17/4231

Vedlegg: 2018_181211_MerknadKommunedelplanHaugesundSentrum2014-2030_ArkKntBHB.pdf;ATT00001.htm

Hei!

Viser til e-post oversendt 12.12.18 med Merknader til kommunedelplan for Haugesund sentrum 2104 - 2030 - rullering 2018.

I e-posten ba vi om en tilbakemelding på om merknaden var riktig adressert og registrert mottatt innen høringsfristen. Slik tilbakemelding er ikke mottatt pr dd - annet enn automatisk svar på mottatt e-post.

Har i ettertid funnet følgende adresseopplysninger for merknader:

"Merknader sendes til Enhet for byutvikling **innen 14.12.2018** og merkes med saksnummer 17/4231.»

Vi har derfor merket «Emne» med disse opplysningene i denne e-post, og ber om samme tilbakemelding på denne.

ber om et snarlig svar i god tid innen fristens utløp den 14.12.18.

--

Mvh

Arkitektkontoret

BREKKE HELGELAND BREKKE AS

Thomas Brekke

a: 52700813, m: 90696114, e: t.brekke@abh.no

12. des. 2018 kl. 10:04 skrev Thomas Brekke <t.brekke@abh.no>:

Hei!

Vedlagt oversendes Merknad til kommunedelplan for Haugesund sentrum 2014 - 2030 - Rullering 2018.

I denne forbindelse viser vi også til:

- 07.11.2018 - Møte med BYA og Næringsforeningen, hvor de fleste av punktene i denne merknad ble fremlagt muntlig.
- 22.11.2018 - Frokostmøte hos BYA - hvor en del av punktene i denne merknad ble fremlagt muntlig.
- 10.12.2018 - «Arkitektmøte» hos Opus - hvor bestemmelsene ble gjennomgått i fellesskap, og hvor vi muntlig fikk fremlagt de fleste av punktene medtatt i denne merknad.

Ved utarbeidelse av dette dokumentet har vi kanskje ikke klart å fange opp eller belyse alle nødvendige punkter i høringsutkastet, men vi har etter beste evne og skjønn satt oss inn i bestemmelser og øvrige dokumenter, og frembringer her de merknader vi mener er viktige.

Høringsutkastet er videre lest med samme ønske og intensjon om en vakker, attraktiv og tilgjengelig by med et levende og urbant regionscenter,

og med gode boliger tett på bykjernen, slik det fremkommer av "Planens hensikt».

Utarbeidelsen av merknadene er gjort som en kombinasjon av egne vurderinger av gjeldende sentrumsplan og høringsforslaget ved rullering 2018,
og som oppgave fra næringsforeningen om en gjennomgang av høringsutkastet.

Kopi av denne merknad oversendes Næringsforeningen v/ E Severeide og B Jæger, samt til «Arkitektene» v/ Roald Bø.

NB!

Originaldokument kan om ønskelig oversendes ved eventuelle behov for avskrift i saksbehandlingen.

Håper dette er etter ønske.

Vennligst gi en snarlig tilbakemelding på om merknaden er riktig adressert og registrert mottatt innen høringsfristen.

--

Mvh

Arkitektkontoret

BREKKE HELGELAND BREKKE AS

Thomas Brekke

a: 52700813, m: 90696114, e: t.brekke@abhb.no

<2018_181211_MerknadKommunedelplanHaugesundSentrum2014-2030_ArkKntBHB.pdf>

Haugesund kommune
Enhet for byutvikling
Postboks 2160
5504 Haugesund
postmottak@haugesund.kommune.no

14.12.2018

SAKSNR. 2017/4231: RULLERING AV SENTRUMSPLAN – INNSPILL TIL HØRINGSRUNDEN

Vi viser til høringsrunden vedr. rullering av kommunedelplan for Haugesund sentrum, og ønsker å gi noen kommentarer til Temakart 3 – Fremtidige hovedveier. Vi forstår at dette kartet ikke nødvendigvis er helt korrekt gjengitt, og at enveiskjøring i Strandgata foreløpig «bare» har vært nevnt som et prøveprosjekt, men synes likevel det er betimelig å gi våre innspill når det nå er del av saksfremlegget.

Bakgrunn:

Det er foreslått enveiskjøring i nordgående retning i Strandgata så langt nord som til Tuhauggata. Vi forstår det slik at enveiskjøring på strekningen begrunnes med fremkommelighet for buss.

Hagland-konsernet er én av flere virksomheter som har sitt hovedkontor i nordre del av indre kai. Byggene omfatter 3 parkeringsgarasje over 2,5 plan i Sjøfartsbygget (Smedasundet 97 og 97B) der det alene er ca. 60 p-plasser. I tillegg er det utendørs parkering på for- og bakside av «Knutsa-bygget» samt at det er p-plasser primært tiltenkt besøkende foran Sjøfartsbygget. Det er naturligvis også andre næringsdrivende langs hele indre kai som er tjent med effektiv adkomst til området også for kjørende, både av hensyn til kunder/besøkende og varelevering.

Hagland har i tillegg eierinteresser i Sparebanken Vest / AOF-bygget (Haraldsgata 190), samt Rema 1000 Bytunet (Haraldsgata 177), som også i betydelig grad vil bli påvirket av forslaget. Foruten dette registrerer vi at det også er private garasjeanlegg i både Amanda Hotell, Torggata 2 og Strandgata 163/165.

Dagens situasjon:

For alle som kommer fra nordre bydeler (Gard, Bleikmyr) og østlige bydeler (Solvang, Skåredalen), er det i hovedsak én logisk og effektiv innfart til indre kai og området rundt Bytunet: Fra Karmsundsgata/Skjoldavegen kjøres 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 f.eks. Strandgata (evt. Haraldsgata). Det er allerede enveiskjørt i Skjoldavegen helt fra Strandgata, samt enveiskjørt i nordgående retning i den smale Møllervegen.

Det er også høyst relevant at det etter oppgradering av Bytunet-Byparken vil bli enveiskjøring i Haraldsgata fra Bytunet og nordover (i vedlegget er dette lagt inn som dagens situasjon).

Konsekvenser av forslaget: Indre kai

Med enveiskjøring i Strandgata som foreslått, blir det betydelig mer tungvint for kjørende å komme til indre kai eller adresser på strekningen Torggata-Tuhauggata. Det nærliggende alternativet for alle som kommer nord- og østfra fra Karmsundsgata eller Skjoldavegen, vil være å følge Sørhauggata sørover fra Tuhauggata til Niels Skorpens gate. Dette innebærer at biler vil krysse gågata i Niels Skorpens gate ved O.J. Hanssen. Dersom man kommer nordfra via Haugevegen må man også opp til Sørhauggata og følge samme trasé.

Et annet alternativ for alle som kommer nord- og østfra fra Karmsundsgata eller Skjoldavegen, kan være å følge Karmsundsgata sørover til Stadion, for så å kjøre Djupaskarsvegen og Skippergaten ned til Risøy bru. Dette er allerede gater med mye trafikk. Dette innebærer også at flere biler krysser gågata ved Steinparken.

Konsekvenser av forslaget: Torggata-Tuhauggata

I tillegg til adkomsten til indre kai, vil forslaget vanskeliggjøre adkomsten til en rekke aktører i Strandgata mellom Torggata og Tuhauggata. En åpenbar effekt er begrensning av kundetilgang for de tjeneste-/ handelsvirksomheter som ligger på denne strekningen. I tillegg vil innkjøring til garasjeanlegg for en rekke ansatte i Sparebanken Vest / AOF-bygget bli umulig fra Tuhauggata.

Konsekvenser av forslaget: Haraldsgata/Skjoldavegen

Med enveiskjøring i Haraldsgata fra Bytunet og nordover, samt at det fortsatt vil være enveiskjørt i østgående retning i Skjoldavegen, vil adkomsten til Rema 1000 (eies av Hagland Eiendomsutvikling AS) og øvrige handelsvirksomheter i det første kvartalet nord for Bytunet bli vesentlig dårligere. Det er som kjent p-anlegg over Rema 1000 med innkjøring fra Sørhauggata, men det er utvilsomt betydelig kundetrafikk til Rema 1000 og øvrige aktører som benytter korttidsparkering i Haraldsgata. Vi tør påstå at tilstedeværelsen av en dagligvarebutikk av denne størrelsen med et bredt vareutvalg genererer betydelig aktivitet i kvartalet og denne delen av gågata. Samtidig er utvalget i en slik dagligvarebutikk avhengig av tilstrekkelig kunder og «riktige» kunder – dvs. både småhandel og større innkjøp – for å fortsatt være attraktiv.

Med enveiskjøring som foreslått, vil eneste mulighet å komme til denne kantsteinparkeringen utenfor Rema 1000 være via samme rute som nevnt tidligere, dvs. Sørhauggata-Niels Skorpens gate-Strandgata.

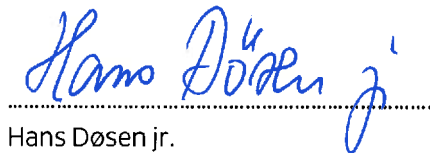
Alternativ løsning:

Et forslag er at enveiskjøring i Strandgata innføres fra Risøybrua men stopper ved Torggata, og at det fortsatt tillates kjøring i begge retninger på strekningen Torggata-Tuhauggata. Dette vil gi effektiv

adkomst for kjørende fra nordre og østre bydeler til indre kai og strekningen Torggata-Tuhauggata samt Bytunet.

Ettersom Strandgata videre sørover også med denne løsningen vil være enveiskjørt, vil trafikken antagelig bli betydelig redusert i sørgående strekning Tuhauggata-Torggata. Dette betyr at fremkommelighet, som vi forstår er hovedargumentet bak forslaget, for nordgående buss fortsatt bør bli betydelig enklere.

Med vennlig hilsen



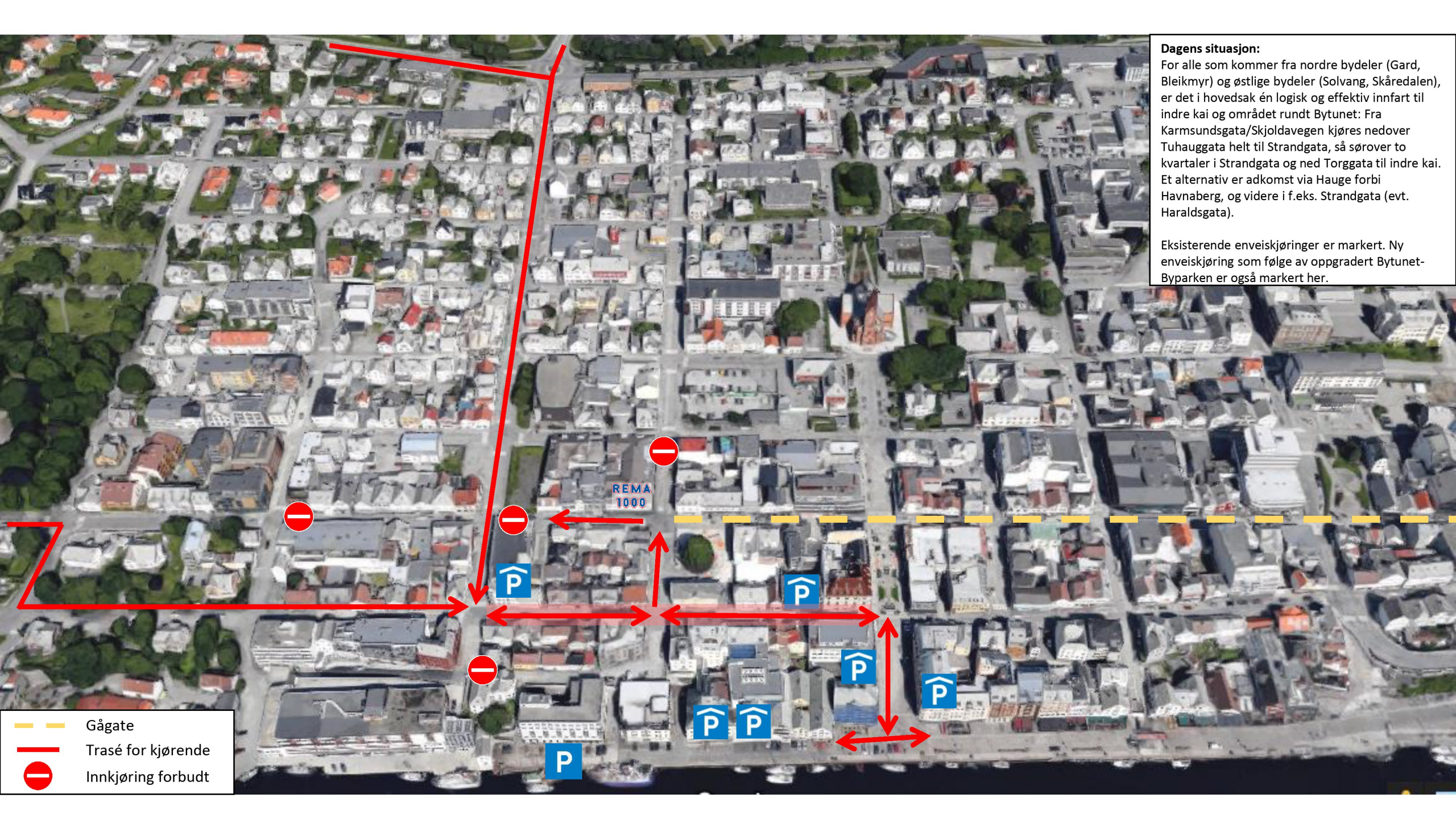
Hans Døsen jr.
Daglig leder, Hagland Eiendom



Paal W. Aanensen
Finansdirektør, Hagland-gruppen

Vedlegg:

Kart som illustrerer dagens løsning, konsekvenser av forslaget samt alternativt forslag.

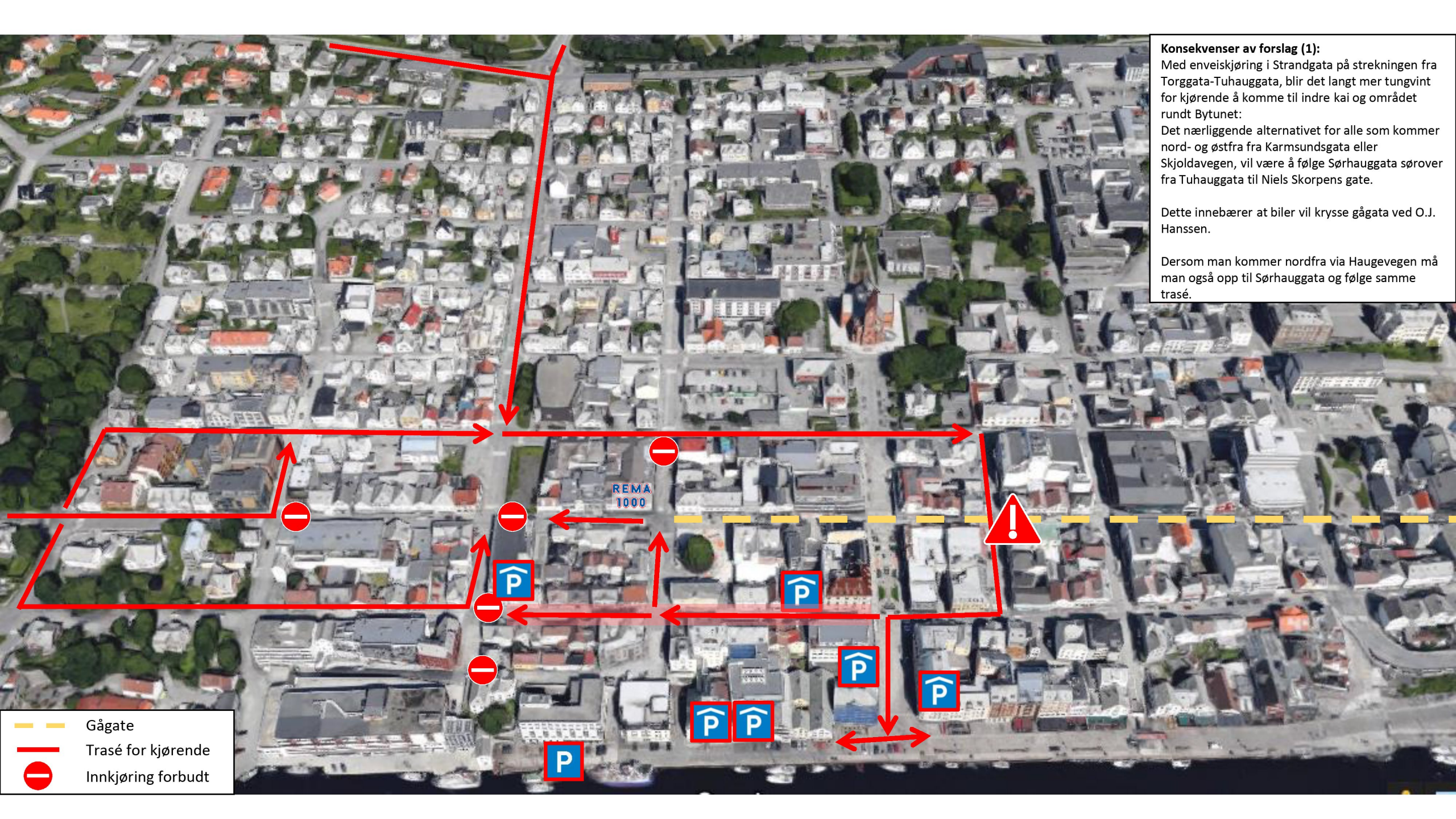


Dagens situasjon:

For alle som kommer fra nordre bydeler (Gard, Bleikmyr) og østlige bydeler (Solvang, Skåredalen), er det i hovedsak én logisk og effektiv innfart til indre kai og området rundt Bytunet: Fra Karmsundsgata/Skjoldavegen kjøres 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 f.eks. Strandgata (evt. Haraldsgata).

Eksisterende enveiskjøringer er markert. Ny enveiskjøring som følge av oppgradert Bytunet-Byparken er også markert her.

- Gågate
- Trasé for kjørende
- Innkjøring forbudt



Konsekvenser av forslag (1):

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 Karmsundsgata 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.

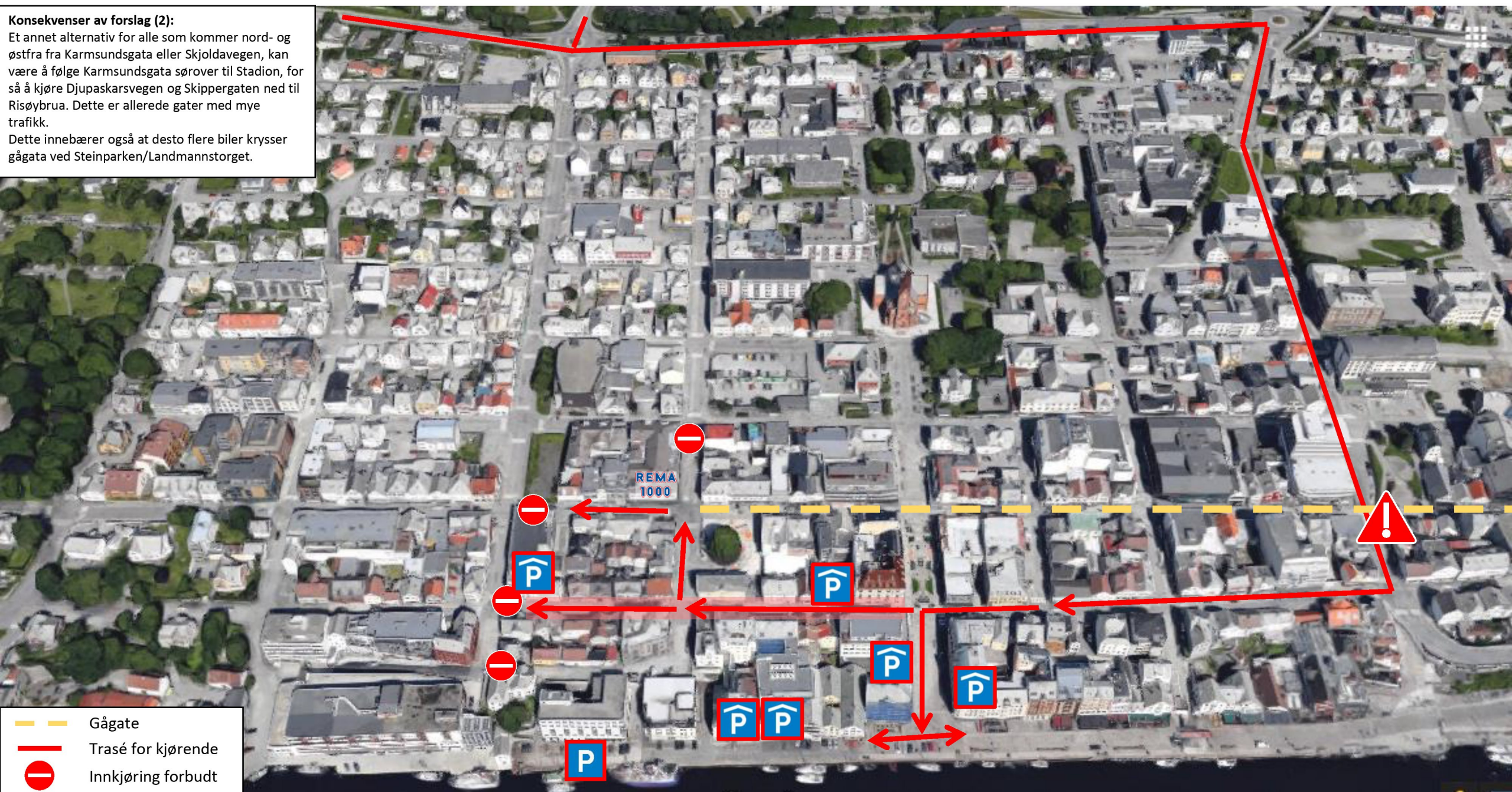
Dersom man kommer nordfra via Haugevegen må man også opp til Sørhauggata og følge samme trasé.

- Gågate
- Trasé for kjørende
- Innkjøring forbudt

Konsekvenser av forslag (2):

Et annet alternativ for alle som kommer nord- og østfra fra Karmsundsgata eller Skjoldavegen, kan være å følge Karmsundsgata sørover til Stadion, for så å kjøre Djupaskarsvegen og Skippergaten ned til Risøybrua. Dette er allerede gater med mye trafikk.

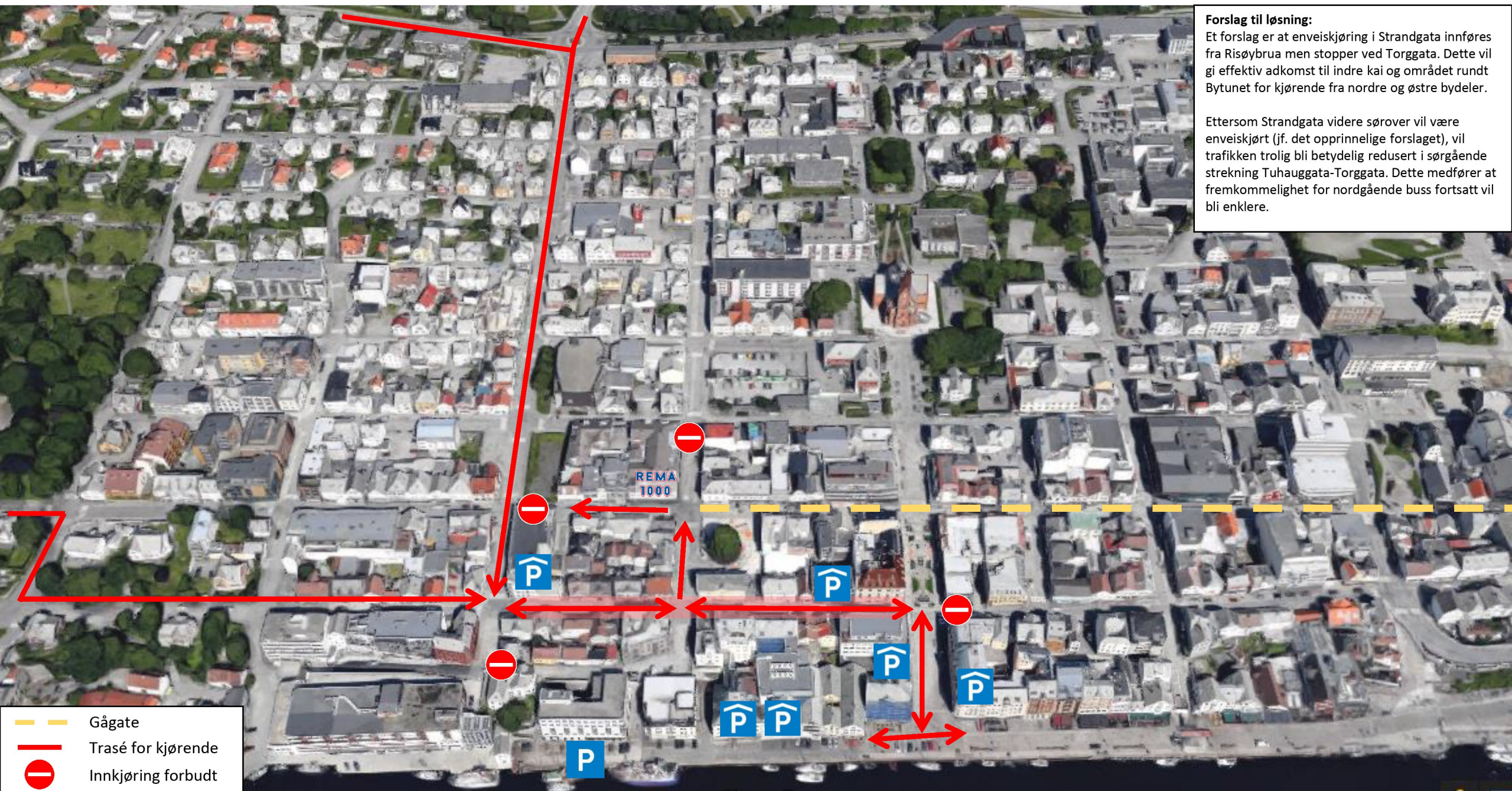
Dette innebærer også at desto flere biler krysser gågata ved Steinparken/Landmannstorget.



Forslag til løsning:

Et forslag er at enveiskjøring i Strandgata innføres fra Risøybrua men stopper ved Torggata. Dette vil gi effektiv adkomst til indre kai og området rundt Bytunet for kjørende fra nordre og østre bydeler.

Ettersom Strandgata videre sørover vil være enveiskjørt (jf. det opprinnelige forslaget), vil trafikken trolig bli betydelig redusert i sørgående strekning Tuhauggata-Torggata. Dette medfører at fremkommelighet for nordgående buss fortsatt vil bli enklere.



Gågate

Trasé for kjørende

Innkjøring forbudt

Haugesund Kommune
Postboks 2160
5504 Haugesund

Deres ref.:

Vår ref.:

5185857/brev_Merknad til kommunedelplan for sentrum

Dato:

2018-12-10

► Merknad til kommunedelplan for Haugesund Sentrum

Det vises til offentlig ettersyn av kommunedelplan for Haugesund Sentrum (rullering) med plankart og bestemmelser datert 14.09.2018.

Kommunedelplanen og planforslaget omfatter også området som ligger innenfor områdereguleringsplanen for Hasseløy Nord, med plan-ID RL 1570 (vedtatt 9.3.2016).

Planarbeidet for å komme fram til planen tok svært lang tid med to runder med reguleringsplanforslag hvor den første basert på konsepter fra Snøhetta AS ble startet i 2008. Arbeidet med RL1570 ble startet på nytt med forslag om planprogram datert 15.03.2010 (godkjent den 24.08.2010).

Det første konseptet hadde boliger, hotell, kontor osv. helt nord på tomten til Gamle Tønnefabrikken og nært opp til Killingøybasen med havnebassenget. Det kom innspill både fra havnevesenet og industri-/næringsforeningen om å opprettholde muligheten for etablering av offshore-, maritim- og kunnskapsrelaterte bedrifter. Samtidig ble det også satt fokus på støyproblematikken som var kjent fra andre havneområder med døgnbasert virksomhet og boliger i nærheten.

Dette resulterte i et planforslag med soner hvor industri med tilhørende kontor skal ligge lengst i vest, kontor/tjenesteyting som buffer i midten ved beddingen og boliger og mindre andeler forretning, kontor og tjenesteyting i øst mot Smedasundet. – Konsekvensutredningen dokumenterte også at støy fra supply-båter og lignende fartøy, bla. annet fra ny kai nord for Tønnefabrikken, vil gi et akseptabelt nivå for planlagte boliger.

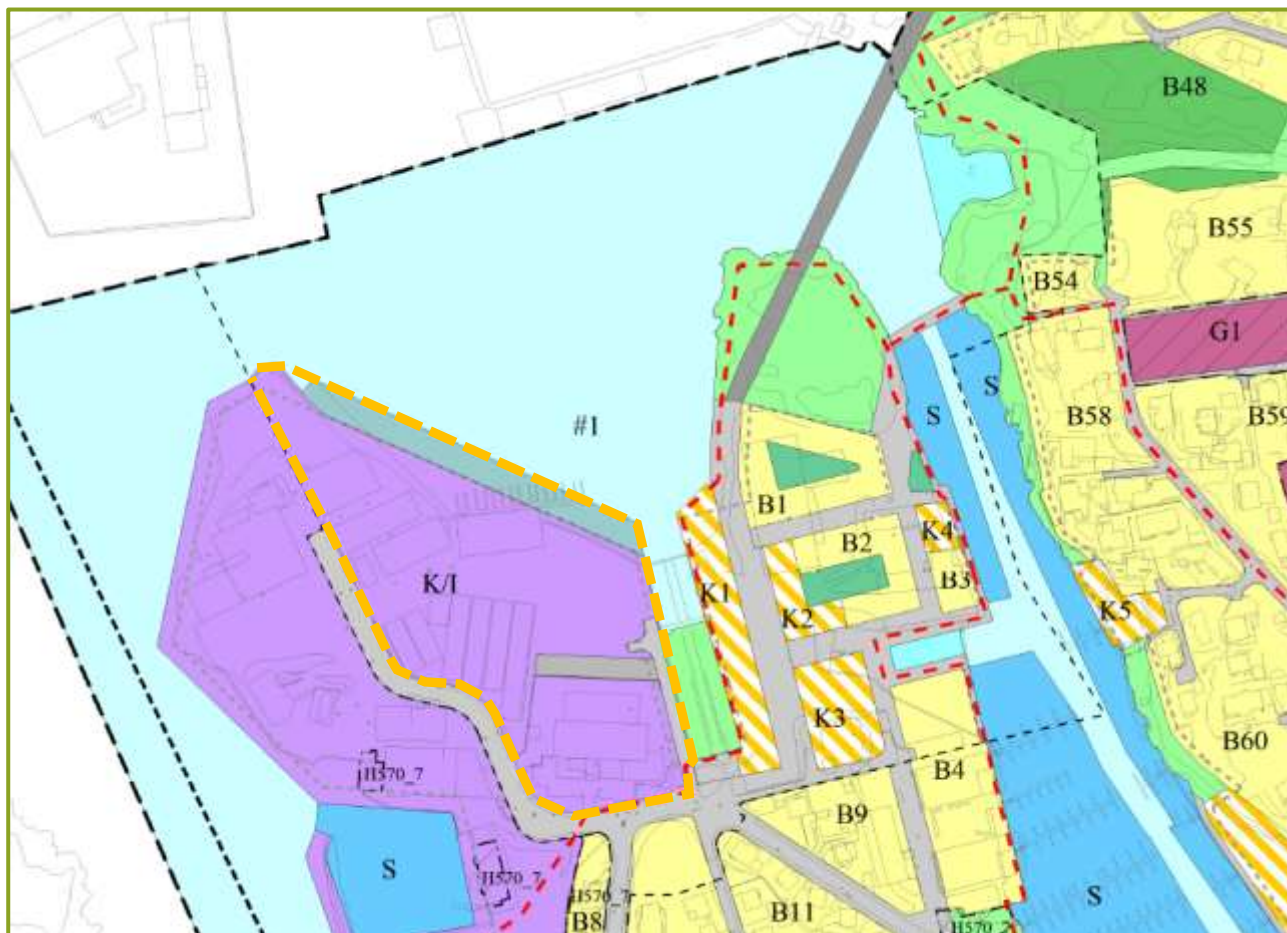
Det viste seg imidlertid at havnevesenet og de aktuelle aktørene forutsatte en vegforbindelse mellom Killingøy-basen og det nye området på Tønnefabrikkens område for å kunne vurdere etablering og/eller samarbeid. Havnevesenet bygde ut mye innenfor sitt område og markedet for olje-/offshore-relatert virksomhet endret seg sterkt etter oljeprisfallet i 2014.

Hasseløy Utvikling AS brukte mye tid på utredning av vegforbindelse med bro/delvis fylling fra Svinholmen til Skillebekkgate høsten 2014 for å se om det var et grunnlag for virksomhet. Det var det ikke og flere forsøk/initiativ siden den gang har ikke ført fram.

Reguleringsplanen RL1570 ble videreført i kommunedelplanen for sentrum og endelig vedtatt 9.9.2015, se figur/utklipp under.

Samtidig gir bestemmelsene i kommuneplanen et signal om at nye bestemmelser kan komme til å gjelde dersom det ikke foreligger rammesøknad for bl.a. plan 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.



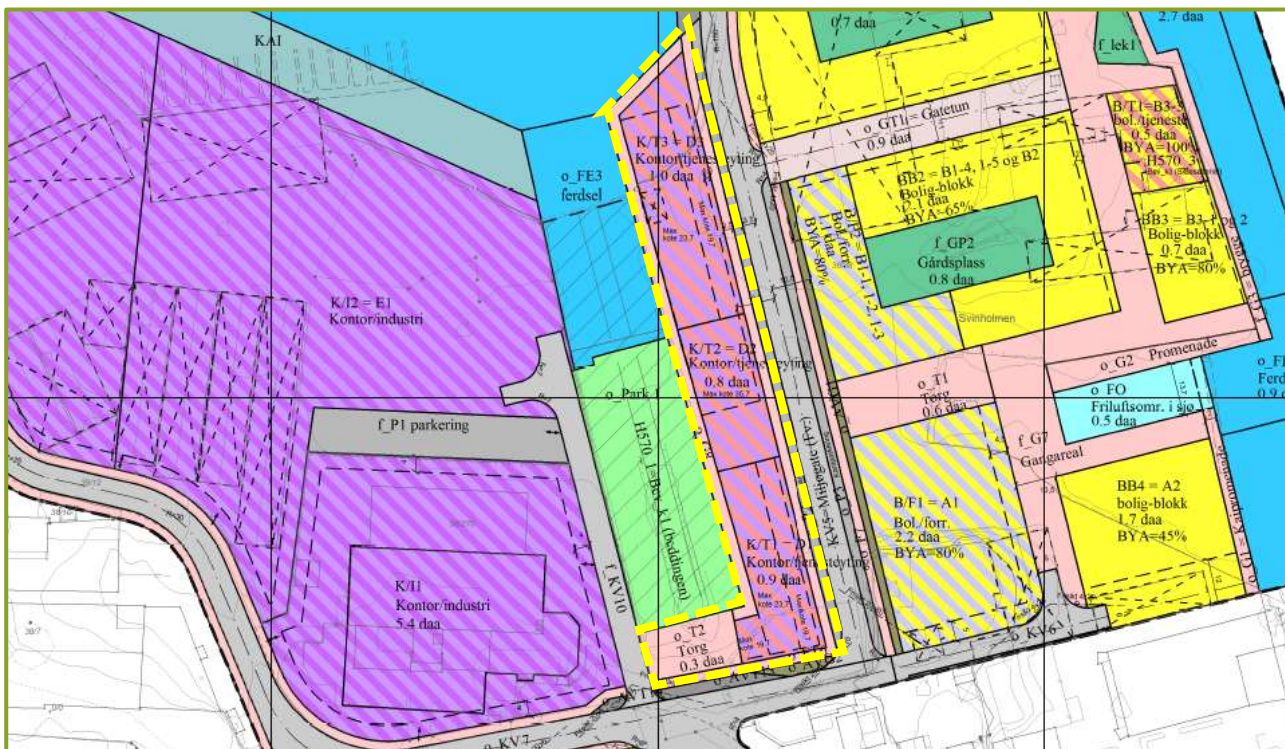
Kommuneplanen for Haugesund – også vedtatt den 9.9.2015 – har i sin målsetning en tydelig målsetning om å bygge byen og regionssenteret «innenfra og ut». Hasseløy Utvikling mener at dette støtter vårt forslag om omdisponering fra «kontor/industri (K/I)» til «bebyggelse/anlegg i kommuneplanen og med føringer for primært boligformål med en mindre andel kontor/tjenesteyting.

Hasseløy Utvikling AS viser også til drøftelse av en mulig omregulering av område K1 (i figuren over) som er regulert til 3 områder for kontor/tjenesteyting (K/T 1 til K/T3) i RL1570, se figuren under.

Haugesund kommune ga i møte den 19.9.2018 positive tilbakemeldinger for en omregulering til boligformål uten avklaring i forbindelse med sentrumsplan eller kommuneplan.

Selv om det ble lagt ned mye ressurser og brukt mye tid for å komme fram til reguleringsplanen for Hasseløy Nord, taler mye for at forutsetningene fra 2008/2010 har endret seg.

Hasseløy Utvikling har ønsket seg en raskest mulig realisering av planen etter at den ble godkjent.



Planen om å starte ny utbygging for kontor/industri knyttet til havnebassenget ved Killingøy ser ikke ut til å være aktuell i overskuelig framtid.

For Hasseløy Utvikling foreslår derfor at Haugesund kommune vurdere en endring fra kombinert formål kontor/industri til bolig/kontor. Det er også aktuelt å beholde en mindre del mot Kyvik AS og Killingøy som industri/kontor eller at området legges ut til «bebyggelse og anlegg» med senere avklaring i reguleringsplan.

Med vennlig hilsen

Peter Sonnenberg

Peter Sonnenberg

Kopi: Hasseløy Utvikling AS v/ Jannike Holme Iversen, Postboks 269, 5501 Haugesund

Haugesund kommune

Enhet for byutvikling

postmottak@haugesund.kommune.no

Sentrumsplan: Enveiskjøring i Strandgata nordover, sak nr 2017/4231

Hgsd 14.12.18

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 skal gjøre sin handle i nordre del av sentrum.

Forslaget vil øke kryssende trafikkmengde igjennom gågata for å nå Strandgata. REMA 1000 Bytunet sine kunder som ønsker å benytte seg av kant p-plassene i den nye flotte miljøgaten i Haraldsgata må eventuelt kjøre krysse sykkelfeltet i Skjoldaveien på vei sør til Niels Skorpens gate, krysse gågaten og så kjøre tilbake i Strandgaten. Dette er hverken sikkerhetsmessig-, økonomisk- eller miljømessig ideelt. Samme rute blir eneste alternativ for alle som skal til Indre Kai eller Strandgata på nevnte strekning.

Dette forslaget vil gjøre det ennå vanskeligere for oss som driver næring i dette området. Vi er helt avhengig av tilgjengelighet og de aller fleste kundene våre bruker egen bil. Nå når tilgjengeligheten har vært redusert i byggeperioden av den nye miljøgaten, har jeg opplevd et dramatisk fall i omsetning og antall kunder. Kundene jeg snakker med sier at tilgjengeligheten er en av de viktigste faktorene.

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.

Denne byen begynner å bli direkte bil-fiendlig og det sender kunder rett opp til de handelsområdene som er tilrettelagt for bilister, Raglamyr og Norheim. Om vi ønsker et levende sentrum må det tilrettelegges for kundenes faktiske ønsker og behov.

Mvh

Vidar Mæland

REMA 1000 Bytunet

Haugesund kommune

Postboks 2160
5504 Haugesund



ARKITEKTKONTORET
BREKKE HELGELAND BREKKE AS
MNAL

Vedr. : INNSPILL TIL KOMMUNEDLPLAN HAUGESUND SENTRUM –
SENTRUMSPANEN, RULLERING 2018, høringsfrist 14.12.2018

Prosj. nr. : 10871, Strandgata 32,34, Smedasundet 58, G.nr. 40, br.nr. 5, 51,53
Dato : 12.12.18

Vår saksbeh. : Aksel M Brekke

ØNSKE OM TILRETTELEGGING FOR SMÅBÅTHAVN

Vår klient og tiltakshaver Trico AS/Jatec AS planlegger å bygge et leilighetsbygg med ca. 24 leiligheter på overnevnte eiendom. I denne forbindelse ønskes det å tilrettelegge for en småbåthavn i Smedasundet utenfor planlagt ny strandpromenade langs eiendommen.

Det anmodes om at det i revidert sentrumsplan legges inn en sone for småbåthavn, ca. 47x10m utenfor eiendommen, se vedlagt tegning, vedlegg 1.

Det bemerkes at Karmsund Havnevesen i 2012 godkjente en søknad om flytebrygge utenfor eiendommen, se vedlagt saksfremstilling, vedlegg 2.

Iht. havnevesenets eget kart vedlagt saken, så er fri ferdselssone i Smedasundet vist med lys blå farge, og en slik småbåthavn (innenfor mørk blå sone) vil ikke hindre god fremkommelighet for båt-trafikk i sundet. Trafikk med større båter i sundet er dessuten redusert betraktelig de seneste årene.

Vennlig hilsen for tiltakshaver

Aksel M. Brekke

ARKITEKTKONTORET

Vedlegg : Tegning nr. 10871_800 (vedlegg 1), Delegasjonssak 075/12 fra Karmsund Havnevesen (vedlegg 2)
Kopi : Trico AS/Jatec AS



KARMSUND HAVNEVESEN

Vedlegg 2

Trico AS
Postboks 413
5501 Haugesund

Deres ref:

Vår ref.: (Bes oppgitt ved svar)

Dato:

26. juli 2012

220/12/LV/ (DSAK 075-12)
ark. nr. P 28

Delegasjonssak 075-12

Tillatelse til utsetting av flytebrygge ved gnr. 40-5, Smedasundet i Haugesund kommune

Vi viser til søknad med vedlegg av 20.06.12 vedrørende ovennevnte sak.

Dette er en tillatelse behandlet etter reglene i Havne- farvannsloven. Vi vil gjøre oppmerksom på at det også vil kreves tillatelse etter Plan- og bygningsloven. Søknaden må derfor også avklares med Haugesund kommune før bryggen etableres og flytebryggen legges ut. Denne tillatelse er ikke gyldig før slik avklaring har funnet sted. Tiltaket må være i tråd med godkjent plan for området.

1. Det søkes om utlegging av flytebrygge 2,4*4m. Instalasjonen vil stikke 7 m ut fra kai .

Søker/tiltakshaver: Trico as, Postboks 413, 5501 Haugesund /

2. Aktuelle lovbestemmelser

Saken faller inn under havne- og farvannslovens § 27 første ledd som lyder:

"Bygging, graving, utfylling og andre tiltak som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i kommunens sjøområde, krever tillatelse av kommunen hvor tiltaket skal settes i verk. Som tiltak regnes bl.a. forfyllingsinstallasjoner, kaier, brygger, broer, luftspenn, utdypning, dumping, akvakulturanlegg, opplag av fartøy, lyskilder, kabler og rør. (...)"

Eierkommunene har gjennom selskapsvedtektens § 3 delegert den myndighet kommunene har etter havne- og farvannsloven til Karmsund Interkommunale Havnevesen IKS.

I vurderingen av om tillatelse skal gis, skal det legges vekt på havne- og farvannslovens formål som fremgår av § 1:

Adresse:
Garpeskjæravn.5
Postboks 186
N-5501 Haugesund
Telefon: 52 70 37 50
Telefax: 52 70 37 69

Avdelingskontor Karmøy
Husøyvn.239
4262 Avaldsnes
Telefon: 52 70 37 60
Telefax: 52 70 37 65

Bankgiro: 3330.21.39658
E-mail: postmottak@karmsund-havn.no
www.karmsund-havn.no
Foretaksregisteret:
NO 963 706 820 MVA

"Loven skal legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer.

Loven skal videre legge til rette for effektiv og sikker havnevirksomhet som ledd i sjøtransport og kombinerte transporter samt for effektiv og konkurransedyktig sjøtransport av personer og gods innenfor nasjonale og internasjonale transportnettverk."

Med hjemmel i havne- og farvannslovens § 29 kan det stilles vilkår i en tillatelse. I § 29 heter det blant annet:

"Ved fastsettelsen av vilkår i enkeltvedtak etter dette kapittelet skal det legges vekt på hensynet til god fremkommelighet og trygg ferdsel i farvannet, hensynet til andre næringer, samt hensynet til liv og helse, miljø og materielle verdier. (...)."

Tillatelse til tiltak etter havne- og farvannslovens § 27 kan for øvrig ikke gis i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven uten at vedkommende plan- og bygningsmyndighet har gitt dispensasjon, jf. havne- og farvannslovens § 32 annet ledd.

3. Vurdering av søknaden

Hensynet til søker taler for å gi tillatelse og må tillegges forholdsvis stor vekt. Det som også må vurderes i forbindelse med slike tiltak er ferdsels- og fiskerimessige forhold.

På bakgrunn av en vurdering av de ferdselsmessige forhold - fremkommelighet tatt i betraktning i området kan havnevesenet ikke se at søknaden bør avslås.

Havnevesenet har på et selvstendig grunnlag vurdert tiltaket til ikke å komme i konflikt med fiskeriinteresser i området. Av den grunn er søknaden ikke forelagt Fiskeridirektoratet - region Vest for uttale.

Det forutsettes av tiltaket, og bruken av dette ikke krenker naboeiendommers tilflottsrett.

På denne bakgrunn fatter havneadministrasjonen følgende:

4. Vedtak

Med hjemmel i Lov om havner og farvann av 17. april 2009 nr. 19 - § 27 første ledd gis det tillatelse til etablering flytebrygge fra/ved gnr. 40/5 i Haugesund kommune i tråd med søknad med vedlegg datert 20.06.12 fra søker.

Vilkår

Med hjemmel i havne- og farvannsloven § 29 gis tillatelsen på følgende vilkår:

1. Tiltaket skal utføres som beskrevet i tillatelsen og vist i vedlagte tegning og kartutsnitt. Det må ikke foretas endringer uten at dette på forhånd er godkjent av Havnevesenet.
Begrunnelse:
Endringer kan medføre annen virkning i farvannet enn det som er vurdert i forbindelse med tillatelsen.
2. Dersom arbeid med utlegging av bryggen ikke er igangsatt innen 3 - tre - år eller innstilles i mer enn 2 - to - år, faller tillatelsen bort.

Begrunnelse:

At tiltakene ikke utføres eller stopper opp for lengre tid kan hindre annen utnyttelse av farvannet.

3. Det må sørges for at tiltaket (bryggen) til enhver tid er forsvarlig vedlikeholdt.

Begrunnelse:

Ferdsels- og sikkerhetsmessige hensyn.

4. Flytebryggen må ha tilstrekkelig solid utførelse og fortøyes/forankres på en slik måte at konstruksjonen ikke hindrer eller skader annen sjøveis trafikk, samt at avdrift unngås.

Begrunnelse:

Ferdsels- og sikkerhetsmessige hensyn

5. Eventuelt erstamingsansvar som følge av tiltaket påhviler tiltakshaver.

Begrunnelse:

Det er tiltakshaver som får fordelene av tiltaket. Skulle tiltaket føre til skade, er det naturlig at tiltakshaveren bærer utgiftene.

6. Tiltakshaver skal sende inn melding vedlagt kart der tiltaket er nøyaktig inntegnet med posisjoner oppgitt i WGS 84, til Efs/ Statens Kartverk Sjø, Postboks 60, 4001 Stavanger, umiddelbart etter at tiltaket er ferdigstilt. Tiltaket kan ikke tas i bruk før slik melding er sendt. Kopi av meldingen skal samtidig sendes Karmsund Havnevesen IKS, postboks 186 5501 Haugesund.

Begrunnelse:

Ferdsels- og sikkerhetsmessige hensyn for de sjøfarende, for ajourhold og oppdatering av sjøkartene og eventuell kunngjøring i "Etterretninger for sjøfarende".

Det gjøres for øvrig oppmerksom på at havne- og farvannslovens § 26 stiller nærmere krav til tiltaket som tiltakshaver selv har ansvaret for å oppfylle. Bestemmelsen lyder:

§ 26. Alminnelige krav til tiltak

Tiltak som krever tillatelse etter dette kapitlet, skal planlegges, gjennomføres, drives og vedlikeholdes slik at hensynet til god fremkommelighet og trygg ferdsel i farvannet samt hensynet til liv og helse, miljø og materielle verdier, blir ivaretatt på en forsvarlig måte.

Departementet kan i forskrift fastsette nærmere krav til planlegging, gjennomføring, drift og vedlikehold av tiltak.

Departementet kan i forskrift gi regler om minste tillatte avstand i høyde, bredde eller dybde for tiltak som kan innskrenke farledene."

§ 31. Bortfall av tillatelse

En tillatelse faller bort hvis arbeidet med et tiltak ikke er satt i gang senest tre år etter at tillatelsen ble gitt. Det samme gjelder hvis arbeidet med tiltaket blir innstilt i mer enn to år. Den myndighet som har gitt tillatelsen, kan forlenge fristen én gang med inntil tre år.

5. Klage mv.

Dette er et enkeltvedtak som kan påklages av søker og andre med rettslig klageinteresse innen 3 – tre - uker etter at dette brevet er kommet frem. Se vedlagte *Orientering om klageadgang*.

Klageadgangen må være benyttet før søksmål om gyldigheten av vedtaket eller krav om erstatning som følge av vedtaket reises, jf. forvaltningslovens § 27b. Søksmål kan likevel reises når det er gått

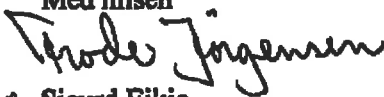
seks måneder fra klage første gang ble fremsatt, og det ikke skyldes forsømmelse fra klagerens side at klageinstansens avgjørelse ikke foreligger.

Det understrekes at det ved avgjørelsen kun er tatt hensyn til reglene i havne- og farvannsloven og ikke annet lov- og regelverk. For eksempel må tiltakshaver selv avklare forholdet til bestemmelsene i plan- og bygningsloven med kommunen, og forholdet til kulturminnelovgivningen med vedkommende myndighet.

Havne- og farvannsloven regulerer ikke nabo- eller eiendomsforhold, og disse forholdene er ikke vurdert i saken. Søker er selv ansvarlig for å innhente nødvendig samtykke fra grunneiere og andre rettighetshavere. Havnevesenet har ikke ansvar for å følge opp dette. Privatrettslige tvister mellom partene avgjøres enten gjennom avtale eller på andre måter, for eksempel av domstolene.

Søknaden er behandlet under henvisning til § 3 i selskapsavtalen for Karmsund havnevesen.

Med hilsen


For Sigurd Eikje
Havnedirektør


Lars Voraa

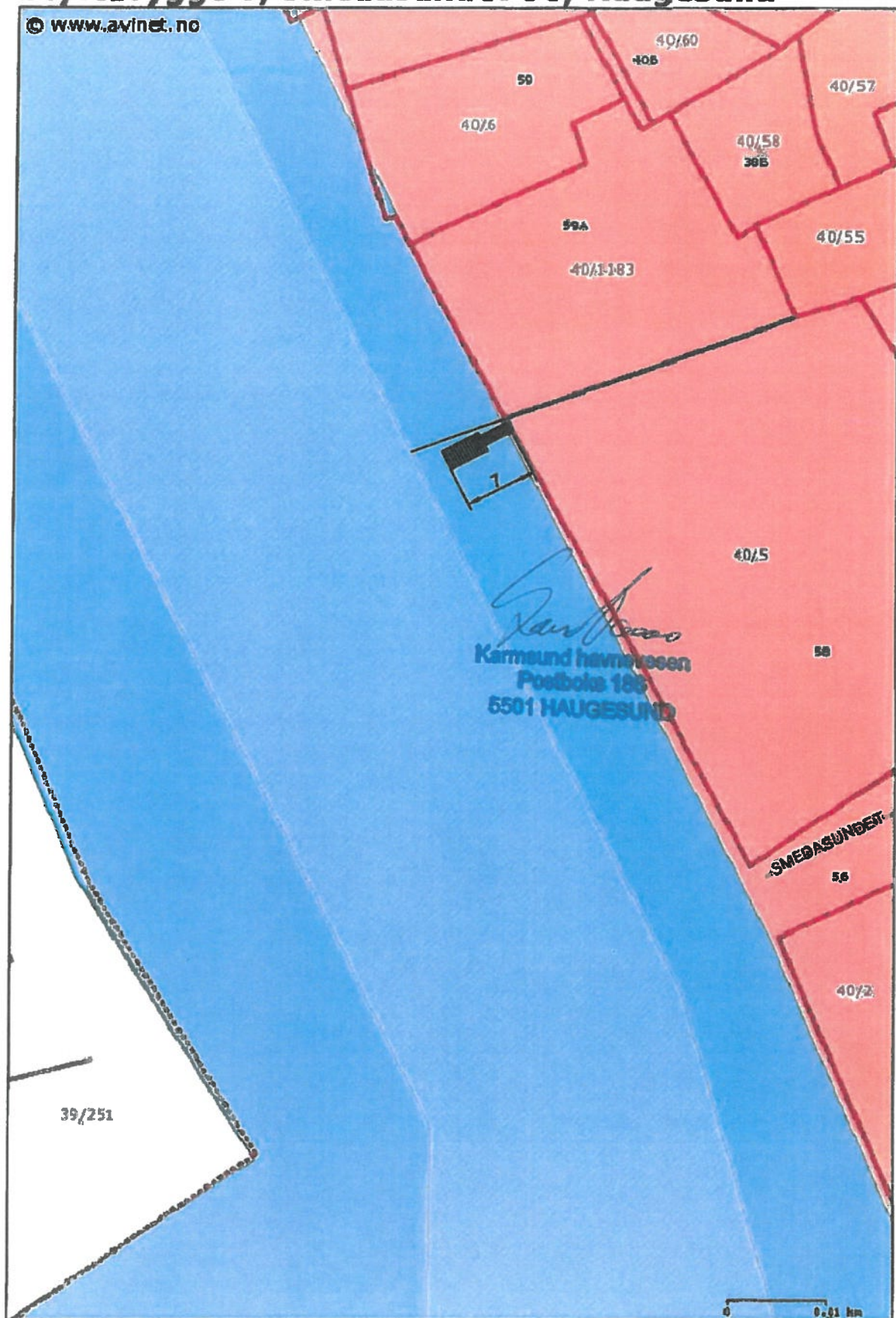
Kopi: Haugesund Kommune

Vedlegg:

Godkjent kartskisse
Gebyrregulativ

Flytebrygge v/ Smedasundet 58, Haugesund

© www.avinet.no



Målestokk: 500



SITUASJONSKART

Haugesund Kommune

Adresse: Smedasundet 58
Gnr/Bnr: 40/5
Dato: 16.08.2012
Signatur:

Kart

Tomteareal: 1815,0M2
Koordinatsystem: Euref 89
Kvalitetsområde: II Atg
Målestokk: 1:500
Ekvidistans: 1,0
Reguleringsplan:

Merknad:

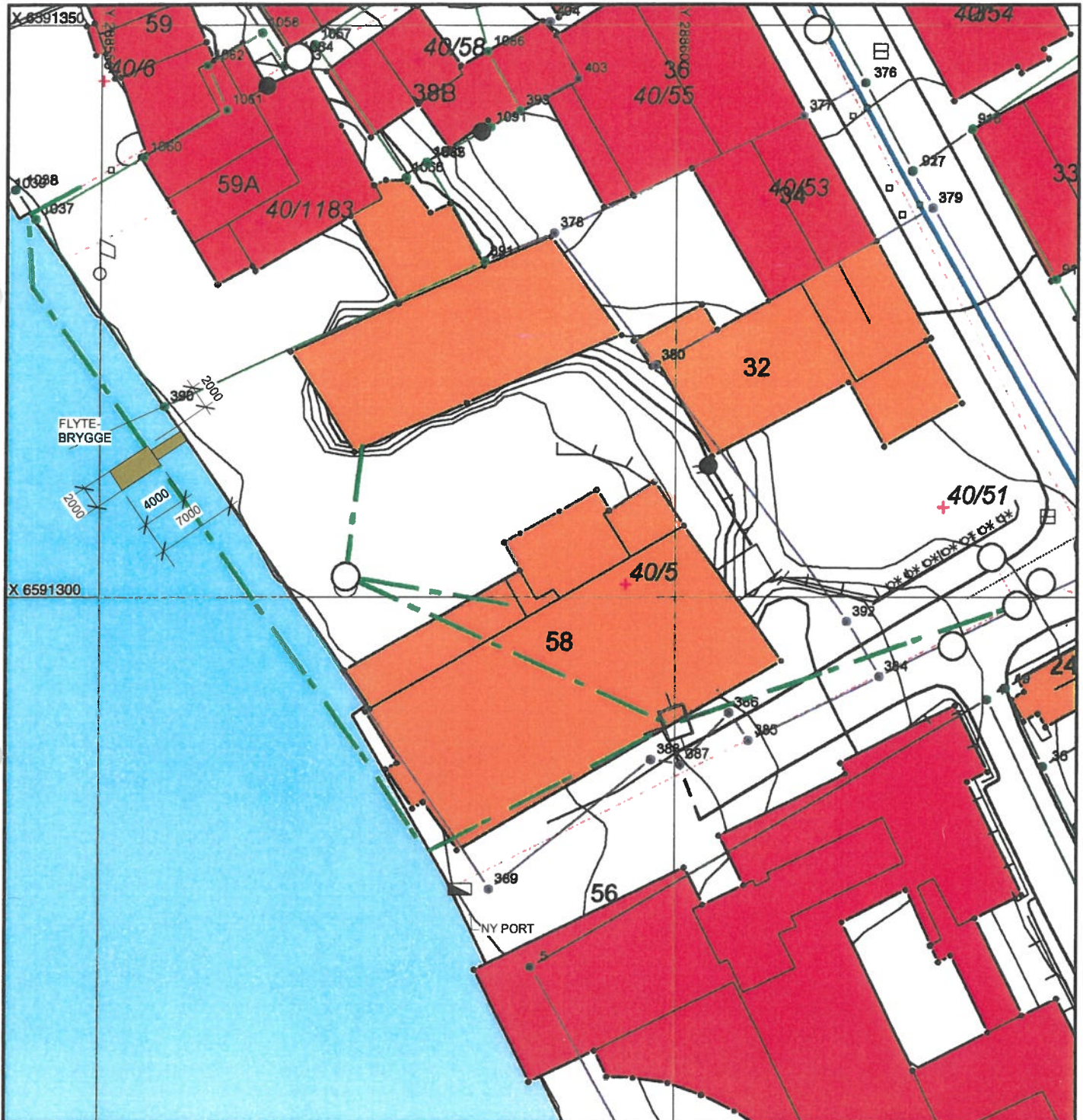
Tegnforklaring

Eiendomsgrenser

Koordinatbestemt ———
Ikke koordinater - - - - -
Inntegnet ———

Vann og avløp

Overvann - - - - -
Spillvann - - - - -
Vannledning ———
Avløp, felles ———
Kum ——— Sluk ———



Situasjonsplan

10292_01

Vedlegg til

NBI

Tiltakshaver:

TRICO AS

Søker/Prosjekterende:

Ark. kont. BHB AS

Dato/Signatur:

Hgsd. 17.08.12

☒ Søknad om byggetiltak☐ Melding om byggetiltak

Eiendomsgrensene på kartet er ikke rettsgyldige. Kommunen dekker ikke tap på grunn av fell og mangler på kartet. Prosjekterende er selv ansvarlig for prosjekteringsgrunnlaget.



Fra: Fredrik Alsaker (takstmann.alsaker@gmail.com)

Sendt: 14.12.2018 18:48:27

Til: Postmottak Haugesund kommune

Kopi:

Emne: Innspill til rullering av sentrumsplanen 2018

Vedlegg:

Innspill til rullering av sentrumsplanen 2018

1 av 20 prosjekter kan gjennomføres på denne rulleringen. Det er generelt så stor avstand mellom forslag og nødvendigheter at rullering bør sendes tilbake til administrasjonen. Intensjon om fortetting og utvikling samsvarer ikke med planens innhold.

Følgende bør endres:

1. Temakart

Det er ingen samsvar mellom ulike kart og faktiske forhold. Hadde en person aldri sett Haugesund og kun tema kart hadde vedkommende fått en real overraskelse når enn så byen. En skulle tro at sentrum var 1/4 del av hva den faktisk er.

2. Sonedeling

Gamle sentrumshus får krav som de skulle vært på byggefelt. Det fremstår som kommunen kun vil ha bygge aktivitet i en liten del av indre sentrum.

3. BYA

Vi har 5 eiendommer på østsiden av sjøfart direktoratet. Det er ca 75 % BYA på disse eiendommene, men kommunen dette til 30 %. Dette anses mer som en byavvikling og Haraldsgata 10 vil aldri bli bebygget eller noe annet for øvrig med dagens forslag.

4. Krav til uteareal.

Vi bestitter en sjøeiendom på risøy. vi tenker 5 kvm terrasse gir plass til 4-6 personer. Med dobbel dør ut blir dette utnyttet enda bedre. Men av ukjente årsaker økes dette fra 16 til 20 kvm. Terrasse på 20 kvm gir plass til 20 mennesker og dette kan da ikke være nødvendighet i en by som har dårlig vær eller kulde 300 dager i året.

5. Ekstra miljøverdi

Sjekk av hvilke hus som er registrert gir denne listen liten mening. Intensjonen bak et enkelte hus har en slik registrering er grei, men at en serie av tilfeldige hus er på listen gir lite mening. Vi ønsker vårt hus i Haraldsgata 4 fjernet. Vi ønsker i tillegg Haraldsgata 12 fjernet. Begge byggene er vesentlig endret og det er mange hus som har vesentlig høyere miljøverdi enn disse.

6 Tilstrebe

Vi forstår at kommunen har et stort behov for regulering. Men tilstreber i liten grad å imøtekomme de problemer som er med strukturen i Haugesund Sentrum. Vi anbefaler at det implementeres et eget felt som gir større avviksmulighet bygg og tomter lik linje som Bygningsloven gjør.

Da denne planen vedtas politisk kan undertegnede gjerne stille 20 minutt i PMU og forklare en del som ikke lar seg gjøre i Haugesund pga urimligheter i planverk.

—

Mvh

Fredrik Alsaker

Haugesund Kommune
Postboks 2160

5504 HAUGESUND

14.12.2018

Deres ref.:

Saksbehandler: Linn Wetteland
Telefon:

Saksnr. 18/444-1
Løpenr. 1282/18

Kommunedelplan for Haugesund sentrum

Sentrumsplanen - Rullering 2018

Det vises til forslag til kommuneplan for Haugesund sentrum - Sentrumsplanen med høringsfrist 14.12.2018. Kolumbus AS, som ansvarlig for kollektivtransport og mobilitetsaktør i Rogaland, har vurdert planforslaget og har følgende merknader.

Kollektivtraséer

I Temakart for *Fremtidige kollektivgater og holdeplasser* er ikke Haugeveien inkludert som kollektivtrasé. Kolumbus ønsker å fremdeles ha bussrute langs Haugeveien i fremtiden, for å kunne gi et tilbud til beboere i dette området. Vil spesielt trekke frem Havnaberget seniorsenter som ligger langs denne traseen. I tillegg vil det være langt til nærmeste holdeplass for beboere på Hasseløy om trasé langs Haugevegen utgår.

Dersom kollektivtrasé legges opp til å kjøre Rådhusgata istedenfor Litlasundgata blir det lang avstand mellom holdeplass ved Sørhauggata terminal og avmerket holdeplass ved sykehuset. Det vil da være ønskelig å opprettholde holdeplass ved Tinghuset. I tillegg vil det være nødvendig å tilrettelegge for alternativ trasé, der bussen går i dag ved Litlasundgata, når området mellom Knut Knudsens gate og Skåregaten stenges ved arrangement. Dette anser Kolumbus som eneste gjennomførbare, alternative trasé.

Fremkommelighet

I Temakart 11 ser vi at flere av kollektiv traséene er avsatt til gater med brosteinsdekke. Kolumbus er opptatt av bussens fremkommelighet og hensynet til våre reisende. Kolumbus stiller seg derfor kritiske til dette. Viser til Statens vegvesen, Kollektivhåndboka – Tilrettelegging for kollektivtrafikk på veg og gate - V123;

Kvalitet på veger: *Dekkequalität har stor betydning for bussens framkommelighet og passasjerenes komfort. Dekkequalität prioriteres i kollektivtraseer. Brostein og annen gatestein unngås. Vegdekke/fast dekke skal ha jevn overflate, god friksjon, god slitasjemotstand, god lastfordelende evne, god vanntetningsevne og være frostsikker.*

Strandgata er lagt inn som enveiskjørt gate, som Kolumbus i utgangspunktet ikke er negative til. Det vi har noe bekymring knyttet til er trafikkavvikling i rushtid. Da spesielt med tanke på trafikk i tilknytning Risøy hvor all trafikk da må gå østover inn i Skippergaten eller videre langs Strandgaten/Skjoldavegen til Karmsundgata for videre reise sørover, som store deler av de reisende skal ved arbeidssdagens slutt. Vår bekymring ligger i at dette kan medføre krevende forhold for fremkommeligheten dersom mer trafikk går inn i sentrum. Etter det vi har sett i plandokumentene er ikke dette utredet. Kolumbus oppfordrer Haugesund kommune til å gjøre en konsekvensutredning av dette trafikktiltaket.

Parkering

I plandokumentene leser vi at; *Kantstensparkering tillates i gater hvor dette ikke medfører redusert fremkommelighet for kollektiv og sykkel.*

Allikevel er det avsatt areal, i temakart 7 – Fremtidig parkering, til parkering langs Haraldsgata mellom Knut Knutsens gate og Bjørnsonsgate. Dette finner vi motstridende da Haraldsgata er definert som kollektivtrasé og vi anser det problematisk for bussens fremkommelighet å ha gateparkering i toveiskjørt gate som i dette tilfelle.

Med hilsen

Linn Wetteland
Strategisk ruteplanlegger

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.

HARSK - Haugalandiske Arkitekters Regionale Sosiale Kollegiat



MERKNAD TIL KOMMUNEDELPLAN FOR HAUGESUND SENTRUM 2014 – 2030

“Harsk” har hatt medlemsmøte og forfattet følgende innspill til rulleringen av kommunedelplanen:

Generelt fremstår kommunedelplanens nå i en tydeligere versjon.

Det er bl.a. positivt at begrensinger gitt av by- og bygningsstruktur (kvadratur og verneinteresser) for oppfyllelse av krav til uteoppholdsplasser kan begrunne fravik. Vi håper kommunen kan arbeide videre med en enkel lesbar presentasjon av hva bruksendring, oppdeling og nybygg medfører av betingelser.

Merknader:

1. Krav til naboerklæring for oppføring av bygg nærmere nabogrense enn 4 meter i soner uten 100% utnyttelse bør frafalles, -d.v.s. være et punkt i bestemmelsene. (Punkt 2.6.6.2.1 m.fl.)
2. Vi ønsker ”infill”-begrepet defineres bredere eller erstattes med et begrep som også inkluderer prosjekt som innebærer riving og/eller er i en sone med utnyttelse under 100%.
3. Punkt 2.6.1: Havnepromenade med sidearealer ”*bør ikke være smalere enn 15 meter*”. Dette mener vi 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.
4. Punkt 2.6.1: 100- metersbeltet. Vi tenker bestemmelsen ikke ivaretar reelle hensyn i sentrumsplanen og bør tas ut. (Den forvirrer mer enn den oppklarer.)
5. 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.
6. 2.6.6: ”*..konflikt med bevaringshensyn og bystrukturen generelt kan...*” ønskes erstattet med *...bevaringshensyn og/eller bystrukturen...*”
7. 2.6.6.2: Krav om privat uteplass ”*skjermet for innsyn*” bør tas ut. Dels er dette problematisk mht solforhold, dels er skjerming et privat valg som ikke har negative konsekvenser for fellesskapet.
8. 3.1.3.1: I retningslinje 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. (Småleilighetsbygget i Bjørnsons Gate 3?)
9. 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..
10. 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 m2 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 båtplasen.

Vi håper merknadene er forfattet i forståelig språk
-og at det er latterlig enkelt å ta dem til følge ☺

Hilsen HARSK

14.12.2018, Roald Bø, referent

Til Enhet for Byutvikling saksnummer 17/4231 ref Haugesunds Avis.

Herved vil jeg gjøre Haugesund Kommune oppmerksom på følgende ved Rullering – Sentrumsplanen.

Se paragraf 2.6.7.3 Adkomst til parkeringsanlegg.

I sentrumskjernen anbefales det ~~tillates maksimalt~~ en adkomst til privat eller offentlig parkeringsanlegg per eiendom. Det kan tillates flere adkomster hvis dette medfører at trafikk fra parkeringsanlegg ledes bort i fra de myke trafikkantene. Osv..

Hvis det ikke taes hensyn til endringene vil dette vil medføre at det må søkes dispensasjon for parkerings anlegg/tunnelen, slik jeg ser det.

Slik jeg ser rulleringen, så må EBY (kommunen) forklare og gjøre innbyggere og folkevalgte oppmerksomme på hva disse endringene vil medføre, hvis de ikke blir vedtatt.

Høringsfristen er satt til 14.Desember 2018.

Med vennlig hilsen

Arne T. Løvvik
Haugesund FrP

mottatt 18/12 - 18
Eivind

17/4231

Salgsboder

Se om det kan
finne et egnet
areal for salgsboder
i sentrum.

Arne Løvvik
EVP

mottatt
13/12-18
Eivind

Scandic

17/4231

Kyststien

skal gjennomføres
i høst

kommuveplanen fra 2015.
altså gjennom
Asalvikvegen.

Arne Løvdik

FrP

modtatt

13/12-18

E. H. Aaral

Nordic Swan Ecotape
printed matter, 3041 0321

Scandic



HAUGESUNDS HANDELSSTANDS FORENING

Stiftet 23. januar 1901

Haugesund 14. desember 2018

Til

Postmottak Haugesund Kommune
Planavdelingen v/Kent Geirmund Dagsland Håkull

Kommentarer fra Haugesund Handelsstandsforening (HHF) til
Kommunedelplan for Haugesund Sentrum – Sentrumsplanen, rullering 2018

Hovedmålsettingen for HHF er å være en bidragsyter for å fremme handelen i vår region. I dette ligger å samle næringsdrivende innen handel, kontor, banker og reiseliv etc. for å skape en lønnsom, trygg og dyktig handel og ivareta og skape gode arbeidsplasser i Haugesundsregionen.

Slik å forstå setter ikke HHF det ene område opp mot det andre, heller ikke begrenset til detaljhandel, men arbeider for best mulig rammebetingelser for næringsdrivende innen handel og servicenæringen i hele regionen.

Vi gir i denne anledning samtidig vår støtte til Sentrumsgårdene, Haugesund Sentrum Næringsdrift og Haugesund Parkering sine bidrag i denne saken uten å gjenta. Vi henviser også til HHF sine kommentarer i rullering av samme sak i 2013.

Dog gjentar vi mangel på tydelig omtale av handel og servicenæringen i planperioden. Handel og næringsutvikling er gjennomgående ikke nevnt, selv om det antas grunnleggende for å lykkes med planens måloppnåelse, urbanisering og bosetting. Vi anbefaler at det blir utarbeidet et eget avsnitt som beskriver næringen, samt lagt inn der det har betydning for å få balanse i fellesskap med de øvrige viktige områdene. Dette gjelder tross alt den sektoren som sysselsetter flest personer i vår region, nest etter helse og sosial. Folk bosetter seg der de får arbeid, slik blir byer bygget.

Slik planen foreligger i dag er det fremdeles vagt eller i beste fall lite som gir tydelig signaler eller vilje til å satse på og tilrettelegge for handel og servicenæringen i Haugesund Sentrum i kommende periode.

Vi mener og håper at handelsnæringen vil være en viktig grunnpilar for Haugesund Sentrum sin videre utvikling og håper at næringen blir verdsatt også i plandokumentet. For ytterligere kommentarer og utdypinger, setter vi pris på å bli kontaktet.

Med vennlig hilsen
På vegne av Haugesund Handelsstandsforening

Arild Kildal Olsen
Styremedlem



Haugesund kommune
Enhet for byutvikling
5504 Haugesund

Haugesund: 14.12.2018

Haugesund Sentrum Næringsdrift AS er en medlemsbedrift som skal arbeide for at sentrum skal være Haugesund by sitt ansikt utad – en unik markeds plass for regionen, et spennende og interessant tilbud til byens besøkende samt et supplement til byens kulturelle og sosiale liv. For å lykkes med et levende sentrum som skaper attraktivitet for bosetting og arbeid i sentrum ønskes et eget avsnitt om disse næringene og i øvrige områder i planen der dette synes passende. Vi mener at handelsnæringen i sentrum her er en grunnforutsetning for å lykkes med måloppnåelse av sentrumsplanen. Vi gir også vår støtte til uttalelsene fra Haugesund Handelstandsforening, Haugesund Parkering AS og Sentrumsgårdene.

Høringsuttalelse om kommunedelplan for sentrum

Formingsveileder:

Haugesund sentrum ser veldig positivt på at Haugesund kommune har ambisjoner for byens byrom – og være en konkurransedyktig by mellom Stavanger og Bergen. For oss som driver med handel – er det svært viktig å være konkurransedyktig og en attraktiv by å både bo i og besøke. Vi er svært opptatt av at byens byrom blir rustet opp. Formingsveilederen inneholder mange gode tanker om dette.

Haraldsgata

Når det gjelder Haraldsgata så ønsker vi å få en opprustning. Gaten fremstår som "grå" i dag og har behov for mer fargerike elementer, sitteplasser, grønne planter og trær. Vi ønsker samlingspunkter – gjerne noe lignende de sittegruppene vi har på Bytunet. Hvert år har vi i samarbeid med kommunen fått en flott blomstergate i perioden ca. mai-september. Det er våre medlemmer og andre næringsdrivende i sentrum som betaler for dette. Vi ønsker grønne planter hele året – for å gjøre gågata mer innbydende.

Åsbygata

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/andre.

Nygata

Nygata er en av de mest sentrale byrommene i gågata. Her bør det plasseres grønne planter, sittegrupper og lekeapparater. Haugesund sentrum mangler en god lekeplass for de minste barna – og vi mener at dette kan være en veldig fin

plassering av en lekeplass. Mot Strandgata bør det plasseres en hindring – enten i form av gjerde eller annet for å gjøre det trafikksikkert.

Landmannstorvet

Vi er uenig med kommunen at Landmannstorvet ikke fremstår som et spesielt viktig byrom – da vi bruker Landmannstorvet til en god del arrangementer. Det er en del publikum som også bruker denne parken. Vi synes det er flott at Landmannstorvet har en naturlig scene – som kan brukes alt fra konsert til politiske appeller. Den trenger derimot nyere benker/gode sittegrupper. Samtidig bør man mot nord ha muligheten til torgsalg. Vi ser et behov for dette – da vi får en del henvendelser fra publikum. Landmannstorvet er mer intimt og koselig for torgselgere enn Torggata. Torggata er også mer hardfør – da det kommer en del vind fra sjøen mot vest.

Grytå

Vi er svært fornøyd med funksjonen Grytå har i dag – da den er i tråd med intensjonen at den skal brukes til byens barn. Vi er enig med kommunen at det bør komme bedre belysning her - da på kveldstid/vinterstid er veldig mørkt. Ny belysning vil nok gjøre at flere barn og barnefamilien vil ta turen hit. Vi synes også det er flott at Grytå har fått skatepark – som vi ser er veldig mye brukt.

Bytunet

Vi er enig at opparbeidelsen har et behov for en endelig avslutning. Vi synes det er veldig bra at det er kommet mer planter her i kasser og flotte sittegrupper. Bytunet har blitt et populært samlingspunkt. Det vi ønsker her er en tilknytning til eksisterende lekeapparat, og da tenker vi noe som passer for de minste barna. På det store klatrestativet er det i hovedsak den delen i øst som benyttes. Vi foreslår å erstatte den flate vestre delen med et eller flere andre lekeapparat. Det er svært få barn i alderen 0-3 år leker her. Vi synes også at det burde vært sittegrupper rundt det store flotte treet. Det bør også være fin beplantning rundt treet. På sommertid pryder treet så flott – med det er veldig stusselige planter som er plantet rundt.

Byparken

Vi er helt enig med kommunen at dette er byens vakreste park. Vi ser at den er stadig mer i bruk – blant annet til vårt lørdagsmarked i perioden mai – september. Rotundaen bør pusses opp – da det flasser maling av den. Vi er enig med kommunen at eksisterende møbler bør vedlikeholdes.

Under Risøy bro

Vi er helt enig med at man bør ruste opp dette området. Området fremstår som lite attraktivt både for byens rusmisbrukere – men også forbipasserende. Vi mener at det hadde vært flott med et kunstprosjekt her – gjerne få området til å fremstå mer fargerikt og mindre grått. Det bør også plasseres noen gode sitteområder her og gjerne søppelkasser (som er tilpasset å kaste sprøyter og lignende).

Generelt:

De nåværende benkene (brune) langs Haraldsgata og sidegatene bør fjernes og byttes ut med mer moderne møbler.

Vi trenger flere offentlige toaletter og stellerom.

2.6.6 Leke, ute- og oppholdsplasser (uterom) – Bestemmelser og retningslinjer Kommunedelplan

Vi mener at kravet om lekeplasser og rekreasjonsområde for bygging av mer enn 4 boenheter bør strykes. Vi mener at kommunen bør utarbeide gode offentlige lekeplasser i sentrum. Vi mener at dette kravet vil føre til at færre vil bygge nye boliger i sentrum. Vi er opptatt av at folk skal bo og leve i sentrum, da dette fører til økt handel. Vi tror også at attraktive offentlige lekeplasser og rekreasjonsområder vil føre til at flere vil bo og handle i sentrum.

Med vennlig hilsen

På vegne av Haugesund Sentrum næringsdrift AS

Svein Arne Aksland

Styreleder

(sign)



Fra: Thorleif Lie (thorleiflie@gmail.com)

Sendt: 14.12.2018 21:35:27

Til: Postmottak Haugesund kommune

Kopi: haugesund@kfuk-kfum.no

Emne: Høring Kommunedelplan Haugesund sentrum - Sentrumsplanen

Vedlegg: image001.jpg

Hei,

Vi har følgende kommentarer til Sentrumsplanen.

Haugesund KFUK-KFUMs eiendom Haraldsgaten 70 (S24 i kartet) har fortau mot Haraldsgaten. Dette fortauet ble for ca. 17 år siden smalnet inn for å sikre korttidsparkering langs hele kvartalet med busstopp mot sør. Huset er et Publikumsbygg etter kommunens definisjon. Det inneholder blant annet åpen barnehage 3 dager i uken (har vært her i over 10 år), aktiviteter for barn, ungdom og voksne på alle hverdager og også i helger. Foruten egen aktivitet som 2 speidergrupper, ungdomskor, Forandringshuset (kaffe, leksehjelp, dans, spill, alkoholfrie tiltak for ungdommer i helger og skoleferier), voksenaktiviteter også pensjonistsamlinger, kontorer o.l., brukes huset av Haugaland Krets av KFUK-KFUM som har kontorer, arrangerer storsamlinger, lederkurs for ungdommer på forskjellige alderstrinn, samt Y's men (mannsgruppe som driver støttarbeid for barn og ungdomsaktiviteter) og vi har også annen tilfeldig utleie av undervisnings- møterom til skoler og bedrifter.

For å sikre universell utforming av Publikumsbygget har vi behov for en rampe så bevegelseshemmede kan komme inn i bygget. Vi har 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. Vi arbeider med, etter behov både fra barnehagen i 3. etasje, men også for å sikre tilkomst til andre etasje med kontorer og diverse møterom, med å installere en plattformheis i bygget. Det er en utfordring at rullestoler heller ikke kan trilles inn i huset uten å bruke mobile skinner som må bæres ut og tas bort etter at rullestolen er kommet inn. Det kan oppstå farlige situasjoner dersom vi har rullestolbrukere i huset og vi må hurtig forlate bygget.

Et annet forhold er at der ikke er plass til å parkere sykler for ungdommene som bruker huset på fortauet og parkering av barnevogner utenfor. Da stenger de fremkommeligheten for gående og andre. Vi kan heller ikke ta syklene inn i huset for da sperrer vi rømningsveier. Dette fører til at foreldrene kjører barna. Dette har senest i år ført til en trafikkulykke da en unge sprang ut i gaten mellom to biler som stod på korttidsparkeringen (som alltid er fyll på ettermiddagen) og ble påkjørt av en bil. Heldigvis fikk ikke barnet varige skader, men det førte til et sykehusopphold og kunne ha gått så mye verre. For oss ville det vært mye bedre om vi hadde parkering forbudt langs vårt hus slik at foreldre kan slippe ut barna på samme siden som huset, så de slipper å springe over Haraldsgata. Vi har observert at det i Temakart 7 er avmerket at det utenfor KM-Huset, Haraldsgaten 70 er et rødt felt som står for «Fremtidig parkering». Dette bør etter vår mening vurderes på nytt.

Skal vi være en sykkelby bør det være mulighet for parkering av sykler i nærheten av aktivitetene barn og voksne skal gå på.

Vårt forslag er at fortauet på kvartal S24 blir utvidet så det er plass til sykler og også rampe for rullestoler, samt at vi håper kommunen kan vurdere om det blir parkering forbudt på vestsiden av Haraldsgaten. Parkering på andre siden vil etter vår mening gi en bedre totalløsning.

Med vennlig,

For Haugesund KFUK-KFUM

Thorleif K Lie

Styrets leder

Tlf. 95141019 thorleiflie@gmail.com

epost-signatur-kfukkfum

Høringsinnspill Kommunedelplan for sentrum

Merknader sendes til Enhet for byutvikling **innen 14.12.2018** og merkes med saksnummer 17/4231. Frist 14.12.18

Tiltak og virkemidler

En vakker og attraktiv by

Tiltaket «Etablere kåring av «Byutviklingspris» hvert andre år.

Dette må sees i sammenheng med gjennoppretting av byggeskikkpris som er foreslått i PMU og er under behandling.

Nytt virkemiddel: Utvikle metoder for mer beplantning i sentrum

Den tilgjengelige byen

Etablere sykkelhus med mulighet for sikker innlåsing av sykkel

Formingsveileder

Møblering 2. form og materialitet

Ved valg av materiale bør det også tas sterke miljøhensyn. Alt fra mulighet for resirkulering, klimagassutslipp, nedbrytbart. Det bør også sees i sammenheng med andre planer som innkjøpsveiler og klima og enrgiplanen.

Naturmangfold og økosystemtjenester

I tillegg til å øke kvaliteten på de grønne områdene bør det også sees på mulighetene for å øke kvantiteten på grønne områder. F.eks mer beplantning i kasser eller flere blomsterbedd.

Bytunet

Den vestlige delen av klatrestativet kan fjernes. Det bør sees på mer beplantning i området.

Kaien

Det bør beplantes mer i området. Vindskjermende planter i større kasser.

Åsbygata

Det bør see på mulighetene for å lage bytun fra utgangen av Markedet

Miljøpartiet De Grønne

V/Bjørn-Erik Davidsen

Røvær Øyting

5549 Røvær - rovaroyting@rovar.no

Haugesund kommune
e-post: postmottak@haugesund.kommune.no

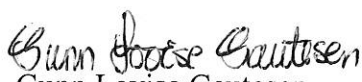
INNSPILL TIL REVISJON KOMMUNEDELPLAN FOR HAUGESUND SENTRUM – SAKSNUMMER 2017/4231

Røvær Øyting viser til brev av 29.10.18 om offentlig ettersyn av kommunedelplan for Haugesund sentrum. Røvær Øyting besluttet på sitt møte 14.11.18 å sende inn som innspill til denne planen at en ikke må glemme infrastrukturen for havnefunksjonen i planen. I den forbindelse vises det til innspill vi hadde til detaljreguleringen for indre kai.

Haugesund sentrum er viktig for oss som bor på øyene rundt Haugesund. Indre kai er vår tilkomst til sentrum og det er derfor særdeles viktig at den infrastruktur som gjelder havnefunksjonen og spesielt rutebåten er godt ivaretatt i planen. Vi vil minne om at det ikke bare er passasjerer, men også gods som må ivaretas. Spesielt viktig er muligheten å komme med bil til og fra kaien samt parkeringsmuligheter i nærheten av kaien.

Indre kai i sentrum er viktig for kommunen og vi føler det snakkes mye om møterom med kunst, amfier og parkanlegg ved indre kai. Røvær Øyting vil igjen minne om at kaien og dens havnefunksjon ved Smedasundet kan ikke flyttes til eks. Flotmyr, men det kan en med f.eks. parkanlegg.

Røvær, 12.desember 2018


Gunn Lovise Gautesen
Leder Røvær Øyting

Til

Enhet For Byutvikling
Haugesund Kommune.

14.12.2018

Vedrørende rullering av Sentrumsplan 2015-2030

Styret i sentrumsgårdene har sett på Høringsversjon 14.09.2018. I denne anledning ønsker foreningen å komme med bidrag for å sikre forutsigbarhet for grunneiere og bidra til økt aktivitet i sentrum

Punkt	Kommentar
Generelt	Vi anbefaler at det etableres en overgangsordning i forbindelse med overgang til ny plan. Da den forrige sentrumsplanen ble vedtatt i 2015 måtte flere av byen prosjekter prosjekteres på ny. Vårt Forslag Rullering av sentrumsplan godkjennes fra vedtaksdato med en overgang bestemmelse på 6 måneder for at eventuelle pågående prosjekter skal slippe dobbel prosjektering.
2.6.3	<i>Utnytting av boligmassen etter § 31-6</i> Denne bestemmelsen er etter Sentrumgårdenes synspunkt unødvendig. I Haugesund er det ikke et reelt problem at huseiere ombygger/etablerer hybler i bolighus. Situasjonen i byen er tvert om at det står et rekordhøyt antall enheter ledig hva gjelder utleie. Det synes også å være de enhetene som ikke har eget kjøkken/bad (hybler) som er de minst attraktive. Det bør foreligge vektige grunner (reelt behov) for å anlegge et strengere regelverk enn hva som følger av PBL. Sentrumsgårdene er derfor av den oppfatning at regelverket rundt etablering av hybler i tilstrekkelig grad er regulert i nasjonal lovgivning.
2.6.5	<i>Utomhusplan</i> Siste avsnitt: <u>Planer skal vurderes av både enhet for byutvikling og teknisk enhet for godkjenning</u>. Dette anses som en intern ordning og bør fjernes for å ikke skape forvirringer. Kommunen må utad stå som en enhet. 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. Vårt Forslag Søker forbeholder seg til en saksbehandler. Vurdering av saken fra f eks: teknisk avdeling, antikvarisk sakkyndig mfl. Blir utført under en intern ordning i kommunen. Dette i samsvar med PBL om effektiv saksbehandling.

2.6.6	<i>Leke-, ute og oppholdsplasser. (Uterom)</i> Det lanseres her en rekke krevende krav hva gjelder kvaliteten på uteoppholdsarealet. Byens beskaffenhet (samt eksisterende krav om byggelinjer mv) medfører at det ikke vil være mulig å få lysforhold av hva som her kreves på bakkeplan. Kravene til skjerming for støy, trafikk og forurensing fremstår i tillegg som svært utfordrende med tanke at en befinner seg i sentrum av en by. Vilåårene fremstår videre som svært skjønnsmessige – og det vil være utfordrende å få lik behandling i de ulike byggesakene. Vårt forslag: I sone 1 kan uteoppholdsareal anlegges både på bakkeplan samt over bakkeplan (terrasse og takterrasse). I sone 2 skal uteoppholdsareal tilstrebes anlagt på terreng. Norm for sone 2. Uteareal legges primært hvor det er beste solforhold.
2.6.6.1	<i>Barn og unges leke og uteoppholdsarealer (Krav nærhet til lekepl/byrom)</i> 4-25 boenheter: I sentrumsplanene sone 1 og 2 vil en etter Sentrumsgårdenes synspunkt alltid ha en umiddelbar nærhet til byens parker/grøntarealer/skoler med lekepark mv. Dette er en av de store fordelene med å være bosatt i sentrum. Vårt forslag: Om en absolutt er nødt til å tallfeste avstand til byrom foreslås det at kravet økes fra 200meter til 350 meter. Da vil så godt som samtlige deler av sone 1 og 2 være dekket.
2.6.6.2	<i>Areal krav til felles/privat uteoppholdsareal</i> Vårt forslag: 1-3 boenheter: 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. Innenfor denne sonen finnes det en rekke mindre tomter/prosjekter som det vil være urealistisk å realisere ved store krav til uteoppholdsareal. En vesentlig del av sentrumsutviklingen ligger nettopp i utviklingen av de mindre tomtene/eiendommene. Det må også tilbys utbyggingsavtale ved 1-3 enheter. Det finnes en rekke mindre tomter i byen som det bare vil være realistisk å oppføre 1-3 leiligheter. Om en i disse tilfellene ikke kan inngå frikjøpsavtale for uteoppholdsareal vil det ikke være mulig å "realisere" disse tomtene/tomrommene. -Ved dobbel terrasse/balkongdør kan krav til uteareal halveres.

2.6.6.3	<i>Arealkrav til felles uteoppholdsareal_sone 1B</i> Når det deles inn i soner er det naturlig at soner samsvarer med bebyggelsen. Ved Edda Kino er det 3 soner på 50 meter, mens bebyggelsen i alle 3 sonene er lik. Kravene til uteopphold areal i sone 1 B (+ 1 c) er uforholdsmessig høye og medfører at det ikke er realistisk å kunne utvikle tomter / tomrom i disse sonene. Kravene er ikke forenlige med intensjonen om fortetting og byutvikling av ubenyttet areal. Vårt Forslag Sone 1B utgår og inngår som en del av sone 1A.
2.6.7.1	<i>Parkering</i> Det tillattes ikke overflate parkering i sone 1 og 2. Det kan ikke være konsekvens vurdert. Sentrum planen dekker et relativt stort område og flere steder vil det være utenkelig at det ikke skulle være overflate parkering. 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.

Grad av utbyggelse

■ = 100% BYA

■ = 80% BYA

□ = 50% BYA



Vedr. **Plankart og Temakart** som til dels er nevnt allerede, så er jeg enig i at det ikke alltid er helt lett å forstå de forskjellige inndelingene. Om vi skal gå helt konkret til verks bør i alle fall de delene av kvartalene langs nordsiden av Tuhauggaten som er merket Sentrumsformål i plankartet også kunne ha 100% utnyttelse og høyde 15 m.

Vedr. **pkt. 3.1.3.1** så er det kanskje en ørliten oppmykning fra tidligere, ved at det tidligere sto:
Det tillates ikke boliger med ensidig orientering mot nord eller øst. Dette kan fravikes etter en særskilt vurdering av kommunen.

...men er nå endret til:

Krav til boligers lys og utsyn reguleres av Byggeteknisk 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.

Et spørsmål er likevel hvorfor det ikke bare holder med første setning: *Krav til boligers lys og utsyn reguleres av Byggeteknisk forskrift.*

Vedr. **Temakart 3 – Fremtidige hovedveier**, så mener jeg det vil være en stor ulempe å ha enveiskjøring i sørgående retning på strekningen Torggata – Tuhauggata. Dette vil medføre at alle som kommer med bil fra nordre og østre bydeler og som har naturlig innfart til sentrum via Tuhauggata eller Haugevegen, må via Sørhauggata – Niels Skorpens gate, evt. helt til DNB-bygget for å komme til Indre kai og diverse garasjeanlegg der. Til og med adkomst til garasjeanlegg i Sparebanken Vest / AOF-bygget må ta denne omveien som inkluderer kryssing av gågata. (Hagland kommer uansett til å sende inn en kommentar angående dette på vegne av oss selv og andre eiere/leietakere i de byggene vi har interesser i og som berøres av dette.)

Fra innledning 2. avsnitt (fra side 3)

Innledning

Kommunedelplan for Haugesund sentrum, også forkortet til Sentrumsplanen, ble vedtatt i 2015. Planbeskrivelsen fra 2015 er fortsatt gjeldende og tilgjengelig fra [kommunens nettside](#).

Rulleringen har til hensikt å følge opp samfunnsdelens mål styrke Haugesund sentrum som det urbane regionsenter, videreutvikle sentrum med flere boliger i byen, forsterke den vakre og attraktive byen, og bygge opp under den tilgjengelige byen, byliv for alle. Hensikten er å gjøre det mer forutsigbart og enklere å finne fram i bestemmelsene som gjelder for sentrumsområdet i Haugesund.



Mine notater:

For å oppnå god nok utnyttelse av sentrumstomter med formål om å få flere boliger til sentrum bør byggehøyde vurderes og økes generelt.

Dette for å gjøre det attraktivt for utbyggere å bygge i byen, ved bedre utnyttelse.

Med flere boliger får vi flere folk. Folk vil handle der de bor, og bruke nærområdet - altså sentrum. Nøkkelen til mer bærekraftig sentrum ligger i mer boliger/ folk i sentrum. Ny sentrumsplan må da legge til rette for dette for å oppnå sitt eget mål..

(Fra side 9)

De ulike temaene ved rulleringen i 2018

Fortetningsanalyse - Detaljering av mulighetsstudie for fortetting

En detaljering av mulighetsstudie for fortetting følger opp delmål om å styrke Haugesund sentrum som regionsenter.

Delmål:



- Haugesund sentrum skal være regionens viktigste senter for handel, offentlig og privat tjenesteyting, kultur, uteliv, opplevelser og arbeidsplasser.
- Haugesund kommune skal legge til rette for økt boligbygging i sentrum slik at flere bor og lever i byen; en forutsetning for et levende og urbant regionsenter.

Mine notater:

Her kommer også spørsmål om vern inn, som sammen med begrenset høyde gjør sentrumstomter til dyre i utgangspunkt for utbyggere og dermed vanskeligere å realisere enn tomter utenfor sentrumskjernen.