



## Detaljreguleringsplan SM60 Miljøgate i Stokmarknes

# Planprogram

Etter plan- og bygningsloven § 12-9

*Vedtatt av formannskapet 15/6-2017 i sak 86/17*

## Innhold

INNLEDNING .....	5
1. HENSIKTEN MED PLANARBEIDET .....	5
2. LOKALISERING, AVGRENSING, STØRRELSE OG EIERFORHOLD .....	5
3. KRAV OM KONSEKVENsutREDNING .....	6
3.1 Vurdering i forhold til forskrift om konsekvensutredninger.....	7
3.2 Planprogrammet.....	7
3.3 Influensområdet.....	7
4. FORUTGÅENDE PROSESS/ POLITISK FORANKRING.....	7
5. PLANSTATUS .....	8
5.1 Overordnede kommunale planer .....	8
5.2 Andre overordnede føringer .....	8
6. BESKRIVELSE AV OMRÅDET.....	8
7. FORUTSETNINGER FOR FORSLAG TIL MILJØGATE .....	8
7.1 Overordnede prinsipper for byutviklingen .....	8
7.2 Føringer for miljøgata .....	9
8. UTREDNINGSPROGRAM .....	10
8.1 Metodikk .....	10
8.2 Landskaps- og bybilde .....	10
8.3 Trafikkforhold .....	11
8.4 Torget som byens «fugleberg» - nytt torg .....	12
8.5 Energi- og belysningsløsninger .....	13
9. PLANPROSESSEN .....	14
9.1 Medvirkning i miljøgateprosjektet .....	14
9.2 Framdriftsplan for planprosessen.....	14
9.2.1 Ordinær prosess .....	14
9.2.2 Fremdriftsplan miljøgate-prosjektet.....	14
9.2.3 Planfaglig kompetanse.....	14
10. Sentrale føringer og grunnlagsdokumenter .....	14
11. Adresseliste.....	16
12. Politisk behandling .....	18
12.1 Offentlig ettersyn.....	18

12.2 Innkomne innspill, og rådmannens forslag til behandling av disse .....	19
Sametinget .....	19
Vinmonopolet.....	19
Mari Fjellanger .....	20
Roar Wedding .....	20
Avinor.....	20
Daniel Sowe.....	21
Nordland fylkeskommune .....	21
Fylkesmannen i Nordland.....	23
12.3 Politisk sluttbehandling av planprogram.....	24

<b>Navn på fremtidig plan:</b>	Miljøgate Stokmarknes
<b>Plan – ID:</b>	SM60
<b>Sted:</b>	Stokmarknes sentrum i Hadsel kommune
<b>Koordinater:</b>	Eu89, UTM sone 33 fra Ø:496394,851/N:7606319,311 til Ø:496367,744/ N:7605831,065 som tilsvarer Havnegata nord til kryss Markedsgata Skarveien.
<b>Lovhjemmel for fremtidig plan:</b>	Plan- og bygningsloven kapittel 12, jf. § 12-3 detaljregulering
<b>Overordnet plan:</b>	Områdereguleringsplan SM43 Stokmarknes sentrum (vedtas i oktober 2017)
<b>Tiltakshaver:</b>	Hadsel kommune
<b>Plankonsulent/arkitekt:</b>	<i>Ikke bestemt</i>

<b>Oppstartvedtak:</b>	Formannskapetets vedtak 2/2-2017 i sak 8/17
<b>Høringsperiode planprogram:</b>	11/2 til 27/3-2017
<b>Vedtak - planprogram:</b>	Formannskapetets vedtak 15/6-2017 i sak 86/17
<b>Start kommunal saksbehandling:</b>	Oktober 2016
<b>Styringsgruppe:</b>	Formannskapet/ planutvalget
<b>Prosjektleder:</b>	Plan- og utviklingsavdelingen v/ spesialrådgiver Hans Christian Haakonsen
<b>e-Phorte/360 saksnr.:</b>	2014/2554 og 16/00008
<b>Møtebok:</b>	<a href="http://opengov.cloudapp.net/Meetings/hadsel_kommune/Agendaltems/Details/200867">http://opengov.cloudapp.net/Meetings/hadsel_kommune/Agendaltems/Details/200867</a>

<b>Adresseinformasjon:</b>	Hadsel kommune, Rådhusgata 5, 8450 Stokmarknes epost: <a href="mailto:postmottak@hadsel.kommune.no">postmottak@hadsel.kommune.no</a> Tlf.: 76 16 40 00
<b>Forsidefoto:</b>	Hans Christian Haakonsen

«Begrepet **miljøgate** blir som regel brukt om hovedveger gjennom mindre tettsteder som på en kortere strekning blir bygget om til en gate. Målene med ombyggingen er å ta mer hensyn til lokalmiljøet ved å bedre framkommeligheten for gående og syklende, bedre parkeringsforholdene, bedre trafiksikkerheten og bidra til et triveligere tettsted. Blandingen av trafikantgrupper tilsier at fartsgrensen bør være 30 – 40 km/t.»

Statens vegvesen, håndbok N100, kapittel B7 – s.31

«En **miljøgate** er en hovedveg i ett tettsted, som regel med gjennomgangstrafikk, med ulike fartsreducerende tiltak, tiltak som gjør vegen mer attraktivt for gående og syklende og tiltak som forbedrer stedsutviklingen og det estetiske inntrykket. I de fleste tilfellene reduserer miljøgater gjennomsnittsfarten og dermed også antall ulykker. Fremkommeligheten i miljøgater er som regel forbedret for lokaltrafikk, fotgjengere og syklister, på bekostning av motorisert og gjennomgangstrafikk.»

Trafiksikkerhetshåndboken av  
Transportøkonomisk institutt

## INNLEDNING

Dette planprogram vurderes å ikke være lovpålagt fordi aktuelle tema allerede er utredet i overordnet plan, dvs. områdereguleringsplan SM43 Stokmarknes sentrum. Det som ikke er utredet i nevnte plan er detaljene i utformingen av miljøgata noe fremtidig detaljregulerings-plan for Miljøgata vil avklare. Slik plan er påkrevd i overordnet plan.

Argumentasjonen for likevel å lage et planprogram er fordi:

- Planprogrammet er utarbeidet som følge av politisk bestilling
- Planprogrammet skal tjene som **bestillingsdokument for antatt plankonsulent/ arkitekt** ved at her foreligger tydelige føringer for hvorledes oppdraget skal utføres.
- Det skal være en klar og tydelig forbindelse til overordnet plan, dvs. områdereguleringsplanen slik at en får **sammenhengende planlegging med riktig retning<sup>1</sup>**.
- Detaljplanleggingen skal skape **forutsigbarhet<sup>2</sup>** for kommunen og befolkningen i forhold til *hva vi skal planlegge*, dvs. hvilke detaljløsninger man etterstreber, bl.a. hvor det skal være parkeringsplasser, fortau, hvordan torget skal se ut, sykkelparkering, hvilke estetiske kvaliteter skal gjelde osv.
- Detaljplanleggingen skal legge opp til videre **medvirkning<sup>3</sup>** og engasjement slik at byens borgere føler at de har bidratt til byen og miljøgata og derigjennom bidra til økt lokal identitet. Dette tenkes bl.a. gjort gjennom å vise 3D-animasjoner av ulike løsninger som grunnlag for diskusjon og engasjement

## 1. HENSikten MED PLANARBEIDET

Hensikten med detaljreguleringsplanen er å legge til rette for en ny miljøgate i Stokmarknes sentrum slik som anvist i områdereguleringsplan SM43 Stokmarknes sentrum m/ tilhørende planbestemmelser og retningslinjer. I planbestemmelsene til SM43 § 3 nr. 3.1 står at det stilles *krav om detaljregulering* av formålsområdet der miljøgata er tenkt. I retningslinjene gis følgende føringer (sitat):

*En miljøgate er en veg der gjennomkjøring er tillatt, men hvor vegen er bygget om slik at den innbyr til lav fart, høy oppmerksomhet og hensyntaken til lokaltrafikk. Følgende momenter må bestrebes inntatt ved prosjektering av denne:*

- *Tilstrekkelige arealer til gående og syklende. Plass til flere sykkelstativ*
- *Opphøyde gangfelt kombinert med fotgjengerovergang for å bremse farten til kjøretøy, samt å sikre lettere veikryssing for bevegelsehemmede*
- *Gode kontraster i veidekket, fortau med ledelinjer og tydelig skilting av hensyn til svaksynte*
- *Gjennomgående kantstein på sideveger i kryss for å understreke vikeplikt*
- *Oppmerking av parkeringsplasser, kombinert med forbud mot å parkere utenfor oppmerkede plasser*
- *Hensiktsmessig beplantning av planter og trær samt møblering av fortau. 150 meter mellom hver hvilebenk.*

## 2. LOKALISERING, AVGRENSING, STØRRELSE OG EIERFORHOLD



Stokmarknes er kommunesenter i Hadsel kommune i Vesterålen, Nordland fylke



Stokmarknes ligger nord på Hadseløya i Hadsel kommune



I sentrum av Stokmarknes planlegges her miljøgate

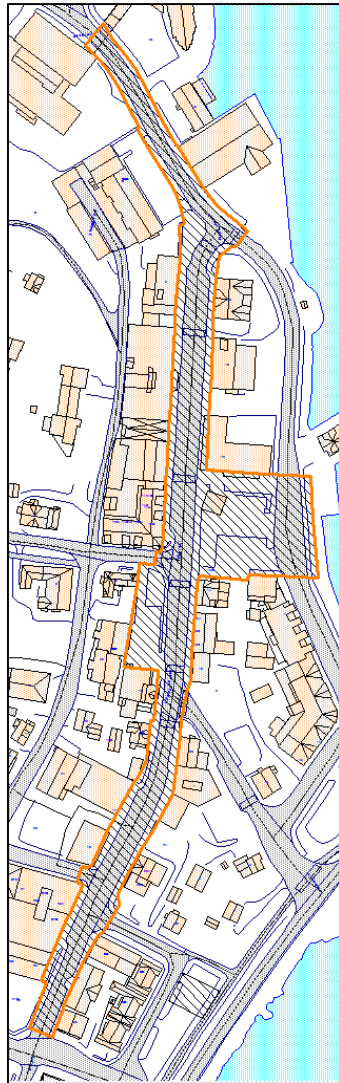
<sup>1</sup> Jf. kommunal planstrategi 2016-2019, kvalitetskravene i pkt. 2.1

<sup>2</sup> Jf. plan- og bygningsloven § 1-1 4rde avsnitt

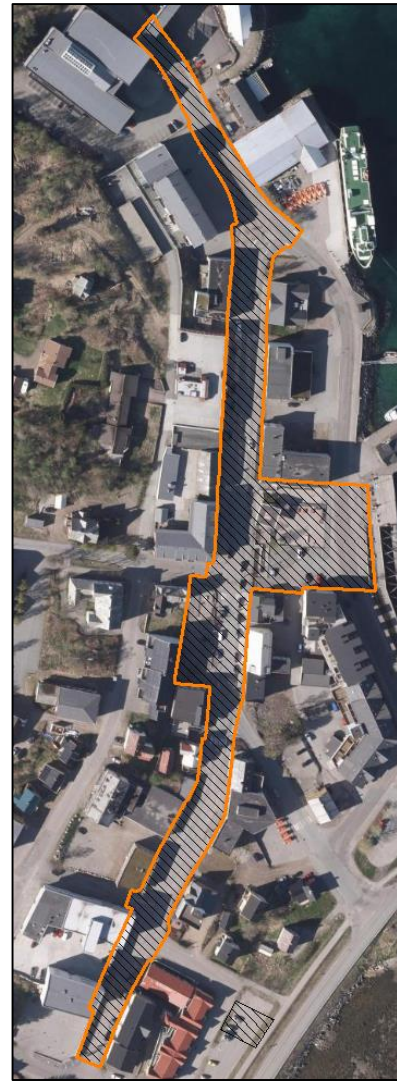
<sup>3</sup> Jf. plan- og bygningsloven § 1-1 4rde avsnitt



Utsnitt av områdereguleringsplan SM43 – Stokmarknes sentrum



Avgrensing av miljøgate



Flyfoto med avgrensning av miljøgate

**Reguleringsarealets størrelse:**

ca. 12,6 daa

**Miljøgatas lengde:**

527 meter

**Reguleringsstatus:**

- Arealet er pr. november 2016 innenfor SM23 Kommunedelplan for Stokmarknes fra 1999
- Arealet er under omregulering til SM43 Områdereguleringsplan for Stokmarknes som ventelig blir vedtatt i januar/ februar 2017

**Eierforhold:**

GBnr.	Eier	GBnr.	Eier:
65/1	Privat grunneier	65/608	Privat grunneier
65/18	Privat grunneier	65/829	Privat grunneier
65/43	Privat grunneier	65/907	Hadsel kommune
65/84	Hadsel kommune	65/950	Hadsel kommune
65/109	Privat grunneier	65/1022	Privat grunneier
65/122	Privat grunneier	65/1055	Hadsel kommune
65/152	Privat grunneier	65/1095	Hadsel kommune
65/256	Privat grunneier	65/1104	Hadsel kommune
65/359	Hadsel kommune		

### 3. KRAV OM KONSEKVENsutREDNING

For reguleringsplaner som *kan få vesentlige virkninger* for miljø og samfunn skal det utarbeides en konsekvensutredning. Konsekvensutredningen skal utarbeides på grunnlag av fastsatt planprogram, jf. pbl. § 4–1,

å gi en beskrivelse og vurdering av planens konsekvenser for relevante miljø og samfunnstema. Konsekvensutredningens innhold, omfang og detaljeringsgrad må tilpasses den aktuelle plantype og behov for avklaringer.

### 3.1 Vurdering i forhold til forskrift om konsekvensutredninger

Forskrift om konsekvensutredninger<sup>4</sup> sier blant annet at kommuneplaner og reguleringsplaner som inneholder tiltak nevnt i vedlegg I alltid skal behandles etter forskriften, mens reguleringsplaner som inneholder tiltak nevnt i vedlegg II og detaljreguleringer som innebærer endringer av kommuneplan eller områdereguleringer skal behandles etter forskriftens § 4: kriterier for vurdering av vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

**Detaljregulering av miljøgate i Stokmarknes faller ikke inn under §§ 2 og 3 grunnet områdets størrelse, få nye tiltak og det faktum at området er tilstrekkelig utredet i overordnet plan SM43 Områdereguleringsplan for Stokmarknes sentrum. Således er her ikke krav om konsekvensutredning, og de formelle vilkårene er dermed ikke til stede for å utarbeide et planprogram.**

### 3.2 Planprogrammet

Planprogrammet skal redegjøre for formålet med planen samt avklare hvilke problemstillinger som er viktige i forhold til miljø og samfunn. Det skal gis en beskrivelse av innholdet i planen og omfanget av planarbeidet. Planprogrammet skal avklare nødvendige utredninger for å kunne gi et samlet bilde av tiltakets konsekvenser for miljø og samfunn. Planprogrammet skal også redegjøre for planprosessen med frister og muligheter for medvirkning.

### 3.3 Influensområdet

Alle vurderinger i planarbeidet må ses i sammenheng med omgivelsene. For å vurdere virkninger av tiltaket, er det nødvendig å definere både planområdet og det som antas å være influensområde utenfor. Influensområdet bør begrenses til området der det forventes vesentlige virkninger av tiltaket. Influensområdets utstrekning kan være ulik for de forskjellige temaene som beskrives eller utredes. De virkningene aktivitetene gir, kan medføre behov for avbøtende tiltak både innenfor planområdet og i influensområdet. Influensvurderinger er gjort i overordnet plan.

## 4. FORUTGÅENDE PROSESS/ POLITISK FORANKRING

Formannskapet behandlet områdereguleringsplan SM43 for 2.gangs ettersyn i sak 156/2016 av 22/9-2016. I tillegg til å legge områdereguleringen ut på ettersyn bestemte formannskapet at rådmannen skulle lage et utkast til planprogram for detaljregulering av miljøgata med avgrensning som inkluderer Markedsgata (SAA1 og 2), Torget m/ parkeringsplass og bussholdeplasser (ST1, SPA2 og SKH1 & 2), Baker Bræcks plass ovenfor Rønning-kiosken (SGT2 og SPA3). Vedtak om planoppstart ble fattet i formannskapsmøte 2/2-2017 i sak 8/17 og planprogrammet har vært ute på høring i perioden 11/2 til 27/3-2017. Det innkom 8 innspill. Disse er behandlet i kapittel 12.2. Videre ble her avholdt folkemøte 28/2-2017 på rådhuset.



<sup>4</sup> <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2014-12-19-1726>

## 5. PLANSTATUS

### 5.1 Overordnede kommunale planer

Kommuneplanens arealdel



I kommuneplanens areal-del vedtatt i 2014 er aktuelt område innenfor hensynssone der reguleringsplan fortsatt skal gjelde, jf. pbl. § 11-8 bokstav f.

Kommunedelplan for Stokmarknes



I kommunedelplanen vedtatt i 1999 er arealformålene kjøreveger, gangveger, annen veggrunn, friområde og parkeringsplasser. Kommunedelplanen for området blir erstattet av områdereguleringsplan for Stokmarknes sentrum.

Områdereguleringsplan for Stokmarknes sentrum



I den nye områdereguleringsplanen som vedtas i 2017 er areal-formålene miljøgate, torg m/ lekeplass, parkering, fortau, gatetun, kollektiv-holdeplass og leskur.

### 5.2 Andre overordnede føringer

Av viktig overordnede føringer utover kommunale planer er rikspolitiske retningslinjer for barn og unge, rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, og fylkesplan m/ aktuelle delplaner.

## 6. BESKRIVELSE AV OMRÅDET

Det vises til SM43 – Områdereguleringsplan for Stokmarknes, vedlegg til planbeskrivelsen, vedlegg 2 – delutredning, stedsanalyse for Stokmarknes.

## 7. FORUTSETNINGER FOR FORSLAG TIL MILJØGATE

Det vises til SM43 – Områdereguleringsplan for Stokmarknes, reguleringsbestemmelser og retningslinjer. Jf. reguleringsbestemmelsenes §§ 1, 3, 6 og 7. Videre tilhørende retningslinjer, spesielt viktige prinsipper for byutviklingen som er sitert i neste kapittel.

### 7.1 Overordnede prinsipper for byutviklingen

Jf. retningslinjene i områdereguleringsplan for Stokmarknes sentrum:

- *Stokmarknes identitet er knyttet til sjøveis kommunikasjoner og handel. Byutviklingen skal ta utgangspunkt i dette i tillegg til viktige naturverdier som himmel, hav, og stedets fysiske tilknytning til havet*
- *Tettstedet skal styrkes gjennom konsentrasjon av ny bebyggelse, ombygging, rehabilitering mv i sentrumsområdene*
- *Detaljhandel er det viktigste element for å opprettholde og videreutvikle byen som en aktiv og levende plass for borgerne og besøkende. Derfor skal slik virksomhet som hovedregel lokaliseres i gateplan med publikumsfront mot Markedsgata, Richard Withs gate, Ranværingsgata, Skarveien eller Havnegata.*
- *Dernest skal byutviklingen bidra til økt folkehelse gjennom at man tilrettelegger arealer for fysisk aktivitet, rekreasjon og opphold.*
- *Økt trivsel skal oppnås gjennom levende torghandel, kulturaktiviteter, fysisk estetikk, grønne kvaliteter og gode siktlinjer i veibildet og mot sjøen. Torget er byens senter.*
- *En blanding av bolig og næringsformål er ønskelig, men næringsvirksomhet skal prioriteres først.*
- *Det skal legges vekt på tilrettelegging for myke trafikanter gjennom trafikk sikre løsninger som også innbyr til fysisk aktivitet og rekreasjon.*



- *Samspill mellom eldre og ny bebyggelse søkes oppnådd ved tidsmessig kontrast, slik at de forskjellige tidsepoker synliggjøres.*
- *På plankartet er vist torg, gatetun og grøntområder med nåværende og framtidige gangforbindelser. Disse skal utvikles med tanke på å oppfylle behovet for ulike funksjoner og aktiviteter, og være allment tilgjengelige*
- *Byrom og møteplasser skal avgrenses og utformes med brukervennlig funksjon med estetisk kvalitet og varig materialstandard. Det settes også krav til bruk av vegetasjon som er tilpasset alle brukergrupper*

## 7.2 Føringer for miljøgata

Jf. retningslinjene i områdeplaneringsplan for Stokmarknes sentrum. Følgende momenter må bestrebes inntatt ved prosjektering av miljøgata:

- *Tilstrekkelige arealer til gående og syklende. Plass til flere sykkelstativ*
- *Opphøyde gangfelt kombinert med fotgjengerovergang for å bremse farten til kjøretøy, samt å sikre lettere veikryssing for bevegelseshemmede*
- *Gode kontraster i veidekket, fortau med ledelinjer og tydelig skilting av hensyn til svaksynte*
- *Gjennomgående kantstein på sideveger i kryss for å understreke vikeplikt*
- *Oppmerking av parkeringsplasser, kombinert med forbud mot å parkere utenfor oppmerkede plasser*
- *Hensiktsmessig beplantning av planter og trær samt møblering av fortau. 150 meter mellom hver hvilebenk.*
- *Tilstrekkelig belysning*
- *Nøktern gatekonstruksjon slik at vintervedlikehold blir lettere*



## 8. UTREDNINGSPROGRAM

### 8.1 Metodikk

I den metodiske tilnærmingen til oppgaven tas til dels utgangspunkt i Statens vegvesen sin håndbok V712 *Konsekvensanalyse*. Håndboken er først og fremst utarbeidet for konsekvensutredning av samferdselsprosjekt, men kan også benyttes i andre sammenhenger. Utvalgte deler av metoden vurderes som hensiktsmessig for det aktuelle planarbeidet. Det tas sikte på å benytte følgende stegvise fremgangsmåte for beslutningsrelevante tema:

1. *Beskrivelse av nullsituasjonen som utgangspunkt for sammenligning*
2. *Vurdering av influensområde.*
3. *En verdiløsting som tar stilling til hvor verdifullt et miljø eller område er.*
4. *Omfangsvurdering innebærer en evaluering av hvor store endringer og inngrep som kan forventes som følge av tiltaket.*
5. *Konsekvensvurdering: en samlet vurdering av forholdet mellom verdiene som er i planområdet og omfanget av inngrepet.*
6. *Mulige avbøtende tiltak.*

Fagspesifikke metoder kan være nødvendig for de ulike utredningstemaer. Resultatene av delutredningene sammenstilles på en kortfattet, hensiktsmessig og etterprøvbart måte. Målet er å vise tiltakets positive og negative effekter på en enkel og oversiktlig måte.

### 8.2 Landskaps- og bybilde

Kort om utredningstemaet:

*Temaet omhandler estetiske verdier i landskapet og i bybildet. Den visuelle opplevelsen av området i dag og hvordan dette blir endret som følge av tiltaket står sentralt. Den visuelle opplevelsen av et område bestemmes av landskapselement som terrengformer, linjer, kanter/grenser, vegetasjon, vann, bygninger og anlegg.*

Kort om dagens situasjon:

*Miljøgata skal være i byens hovedgate, Markedsgata. Denne gata har utviklet seg fra en sti i tidligere tider til dagens sentrale handlegate og vrimleareal. Bebyggelsen er plassert i forhold til gata, og byggene representerer hver for seg byens ulike tidsepoker representert gjennom forskjellige byggestiler, fargesetting o.l. Det er relativt romslige uterom som kan anses som en kvalitet ved at de er åpne i forhold til landskap, hav og himmel. Befolkningens tilknytning til havet søkes bevart gjennom å ha egne siktsoner som inntegnet i områderegeringsplan.*

Eksisterende grunnlagsdata:

- Områderegeringsplan SM43 for Stokmarknes sentrum, planbeskrivelse m/ vedlegg,
- Video på Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=FbwFmy0d4zA>

Metodikk:

- Jf. kapittel 8.1
- Veileder fra Direktoratet for naturforvaltning «Metode for landskapsanalyse i kommuneplan» fra 2017. Link: <http://www.miljokommune.no/Temaoversikt/Naturangfold/Landskap/Metode-for-landskapsanalyse-i-kommuneplan-pdf/>

Vurdering av tiltaket mht. utredningstemaet:

*Tiltaket er miljøgate som må sees i forhold til utredningstemaet **landskaps- og bybilde**. Tiltaket må passe inn i byen, dens omgivelser og ønsket fremtidig utvikling – derfor må dette vurderes*

Problemstillinger som må belyses:

- *Miljøgaten skal heve landskaps- og bybildet på en positiv måte ved at den binder sammen sentrum gjennom velvalgte løsninger og fargevalg som står i et harmonisk forhold til byens identitet, de bygg vi har, omkringliggende landskap, himmel og hav.*
- *Det er også viktig å få frem dagens samfunnsutrykk gjennom urbane løsninger, det flerkulturelle og det faktum at vi er en del av Vesterålen, Norge og verden. Poenget er at sentrum ikke skal stå frem som kun et museum over fordums tider.*
- *Stokmarknes er hurtigrutens fødested, vi har i dag hurtigruteanløp, hurtigrutemuseet, det gamle hurtigruteskipet «Finnmarken» som er satt på land ved museet. Hurtigrute-identiteten er sterk hos byens befolkning. I løsningsforslaget må det fremkomme markører av dette i form av farge- og utformingsvalg samt konkrete løsninger/tiltak som forsterker hurtigrutebyen.*

*Arkitekt og reguleringskonsulent må ta inn over seg nevnte forhold, og utforme løsninger i forhold til dette. Det må produseres følgende:*

- Reguleringskart, detaljregulering etter Nasjonal produktspesifikasjon
- Situasjonsplan
- Terrengsnitt 2D og 3D
- Sol/ skyggeberegninger
- Animasjoner av hvorledes Miljøgata og torget kan se ut m/ fargesetting av bygg. Skal brukes bl.a. i folkemøte.
- Vurdering av innkomne innspill som idégrunnlag for valg av løsninger

## 8.3 Trafikkforhold

Kort om utredningstemaet:

Temaet omhandler i denne sammenhengen ferdsel av ulik karakter som f.eks. motorisert og ikke-motorisert ferdsel (gående og syklende). Videre de fysiske omgivelsene for ferdselen som vei, parkeringsplasser for kjøretøy og sykler, samt gå- og oppholdsarealer for mennesker. Utredningene må vise hvorledes en kan få så gode løsninger som mulig for de som ferdes, med hovedvekt på gående- og syklende med utgangspunkt i områdereguleringsplanens retningslinjer.

Kort om dagens situasjon:

Markedsgata er i dag i stor grad knyttet opp til ferdsel til/ fra tiliggende butikker. Det er bilene som i stor grad dominerer gatebildet i forhold til ferdsel og parkering. Gående har fortau, og disse tjener i stor grad som gangkorridorer med blandet kvalitet i utforming og utstrekning. Noen steder er her satt ut sittebenker og blomsterkasser. På to steder settes opp terrasser for kafébruk på sommerstid, disse har en stor betydning som samlesteder/»fugleberg». Fortaue har tydelige brøyteskader og varierende flatestandard, det forekommer flere steder terskler som er til hinder for bevegelseshemmede. Noen steder er gatebildet utflytende noe som medfører økte muligheter for trafikkuhell. Kjørebane er forholdsvis bred og har varierende flatekvalitet og oppmerking/ skilting. Det er så å si ikke lagt opp til økt sykkelbruk. Parkeringsforholdene beskrives av noen som vanskelige ved at her er for få parkeringsplasser. Dersom man tenker at publikum skal kunne kjøre frem til butikken de skal handle i er slik betraktning riktig. Dersom man vektlegger de myke trafikantene, miljø, trafiksikkerhet, trivsel i bybildet vil antakeligvis flere parkeringsplasser være uønsket.

Eksisterende grunnlagsdata:

- Områdereguleringsplan SM43 for Stokmarknes sentrum, planbeskrivelse m/ vedlegg, diverse kartgrunnlag
- Følgende håndbøker fra Statens vegvesen er aktuelle: N100, N101, V121, V122, V123 (for Havnegata), V124, V126 (for Markedsgata), V127, V128 (dersom aktuelt med fartsdumper), V129, N300 (til skiltplan)

Metodikk:

- Jf. kapittel 8.1

Vurdering av tiltaket mht. utredningstemaet:

Tiltaket er **miljøgate** som må sees i forhold til utredningstemaet **trafikkforhold**. Tiltaket er i en område der må ta høyde for transportkorridorer for kjøretøy og myke trafikanter, inkl. oppholdsarealer og parkering på en positiv måte

Problemstillinger som må belyses:

- Foreslå bredere **fortau** for å legge til rette for variert bruk utover behovet for gangpassasje: butikkutstillinger på fortauet, sykkelbane/sykkelstativ, sittebenk pr. 150 meter, beplantning og gode forhold for de med nedsatt funksjonsevne.
  - Nøktern fortauløsning som er holdbar, lett å vedlikeholde, lett å brøyte og med universell utforming herunder bl.a. tydelig gatedekke med ledelinjer og merking som gjør det lettere for synshemmede å oppfatte gatebildet.
  - I overgangen fortau/veibane må her vurderes løsninger som reduserer omfanget av brøyteskader. Videre må terskler bygges ned ved fotgjengeroverganger og ved HC-parkeringsplasser
  - Gjennomgående kantstein på sideveger i kryss for å understreke vikeplikt
- Opphøyde **gangfelt** kombinert med fotgjengerovergang for å bremse farten til kjøretøy, samt å sikre lettere veikryssing for bevegelseshemmede
- Forslå hensiktsmessige **parkeringsplasser** langs miljøgata. Vurdere, lengde vs. skråparkering. Det vises til innspill i områdereguleringsplanen.
  - Oppmerking av parkeringsplasser, kombinert med forbud mot å parkere utenfor oppmerkede plasser
  - Det må etableres egne HC-parkeringsplasser ved samfunnskritiske funksjoner/ tjenester som apotek, tannlege/ lege og andre helsetjenester. Dette gjelder følgende plasser: Utenfor Bykubén, i området «Tannlegen i Nesset» og «Vesterålen naprapatikk», i området «Helsebanken»
- Foreslå tiltak som **benker** og **beplantning**.
  - Minimumavstand på 150 m mellom hver sittebenk av hensyn til de med nedsatt funksjonsevne
  - Beplantningen må være enkel å stelle, hardfør og være av slik type at allergikere i minst mulig grad plages. Stedstypiske arter bør vurderes, som f.eks. rogn.
- Vurdering av innkomne innspill som idégrunnlag for valg av løsninger

## 8.4 Torget som byens «fugleberg» - nytt torg

Kort om utredningstemaet:

En god by kjennetegnes av gode uterom for befolkningen. Temaet omhandler i denne sammenhengen eksisterende torg som skal videreutvikles som uterom. Torget markerer midtpunktet i Markedsgata – byens «fugleberg» der et mangfold av brukergrupper møtes både i uformelle og formelle sammenhenger. Torget skal være levende og ikke bare til pynt. På denne måten ønsker Hadsel kommune å bidra til at folk vil bruke byen mer enn i dag, noe som bl.a. gir positive synergier for lokalt næringsliv i sentrum.

Kort om dagens situasjon:

Dagens torg fant sin endelige form i 1992 da paviljongen ble oppført. I dag, 24 år etter har tidens tann og årenes bruk redusert den tekniske kvaliteten på anlegget på mange områder. Samtidig ser man også at de funksjonelle sidene ikke er optimale m.h.h.t. dagens standard. Mot sjø er torgplassen på 468m<sup>2</sup> inkl. blomsterbed mot nord, bussholdeplass og mur mot sør. Mellom torgplassen og Markedsgata er her etablert et nytt plan med trapper ned til torplassen og opp til Markedsgata. I tillegg en trappeløs passasje for mennesker med nedsatt funksjonsevne fra parkeringsplass ved siden av opp til Markedsgata. Paviljongen befinner seg i et eget plan over sistnevnte plan. Paviljongflaten har terskler på sidene som hindrer bruk av rullestol.

Blomsterbedkanter og nivåskillere/murer er utført i betong. Paviljongen er skråstilt i forhold til resten av torgområdets symmetri. Den skal hovedsakelig tjene som scene for ulike kulturarrangementer. Ved slik bruk opplever vi at publikum både står på torgplassen og på fortau i Markedsgata. Det kan oppfattes som både negativt og positivt. Negativt fordi folkeansamlinger på fortauet problematiserer passasjen for folk som skal forbi. Om vinteren brukes torget som passasjeareal, julegran-plass og snødeponi.

Eksisterende grunnlagsdata:

- Områdereguleringsplan SM43 for Stokmarknes sentrum, planbeskrivelse m/ vedlegg, diverse kartgrunnlag
- Veileder fra kommunal- og moderniseringsdepartementet: «Byrom – en idéhåndbok». Link: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/byrom--en-idehandbok/id2524971/>

Metodikk:

- Jf. kapittel 8.1

Vurdering av tiltaket mht. utredningstemaet:

Tiltaket er **miljøgate** som må sees i forhold til utredningstemaet **nytt torg**. Tiltaket henger sammen med økt bruk av byen, og uterom som trekker til seg folk. Torget er senter i byen og et nytt torg må trekke flere folk slik at man får økt aktivitet i miljøgata. Viktige kriterier er: Brukbarhet, nærhet, sammenkobling, kvalitet og bynatur.

Problemstillinger som må belyses:

Arkitekt og reguleringskonsulent må ta inn over seg nevnte forhold, og utforme løsninger i forhold til dette. Det må produseres følgende:

- Ny **situasjonsplan for torget** (gjør minimum 2 alternativer) som kan forsterke senteret i sentrum gjennom at det legges opp løsninger som frister til økt bruk av et mangfold av brukergrupper.
  - Spesielt viktig er å tenke **folkehelse**, gjennom aktivitetsapparater og plass for barn og unge.
  - Sol/ skyggeberegninger
  - **Ny paviljong/sceneløsning** som samler folk på torplassen
  - Ta høyde for **torghandel**, gjennom plass for 2 torgbilder samtidig
  - **Beplanting** av stedsegne arter som ikke medfører allergiplager.
  - Torget der **julegrana** skal stå.
  - Vurdere og foreslå evt. **trafikksikkerhetstiltak** mot Havnegata slik at torget blir sikrere å bruke for barn.
  - Implementere ny **bussholdeplass** ved torget i Havnegata, henhold til områdereguleringskart.
  - Animasjoner av hvorledes torget kan se ut, jf. pkt. 7.1.
  - **Tilstrekkelig belysning** slik at torget også kan brukes på vinterstid
  - Strømtilførsel og vannkran for spyling/ vanning
- Vurdering av innkomne innspill som idégrunnlag for valg av løsninger



## 8.5 Energi- og belysningsløsninger

Kort om utredningstemaet:

*Temaet omhandler i denne sammenheng alternative energikilder, henholdsvis nett for fjernbåren varme*

Kort om dagens situasjon:

Stokmarknes sentrum har i dag ikke noe nett for fjernbåren varme. I kommunens klimaplan<sup>5</sup> står i kapittel 10.4 *utvikling av fjernvarmeløsninger* står som strategisk mål at «*Innen 2012 skal Hadsel kommune tilby fjernvarme i Stokmarknes sentrum*». Dette har ikke skjedd.

Under strategiske tiltak står at en skal «*Foreta strategiske valg mht. energikilder, energidistribusjon, krav til utbyggere og entreprenører om miljøriktig prosjektering og dokumentasjon*».

Eksisterende grunnlagsdata:

- *Klima- og energiplan for Hadsel kommune, områderegeringsplan SM43 for Stokmarknes sentrum, planbeskrivelse m/ vedlegg, diverse kartgrunnlag*
- *Evt. bruk av KLIMASATS-midler til finansiering av tiltak. Link: <http://www.miljokommune.no/Temaoversikt/Klima/Klimasats---stotte-til-klimasatsing-i-kommunene/>*
- *Evt. bruk av ENOVA-midler til finansiering av tiltak. Link: <https://www.enova.no/bedrift/energisystem/fjernvarme-og-fjernkjoeling-/?qclid=COuto5S-9NMCFCiqGAod8UAP4A>*
- *Kommunenes tilknytningsplikt for fjernvarme. Link: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Veileder-til-kommunenes-planarbeid-med-tilknytningsplikt-for-fjernvarme/id2351036/>*

Metodikk:

- Jf. kapittel 8.1

Vurdering av tiltaket mht. utredningstemaet:

*Tiltaket er miljøgate som må sees i forhold til utredningstemaet energiløsninger fordi tiltaket bl.a. går ut på å skape en mer miljøvennlig by og da er emnet energiløsninger relevant. Videre vil konkrete energiløsninger være en måte å følge opp vedtatt klimaplan.*

Problemstillinger som må belyses:

- *Ved bygging av miljøgata må det, i henhold til klimaplanen, foretas strategiske valg slik som anvist i miljøplanen.*
  - *Når Miljøgata skal opparbeides må her tas sikte på å etablere sprednett i gata for fjernvarme. Aktuell energikilde kan være jordvarme (vi har et firma i Hadsel som lager slike anlegg)*
  - *Videre energibesparende belysning, f.eks. LED-teknologi.*
  - *Det må vurderes isfrie fortau basert på klimavennlig energi.*
- *Plankonsulent må foreta miljøfaglige vurderinger og komme med forslag til hvilke strategiske valg vi bør foreta oss.*
- *Vurdering av innkomne innspill som idégrunnlag for valg av løsninger*

<sup>5</sup> <http://www.hadsel.kommune.no/vedtatte-planer.351832.no.html>

## 9. PLANPROSESSEN

Planprosess så langt er beskrevet i områderegeringsplan for Stokmarknes sentrum, planbeskrivelse m/ vedlegg.

### 9.1 Medvirkning i miljøgateprosjektet

Planprosess etter plan- og bygningsloven skal sikre medvirkning gjennom høringer og offentlig ettersyn.

**Åpne møter:** I forbindelse med planprosessen vil det bli avholdt åpne møter på kveldstid. Alle interesserte er velkommen på disse møtene. På åpent møte vil det bli gitt en presentasjon av prosjektet og status i planprosessen, samt at det gis mulighet til å komme med spørsmål og innspill. Første åpne informasjonsmøte ble avholdt på rådhuset 28/2-2017

**Høring/offentlig ettersyn:** Dette er den formelle medvirkningen etter plan- og bygningsloven. Alle som ønsker det, kan komme med merknad i et offentlig ettersyn og høring. Det er lagt opp til to høringsprosesser:

1. ved utlegging av planprogram
2. ved utlegging av planforslag

**Samarbeid:** Planarbeidet skal skje i dialog med offentlige myndigheter, berørte og interesserte. Det legges opp til skriftlig samråd, der det legges opp til særromter med spesielle parter som holdes etter behov/ønsker.

**Annonsering:** Planarbeidet og åpne møter vil bli annonsert i lokalavisen og på nett.

### 9.2 Framdriftsplan for planprosessen

#### 9.2.1 Ordinær prosess

Da utarbeidelsen av planer er dynamiske prosesser som involverer en lang rekke parter, vil framdriftsplaner ofte måtte justeres etter hvert som arbeidet skrider fram. Denne framdriftsplanen gir derfor først og fremst et bilde på planarbeidets varighet under forutsigbare omstendigheter.



#### 9.2.2 Fremdriftsplan miljøgate-prosjektet

Det foreligger ingen politiske vedtak om når miljøgata skal stå ferdig. Tidspunkt for ferdigstilling fastsettes i dette planprogrammet. Det legges opp til en jevn dialog med planmyndighetene og reguleringsarkitekten for miljøgata for å legge opp til gode planprosesser og gode løsninger.

Post	År	2017											
		Måned	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Høringsfrist/ offentlig ettersyn av planprogram- 6 uker.		X	X									
2	Bearbeiding av planprogram				X	X							
2	Fastsettelse planprogram, politisk vedtak.					X							
3	Anbudskonkurranse. Plankonsulent/ arkitekt						X	X					
3	Medvirkning, utarbeide planforslag.								X				
4	Plan- og design-konkurranse avsluttes. Presentasjon vinner-forslag.								X				
5	Forberedelse og høringsfrist/ offentlig ettersyn- 6 uker.									X			
6	Evt. bearbeiding av plan.											X	
7	Sluttbehandling, politisk vedtak.												X

#### 9.2.3 Planfaglig kompetanse

Det vil bli benyttet planfaglig kompetanse for utføring av planarbeidet, jf. plan- og bygningsloven § 12-3 siste ledd. Firma som antas til oppdraget må i tillegg vise til erfaring med byplanlegging, samt ha arkitektfaglig ekspertise for utforming av løsninger som anført i utredningsprogram.

## 10. Sentrale føringer og grunnlagsdokumenter

Lover:

Plan- og bygningsloven, 2008  
Folkehelsesloven, 2012  
Forurensingsloven, 1983  
Vegtrafikkloven, 1965

Rikspolitiske retningslinjer (RPR)/ Statlige planretningslinjer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, Vedtatt ved kgl. resolusjon 12. juni 2015  
Rikspolitistiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, 1998  
Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, Fastsatt ved kgl. res. av 26.09 2014  
Statlige planretningslinjer for universell utforming  
Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene  
T-1442/2012 «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging».  
Retningslinjer fra NVE nr. 2/2011 - Flom og skredfare i arealplaner

#### Nasjonale strategier, stortingsmeldinger, handlingsplaner og rundskriv:

Nasjonal transportplan 2014-2023, vedtatt av Stortinget den 18. juni 2013  
Nasjonal gåstrategi - strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet. Statens vegvesen 2012. Rapport nr. 87  
Nasjonal sykkelstrategi – sats på sykkel. Grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2014-2023. Statens vegvesen 2012. Rapport nr. 7  
Norge universelt utformet 2025 - Regjeringens handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009-2013  
Handlingsplan for fysisk aktivitet 2005-2009 – "Sammen for fysisk aktivitet"  
St.meld. nr. 34 (2012–2013) - Folkehelsemeldingen «God helse – felles ansvar»  
St.meld. nr. 23 (2001-2002) - Bedre miljø i by- og tettsteder  
St.meld. nr. 40 (2002-2003) - Nedbygging av funksjonshemmedes barrierer  
Rundskriv T-2/08: Om barn og planlegging

#### Fylkesplaner og strategier:

Fylkesplan for Nordland 2013 – 2025  
Handlingsplan for folkehelsearbeid 2013-2016  
Handlingsprogram, aktiv transport 2013-2016  
Transportplan Nordland 2013 – 2024  
Regional plan - klimautfordringene i Nordland - 2011–15  
Strategi for stedsutvikling - Vedtatt av fylkestinget i FT-sak 040/2015 20. - 22. april 2015  
Reiselivsstrategi for Nordland 2011 – 2015  
Lokal samfunnsutvikling i Nordland – LUK (2011-12) – omfatter mange prosjekt som skal styrke lokalsamfunn og gi grunnlag for tilflytting

#### Lokale planer:

Hadsel kommune: Områderegeringsplan SM43 Stokmarknes sentrum. 2016.  
Hadsel kommune: Kommunal planstrategi 2016-2019  
Hadsel kommune: Kommuneplanens samfunnsdel 2007-2017  
Hadsel kommune: Kommuneplanens arealdel 2014-2026  
Hadsel kommune: Kommunedelplan for trafikksikkerhet 2016-2026  
Hadsel kommune: Kommunedelplan – Klima og energiplan for Hadsel vedtatt 2009  
Hadsel kommune: Kommunedelplan for fysisk aktivitet og naturopplevelse

#### Litteratur:

Veileder T-1490 Reguleringsplan. Utarbeiding reguleringsplan etter plan- og bygningsloven  
Veileder T-1459 Grad av utnyttning  
Veileder - Nasjonal produktspesifikasjon for arealplan med spesifikasjon av tegneregler.  
Veileder håndbok 23/2003 Grønn by, arealplanlegging og grønnstruktur – Direktoratet for naturforvaltning  
Veileder H-2305 «Faglig råd for bærekraftig byutvikling» Kommunal- og regionaldepartementet/ Miljøverndepartementet, 12/2013  
Rapport T-1461 «Pilotarbeid for miljøvennlige byer» Miljøverndepartementet, 2007  
Veileder for en trafikksikker kommune – Nordland fylkeskommune og Trygg trafikk  
Standard - Norsk Standard NS 11005:2011 Universell utforming av opparbeidete uteområder. Krav og anbefalinger.  
Rapport - TØI rapport 1334/2014 «Hva kan gjøres for å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena for handel og service?».  
Brosjyre - Myter og fakta om trafikk og miljø, T-874 utgitt av Transportøkonomisk institutt  
Rapport - Trafikkanalyse i Stokmarknes (2014) – Rambøll transport AS.  
Rapport - Støyanalyse i Stokmarknes (2014) – Rambøll AS.  
Rapport – Handelsanalyse for Stokmarknes (2015) – Rambøll AS.  
«Byrom – en idéhåndbok, hvordan utvikle byromsnettverk i byer og tettsteder», Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2016. H-2386  
«Hva betyr gateparkering for handelen? – oppsummering av norske og internasjonale studier», Statens vegvesen 2015. Rapport: 440  
«Trafikksikkerhåndboken», Transportøkonomisk institutt 2012. 4rde utgave.  
«Miljøgate 2014», Vegdirektoratet-Statens vegvesen 2014. Rapport 346.  
«Håndbok N100 Veg og gateutforming» Statens vegvesen 2013.  
«Gode steder - 36 eksempler». Miljøverndepartementet 1999.T-1264.  
«Gode byrom. Verktøykasse for møtested i byer og tettsteder». Ola Bettum og Peter Butenschön. Norsk form 1997.  
«Utendørs reklame. Retningslinjer for utendørs skilting og reklame med forslag til kommunale normalvedtekter». Miljøverndepartementet 1995.T-1087.  
«Barn og planlegging». Miljøverndepartementet 1995. Rundskriv T –1/95. (Opptrykk T-4/98).  
«Byens liv, gaten som sosial arena». Rapporter fra studier av 27 gater og plasser i fire norske byer. Statens vegvesen 1997/98.  
«Handelens ansikt - retningslinjer for utendørs profilering» Norsk form 1998.  
«Livet mellom husene - udeaktiviteter og udemiljøer». Jan Gehl. Arkitektens Forlag København 1987.  
«Bedre byrom - idékatalog og eksempelsamling» Jan Gehl m.fl. Dansk Byplanlaboratoriums skriftserie nr. 40, 1992.  
«Byens rum – byens liv». Jan Gehl og Lars Gemzøe. Arkitektens Forlag København 1996.

## 11. Adresseliste

AVINOR  
 FYLKESMANNEN I NORDLAND  
 HADSEL KOMMUNE – Eldrerådet  
 HADSEL KOMMUNE - Kommunens ansvarlige for å ivareta barn og unges interesser  
 HADSEL KOMMUNE - Kommuneoverlegen  
 HADSEL KOMMUNE - Lokalt brannvesen  
 HADSEL KOMMUNE – Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne  
 HADSEL KOMMUNE – Ungdomsrådet  
 HADSEL LENSMANNSKONTOR  
 LUFTSFARTSTILSYNET  
 MATTILSYNET, REGIONKONTORET NORDLAND  
 NORDLAND FYLKESKOMMUNE  
 NORKRING AS  
 NVE, REGION NORD  
 RENO-VEST IKS  
 SAMETINGET  
 STATENS VEGVESEN, REGION NORD  
 STOKMARKNES HADSELSSTANDSFORENING V/ EILERT ELLINGSEN  
 STOKMARKNES VEL V/ LEDER KATE ADOLFSSEN-TRABELSI  
 SØR-HÁLOGALAND BISPEÐØMMEKONTOR  
 TROLLFJORD KRAFT A/S  
 TROMSØ MUSEUM

[post@avinor.no](mailto:post@avinor.no)  
[fmnopost@fylkesmannen.no](mailto:fmnopost@fylkesmannen.no)  
[Leif.johansen@trollfjord.no](mailto:Leif.johansen@trollfjord.no)  
[Torbjorn.Lappegard@hadsel.kommune.no](mailto:Torbjorn.Lappegard@hadsel.kommune.no)  
[Ingebjorn.Bleidvin@hadsel.kommune.no](mailto:Ingebjorn.Bleidvin@hadsel.kommune.no)  
[Oyvind.Stenso.Skjerholm@hadsel.kommune.no](mailto:Oyvind.Stenso.Skjerholm@hadsel.kommune.no)  
[reiulfuud@gmail.com](mailto:reiulfuud@gmail.com)  
[Kari-Ann.Olsen.Lind@hadsel.kommune.no](mailto:Kari-Ann.Olsen.Lind@hadsel.kommune.no)  
[post.mhpd@politiet.no](mailto:post.mhpd@politiet.no)  
[postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no)  
[postmottak@mattilsynet.no](mailto:postmottak@mattilsynet.no)  
[post@nfk.no](mailto:post@nfk.no)  
[norkring@telenor.com](mailto:norkring@telenor.com)  
[rn@nve.no](mailto:rn@nve.no)  
[post@reno-vest.no](mailto:post@reno-vest.no)  
[samediggi@samediggi.no](mailto:samediggi@samediggi.no)  
[firmapost-nord@vegvesen.no](mailto:firmapost-nord@vegvesen.no)  
[eilert.ellingsen@trykkerigaarden.no](mailto:eilert.ellingsen@trykkerigaarden.no)  
[kateadolfsen@yahoo.no](mailto:kateadolfsen@yahoo.no)  
[sor-halogaland.biskop@kirken.no](mailto:sor-halogaland.biskop@kirken.no)  
[post@trollfjord.no](mailto:post@trollfjord.no)  
[museumspost@uit.no](mailto:museumspost@uit.no)

AAS GERD PAULINE LOVISE	RICHARD WITHS GATE 10 B	8450	STOKMARKNES
ACCOUNTOR VESTERÁLEN AS	Markedsgata 5	8450	STOKMARKNES
ANDERSEN FINN HALVARD	HAVNEGATA 7 E	8450	STOKMARKNES
ANDERSSEN KIRSTEN K U	RICHARD WITHS GATE 10 C	8450	STOKMARKNES
ANDERSSEN ODDLAUG	HAVNEGATA 13	8450	STOKMARKNES
ANGELSEN SNEFRID V/ LISBETH ANGELSEN	SELJEVEIEN 4	8450	STOKMARKNES
ANTONSEN RANDI INGER	POSTBOKS 272	8455	STOKMARKNES
APOTEK 1 STOKMARKNES	Markedsgata 9	8450	STOKMARKNES
BAKERIKAFFEN AS	Markedsgata 13	8450	STOKMARKNES
BIRGITS SALONG	Markedsgata 13	8450	STOKMARKNES
BOTTOLFSEN EIENDOMSSLELSKAP AS	Postboks 724	9487	HARSTAD
CATCH AS	Markedsgata 11	8450	STOKMARKNES
COOP PRIX	Postboks 334	8455	STOKMARKNES
CORNER SPORT AS	Markedsgata 21	8450	STOKMARKNES
DEN GLADE KOKK AS	Markedsgata 9	8450	STOKMARKNES
DIN KLINIKK V/ TRINE ANDERSEN	Postboks 203	8455	STOKMARKNES
EDVARDESEN KARL PETTER	POSTBOKS 4	8455	STOKMARKNES
EIDISSEN GRETA K P	HAVNEGATA 7 E	8450	STOKMARKNES
EIENDOMS SERVICE AS	Postboks 57 Grefsen	409	OSLO
ELLINGSEN LAURITS MIKAL	RICHARD WITHS GATE 10 K	8450	STOKMARKNES
FRK. HUD AS	Markedsgata 26 B	8450	STOKMARKNES
GARNITYR HADSEL	Markedsgata 20	8450	STOKMARKNES
GOD IDE AS	Markedsgata 19	8450	STOKMARKNES
GRØNVOLD KJETIL	NORDRE VEI 3 D	8450	STOKMARKNES
HADSEL JEGER- OG FISKEFORENING	Postboks 162	8455	STOKMARKNES
HANSEN LAILA ELINE	MARKEDSGATA 13	8450	STOKMARKNES
HAUG LARS EROLL	RANVÆRINGSGATA 5	8450	STOKMARKNES
HELGESEN KENT ROGER	RORHUSVEIEN 9	9411	HARSTAD
HELSEBANKEN	Markedsgata 20	8450	STOKMARKNES
HIGRAFF ANITA OG KJELL	HAVNEGATA 13	8450	STOKMARKNES
HOKLAND BLOMSTER AS	Postboks 127	8455	STOKMARKNES
HOLM KJELL OTTO	HAVNEGATA 7 E	8450	STOKMARKNES
HOLST ANN KARINE	POSTBOKS 89	8455	STOKMARKNES
HOXHA AGRON	RICHARD WITHS GATE 16	8450	STOKMARKNES
HÅVARDESEN SIGRID	MARKEDSGATA 13	8450	STOKMARKNES
JACOBSEN LISBETH	NYBUVEGEN 40 A	2609	LILLEHAMMER
JENSEN EIENDOM AS	Lilleveien 14	8450	STOKMARKNES
JENSEN LEVI	HAVNEGATA 7 E	8450	STOKMARKNES
JENSSEN KURT EIRIK	RAFTEN	8325	TENGELFJORD
JOHANSEN ANNE MARIE	MARKEDSGATA 13	8450	STOKMARKNES
JOHANSEN BØRRE ARNE	RICHARD WITHS GATE 18 E	8450	STOKMARKNES
JOHANSEN FRANK ERIK	KRÅKEBÆRVEIEN 2 A	9403	HARSTAD
JOHANSEN VIGGO JOHAN	MARKEDSGATA 13	8450	STOKMARKNES
JOHNSEN MONA	MARKVEIEN 12	8450	STOKMARKNES
JØRGENSEN TERJE	HAVNEGATA 7 E	8450	STOKMARKNES
KAFFEBAKERIET STOKMARKNES	Markedsgata 11	8450	STOKMARKNES
KARLSEN K A BOLIGER AS	Postboks 364	8401	SORTLAND
KLÆBOE HJØRDIS OG JOHN	RICHARD WITHS GATE 10 E	8450	STOKMARKNES
KORT OG LANGT AS	Postboks 327	8455	STOKMARKNES



KRISTENSEN MARTIN	RICHARD WITHS GATE 18 H	8450	STOKMARKNES
KRISTIANSEN BRITT MARIE P	RANVÆRINGSGATA 5	8450	STOKMARKNES
KW EIENDOM HADSEL AS	Postboks 801	8455	STOKMARKNES
LARSSSEN DAGMAR	HAVNEGATA 13	8450	STOKMARKNES
LASSESEN SYNNOVE H	HAVNEGATA 7 E	8450	STOKMARKNES
LIS SIGNY	HAVNEGATA 7 E	8450	STOKMARKNES
LITO HADSEL AS	Hadselhamn	8450	STOKMARKNES
LUND INGER OG SIGURD	RICHARD WITHS GATE 10 H	8450	STOKMARKNES
LUTH RANDI BJARNHILD	HAVNEGATA 13	8450	STOKMARKNES
MANDAL BØRGE	BRATTBAKKEN 1	8445	MELBU
MARKEDSBRYGGA EIENDOM AS	Postboks 4	8455	STOKMARKNES
MARKEDSGATA 21 BORETTSLAGET	Markedsgata 21	8450	STOKMARKNES
MARKEDSGATA BORETTSLAG	Postboks 214	8001	BODØ
MIKALSEN IRENE OG THOMAS	HAVNEGATA 13	8450	STOKMARKNES
MOE HERLAUG D PETERSEN	HAVNEGATA 13	8450	STOKMARKNES
MOE REIDULF TORE	MARKEDSGATA 36	8450	STOKMARKNES
MOLUND TORILL	RICHARD WITHS GATE 18 C	8450	STOKMARKNES
MUSTAFA KANAT	Markedsgata 16 A	8450	STOKMARKNES
MYRSETH INGRID	RICHARD WITHS GATE 18 D	8450	STOKMARKNES
NAPRAPAT MARIA ØDEGAARD	Markedsgata 16 B	8450	STOKMARKNES
NESSET SPISERI	Markedsgata 9	8450	STOKMARKNES
NESSKO AS	Markedsgata 24	8450	STOKMARKNES
NILLE STOKMARKNES	Markedsgata 11	8450	STOKMARKNES
NILSEN KITTY MARIE	MARKEDSGATA 13	8450	STOKMARKNES
NORSPAR VESTERÅLEN	Postboks 75	8455	STOKMARKNES
NYBORG KNUT ROALD	RICHARD WITHS GATE 10 D	8450	STOKMARKNES
OLSEN SYNNOVE STORDAHL	RICHARD WITHS GATE 10 J	8450	STOKMARKNES
OSBAKK ANNE KARIN OG OLE	HAVNEGATA 13	8450	STOKMARKNES
PALMBERG-ELLINGSEN EVA	RICHARD WITHS GATE 10 K	8450	STOKMARKNES
PEDERSEN JULIE	HAVNEGATA 7 B	8450	STOKMARKNES
PEDERSEN KARIN HARRIET	RICHARD WITHS GATE 18 A	8450	STOKMARKNES
RANVÆRINGSKVARTALET AS	Postboks 53	8455	STOKMARKNES
RANVÆRINGSENESET EIENDOM AS	Lyngveien 20	8450	STOKMARKNES
REMA1000	Markedsgata 21	8450	STOKMARKNES
RINGEN JØRN-ROGER	MULTEBÆRVEIEN 15	8450	STOKMARKNES
RYNNING INGER	HAVNEGATA 7 E	8450	STOKMARKNES
RØDBRYGGA AS	Postboks 286	8455	STOKMARKNES
RØNNING JARLE	MARKEDSGATA 14	8450	STOKMARKNES
SALINAS GUNN-BJØRG	RICHARD WITHS GATE 10 A	8450	STOKMARKNES
SALONG CHERIE	Postboks 196	8455	STOKMARKNES
SCHEI ATLE HEIBERG	HAVNEGATA 13	8450	STOKMARKNES
SENTRUM UR & SMYKKER	Markedsgata 11 B	8450	STOKMARKNES
SIVILINGENIØR BÅRD SØRENSEN AS	Postboks 28	8455	STOKMARKNES
SKOMAKERLUNDEN BORETTSLAG	Postboks 214	8001	BODØ
SPAR STOKMARKNES	Markedsgata 9	8450	STOKMARKNES
SPAREBANK1 STOKMARKNES	Postboks 54	8455	STOKMARKNES
SPECSAVERS AS	Markedsgata 26 A	8450	STOKMARKNES
STEFFENSEN ANNE-LINE MØRK	RICHARD WITHS GATE 10 I	8450	STOKMARKNES
STEFFENSEN HELGE PAUL	POSTBOKS 22	8455	STOKMARKNES
STEFFENSEN KARL TORLEIF	RICHARD WITHS GATE 10 I	8450	STOKMARKNES
STEINSVIK JOHN GUSTAV	LEIL. H0302- 7E HAVNEGATA 7 E	8450	STOKMARKNES
STIFTELSEN NORSK HURTIGRUTEMUSEUM	Postboks 215	8455	STOKMARKNES
STILO AS	Markedsgata 20B	8450	STOKMARKNES
STOKMARKNES TRAFIKKSKOLE	Markedsgata 10	8450	STOKMARKNES
STOKMARKNESBYGGET ANS	Asp?sveien 15B	8402	SORTLAND
STRAND LAILA	HAVNEGATA 13	8450	STOKMARKNES
TANNLEGE SEFRANEK AS	Postboks 24	8455	STOKMARKNES
TANNLEGEN I NESSET AS	Markedsgata 11 A	8450	STOKMARKNES
THORVALDSEN MARIT TOVE	HAVNEGATA 7 E	8450	STOKMARKNES
TOFTEN BJØRN INGE	IVAN BJØRNDALS GATE 3	472	OSLO
TRAA ÅSE	HAVNEALLEEN 12	4056	TANANGER
TRYKKERIGAARDEN AS	Postboks 804	8455	STOKMARKNES
UNOSEN VICTORIA JEANETTE	LEKANGVEIEN 463	8450	STOKMARKNES
VAGABOND STOKMARKNES AS	Markedsgata 7	8450	STOKMARKNES
VATNDAL CAMILLA LOUISE	HAVNEGATA 7 E	8450	STOKMARKNES
VESTERÅLEN EIENDOM KS	Omvikdalsvegen 160	5464	DIMMELSVIK
VIBE LINA BUVIK	LEIL 203 HAVNEGATA 7 E	8450	STOKMARKNES
VIKEN HELENE JANIE	HAVNEGATA 7 E	8450	STOKMARKNES
VINMONOPOLET STOKMARKNES	Postboks 311	8455	STOKMARKNES
VITA AS	Markedsgata 22	8450	STOKMARKNES
VOKTOR KIRSTEN N A	RICHARD WITHS GATE 10 G	8450	STOKMARKNES
WEDDING BERNHARD AS	Postboks 64	8455	STOKMARKNES

## 12. Politisk behandling

### 12.1 Offentlig ettersyn

#### **8/17 Miljøgate i Stokmarknes - vedtak om planoppstart og utlegging av planprogram til offentlig ettersyn**

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Komite for utvikling	01.02.2017	9/17
2 Formannskapet	02.02.2017	8/17

**Komite for utvikling har behandlet saken i møte 01.02.2017 sak 9/17**

#### **Møtebehandling**

Saksordfører Aage Hilmar Rusten

#### **Votering**

Komite for utvikling vedtok enstemmig rådmannens forslag til vedtak

#### **Vedtak**

Komite for utvikling innstiller følgende forslag til vedtak ovenfor formannskapet:

Formannskapet gir sin tilslutning til vedlagte planprogram for detaljreguleringsplan SM60 miljøgate i Stokmarknes. Forslag til planprogram legges ut til offentlig ettersyn i 6 uker i henhold til plan- og bygningsloven 2008 § 12-9.

#### **Møtebehandling**

Saken behandlet etter PS 12/17



#### **Votering**

Formannskapet vedtok enstemmig komiteens innstilling


#### **Vedtak**

Formannskapet gir sin tilslutning til vedlagte planprogram for detaljreguleringsplan SM60 miljøgate i Stokmarknes. Forslag til planprogram legges ut til offentlig ettersyn i 6 uker i henhold til plan- og bygningsloven 2008 § 12-9.

## 12.2 Innkomne innspill, og rådmannens forslag til behandling av disse

Nr.	Fra:	Innspill, og rådmannens vurdering og konklusjon:
1	Sametinget	<p>Vi kjenner ikke til at det er registrert automatisk freda samiske kulturminner i det omsøkte området. Sametinget har derfor ingen spesielle kulturminnefaglige merknader til planforslaget på det nåværende tidspunktet. Vi minner imidlertid om det generelle aktsomhetsansvaret. Dette bør fremgå av reguleringsbestemmelsene og vi foreslår følgende tekst når det gjelder dette:</p> <p><b>Kulturminner og aktsomhetsansvaret.</b>            Skulle det under bygge- og anleggsarbeid i marken komme fram gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og fylkeskommunen omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Kulturminnemyndighetene forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.</p> <p>Vi minner forøvrig om at alle samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk freda i følge lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 4 annet ledd. Samiske kulturminner kan blant annet være bygninger, hustuffer, gammetuffer (sirkulære flater, ofte med steinsatt ildsted og voll omkring), teltboplasser (synlig som et steinsatt ildsted), ulike typer anlegg brukt ved jakt, fangst, fiske, reindrift eller husdyrhold, graver, offerplasser eller steder det knytter seg sagn til. Denne oppregningen er på ingen måte uttømmende. Mange av disse er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme et freda kulturminne, eller sikringssonen på 5m rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6. Vi gjør til sist oppmerksom på at dette innspillet bare gjelder Sametinget, og viser til egen uttalelse fra Nordland fylkeskommune.</p> <p><b>Rådmannens vurdering og konklusjon:</b>            Innspillet tas til følge ved at her innarbeides foreslått tekst i reguleringsbestemmelsene som skal utarbeides.</p>
2	Vinmonopolet	<p>I forbindelse med regulering av trafikketretning for kjøretøy i Markedsgata ville det vært gunstig å kunne kjøre inn i Markedsgata fra sør mot nord, om denne blir regulert til enveiskjøring. Dette for å lette levering av varer til vår butikk samtidig som den øvrige trafikken minst mulig blir berørt. Vår varemottak er slik tilpasset at om lastebilen kommer fra nord, vil den sperre hele gaten samt krysset Markedsgata/V.D.Hals gate .</p>  <p>Om kjøretretningen blir fra sør til nord vil man kunne unngå å sperre krysset Markedsgata - V.D.Hals gate, da vårt varemottak er utformet slik at det er mulighet for en lastebil å rygge bak og være nesten ute av veien og dermed i minst mulig til hinder for øvrig trafikk. I så henseelse ville det vært ønskelig at kanten på fortauet senkes slik at dette gjør det lettere for varetransport å kunne kjøre ut av veien.</p>  <p><b>Rådmannens vurdering og konklusjon:</b></p>

		<p>Rådmannen er åpen for endringer og tilpasninger all den tid hensynet til trafikksikkerhet ivaretas: Det være seg alt fra ivaretagelse av siktlinjer for biltrafikk til liv og helse for myke trafikanter. Forslaget blir vurdert av plankonsulent ved utformingen av planforslaget som også må se løsningen som foreslås i et helhetlig perspektiv.</p>
3	<b>Mari Fjellanger</b>	<p><i>Jeg har tidligere lansert lekepark a la den ved Nerstranda senter i Tromsø. Men så har jeg oppdagat konseptet treningsparker, som er helt genialt. I Las Palmas var vi ved en som ble brukt fra alder «lære å gå» til pensjonister. Man kan kjøpe såkalt Tufteparken (mulig å søke tilskudd) eller f.eks. la Asvo produsere. Enkelt og genialt. Syns også amfi-forslaget er helt genialt. Og jeg foreslår at det skal vare i tusen år – altså stein. Stokmarknes har en del fine steinmurer fra tidligere år, så det vil harmonere fint. Er definitivt for skråparkering på ene siden, fordi jeg har bodd med begge deler i Kjøllberggata i Oslo. Fungerte perfekt med skråparkering og da de la om ble det kaos.</i></p> <p><b>Rådmannens vurdering og konklusjon:</b>  <b>Hva angår lekepark eller treningspark er dette i utgangspunktet en spennende løsning. Arkitektene som skal utforme forslag til miljøgate der også torget inngår vil utforme en løsning som passer byen. Det samme gjelder parkeringsmåter i miljøgate. Forslaget blir vurdert av plankonsulent ved utformingen av planforslaget som også må se løsningen som foreslås i et helhetlig perspektiv.</b></p>
4	<b>Roar Wedding</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wedding mener at kommunen burde ta initiativ til å etablere et ambassadør-korps bestående av eldre byborgere som kunne formidle byens historie til yngre borgere og besøkende. Hovedpoenget er å dyrke frem identitet, og få frem Stokmarknes på en god måte. En kunne f.eks. starte med et korps på 10 stk. som møttes med en viss regelmessighet over en kopp kaffe. Treffene måtte kunngjøres. Saksbehandler uttrykte støtte til slik idé – han fortalte om konseptet «Svartkjel-treff» i Beiarn som lignet mye på det Wedding ønsket seg. Dette bør vi få til.</li> <li>• Så nevnte Wedding det med benker. At vi måtte få tilstrekkelige med slike langs hele miljøgate. Sitteplasser i gata er viktig for å få liv. Saksbehandler anførte at i flg. reguleringsbestemmelsene som er foreslått skal det være en benk pr.150 meter.</li> <li>• Sist men ikke minst understreket Wedding at «gamle Finnmarken» ikke bare må sees på som et gammelt fartøy, som formidlet historie og byggeteknikker. Vi måtte tillate oss å se på båten også som en skulptur over f.eks. kystkultur og kommunikasjoner. Poenget er at gamle Finnmarken er en gjenstand man kan se på gjennom ulike briller – og ved å gjøre det slik kan skipet tilføre stedet, befolkningen og de besøkende langt mer enn det som er i dag.</li> </ul> <p><b>Rådmannens vurdering og konklusjon:</b>  <b>Første og siste punkt er svært gode idéer men hører ikke hjemme i en reguleringsplan – disse punktene må tas opp i andre sammenhenger. Hva angår hvilebenker er dette allerede med i reguleringsplanen.</b></p>
5	<b>Avinor</b>	<p>Planområdet ligger ca. 4230 – 4460 meter vest/sydvest for landingsterskel til bane 09 (fra vest) ved Stokmarknes lufthavn Skagen.</p> <p><b>1. Høyderestriksjonsflater i restriksjonsplan for Stokmarknes lufthavn</b>  Videre ligger planområdet innenfor den koniske flaten, som er en høyderestriksjonsflate i restriksjonsplanen (Avinors tegning ENSK-P-10) for lufthavnen i medhold av kap. 10 og 11 i Forskrift om utforming av store flyplasser<sup>1</sup>, BSL E 3-2 av 06.07.2006. Høyderestriksjonsflaten (den koniske flaten) ligger på kote 83 meter over havet (moh) nærmest lufthavnen, og stiger jevnt med helling på 5 % til kote 94 moh lengst unna lufthavnen. Siden terrenghøyden innenfor planområdet ligger på ca. kote 4 – 7 moh, vil ikke tiltakene med miljøgate komme i konflikt med den koniske flaten (høyderestriksjonsflate). Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder: <a href="http://www.luffartstilsynet.no/flysikkerhet/Oppstilling_og_bruk_av_kraner">http://www.luffartstilsynet.no/flysikkerhet/Oppstilling_og_bruk_av_kraner</a></p>

		<p><b>2. Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg</b>  Planområdet er vurdert med hensyn til flynavigasjonsanleggene ved Stokmarknes lufthavn, jf. § 6 i Forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste, BSL G 6-1 av 27.06.2011. De planlagte tiltakene vedrørende miljøgata, herunder bruk av byggekraner, vil ikke være i konflikt med byggerestriksjonskrav for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen.</p> <p><b>3. Flystøysoner</b>  Til orientering er planområdet ikke berørt av flystøysoner.</p> <p><b>Rådmannens vurdering og konklusjon:</b>  Innspillet tas til etterretning.</p>
6	Daniel Sowe	<p>Her er et eksempel på street art. Tenk om man kunne fortalt hurtigrutas historie, slaget om trollfjorden etc på en slik måte? Da tror jeg historien kan fange de unges interesse.</p>  <p><b>Rådmannens vurdering og konklusjon:</b>  Forslaget blir vurdert av plankonsulent ved utformingen av planforslaget som også må se løsningen som foreslås i et helhetlig perspektiv.</p>
7	Nordland fylkeskommune	<p><b>Uttalelse til planprogram</b>  Planprogrammet synliggjør på en svært god måte de planmessige rammene for etablering av en miljøgate i Stokmarknes sentrum. Det vises blant annet til retningslinjer områderegeringsplan for området skal legges til grunn for prosjektering av miljøgaten. Planprogrammet legger til grunn at følgende tema skal utredes: landskaps- og bybilde, trafikkforhold, utvikling av torgområdet, energi- og belysning. Det er ikke beskrevet hvilken metodikk som skal legges til grunn for utredningsarbeidet. Fylkeskommunen anbefaler på generelt grunnlag at valgt metode beskrives detaljert i planprogrammet for å sikre etterprøvnbarhet og forståelse i planprosessen. Det anbefales at relevant litteratur benyttes, herunder bl.a. Statens vegvesens Håndbok V712 Konsekvensanalyser og DNs håndbøker.</p> <p><b>Forholdet til regional politikk</b>  Gjeldende Fylkesplan for Nordland, kapittel 8. Arealpolitikk i Nordland, inneholder klare mål for arealpolitikken i perioden. Vi ber om at det tas hensyn til disse i planarbeidet og viser spesielt til kap. 8.2 by- og tettstedsutvikling.</p> <p><b>Planfaglig</b>  På generelt grunnlag vil fylkeskommunen bemerke at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det bør tas hensyn til fremtidige klimaendringer i planlegging og utbygging. Dette er spesielt viktig i forhold til utbygginger, plassering og dimensjonering av viktig infrastruktur. Det skal legges vekt på sårbarhet for klimaendringer i kommunenes ROS-analyser.</li> <li>• Nasjonal politikk pålegger også kommunen å planlegge med tanke på en utforming som er tilrettelagt for alle grupper. Dette vil blant annet si at interessene til personer med funksjonsnedsettelse må ivaretas.</li> <li>• Alternative energikilder bør alltid vurderes. Fylkeskommunen ber om at bygninger og tiltak oppføres med tanke på fremtidige klimaendringer, og med tanke på å redusere energibehov og utslipp av klimagasser.</li> <li>• Hensynet til barn og unge må ivaretas i planleggingen. Sikker skolevei, samt god tilgang til lekearealer og andre uteområder er viktige hensyn som bør</li> </ul>

		<p>være fokus i planleggingen. Vi ber også om at man i planleggingen har fokus på sikring av områder der barn og unges ferdsel og tilstedeværelse kan utgjøre en særlig risiko for liv og helse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eventuell ny bebyggelse og rom mellom bebyggelsen må vise hensyn til de estetiske forhold, jfr. plan- og bygningsloven § 1-1. I sentrumsområder bør det legges særlig vekt på utforming av tilgjengelige og attraktive byrom.</li> <li>• Planprosessen skal legge opp til medvirkning i tråd med bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Det vil si at berørte parter i området må trekkes aktivt inn i prosessen.</li> <li>• Vi viser til naturmangfoldlovens § 7 som gir prinsipper for hvordan offentlige beslutninger skal tas, jf. naturmangfoldloven §§ 8 – 12.</li> </ul> <p><b>Kulturminnefaglig</b>  Planforslaget er sjekket mot våre arkiver. Så langt vi kjenner til, er planforslaget ikke i konflikt med registrerte verneverdige kulturminner. Vi har foreløpig ingen merknader til planarbeidet, og vil avgi endelig uttalelse når planforslag foreligger.  Når det gjelder samiske kulturminner, vises det til egen uttalelse fra Sametinget.  Kulturminnefaglig vurdering: Kari Torp Larsen, tlf. 909 58 566.</p> <p><b>Samferdselsfaglig</b>  Samferdselsavdelingen har ut fra gjeldende lov- og regelverk knyttet til våre ansvarsområder samt fylkets planverk og retningslinjer, vurderte detaljregulering for miljøgate i Stokmarknes.  Planlagt utbygging innenfor reguleringsområdet vil føre til endret i trafikkmønster. Sikkerhet og/eller framkommelighet for kollektivtrafikken er forhold som må vurderes i forbindelse med reguleringsarbeidet. Nordland fylkeskommune kan ikke se at forholdene disse forholdene er tenkt belyst i planen, jf forslag til planprogram.  I henhold til tidligere innspill mener Nordland fylkeskommune at en ved å legge bussholdeplassene til Markedsgata vil en oppnå en trygg og sikker løsning for busspassasjerene som sikrer at myke trafikanter ikke må konkurrere med personbilen om plassen. I tillegg oppnår en forenklet løsning (holdeplassen er på en side av vegen for alle bussene), større nærhet til videregående skole, samtidig som nærheten til sentrum blir ivarettatt. Løsningen gir også en økonomisk effekt, da det kun vil være krav til holdeplasser på en side av vegen. En løsning med å la bussene kjøre Havnegata med retur gjennom Markedsgata bidrar også til mindre utkjørte kilometer i Stokmarknes sentrum, noe som igjen bidrar til miljøgevinster.  Med bussen sentralt plassert i bybildet kan det bidra til at flere velger buss og miljøvennlig transport. Vi ber derfor kommune om å belyse kollektivtrafikk som et sentralt tema i utredningsprogrammet.</p> <p><b>Rådmannens vurdering og konklusjon:</b>  Rådmannen mener fylkeskommunens innspill om å anskueliggjøre valgt metodikk hva angår utredningstema er fornuftig ut fra behovet for systematikk og etterprøvnbarhet. Det legges derfor til grunn Statens vegvesens håndbok V712 som retningsgivende for de utredninger som skal lages. Hva angår de planfaglige generelle rådene tas disse til følge og innbakes som en del av den nye planen.  Hva angår kollektivtrafikk står Hadsel kommune fremdeles fast på sitt krav om at bussene bør gå i Havnegata m/ bussholdeplasser nedenfor torget. Vi mener at vi både har fått dette faglig utredet gjennom kollektivanalysen utført av Rambøll, samt at vi har støtte gjennom en privat initiert underskriftsaksjon som fylket har fått overlevert av ordfører. Dette overser fylket. Kommunen mener også at eksisterende bussholdeplass er trygg nok, og like nært sentrumsfunksjoner som den som fylket foreslår. Videre har vi fått analysert av Asplan Viak aktuelle plasser der en buss kan stoppe i Markedsgata – det viser seg at ingen er spesielt egnet. Man kan muligens etablere en mellom Rønningkiosken og Baker Bræcks plass men er vi holdeplassen kunne sperre for innkjørsel til Sentrum ur &amp; smykker og Tannlegen i Nesset. Sistnevnte må betegnes som en samfunnskritisk virksomhet som må ha god tilgjengelighet. Hva angår påståtte miljøgevinster fester ikke kommunen lit til fylkeskommunens vurderinger da de</p>
--	--	---

		<p>ikke er tallfestet. Kommunen akter ikke å gjøre dette fordi det er så liten forskjell i kjørelengde på fylkets alternativ og kommunens alternativ. Med bakgrunn i forannevnte kommer Hadsel kommune ikke til å ha kollektivtransport som et sentralt tema i planprogrammet slik fylket ønsker.</p>
8	Fylkesmannen i Nordland	<p><i>Vi har ingen merknader til planen, bortsett fra at dette ser både positivt og spennende ut.</i></p> <p><i>Søknadsfristen for KLIMASATS-midler for 2017 er dessverre ute. Vi gjør likevel oppmerksom på at dette nok er et prosjekt det er mulig å søke finansiering på. Se eventuelt nærmere om denne muligheten under omtalen av KLIMASATS-midlene miljøkommune.no.</i></p> <p><i>Vi ser ellers at dere har energi- og klimaplan fra 2009. Om dere kan samarbeide om en slik plan kan det eventuelt også være mulig å søke støtte til nettverksarbeid - i tillegg til at det også vil være mulig å søke Fylkesmannen om skjønnsmidler. Jf. at KLIMASATS-ordningen også gir mulighet for støtte også til etablering av interkommunale nettverk for kompetanseheving og erfaringsdeling. Et slikt nettverk, som f.eks. kan bygge på eksisterende regionale plannettverk for Vesterålen, vil kunne bidra til at alle kommunene som er med i nødvendig grad får oppdatert sine klima- og energiplaner. Som det går fram på siden til miljøkommune.no er det en lang rekke kommuner som allerede er med i slike nettverk, og som dermed utløser støtte fra KLIMASATS-midlene (kr 25.000,- pr kommune som deltar).</i></p> <p><b>Rådmannens vurdering og konklusjon:</b>  <b>Innspillet tas til orientering. Hva angår Klimasats-midlene er dette noe som vi skal undersøke nærmere som en oppfølging av reguleringsplanen.</b></p>

## 12.3 Politisk sluttbehandling av planprogram



Hadsel kommune

### SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 16/00008  
Arkivkode  
Saksbehandler Hans Christian Haakonsen

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Komite for utvikling	13.06.2017	53/17
2 Formannskapet	15.06.2017	86/17

#### Miljøgate på Stokmarknes - fastsettelse av planprogram etter offentlig høring

---

Formannskapet har behandlet saken i møte 15.06.2017 sak 86/17

#### Møtebehandling/Votering

Formannskapet vedok enstemmig komiteens innstilling.

#### Vedtak

Formannskapet gir sin tilslutning til vedlagte planprogram for detaljreguleringsplan SM60 miljøgate i Stokmarknes. Hjemmel for vedtaket er plan- og bygningsloven 2008 § 12-0 siste avsnitt.