



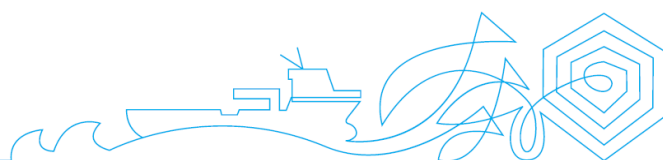
Kristiansund kommune

I medvind uansett vær

Planprogram

Kommunedelplan for Kristiansund sentrum

Vedtatt i Kristiansund bystyre 26. juni 2013, sak 13/61



Innhold

1. Sammendrag.....	3
2. Hvorfor ny sentrumsplan?	4
3. Planprosessen og medvirkning.....	5
3.1. Organisering av planarbeidet.....	5
3.2. Framdriftsplan	5
3.3. Kostnader.....	6
3.4. Opplegg for medvirkning	6
4. Rammer for planleggingen	8
4.1. Planens avgrensning.....	8
4.2. Andre rammer og føringer.....	9
5. Aktuelle problemstillinger.....	10
6. Utredninger.....	12
6.1. Trafikkanalyse.....	12
6.2. Handelsanalyse	12
6.3. Stedsanalyse	13
6.4. Oppsummering	15
7. Vedlegg – eksisterende planer og føringer	16
7.1. Gjeldende sentrumsplan (kommunedelplan fra 1994).....	16
7.2. Kommuneplanens arealdel 2011	18
7.3. Kommuneplanens samfunnsdel.....	19
7.4. Kjøpesenter og kulturhus.....	19
7.5. Bypakken – ny innfartsvei.....	20
7.6. Gjeldende reguleringsplaner.....	21
7.7. Andre relevante dokumenter	21
7.8. Nasjonale retningslinjer og forventninger til planleggingen (utdrag)	22
7.9. Aktuelle stedsnavn	23

1. Sammendrag

Dette dokumentet er et **planprogram** for ny sentrumsplan i Kristiansund. Planprogrammet skal fastsette hvorfor det skal lages ny sentrumsplan, og hvordan planleggingen skal gjennomføres. I dette ligger det å bestemme når de ulike fasene i planleggingen skal komme, opplegg for høringer og hvem som særskilt skal inviteres til å delta, hvilke alternativer for framtidig byutvikling som skal vurderes, og behovet for nye utredninger der vi mangler god nok kunnskap. Når planprogrammet er vedtatt i kommunen før sommeren 2013, starter selve planleggingen.

Før planen kan vedtas, skal det gjennomføres noen utredninger for å framskaffe god nok kunnskap om situasjonen i byen: **Handelsanalyse**, **stedsanalyse** og **trafikkanalyse**, se kapittel om utredninger. Planleggingen vil også knyttes tett opp mot planene for **Bypakke Kristiansund** og ny innfartsvei. Utredningsarbeidet vil pågå i hele 2014.

Planleggingen skal ende opp med en ny kommunedelplan for sentrum. Kommunedelplanen skal bestå av en **planbeskrivelse** med **konsekvensvurdering**, et sett med juridisk bindende **bestemmelser** og et **plankart** for arealbruken i sentrum. Vedtak om ny sentrumsplan vil tidligst skje til sommeren 2015. Ut fra planarbeidet skal det også lages en **formingsveileder** for sentrumsbebyggelsen og offentlige gater og plasser.

Kommunedelplanen for sentrum vil ikke bli så detaljert at den kan brukes direkte til utbygging. Det skal derfor også i framtida lages **reguleringsplaner** for å styre direkte utbyggingstiltak.

Figurliste:

Figur 1 framdriftsplan og forhold til andre prosesser	6
Figur 2 Kommuneplanens arealdel (utsnitt)	8
Figur 3 Avgrensing av planområdet (blå strek) og vurderingsområde for trafikk (blå prikker)	9
Figur 4 Gjeldende sentrumsplan fra 1994 (utsnitt)	16
Figur 5 I kommuneplanen er det vist en framtidig tunnel fra Vågen-området og inn til sentrum ved Rutebilstasjonen.....	17
Figur 6 Planområdet for bypakken fra Rensvik inn til Atlanten, samt sentrumsområdet, er merket med blått.	20
Figur 7 Aktuelle stedsnavn brukt i planprogrammet	23

2. Hvorfor ny sentrumsplan?

Kommunedelplan for Kristiansund sentrum ble vedtatt i bystyret i 1991, og godkjent i Miljøvern-departementet i 1994. Etter dette har byen og utfordringene endret seg, og en rekke nye bygge- og anleggsprosjekter er gjennomført. Samtidig har det vært en pågående diskusjon om sentrumsutvikling og attraktivitet sett i lys av utbyggingen på Løkkemyra, og i lys av byens regionale rolle. Kristiansund har blant annet fått fastlandsforbindelse både innover (Rv 70/Krifast) og til Averøy siden den gamle planen ble vedtatt i bystyret. Det er derfor nå tid å ta tak i disse og tilgrensende utfordringer i nært samarbeide med næringslivet og byens brukere.

Kommuneplanens samfunnsdel er fra 2007. Samfunnsdelens mål- og strategiformuleringer ble revidert gjennom utarbeidelsen av kommunal planstrategi i 2012. Under avsnittet om ”By- og arealutvikling” står det som mål: *Kristiansund kommunes areal- og utbyggingspolitikk skal være bærekraftig med sikte på langsiktig verdiskaping* Til dette er det knyttet flere strategier, bl.a.:

- Bysentrum skal utvikles til en regionalt attraktiv, tett og urban bolig-, handels- og kulturby med gode bymessige kvaliteter.

Ut fra dette er det vedtatt eget mål for planarbeidet med ny sentrumsplan:

Planarbeidet skal legge et nødvendig faglig og legalt grunnlag for at Kristiansund sentrum skal videreutvikles som et attraktivt og framtidsrettet regionbysentrum med et pulserende folkeliv.

I dette ligger at

- handels- og sørvisnæringa skal ha en positiv omsetningsutvikling
- parkerings- og trafikksituasjonen skal oppfattes som akseptabel av besøkende og næringsdrivende
- nye utbyggingstiltak og endringer i den etablerte bygg- og bystruktur må være forenlig med gjenreisningsarkitekturens formuttrykk
- framkommelighet og trygghet skal være god for alle grupper
- et mangfold av kulturaktiviteter skal gi besøkende og beboere rike opplevelser
- den kommersielle havnetrafikken er velkommen i bybildet
- Rv 70 som stamvei og stamnetthavna på Devoldholmen opprettholdes
- kollektivterminalen skal videreutvikles
- det nye opera- og kulturhuset skal innpasses i bylivet
- det er ønskelig med flere boligprosjekter i sentrum, der også barns bomiljø er ivaretatt
- vedlikeholdet av sentrale gater og byrom skal forsterkes
- kommunen skal stimulere til flere arbeids- og skoleplasser i sentrum

3. Planprosessen og medvirkning

Bystyret har vedtatt kommunens planstrategi for 2012 - 2015, der det står at det skal utarbeides en ny sentrumsplan som en kommunedelplan. Plan- og bygningslovens §§ 4-1 (og 11-13) fastslår at utarbeidelse av kommunedelplan skal starte med fastsettelse av et planprogram: ” *Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger*”

3.1. Organisering av planarbeidet

Plan- og bygningsrådet er kommunen planutvalg, og har det faglige ansvaret for planprosessen etter plan- og bygningsloven. I tillegg skal formannskapet holdes løpende orientert, sammen med andre politiske utvalg det er naturlig å involvere underveis.

Planprosessen skal gjennomføres som ordinær kommunal aktivitet med rådmannen som ansvarlig for saksbehandling og framdrift, og etablerte politiske organer som får saken til behandling. Dette betyr at vi ikke ønsker å etablere en prosjektorganisasjon for arbeidet. Vi legger også opp til at det meste av utredningsarbeidet må gjøres av innleide konsulenter. Vi vil forsøke å finne en samarbeidspartner som kan påta seg hele bredden av utredningsbehov slik at vi får mest mulig effektiv dialog og erfaringsutveksling. Det skal lages en beskrivelse av de samlede utredningsbehov, og denne utformes som en kravspesifikasjon som lyses ut på vanlig måte.

Til å utføre selve planarbeidet etableres en arbeidsgruppe med representanter fra administrasjonen. Kommuneplanlegger er sekretær og saksansvarlig.

3.2. Framdriftsplan

Vår 2013 (oppstart)

Planprogrammet (dette dokumentet) vedtas etter en høringsrunde i januar 2013.

Etablere felles nettside for sentrumsplana og Bypakken

Høst 2013 (etablering av prosess)

Avklare sammenheng og avhengighet med prosessene i ”Bypakken¹”; innfartsvei, gang- og sykkelforbindelser, kollektivtilbudet.

Avklare sentrumsplanarbeidets plass i ”Bysatsinga²” til Møre og Romsdal fylkeskommune.

Utarbeide program for involvering av interessenter og brukere av sentrum som kan tilføre planarbeidet nyttige perspektiver, som ungdom og eldre, handelsnæringa og gårdeiere, kollektivselskaper osv. Forankre planarbeidet i budsjettet for 2014.

¹ <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/bypakkekristiansund>

² <http://mrfylke.no/Tenesteomraade/Regional-og-naeringsutvikling/Utvikling-i-kommunane/Bysatsinga>

2014 (gjennomføring av utredninger)

Engasjere konsulentfirma til å stå for analyser og planutarbeidelse.

Åpne møter for å orientere om resultater av analysene og innholdet i planen.

Faglige møter med relevante myndigheter og nabokommuner.

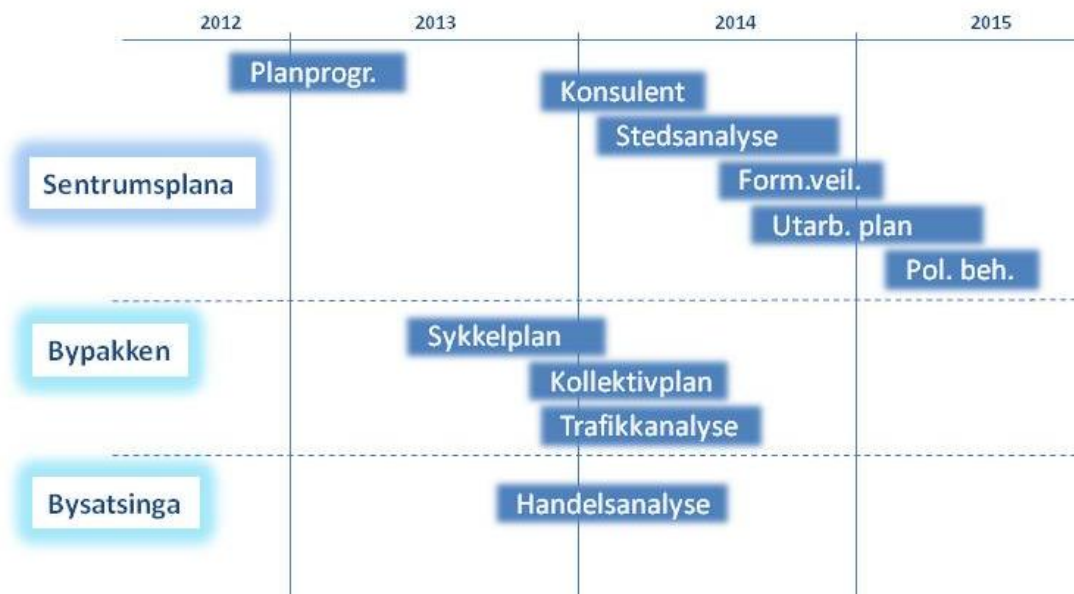
2015 (politisk sluttbehandling og vedtak)

Vedta forslag til ny sentrumsplan og sende den ut til offentlig ettersyn

Høring av ny sentrumsplan

Bearbeiding av innspill til høringen

Vedta ny sentrumsplan sommeren 2015.



Figur 1 framdriftsplan og forhold til andre prosesser

3.3. Kostnader

Til å utføre nødvendige analyser og utredninger skal det engasjeres konsulent. Det skal lages en beskrivelse av de samlede utredningsbehov. Denne utformes som en kravspesifikasjon som lyses ut på vanlig måte. Det er anslått et behov for kr 750.000/år i to år til kjøp av tjenester og annet planarbeid.

3.4. Opplegg for medvirkning

Sentrumsplana vil berøre de fleste funksjoner og interesser i en kommune. Høy grad av åpenhet i planprosessen og utstrakt medvirkning og deltakelse er en forutsetning for at planen skal få legitimitet hos innbyggere og næringsliv. I tillegg skal nabokommunene inviteres med for å sikre regional tilslutning og kvalitetssikring av planen.

Sakspapirer, delutredninger og andre relevante dokumenter fra prosessen gjøres tilgjengelig på kommunens nettsider. Det skal avholdes minst to folkemøter i planprosessen, det første i

oppstartfasen, og det andre når planen er ute til offentlig ettersyn. I tillegg skal berørte grupper og interessenter trekkes inn i arbeidet gjennom konsultasjoner og deltakelse i arbeids- og referansegrupper. Barn, unge, eldre og bevegelseshemmede skal gis særlig oppmerksomhet.

Kommunen skal invitere andre offentlige myndigheter til samråd underveis i prosessen. I tillegg til fylkeskommunen som medspiller i hele planarbeidet, vil det være naturlig å konsultere vegvesenet, kystverket, riksantikvaren og fylkesmannen. Det kan også bli aktuelt å etablere referansegrupper som inviteres til samlinger og/eller konsulteres underveis. Disse kan for eksempel være:

- Tingvoll, Averøy og Gjemnes (gjærne flere) kommuner
- Råd for funksjonshemmede, eldrerådet, ungdomsrådet
- Kristiansund og Nordmøre Havn
- Kristiansund parkering
- Nærings- og reiselivsforeningene og -aktører
- Kollektivselskapene, drosjenæringa
- Energi- og kommunikasjonsselskaper
- Politiet
- Nordmøre museum

4. Rammer for planleggingen

Kristiansund bystyre vedtok en planstrategi for inneværende kommunestyreperiode i 2012. Her er det bestemt at det skal utarbeides ny kommunedelplan for sentrum.

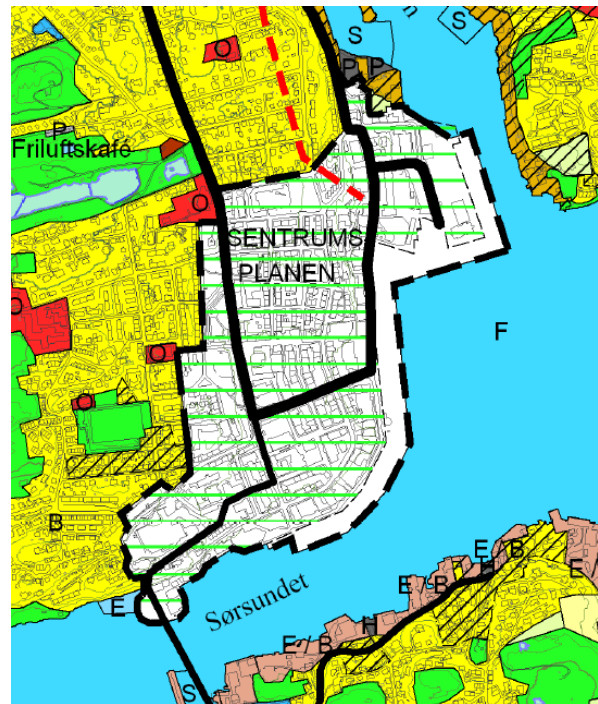
Sentrumsplanen skal vedtas som en kommunedelplan etter plan- og bygningslovens bestemmelser i § 11-1, jf. § 11-5.

I § 11-13 hjemles krav om konsekvensvurderinger: ”Kommuneplaner med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging skal inneholde en særskilt vurdering og beskrivelse av planens virkninger for miljø og samfunn, jf. § 4-2 andre ledd.”

Kristiansund sentrum oppleves som fullt utbygd, og planen legger ikke opp til større tekniske eller bygningsmessige tiltak som vesentlig endrer byens funksjon og uttrykk. Det er imidlertid vist i tidligere planer at det kan utvinnes noe areal ved å bygge ut kaiområder ved Devoldholmen og Vågekaia. Vi har også sett omfattende ombygginger innenfor sentrum/kvartalsstrukturen, noe det fortsatt vil være åpning for. Konsekvenser av planforslaget skal utredes. Dette gjelder både enkeltområdene, aktuelle nye enkelttiltak, og for planen samlet. I den samlede planbeskrivelsen skal bl.a. samfunnssikkerhet og risiko knyttet til klimaendringer drøftes.

4.1. Planens avgrensning

Området for gjeldende kommunedelplan for sentrum er vist som hvitt med grønn horisontal skravur (sentrumsområde) i kommuneplanens arealdel, se utsnitt.



Figur 2 Kommuneplanens arealdel (utsnitt)

Forholdet til innfartsveien og tilhørende samferdselsmessige problemstillinger skal drøftes i lys av den parallelle planprosessen som går gjennom ”Bypakke Kristiansund”. Det er derfor vist et ”vurderingsområde” for trafikk utenfor planområdeavgrensningen (Sentrum – Atlanten). Også arealbruken i området mellom småbåthavna og Håndverkeren i Vågen kan bli vurdert på nytt.

En av sentrums viktigste funksjoner er å være arena for varehandel. I tillegg til vurderinger av muligheter og utfordringer for varehandelen innenfor planområdet, skal det også gjøres vurderinger av forholdet mellom sentrum og kjøpesenterområdet på Løkkemyra, samt sentrums funksjon som regionsenter for varehandel, offentlig og privat sørvis, kulturtilbud osv.

En rekke kulturhistorisk viktige bygninger og bygningsmiljøer, som er viktige for å forstå helheten i Kristiansund sentrum, blir liggende utenfor selve planområdet. Dette gjelder særlig Kirkelandet kirke og Roligheden, men også boligbebyggelse vest og nord for planområdet. Planfaglig er disse miljøene regulert i kommuneplanens arealdel fra 2011 og tilhørende reguleringsplaner.

4.2. Andre rammer og føringer

Vedlagt (kap. 7) følger en gjennomgang av nasjonale og regionale føringer, eksisterende kommunale planer og bestemmelser og andre dokumenter og kunnskapskilder som skal ligge til grunn for planutarbeidelsen.



Figur 3 Avgrensning av planområdet (blå strek) og vurderingsområde for trafikk (blå prikker)

5. Aktuelle problemstillinger

Hva er dagens situasjon, og hvilke utfordringer står vi foran som vi kan løse gjennom sentrumsplanen?

Bombingen i 1940 og gjenoppbyggingen etter krigen er det mest dramatiske som har skjedd i byens historie. Kristiansunds byplan og arkitektur fra **gjenreisningen** er nasjonalt viktig, og legger slik føring for byens utvikling. Det gjelder både gjenreisningsbyens **formspråk** og **funksjon**. Gjennom sentrumsplana skal vi konkretisere kjerneverdiene, og vurdere hvordan vi kan modernisere og videreutvikle bebyggelsen og de offentlige rom, uten at viktige kvaliteter går tapt.

Kristiansund sentrum skal **både** fungere godt som oppvekstområde for **barn**, og som **regionsenter** for hele Nordmøre. Det skal derfor legges særlig vekt på utformingen offentlige **uterom** som egner seg for opphold, både funksjonelt og estetisk; små sitteplasser i solveggen, vakre grøntområder og beplantninger, attraktive lekeplasser for barn, steder der bestefar kan finne nok le for sørvesten til å slå av en prat.

Bruken av sentrumsgårdene har også endret seg. På 1980-tallet var ”snik-kontorisering³” av sentrumsleiligheter en nasjonal utfordring, de siste årene har **boligbygging** i sentrum vært kraftig økende. Dette har utfordret gjenreisningsarkitekturens særpreg med nybygg og om- og påbygginger. På gateplan i sentrum har vi i tillegg fått flere bank- og kontoretableringer der vi tidligere hadde butikker.

De siste tiårene har utflyttingen av **handel** og virksomhet fra sentrum til Løkkemyra påvirket sentrum mest. Etableringen av Amfi Storkaia kjøpesenter i 2005 har nok fungert positivt for sentrumshandelen samlet sett, men uttynningen av butikker i tidligere handlegater som Skolegata og Vågekaia fortsatte. Heldigvis har vi sett en rekke nyetablerte butikker og serveringssteder de aller siste årene som gir håp om fortsatt attraktiv sentrumshandel, og vi aner et potensial i å utvikle forholdene for mer uteliv i sentrum når været er på godsiden. **Folk drar folk**, og mange folk ute og sammen samtidig drar flere folk.

Trafikkmengden i sentrum (både biler og folk) har gått ned de siste par tiårene som en effekt av utflyttede butikker, samt at utvidede åpningstider sprer og tynner ut ytterligere. Byen har trafikkutfordringer på **innfartsveien**, men i sentrum er det god avvikling og raust med parkeringskapasitet. I sentrumsplana skal vi ta en ny gjennomgang av **parkeringssituasjonen** og vurdere om gjeldende parkeringskrav og -politikk skal videreføres eller endres. Vi skal også drøfte tiltak for økt bruk av kollektiv-, gang og sykkel til erstatning for bilkjøring.

Havna har fortsatt skipsfart og næringsvirksomhet, selv om mye av trafikken har flyttet ut av det sentrale havnebassenget. Bilferjene er borte etter at byen har fått nye tilførselsveier, men Hurtigruta og Kystekspresen lever opp, sammen med vår lokale stolthet Sundbåten. Fortsatt næringstrafikk inn til kaiene i sentrum krever tilrettelegging, og har miljøkonsekvenser i form av støy og utslipp.

³ Leiligheter i sentrumsgårder ble tatt i bruk som kontorer uten bruksendringstillatelse.

Vi forventer økende veksttakt innen petroleumsnæringene framover, med høy **befolkningsvekst** og tilhørende **infrastrukturutfordringer**. Å tilby attraktive boligtilbud, barnehage- og skoleplasser er viktigst, men skal vi ta ut varig effekt av denne veksten må byen transformeres og moderniseres slik at sentrum framstår attraktivt og svarer på yngres forventninger. I dette ligger også å gi økte tilbud innen utdanning, gjerne med lokalisering i sentrum. Kulturlivet i regionen generelt, og i sentrum spesielt, må også gis vilkår for utvikling og fornying.

6. Utredninger

En sentral del av planprogrammet er å fastlegge hvilke tema som skal utredes. Utredningene skal gi svar på de viktige og riktige problemstillingene (forrige kapittel), og gi faglig grunnlag for tiltak som skal gjennomføres i medhold av den nye sentrumsplanen.

6.1. Trafikkanalyse

Trafikk- og parkeringssituasjonen er både årsak og virkning i byutviklingen. Med videre vekst i økonomi og folketall forventes tilstrømmingen til sentrum å øke. Kristiansund kommune arbeider sammen med Statens vegvesen, fylkeskommunen og Molde og Ålesund kommuner om en felles satsing for å løse byenes trafikkproblemer under samlenavnet ”bypakker”. De aller fleste tiltakene som er planlagt i bypakken ligger utenfor planområdet for sentrumsplana, men det skal gjøres analyser av mengder og sammensetning av trafikken inn og ut av sentrum. I dette ligger vurderinger av kollektivtrafikk, gange og sykkel i tillegg til biltrafikk.

26. februar 2013 vedtok bystyret:

(...) Bystyret ber rådmannen, sammen med Statens vegvesen, utrede fremtidige løsningsalternativer for trafikkavviklingen på Rv 70 mellom Atlanten og sentrum. Sak om dette forelegges bystyret innen utgangen av 2014.

Det er ønskelig å ta mest mulig av trafikkveksten gjennom tilrettelegging for kollektivtrafikk, gang- og sykkel. Derfor skal det utarbeides en helhetlig trafikkanalyse der vi kan få fram oppdaterte grunnlagstall, sammenstille fakta og gjøre kvalifiserte anslag på trafikkutviklingen.

I gjeldende kommuneplan er det vist til en tunnel fra Vågen til sentrum som alternativ/tillegg til Kranaveien. Opprusting av tverrforbindelsen mellom Langveien og Kranaveien via Dr. Werrings gate og Schaanings gate er foreslått i tidligere trafikkanalyser. Kryssløsningen ved Håndverkerforeningen framstår fortsatt som uløst. Langveien ble ombygget for vel ti år siden, og framstår som en vel tilpasset og effektiv bygate opp til St. Hanshaugen.

Det skal derfor gjennomføres en grundig og helhetlig utredning av trafikksituasjonen i sentrum, der framkommelighet, parkering og attraktivitet vurderes samlet for næringskjøring, privatbilister, kollektivtrafikk, syklist, fotgjengere osv. Dersom en ønsker redusert gateparkering må konsekvensene vurderes. Utredningen kan gi grunnlag for en plan for oppgradering av sentrumsgatene, en egen formingsveileder for gater og plasser samt bedre og mer målrettet vedlikehold.

6.2. Handelsanalyse

Kommuneplanens arealdel definerer to områder som ”sentrumsområder” der det tillates kjøpesenteretableringer, i sentrum og på Løkkemyra. Handel er en trafikkskapende virksomhet. Hvor og hvordan

vi tilrettelegger for slik virksomhet vil derfor bety mye for trafikksituasjon, nærmiljø og klimagass-utslipp i et byområde. Handelstilbudet er også en viktig velferdsfaktor for innbyggerne, og en konkurransefaktor butikker og områder i mellom. Sentrum har ”tapt” store andeler av den økende vareomsetningen til butikker lokalisert i Løkkemyra-området de siste tiårene. Bedrede kommunikasjoner på Nordmøre og økt reiseevne har også endret konkurransesituasjonen mellom byen og omlandskommunene. Det skal derfor utarbeides en handelsanalyse som underlag for sentrumsplanen.

Handelsanalysen skal gi et oppdatert⁴ faktagrunnlag om handelsnæringa i sentrum og i kommunen, og forholdet mellom Kristiansund og omlandskommunene. Analysen skal også identifisere lokale hindringer og muligheter å styrke sentrums andel av handelsutviklingen. I dette ligger tilgjengelighet, markedsføring, sammenheng med kultur- og andre aktiviteter, optimalisert butikkmix, gårdeiersituasjonen osv.

6.3. Stedsanalyse

En **stedsanalyse** er en systematisering av kunnskap for å forstå stedets historie, nåværende situasjon og framtidsmuligheter. I tillegg til eksisterende kunnskap (se neste kapittel), vil trafikk- og handelsanalysene gir underlagsdata til stedsanalysen. På bakgrunn av stedsanalysen skal det utarbeides en ny sentrumsplan for utvikling av byen. I dette ligger utfordringene fra kapitlet foran som vitalisering av gjenreisingsarkitekturen, rollen som regionsenter, oppvekst- og boområde for barn osv. Stedsanalysen må også se sentrum som en integrert del av havna, og sentrum i samspill med resten av byen.

Det skal gjøres en mulighetsstudie av sentrumsområdet, og en systematisk gjennomgang av et sentrums styrker og svakheter, for å gi konkrete innspill til handlingsplaner for bedre fysisk miljø for innbyggerne (materialkvalitet, belysning, framkommelighet, trygghet, grøntanlegg, vedlikehold, sosiale møteplasser osv.), ideer til videreutvikling av bygningsmassen (boliger, kultur, handel og annen næring) og andre tiltak. I dette ligger også inkludering av opera- og kulturhuset i byen.

Som del av selve sentrumsplanen skal det utarbeides en **formingsveileder** som konkretiserer hvilke formgrep og uttrykk som er sentrale i å forstå og utvikle byens identitet som gjenreisningsby. Veilederens hovedmålgruppe er eiere av bygg og anlegg i sentrum, entreprenører og publikum, og skal i tillegg legges til grunn for plan- og byggesaksbehandlingen innenfor planområdet.

⁴ Jf. handelsanalysen i **Lokaliseringsstudie for kjøpesenter og kulturhus**, Selberg, ncm og Reinertsen 2002

Âanchora – gater og plasser

Riksantikvaren og Statens vegvesen ønsker å skape økt bevissthet om gaters og plassers betydning, og hvilken rolle disse gatene og plassene kan få i en framtidig byutvikling, utformet med miljøvennlig omtanke. I boka ”Norske gater og plasser” fra 2012 er Kristiansund representert med Kaibakken. Kristiansund kommune vil styrke oppmerksomheten dette gir ved å etablere en satsing i sentrumsplana kalt Âanchora (anker på portugisisk):

Bruk av metaforen anker har flere aspekter:

1. Kristiansund sentrums hovedbyrom er Kaibakken (ankerleggen) med tilhørende plasser Kongens plass (ankerøyet), Rådhusplassen og Storkaias nordlige del (armene), og kan slik beskrives og avgrenses fysisk av formen av et anker. (Dessuten ligger det alt et stokkanke som en installasjon i Kaibakken.)
2. Ankeret som bilde spiller på byens maritime opprinnelse og begrunnelse, havna som ga ly (ankringsplass) og eksportmuligheter helt fra seilskutetida.
3. Det henspiller også på at vi har fast grunn under føttene, men når det trengs kan vi hive anker og komme oss videre (”... i medvind uansett vær”).
4. Anker er også brukt i formen betonganker i bygningskonstruksjoner, og kan slik symbolisere samhold.
5. Âanchora er portugisisk for anker. Ved å gi prosjektet et portugisisk navn viser vi byens internasjonale tradisjon, historie og framtidige orientering, fra tømmer i hollendertid via klippfiskeeksport og båtbygging til den internasjonale offshorenæringa i Norskehavet.



Formålet med prosjektet er å trekke fram det viktigste i sentrum, møteplassene der byens og regionens sosiale, kulturelle og økonomiske liv får sitt uttrykk av og med menneskene i byen, både de som bor her og de som er på besøk. Det er her vi samles for å feire, for å dele sorg og for all den dagligdagse friksjonen mennesker i mellom som er grunnlaget for alt byliv.

Ved å tydeliggjøre hva som er viktigst i byen, kan vi også bedre prioritere bruken av våre felles ressurser, enten det er daglig vedlikehold eller spektakulære installasjoner.

6.4.Oppsummering

Planarbeidet skal bygge på tre utredninger; en stedsanalyse, en handelsanalyse og en trafikkanalyse. Ut fra disse analysene ønsker vi noen konkrete produkter:

- Mulighetsstudie for sentrumsutvikling, handel, bolig og kultur
- Formingsveileder for bygg, anlegg, gater og plasser
- Kvalitetsstandard for vedlikehold av gater og plasser i sentrum
- Plan for trafikkavvikling og parkering i sentrum
- Plan for bedre tilrettelegging for gang-, sykkel- og kollektivtrafikk i sentrum

Med henvisning til uttalelse fra fylkesmannen og miljørettet helsevern burde imidlertid planprogrammet kompletteres med utredningsteama:

Enten integrert i de andre analysene, eller som separate utredninger om nødvendig, skal også støyforholdene (trafikk og havn) utredes, og det skal gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) for sentrum.

Endelig skal det utarbeides en formell kommunedelplan for sentrum med planbeskrivelse, planbestemmelser og arealbrukskart. Dokumentene listet opp over skal framlegges for politisk behandling enten som en del av sentrumsplana, eller som egne saker.

7. Vedlegg – eksisterende planer og føringer

Kristiansund sentrum er bygd i henhold til reguleringsplanen fra Brente steds regulering (R-007 Kirkelandet sentrum vedtatt 7.1 1946) og gjenreisningsarbeidet på 1950 og 60-tallet.

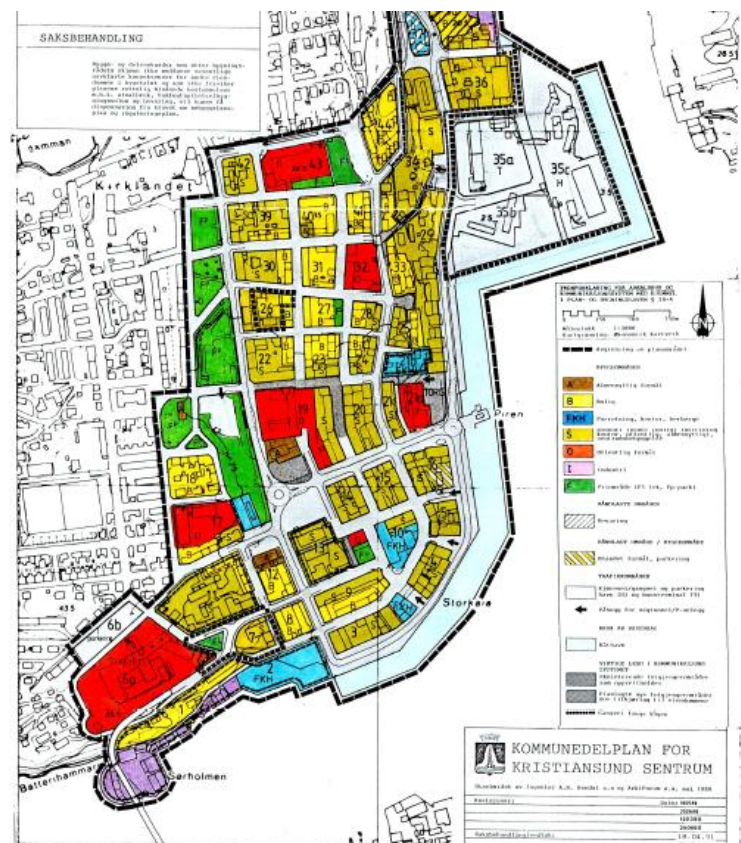
Kvartalsstrukturen, bygningsdimensjonene og materialbruken fra denne planen, som er en helt sentral del av byens identitet, skal videreføres, men det skal likevel være mulig å ta i bruk andre arkitektoniske og strukturelle grep der dette er forenlig med gjenreisningsarkitekturs formspråk.

7.1. Gjeldende sentrumsplan (kommunedelplan fra 1994)

Kommunedelplan for Kristiansund sentrum (sentrumsplan) ble vedtatt i bystyret 28/5 1991 (sak 37/90), mens det fortsatt gikk ferje fra Kvalvåg og Kvitneset. Kommunedelplanens arealmessige utstrekning er likt med dagens planområde, utenom arealene fra Kullkrana og nordover inn til Vågen. Denne indre delen ble avklart gjennom en grundig reguleringsprosess i 2000, og i hovedtrekk gjentatt ved siste kommuneplanrevisjon i 2011.

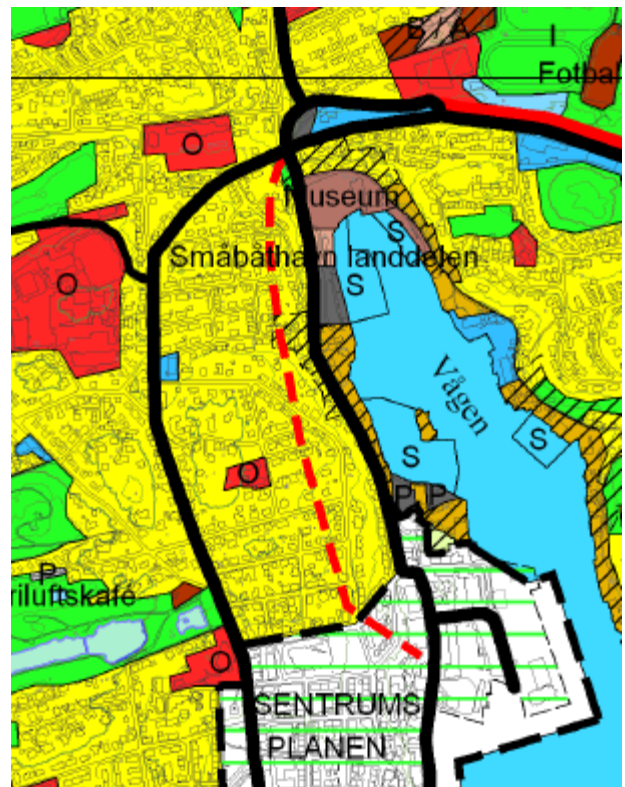
I tillegg til kart (se utsnitt) og bestemmelser, vedtok også bystyret en rekke konkrete tiltak og føringer for videre byutvikling:

- *Planen gir føringer på hvilke typer aktiviteter vi ønsker i sentrum, og hva som med fordel kan lokaliseres andre steder. Målet er å styrke attraktiviteten til sentrum som handels- og møteplass, derfor er det nødvendig å lokalisere plasskrevende virksomheter andre steder.*
- *Det forelå ikke planer om sentrumslokalisert kjøpesenter i 1991. Etableringen av kjøpesenteret på Storkaia er den store forskjellen på Kristiansund sentrum fra 1991 til i dag.*



Figur 4 Gjeldende sentrumsplan fra 1994 (utsnitt)

- Det har, i tråd med planen, kommet til en rekke nye boliger i og nær sentrum siden 1991. Vi har fått noen nybygg på tomter der det før lå næringsbygg, og en rekke hus er ombygd for å øke både antall boliger og størrelsen på leilighetene.
- Det ble ikke tatt stilling til skolestrukturen i planen. Siden den gang er Langveien ungdomsskole nedlagt til fordel for en ny skole ved Atlanten. Allanengen og Dalabrekka er i bruk som barneskoler.
- Planen anviser utarbeiding av en rettleider for byggeskikk for å ivareta arkitektoniske sentrumsqualiteter.
- Intensjonene om en tett og kompakt sentrumsutvikling er ivaretatt. Sentrum er ikke utvidet, heller krympet. Kirketomta og parkdraget er beholdt. I stedet for flytebrygger ved Nordmørskaia som planen anviser, har vi fått tilsvarende ved Storkaia. Storkaia er utbedret. Piren og fisketrappa er beholdt og forbedret.
- Det er fortsatt parkering på Kongens Plass som planen bestemmer. Rådhusplassen har funnet en form med torghandel og litt parkering, og det er bedre tilkomst til fiskesalg i fisketrappa/flytebrygga.
- Det er ikke etablert parkering i fjell i sentrum. Aktuelle tilkomster til slik parkeringstunnel er sikret. Devoldholmen er omregulert (1996) uten at det er planlagt parkeringshus slik planen anviser.
- Planen legger opp til en rekke tiltak innen samferdsel, men her er svært lite gjennomført. Kranaveien ligger som den lå i 1991, og vi har fortsatt samme kryssløsning ved Håndverkeren. Det er ikke etablert sterkere forbindelse opp fra Håndverkeren via Allanengen skole til Langveien. Tunnelløsning for Kranaveien er vist på plankartet, men ingen vedtak om bygging er fattet. Det er gjennomført tiltak for å bedre forhold for fotgjengere i Langveien og Kaibakken. Storkaia og Gågata er rustet opp.
- Det er vedtatt reguleringsplan for Vågen som åpner for bygging av museum/kystkultursenter, men det foreligger ikke konkrete planer om gjennomføring. Gassverktomta er fortsatt trafikkområde/disponibelt, Kranaskjæret er planmessig sikret. Vidalshaugen skal ikke bygges ut videre pga. verneinteressene.
- Devoldholmen har inntil videre funnet sin form, sist gjennom reguleringsarbeid (R-209 3/12-96). Området har fått en vesentlig opprusting siden 1991 bl.a. med ny trafikkterminal og nytt bygg for havnevesenet.



Figur 5 I kommuneplanen er det vist en framtidig tunnel fra Vågen-området og inn til sentrum ved Rutebilstasjonen.

7.2. Kommuneplanens arealdel 2011

I retningslinjene for arealdelen (kap. 5.2) heter det (utdrag): ”Disse retningslinjene gjelder for hele kommunen med unntak for Sentrumsplanområdet.” Likevel er det føringer som det er naturlig å legge til grunn for sentrumsplanarbeidet:

Gjenreisningsbebyggelsen:

- Nye hus, tilbygg til bolig eller uthus/garasje skal tilpasses helheten i strøket med hensyn til lokalisering på tomta, størrelse, form, materialbruk og farge. Det samme gjelder inngjerding av tomt.
- Påbygg og tilbygg skal bevare og tilpasses hovedhusets volum, takform og materialvalg. Som hovedregel skal husets opprinnelige form være tydelig etter endringen.
- Der det tillates takoppbygg eller – nedskjæringer må disse ikke dominere takflaten, og de bør være tilpasset eksisterende bygning og strøkets bygningsmiljø.
- Ved nybygg, tilbygg og ombygginger skal bygningens materialbruk og fasadeuttrykk harmonere med materialvalg og fasadeuttrykk i strøkets opprinnelige bygningsmiljø. I sentrumsområdet skal takene være tekket med skifer.
- Det utarbeides en formingsveileder for sentrumsbebyggelsen.

Skilting

På bygninger må størrelsen på veggskilt tilpasses husets størrelse og harmonere med bygningen for øvrig. Det bør benyttes enkeltbokstaver festet på fasaden i horisontale tekstfelt. Skiltbokstavene tillates oppført med bakgrunnsbelysning eller indirekte belysning. Skilt som sammenhengende bånd i hele fasadens lengde, eller som på annen måte forsterker skillet mellom etasjene, tillates ikke.

Det indre havnebassenget

Havnebassenget er en svært viktig del av Kristiansunds historie og identitet, og er uten tvil byens viktigste byrom. Kommunen har utarbeidet egne retningslinjer for havnebebyggelsen, vedtatt av bystyret i mai 2007. Nedenfor gjengis et utsnitt fra disse retningslinjene:

- Kommunen bør legge til rette for aktivitet som styrker forholdet mellom byen og havnebassenget.
- Utfyllinger som svekker havnebassengets rolle i bybildet bør ikke tillates.
- Masseuttak i terrenget som vender inn mot havnebassenget, bør ikke tillates. De gjenværende bergknausene mot havnebassenget bør vernes mot ytterligere utbygging.
- Kommunen bør legge til rette for aktivt bruk av bebyggelse og arealer langs sjøen, og særlig bygge opp under aktivitet som knytter virksomhet på land til virksomhet i sjøen. Generelt bør strekninger der strandsonen er naturlig, bevares. Der strandsonen er fylt ut, bør det settes krav til bearbeiding av strandkanten.
- Strandsonen bør i størst mulig grad gjøres allment tilgjengelig.
- Knutepunktene som referansepunkter i bybildet bør styrkes.
- Landmerkene og siktlinjene sin posisjon i bybildet bør bevares. De er med på å definere havnebassenget som rom og Kristiansund som sted.
- Man bør ta vare på de typiske trekkene i bebyggelsen langs sjøkanten, og særlig ta vare på mangfoldet og den lesbare historien. De gamle bryggene bør bevare sin fasade i sjøfronten, mens

ny bebyggelse bør trekkes litt inn slik at bryggene får en framskutt posisjon. Større anlegg bør brytes opp i flere volumer slik at man ikke sprenger skalaen i området. Nye prosjekter kan gjerne være ”moderne” i sitt uttrykk så lenge volumoppbygging, skala og fargebruk harmonerer med omgivelsene.

- Man bør ta vare på egenart og mangfold i byens detaljer og utvikle dette videre slik at Kristiansund får et eget formspråk som kjennetegner byen.

7.3. Kommuneplanens samfunnsdel

Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt i 2007. Gjennom revisjon av mål og strategier i arbeidet med kommunal planstrategi for 2012-2015 er styringskraften i samfunnsdelen fornyet. Planstrategien ble vedtatt i bystyret 25. september 2012.

Under avsnittet om ”By- og arealutvikling” i planstrategien heter det:

Mål: *Kristiansund kommunes areal- og utbyggingspolitikk skal være bærekraftig med sikte på langsiktig verdiskaping.*

Strategier (utdrag)

- Bysentrum skal utvikles til en regionalt attraktiv, tett og urban bolig-, handels- og kulturby med gode bymessige kvaliteter.

Det er en forutsetning for en langsiktig god utvikling på Nordmøre at Kristiansund sentrum framstår som attraktivt for unge mennesker. Kommunen må derfor framstå som moderne og framtidsrettet, og ha særlig oppmerksomhet på forhold som kan styrke eller svekke byens attraktivitet. En indikator på suksess kan være økt tilflytting og etablering av yngre kvinner.

God folkehelse betyr sparte ressurser i helse- og omsorgssektoren, og god samfunnsøkonomi. Folkehelseperspektivet skal derfor vurderes i all kommunal planlegging og annen virksomhet.

I tillegg ligger det en rekke føringer i planstrategien om å videreutvikle sentrum for og med nabokommuner, næringsliv og innbyggere. Havna skal fortsatt være trafikkområde, og alle tekniske anlegg skal universelt utformes og ha høy kvalitet.

7.4. Kjøpesenter og kulturhus

I 2002 fikk kommunen gjennomført en lokaliseringsstudie av hhv. nytt kjøpesenter og kulturhus plassert i sentrum. I tråd med anbefalingene herfra ble det satt i gang reguleringsarbeid for nytt kjøpesenter på Storkaia, og i november 2005 åpnet Amfi Storkaia. Samtidig hadde kommunen gjennomført en omfattende ombygging av selve Storkaia, slik at den kunne gjenåpnet både som trafikkai og som bilgate.

I 2010 gjennomførte kommunen en arkitektkonkurranse om et nytt opera- og kulturhus i byen. Tomta som ble valgt var i tråd med anbefalingene fra 2002; Kongens plass/Skolegata. Det foreligger nå et prosjektert nybygg på tomten, og i 2013 vil det bli utarbeidet reguleringsplan for selve byggeområdet.

Det er forutsatt at planmessige problemstillinger i tilgrensende områder skal håndteres gjennom sentrumsplana og evt. etterfølgende reguleringsplaner. Sentrumsplana skal videreutvikle kvaliteter fra nybygget, og integrerer det nye i det gamle. Særlig viktig blir utformingen av Kongens Plass, og videre sammenhengen mellom sentrums kommende tyngdepunkter; Opera- og kulturhuset og Amfi Storkaia. Gågata (Skolegata) må revitaliseres, og det må finnes gode løsninger for tilkomst (med bil, buss, sykkel og til fots) og parkering. Parker, grøntanlegg, lyssetting, fortau og trapper er elementer som til sammen betyr mye for opplevelsen av byen. Er stedet attraktivt eller avvisende, trygt eller forvirrende?

7.5. Bypakken – ny innfartsvei

Bypakke Kristiansund er en ”pakke” av tiltak som samlet sett skal løse viktige trafikk- og miljøutfordringer i kommunen. Kommunen opplever kødannning og redusert framkommelighet på innfartsveien som dels kan løses gjennom veiutbygging, samtidig om kommunen har et potensial for å øke andelen som går, sykler eller tar buss innenfor byområdet. Planområdet for bypakken er fra Bolga og primært inn til Atlanten, men bystyret presiserte i vedtak 26/2-13 bl.a.: a) *Bystyret ber rådmannen, sammen med Statens vegvesen, utrede fremtidige løsningsalternativer for trafikkavviklingen på Rv 70 mellom Atlanten og sentrum. Sak om dette forelegges bystyret innen utgangen av 2014.* I dette ligger en forventning om at det blir sett på helheten i byens trafikkavvikling inn og ut av sentrum, også når det gjelder gange, sykkel og kollektivtrafikk.

Trafikkanalyser og andre utredninger som kommer gjennom bypakkearbeidet vil gi viktig kunnskapsgrunnlag for planarbeid og tiltak for sentrum.



Figur 6 Planområdet for bypakken fra Rensvik inn til Atlanten, samt sentrumsområdet, er merket med blått.

7.6. Gjeldende reguleringsplaner

Reguleringsplaner i planområdet som er vedtatt etter 1994⁵:

Plannummer:	Plannavn	Vedtaksdato:
R-037-01	Bebyggelsesplan for tilbygg til Misjonskirken	08.11.1995
R-037-02	Bebyggelsesplan for brannstasjonskvartalet	03.12.1998
R-037-03	Bebyggelsesplan for kvartal 39	10.10.2002
R-209	Devoldholmen - Nordmørskaa - Fosnagata Trafikkterminal	03.12.1996
R-211	Fosnagata - Kranaveien / Håndverkeren	17.03.1998
R-223	Konsul Knutzons gt. 6	01.06.1999
R-230	Vågen	30.01.2001
R-235	Storgata 41-43	27.05.2003
R-241	Vidalshaugen	27.01.2004
R-242	Storkaiaområdet	30.03.2004
R-245	Kvartal 42	31.05.2005
R-246	Politimester Bendixens gate 15	14.03.2006
R-255	Fosnagata 11, 13 og Vågebakken 9	26.02.2008
R-273	Detaljregulering for Sørholmen	Igangsatt
R-280	Opera- og kulturhus	Igangsatt

7.7. Andre relevante dokumenter

I tabellen under er det listet opp noen sentrale utredninger som ligger til grunn for vår kunnskap om - og fysiske utforming av - byen i dag:

Dokument	Innhold
Dahlen og Toftenes AS / Arkiforum AS, Sentrumsplan 1988	Oppbyggingen av næringsområdet på Løkkemyra er et resultat av de valg som ble gjort tidlig i 70-årene. Generalplanen av 1971: "Bysenteret bør søkes utviklet til et attraktivt og funksjonsdyktig sentrum for byen og omlandet med et allsidig tilbud av tjenesteytelser. Det bør etterstrebes en høy kvalitetsmessig standard i byfornyelsen bruksmessig og estetisk med hensyn på bysenterets arkitektoniske oppbygging og funksjon." (...) Generalplanens anbefalinger om sentrums utvikling har minst like stor gyldighet i dag (1988).
Trafikkavvikling i sentrum, notat bygningssjefen 1990	Argumenterer for rundkjøringen ved Håndverkeren og oppgradert tverrforbindelse til Langveien via Schaanings gate og Werrings gate
Byggekunst, C A Sylthe nr 7/92	Om Kristiansunds byggeskikk og – historie. Gjenreisningen: "- hjelpe byen til å utvikle seg fra å være sjøfartsby til å bli endepunkt på en riksvei."
Sentrumsprosjektet, Asplan Viak 2000	"Byutvikling i indre havn", faglig analyse av kvaliteter og utfordringer i det bebygde miljøet rundt havna
Miljøplan: Kaibakken –	Foreslår rundkjøring på Kongens Plass og innsnevring til 2 kjørefelt ned

⁵ Kommunedelplan for sentrum ble godkjent i Miljøverndepartementet 4. februar 1994. Eldre planer i området erstattes av denne planen om det er motstrid. Nyere planer (vedtatt etter 4. februar 1994) går foran kommunedelplanen. Disse er listet opp her.

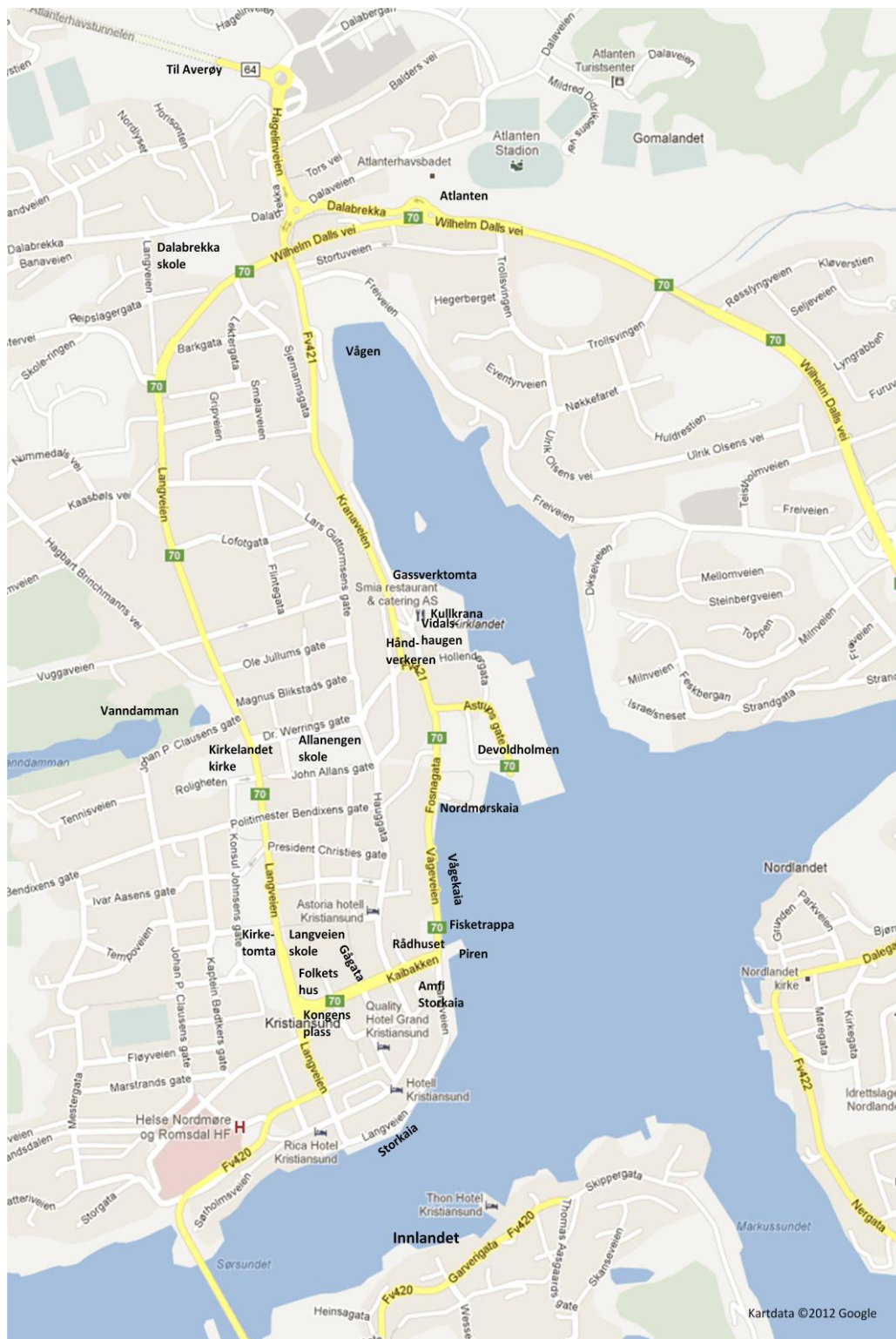
Kongens plass, Selberg arkitektkontor 2002	Kaibakken.
Lokaliseringsstudie for kjøpesenter og kulturhus, Selberg, ncm og Reinertsen 2002	Handelsanalyse basert på folketallsutvikling og nabokommuner. Analyserer alternative lokaliseringer av hhv. kjøpesenter og kulturhus i sentrum, med anbefaling om å velge Storkaia/Kongens Plass.
Agraff as, retningslinjer for havnebebyggelsen m/bystyrevedtaket 2008	Veileder i formgivning for ny og endret bebyggelse rundt havneområdet
Riksantikvarens NB!-register, delområde "Sentrum"	Nasjonal interesse: Kristiansund er en av de mest særmerkete gjenreisningsbyene. I følge Sverre Pedersen var den en av hans hovedverk. Den har klare klassisistiske trekk i byplanen. Dessuten har bebyggelsen en til dels klart tilbakeskuende og historiserende karakter, noe som gjør at en kan være fristet til å utrope den til et tidlig eksempel på postmodernisme.
Byen vår, bind 2	Artikkel: "Gjenreisningsbyen Kristiansund."

7.8. Nasjonale retningslinjer og forventninger til planleggingen (utdrag)

Regjeringen har ved kgl. res. 24/6 2011 vedtatt **"Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging"**. Konkrete og relevante forventningene til planleggingen i Kristiansund sentrum;

- barn og unge skal involveres i planprosessene
- folkehelseutfordringene inngår som grunnlag i arbeidet med regionale og kommunale planstrategier, god planlegging bidrar til å utjevne sosiale helseforskjeller
- handelsvirksomhet og andre private og offentlige tjeneste- og servicefunksjoner lokaliseres sentralt og i tilknytning til knutepunkter for kollektivtransport
- kommunen må ha kunnskap om årsaker til og konsekvenser av klimaendringer, samt oversikt over viktige kulturmiljøer, kulturminner og naturmangfoldsområder
- lokalisering av ulike funksjoner ses i sammenheng slik at ferdsel og atkomst blir enklest mulig, og utforming av områder og bebyggelse legger til rette for tilgjengelighet for alle brukergrupper, etablering av trygge og sammenhengende forbindelser for gående og syklende
- redusere energibruk og stimulere omlegging til fornybar energibruk i bygg- og transportsektorene
- registrere, verdisette og ta hensyn til kulturmiljøer, kulturminner og naturmangfold
- retningslinjer for strandsonen, barn og unges oppvekstmiljø og universell utforming er premissgivere i planleggingen
- stimulere kollektiv-, sykkel- og gangtransport på bekostning av bilbruk, etablering av trygge og sammenhengende forbindelser for gående og syklende
- virkemidler for miljøvennlig transport og tiltak for å begrense biltrafikk sees i sammenheng med en arealbruk som bygger opp under kollektiv-, sykkel- og gangtransport.
- virksomheter som skaper tungtransport lokaliseres til områder med god tilgjengelighet til hovedveinett, jernbane og havner

7.9. Aktuelle stedsnavn



Figur 7 Aktuelle stedsnavn brukt i planprogrammet