

## **DETALJREGULERING FOR WILHELM DALLS VEI 44**

### **Planbeskrivelse**

Detaljregulering

PlanID: 2024002

**Utarbeidet av**



**Arkitektene bbw**

## Innhold

1. SAMMENDRAG .....	4
2. BAKGRUNN.....	5
2.1 Hensikten med planen .....	5
2.2 Forslagsstiller, plankonsulent og eierforhold .....	5
2.3 Tidligere vedtak i saken .....	5
2.4 Krav om konsekvensutredning? .....	5
3. PLANPROSESSEN.....	6
3.1 Formell planprosess.....	6
3.2 Medvirkningsprosess .....	7
4. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER .....	8
4.1 Overordnede planer .....	8
4.2 Gjeldende reguleringsplaner .....	9
4.3 Tilgrensende reguleringsplaner.....	9
4.4 Kommunale temaplaner .....	9
4.5 Statlige planretningslinjer, rammer og føringer.....	10
5. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD.....	11
5.1 Planområdets beliggenhet, avgrensning og størrelse.....	11
5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	12
5.3 Stedets karakter.....	13
5.4 Landskap .....	14
5.5 Kulturminner og kulturmiljø .....	14
5.6 Naturverdier .....	14
5.7 Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk .....	14
5.8 Trafikkforhold .....	15
5.9 Barns interesser.....	16
5.10 Sosial infrastruktur .....	16
5.11 Universell utforming .....	16
5.12 Teknisk infrastruktur.....	16
5.13 Grunnforhold.....	17
5.14 Støyforhold .....	19
5.15 Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon).....	19
5.16 Næring.....	20
5.17 Analyser og utredninger .....	20
6. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET .....	21
6.1 Planlagt arealbruk.....	21
6.2 Gjennomgang av reguleringsformålene .....	22

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming.....	23
6.4 Parkering .....	24
6.5 Tilknytning til infrastruktur .....	25
6.6 Trafikkløsning .....	25
6.7 Planlagte offentlige anlegg .....	32
6.8 Miljøoppfølging .....	32
6.9 Universell utforming .....	32
6.10 Uteoppholdsareal.....	32
6.11 Kollektivtilbud .....	32
6.12 Kulturminner og kulturmiljø .....	32
6.13 Sosial infrastruktur .....	33
6.14 Plan for vann og avløp, samt tilknytning til offentlig nett .....	33
6.15 Plan for avfallshenting.....	33
6.16 Avbøtende tiltak/løsninger ROS .....	34
6.17 Rekkefølgebestemmelser .....	34
6.18 Parallell behandling av planprosess og rammesøknad.....	35
7. VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET .....	37
7.1 Overordnede planer .....	37
7.2 Landskap .....	39
7.3 Stedets karakter.....	39
7.4 Byform og estetikk .....	40
7.5 Forholdet til kravene i kapittel II i Naturmangfoldloven .....	42
7.6 Klimagassutslipp .....	44
7.7 Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk .....	44
7.8 Trafikkforhold .....	45
7.9 Barns interesser.....	47
7.10 Energibehov - energiforbruk.....	47
7.11 Risiko og sårbarhet .....	47
7.12 Teknisk infrastruktur.....	47
7.13 Økonomiske konsekvenser for kommunen.....	48
7.14 Konsekvenser for næringsinteresser.....	48
7.15 Interessemotsetninger.....	48
7.16 Avveining av virkninger .....	48
8. INNKOMNE INNSPILL TIL OPPSTARTSVARSELET .....	50
9. AVSLUTTENDE KOMMENTAR .....	57

## 1. SAMMENDRAG

Arkitektene bbw har på oppdrag for *Norgesgruppen Eiendom Romsdal og Nordmøre AS* utarbeidet forslag til detaljregulering for et område inntil riksveg 70 på Gomalandet i Kristiansund.

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for etablering av ny KIWI-butikk og et tilhørende utleielokale på eiendommen hvor Tide Buss AS hadde verksted, vaskehall, dekklager og parkering for busser fram til sommeren 2024. Forslagsstiller har underveis i planprosessen også kjøpt boligeiendommen som grenser inntil i sør; Trollsvingen 43. Denne inngår derfor i området som planlegges utbygd.

Det nye bygget får en annen plassering og utforming enn dagens situasjon. Bygget er foreslått trukket litt lenger bak på området, med hovedinngang og parkeringsareal vendt mot riksvegen.

Det ble avholdt forhåndskonferanse med kommunen i mai 2023. Kommunen ga da tilbakemelding om at tiltaket ville utløse krav om reguleringsplan på grunn av konsekvenser for trafikkforholdene. Kommunen anbefalte å avvente videre planarbeid til vedtak av både Bypakken og ny kommuneplanens arealdel. Begge disse er nå vedtatt.

Prosjektering av Bypakken pågår parallelt med denne reguleringsprosessen. Det har vært dialog med Statens vegvesen underveis for å koordinere blant annet plassbehovet knyttet til omlegging av riksvegen, ny rundkjøring, tilpasning av eksisterende gang- og sykkelveg og VA-løsning. Eventuelle behov for tilpasninger ift. deres pågående prosjektering kan utføres før vedtak av planforslaget.

Stenging av bortregulert direkteavkjørsel fra riksvegen, som både Wilhelm Dalls vei 42 og 44 har brukt, har vært gjenstand for dialog mellom forslagsstiller, eier av Wilhelm Dalls vei 42/Malia, kommunen og Statens vegvesen i planprosessen. Partene har kommet frem til en omforent løsning, hvor kundetrafikken til eksisterende virksomhet på naboeiendommen føres via det nye forretningsområdet. Som følge av dette må Malia bytte om på plasseringen av kundeinngang og varemottak i sitt bygg.

Norconsult har utført en trafikkanalyse hvor blant annet trafikkmengder, trafikkavvikling i ny rundkjøring, trafiksikkerhet og forhold for gående og syklende er vurdert.

Det er valgt parallell behandling av planprosess og rammesøknad. Det var opplyst at dette ville bli vurdert ved varsel om oppstart av planarbeidet.

## 2. BAKGRUNN

### 2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for kombinert formål; *forretninger, tjenesteyting og beverning* på Wilhelm Dalls vei 44 og Trollsvingen 43.

I sammenheng med arealdisponeringen for Wilhelm Dalls vei 44 har kommunen krevd å utvide planområdet til også å omfatte Trollsvingen 41 og del av Wilhelm Dalls vei 42.

### 2.2 Forslagsstiller, plankonsulent og eierforhold

Forslagsstiller: Norgesgruppen Eiendom Romsdal og Nordmøre AS  
Årøsetervegen 20, 6422 Molde

Plankonsulent: Arkitektene bbw as, Fabrikkvegen 13, 6415 Molde  
Tlf: 71 24 02 60 | E-post: post@bbw.no

Eiendommer som helt eller delvis inngår i planområdet:

Gnr./Bnr.	Inngår helt eller delvis	Hjemmelshaver
8/207	Helt	Wilhelm Dalls vei 44 Eiendom AS
8/324	Helt	Wilhelm Dalls vei 44 Eiendom AS
8/379	Helt	IB. Degirmenci Eiendom AS
8/464	Helt	Kristiansund kommune
9/200	Delvis	Kristiansund kommune
8/248	Delvis	Kristiansund kommune
8/325	Delvis	I K Lykke Eiendom AS
8/542	Delvis	Stortua Eiendom AS
8/403	Delvis	Maximal Farge og Interiør AS
8/504	Delvis	Statens vegvesen

### 2.3 Tidligere vedtak i saken

Ingen.

### 2.4 Krav om konsekvensutredning?

Planarbeidet er vurdert mot Forskrift om konsekvensutredninger. Planarbeidet omfattes ikke av:

- § 6 Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding.
- § 7 Planer og tiltak etter andre lover som alltid skal konsekvensutredes, men ikke ha melding.
- § 8 Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

Dette skyldes at planarbeidet er i henhold til gjeldende overordnet plan og at tiltaket ikke forventes å medføre vesentlige negative konsekvenser for miljø og samfunn.

### 3. PLANPROSESSEN

#### 3.1 Formell planprosess

05.05.2023	Forhåndskonferanse med kommunen.
31.01.2024	Planinitiativ oversendt til kommunen.
12.03.2024	Befaring og oppstartsmøte med kommunen.
29.05.2024	Orienteringsmøte med Statens vegvesen om <i>Bypakke Kristiansund</i> .
21.06.2024	Møte med kommunen.
26.06.2024	Oppstart av planarbeid ble varslet.
20.08.2024	Møte med Statens vegvesen.
30.08.2024	Frist for å komme med innspill til oppstartsvarslet.
09.12.2024	Dialogmøte med Malia. Forslagsstiller, plankonsulent og kommunen deltok.
11.12.2024	Kommunen og Statens vegvesen avholdt møte for å vurdere muligheten for å beholde bortregulert avkjørsel. SVV viste generelt til at de ønsker færrest mulig avkjørsler, men gir en ny tilbakemelding.
21.02.2025	Tilbakemelding fra Statens vegvesen til kommunen. Kort referert: <i>Malia har i dag som kjent ikke avkjørsel på egen grunn øst for bygget, men benytter naboeiendommen for tilkomst. Ved varsel om oppstart av planarbeidet var organiseringen av bl.a. ansatt-parkering plassert helt inntil eiendomsgrensen i vest. Dersom den aktuelle avkjørselen skulle beholdes i en fremtidig situasjon antar vi at det må baseres på en avtale om bruk av grunn på 8/207, men for å kunne vurdere det bør det foreligge et grunnlag med beskrivelse og illustrasjon av ev. fremtidig løsning. I dag er det også oppmerkede parkeringsplasser og det som ser ut som renovasjon/containerer på østsiden av Malia, og vi antar at dette er innretning som vil måtte endres i en ny situasjon med ny bruk av naboeiendommen. Ber også om en beskrivelse av hvor ofte det er varelevering til 8/403 og hvilke type kjøretøy som benyttes.</i>
13.05.2025	Møte med Statens vegvesen og kommunen hvor sporingsanalyse utført av Structor Trondheim ble presentert. Statens vegvesen signaliserte at avkjørselen ikke kan opprettholdes. Saken blir lagt fram for politikerne.
Juni 2025	Hovedutvalget for plan og bygning ble orientert om planprosessen. Tilbakemeldingene fra politikerne var tydelige på at Malia sitt behov må ivaretas. En mulig løsning som ble diskutert av hovedutvalget var å bygge om på butikken til Malia med kundeinngang på østsiden og varelevering på vestsiden.
16.06.2025	Tilbakemelding fra kommunen etter en intern runde om videre prosess i saken. Kommunen ser det slik at det er tre alternativer for videre prosess: <ol style="list-style-type: none"><li>1. Utarbeide et planforslag med en omforent løsning som ivaretar Malia og Norgesgruppen sitt behov.</li><li>2. Utarbeide planforslag i tråd med gjeldende planer (uten løsning for Malia), med den risikoen det innebærer, jf. tilbakemeldingene fra hovedutvalget.</li><li>3. Utarbeide planforslag hvor de to overnevnte alternativer fremmes.</li></ol>
12.09.2025	Møte med kommunen. Ny sporingsanalyse og illustrasjoner ble presentert.

16.10.2025	Dialogmøte med Malia. Kommunen, forslagsstiller og plankonsulent deltok.
21.11.2026	Møte med kommunen om planavgrensning, myke trafikanter og reduksjon av Stortua.
19.12.2026	Møte med kommunen om løsning for myke trafikanter og planområdets avgrensning.
08.01.2026	Tilbakemelding fra kommunen på alternative trafikale løsninger og planavgrensning.
22.01.2026	Møte med prosjektgruppa for Bypakken (Statens vegvesen og COWI), koordinering av løsninger for VA og trafikkarealene.
01.06.2026	Planforslaget behandlet av Hovedutvalg plan og bygning, sak nr. 31/26. Vedtak: <i>Hovedutvalg plan og bygning legger forslag til detaljregulering for Wilhelm Dalls vei 44, 2024002, ut til offentlig ettersyn i seks uker med de endringer som er tilrådd av kommunedirektøren. Planforslaget revideres i henhold til vedtak før utsendelse til offentlig ettersyn.</i> <i>Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningslovens § 12-10 og 12-11.</i> <i>I henhold til plan- og bygningsloven § 12-15 legges rammesøknad for tiltak innenfor planområdet ut til offentlig ettersyn i seks uker.</i> <i>Frafaller de tilleggene, i planbestemmelsen.</i> <i>Punkt 3.1.3 og 4.2 tas ut fra planbestemmelsen.</i>

### 3.2 Medvirkningsprosess

Forslagsstiller har avholdt to dialogmøter med grunneier av naboeiendommen; Wilhelm Dalls vei 42, som også er eier av virksomheten som holder til i bygget. Kristiansund kommune har deltatt i møtene og Statens vegvesen har deltatt i vurderinger av løsninger.

Forslagsstiller opprettet tidlig i prosessen dialog med eierne av Trollsvingen 43. Eiendommen inngikk som del av planområdet i oppstartsvarslet for å kunne legge til rette for utbygging til forretningsformål også på den tomten. I ettertid har forslagsstiller inngått avtale og kjøpt boligeiendommen.

Forslagsstiller var i muntlig kontakt med grunneier av Trollsvingen 41 i starten av planprosessen, før oppstart av planarbeidet ble varslet.

Øvrige naboer ble orientert ved varsel om oppstart av planarbeidet.

## 4. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

### 4.1 Overordnede planer

- **Kommuneplanens arealdel 2020-2032**

Planområdet er i hovedsak avsatt til *kombinert bebyggelse og anlegg* (KBA20) - bolig, forretning, tjenesteyting, servering og lager. Arealbruken kan bestå av en kombinasjon av de angitte formålene, eller kun ett av dem. Øvrige deler av planområdet er avsatt til *friområde og veg*.



Utsnitt av kommuneplanens arealdel (Kilde: kommunens karttjeneste)

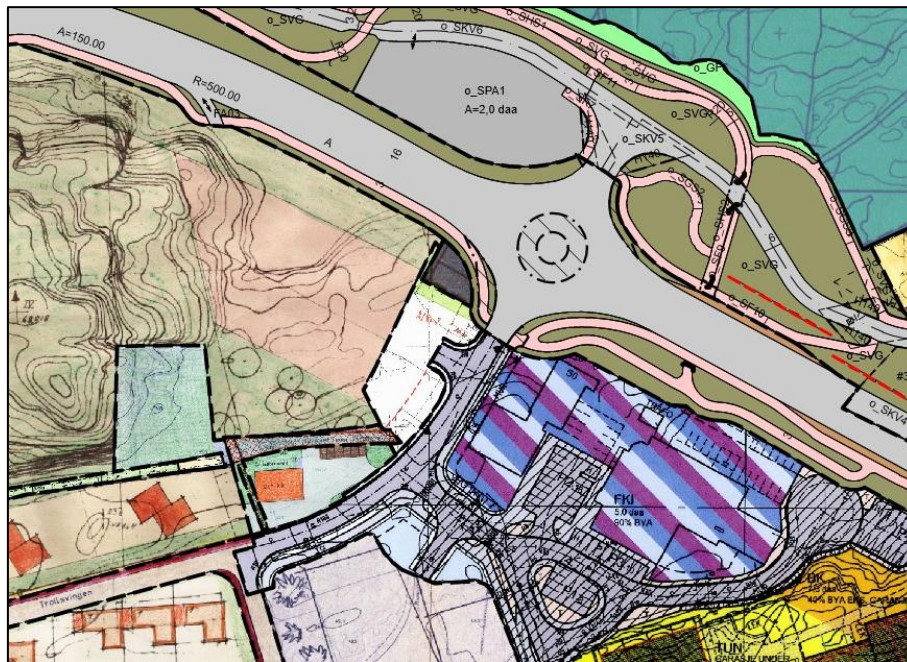
Temaplaner som er relevante for plantiltaket:

- Temaplan A: *Soneinndelingskart* (planområdet ligger innenfor sone 3)
- Temaplan C: *Støy* (planområdet ligger innenfor rød og gul sone for trafikkstøy)

- **Kommuneplanens samfunnsdel 2024-2036** gir retning for den utviklingen som ønskes for Kristiansundssamfunnet og kommunen som organisasjon, og den fastsetter satsingsområder som gis særlig prioritet framover mot 2036.
- **Kommunedelplan klima- og energi 2009**
- **Fylkesplan for Møre og Romsdal 2025-2028**
- **Bypakke Kristiansund** er et samarbeidsprosjekt mellom Kristiansund kommune, Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen. Bypakken skal bidra til at det er sammenheng mellom byutviklingen og utvikling av transportløsningene og legge grunnlaget for at mer av veksten i persontransport kan tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Proposisjonen for Bypakke Kristiansund ble vedtatt i Stortinget i juni 2025. Tiltaket ved Trollsvingen/Røsslyngvegen (rundkjøring og undergang) og kollektivfelt Goma-Atlanten har førsteprioritet. Planleggingen er igangsatt, og byggingen vil starte sommeren 2026 og vil ta ca. 1 ½ år.

## 4.2 Gjeldende reguleringsplaner



Utsnitt av gjeldende reguleringsplaner i området (Kilde: kommunens karttjeneste)

Gjeldende reguleringsplaner som erstattes delvis av plantiltaket:

- R-060 Stortua, vedtatt 06.07.1961
- R-060-04 Butikkomt i Trollsvingen, vedtatt 31.10.1972
- R-060-05 Fortausplan i Stortua, vedtatt 06.09.1973
- R-237 Atlantenområdet, vedtatt 17.06.2003
- R-243-01 Flytting av adkomstvei og østligste boligblokk, vedtatt 08.02.2007
- R-262 Atlanten Hotell og Stadion, vedtatt 30.08.2011

Gjeldende reguleringsplaner som erstattes helt av plantiltaket:

- R-060-12 Endring av byggegrense W. Dalls vei 44, vedtatt 08.09.1982
- R-060-15 Tilleggsgrunn til Trollsvingen 41, vedtatt 23.09.1986

## 4.3 Tilgrensende reguleringsplaner

- R-243-01 Arrondering slakteritomt, vedtatt 21.09.1971

Det er ikke igangsatt andre reguleringsprosesser i nærområdet.

## 4.4 Kommunale temaplaner

- **Hovedplan for avløp og vannmiljø 2011-2021** skal sikre at kommunens hovedmålsettinger for avløp og vannmiljø blir oppfylt.
- **Hovedplan for vannforsyning 2010-2020** skal avklare satsingsområder, tiltak og kostnader på et overordnet nivå og i et langsiktig perspektiv.
- **Hovedplan for sykkel** foreslår og beskriver et framtidig hovednett for sykkel, samt andre sykkeltiltak som anbefales gjennomført for å øke sykkelandelen i kommunen.

Planen legger vekt på området fra Rensvik og inn til sentrum, da de største utfordringene ligger i byområdet og potensialet for økt sykkelbruk er størst her.

- **Tiltaksplan for sykkel 2021-2024** skal skape et grunnlag for bedre tilrettelegging for sykling og bidra til at sykling blir et reelt samferdselspolitisk virkemiddel for å motvirke den bilbaserte framveksten.
- **Næringsplan 2024-2028** skal skape et felles grunnlag for samarbeid for å utvikle Kristiansundsregionens næringsliv som bidrar til vekst og verdiskaping på hele Nordmøre.

#### 4.5 Statlige planretningslinjer, rammer og føringer

Relevante for denne plansaken:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027
- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet
- Statlige planretningslinjer for klima og energi
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021
- Nasjonal transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg
- Fylkesstrategi for attraktive byar og tettstader 2023-2026
- Klimaprofil Møre og Romsdal

## 5. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

### 5.1 Planområdets beliggenhet, avgrensning og størrelse

Planområdet ligger på Gomalandet i Kristiansund, på sørsiden av riksveg 70 og har atkomst fra Trollsvingen.



Oversiktskart (Kilde: kommunens karttjeneste)

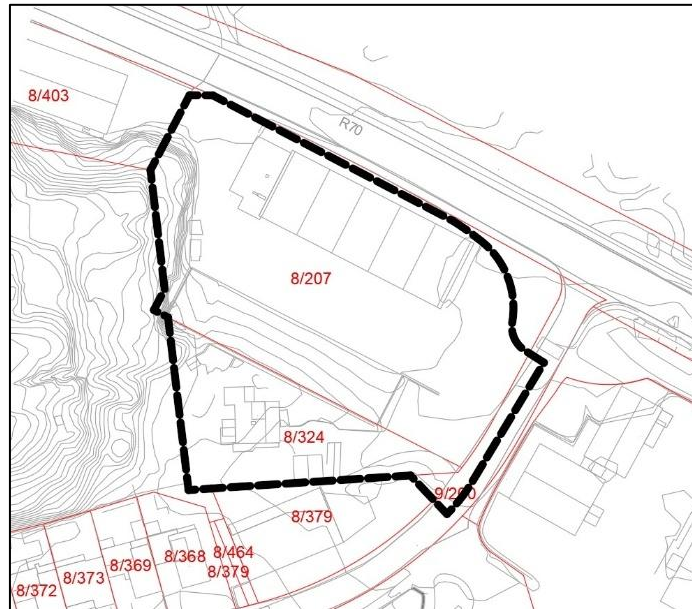
I planinitiativet omfattet forslag til planområde Wilhelm Dalls vei 44 og boligeiendommen som grenser inntil i sør; Trollsvingen 43. Forslagstiller hadde opprettet dialog med grunneier om eventuelt kjøp av boligeiendommen og av hensyn til videre dialog inngikk den i aktuelt planområde. Planavgrensningen var videre tilpasset plangrensen til gjeldende reguleringsplan mot riksvegen og senterlinje veg langs Trollsvingen.

I oppstartsmøtet ga kommunen pålegg om å utvide planområdet ved varsel om oppstart av planarbeidet. Utvidelsen gjaldt:

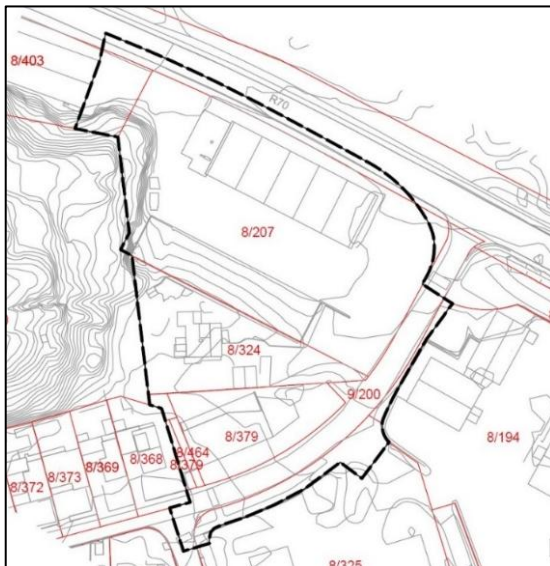
- Areal for å regulere fortausløsning ved riksveg, samt frisikt.
- Areal til å kunne vurdere ulike løsninger for fortau og kryssing sørover i Trollsvingen.
- 8/379 for å se på muligheten for å dra fortauet videre forbi Pizzabakeren for å rydde opp i den trafikale situasjonen i området, som i dag er utflytende.
- Korridoren til Stortua, avsatt til friområde i kommuneplanens arealdel, for å kunne rydde opp i deler av eldre reguleringsplaner.
- Krysset opp mot Bunnpris for å vurdere om det er behov for å stramme opp i den trafikale situasjonen.
- En mindre del av 8/403 (Malia).

Kommunen uttalte at dersom man i løpet av planprosessen vurderer det slik at det ikke er mulig/hensiktsmessig å ta med disse arealene kunne det vurderes å ta de ut av planområdet.

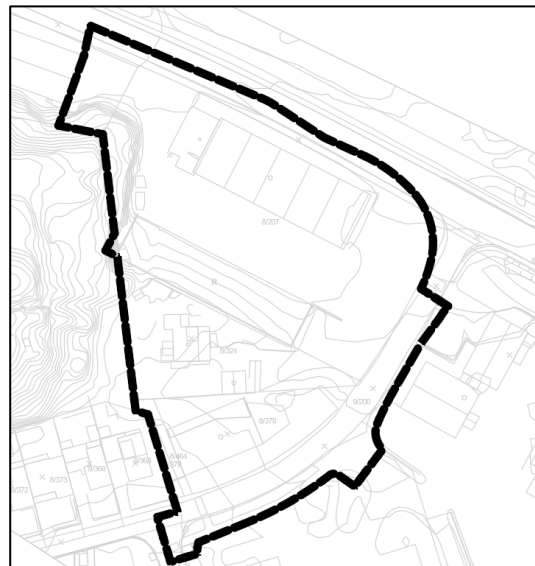
Etter videre dialog om planområdets omfang omfatter planforslaget i hovedsak området slik det var vist ved varsel om oppstart av planarbeidet, med unntak mot riksvegen hvor plankonsulenten foreslår justeringer av hensyn til framtidig situasjon når Bypakke-prosjektet er ferdigstilt. Planområdets størrelse er 10,83 daa.



*Forslag til planområdets avgrensning i planinitiativet*



*Planområdets avgrensning i oppstartsvarslet*



*Planområdets avgrensning i planforslaget*

## 5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Det aktuelle utbyggingsfeltet omfatter to eiendommer; den nordligste består av bygninger som ble oppført på starten av 1960-tallet som inntil sommeren 2024 ble benyttet til verksted og garasjer for rutebuser. Den sørligste eiendommen består av en enebolig.

En del av Wilhelm Dalls vei 42 hvor malerforretningen Malia holder til inngår i nordvestlig del av planområdet. Sørligste del av planområdet er en næringseiendom; Trollsvingen 41 som huser Aktiv Trafikkskole og Pizzabakeren.

Nærområdet består hovedsakelig av boligbebyggelse i sør og vest, og næringsbebyggelse langs riksvegen med ulike typer virksomheter. Nord for riksvegen er det boligområde, skoler, idrettsanlegg og friluftsareal.

### 5.3 Stedets karakter



Streetview (Kilde: Google Maps)

#### Struktur og estetikk

Arealet som reguleres er tett på hovedinnsfartsåren til byen, Wilhelm Dalls vei (WDV). Denne vegen er det overordnede elementet i området, og bygningene ligger plassert langs denne vegen. Denne vegen er også det elementet som setter sterkest preg på områdets karakter.

Tomta ligger også helt inntil Stortua, som er en markant landskapsform med enkelte synlige bratte sprengkråninger. Stortua i seg selv er et verdifullt grønt innslag i et miljø som er ganske røft og som er preget av biler, store kjøretøy og høy trafikk.

På motsatt side av Wilhelm Dalls vei finnes et relativt lite bebygget område og Folkeparken, med frodig vegetasjon og gode grønne kvaliteter. Til denne siden er det planlagt adkomst via fremtidig rundkjøring til idrettsanlegg og Folkeparken barneskole.

#### Eksisterende bebyggelse

Eksisterende bebyggelse ligger ordnet langs vegen med adkomst fra Trollsvingen i øst. Bygningene på tomte har vært brukt til bussdepot, vaskehall og verksted. Eksisterende bygninger er oppført i en tidstypisk stil fra etterkrigstiden, spesielt den bølgede takformen på bygningen langs Wilhelm Dalls vei. Utearealene er asfalterte og tilrettelagt for parkering av mange busser.

Det er oppført en enkelt enebolig rett sør for bussdepotet. Videre sørover finnes et næringsbygg som inneholder en kjøreskole og Pizzabakeren. Utearealene fremstår litt ustrukturerte og preget av mye parkering.

På motsatt side av Trollsvingen finnes ganske enkle, brakkeliggende bygninger i 1-3 etasjer. Utearealene er relativt røffe og preget av harde flater (asfalt).

#### **5.4 Landskap**

Arealet i reguleringsplanen er ganske flatt. Terrenget heller slakt nordover og vestover. Stortua ligger rett vest for planområdet, og er et viktig og markert landskapselement. Stortua er det høyeste punktet på Gomalandet (65 moh.) og danner en viktig silhuett sett fra alle sidene av denne bydelen. Planforslaget regulerer forbedret adkomst for gående i sørvest av planområdet.

På motsatt side av Wilhelm Dalls vei ligger Folkeparken, et relativt stort natur- og grøntområde med flere skoler, idrettsanlegg og campingplass. Ubebygde areal har generelt mye skog og noe lynghei.

Reguleringsområdet skråner svakt nordover, men helningen er såpass beskjeden at det i praksis ikke gir noen betydning for solforholdene. Stortua er imidlertid såpass bratt og markant at den gir noe skyggevirksomhet det aktuelle arealet, spesielt på vinterhalvåret. Området ellers har gode solforhold, på linje med andre utbyggingsareal i Kristiansund kommune.

Klimaet i Kristiansund er typisk kystklima, der havtemperaturen preger lokalklimaet. Det betyr generelt relativt milde vintre og moderate temperaturer i sommerhalvåret. Reguleringsarealet ligger ganske godt skjermet fra «vestaværet», som er den vanligste vindretningen ved uvær.

Det er ikke registrert arkeologiske funn i området. Eksisterende verkstedhall har en karakteristisk takform og funksjonen bussverksted har lokalhistorisk verdi. Funksjonen er imidlertid flyttet ut av området, og verneverdien er begrenset. Stortua fremheves som det elementet som har størst estetisk og kulturell verdi.

#### **5.5 Kulturminner og kulturmiljø**

Det er ikke registrert kulturminner eller SEFRAK-bygninger i relevante karttjenester.

#### **5.6 Naturverdier**

I karttjenestene Artsdatabanken, Naturbase og GISLink er det ingen registreringer i planområdet, eller i nærheten, innen følgende tema:

- Biologisk mangfold
- Utvalgte naturtyper
- Landskap
- Prioriterte arter
- Rødlista arte
- Fremmede arter
- Verneområder

#### **5.7 Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk**

Allmennheten har ingen interesser innenfor selve utbyggingsområdet, men for friområdet Stortua som grenser til planområdet i vest. Stortua er en høyde som er omgitt av bolig- og næringsbebyggelse, med enkelte atkomstkorridorer mellom bebyggelsen. En av disse korridorene, beliggende i sør, inngår i planområdet. Denne passasjen er privatisert og avstengt med gjerde i dag, men er avsatt til friområde i kommuneplanens arealdel.

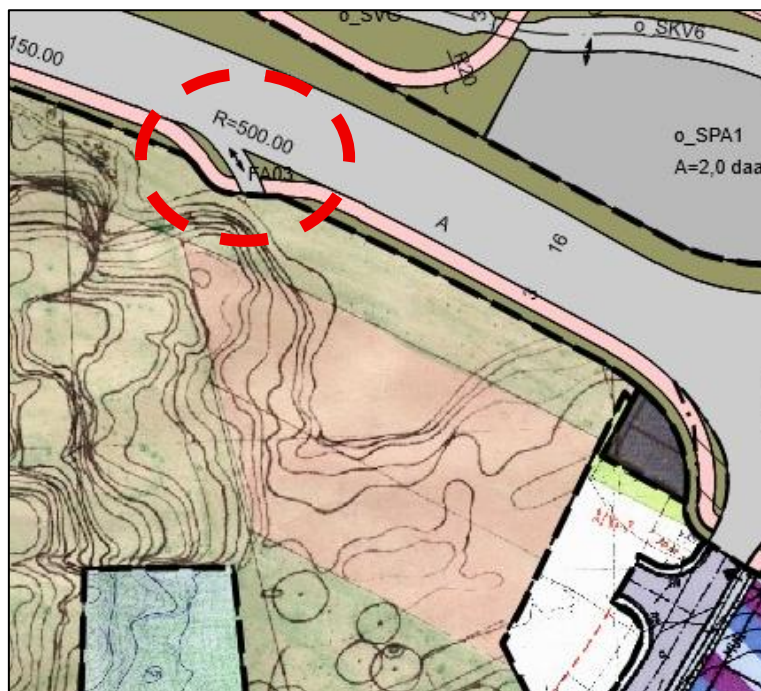
## 5.8 Trafikkforhold

Plantiltaket har hovedatkomst fra Trollsvingen. Trollsvingen er en kommunal veg som betjener i hovedsak bolig- og næringseiendommer i området og er tilknyttet riksvegen via et forkjørsregulert T-kryss.

I tillegg er det en direkteavkjørsel fra riksvegen. Denne er bortregulert i et rekkefølgekrav i gjeldende reguleringsplan for *Atlanten hotell og stadion*, vedtatt i 2011 (jf. planutsnittet nedenfor):

*FA01, FA02 og FA03 (plan 1 av 2) viser felles atkomst til eiendommene 8/203, 8/403 og 8/207. Avkjørslene skal være enveiskjørt. I FA01 og FA03 skal det kunne settes opp bom for å hindre feilkjøring dersom veimyndighetene krever dette.*

*FA03 forutsetter dagens virksomhet (buss) på eiendommen gnr. 8, bnr 207. Dersom eiendommen tas i bruk til annen virksomhet skal denne avkjørselsrampen fra riksveien utgå.*



Utsnitt av gjeldende reguleringsplaner (Kilde: kommunens karttjeneste)

Tide Buss AS har flyttet sin virksomhet og direkteavkjørselen er i realiteten ulovlig, på bakgrunn av rekkefølgekravet ovenfor.

I dag er det etablert en bred felles atkomst fra Trollsvingen til det tidligere bussverkstedet og boligeiendommen, med en bredde på ca. 40 m.

Trafikkmengde og fartsgrense:

Wilhelm Dalls vei – riksveg 70	ÅDT 19 000 (2025) ca. 6 % lange kjøretøy	Fartsgrense 50 km/t
Trollsvingen – kommunal veg	ÅDT ca. 2 300 (2026)	Fartsgrense 30 km/t

Langs riksvegen er det etablert gang- og sykkelveg på begge sider. I tillegg finnes det en gangbru som gir en planskilt og trafiksikker kryssingsmulighet for gående og syklende over riksvegen. I nærheten mellom Trollsvingen og riksvegen er det etablert et gangfelt som gir gående prioritert kryssingsmulighet over Trollsvingen. Gangfeltet mangler egen belysning og oppmerkingen framstår som temmelig slitt.

Langs Trollsvingen er det et ensidig tilbud til gående i form av fortau. Fortauet starter på den ene siden av vegen, men opphører og skifter til den andre siden av vegen i området ved parkeringsplassene i Trollsvingen 41. Fra dette punktet og fram til krysset med riksvegen er det fortau på en side av vegen.

Det er et tilrettelagt krysningspunkt for gående over privat veg med avkjørsler til Bunnpris og en annen næringseiendom.

Med 5 politirapporterte trafikkulykker i området i løpet av den siste 10-årsperioden oppfyller ikke området Statens vegvesens kriterier for verken ulykkespunkt eller ulykkesstrekning.

*Deler av omtalen ovenfor er utdrag fra Norconsult sin trafikkanalyse. Jf. trafikkanalysens ytterligere omtale av eksisterende situasjon.*

I Bypakke Kristiansund er utbygging av rundkjøring i krysset riksvegen/Trollsvingen, samt etablering av kollektivfelt på strekningen Goma - Atlanten øverst på prioriteringslisten. Prosjektet er nå under planlegging og bygging er planlagt igangsatt i august 2026.

### **5.9 Barns interesser**

Barn har ikke interesser innenfor selve næringsområdet, men deres interesser er relevante med hensyn til trygg ferdsel til skole og på fritiden, samt bruken av Stortua til friområde.

### **5.10 Sosial infrastruktur**

Folkeparken barneskole ligger øst for riksvegen, med en avstand på ca. 500 m i luftlinje fra planområdet. Atlanten ungdomsskole og Atlanten videregående skole ligger nordøst for riksvegen, samlokalisert med ulike idrettsanlegg. Øvrige sosial infrastruktur som helse- og omsorgstjenester, kulturtilbud mm er lokalisert i andre deler av Kristiansund by.

### **5.11 Universell utforming**

Verkstedlokalene på Wilhelm Dalls vei 44 er ikke lenger i bruk, krav til universell utforming vurderes derfor ikke som relevant for eksisterende situasjon.

Bolighuset i Trollsvingen 43 er oppført etter eldre regelverk. Bygningen har nivåforskjeller og interne trapper som begrenser tilgjengelighet, og tilfredsstillende ikke dagens krav til universell utforming.

For Trollsvingen 41 er det gjort tiltak for universell utforming ved inngangen til pizzautsalget, som ikke ligger på gatenivå. Vi har ikke kjennskap til øvrige detaljer rundt eksisterende situasjon i bygget.

### **5.12 Teknisk infrastruktur**

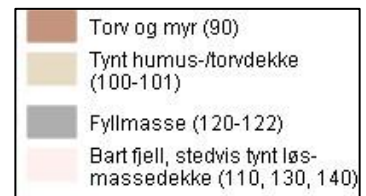
Eksisterende bygninger er tilknyttet kommunalt vann- og avløpssystem, samt strømnett. Jf. VA-rammeplan for ytterligere beskrivelse.

### 5.13 Grunnforhold

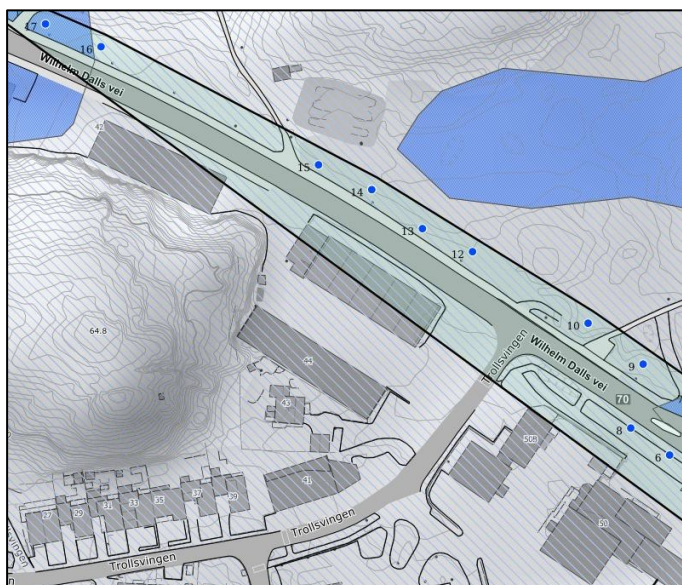
Ifølge NGU sitt løsmassekart ligger planområdet i et område med *bart fjell, stedvis tynt løsmassedekke*:



Utsnitt fra NGU sitt løsmassekart



Planområdet ligger *under marin grense* og i en sone hvor mulighet for marin leire er *stort sett fraværende* (kilde: NGU sin karttjeneste). Deler av planområdet, langs riksvegen, er del av et felt hvor det tidligere er utført geoteknisk undersøkelse.



Utsnitt fra NGU sin karttjeneste for marin grense og marin leire



I Miljødirektoratet sin karttjeneste for grunnforurensing er det ikke registreringer i eller ved det aktuelle området.

Molab AS utførte i 2014 en grunnundersøkelse for å avdekke om grunnen innenfor gbnr. 8/207 var forurenset. Utdrag fra rapportens konklusjon og evaluering:

*Analyseresultatene er sammenlignet med normverdier for forurenset grunn (Tilstandsklasser for forurenset grunn (TA-2553/2009)) i tabell 4.1 under resultater laboratoriearbeid.*

*Konsentrasjoner under normverdien utgjør ingen risiko for helse eller miljø, mens konsentrasjoner over normverdien **kan** utgjøre en risiko for helse eller miljø.*

*Analyseresultatene viser at det i det undersøkte området finnes enkelte punkter som har konsentrasjoner i jorden over normverdi (de ligger i tilstandsklasse 2 til og med 5). Dette gjelder når det gjelder de tungmetallene for både punkt 7 (sjikt 0,30 - 0,75 m, bly) og punkt 11 (sjikt 0,06 - 0,55 m, sink). Begge prøvene er analysert som tilstandsklasse 2 (god).*

*Når det gjelder olje (C12-C35) viser analyseresultatene for prøvene som er tatt ut hull 6, 8 og 9 (sjikt resp. 0,06 - 0,40 m, 0,06 - 0,30 m og 0,30 - 0,60 m) oljekonsentrasjoner over grenseverdien for tilstandsklasse 5. I analyserte sjiktene i punkt 8 og 9 er det observert (sterk) diesellukt.*

*I de andre prøvene ligger oljekonsentrasjonen over grensen for klasse 2, men under klasse 3, med unntak av blandprøvene i toppsjiktet i punkt 1 og 2 (0,00 - 0,50 m), som ligger i klasse 3. Som beskrevet kan innholdet av organisk materiale i jorden ha påvirket analyseresultatet. I blandprøvene fra sjiktet 0,50 - 1,00 m i de punktene 1 og 2, og prøvene fra punkt 5 (0,06 - 0,70 m) og punkt 8 (0,30 - 0,60 m) er det påvist  $\Sigma$ PAH16 over konsentrasjonen for klasse 2. Benzo(a)pyren er funnet i konsentrasjoner over grensen for klasse 3 i blandprøven fra det nederste sjiktet i punkt 1 og 2, øverste sjiktet i punkt 3 og 4 og punkt 5. I de andre prøvene ligger verdiene rundt grensen for klasse 2 eller under/nær deteksjonsgrensen.*

*PCB er analysert over tilstandsklassegrense for klasse 5 i punkt 8 (sjikt 0,30 - 0,60 m). Matriksinterferenser kan ha forårsaket resultatet. I punkt 6 og 7 ligger konsentrasjonen over grenseverdien for klasse 2 og i punkt 9 litt over verdien for grense 3.*

*På grunn av grunnundersøkelse vises det at øst og nordvest for tankanlegget (de tre diesel-reservoarene) er jordkvaliteten dårlig når det gjelder olje. Forurensning er ikke avgrenset/kartlagt både horisontalt og vertikalt. Vertikalt blir forurensningen mest sannsynlig avgrenset av fjell.*

*På nordsiden av verkstedet (punktene 1 - 4), vest (punkt 5) og direkte sør for verkstedet (punktene 10 - 12) ligger konsentrasjonene på vanlige nivåer når man ser på tidligere og det nåværende arealbruk av terrenget.*



Vedlegg 2 i rapporten: Beliggenhet av gravepunktene (med gravehullnummer)



Vedlegg 3 i rapporten: Området hvor massene er fjernet i 2009

Jf. rapporten for mer utfyllende informasjon.

#### 5.14 Støyforhold

Planområdet ligger delvis innenfor rød og gul sone for trafikkstøy fra riksvegen. Det berøres ikke av gjeldende flystøysoner for Kristiansund lufthavn. Det er ingen øvrige støykilder i nærheten.



Støysonekart for riksvegen (Kilde: Statens vegvesen)

#### 5.15 Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

I ROS-analysen som er utført er det fire hendelser/situasjoner som kan være sannsynlige i det aktuelle planområdet i forhold til eksisterende situasjon:

- Snøskred: NVE Bratthetskart for snøskred viser bratt terreng (over 27°) der det er potensiell fare for snøskred i området. Del av et potensielt fareområde ligger innenfor planområdet.
- Steinskred: Det er skjæringer i varierende høyde langs kollen på Stortua, innenfor og utenfor aktuelt område.

- Naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.): Langs deler av Stortua. Det er ikke etablert sikringstiltak for å unngå fallulykker i dag.
- Industrivirksomhet eller aktiviteter som f. eks. avfallsdeponering, bålrensning, gartneri etc.: I grunnundersøkelse utført i 2014 ble det avdekket forurenset grunn, jf. punkt 5.13 i planbeskrivelsen.

### **5.16 Næring**

Planområdet er en del av et etablert næringsområde som strekker seg langs sørsiden av riksvegen og sørover fra denne. Det består av ulike typer virksomheter.

### **5.17 Analyser og utredninger**

Analyser og vurderinger som er utført i planprosessen:

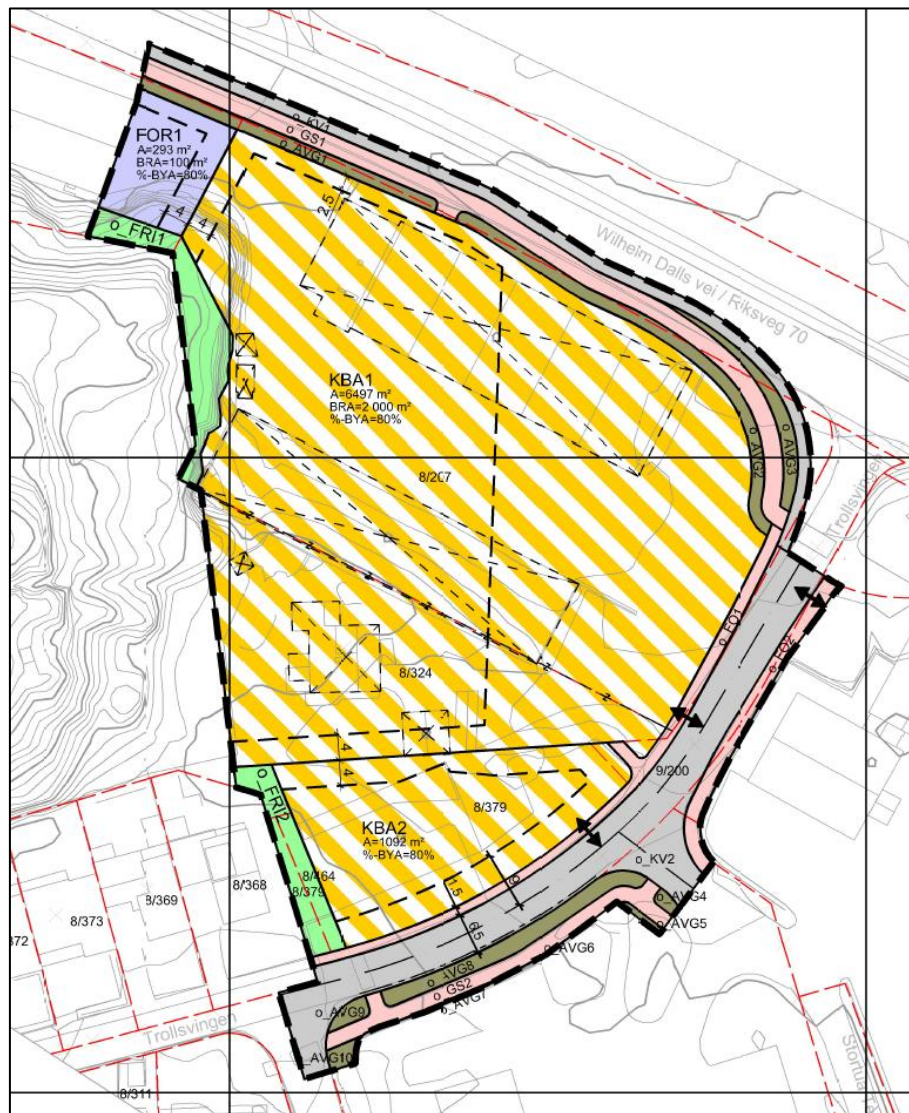
- Handelsanalyse | Dagligvarerapport levert av Geodata AS og datert 17.09.24.
- Spøringsanalyser utført av Structor Trondheim AS, jf. illustrasjoner.
- Trafikkanalyse utført av Norconsult, datert 11.02.26.
- VA-rammeplan utarbeidet av Norconsult, sist revidert 13.04.26, med vedlegg:
  - Tegning H01 Masterplan VAO prinsipp
  - Tegning H02 Tilrenningsareal for overvann

Tidligere utført utredning som er relevant for plansaken:

- Grunnundersøkelse utført av Molab AS, rapport datert 08.05.14.

## 6. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

### 6.1 Planlagt arealbruk



Figur 9: Planforslaget

Oversikt over valgte reguleringsformål med arealfordeling:

Reguleringsformål	Felt navn	Areal
Forretninger	FOR	0,29 daa
Bebyggelse og anlegg kombinert i samsvar med angitte bestemmelser	KBA	7,59 daa
Kjøreveg	KV	1,19 daa
Fortau	FO	0,32 daa
Gang- og sykkelveg	GS	0,57 daa
Annen veggrunn, grøntareal	AVG	0,49 daa
Frrområde	FRI	0,38 daa
<b>Totalt</b>		<b>10,83 daa</b>

## 6.2 Gjennomgang av reguleringsformålene

### Forretninger

Feltet FOR1 er del av del av forretningseiendommen hvor Malia holder til. Omfanget av feltet er fastsatt av kommunen og inngår for å rydde i reguleringssituasjonen i forhold til gjeldende plan hvor direkteavkjørselen fra riksvegen er vedtatt fjernet når Wilhelm Dalls vei 44 tas i bruk til annen type virksomhet.

### Bebyggelse og anlegg kombinert i samsvar med angitte bestemmelser

Innenfor felt KBA1 tillates arealformålene *forretninger*, *tjenesteyting* og *bevertning*. Arealbruken kan bestå av en kombinasjon av de angitte formålene, eller kun ett av dem. I arealformålet *forretninger* tillates dagligvarehandel.

Feltet omfatter to eiendommer hvor det planlegges et nytt forretningsbygg for KIWI Stortua og et mindre utleielokale der leietaker ikke er avklart enda. Dette kan være apotek, tjenesteyting eller catering/kafé/snack-bar. Eksisterende bygningsmasse forutsettes fjernet.

Feltet skal nyttes til bygg og anlegg som er nødvendige for virksomhetene, herunder parkeringsareal, gangareal, varemottak og tilstrekkelig manøvreringsareal for varetransport. Det skal etableres minimum 300 m<sup>2</sup> med plantefelt, fordelt på minst tre separate felt. Plantene skal være hardføre og tilpasset lokalt klima, ikke pollenproduserende, samt være lettstelte i driftsfasen. Det skal minimum plantes 10 trær fordelt på de tre separate feltene. Plassering og type trær skal godkjennes av parksjefen i Kristiansund kommune før igangsettingstillatelse kan gis.

Felt KBA2 inngår i planområdet etter pålegg fra kommunen. Det foreligger ikke noe prosjekt for eiendommen, men inngår for å gi den en oppdatert reguleringsstatus slik at en unngår søknad om dispensasjon i framtidige byggetiltak. Kommunen har bestemt at arealformålene som tillates er *forretninger*, *tjenesteyting*, *kontor* og *bevertning*. Arealbruken kan bestå av en kombinasjon av de angitte formålene, eller kun av ett av dem.

### Kjøreveg

Felt KV1 omfatter del av riksvegen, slik den vil framstå når Bypakke-prosjektet er ferdigstilt. Felt KV2 omfatter Trollsvingen og er regulert i samsvar med gjeldende reguleringsplan.

### Fortau

Et nytt offentlig fortau er regulert inn langs nordsiden av Trollsvingen, jf. felt o\_FO1. Det skal etableres med nedsenket kantstein gjennom avkjørslene til KBA1 og KBA2, jf. illustrasjonsplan. Foran Trollsvingen 41 etableres fortau på offentlig eiendom og eksisterende parkeringsløsning ved nevnte eiendom hensyntas med denne løsningen.

Felt o\_FO2 er etablert fortau langs den østligste delen av Trollsvingen og inngår etter pålegg fra kommunen.

### Gang- og sykkelveg

Gang- og sykkelvegen langs riksvegen er regulert etter tegningsgrunnlag av Bypakke-prosjektet tilsendt fra Statens vegvesen. Den opprettholder i hovedsak dagens plassering, men er tilpasset inn mot den nye rundkjøringen.

Gang- og sykkelvegen langs sørsiden av Trollsvingen inngår etter pålegg fra kommunen og er regulert i samsvar med dagens situasjon.

## **Annen veggrunn, grøntareal**

Arealer langs kjøreveger og gang-/sykkelveger er regulert til annen veggrunn, grøntareal.

### **Friområde**

Mindre deler av Stortua, regulert og avsatt til offentlig friområde, inngår i planforslaget.

Planforslaget legger til rette for at en begrenset del av friområdet kan sprenges bort for å tilrettelegge for en romsligere løsning ved ny inngang og parkeringsareal for Malia sine kunder. Stortua reduseres med ca. 170 m<sup>2</sup>.

Felt FRI2 inngår for å sikre en korridor til Stortua. Korridoren er avsatt til friområde i kommuneplanens arealdel og inngår etter pålegg fra kommunen for å kunne rydde opp i deler av eldre reguleringsplaner.

Tiltak som ikke fremmer naturmangfold eller allmenn bruk er ikke tillatt på friområdene. Det tillates nødvendige sikringstiltak i form av gjerde mot fallulykker, steinsprang og snøskredfare langs Stortua, mot felt FOR1 og KBA1. Tiltakene skal være ferdigstilt før det kan gis brukstillatelse for felt KBA1.

## **6.3 Bebyggelsens plassering og utforming**

Det planlegges oppføring av et nytt forretningsbygg for etablering av KIWI Stortua, med et tilhørende mindre utleielokale. Bygget er foreslått plassert lengst vest på felt KBA1, parallelt med eiendomsgrensen og den eksisterende terrengformasjonen som dannes av Stortua. Bygningen får en langstrakt utforming i nord-sør-retning og oppføres hovedsakelig i én etasje. Over en mindre del av byggets sørlige ende etableres en mesanin som skal benyttes til tekniske rom. Kundeinngang er planlagt i byggets nordøstlige hjørne og vil fungere som felles inngang for begge virksomhetene.

### **6.3.1 Bebyggelsens høyde**

I planbestemmelsene er det satt følgende høydeføringer for nye byggetiltak:

#### Felt KBA1

- Tillatt takform er flatt tak. Maksimalt tillatt gesimshøyde er 7,0 m, målt fra ferdig planert terreng. For tekniske installasjoner tillates en høyere byggehøyde på inntil 1,5 m og min. 1,5 m tilbaketrukket fra fasaden. Tekniske installasjoner skal naturlig tilhøre bygget.
- Pulttak og saltak tillates på mindre bygningsdeler (tilbygg og frittstående) som inngangsparti, sykkelkur, tekniske installasjoner o.l. Maksimalt tillatt gesimshøyde er 3,5 m og tillatt mønehøyde er 5,0 m.

#### Felt KBA2

- Tillatt takform er flatt tak. Maksimalt tillatt gesimshøyde er 8,0 m, målt fra ferdig planert terreng. For tekniske installasjoner tillates en høyere byggehøyde på inntil 1,5 m og min. 1,5 m tilbaketrukket fra fasaden. Tekniske installasjoner skal naturlig tilhøre bygget.
- Pulttak og saltak tillates på mindre bygningsdeler (tilbygg og frittstående) som inngangsparti, sykkelkur, tekniske installasjoner o.l. Maksimalt tillatt gesimshøyde er 3,5 m og tillatt mønehøyde er 5,0 m.

#### Felt FOR1

- Tillatt takform er saltak. Flatt tak og pulttak tillates på mindre bygningsdeler (tilbygg og frittstående) som inngangsparti, sykkelkur, tekniske installasjoner o.l.
- Maksimalt tillatt byggehøyde fastsettes til eksisterende byggehøyder. Gesimshøyde skal ikke overstige kote +39,6 og mønehøyde skal ikke overstige kote +40,3.

### **6.3.2 Grad av utnytting**

I planbestemmelsene er det satt følgende krav til grad av utnytting for nye byggetiltak:

#### Felt KBA1

- Maksimalt tillatt bruksareal (m<sup>2</sup>-BRA) for bygning til forretningsformål er 2 000 m<sup>2</sup>. Maksimalt tillatt bebyggt areal (%-BYA) er 80 %, inkludert areal avsatt til parkering.

#### Felt KBA2

- Maksimalt tillatt bruksareal (m<sup>2</sup>-BRA) for bygning til forretningsformål er 500 m<sup>2</sup>. Maksimalt tillatt bebyggt areal (%-BYA) er 80 %, inkludert areal avsatt til parkering.

#### Felt FOR1

- Maksimalt tillatt bruksareal (m<sup>2</sup>-BRA) er 100 m<sup>2</sup>. Maksimalt tillatt bebyggt areal (%-BYA) er 80 %, inkludert areal avsatt til parkering.

### **6.3.3 Antall arbeidsplasser og størrelse på næringsareal**

KIWI Stortua vil gi ca. nye 25 arbeidsplasser. For utleielokalet vil antallet avhenge av type virksomhet som blir etablert.

Forretningsbygget skal ha en total størrelse på ca. 1 750 m<sup>2</sup> inkludert varemottak, hvor KIWI Stortua skal disponere ca. 1 500 m<sup>2</sup> og utleielokalet ca. 250 m<sup>2</sup>.

### **6.4 Parkering**

Planområdet inngår i sone 3 i kommuneplanens temaplan A – Soneinndelingskart. Innenfor sone 3 har kommuneplanen følgende krav til parkeringsplasser for de formålene som er relevante i planforslaget:

	Beregningsgrunnlag	Bil	Sykkel
Forretninger	100 m <sup>2</sup> BRA	min. 1	3
Kontor	100 m <sup>2</sup> BRA	min. 1	3
Servering	100 m <sup>2</sup> BRA	min. 1	3

Øvrige deler av kommuneplanens parkeringsbestemmelser som er relevante i plansaken:

#### *Bilparkering*

*12.3.1 Minimum 10 % av parkeringsplassene skal være utformet og reservert for bevegelseshemmede. Disse plassene skal ha kortest mulig gangavstand og gunstig trasé til hovedatkomst.*

*12.3.4 Ved utbygging til forretnings- og serviceformål med flere enn 10 parkeringsplasser bør maksimalt 20 % av tomtearealet benyttes til parkering på terrengnivå.*

## Sykkelparkering

12.2.1 Sykkelparkering lokaliseres nært hovedinnganger, og lokaliseres nærmere hovedinnganger enn bilparkering. Dette gjelder ikke bilparkeringsplasser reservert for bevegelseshemmede.

12.2.3 Sykkelparkeringsplasser som skal brukes i lengre tidsrom sikres mot tyveri, og i størst mulig grad gi ly for nedbør og vind.

Kommuneplanens krav er hensyntatt i forslaget til planbestemmelser, men med noe endret formulering og redusert krav til etablering av sykkelparkering da det ikke vurderes som hensiktsmessig og behov for å etablere det antallet plasser som kommuneplanen krever:

*Minimum 1,5 parkeringsplass per 100 m<sup>2</sup> areal til forretninger, tjenesteyting, kontor og bevertning. Løsning for å kunne utvide antall parkeringsplasser til 3 plasser per 100 m<sup>2</sup> ved behov, skal framgå av situasjonsplan ved søknad om nye tiltak.*

*Det skal etableres mulighet for å låse sykler til fast installasjon. Det tillates takoverbygg for sykkelparkering, eventuelt som et frittstående overbygg.*

Takoverbygg for sykkelparkering kan etableres, men det stilles ikke krav om dette. Den valgte plasseringen, foran bygget mot riksvegen og nær kundeinngangen, gir god synlighet og ligger i et av de best belyste områdene på tomten. Dette bidrar til økt sosial kontroll og reduserer risikoen for sykkelttyveri.

KIWI vektlegger gode, romslige parkeringsløsninger for sine kunder og har større standardstørrelser på parkeringsplassene, i tillegg til god avstand mellom parkeringsrekkene:

- Vanlig parkeringsplass: 2,7 x 5,5 m
- Parkeringsplass for bevegelseshemmede: 4,5 x 6,0 m

Parkeringsplasser anlegges på østsiden av det nye bygget med innkjøring sørøst på eiendommen. Varemottak til dagligvarebutikken anlegges på sørsiden av bygget med bruk av samme avkjørsel. Det planlegges en passasje for personbiler/småbiler forbi nordfasaden som tilkomst til varemottak til utleielokalet samt kundeparkering til Malia.

## 6.5 Tilknytning til infrastruktur

Eksisterende kommunal vann- og avløpsløsning, samt overvannshåndtering, skal tilpasses ny situasjon. Jf. VA-rammeplan med vedlegg for nærmere beskrivelse.

Løsning og eventuelle endringer i el-forsyningen avklares i samarbeid med netteier ved detaljprosjektering i forbindelse med søknad om igangsettingstillatelse.

## 6.6 Trafikkløsning

### 6.6.1 Kjøreatkomst

For plantiltaket vil dagens T-kryssløsning til riksvegen ikke være relevant, siden prosjektet med ny rundkjøring, samt tiltak for kollektivtrafikk og myke trafikanter, i Bypakke Kristiansund sannsynligvis vil være på plass før ny butikk åpner. Med ny rundkjøring vil atkomstforholdene til Trollsvingen og planområdet bli langt enklere og mer trafikksikkert.

Plantiltaket omfatter etablering av ny KIWI-butikk og et mindre utleielokale, som vil medføre økt trafikk til/fra området sammenlignet med dagens situasjon, hovedsakelig i form av kundetraffikk og varelevering.

Atkomst for biltrafikk til og fra butikken er planlagt via Trollsvingen. Avkjørselen er plassert slik at direkte inn- og utkjøring til riksvegen unngås. Løsningen innebærer at eksisterende avkjørsler mot riksvegen fjernes, og at det ikke etableres nye konfliktpunkter mot riksvegen.

Parkeringsarealet er utformet med interne kjørearealer for atkomst til parkering og varemottak. Varelevering er lagt til egne varemottak, atskilt fra kundeinngangen.

For felt KBA1 etableres det 70 parkeringsplasser for kunder og ansatte, hvorav 7 plasser tilrettelegges for handikappede. For Malia er det tegnet inn 6 parkeringsplasser for kunder på østsiden av malerbutikken, en av dem tilrettelegges for handikappede.

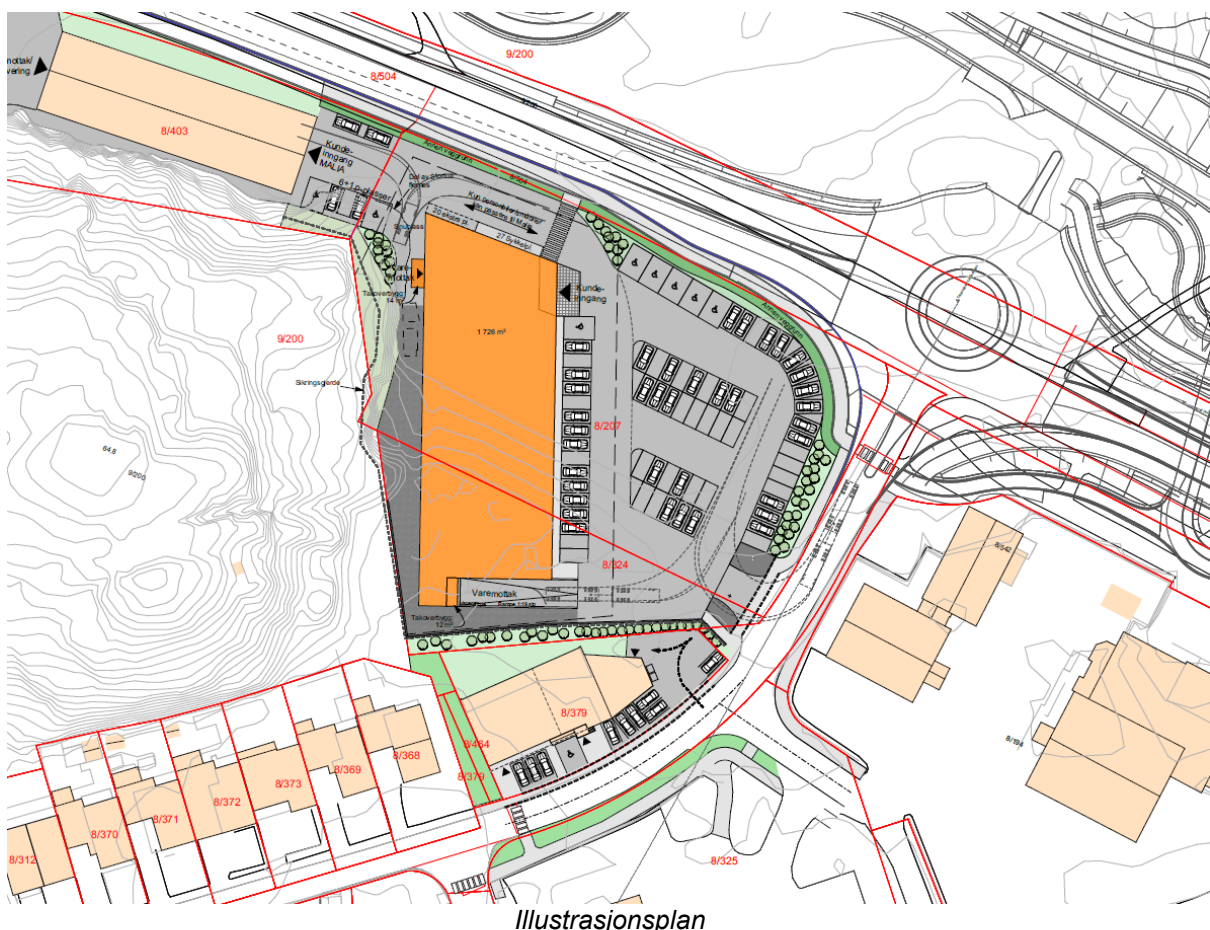
Vurdering av kapasitet og trafikkforhold:

Ny rundkjøring har kapasitet nok til utbyggingen i planområdet, samt for gjeldende regulering for Atlanten Hotell og Stadion. Rundkjøringen vil bli høyt trafikkert, men har likevel tilfredsstillende avvikling.

Det vil ikke være fare for tilbakeblokkering fra avkjørsel til planområdet og tilbake til rv. 70, av to årsaker:

1. Trafikk fra planområdet har vikeplikt ut av p-plassen.
2. Avkjørselen kommer på høyre side for trafikken ut rv. 70, slik at en unngår å vike (unntatt for myke trafikanter på fortau) når en svinger av Trollsvingen og inn på planområdet.

Ny avkjørsel til felt KBA1 har tilstrekkelig avstand til rundkjøringen på rv. 70.



## Løsning for Malia

I planprosessen har det vært diskutert ulike løsninger for Malia når den bortregulerte direkteavkjørselen fra riksvegen på østsiden av Malia stenges. Det er avholdt to dialogmøter hvor eier av Malia, forslagsstiller og kommunen har deltatt. Statens vegvesen har også vært delaktig i dialogen.

Statens vegvesen skrev i sin uttalelse til oppstartsvarslet at bakgrunnen for at de aksepterte en direkte avkjøringsrampe fra riksvegen var direkte knyttet til daværende virksomhet sine manøvreringsproblemer på GID 8/207. Når eiendommen foreslås regulert til annen virksomhet, følger det av bestemmelsen i reguleringsplanen at avkjørselsrampen utgår.



*Streetview sett fra riksvegen (Kilde: Google Maps)*

Det er vurdert ulike løsninger og forslagsstiller har i prosessen engasjert Structor Trondheim AS til å utføre springsanalyser for ulike alternativer.

Gjeldende regulering viser at den aktuelle direkteavkjørselen skal fjernes, og Wilhelm Dalls vei 40 og 42 skal rettes mot vest. Etablert atkomstløsning vest for Malia vil sannsynligvis ikke endres på mange år.

Å opprettholde direkteavkjørselen for Malia ville vært i strid med gjeldende reguleringsplan og Statens vegvesen sin uttale om at gjeldende reguleringsplan skal legges til grunn ved utarbeidelse av nytt planforslag. Denne løsningen måtte av hensyn til trafikkikkerheten langs riksvegen blitt begrenset til «høyre av, høyre på». Det ville heller ikke blitt tilstrekkelig manøvreringsareal for semitrailer/vogntog (jf. punkt 6.6.4) innenfor egen grunn for Malia.

Å flytte Malia sin varetrafikk via Wilhelm Dalls vei 44 ville gitt en dårlig løsning for KIWI Stortua. Ikke bare på grunn av redusert parkeringsareal, men også med tanke på trafikkflyten i Trollsvingen. For generell trafikkflyt er det best med overdekning av parkeringsplasser, noe kommunens avdeling for Kommunalteknikk også har nevnt. Det ville en ikke kunne oppnå om en i tillegg skulle lagt til rette for Malia sin vareatkomst. En måtte lagt varetrafikken vest for det nye bygget, for å ikke blande kundetrafikken til KIWI med varetrafikken. Manøvrering krever mye areal og ville redusert Kiwi Stortua sitt tilgjengelige areal og utviklingsmuligheter siden arealet «låses» til naboens bruk .

En egen reguleringsprosess for et større område vest for Wilhelm Dalls vei 44 har også vært luftet som alternativ for å få en helhetlig vurdering/løsning. Det måtte ha blitt en kommunal

oppgave/prosess, uten å omfatte regulering felt KBA1, da en slik prosess ville økt tidshorizonten fram til endelig vedtatt plan.

Hovedutvalget for plan og bygning har underveis blitt orientert om planprosessen. Tilbakemeldingene fra politikerne var tydelige på at Malia sitt behov må ivaretas. En mulig løsning som ble diskutert av hovedutvalget var å bygge om på butikken til Malia med kundeinngang på østsiden og varelevering på vestsiden.

Partene har blitt enige om en omforent løsning hvor Malia sin kundetraffikk får atkomst over Wilhelm Dalls vei 44. Lokalene til Malia må tilpasses, men dagens planløsning gjør at det ikke medfører større utfordringer å bytte om på varemottaket og kundeinngangen. På illustrasjonsplanen er det innenfor Malia sin eiendom tegnet inn 6 parkeringsplasser for kunder øst for bygget.

### **6.6.2 Utforming av veger**

Tegningsgrunnlag av Bypakke-prosjektet tilsendt fra Statens vegvesen er benyttet ved utarbeidelse av plankartet. En del av det nærmeste kjørefeltet inngår for å videreføre stengingen av direkteavkjørselen FA03 fra gjeldende reguleringsplan, samt av hensyn til avgrensingen av planområdet.

Den aktuelle strekningen av Trollsvingen inngår etter pålegg fra kommunen og er regulert i henhold til gjeldende reguleringsplan, samt tilpasset Bypakke-prosjektet. Ny avkjørsel til felt KBA1 trekkes lenger sørvest enn i gjeldende regulering for å få større avstand til rundkjøringen. Dagens brede atkomst til Wilhelm Dalls vei 44 og Trollsvingen 43 erstattes av en smalere og mer oversiktlig avkjørsel.

### **6.6.3 Krav til samtidig opparbeidelse**

I planbestemmelsene er det stilt følgende krav som gjelder samtidig opparbeidelse:

#### *4.3 Før det kan gis brukstillatelse*

- *Utomhusarealer skal opparbeides i samsvar med godkjent situasjonsplan.*
- *Trafikkområder skal istandsettes, og terrenget tilrettelegges slik at stedegen vegetasjon og beplantning kan etablere seg raskt etter avsluttet anleggsarbeid.*
- *Utearealer skal opparbeides så tidlig som mulig påfølgende vår, dersom bygninger eller områder tas i bruk i vinterhalvåret.*

#### *4.4 Før det kan gis brukstillatelse for felt KBA1*

- *Fortau o\_FO1 skal være ferdigstilt.*
- *Gang- og sykkelforbindelsen mellom o\_GS1 og kundeinngangen skal være ferdigstilt, jf. illustrasjonsplan.*
- *Nødvendige sikringstiltak mot fallulykker, steinsprang og snøskred langs Stortua, mot felt FOR1 og KBA1, skal være ferdigstilt.*

### **6.6.4 Varelevering**

Varemottak plasseres atskilt fra kundetraffikken og hovedinngangen av hensyn til trafikk-sikkerheten. Tilstrekkelig manøvreringsareal framgår av illustrasjonsplanen, samt situasjonsplan vedlagt rammesøknaden.

Malia ble forespurt om trafikkmengden deres butikk genererer i dag i avkjørselen som er regulert bort, på østsiden av bygget. De ga følgende opplysninger:

**Avfallshåndtering**

Lastebil containere

1-2 ganger pr mnd

**Varemottak**

Semitrailere

3-10 ganger pr uke

Vogntog

Sjelden, men det hender

**Vareutlevering**

personbil/varebil

2-5 ganger pr dag

Denne trafikken vil ved realisering av tiltaket innenfor felt KBA1 flyttes til vestsiden av Malia-bygget, med atkomst via GID 8/203 fra Trollsvingen og direkteatkomsten fra riksvegen, slik gjeldende regulering viser. Jf. punkt 6.6.1 *Løsning for Malia*.

**6.6.5 Tilgjengelighet for gående og syklende**

I planarbeidet er det utarbeidet alternative løsninger for myke trafikanter som grunnlag for dialog med kommunen. Alternativene er oversendt kommunen, som i etterkant har utarbeidet en veiledende skisse for å tydeliggjøre ønskede prinsipper for gangløsninger i området, jf. figur 5-1 nedenfor. Den kommunale skissen er lagt til grunn for de videre vurderingene, med spesielt fokus på trafiksikkerhet og framkommelighet.



Figur 5-1: Veiledende skisse som viser ønskede prinsipper for gangløsninger i området. Gul linje viser nedsenket kantstein.

Deler av omtalen nedenfor er utdrag fra Norconsult sin trafikkanalyse (vist med kursiv tekst). Jf. rapporten for ytterligere omtale av trafikkanalysen.

**Endrede forutsetninger for gående langs Trollsvingen**

*I dagens situasjon opphører fortauet langs Trollsvingen før parkeringsarealene ved Aktiv trafikkskole og Pizzabakeren. Gående ledes dermed bort fra parkeringsområdet og over til motsatt side av vegen via gangfelt.*

*Med foreslått løsning forlenges fortauet forbi parkeringsplassene. Dette innebærer at gående i større grad ledes til og langs et område med bilaktivitet, der kjøring, manøvrering og rygging over fortauet inngår som en del av normal parkering. Disse endrer forutsetningene for kryssing på stedet, og reiser spørsmål om hvorvidt det er hensiktsmessig å etablere et markert krysningspunkt her.*

*Et oppmerket gangfelt tett opp mot parkeringsplassene vurderes som lite egnet i en slik situasjon. Et gangfelt kan gi gående en forventning om at bilister alltid vil oppdage dem og stanse, samtidig som rygging over fortauet skjer regelmessig. Dette medfører at gangfeltet i praksis kan bli krysset av ryggende kjøretøy, noe som svekker trafikksikkerheten og gir utydelige vikepliktsforhold.*

*For gående som skal til og fra KIWI-butikken, blant annet fra Huldrestien og nærliggende boligområder på motsatt side av Trollsvingen, kan det likevel være behov for å krysse kjørebane i området. Dersom det vurderes nødvendig å legge til rette for kryssing her, anbefales det at dette vurderes som en tilrettelagt kryssing uten oppmerking. En slik løsning forutsetter at gående har vikeplikt og krysser når forholdene er oversiktlige og trygge, og er bedre tilpasset et område der rygging inngår som del av normal kjøremåte.*

### **Gangfelt over privat veg til Stortua terrasse**

*Det er foreslått (regulert i gjeldende plan) gangfelt over den private vegen til Stortua terrasse som betjener avkjørsel til Bunnpris og et næringsbygg med flere virksomheter. Krysningspunktet er i dag etablert som en tilrettelagt kryssing.*



*Dagens situasjon*

*For gående som benytter denne siden av vegen i forbindelse med adkomst til og fra felt KBA1, vil et oppmerket gangfelt samle kryssing til ett tydelig punkt. Forlengelse og tilpasning av gang- og sykkelvegen bidrar til at kryssing skjer på et mer oversiktlig og forutsigbart sted.*

*Krysningslengden på stedet er imidlertid relativt lang. En oppstramming av kryssområdet vil kunne gi bidra til å redusere krysningsavstanden for gående og gi bedre lesbarhet i trafikksituasjonen. Det anbefales at gangfeltet plasseres mest mulig vinkelrett på tilstøtende fortau for å sikre god universell utforming (Statens vegvesen, 2011).*

*Krysningspunktet mangler i dag belysning. Etablering av intensivbelysning vil kunne forbedre synligheten for gående, særlig i mørke perioder. Med en oppstramming av krysset og*

forbedret belysning vil løsningen kunne gi bedre oversikt enn dagens situasjon og legge til rette for tryggere kryssing, samtidig som fremkommelighet for kjørende trafikk ivaretas.

### **Gangadkomst**

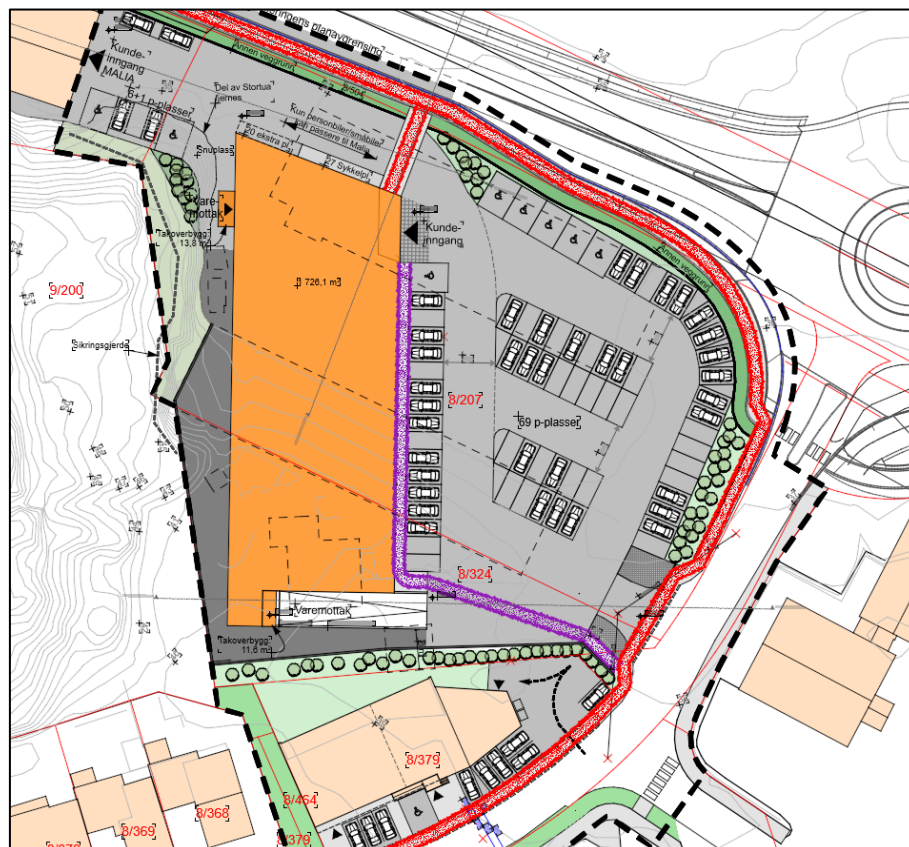
Videreføring av fortau som kobles sammen med gang- og sykkelvegen langs rv. 70 vurderes som et godt trafiksikkerhetstiltak, og gir et helhetlig og sammenhengende tilbud for myke trafikanter. I tråd med kommunens skisse og Statens vegvesens håndbok N100 anbefales det at nedsenket kantstein føres gjennom avkjørsler der fortau krysser, for å tydeliggjøre vikepliktsforhold og sikre et sammenhengende gangareal (Statens vegvesen, 2023).

### **Fortau inn mot avkjørselen til KIWI Stortua og passasje mellom parkerte biler**

Kommunen har foreslått å vurdere en passasje for gående gjennom parkeringsområdet, som kobler gangfeltet ved rv. 70 /Trollsvingen direkte til forretningsbygget, jf. figur 5-1.

Dette vurderes som lite hensiktsmessig. Parkeringsområdet har mange bilbevegelser, og en passasje mellom parkerte biler vil føre gående inn i et område med begrenset oversikt og økt konfliktpotensial. Omvegen ved å lede gående rundt parkeringsområdet vurderes som liten, og det anses derfor som mer fordelaktig å holde gående utenfor parkeringsarealet.

De aller fleste kunder vil parkere og bevege seg fra parkert bil til butikkinngang på vanlig måte. Parkeringsplassen vurderes som oversiktlig og trafiksikker for gående. Norgesgruppens mal for parkeringsareal er romslig (2,7 x 5,5 m pr. parkeringsplass) og med 8 m som manøvreringsareal. Inngangen til butikken(e) er romslig, og utformingen med inntrukket inngangsparti gjør at alle fotgjengere er godt sikret mot biltrafikk.



Illustrasjon

Gangadkomst fra rv. 70 anbefales videreført som primær løsning for gående til butikkens inngang, illustrert med **rød** farge på illustrasjonen på forrige side. Gangadkomst fra Trollsvingen illustrert med **lilla** farge, som sekundær løsning. Primær løsning vil gi gangadkomst på fortau direkte inn til bygget. Krysning inn til butikken er plassert utenfor parkeringsarealene og markeres i dekket. Sekundær løsning innebærer at gående vil passere over parkeringsplassen, men på et areal der det ikke parkeres og som kun trafikkeres av varetransport.

### **6.7 Planlagte offentlige anlegg**

Nytt fortau langs nordsiden av Trollsvingen, felt o\_FO1, etableres samtidig med utbyggingen på felt KBA1.

### **6.8 Miljøoppfølging**

Miljøtiltak følges opp gjennom både rive- og byggeperioden, og avvik håndteres fortløpende. For riving- og saneringsarbeider vil det bli stilt krav til rapportering, kartlegging og sortering, jf. TEK17 kap. 9. Tiltakshaver har fokus på energieffektive og bærekraftige løsninger ved prosjektering av nye bygg.

### **6.9 Universell utforming**

Krav til universell utforming og tilgjengelighet ivaretas gjennom gjeldende teknisk forskrift. Det er derfor ikke fastsatt ytterligere krav i planbestemmelsene utover at universell utforming skal oppfylles i samsvar med gjeldende regelverk.

Forretningsbygget skal utformes med hensyn til tilgjengelighet for alle brukergrupper. Det skal etableres et antall parkeringsplasser for forflytningshemmede ved hovedinngangen, i tråd med bestemmelsene i kommuneplanens arealdel og TEK17 §8-8.

### **6.10 Uteoppholdsareal**

Mindre deler av friområdet Stortua inngår i planområdet av hensyn til avgrensingen, samt at det ønskes å redusere en del av Stortua mellom Malia og KIWI-butikken for å få romsligere trafikkareal.

Det reguleres en korridor/friområde til Stortua fra Trollsvingen, vest for Trollsvingen 41. Korridoren er avsatt til dette formålet i kommuneplanens arealdel, men er privatisert. Dette er et av påleggene kommunen har gitt i plansaken for å rydde opp i eldre reguleringsplaner.

### **6.11 Kollektivtilbud**

Kollektivtilbudet endres ikke som følge av dette plantiltaket. Det er etablert busstopp på begge sider av riksvegen nær planområdet. Ved realisering av Bypakke-prosjektet blir løsningen noe endret og gang- og sykkelvegforbindelsene vil bli forbedret. Det gir trygg ferdsel til/fra busstoppene for de bussreisende, herunder også skoleskyss.

I bygge- og anleggsperioden for både Bypakken og KIWI Stortua vil myke trafikanter bli hensyntatt med gode midlertidige løsninger.

### **6.12 Kulturminner og kulturmiljø**

I bestemmelsene er det tatt inn følgende punkt for å sikre eventuelle kulturminner:

*Dersom det under arbeid kommer fram gjenstander eller andre levninger som viser eldre aktivitet i området, skal arbeidet straks stanses og kulturvernmyndighetene varsles, jf. Lov om kulturminner. Tiltakshaver plikter å underrette den som utfører arbeidet om dette, og er selv ansvarlig for at bestemmelsen overholdes.*

Som nevnt i kapittel 5 er det ingen registrerte kulturminner i planområdet. Temaet omtales ikke videre i planbeskrivelsen.

### 6.13 Sosial infrastruktur

Planforslaget legger ikke til rette for boliger. Tiltaket forventes derfor ikke å medføre økt behov for sosial infrastruktur som barnehage, skole helsetjenester mm.

### 6.14 Plan for vann og avløp, samt tilknytning til offentlig nett

Jf. VA-rammeplan med vedlegg utarbeidd av Norconsult.

### 6.15 Plan for avfallshenting

Plan for felt KBA1 beskrevet med utgangspunkt i ReMidt sin veileder *Renovasjonsteknisk planlegging (2022)*:

Avfallsbesittere:

*Eiendommens avfallsbesittere i driftsfasen er næringsvirksomheter (dagligvarebutikk og et mindre utleielokale).*

Teknisk løsning for oppsamling av avfall:

*Det etableres en løsning med plastdunker. Sortering utføres i henhold til ReMidt sine krav (restavfall, matavfall, papp og papir, plastavfall og glass-/metallemballasje). I tillegg vil dagligvarebutikken ha komprimator/presse for håndtering av papp og eget avfallsrom med kjøling for matavfall.*

Hoveddimensjoner for oppsamlingsenheter, samt benyttet dimensjoneringsgrunnlag:

*Plastdunkene sin størrelse tilpasses avfallstype og virksomhetens behov.*

*Det vil være de større plastdunkene på 140, 240, 370 eller evnt. 660 L som benyttes, jf. veilederens punkt 5.1.*

*Komprimert papp oppbevares på paller og for matavfall som oppbevares på eget kjølerom benyttes tette, lukkede plastdunker.*

*Utsnitt fra ReMidt sin veileder punkt 5.1:*

	Liten	Normal	Stor	Ekstra stor	Felles
Størrelse (liter):	80	140	240	370	660
Utvendig mål (cm):					
- Høyde	97	106,5	107	107	120
- Breddde	44,6	48	58	74,5	126,5
- Dybde	53,6	54,3	73	80	77,4
Hjuldiameter (mm)	700/750	700/750	700/750	300	200
Egnet for					
- Mat	Nei	Ja	Ja	Nei	Nei
- Papir	Nei	Ja	Ja	Ja	Ja
- Glass og metall	Nei	Ja	Ja	Nei	Nei
- Rest	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja



Plassering av oppsamlingsenheter:

*Virksomhetene sine oppsamlingsenheter skal plasseres innendørs på lager/ varemottak og flyttes ut på varemottak-/rampe på hentedager.*

Eventuelle utvidelsesmuligheter:

*Innenfor feltet er det tilstrekkelig arealreserver til å oppgradere til større eller flere oppsamlingsenheter ved økte avfallsmengder, uten konflikt med varelevering, trafikkavvikling eller parkering.*

Atkomst, stoppested og eventuelt snuplass for renovasjonsbil:

*Renovasjonsbil får adkomst via Trollsvingen.*

*For KIWI Stortua skjer henting via varemottaket i sør, mens det for utleielokalet blir ved varemottaket på vestfasaden. Nærmere plassering og kjøreatkomst fremgår av vedlagt illustrasjonsplan.*

Relevante heftelser/servitutter:

*Det foreligger ingen som påvirker renovasjonsløsningen.*

Forhold til naboeiendommer:

*Løsningen vurderes ikke å medføre ulemper for naboer.*

*Etablert renovasjonsløsning innenfor feltene FOR1 og KBA2 påvirkes ikke av plantiltaket. Etter omlegging av kundeinngang og varemottak for Malia vil avfall hentes på butikkens vestside.*

I planbestemmelsene er følgende punkt tilføyd om avfallshåndtering for felt KBA1:

*Avfallshåndtering skal løses innendørs.*

## **6.16 Avbøtende tiltak/løsninger ROS**

Jf. ROS-analysen punkt 3.2 *Risikoreduserende tiltak og videre oppfølging* hvor hendelser med middels eller høy risiko er vurdert nærmere, sammen med forslag til tiltak som vil redusere risikoen til et akseptabelt nivå når tiltak blir gjennomført.

Hendelser/situasjoner som kommer ut med lav risiko er vurdert som akseptable og blir ikke vurdert nærmere utover det som kommer fram i tabell 2 *Analyseskjema* i ROS-analysen.

## **6.17 Rekkefølgebestemmelser**

I planbestemmelsene § 4 er det stilt følgende rekkefølgekrav:

### **4.1 Før vegetasjon kan fjernes**

*Fjerning av vegetasjon (markdekke, busker og trær) er ikke tillatt før det foreligger byggetillatelse for tiltak og kan bare igangsettes innenfor det området som tillatelsen omfatter.*

### **4.2 Før det kan gis igangsettingstillatelse på felt KBA1**

- *Miljøteknisk grunnundersøkelse for hele tomten skal være utført. Grunnundersøkelser oversendes forurensningsmyndigheten for uttalelse.*
- *Miljøteknisk tiltaksplan for håndtering, sikring og disponering av forurensede masser skal foreligge. Tiltaksplan skal være godkjent av forurensningsmyndigheten før igangsettingstillatelse kan gis.*
- *Prosjektering av grunn- og terrengarbeider skal være utført og behovet for sikringstiltak mot fallulykker, steinsprang og snøskred skal være vurdert. Nødvendige sikringstiltak skal framgå av søknadstegningene.*
- *Løsning for gangpassasje langs østfasaden til ny bebyggelse skal foreligge.*
- *Plassering og type trær skal godkjennes av parksjefen i Kristiansund kommune, jf. § 3.1.2 punkt 10.*

- *Detaljert VAO-plan skal foreligge ved søknad om igangsettingstillatelse. VAO-plan skal være godkjent av kommunalteknikk før igangsettingstillatelse kan gis.*
- *Riving av eksisterende bygninger kan igangsettes uavhengig av kravene ovenfor.*

#### 4.3 Før det kan gis brukstillatelse

- *Utomhusarealer skal opparbeides i samsvar med godkjent situasjonsplan.*
- *Trafikkområder skal istandsettes, og terrenget tilrettelegges slik at stedegen vegetasjon og beplantning kan etablere seg raskt etter avsluttet anleggsarbeid.*
- *Utearealer skal opparbeides så tidlig som mulig påfølgende vår, dersom bygninger eller områder tas i bruk i vinterhalvåret.*

#### 4.4 Før det kan gis brukstillatelse for felt KBA1

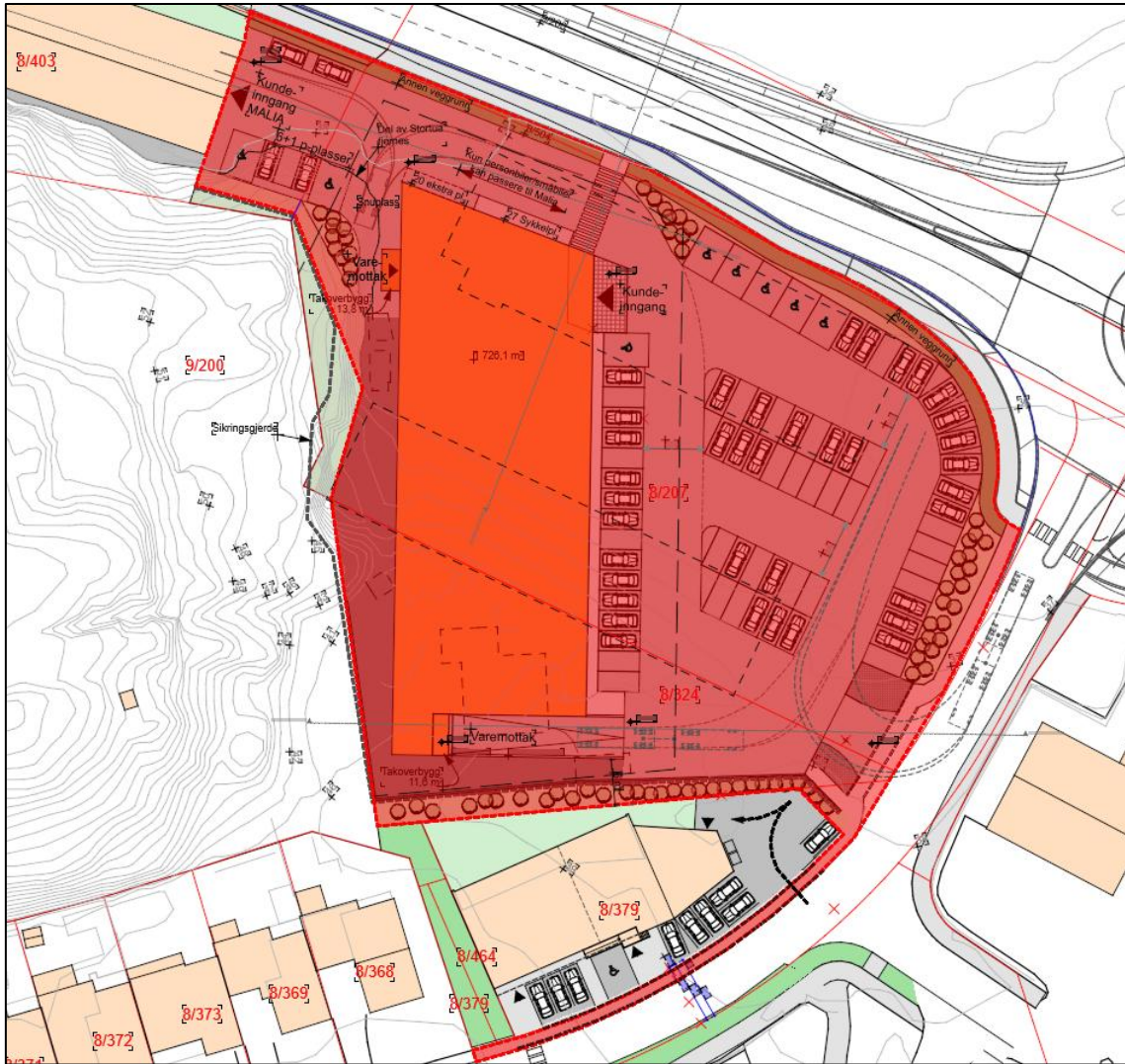
- *Fortau o\_FO1 skal være ferdigstilt.*
- *Gang- og sykkelforbindelsen mellom o\_GS1 og kundeinngangen skal være ferdigstilt, jf. illustrasjonsplan datert 04.06.2026.*
- *Nødvendige sikringstiltak mot fallulykker, steinsprang og snøskred langs Stortua, mot felt FOR1 og KBA1, skal være ferdigstilt.*

### 6.18 Parallell behandling av planprosess og rammesøknad

Det er valgt parallell behandling av planprosess og rammesøknad. Det var opplyst at dette ville bli vurdert ved varsel om oppstart av planarbeidet.

Beskrivelse av hva som inngår i byggetiltakene som omsøkes parallelt med planprosessen, jf. også figuren på forrige side:

- Riving av eksisterende bygninger på felt KBA1.
- Terrengarbeider på del av Stortua (bergknaus) mellom Malia (8/403) og felt KBA1, samt på eksisterende boligtomt (8/324). Det vil være behov for en støttemur mot 8/379 og mot 9/200 (Stortua). Høyder på støttemur og endring av terreng kommer frem av tegningene som er vedlagt rammesøknaden.
- Oppføring av nytt forretningsbygg (dagligvare og et mindre utleielokale) på felt KBA1.
- Etablering av parkeringsplass og varemottak til nytt forretningsbygg.
- Etablering av fortau langs Trollsvingen, mellom vegarealet og 8/207, 324, 379 og 464.
- Etablering av gangadkomst mellom gangvegen langs Wilhelm Dalls vei og kundeinngangen.
- Etablering av plantefelt på felt KBA1.
- Etablering av sikringstiltak/gjerde på Stortua og mellom felt KBA1 og KBA2, jfr. illustrasjonsplan.



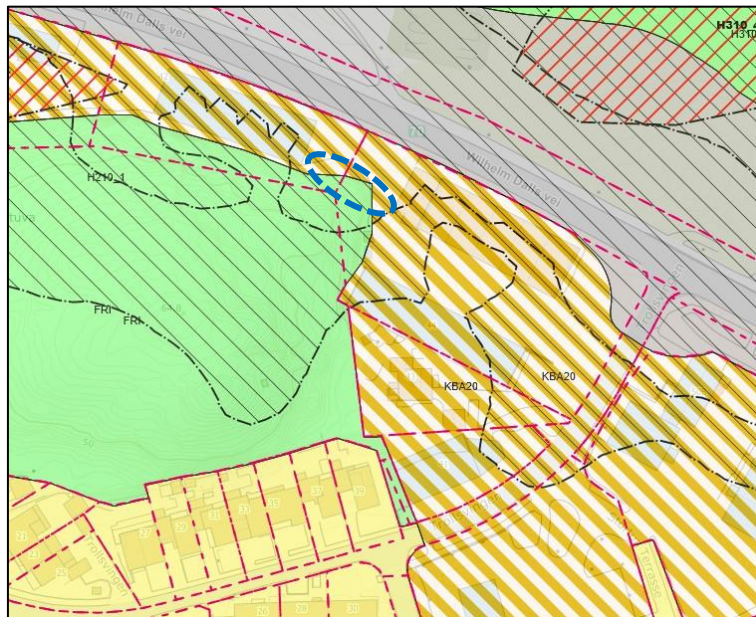
Figur som viser planlagt tiltak og hva som inngår i vedlagt rammesøknad

## 7. VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

Her vurderes ikke felt KBA2, da eiendommen inngår i planforslaget etter pålegg fra kommunen for å rydde i reguleringssituasjonen. Det foreligger ikke noe byggeprosjekt for feltet. Bestemmelsene som er foreslått er satt av kommunen for å gi grunneier føringer ved framtidige byggesøknader uten å måtte søke om dispensasjon.

### 7.1 Overordnede planer

Formålsbruken og planbestemmelsene er i hovedsak i samsvar med kommuneplanens arealdel. Unntaket er en mindre del av friområdet i nordøst, som foreslås reduseres litt for å tilrettelegge for en romsligere situasjon på arealet mellom det nye forretningsbygget og nabotomta i vest (Malia).



Utsnitt av kommuneplanens arealdel med berørt del av Stortua markert

Plantiltaket er koordinert med Statens vegvesen slik at framtidig situasjon ved ferdigstilling av Bypakke-prosjektet er hensyntatt i utformingen av plankartet og rammesøknadstegningene. Hvis Statens vegvesen utfører justeringer i sin prosjektering vil forslaget til detaljregulering bli supplert før vedtak.

Planforslaget viderefører vedtatt stenging av direkteavkjørselen fra riksvegen til Wilhelm Dalls vei 44 i reguleringsplanen for *Atlanten Hotell og Stadion*, som blir delvis erstattet av dette planforslaget.

Del av gjeldende reguleringsplanen *Flytting av adkomstvei og østligste boligblokk*, vedtatt i 2007, inngår etter pålegg fra kommunen. Det er et avvik fra denne i det nye planforslaget: regulerte fotgjengerfelt er tatt ut etter tilbakemelding fra kommunen i e-post sendt den 08.04.2026.

#### Kommuneplanens samfunnsdel 2024-2036

FNs bærekraftsmål samt kommunens verdigrunnlag utgjør rammeverket for utviklingen av Kristiansundsamfunnet og kommuneorganisasjonen. Åtte bærekraftsmål er valgt ut som de mest vesentlige, og disse danner utgangspunkt for følgende satsingsområder:

- *God helse og livskvalitet*
- *God utdanning*
- ***Ren energi til alle***
- ***Anstendig arbeid og økonomisk vekst***
- ***Bærekraftige byer og lokalsamfunn***
- *Livet i havet*
- *Fred, rettferdighet og velfungerende institusjoner*
- ***Samarbeid for å nå målene***

De fire bærekraftsmålene som er uthevet ovenfor er vurdert som relevante for denne plansaken. Nedenfor er en vurdering av hvordan planlagt utbygging påvirker hensynene bak disse fire bærekraftsmålene:

- ***Ren energi til alle***

Positive følger

Prosjektet gir mulighet til å erstatte eldre bygningsmasse med et nytt, moderne forretningsbygg med høy energieffektivitet som mål. Dette gjør det enklere å ta i bruk løsninger som lavenergikonstruksjoner, varmegjenvinning, energieffektive kjøle- og ventilasjonsanlegg og smart energistyring. Planen åpner også for solcelleanlegg, noe som kan bidra til lokal produksjon av fornybar energi. Sammenlignet med dagens situasjon vil tiltaket gi en klar forbedring når det gjelder energibruk og potensielle klimagassutslipp.

Negative følger

Riving av eksisterende bygg og oppføring av nytt fører til energibruk og klimagassutslipp i anleggs- og byggefasen. Produksjon av byggematerialer, transport og bruk av maskiner gir utslipp som ikke kan unngås helt. Hvis energiltak ikke prioriteres i prosjekteringen, kan noe av potensialet for effektiv og klimavennlig drift gå tapt.

- ***Anstendig arbeid og økonomisk vekst***

Positive følger

Prosjektet gir arbeidsplasser både i byggeperioden og i driften av virksomhetene. Det gir også jobbmuligheter for ungdom. Tiltaket kan styrke lokal økonomi, øke handel og bidra til positive ringvirkninger for andre aktører. Arbeidet utføres innenfor norske regler, som sikrer trygge og ordnede arbeidsforhold. Relevante klimatiltak er omtalt i punkt 7.6 *Klimagassutslipp*.

Negative følger

Nyetableringer kan påvirke konkurransesituasjonen for eksisterende butikker i området.

- ***Bærekraftige byer og lokalsamfunn***

Positive følger

Tiltaket kan styrke tilbudet i nærområdet. Plasseringen langs hovedferdselsåren til Kristiansund gir god tilgjengelighet for både bilister, gående og syklende. Det legges til rette for gode gang- og sykkelforbindelser og nærhet til kollektivtilbud. Sammenlignet med dagens situasjon – med eldre bygg som ikke er i bruk og ikke oppfyller dagens standard - vil tiltaket gi en tydelig oppgradering og bidra positivt til stedsutviklingen. Klimagassutslipp omtales i eget kapittel.

Negative følger

Byggefasen kan gi midlertidige ulemper som støy, støv og økt anleggstrafikk. Etter

nyetableringene kan noe økt trafikkbelastning forventes som følge av kundetraffikk og vareleveranser.

- **Samarbeid for å nå målene**

#### Positive følger

Planprosessen har hatt godt samarbeid og dialog med kommunen, Statens vegvesen og næringsdrivende. Høringsrunder og medvirkningsprosesser legger til rette for åpen dialog og utvikling av gode løsninger, og gir naboer og andre berørte parter mulighet til å medvirke.

#### Negative følger

Den formelle prosessen følger gjeldende regelverk. Det er derfor ikke forventet negative konsekvenser knyttet til samarbeid eller gjennomføring av prosessen.

## **7.2 Landskap**

Planforslaget berører en mindre del av Stortua: Inn mot planområdet finnes det allerede mange sprengkråninger, og planen legger til rette for at en svært begrenset del av friområdet kan sprenges bort for å tilrettelegge for ny hovedinngang og kundeparkering på nabotomt i vest (Malia). De små delene av Stortua som berøres vurderes å ha lav natur- og bruksverdi, ettersom de består av sprengkråninger tett innpå hovedinnsfartsåren til Kristiansund by. Planforslaget forbedrer tilkomsten til Stortua, og legger slik sett til rette for allmennhetens bruk av dette arealet. Eksisterende og nye sprengkråninger skal sikres med flettverksgjerde eller tilsvarende.

Sør på planområdet finnes det i dag en enebolig. Her er landskapet 3-4 m høyere enn eksisterende terreng ved det gamle buss-depotet. Denne boligen er planlagt revet og landskapet senket på nivå med øvrige deler av tomta. Virkningen av dette grepet i landskapet er vurdert til å være beskjeden. Planforslaget legger ellers ikke opp til vesentlige endringer av landskapet. Sprengt fjell fra Stortua vil bli brukt som fyllmasse for å tilpasse terrenget rundt den nye butikken.

Maksimalt tillatt kotehøyde på yttertak for ny bebyggelse vil ikke bli vesentlig endret som følge av planforslaget, sett i forhold til bebyggelse som skal saneres. Helt sør i planområdet inngår også Trollsvingen 41 (Aktiv trafikkskole og Pizzabakeren). Her vil kundeparkeringen langs bygningen beholdes, men den utflytende parkeringen skal strammes opp og et fortau skal føres forbi eiendommen.

## **7.3 Stedets karakter**

Riving av over 60 år gamle eksisterende bygninger med sin spesifikke funksjon endrer stedets karakter noe. Ny bygningsmasse blir trukket noe lengre fra vegen, og det blir dannet en åpen parkeringsplass mellom ny butikk og krysset Trollsvingen/Wilhelm Dalls vei. Stedets karakter vil i en viss grad også videreføres i form av størrelsen på ny bygning – som ligger i omtrent samme størrelse som eksisterende bebyggelse. Karakteren i området, i form av relativt store bygninger og åpne parkeringsareal, videreføres.

Området blir imidlertid vesentlig mer publikumsvennlig og tilgjengelig for allmennheten.

Området er sterkt preget av trafikken i Wilhelm Dalls vei, og dette blir uendret.

Vegsikkerheten forventes imidlertid å bli litt bedre som en følge av at Statens vegvesen er i gang med å planlegge en utvidet hovedinnsfartsåre (Bypakken), og krysset mellom Trollsvingen og Wilhelm Dalls vei blir erstattet med en rundkjøring med undergang for myke trafikanter. Det vil være å forvente at biltrafikken vil øke noe som en følge av dette.

## 7.4 Byform og estetikk



Streetview fra Google Maps

Området ligger sentralt i Kristiansund kommune, nært flere trafikknutepunkt, Folkeparken, skoler og idrettsanlegg. Området er ikke en del av Kristiansund sentrum, og heller ikke en del av kjøpesentrene utenfor byen (Futura mm), men ligger mellom disse områdene. Området er ikke preget av *urban* bebyggelse, men mer av enkeltbygg langs hovedinnfartsåren til byen, og ordet «*byform*» er slik sett ikke et godt ord for å beskrive området.

Bygningene i nærområdet er relativt enkle. Nabobygget (Malia, jf. foto over) ble etablert i kontekst med bussdepotet, og bygningen er nå i bruk som malingsbutikk. Det er attraktivt å drive butikk langs rv. 70, ettersom vegen representerer god tilgjengelighet og gir attraktiv eksponering mot de som reiser forbi. Denne kvaliteten preger i stor grad funksjonene og utformingen til bygningene. Vegen er den viktigste ressursen – som «ordner» bebyggelsen, og vegen er også det elementet som skaper problem omkring støy, støv og fare. Området er ikke enhetlig utformet, og området er i stor grad preget av varierte bebyggelse.

Bygningene på den aktuelle butikktomta er planlagt revet. Disse 2 bygningene er oppført i mur/betong, samt en enebolig i tre. Fargebruk på bygningene som er planlagt revet er lys grå og noe blått.

Bygningene i området ligger for det meste rettet parallelt langs riksvegen. Direkteavkjørsler fra vegen er i stor grad regulert bort, og denne planen følger opp eksisterende regulering og fjerner direkteavkjørsel til det gamle bussdepotet og næringsdrivende på nabotomta (Malia). Ny planlagt bygning er også orientert parallelt langs Rv. 70, men er trukket ca. 10 m lenger fra vegen for å gi plass til ny kundeadkomst til naboen.

Planen svekker i liten grad det bygningsmønsteret som finnes på stedet, ettersom ny bygningsmasse også legger seg med en ganske lang fasade langs vegen. Ny plan legger til rette for en større kundeparkering mot den planlagte rundkjøringen, og dette er et planlagt grep som vil gi en bedre åpenhet ved dette trafikknutepunktet.

Man kan også si at den estetiske virkningen sett fra en side vil bli forbedret. Det er fra en annen side negativt å rive verkstedhallen med sitt karakteristiske bølgede tak for verksted/industrihaller, men det er imidlertid krevende å ivareta dette arkitektoniske særpreget innenfor energikravene i TEK17 og de funksjonelle kravene til ny dagligvarebutikk. De eksisterende bygningene er velbrukte og nedslitte, samt at bygningene er tilpasset en spesifikk (verksted) funksjon som ikke finnes der lenger. Etter en vurdering av tilstanden til

bygningen og størrelsen på arealet ser ikke tiltakshaver muligheter for å gjenbruke denne bygningen, men heller rive og sette opp en ny. En ny bygning vil fremstå som helt ny og være mye mer publikumsrettet, samt være i tråd med butikkjedens profil med bruk av mye treverk og glassfelter i fasaden mot Wilhelm Dalls vei.

Virkingen vil åpenbart fremstå som en fornyelse, samtidig som den også vil være i tråd med de rådene prinsippene i «byformen» har. Bestemmelsene i KPA § 6 om at «nye tiltak skal fremme opplevelsen av stedets egenart og tilføre bymiljøet nye kvaliteter» vil bli ivaretatt ved gjennomføring av de planlagte tiltakene i denne planen. Totalt sett vil allmennheten trolig oppfatte dette som en heving av det estetiske miljøet her.

### Utredning om farger og materialbruk (estetikk)

- Kristiansund er kjent som «en polykrom by». Tiltakshavers oppfatning er at det er i sentrumsområdet/bykjernen at begrepet «den polykrome by» er mest adekvat. I mange boligområder/trehusbebyggelse er også fargebruken i Kristiansund by ganske frodig. Våren 2018 utviklet Kristiansund kommune en fargepalett for trehusbebyggelsen fra gjenreisningsårene. Fargepalettens hensikt er å inspirere med hensikt å ivareta byens «polykrome» identitet. Paletten skal også være et verktøy for byen og huseiere som ønsker å ta vare på fargene og er for trehusbebyggelsen fra 1940-65 i sin helhet, opplyses det på kommunens egen hjemmeside. Den aktuelle tomte ligger langs hovedinnfartsåren til byen og funksjonen er ikke et småhus/trehus, men et rent forretnings-/næringsbygg.

Gjennomgående har nabobebyggelsen, som alle er næringsbygg, ulike nyanser av grå farge i fasadene, noe nesten hvit og noe nesten svart, samt noe lyseblå og brun. Det planlagte forretningsbygget gjenspeiler denne fargebruken. Nabobyggenes materialbruk er trekledning og metallplater – ikke betong/mur, og tilsvarende kvaliteter er derfor planlagt i det nye bygget. Bolighusene i Trollsvingen har noe mer farger.



Farge- og materialbruk på næringsbebyggelse i nærområdet (nabobebyggelsen)  
(Kilde: Google Maps)



Trollsvingen: Miljø fra boligområdet 100-200 m fra den aktuelle tomta  
(Kilde: Google Maps)

Tiltakshaver vurderer at farge- og materialbruk bør tilpasses tilsvarende forretnings- og nabobygg, ettersom disse har tilsvarende funksjon og står fysisk nærmest. Dette er i samsvar med tilbakemelding fra kommunen om at nybygget må tilpasse seg nabobebyggelsen i materialbruk og farger. En annen effekt er da at bolighusene fortsatt vil fremstå som et selvstendig og homogent område med en mer frodig fargebruk. Bolighusene vil da fremstå som «polykrome», i tråd med intensjonen i den utviklede fargepaletten.

- Designmalen til KIWI/Norgesgruppen, som ligger til grunn for bygningsutformingen, har estetiske kvaliteter i seg selv. Den planlagte bygningen har store glassfelt mot rundkjøringen/Rv. 70 samt utstrakt bruk av fasademateriale av treverk.
- KIWI-grønn (logofargen) er en tydelig farge, og er planlagt brukt bare på skilter/reklame. Denne fargen er ikke vist på fasadetegningene, ettersom den ikke er en del av rammesøknaden. Reklameskilt og firmafarger vil tilføre fasadene flere farger. Det vil fremmes en egen skiltsøknad senere.
- Å bruke en felles nasjonal designmal for KIWI-butikker, vil gi kunder og borgere i kommunen god gjenkjenning av funksjonen i bygningen, samt at bruken av malen også vil gi en god kvalitetssikring av arkitektoniske kvaliteter i seg selv. Farge- og materialbruken er avstemt mot nabobebyggelsen: Lys grå metallplater, trepanel og sammenhengende glassfelt.
- Eksisterende situasjon på stedet forbedres generelt, ettersom eksisterende bygning står plassert svært nær fortauet/vegen uten noen form for publikumstilgang, og fremstår derfor som temmelig «lukket» som funksjon. Den andre bygningen på tomten er en åpen garasje uten særlige arkitektoniske kvaliteter.

Stortua er det høyeste punktet i denne delen av byen, og er derfor et svært viktig grønt landskapselement. Vi mener at en bygning som er lagt helt inntil denne grønne bergtoppen, slik som KIWI Stortua, bør underordne seg landskapet. Dempede og balanserte farger i harmoni med nabobebyggelsen vil bidra til å underordne seg dette elementet.

## 7.5 Forholdet til kravene i kapittel II i Naturmangfoldloven

### Vurdering i forhold til Naturmangfoldlovens §§ 8-12

#### § 8 (kunnskapsgrunnlaget)

*Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Myndighetene skal legge vekt på*

*kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.*

Vår vurdering:

Det er ikke registrert naturtyper eller forekomster av truede eller nær truede arter innenfor planområdet. Ut fra en samlet vurdering av naturmangfoldet, lokaliteten, tiltaket og risiko for skade på naturmangfoldet vil konsekvensen etter vår vurdering være svært begrenset, siden området allerede er bebyggt. Kravet i § 8 om at saken skal baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap vurderes som oppfylt.

#### § 9 (føre-var-prinsippet)

*Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.*

Vår vurdering:

Det foreligger tilstrekkelig kunnskap om planområdet, jf. vurdering etter § 8. Det er ikke avdekket forhold som tilsier risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet.

#### § 10 (økosystemtilnærming og samlet belastning)

*Ei påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er, eller vil bli, utsatt for.*

Vår vurdering:

Tiltaket omfatter et bebyggt område hvor eksisterende bygninger skal rives for å gi plass til et nytt forretningsbygg. Den delen av Stortua som berøres for å legge til rette for romsligere trafikkareal har begrenset økologisk funksjon. Tiltaket vurderes å ikke bidra til økt samlet belastning på økosystemet. Bestemmelsen anses derfor ikke å være relevant i denne saken.

#### § 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

*Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.*

Vår vurdering:

Plantiltaket forventes ikke å medføre miljøforringelse. Bestemmelsen i § 11 vurderes derfor til å ikke innebære noen urimelig risiko for forslagsstiller. Det er derfor ikke forventet behov for tiltak som vil utløse særlige kostnader etter § 11.

#### § 12 (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

*For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.*

Vår vurdering:

Vurderes å ikke være relevant for planområdet.

Planområdet inneholder ikke naturverdier som krever spesifikke valg av teknikker eller driftsmetoder. Tiltaket vurderes å være i samsvar med miljøforsvarlig praksis, og § 12 utløser ikke behov for endrede løsninger i planforslaget.

## 7.6 Klimagassutslipp

Riving av eksisterende bygninger og oppføring av nytt bygg vil medføre klimagassutslipp knyttet til materialbruk, transport og byggeprosess. Samlet vil utslippene være på nivå med tilsvarende byggeprosjekter av samme størrelse og omfang.

Det vil legges vekt på material- og konstruksjonsløsninger som reduserer klimagassutslipp over byggets livsløp, blant annet god isolasjon, bruk av materialer med lave utslipp, energieffektive vinduer og dører samt robuste løsninger med lang levetid.

Med nytt bygg legges det til rette for en mer klimavennlig drift enn tidligere bruk av området, gjennom energieffektive løsninger som gir lave klimagassutslipp i driftsfasen. Dette inkluderer varmeanlegg, kjøle- og fryseanlegg med varmegjenvinning, behovsstyrt ventilasjon og belysning, SD-anlegg for optimal drift samt eventuelt solcelleanlegg på taket.

Virksomhetene vil i den daglige driften bidra til lavere klimabelastning med tiltak som kildesortering, reduksjon av matsvinn og returordninger for emballasje. I tillegg bidrar varetransportørene ved bruk av el-kjøretøy.

Kundetrafikken vil bidra til klimagassutslipp. Området får gode gang- og sykkelforbindelser, samt tilrettelegging for sykkelparkering, noe som kan redusere bilbruk og dermed utslipp knyttet til reiser til og fra butikken. Samtidig planlegges det et høyere antall parkeringsplasser enn kravet i kommuneplanens arealdel, for å sikre gode parkeringsforhold for kundene. Dette vurderes som viktig for KIWI Stortua sin funksjon, selv om parkeringsomfanget kan bidra til noe økt bilbruk.

Etablering av dagligvareforretning langs en hovedferdselsåre innebærer imidlertid at mange handleturer i stor grad vil inngå som en del av den daglige reisen til og fra arbeid, skole/barnehage og fritidsaktiviteter. Dette bidrar til å begrense netto økning fra transport.

## 7.7 Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk

Planen om å fjerne en mindre del av Stortua mot nordøst for å oppnå en bedre trafikal situasjon for Malia og forretningsbygget vurderes å ikke medføre negative virkninger for allmennheten. Dette på bakgrunn av at den delen som fjernes har begrenset med grønne kvaliteter og gir ingen stor konsekvens for bruken eller kvaliteten av Stortua som friområde, da det ikke er naturlig å ferdes og oppholde seg på den aktuelle delen. Endringen medfører at eksisterende skjæring flyttes noe lenger bak..



Streetview fra Google Maps

## 7.8 Trafikkforhold

Norconsult har gjennomført en trafikkanalyse hvor forventede virkninger for trafikkmengder, trafikkavvikling, trafiksikkerhet og forhold for gående og syklende er vurdert. Analysen sin oppsummering og anbefaling:

*Planområdet har i dag adkomst både fra rv. 70 og fra den kommunale vegen Trollsvingen. Rv. 70 er en hovedveg med høy trafikkbelastning. Som del av Bypakken i Kristiansund planlegges det etablert en rundkjøring i krysset mellom rv. 70, Trollsvingen og Røsslyngveien. Rundkjøringen er et offentlig tiltak som gjennomføres uavhengig av denne reguleringsplanen, men vil ha positiv effekt på trafikkavviklingen og trafiksikkerheten i området.*

*Den planlagte utbyggingen vil medføre økt trafikk til og fra planområdet, hovedsakelig i form av kundetrafikk og varelevering. All adkomst til butikken er planlagt via Trollsvingen. Eksisterende avkjørsler mot rv. 70 forutsettes fjernet, og det etableres ikke nye konflikt-punkter mot riksvegen. Dette vurderes som en klar forbedring sammenlignet med dagens situasjon.*

*Gjennomførte kapasitetsberegninger viser at den planlagte rundkjøringen på rv. 70 vil ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere både dagens trafikk og forventet trafikkøkning som følge av tiltaket. Beregninger med følsomhetsanalyse indikerer at trafikkavviklingen vil være tilfredsstillende også ved moderat generell trafikkvekst.*

*Fordelene for gående og syklende vil endres som følge av utbyggingen. Det er vurdert ulike løsninger for gangadkomst og krysningspunkter i Trollsvingen og over privat veg. Med klare og oversiktlige løsninger vurderes det som mulig å oppnå gode og trafiksikre løsninger for myke trafikanter.*

### Anbefaling

*På bakgrunn av analysen anbefales følgende prinsipper og tiltak vurdert i det videre arbeidet:*

- Gangfelt over Stortua terrasse bør plasseres mest mulig vinkelrett på tilstøtende fortau for å legge til rette for god universell utforming.*
- Etablering av intensivbelysning ved gangfelt over Stortua terrasse vil kunne bedre synligheten og trafiksikkerheten for gående.*
- Kryssing over Trollsvingen ved Aktiv trafikkskole bør vurderes nærmere med tanke på hvilken løsning som gir best sikkerhet, gitt nærhet til parkeringsarealer med ryggende kjøretøy.*
- Nedsenket kantstein bør føres gjennom avkjørsler i tråd med vegnormalene for å tydeliggjøre vikepliktsforhold og sikre sammenhengende gangareal.*
- Gående bør i størst mulig grad ledes utenom parkeringsområdet. Det anbefales å etablere løsninger der gående føres i egne, tydelig definerte gangarealer adskilt fra manøvrerende og parkerende kjøretøy.*

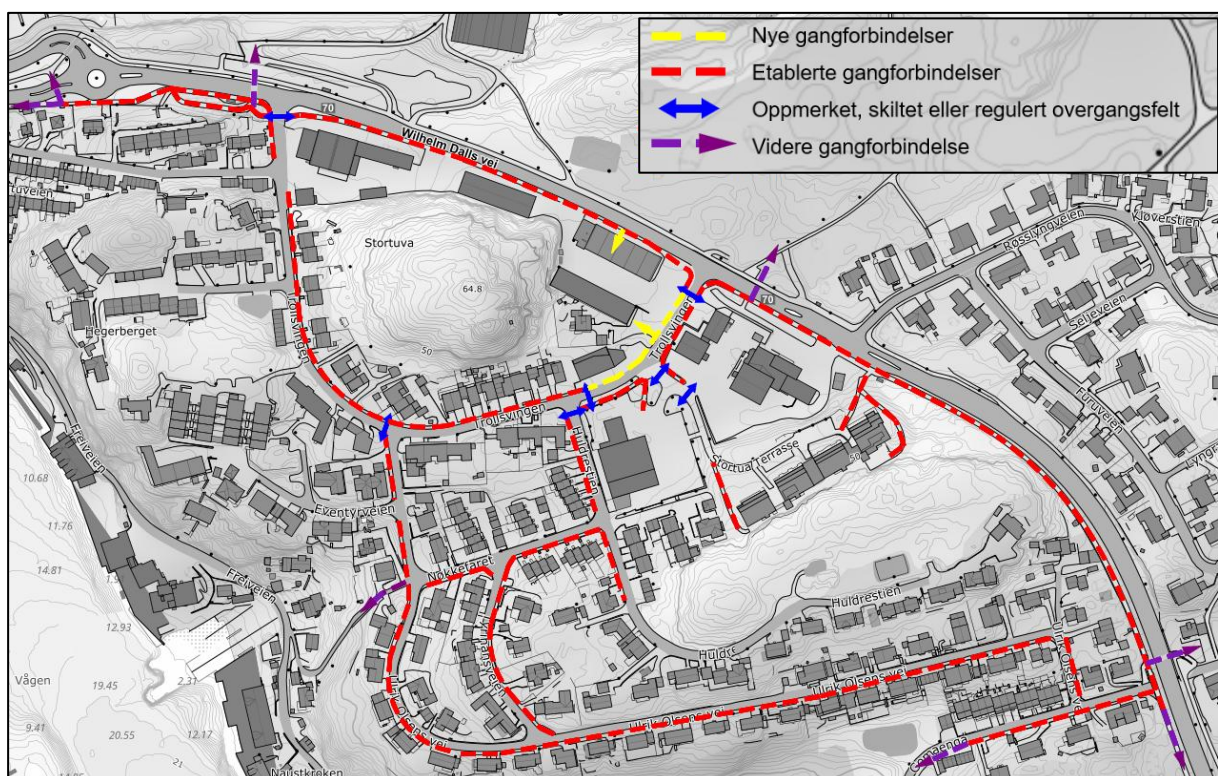
*Med de forutsetninger og tiltak som er beskrevet over, vurderes det at planlagt utbygging kan gjennomføres uten vesentlige negative konsekvenser for trafikkavvikling eller trafiksikkerhet i området.*

Kristiansund kommune har uttrykt at det skal være nedsenket kantstein gjennom avkjørselen til KIWI Stortua for å markere fortau her. For å imøtekomme dette kravet er planen derfor utformet med krav om nedsenket/overkjørbart fortau med kantstein – etter pålegg, men etter vår vurdering ville oppmerket gangfelt med «sebrastriper» vært en bedre og mer oversiktlig

løsning. Vi tror også at fortau med nedsenket kantstein som krysser innkjørselen til en stor dagligvarebutikk og to andre forretninger lett vil medføre at kantsteinen blir kjørt i stykker eller blir skadet under brøyting. Det er ikke noen bærekraftig løsning å bytte ut kantsteinen med jevne mellomrom, og det vil heller ikke være estetisk at kantsteinen ligger sprukket og delvis ødelagt over tid.

Det er ikke gjort noen nøyaktig kartlegging av barn og unges ferdsel i området i dagens situasjon. Butikken ligger mellom et boligområde på den ene siden og den nye Folkeparken barneskole, samt Folkeparken og flere idrettsanlegg, på den andre siden. Det forventes derfor at barn og unge på egenhånd vil gå eller sykle mellom hjemmet sitt og skole/ idrettsanlegg, slik de gjør i dag, og etablering av en butikk vil ikke endre dette hovedmønsteret. Denne ferdselen krysser Wilhelm Dalls vei øst for planområdet, både i dagens og i en fremtidig situasjon, og etablering av butikken vil ikke være negativ for en slik ferdsel. Imidlertid forventes det at en viss andel av barn og unge også vil være kunder av butikken. Butikken representerer en forholdsvis stor økning av biler inn og ut av parkeringsplassen, og dette kan gi en risiko. Tiltak for å motvirke og eliminere denne risikoen er etablering av fortau også på vestsiden av Trollsvingen, jf. figur under. Det vises også til kap. 6.6.5 og figur for fortau/gangtrasé inn til butikk. Forlengelsen av fortauet på vestsiden av Trollsvingen er utformet med nedsenket kantstein for å gjøre parkering for gårdeier tilfredsstillende, samtidig som dette viser at gående/syklende har prioritet ved kryssende trafikk. De fleste gående som kommer fra Stortua, vil ankomme butikken via avkjørselen i Trollsvingen. Kristiansund kommune oppfordrer til at planen tilrettelegger for en slik løsning og at man viser en mulig utforming av en slik løsning. Dette er ivaretatt i planen og rammesøknaden.

Kartutsnitt med etablerte gangforbindelser i området og tiltak som inngår i detaljreguleringen:



## 7.9 Barns interesser

Barns interesser i plantiltaket er i hovedsak knyttet trygg ferdsel i trafikken og bruken av Stortua til friområde:

Som omtalt i trafikkanalysen og i øvrige punkt i planbeskrivelsen vil situasjonen for gående og syklende endres som følge av utbyggingen. Både gjennom planforslaget og Bypakkeprosjektet legges det til rette for tryggere gang- og sykkelforbindelser, med særlig vekt på barns ferdsel til skole, skoleskyss/ busstopp og på fritiden.

I dag er ikke Stortua sikret med gjerde i de områder hvor det er høye skjæringer. Dette er det satt rekkefølgekrav til i planforslaget, og skal være utført før nytt butikklokale kan tas i bruk. Det vil trygge barn sin ferdsel og lek/aktivitet på friområdet Stortua.

For omtale av barn og unge sin ferdsel vises det også til punkt 7.8 *Trafikkforhold*.

## 7.10 Energibehov - energiforbruk

Ved prosjektering av dagligvarebutikken og øvrige byggetiltak i planområdet skal det velges energieffektive og framtidsrettede løsninger som bidrar til lavt energiforbruk, kostnadseffektiv drift og oppfyllelse av gjeldende energi- og miljøkrav. Bygg skal planlegges med energieffektiv bygningsutforming, god isolasjonsstandard og høy lufttetthet, samt gode tekniske løsninger for varmelegging, kjøle- og fryselegging med varmegjenvinning, behovsstyrt ventilasjon og LED-belysning.

KIWI har som målsetning å etablere solcelleanlegg i sine prosjekter, men en investering vil måtte avklares ved søknad om igangsettingstillatelse for dette prosjektet. Det framgår av planbestemmelsene at solcelleanlegg tillates på felt KBA1.

## 7.11 Risiko og sårbarhet

Utdrag fra konklusjonen i ROS-analysen:

*I ROS-analysen er det vurdert ulike uønskete hendelser/situasjoner. Det er avdekket tre hendelser med lav risiko (grønt felt), dvs. at ingen tiltak er nødvendig ut over de tiltak/krav som er nevnt i analyseskjemaet og er tatt inn som del av reguleringsplanen.*

*I ROS-analysen er det avdekket tre hendelser hvor tiltak bør vurderes. Risikoreduserende tiltak vil avdekke reell fare og redusere risikoen for ulykke. Tilfredsstillende sikkerhet kan oppnås. Hendelsene er fulgt opp med krav til oppfølging av risikoreduserende tiltak i planbestemmelsene. Plantiltaket er vurdert til å ha akseptabel risiko, så lenge de risikoreduserende tiltakene som er nevnt blir fulgt opp i den videre prosjekteringen og gjennomføringsfasen. Med nevnte tiltak vurderes planområdet som egnet for planlagt tiltak med hensyn til risiko og sårbarhet.*

*Det forutsettes at alle nye byggetiltak blir dimensjonert etter lokale forhold, krav i teknisk forskrift og andre relevante lovverk.*

## 7.12 Teknisk infrastruktur

Eksisterende bebyggelse er tilknyttet teknisk infrastruktur. Endring av tilknytningsløsninger ved riving og oppføring av det nytt bygg antas å ikke medføre store utfordringer. Avklaringer om løsninger og eventuelle kapasitetsutvidelser gjøres i samarbeid med kommunen for vann, avløp og slokkevann, og med netteier for strømtilkobling. NEAS la ved et utsnitt av EL-nettet

i sitt innspill til oppstartsmeldingen og orienterte om at det må tas hensyn til lavspentkabler ved utbygging. Jf. også VA-rammeplan.

### **7.13 Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Planforslaget er et privat tiltak som ikke vil medføre økonomiske utgifter for kommunen.

### **7.14 Konsekvenser for næringsinteresser**

Eksisterende næringsvirksomheter som inngår i planområdet etter pålegg fra kommunen er hensyntatt i utformingen av planforslaget.

I tillegg til dagligvarebutikk etableres det et utleielokale i bygget. For å ha fleksibilitet i hvilken type virksomhet som kan etableres i det lokalet er det valgt å legge til rette for en kombinert formålsbruk; *forretninger, tjenesteyting og bevertning*.

I kommuneplanens arealdel sine bestemmelser for formålet *forretninger* står det følgende:

#### *§ 21 Forretninger*

*Innenfor formålet kan det etableres handel dimensjonert for handelsbehov i nærområdet. Handelsbehovet i nærområdet skal dokumenteres i plan- og byggesaker.*

Handelsanalyse er utført for et område med ca. 3 minutter kjøretid fra eiendommen i Wilhelm Dalls vei 44. Det er kun etablert to dagligvarebutikker, som begge er Bunnpris. Det viser at burde være god argumentasjon for å etablere en lavprisbutikk i en annen konstellasjon. Jf. vedlagt Handelsanalyse | Dagligvarerapport levert av Geodata AS, datert 17.09.24.

### **7.15 Interesse motsetninger**

Planforslaget vurderes å ha løst de interesse motsetninger som er kjent hittil (pålegg fra kommunen og innspill fra naboer), ved tiltak innarbeidet i plankart/planbestemmelser og omforente løsninger.

### **7.16 Avveining av virkninger**

Planforslaget er vurdert opp mot både positive og negative virkninger. Tiltaket gir både positive og negative virkninger oppsummert under. Totalt sett er det vesentlig flere positive virkninger enn negative:

- (+) Planen svekker i liten grad den byformen som finnes på stedet, ettersom ny bygningsmasse også legger seg med en fasade langs vegen. Ny plan legger til rette for en større kundeparkering mot planlagt rundkjøring, og dette er et positivt grep som vil gi en bedre åpenhet ved dette trafikknutepunktet.
- (-) Det er negativt å rive verkstedhallen med sitt karakteristiske tak.
- (+) Den estetiske virkningen vil bli forbedret. Det er på en side sett negativt å rive verkstedhallen med sitt karakteristiske bølgede tak, jfr. punkt over. Det er imidlertid krevende å ivareta dette arkitektoniske særpreget innenfor energikravene i TEK17 og de funksjonelle kravene til ny dagligvarebutikk. Totalt sett vil trolig de fleste oppfatte tiltaket som en heving av det estetiske miljøet her, ettersom en nedslitt bygning blir erstattet av en ny og publikumsvennlig bygning med kundeinngang og store sammenhengende glassareal i fasaden mot gaten.

- (+) Felt KBA1 sin sentrale plassering ved riksvegen gjør den til et godt egnet sted for etablering av ny dagligvarekjede, med enkel kjøreatkomst og trygge gang- og sykkelvegforbindelser.
- (+) Forbedring av gangsituasjonen forbi Trollsvingen 41 og eksisterende trafikkskole og pizza-restaurant.
- (+) Trafikkanalysen viser at med de forutsetninger og tiltak som er beskrevet over, vurderes det at planlagt utbygging kan gjennomføres uten vesentlige negative konsekvenser for trafikkavvikling eller trafiksikkerhet i området.
- (+) Plantiltaket medfører endring og oppgradering av en del av et etablert næringsområde. Planlagt formål på felt KBA1 skiller seg ikke ut i noen stor grad i forhold til øvrige etablerte virksomheter i området.
- (-) Reduserer Stortua med ca. 170 m<sup>2</sup> når eksponert sprengskråning trekkes bakover.
- (+) Fjerner ikke del av Stortua som har god kvalitet/verdi for allmennheten, da det er et lavere platå som ikke benyttes til ferdsel.
- (+) Planbestemmelsene sikrer etablering av plantefelt på felt KBA1, fordelt på minimum 3 separate felt.
- (+) Å trekke den eksponerte skråningen bakover gir en romsligere løsning på arealet mellom Malia og KIWI Stortua.
- (+) Sikrer korridor fra Trollsvingen til Stortua i tråd med kommuneplanens arealdel.
- (+) Barnas interesser hensyntas: tilrettelegging for tryggere ferdsel i trafikken og krav til sikringstiltak langs de høyeste skråningene på Stortua.
- (+) Det er kommet fram til en omforent løsning for hvordan atkomsten til Malia skal foregå når forretningsbygget er ferdigstilt. Under byggeperioden må Malia kombinere kundeparkering og varemottaket på vestsiden når kjøreatkomsten fra øst blir stengt.
- (+) Planforslaget vil erstatte flere eldre reguleringsplaner og rydder opp i regulerings-situasjonen.

Etter en samlet avveining vurderes de positive virkningene å veie tyngre enn de negative, som anses å være av begrenset omfang.

## 8. INNKOMNE INNSPILL TIL OPPSTARTSVARSELET

Innkomne innspill blir her kort referert og kommentert:

### Avinor, datert 23.08.2024

Planområdet ligger ca. 3670 – 3800 m nordvest for landingsterskel til bane 07 (fra vest) ved Kristiansund lufthavn.

Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Kristiansund lufthavn:  
Hele planområdet ligger innenfor horisontalflaten, som er en høyderestriksjonsflate/hinderflate i restriksjonsplanen for Kristiansund lufthavn. Horisontalflaten ligger på kote 107,5 moh, dvs. 45 m over rullebanen.

Terrenghøyden på den bebyggbare delen av planområdet ligger på ca. kote 35 – 40 moh. Det medfører at planlagt bebyggelse og bruk av kraner til oppføring av den, ikke vil komme i konflikt med horisontalflaten (hinderflate).

Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises det til regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder på Luftfartstilsynets hjemmeside.

Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg:  
Planområdet er ikke berørt av byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen.

Flystøysoner:  
Planområdet er ikke berørt av gjeldende flystøysoner for Kristiansund lufthavn.

*Kommentar:  
Innspillet tas til orientering.*

### Kristiansund kommune | Enhet samfunnsutvikling, sendt 22.08.2024

Vi ønsker å utdype/tilføre mer til punkt 11 i oppstartsmøtereferatet. Men er veldig takknemlig for at punktet er avkrysset og medtatt.

<input checked="" type="checkbox"/>	11. Miljøvennlig/alternativ energiforsyning	Energiforbruk og energiløsninger
-------------------------------------	---	----------------------------------

I en tid der fylket, og også Kristiansund vil ha utfordringer med å klare det grønne skiftet grunnet mangel på elektrisk energi innen 2030, så bør nybygg tenke fornybar energi-produksjon og frigjøring av elektrisk energi fra nettet. Det er enklere å implementere dette tidlig inn i prosjektering av nye bygg enn på eksisterende, så derfor håper Samfunnsutviklingsenheten i Kristiansund kommune at dette tas med inn i planleggingen av nytt butikklokale.

Kiwi har allerede en policy på sol; Nå skal mange KIWI-butikker drives av solenergi | KIWI  
Ønsker at nytt næringslokale vil se på mulighet for sol på både tak og fasade ihht. til sin egen policy. I tillegg håper vi at det kan ses på montering av et nærvindanlegg; små vindkraftverk med vertikale blad, her er et eksempel:

*Someone has reinvented the wind turbine | This reimagined wind turbine is much more efficient and eye-pleasing. | By MashableFacebook | Facebook*

Berømmer at etablering av nytt næringslokale skjer på allerede grått areal, som betyr mindre CO2 utslipp. Blir det også sett på mer bærekraftig byggeplass?

*Kommentar:*

*Innspillet tas til orientering.*

#### **Malia, datert 08.07.2024**

---

Når det gjelder denne reguleringen, så har vi noen innspill å komme med.

Etter dialog med Rune Heggdal hos Norgesgruppen, så forstår vi det slik at det er foreslått at vår innkjørsel til varemottak/utlevering, vil bli avstengt (ref. Plan R-262). Om dette blir gjennomført, så vil konsekvensen være at fortsatt drift av Malia, ikke vil være gjennomførbar. Vi har forstått det slik at det er Kristiansund kommune og Statens Vegvesen, som må svare på dette, men like fullt så ønsker vi å informere om dette, slik at også dere er klar over vår situasjon. Og at vi blir hensyntatt i den nye reguleringsplanen.

Alternativer kan være at den nye planen vil tilrettelegge for ny ankomst gjennom 8/207 til 8/403. Eller om at dagens tilgang fra R70 ikke blir avstengt. Hverken på øst eller vest-siden.

*Kommentar:*

*Viser til dialogmøter som er avholdt og avtalt løsning som er omtalt i planbeskrivelsen.*

#### **Møre og Romsdal fylkeskommune, datert 04.07.2024**

---

Vi har ikke vesentlige merknader til at reguleringsarbeid blir satt i gang. Planprogrammet er systematisk oppsatt og peker på de fleste forholdene som ut fra dagens situasjon er aktuelt å utrede.

Samferdsel

Det er Statens vegvesen som er vegmyndighet for RV 70. Vår tilbakemelding gis med bakgrunn i våre samferdselsinteresser, herunder vårt ansvar for kollektivtrafikken, og videre trafiksikkerhet og framkommelighet.

Eksisterende bussholdeplasser ligger om lag 100-200 m lenger øst for planområdet. For kollektivtrafikken, herunder også skoleskyss, vil det være viktig at trygg ganglenke til/fra busstopp ivaretas/sikres/etableres. Trygg ganglenke til/fra busstopp vil også være viktig i en ev. bygge- og anleggsperiode.

Konklusjon

Fylkeskommunen har ikke vesentlige merknader til at reguleringsarbeid blir igangsatt.

*Kommentar:*

*Innspillet tas til orientering. Vi viser vår omtale av temaene i planbeskrivelsen.*

*Midlertidig løsning for myke trafikanter blir ivaretatt i bygge- og anleggsperioden og koordineres nærmere med Statens vegvesen, som skal utføre anleggsarbeid samtidig, for en helhetlig og god løsning.*

## **Nordmøre Interkommunale brann- og redningstjeneste, sendt 18.07.2024**

---

- Det må være min. 8 m til nabobebyggelse dersom det ikke utføres kompensierende tiltak for å begrense brannspredning. Avstand til Trollsvingen 43 (skal bygningen rives/innløses)?
- Tilstrekkelig slokkevannskapitet må dokumenteres. Antar at det her er snak om 3000 l/min 25-50 m unna hovedangrepsvei fordelt på minst to uttak. Ved maksimalt uttak skal det være igjen et tilstrekkelig resttrykk (ca. 2 bar). Det er ønskelig med fysiske målinger av slokkevannskapiteten.
- Alle etasjer og brannseksjoner må nås av brannvesenets høyderedskap, og det må være kjørbart adkomst helt frem til hovedangrepsvei.
- Ved en stor brann i det planlagte bygget kan innfartsveien bli truet. Dette må ivaretas i ROS-analysen og prosjekteringen av selve bygget.

### Anmerkning:

Har erfart i flere KIWI-bygg (sandwichelement bygg) at det er dårlig dekning på nødsambandet. Det er et krav i TEK17 §11-17 (1) at det skal være tilstrekkelig dekning. Ved en hendelse klarer brannvesenet å forsterke sambandet så det er usikkert om dette er en utfordring.

7. For å sikre radiokommunikasjon for rednings- og slokkemannskap, må det i byggverk uten tilfredsstillende innvendig radiodekning og hvor det kan bli behov for redningsinnsats, tilrettelegges med teknisk installasjon slik at rednings- og slokkemannskap kan benytte eget samband.

### *Kommentar:*

- *Boligen i Trollsvingen 43 skal rives.*
- *Brannprosjektering blir ivaretatt ved prosjektering av tiltaket.*
- *For slokkevannskapitet jf. VA-rammeplan.*
- *Det blir kjørbart adkomst helt frem til hovedangrepsvei.*
- *Jf. ROS-analysen vedr. innfartsvegen ved stor brann.*
- *Innspillet om dekning på nødsamband tas til orientering og følges opp av tiltakshaver ved senere detaljprosjektering av bygget.*

## **NVE, datert 27.08.2024**

---

### **NVEs generelle veiledning**

Viser til kartbasert veileder for reguleringsplan. Vårt innspill er at dere går gjennom denne veilederen og bruker den i planarbeidet. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet. Anbefaler også at en bruker NVE's internettsider for arealplanlegging. Her er informasjon og veiledning lagt opp etter plannivå, samt det er koblinger til veiledere og verktøy. Det ligger også mye arealinformasjon på NVEs kartløsninger.

### **NVE sin oppfølging av planarbeidet**

Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging. Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig frem hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante

fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE. Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.

*Kommentar:*

*Tas til orientering. Verktøyene og veilederne som det vises til er benyttet.*

### **Statens vegvesen, datert 30.08.2024**

---

Planarbeidet er etter vår vurdering godt opplyst i oppstartsvarslet. Tiltaket er i tråd med formål i kommuneplanens arealdel, og føringer formidlet fra kommunen i oppstartsmøtet er lagt til grunn for planleggingen.

Med tanke på planer for ny rundkjøring på rv. 70 er det positivt at adkomst til planområdet flyttes lenger sør på Trollsvingen enn i dagens situasjon.

Vi ber om at planforslaget viser frisiktsoner ved avkjørsel og løsninger for parkering, varelevering og manøvrering på eiendommen, samt gangforbindelse fra butikk til gang- og sykkelveg i nord. Byggegrenser og frisiktsoner bør gå frem både av bestemmelsene og være målsatt i plankart. Tiltak for myke trafikanter bør sikres med rekkefølgekrav.

Når det gjelder den eksisterende avkjørselen fra rv. 70 nordvest i planområdet, er utgangspunktet at gjeldende reguleringsplan, R-262, har en bestemmelse om at avkjørselsrampen fra riksvegen (FA03) skal utgå dersom eiendommen gnr. 8 bnr. 207 tas i bruk til annen virksomhet [enn buss].

Rv. 70 Wilhelm Dalls vei er en sterkt trafikkert gjennomgangsveg, med utfordringer bl.a. når det gjelder trafikkflyt. Vegen har på denne strekningen en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk på 18 962 kjøretøy (2023) og fartsgrense på 50 km/t. Kjøretøy må krysse fortau ved avkjøring til eiendommer på sørsiden av rv. 70.

Hensynet til trafiksikkerhet, vegens transportfunksjon og framkommelighet tilsier at antall avkjørsler fra riksveger skal begrenses. Bakgrunnen for at Statens vegvesen aksepterte en direkte avkjøringsrampe fra rv. 70 var direkte knyttet til daværende virksomhet sine manøvreringsproblemer på eiendommen gbnr. 8/207. Når eiendommen foreslås regulert til annen virksomhet, følger det av bestemmelsen i reguleringsplanen at avkjørselsrampen utgår.

### **Konklusjon**

Viser til våre innspill, og ber om at de tas med i det videre arbeidet med reguleringsplanen. Vår uttalelse til varsel om oppstart er ikke uttømmende, og vi vil kunne komme med ytterligere innspill og merknader ved offentlig ettersyn.

*Kommentar:*

*Vi viser til dialog i planprosessen og omtalen av de ulike temaene i planbeskrivelsen, samt forslag til planforslag og rammesøknadstegninger.*

## **Statsforvalteren, datert 22.08.2024**

---

Vi har ikkje vesentleg å legge til det kommunen har vektlagt i oppstartsmøtet. Ved høyring vil Statsforvaltaren for sin del ha særleg fokus på barn og unge sine interesser, støytilhøva i området, og generelt tryggleiksomsyn i området, men andre element i planen kan også komme i fokus.

*Kommentar:*

*Tas til orientering.*

## **Oppsittere i Stortuveien og Atlanten Skotthyllklubb v/Sivert Sjøflot, sendt 23.07.2024**

---

*De sendte en henvendelse til kommunen som blant annet omhandler relevante tema i denne plansaken. Kommunen har svart ut henvendelsen, men et utdrag av det som er relevant refereres her til orientering:*

Leser med interesse TK om utbedringer av innkjøring til WD-vei. Vanskelig innkjøring fra Trollsvingen i begge ender i dag, trafikkfarlig!! Bra med rundkjøring for å øke trafikk-sikkerheten.

Håper Dere finner en løsning for Malia med egen innkjøring og utkjøring via rundkjøringen.

*Kommentar:*

*Tas til orientering. Det er kommet fram til en omforent løsning mellom forslagsstiller og Malia, som er innarbeidd i planforslaget.*

## **Kristiansund kommune | Kommunalteknikk, datert 25.09.2024**

---

### **Generelt**

Vi benytter først anledningen til å beklage at denne uttalelsen kommer etter frist satt av plankonsulenten. Vi håper imidlertid allikevel at våre innspill og opplysninger kommer til nytte i videre planlegging og prosess.

I oppstartsmøtet var trafikale forhold knyttet til trafikkflyt, avkjørsler og trafikk-sikkerhet for myke trafikanter sentrale tema.

Grunnet beliggenheten og nærhet til skoler og idrettsanlegg m.m. vil det ferdes mye barn og unge i området, både på dagtid og etter arbeidstid. Gode løsninger for myke trafikanter, dvs fotgjengere og syklister er derfor essensielt.

Usikkerhet omkring om og når Bypakken kommer, gjør det nødvendig å se på alternativer til planlagt kryssløsning Trollsvingen x Wilhelm Dalls vei for å sikre god trafikkflyt generelt og trafikk-sikkerhet for myke trafikanter spesielt. I tillegg er god lokal overvannshåndtering og behov for fordrøyning sentrale problemstillinger med høyere arealutnyttelse og mer konsentrerte tette flater.

Kommunalteknikk er både vegmyndighet, forurensningsmyndighet og anleggseier i denne saken, og vår samlede uttalelse følger nedenfor.

## **Forurenset grunn**

Kommunen er forurensningsmyndighet ved terrenginngrep i områder der det er grunn til å tro at det kan være forurenset grunn. Deler av tomta er brukt som bilverksted for Tide/FRAM busser i en årrekke, og vi kan derfor ikke utelukke mulig forurensning i grunnen.

Kommunalteknikk ber derfor om at utbygger utfører en skrivebordsundersøkelse der man avdekker tidligere bruk av eiendommen og potensiell fare for forurensning i grunnen. Dersom man avdekker aktiviteter som sannsynliggjør forurenset grunn, må det utarbeides en grunnundersøkelse som påviser forurensningsnivåer og det må sørges for at det utarbeides en tiltaksplan.

Som hovedregel vil kommunen kreve at grunnundersøkelsene og tiltaksplanen utarbeides av et foretak med høy faglig kompetanse på området.

Tiltaksplanen skal sørge for:

- ønsket miljøkvalitet
- at anleggsarbeidet ikke fører til forurensning, og
- at disponering av forurensete masser er forsvarlig

## **Tilknytning VA og påslipp til kommunalt nett**

Det skal utarbeides overordnet VA-plan for det regulerte området – denne inkluderer blant annet tilknytningspunkt for vann og avløp, samt planlegging av separatsystem for overvann og spillvann, og skal godkjennes av Kommunalteknikk.

Det må også søkes om tilknytning til kommunalt vann og avløp/sanitærmelding, jf.: <https://www.kristiansund.kommune.no/tjenester/vann-og-avlop/tilknytning-til-vann-og-avlop/>

KPA stiller krav til at overvann i størst mulig grad skal håndteres lokalt. Lokal overvannshåndtering (LOD) skal legge til grunn tretrinnsstrategien, jf. bestemmelsen § 14.

Den aktuelle tomta består i dag stor grad av tette flater (asfalt). Ut fra de opplysninger som har fremkommet i saken har Kommunalteknikk grunn til å tro at det kan bli en ytterligere økning andelen tette flater på tomta. Kommunalteknikk ber derfor om å få oversendt beregninger som viser hvilke nye avløpsmengder (sanitær- og overvannsmengder) som er tenkt sluppet på kommunalt nett.

Mengden overvann påsluppet kommunalt nett må begrenses mest mulig. Dvs. at det eventuelt må etableres lokal fordrøyning på egen tomt dersom tiltaket medfører økt mengde overvann. Vurderinger og løsninger for overvannshåndtering skal fremgå av overordnede VA-planer.

Tilgang på sløkkevann er innenfor kravet i TEK 17 om 50 l/s.

## **Parkering**

Antall parkeringsplasser for biler synes å bli godt nok ivaretatt, uavhengig av om alternativ A eller B velges.

Når det gjelder antall sykkelparkingsplasser, legger Kommuneplanens arealdel (KPA) til grunn et krav om 45 plasser utenfor butikken. Disse plassene skal dekke behovet for både kunder og ansatte. Forslagsstiller stiller spørsmål om en kan lempe på dette kravet.

Endret mobilitetsadferd der flere dropper bilen til fordel for gange og sykkel, buss og sundbåt er både ønskelig og ventet i fremtiden.

Kommunalteknikk mener at målsetningen om økt sykkelandel gjenspeiles i KPA sine bestemmelser – en skal derfor være forsiktig med å redusere antall sykkelparkeringsplasser vesentlig. Et alternativ kan være en to-trinns løsning der det tilrettelegges for eksempelvis 30 plasser fra start, med mulighet for utvidelse til 45 plasser ved behov på sikt. Disse plassene bør i stor grad ha tak mot vær og vind, samt stativer for låsing, for å gjøre det mest mulig attraktivt for brukerne.

### **Avkjørsler og trafikksikkerhet**

En analyse av hvordan tiltaket vil kunne påvirke trafikken vil måtte deles i to deler; før og etter Bypakken.

#### Etter Bypakken:

Statens vegvesen planlegger en avkjørselsfri firefeltsvei og all trafikk mot Stortua skal her gå via samme rundkjøring. Det vil være fordelaktig med størst mulig avstand mellom rundkjøring og avkjørsel til Kiwi, med tanke på trafikkflyt. Det vil også være gunstig med overdekning på parkeringskapasitet slik at trafikken fra Trollsvingen inn på parkeringsområdet går så flytende som mulig. Begge disse faktorene ivaretas godt av alternativ B.

Det er allerede en viss trafikk av fotgjengere (gjerne skoleelever) over riksveien på vei mot Bunnpris. Det er usikkert hvorvidt denne trafikken vil øke om det etableres en Kiwi, eller om den blir omtrent på dagens nivå (men nå fordelt mellom Bunnpris og Kiwi).

Det kan være fordelaktig med en etablering av fysiske sperrer langs riksvei for å hindre denne kryssingen av veien. Etter at Bypakken står ferdig forventes en god trafikal situasjon om det etableres dagligvarebutikk på den aktuelle tomten.

#### Før Bypakken:

Hovedproblemet med en etablering av dagligvarebutikk i dette området nå er den forventede økningen i trafikk av og på riksveien i krysset Trollsvingen X riksvei. Dette krysset er allerede i dag en kilde til trafikale problemer, både med tanke på ulykker, men også med tanke på generell trafikkflyt i riksveien.

Det kan tenkes at dette i noe grad løser seg ved at kundene foretrekker å handle på Kiwi på vei **ut** av byen for å slippe å krysse trafikken når de skal tilbake på riksveien. Men generelt vil man kunne forvente at tiltaket vil påvirke trafikkflyten langs riksveien i (betydelig) negativ grad.

#### Uavhengig av Bypakken:

Det er fordelaktig at nåværende avkjørsel (fra 8/207) innsnevres da dagens løsning er utflytende og uoversiktlig.

Det vil også være en fordel om fortauet som i Trollsvingen går på nordsiden av veien helt til Pizzabakeren forlenges til Kiwi/riksveien. Det vil nok for mange på vei mot Kiwi fra vest oppleves unaturlig å krysse Trollsvingen ved Pizzabakeren for å benytte fortau på sørsiden av veien knappe 100 m for så å krysse tilbake til nordsiden av veien ved Kiwi.

#### *Kommentar:*

*Innspillet kom inn for sent i forhold til satt frist.*

*Innspillet tas til orientering.*

*Vi viser til dialog med kommunen så langt i planprosessen og omtalen av de ulike temaene i planbeskrivelsen, samt forslag til planforslag og rammesøknadstegninger.*

*Det vises også til vedlagt VA-rammeplan med vedlegg.*

## 9. AVSLUTTENDE KOMMENTAR

Planforslaget som foreligger vurderes å ivareta de temaene og påleggene som har kommet fram i planprosessen til nå. Nødvendige tiltak er innarbeidet i plankart og planbestemmelser.

Det er fastsatt føringer for utbyggingen på felt KBA1 som sikrer god utforming og funksjonell drift for de to virksomhetene som skal etableres.

Området er i dag regulert gjennom flere eldre reguleringsplaner. Med planområdets avgrensing ryddes det opp i disse, samtidig som naboeiendommen i sør vil kunne søke om framtidige tiltak uten behov for dispensasjonssøknader, noe som vil redusere både kostnader og tidsbruk.

Bypakke-prosjektet, som prosjekteres parallelt med denne planprosessen og snart skal igangsettes, er også hensyntatt. Det har vært god dialog med prosjektansvarlige, og nødvendige tilpasninger knyttet til ny rundkjøring er gjennomført. Eventuelle behov for tilpasninger ift. deres pågående prosjektering kan utføres før vedtak av planforslaget.

Dialogen med Malia, som berøres av at direkteavkjørselen fra riksvegen stenges, har resultert i en omforent løsning mellom partene.

Trafikkanalysen utført av Norconsult viser at med de forutsetninger og tiltak som er beskrevet i rapporten, vurderes det at planlagt utbygging kan gjennomføres uten vesentlige negative konsekvenser for trafikkavvikling eller trafiksikkerhet i området.