

Kristiansund kommune

Planbeskrivelse og konsekvensutredning

Kommunedelplan
for Kristiansund sentrum



Oppdragsnr.: 5167165 Dokumentnr.: 1 Versjon: 4
2017-06-30

Oppdragsgiver: Kristiansund kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Odd Arild Bugge
Rådgiver: Norconsult AS, Retirovegen 4, NO-6019 Ålesund
Oppdragsleder: Siv K. Sundgot
Fagansvarlig: Torbjørn Sivertsen (Byutvikling)
Marianne Knutsen (Kulturmiljø)
Bård Hjellbakk (Trafikk)
Andre nøkkelpersoner: Marco Böhm

4	2017-06-30	For offentlig ettersyn	siksu/TSi	TSi	siksu
3	2017-06-16	Oversending til kommunestyret	siksu/TSi	siksu	siksu
2	2017-05-05	Oversending kommunal behandling	siksu/TSi	siksu	siksu
1	2017-02-03	Utkast planforum	siksu/TSi		siksu
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører

Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Sammendrag

Det er vedtatt eget mål for planarbeidet med ny sentrumsplan: **Planarbeidet skal legge et nødvendig faglig og legalt grunnlag for at Kristiansund sentrum skal videreutvikles som et attraktivt og framtidsrettet regionbysentrum med et pulserende folkeliv.**

Med utgangspunkt i dette målet har man utarbeidet en kommunedelplan der følgende har vært viktig:

- Å konsentrere området der man har arealbruken «sentrumsformål» til det området som er den egentlige sentrumskjernen.
- Å legge til rette for fortetting og transformasjon
- Å ivareta byens kulturmiljø.
- Å gjøre tilgangen og sammenhengen bedre for bruk og opphold langs havnefronten.
- Å få en sammenhengende grøntstruktur, med flere og bedre tilrettelagte oppholdsareal for lek og rekreasjon.
- Å stramme opp gatenettet og tilpasse utformingen av det til trafikkmengde og prioritert reisemiddel.

Det er historiske interesser knyttet til byens struktur og bygninger. Disse oppfattes ofte å være i konflikt med utbyggingsinteresser og fortettingen som er foreslått. Det er gjort et grundig analysearbeid, samt gjennomført omfattende medvirkningsprosesser. Dette for å skape en gjensidig forståelse for interessene og for å kunne avveie interessene mot hverandre. På bakgrunn av dette, foreslår man en fortetting med høyder som er lavere enn det utbyggere ønsker, men som er faglig vurdert å ikke vil ødelegge byens karakter eller verneverdi.

Planforslaget legger opp til en styrking og fortetting av sentrumskjernen som gir et mer kompakt og velfungerende sentrum med økt boligandel. Det vil kreve flere og bedre tilrettelagte uteoppholdsarealer enn i dag. Det vil betyr at noen arealer brukt til parkering gjøres om til leke- og grøntområder.

Det er et mål å videreføre prinsippene i den foreliggende byplanen og ivareta gjenreisningsarkitekturen. Det har også en verdi at bylandskapet er lesbart fra sjøen. De nye høydelinjene bygger opp under dette og kan således bidra positivt til bybildet. Det er viktig for kommunen at planen legger til rette for at detaljhandel og andre næringer med utadrettet virksomhet søkes til sentrum. Krav til uteoppholdsarealer og aktive 1.etasjer, samt ivaretagelse av viktige kulturmiljøer bidrar til en generell økning i bykvalitet og øker Kristiansunds attraktivitet som by ytterligere.

Devoldholmen inngår som et transformasjonsareal i sentrumsplanen. Dette er utenfor selve sentrumskjernen. Området supplerer sentrum med sjønære grøntområder, boliger og utdanningsinstitusjoner og skal tilby tjenester som gjør at området kan fungere som en sentrumsbydel, samtidig som det ikke utkonkurrer sentrumskjernen og ønsket om mer folkeliv i sentrum totalt sett.

Samlet sett er det vurdert at planforslaget ikke har vesentlige negative konsekvenser for miljø og samfunn. Området er preget av utbygging i dag, og planen legger ikke opp til nedbygging av store nye arealer. Endringene som kommunedelplanen medfører i forhold til gjeldende plan vurdert å være positive.

Innhold

1	BAKGRUNN OG FORMÅL	7
1.1	BAKGRUNN	7
1.2	MÅL	7
2	OVERORDNEDE RETNINGSLINJER OG PLANSTATUS.....	8
2.1	NASJONALE FØRINGER	8
2.2	REGIONALE FØRINGER.....	10
2.3	LOKALE FØRINGER/GJELDENE PLANER.....	11
3	PLANPROSESS OG MEDVIRKNING.....	12
3.1	ORGANISERING AV PLANARBEIDET.....	12
3.2	VARSEL OM OPPSTART OG HØRING AV PLANPROGRAM.....	12
3.3	FREMDRIFT	12
3.4	MEDVIRKNING	12
3.5	ANALYSER/UTREDNINGER	14
4	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON)	15
4.1	BELIGGENHET OG PLANAVGRENSING	15
4.2	DAGENS AREALBRUK OG TILSTØTENDE AREALBRUK.....	15
4.3	STEDETS KARAKTER	17
4.4	HANDEL OG NÆRING.....	18
4.5	LANDSKAP	18
4.6	BARNES INTERESSER.....	20
4.7	UTEOMRÅDER OG REKREASJONSVERDI.....	21
4.8	UNIVERSELL UTFORMING	23
4.9	KULTURMILJØ.....	24
4.10	NATURVERDIER.....	25
4.11	TRAFIKKFORHOLD	25
4.12	TEKNISK INFRASTRUKTUR	29
4.13	GRUNNFORHOLD	30
4.14	SOSIAL INFRASTRUKTUR	30
4.15	FORURENSING	30
4.16	RISIKO OG SÅRBARHET	32
5	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET.....	33
5.1	AREALFORMÅL	33
5.2	HENSYNSSONER §11-8	36
5.3	BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER.....	37
5.4	STEDETS KARAKTER	37
5.5	HANDEL OG NÆRING.....	38
5.6	LANDSKAP	38
5.7	BARN OG UNGES INTERESSER	38
5.8	UTEOPPHOLDSAREAL	38
5.9	UNIVERSELL UTFORMING	38
5.10	KULTURMINNER.....	39
5.11	NATURVERDIER.....	39
5.12	TRAFIKKFORHOLD	39
5.13	TEKNISK INFRASTRUKTUR	43
5.14	GRUNNFORHOLD	44
5.15	SOSIAL INFRASTRUKTUR	44
5.16	FORURENSING	44

6	KONSEKVENsutREDNING.....	45
6.1	METODIKK.....	45
6.2	DATAGRUNNLAG.....	46
6.3	BESKRIVELSE AV DELOMRÅDER.....	46
6.4	TRAFIKK.....	47
6.5	HANDEL.....	50
6.6	KULTURMILJØ OG BYUTVIKLING.....	51
6.7	STØYFORHOLD.....	54
6.8	RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (ROS-ANALYSE).....	55
7	VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET.....	56
7.1	LANDSKAP.....	56
7.2	BARN OG UNGES INTERESSER.....	57
7.3	UTEOPPHOLDSAREAL.....	57
7.4	UNIVERSELL UTFORMING.....	59
7.5	VURDERINGER AV PLANFORSLAGET ETTER NATURMANGFOLDLOVEN.....	59
7.6	TEKNISK INFRASTRUKTUR.....	60
7.7	SOSIAL INFRASTRUKTUR.....	60
7.8	FORURENSING.....	61
7.9	SAMLET VURDERING AV AREALBRUKSENDRINGER OG STRATEGISKE VALG.....	61
8	VIDERE ARBEID.....	63
8.1	PLANLEGGING.....	63
8.2	SAMARBEID OM SENTRUMSUTVIKLING.....	63
9	VEDLEGG.....	64

1 Bakgrunn og formål

1.1 Bakgrunn

Planprogrammet beskriver bakgrunnen for planarbeidet i kp. 2:

Gjeldende plan ble vedtatt i bystyret i 1991, og godkjent i Miljøverndepartementet i 1994. Etter dette har byen og utfordringene endret seg, og en rekke nye bygge- og anleggsprosjekter er gjennomført. Samtidig har det vært en pågående diskusjon om sentrumsutvikling og attraktivitet sett i lys av utbyggingen på Løkkemyra, og i lys av byens regionale rolle. Kristiansund har blant annet fått fastlandsforbindelse både innover (Rv. 70/Krifast) og til Averøy siden den gamle planen ble vedtatt i bystyret. Gjennom kommunedelplanen skal man ta tak i disse og tilgrensende utfordringer i nært samarbeid med næringslivet og byens brukere.

1.2 Mål

Kommuneplanens samfunnsdel 2008-2020 (revidert i 2012) har følgende mål for by- og arealutvikling: Kommunens areal- og utbyggingspolitikk; den skal være bærekraftig med sikte på langsiktig verdiskaping. Til dette målet er det knyttet en rekke strategier som er relevant for arbeidet med kommunedelplan for Kristiansund sentrum:

- Bysentrum skal utvikles til en regionalt attraktiv, tett og urban bolig-, handels- og kulturby med gode bymessige kvaliteter.
- Framkommeligheten i kommunen skal sikres gjennom helhetlig transportplanlegging som vektlegger effektiv trafikkavvikling, gode alternative tilbud for kollektivreisende, syklist og gående, trygg framkommelighet og tilgjengelighet for alle.
- Det skal tilrettelegges nye attraktive bolig- og næringsarealer i tilstrekkelig omfang, samtidig som eksisterende bebyggelse omformes etter nye behov
- Offentlige bygg og anlegg skal ha god og varig kvalitet, estetikk og miljøvennlige løsninger skal prioriteres. Vedlikehold av offentlige anlegg styrkes.
- Arealplanleggingen skal ta klimahensyn og skal sikre gode natur- og friluftslivsopplevelser, det biologiske mangfoldet, kulturlandskapet, landbrukets produksjonsgrunnlag og en god strandsoneforvaltning.

Ut fra dette er det vedtatt eget mål for planarbeidet med ny sentrumsplan: **Planarbeidet skal legge et nødvendig faglig og legalt grunnlag for at Kristiansund sentrum skal videreutvikles som et attraktivt og framtidsrettet regionbysentrum med et pulserende folkeliv.** I dette ligger at:

- Handels- og sørvisnæringa skal ha en positiv omsetningsutvikling
- Parkerings- og trafikksituasjonen skal oppfattes som akseptabel av besøkende og næringsdrivende
- Nye utbyggingstiltak og endringer i den etablerte bygg- og bystruktur må være forenlig med gjenreisningsarkitekturens foruttrykk
- Framkommelighet og trygghet skal være god for alle grupper
- Et mangfold av kulturaktiviteter skal gi besøkende og beboere rike opplevelser
- Den kommersielle havnetrafikken er velkommen i bybildet
- Rv. 70 som stamvei og stamnetthavna på Devoldholmen opprettholdes
- Kollektivterminalen skal videreutvikles
- Det nye opera- og kulturhuset skal innpasses i bylivet
- Det er ønskelig med flere boligprosjekter i sentrum, der også barns bomiljø er ivarettatt
- Vedlikeholdet av sentrale gater og byrom skal forsterkes
- Kommunen skal stimulere til flere arbeids- og skoleplasser i sentrum

2 Overordnede retningslinjer og planstatus

2.1 Nasjonale føringer

Under blir det gjennomgått nasjonale føringer som gir premisser for kommunedelplan for Kristiansund sentrum. Det er kommentert hvordan disse best kan imøtekommes i planarbeidet.

Nasjonale forventninger

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har vedtatt nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, 12. juni 2015) der tre temaer er pekt ut som viktige:

- *Gode og effektive planprosesser*
- *Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling*
- *Attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder*

I og med at selve bystrukturen ligger fast, vil trolig disse underpunktene være mest aktuelle for kommunedelplan for Kristiansund sentrum:

- *...Kommunene sikrer at det utarbeides risiko- og sårbarhetsanalyser for utbyggingsplaner, som gir et godt kunnskapsgrunnlag for å forebygge og redusere aktuelle risiko- og sårbarhetsforhold. Det tas særlig hensyn til naturfarer og eksisterende og fremtidige klimaendringer.*
 - o Det er utarbeidet ROS-analyse for denne planen
 - o Påfølgende reguleringsplaner må inneholde en ROS-analyse.
- *... kommunene identifiserer viktige verdier av naturmangfold og landskap, friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø, og ivaretar disse i ...kommunale planer...*
 - o Dette ivaretas gjennom planens konsekvensutredning samt analyser som ligger som vedlegg til plandokumentet.
- *Kommunene sikrer høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkt, tilrettelegger for økt bruk av sykkel og gange i dagliglivet, og sikrer sammenhengende gang- og sykkelforbindelser av høy kvalitet. Potensialet for fortetting og transformasjon utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk.*
 - o Potensialet for fortetting og transformasjon er vurdert i foreliggende analyser og innarbeidet som utbyggingsområder i kommunedelplanen.
- *Kommunene har en aktiv og helhetlig sentrumspolitikk for å skape et godt og levende bymiljø. Kommunene tilrettelegger for etablering av boliger, arbeidsplasser, handel, service og sosiale møteplasser i sentrum. ...Arkitektur, kulturminner, landskapsverdier, vann og grønne elementer tas aktivt i bruk som ressurser i sentrumsutviklingen.*
 - o Dette ligger til grunn for alle vurderinger som er gjort i forbindelse med utarbeidelse av kommunedelplanen.
- *Kommunene tar vare på naturverdiene og legger til rette for fysisk aktivitet og trivsel for hele befolkningene ved å sikre sammenhengende grønne strukturer, åpne vannveier og nær tilgang til områder for lek, idrett, rekreasjon og nærfriluftsliv.*
 - o Eksisterende friområder er bevart og til dels utvidet, samt at nye er lagt til. Det stilles krav til opparbeiding av friområder i forbindelse med ny utbygging. Kontakten med sjøen bevares og forsterkes som en viktig kvalitet både for rekreasjon og nærfriluftsliv.
- *Kommunene legger prinsippene om tilgjengelighet og universell utforming til grunn i planlegging av omgivelser og bebyggelse.*
 - o Planen må så langt det er mulig legge til rette for tilgjengelighet for alle grupper til offentlige og private bygg, kollektivtilbud og friområder.
 - o Planen legger føringer for at universell utforming skal hensyntas i påfølgende planer og byggesaker.

Statlige planretningslinjer SPR og planbestemmelser SPB

I tillegg gjelder statlige planretningslinjer SPR (tidligere RPR) og statlige planbestemmelser SPB (tidligere RPB). Retningslinjene under peker seg ut som aktuelle for kommunedelplan for Kristiansund sentrum er:

- *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.*
 - o Viktige føringer vil være at planen bidrar til å legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer og høyere arealutnyttelse i nærområdene. Dette vil gjelde løsninger for bussbetjening og gjennomgående gang- og sykkelforbindelser til ulike deler av byen.
- *Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen.*
 - o Kommunedelplanen vil beskrive konsekvenser av utbyggingen for barn og unge, og stille krav til areal og kvalitet for områder som avsettes til lek og aktivitet.

I tillegg vil følgende lover, forskrifter og retningslinjer være styrende for planarbeidet:

- *Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter PBL*
 - o Planen utløser krav til konsekvensutredning, og aktuelle temaer er i dette dokumentet utredet i tråd med aksepterte metoder og i henhold til planprogrammet.
- *Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven*
 - o Planen skal sikre universell utforming av ganglinjer og uteområdene i planen. Dette gjøres gjennom overordnede krav. Detaljerte løsninger må ivaretas i mer detaljert planlegging og byggesaker.
- *Naturmangfoldloven*
 - o Planbeskrivelsen gjør rede for arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand og det planlagte tiltakets konsekvenser for naturmangfoldet.
- *Kulturminneloven*
 - o Planen gjøre rede for hvordan utbyggingen påvirker kulturminner. Disse omfatter nyere tids kulturminner og da i hovedsak gjenreisningsbebyggelsen.
 - o Store deler av planområdet har hensynsoner for å ivareta kulturmiljø
 - o Det er knyttet bestemmelser til planen for å ivareta ev. funn automatisk fredede kulturminner
- *Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2012 (Miljødirektoratet, 24. februar 2014)*
 - o I planarbeidet er det på overordnet nivå avklart hvordan dette skal håndteres i påfølgende reguleringsplaner og byggesaker.
- *Retningslinjer for behandling av luftforurensing i arealplanlegging T-1520*
 - o I planarbeidet er det på overordnet nivå avklart hvordan dette skal håndteres i påfølgende reguleringsplaner og byggesaker.

Kommunaldepartementets byregionprogram

Kristiansund kommune deltar i dette programmet sammen med 5 nabokommuner. Kommunene har utarbeidet felles planstrategier, og skal arbeide videre med styrket tjenestesamarbeid, felles areal- og næringsutvikling samt Kristiansund sin rolle som regionsenter.

Riksantikvarens NB! register

Riksantikvaren har pekt ut bymiljøer av nasjonal kulturhistorisk interesse. Som en av de mest særpregede gjenreisningsbyene etter krigen er Kristiansund sentrum ett av disse byområdene. Kulturminnemyndighetene signaliserer med dette at det må tas særlige hensyn i byutviklingen, og fylkeskonservator skal uttale seg om plan- og byggesaker i området.

2.2 Regionale føringer

Møre og Romsdal fylkeskommune står bak flere planer som er relevante for kommunedelplanen.

Regional planstrategi 2016-2020 (Møre og Romsdal fylkeskommune, Regional planstrategi for Møre og Romsdal 2016-2020, 11. april 2016)

Strategien ble vedtatt 11. april 2016 av fylkestinget. Åtte regionale delplaner blir videreført, der *Regional delplan for klima og energi* og *Regional delplan for kulturminner av regional og nasjonal verdi* vurderes som aktuelle. I planen for klima og energi er disse målene relevante for planleggingen:

- *Bilandel skal reduseres fra 73 til 63 prosent, andel gående og syklende skal økes til 29 % og andel kollektivreiser skal økes til 10 prosent innen 2030.*
- *Det skal bygges 70 km gang- og sykkelvei i fylket innen 2030.*
- *Det skal være mulig å lade elbil ved alle trafikkknutepunkter og offentlige bygninger.*
 - o Kommunedelplanen må legge til rette for bussbetjening. Hovedprinsippene for gang- og sykkelforbindelser til og gjennom området omtales. Det er gitt retningslinjer for at et visst antall ladestasjoner skal etableres ved parkeringsområdene.

I kulturminneplanen er gjenreisingsbyen Kristiansund nevnt. Det gjennomplanlagte og helhetlige sentrumsmiljøet i Kristiansund er av Riksantikvaren vurdert til å ha nasjonal verdi uten at det er formalisert i planverket.

- o Kommunedelplanen gir føringer både for eksisterende og ny bebyggelse, med tanke på å bevare de historiske kvalitetene som byen har

Planstrategien fastsetter at *Regional delplan for attraktive byar og tettstader* skal revideres. Planen for attraktive byer gir flere føringer for viktige tjenestetilbud. Statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging understrekes med noen presiseringer: Det heter at publikumsrettede funksjoner bør lokaliseres til kommune-, delregion- eller regionsenter.

- o Kommunedelplanen legger til rette for at eksisterende aktivitet bevares og ny kan skapes, men for å styre dette krever det også sterke føringer i et overordnet planverk, samt politisk vilje til å styre utviklingen i tråd med retningslinjer og planer.

Fylkesplan for Møre og Romsdal 2017 – 2020 (Møre og Romsdal fylkeskommune, Forslag til fylkesplan for Møre og Romsdal 2017 - 2020, høyringsutkast 27. juni 2016)

Møre og Romsdal fylkeskommune har gjennom planverk, faglige utviklingsprosesser og økonomiske bidrag, arbeidet systematisk for å utvikle og styrke de tre mørebyene. Fylkesplanen gir overordnede føringer og retninger, og har fire satsingsområder: kultur, kompetanse, verdiskapning og samferdsel - og seks gjennomgående perspektiv: barn og unge, universell utforming, folkehelse, likestilling og klima, internasjonalisering, miljø og klima

Byen som regional motor

Utviklingsprogrammet Byen som regional motor har gjennom flere år gitt byene muligheter til å styrke sine kvaliteter for innbyggere og næringsliv i regionen. I Kristiansund har deltakelsen i programmet gitt oss tilgang til kompetanse til byutviklingen, og dekt kostnader med midlertidige og varige sentrumsprosjekter, som f.eks. Kaibakken-prosjektet sommeren 2016. Fylkestinget vedtok nylig å forlenge programmet fram til 2010, og bevilget 25 mill. kroner til arbeidet for 2017.

2.3 Lokale føringer/gjeldende planer

Der denne planen eventuelt motstrider eldre planer eller planbestemmelser for samme areal, vil denne planen gjelde foran eldre planer. § 2 i planbestemmelsene lister opp hvilke planer som fremdeles skal gjelde.

Når detaljregulering for R273 Sørholmen er vedtatt, vil den gjelde foran kommunedelplan for sentrum (denne planen).

I tillegg til at kommunedelplan for Kristiansund sentrum, med ikrafttredelsesdato 4/2-94, oppheves, så vil følgende reguleringsplaner oppheves når kommunedelplanen for Kristiansund sentrum godkjennes:

- R007-04 Barmannhaugen - parkeringsplass, gatejustering
- R007-06 Kryssutforming Kaibakken-Storkaia
- R014-02 Plan for fortau og forskyving av vegtracé i Bremsnesveien v/sykehuset
- R019 Kvartal nord for Øvreparken, mellom Langveien og K. Jonsens gate
- R033 Langveien 19
- R126 I.S Fosnagården - Marstrandsgt. 17
- R126-01 Ny hovedadkomstvei til fylkessykehuset
- R133 Hauggt. 16 (Fosna hotell)
- R137 Drosjebilsentralen
- R137-01 Endring av reguleringsplan
- R146 Området Fosnagata Devoldholmen
- R159 Del av Fridtjof Nansens gt.
- R165 Kongens plass 5
- R178-01 Korrigering av planen ved Storgata 47
- R186 Kvartalet P.Christies gt./ Fr.Nansens gt./Helsings gt./Langveien
- R209 Devoldholmen – Nordmørskaia – Fosnagata Trafikkterminal
- R211 Fosnagata - Kranaveien/Håndverkeren

3 Planprosess og medvirkning

3.1 Organisering av planarbeidet

Plan- og bygningsrådet er kommunens planutvalg, og har det faglige ansvaret for planprosessen etter plan- og bygningsloven. Planprosessen er gjennomført som ordinær kommunal aktivitet med rådmannen som ansvarlig for saksbehandling og framdrift, og etablerte politiske organer som får saken til behandling. Utredningsarbeidet er i hovedsak utarbeidet av innleide konsulenter.

Til å utføre selve planarbeidet er det etablert en arbeidsgruppe med representanter fra administrasjonen. Kommuneplanlegger er sekretær og saksansvarlig. Plandokumentene er utarbeidet av Norconsult på vegne av kommunen

3.2 Varsel om oppstart og høring av planprogram

Planprogram for kommunedelplan for sentrum ble vedtatt i bystyret 25 juni 2013.

3.3 Fremdrift

Tabell 1 - Grov oversikt over planlagt og tidligere fremdrift for arbeidet med kommunedelplan

År/ Aktivitet	Høst 2012	Vår 2013	Høst 2013	Vår 2014	Høst 2014	Vår 2015	Høst 2015	Vår 2016	Høst 2016	Vår 2017	Høst 2017
Planprogram utarbeides											
Planprogram fastsettes											
Utredningsarbeid											
Plandokumenter utarbeides											
KDP på høring											
KDP godkjennes											

3.4 Medvirkning

Høy grad av åpenhet i planprosessen og utstrakt medvirkning og deltakelse er en forutsetning for at planen skal få legitimitet hos innbyggere og næringsliv. I tillegg skal nabokommunene inviteres med for å sikre regional tilslutning og kvalitetssikring av planen. Sakspapirer, delutredninger og andre relevante dokumenter fra prosessen gjøres tilgjengelig på kommunens nettsider.

I planprogrammet står det at man skal *Utarbeide program for involvering av interessenter og brukere av sentrum som kan tilføre planarbeidet nyttige perspektiver, som ungdom og eldre, handelsnæringa og gårdeiere, kollektivselskaper osv.* Tilnærmingen til dette arbeidet ble tosidig. Kommunen etablerte en administrativ sammensatt *sentrumsgruppe* med deltakere fra ulike kommunale etater, fylkeskommunen, vegvesenet og ikke minst sentrumsforeningen for å ivareta ulike hensyn og

interesser. Samtidig la kommunen opp til informasjonsrutiner gjennom media/facebook, og arrangerte målrettede og åpne møter og seminarer.

Våren 2014 arbeidet byplanstudenter fra NMBU med Kristiansund som case. Forslagene deres ble presentert på den nasjonale «Våre gater og plasser»-konferansen i Kristiansund i oktober 2014. Samtidig ble utstillingen #mittkristiansund åpnet i Folkets hus, og det ble også invitert til fotokonkurranse på instagram med emneknagg mittkristiansund.

Sentrumsplanarbeidet ble presentert og diskutert i ulike sammenhenger bl.a. i politiske partimøter, i eldreforeninger, Rotary osv. I 2015 hadde kommunen et seminar for gårdeiere og eiendomsutviklere m/arkitekt Skibnes fra Trondheim. Samtidig startet Asplan Viak på oppgaven med å utarbeide en mulighetsstudie med DIVE-analyse og forslag til formingsveileder. Rapporten som ble presentert i ulike fora på nyåret i 2016.

Et bysentrum som er godt for barn, er godt for alle, har vært en rettesnor for sentrumsplanleggingen. Våren 2016 ble det derfor gjennomført barnetråkkregistreringer blant 5. klasse ved Allanengen skole og 9. klassene ved Atlanten ungdomsskole. Registreringen viser kvaliteter og utfordringer sett fra barnas eget perspektiv. Resultatet fra dette arbeidet inngår i kp 4.6 Barns interesser I mars 2016 arrangerte kommunen i samarbeid med fylkeskommunen, Statens Vegvesen region midt og «Våre gater og plasser» et tredagers planverksted med en bredt sammensatt deltakergruppe. Oppgaven var å jobbe med byrommene Kaibakken, Kongens plass og Rådhusplassen, som alle deler og inngår i riksveg 70 gjennom sentrum. Verkstedet åpnet med et åpent informasjonsmøte om sentrumsplanen. En videreføring av verkstedet kom i stand gjennom en walkshop i regi av Gehl architects i juni. Her fikk politikerne anledning til å fordype seg i analyser og tilrådinger for by- og sentrumsutvikling. På det påfølgende utvalgsmøtet ble det vedtatt at man i en periode gjorde Kaibakken delvis bilfri for å se om det ville stimulere til økt attraktivitet og mer byliv. Kaibakken-prosjektet utløste et meget stort informasjonsarbeid, både om det som konkret skulle skje, men også om by- og sentrumsutvikling i en større sammenheng.

2017 startet med et drøftingsmøte med gårdeiere og eiendomsutviklere, før planforslaget ble sendt til politisk behandling.

Etter vedtak om høring av planforslaget, skal det arrangeres åpne møter for å presentere forslaget, diskutere virkningene og eventuelle endringer som kan bli aktuelle.

3.5 Analyser/utredninger

Siden dette er en kommunedelplan med områder for utbyggingsformål sier *Forskrift om konsekvensutredning* at det må utarbeides en konsekvensutredning. Det fastsatte planprogrammet ligger til grunn for avgrensning av utredningsomfang.

Konsekvensutredningen er i all hovedsak utarbeide på bakgrunn av foreliggende analyser. Følgende er utarbeidet i forbindelse med kommunedelplan:

- Vedlegg 1 - ROS-analyse, Kristiansund kommune, 2017
- Vedlegg 2 - Barnetråkkanalyse, Kristiansund kommune 2016
- Vedlegg 3 - Mulighetsstudie inkl. DIVE-analyse, Asplan Viak, 2015
- Vedlegg 4 - Formingsveileder, Asplan Viak, 2015
- Vedlegg 5 - Parkeringsanalyse – Beleggsundersøkelse, Kristiansund parkering, 2015
- Vedlegg 6 - Trafikkavvikling i Kristiansund sentrum, Kristiansund kommune, 2015

I forbindelse med andre pågående planprosesser er det utarbeidet følgende analyser:

Bypakke for Kristiansund:

- Bypakke Kristiansund – Overbyggingsdokument, Statens vegvesen, 2014
- Hovedplan for sykkel, Møre og Romsdal Fylkeskommune, Statens vegvesen og Kristiansund kommune, 2014
- Utredning av kollektivtrafikken i Kristiansund, Asplan Viak, 2014
- Handelsanalyse for Møre og Romsdal, Møre og Romsdal fylkeskommune/Asplan Viak, 2014

Annet:

- Gehl Walkshop, Gehl Architects, 2016
- Gater og plasser i Kristiansund, Kristiansund kommune, 2016

Kommunedelplanens retningslinjer for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur viser til «Gatebruksplan og byromsstrategi for Kristiansund sentrum». Denne er under utarbeidelse og vil bli forelagt planmyndigheten kommunedelplanen vedtas. Foreliggende analyser ligger til grunn for utarbeidelsen av dokumentet. Gatebruksplan og byromsstrategi skal gi beslutningstakere, utbyggere og saksbehandlere et felles verktøy for å ivareta lokale særtrekk og stille krav til kvalitet når det gjelder utforming av gater og plasser. Følgende tema vil inngå:

- *Funksjonsinndeling, opphold og bruk*
- *Utformingskrav for gater og byrom*
- *Relasjoner mellom bygg og gater/byrom*
- *Sammenhenger mellom byrom og ganglinjer*
- *Prinsippforslag møblering og beplantning*
- *Vedlikeholdsstandard for gater og byrom*

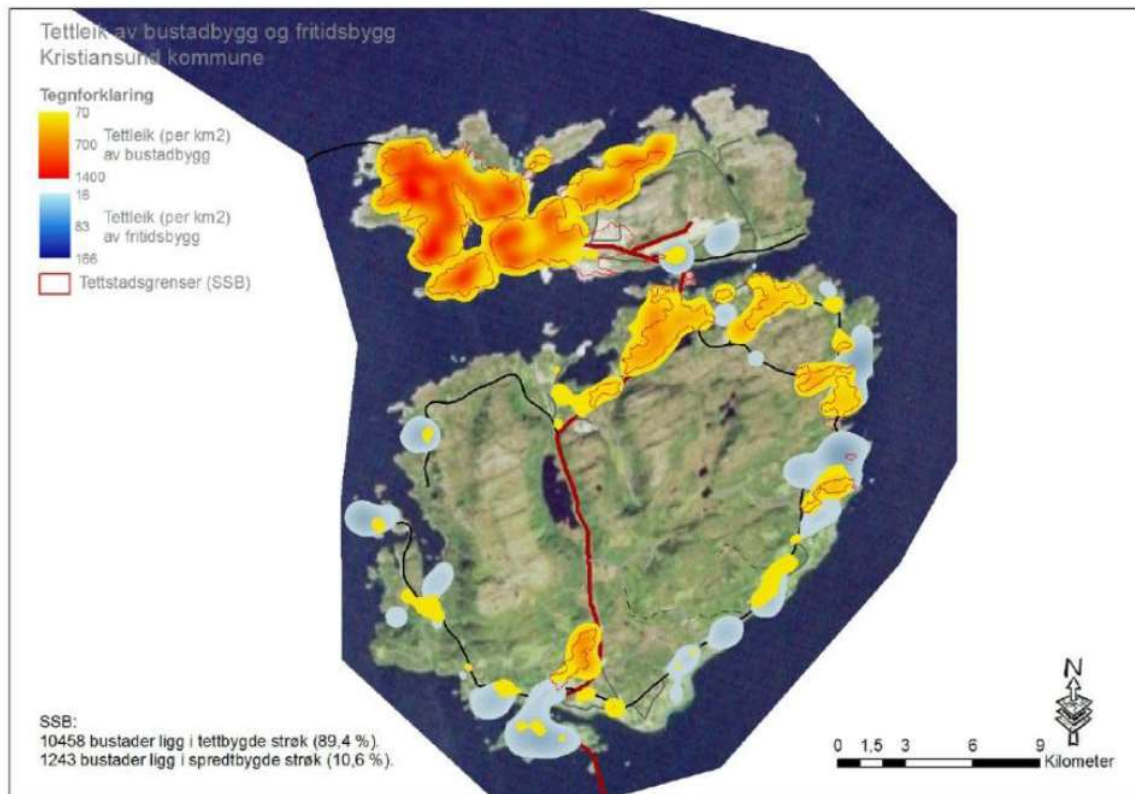
4 Beskrivelse av planområdet (dagens situasjon)

4.1 Beliggenhet og planavgrønsing

Planområdet omfatter de mest sentrale delene av Kristiansund sentrum. Kristiansund ligger i Møre og Romsdal fylke og er regionhovedstad for den nordligste delen; Nordmøre.

Planens avgrønsing er den samme som gjeldende kommunedelplan for sentrum, med unntak av Vågen. I nord avgrønses planen av Dr. Werrings gate og Gassverktomta, mot øst og sør avgrønses planen mot havna. Mot vest avgrønses planen av Sørsundbrua, Sjukehusområdet og Kaptein Bødtkers gate.

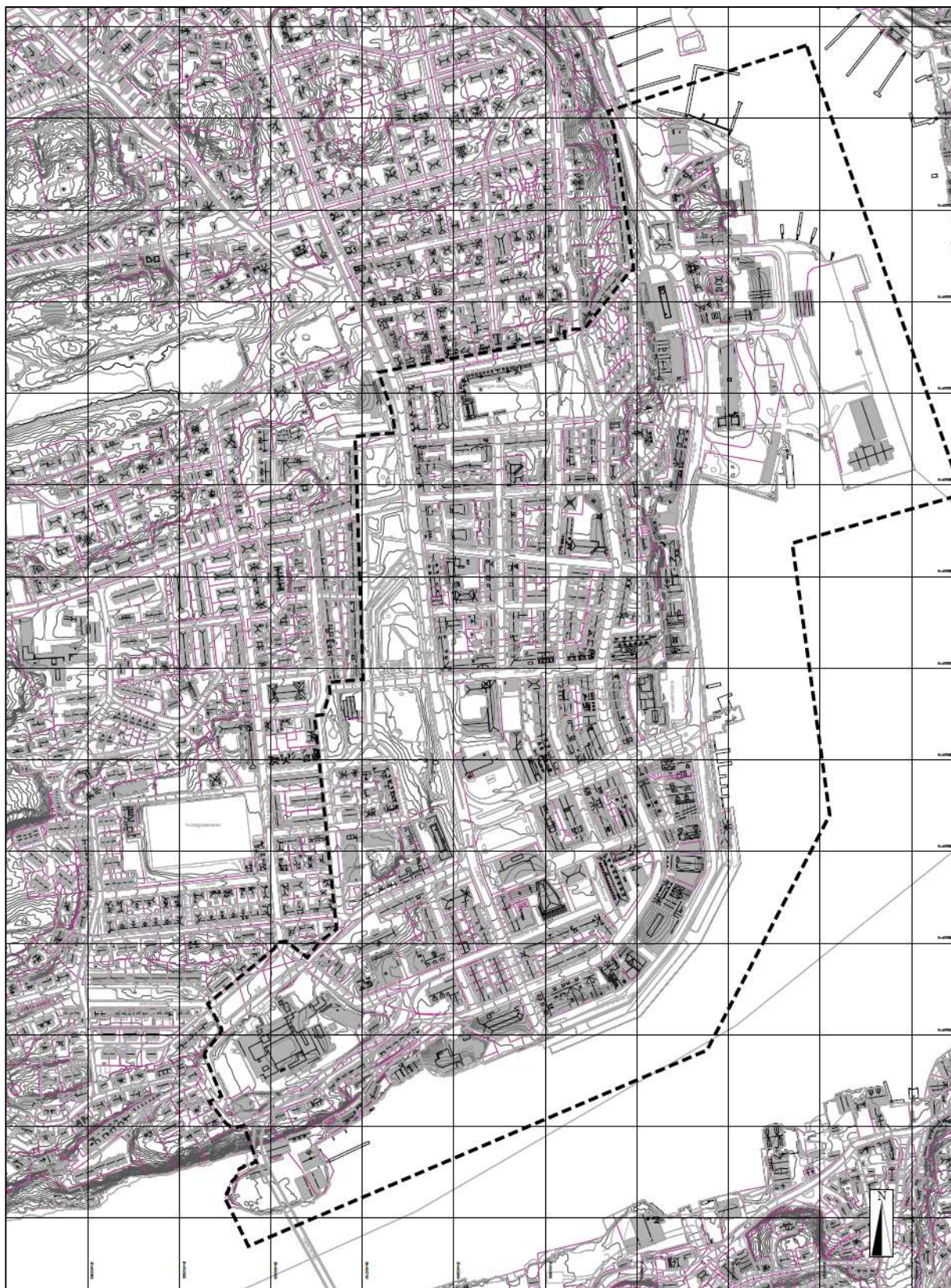
4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk



Figur 1 - Kartet viser bebyggelsens tetthet. Størstedelen av planområdet er rødt, dvs. at det bor inntil 1400 personer per km².

Dagens arealbruk og bymønster er gitt gjennom Brente Steders Regulering (BSR) fra 1946 og en rekke reguleringsplaner fra 1950 og fremover til i dag. Kommunedelplan for sentrum fra 1994 var langt på vei en plan for å bevare bystrukturen i gjenreisningsbyen.

Disse planene har gitt sentrum på Kirkelandet sin struktur og arkitektonisk karakter, selv om mange av sentrumsfunksjonene nå er lokalisert utenfor det historiske bysentrum.



Figur 2 - Kart som viser planavgrensning med svart stiplet linje.

Noen av de gjeldende reguleringsplanene gir mulighet for ny utbygging, som ikke er i tråd med gjenreisningsbyens bystruktur og arkitektur som man i dag ser som ønskelig å bevare.

Reguleringsplanen for Kirkelandet sentrum, fra 1946, er fortsatt gjeldende for deler av sentrum. Bystrukturen som er fastlagt der blir bekreftet i KDP fra 1994 og enkelthus og objekter er fredet eller vernet. Likevel har gjeldende planer i liten grad beskrevet overordnede grep for vern av byens struktur og helhetsbilde.

4.3 Stedets karakter

Lokalisering ut mot havet, og tett bybebyggelse organisert om sund og sjø gir byen særpreg. Gjenreisningsbyen med lange siktlinjer mot sjø og markante landskapsformer understreker dette. Byen ligger nært viktig ressursgrunnlag knyttet til kystnæringer som utskiping av tømmer, fiske, skipsbygging og olje- og gassvirksomhet. Den tydelige sammenhengen mellom sted og livsgrunnlag gir byen en klar stedsidentitet.

Gater, plasser og parker er tydelig definert ved at husrekker enten danner sammenhengende byggeliv mot offentlige uterom eller ved markante gavlfasader som ligger orientert vinkelrett mot gate eller kaifront. Sammenhengen mellom de viktigste gatene og plassene har stor betydning for opplevelsen av bykjernen. Fosnagata og Vågeveien følger kaifronten nord-sør, mens Langveien går parallelt fire kvartaler mot vest langs Øverparken og Nerparken. Disse gatene knyttes sammen av Kaibakken, en bratt og bred allé, og sammen utgjør disse gatene rammen i bystrukturen, noe som understrekes av Rådhusplassen og Kongens plass i hver sin ende av Kaibakken. Den preges på begge sider av smale forretnings-/ boliggårder i tre etasjer med saltak som i jevn rytme møter den brede gaten med sine gavlfasader. Bebyggelsen lenger nord består av små bykvartaler dominert av toetasjes bolighus i tre. Et karakteristisk trekk for den nordre delen av sentrum er høydeforskjellen mellom den tunge kaibebyggelsen mot havnebassenget i øst og bybebyggelsen på et høyere platå i terrenget. Her ruver Allanengen skole og brannstasjonen mens Fosna hotell poengterer avslutning av platået mot sør.

Sør for Kaibakken heller terrenget mot Storkaia og Sørsundet. Bebyggelsen domineres av større forretningsbygg i større kvartaler. Både høydeforskjell, store bygningsvolumer og gjenbygging av tidligere gateløp gjør at det her er få forbindelser til sundet

Nordøst og sørvest i planområdet finnes historiske gateløp og bygninger og nyere store anlegg som utgjør mindre avklarte bydeler. Ved Devoldholmen og Gassverktomta finnes den eldste bebyggelsen i byen og nyere kaianlegg. Ved Sørholmen finnes et tidsspenn mellom gamle sjøboder og veifaret Sørholmsveien langs sundet og sykehuset oppe på høyden.

Både for større byhus og mindre bolighus i gjenreisningsbyen danner smale huskropper med saltak utgangspunktet. De enkle bygningsvolumene fremstår tydelige med en arkitektur som er knapp i uttrykket. For bolighusenes del kompenseres dette ved trekledning med sterk fargebruk og dekorative innramminger rundt inngangsdørene. Sentrumsbebyggelsen i pusset mur har også et rikt fargespill, men med dusere farger. I første etasje har mange av byhusene store utstillingsvinduer for forretninger. Flere av de større byhusene med gavli mot et viktig byrom har et stort vindu eller annet motiv øverst på fasaden som viser til heiseanordninger i de gamle sjøbodene.

Brannstasjonen med sitt tårn og kinoen med sin store mørke sal representerer ikke en generell arkitektur, men har som følge av sine spesielle funksjoner fått en uttrykkssterk unik arkitektur. Større offentlige bygninger fra senere i gjenreisningsperioden følger opp dette mønsteret og gir viktige tilskudd til byens arkitektur med friere utforming og mindre tradisjonsbundne fasader. Rådhuset og Folkets Hus har innslag av naturmaterialer og rasterfasader, det gamle Tinghuset har rasterfasade med utsmykning i stort format, og mest storslått av dem alle er Kirkelandet kirke i nordre ende av parkdraget.

Viktige offentlige bygninger fra før krigen og brannen utgjør lokale historiske holdepunkter i byveven. Det gjelder monumentalbygg som Allanengen skole, Festiviteten og tidligere Langveien

ungdomsskole, men også eldre praktbygg som Christiegården/ Brodtkorbgården og tidligere tiders hverdagsarkitektur som arbeiderboligene i Fosnagata ved Gassverktomta.

4.4 Handel og næring

Byenes betydning for utviklingen av den regionale økonomien handler både om produksjon og forbruk. I organiseringen av produksjonen lokaliseres gjerne spesialiserte funksjoner til byene. Viktige deler av administrasjon, ledelse, forskning, utvikling og kultur sentraliseres gjerne også i byene. Når det gjelder forbruk blir byen en stadig sterkere arena for veksten innen konsumøkonomi; varehandel, rekreativt konsum (restaurant, kafé), opplevelsesøkonomi (sport, teater, kunst, festivaler) og nattøkonomi (vertshus, nattklubber). (Kilde: Handelsanalysen)

I 2016 var det 152 publikumsrettede aktører på gateplan i Kristiansund sentrum. I tillegg er det 45 butikker på Amfi Storkaia Brygge. Det var dermed totalt 197 butikker og næringsdrivende i Kristiansund sentrum.¹

Kristiansund har fylkets tredje største omsetning for alle varetyper. Omsetningen er noe høyere enn folketallet skulle tilsi. Det tyder på at innbyggere i omkringliggende kommuner handler i Kristiansund. Den årlige veksten har vært 3-5 prosent fra 2010-2014². Også Fylkesstatistikken viser at servicenæring utgjør 40 prosent av alle arbeidsplasser i kommunen. Også sekundærnæring samt helse- og sosialtjenester utgjør en betydelig andel av arbeidsplassene i kommunen med henholdsvis 21 og 22 prosent³.

4.5 Landskap

Bylandskapet er et resultat av kombinasjonen mellom naturgitte forhold som landskapsformer og topografi og en utbygging som er basert på en byplan.

Kristiansund ligger der det ligger fordi terrengformene danner en god naturlig havn. Fra havna stiger terrenget mot vest og nord og de høyeste punktene på Kirklandet ligger utenfor planområdet.

Byen er bygget etter en byplan med klassisistiske trekk. Dette gir byen lange siktakser ut i landskapet, tydelige byrom og fargerik bebyggelse.

I Asplan Viaks mulighetsstudie (Vedlegg 3) er det utarbeidet et kart som viser grøntstrukturen. Dette begrepet er i det videre planarbeidet utvidet til også å gjelde blå områder, altså områder med sjø og vann. Dette er store og små grøntområder, parkområder og mer urbane områder tilrettelagt for lek og rekreasjon, samt sjø og vassdrag og deres omgivelser. I en blågrønn struktur ligger også overvannshåndtering. For fremtiden kan man se for seg at mer av dette vil gå på overflaten og ikke under bakken som i dag.

Byparken utgjør 40% av grøntarealet. Øvrig grøntareal er mindre parkområder, private hager, restareal og grøntrabatter langs vei. Uten at det har vært ønsket er grøntareal i bakgårdene og forhager til en viss grad erstattet med harde flater pga. parkering. Av mer urbane områder som inngår i grøntstrukturen er Rådhusplassen, Kongens plass og lekearealene ved Allanengen skole de viktigste.

Et av Kristiansunds særtrekk er byens tetthet. Dette har mange fordeler, men er også en utfordring i forhold til å ha nok areal til lek og rekreasjon for å tilfredsstille dagens krav.

¹ Bypatrioten

² Handelsanalyse for Møre og Romsdal, Møre og Romsdal fylkeskommune/Asplan Viak, 2014

³ Fylkesstatistikk 2016. MRFK



Figur 3 - Kart fra mulighetsstudie som viser grønne områder innenfor planområdet.

4.6 Barns interesser

Våren 2016 ble det gjennomført digitalt barnetråkk ved Allanengen barneskole (nord i planområdet) og Atlanten ungdomsskole (utenfor planområdet, men med elever fra planområdet). Denne undersøkelsen dokumenterer dagens situasjon slik barn og ungdom oppfatter den.

Elever på 5. trinn opphold er konsentrert rundt de nære og trygge områdene som bosted, skole og aktivitetssteder/arenaer – noe som er helt naturlig. En svakhet ved undersøkelser var at det ikke var tid til å registrere punkter i sentrum og gitt mulighet til å kommentere hva de ville endre i sentrum.

Barnetråkkregistreringen viser at ungdom i 9. trinnet bruker en større del av lokalmiljøet. Det er tydelig at ungdommen har stor rekkevidde og en ser flere ferdselsårer og punktregistreringer i sentrum og lenger unna skole/nærmiljøanlegg enn elever ved 5. trinn.

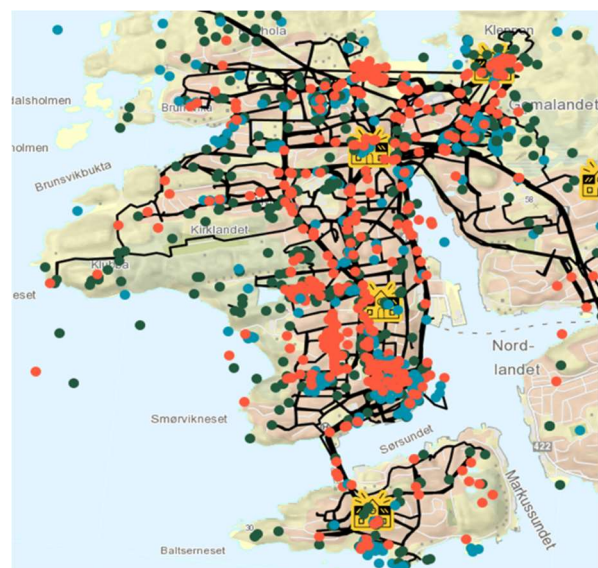
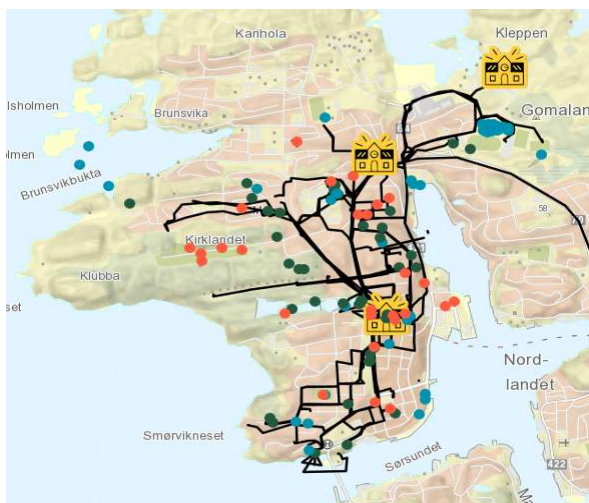
Veger som blir mest brukt er rv. 70 inn mot sentrum. Ferdsl i sentrum ellers er tråkk over Kongens Plass og i noen gater sør for Kaibakken. Barn og unge bruker også havna (Storkaia brygge, Piren), Fosnagata, Kranaveien, Mellemværftet og gjennom Vågen for å komme til/fra sentrum.

Områder/steder med flest registreringer som er oppholdsarealer, lek og møteplasser for barn og unge er uteområdet ved Allanengen barneskole Skateparken i Vågen, Amfi Storkaia brygge, Burger King, Caroline kino og Gågata (Nedre Enggate). Ingen plasser/steder ute i sentrumsgatene har markeringer som viser til møteplasser.

Når det gjelder grøntområder i sentrum er det Øver- og Nerparken som har punkt-registreringer og kommentarer, men parkanleggene har ikke registreringer som viser til oppholds-/aktivitetssted eller møteplass for de unge.

Trafikkregistreringene i sentrum er langs hele rv. 70. Kommentarene omtaler opplevelsen av mye trafikk. Fra Wilhelm Dallsvei og til Sankt Hanshaugen og langs Kranaveien beskrives fortauene som smale og gatene har mye trafikk. Kranaveien omtales også som en dårlig vei å sykle på. Fosnagata forbi Helsehuset og rutebilstasjonen opplever barn og unge som et veldig trafikkert område hvor det kommer biler fra alle retninger.

Områdene fra Skateparken, Mellemværftet og Gassverktomta er steder som beskrives som mørkt. Flere ungdommer sykler gjennom dette området og de ønsker at denne veien kunne vært bedre å sykle på.



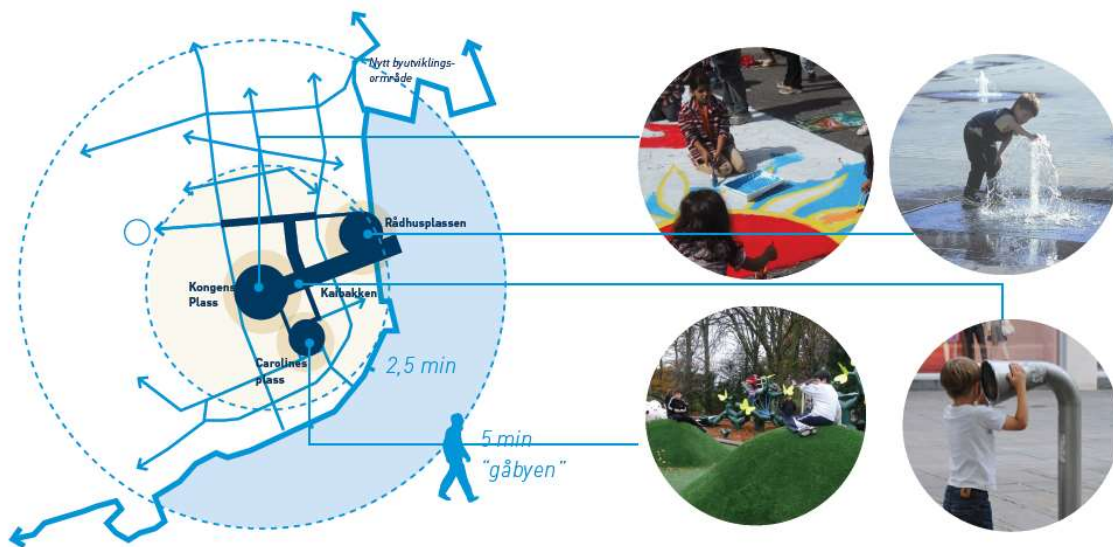
Figur 4 - Forskjellene mellom 5. og 9. trinn har flere forklaringer. Det var færre 5. klassinger som var med i undersøkelsen, og de bor mer samlet enn 9. klassingene. Likevel er hovedtrekket at de eldste har en større radius som de oppholder seg på.

«Gamle Langveien ungdomsskole» løftes frem som et aktuelt område som det må gjøres noe med. Kongens plass og plassen foran Folkets hus er også steder som barn og unge vil endre på. De unge ønsker at dette skal bli et møtested for alle. Parkeringsplassen på Kongens Plass beskrives som stygg og registreringer viser til skumle folk. Barn og unge skriver at dette er et sentralt sted hvor de tar buss til og fra sentrum.

Barn og unge peker på at Operaens Balletsenter er veldig mye brukt. Det vises til at det er slitt og at det bør gjøres noe med.

De fleste punktregistreringene og kommentarene er i Gågata/Hauggata/Kaibakken og Storkaia brygge. Elevene beskriver sentrum som kjedelig og at det er lite som skjer. De kommenterer at mange av husene i området er stygge og at det trengs mer moderne bygg. Samtidig ønsker de seg flere butikker og kaféer i sentrum.

4.7 Uteområder og rekreasjonsverdi



Figur 5 - I forbindelse med planarbeidet har det vært gjennomført mange prosjekt som omhandler byens uteområder. Denne figuren er hentet fra Gehl Architects som gjennomførte "walkshop" i 2016.

Byparken - Nerparken og Øvreparken

Byparken har både en historisk verdi, og en stor rekreasjonsverdi. Hagebyideen stod sterkt i byplanen som ble utarbeidet av Sverre Pedersen. Det viktigste elementet i dette det sentrale parkdraget som løper nordover fra Kongens plass til det går over i det gamle grønt-draget ved drikkevattanlegget "Vanndammen" og videre via Kringsjø ut til havet. Dette parkanlegget ligger parallelt med utsiktsaksen Langveien. Sverre Pedersen trakk sammenligninger med parken i Versailles, med utsiktsakse som fortpalte seg i det fjerne. I parken i Kristiansund ledes blikket i retning Freikollen.

Kvaliteten til parken er først og fremst knyttet til sentral plassering, store dimensjoner og store grønne områder inkludert store trær. Dette er en møteplass for alle generasjoner og blir også brukt i forbindelse med forskjellige arrangement. Parken har forbedringspotensial både når det gjelder skjerming mot trafikk, tilrettelegging for aktivitet, standard, samt drift og vedlikehold.



Figur 6 - Bilder fra Byparken viser dens dominans i bybildet, samt hvordan den brukes i hverdagen.

Sjøfronten/kaia

I sonen mellom bygatene og sjøen er det et kaiområde i varierende bredde. Byen er stolt av at den har en ei aktiv havn og dette er en verdi som man ønsker planen skal ivareta. Området er i varierende grad tilrettelagt for aktivitet, opphold og rekreasjon. Potensialet for bedre og bredere tilrettelegging er stort.



Figur 7 - Nærhet til sjø er byens opprinnelse og en viktig del av hverdagen. Dette bildet viser Piren der Sundbåten legger til kai.

Allanengen skole

Skolen har et stort uteareal med nylig opparbeidet lekeområde. Dette fremstår som attraktivt både i og utenfor skoletid. Dette er først og fremst en møteplass for barn og unge.

Plasser og byrom

Rådhusplassen, Kongens plass, Carolines plass og gågata er mer urbane byrom. Disse brukes helt og delvis til parkering. Potensialet for å utvikle disse områdene som møteplasser er på agendaen hos kommunen og fylkeskommunen.

Gågater og forhager

Deler av Skolegata og Nedre Enggate er i dag gågate. Det er en rekke butikker og serveringssteder, og flere av disse bruker gata til servering og andre servicetilbud og gata fungerer både som oppholdsareal og møteplass.

Et annet typisk trekk fra Sverre Pedersens byplan er forhagene. Disse utgjør delvis private uteområder, delvis offentlige. Særlig Øvre Enggate, Fridtjof Nansens gate og Langveien sør for Kongens plass er gater der forhagene fremdeles består. Både her og i resten av byen er forhagene i ferd med å forsvinne, siden de gjøres om til parkeringsplasser.

Andre rekreasjonsområder i byen utenfor planavgrensningen

Idrettsplassen ligger like vest for planområdet, men har også en rekreasjonsverdi for de som bor i planområdet. Særlig barn og ungdom bruker området til organisert og uorganisert idrett og aktivitet.

Vanndammen er et idyllisk turområde nordvest for planområdet, og blir brukt av alle generasjoner.

Vestlige og nordlige deler av Kirklandet er vestvendte, sjønære naturområder. Her er tilrettelagt med stier og rasteplasser. Varden er både et historisk minnesmerke og et flott utsiktspunkt. Dette er viktige rekreasjonsområder for byens innbyggere og blir brukt av alle generasjoner.

4.8 Universell utforming

Tilgjengelighet for alle er en utfordring i en by med høydeforskjeller, og der det meste av byen er bygget før lovverk om universell utforming trådte i kraft. Alle nyere bygge- og anleggstiltak er universelt utformet, og kommunen har systematiske møter og befaringer med ulike brukergrupper med sikte på fysiske tiltak som bedrer allmenn tilgjengelighet.

4.9 Kulturmiljø



Det er havna og plasseringen langs skipsleia som har skapt byen. Byen vokste fram gjennom trelasthandel, fiskeri og klippfiskproduksjon.

På 1600-tallet utviklet det seg en tettbebyggelse kalt Fosna eller Lille-Fosen ved havna mellom de tre øyene. Dette fordi det var behov for utskipingshavn/eksporthavn/tollsted for hollenderne handel med tømmer. Stedet fikk status som ladested underlagt Trondheim.

Figur 8 - Kart fra riksantikvarens NB-register som viser avgrensning av sentrumsområde med kulturhistorisk verdi.

Fra 1680-årene ble fiskeriene og fiskeeksporten igjen viktigst for tettstedet, og klippfiskproduksjon utviklet seg til en stor virksomhet midt på 1700-tallet. 29.juni 1742 ble stedet kjøpstad med navn Christiansund.

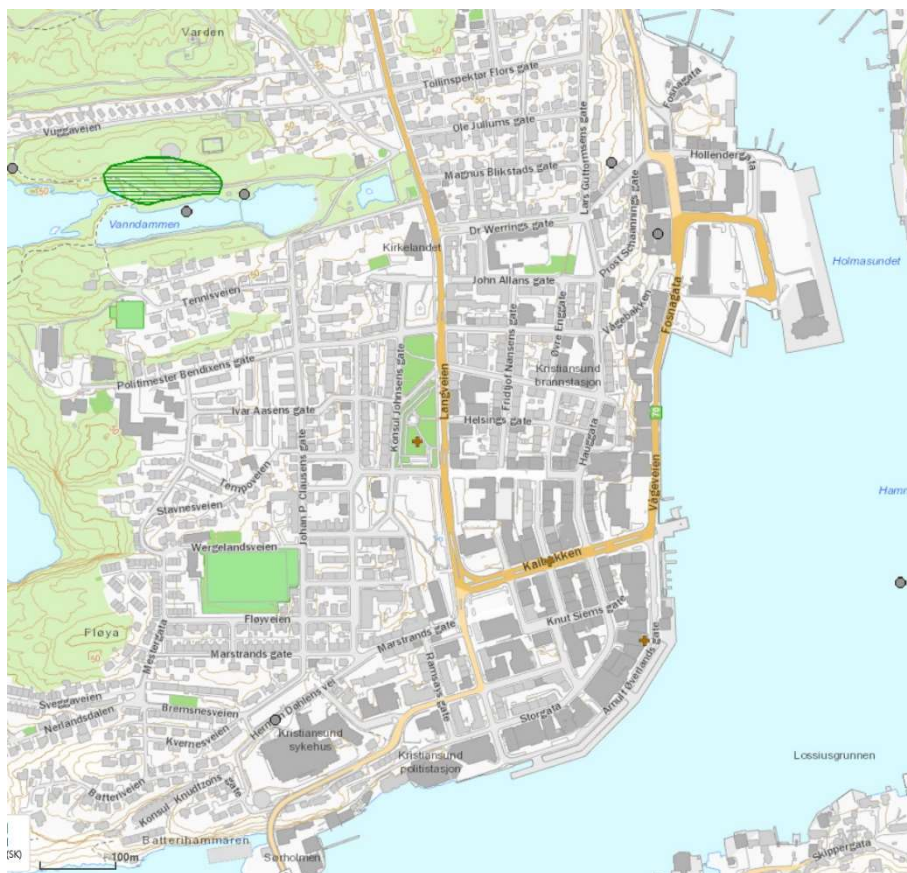
Kristiansund hadde på slutten av 1800-tallet mange store kjøpmannsgårder og sjøboder eller brygger, og Vågen var en viktig del av havneområdet. I Vågen fikk man også utvikling av skipsverft og annet maritimt rettet næringsliv.

I april 1940 ble Kristiansund bombet av tyske fly. De sentrale delene av Kirkelandet og Nordlandet, som ble ødelagt ved bombingene, ble totalt omregulert. Den gamle trehusbyen med selvgrodd struktur på ferdslårer og eiendomsgrenser ble erstattet av rette gateløp og akser som er rettet mot storslagne naturmotiver. Kristiansund ble etter krigen bygget opp med en markant gjenreisningsarkitektur i nøktern funksjonalistisk stil, men med klassiske detaljer. I enkelte gater utenom planområdet ble det oppført svenske ferdighus som nødhjelp.

Som gjenreisningsby etter andre verdenskrig er Kristiansund kan hende den mest særpregede. I følge Sverre Pedersen selv er byen hans hovedverk. Den har klare klassisistiske trekk i byplanen. Dessuten har bebyggelsen en til dels klart tilbakeskuende og historiserende karakter, noe som gjør at noen sier den er et tidlig eksempel på postmodernisme. Også fire andre områder i eller nær sentrum er med i NB-registeret, men på bakgrunn av andre kvaliteter enn det som er beskrevet for sentrum.⁴

⁴ Kilde: Riksantikvarens register av nasjonale kulturhistoriske bymiljøer.

4.10 Naturverdier



Figur 9 - Kart fra Naturbase viser registrerte naturverdier.

Planområdet består i sin helhet av bebygd areal. Det er ikke registrert naturtypelokaliteter innenfor det, nærmeste registrert lokalitet er et parklandskap ved Vanddamman ca. 270 meter unna plangrensa. Det anslås at denne lokaliteten ikke vil berøres av planen. Videre anslås potensialet for at det skal finnes ikke kartlagte naturtypelokaliteter innenfor planområdet som lavt, tatt i betraktning at det er såpass utbygd. Når det gjelder rødlistearter foreligger det noen registreringer i Artskart, først og fremst av fugler.

4.11 Trafikkforhold

Dagens gatenett har et hierarki, der spesielt rv. 70 peker seg ut som noe annet enn det forøvrigte gatenettet. Gatenettet har også en historisk verdi og utgjør viktige akser i byplanen: De viktigste siktaksene er Langveien som viser retning mot Freikollen og Kaibakken som peker mot Tustnastabben. I tillegg er gatenettet med på å gi byen dens karakter slik det er beskrevet i kp. 4.3.

Kommunen ved Byingeniøren har gjort en vurdering av biltrafikken i sentrumsområdet. De andre beskrivelsene av dagens situasjon er basert på analyser og annet planarbeid.

4.11.1 Vegtrafikk

I perioden 2010 til 2016 er det registrert omtrent uendrede trafikkmengder på rv. 70 i Langveien og ved, selv om det er noe variasjon fra år til år. ÅDT på fv. 421 i Kranaveien er også nær uendret i samme periode. Det har skjedd en del endringer i aktivitet i denne tiden med blant annet litt fallende

handel i sentrum, men man har likevel en nokså stabil trafikkmengde på de to veiene inn til sentrum. Trafikkdata for 2016 for de offisielle tellepunktene på rv. 70 på Atlanten og Rensvik viser noe nedgang siden 2015. Det generelle bildet for tiden ser ut til å være en flat eller litt stagnerende utvikling i biltrafikken i Kristiansund. Kommunens oppfatning er at det i dag ikke er køproblematikk i lyskryssene i Langveien innenfor planområdet.

På litt sikt vil man gå ut fra at trafikken igjen vil øke, men videre økning kan bli moderat også fordi det skjer en satsing på å få flere til å sykle og benytte kollektivtilbudet.

Omkring 2025/2026 ligger det an til at Atlanterhavstunnelen blir gratis å kjøre. I etterkant av dette må det påregnes økt trafikk, kanskje opp mot 500-1000 flere biler i døgnet. Hvordan denne økte trafikken vil fordele seg henholdsvis til sentrum og Løkkemyra er vanskelig å anslå.

Tidligere påtenkte tverrforbindelse mellom Langveien og Kranaveien via Dr. Werrings gate/Schaannings gate anses nå som uaktuell. Dette er klart etter at kommunen har vedtatt ny skolestruktur, der det skal satses på Allanengen skole som barneskole. Tunnel fra Øvre Vågen til sentrum til erstatning for Kranaveien som fylkesvei/hovedvei slik den har vært vist i tidligere kommuneplaner, anses som lite aktuell.

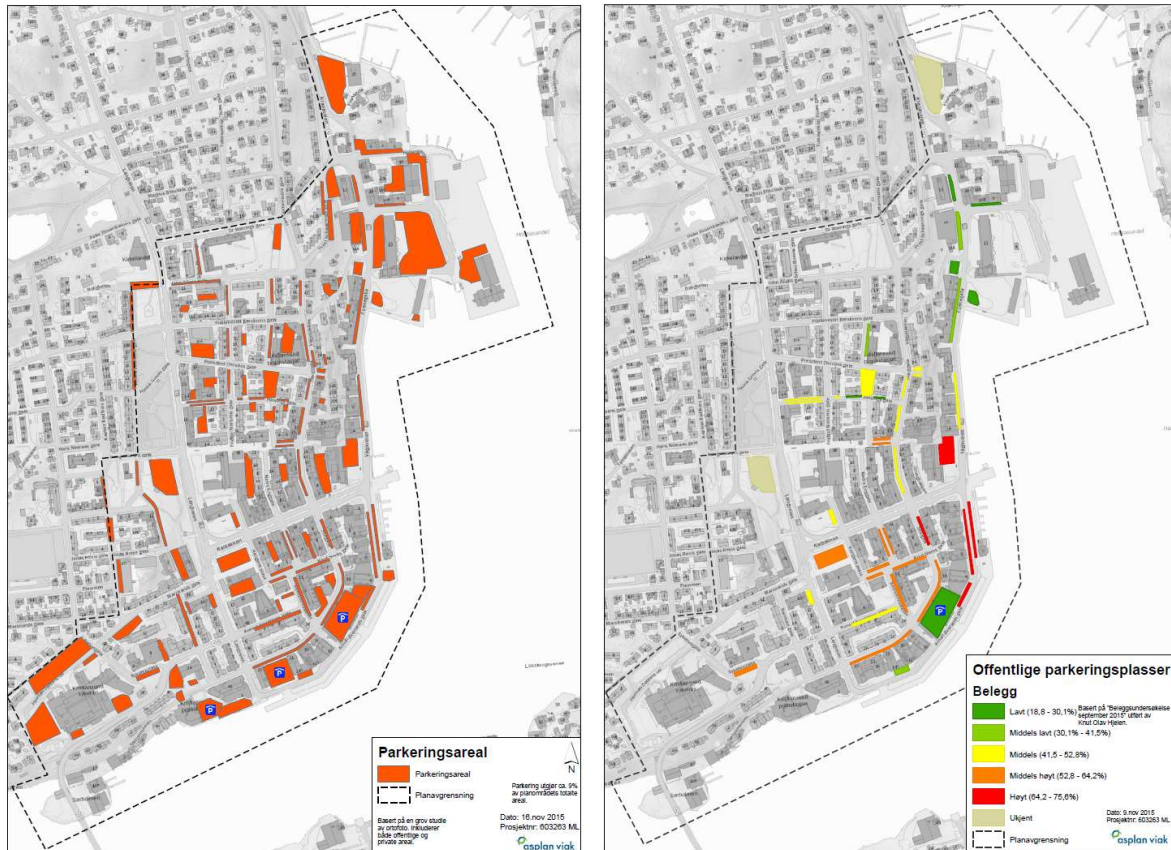
Kryssløsningen på fv. 421 ved Håndverkerforeningen er en utfordring. Tidligere reguleringsplan som viser en veiomlegging, anses nå som utgått på dato i forhold til nye vegnormaler. Det trengs ny reguleringsplan for å finne bedre løsning.

Krysset mellom Langveien og Kaibakken har ikke en utforming som tilsier at det ligger midt i sentrum. Det er ønskelig å redusere kjørearealet til fordel for tilrettelegging for gående og syklende.

Trafikkforhold ved cruiseanløp oppleves som problematiske. I 2017 gjøres det tiltak i forbindelse med dette. Når det er seks busser eller mer som skal hente passasjerene er det behov for dirigering/stenging av ytre kjørefelt i Arnulf Øverlands gate. Stengingen er nødvendig for å ivareta sikkerheten til passasjerene som skal på eller av bussene, samtidig som trafiksikkerheten i området forøvrig ivaretas.

4.11.2 Parkering

Beleggundersøkelser fra parkeringsetaten viser at det til vanlig er mye ledig parkeringskapasitet i Kristiansund sentrum, men alle plasser er ikke like attraktive og godt egnet.

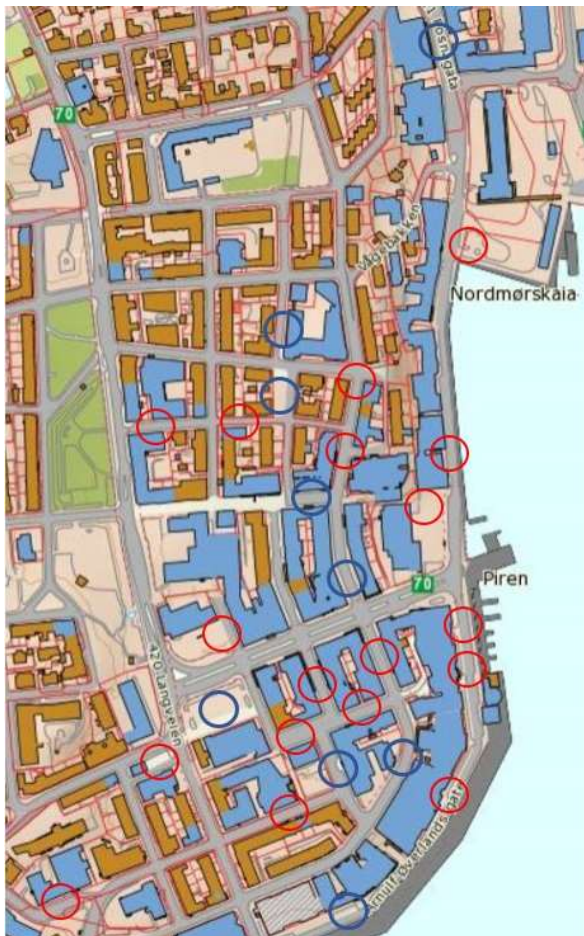


Figur 10 - Kartene er hentet fra Asplan Viaks mulighetsstudie. Til venstre vises områder med parkeringsplasser. Kartet til høyre viser resultat fra beleggundersøkelse på offentlige plasser i 2015. Grønt er gjennomsnittlig lavt belegg, rødt er høyt.

Det er i dag omtrent 710 avgiftsregulerte parkeringsplasser i Kristiansund sentrum, der 25 av disse er forbeholdt forflytningshemmede og 4 plasser er med lademulighet for motorvogn.

For å avdekke belegg på avgiftsbelagte parkeringsplasser i et område er det vanlig å benytte beleggundersøkelser. Kristiansund parkering AS utførte sin siste beleggundersøkelse september 2015, over tre dager i en uke. Undersøkelsen viser belegg på de fleste parkeringsplassene i sentrum, men tre parkeringsplasser var ikke med i undersøkelsen. De parkeringsplassene som ikke var med var Gassverkstomta, Kirketomta og Storkaia parkeringshus. For å kunne tolke resultatene i en slik undersøkelse best mulig er et kriterie at en av 20 parkeringsplasser er ledig til enhver tid. Dette gir også en pekepinn om det er mye letetraffikk i et område.

Beleggundersøkelsen viser at ikke alle avgiftsregulerte parkeringsområder i sentrum til enhver tid har en av tyve parkeringsplasser ledig. I perioder med mye trafikk i sentrum i forbindelse med høytider og arrangementer registreres betydelig letetraffikk, som er en miljøulempe og generelt ikke ønskelig.



Figur 11 - Røde sirkler viser der det forekommer 100% dekning ved ett eller flere tidspunkt, mens blå sirkel viser dekning mellom 80% og 100%.

4.11.3 Kollektivtilbud

Dagens tilbud omfatter lokale og regionale bussruter, Sundbåten og Kystekspresen. I tillegg kommer ulike typer bestillingstrafikk, der drosje supplerer det faste rutetilbudet og gir et tilbud til funksjonshemmede og i forbindelse med transport til/fra sykehus.

Kollektivreiseandelen utgjør ca. 4 % og kapasitetsutnyttelsen på bybussen er i underkant av 10 %. Kollektivreisefrekvensen per innbygger er 35 reiser per år, noe som er lavt sammenlignet med tilsvarende byer. (Kilde: overbyggingsdokumentet SVV)

Takstsystemet i Kristiansund er felles for hele fylket. Trafikantinformasjon gis gjennom internett-/tefontjenester samt på trafikkterminalen. Ellers er informasjonen mangelfull både når det gjelder rutekart, holdeplassnavn og tidtabeller på holdeplassene.

Innenfor planområdet er det fire busstopp (to i hver retning), langs Langveien. Det er et busstopp for trafikk inn til byen ved Kongens plass og tosidig bussholdeplass i Vågeveien ved Rådhusplassen. Sundbåten legger til kai nedenfor bussholdeplassene ved Rådhusplassen. Det er kollektivterminal på Devoldholmen. Der er også anløp for Kystekspresen, langs rv. 70. Det er også et busstopp. Langs fv. 420 er det et busstopp for trafikk ut fra byen i Langveien og et tosidig busstopp nordøst for sykehuset. Ingen av disse tilfredsstillere dagens standardkrav mellom annet til areal, trafiksikkerhet, universell utforming, leskur, m.m.

Verken i «Utredningen av kollektivtrafikken i Kristiansund»⁵ eller «Bypakke Kristiansund – Overbyggingsdokument»⁶ omtaler forsinkelser som følge av kø inn og ut av planområdet. Det beskrives derimot redusert fremkommelighet pga. parkering i kollektivtraséen.

For utfyllende informasjon se Utredning av kollektivtrafikken i Kristiansund.

4.11.4 Sykkeltilbud

Dagens tilbud er hovedsakelig gang- og sykkelveger som er av varierende standard og av mange opplevd som usammenhengende. Flere steder blir syklistene tvunget til uønskede krysninger eller sykling i vegbanen eller fortau i mangel på andre muligheter.⁷ Sykkelandelen i Kristiansund er lav, bare 2 %⁸.

Hovedstrømmene av syklistene i sentrum fordeles mellom Langveien og Vågen gjennom Mellemværftet.

4.11.5 Kvalitetsstandard for vedlikehold av gater og plasser

Statens vegvesens standard håndbok R610 *Standard for drift og vedlikehold av riksveger* legges til grunn når Statens vegvesen inngår kontrakt med entreprenører. Denne omhandler alle forhold som angår drift og vedlikehold av veger, gater, fortau og gang-/sykkelveger langs riks- og fylkesveger innenfor planområdet. Mellom annet omhandler det krav til dekker, kanter, renhold, vegetasjonsskjøtsel, snøbrøyting m.m. Når det gjelder snøbrøyting har rv. 70 driftsklasse B, høy standard. Fylkesveg 420 og 421 er driftsklasse C.

Driftsavdelingen hos Kommunalteknikk utfører tjenestene med brøyting, strøing og salting av de kommunale veiene. Innsatsen innrettes etter værvarsler og observasjoner.

4.12 Teknisk infrastruktur

Innenfor sentrumsplanens område er det ledningsnett for vann og avløp av forskjellig alder. Deler av ledningsnettet er fornyet de senere år, og har således god kvalitet og lang restlevetid. Det gjelder spesielt områdene som ligger nede ved sjøen, samt Langveien og Kaibakken. Her er det lagt separatsystem, det vil si separate ledninger for spillvann og overvann.

Resterende deler av ledningsnettet i området er gammelt fellessystem fra første halvdel av 1900-tallet. Det gjelder spesielt området øst for Langveien mellom Skolegata og Werrings gate, samt området vest for Langveien. Både spillvannssystemet og avløpssystemet har restkapasitet.

Vannledningsnettet i området har god kapasitet, og god forsyningssikkerhet. De veiledende krav til brannvann så langt man kjenner til oppfylt. Vannkvaliteten er god. Vanntrykket er også normalt.

Overvannssystemet har sine begrensninger enkelte steder i forhold til teoretiske beregninger. Det er ikke registrert store kapasitetsproblemer i dag, noe som tyder på at det reelle problemet ikke er særlig stort. I tillegg er det en fordel at terrenget har god helning, med kort vei til sjø. Urbaniseringsgraden er høy i dag.

NEAS sitt nett i planområdet består av en blanding av gammelt og nyere nett. Utskifting av nett foregår vanligvis som samarbeidsprosjekt med Kristiansund kommune på den måte at

⁵ Utredningen av kollektivtrafikken i Kristiansund, Statens vegvesen/Møre og Romsdal fylkeskommune (Asplan Viak - 2014)

⁶ Bypakke Kristiansund – Overbyggingsdokument (Statens vegvesen Region midt – 2014)

⁷ Hovedplan for sykkel i Kristiansund (Kristiansund kommune – 2014)

⁸ Bypakke Kristiansund – Overbyggingsdokument (Statens vegvesen Region midt – 2014)

kabelanleggene blir skiftet samtidig som VA-anlegg blir fornyet. NEAS sine nettstasjoner er generelt av god standard med tidsmessig utstyr.

Strømkapasitet inn i området er tilstrekkelig med hensyn til dagens effektbehov og vil også takle normal forbruksøkning med dagens kundetetthet i området.

4.13 Grunnforhold

NGU løsmassekart viser at sentrum i hovedsak består av bart fjell eller oppfylte masser. Lokale variasjoner kan selvsagt forekomme og man kan ikke utelukke at det finnes dårlige grunnforhold som vanskeliggjør utbygging.

4.14 Sosial infrastruktur

Det er en skole innenfor planområdet. På Allanengen barneskole er det ca 40 ansatte og 260 elever fra 1.-7. trinn. Skolen tar også imot alle nyankomne, minoritetsspråklige barneskoleelever som er bosatt i Kristiansund kommune. Både ungdomsskole og videregående skole ligger utenfor planområdet. Det er heller ingen barnehage innenfor planområdet.

Kristiansund sjukehus ligger i planområdet, mens sykehjem og andre omsorgstjenester er lokalisert utenfor sentrum.

4.15 Forurensing

4.15.1 Støyforhold

Statens vegvesen har kartlagt alle riks- og fylkesveger der det kjører flere enn 8200 kjøretøy i døgnet. Kartleggingen er gjennomført i henhold til Forskrift til forurensningsloven. Støyvarselkartene er utarbeidet etter Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Støyvarselkartene viser beregnet rød ($L_{den} > 65\text{dB}$) og gul ($L_{den} > 55\text{dB}$) støysone langs riks- og fylkesveg. Støyvarselkartene fra Statens vegvesen viser en prognosesituasjon 15–20 år fram i tid. Kartene skal ikke brukes til detaljvurdering av enkeltboliger.

For Kristiansund viser kartet en klar sammenheng mellom trafikkmengde og støynivå. I planområdet er det bebyggelse langs Langveien som er mest støyutsatt. Støyforhold langs kommunale veger og fra havn er ikke beregnet.



Figur 12 - Støyvarselkart fra Statens vegvesens strategiske støykartlegging i 2010. Prognose for 2025 er benyttet og beregningshøyde er 4 meter over bakkenivå.

4.15.2 Luftforurensing

I Kristiansund kommune er det i dag ifølge Vluft-beregninger (beregningsprogram for luftforurensing) ca. 350 personer som bor langs Langveien som utsettes for PM10-konsentrasjoner (svevestøv) fra vegtrafikk over nasjonale mål ($50\mu\text{g}/\text{m}^3$ mer enn 7 døgn per år). Dette tilsvarer rød sone i retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520). I rød sone vil personer med luftveis- og hjertekarsykdom ha økt risiko for helseeffekter. Blant disse er barn med luftveislidelser og eldre med luftveis- og hjertekarlidelser mest sårbare.⁹

4.15.3 Forurenset grunn og vann

Det som i dag er Kristiansund sentrum har vært preget av menneskelig aktivitet, herunder industri, i flere hundre år. Det har også vært en del store branner, den største kom som følge av tyskernes bombing i 1940. Med utgangspunkt i disse forhold er det grunn til å tro at store deler av sentrumsområdene inneholder grunnforurensinger. På Gassverktomta, hvor det ble drevet gassverk i første halvdel av 1900-tallet, er det kartlagt forurensinger i grunnen. Området har restriksjoner på grunn av dette.

Det er to industrianlegg et vaskeri som er dokumentert i forurensingsdatabasen for Møre og Romsdal

Havnebassenget har vært gjenstand for flere miljøundersøkelser de siste tiår.¹⁰ Det er snakk om såkalte resipientundersøkelser som er utført for å kartlegge miljøtilstand i områder som er påvirket av

⁹ Bypakke Kristiansund – Overbyggingsdokument, Statens vegvesen, 2014

¹⁰ Johnsen, G. H. og Tveranger, B. (2005): «Kristiansund kommune. Miljøundersøkelser i sjøområdene. Beskrivelse av resipientene, avløpsdisponering og miljøtilstand 2005», Rådgivende Biologer AS
Norconsult AS (2012): «Resipientundersøkelse i Kristiansund kommune 2012»

avløpsutslipp. De siste undersøkelsene viser at vannkvaliteten er god, men at det ligger forurensinger i sedimentene på havbunnen. Disse forurensingene er i hovedsak knyttet til tidligere tiders industrivirksomhet. Dette gjelder spesielt ved gassverktomta samt inne i Vågen.

Vi har i dag to utslipp fra to avløpsreanseanlegg til havnebassenget. Disse utslippene blir fjernet i forbindelse med pågående utbygging av nye hovedavløpsanlegg i kommunen.

4.16 Risiko og sårbarhet

Den overordnede ROS-analysen for Kristiansund kommune peker på at alvorlige brudd i vann- og avløpsnettet kan gi utfordringer knyttet til vannforsyning. Tiltak for å opprettholde og bedre sikkerheten pågår i henhold til kommunens hovedplan for vannforsyning. Trusler i forbindelse med ekstremvær som sterk vind og stormflo er også vurdert å ha relativ høy risiko. Det samme er havnivåstigning.

5 Beskrivelse av planforslaget

For bebyggelse og anlegg, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, samt grøntstruktur er det skilt mellom nåværende og fremtidig arealbruk. «Nåværende» omfatter områder der gjeldende arealbruk etter tidligere gjeldende plan til eksempelvis byggeformål blir videreført i ny plan. «Fremtidig» betyr nytt arealformål i forhold til eksisterende arealformål. Dette kan være helt nye byggeområder i områder som tidligere var disponert til annet formål enn utbygging. Det kan også være utbygde områder som får en annen arealbruk enn det området har hatt tidligere planer. Dette blir da angitt som et «fremtidig» område, uten at det nødvendigvis legges til rette for ny utbygging.

5.1 Arealformål

5.1.1 Bebyggelse og anlegg §11-7 nr. 1

Boligbebyggelse (sosikode 1110)

Områdene er avsatt til boligformål og de er alle allerede bebygde. De som fremstilles som fremtidige boligområder er nye kun sammenlignet med gjeldende planstatus. Bestemmelsene tillater sekundærfunksjon som forretning og servering, men ikke økt omfang av slik arealbruk. Hovedregelen er at boligområdene reguleres med utnyttelse og byggehøyde som dagens situasjon. Innenfor de nummererte hensynssonene gjelder strengere krav for bygningsmessig utforming.

Sentrumsformål (sosikode 1130)

Områdene er avsatt til sentrumsformål, som kan omfatte boliger, forretninger, kontorer og tjenesteyting som servering og overnatting. Denne kategorien dekker færre områder enn tidligere planer. Det er stilt krav om at første etasje skal være tilrettelagt for publikumsrettet virksomhet.

Hovedregelen er at sentrumsformålene reguleres med utnyttelse og byggehøyde som dagens situasjon. Innenfor de nummererte hensynssonene gjelder strengere krav for bygningsmessig utforming.

Hauggata 16, i dag Fosna Hotel, avsettes til fremtidig sentrumsformål for å åpne for andre mulige virksomheter enn hoteldrift i framtida. Bebyggelsen inngår i hensynssone kulturmiljø og utnyttelse og byggehøyde er fastsatt tilsvarende dagens bygningsmasse.

Offentlig og privat tjenesteyting (sosikode 1160)

Områdene er definert med underformål som tjenesteyting, undervisning, kulturaktiviteter, forsamlingslokaler eller institusjons- og administrasjonsbebyggelse. De aller fleste områdene er utpekt til underformål som tilsvarer dagens bruk eller gjeldende planstatus. I og med at det planlagte opera- og biblioteksbygget ligger på areal avsatt til offentlig formål fra tidligere, er det kun ett viktig område som vises som fremtidig tjenesteyting. Det gjelder bygningen etter fôrfabrikken på Gassverktomta som er planlagt ombygd til kulturformål.

Næringsbebyggelse (sosikode 1300)

Planen har syv områder med dette arealformålet. Ut fra dagens bruk og planstatus er disse fordelt på industri-, håndverks- og lagervirksomhet, hotell/ overnatting eller bensinstasjon. Bare ett nytt næringsområde er fastsatt i planen. Det gjelder serveringsstedet ved Storkaia rett sør for Kaibakken som er markert som nytt næringsområde med underformål servering.

Kombinert bebyggelse og anlegg (sosikode 1800)

En lang rekke av bykvartalene og flere enkelthus har dette formålet. Bakgrunnen er at det er vanlig med flere funksjoner i samme hus og samme kvartal i sentrumsnære strøk. Ut fra gjeldende planstatus skiller det mellom nåværende og fremtidige områder med kombinert formål. Arealbruken er nærmere definert i bestemmelsene. De aller fleste områdene har kombinert formål bolig og

tjenesteyting, men enkelte områder har i tillegg fått formålet kontor. Det gjelder først og fremst større bygningsmasse ved Devoldholmen og Storkaia og i sidegater litt til siden for Kaibakken. Noen mindre eksisterende virksomheter er tatt inn i bestemmelsene som forretning i President Christies gate 19 og serveringssted i Fosnagata 30b-34.

Delområder med kombinert formål ligger utenfor den prioriterte sentrumssonen og planen tillater ikke utvidelser av formål som forretning og servering. To områder i planen er spesielt viktige som fremtidig kombinert formål. Devoldholmen er avsatt til bolig, tjenesteyting, barnehage, høyskole, kollektivanlegg og park mens Gassverktomta har fått underformål industri- og håndverk knyttet til kystkultur.

5.1.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur §11-7 nr. 2

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (sosikode 2001)

I disse områdene inngår alle gater med tilhørende løsninger for gående og syklende, samt torg og plasser.

Gatenettet beholdes i hovedsak som i dag med noen unntak:

- Henrik Greves gate, Roligheten, Konsul Johnsens gate, Helge Barmans gate og Fredrik Selmers som går gjennom byparken vises som friområde istedenfor trafikkareal som det har vært tidligere. Dette for å muliggjøre tiltak slik at parken blir mer attraktiv som oppholdsareal og friområde.
- Fosnagata på østsiden av Håndverkerforeningen stenges for biler og inngår i hovednett for sykkel.
- Deler av Herman Døhlens vei vises som offentlig tjenesteyting, ikke som trafikkareal. Dette for å fristille området i forhold til trafikale løsninger ved endring av områdets funksjon.
- Det knyttes retningslinjer til prioritering av trafikantgrupper i noen gater.
- Det vises ikke konkrete løsninger for inndeling av gatene, kryssløsninger e.l. Dersom det skal gjøres tiltak som endrer dagens trafikale løsninger stilles det krav om utarbeiding av reguleringsplan. Ved større ombygginger og i reguleringsplaner for lengre strekninger, samt kryssområder skal gateutforming legges til grunn for løsningene.
- Det kan vurderes om mindre endringer kan avklares gjennom skiltplan.

Havn

Under dette formålet inngår områder som har havne- og kaifunksjon på land.

- Storkaia og Piren vises slik de er bygget i dag.
- Havneområdet på Devoldholmen er redusert i forhold til tidligere reguleringer. Dette for å frigjøre areal til utbygging.

Byrom

I bestemmelser er det stilt kvalitetskrav til de viktigste byrommene:

SV_2 - nordlig del av Kongens plass

SV_3 - sørlig del av Kongens plass

SV_4 - Rådhusplassen

5.1.3 Grønnstruktur §11-7 nr. 3

I kommunedelplan fra 1994 kommer friområder inn under byggeområder og det er skilt mellom *Friområde Lek* og *Friområde Park*

I dette planforslaget er alle friområde en del av arealformålet Grøntstruktur. Det skilles mellom Grønnstruktur, turdrag, friområde, park og følgende formål er valgt for de ulike områdene

Grønnstruktur (Områder som i hovedsak har som formål å binde sammen ulike grønne områder):

- o_G1 – Offentlig område mellom Prost Shcaanings gate og Fosnagata. Inngår i grøntstruktur, fra Vanndamman, via Kirklandet kirke, Allanengen skole og videre ned mot Devoldholmen

- o_G2 – Offentlig gangforbindelse mellom kino og bibliotek
- o_G3 – Offentlig område mellom Storgata og Arnulf Øverlands gate. Eksisterende trappeforbindelse inngår.
- o_G4 – Offentlig område fra Storkaia, forbi Scandic og tinghuset som ivaretar offentlig tilgjengelighet til sjøfronten.
- G5 – Vidalshaugen. Privat grøntområde. Området har historisk verdi da det viser opprinnelige terrengformasjoner som man hadde i bysentrum.

Turdrag (Områder der det kan etableres turstier, trapper, brygger osv. med mål om å skape sammenhengende turveger og/eller snarveger)

- o_GTD1 – Offentlig turveg langs sjø fra Vågen mot Devoldholmen. Kan opparbeides som brygge.
- o_GTD2 – Offentlig turdrag mellom Konsul Knudtzons gate og Sørholmsveien.
- o_GTD3 – Offentlig område mellom Skolegata og Vågeveien. Eksisterende trappeforbindelse inngår
- o_GTD4 – Offentlig gangforbindelse mellom Kongens plass og nytt friområde ved Skolegata (GF4)

Friområder (Områder som i forutsettes ervervet og opparbeidet til allmenn bruk og opphold, i hovedsak med lek som formål):

- o_GF1 og o_GF2 – Offentlige balløkker og lekeareal ved Allanengen skole. Området har også funksjon som områdelekeplass og kvartallekeplass for tiliggende boliger.
- GF3 – Felles uteoppholdsareal i Øvre Enggate mellom President Christies gate og Helsings gatet. Arealet brukes i dag til parkering men har potensiale til å kunne fungere som nærolekeplass og en lokal park.
- o_GF4 – Dette er den skolegården til den nedlagte skolen i Langveien. Området ligger inn mot Skolegata i den delen der gata er gågate. Området skal være offentlig og inngå i reguleringsplan for tiliggende offentlig tjenesteyting (BOP 10) slik at man får gode helhetsløsninger. Det skal legges til rette for lek og opphold.
- o_GF5 – Område mellom Konsul Knudtzons gate og Sykehusgata. Området skal opparbeides som offentlig lekeplass, og kan fungere som nærolekeplass, og områdelekeplass for tiliggende boliger.

Park (Parker er formelt samme formål som friområde, men vil som regel være mer opparbeidet enn friområde)

- o_GP1 – Offentlig parkområde som omfatter nordligste del av Øvreparken. I tillegg til eksisterende park, kan området fremfor Kirkelandet kirke gis en mer parkmessig opparbeiding. Hele området kan i enda større grad tilrettelegges for bruk og aktivitet.
- o_GP2 – Offentlige parkområder som omfatter midterste del av Øvreparken. Det gis hjemmel til å fjerne trafikk og parkering i Henrik Greves gate, og arealet kan gis en parkmessig opparbeiding. Det skal opparbeides gangareal på deler av vegarealet som fjernes, slik at den historiske gatestrukturen er lesbar. Hele området kan i enda større grad tilrettelegges for bruk og aktivitet.
- o_GP3 – Offentlig parkområde som omfatter sørligste del av Øvreparken. Parkens historiske kvaliteter skal ivaretas. Det kan gjøres tiltak for å skjerme parken bedre mot veger og gjøre dette til en rolig del av parken
- o_GP4 – Offentlig parkområde som omfatter Nerparken. Helge Barmansgate og Fredrik Selmers gate, samt Konsul Johnsens gate stenges for trafikk. Arealet kan gis en parkmessig opparbeiding. Det skal opparbeides gangareal på deler av vegarealet som fjernes, slik at den historiske gatestrukturen er lesbar. Hele området kan i enda større grad tilrettelegges for bruk og aktivitet.
- o_GP5 – Offentlig parkområde og utsiktspunkt ved enden av President Christies gate

- o_GP6 – Offentlig parkområde som omfatter Carolines plass. Eksisterende parkområde. Området kan i enda større grad tilrettelegges for bruk og aktivitet.

5.1.4 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone §11-7 nr. 5

Ferdse

VFE-områder. Området omfatter sjøområder ved havneanlegg på land (SHA) der større båter og rutegående trafikk skal kunne ferdes uhindret, samt legge til kai.

Småbåthavn

VS-områder. Eksisterende områder som er tilrettelagt for småbåter og gjestebrygger

5.2 Hensynssoner §11-8

Bymiljø og bevaring (hensynssone H570_A)

Denne hensynssonen dekker «Kristiansund sentrum», et område Riksantikvaren har utpekt som et kulturhistorisk bymiljø av nasjonal interesse, jf. Riksantikvarens NB-register som er omtalt i kp. 2.1. Bestemmelsene stiller krav om at bygningsmessige tiltak skal innordne seg eksisterende bystruktur og at Brente Steders Regulering og gjenreisningsbyen skal være lesbart som en planlagt helhetlig utbygging og danne rammen for videre utvikling.

For alle byggesaker innenfor sonen er det krav om at regional kulturminnemyndighet skal gi uttalelse.

Bebyggelse og bevaring (hensynssone H570_1-56)

Enkeltbygninger og husgrupper som er vurdert til å ha stor verdi som kulturminner er omfattet av disse hensynssonene. Med unntak av Allanengen skole og trafokiosk ved Gassverktomta, gjelder dette bygningsmiljøer som er karakteristiske for gjenreisningsbyen. Vurderingene er basert på eksisterende kunnskap og litteratur, og egne vurderinger gjort i felt. Avgjørende har vært kvaliteter ved bygningene som er historiefortellende, tidstypiske, estetiske, kulturmiljømessige og om de har opprinnelige elementer som gir autentisitet. Bestemmelsene angir strenge krav til bevaring og gjennomføring av bygningsmessige tiltak.

Fredet bebyggelse (hensynssone H730_1-3)

Tre soner omfatter bygningsanlegg som er vedtaksfredet. Brodkotbgården/ Christiegården er fire verneobjekter i én hensynssone (LOK 87263, i Riksantikvarens register Askeladden), mens lysthuset i Fosnagata 20b (LOK 87262) og bolighuset i Hauggata 26 (LOK 87264) er enkeltstående verneobjekter. Bestemmelsen stiller her spesielt strenge krav til bevaring og gjennomføring av bygningsmessige tiltak.

Soner med krav om felles planlegging (hensynssone H810_1-3)

Kommunedelplanen stiller et generelt krav om at søknadsplichtige tiltak enten skal være i samsvar med gjeldende reguleringsplan eller skal inngå i reguleringsplan som minimum omfatter det aktuelle kvartalet. For områder med en mer uavklart struktur der det kan være aktuelt å legge til rette for større nyetableringer er det markert soner med krav om felles planlegging for flere eiendommer. Dette gjelder:

- Devoldholmen (H810_1)
- Sykehuset (H810_2)

5.3 Bestemmelser og retningslinjer

Innholdet i plankartet er supplert med mer detaljerte føringer og krav i form av bestemmelser og retningslinjer. Disse gir utfyllende rammer for forvaltning og planlegging av arealer og for søknad om tiltak.

Planens bestemmelser er bygd opp med tre hoveddeler. Første del (kp 1-4) omhandler generelle bestemmelser som gjelder for hele sentrumsområdet. Under generelle bestemmelser finner man en rekke funksjonskrav, herunder krav om støyreducerende tiltak, universell utforming, rekkefølgekrav, krav til størrelse på uteoppholdsarealer og lekeareal og krav til parkeringsdekning. I den sammenheng er det særlig tre krav som er verdt å merke seg:

- Det ene er krav til reguleringsplan, i form av områderegulering eller detaljregulering, ved nye byggetiltak. Dette innebærer at alle tiltak over en viss størrelse kun kan gjennomføres dersom det foreligger godkjent reguleringsplan. I noen tilfeller finnes allerede vedtatte planer som fortsatt skal gjelde, og tiltaket kan da gjennomføres uten ny plan dersom det er i tråd med reguleringsplanen.
- Bestemmelser om uteoppholdsareal som skiller seg fra tidligere sentrumsplan, ved at kravene er redusert. Justeringen er basert på erfaring som tilsier at et kravene som har vært sjelden lar seg gjennomføre i praksis i den tette byen. Det er derfor valgt å stille mer gjennomførbare krav, samtidig som det legges større vekt på gode offentlige grøntarealer.
- Også parkeringsbestemmelsene er vesentlig forskjellig fra det kommunene har praktisert tidligere. I tidligere planer har dette vært formulert som minimumskrav, slik at det i praksis ikke var noe øvre grense for hvor mange parkeringsplasser som kunne etableres. Innføring av makskrav er et viktig virkemiddel for å redusere bilbruken og omfanget på parkeringsarealer i sentrum.

Den andre hovedkategorien er bestemmelser og retningslinjer for ulike arealformål (kp 5). Bestemmelser er rettslig bindende og har hjemmel i plan- og bygningsloven kapittel 11, men også enkelte andre viktige punkter med tilsvarende rettslig binding men med annet hjemmelsgrunnlag. Lovhjemmel er oppgitt for hvert enkelt punkt, og refererer til plan- og bygningsloven der annet ikke er oppgitt. Den øvrige teksten er utfyllende retningslinjer uten tilsvarende juridisk virkning. Retningslinjene gir ikke direkte hjemmelsgrunnlag for vedtak. Innholdet er likevel viktig ved at bystyrets politikk og forventninger til byutviklingen i planperioden utdypes. Retningslinjene skal legges til grunn for arealplanlegging og ved søknad om tiltak, og vil i mange sammenhenger bli innarbeidet med rettsvirkning i etterfølgende reguleringsplaner.

Den siste hovedkategorien av bestemmelser omhandler hensynssoner (kp. 6). Hensynssoner er et nytt virkemiddel i plan- og bygningsloven av 2009, og legges over ett eller flere arealformål for å sikre ulike typer hensyn. I sentrumsplanen er det benyttet hensynssoner i områder med kulturhistoriske verdier. Bestemmelsene knyttet til disse stiller krav om alt fra tilpasning og tilbakeføring av bevaringsverdig bebyggelse, til krav om å ivareta sammenhenger og helhet i miljøer med mange kulturminner. I kategorien hensynssoner finner man også hensynssoner som stiller krav om felles planlegging for ett eller flere delområder.

5.4 Stedets karakter

Planlagte endringer i planforslaget vil i liten grad endre stedskarakteren. Landskapssituasjonen og sammenhengen mellom denne og gatemønsteret og bystrukturen vil bestå. Ny utbygging på Devoldholmen vil endre opplevelsen av dette som et nærings- og trafikkområde til et mer opparbeidet tilskudd til bysentrum. Byggehøyder er ikke fastsatt for Devoldholmen, men stor og høy bygningsmasse vil her kunne forstyrre opplevelsen av kaiflaten sett mot den bratte skråningen og byplatået i vest. Nye større utbygginger på sykehusområdet eller på Sørholmen vil i mindre grad endre stedets karakter.

Ny utbygging i tråd med planen til en viss grad endre hvordan veggene oppfattes i gaterommene langs Langveien, i Hauggata og i Vågeveien med høyere ny bebyggelse lagt bak de historiske fasadene.

5.5 Handel og næring

I forhold til eksisterende plan er område for handel avgrenset noe. Man ser tendenser til at butikker flytter inn i kjøpesenter både i sentrum og på Løkkemyra. Det er derfor viktig å gjøre det attraktivt å beholde og etablere ny virksomhet på gateplan i sentrum. Dette fordi man ønsker å beholde en kompakt og intim bykjerne med kort avstand mellom butikkene. Man ser også at butikker på gateplan, gjør det attraktivt å ferdes utendørs og er med på å skape liv i gaten som man ønsker seg i sentrum. Man ser også at koblingen mellom henger sammen med attraktive tilbud i byens fasade.

5.6 Landskap

Tiltakene planen legger opp til vil i liten grad påvirke bylandskapet. Det legges opp til en utbygging på Devoldholmen som har som mål å bedre byens kontakt mot sjøen.

5.7 Barn og unges interesser

Det har vært gjennomført barnetråkkundersøkelse som en del av planprosessen og *representanten for barn og unge* har medvirket i planarbeidet. Dermed legges det til grunn at interessene til denne gruppen er ivaretatt.

5.8 Uteoppholdsareal

Å stille krav til uteoppholdsareal er utfordrende i et bysentrum som er så tettbygd som i Kristiansund. Samtidig er dette en kvalitet som er viktig for at det skal være attraktivt å bo i sentrum. Uteoppholdsareal skal være egnet for rekreasjon, lek og aktiviteter for ulike aldersgrupper. Det er derfor viktig at de er plassert og utformet slik at god kvalitet oppnås, herunder gode sol- og lysforhold, samt skjerming mot støy- og annen miljøbelastning. Uteoppholdsareal skal utformes slik at fare for personer unngås. Lekearealer skal avskjermes mot trafikk.

Kravene som er hjemlet i planbestemmelsene ligger på et minimum i forhold til det som er vanlig. For nye boenheter i verneverdig bebyggelse er det ikke stilt krav til privat oppholdsareal. Dette fordi balkong vil være et «fremmedelement» som kan ødelegge byggets karakter og kulturhistoriske verdi.

Både på grunn av dette, samt kommunens mål om pulserende folkeliv, blir de offentlige uteoppholdsarealene i Kristiansund viktige. Selv om disse arealene ikke direkte kan kompensere for uteområder i tilknytning til nye boenheter, så vil det være viktig at parker og byrom har høy kvalitet og er godt vedlikeholdt. Planen legger til rette for at en rekke parker og byrom kan rustes opp for å dekke behov for uteoppholdsareal i forbindelse med ny utbygging.

5.9 Universell utforming

Lovmessige krav om tilrettelegging for universell tilgjengelighet er gjeldende for alle nye tiltak. Utover dette vil ikke kommunedelplanen medføre endringer.

5.10 Kulturminner

Ved hjelp av hensynssoner legges ulike typer vern på forskjellige områder, jf. kapittel 5.2.

En stor del av sentrum får hensynssone kulturmiljø som samsvarer med NB-området slik det er vist i figur 8. Her er det lagt vekt på at utbygging skal innordne seg bymønsteret og arkitekturen i gjenreisningsbyen.

Bygningsmiljøer og enkeltbygninger som er vurdert som spesielt verneverdige er omfattet av et mer finmasket nett av hensynssoner mens fredede enkeltobjekter får båndlegging i henhold til Kulturminneloven.

5.11 Naturverdier

Bestemmelsene omtaler at det ved reguleringsplaner og byggesøknader skal gjøres vurderinger i henhold til Naturmangfoldloven.

5.12 Trafikkforhold

Vegtrafikk er omtalt i kp 5.1.2

5.12.1 Parkering

Det er en intensjon om at byen skal ha flere grøntareal med bilfrie områder for økt trivsel for beboere, og økt beboelse i sentrum. De endringer som ligger innenfor handlingsrommet til denne kommunedelplanen vil ev. skje over tid. Dersom alle muligheter utnyttes vil antall parkeringsplasser kunne bli redusert fra 710 avgiftsregulerte parkeringsplasser til 488 parkeringsplasser. Nye etableringer som følge av krav i forbindelse med utbygging er da ikke tatt med.

- Omgjøre parkeringsplasser i Øvre Enggata, President Christiesgate og Helsingsgate til nærlekeplass og lokal park. Dette utgjør ca. 20 parkeringsplasser.
- Parkeringsplasser i midterste del av Øvreparken, Henrik Greves gate fjernes, for opparbeiding av gangareal for bruk og aktivitet. Dette utgjør 8 parkeringsplasser.
- Fire parkeringsplasser ved Christiestøtta fjernes for å gi rom til en grønn lunge med utsikt over byen.
- Resterende del av Skolegata kan på sikt bli gågate, og da vil 9 parkeringsplasser måtte vike.
- Rådhusplassen, Kongens plass og Carolines plass er urbane byrom, og potensialet for å utvikle disse områdene som møteplasser er på agendaen hos kommune og fylkeskommunen. Dersom alle disse byrommene gjøres bilfrie vil dette vil kunne utgjøre 58 parkeringsplasser.
- Reguleringsplanen for Storkaia gir rom for annen arealbruk enn man har i dag. Dersom en ombygging realiseres kan opptil 127 parkeringsplasser på Storkaia Parkering AS bli fjernet (forutsatt at parkeringsdekning er i samsvar med gjeldende krav).

Når det gjelder nye utbygginger i sentrum er det planlagt nytt kulturhus, rehabilitering av Vågeveien 4 som skal huse ca. 50 nye arbeidsplasser og Campus Kristiansund. Dette vil være utbygginger som vil skape behov for ytterligere parkeringsplasser i sentrum. Det er vanskelig å si hvor mange nye parkeringsplasser det er behov for, samtidig som deler av dette behovet skal dekkes av kollektivtrafikk og sykkel.

Beleggsundersøkelsen viser at det er et trykk på eksisterende avgiftsregulerte parkeringsplasser i sentrum og at dette til tider skaper unødig letetraffikk. I tillegg blir det nye store utbygginger i sentrum, og parkeringsplasser i sentrum fjernes på sikt til fordel for økt boligandel og bedre byrom og trafikkfri

parkområder. Dette tilsier at det kan bli behov for nye parkeringsanlegg i sentrum. Da det ikke er ønskelig å benytte areal på gateplan så bør det vurderes å etablere nye parkeringsmuligheter enten i bygg eller under bakken. Det vises til Parkeringspolitisk plan som beskriver dette mer i detalj.

Å se nærmere på parkeringsanlegg i fjell eller anlegg på annen måte under bakken eller som parkeringshus blir et tema i arbeid med parkeringspolitisk plan. Det kan være aktuelt å utnytte påhuggstedet som i eldre planer har vært reservert for vegtunnel ved krysset mellom rv. 70 og Vågebakken som innslag til et parkeringsanlegg i fjell. Det ser ut til at det er dette stedet har god fjelloverdekning og har en rimelig sentral plassering for å kunne bli en vesentlig parkeringsressurs i fremtiden for sentrum. I og med at det er en viss usikkerhet knyttet både til behov og utforming er det ikke området regulert til formålet. Man har likevel sikret seg mot en gjenbygging ved å regulere området til grøntstruktur. I og med at grøntstrukturfunksjonen også er viktig må den også ivaretas dersom det blir innkjøring til parkeringshall i fjell.

Parkeringsbestemmelser

I tråd med kommunens ønske om fortetting, samt mål om høyere andel av miljøvennlig transport, legger planen opp til maksimum antall parkeringsplasser i stedet for minimum ved nye utbyggingsprosjekter. Det er også reduserte krav til antall parkeringsplasser som kan opparbeides i forbindelse med utbygging. Dette er hjemlet i bestemmelsene.

I tidligere planer har dette vært formulert som minimumskrav, slik at det i praksis ikke var noe øvre grense for hvor mange parkeringsplasser som kunne etableres. Innføring av makskrav er et viktig virkemiddel for å redusere bilbruken og omfanget på parkeringsarealer i sentrum.

For bebyggelse og anlegg bør som hovedprinsipp parkering lokaliseres i kjeller/under terreng. Nedkjøringsramper og porter til parkeringskjeller bør unngås i sentrale gater og byrom. Der parkeringshus kombineres med annet byggeformål, bør det ikke tillates parkering etablert i førsteetasje/gatenivå. Ved parkeringshusprosjekter/parkeringsanlegg over flere plan, bør fasader i førsteetasje og arealer som vender mot gate benyttes til handels- eller næringsformål

Sykkelparkering

Det innføres norm for minimum antall parkeringsplass for sykkel. Dette er hjemlet i bestemmelsene.

5.12.2 Tilrettelegging for kollektivtrafikk

Planens avgrensning og detaljeringsnivå, samt forutsetning om at Devoldholmen skal transformeres, har gjort at man ønsker å avklare hvor en fremtidig kollektivterminal skal plasseres. Devoldholmen kan ikke transformeres til annet formål før det foreligger et godt alternativ til dagens trafikkterminal.

Dagens trafikkterminal ivaretar operatørens og kundenes behov, men er svært arealkrevende. Man har derfor hatt en dialog med Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen for å komme i gang med vurderingene av hvor ny kollektivterminal kan lokaliseres, og hva man skal legge vekt på ved plassering og utforming.

Man har følgende mål for en fremtidig kollektivterminal:

- En god kollektivterminal skal vises i bybildet - uten å være dominerende, og terminalfunksjonen skal bidra til et pulserende liv i området, i interaksjon med andre typer aktiviteter og virksomheter - handel, spisesteder og servicetilbud.
- Et attraktivt og effektivt kollektivknutepunkt skal synliggjøre prioritering av kollektivtrafikken på en god måte.
- Kollektivterminalen skal ivareta nødvendige servicefunksjoner for kollektivreisende. I dette skal følgende inngå: Venterom, toalettfasiliteter, trafikantinformasjon og bagasjeoppbevaring.
- Samlokalisering med kontorarbeidsplasser, boliger osv. skal kunne bidra til å gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt både for arbeidsreiser og andre reiser med sentrum som start- eller målpunkt.

- En god terminal skal kunne være et viktig element i utvikling av et levende og attraktivt bysentrum.
- Det må det være mulig for by- og lokalbusser å betjene terminalen uten å bli hindret av ekspress- og distriktsbusser som vil ha behov for noe lengre tid på holdeplass.

Man ser det som mest aktuelt å etablere en gateterminal og dette er også omtalt i løsningen i kollektivanalysen. Dette er en kompakt løsning som ivaretar de fleste funksjoner som dagens terminal på Devoldholmen har, men det gjøres innenfor et av byens kvartal, og servicefunksjoner er mer integrert i byens eksisterende tilbud. Utfordringen med løsningen er at de aller fleste bussrutene har sentrum som endestasjon, og har derfor behov for reguleringstid og/eller bytte av bussjåfør og/eller ivaretagelse av kjøre- og hviletidsbestemmelser. Per i dag ivaretar terminalen på Devoldholmen disse funksjonene. Når det arealet frigis til andre formål må det etableres et annet område der disse funksjonene ivaretas. Så langt som det har vært vurdert til nå, så ser man det som mest aktuelt at dette lokaliseres i området der Hurtigruta anløper, da det uansett må være tilrettelagt for buss i dette området.

En egen reguleringsplan må avklare eksakt dimensjonering, plassering og detaljerte løsninger for en gateterminal. I tillegg til en gateterminal må det avsettes et område som sikrer rasjonell drift og sikker trafikkavvikling. I reguleringsplanen må det avklares nærmere hvor mange busser og hvilke servicefunksjoner det skal tilrettelegges for.



Figur 13 - Det er fire områder som har vært vurdert. Disse er vist med grønt på kartet nedenfor. Rød sirkel markerer 300 meter radius fra kollektivknutepunkt

Flere alternative plasseringer av gateterminal har vært vurdert i forbindelse med dette planarbeidet, men det er ikke konkludert når det gjelder plassering. Følgende kriterier bør inngå i vurdering av plassering:

- Plassering/avstand
 - Sentral plassering og korte/flate gangavstander
 - Kort avstand til korresponderende sjøtransport
 - Kort avstand til taxiholdeplass
 - Mulig å tilrettelegge for korttidsparkering (kiss and ride)
- Utforming
 - Tilstrekkelig areal

- Godt tilpasset bybildet
- Mulighet for service/ informasjon
- Trafikale forhold
 - Mulig å få god trafiksikkerhet
 - Mulig å legge godt til rette for gående og syklende
 - Lavt konfliktpotensial med annen trafikk
 - Mulighet for å snu bussen

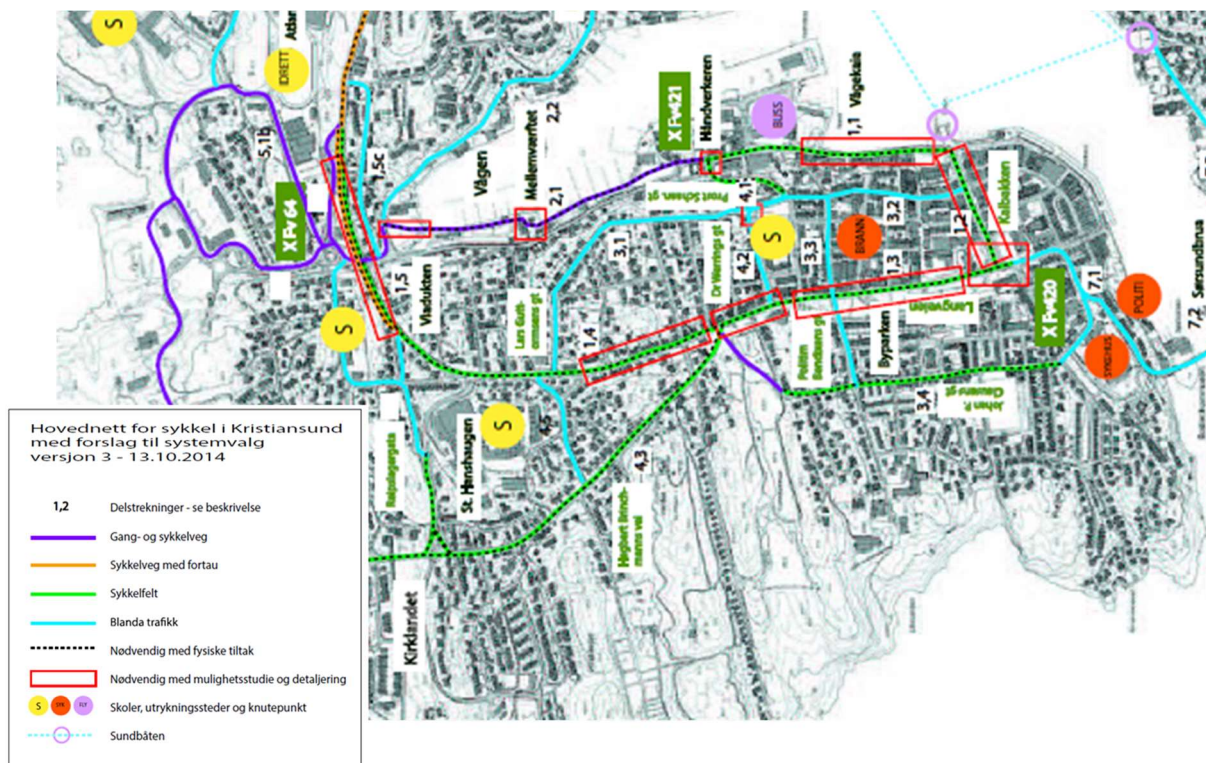
Antall holdeplasser er også vurdert, da det å redusere antall holdeplasser, er med på å få bussen raskere frem og bli et mer konkurransedyktig fremkomstmiddel. Gangavstand til holdeplass i den tette delen av sentrum bør ikke være mer enn 300-400 meter. Utenfor sentrumskjernen kan 500-600 meter aksepteres. Flere holdeplasser langs Langveien kan fjernes, da de ligger for tett i forhold til kriteriene i gjeldende kollektivhåndbok. På bakgrunn av det har vi foreslått en kantstopp langs fv. 420 i området ved eksisterende busstopp sørvest for sjukehuset. Avhengig av hvor en fremtidig gateterminal blir lokalisert, må man vurdere behov for andre bussholdeplasser i sentrum. Både Devoldholmen, området ved Rådhusplassen og Kongens Plass/Langveien bør ha holdeplass. Holdeplasser skal dimensjoneres i henhold til gjeldende standard og ivareta krav til universell utforming.

5.12.3 Plan for bedre tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk

I kommunedelplanen for sentrum er det få konkrete tiltak for å bedre forholdene for gående og syklende.

I «Hovedplan for sykkel» er det fastsatt målsetninger og prinsipp ved planlegging av hovednett:

- Sikre trygg og komfortabel sykling i hastigheter opp til 25-30 km/t
- Planlegge for både arbeids- og hverdagssyklister (ulike behov)
- Maskevidde på 500-800 meter,
- Unngå unødvendige stigningsforskjeller
- Forhindre konfliktsituasjoner og ulykker
- Vurdere behov for separering av ulike trafikantgrupper
- Når det er hensiktsmessig, samt at areal og omstendigheter tillater det bør systemvalg i sentrum være sykkelfelt og blandet trafikk.
- Gående, syklende og kollektivtransport må sees i sammenheng med hverandre.



Figur 14 - Kart hentet fra kommunens plan for hovednett for sykkel.

I Langveien, Kaibakken, og Fosnagata/Vågeveien er det forutsatt at løsningene skal være sykkelfelt. I Lars Guttormsens gate, Haggata, Dr. Werrings gate, Politimester Bendixens gate og langs fv. 420 er det forutsatt blanda trafikk.

5.12.4 Kvalitetsstandard for vedlikehold av gater og plasser

Planen legger ikke føringer for vedlikehold, men kommunen vil utarbeide en egen standard for vedlikehold av det kommunale vegnettet. Med tanke på at det skal være attraktivt med miljøvennlig transport, samt at man har en ambisjon om at sentrum skal være attraktivt og ha et pulserende folkeliv må man ha en høy standard for drift og vedlikehold. Det bør dermed stilles strengere krav til drift og vedlikehold av gater og plasser i sentrum enn for andre områder som boligstrøk og industriområder.

5.12.5 Varelevering

Det stilles krav om løsninger for varelevering skal ivaretas i reguleringsplaner og byggesøknader

5.13 Teknisk infrastruktur

Det er planlagt en systematisk fornying av gammelt ledningsnett i sentrum. Utskifting av strømnnett foregår vanligvis samtidig som VA-anlegg blir fornyet.

Behovet for utbedringer/utbygging av teknisk infrastruktur må vurderes i forbindelse med alle utbyggingsprosjekt og avklares i påfølgende reguleringsplaner/byggesøknader.

5.14 Grunnforhold

Det stilles krav i bestemmelsene om at forhold knyttet til stabilitet og skred skal vurderes nærmere i forbindelse med reguleringsplan og/eller byggesak.

5.15 Sosial infrastruktur

Planen legger opp til at eksisterende skole, bydelshus, kirke, sykehus, osv. skal beholdes. Det legges til rette for ny utbygging av kulturtilbud både på Gassverktomta i Vågen og ved Kongens plass. Planen legger til rette for utbygging av undervisningsformål på Devoldholmen. Dette er tiltenkt som mulig lokalisering av en ny campus Kristiansund med høyskole, samt fagskole og tilhørende funksjoner. Barnehage kan også være et aktuelt utbyggingsformål i dette området.

5.16 Forurensing

Planen gir ikke føringer for det, men det bør etableres permanente eller mobile målestasjoner for luftforurensning for å gi et bedre grunnlag for å iverksette tiltak.

Ev. redusert fartsgrense i Langveien vil bidra til bedring i luftforurensing der. Dette er et tiltak som kan vurderes i en skiltplan for sentrum. Bedre rutiner for drift- og vedlikehold kan redusere andel svevestøv, ved at det stilles krav til hyppigere vask av gater i perioder med dårlig luftkvalitet.

Beregningsresultat fra Vstøy gir for dårlig grunnlag til å vurdere om det er behov for tiltak og hvilke tiltak som kan være aktuelle. Det stilles derfor krav gjennom bestemmelsene at det skal gjøres beregninger i og vurdering av avbøtende tiltak i forbindelse med hver enkelt reguleringsplan/byggesak.

Bestemmelsene stiller krav til at ev. forurensing i grunnen må dokumenteres og ivaretas i forbindelse med reguleringsplan/byggesak.

6 Konsekvensutredning

Som følge av planarbeidets utvikling siden planprogrammet ble fastsatt i 2013, har tema for konsekvensutredningen blitt noe justert.

I og med at planen ikke legger opp til vesentlige endringer for store deler av planområdet, er det valgt ut to delområder som man konsentrerer konsekvensutredningen om. De to delområdene er Devoldholmen og fortetting i sentrum.

I og med at planen ikke legger opp til vesentlige endringer når det gjelder vegtrafikk, verken i forhold til å regulere trafikken, eller omfattende utbygging som endrer trafikkmengden vesentlig, så er det ikke gjennomført en grundig og helhetlig utredning av trafikksituasjonen i sentrum, slik planprogrammet beskriver.

Den overordnede handelsanalysen viser at det er forholdet mellom sentrum og Løkkemyra som er den vesentlige problemstillingen i Kristiansund. Man har derfor ikke sett det hensiktsmessig å utarbeide det som i planprogrammet var omtalt som et oppdatert faktagrunnlag om handelsnæringa i sentrum og i kommunen, og forholdet mellom Kristiansund og omlandskommunene. Analysen skulle også identifisere lokale hindringer og muligheter å styrke sentrums andel av handelsutviklingen.

Planprogrammet beskriver at det skal utarbeides en stedsanalyse. I konsekvensutredningen er dette omtalt som kulturmiljø og byutvikling. Grunnlaget for store deler av kapittelet er mulighetsstudie og formingsveileder som er omtalt under temaet *Stedsanalyse* i planprogrammet. I og med at formålet er å finne balansen mellom bevaring av kulturmiljø og byutvikling, så synes det riktig å omtale konsekvensene for disse to temaene samlet, og at dette trolig ville vært essensen av det som fremkom i en stedsanalyse.

6.1 Metodikk

Konsekvensutredningen følger prinsippene i Veileder for Konsekvensutredninger av Kommuneplanens arealdel, T-1493, utgitt av miljøverndepartementet. Veilederen følger opp Forskrift om konsekvensutredninger etter Plan- og bygningsloven (2009). Det er krav om konsekvensutredning av kommunedelplan ved:

- Nye områder
- Vesentlig endret arealbruk i eksisterende byggeområder
- Endring i utfyllende bestemmelser

Planens utgangspunkt og formål videreutvikle sentrum som et attraktivt og framtidsrettet regionbysentrum med et pulserende folkeliv brukes som ramme for å vurdere virkningene av de enkelte utbyggingsområdene og de samlede arealbruksendringene i planen.

Innledningsvis beskrives de ulike delområdene som er gjenstand for tematiske vurderinger. Videre i konsekvensutredningen beskrives virkningene på miljø og samfunn etter følgende oppbygning:

- Virkningene av de enkelte utbyggingsområdene/tiltakene gruppert på tema
- Vurdering av virkningene av planens samlede arealbruksendringer
- Vurdering av planens strategi og målsetninger for fremtidig arealbruk

Konsekvenstema er gitt i planprogrammet. Trafikk, handel, kulturmiljø og byutvikling, støy og ROS er tema i konsekvensutredningen. I tillegg vurderes virkninger av planen på vanlig måte.

Konsekvensene beskrives på et overordnet nivå hvor langsiktighet og helhet står sentralt. Vurderingene gjøres opp mot 0-alternativet som er sannsynlig utvikling uten foreslått endring/rullering av sentrumsplanen. Verdi, omfang og konsekvens vurderes samlet med en tekstlig beskrivelse.

6.2 Datagrunnlag

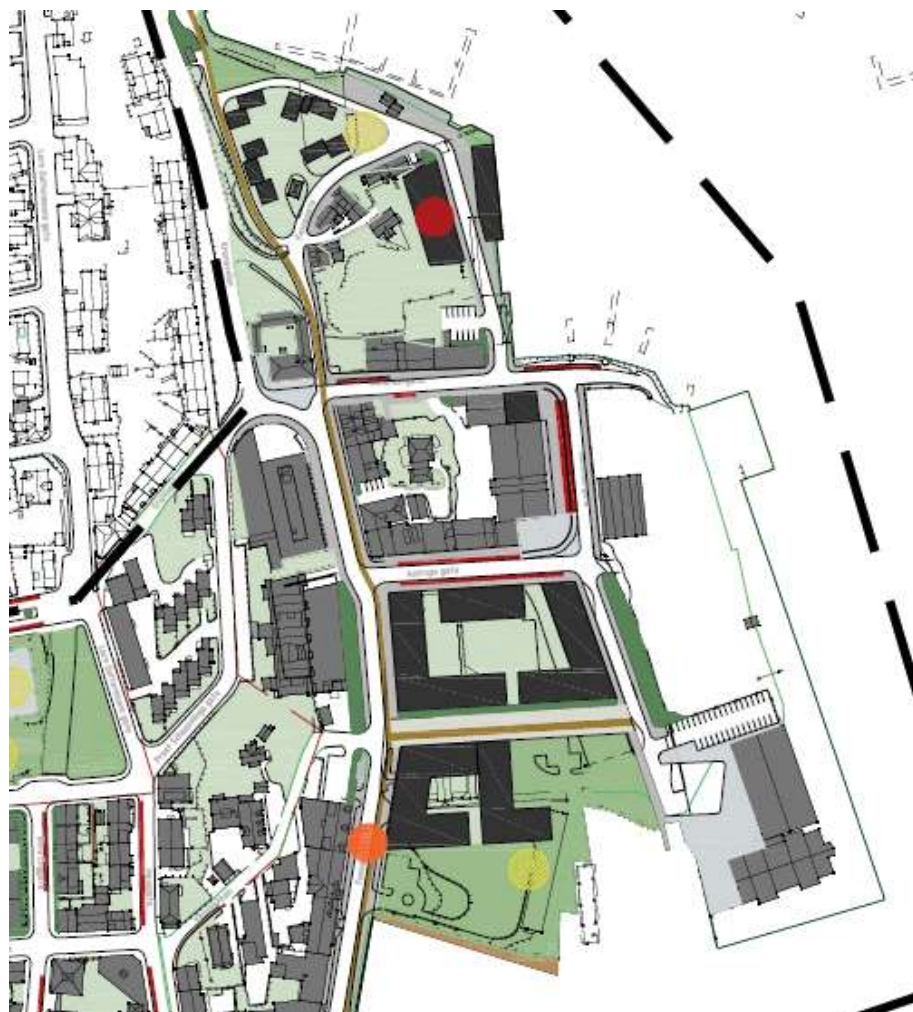
Tema	Kilder
Trafikk	Bypakke Kristiansund – Overbyggingsdokument, 2014 (SVV) Hovedplan for sykkel, 2014 (SVV, MRFK og KK) Utredning av kollektivtrafikken i Kristiansund, 2014 (Asplan Viak for SVV og MRFK) Parkering – Beleggsundersøkelse, 2015 (Knut Olav Hjelen) Veiledende parkeringsnorm for Kristiansund, 1985 (KK)
Handel	Handelsanalyse for Møre og Romsdal, 2014 (Asplan Viak for MRFK)
Kulturmiljø og byutvikling	Mulighetsstudie og formingsveileder, 2015 (Asplan Viak for KK) Nasjonale kulturhistoriske bymiljøer – Kristiansund, 2017 (Riksantikvaren) Veileder NB!- registret Databasen for historiske byområder, 2015 (Riksantikvaren) Riksantikvarens bystrategi 2017- 2020, 2017 (Riksantikvaren) Bidrag til en norsk Kystsosiologi, 2015 (Nordmøre museum)
Støy	Støyvarselkart, strategisk støykartlegging, 2010 (SVV)
Risiko og sårbarhet	Helhetlig overordnet ROS-analyse, 2015 (KK) Sentrumsplan – ROS-analyse, 2016 (KK)

6.3 Beskrivelse av delområder

De delområdene som konsekvensutredes er i hovedsak nye utbyggingsområder og områder med vesentlig endret arealbruk eller bestemmelser om dette:

Devoldholmen: Området har transformasjons-potensiale. Området har store trafikk- og havnearealer som man har vurdert egner seg til transformasjon. Avklaring av arealbruk og konsekvensene av dette utredes.

Fortetting i sentrum: For å få økt aktivitet og høyere boligandel i sentrum er det ønskelig å legge til rette for fortetting. Avgrensning og tema for konsekvensutredning er basert på mulighetsstudie.



Figur 15 - Planene for framtidig utvikling av Devoldholmen er ikke kommet langt. Her er en skisse fra mulighetsstudien som er gjennomført i forbindelse med kommunedelplanen. Den viser noe av potensialet som området har.

6.4 Trafikk

De trafikale endringene man får som følge av stenging av gater vil være minimale, da det er snakk om gater med lite trafikk, eller gater som inngår i et gatenett, der flere gater vil ta opp endringen i trafikk som kommer som følge av stengingen.

Etter en vurdering av utbyggingspotensiale, er det bare Devoldholmen som i vesentlig grad vil kunne generere trafikk i et slikt omfang at det har betydning for trafikkavvikling. Av den grunn er det stilt krav om at det skal utarbeides en trafikkanalyse for området i samband med at det utarbeides reguleringsplan. Trafikkanalysen må dokumentere at trafikkforholdene blir akseptable med fremtidig utbygging.

I denne planen legger man opp til reduserte krav til opparbeiding av parkeringsplasser i forbindelse med nybygg. Dette vil være et tiltak som over tid kan gi større belegg på eksisterende plasser, samt at det stimulerer til økt bruk av miljøvennlig transport.

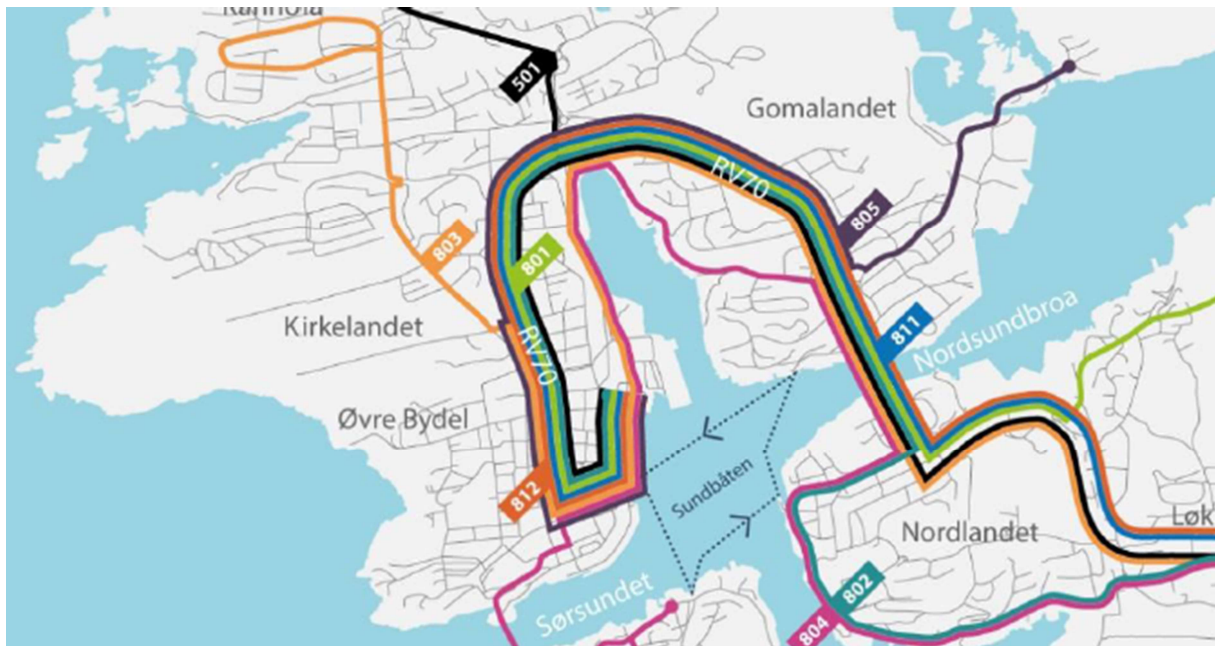
6.4.1 Overbygningsdokument for Bypakke Kristiansund

Overbygningsdokumentet viser at man har et fartsnivå på 25-30 km/t gjennom sentrum. Dette er akseptabelt nivå og dokumenterer at trafikkavviklingen er ok.

Det viser også at man har et mål om en helt annen reisemiddelfordeling enn det man har i dag. For å få til det, må man i størst mulig grad legge til rette for miljøvennlig transport, og innføre restriksjoner for biltrafikken.

6.4.2 Kollektivanalyse

Kollektivanalysen som er utarbeidet er på et overordnet nivå. Den viser forslag til et rutesystem som vist på figur 15.



Figur 16 - Mulig system for rutenett inn og ut av Kristiansund sentrum.

Kollektivanalysen foreslår tosidige holdeplasser med kapasitet til 4-6 busser i Fosnagata og venterom og servicefasiliteter integrert i tiliggende bebyggelse. Denne skal ivareta det som per i dag løses på dagens terminalområde, inkl. hurtigbåttilbudet.

Som en del av dette planarbeidet har vi gjort en vurdering av alternativ plassering av en gateterminal. Områdene som er vurdert er Fosnagata v/ dagens terminal, Arnulf Øverlands gate, Kongens plass og Langveien. Dette er omtalt i kp. 5.12.2 Denne planen konkluderer ikke når det gjelder fremtidig plassering av gateterminal. Det vil derfor være behov for en egen planprosess der dette avgjøres. Man bør være bevisst på at plasseringen skal bygge opp under de målsetningene man har for sentrumsplanen. Det må også stilles krav til at kollektivløsningene for sentrum skal ha en utforming og plassering som bidrar til et pulserende liv i området, i interaksjon med andre typer aktiviteter og virksomheter - handel, spisesteder og servicetilbud.

6.4.3 Hovedplan for sykkel

Hovedplanen fastlegger prinsippene for sykkelløsninger. Dette legges til grunn for denne kommunedelplanen.

Det er ikke gjort egne vurderinger av disse tiltakene som en del av dette planarbeidet. Dette må gjøres i mer detaljerte vurderinger som omfatter fysisk utforming av tiltak for sykkel, for eksempel gjennom en reguleringsplan. I en slik vurdering må trafikantgrupper gis prioritet, og det må vurderes hvilke trafikale virkninger man får som følge av den fysiske utformingen som tiltaket gis.

6.4.4 Konsekvenser for trafikk

Trafikale konsekvenser av utbygging på Devoldholmen

Hvilken utvikling man får her vil være avhengig av hvordan fordelingen mellom ulike arealbrukskategorier blir. Denne avklaringen får man ikke før det er utarbeidet reguleringsplan for området. I bestemmelsene til denne planen er det stilt krav om at det skal utarbeides en trafikk og parkeringsanalyse. Denne må dokumentere hvordan ulike trafikantgrupper blir ivaretatt, samt at trafikkapasiteten er akseptabel.

Trafikale konsekvenser av fortetting i sentrum

Eksisterende rv. 70 vil kunne få trafikkøkning gjennom sentrum.

Det legges opp til å redusere krav til parkeringsdekning i fortettingsprosjekt. Dette vil gi større belegg på eksisterende parkeringsplasser.

Konsekvenser som følge av endret parkeringskrav

Parkeringskravene som det legges opp til gjennom denne planen, vil være i tråd med slik man tenker parkering i større byer som Bergen og Trondheim. Byens tetthet, og ambisjoner når det gjelder reisemiddelfordeling, samt mål om en by som i større grad skal være tilrettelagt for folkeliv, forsvarer en slik parkeringspolitikk.

I tidligere planer har dette vært formulert som minimumskrav, slik at det i praksis ikke var noe øvre grense for hvor mange parkeringsplasser som kunne etableres. Innføring av makskrav er et viktig virkemiddel for å redusere bilbruken og omfanget på parkeringsarealer i sentrum.

Per i dag vil det ved ny utbygging være krav om etablering av nye parkeringsplasser. For boliger er kravet 1,25 per boenhet. Dette står ikke alltid i forhold til det reelle behovet for parkering, det er ofte i konflikt med behovet for uteoppholdsareal, og gjør nybygging krevende.

Planen legger også opp til at en del parkeringsplasser fjernes, se kp. 5.12.1

Fjerning av parkeringsplasser og nye, reduserte parkeringskrav vil gi større belegg på eksisterende parkeringsplasser.

Samlet vurdering

Utbygging i sentrum er i henhold til et overordnet prinsipp om samordnet areal- og transportplanlegging, og vil gi mindre trafikk enn om samme utbygging skulle skje utenfor sentrumskjernen.

Fjerning av parkeringsplasser og reduserte krav til parkeringsdekning vil trolig begrense tilgangen på parkeringsplasser og dermed noe av attraktiviteten til sentrum for de som baserer seg på bruk av privatbil.

Byutviklingen som det åpnes for i sentrumsplanen vil føre til en vekst i persontrafikken, noe som gir behov for økt kapasitet og fremkommelighet i vegnettet, spesielt med tanke på næringstransport, kollektivtrafikk, sykkel og gange. Som følge av dette vil det også være behov for fokus på trafikksikkerhet for myke trafikanter. Veksten i persontransport som følge av den tenkte byutviklingen skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, som et overordnet mål. For å nå dette må sykkel ha høy prioritet og kollektivtrafikken sikres full framkommelighet.

På lang sikt vurderes det som positiv konsekvens knyttet til transportbehov når det er kommet på plass gode løsninger både for økt kollektivandel, gange og sykkel

6.5 Handel

6.5.1 Handelsanalyse

Det er utarbeidet en handelsanalyse for Møre og Romsdal i 2014. I denne inngår egne vurderinger for Kristiansundsregionen og Kristiansund kommune.¹¹ Dette er et oppdatert faktagrunnlag om handelsnæringa i sentrum og i kommunen.

Forholdet mellom Kristiansund og omlandskommunene er omtalt. Den identifiserer lokale hindringer og muligheter for å styrke sentrums andel av handelsutviklingen. Det er utarbeidet to scenarier for byen, en er at videre utvikling vil skje med samme fordeling mellom sentrum og Løkkemyra som man har i dag. Det andre scenariet er en utvikling der nytt handelsareal legges til sentrum og i mindre grad til Løkkemyra.

Tabell 2 - Tabell 3 - Handelsanalysen viser to ulike scenarier for handelsutvikling. Tabellene viser fordeling av areal mellom sentrum, Løkkemyra og resten av kommunen.

Scenario 1	Dagligvarer	Utvalgsvareer	Plasskrevende varer	Sum
Kristiansund sentrum	3 500 m ²	8 000 m ²		11 500 m ²
Løkkemyra	6 000 m ²	6 000 m ²	7 000 m ²	19 000 m ²
Kristiansund, rest	7 500 m ²		3 000 m ²	10 500 m ²
Sum:	17 000 m²	14 000 m²	10 000 m²	41 000 m²

Scenario 2	Dagligvarer	Utvalgsvareer	Plasskrevende varer	Sum
Kristiansund sentrum	4 500 m ²	14 000 m ²		18 500 m ²
Løkkemyra	4 500 m ²		7 000 m ²	11 500 m ²
Kristiansund, rest	8 000 m ²		3 000 m ²	11 000 m ²
Sum:	17 000 m²	14 000 m²	10 000 m²	41 000 m²

Et annet forhold som kan påvirke handel er en ev. innføring av bompenger. Dette avgjøres ikke i denne plansaken, men vi gjengir likevel de vurderingene som er gjort i den forbindelse:

I forslaget til bypakke for Kristiansund er det lagt til grunn tre bomsnitt, altså passeringer som vil kreve betaling. Disse er Atlanten/Vågen, Nordsundbrua og Omsundbrua. En beregning av folketall i Kristiansund viser at det innenfor bomsonen Kirkelandet/Innlandet bor ca. 10 000 personer, mens det innenfor bomsonen Nordlandet bor ca. 6000 personer. Dette betyr at i overkant av 38 % av befolkningen bor innenfor samme bomsoner som sentrum, og ca. 22 % av befolkningen innenfor bomsonen til Løkkemyra. For de resterende 40 % vil det ved timesregel (kun betaling ved én passering i løpet av en time) på bompengesystemet ikke ha innvirkning på prisen uansett hvor man velger å handle. På bakgrunn av dette vil sentrum med stor sannsynlighet ikke svekkes ved innføring av bompenger i Kristiansund. I Kristiansund økte sentrums andel av handelen i perioden 2004 – 2008, men den har deretter gått ned, og den er redusert fra 35 til 28 % i perioden 2004–2012. Andelen av handelen som gjennomføres ved Løkkemyra har samtidig gått opp.

Denne planen omhandler bare sentrum og gir ikke grunnlag for å styre utviklingen i den ene eller andre retningen.

¹¹ Handelsanalyse for Møre og Romsdal - Møre og Romsdal fylkeskommune/Asplan Viak. (2014)

6.5.2 Konsekvenser for handel

Konsekvenser pga utbygging Devoldholmen

Det er lagt stor vekt på at man legger til rette for en utbygging på Devoldholmen som ikke reduserer det etablerte sentrum sin attraktivitet som handelsområde.

Samtidig er det rom for å etablere virksomhet som gjør Devoldholmen kan fungere både som Campus og som boligområde.

Konsekvenser for handel pga fortetting i sentrum

Planen åpner for økning av næringsarealer og en større økning i boligandel ved fortetting av sentrumskjernen. Høyere boligandel i sentrumskjernen kan bidra til en boligdrevet næringsutvikling, og være en god strategi for utvikling av næring i Kristiansund. I de mest sentrale delene av sentrumskjernen, fortrinnsvis rundt gågata er det tilrettelagt for økt andel næring og aktive fasader i 1. etasjer.

Detaljhandel skal fortrinnsvis kun etableres innenfor sentrumskjernen. Den potensielle konsentrasjon av næringsaktivitet i sentrumskjernen kombinert med aktive fasader, vil øke attraktiviteten til Kristiansund sentrum som handelssentrum. Fortetting av sentrumskjernen vil kunne stimulere til økt handel og et mer attraktivt sentrum som kan føre til positive konsekvenser for næring og sysselsetting.

Samlet konsekvens

Kommunedelplanen legger føringer som styrker sentrumskjernen og attraktiviteten som handelssentrum. Dette innebærer at detaljhandel primært konsentreres i sentrumskjernen blant annet med virkemidler som krav til aktive fasader. Planen konsentrerer handelen i større grad enn forrige sentrumsplan, samtidig som det sikrer konsentrasjon i lokalene tilknyttet gågaten.

Kombinert formål på Devoldholmen vil tilrettelegge for flere oppholder seg og jobber i sentrum og kan ha en positiv effekt på innovativt og kompetansebasert næringsliv, samt bidra til et høyere arbeidsplassetthet innenfor sentrumskjernen. Forventet vekst i handel vil gi økonomisk grunnlag for etablering av flere forretninger og serveringssteder.

Den samlede virkningen av planen vil kunne generere etterspørsel etter arbeidskraft og gi positive konsekvenser for sysselsetting.

6.6 Kulturmiljø og byutvikling

6.6.1 Kunnskapsgrunnlag

Det foreligger flere faglige dokumenter som beskriver kulturminneverdier i gjenreisningsbyen Kristiansund og som gir anbefalinger om hvordan verneverdier best kan ivaretas. Riksantikvaren redegjør for kulturmiljøverdier i Kristiansund sentrum i NB!- registret¹² og gir generelle anbefalinger om strategier for bevaring i veileder til NB!- registret¹³ og i sin bystrategi¹⁴.

Asplan Viak har på oppdrag for Kristiansund kommune utarbeidet en mulighetsstudie og formingsveileder¹⁵.

¹² Nasjonale kulturhistoriske bymiljøer – Kristiansund, Riksantikvaren 2017

¹³ Veileder NB!- registret Databasen for historiske byområder, Riksantikvaren 2015

¹⁴ Riksantikvarens bystrategi 2017- 2020, Riksantikvaren 2017

¹⁵ Kristiansund sentrum Mulighetsstudie og formingsveileder, Asplan Viak/ Kristiansund kommune, 2015

6.6.2 Muligheter for sentrumsutvikling

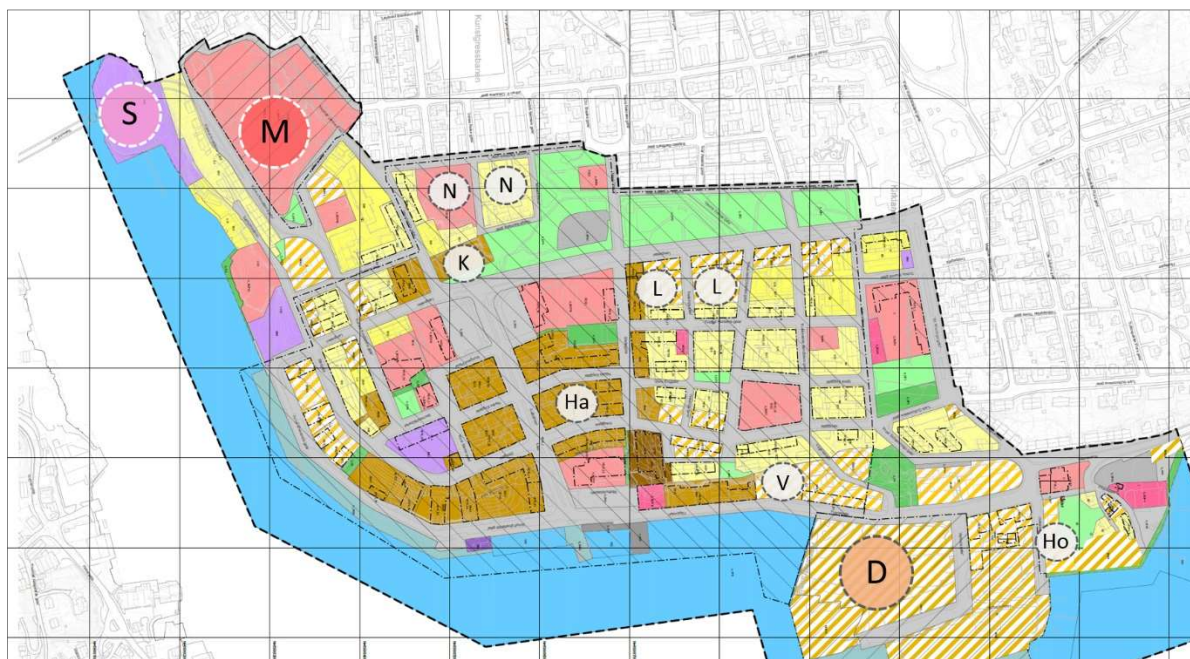
Hensyn til bevaring av gjenreisingsbyen er av enkelte grunneiere, næringsdrivende og deler av det politiske miljøet vurdert til å være til hinder for en positiv byutvikling med mer aktivitet i den historiske bykjernen. Planforslaget representerer en mer lempelig form for vern av kulturmiljø enn det man har oppfattet har vært praksis til nå.

Bygningsvolumer og byggehøyder følger i hovedsak mønsteret i eksisterende bebyggelse. Sammenlignet med formingsveileder er detaljerte krav til materialbruk, balkonger og takopplett stort sett videreført for utpekte bevaringsområder mens det for den store hensynssonen for hele gjenreisingsbyen er angitt mindre strenge bestemmelser, men likevel vektlagt at ny utbygging skal innordne seg eksisterende bystruktur.

Større områder i utkanten av sentrumskjernen er strategisk viktige for å kunne møte nye store virksomheter som vil ha stor betydning for hele byen og regionen. Devoldholmen er trolig viktigst og aktuell lokalisering for høyskole og tilhørende miljøer. Sykehusområdet vil også kunne romme større nye funksjoner der helse relaterte virksomheter knyttet til distriktsmedisinsk senter vil utgjøre et tyngdepunkt. Begge to er mulighetsområder for byen, der det er for tidlig å fastsette konkret arealbruk og utforming. Det er bakgrunnen for å legge hensynssoner over disse områdene der det stilles krav om større samlet reguleringsplan.

Sørholmen er et noe mindre område, men her kan større mer industriell næring finne plass. Her er man i gang med reguleringsplan og det er derfor ikke stilt krav til samlet plan for området.

For å kunne møte nye initiativer og legge til rette for ny utvikling også i selve sentrumskjernen tillater planen enkelte steder større byggehøyder og bygningsvolumer enn det som kjennetegner bymønsteret ellers. Figur 17 viser utviklingsområder og kvartaler der fortetting er aktuelt.



Figur 17: Sirkler på figuren markerer utviklingsområder og kvartaler der det tillates fortetting.

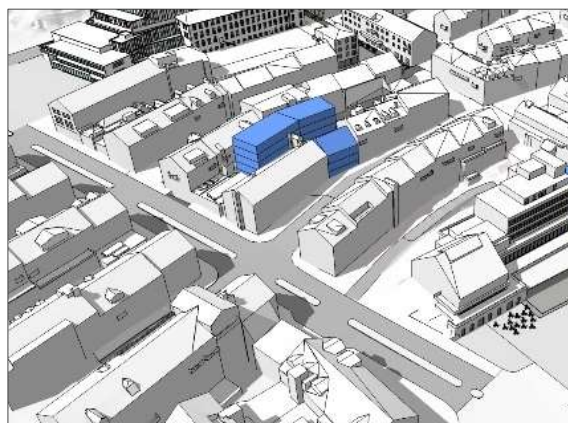
- | | |
|----------|---|
| D | Devoldholmen, aktuelt utviklingsområde med høyskole som tyngdepunkt |
| M | aktuelt utviklingsområde for lokalmedisinsk senter ved sykehuset |
| S | aktuelt utviklingsområde for næring på Sørholmen |
| Ha | aktuell fortetting til sentrumsformål i Hauggata |
| L, V, Ho | aktuell fortetting til kombinert formål med boliger (Langveien, Vågeveien og Hollendergata) |
| K | aktuell fortetting til sentrumsformål vest for Kongens plass |
| N | aktuell fortetting til boligformål (offentlig eller privat) sørvest for Nerparken |

Figur 18 antyder mulige bygningsvolumer i de mest sentrale kvartalene der det er åpnet for foretting.:

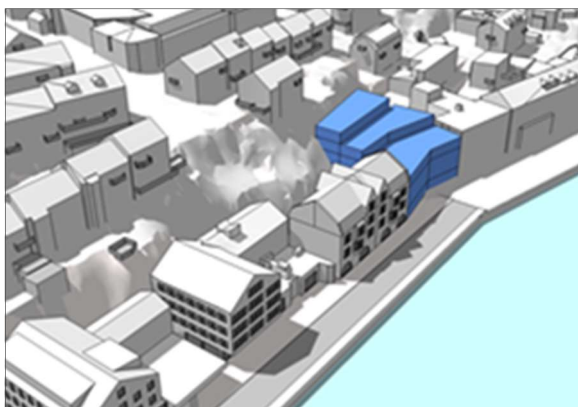
- Kvartal III Hollendergata
- Kvartal VIII Fosnagata 8-10,
- kvartal XXI «Langveien sør» - Her er det de indre gårder som kan bygges ut
- kvartal XVII «Langveien - Skolegata» - Her er det de indre gårder som kan bygges ut
- kvartal XXXIV Hauggata – Her er det det indre gårdsrommet som kan bygges ut, i tillegg til utfylling i fasaden mot Hauggata



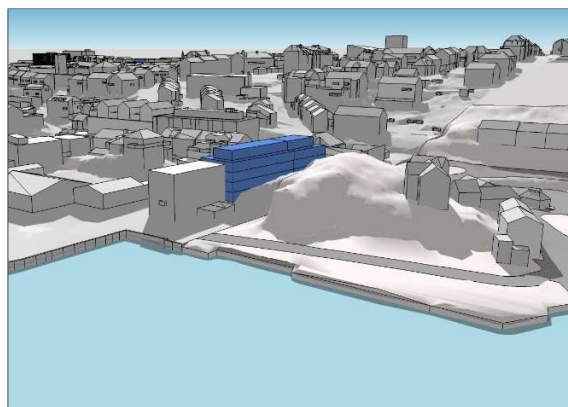
skisse av mulig utbyggingsvolum langs Langveien



skisse av mulig utbyggingsvolum i Hauggata



skisse av mulig utbyggingsvolum i Vågeveien



skisse av mulig utbyggingsvolum i Hollendergata

Figur 18: Tillatte utbyggingsvolumer som ikke samsvarer med formingsveileder og anbefalinger til NB- området.

Et annet plangrep for å styrke aktiviteten og sikre et levende sentrum er å konsentrere publikumsrettede virksomheter til de mest sentrale bygatene. Sentrumsformål er konsentrert om Kaibakken og sidegatene til denne samt Skolegata og Vågeveien. Her er det krav om at lokaler i første etasje skal være forberedt for publikumsrettet virksomhet.

6.6.3 Formingsveileder

Det er utarbeidet en formingsveileder i forbindelse med planarbeidet. Denne gir en god oversikt over de kulturhistoriske verdiene i sentrum, og gir råd om hvordan dette kan ivaretas. Formingsveilederen gjøres veiledende gjennom planens retningslinjer og legges dermed til grunn for plan- og byggesaksbehandlingen innenfor planområdet. Deler av den er innarbeidet i bestemmelsene for hensynssonene.

6.6.4 Konsekvenser for kulturmiljø og byutvikling

Devoldholmen er et nøkkelområde og en viktig arealreserve for fremtidig utvikling av Kristiansund sentrum. Samtidig ligger området nært viktige kulturmiljøer som gjenreisingsbyen i sørvest og Vågen i nord. Store byggehøyder kan ha som konsekvens at det reduserer lesbarheten av arven etter Brente Steders Regulering der tung næringsbebyggelse ligger orientert langs kaifronten under den generelle kvartalsstrukturen på det høyereliggende byområdet.

Utforming av ny bebyggelse og uteområder på Devoldholmen vil kunne ha betydning for opplevelsen av Vågen lenger nord med sin småskala bebyggelse og nærhet til vannet. Riktignok danner Vidalshaugen og Gassverktomta en overgang mellom Devoldholmen og Vågen, men den ytre delen av Devoldholmen vil påvirke opplevelsen av Vågen. Tilknytning mellom Vågen og resten av sentrum vil i enda større grad avhenge av utbyggingsgrep på Devoldholmen.

Fortetting i sentrum, slik planen tillater, vil ha konsekvenser for kulturmiljøet i gaterommene i Langveien, Hauggata og Vågeveien, der høyere ny bebyggelse vil danne horisonten bak bevaringsverdige fasader. Dette vil også redusere forståelsen av systemet med åpne bakgårder og serviceveier som ligger i den opprinnelige reguleringen etter krigen. Planens bestemmelser krever oppfølging av materialbruk og farger fra BSR- reguleringen, men krever ikke tilbakeføring der dette allerede er endret.

6.7 Støyforhold

Planen legger ikke til rette for ny støyende virksomhet. Når det gjelder støy fra trafikk, må denne dobles for at det skal gi endringer i forhold til beregnet støy. Med den utbyggingen man legger til rette for gjennom denne planen kan man ikke forvente en dobling av trafikken.

Det ble vurdert om man i planen skulle legge inn en avvikssone for støy. Man kom til at området med avvikssone ville vært lite og det ville vært nødvendig å gjøre vurderinger av støy i forbindelse med reguleringsplaner uansett. Man kom dermed til at en avvikssone ikke ville utgjort noen vesentlig forskjell i forhold til hvor man kan bygge, og man sikrer i like stor grad at støyforhold blir ivarettatt ved at dette avklares gjennom reguleringsplan. Avklaring av støyforhold og ev. tiltak for ny utbygging vil dermed skje i forbindelse med reguleringsplanarbeid. I sentrumsområder, spesielt rundt kollektivknutepunkter, er det aktuelt med høy arealutnyttelse av hensyn til samordnet areal- og transportplanlegging. Dermed kan det være aktuelt med fortetting i områder som ligger i gul og rød sone. Dette forutsetter at man gjennom reguleringsplan og byggesak dokumenterer at man kan gjennomføre kompensierende tiltak. Det er fastsatt planbestemmelser som ivaretar dette. Disse er hentet fra *Veileder til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging*.

6.7.1 Konsekvenser for støyforhold

Konsekvenser knyttet til utbygging av Devoldholmen

Havnevirksomhet genererer støy som kan være belastende for omgivelsene. Beliggenheten til fremtidig utbygging og mer detaljert arealbruk for området må ta hensyn til dette. Støyforhold må utredes i videre reguleringsplan for området.

Konsekvenser knyttet til fortetting i sentrum

Deler av området ligger innenfor rød støysone og er dårlig egnet for støyfølsom bebyggelse som boliger. Utbygging av områder inn mot Langveien egner seg derfor best til næring. Boligbebyggelse kan vurderes, men det må gjøres nærmere vurderinger i detaljplanleggingen, med vurdering av avveining mellom støy og utbygging i sentrumsområder. Næringsbebyggelse kan skjerme for boligbebyggelse i bakkant.

6.8 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

ROS-analysen er utarbeidet av kommunen og gjelder for området som kommunedelplanen dekker (vedlegg 1). Målet med analysen er både å identifisere og forebygge uønskede hendelser.

Det ble identifisert tre forhold med høy risiko og fem med middels risiko. Som følge av ROS-analysen er det vurdert tiltak for å redusere risikoen for fire forhold. Etter tiltak er risikoen redusert, slik at ingen forhold står igjen med høy risiko, mens det er åtte forhold med middels risiko.

De tiltakene som foreslås i ROS-analysen antas å redusere risikoene til et akseptabelt nivå. Det er gitt forslag til planbestemmelser som inkluderes i kommunedelplanen

7 Virkninger av planforslaget

7.1 Landskap

Ny bebyggelse vil gi endring i byens silhuett. Det vil særlig være bebyggelse på Devoldholmen og nytt kulturbygg ved Kongens plass som endrer denne. I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplaner kan det stilles krav til å få dette illustrert. Dette kan være med på å få bedre utforming og tilpassing mot eksisterende siluett, enn man ellers ville fått.

Planen legger til rette for en tydeligere grøntstruktur og bedret kontakt mot sjøen

7.1.1 Parker og byrom

Byparken - Ved å gjøre parken mer bilfri vil den også kunne oppfattes som tryggere. Parken har også potensiale til å gjøres mer attraktiv, men det vil ikke være en direkte konsekvens av denne planen.

Kaia – Det er lagt til rette for mer sammenhengende havnepromenade, og planen legger til rette for å utvide arealet med større bredde og piler som stikker ut.

Devoldholmen – I forbindelse med transformasjonen av området stilles det krav til opparbeiding av uteområder. Disse skal forsterke grøntdraget som går fra Vanndamman i vest til Vågen i øst. I tillegg stilles det krav til opparbeiding av uteområder som fremmer kontakten med sjøen og legger til rette for sjønær aktivitet.

De eksisterende parkene og byrommene beholdes, og planens

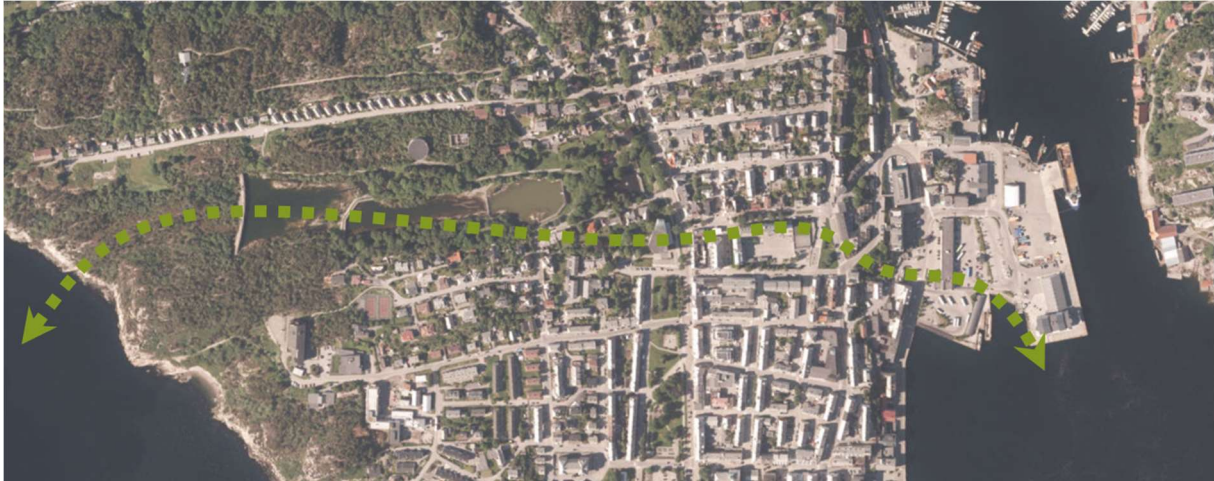
utforming og bestemmelser legger til rette for at disse videreutvikles og gjøres mer attraktive. Dette gjøres blant annet ved å stenge for biltrafikk, legge til rette for at det kan gjøres tiltak på offentlige arealer når det etableres boliger i nærheten, og ved å stille strengere krav til funksjonalitet og estetikk.



Figur 19 - Planen skal bidra til at det blir enklere og mer attraktivt å gå langs kaiene i sentrum.

Planen omfatter også nye friområder:

- I Skolegata i forbindelse med kulturbygg
- På Devoldholmen med kontakt mot sjø
- Turdrag langs sjø flere steder
- Grøntstruktur mellom Allanengen skole og Devoldholmen



Figur 20 - Grøntdraget fra Devoldholmen, via Allanengen skole, kirka, Vanndammen og videre vestover mot sjøen blir forsterket som følge av kommunedelplanen.

7.2 Barn og unges interesser

Det overordnede målet med planen om at Kristiansund sentrum skal videreutvikles som et attraktivt og framtidsrettet regionbysentrum med et pulserende folkeliv, er også et mål som ivaretar barn og unge. Så lenge dette målet gjennomsyres alle vurderinger som gjøres i forbindelse med dette planarbeidet og videre oppfølging, sikrer man denne gruppens interesser.

I planprosessen har barnetråkkundersøkelsen gitt nyttige innspill som har kartlagt hva barn og ungdom mener er byens kvaliteter, hvilke områder de benytter og hva man bør ta vare på. Man har også fått innspill til hva som kan forbedres, og hvilke områder som oppfattes som dårlige og/eller farlige.

Planen legger opp til noen flere friområder og byrom enn man har i dag, og blant disse er det flere som er påpekt i barnetråkkundersøkelsen.

Planen legger også opp til økt tilrettelegging for gående, syklende og kollektivbrukere. Dette er også noe som kommer barn og unge til gode.

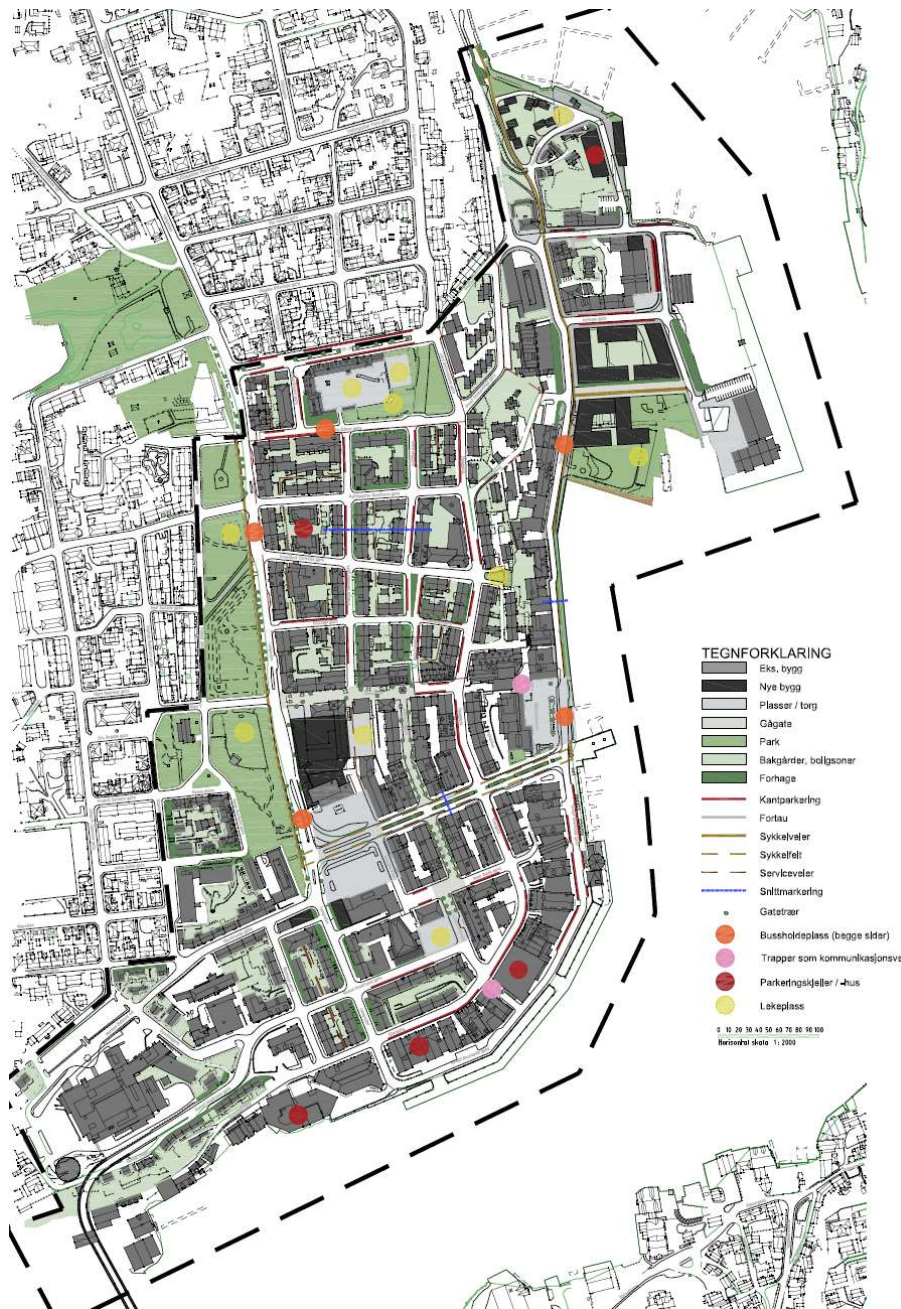
7.3 Uteoppholdsareal

Med flere boliger i sentrum vil behovet for gode fellesrom være viktig. Med ønske om å bevare byens karakter, samtidig som det legges opp til fortetting vil byens parker og byrom være viktig enn etablering av private og felles uteoppholdsareal. Satsing på høy kvalitet og et bredt innhold i parker og byrom er derfor en sentral del i utviklingen av sentrum.

Kristiansund sentrum har flere gater, torg og grønne lunger som fungerer som viktige møteplasser og ferdselsårer. Byparken er det viktigste grønne friområde innenfor sentrumsplanens avgrensning. Koblingen videre nordøstover til friområdene ved Vanndammen er også svært viktig. Planen foreslår å

fjerne biltrafikken fra en del gater i parken, og dermed gjøre den enda mer attraktiv for lek, opphold og rekreasjon.

Gaterommene er også viktige møteplasser i en by og binder delområder sammen. Planen legger vekt på å tilgjengeliggjøre byens møteplasser og fastsetter krav til kvaliteter som skaper gode gaterom, for eksempel gjennom krav til aktive fasader. Samtidig er det lagt stor vekt på de mange historiske bymiljøene med store verneinteresser. Det er lagt hensynssoner for bevaring av helhetlige kulturmiljø som både skal sikre romlige og arkitektoniske kvaliteter. Hensynssonene har til dels ulik grad av vernekrav, tilpasset området behov.



I tillegg til de områdene som er nevnt ovenfor er det en rekke parker og byrom som kan rustes opp for å dekke behov for uteoppholdsareal i forbindelse med ny utbygging. Illustrasjonsplan fra Asplan Viaks mulighetsstudie synliggjør parker, plasser, gågater, forhager, leksplasser, m.m. Dette er områder som kan videreutvikles slik at de er tilrettelagt for mer intensiv bruk.

Figur 21 - Illustrasjonsplan fra mulighetsstudiet viser parker, byrom, forhager, bakgårder m.m.

7.4 Universell utforming

For nye tiltak vil gjeldende lovverk sikre at kravene ivaretas både i bygninger og uteområder. I tillegg har fylkeskommunen pågående prosjekt for å få universell utforming på holdeplasser og terminaler.

7.5 Vurderinger av planforslaget etter naturmangfoldloven

I forbindelse med utarbeiding av kommunedelplan for Kristiansund sentrum er det gjort en kortfattet vurdering av potensialet for konflikt med naturmiljøet.

7.5.1 Datagrunnlag

Vurderingen er gjort på bakgrunn av eksisterende informasjon, hentet inn fra de elektroniske databasene Naturbase (<http://kart.naturbase.no>) og Artskart (<http://artskart.artsdatabanken.no>). Det er gjort søk etter forekomster av rødlistearter og naturtypelokaliteter som vil kunne påvirkes som følge av planen. Videre er det også søkt etter kjente forekomster av svartelistearter som vil kunne føre til restriksjoner i plangjennomføringen.

7.5.2 Naturtyper og rødlistearter

Planområdet består i sin helhet av bebygd areal. Det er ikke registrert naturtypelokaliteter innenfor det, nærmeste registrert lokalitet er et parklandskap ved Vanddamman ca. 270 meter unna plangrensa. Det anslås at denne lokaliteten ikke vil berøres av planen. Videre anslås potensialet for at det skal finnes ikke kartlagte naturtypelokaliteter innenfor planområdet som lavt, tatt i betraktning at det er såpass utbygd.

Når det gjelder rødlistearter foreligger det noen registreringer i Artskart, først og fremst av fugler. Det er registret lomvi (CR), krykkje (EN), hettemåke (VU), teist (VU), fiskemåke (NT), tyrkerdue (NT), stær (NT), bergirisk (NT), gulspurv (NT), ærfugl (NT), havelle (NT) og hønsehauk (NT) innenfor planområdet. Av disse er det først og fremst tyrkerdue og stær som kan tenkes å hekke i planområdet, men planforslaget vil neppe ha vesentlig virkninger på dette. Verdien planområdet har for næringsøk er trolig begrenset. Innenfor andre artsgrupper foreligger det ca. 150 år gamle funn av strandbete (VU) og grønn busthirse (NT). Disse finnes neppe i området lenger.

7.5.3 Svartelistearter

Det er ikke registrert svartelistearter i selve planområdet, men det foreligger observasjoner i nærområdet av tromsøpalme (SE), platanlønn (SE), parkslirekne (SE), vinterkarse (SE), bulkemispel (SE), krypmispel (SE), sitkagran (SE), alpefuru (SE) og fagerfredløs (HI). Det er sannsynlig at flere av disse artene kan finnes innenfor planområdet, da svartelistearter gjerne sprer seg best i tettbygde områder. På bakgrunn av dette anbefales det å gjøre mer detaljerte kartlegginger av svartelistearter i forbindelse med utarbeiding av reguleringsplaner i medhold av denne kommunedelplanen. Formålet med dette er å hindre uønsket spredning av svartelistearter som følge av tiltak, jf. forskrift om fremmede organismer kapittel V.

7.5.4 Forholdet til naturmangfoldloven §§ 8-12

Naturmangfoldloven §§ 8-12 gir føringer for offentlige beslutninger som kan påvirke naturmangfoldet. Først og fremst er § 8 om kunnskapsgrunnlaget viktig. I paragrafen ligger det et rimelighetskrav om forholdet mellom kunnskapsgrunnlaget og risikoen for skade på naturmangfoldet. Området som

berøres av ny kommunedelplan i dette tilfellet er allerede så påvirket at potensialet for forekomster av uoppdaget naturmangfold er lavt, og dermed er risikoen for skade også lav. På bakgrunn av dette anses kravet til kunnskapsgrunnlag for å være oppfylt, selv om det ikke er gjennomført noen befaring spesifikt knyttet til dette planforslaget. § 9 handler om føre var-prinsippet, som benyttes når kunnskapsgrunnlaget er mangelfullt. Den kommer dermed ikke til anvendelse her. Samlet belastning etter § 10 er heller ikke noe tema i denne vurderingen, siden det ikke forekommer viktige økosystem som påvirkes negativt i nevneverdig grad.

Når det gjelder §§ 11 og 12 kommer disse først og fremst til anvendelse ved utføring av tiltak, og siden denne planen ikke gir direkte hjemmel til tiltak er de dermed ikke relevante for denne vurderingen. Det er imidlertid viktig at man legger dem til grunn ved senere reguleringsprosesser i planområdet.

Oppsummert ser det ikke ut til at planforslaget vil føre til konflikt med naturmangfoldlovens bestemmelser om offentlige beslutninger.

7.6 Teknisk infrastruktur

Ved energikrevende nyetableringer som f.eks. store landstrømuttak for energikrevende skip vil dagens nett inn i området bli for svakt. Nærmeste punkt for å hente ny effekt til sentrum er Øvervågen transformatorstasjon under Viadukten på Wilhelm Dalls vei.

Behov for oppgraderinger som følge av endret arealbruk på Devoldholmen

Vannforsyning i Fosnagata har god kapasitet. Selve ledningen er gammel og må fornyes som en del av generell ledningsfornyelse i sentrum.

I forbindelse med reguleringsplan for området må plassering av pumpestasjon(er) vurderes. Også kapasitet må vurderes. Overvann ledes direkte til sjø, så her er det ingen kapasitetsproblemer.

Strømforsyningen har kapasitet for en økning på maksimalt 2 MW, men nye kabelføringer må føres inn fra nordre del av Fosnagata. Også nye nettstasjoner må etableres på Devoldholmen, plassering må vurderes i reguleringsplan.

Behov for oppgraderinger som følge av fortetting i sentrum

I disse områdene er teknisk infrastruktur i hovedsak ivaretatt per i dag, selv om tilstanden varierer. Det må alltid avklares om det er tilstrekkelig kapasitet i forbindelse med ny utbygging, og ev. krav om utbedring vil kunne komme, men vil da i hovedsak være i form av mindre utbedringer. For strøm er det f.eks. vurdert at effektkapasiteten til området er tilstrekkelig, mens nettet i selve området med fortetting må forsterkes/skiftes.

7.7 Sosial infrastruktur

Målet med planen er at dagens struktur skal forsterkes og at sentrum skal fremstå som mer attraktivt.

Det legges opp til at eksisterende sosial infrastruktur beholdes, samtidig som at det kan etableres ny i form av skoler, barnehage, helsevirksomhet og kulturelle aktiviteter.

7.8 Forurensing

7.8.1 Luftforurensing

Så langt man har oversikt på et overordnet plannivå er det i områdene langs Langveien man er mest utsatt for luftforurensing. Kilden til dette er biltrafikken. Dermed er også samme område eksponert for støy og det gjør at man skal ta særlige hensyn.

Til tross for dette er det lagt opp til noe ny utbygging i området, og begrunnelsen for det er at man av hensyn til samordnet areal- og transportplanlegging vil ha en viss fortetting i sentrumskjernen. Dette er i henhold til *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen*¹⁶ akseptabelt. Det er i planbestemmelsene stilt følgende krav som skal dokumenteres i forbindelse med utbygging:

- Det skal legges vekt på at bebyggelsen og spesielt uteoppholdsarealene får så god luftkvalitet som mulig innen sonen, det vil generelt bety så langt unna hovedkilden som mulig.
- Det skal legges vekt på et godt inneklima for å redusere den totale eksponeringen
- Berørt anleggseier skal ha anledning til å uttale seg vedrørende planene.

7.8.2 Forurenset grunn

Det er registrert forurenset grunn innenfor kategorien «kan brukes med restriksjoner» på Gassverktomta. Dagens bruk i området skal videreføres, og det vurderes derfor at det ikke er knyttet noen vesentlige konsekvenser til lokaliteten.

Planens bestemmelser ivaretar at man må dokumentere tilstand og ev. utarbeide tiltaksplan i forbindelse med utbygging i områder med forurenset grunn.

7.9 Samlet vurdering av arealbruksendringer og strategiske valg

Det er historiske interesser knyttet til byens struktur og bygninger. Disse oppfattes ofte å være i konflikt med utbyggingsinteresser og fortettingen som er foreslått, er det man forventer det vil være knyttet størst interessekonflikt til.

Det er gjort et grundig analysearbeid, samt gjennomført omfattende medvirkningsprosesser. Dette for å skape en gjensidig forståelse for interessene og for å kunne avveie interessene mot hverandre. På bakgrunn av dette, foreslår man en fortetting med høyder som er lavere enn det utbyggere ønsker, men som er faglig vurdert å ikke vil ødelegge byens karakter eller verneverdi.

Planforslaget legger opp til en styrking og fortetting av sentrumskjernen som gir et mer kompakt og velfungerende sentrum med økt boligandel. Det er et mål å videreføre prinsippene i den foreliggende byplanen og ivareta gjenreinsningsarkitekturen. Det har også en verdi at bylandskapet er lesbart fra sjøen. De nye høydelinjene bygger opp under dette og kan således bidra positivt til bybildet. Det er viktig for kommunen at planen legger til rette for at detaljhandel og andre næringer med utadrettet virksomhet søkes til sentrum. Krav til uteoppholdsarealer og aktive førsteetasjer samt ivaretagelse av viktige kulturmiljøer bidrar til en generell økning i bykvalitet og øker Kristiansunds attraktivitet som by ytterligere.

Devoldholmen inngår som et transformasjonsareal i sentrumsplanen. Dette er utenfor selve sentrumskjernen. Området supplerer sentrum med sjønære grøntområder, boliger og

¹⁶ T-1520: Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen

utdanningsinstitusjoner og skal tilby tjenester som gjør at området kan fungere som en sentrumsbydel, samtidig som det ikke utkonkurrer sentrumskjernen og ønsket om mer folkeliv i sentrum totalt sett.

Planen legger opp til bedre tilgjengelighet til sjøen og grønnstrukturen i sentrum styrkes. Forbindelser forbedres blant annet ved at man prioriterer myke trafikanter og miljøvennlig transport. Det stilles også krav til at veger og kryssområder skal utformes som gater, og dette reduserer barrierevirkning og gir byen en mer urban karakter.

Samlet sett er det vurdert at planforslaget ikke har vesentlige negative konsekvenser for miljø og samfunn. Området er preget av utbygging i dag, og planen legger ikke opp til nedbygging av store nye arealer. Endringene som kommunedelplanen medfører i forhold til gjeldende plan er vurdert å være positive.

8 Videre arbeid

8.1 Planlegging

Kommunedelplan for Kristiansund sentrum vil danne grunnlag for videre planlegging etter plan- og bygningsloven. Det er en rekke store planprosesser på gang og det er behov for å sikre god samordning mellom ulike aktører og prosesser.

Det blir stilt krav om at reguleringsplaner som utformes som minimum skal omfatte hele kvartalet som tiltaket inngår i. Dette for å kunne ivareta helhetlige løsninger, mellom annet når det kommer til krav om uteoppholdsareal og parkering.

En reguleringsplan for Devoldholmen skal inneholde tilliggende vegarealer tilhørende rv. 70 samt tilliggende kaifronter. Ferdig utbygde kvartaler nord på Devoldholmen trenger ikke å inngå, dersom det ikke planlegges nye tiltak.

8.2 Samarbeid om sentrumsutvikling

Sentrumsplanen gir politiske føringer og retning for den langsiktige utviklingen av sentrum. Samtidig er det behov for å sikre oppfølging og gjennomføring av planens mål og strategier i et kortere tidsperspektiv. For kommunens del foretas økonomiske prioriteringer for tiltak i sentrum handlingsplaner og budsjett.

Samtidig er det mange som har ansvar for utviklingen av Kristiansund sentrum. Gjennomføring av viktige tiltak i sentrum kan skje i offentlig regi, gjennom et offentlig-privat samarbeid eller i ren privat regi. Aktiv bruk av utbyggingsavtaler i forbindelse med større utviklingsprosjekter vil kunne sikre gjennomføring av viktige fellestiltak.

Gjennom høringen av sentrumsplanen ønsker rådmannen å invitere til en prosess for å klarlegge hvilke oppgaver som bør prioriteres og ivaretas i sentrumsarbeidet.

9 Vedlegg

Vedlegg 1 - ROS-analyse, Kristiansund kommune, 2017

Vedlegg 2 - Barnetråkkanalyse, Kristiansund kommune 2016

Vedlegg 3 - Mulighetsstudie inkl. DIVE-analyse, Asplan Viak, 2015

Vedlegg 4 - Formingsveileder, Asplan Viak, 2015

Vedlegg 5 - Parkeringsanalyse – Beleggsundersøkelse, Kristiansund parkering, 2015

Vedlegg 6 - Trafikkavvikling i Kristiansund sentrum, Kristiansund kommune, 2015