

Saksnr.	PLAN-19/00219-30	Arkivsaksnr. 19/00818-27
Saksgang		Møtedato
Hovedutvalg plan og bygning		13.06.2022
Bystyret		16.06.2022

Saksframlegg

Sluttbehandling av detaljregulering for R-272 Nordholmen og Strandgata 18-26

Kommunedirektøren ber hovedutvalg plan og bygning legge saken frem for bystyret med følgende forslag til vedtak:

Kommunedirektørens forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering for R-272 Nordholmen og Strandgata 18-26, alternativ 2, slik det framgår av plandokument og vedlegg. Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven §12-12.

Saken gjelder

Sluttbehandling av detaljregulering av R-272 Nordholmen og Strandgata 18-26. Formålet med planen er transformering og utbygging til bolig og tjenesteyting med tilhørende anlegg, for arealet fra Sundbåtkaia på Goma og til Freiveien mot Nordholmen, samt opprydning og utvikling av Nordholmen.

Saksopplysninger

Planforslaget er fremmet av Voll arkitekter på vegne av tiltakshavere Strandgata 18 AS og Nordholmen brygge AS. Hensikten med planen er å regulere inn bebyggelse i form av boligblokker mellom Strandgata og sjøen på Goma, fra sundbåttillegget i vest til og med Freiveien i øst. Det gis mulighet for tjenesteyting i nedre etasjer i blokkene.

På Nordholmen reguleres det for tjenesteyting i form av forsamlingslokale, kafé etc. Sentralt og vest på Nordholmen reguleres det for offentlig friområde og kvartalslekeplass.

Langs Nordsundet, fra Sundbåtkaia i vest til Nordholmen i øst, foreslås det opparbeidet en offentlig kaifront/promenade som skal framstå som åpen og tilgjengelig.

Veiforløpet i området beholdes som i dag, men det foretas noen justeringer på detaljnivå. Freiveien forlenges til Nordholmen. Vestre del av Strandgata «rettes ut» og det etableres fortau på sørsiden.

Planprosess

Planforslaget er i hovedsak i samsvar med kommuneplanens arealdel (KPA). Områder på land, inkludert mulige utfyllingsområder har formål; byggeområder- erverv/bolig og områder i sjø; ferdselsområde i sjø. I KPA har Nordholmen formål erverv/bolig, men foreslås nå som offentlig friområde og allmenn

benyttelse. Det foreslås småbåthavn mellom Nordholmen og Gomalandet, dette området har formål ferdelsområde sjø. Småbåthavn her vil bidra til et mer levende havnemiljø og vurderes av forslagsstiller som en positiv endring av KPA.

Tidligere var det påbegynt to uavhengige reguleringsplaner, Strandgata 18 AS og Nordholmen Brygge AS. Ingen av disse forslagene kom fram til politisk behandling. Kommunen oppfordret i stedet de to tiltakshaverne til å gå sammen om en felles reguleringsplan. Det er en videreføring av dette planforslaget som nå legges fram til sluttbehandling.

Kommunen konkluderte i september 2015 med at planen ikke faller inn under Forskrift om konsekvensutredning (KU).



Figur 1: Planområdet med Nordholmen i forgrunnen. (Voll arkitekter)



Figur 2: Skisse over utbygging med alternativ 2. (Voll arkitekter)

Følgende hendelser er sentrale i saken:

- 13.10.2014 Avholdt oppstartmøte
- 06.08. 2015 Felles planprosess for eiendommene på plass og det ble inngått avtale med Voll Arkitekter som forslagsstiller for felles reguleringsplan.
- 19.10.2015. Varsel om oppstart av arbeid med reguleringsplan ble sendt til naboer og til myndigheter/samrådsparter (22.10.2015).
- 27.10.2015. Informasjonsmøte i Hopens lokaler. Beboere og naboer hovedsakelig fra Goma og Bjønnahaugen møtte.

- 19.01.2016. I referat fra møte uttrykte kommunen at skisseforslaget er for høyt, har for høy utnytting og for dårlige solforhold.
- 17.02.2016 Nytt revidert skisseforslag (se planbeskrivelsens figur 10). Dette forslaget ble ikke framlagt offentlig.
- 09.03.2016. Kristiansund kommune ga klar tilbakemelding at forslaget fortsatt var for høyt, og for ensartet og monotont. Det ble pekt på at det er avgjørende at slike prosjekter, spesielt innenfor det amfi som havna utgjør, får en dimensjon som spiller på lag med landskapet, bygningsmiljø og omgivelsene som er typisk for Kristiansund. Det ble vist til behandlingen av Port Arthur som premissgiver for volum og høyde.
- 22.08.2016 Planforslag innsendt.
- 26.09.2016 Møte mellom forslagstiller og kommunen for å gå gjennom planmaterialet. Det ble konkludert med fra kommunens side at før planen kan 1. gangsbehandles, må materialet revideres på en rekke områder. Det ble blant annet pekt på forhold/problemstillinger rundt støy, lekeområder, utforming av Nordholmen, trafikkløsninger, kommunens VA-anlegg m.m.
- 02.12.2016 Enighet mellom forslagstiller og kommunen om at det er vanskelig å bli enige om antatt dato for behandling i plan- og bygningsrådet, da dette er betinget av/ forutsetter at planforslaget er supplert og ev. gjenværende detaljer er klarert i god tid innen møtet.
- 11.12.2016 Innsending av revidert planmateriale.
- 08.03.2017 Vedtak om utlegging på høring og til offentlig ettersyn. Plan og bygningsrådet sak 17/8.
- 26.06.2017 Revidert planmateriale del 1-5 fra Voll arkitekter
- 06.10.2017 Varselbrev sendt ut til naboer, berørte parter og offentlige instanser.
- 18.11.2017 Høringsfrist. Det kom 15 merknader, ni fra private og seks fra offentlige instanser, av disse var det innsigelser mot planforslaget fra Fylkesmannen i Møre og Romsdal og Møre og Romsdal fylkeskommune.
- 12.12.2017 Voll arkitekters kommentar til innkomne merknader og innsigelser.
- 15.06.2018 Brev fra kommunen til Voll arkitekter med svar på forslagsstillers merknad til eget planforslag, datert 17.11.2017.
- 09.04.2019 E-post vedk. videre saksgang. Adm. vil sende saken til bygningsrådet for ny, begrenset høring.
- 20.09.2019 Nytt offentlig ettersyn. Alternativ 1, seks blokker, og alternativ 2, fem blokker. Alle på maks. fem etasjer.
- 03.11.2019 Høringsfrist. Det kom inn 12 merknader, ni fra offentlige instanser og tre fra private. Møre og Romsdal fylkeskommune har trukket sin innsigelse fra forrige høring. Fylkesmannen i Møre og Romsdal opprettholder sin innsigelse vedkommende leikeareal, de to innsigelsene som gikk på sikkerhet mot stormflo og på støy er trukket.
Både Møre og Romsdal fylkeskommune og Fylkesmannen i Møre og Romsdal går inn for at alternativ 2 (5 blokker) blir valgt for det videre arbeid med planforslaget.
- 01.03.2020 Plankonsulentens svar på merknader.
- 23.03.2020 E-post vedk. videre tilnærming av planmateriale.
- 12.07.2020 Plankonsulentens reviderte svar på merknader.
- 21.03.2021 E-post til Statsforvalteren vedk. bestemmelsene gjeldende leikeareal.
- 06.04.2021 E-post fra Statsforvalteren i Møre og Romsdal; forslag til tekst til bestemmelser for leikeareal i planen og innslag for opparbeidelse av leke- og friområde på Nordholmen.
- 21.02.2022 E-post til plankonsulent for å få ferdigstilt plandokument, slik at planen kan legges fram for 2. gangs behandling og endelig vedtak.

- 24.02.2022 Brev til Statsforvalteren i Møre og Romsdal med forespørsel om trekking av innsigelse.
- 31.03.2022 Brev fra Statsforvalteren; trekking av innsigelse.

Merknader og innsigelser ved offentlig ettersyn, 06.10.2017

Plansaken kom fram til 1. gangs behandling i plan- og bygningsrådet 08.03.2017, og ble lagt ut til offentlig ettersyn 06.10.2017. Frist for merknader var 18.11.2017. Det kom inn 15 merknader, seks fra offentlige instanser og ni fra private.

Fylkesmannen i Møre og Romsdal kom med innsigelser i forhold til sikkerhet ved stormflo, støy og lekeareal. Møre og Romsdal fylkeskommune kom med innsigelser av hensyn til barn og unge, på grunn av planfaglige argumenter knyttet til omfanget av tjenesteytelser og ut fra regional delplan og attraktive byer og tettsteder, med tanke på parkering og landskapsvirkninger og estetikk.

Under følger en oppsummering av innsigelser og merknader, kommentert av plankonsulent og kommunedirektøren. Merknader i sin helhet ligger som vedlegg til saken.

1. Fylkesmannen i Møre og Romsdal, datert 16.11.2017

Har følgende merknader til planforslaget:

Natur- og miljøvern/Støy: Det må sikres i planbestemmelsene at grenseverdiene i tabell 3 i retningslinje T-1442 gjøres gjeldende for hele planen. For boenheter med støynivå over grenseverdiene må følgende sikres i bestemmelsene:

- At alle boenheter har en stille side hvor støynivå er Lden 55 dB eller lavere
- For hver boenhet skal minimum 50% av oppholdsrom, inkludert minimum ett soverom, ha vindusfasade mot stille side, hvor støynivå er Lden 55 dB eller lavere.
- Alle boenheter skal ha tilgang til private utearealer hvor støynivå er Lden 55 dB eller lavere.
- Felles uteareal skal ha støynivå lik Lden 55 dB eller lavere. Her kan kommunen velge å legge til kravet om min. 25 m² støyskjermet uteoppholdsareal per boenhet (som i planforslaget).
- Oppholdsrom som bare har vindu mot støyende side, må ha balansert ventilasjon og tilstrekkelig beskyttelse til at innnetemperaturen er behagelig ved alle temperatur- og solforhold uten at vindu åpnes.

Fylkesmannen har innsigelse til planen inntil bestemmelsene om støy blir justert.

Dersom uteoppholdsarealet med for høyt støynivå skal regnes med for å sikre nok uteareal til beboerne, må planen sikre støyskjermen (høyde og utforming) både i plankartet og bestemmelsene.

Allmenn ferdsel langs sjøen, kai:

- For at kaiområdet ikke skal bli et sted for parkering og biltrafikk kan det være riktig at det legges føringer for dette i planen.
- Det er ikke anledning til å endre formål for et område i bestemmelsene, se § 5.6.3 og § 5.6.4.

Parkeringsareal i friområde:

- Uheldig at bestemmelsene § 6.2 åpner for parkering i friområdet, bør helles legges til mer egnet formål i samme område.

Barn og unge:

- Lekeplassene må lokaliseres i plankartet for å sikre egnet lokalisering. Lekeplasser bør ha egen paragraf i planbestemmelsene.
- Antall boenheter danner grunnlag for en kvartalslekeplass for større barn. Planen har søkt å løse dette med retningslinjer om utomhusplan og medvirkning ved utforming. Planen bør skille mellom retningslinjer og bestemmelser.

Fylkesmannen har innsigelse til planen inntil lekeplassene er lokalisert i plankartet på egnet sted.

Samfunnssikkerhet:

- Det fremstår uklart i bestemmelsene hva som er kravet til gulvnivå for garasjeanlegg. Bestemmelse 3.4 må utformes slik at både «fare for mennesker» (varig opphold) og «materielle skader» inkluderes i vurderingen av hva som kan plasseres lavere enn sikker kote på 3,5m. Fylkesmannen har innsigelse til planen inntil det klart kommer frem av bestemmelsene hva som er sikker kote for planlagte garasjeanlegg.

Forslagsstillers kommentar:

- Bestemmelsene om støy § 3.3 er justert i henhold til merknader.
 - Bestemmelser § 5.6.3 og § 5.6.4 er tatt ut.
 - Område for parkering o_P er lagt inn på Nordholmen.
 - Nærlekeplasser f_L1 – f_L5 og kvartalslekeplass o_L på Nordholmen er lagt inn på plankartet og i bestemmelsene § 4.4.1 og § 4.4.2.
 - Sikker kote for garasjeanlegg er kote +3,5.
- Merknad og innsigelser imøtekommet.

Kommunedirektørens kommentar:

Formell forespørsel om trekking av innsigelse vil bli sendt til Fylkesmannen.

2. Møre og Romsdal Fylkeskommune, datert 17.11.2017

Fylkeskommunen har innsigelse mot planforslaget på følgende punkter:

Hensynet til barn og unge:

- Lekeareal må avsettes som egne formål i plankartet.
- Planomtalen må tilføyes drøftinger om klima og vind, og kvantitative opplysninger om lekeareal.
- Bestemmelsene må tilføyes krav om sikring av lekeareal mot sjø.

Planfaglige argumenter, jfr. plan- og bygningslov og KU-forskrift:

- Manglende konsekvensutgreiinger knyttet til omfanget av tjenesteyting som faktisk er foreslått i kartet, jfr. reguleringsbestemmelsene § 4.6.1.
- Flertydighet i § 3.7
- Flertydighet i § 6.2.1/ 6.2.2

Regional delplan og attraktive byer og tettsteder:

- Mot omfanget av tjenesteyting det legges til rette for slik som planen er utforma.

- Vil ellers ikke akseptere at det legges til rette annen parkering enn et par HC-plasser på bekostning av o-friområde/ gatetun (plankartet er greit, men ikke bestemmelsene).

Forslagsstillers kommentar:

- Nærlekeplasser og Kvartalslekeplass er tatt inn som egne formål i plankartet.
- Klima og vind er beskrevet i ROS-analysen som følger planforslaget.
- Kvantitative opplysninger om lekeareal tas inn i planbeskrivelsen.
- Bestemmelse om sikring av lekeareal mot kaikant og sjø er tatt inn i § 4.4.3.
- Andel tjenesteyting begrenses til maks 3 000 m2. Krav om konsekvensutredning bortfaller.
- Flertydighet i bestemmelsene korrigeres.

Merknad og innsigelser imøtekommet.

Kommunedirektørens kommentar:

Formell forespørsel om trekking av innsigelse vil bli sendt til fylkeskommunen.

3. Statens Vegvesen, datert 16.11.2017

Tidligere innspill til planarbeidet er innarbeidet eller svart ut gjennom planforslaget. Kommunen er vegeier og myndighet for fravik på kommunalt vegnett og må vurdere om de foreslåtte løsningene er tilstrekkelig.

Vi anbefaler at planen setter krav om overbygde parkeringsplasser for sykkel.

Adkomst til parkeringskjeller bør reguleres inn som avkjørsel slik at krav til friskt blir sikret i kartet og ikke kun med pilsymbol.

Forslagsstillers kommentar:

- Det settes krav til overdekket sykkelparkering.
- Atkomst til parkeringskjeller er regulert inn med krav til friskt.

Merknad imøtekommet.

Kommunedirektørens kommentar:

Ingen videre kommentar.

4. Norges vassdrags- og energidirektorat, datert 25.10.2017

Gir råd om at det settes krav til vurdering av stabilitet for sjøbunnen der det er aktuelt med tiltak. Har ellers ingen merknader til planforslaget.

Forslagsstillers kommentar:

- Krav om stabilitetsvurdering tatt inn i rekkefølgebestemmelsene §10.6.

Merknad imøtekommet.

Kommunedirektørens kommentar:

Ingen videre kommentar.

5. Avinor, datert 09.11.2017

- Høyderestriksjonsflater/ hinderflater i restriksjonsplanen for Kristiansund lufthavn. Med maksimal byggehøyde opp til kote +31 vil ikke den planlagte bebyggelsen eller bruk av kraner til oppføring komme i konflikt med den horisontale flaten (hinderflate).
- Det stilles ikke spesielle byggerestriksjonskrav (BRA-krav) til den planlagte bebyggelsen innenfor planområdet.
- Planområdet er ikke berørt av gjeldende flystøysoner.

Forslagsstillers kommentar:

Merknad imøtekommet.

Kommunedirektørens kommentar:

Ingen videre kommentar.

6. Kommunalteknikk, datert 17.11.2017

Har følgende kommentarer til foreliggende materiale:

- Planen legger opp til at krysset Strandgata – Freiveien strammes opp og gjøres noe trangere enn hva det er i dag. Foreslåtte løsning aksepteres. Atkomst til parkeringskjeller må reguleres inn for å sikre at krav til friskt ivaretas.
- Avløp. Tilkobling til avløpsanlegg må skje øst for krysset med Gomagata.
- Reguleringsbestemmelser. O-SGS vises dårlig på plankartet. Felles parkering ved rundkjøring er uheldig plassert mellom offentlig vei og offentlig fortau.
- Felles parkering f_SPA: vil være vanskelig å håndheve at plassene er private. Ingen innvendinger til selve planen.
- Ønsker ikke å låse etablering av fartshump og eventuelt fotgjengerfelt i Strandgata som angitt på plankartet. Dette er en vurderingssak jfr. gangveikriteriene i Vegvesenets håndbøker.
- Dersom anleggstrafikk skal benytte Strandgata må snumulighet være opparbeidet som første del av utbyggingen.
- Offentlig kaipromenade skal ikke beregnes til å tåle vekten av kommunens vedlikeholdskjøretøy. Det er viktig at det velges materialer som gjør konstruksjonen mest mulig drifts- og vedlikeholdsfri.

Forslagsstillers kommentar:

- Tilkobling til avløpsanlegg avklares i byggesaken.
- Felles parkering ved rundkjøring gjøres offentlig.
- Fartshump/ fotgjengerfelt i Strandgata tas ut av planen.
- o_SGS var tatt ut av plankartet til offentlig høring og er nå også tatt ut av bestemmelser.
- Krav om snumulighet for anleggstrafikk tas inn i rekkefølgebestemmelsene § 10.11.
- Krav til kaipromenaden tas inn i bestemmelsene § 5.6.2.

Merknad delvis imøtekommet.

Kommunedirektørens kommentar:

Rådmannen stiller seg bak kommunalteknikk sine kommentarer til planarbeidet.

7. Sameiet Gomagata 10, datert 18.10.2017

Ønsker informasjon rundt avgrensning av planen mot eiendommene 8/24, 8/533 og 8/15.
Avgrensningen går tvers over parkeringsplassen på 8/533. Plassen er tilleggsgrunn til Gomagt. 10.

Forslagsstillers kommentar:

- Avgrensningen er frisiktsone i gjeldende reguleringsplan og hvor det er regulert boligformål endres det ikke på eierforhold.

Merknad imøtekommet.

Kommunedirektørens kommentar:

Ingen videre kommentar.

8. Styret i Goma velforening v/ Elin Kanck Lorentzen, datert 18.11.2017

Ber om at følgende krav stilles til utbygger – og at de skal gjenspeiles i reguleringsplanen før den vedtas:

- Parkeringsproblemene i området må løses. Det bør utarbeides ny reguleringsplan for områdets infrastruktur før plan for detaljregulering kan vedtas. Sundbåten har begrenset rutetilbud og kan ikke brukes som argument for å redusere parkeringskravet. Årsdøgntrafikken vil øke betraktelig som følge av utbygging.
- Sikker skolevei må ivaretas bedre.
- Utbyggingens planlagte volum og byggehøyder bryter radikalt med eksisterende havnebebyggelse. Byggehøyden må tas ned til kote +17. Siktlinjer spesielt fra Kirklandet bes dokumentert bedre.
- Utbyggingen grenser tett opp mot verneverdig område med blant annet to gamle skipperhus og Sundbåtkaia. Planlagt rundkjøring vil forringe miljøet rundt disse boligene vesentlig. Det bør tilrettelegges for at trafikk til og fra parkeringskjeller går ved Nordholmen og ikke ved Sundbåtkaia. Ny løsning må utarbeides før planen vedtas.

Forslagsstillers kommentar:

- Rekkefølgekrav sikrer oppgradering av Strandgata og deler av Freiveien. Det vil etableres sammenhengende og trafikksikker gangforbindelse fra Sundbåtkaia opp til fortauet i Gomagata før det gis brukstillatelse for boliger. Viser også til Veg- og trafikkrapport fra Sweco datert 22.06.2016/ revidert 25.10.2016.
- Trygg skolevei ivaretas i henhold til Veg- og trafikkrapport.
- Høyden på høyblokka er redusert med tre etasjer til kt. +21. Øvrige bygg har regulert maks.- høyde +17 mot Strandgata – tilsvarende 4. etasjer. Inntrukket 5. etasje har maks.-høyde kote +21, og vil i liten grad påvirke gaterommet i Strandgata.
- Fjernvirkning/ siktlinjer er dokumentert i 3D-illustrasjoner senest oppdatert 16.10.2018 som er vedlagt planforslaget. Det er i seneste oppdatering utarbeidet nye illustrasjoner som viser fjernvirkning/ siktlinjer fra Kirklandet ved Vågevegen 6 og fra Piren/ krigsseilermonumentet.
- Rundkjøring vil opparbeides i henhold til løsning beskrevet i Veg- og trafikkrapport fra Sweco datert 22.06.2016/ revidert 25.10.2016. Løsningen vil bedre trafikksikkerheten i dette området for både kjørende og myke trafikanter.
- Trafikk til og fra parkeringskjeller fordeles til begge sider av tiltaket. Dette reduserer trafikkbelastningen i krysset Strandgata/ Freiveien.

Merknad delvis imøtekommet.

Kommunedirektørens kommentar:

Ingen videre kommentar.

9. Styret i Goma velforening v/ Elin Kanck Lorentzen, epost datert 21.11.2017

Kommentar etter Voll Arkitekters merknad til reguleringsplanen med kraftige justeringer, spesielt med tanke på rekkefølgebestemmelser og antall boenheter. Endringer i rekkefølgebestemmelser og en tilnærmet doubling av antall boenheter betyr så kraftige justeringer at det forutsetter en ny reguleringsplan – spesielt med fokus på veg- og trafikksituasjonen.

Forslagsstillers kommentar:

- Foreslåtte endringer er ikke imøtekommet av kommunen og opprinnelige forutsetninger og utredninger står derfor ved lag.

Merknad ansees derfor imøtekommet.

Kommunedirektørens kommentar:

Ingen videre kommentar på dette stadiet i planarbeidet.

10. Elin Kanck Lorentzen, epost datert 20.11.2017

Viser til innsendt merknad fra Goma velforening. Tiltakets påvirkning rundt havnebassenget er underkommunisert, spesielt gjelder dette høyblokka som vil rage i høyde over Nordsundbroa. Ber om at kommunen får utarbeidet skisser/ visualiseringer som viser dette – slik at man har et korrekt bilde på dette før vedtak skal fattes.

Forslagsstillers kommentar:

- Høyden på høyblokka er redusert med tre etasjer. Fjernvirkning av tiltaket kan ses på 3D-illustrasjoner datert 16.10.2018 som er vedlagt planforslaget.

Merknad imøtekommet.

Kommunedirektørens kommentar:

Ingen videre kommentar på dette stadiet i planarbeidet.

11. Øyvind Ludvigsen, hjemmelshaver til eiendom 8/109, datert 12.11.2017

Ber om at det stilles følgende krav til utbygger:

- Byggehøyde til kote +21 vil innebære forringelse av utsikt og bokvalitet for eksisterende boliger. Åpninger mellom husene er for små og vil i liten grad avhjelpe problemet. Det bør stilles krav om maksimal byggehøyde kote +17,0. For å kunne redusere byggehøyden ytterligere bør kjellerplan legges på kote +3,0, i samsvar med kommunens minstekrav. Nær- og fjernvirkninger må utredes bedre, særlig fra havna og Kirklandet.
- Veg- og trafikkrapport fra SWECO revidert 25.10.2016 har svakheter og bør revideres og underlegges en tredjeparts verifikasjon.
 - Trafikkgrunnlag og antakelser om trafikfordeling er basert på et svært tynt grunnlag.
 - Fordeling av trafikk fra Freiveien til Strandgata stemmer ikke med lokal kjennskap.
 - Sundbåten vil i liten grad erstatte bil ettersom frekvens og driftstid per uke er sterkt begrenset.

- Referanser til parkeringsnormen i Oslo har ingen relevans da trafikale forhold og kollektivtilbud ikke kan sammenliknes.
- Trafikk i Gomagata er i liten grad behandlet og må analyseres grundigere. Det bør tilrettelegges for at trafikken i størst mulig grad kjører inn/ ut av parkeringskjelleren ved Nordholmen og ikke ved Sundbåtkaia.
 - Parkeringsforholdene i Gomagata og Strandgata er krevende og det er utstrakt gateparkering i området. Mange av disse plassene vil bli fjernet ved utbygging.
 - Støyrapporten må oppdateres basert på ny trafikkmodell. Det må lages en tiltaksplan for alle berørte boenheter.
 - Skolevei for barn og unge må ivaretas på en bedre måte.
 - Miljøtiltak i utbyggingsfasen må utredes. Byggeplassen må sikres slik at barn og unge hindres i å ferdes på byggeplassen.
 - Forslag om etablering av småbåthavn skal tas ut av planene.

Forslagsstillers kommentar:

- Høyden på høyblokka er redusert med tre etasjer til kt. +21. Øvrige bygg har regulert maks.- høyde +17 mot Strandgata – tilsvarende 4. etasjer. Inntrukket 5. etasje har maks.-høyde kote +21 og vil i liten grad påvirke gaterommet i Strandgata. Det er sikt mellom blokker sett fra Strandgata.
- Veg- og trafikkrapport fra Sweco datert 22.06.2016/ revidert 25.10.2016 og Støyutredning fra Asplan Viak datert 31.10.2016 vurderes begge som tilfredsstillende for denne fasen og vil ikke oppdateres. Det er ikke krav om uavhengig kontroll av disse.
- Eksisterende parkering i Strandgata er privat. Ingen offentlig parkering fjernes som følge av utbygging. Viser ellers til veg- og trafikkrapport som tar for seg trafikksituasjonen i hele området.
- Tiltaksplan vil følge byggesaken.
- Trygg skolevei ivaretas i henhold til veg- og trafikkrapport.
- Sikring av byggeplass ivaretas i Plan for bygge- og anleggsfasen i henhold til rekkefølgebestemmelsene §10.16.
- Småbåthavn beholdes i planen.

Merknad delvis imøtekommet.

Kommunedirektørens kommentar:

Ingen videre kommentar på dette stadiet i planarbeidet. Forslaget skal jobbes videre med.

12. Annbjørn og Per Arild Hoel, datert 14.11.2017

Har følgende kommentarer til utbyggingen:

- Nordholmen og inntegnede båtplasser. Påpeker at det er sterk strøm i sundet og vanskelig å manøvrere med båt.
- Blokkbebyggelsen synes høy og dominerende.
- Parkering fryktes undervurdert.
- Veistrekning Freiveien – Strandgata bør ha fri ferdsel i begge kjøreretninger og forbud mot parkering i gaten.
- Tap av utsikt med foreslåtte utbygging.

- Trafikkøkning i forbindelse med inn- og utkjøring til blokkene. Foreslår støyyegg mot Strandgata 40b.
- Problemer i bakke opp fra Dykkerklubben pga. stigningsforhold.
- Beplantning mellom planforslag og merknadsstiller.

Forslagsstillers kommentar:

- Småbåthavn beholdes i planen, men illustreres uten utleggere mtp. strømforhold.
- Høyden på høyblokka er redusert med tre etasjer til kt. +21. Øvrige bygg har regulert maks.-høyde +17 mot Strandgata – tilsvarende 4. etasjer. Inntrukket 5. etasje har maks.-høyde kote +21 og vil i liten grad påvirke gaterommet i Strandgata.
- Eksisterende parkering i Strandgata er privat. Ingen offentlig parkering fjernes som følge av utbygging.
- Parkeringsforbud i gata vil bli gjennomført i eget skiltvedtak i offentlig regi.
- Enkelte boliger vil tape noe av utsikten sin som følge av foreslåtte utbygging.
- Trafikkøkning i forbindelse med inn- og utkjøring til blokkene. Tosidig innkjøring til parkeringskjeller gir god fordeling av trafikken og mindre belastning særlig i krysset Strandgata/Freiveien. En eventuell støyyegg avklares i byggesaken.
- Bakken opp fra dykkerklubb/Nordholmen slakes ut.
- Beplantning vil bli vurdert i utomhusplan, som ledd i byggesaken.

Merknad delvis imøtekommet.

Kommunedirektørens kommentar:

Ingen videre kommentar på dette stadiet i planarbeidet. Forslaget skal jobbes videre med.

13. Per Torleif Svenvik og Vegard Svenvik, datert 16.11.2017

Har følgende merknader til planforslaget:

- Utbygging i henhold til foreslåtte reguleringsplan vil føre til betraktelige ulemper for eksisterende bebyggelse og beboere. Trafikkmengde synes undervurdert for dagens og framtidig situasjon.
- Behov for parkering i området synes undervurdert. Parkeringssituasjonen i området er problematisk allerede og utbygging kan føre til en betraktelig forverring.
 - Sundbåten har begrenset rutetilbud og kan ikke anses som et fullverdig kollektivtilbud eller et argument for reduksjon av nødvendige parkeringsmuligheter i reguleringsområdet. Muligheter til parkering ved Sundbåten anløpssted blir betraktelig redusert ved etablering av rundkjøring ved kaia.
 - Argumentasjon med nærhet til sentrum er noe optimistisk ettersom gangavstand til sentrum er 3,6 km og til nærmeste dagligvarebutikk 1,2 km.
- Det bes om at gateparkering i Freiveien mellom krysset Freiveien – Milnveien og krysset Freiveien – Gomagata opprettholdes.
- Ber om utgreiing fra kommunen om intensjon og omfang for endring av regulering av vei til gang- og sykkelsti i Freiveien nord for 85a, b og c.
- Anmoder om inkludering av Freiveien 85a i liste over eiendommer som skal utredes for støy og eventuelle støyskjermingstiltak for fasade/ uteområde.

- Anmoder om utgreiing fra reguleringsmyndighet/ utbygger for intensjonen med inkludering av Freiveien 85a i dokument 3_08 Situasjonsplan eierforhold.

Forslagsstillers kommentar:

- Trafikksituasjonen ivaretas i henhold til *Veg- og trafikkrapport* fra Sweco datert 22.06.2016/ revidert 25.10.2016.
- Eksisterende parkering i Strandgata er privat. Ingen offentlig parkering fjernes som følge av utbygging. Per i dag er det ikke regulert parkering ved Sundbåtens anløpssted. I planen reguleres inn to offentlige parkeringsplasser ved rundkjøringen.
- Det vil innføres parkeringsforbud i Freiveien mellom Milnveien og Gomagata, noe som er i samsvar med gjeldende regulering av Freiveien og dagens trafikkmengde i denne, som iht. Statens Vegvesen sin Vegnormal tilsier at det allerede i dag burde vært parkering forbudt.
- Gang-/sykkelveg er tatt ut av planforslaget.
- Freiveien 85a vil ikke utredes for støy og eventuelle støyskjermingstiltak for fasade/ uteområde, jfr. Støyutredning fra Asplan Viak datert 31.10.2016, punkt 4.2 Eksisterende bebyggelse.
- Bakgrunnen for at eiendommen 8/204 er med i vedlegg Situasjonsplan med eierforhold er at deler av eiendommen er regulert til offentlig formål.

Merknader delvis imøtekommet.

Kommunedirektørens kommentar:

Ingen videre kommentar på dette stadiet i planarbeidet. Planforslaget skal jobbes videre med.

14. Sigrid Anne og Kristian Skarvøy Bray, datert 17.11.2017

Bekymring rundt belastning av veinettet med de tiltak som sikrer området for ferdsel for myke trafikanter. Har lenge ønsket bedre skilting og tiltak for å sette ned farten i området. Friområdene i området blir ikke vedlikeholdt til tross for henvendelser og dialog med kommunen. Utbygging vil innebære økt bruk og det bør derfor foreligge en konkret plan for rutiner rundt vedlikehold.

Forslagsstillers kommentar:

- Trafikksituasjonen ivaretas i henhold til *Veg- og trafikkrapport* fra Sweco datert 22.06.2016/ revidert 25.10.2016. Vurderinger rundt skilting og tiltak for redusert fart gjøres i et eget skiltvedtak.

Merknad imøtekommet.

Kommunedirektørens kommentar:

Ingen videre kommentar på dette stadiet i planarbeidet. Planforslaget skal jobbes videre med.

15. Jan Helge Fladseth, datert 17.11.2017

Bekymring rundt byggenes høyde samt lysforhold og utsikt fra eksisterende boliger. Byggenes høyde blir vesentlig høyere enn tilsvarende bygg i andre deler av byen. Nye bygg bryter med byggestilen i området. Trafikksikkerheten i området vil bli dårligere som følge av flere biler i området.

Forslagsstillers kommentar:

- Høyden på høyblokka er redusert med tre etasjer til kt. +21. Øvrige bygg har regulert maks.-høyde +17 mot Strandgata – tilsvarende 4. etasjer. Inntrukket 5. etasje har maks.-høyde kote +21 og vil i liten grad påvirke gaterommet i Strandgata.
- Rekkefølgekrav sikrer oppgradering av Strandgata og deler av Freiveien. Det vil etableres sammenhengende og trafikksikker gangforbindelse fra Sundbåtkaia opp til fortauet i Gomagata før det gis brukstillatelse for boliger. Rundkjøring etableres i starten av prosjektet. Det vises ellers til Veg- og trafikkrapport fra Sweco datert 22.06.2016/ revidert 25.10.2016.

Merknad delvis imøtekommet.

Kommunedirektørens kommentar:

Ingen videre kommentar på dette stadiet i planarbeidet. Planforslaget skal jobbes videre med.

Merknader etter nytt offentlig ettersyn, 20.09. 2019

Detaljregulering for Nordholmen og Strandgata 18-26 (R-272) lå ute til offentlig ettersyn i perioden 06.10.-18.11.2017. Dette planforslaget viste en bebyggelse med en høyblokk på åtte etasjer og fem blokker på fem etasjer. Med bakgrunn i nye illustrasjoner utarbeidet av Voll arkitekter presentert i plan- og bygningsrådet 24.05.2018, ga rådet tilbakemelding om at høyblokka måtte senkes. Forslagsstiller oversendte etter dette nytt planmateriale hvor høyblokka var senket til fem etasjer. Planmaterialet inneholdt to alternativer. Alternativ 1 hadde seks blokker, mens alternativ 2 hadde fem. Alle på fem etasjer.

Det reviderte planmaterialet; plankart, bestemmelser, situasjonsplaner og andre illustrasjoner, ble sendt ut på ny høring 20.09.2019. Frist for merknader ble satt til 15.11.2019. Det kom inn 12 merknader, ni fra offentlige instanser og tre fra private. Fylkesmannen i Møre og Romsdal opprettholdt innsigelse i forhold til lekeareal.

Innkomne merknader:

1. Fylkesmannen i Møre og Romsdal, datert 01.11.2019

Fylkesmannen har ut fra sine ansvarsområder følgende merknader:

- **Natur- og miljøvern:** Planen har rekkefølgebestemmelse som gir krav til miljøgeologisk undersøkelse og der det vises til ev. tillatelse etter forurensningsloven § 11. I den sammenheng vil vi påpeke at det er sannsynlig å finne forurenset sjøbunn i området. Dette bør også sees sammen med Fiskeridirektoratets uttalelse angående marine naturverdier og hensynet til gyteområde i sjøområdet. Situasjonen tilsier at man må regne med krav om bruk av siltgardin eller lignende avbøtende tiltak ved senere behandling etter forurensningsloven.
- **Samfunnssikkerhet og klimatilpasning:** [...] Reviderte planbestemmelse sikrer at alle tiltak i sikkerhetsklasse F2 skal etableres tilstrekkelig trygt for 200-årsstormflo. Videre sikrer planen at alle tiltak innenfor BOP2 og Bolig/Tjeneste 1-5 utformes med gulvnivå på minst kote 3,5. Fylkesmannen kan trekke innsigelse som omhandler sikkerhet mot stormflod.
- **Støy:** [...] Eksisterende bebyggelse er etter vår vurdering tilstrekkelig hensyntatt i planen. Fylkesmannen kan trekke innsigelsen til støy.
- **Barn og unge:** I § 10.10 er det stilt krav om at kvartalslekeplass L og Friområde på Nordholmen blir ferdigstilt før det gis brukstillatelse for andre byggetrinn for formål Bolig/tjenesteyting. Vi kan ikke se at andre byggetrinn er definert i planbestemmelsene eller plankartet. Det må stilles

rekkefølgekrav som sikrer ferdigstilling av kvartalsleikeplassen L og Friområde til en situasjon som kan relateres til planen.

Det går frem av sol- og skyggediagrammene at alternativ 2 vil gi vesentlig bedre solforhold enn alternativ 1 for lekeareal mellom blokkene (L2-L5), i tillegg til at lekeplass L1 vil ha svært gode solforhold hele året og hele dagen/kvelden. Vi råder til at alternativ 2 blir valgt av hensyn til barn og unges interesser i planområdet.

- **Konklusjon:** Fylkesmannen trekker innsigelsene som omhandler sikkerhet mot stormflod og støy, men opprettholder innsigelsen til lekearealet.

Kommentarer, forslagsstiller og plankonsulent:

- **Natur- og miljøvern:** Etablering av nødvendige tiltak ved utfylling (herunder evt. slitgardin) vil bli ivarettatt i byggesaken og er sikret gjennom rekkefølgebestemmelser §§ 10.2, 10.3 og 10.4 til reguleringsplanen, slik at det ikke er behov for endring av reguleringsbestemmelsene.
- **Samfunnssikkerhet og klimatilpasning:** Merknaden gir ikke behov for endring av reguleringsbestemmelsene.
- **Støy:** Merknaden gir ikke behov for endring av reguleringsbestemmelsene.
- **Barn og unge:** Merknaden gir ikke behov for endring av reguleringsbestemmelsene.
- Forslagsstiller og plankonsulent vil anbefale at alternativ 1 vedtas, da både alternativ 1 og 2 har overkapasitet på uteareal; og det overordnede samfunns målet er å fortette med høy tetthet, der hvor forholdene legger til rette for det.
Nordholmen er i kommuneplanens arealdel (KPA) regulert til bolig/erhverv og med betraktelige muligheter for utfylling i sjø. Når utbyggingen har akseptert å ikke utnytte potensialet på Nordholmen (som ikke bebygges med boliger og ikke fylles ut) så tilsier det at utnyttelsesgraden bør som minimum være så høy som i alternativ 1; da bokvalitet og solforhold i boligene er gode også i dette forslaget.
Forutsetningen, for å la Nordholmen stå stort sett som off. uteareal uten boliger, er nettopp at utnyttelsen på Gomalandet-siden av planlagt bebyggelse skal være høyere.
- **Konklusjon:** For å sikre differensiering av planlagte lekeplasser og uteoppholdsareal foreslås det tatt inn følgende tillegg til § 3.8: "Lekearealer skal differensieres fra hverandre og gis individuell utforming med varierende lekeutstyr for å gi et bedre lekemiljø for den samlede utbyggingen."

Kommunedirektørens kommentar:

Fylkesmannen fastholder innsigelsen når det gjelder lekeareal. Kommunen har fulgt opp dette videre for å komme fram til en formulering av rekkefølgebestemmelsene i §§ 10.9 og 10.10 som fører til at innsigelsen kan trekkes.

2. Møre og Romsdal Fylkeskommune, datert 09.10.2019

[...] Med utgangspunkt i nytt reguleringsforslag har vi følgende merknader:

Planfaglige merknader: [...] Når det gjelder de forholdene vi hadde innsigelse til ved første gangs ettersyn, er disse drøfta og endra på en slik måte at planen for vår del kan egengodkjennes. Også en del av våre andre faglige råd er tatt til følge.

- **Kulturminner fra nyere tid:** I den planen som nå er lagt frem til vurdering har man sløffet det 8 etasjes høye høybygget mot vest. Vi vurderer dette som meget positivt.

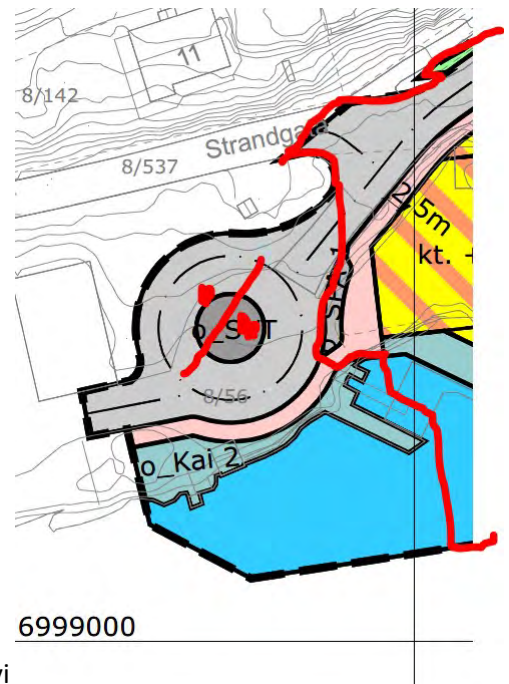
- Det er lagt fram to alternativ reguleringsforslag. I alternativ 1 er det vist seks bygninger hvor det vestligste bygget på 5 etasjer har omtrent samme plassering som det tidligere foreslåtte høybygget. I alternativ 2 er antall bygninger redusert til fem, og det vestligste bygget er plassert noe lenger mot øst enn i alternativ 1. Vi vil sterkt rå til at man velger alternativ 2, blant annet fordi dette vil gi ei større buffersone mot sundbåtkaia enn alternativ 1.
- Vi tillater oss også å tilføye at rundkjøringa ned mot sundbåtkaia etter vår vurdering vil fremstå som et uheldig formelement. Vi vil derfor tilrå at den blir sløyfet.
- Til sist vil vi også sterkt tilrå at det gamle tradisjonelle venteskuret like vest for sundbåtkaia blir beholdt.
- **Konklusjon:** Innsigelse gitt i brev 17.11.2017 blir med dette trekt og planen kan for vår del egen-godkjennes.
 - Ut fra hensynet til kulturminneverdiene vil vi sterkt tilrå at alternativ 2 blir valgt.
 - Vi rå ellers til at venteskuret vest for sundbåtkaia blir ivaretatt og at rundkjøringa ikke velges som løsning.

Kommentarer, forslagsstiller og plankonsulent:

- **Planfaglige merknader:** Merknadspunktet gir ikke behov for ytterligere endringer av reguleringsplanen.
- **Kulturminner fra nyere tid:** Plankonsulent og forslagsstiller kan ikke se at det foreligger tungtveiende argumenter, som tilsier at større avstand (buffersone) mellom sundbåtkaia og det vestligste, planlagte bygget skal ha betydning for kulturverdien i Sundbåt-anløp og omgivelser.
 - Per i dag fremstår dette arealet som et asfaltert ferdselsareal mot tidligere Bohus-butikk og uten særlige verdier.
 - Et nybygg med en levende fasade og opparbeidet fortausareal på fremsiden (som i alternativ 1) vil fremstå langt mer innbydende enn dagens situasjon.
 - Alternativ 2 vil (i motsetning til alternativ 1) ha en lekeplass plassert mellom planlagt fortau og nærmeste, planlagte bygget. Alternativ 2 har også større avstand mellom sundbåtkaia og første nybygg; og fremstår mot sundbåtkaia som mindre urbant enn alternativ 1.
 - Begge alternativer har sine kvaliteter; men plankonsulent og forslagsstiller kan ikke se at det å lage en mindre urban situasjon ved sundbåtkaia (alternativ 2) ivaretar kulturverdiene i båtanløpet i høyere grad enn alternativ 1. Vi viser ellers til at anløpene på Nordlandet og Innlandet også fremstår nokså urbane med harde overflater og bygg i umiddelbar nærhet til anløpet. Dette gjelder især anløpet på Innlandet.
 - Når det gjelder øvrige kulturverdier, viser vi til at tverrsnitt (fra vannet til Strandgata) er det samme i både alternativ 1 og 2; og at hensynet til områdets skala er den samme i begge alternativer. Også Nordholmen og virkningen av denne mot havneløpet fremstår likens i de to forslagene.

Plankonsulent og forslagsstiller vurderer derfor at det (i kulturminne-sammenheng) ikke er noen forskjell på alternativ 1 og 2.

- Og vår anbefaling er derfor å vedta alternativ 1, som sikrer høyest utnyttelse og dermed bygger best opp om foretettingsmål, som igjen bygger opp om redusert biltrafikk (og indirekte jordvern) ved å hindre byspredning.
- Plankonsulent og forslagsstiller stiller seg bak fylkeskommunen sin vurdering om at rundkjøringa ned mot sundbåtkaia vil fremstå som et uheldig formelement. Vi vil derfor (i likhet med fylkeskommunen) tilrå at rundkjøringa blir sløyfet og at plankartet avgrenses øst for sundbåtkaia og snuplassen.
- Foreslått planavgrensning vil også sikre at venteskuret like vest for sundbåtkaia er uberørt av planarbeidet.
- Dersom ikke rundkjøringa tas ut av planforslaget er vi innforstått med at det kan tas inn bestemmelse under formål o_Kai 2, som sikrer bevaring av skuret.



Konklusjon: Det vises til foregående gjennomgang, som oppsummeres her:

- Plankonsulent og forslagsstiller vurderer at det (i kulturminne-sammenheng) ikke er noen forskjell på alternativ 1 og 2. Og vi anbefaler alternativ 1 vedtatt.
- Plankonsulent og forslagsstiller stiller seg bak fylkeskommunen sin anbefaling om at rundkjøringa ned mot sundbåtkaia blir sløyfet og foreslår at plankartet avgrenses øst for sundbåtkaia og snuplassen (se figur på side 8).
- Foreslått planavgrensning vil også sikre at venteskuret like vest for sundbåtkaia er uberørt av planarbeidet. Dersom ikke rundkjøringa tas ut av planforslaget er vi innforstått med at det kan tas inn bestemmelse under formål o_Kai 2, som sikrer bevaring av skuret.

Kommunedirektørens kommentar:

Når det gjelder valg av alternativ for utbyggingen, viser vi til kapittel om kommunedirektørens vurdering.

3. Direktoratet for mineralforvaltning, datert 24.10.2019

[...] DMF kan ikke se at planen kommer i konflikt med registrerte forekomster av mineralske ressurser. Ut ifra foreliggende informasjon kan vi heller ikke se at planen medfører uttak av masser som vil omfattes av mineralloven. DMF har på nåværende tidspunkt ingen merknader til offentlig ettersyn av reguleringsplan for Nordholmen og Strandgata 18–26 i Kristiansund kommune.

Kommentarer, forslagsstiller og plankonsulent:

- Forslagsstiller og plankonsulent er enig i vurderingene gjort av DMF. Merknaden gir ikke behov for endringer av reguleringsplanen.

Kommunedirektørens kommentar:

Ingen videre kommentar.

4. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, datert 04.11.2019

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) viser til plansaken som dere har sendt på høring. DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor dette generelle svaret.

Det er Fylkesmannen som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Fylkesmannen har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.

Kommentarer, forslagsstiller og plankonsulent:

- Forslagsstiller og plankonsulent vurderer at det ikke er behov for å spørre inn til spesifikke fagområder hos DSB, da samfunnssikkerhet er ivaretatt i øvrige høringsparters svar.
- Merknaden gir ikke behov for endringer av reguleringsplanen.

Kommunedirektørens kommentar:

Ingen videre kommentar.

5. Fiskeridirektoratet, datert 03.10.2019

- [...] Vi anser oss som berørt av en plan, dersom planen indirekte eller direkte berører sjøareal. Vi ber derfor om at alle planer som direkte eller indirekte berører sjøarealer sendes til oss i fremtiden.
- **Uttale fra Fiskeridirektoratet region Midt:** [...] Siden vi ikke har fått anledning til å uttale oss i saken tidligere, har vi valgt å ta med en vurdering av den delen av planforslaget som berører sjøområdene i forhold til fiskeri- og akvakulturinteresser, samt marint biologisk mangfold.
- **Fiskeriinteresser:** [...] Med bakgrunn i de opplysninger som er gitt, fremgår det ikke at det er forhold som skulle tilsi at en detaljregulering som planlagt, vil komme i konflikt med eller ha negativ påvirkning på bruken av fiskeområdene. Nordmøre Fiskarlag må få informasjon om når tiltakene i sjø skal gjennomføres i utbyggingsfasen.
- **Akvakultur:** Det er ingen akvakulturinteresser i området.
- **Marint biologisk mangfold:** Havforskningsinstituttet registrerte i desember 2018 et lokalt viktig gytefelt for torsk, «Skarveskjæret», cirka 1,2 km mot sør i Markussundet/Bolgsvaet.
- Ut over dette kjenner vi ikke til registrerte forekomster av marint biologisk mangfold i nærområdet.
- Dersom det skal foregå mudring, pæling, eventuelt sprenging og/eller utfylling i sjø, må det vurderes om avbøtende tiltak skal iverksettes. Avbøtende krav for å ivareta gytefeltet på best mulig måte, må om nødvendig tas med i planbestemmelsene.
- **Mudring, sprenging, pæling og utfylling:** [...] Før det igangsettes tiltak i sjø, anbefaler vi at nødvendigheten av avbøtende tiltak i forhold til det registrerte gytefeltet i Markussundet/Bolgsvaet vurderes. Hvilke tiltak som skal gjennomføres, som for eksempel sprenging, omfang av tiltak og hvilken type masser som det skal fylles ut med, vil være av betydning i vurderingen. Havforskningsinstituttet kjenner godt til dette gytefeltet. En nærmere vurdering av mulige påvirkninger på gytefeltet kan eventuelt bestilles derifra. Avbøtende tiltak kan for eksempel være at sprenging i sjø og utfylling av masser skjer i en nærmere angitt tidsperiode i forhold til tidlige livsstadier, konsekvenser for overlevelsen til egg- og larvestadiet,

og gyteperioden for torsk. Avbøtende krav for å ivareta gytefeltet på best mulig måte, må om nødvendig tas med i planbestemmelsene.

- **Oppsummering:** [...] Nordmøre Fiskarlag må få informasjon om når tiltakene i sjø, som sprenging, mudring, peling og utfylling, skal gjennomføres i utbyggingsfasen. Vi har ikke tilstrekkelig kunnskap om eventuelle påvirkninger av sprenging, mudring, peling og utfylling i sjø på gytefeltet for torsk i Markussundet/Bolgssvaet. Før disse aktivitetene i sjø iverksettes, anbefaler vi at det vurderes om det er nødvendig å innhente faglige råd fra Havforskningsinstituttet for å vurdere nødvendigheten av avbøtende tiltak. Dette kan for eksempel være at sprenging i sjø og utfylling av masser skjer i en nærmere angitt tidsperiode i forhold til tidlige livsstadier, konsekvenser for overlevelsen til egg- og larvestadiet, og gyteperioden for torsk.

Fiskeridirektoratet region Midt har ut over dette ingen ytterligere merknader til arbeidet med detaljregulering for Nordholmen og Strandgata 18-26 i Kristiansund kommune.

Kommentarer, forslagsstiller og plankonsulent:

- **Fiskeriinteresser:** Forslagsstiller og plankonsulent stiller seg bak vurderingen til Fiskeridirektoratet region Midt; og kan ikke se at det er forhold som skulle tilsi at en detaljregulering som planlagt, vil komme i konflikt med eller ha negativ påvirkning på bruken av fiskeområdene. Nordmøre Fiskarlag vil få informasjon om når tiltakene i sjø skal gjennomføres i utbyggingsfasen.
- **Akvakultur:** Punktet har ikke betydning for planområdet.
- **Marint biologisk mangfold:** Det må gjennomføres mudring, peling, og utfylling i sjø for å realisere prosjektet. Mindre sprengningsarbeider kan ikke avvises, men det antas lite/intet behov for sprengning. Etablering av nødvendige tiltak ved anleggsarbeider (på land og i sjø) er allerede sikret gjennom rekkefølgebestemmelser §§ 10.2, 10.3 og 10.4 til reguleringsplanen, slik at det i utgangspunktet ikke er behov for endring av reguleringsbestemmelsene. Det kan likevel tas inn supplerende bestemmelser i § 10.3, dersom dette er ønskelig. Se mulige tilføyelser angitt med fet skrift nedenfor:

"10.3. Innen det kan gis igangsettingstillatelse for inngrep i sjøbunnen – som f.eks. pæling, mudring, fylling og evt. sprenging – må det være:

- foretatt varsel til berørte lokallag for yrkesfiskere om når anleggsarbeider i sjø gjennomføres
- foretatt vurdering, og besluttet evt. avbøtende tiltak, for å ivareta gytefeltet for torsk i Markussundet/Bolgssvaet
- utført marinarkeologiske registreringer av sjøbunnen.
- gjort vurderinger av stabilitet for sjøbunnen der det er aktuelt med tiltak.
- gjort miljøgeologiske grunnundersøkelser.
- Dersom sjøbunnen er forurensset er det nødvendig med tillatelse etter forurensningsloven § 11 før tiltak kan starte opp."
- **Mudring, sprenging, peling og utfylling:** Det vises til vår gjennomgang av dette pkt. og forslag til avbøtende tiltak/bestemmelser.
- **Oppsummering:** Det vises til vår gjennomgang av dette pkt. og forslag til avbøtende tiltak/bestemmelser.
- Fiskeridirektoratet vil bli varslet igjen ved vedtak om reguleringsplanen.

Kommunedirektørens kommentar:

Ingen videre kommentar.

6. NVE, datert 28.10.2019

NVE prioriterer å gi innspel og uttalar til overordna planar og rettleiing/opplæring til kommunar med store utfordringar innanfor vårt saksområde. I tillegg prioriterer vi å gi uttalar til reguleringsplanar der det vert bede om fagleg hjelp til konkrete problemstillingar. Dette går fram av brev til kommunane datert 29.09.2017 om «NVEs bistand og verktøy i arealplanleggingen», der vi ber kommunen om å skrive tydeleg i oversendingsbrevet kva ein eventuelt ynskjer hjelp til i den enkelte sak. I denne saka kan vi ikkje sjå at det er bede om slik hjelp. NVE gjev difor ikkje konkret fråsegn i denne saka.

Kommentarer, forslagsstiller og plankonsulent:

Merknaden tas til etterretning.

- Forslagsstiller og plankonsulent vurderer ikke at det er behov for å spørre inn til spesifikke fagområder/problemstillinger hos NVE, da samfunnssikkerhet er ivaretatt i øvrige høringsparters svar og gjennom planens bestemmelser.

Kommunedirektørens kommentar:

Ingen videre kommentar.

7. Statens vegvesen, datert 06.11.2019

[...] Statens vegvesen kom med innspill til planarbeidet til første offentlig ettersyn. Mange av merknadene våre synes å være innarbeidet, eller svart ut. De innspill som ikke er innarbeidet ber vi kommunen vurdere på nytt før egengodkjenning.

Kommentarer, forslagsstiller og plankonsulent:

- Merknaden tas til etterretning.
- Tidligere innspill til planarbeidet er innarbeidet eller svart ut gjennom planforslaget. Bl.a. er det satt krav til overdekket sykkelparkering. Og atkomst til parkeringskjeller er regulert inn med friskt iht. krav.
- Kommunen er vegeier og myndighet for fravik på kommunalt vegnett og har, etter forslagsstiller og plankonsulent sine vurderinger, gjort en grundig avveining av om de foreslåtte løsningene er tilstrekkelige.
- Planforslaget regulerer i stor grad det kommunale vegsystemet "som i dag" og "som tidligere regulert" (i plan R-158). Planforslaget gjør endringer i trafikksystemet for å utbedre den trafikale situasjonen.
- Kryssene i planområdet er ikke i tråd med anbefalinger i Vegnormalen (Håndbok N100). Det er kommunen som er vegeier og fraviksmyndighet på kommunalt vegnett, jamfør N100. Kommunen har, etter vår vurdering, gjort en grundig avveining av realismen i og nødvendigheten av å bygge om kryssene i tråd med anbefalinger i N100.
- Det er i planområdet tale om et etablert gatenett i en eksisterende bysituasjon, hvor en ombygging av kryssene til en "ideal-situasjon" i tråd med den anbefalte utformingen av vegkryss i N100 ville betydd store inngrep på private eiendommer og rivning av private bygg.
- Trafikkmengdene i området er (også 20 år frem i tiden) lave og veisystemet slik det foreslås regulert er godt dimensjonert til å ta trafikkveksten.

- Kommunen har valgt å ikke sette krav om trafiksikkerhetsrevisjon av reguleringsplan eller byggeplan (jf. V720). Slik trafiksikkerhetsrevisjon var anbefalt fra vegvesenet (i brev datert 16.11.2017). Det er uansett gjennom planprosessen og rekkefølgebestemmelser grundig redegjort for hvilke trafiksikkerhetsmessige tiltak, som må foreligge på hvilket tidspunkt; og ikke minst hvorfor. Vi viser også til de grundige vurderingene som er gjort i veg og trafikkrapport (Sweco_18766001_rev. 2016.10.25), og som har fulgt planforslaget gjennom off. ettersyn.
- Vegvesenet har tidligere (i brev datert 16.11.2017) for prosjektering av bru vist til håndbok N400 Bruprosjektering.
- Reguleringsbestemmelse § 5.1.3 sikrer at brua til Nordholmen må dimensjoneres for akseltrykk til brannbil og søppelbil samt kommunale kjøretøy til vedlikehold. Og § 10.6. sikrer at vegteknisk plan for brua (og øvrige tiltak beskrevet i § 10.13) må være teknisk godkjent av Kristiansund kommune innen det kan gis igangsettingstillatelse for tiltak innen feltene BOP2 og Bolig/tjenesteyting 1-5.
- Kommunen kan gjennom forutsetninger for teknisk godkjenning velge å gjøre håndbok N400 gjeldende.
- Vår vurdering er derfor at kommunen har fulgt grundig opp på sin rolle som vegmyndighet og planmyndighet, og at tidligere innspill fra Statens Vegvesen er grundig vurdert av kommunen. Slik at en evt. ny kommunal vurdering av tidligere innspill ikke skal føre til nye konklusjoner.

Kommunedirektørens kommentar:

Etter at reguleringsplanen R-300 Brannstasjon Goma ble vedtatt, 27.08.2020, er den delen av denne planen som omfattet Freiveien tatt ut av R-272 Nordholmen og Strandgata 18-26. Dette gjelder det veiarealet som tidligere var regulert gjennom R-158.

8. Avinor, datert 28.10.2019

Avinor har uttalt seg i forbindelse med førstegangs offentlig ettersyn av detaljreguleringsplanen, ved brev av 09.11.2017 til kommunen. Avinor har ingen ytterligere merknader i forbindelse med nytt offentlig ettersyn av detaljreguleringsplanen.

Kommentarer, forslagsstiller og plankonsulent:

Merknaden tas til etterretning.

Kommunedirektørens kommentar:

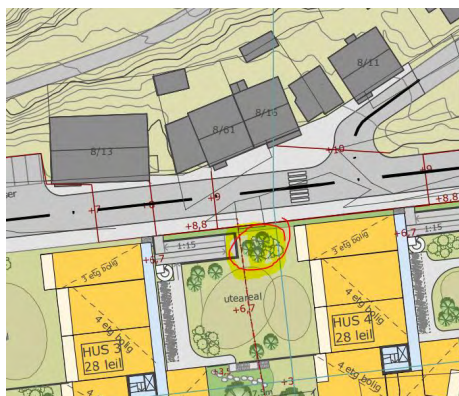
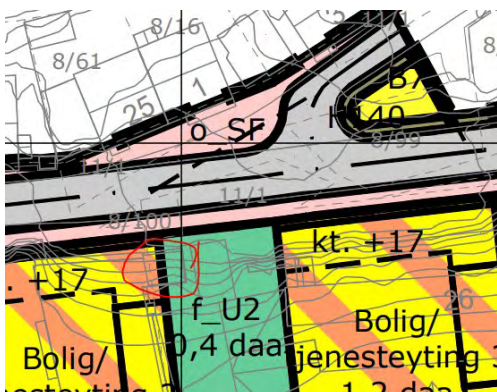
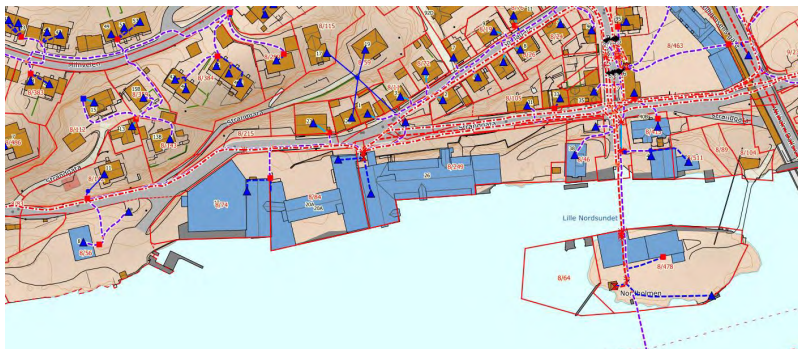
Ingen videre kommentar.

9. NEAS, datert 12.11.2019

- [...] For reguleringsplanen savner vi avsatt areal for energianlegg. [...] Med opp mot 150 boenheter medfører planene et effektbehov i størrelsesorden 0,7 – 1 MW (1000 kW).
- Dette er anlegg som både behøver avsatt bygningsareal og framføring av kabler i veggrunn, potensielt også utenfor planområdet.
- [...] NEAS har kabelanlegg for både høyspent og lavspent i alle berørte gater innenfor planområdet.
- NEAS har en nettstasjon av betong plassert i nordvestre hjørne av 8/249 (nr. 58 Siusbakken), samt vest på Nordholmen på 8/478 (nr. 48 Nordholmen). Siusbakken er et viktig knutepunkt med flere høyspentforbindelser tilknyttet. Nordholmen er en radial, og er mulig å

avvikle/erstatte med lavspenstforsyning fra land dersom kraftbehovet på øya ikke blir spesielt stort.

- [...] Dagens nettstasjon 58 Siusbakken havner i plankartet dels i areal f_U2, og dels boligareal i alt_1. Nettstasjonen kan enten beholdes som den er, relokaliseres som frittstående bygning, eller integreres i nytt bygg i form av et eget rom.
- Tiltak som berører eksisterende kraftforsyning, samt etablering av ny kapasitet, utføres på utbyggers kostnad, i hht. regelverk om anleggsbidrag.
- Kart over strømkabler og nettstasjoner i området Strandgata/Nordholmen (traseer regnes kun som veiledende. Påvisning påkrevet før graving).



Kommentarer, forslagsstiller og plankonsulent:

- Det foreslås tatt inn planbestemmelser som sikrer reetablering av nettstasjon i "Gomalandet-delen" av planlagt ny bebyggelse.
- På Nordholmen planlegges det bare et bygg på inntil 600 m² BRA (innenfor regulert felt BOP2), mens holmen i øvrig legges ut til trafikk- og utearealer. Slik at det antas at lavspenstforsyning fra land kan dekke kraftbehovet på Nordholmen.
- Det foreslås tatt inn følgende reguleringsbestemmelser i planen:
 "§ 3 FELLES BESTEMMELSER
 3.10. Nettstasjon
 Nettstasjon for planområdet kan plasseres innen felter Bolig/tjenesteyting 1-5 og f_U1-f_U4 på plankartet. Nettstasjon kan enten beholdes som den er i dag innen eiendommen gnr/bnr 8/249, relokaliseres som frittstående bygning eller integreres i nytt bygg i form av et eget rom.

§ 10 REKKEFØLGEBESTEMMELSER:

10.14. Med søknad om rammetillatelse eller 1-trinnsøknad for felter BOP2 og Bolig/tjenesteyting 1-5 skal det følge utredning av effektbehov for bebyggelsen og anvisning av plassering av nettstasjon innen felter Bolig/tjenesteyting 1-5 eller f_U1 – f_U4. Før det kan gis brukstillatelse for bygg innen feltene BOP2 og Bolig/tjenesteyting 1-5 må det være etablert tilstrekkelig strømforsyning."

Kommunedirektørens kommentar:

Ingen videre kommentar.

10. Jucelina B. A. Dahle og Arnfinn Dahle, Strandgata 31

Vi i Strandgata 31 vil miste mye av de nåværende gode solforholdene. Det vil forringe boligens verdi. Heldigvis ser det ut som primærutsikten vil bli mot et grønt område og sjøen, med nye blokker på hver side av grøntområdet.

Vårt viktigste ankepunkt vil likevel være de nye trafikale forholdene utenfor huset. Strandgata 31 ligger allerede helt inn mot veien. Per i dag er dette noe vi kan leve med, da det er liten trafikk gjennom området. Etter utbyggingen vil det bli en betydelig trafikkøkning, noe som vil medføre en fare med å slippe barn utenfor huset. Dette også fordi gang og sykkelveien vil bli liggende på andre siden i forhold til huset. Vi er redd for at det siste punktet vil gjøre eiendommen betydelig mindre attraktiv for småbarnsfamilier, ved et eventuelt salg. Det samme gjelder hvis vi selv får barn.

Et siste punkt er at vi ser av tegningene at det ikke er lagt opp til fysiske støyskjerming av boligen. Av den grunn mener vi at utbygger bør installere støydempende tiltak i vår bolig, slik som støydempende vindu på siden mot veien.

Vi ønsker et svar på hvordan dere ser på våre ankepunkter, og spesielt de trafikale forholdene med hensyn til boligens beliggenhet og den oppgraderte veien som vil gå en meter fra husveggen.

Vi ønsker en dialog med utbygger, spesielt med hensyn til de trafikale forhold og støyskjerming av boligen. Vi ville satt stor pris på om noen derfra kom til oss på en befaring og samtale.

Kommentarer, forslagsstiller og plankonsulent:

- Det vises til sol/skyggediagrammer vedlagt planforslag. Disse viser at skyggepåvirkning i "den lyse delen av året" fra jevndøgn til jevndøgn blir særs begrensede på Strandgata 31. Dette uansett hvilket av alternativene 1 og 2 som velges.
- Fortau og veikant utenfor Strandgata 31 viderefører dagens situasjon med 1,5 m bredt fortau.
- Årsdøgnetrafikken (ÅDT) forbi Strandgata 31 er i dagens situasjon vurdert å være ca. 100 kjøretøy/døgn (se veg og trafikkrapport; Sweco_18766001_rev. 2016.10.25).
- Med trafikkvekst frem til å 2040 og planlagt utbygging vil ÅDT fortsatt bli lavere enn 500 kjøretøy/døgn forbi Strandgata 31 (Sweco har regnet seg frem til ÅDT 480 kjøretøy/døgn). Dette er lave trafikk tall. Iht. Statens Vegvesen håndbok V713 Trafikkberegninger (s. 60) gjelder det at dimensjonerende timetrafikk (maks.-time) for boliger utgjør 16 % av ÅDT. For andre funksjoner er andelen av trafikken i maks.-tiden større; handel 17 %, industri og kontor 22 %. Med lite funksjonsblanding i området kan en anta at maks.- tiden utgjør 16 % av ÅDT; dvs. 16 % av 480 kjøretøy/døgn. Dette gir knappe 80 kjøretøy i maks.-tiden; tilsvarende ca. 1,3 bilpasseringer forbi Strandgata 31 pr. minutt, når trafikken er på sitt høyeste.
- Gangfelt-kriterier og trafiksikker kryssing av veier er vurdert av Sweco (i notat 18766001_rev. 2016.10.25, avsnitt 3.5) som konstaterer flg.:

"Det viktigste i planen er å sikre trafiksikker og god skolevei for barn. Dette ivaretas med lav hastighet, god sikt i kryss og gode fortau. Håndbok v127, Gangfeltkriterier, sier at for 30 soner med ÅDT under 4000 er kravene for at gangfelt skal vurderes over 40 fotgjengere i makstimen. Kravet kan imidlertid fravikes hvis det er en del av skolevei og over 15 barn i makstimen. Vi sitter ikke med kunnskap om fotgjengerstrømmer. Det er trolig ikke tilstrekkelig antall fotgjengere til at kravene til gangfelt er oppfylt. Hastighet og trafikkmengder tilsier også at det ikke er nødvendig med gangfelt. Det er i dag et gangfelt i Freiveien ved Milnveien. Det foreslås at denne beholdes som en del av skoleveien til barn, men trekkes litt nærmere krysset. Det foreslås også at dette gangfeltet opphøyes.

Fartshumper vurderes som det mest aktuelle tiltaket for å sikre lav hastighet. Det er i dag fartshumper i Freiveien mellom Milnveien og Gomagata. Disse bør videreføres. Videre vurderes som aktuelt med fartshumper i øvre del av Freiveien og Strandgata."

- Veier innen planområdet (herunder Strandgata) er i dag 30 km/t-sone og forutsettes å være det i fremtiden. Statens Vegvesen håndbok V128 Fartsdpendende Tiltak (avsnitt 3.1.2 Plassering av humper) har følgende standarder: "Tabell 3.1 [fra håndbok V128, red.] viser anbefalt avstand mellom humper ved forskjellige fartsgrenser. Målet er at minst 85 % av trafikantene skal holde en gjennomsnittsfart som ikke overskrider fartsgrensen med mer enn 5 km/t over en viss strekning etter at humper er anlagt."

Tabell 3.1 Avstand mellom humper

Fartsgrense	Anbefalt avstand mellom humper
30 km/t	ca. 75 m
40 km/t	ca. 100 m
50 km/t	ca. 150 m

Strandgata fra Freiveien til sundbåtkai er vel 250 m lang, noe som innebærer anbefalt min. 4 fartshumper på strekningen. Noe som igjen vil sikre at det blir trygt å krysse veien. Teknisk godkjenning av veganlegg (herunder Strandgata) vil bli gjort av kommunen som vegmyndighet jf. reguleringsplanen sin §§ 10.6 og 10.13.

- Det vises til planforslagets § 10.8 Eksisterende støyømfintlig bebyggelse; hvor det går frem av kriteriene for støy skjerming at:
 - "for eksisterende boligeiendommer i planens influensområde som får et støy nivå som:
 - a) Overskrider Lden 55 dB på uteoppholdsplass
 - b) Hvor støy nivå på fasaden øker med mer enn 3dB og overstiger Lden 58dB
 skal det gis tilbud om lokal skjerm og/eller fasadetiltak dersom det er nødvendig for å tilfredsstille kravene på uteplass (Lden 55 dB) eller kravene til innendørs støy nivå jf. byggeteknisk forskrift."

Grensen for gul støy sone (dvs. støyrammet bebyggelse) er satt til 55 dB LDEN i retningslinje T-1442/2016 (Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging).

Dette er bakgrunnen for at grensen for støyramt uteoppholdsareal gjennom reguleringsplanen gjøres gjeldende ved 55 dB. Denne grensen vil imidlertid ikke overskrides for uteoppholdsareal til Strandgata 31.

Av støyutredning v/Asplan Viak (605322-01–Strandgata 18-26 Kristiansund støyutredning. Utgave: 1. Dato:06.06 2016) går det frem:

- Støygrense for støytiltaksutredning som krever befaring og registrering av boligene, er ut fra erfaring og Forurensningsforskriften satt til LDEN >58dB. Dette ut fra følgende: Forurensningsforskriften legger 29 dB til grunn som minimum forventet fasadeisolering. Det er få boliger som ikke holder det i dag. På gamle boliger må man kunne anta at de har byttet vinduer (eller burde ha byttet). Det forventes at det skal være et minimum vedlikehold for boliger og våre erfaringer ved befaringer viser at det vil være behov for å befare og kartlegge boliger med støynivå LDEN >58dB.

Med utgangspunkt i satte kriterier er ikke Strandgata 31 støyrammet.

- Ankepunkter i merknaden er gått gjennom i foregående punkter.
- Ansvar for utarbeidelse av planforslag (inkl. rekkefølgebestemmelser) tilfaller ved sluttbehandling kommunen, som er planmyndighet.

Kommunedirektørens kommentar:

Ingen videre kommentar.

11. Agnes Nordahl, 31.10.2019

Nordholmen og Strandgata trenger fornyelse. Der er vi enige i. Men blokkene er for massive og arkitekturen ganske kjedelig. Det hjelper ikke å prøve å lure oss ved å "klætte" på farger på illustrasjonene. Farver er bra, men det er ikke nok. Alternativ 1 med 6 blokker er for dominerende. Alternativ 2 med 5 er bedre. Men det estetiske er likevel ikke godt nok ivaretatt. Dere kan da vel bedre enn dette, Kristiansund kommune og Voll Arkitekter?

Kommentarer, forslagsstiller og plankonsulent:

- Arkitekturen i prosjektet fastlegges ikke gjennom reguleringsplanen. Reguleringsplanen setter rammene for arkitekturen.
- Farger er sikret gjennom reguleringsplanens §§ 3.6, 3.7, 4.7.9 og 10.7. Jf. § 10.7 er det kommunen, som skal godkjenne endelig fargeskjema for bebyggelsen.
- Regulerte byggehøyder, inkl. nedtrapping av blokker mot vannet i sør og Strandgata i nord, avspeiler høyder i omgivelsene. Mot Strandgata blir nybygg 2 -3 etasjer over gatenivå pluss en tilbaketrukket toppetasje. Dette avspeiler fasadehøyder ellers i Strandgata.
- Forslagsstiller og plankonsulent finner ikke at alternativ 1 fremstår mer dominerende enn alternativ 2. Høyder i planforslagene er den samme og den primære forskjellen er antall blokker (5 eller 6) og følgelig avstanden mellom disse.
- Merknadspunktet medfører derfor, etter forslagsstiller og plankonsulent sin vurdering, ikke behov for endringer av planforslag.

Kommunedirektørens kommentar:

Ingen videre kommentar.

12. Asbjørn Strand, 04.11.2019

Jeg synes det kan bygges 5 4-mannsboliger her. Dette vil passe inn med den bebyggelsen som er her. Nå er det planlagt så mange utbygginger i Kristiansund at det i grunnen ikke er folk til større utbygginger. På finn.no ligger det 331 ledige leiligheter og hus til salg. Dette tilsvarer en befolkningsøkning på ca. 700 personer. Jeg tror ikke det vil bli en så stor befolkningsøkning her. Det er i tillegg planlagt 350 boenheter

på Skorpa, 27-52 boenheter på Innlandet. Det bygges i Storskarven og det planlegges leiligheter på Stella Maris barnehage. Det er også utbygginger på gang på Frei.

Det er i grunnen ikke folk til alt dette. Det vil derfor være mest realistisk og riktigst å få bebodd 5, 4-mannsboliger her.

Kommentarer, forslagsstiller og plankonsulent:

- En utbygging med 5 stk. 4-mannsboliger vil ikke kunne bære de omfattende kravene til off. infrastruktur og off. utearealer som planen stiller krav om. En slik regulering ville innebære at det ikke blir noen boligutbygging langs Strandgata, og at Nordholmen blir liggende som i dag.
- Ved å regulere for blokker med livsløpsstandard og heis (noe 4-manns boliger ikke ville fått) sikres det boliger som det vil bli manko på i takt med at gjennomsnittsalderen i befolkningen øker. I tillegg gir utbyggingen av off. infrastruktur og off. utearealer (herunder Nordholmen) et kvartalsløft for hele denne delen av Gomalandet.
- Det er, jf. merknaden, en overkapasitet i regulerte boliger i Kristiansund. Dette avspeiler imidlertid også at reguleringsplaner innebærer en byggemulighet, som først realiseres den dagen en utbygger faktisk velger å starte opp byggesak og salg.
- Det er ofte et bevisst politisk ønske å ha mer regulert boligareal til rådighet enn det markedet p.t. trenger. Dette for å sikre konkurranse i markedet; som igjen vil være med å sikre et gunstig prisnivå for boligkjøperne.
- I et marked hvor det tilbys akkurat det boligantallet, som behovet tilsier, vil prisene i høyere grad kunne settes av utbygger, da kjøpere ikke har så mange andre muligheter.
- Derfor anses en viss "overregulering" av antall nye boliger i kommunen av forslagsstiller og plankonsulent som et fornuftig trekk mtp. på fortsatt moderat prisutvikling for kjøpere. For den enkelte utbyggeren ville derimot mangelen på konkurranse vært gunstig.
- Merknaden gir derfor, etter forslagsstiller og plankonsulent sine vurderinger, ikke anledning til endring av planforslaget.

Kommunedirektørens kommentar:

Merknaden tas til orientering.

Avsluttende kommentarer fra plankonsulenten

Etter forberedende merknads- og innsigelsesbehandling v/Kristiansund kommune er det framkommet forslag og spørsmål ang. følgende punkter:

- Det kan være en fordel om noe mer av fellesarealene avsettes til lek. Det kan tenkes at kanskje U og L-områdene skal slås sammen til L.

Kommentarer fra plankonsulenten:

- Vi anser en evt. sammenslåing av felles uteoppholdsarealer og lekeplasser mellom planlagte blokker (slik at hele arealet mellom to blokker reguleres til lek) som uproblematisk. Det viktigste ved en evt. sammenslåing av arealene til et formål (= lek) er at det fortsatt opparbeides oppholdssoner med innretting som støtter annen bruk enn lek (f.eks. mulighet for solbading, spising, spill for voksne, trening mv.), slik at arealene ikke fremstår som forbeholdt barn og ungdom.
- Kristiansund kommune, som planmyndighet, står fritt til å foreta en slik sammenslåing av arealene ved behov.

- Hvis alle lekeplassene L1- LS opparbeides likt (min. huske, sandkasse mv.), så er ikke det den beste løsningen; variasjon er bedre.
- Det er tatt inn forslag til supplerende bestemmelse til § 3.8 for å sikre en slik differensiering.
- Planen skal sette klare rekkefølgekrav; eksempelvis at U1 og L 1 (evt. kun L 1) skal være ferdig opparbeidet før brukstillatelse for bygg 1 tas i bruk.
- Det er tatt inn forslag til supplerende rekkefølgebestemmelse i § 10.9 for å sikre ferdigstilling av arealene iht. en gitt rekkefølge/takt.

Kommunedirektørens kommentar:

Viser til kommunedirektørens vurdering.

Beskrivelse av planforslaget

Planområdet er lokalisert i Strandgata 18-26 samt på Nordholmen. Det ligger sør i bydelen Goma, ned mot Nordsundet. Fra Freiveien og Nordholmen i øst til sundbåttillegget i vest. Fra Strandgata i nord og ut i sjøen foran planlagte boligblokker.

I planforslaget som har vært ute på høring lå Freiveien, fra krysset med Strandgata og opp til krysset ved Verkstedblokka, som en del av planområdet. Denne veistrekningen er tatt ut, siden den inngår som en del av R-300 Brannstasjon Goma, vedtatt 27.08.2020.

Plankartet for Nordholmen og Strandgata 18-26 er revidert slik at de to planene møtes i Strandgata og i Freiveien. Freiveien er planlagt å fortsette mot Nordholmen, med ny bro over til holmen.

Eierforhold

Tiltakshavere er eiere av flg. eiendommer:

- GNR/BNR: 8/74, 8/84, 8/120, 8/215 eies av Johs Hopen AS. Strandgata 18 AS er regulerende selskap og vil overta eiendommene når de er ferdig regulert. Eiendommene 8/74 og 8/84 omfatter planlagt hus 1-3 (alt. 1) i området. Eiendommene 8/120 og 8/215 omfatter felles parkeringsplass på nordsiden av Strandgata.
- GNR/BNR: 8/249, 8/64, 8/478 eies av Nordholmen Brygge AS. Eiendommen 8/249 omfatter planlagt hus 4-5 og del av planlagt hus 6 (Hus 5 i alt. 2) i området. Eiendommene 8/64 og 8/478 omfatter selve Nordholmen.

Utover eiendommer eiet av tiltakshavere, planlegges det utbygging på flg. eiendommer:

- GNR/BNR: 9/86, 8/46 som eies av Kristiansund Dykkerklubb, utgjør mesteparten av tomten for planlagt blokk lengst mot øst. Det er inngått privatrettslig avtale mellom tiltakshavere og dykkerklubben om overtakelse av eiendommene og bygging av nytt klubbhus på Nordholmen.

Trafikkanlegg legges til kommunale tomter, med unntak av atkomst vest i planområdet og tilkjørsel til Nordholmen øst i planområdet. Her er infrastruktur lagt til tomter:

- GNR/BNR: 8/5, 8/56 som eies av Kristiansund Havnevesen. Del av tomtene, som opparbeides til veianlegg nyttes pr. dd. allerede til dette formålet.

En mindre del av planlagt blokk lengst øst er lagt på eiendom:

- GNR/BNR: 8/5 (tilhørende Kristiansund Havnevesen). Det forutsettes inngått privatrettslig avtale mellom tiltakshavere og havnevesen innen bygging av huset. Alternativt kan fotavtrykket på hus 6 reduseres (med ca. 45 m²). Arealoversikt er vedlagt planforslaget.

Involverte planer

Planforslaget er i hovedsak i samsvar med kommuneplanens arealdel (KPA).

Planforslaget medfører noen endringer av følgende reguleringsplaner:

R-300 Brannstasjon Goma

R-230 Vågen. Ikrafttredelsesdato: 30.10.2001

R-062 Gomalandet sydvest. Ikrafttredelsesdato: 9.7.1964

R-053 Gomalandet sentrum. Ikrafttredelsesdato: 7.1.1946 7

R-158 - Syd-østre del av Freiveien. Ikrafttredelsesdato: 26.1.1981

R-053-01 13 parkeringsplasser ved Strandgaten 26. Ikrafttredelsesdato: 25.2.1986



Figur 3: Alternativ 1. (Voll arkitekter)



Figur 4: Alternativ 2. (Voll arkitekter)

Kommunedirektørens vurdering av planen

Planen som nå legges fram for sluttbehandling er grundig gjennomarbeidet og plandokumentene tilfredsstiller planmyndighetens krav og forventninger. Realisering av planen vil være positivt for sjøfronten på Goma, innbyggerne på Gomalandet og for byen for øvrig. En slik utbygging vil gi et løft til en bydel som har kommet litt i skyggen av utvikling og utbygging i andre deler av byen.

Mot øst/nordøst grenser denne planen til reguleringsplanen for ny brannstasjon. Realisering av begge disse planene vil skape positiv aktivitet i området.

Det framstår som et godt grep å transformere det gamle bryggeområdet til et boligområde med høy kvalitet både når det gjelder funksjonelle boliger og attraktive uteoppholdsarealer for alle aldersgrupper. Med en kaifront som fungerer som et attraktivt uteområde, vil det oppfylle mange kvaliteter for de som bor her, men også for folk fra andre deler av byen som kan komme hit med Sundbåt etc.

Området ligger nær kollektivknutepunktet, med Sundbåt over til Piren og busstopp der. Eller til busstopp ved Nordsundbrua. Planen er i tråd med statlige retningslinjer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging, og utvikling av bærekraftige byer og tettsteder.

Endringene som er planlagt for Nordholmen vil gi holmen et helt nytt uttrykk, med nytt tilhold for dykkerklubben og samtidig gi muligheter for opplevelser for både de fastboende og besøkende.

Boligområdet ligger sørvendt og vil få gode solforhold. Det vil også være god utsikt både mot byen og Innlandet, men også mot det uberørte området på nordsiden av Bjørnehaugen på Nordlandet. Det er stor aktivitet og trafikk gjennom Nordsundet med småbåter og rutegående fartøyer.

Gjennom VA-plan går det fram at det er rikelig med slukkevann i området.

Det ble tidlig avklart at det ikke var krav om KU for denne planen.

Det er ingen SEFRAK-bygninger i planområdet.

Det vil bli innkjøring til parkeringskjeller både fra øst og vest. Strandgata (Veg1) blir oppgradert og rettet ut lengst vest.

Det er planlagt offentlig parkering (o_SPA2) på Nordholmen og like ved Sundbåt-anløpet (o_SPA1). I tillegg er det planlagt en felles parkeringsplass (f_SPA) nord for Strandgata.

Planprosessen

Oppstartsmøtet ble holdt i oktober 2014 og forslag til reguleringsplan har vært ute på høring to ganger, først i oktober/november i 2017 og så i september/oktober i 2019.

Ved første gangs høring kom det inn 15 merknader, derav innsigelser både fra Fylkesmannen i Møre og Romsdal og Møre og Romsdal fylkeskommune.

Fylkesmannens innsigelse var i forhold til samfunnssikkerhet og klimatilpasning, støy og barn og unge.

Fylkeskommunes innsigelse var planfaglige merknader og forhold knyttet til kulturminner fra nyere tid.

De 13 andre merknadene ble svart ut og innarbeidet gjennom det videre arbeid med planen.

Ved andre gangs høring kom det inn 12 merknader. Fylkesmannen i Møre og Romsdal opprettholdt sin innsigelse i forhold til barn og unge, men trakk innsigelsene knyttet til samfunnssikkerhet og klimatilpasning og støy, brev datert 01.11.2019.

Fylkeskommunen trakk sine innsigelser knyttet til planfaglige tema og kulturminner fra nyere tid, brev datert 09.10.2019.

Fiskeridirektoratet ble ikke varslet ved 1. gangs høring. Ved 2. gangs høring kom de med en fylldig tilbakemelding som omfattet fiskeriinteresser, akvakultur og marint biologisk mangfold.

Plankonsulenten har etter gjennomgang av merknaden innarbeidet to supplerende punkt i § 10.3; 1) ved evt. sprenging må det være foretatt varsel til berørte lokallag for yrkesfiskere om når anleggsarbeider i sjø gjennomføres. 2) ved evt. sprenging må det være foretatt vurdering, og besluttet evt. avbøtende tiltak, for å ivareta gytefeltet for torsk i Markussundet/Bolgsvaet.

De ni andre merknadene er svart ut og innarbeidet i planen.

Statsforvalteren i Møre og Romsdal og Kristiansund kommune ble i april 2021 enig om forslag til tekst til bestemmelser for lekeareal i planen og innslag for opparbeidelse av leke- og friområde på Nordholmen. På bakgrunn av dette ble det sendt brev til Statsforvalteren 24.02.2022, med forespørsel om å trekke innsigelsen. I svarbrev, datert 31.03.2022, ble innsigelsen trukket med vurdering at reguleringsplanforslaget har satt av egnet og stort nok lekeareal, og det er knyttet funksjons- og rekkefølgekrav til formålet i tilstrekkelig grad. For de offentlige arealene på Nordholmen er det satt krav om at område o_L og o_Friområde skal være ferdigstilt før det blir gitt brukstillatelse for 60 % av samlet bebyggelse i Bolig/tjenesteyting 1-5.

Alle innsigelser og merknader fra første og andre høring, samt plankonsulentens vurderinger ligger som vedlegg til saken.

Endringer av plankartet

På grunn av at R-300 Brannstasjon på Goma ble vedtatt 27.08.2020 er plankartet for Nordholmen og Strandgata (R-272) revidert slik at Freiveien fram til og med krysset ved Strandgata blir tatt ut av reguleringsplanen for Strandgata og Nordholmen. Denne delen av planen blir nå ivaretatt av plankart og bestemmelser i R-300 Brannstasjon Goma. Det betyr at planområdet, etter revisjon, er ca 50.800 m². Formål som går ut eller blir endret som følge av tilpassing av plankartet er merket i bestemmelsene med henvisning til R-300 Brannstasjon Goma.

Veibredden for Freiveien (o_Veg2) fra Strandgata og ned til broa over til Nordholmen endres fra 6 meters bredde til 5 meter. Dette for å sikre siktlinjene fra naboplanen R-300 Brannstasjon på Goma. Veiarealet på holmen vil fortsatt ha 6 meters bredde for å sikre tilstrekkelig snuareal for lastebil.

Planavdelingen mottok revidert plankart og SOSI-fil til kontroll torsdag 09.06.22, fire dager før utvalgsbehandlingen den 13.06.22. SOSI-kontrollen har avdekket at enkelte tidligere tilbakemeldinger om retting gitt i april ikke har blitt fulgt opp, samt at det er oppdaget enkelte nye feil/mangler. Blant annet er det ikke samsvar mellom plankart og bestemmelser på enkelte punkt. Feilene er ikke av vesentlig karakter, og for å kunne rekke sluttbehandling før sommeren, anbefaler derfor kommunedirektøren at planmaterialet ikke sendes tilbake til plankonsulent for revidering, men at feil og mangler rettes administrativt før vedtaket kunngjøres.

Rundkjøring (o SVT) ved Sundbåtkaia

I merknaden fra Møre og Romsdal fylkeskommune i 2019 tilføyes det at rundkjøringen ned mot sundbåtkaia etter deres vurdering kan sløyfes, da rundkjøringen vil fremstå som et uheldig formelement. Forslagsstiller og plankonsulent stiller seg bak vurderingen, jf. merknadsgjennomgangen over.

Planavdelingen har vært i dialog med enhet for kommunalteknikk vedrørende problemstillingen. Tilbakemeldingen fra kommunalteknikk er at de gjennom planprosessen har gått god for rundkjøringen, men at de ikke stiller krav til at den bygges. Det er et ønske om at rundkjøringen fremdeles er med i plankartet, men det behøver ikke å være med i rekkefølgekravet for opparbeidelse. Med bakgrunn i det ovennevnte, anbefaler rådmannen at rundkjøringen blir liggende som vist i plankartet, men at det ikke blir stilt rekkefølgekrav til opparbeidelsen.

Fylkeskommunen tilrår i sin uttalelse at det gamle tradisjonelle venteskuret like vest for sundbåtkaia blir beholdt, og for å kunne sikre skuret, anbefaler kommunedirektøren at det tas inn en bestemmelse om dette under formål o_Kai2. Bestemmelsene revideres administrativt før kunngjøring av vedtak.

Naturmangfold

Langs dagens bebyggelse i planområdet er det om våren og sommeren et stort antall hekkende krykkjer. I norsk rødliste for arter (rødlista) er krykkje oppført i kategorien sterkt truet (EN). I den tidligere behandlingen av saken har ikke krykkjenes hekking blitt problematisert, for da saken var oppe til 1. gangs behandling, var det ikke registrert vernede eller sårbare arter i planområdet. Planbeskrivelsen omtaler heller ikke temaet naturverdier i nevneverdig grad: «det er ikke innen planområdet registrert naturverdier». Befaring på stedet, gjennomført av planavdelingen, viser imidlertid stor aktivitet på våren/forsommeren, og siden saken var oppe til 1. gangs behandling har det blitt registrert observasjon av krykkje ved Strandgata i Naturbase (12.07.2021). Det antas at krykkjene har hatt tilhold her i lengre tid enn dette.

Krykkjene begynner hekkingen i mai, men fuglene kommer så tidlig som mars. De forlater hekkeplassen i midten av juli. Utenfor hekkesesongen lever arten pelagisk og oppholder seg utelukkende på havet. Det samme gjør ungfuglene før de blir kjønnsmodne (Norsk polarinstitutt, 2022).



(Foto: Ingunn Mobæk, 03.06.22).

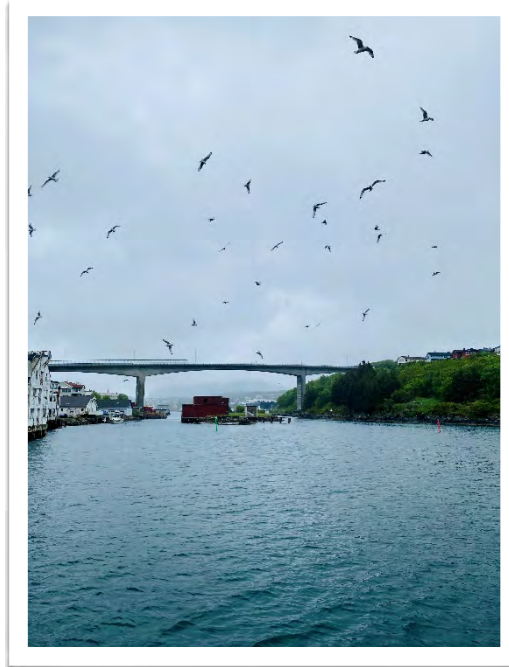
Gjennomføring av tiltaket vil medføre at reirplassene går tapt. Kommunedirektøren anbefaler derfor at rivningsarbeid og annen aktivitet som kan virke forstyrrende på fuglene gjennomføres utenom hekkeperioden. Anbefalingen er i tråd med naturmangfoldlovens §§ 11 og 12: kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver, samt miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder. Reguleringsbestemmelsene anbefales tilføyd følgende rekkefølgekrav:

Anleggsperiode med hensyn til naturmangfold

Som et skadereduserende tiltak for å unngå negative konsekvenser for hekkende fugl, skal rivningsarbeid og anleggsperioden ikke igangsettes mellom 1. april og 15 juli. Fjerning av reir som er i bruk er ulovlig. Dette er uavhengig av fristen.

Måkehotell

Stadig mer krevende forhold ved kysten gjør at krykkjene trekker inn til tettsteder og byer hvor de etablerer nye kolonier. Hekking tett på mennesker gir krykkjene bedre beskyttelse mot predasjon samt ekstremvær. Forskning viser at de «urbane krykkjene» klarer seg bedre enn krykkjer i nærliggende naturlige leveområder, noe som kan bety at den nye levemåten kan være med på å berge den norske bestanden. Krykkja er imidlertid en «bråkete» art, og de skiter ned bygningene de oppholder seg ved. Dette skaper ofte konflikt. Erfaringene tilsier også at når krykkja først har slått seg ned i byen, vil den ikke la seg presse ut av området frivillig, men flytter gjerne til nærliggende bygninger dersom de blir forsøkt fordrevet. For å få til en fungerende sameksistens, kan en kombinasjon av å identifisere områder hvor det kan tillates hekking, og å bygge kunstige hekkeplasser på disse plassene være en mulighet (NINA, 2022).



Tromsø kommune har gjennomført et prøveprosjekt med egne «hotell» for utrydningstruede måker, noe som har vist seg å bli en stor suksess. Nå har også andre byer vist interesse for eksperimentet. NRK Troms og Finnmark publiserte en artikkel om temaet 15. april i år, og intervjuet blant annet

Frode Gustavsen i byggforvaltningen i Tromsø kommune i forbindelse med saken. Gustavsen uttalte til NRK at det er viktig å akseptere at krykkja er i byen, og at man må finne en sameksistens som fungerer: «Hvis alle gårdeiere hindrer krykkjene i å finne et sted å være, så vil de hele tiden lete etter nye steder. Det blir et uheldig svarte-per-spill. Vi må ha kompenserende tiltak for å ivareta både gårdeierne og krykkja. Det må kanskje bli et offentlig ansvar å sørge for at krykkja får egne plasser å være på», er blant hans kommentarer til saken.

«Norge har et nasjonalt og internasjonalt ansvar for å ta vare på arten». Det sier forsker ved Norsk institutt for naturforskning, Tone Reiertsen, som også ble intervjuet i forbindelse med saken. «Man må prøve å tenke at det er en miljøflyktning som har kommet hit, prøve å ta vare på den og tilrettelegge. Det beste er å la den hekke i fred, da blir den fortere ferdig». (All tekst: NRK Troms og Finnmark, 2022).

Å etablere krykkjehotell et sted i planområdet har ikke vært diskutert med plankonsulent og forslagsstiller, men kommunedirektøren mener at planen bør åpne for dette, siden alle reirplassene vil forsvinne med tiltaket. Detaljreguleringen åpner for at bebyggelsen langs Strandgata kan ha flate tak. Krykkjene bruker de samme reirplassene år etter år, og det antas at de vil forsøke å bygge reir i den nye bebyggelsen dersom utformingen gjør det mulig. Et kompenserende tiltak kan derfor være å tilby alternative hekkeplasser som gjør at de trekker vekk fra boligbebyggelsen.

Fagfolk må inn og vurdere egnet plassering, men et sted på Nordholmen anses å være et godt utgangspunkt, da dette vil komme minst i konflikt med boligbebyggelsen. Installasjonen/e behøver heller ikke være så kostnadskrevende. Bildet til høyre viser hvordan hotellet ble utformet i Tromsø (Foto: Dan Henrik Klausen/NRK). Fagekspertisen må også gjøre en vurdering av hvor mange reirplasser det vil være behov for. Det hadde vært en fordel om installasjonen/e blir etablert før hekkeperioden starter i rivningsåret, slik at fasilitetene er på plass når fuglene ankommer hekkeplassen. Eksisterende reir kan flyttes på høsten og plasseres på de nye installasjonene, slik at det er lettere for fuglene å akseptere og ta i bruk de nye plassene.



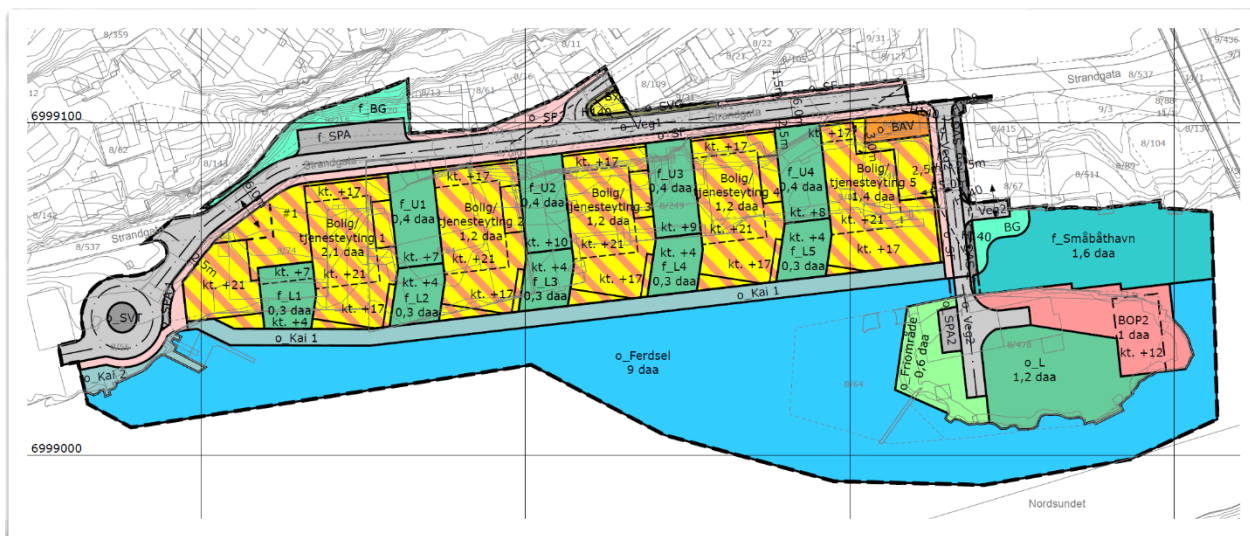
Rekkefølgekrav

Med bakgrunn i det ovennevnte stilles det krav til at det ved søknad om rammetillatelse skal foreligge en vurdering av mulig fuglehotell, omfang/hvor mange det vil være behov for, samt plassering. Kravet stilles med hjemmel i naturmangfoldloven § 11: Tiltakshaver skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

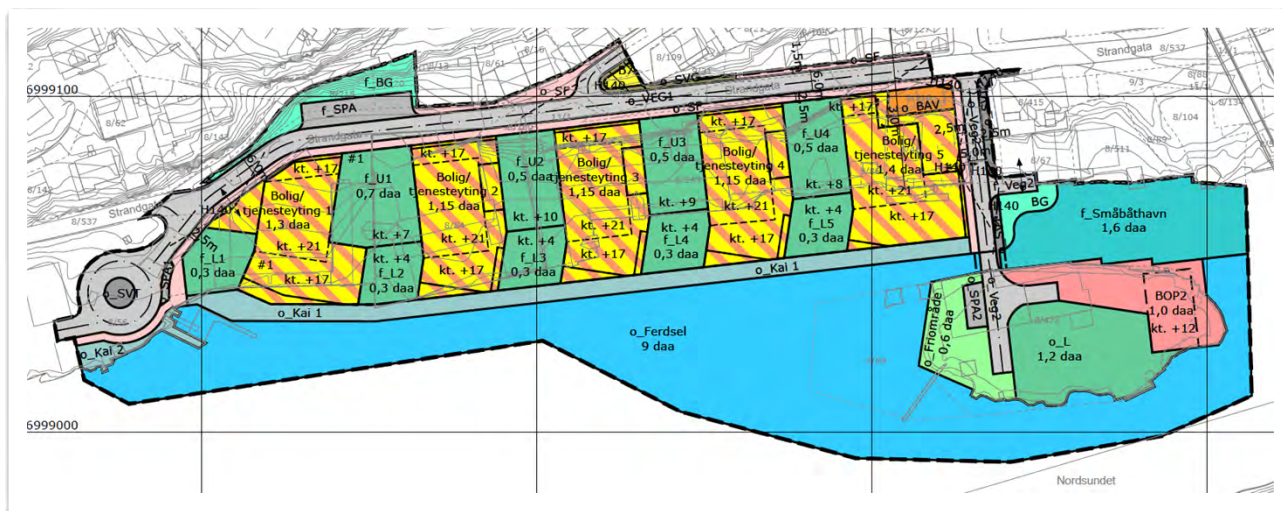
Alternativ 1 eller alternativ 2

Til sluttbehandling ligger det to ulike alternativ til plankart og bestemmelser. Alternativ 1 har seks blokker med fem etasjer hver. Alternativ 2 har fem blokker med fem etasjer hver.

Plankart alternativ 1.



Plankart alternativ 2.



Kommunedirektøren tilrår at man går inn for alternativ 2, med bakgrunn i at det vil gi større avstand, og mer lys og luft mellom blokkene. Det betyr også mer sol til mellomrommene og til balkonger og leiligheter. Noe som gir bedre livskvalitet for de som skal bo i leilighetene.

Alternativ 2 vil også gi mindre belastning i området for eksisterende beboere i form av mindre trafikk til og fra området. Det blir også større avstand mellom blokkene, noe som vil gi bredere siktlinjer til sjøen for de som bor bak utbyggingen.

Statsforvalteren i Møre og Romsdal anbefaler at alternativ 2 blir valgt av hensyn til barn og unges interesser i området. Statsforvalteren viser også til sol- og skyggediagrammene som viser at alternativ 2 vil gi vesentlig bedre solforhold mellom blokkene enn alternativ 1.

Møre og Romsdal fylkeskommune vil sterkt råde til at alternativ 2 blir valgt. Der er antall blokker redusert til fem, og blokken mot vest gir en større buffersone mot sundbåkaia.

Plankonsulent ønsker på vegne av utbygger at utbyggingen blir etter alternativ 1. Dette har først og fremst bakgrunn i økonomiske argumenter. Forskjellen mellom de to alternativene er 17.500 m² i alternativ 1 og 16.100 m² i alternativ 2.

Det har vært en lang planprosess og mange diskusjoner siden oppstarten av planarbeidet, og nå legges et solid planforslag fram til sluttbehandling. Alle viktige plandokument; plankart og bestemmelser

(begge i to alternativ) og planbeskrivelse er oppdatert og ligger som vedlegg til saksframlegget. Viktige tillegg til plandokumentene er lagt til saken i to alternativer; arealoversikt, situasjonsplaner, snitt A-E, sol og skyggediagram. Det samme gjelder viktige tema som er omtalt og innarbeidet i planen; situasjonsplan for berørte eiendommer (eiendommene som ligger langs Freiveien er ivaretatt i R-300 Brannstasjon Goma), ROS-analyse, strømforhold i Nordsundet, vindanalyse, VA-plan og trafikkanalyse ligger som vedlegg.

Sykehjem

Parallelt i arbeidet med slutføringen av detaljregulering for Nordholmen og Strandgata, har kommunen startet arbeidet med etablering av nytt sykehjem. Arbeidet med utredning av tomtealternativ ble startet opp i 2021, og WSP Norge AS, som ble engasjert etter gjennomført rådgiverkonkurranse, har vurdert 11 aktuelle tomter. Vurderingskriterier vedtatt av bystyret danner grunnlag for siling av tomteforslag og beslutning om endelig valg av tomt. Med bakgrunn i kunnskapsgrunnlag og silingsdokument, har bystyret i vedtak av 20.04.22 (sak 21/22) valgt ut tre tomter for videre utredning:

- Campus – Devoldholmen
- Goma – Strandgata
- Rensvik barneskole/Rensvikstubben barnehage

Ved valg av sykehjem ved Goma – Strandgata er det snakk om å ta i bruk arealet som omfattes av de østligste blokkene i planforslaget (nærmest Nordholmen). Det har blitt gjennomført møter mellom kommunen og eiere av Nordholmen og Strandgata i forbindelse med dette. Eierne stiller seg i utgangspunktet positive til forslaget om sykehjem øst i planområdet., men har uttrykt at det vil være lettere å gå med på en avtale med kommunen hvis det reguleres 6 blokker i stedet for 5. Dette begrunnes med økonomi.

Planmyndigheten har vurdert at det vil være hensiktsmessig å gjennomføre sluttbehandlingen av detaljreguleringen for Nordholmen og Strandgata slik den nå foreligger, og gjennomføre en eventuell etablering av sykehjem på deler av arealet som en omregulering hvis avtale mellom eierne og kommunen blir inngått senere. Siden det nå er gjort kjent at Goma – Strandgata er et mulig sykehjemsalternativ, er det viktig å være transparent og opplyse om dette nå når detaljreguleringen for Nordholmen og Strandgata kommer til sluttbehandling, da dette kan ha betydning for hvilket alternativ som velges.

Uavhengig av mulig sykehjemslokalisering i framtiden på deler av arealet, tilrår kommunedirektøren alternativ 2 (5 blokker). Grunnen til dette er at alternativ 2 vil gi bedre bokvalitet enn alternativ 1.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det planlegges betydelig offentlig infrastruktur, i form av oppgradering av veier og utbygging av nytt friområde på Nordholmen. Dette kan påføre kommunen utbyggings- og driftskostnader. Utbyggingskostnader vil bli nærmere fordelt mellom kommune og utbyggere gjennom en utbyggingsavtale.

FNs bærekraftsmål som er mest relevant for saken

FNs bærekraftsmål er overordnede i alle planer for Kristiansund kommune. I kommuneplanens samfunnsdel er disse 17 globale målene tilpasset kommunen i ti lokale bærekraftsmål som er spisset mot våre utfordringer og muligheter.

Under gjøres en vurdering av bærekraftsmål som er relevante for saken.

Lokale mål	Vurdering
------------	-----------

	Utbyggingsområdet ligger sydvendt med gode forhold for sol og lys. Dette vil gi gode boliger for de som velger å bo her. Beliggenheten er sentral i forhold til kollektivtilbud; sundbåtkai like vest for planområdet og kort vei til busstopp ved Nordsundbrua. Det er lett tilgjengelighet til gode uteområde for alle aldersgrupper. I tillegg blir det en offentlig kaifront der nærhet til sjøen/Nordsundet er framtrædende. Nordholmen vil bli et friområde for alle, både fastboende og besøkende. Det blir også en småbåthavn som vil heve kvaliteten i området.
	Utbyggingen her vil ha leiligheter i ulike størrelser. Det vil føre til at ulike grupper vil bosette seg her.
	Langs dagens bebyggelse i planområdet er det et stort antall hekkende krykkjer. Disse vil miste reirplassene sine når den eksisterende bebyggelsen rives og erstattes. Bestemmelsene fastsetter at riving skal skje utenom hekkeperioden, og at det skal etableres krykkjehotell som et kompenserende tiltak et sted i planområdet.
	Planen sikrer at det tas hensyn til eventuelle påvirkninger av sprenging, mudring, peling og utfylling i sjø på gytefeltet for torsk i Markussundet/Bolgsvaet. Før disse aktivitetene i sjø iverksettes, anbefaler Fiskeridirektoratet at det vurderes om det er nødvendig å innhente faglige råd fra Havforskningsinstituttet for å vurdere nødvendigheten av avbøtende tiltak. Dette kan for eksempel være at sprenging i sjø og utfylling av masser skjer i en nærmere angitt tidsperiode i

	forhold til tidlige livsstadier, konsekvenser for overlevelsen til egg- og larvestadiet, og gyteperioden for torsk.
	Planområdet ligger godt til rette for å nytte kollektivtransport.

Konklusjon

Med bakgrunn i nye opplysninger knyttet til naturmangfold etter 1. gangs behandling, må reguleringsbestemmelsene kompletteres. Det er også behov for enkelte andre justeringer, og kommunedirektøren anbefaler at bestemmelsene kompletteres/revideres med følgende:

- Generell revidering slik at det er samsvar mellom plankart og bestemmelser.
- Byggegrense mot sjø følger formålsgrensa.
- Det gamle venteskuret ved o_Kai2 skal bevares, for å sikre dets kulturhistoriske verdi.
- Rekkefølgekrav for opparbeidelse av rundkjøring tas ut
- Rekkefølgebestemmelsene suppleres med følgende:
 - *Anleggsperiode med hensyn til naturmangfold*
Som et skadereduserende tiltak for å unngå negative konsekvenser for hekkende fugl, skal rivningsarbeid og anleggsperioden ikke igangsettes mellom 1. april og 15. juli.
Fjerning av reir som er i bruk er ulovlig. Dette er uavhengig av fristen.
 - *Ved søknad om rammetillatelse skal det foreligge en vurdering av mulig krykkjehotell, hvor mange installasjoner det vil være behov for, samt egnet plassering for installasjonen(e).*
Vurderingen skal utføres av fagkyndige.

Kommunedirektøren mener for øvrig at saken som nå legges fram til sluttbehandling er grundig utredet og godt gjennomarbeidet. Innsigelsene til planen er trukket, og bystyret kan med dette fatte endelig vedtak med rettsvirkning.

Kommunedirektøren ber hovedutvalg plan og bygning legge saken frem for bystyret med følgende forslag til vedtak:

Forslag til innstilling

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering for R-272 Nordholmen og Strandgata 18-26, alternativ 2 med 5 blokker, slik det framgår av plandokument og vedlegg, og med de endringer som er tilrådd av kommunedirektøren. Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven §12-12.

09.06.2022

Arne Ingebrigtsen
Kommunedirektør

John Einar Aune Skontoft
Kommunalsjef

Vedlegg

- Plankart alternativ 1
- Plankart alternativ 2
- 2a R-272 Reguleringsbestemmelser alternativ 1
- 2b R-272 Reguleringsbestemmelser alternativ 2
- 3 R-272 Planbeskrivelse, rev. 20.11.2018
- 4a R-272 Arealoversikt Strandgata 18-26 alternativ 1 17.10.2018
- 4b R-272 Arealoversikt Strandgata 18-26 alternativ 2 17.10.2018.10
- 5a R-272 Situasjonsplaner, alternativ 1, 17.10.2018 - 25.06.2019
- 5b R-272 Situasjonsplaner alternativ 2 17.10.2018 - 25.06.2019
- 6a R-272 Snitt A-E alternativ 1, rev 17.10.2018
- 6b R-272 Snitt A-E alternativ 2, rev 05.09.2018
- 7a R-272 Sol-skyggediagrammer alternativ 1, rev 17.10.2018
- 7b R-272 Sol-skyggediagrammer alternativ 2, rev 17.10.2018
- 8 R-272 Situasjonsplan eierforhold, rev. 17.10.2018
- 9 R-272 ROS-analyse_rev. 29.10.2018
- 10 R-272 Norconsult_effekt av utbygging på strømforhold i Nordsund, 2006
- 11 R-272 Kjeller Vindteknikk, 2012 Kristiansund Vindforhold
- 12a R-272 Sweco, vann- og avløpsplan_rev. 07.12.2016
- 12b R-272 Sweco, 23.06.2017 Ikke behov for revidering av trafikkanalyse
- 13 Saksfremlegg 1.gangs behandling.
- 13a Merknader og innsigelser ved høring 17.11.2017
- 13b Merknad fra forslagsstiller 17.11.2017
- 13c Adm. sitt svar på merknad fra forslagsstiller 15.06.2018
- 13d 4_31 .Adm. sitt svar ang. rekkefølgebestemmelser og tekniske løsninger_2018.04.25
- 14 Merknader til ny høring 20.09.2019
- 15 R-272 Reguleringsplan Nordholmen og Strandgata 18-26 – Trekking av innsigelse

Kilder:

Norsk polarinstitutt, 2022: <https://www.npolar.no/arter/krykkje/>

NINA, 2022: Norsk institutt for naturforskning: <https://www.nina.no/urbanekrykkjer>

NRK Troms og Finnmark, 2022: <https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/suksess-for-fuglehotell-i-tromso-som-skal-redde-masearten-krykkje-1.15930449>