



Detaljregulering Arealet mellom Nordmørskaia og Astrups gate

PLANBESKRIVELSE

PLANBESKRIVELSE

PROSJEKT **Arealet mellom Nordmørskaia og Astrups gate – PlanID: R-288**

OPPDRAAGSGIVER **Devoldholmen Utvikling AS**

KONTAKTPERSON Jon Bjørn bet

DATO 22.9.2021, rev. 14.10.2021 (nytt plannavn)

INNHALDSFORTEGNELSE

1	Bakgrunn for planarbeidet	5
1.1	Intensjoner og hovedgrep	5
1.2	Eiendommer i planområdet	6
1.3	Forslagsstiller og plankonsulent	7
1.4	Offentlige parter og deres rolle i planområdet	7
1.5	Tidligere vedtak i saken	7
1.6	Krav om konsekvensutredning	8
2	Planstatus og rammebetingelser	8
2.1	Overordnede føringer og gjeldende planstatus	8
2.2	Pågående planer i området	9
2.3	Forhold til / avvik fra gjeldende planer	9
2.4	Planprogram for Devoldholmen	9
3	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	10
3.1	Beliggenhet og avgrensning av planområdet	10
3.2	Dagens arealbruk og områdekarakter	10
3.3	Landskap	10
3.4	Kulturminner og kulturmiljø	10
3.5	Naturverdier/naturmangfold	11
3.6	Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder	11
3.7	Barns interesser	11
3.8	Sosial infrastruktur	11
3.9	Trafikkforhold	11
3.10	Teknisk infrastruktur – vann og avløp, energiforsyning og renovasjon	12
3.11	Universell tilgjengelighet	12
3.12	Grunnforhold	12
3.13	Miljøfaglig forhold (støy, støv, klima, mm)	12
3.14	Næring	12
3.15	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	13
4	Beskrivelse av planforslaget	13
4.1	Byplangrep	13
4.2	Planlagt arealbruk, reguleringsformål	14
4.3	Planforslagets detaljnivå	14
4.4	Bebyggelsens plassering og utforming	14
4.5	By- og gaterom - byliv	15
4.6	Antall arbeidsplasser/størrelse på næringsareal	16
4.7	Parkering	16
4.8	Trafikkløsninger	16
4.9	Kollektivtilbud/løsninger	17
4.10	Teknisk infrastruktur – vann/avløp, strømforsyning og renovasjon	17
4.11	Universell utforming	18
4.12	Framdrift og utbyggingsfaser	18
5	Konsekvensutredning	18
5.1	Utredningstemaer og metodikk	18
5.2	Utredning av to alternativer med konsekvenser	19
6	Virkninger / konsekvenser av planforslaget	21
6.1	Kort om forskjeller mellom KU'ens alternativ 2 og planforslaget	21
6.2	Vurderinger av utbyggingsvolum	22
6.3	Stedets karakter, landskapsbilde, byform og estetikk	22
6.4	By- og gaterom, uteområder og nærmiljø	24
6.5	Kulturminner og kulturmiljø	24
6.6	Naturverdier/naturmangfold	25
6.7	Naturgitte forhold og klimapåvirkning	25
6.8	Miljøfaglig forhold – støy	25
6.9	Trafikkforhold og kollektivterminal	27
6.10	Parkering	28
6.11	Barns interesser	28
6.12	Universell tilgjengelighet	29
6.13	Teknisk infrastruktur	29
6.14	Konsekvenser for næringsinteresser	29
6.15	Avhengigheter og gjennomføring av tiltak i planen	29

6.16	Økonomiske konsekvenser for kommunen og andre offentlige etater	31
6.17	Avveininger av konsekvenser /virkninger	31
7	Risiko og sårbarhet, ROS-analyse	32
8	Planprosess og medvirkning. Innkomne innspill.....	33
8.1	Kunngjøring og varsling.....	33
8.2	Samråd og dialogmøter	33
8.3	Tidsplan.....	33

1 Bakgrunn for planarbeidet

1.1 Intensjoner og hovedgrep

Campus Kristiansund – nye funksjoner

Campus Kristiansund skal bli et senter for undervisning og forskning og regionens fremste arena for innovasjon og næringsutvikling. Målet er at campus vil gi positive ringvirkninger for hele Kristiansund med flere arbeidsplasser i fremtidsrettede næringer og større tilbud av funksjoner, handel og service.

Fra trafikk til folkeliv - sentrumsutvikling

Reguleringsplanen skal legge grunnlaget for at Devoldholmen kan forvandles fra et område med lav arealutnyttelse og store trafikkarealer til en bærekraftig, urban og pulserende ny bydel i sentrum av Kristiansund. Utbyggingen skal heve kvaliteten i området, forsterke kollektivknutepunktet og tilføre nye funksjoner som gir ny identitet. Oppgraderinger av byrom og gang- og sykkelforbindelsene mellom Vågen og sentrum inngår i planen.

Utbyggingskonseptet er basert på en kvartalsstruktur som gir muligheten for variert bruk, eierskap og utnyttelse, samt en fleksibel utbyggingsrekkefølge. Planområdet skal være funksjonelt og ha bymessig kvalitet gjennom alle faser.

Nytt torg ved Nordmørskaia

Det nye torget blir bydelens nye møteplass, og inngår sammen med Rådhusplassen og Kongensplass i «promenadestrøket» som følger Vågekaia og Kaibakken. Torget ligger solvendt og med utsikt til havnebassenget og blir et knutepunkt mellom sentrum, Campus Kristiansund og kollektivterminalen. Det blir en arena for arrangementer og for tilfeldige, uformelle møter for mennesker i alle aldre. Via trappeamfi eller rampe blir det tilgang helt ned til vannflaten.

Campus vil åpne seg mot torget med innganger og glassfasader. Her vil folk ferdes både seint og tidlig. Utdanningsinstitusjoner, bedrifter, serveringssteder, dagligvarebutikk og venteareal for kollektivterminalen sørger for liv i området gjennom dagen og langt utover kvelden.

Ny kollektivterminal og bylogistikk

Devoldholmen, arealet mellom Nordmørskaia og Astrups gate, skal fortsatt være byens kollektivknutepunkt og stimulere til flere bærekraftige, grønne reiser i byen og regionen. Bybusser, regionbusser og kystekspresen møtes i knutepunktet.

Det etableres et kombinasjonsbygg i den nord-østlige delen av planområdet, med bussterminal og lager for Havna på gateplan og parkering i to plan over. Det settes også av plass til drosjer, «kiss & ride» og sykler i området: Kanskje kan også Sundbåten få anløp ved Devoldholmen.

Det skal etableres trafiksikre løsninger, effektive kjøremønster og økt funksjonalitet for byens befolkning, for kollektivselskapene og for havneselskapet. Nøkkelen for å lykkes vil være et godt samarbeid på tvers av eksisterende eiendomsgrenser og ansvarsområder.

Utviklingen skal skje samtidig med at Kristiansund og Nordmøre havn opprettholder drift av stamnetthavn og hurtigrute kai. Rv. 70 vil fortsatt ha havna som sitt endepunkt.

Revisjon 14.10.2021; til informasjon: Ved sluttbehandling av detaljreguleringsplanen i Bystyret, 7.10.2021 ble det vedtatt å endre plannavnet fra «Devoldholmen» til «**Arealet mellom Nordmørskaia og Astrups gate**». Overskrifter er endret, mens 'stedsnavnet' Devoldholmen er beholdt i denne planbeskrivelsen.

1.2 Eiendommer i planområdet

Planområdet omfatter eiendommene med gnr/bnr. 7/11, 7/29, 7/50 og 11/1, og berører deler av enkelte andre eiendommer i utkanten av planområdet. Planområdet strekker seg også ut i sjø.

Gnr/	Hjemmelshaver		Kommentar
7/11	Havneselskapet	Deler av eiendommen	Nordmørskaia-havnefront/ hurtigrutekai og Nordmørsterminalen
7/29	Kristiansund kommune,	Hele eiendommen	Tre seksjoner festet bort til hhv. NHP Eiendom (seksjon 1 og 3, Rutebilstasjonen) og Bane Nor Eiendom (seksjon 2, trafikkterminalen)
7/50	Statens vegvesen	Hele eiendommen	Riksveg 70
11/1	Kristiansund kommune	Hele eiendommen	Div. veg- og parkeringsareal
6/26	Kristiansund kommune	Deler av eiendom	Fortau/parkeringsareal vest for riksveg 70
6/526	Kristiansund kommune (el. fylkeskommunen, mangler info i matrikkelen)	Deler av eiendom	Riksveg 70 sør for Devoldholmen og fylkesvei 539 nord for Devoldholmen



Figur 1. Flyfoto av Devoldholmen. Planområdet er vist med svart stiplet linje. Kartutsnitt fra geoinnsyn/Kristiansund kommune.

1.3 Forslagsstiller og plankonsulent

Forslagsstiller er Devoldholmen Utvikling AS som har til hensikt også å forestå utbyggingen. Bak dette selskapet står NHP Eiendom AS og Bane NOR Eiendom AS, som eiere av henholdsvis rutebilstasjonen og trafikkterminalen. Pir II AS er engasjert som plankonsulent/ reguleringsarkitekt og har utarbeidet plandokumentene.

Planforslaget er utført i samsvar med plan- og bygningslovens §§ 12-3 Detaljregulering og 12-9, jfr. § 4-1, og Kristiansund kommunes egen veileder for utarbeidelse av private planforslag.

1.4 Offentlige parter og deres rolle i planområdet

Liste over hjemmelshavere i området viser at planområdet per i dag er eid av tre offentlige aktører, Statens vegvesen, Kristiansund kommune og Kristiansund og Nordmøre havn IKS (Havneselskapet).

Fylkeskommunen som ansvarlig for kollektivtransporten og part i utvikling av Campus Kristiansund, har også en viktig rolle, om enn ikke som grunneier.

Kristiansund kommune har inngått en opsjonsavtale med eiendomsselskapet Devoldholmen Utvikling AS om utvikling av Devoldholmen - arealet mellom Nordmørskaia og Astrups gate, for deler av planområdet.

Rett til bruk og utvikling av eiendommer i planområdet løses ikke gjennom reguleringsplanen med plan- og bygningsloven, men gjennom privatrettslige avtaler og utbyggingsavtaler iht. annet lovverk. Alle de nevnte partene har interesser og vil være part i avtaleprosessene. Arbeidet med å sikre ulike disposisjoner og rettigheter går parallelt med planarbeidet.

- Kristiansund kommune skal sikre at Devoldholmen - arealet mellom Nordmørskaia og Astrups gate får en arealbruk i tråd med overordna planer og sikre gjennomføring av vedtatt opsjonsavtale.
- Kristiansund og Nordmøre havn IKS skal sikre sine interesser og pålagte krav iht. havne- og farledsloven.
- Statens vegvesen skal sikre krav til stamvegen riksveg 70, og framkommelighet for transport til havna og kollektivtransport.
- Møre og Romsdal Fylkeskommune skal sikre areal- og funksjonskrav til kollektivterminal og at prosjektet Campus Kristiansund skal få akseptable vilkår gjennomføring.

1.5 Tidligere vedtak i saken

Bystyret vedtok i november 2018 at ny campus skal lokaliseres og etableres på Devoldholmen - arealet mellom Nordmørskaia og Astrups gate.

Planprogrammet ble fastsatt av Plan- og bygningsrådet 29.6.2018, og legger til grunn ni punkter for planarbeidet og konsekvensutredningen;

- byggehøyder på 4-5 etasjer som hovedregel, men det kan åpnes opp for bygg opp i 8–9 etasjer der det avklares gjennom reguleringsplanleggingen.
- 10 – 15.000 m2 næringsbygg (undervisning og dagligvare) i første byggetrinn, planen skal peke videre mot en mulig tredobling av bygningsmassen i området.
- sammenhengende grøntdrag fra kaifronten i sør til Vågen/gassverktomta, men ikke slik at det hindrer bruk og tilkomst av havna via RV 70.
- kan bli aktuelt med nye utfyllinger innenfor planområdet
- fortsatt tungtrafikk og godshåndtering fra/til stamnettkaia, jf. støy vs. boliger
- det ønskes funksjoner som styrker sentrum i sin helhet i et langsiktig perspektiv, og som ikke er ødeleggende for det eksisterende sentrum

- Beholde og bygge om kollektivknutepunkt for buss, hurtigbåt og evt. taxi
- tilstrekkelig parkering for beboere, besøk og næringsdrivende
- gode bomiljøer med bedret tilgang til sjø- og grøntområder

Formannskapet ga den 22.1.2019 opsjon på kjøp av tomteområdet til Devoldholmen Utvikling AS, ved sin tilslutning til et omforent avtalesforslag.

1.6 Krav om konsekvensutredning.

Det er krav om konsekvensutredning (KU) av reguleringsplaner med «næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttinge formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m² ...». KU skal beskrive virkningene av det som planlegges, og foreslå avbøtende tiltak om nødvendig. På Devoldholmen, arealet mellom Nordmørskaia og Astrups gate, planlegges omkring 45.000m² nybygg, og det er derfor utarbeidet en egen KU-rapport for planforslaget. Temaene for konsekvensutredningen ble fastsatt i planprogrammet.

2 Planstatus og rammebetingelser

2.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

Fylkesplaner og kommuneplan

Møre og Romsdal fylke, i samarbeid med Statens vegvesen og flere kommuner på Nordmøre har arbeidet med flere ulike planer for transport de siste fem årene. Det er arbeidet med 'Bypakke Kristiansund', og det er laget overordna planer for kollektivtransport og for sykkel. Det som er relevant for Devoldholmen fra disse planene er intensjoner om en mer urban byutvikling for å øke byliv og redusere privatbilbruk, omlegging av tradisjonell bussterminal til gateterminal, og å etablere separat sykkelveg langs Fosnagata.

Fylkeskommunens utviklingsprogram «Byen som regional motor» er opprettet for å styrke Ålesund, Molde og Kristiansund til å fylle sine roller som regionsentre og vekstmotorer i hver sin region. Det er bevilget en del midler og flere politiske vedtak prioriterer bruk av midlene til ulike tiltak i sentrum.

Kommuneplanens arealdel (KPA) er vedtatt i 2011, og er per i dag under revisjon. Kristiansund sentrum og Devoldholmen er tatt ut av gjeldende KPA i påvente av ny kommunedelplan for sentrum, se pkt. under.

Kommunedelplan for sentrum – 'Sentrumsplana'

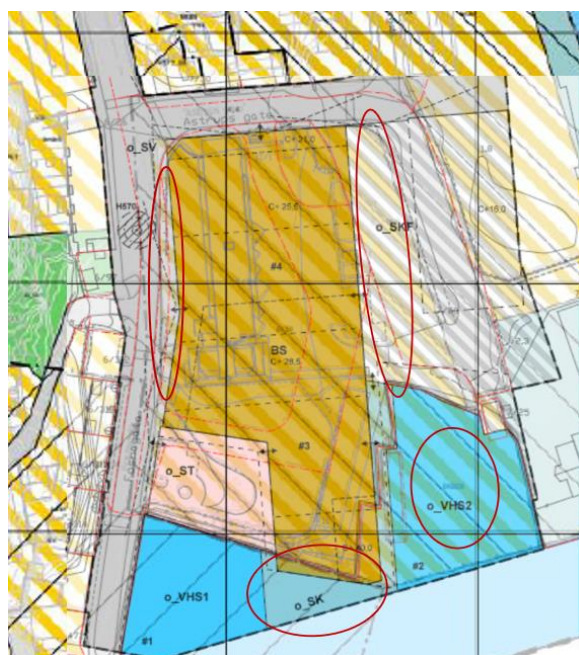
Planområdet ligger innenfor den nye kommunedelplanen for sentrum ("Sentrumsplana") som ble vedtatt 26.8.2021. Arealbruksformålene på Devoldholmen er «Kombinert bebyggelse og anleggsformål», «Veg» og «Havn» Sentrumsplanen gjør ingen finmaskede avklaringer for utforming og arealbruk på områder som ligger innenfor planområdet til ny reguleringsplan for Devoldholmen, arealet mellom Nordmørskaia og Astrups gate.

Reguleringsplan

Gjeldende reguleringsplan er R-209 vedtatt i 3.12.1996. Området er regulert til trafikkterminalområde med tillatt bebyggelse på inntil 4 etasjer.



Figur 2. Utsnitt viser forslag til plankart for kommunedelplan for sentrum ved Devoldholmen (til høring).



Figur 3. Utsnitt viser planforslaget (til høring) lagt oppå forslag til plankart for kommunedelplan for sentrum ved Devoldholmen. Områder med endringer i infrastruktur er vist med rød ring.

2.2 Pågående planer i området

Prosjekt; Campus Kristiansund: Fylkeskommunen har etablert prosjektet Campus Kristiansund og skriver om prosjektet på sine hjemmesider; «Campus Kristiansund (CKSU) er et prosjekt for å etablere en campus for høyere utdanning, forskning og innovasjon i Kristiansund sentrum. Prosjektet skal bidra til å sikre en langsiktig løsning for høyere utdanning på Nordmøre, å utvikle samarbeidet mellom kompetansemiljø i forskning og innovativt næringsliv, å sikre Nordmøre den kompetansen privat og offentlig sektor etterspør, og å bygge opp felles arenaer for prosjektutvikling og kunnskapsdeling, blant annet gjennom å etablere et nærings- og innovasjonshus som del av campus.»

2.3 Forhold til / avvik fra gjeldende planer

Detaljreguleringsplanen foreslår byggeområdet på Devoldholmen, arealet mellom Nordmørskaia og Astrups gate som sentrumsformål. Det er mer spesifisert enn kommunedelplanens formål kombinert bebyggelse og anleggsformål. Offentlige torg, kollektivterminal og veg- og trafikkareal reguleres til ulike infrastrukturformål.

Planforslaget åpner for å trekke deler av Nordmørskaia lenger sør enn det kommunedelplankartet viser. Dette for å skape to mindre havnebasseng på hver side av ny bebyggelse i det sørligste kvartalet. Det foreslås også endringer av plassering og retning på Astrups gate i øst. Slik planprogrammet åpner for, viser planforslaget en høyere bebyggelse enn det som ligger i overordna retningslinjer.

2.4 Planprogram for Devoldholmen

Plan- og bygningsrådet i Kristiansund fastsatte planprogram for Devoldholmen 29. juni 2018. Planprogrammet legger rammer for arbeidet med detaljreguleringen som har foregått parallelt med og koordinert med sentrumsplanarbeidet. Utredningstemaene fastsatt i planprogrammet, samt føringer fra oppstartsmøtet med Byplankontoret i mars 2019, er innarbeidet i planforslaget.

3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

3.1 Beliggenhet og avgrensning av planområdet

Devoldholmen ligger i Kristiansund sentrum mellom Fosnagata, Astrups gate og byens indre havnebasseng. Planområdet er ca. 37 dekar. Det omfatter Fosnagata fra krysset med Hollendergata i nord, til Vågevegen i sør, hele Astrups gate og bebyggelse og trafikkareal som omkranses av disse gatene. Nordmørskaia inngår også i planområdet og noe sjøareal på sørsiden av denne kaia.

3.2 Dagens arealbruk og områdekarakter

Devoldholmen har navn etter en av holmene som tidligere lå fritt i sjøen ved innseilinga til Vågen. Gjennom utfylling og kaibygging har man gjennom etterkrigsårene etablert rutebilstasjonen, trafikkterminalen og Nordmørskaia her. I dag er Devoldholmen et litt rufsete terminal- og trafikkområde, forblåst og uten at det er lagt ned særlig omsorg i de fysiske omgivelsene. De ubebygde arealene er stort sett asfalterte trafikk- og parkeringsarealer. Stedet har imidlertid gode solforhold og flott utsyn mot havnebassenget og Vågekaia som er sjøfronten på gjenreisningsbyen. Potensialet for fortetting og sentrumsutvikling er stort.

Sentralt i planområdet ligger Rutebilstasjonen og trafikkterminalen med tilhørende oppstillings- og parkeringsplasser for busser og biler. Rutebilstasjonsbygget som var godsekspedisjon står tom, mens trafikkterminalbygget er i bruk til venterom, kiosk, toaletter, og kontorer og spise-/pauserom for bussjåfører. Midt på Devoldholmen ligger gatekjøkkenet Svensson chips.

Det er ingen boliger innenfor planområdet i dag. Det er heller ingen uteområder med kvalitet eller attraksjonsverdi, med unntak av noen benker på Nordmørskaia og utenfor "Svenssons chips", gatekjøkkenet som ligger ved parkeringsplassen midt i området.

Hurtigruta legger til ved Holmakaia øst for planområdet. Dette er godskai for Kristiansund og Nordmøre Havn (KNH), og havneselskapet har sitt administrasjonsbygg "Nordmørsterminalen" her med ulike næringsaktører som leietakere, samt flere lagerbygg. Hurtigbåtkaia ligger på sørsida, der det er flere daglige avganger med Kystekspresen mot Trondheim.

Havnearealet er definert som stamnetthavn og er endepunkt for riksveg 70 som er stamvei mellom Kristiansund og Oppdal/E6.

3.3 Landskap

Havnebassenget er en svært viktig del av Kristiansunds historie og identitet, og kan sies å være byens viktigste byrom. Bebyggelsen ligger som et teppe over landskapet omkring, med enkelte landemerker som brannstasjonen og kirka. Havnebassenget har unike visuelle kvaliteter av nasjonal betydning. Selve planområdet er flatt og har i dagens stand liten landskapsmessig kvalitet med sine asfaltdekte fyllinger og spredte bebyggelse.

3.4 Kulturminner og kulturmiljø

Inntil planområdet ligger gjenreisningsbyen i vest, og Vågen i øst. Disse er vist i NB!-registeret til Riksantikvaren, og er vurdert som byområder med nasjonal kulturhistorisk interesse. Devoldholmen er ikke inne i disse områdene, men grenser til begge.

All bebyggelse i planområdet er fra etter 1950-tallet. Et eldre lagerbygg med bueformet tak på Nordmørskaia er nevnt som karakteristisk lagerbygg fra gjenreisningsperioden. Rett utenfor planområdet i nord ligger to bygninger som er fredet med hjemmel i lov om kulturminner. Det er Christiegården som er et eldre våningshus i søndre del av Brodtkorb-Christiegården fra slutten av 1700-tallet (Fosnagata), og hagestua til Brodtkorb-Christiegården fra 1786 som i dag ligger på knausen på nordsiden av Astrups gate.

Det er gjennomført marinarkeologisk befarings av sjøområdet langs Nordmørskaia og deler av Vågekaia innenfor planområdet. Området er naturlig nok sterkt preget av propellerskade. Det er ikke gjort observasjoner/påvisninger som krever ytterligere undersøkelser.

3.5 Naturverdier/naturmangfold

På og i havnebassenget rundt Devoldholmen er det registrert flere fuglearter som er truet. Krykkje er en fredet måkefugl som er sterkt truet/rødlistet og lomvi er kritisk truet. På Devoldholmen er bergskrenter tildekt med nett for å hindre hekking. I Fosnagata står det et almetre som antas å være plantet ca. 1770. Treet er fredet, og det er det eneste treet som er igjen i området etter bombingene under 2. verdenskrig. Ellers i planområdet er det enkelte gatetrær og noe parkvegetasjon som er etablert som avgrensning mellom ulike trafikkareal.

3.6 Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder

På Devoldholmen er det plassert ut noen benker ved buss- og hurtigbåtterminalen, langs Nordmørskaia med utsyn over Hamna, og ved siden av gatekjøkkenene. I sentrumsplanen er det bratte området mellom Fosnagata/Vågebakken og Prost Schaannings gate foreslått som grønnstruktur, og det er beskrevet et ønske om en sammenhengende gangveg fra Vågekaia, via Devoldholmen og inn i Vågen.

3.7 Barns interesser

Devoldholmen er knapt nevnt i barnetråkkregistreringer av elever ved Allanengen barneskole og Atlanten ungdomsskole i april og mai 2016. Sparmat og Stappebua i Fosnagata er registrert som et område 9. klassinger liker. Ellers er Fosnagata (langs Helsehuset, Sparmat/rutebilstasjonen) registrert som veg som har litt ferdsel av barn og unge. Både 5. og 9. klassinger kommenterer at det er mye trafikk og at det kommer biler fra alle retninger i krysset Fosnagata x Astrups gate.

3.8 Sosial infrastruktur

Devoldholmen har bebyggelse og funksjoner knyttet til offentlig transport ved kollektivterminalen og stamnetthavna. Rett utenfor planområdet ligger funksjoner som NAV, Helsehuset med legekontor og helsestasjon, mm, og i Havnetterminalen er det offentlige tjenester som pasientombud og medisinske senter.

3.9 Trafikkforhold

Devoldholmen har atkomst fra Kranaveien-Fosnagata-Hollendergata fra nord, eller Vågeveien-Fosnagata-Astrups gate fra sør. Atkomst sørfra er riksveg 70 som er stamveg mellom E6 på Oppdal og Kristiansund og Devoldholmen som stamnetthavn. Størstedelen av biltrafikken kommer til Devoldholmen via riksvegen.

Dagens gater i planområdet er brede med langsgående parkering og med utflytende kryss og avkjørsler med varierende standard. Ifølge Norsk vegdatabank - NVDB er fartsgrensen på gatene i planområdet 40 km/time både i Fosnagata og i Astrups gate. Gatene har til dels smale fortau på begge sider, som er avbrutt av flere uoversiktlige avkjørsler. Kryssområdene mellom Astrups gate x Fosnagata og Hollendergata x Fosnagata er utflytende med lange gangfelt. Syklister bruker kjørefelt eller fortau.

Buss-/kollektivterminalen består av oppstillingsplasser, holdeplasser og terminalbygget med kiosk, venterom og pauserom for sjåfører. Herfra er det overbygd gangpassasje et stykke østover mot Hurtigbåtkaia, ca. 100 meter unna. Området betjenes både av bybusser og regionale bussruter, til sammen ca. 200 avganger i døgnet. I dag kommer de aller fleste busslinjene sørfra inn i området via Langveien, Kaibakken, Vågeveien/Fosnagata og stopper eller snur inne på området ved Devoldholmen. Bussene kjører samme vei tilbake. Området fungerer også som depot for busser som ikke er i trafikk.

3.10 Teknisk infrastruktur – vann og avløp, energiforsyning og renovasjon

Det ligger flere kommunale vann- og avløpsledninger i planområdet. Flere av disse er gamle og er klar for utskiftning. En kommunal pumpestasjon for spillvann er lokalisert ved Fosnagata 12. Pumpestasjonen mottar avløp via pumpeledninger fra både sør, vest og nord. Fra pumpestasjonen går avløpet nordover til nytt renseanlegg ved Hagelin. Overvann går i eget separat system og slippes rett i sjøen. Det to transformatorstasjoner innenfor planområdet i dag. I dag blir avfall fra virksomhetene lagt i containere innendørs og utendørs.

3.11 Universell tilgjengelighet

Planområdet er flatt, og kollektivterminalen og hurtigbåtkaia er lagt til rette for forflytningshemmede.

3.12 Grunnforhold

Grunnundersøkelser som er gjort på Devoldholmen viser at det ikke er skredfare i området. Geoteknikere har vurdert at områdestabiliteten ikke vil bli påvirket av planlagt utbygging. Lokalstabiliteten i forbindelse med eventuell oppfylling, må ivaretas under detaljprosjektering. Terrenget på kaia er flatt mellom kote +2 og opp mot +4. Sjøbunnen ved kaia ligger ved ca. kote -7/-10, dvs. ca. 12 meter under kaifronten. Løsmassene i området består av fyllmasser under kaia, som sand, grus og organisk materiale. Originalgrunn, fra ca. kote -6, består av leirmasser med varierende kvalitet og høyt vanninnhold. Ved Astrups gate i nord er berg registrert ved ca. kote +2,5, videre sørover øker dybden til kote -17 ved kaifronten og kote -24, ca. 50 meter ut fra kaia.

3.13 Miljøfaglig forhold (støy, støv, klima, mm)

Forurensning i grunnen

Det er utført undersøkelser av grunnen på Devoldholmen som viser at det er ulik grad av forurensning i grunnen, både på land og på sjøbunnen. Forurensningsgraden er 'normal' for sedimenter i havne- og trafikkområder. På land er det funnet forurensning i tilstandsklasse 2-4 (god-moderat-dårlig), og i bunnsedimenter i sjø er det funnet forurensning i tiltaksklasse 4-5 (dårlig til svært dårlig). Masser som graves opp fra land og fra sjøbunnen skal fjernes og deponeres i godkjente deponi for forurenset masse.

Trafikkstøy fra veg og havn

Beregninger av støy fra dagens trafikk viser at fasader langs Vågevegen og Fosnagata ligger i rød støysone, mens fasader langs Astrups gate ligger i gul støysone.

Lokalklima, havnivåstigning og ekstremvær

Lokalklimaet er påvirket av byens beliggenhet ut mot havet. Opplevelsen av vind lokalt varierer mye, avhengig av vindretning og -styrke. De hyppigste vindretningene er øst og vest, og den sterkeste vinden kommer fra vest-sørvest. I sommer halvåret er de dominerende vindretningene fra nord-nordøst og vest. Solforholdene er imidlertid enestående, med åpenhet og solinnslipp fra alle himmelretninger.

Devoldholmen, arealet mellom Nordmørskaia og Astrups gate vil bli berørt av havnivåstigning, men i mindre grad av stormflo og bølgepåvirkning. Nordmørskaia og de sørlige delene av Devoldholmen ligger i dag på kote 2 - 3 meter over havet. Det vil si at de sørligste delene av planområdet ligger lavere enn framtidig beregnet nytt havnivå.

3.14 Næring

I dag er det kun kollektivterminalen, Mix-kiosken og Svenssons Chips som er faktiske næringsdrivende innenfor planområdet, i tillegg til enkelte bedrifter som leier kontorlokaler i terminalbygget. Rett utenfor planområdet, langs Astrups gate i nord og Fosnagata i vest er det flere forretninger, kontorer, frisør,

Stappebua (gatekjøkken) og et stort kontorbygg Helsehuset. Kristiansund og Nordmøre havn sitt kontorbygg 'Nordmørsterminalen' på Holmenkaia i øst, er det flere leietakere, i tillegg til havnas egen virksomhet inkl. havneinspektør. Hurtigruta har anløp her og turister som kommer til Kristiansund både med denne og med buss/flybuss ankommer byen på Devoldholmen.

3.15 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Utover forhold som er beskrevet i avsnitt over (grunnforhold, inkl. forurensning i grunnen, støy og havnivåstigning), er det ikke kjente forhold som berører tema samfunnssikkerhet i arealplanlegging.

4 Beskrivelse av planforslaget

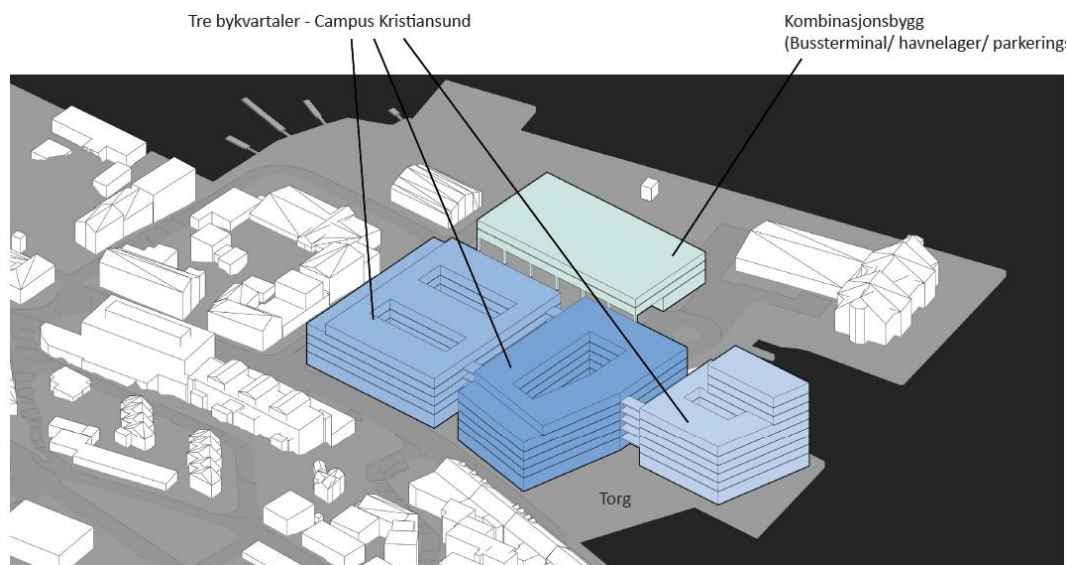
4.1 Byplangrep

Devoldholmen, arealet mellom Nordmørskaia og Astrups gate får ny bebyggelse i tre nye kvartaler mellom Fosnagata og Astrups gate, og ett nytt kombinasjonsbygg for bussterminal/havnelager/parkering øst for Astrups gate. Vågevegen avsluttes i et nytt sørvendt torg på Nordmørskaia med utsikt utover Hamna. Fosnagata og Astrups gate - Hollendergata får tydelig avgrensning, brede fortau og fasader med innganger som gir liv til gata. Mellom kvartalene, fra torget og i forlengelsen av Vågebakken, lages nye tverrgater, åpne eller som del av vrimlearealet i Campus.

Grepet følger prinsipper fra byplanen til gjenreisningsbyen med kvartaler og gateløp med sterke akser/siktlinjer med fondmotiv i bylandskapet omkring Hamna. Devoldholmen får karakter av å være et urbant sentrumsområde med moderne næringsbygg – Campus Kristiansund. Et bærekraftig grep er å etablere kvartalsstruktur som gir god utnyttelse og kan romme forskjellige funksjoner av ulik størrelse og karakter. I planforslaget er byggegrensen helt sør, ut mot Hamna, trukket litt lenger sør enn dagens kaifront på Nordmørskaia og vist som en spiss. Dette gir rom for et mulig framtidig signalbygg innenfor byggegrensene, der det er stilt klare krav til utforming og arkitektonisk kvalitet, og til en havnepromenade.

Første byggetrinn for Campus Kristiansund planlegges sentralt i området, med byggestart i 2021/22.

Ny kollektivterminal etableres i Astrups gate øst for de nye kvartalene, i et kombinasjonsbygg med bussterminal og havnelager på gatenivå og med to til tre parkeringsplan over. Terminal og parkeringsetasjer planlegges med atkomst fra nord, mens havnelageret får henvendelse mot havna i øst.



Figur 4. Illustrasjon viser prinsipper av planlagte nye volum og nytt torg på Devoldholmen, arealet mellom Nordmørskaia og Astrups gate.

4.2 Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Ny bebyggelse reguleres som sentrumsformål fordelt på tre delfelt, BS1-3, med funksjoner som undervisning, næring, forretning, bevertning, overnatting og tjenesteyting. Førsteetasjene skal ha virksomheter og hovedinnganger som vender seg mot torget og mot Fosnagata. Etablering av tverrforbindelsene sikres ved bruk av bestemmelsesområder på plankartet.

Nytt byrom reguleres til torg, og skal ses i sammenheng med havneområde i sjø. Et bestemmelsesområde presiserer at formålsgrensa mellom torg og kai ikke er entydig, og at utforming av kaifrontene og eksakt plassering av kaikant skal bestemmes i byggesak på et senere tidspunkt

Kollektivterminalen med kombinasjonsbygg for bussoppstilling, havnelager og parkering reguleres til kombinert samferdselsanlegg med funksjoner som veg, kollektivterminal, havnelager og parkering. Inntil sentrumsformål (ny bebyggelse) langs Fosnagata og Astrups gate reguleres fortau. Alt annet trafikkareal med veg, fortau, parkering, sykkelfelt osv. reguleres til vegformål, med krav om at detaljert plan med fordeling av areal til alle trafikanter skal foreligge ved søknad om byggetiltak.

4.3 Planforslagets detaljnivå

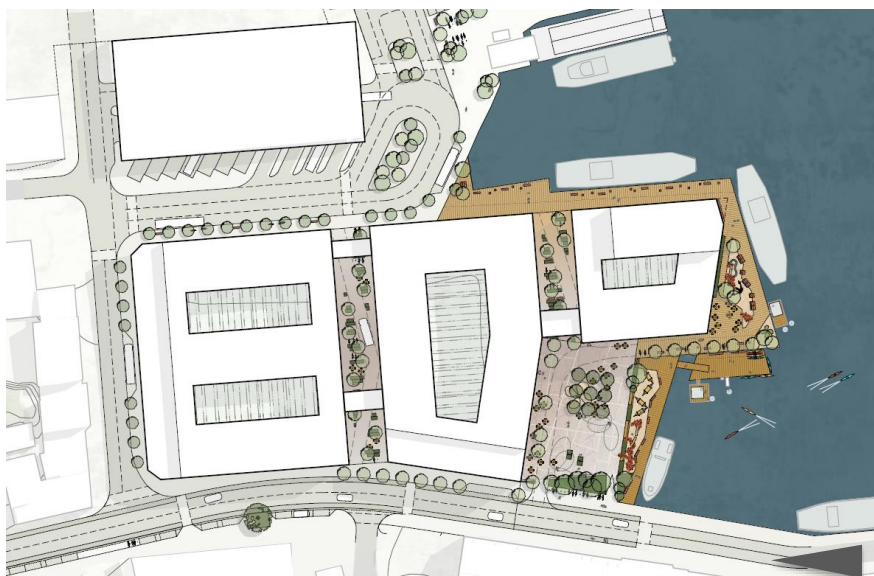
For enkelte deler av planområdet er det valgt å vise liten detaljeringsgrad. Dette gjelder spesielt veg- og trafikkformål, der det er ulike offentlige myndigheter (Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunen) som skal velge løsninger og gjennomføre tiltak. Når de offentlige myndighetene med ansvar for tiltakene skal planlegge og gjennomføre gir planforslaget en stor fleksibilitet for valg av løsninger, ut fra behov og kostnadsramme. Løsninger må finne sin endelige form i et samarbeid mellom myndigheter, operatører og hjemmelshavere til grunnen. Nødvendige tiltak som må gjennomføres på grunn av ny sentrumsbebyggelse er sikret i ulike dokumentasjons- og rekkefølgekrav. Andre tiltak i planen som er initiert av ulike offentlige myndigheter, gjennomføres når de offentlige prioriterer disse.

4.4 Bebyggelsens plassering og utforming

Grad av utnytting

Det tillates totalt inntil 45 000 m² BRA (bruksareal) innenfor tre delfelt med sentrumsformål, felt BS1-3, på plankartet. Tenkte plan, og areal helt eller delvis under terreng medregnes ikke i grad av utnytting.

Kombinasjonsbygget tillates inntil 2000 m² nytt havnelager samt bussoppstilling/holdeplasser på gateplan. Over tillates to til tre parkeringsplan. Kombinasjonsbygget planlegges som et kaldt/halvklimatisert bygg.



Figur 5. Utsnitt av illustrasjonsplan av nye by- og gaterom og ny bebyggelse for Campus Kristiansund og kollektivterminal.

Bebyggelsens høyde

Maksimal byggehøyde for campusbebyggelsen varierer mellom fire og ni etasjer: Den laveste bebyggelsen er lagt i nord mot Astrups gate som en tilpasning til gjenreisnings-bebyggelsen der.

Langs Fosnagata tillates fem etasjer (med inntrukket sjette etasje). Mot torget tillates seksetasjes bebyggelse. Lengst i sørøst er det foreslått at en del av bygningsmassen kan reises i opptil ni etasjer - som et signalbygg ut mot havnebassenget

Kotehøyder på plankartet angir maksimal gesims- eller mønehøyde når takvinkelen er mindre enn 4 grader. Dersom takvinkel blir større eller lik 4 grader tillates gesims- eller mønehøyde inntil 2,5 meter høyere.

Fastsettingen av makshøyder på plankartet er beregnet utfra en første etasje på drøye fem meter og deretter typiske etasjer på knappe fire meter. På toppen er det lagt til en meter til gesims- og takoppbygging. Fordi man ønsker en variert gesimslinje, sier bestemmelse at der takvinkelen er brattere enn 4 grader, kan høyeste punkt på gesims- eller møne ligge 2,5 meter høyere enn makshøydene på kartet.

Utforming

Nye byrom, bygninger og installasjoner skal utføres som velfungerende, solide og tiltalende tiltak i seg selv og i forhold til gjenreisningsbyen og havnebassenget. Ny bebyggelse skal ha formspråk fra samtiden og vise et samspill med gjenreisningsarkitekturen, og ha en variert og samstemt fargebruk.

Plankartet angir byggegrenser som viser bebyggelsens maksimale utstrekning, samtidig som en kan få en variasjon i byggelinjer med arkitektoniske grep og en lekenhet i fasade- og formuttrykk. Byggegrenser og bestemmelser skal sikre kvalitet, samtidig som det skal være rom for kreative løsninger ut mot gater og byrom, og i sør, der det er åpnet for å utvikle et framtidig signalbygg.

Deler av planområdet går ut i sjø, og det kan bli aktuelt både med nye utfyllinger, pelekaier og flytende kaier i sjøen. Endelig utforming og funksjonalitet avgjøres i byggesaken i samarbeid med havnemyndighet og kommunen. På grunn av risiko for havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning er det gitt bestemmelser som sikrer en utforming/konstruksjon som tåler framtidig bølgepåvirkning opp til kote +3,25.

Planforslaget tillater rivning av eksisterende bebyggelse. Planen skal gjennomføres over mange år, og underveis tillates midlertidige løsninger for torget, for kollektivterminalen og for parkering.

4.5 By- og gaterom - byliv

Planforslaget viser flere nye by- og gaterom. Det nye byrommet, torget, på Nordmørskaia har rikt potensial for en trivelig utforming med solfylte areal og vidt utsyn mot Hamna og byen sørover. Med både øst, sør- og vestvendte fasader blir det lune solvegger å sitte i rundt torget gjennom hele dagen. Hovedinnganger i Campus Kristiansund ligger ut mot torget, og med innsyn til det som skjer innenfor får torget aktivitet over store deler av døgnet. Rekkefølgebestemmelser sikrer at torget skal få permanent opparbeidelse ved utbygging over 25 000 m² BRA. Inntil da kan torget ha en midlertidig utforming med dagens kaifront på Nordmørskaia, uten store fysiske ombygginger. I dag er det både buss- og biltrafikk på terminalområdet som reguleres til torg. Tanken er at så snart bussoppstillingsplassene flyttes, skal også annen biltrafikk fjernes. Tiltak og opparbeidelse på midlertidig torg skal tilpasses behovene knyttet til første byggetrinn for Campus Kristiansund og framkommelighet på tvers av planområdet mellom Fosnagata og Hurtigbåtkaia/Nordmørsterminalen.

I bestemmelsene er det stilt krav om at det skal gjøres rede for hvordan byrommenes utforming ivaretas, før planen er endelig gjennomført med permanente løsninger.

Byggegrenser mot kaifronten sikrer at det kan legges en gangpromenade langs bebyggelsen som fortsetter nordover i Hollendergata mot Vågen.

Tverrgater mellom Fosnagata og Astrups gate planlegges som gangstrøk, uten gjennomkjøring, men med mulighet for gode inngangsparti, sykkelparkering, i tillegg til utrykningskjøretøy og servicekjøretøy.

4.6 Antall arbeidsplasser/størrelse på næringsareal

Det estimeres at et fullt utbygd campus Kristiansund *kan* gi opptil 1500-3000 arbeidsplasser/studieplasser. Reguleringsplanen tillater/muliggjør et mangfold av funksjoner, og antall arbeidsplasser vil variere avhengig av hvilke funksjoner som kommer til campus og fordelingen dem imellom. For eksempel vil undervisning/utdanning, kontorarbeidsplasser og hotelldrift ha ulike arbeidsplassetetthet.

4.7 Parkering

I bestemmelsene er det angitt hvor mye parkering som kreves/ tillates for ulike funksjoner som kan komme innenfor sentrumsbebyggelsen. Det er foreslått minimums- og maksimumskrav, mens kommunedelplan for sentrum kun har minimumskrav. I nytt kombinasjonsbygg skal det etableres minimum 150 biloppstillingsplasser, men med full utnyttelse er det mulig å etablere ca. 240 biloppstillingsplasser der. Planforslaget åpner for at det kan etableres parkeringskjellere under sentrumsbebyggelsen. Med full utbygging av kjeller kan det være potensial for ca. 275 biloppstillingsplasser i kjeller. Det planlegges ikke ny bakkeparkering etter full utbygging, unntatt mulige hente-bringe plasser og HC-parkering i tilknytning til kollektivterminalen.

Det planlegges for en at rekke ulike virksomheter og bedrifter kan komme i nye bebyggelsen og bestemmelsene hjemler dette. Enkelte virksomheter kan være kontor/tjenesteyting med 'ambulerende servicetjenester' som har tjenestebiler. Eksempel på slike kan være kommunal hjemmetjeneste, kjøreskoler, vektertjenester (Securitas/Nokas o.l.), håndverker- og driftstjenester (rørleggerfirma, NEAS, o.l.). Hensikten med parkeringsbestemmelsene er å redusere arbeidsplass- og besøksparkering. Bestemmelsene sikrer at det i byggesøknad kan vurderes å tillate annen/høyere parkeringsdekning for virksomheter med tjenestebiler (som ikke er generell arbeidsplassparkering).

Parkering på Devoldholmen er et tema som ikke bare er relevant for Campus Kristiansund og den nye campusbebyggelsen, men også andre virksomheter på og rundt Devoldholmen og for byen ellers. Parkering er også et politisk tema som vil drøftes i videre utvikling på Devoldholmen, på arealet mellom Nordmørskaia og Astrups gate.

4.8 Trafikkløsninger

Planforslaget legger opp til en oppgradering av trafikkkarealene. Løsningene er vist i illustrasjonsvedlegget, men er ikke regulert i detalj i plankartet. Dette for å gi fleksibilitet i videre detaljplanlegging for vegiere/vegmyndigheter. Nødvendige tiltak som må gjennomføres på grunn av ny bebyggelse er sikret i ulike dokumentasjons- og rekkefølgekrav. Andre tiltak i planen som er initiert av ulike offentlige myndigheter, gjennomføres når de offentlige prioriterer disse.

Fosnagata og Astrups gate planlegges som sentrumsgater med definerte og bredere fortau i en bystruktur som har kvaliteter for fotgjengere og syklist, og som er tilpasset kollektiv- og næringstrafikk til havneområdet. I vegplan er det vist siktlinjer ved hvert kryss. Siktkrav er basert på veinormalene til SVV og fartsgrense 40 km/t både i Fosnagata (rv. 70 og fv.) og Astrups gate (rv. 70). Siktlinjene er ikke i konflikt med ny bebyggelse og berører kun trafikkkareal, og er derfor ikke vist på plankartet.

Østre del av Astrups gate/ riksveg 70 omdisponeres til kollektivterminal. Ett eksempel på løsning er vist i vegplan i illustrasjonsvedlegget. Endelig utforming av kollektivterminalen gjøres i et offentlig samarbeid mellom vegiere og vegmyndigheter. For å sikre havna adkomst direkte fra riksvegen utenom kollektivterminalen, planlegges ny port til havnearealet ved krysset Astrups gate X Hollendergata.

I Fosnagata er det vist i alt fire gangfelt, på naturlige krysningspunkter. Fortauene planlegges med minimum 3 meters bredde. Gjennom campusbebyggelsen vil det være en gangpassasje i forlengelsen av Vågebakken og fram til kollektivterminalen, og det vil være en forbindelse fra torget mot hurtigbåtkaia.

Det planlegges sykkelfelt på begge sider av Fosnagata fra sørsiden av planlagt torg og nordover til krysset med Hollendergata. Herfra vil systemet kunne fortsette som en gang- og sykkelveg videre inn i Vågen. Sykkelfeltene er vist med bredde 1,5 meter, kjørefelt er vist med bredde 3,25m i hver retning. Det er lagt inn 0,5 m sikkerhetsavstand mellom sykkelfelt og kjørefelt.

I vegplan er det vist hvordan skråparkerings i Fosnagata kan erstattes av kantparkerings. Det gir noen færre plasser langs gata enn i dag. Kryssene med Astrups gate og Hollendergata strammes opp og flere avkjørsler langs Fosnagata mot øst fjernes.

Varelevering til ny bebyggelse planlegges fra Astrups gate, i nord og eller i øst. Endelig plassering vil først bli bestemt i senere faser av utbygging. Utrykningskjøretøy gis tilgang til alle byggets innganger.

4.9 Kollektivtilbud/løsninger

Planen inkluderer opprusting av kollektivknutepunktet i Kristiansund. Det foreslås ny lokalisering av bussterminalen på østsiden av planlagt bebyggelse, dvs. på dagens parkeringsplass / søndre del av Astrups gate. Terminaldelen i kombinasjonsbygget er tenkt åpen på gateplan og gir fleksibilitet for ulike logistikk-løsninger for busser, passasjerer, drosje og personbil. Det er ikke tatt stilling til endelig utforming av terminalen, da dette er et arbeid som ligger til offentlige fagmyndigheter hos Fylkeskommunen, kommunen og ev. Statens vegvesen. Ett eksempel på en løsning er vist i vegplan i illustrasjonsvedlegget.

Det er sannsynlig at det blir behov for midlertidige løsninger for kollektivterminalen, og planen åpner for dette. Bestemmelsene sikrer at det til enhver tid i utviklingen av Devoldholmen skal sikres funksjonalitet for drift av kollektivtransporten. Ved behov for midlertidige løsninger i anleggsfaser og/eller i lengre perioder skal det ved byggesak som berører kollektivterminalen/-funksjonaliteten, legges ved en overordnet faseplan og en vegplan som viser hvordan kollektivtrafikken kan opprettholdes i anleggsperioden og etterpå.

4.10 Teknisk infrastruktur – vann/avløp, strømforsyning og renovasjon

Vann og avløp

Det er laget en plan for vann og avløp som viser at flere vann- og avløpsledninger vil bli skiftet ut og få en større dimensjon enn i dag. Kravet til slukkevannskapasitet (til brannslukking) blir dimensjonerende for vannforsyningen til området. Den eksisterende pumpestasjonen flyttes og moderniseres, men det er ikke enda bestemt eksakt plassering. Overvannet skal ledes ut til sjø, uten å skade konstruksjoner og infrastruktur, i åpne og/eller lukkede rørledninger. Åpne løsninger kan være grønne tak, åpne vannrenner, dammer/vannspeil og regnbed.

Bestemmelsene stiller krav om tekniske planer som skal godkjennes av Kristiansund kommune. Det er stilt rekkefølgebestemmelse om at tilstrekkelig brannvann-/slukkevannskapasitet skal være etablert før ny bebyggelse kan tas i bruk, og at løsninger skal legges fram for lokal brann- og redningstjeneste.

Strøm - nettstasjoner

Eksisterende nettstasjoner i området har ikke tilstrekkelig kapasitet til å dekke strømbehovet for planlagt bebyggelse innenfor planområdet. Det må etableres nye nettstasjoner, enten integrert i bebyggelsen eller som frittstående nettstasjoner, der det også tas høyde for eksisterende abonnenter. Plassering av nye nettstasjoner, utforming og eventuelle nye traséer bestemmes i videre planlegging og prosjektering, og fastsettes i byggesaken.

Strømforsyning for andre funksjoner som ladestasjoner/alternativ energiforsyning til kollektivtransport o.l. må løses uavhengig av ny bebyggelse innenfor planområdet. Eventuell landstrøm for båter bør plasseres utenfor planområdet.

Renovasjon - avfallshåndtering

Det skal settes av areal for å løse avfallshåndtering innomhus. Bestemmelsene stiller krav om at det ikke tillates permanente avfallskonteinere utendørs langs fasader, i gater og byrom.

4.11 Universell utforming

Planområdet er flatt, og har i utgangspunktet universell tilgjengelighet. Tilgjengelighet og universell utforming etter loven vil sikres ved gjennomføring av byggesakene. I forbindelse med reguleringsarbeidet er det vist trinnfri adkomst fram til alle innganger, over det nye torget og innenfor området for kollektiv-terminal. Fra parkeringskjellere planlegges det heis opp til alle funksjoner og uterom på nivåer over.

Planforslagets illustrasjonsplan viser hvordan sammenhengen mellom gater og byrom er tenkt. Arealene ligger tilnærmet på samme nivå, har god tilgjengelighet og synlighet. Alle bygg planlegges med universell utforming. Dette gir god og universell tilgjengelighet for alle brukergrupper.

4.12 Framdrift og utbyggingsfaser

Utbyggingen vil bli gjennomført i etapper, innenfor rammene som er lagt i planforslaget. Første byggetrinn planlegges med oppstart i 2021/22 og åpning i 2024.

I byggesak må det synliggjøres at nødvendige tekniske anlegg, adkomst, rømningsveier etc. er på plass gjennom alle utviklingstrinn.

Ubebygde arealer vil underveis kunne brukes til både parkering og anlegg/rigg. På et tidspunkt blir det nødvendig å etablere et større parkeringsanlegg, med mindre kommunale parkeringskrav frafalles. Nye parkeringsanlegg kan etableres som parkeringskjellere under ny bebyggelse, og/eller som parkeringshus over ny kollektivterminal.

I videre planlegging vil utbygging av Campus Kristiansund, byrom og infrastruktur ses i sammenheng. Reguleringsplanen er utformet for å gi gjennomførbarhet både praktisk og økonomisk. Planlegging av utbyggingsfaser må skje i samarbeid mellom utbygger, kommunen, fylkeskommunen, Kristiansund og Nordmøre havn, Statens vegvesen og ev. andre instanser med interesser, rettigheter og behov innenfor planområdet.

5 Konsekvensutredning

5.1 Utredningstemaer og metodikk

KU-temaene fastsatt i planprogrammet er byutvikling, senterstruktur, handel og demografiske forhold, landskap, kulturvern/-minner/-miljø og arkitektur, naturmangfold, nærmiljø og bokvalitet inkl. barn og unges oppvekstvilkår og kommunal tjenesteyting. Planprogrammet forutsetter at det benyttes kjente utredningsmetoder. Prinsipper fra Statens vegvesens Håndbok V712 er benyttet som utgangspunkt for vurderingene.

Alternativene er sammenlignet med et alternativ 0, som er den mest sannsynlige utviklingen av området dersom tiltaket ikke gjennomføres. Planprogrammet beskriver 0-alternativet slik:

«Gjeldende reguleringsplanstatus viser det aller meste av området som trafikkareal, og 0-alternativet forutsetter at dette videreføres. Det mest sannsynlige fremtidsbildet er at rutebilstasjonen rives og erstattes med parkering, evt. ombygges til lagerbygg. Trafikkterminalen kan miste sin funksjon dersom

kollektivtrafikken i framtiden skal betjenes av en gateterminal. Bygget kan fylles med annen næringsvirksomhet. Havnevirksomheten kan ekspandere og bruke større arealer til godshåndtering og lager. Det generelle visuelle inntrykket kan bli enda gråere enn i dag, med lager, parkering og trafikkarealer.»

5.2 Utredning av to alternativer med konsekvenser

KU er laget for to mulige utbyggingsalternativer som var til vurdering vinteren 2020: Alternativ 1 har bebyggelse med jevn høyde i 5 etasjer og Alternativ 2 har varierte høyder i 4-8 etasjer. De to har volum og høyder som synliggjør relevante problemstillinger i planarbeidet, selv om reguleringsplanforslaget ikke er helt likt noen av dem. Virkningene av selve planforslaget beskrives i kapittel 6.



Figur 6. Illustrasjoner viser modellbilde av alternativ 1 med kompakt bebyggelse i 5 etasjer og alternativ 2 med bebyggelse med varierte høyder i 4-8 etasjer.

Byutvikling (senterstruktur, handel)

Begge alternativer vurderes å gi god måloppnåelse på kommunale mål for utviklingen av Kristiansund sentrum slik som omsetning i handel/service, framkommelighet, kulturaktivitet og arbeids- og skoleplasser.

Landskap

Landskaps- og bybildet i Kristiansund sentrum er vurdert å ha stor verdi. Landskapet rundt Hamna preges av den småskala bybebyggelsen i gjenreisningsbyen og i åssidene omkring. Her er landemerker og fremtredende bygninger, i tillegg til det bølgende åslandskapet som flere steder danner horisonten mot himmelen. Dette gir et spesielt godt og unikt totalinntrykk.

Felles for utredningsalternativene er at de begge istandsetter det menneskeskapte bylandskapet på en positiv måte med nye bygningsvolumer og et tydelig definert nytt byrom.

De skiller seg ved at alternativ 2 (der deler av bebyggelsen er 8 etasjer) i sterkere grad bryter med skalaen i sentrums- og småhusbebyggelsen. Sett fra flere ståsteder langs Hamna bryter alternativ 2 med åsenes landskapssilhuett. Vurderingen i KU er at dette i noen grad utfordrer det naturskapte landskapsbildet. På den annen side vil variasjon i høyde mellom 4 og 8 etasjer videreføre rytmen og linjeføringene i landskapet, og på den måten tilpasse seg bybildet og det store landskapsrommet på en bedre måte enn en jevn høyde i 5 etasjer med manglende rytme. Utredningsalternativene er derfor vurdert som likeverdige der begge gir positive virkninger for temaet landskap.

Kulturarv (kulturvern/-minner/-miljø og arkitektur)

Havnebassenget og gjenreisningsbyen har stor regional og nasjonal betydning, og inngår i en helhetlig sammenheng med det historiske kulturmiljøet. Gjenreisningsbyen er av Riksantikvaren vurdert som kulturmiljø i by med nasjonal interesse (NB!-område). Planområdet på Devoldholmen er derimot utflytende

og fragmentert. I det store bildet har dermed Hamna og bebyggelsen rundt stor verdi, mens selve planområdet har liten verdi for temaet kulturarv.

Reetablering av bystruktur på de åpne, utflytende trafikkarealene vurderes som svært positivt for helheten i det kulturhistoriske bygningsmiljøet rundt havnebassenget. Begge utredningsalternativene er derfor vurdert å gi positive virkninger for tema kulturarv. Fordi høy bebyggelse i noen grad kan trekke oppmerksomhet bort fra eksisterende signalbygg og historiske elementer i byen, er alternativ 1 er vurdert som noe mer positivt enn alternativ 2 for dette temaet.

Nærmiljø (barn og unge, bolig og bokvalitet)

For folk flest i Kristiansund antas det at Devoldholmen forbindes med kollektivtrafikken, dvs. rutebilstasjonen og fergeleiet som ble etablert her i etterkrigsårene. Devoldholmen har nå ca. 200 daglige bussavganger og ca. fire hurtigbåavganger. Mange er derfor innom, men oppholdet vurderes å ha et annet formål enn 'friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet'. Opphold på Devoldholmen er hovedsakelig knyttet til transport og ev. handel i kiosken eller mat på gatekjøkkenene, og i mindre grad til rekreasjon. Byen er like fullt stolt av den aktive byhavna med kaiene langs Vågevegen og Nordmørskaia. Det er plassert ut benker som brukes både av folk med arbeidsplass i nærheten, besøkende og turister.

Det er gjort barnetråkkregistreringer i 2016. Elevene kommenterer at det er mye trafikk og smale fortau ved planområdet, og beskriver sentrum som kjedelig og at det er lite som skjer. De kommenterer at mange av husene i området er stygge og at det trengs mer moderne bygg. Samtidig ønsker de seg flere butikker og cafeer i sentrum. Sparmat og Stappebua i Fosnagata, et nevnt som område barna liker. Utover dette er Devoldholmen ikke nevnt.

Totalt sett vurderes det at planområdet på Devoldholmen i dag har noe verdi for friluftsliv, nærmiljø og barn og unge.

Utredningsalternativene vil i all hovedsak gi de samme positive konsekvensene, dvs. nytt byrom med økt areal for byliv og nye forbindelser for gående og syklende. Med et godt og stedstilpasset formuttrykk vil Devoldholmens identitet som regionalt kollektivknutepunkt og som nytt campusområde forsterkes i positiv retning. Et høyt bygningsvolum vil kunne bli en ny identitetsmarkør og forsterke stedsopplevelsen.

Noen boliger i Fosnagata og Astrups gate vil miste utsikten de har i dag, og dette vurderes som negativt. Noen beboere vil kunne oppleve redusert bokvalitet. Totalt sett vurderes det likevel at begge alternativene gir positive virkninger for temaet nærmiljø.

KU oppsummert

Utredningstema	Verdi	Alt. 0 (referansealternativ) Som i dag		Alternativ 1 5 etasjer		Alternativ 2 4-8 etasjer	
		Påvirkn.	Konsekvens	Påvirkning	Konsekvens	Påvirkning	Konsekvens
Byutvikling		Ingen	0	God måloppnåelse	Positiv	God måloppnåelse	Positiv
Landskap	Middels	Ingen	0	Forbedring	++	Forbedring	++
Kulturarv	Middels	Ingen	0	Stor forbedring	+++	Forbedring	++ / +++
Nærmiljø	Noe	Ingen	0	Stor forbedring	++ / +++	Stor forbedring	++ / +++

Med den metodikken som er brukt viser KU at begge utredningsalternativene, for samtlige tema, vil gi god måloppnåelse eller positive forbedringer. Etter en samlet vurdering er det nyanseforskjeller på alternativene, uten at det ene alternativet tydelig kan rangeres foran det andre.

Alternativ 2 (høyde opp i 8 etasjer) kan vurderes å utfordre temaene landskapsbilde og kulturmiljø i noe større grad enn Alternativ 1 (kompakt bebyggelse i 5 etasjer).

Samtidig vil varierte høyder som i Alternativ 2 være bedre tilpasset rytme og linjer i den eksisterende bebyggelsen. Et høyt bygningsvolum vurderes å ha potensial for å bli en ny identitetsmarkør og gi området en ny opplevelseskvalitet.

6 Virkninger / konsekvenser av planforslaget

I dette kapittelet beskrives virkningene av planforslaget, med vekt på problemstillinger som kan være beslutningsrelevante i administrativ og politisk behandling. Teksten bygger på KU, på utførte fagrapporter og på ROS-analysen der flere av temaene vil være mer utdypende beskrevet. Det vises også til illustrasjonsvedlegget som har plan- og snitt-tegninger, modellbilder og diagrammer som forklarer og dokumenterer planforslaget.

6.1 Kort om forskjeller mellom KU'ens alternativ 2 og planforslaget

Planforslaget har likhetstrekk med utredningsalternativ 2 i KU, og virkningene er vurdert å være forholdsvis like. Den største forskjellen ligger i fotavtrykket: I planforslaget er campusbebyggelsen nå vridd litt, slik at byggegrensen mot øst følger Hollendergatas retning. Et kombinasjonsbygg i tre etasjer (markert i grått i illustrasjonen under) er foreslått delvis inne på havneområdet. Det dannes et nytt gateløp mellom campusbebyggelsen og kombinasjonsbygget. Gateløpet krysser dagens parkeringsplass. Ut mot havnebassenget har campusbebyggelsen fått en annen vinkel.

I tillegg foreslås nå bygg opptil ni etasjer på det høyeste mot sør, mens utredningsalternativet viste bygg opptil åtte etasjer.



Figur 7. Illustrasjon av utredningsalternativ 2 til venstre og planforslaget til høyre. Retning på byggegrenser og gateløp er endret, og nytt kombinasjonsbygg i øst definerer gateløpet i Astrups gate.

6.2 Vurderinger av utbyggingsvolum

Planforslaget åpner for relativt høy utnyttelse. Det har vært sentralt i utviklingen av den foreslåtte bebyggelsesstrukturen at tomtas utbyggingspotensial ivaretas. Med en realistisk utbygging i første byggetrinn på 15-18.000 m² har man fortsatt en betydelig arealreserve innenfor planen. Erfaringer hentet fra NMK i Ålesund og andre lignende utviklingsprosjekter viser at selv om de første byggetrinnene synes betydelige, har prosjektene raskt skapt synergier og fått behov for å igangsette senere byggetrinn raskere enn først ventet. Planen har derfor lagt opp til en bebyggelsesstruktur som setter an tonen for den nye kvartalsbebyggelsen allerede fra første byggetrinn. Utbyggingsrekkefølgen og plasseringen av de ulike byggetrinnene sikrer også at byform og byrom ivaretas godt, selv om første byggetrinn skulle stå som eneste realiserte i en tid før neste byggetrinn startes opp.

Gjennomførbarhet, økonomisk bærekraft og realisme i byggetrinnene har vært sentrale stikkord for utviklingen av planforslaget. Det er en hårfin balansegang mellom at byggetrinnene må være så store at prosjektet kan gjennomføres til en fornuftig pris, og ikke større enn at man klarer å fylle bygget med leietakere/virksomheter.

Sentrumsformål i plankartet er delt i tre delfelt, BS1-3, med rekkefølgebestemmelser til feltene for å sikre nødvendig infrastruktur i de ulike byggetrinnene.

6.3 Stedets karakter, landskapsbilde, byform og estetikk

Ferdig utbygd vil Devoldholmen, arealet mellom Nordmørskaia og Astrups gate få karakter av et urbant sentrumsområde med moderne næringsbygg og definerte gateløp og byrom. Dette i kontrast til dagens slitne bygg og utflytende asfalt- og trafikkarealer. Dette vurderes i seg selv som positivt for stedets karakter.

Det overordna byformingsgrepet er å skape ny kvartalsbebyggelse i forlengelsen av kvartalet i nord, og med tydelige gateløp både i Fosnagata, og i Astrups gate/ Hollendergata. Grepet følger prinsipper fra byplanen til gjenreisningsbyen med kvartaler og gateløp samt tydelige akser/siktlinjer med fondmotiv i bylandskapet omkring.

Bebyggelsen er foreslått med fire etasjer mot Astrups gate og fem etasjer mot Fosnagata som en tilpasning til høyden på eksisterende motstående husrekker. Det foreslås seks etasjer mot torget der dimensjonene i byrommet er større. Ytterst mot havnebassenget, dvs. det store bylandskapsrommet, foreslås et signalbygg opp til ni etasjer – som et nytt landemerke i Kristiansund og en markering av campusfunksjonen og knutepunktet.

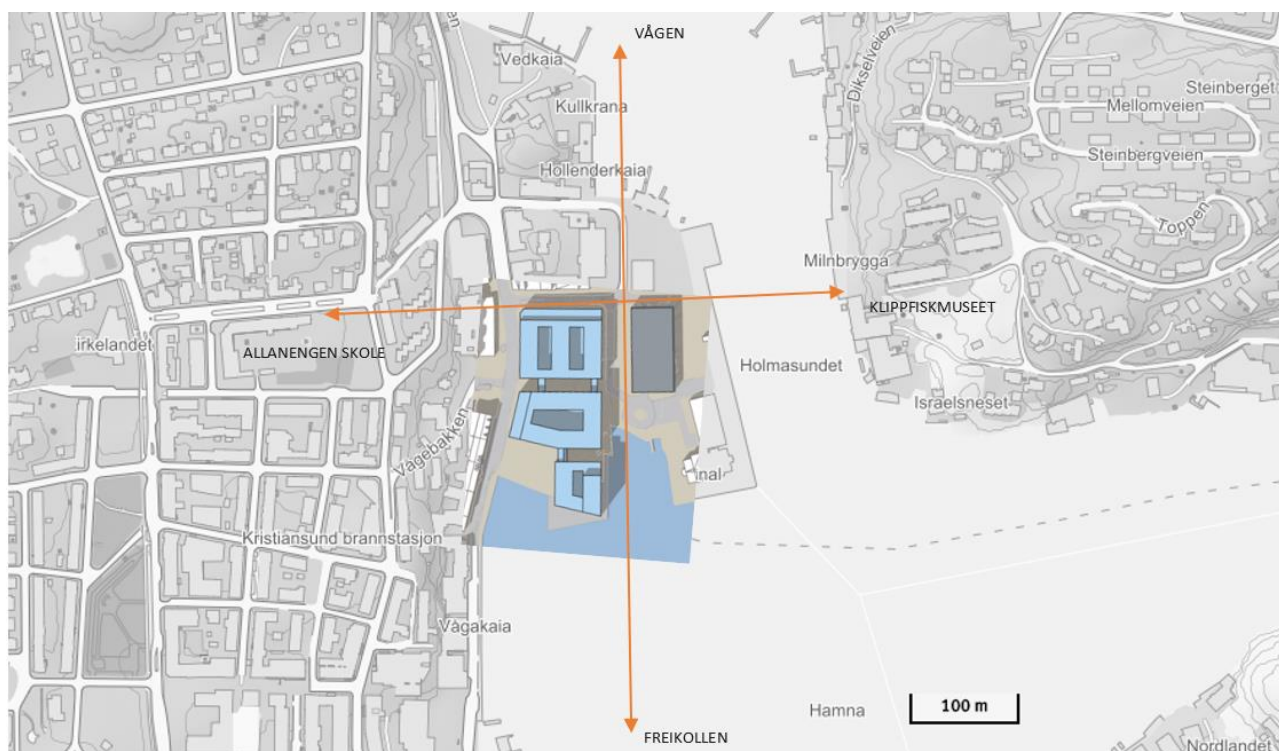
Bygningsvolumene har større dimensjon og høyder enn den historiske bebyggelsen i omgivelsene. Den visuelle opplevelsen av bymiljøet og landskapsrommet vil endres:

Den nye bebyggelsen vil stedvis stenge for sikten mot åslandskapet og deler av gjenreisningsbyen, spesielt sett fra vannflata i Hamna og fra Vågekaia. Dagens opplevelse av landskapssilhuetten vil her bli brutt og noen vil kunne oppleve bebyggelsen som for ruvende. Sett fra sentrale steder rundt Hamna vil imidlertid eksisterende siktakser og fondmotiver forbli uberørt, og gjennom planområdet etablerer bebyggelsen nye siktakser. Det store landskapsrommet vil få en tydeligere avgrensning mot nord. Spesielt vil sørfasaden med det høye signalbygget danne et nytt fondmotiv.

Mot havnebassenget foreslås bebyggelsen trukket fram til dagens kaifront ved Nordmørskaia. Ved innsegling i Hamna gjennom Nordsundet, vil dermed deler av fasaderekka langs Vågekaia forsvinne bak den nye bebyggelsen. Dette vil gjelde uansett byggehøyde over tre etasjer.

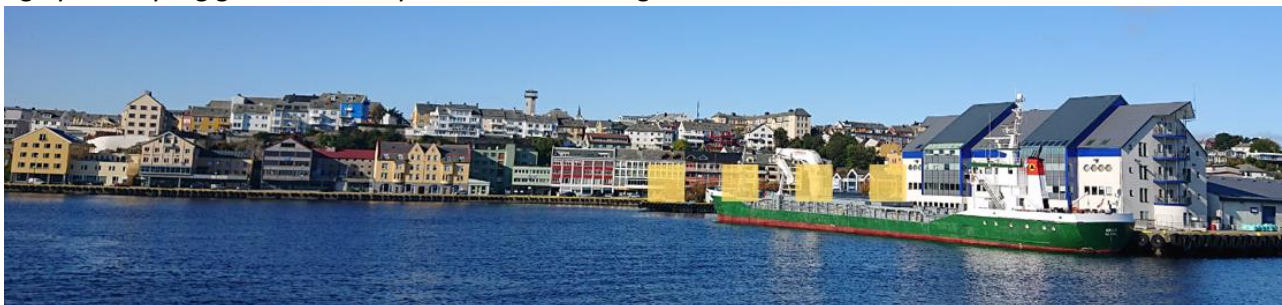


Figur 8. Fotomontasjen t.v. viser Astrups gate sett fra Hollendergata ved NAV, med Campus Kristiansund til høyre, nytt kombinasjonsbygg/bussterminal til venstre og Freikollen som ny fondvegg i sør. Fotomontasjen t.h. viser Campus Kristiansund langs Astrups gate sett fra Milnbrygga og Klippfiskmuseet, med Allanengen skole ruvende som fond i horisonten.



Figur 9. Illustrasjon viser planforslagets bebyggelse som danner nye by- og gaterom med siktlinjer mellom viktige by- og landskapselement rundt Hamna og byen.

Opplevelsen av bylandskapets forgrunn, mellomsjikt og bakgrunn, der sjøfronten ligger langs Vågekaia, kan forrykkes av plasseringen av ny bebyggelse "ute på holmen" i havnebassenget. Nordmørsterminalen er imidlertid allerede svært fremtredende i dette bildet. Utbyggingen på Devoldholmen, arealet mellom Nordmørskaia og Astrups gate kan i dette perspektivet rydde opp i et ustrukturert byområde, og gjenskape og nytolke by- og gaterom som byen mistet under krigen.



Figur 10. Illustrasjon med gule bokser viser hvordan ny bebyggelse med høyde i ca. tre etasjer også ville skjult fasaderekka i gjenreisningsbyen langs Vågekaia, når den trekkes sørover til kaifront på Nordmørskaia.

Bestemmelsene stiller krav om arkitektoniske kvaliteter samt variasjon i byggehøydene og gesimslinjene, oppdeling av fasadene, variert og samstemt fargebruk mv. I byggesak skal tegningene forelegges kulturminneforvaltningen. Målet er at utbyggingen skal gi planområdet et estetisk løft og at Devoldholmen integreres i Kristiansunds bybilde med et nåtidig arkitektur-uttrykk som samtidig spiller på kjente elementer fra gjenreisningsbyen. I tegningsmaterialet er det forsøkt å finne en god balanse mellom tradisjon og fornyelse, mellom en selvstendig identitet og slektskap til det bestående. Det endelige uttrykket vil likevel ikke falle på plass før byggene presenteres i byggesak.

6.4 By- og gaterom, uteområder og nærmiljø

Planforslaget fjerner store asfaltflater og skaper nye by- og gaterom med møteplasser for både rolig opphold, lek og aktivitet. Ved kaifronten på torget skal det etableres atkomst helt ned til vannet. Tilgjengeligheten til og brukbarheten av de nye uterommene blir betydelig forbedret målt mot dagens situasjon.

Det etableres tryggere og mer attraktive ganglinjer gjennom området. Framkommeligheten for gående og syklist langs Fosnagata vil forbedres med bredere fortau og sykkelfelt.

Bestemmelsene stiller krav om kvalitet i de bygde omgivelsene. Opprusting av gatetverrsnitt, byrom og bygningsmasse vil heve opplevelsen for de som ferdes i området.

Potensialet for økt byliv og flere gående og syklende til og gjennom planområdet er stort. Det nye torget på Devoldholmen supplerer andre byrom i sentrum. Torget skal være både et godt 'hverdagsrom', samtidig som det kan benyttes til større arrangementer ved gitte anledninger. Valg av torgets funksjonsinnhold, møblering og utstyr må gjerne skje i samarbeid med kommunens driftsenhet, campusmiljøet og andre deler av befolkningen, kanskje spesielt ungdom. Planbestemmelser sikrer opparbeidelse for variert bruk, inkl. for barn og ungdom.

For boliger i nærmiljøet som grenser til planområdet vest for Fosnagata og på nordsiden av Astrups gate, vil utsikten mot Hamna og landskapet forringes. Dette vurderes som en negativ virkning av planforslaget.

I sum vurderes det likevel at planforslaget har store positive virkninger for by- og gaterom, uteområder og nærmiljø.

6.5 Kulturminner og kulturmiljø

Ny bebyggelse vil restaurere sammenhenger i bygningsmiljøet som fantes fram til 1940. Dette reparerer et oppsplittet bygningsmiljø og gir bedre helhet i det kulturhistoriske bygningsmiljøet rundt havnebassenget.

Ved utbygging i eller nær et kulturmiljø som av Riksantikvaren er vist som NB!-område, skal det vises særlige hensyn i forbindelse med videre forvaltning og utvikling. I planforslaget har bebyggelsen en variasjon som tar særlig hensyn til den varierte bebyggelsen omkring Devoldholmen, og til den nærmeste bebyggelsen i Astrups gate og langs Fosnagata.

Samtidig er det vist en etasje høyere bebyggelse enn det som formingsveilederen fra 2016 foreslår sentralt på Devoldholmen, og i tillegg en mulighet for et signalbygg opp i ni etasjer helt i sør. Akkurat som gjenreisningsbyen har andre kvaliteter og uttrykk enn den byen som ble ødelagt av bombing, kan en si at gjenreisning av bebyggelsen på Devoldholmen med utsiktsakser og sentrale plassdannelser kan være en videreføring av gjenreisningsbyens idealer, samtidig som bebyggelsen får et uttrykk som gjenspeiler dagens bygningsteknologi, material- og energibruk og de nye funksjonene som skal inn i bebyggelsen i framtiden.

Selv om ny bebyggelse har karakter av nåtidens arkitektur med andre dimensjoner og høyder og vil påvirke kulturarven, er ikke det ensbetydende med at det ikke er tatt hensyn til kulturarven, eller verdier i NB!-området. Det vil være et skjønnsspørsmål å definere hva som er 'tålegrensen' for gjenreisningsbyen, og om

andre karaktertrekk som byplangrep og bygningsmiljø med fellesskapsfunksjoner som Campus Kristiansund også kan være tungtveiende hensyn.

Med planforslagets volum opp i ni etasjer vurderes at lesbarheten og forståelsen av sammenhenger i det kulturhistoriske landskapet fortsatt er god, selv om skalaen fra enkelte ståsted kan oppleves å konkurrere med historiske enkeltelement og signalbygg, og frata disse oppmerksomhet.

Totalt sett, der også gjeninnføring av en historisk bystruktur og nye sammenhenger er tatt i betraktning, vurderes det at planforslaget gir en forbedring av kulturmiljøet på Devoldholmen, selv om volumene er større enn gjenreisningsbyens karakteristiske småskala uttrykk.

6.6 Naturverdier/naturmangfold

Det er vurdert at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig for å vurdere virkninger av planforslaget. Førre-vår-prinsippet kommer i liten grad til anvendelse i og med at det ikke er naturmiljø av verdi innenfor planområdet. I og rundt havnebassenget er det registrert krykkje som er en truet art. Planforslaget vil i liten grad å påvirke bestanden. Eventuelle tiltak for å ikke redusere krykkje-bestanden ytterligere må vurderes i dialog med miljømyndighet. Ved utbygging/utfylling som berører sjøbunnen må det gjøres tiltak for å hindre spredning av forurensede sedimenter.

6.7 Naturgitte forhold og klimapåvirkning

Flom

Planområdet er flatt og ligger på laveste nivå ved sjøen. I situasjoner med mye nedbør og snøsmelting, vil overvann renne inn i planområdet fra høyereliggende deler av byen. Når gater og torg opparbeides vil de bygges med fall/helning som gjør at flomvann vil renne bort fra bygg og i retning sør ut i sjøen.

Havnivå inkl. stormflo og bølgepåvirkning

Framtidig havnivåstigning gjør at stormflo og bølger vil komme lenger inn på land enn i dag. Nordmørskaia og de sørlige delene av Devoldholmen ligger i dag på kote ca. 2-3 meter over havet, som delvis er lavere enn beregnet framtidig havnivå. Det er gjort beregninger og vurderinger av bølgepåvirkning som viser at bygningsdeler/fasader lavere enn kote +3,25 kan bli utsatt for vann fra bølger. Bestemmelser i planen sikrer at tiltak og konstruksjoner har tilstrekkelig sikkerhet mot havnivåstigning, inkl. stormflo og bølgepåvirkning.

Grunnforhold

Geoteknikere har vurdert at områdestabiliteten ikke vil bli påvirket av planlagt utbygging. Lokalstabiliteten i forbindelse med eventuell oppfylling, må ivaretas under detaljprosjektering.

Lokalklima

For å vurdere vindforholdene på Devoldholmen når det skal føres opp ny bebyggelse, er det gjort en vind-simulering. Denne viser at slik bebyggelsen planlegges, med kvartaler og nye gaterom i øst-vestregning, og et nytt byrom mot sør, så vil de nye by- og gaterommene få god vindkomfort.

6.8 Miljøfaglig forhold – støy

Det er beregnet støy fra bil- og båttrafikk ved Devoldholmen, som i dag er påvirket av støy fra Fosnagata, fra kollektivtrafikk med buss og båt, og fra havnevirksomhet ved Nordmørskaia og Holmakaia/ Hurtigrute-kaia. Ny bebyggelse vil skjerme det nye byrommet i sørvest fra støy fra havnevirksomheten i øst, og støy fra Fosnagata endres lite.

Eksisterende bebyggelse

Når kollektivterminalen flyttes på østsiden av ny bebyggelse er det beregnet at eksisterende bebyggelse i Astrups gate vil få en økning i støy på fasade fra vegtrafikk på 2-3 dB i forhold til dagens situasjon. Enkelte eksisterende og nye fasader/etasjer vil være utsatt for høyt støynivå både fra vegtrafikk og havnevirksomhet.

Gjeldende støyretningslinjer T-1442/2016 anbefaler avbøtende tiltak dersom endringer i støynivå på støyfølsom bebyggelse (f.eks. boliger) er over 3dB. Støyberegninger som følger planforslaget viser at endringen i støysituasjonen fra dagens nivå til nivået i ny situasjon når planen er gjennomført, er under 3dB for støyfølsom bebyggelse. Ut fra regelverket er det derfor ikke krav til støytiltak for eksisterende bebyggelse i Fosnagata og i Astrups gate.

Ny bebyggelse

Støyforholdene gjør at det vil være behov for støyskjermingstiltak for nye støyømfintlige funksjoner. Undervisningsrom som planlegges ved Campus Kristiansund er for høyere utdanning, der arbeid og undervisning skjer i rom som også kan sammenlignes med kontor- og konferansebygg, like gjerne som skolebygg. Det kan stilles spørsmål om utendørs støy er relevant måleparameter. Byggene vil ha balansert ventilasjon og åpne vinduer vil være en sjeldenhet. Det er derfor støyforhold innendørs som er av betydning, og ikke støy ved fasade utendørs. I videre prosjektering kan det i fasader med rom som planlegges brukt til undervisning, vurderes å benytte lydisolasjon dimensjonert for krav til innendørs lydnivå som i undervisningsrom i skoler. Tilfredsstillende innendørs lydnivå kan oppnås ved riktig dimensjonering av fasadeelementenes lydisolerende egenskaper, og riktig dimensjonert ventilasjon. Tilfredsstillende støysituasjon iht. gjeldende regelverk for innendørs støy skal dokumenteres i byggesaken.

Planområdet er vurdert av Multiconsult, se vedlagt støyrapport. Beregningene viser at det er behov for bygningstekniske tiltak for å tilfredsstillende kravene gitt i T-1442. For de funksjoner som planlegges og som tillates i planen har T-1442 krav knyttet til støy innendørs, ikke krav knyttet til støy utenfor fasade eller på utendørs arealer.

Aktuelle tiltak kan være:

- Krav til innendørs støynivå gitt i teknisk forskrift (TEK) må tilfredsstillende innendørs lydnivå kan oppnås ved riktig dimensjonering av fasadeelementenes lydisolerende egenskaper. Det forutsettes da en normalt god yttervegg, vinduer med god lydisolasjon, balansert ventilasjon som ivaretar tilfredsstillende luftkvalitet.
- Ved riktig dimensjonert ventilasjonsanlegg hvor behov for kjøling vurderes i tillegg til solavskjerming på vinduer, vil behovet for å åpne vindu for lufting reduseres.
- Lufting via vindu kan utføres til en ventilert sluse på utsiden av vinduene
- Innendørs lydnivå og dimensjonering av yttervegg og vinduer må beregnes i sammenheng med detaljprosjektering av byggene.
- Felles oppholdsareal for virksomheter i bygningene kan legges på taket og skjermes for støy (det er ikke krav om skjermet uteareal for funksjoner innenfor sentrumsformål).

By- og gaterom

By- og gaterom vil være støyutsatt. Tradisjonell skjerming av nye byrom med skjermer/voller er ikke ønskelig i en bysituasjon. Planlagte funksjoner/virksomheter har ikke særskilte støykrav for eller krav til støyskjerming uteareal. Der vurdert at en må akseptere noe støy i de nye byrommene. I videre planlegging må det ses på muligheter for at installasjoner, møblering, beplantning osv. kan plasseres for å skape gode oppholdssoner tilpasset situasjonen, og særlig vurdere soner tilpasset barn/ungdom.

6.9 Trafikkforhold og kollektivterminal

Gatenett

Det kan forventes flere myke trafikanter i området som følge av Campusutbyggingen, men utbedring av tilbudet for gående og syklende langs Fosnagata er et allerede eksisterende behov som har oppstått over tid. Særlig gjelder dette behov for sykkelfelt samt fortausutvidelser på strekket Astrups gate - Hollendergata. Mulige nye løsninger er vist i illustrasjonsvedlegget. Der vises også supplerende krysningspunkter langs Fosnagata. Planen legger til rette for slike tiltak. Rekkefølgekrav om etablering er begrenset til trafikksikkerhetstiltak/justeringer i krysset Fosnagata x Astrups gate og fortau langs ny bebyggelse.

Kollektivterminal

Ny kollektivterminal er diskutert i møter med Møre og Romsdal fylkeskommune, trafikkelskap og Kristiansund kommune. Kristiansund og Nordmøre havn har også vært delaktig i arbeidet. Man har funnet at ny terminal bør etableres øst for campusbebyggelsen. Gateterminal for buss langs Fosnagata ble vurdert som uegnet, bl.a. pga. bussenes reguleringstid i terminalområdet.

Planforslaget dikterer ikke en bestemt detaljløsning for plattformer, kjøremønster osv. da dette må finne sin endelige form i et samarbeid mellom myndigheter, operatører og hjemmelshavere til grunnen. Vegplan i illustrasjonsvedlegget viser ett av flere skisserte utkast. For å sikre framdrift og medvirkning i prosessen er det satt krav om faseplan for kollektivknutepunkt (§10.1.5) og tekniske detaljplaner for (bl.a.) kollektivknutepunkt (§10.1.6). Planene skal forelegges veg- og samferdselsmyndighet, og dette skal skje senest i byggesak som påvirker dagens terminal. Midlertidige løsninger kan tillates, og skal på samme måte dokumenteres.

Det er ikke stilt et direkte rekkefølgekrav om etablering/ ferdigstilling av terminalen, da dette er et ansvar som er vurdert å ligge til offentlige myndigheter. Nevnte bestemmelser gir etter forslagsstillers mening tilstrekkelig sikkerhet for at kollektivknutepunktets funksjon opprettholdes gjennom alle faser av utbygging.

Trafikkøkning

Beregning av trafikkvekst fram mot 2040 (med dagens tradisjonelle beregningsmetoder) viser at trafikken i Fosnagata kan øke fra ca. 6600 kjøretøy per døgn i dag, til ca. 8200 kjøretøy, inkl. busser og transport til havna. Det er den generelle trafikkveksten i 20-årsperioden som bidrar mest til trafikkøkningen, ikke utbyggingen i planområdet i seg selv. I Astrups gate kan trafikken bli doblet, fra ca. 1000 kjøretøy i dag til ca. 2200 kjøretøy, inkl. busser og transport til havna, fordi kollektivterminalen flyttes fra Nordmørskaia til Astrups gate. Trafikkøkning vil blant annet avhenge av hvor mange parkeringsplasser det blir ved en eventuell dagligvareforretning, da slike plasser har stor utskiftning i løpet av dagen, ift. en parkeringsplass for kontor eller langtidsparkering for reisende.

Trafikkøkning vil gi noe økt trafikkstøy for boliger og butikker langs gatene, som anses å være en negativ virkning. Samtidig får byen en positiv sentrumsutvikling med trafikksikkerhetstiltak og et nytt offentlig og bilfritt byrom ved Nordmørskaia der bussterminalen ligger i dag. Dette anses som en positiv virkning.

Beregningene viser at det vil være tilfredsstillende utviklingskvalitet i krysset Fosnagata x Astrups gate i år 2040 med dagens utforming som T-kryss, også dersom trafikken skulle øke utover dette. Det er derfor ikke nødvendig å gjennomføre en større ombygging eller omregulering av krysset til rundkjøring eller signalanlegg basert på den beregnede trafikkøkningen.

Overordnet trafikkbilde

Det er vurdert at det vil være få eller ingen endringer i det overordnede trafikkbildet i byen. Kollektivsystemet endres kun innenfor planområdet og sykkeltilbudet bedres. Med Campus Kristiansund for undervisning og kontor antas det at det vil komme flere fotgjengere og syklistar til området, og at både Langveien og Fosnagata vil få flere myke trafikanter som krysser vegene. Flere og bedre utformet krysningspunkt i Fosnagata vil gi positive virkninger for gående. Avhengig av andre trafikkreguleringer kan det antas noen flere bilister vil velge å bruke Kranaveien som atkomst til området i fremtiden, da dette vil være raskeste vei til Devoldholmen fra Atlanterhavsveien og den del av byen som antas å få størst vekst i fremtiden. Kranaveien er under utbedring nå.

6.10 Parkering

Planforslaget gir mulighet for å øke parkerings-kapasiteten innenfor planområdet med ca. 280 plasser, fra dagens 237 plasser til totalt 515 plasser. Campus Kristiansund er under utvikling og det er ikke avgjort hvor mange parkeringsplasser som vil bli etablert i tilknytning til de ulike byggetrinnene. Det vil være en sammensatt vurdering av hvor mange parkeringsplasser som etableres. Her vil både parkeringspolitikk, prosjektøkonomi, planbestemmelser, byens behov og andre forhold inngå.

Utbygging innenfor planen vil skje i flere byggetrinn over flere år. Planen har rekkefølgekrav knyttet til flytting av kollektivterminal fra dagens plassering med atkomst fra Fosnagata til ny plassering i Astrups gate. Statens vegvesen som vegeier har stilt krav om at flere parkeringsplasser langs vestsiden av Fosnagata, blant annet ved nr. 11/Spar-butikken må fjernes for å tilfredsstille trafiksikkerhet og framkommelighet når kollektivterminal flyttes. Ved endelig gjennomføring av planforslaget med separat sykkeltrasé i Fosnagata, vil også dette kunne påvirke utforming av og redusere antall parkeringsplasser.

Totalt sett vurderes det at økningen i parkeringskapasitet ikke vil bidra til en vesentlig trafikkøkning, og kapasitetsberegninger av kryssene viser at de skal ha kapasitet til å tåle en ev. trafikkøkning dersom det skulle bli et resultat av helhetlige parkeringsvurderinger. Planforslaget har tiltak som bedrer trafiksikkerheten og gjør det mer attraktivt å sykle og gå, noe som skal stimulere miljøvennlig transport framfor privatbilisme.

Planen gir noen valgmuligheter som det ikke er tatt stilling til:

- Man kan etablere færre plasser enn det fulle potensialet, enten for å stimulere enda mer til «grønne» reisevaner eller pga. synkende etterspørsel.
- Parkeringsplassene kan gjøres tilgjengelige for publikum (som betalingsplasser) eller de kan reserveres for spesifikke virksomheter/ brukere i nærområdet (herunder Campus).

6.11 Barns interesser

Planforslaget vil ha positive virkninger for barn og unge. Nye funksjoner og nytt byrom vil øke attraktiviteten og vil kunne bli en ny møteplass også for barn og unge. Det nye torget planlegges som et byrom for alle befolkningsgrupper.

På grunn av beliggenhet i et trafikalt knutepunkt, med tilhørende buss- og båttrafikk er det vurdert at det nye torget ikke er egnet opparbeidet som tradisjonell 'lekeplass' for barn knyttet til nye boliger. Torget vil tilrettelegges som et attraktivt byrom med mulighet for variert utfoldelse, med eksempelvis klatretårn, sceneamfi, areal for ballspill og sittemøbler.

Valg av torgets funksjonsinnhold, møblering og utstyr for aktivitet bør skje i samarbeid med kommunens driftsenhet, campusmiljøet og andre deler av befolkningen, kanskje spesielt ungdom. Planbestemmelser sikrer opparbeidelse for variert bruk.

Flere og bedre fotgjengeroverganger, over Fosnagata, bredere fortau og nye sykkelfelt vil bedre trafiksikkerheten og gjøre Devoldholmen, arealet mellom Nordmørskaia og Astrups gate mer tilgjengelig.

6.12 Universell tilgjengelighet

Med nye tiltak i planen blir Devoldholmen, arealet mellom Nordmørskaia og Astrups gate transformert fra å være et sted for biler og busser, nå bedre tilrettelagt for byens innbyggere som møtested for felles opplevelser. Foreslåtte tiltak gir god tilgjengelig-het for mennesker med bevegelseshemninger. Universell tilgjengelighet og orientering i by- og gaterom og i ny bebyggelse blir bedre i forhold til dagens situasjon.

6.13 Teknisk infrastruktur

Ved gjennomføring av planforslaget vil vann- og avløpsledninger som allerede er klar for utskiftning på grunn av alder bli erstattet og kapasiteten bli utvidet. Dette vil sikre god og tilstrekkelig vannforsyning og også redusere fare for ledningsbrudd.

Eksisterende nettstasjoner i området har ikke tilstrekkelig kapasitet til å dekke strømbehovet for planlagt bebyggelse, og det vil derfor etableres nye nettstasjoner med økt kapasitet. Det å etablere en ny permanent trafo tidlig og unngå midlertidige situasjoner, vil redusere fare for strømbrudd.

Med dagens søkelys på reduksjon av klimagassutslipp og energiforbruk, er det naturlig at utbyggingen på Devoldholmen setter seg klimamål utover krav i TEK17. Det avklares i videre planlegging og prosjektering.

6.14 Konsekvenser for næringsinteresser

Campus Kristiansund er et prosjekt som er initiert av offentlig og privat virksomhet i fellesskap. Det er stor politisk vilje og det ses på muligheter for til å koble sammen utdanningstilbud, forskning og utvikling og lokalt næringsliv i enda større grad i årene som kommer. Det planlegges bebyggelse for undervisning, forskning, laboratorier, kontor, småbedrifter i oppstartsfase, og noe handel og bevertning. Det planlegges en samlokalisering av høyere utdanning i byen. Det er ca. 450 høgskolestudenter i Kristiansund, de fleste tilknyttet Høgskolen i Molde, og Fagskolen i Kristiansund har ca. 110 studenter. Høgskolen i Molde tilbyr i dag marin logistikk og økonomi, petroleumslogistikk og økonomi, sykepleie og det helt nye studiet bærekraftig logistikk og sirkulær økonomi ved Høyskolesenteret i Kristiansund. Studietilbudene tuftes på tett samarbeid med lokalt næringsliv og offentlig virksomhet.

Campus Kristiansund er planlagt å bli et vekstmiljø med nye arbeids- og studieplasser midt i sentrum, som skal gi positive ringvirkninger for næringslivet både i bysentrum og i regionen.

Ved flytting av kollektivterminal til Astrups gate vil det fjernes parkeringsplasser på vestsiden av Fosnagata for å tilfredsstille krav til trafiksikkerhet og framkommelighet. Flere av plassene benyttes som kunde-parkering for dagligvarebutikk i Fosnagata 11. For forretningen anses disse plassene som de viktigste, og fjerning av plasser kan medføre færre kunder i en periode. Imidlertid vil ny bebyggelse innenfor planen medføre svært mange nye studie- og arbeidsplasser, dvs. potensielle kunder til butikken. Ved ev. framtidig endring av Fosnagata som medfører færre parkeringsplasser ved inngangen til forretning i Fosnagata 11 anses dette å ha mindre betydning. Planen anses på sikt å gi positive virkninger totalt sett.

6.15 Avhengigheter og gjennomføring av tiltak i planen

Byggetrinn og rivning av eksisterende bebyggelse

Planforslaget fastsetter ikke hvor utbygging innenfor planen skal starte, eller når kombinasjonsbygget og permanent kollektivterminal skal etableres. Imidlertid sikrer planen at funksjonen bussterminal til enhver tid skal være operativ. Parallelt med sluttbehandling av reguleringsplanen høsten 2021, jobbes det med et

prosjekt for å realisere et første byggetrinn av Campus Kristiansund som det midtre kvartalet i planområdet, felt BS1 på plankartet.

Alle de tre bygningene i planområdet må rives som følge av ny utbygging. Det er terminalbygget, inkl. gamle rutebilstasjonen, gatekjøkkenet Svenssons Chips og hele eller deler av havnelageret på Nordmørskaia. Deler av havnelageret ønskes beholdt som en vegg i det nye byrommet/torget i øst.

Første byggetrinn planlegges innenfor felt BS1. For utbygging her må hele eller deler av eksisterende bebyggelse rives. Så lenge det sikres areal for bussterminalen innenfor planområdet og midlertidige venteareal for passasjerer, kan terminalbygget rives før nytt kombinasjonsbygg og endelige løsninger for kollektivterminalen er på plass. Det er stilt rekkefølgekrav om å sikre nødvendige funksjoner knyttet til bussterminal, før det tillates å sette i gang tiltak innenfor BS1 og BS3 som berører bussterminalen.

Utbygging av det sørligste kvartalet, felt BS3, berører kaiarealer som ved endring krever godkjenning etter havne- og farledsloven, som i praksis betyr dialog med Kristiansund og Nordmøre havn. Her vil det også være behov for samordning av fundamenteringsløsninger for ny bebyggelse og eventuell ombygging/forsterkning av dagens kaifront.

Torg

Per i dag planlegges første byggetrinn sentralt plassert innenfor sentrumsformål, i felt BS1. Sørfasaden på dette byggetrinnet vil ligge mot det nye torget. Minimum 20 meter foran fasaden skal opparbeides permanent som torg. Sammen med de resterende delene, blant annet dagens tredekte kaifront på Nordmørskaia og eksisterende vegetasjon ved dagens bussterminal, ligger det godt til rette for at torget i en midlertidig periode kan få et tiltalende uttrykk og bli et nytt attraktivt byrom allerede i første byggetrinn. Permanent opparbeidelse av hele torget skal utføres ved utbygging av mer enn 25 000 m² BRA sentrumsbebyggelse.

Bussterminal og avtaler om midlertidige løsninger

Ubebygd areal i planområdet benyttes i dag til bussoppstilling, parkering og annet kjøreareal. På tidspunktet bussterminalen blir berørt av ny utbygging skal det være laget en plan for hvor og hvordan funksjonen bussterminal skal ivaretas. Her er det flere løsninger, avhengig av hvor første byggetrinn kommer, og når planlagt kombinasjonsbygg med ny kollektivterminal vil realiseres.

Eierskap og gjennomførings av kollektivterminal avklares gjennom privatrettslige avtaler.

Tekniske forutsetninger for permanent løsning er diskutert i en rekke møter med fylkeskommunen, trafikkseksjonen og kommunen. Statens vegvesen og Kristiansund og Nordmøre havn har også vært løpende orientering om saken og deltatt med i flere møter. Reguleringsbestemmelser sikrer at teknisk plan for veganlegg og kollektivterminal skal forelegges vegmyndighet/-eier.

Rekkefølgekrav

Det er stilt rekkefølgebestemmelser som sikrer at en del av den offentlige infrastrukturen er ferdigstilt før ny bebyggelse kan tas i bruk, så som trafikkisikkerhetstiltak i krysset Fosnagata x Astrups gate, energianlegg / nettstasjon, VA-anlegg inkl. ny pumpestasjon, renovasjonsløsning og parkeringsløsning. Det er også krav om samtidig opparbeidelse av den delen av nye fortau, torg og kai som ligger inntil hvert av de omsøkte byggetiltakene. Det er krav om endelig ferdigstilling av hele det nye torget når det er bygget 25 000 m² BRA sentrumsbebyggelse.

Tiltak som er uavhengig av ny bebyggelse

Andre tiltak og offentlig infrastruktur som er vist og illustrert i planforslaget kan gjennomføres uavhengig av planlagt bebyggelse, når de offentlige aktørene prioriterer dette. Eksempel på dette er sykkelfelt og nye parkeringsløsninger i Fosnagata.

6.16 Økonomiske konsekvenser for kommunen og andre offentlige etater

Devoldholmen utvikling har inngått en opsjonsavtale med Kristiansund kommune om utvikling av Devoldholmen, og har dermed en økonomisk egeninteresse i planforslaget. Kristiansund og Nordmøre havn IKS har disposisjonsrett til deler av eiendommene, og har derfor også interesser i området. Fylkeskommunen har en egeninteresse i planforslaget, både gjennom samlokalisering av undervisnings-tilbudet for høyere utdanning, og ved flytting og etablering av en mer effektiv kollektivterminal for busstilbudet som er fylkeskommunens ansvarsområde.

Flytting og etablering av ny kollektivterminal vil måtte være et samarbeidsprosjekt mellom både fylkeskommunen, Statens vegvesen som eier av riksvegen, og kommunen, og også Kristiansund og Nordmøre havn, som disponerer deler av grunnen, og som skal få nytt havnelager i nytt terminalbygg. De offentlige etatene må alle regne med investeringer her, og det vil være aktuelt med politisk forankring gjennom egne administrative og politiske prosesser.

Kommunen, eventuelt i samarbeid med Statens vegvesen om riksvegen, må regne med kostnader til opparbeidelse og drift av Fosnagata med ombygging og etablering sykkelfelt. Kommune må regne med etablerings- og driftskostnader for offentlige tekniske anlegg (pumpestasjon), byrom og eventuelle offentlig parkeringsanlegg.

Energiselskap må regne med etableringskostnader for framføring av tilstrekkelig strømkapasitet til sentrumsutvikling som er i tråd med kommuneplaner.

6.17 Avveininger av konsekvenser /virkninger

I planprosessen er det jobbet med å finne god og riktig løsning for kollektivterminalen. En av løsningene som er vurdert er gateterminal i Fosnagata. I løpet av prosessen, og i dialog med Fram som ansvarlig for kollektivtransporten, har det vist seg at gateterminal ikke er egnet løsning. Blant annet fordi kollektivtilbudet har både lokal- og regionbusser, de skal korrespondere med hurtigbåt, og noe stykkgodstransport skal skje ved terminalen. Løsning har blitt en kompakt terminal øst for kvartalsbebyggelsen. Terminalen vil disponere mindre areal enn i dag, og Fram må vurdere enkelte justeringer blant annet ift. færre plasser for reguleringstid/ventetid og nattoppstilling på terminal. Det forutsettes et samarbeid på tvers av offentlige etater for å få etablert en attraktiv og effektiv kollektivterminal.

Sentrumsplanen og planprogrammet forutsetter en byutvikling på Devoldholmen, arealet mellom Nordmørskaia og Astrups gate, og dette vil endre byens karakter noe. I konsekvensutredningen er det vist at den nye bebyggelse kan oppleves massiv og dominerende fra enkelte ståsteder, og at den kan endre opplevelsen av, eller ta oppmerksomhet bort fra gjenreisningsbyen. Ny bebyggelse for kontor og næring har i dag andre dimensjoner enn i tidligere tider, blant annet på grunn av bygningstekniske krav, ny bygningsteknologi og byggeteknikk. Ny bebyggelse skal også ha en økonomisk gjennomførbarhet, og en fleksibilitet ift. å kunne bygge ut i flere faser etter markedets etterspørsel. I planforslaget er det foreslått bestemmelser som gjør at bebyggelsen skal få fasader med materialer og farger som harmonerer med den historiske byen ellers, og at fasadene skal oppleves åpne opp mot by- og gaterommene. Med en god utforming vil ny bebyggelse kunne gi byen både et visuelt og et funksjonelt/økonomisk løft.

Bebyggelsen i planforslaget - Campus Kristiansund skal ha karakter av nåtidens arkitektur med andre volumer og høyder enn den historiske bebyggelsen, og vil derfor påvirke kulturarven. Det er ikke

ensbetydende med at det ikke er tatt hensyn til kulturarven. Samtidig er det til en viss grad en skjønnsmessig vurdering om påvirkningen er positiv eller negativ. En kan si at kulturarv er ett hensyn, og at det i tillegg er valgt å prioritere andre hensyn. Planforslaget viser ny bebyggelse for Campus Kristiansund, som har som intensjon å bli et vekstmiljø med nye arbeids- og studieplasser midt i sentrum, og Devoldholmen skal fortsatt være byens kollektivknutepunkt. Andre hensyn som er prioritert er å la Campus Kristiansund med forskning og utvikling bli en ny identitetsmarkør i form av arkitektur, med et signalbygg, og samtidig markere byens kollektivknutepunkt der blant annet transport med båt kan få økt attraktivitet.

I byutvikling vil det ofte være naboer eller nabolag som blir påvirket, og som kan oppleve at utviklingen ikke er til deres fordel. Også ved Devoldholmen vil enkelte naboer i Fosnagata og i Astrups gate miste utsikten over Hamna og få mindre sol deler av dagen, og de kan oppleve dette som negativt. Totalt sett for byen og byens befolkning vil byutvikling på Devoldholmen, arealet mellom Nordmørskaia og Astrups gate være positivt, at området transformeres fra et litt slitent trafikk- og havneområde til et urbant sentrumsområde med attraktive gater og byrom med et mangfold av nye funksjoner.

7 Risiko og sårbarhet, ROS-analyse

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Her vurderes hendelser som kan gi belastninger for mennesker, natur og miljø i området på grunn av ny utbygging.

Med utgangspunkt i ROS-analyse for sentrumsplanen i 2016, planprogram, dialog med planmyndigheten og kjent kunnskap om planområdet, er det vurdert at følgende tema er relevant å vurdere: grunnforhold, forurenset grunn, inkl. vannforurensning, havnivå inkl. stormflo og bølgepåvirkning, støy, trafikkulykker og anleggsperioden. Tabellen under viser relevante utredningstema og risikovurdering.

Tabell 7-1: Grønt er utenfor risiko-området, gult krever tiltak og rødt krever tiltak iverksatt.

Konsekvens Sannsynlighet	Ufarlig/ ubetydelig - 1	Mindre alvorlig - 2	Alvorlig - 3	Svært alvorlig - 4
Meget sannsynlig – 4	støy			
Sannsynlig - 3	havnivå	ekstremvær		
Mindre sannsynlig - 2		vannforurensning	trafikk, anleggsperiode	
Lite sannsynlig - 1		fartøy ute av kurs, forurenset grunn	grunnforhold	

ROS-analysen viser at det gjennom planlegging og risikoreduserende tiltak vil være mulig å redusere antall uønskede hendelser, eller redusere konsekvensen av disse. God planlegging av prosjektet vil bidra til å redusere omfanget av eventuelle ulykker. Det er ingen hendelser som faller inn under rødt risiko-kategori. Flere av hendelsene innebærer fare, men de har moderat sannsynlighet. For hendelser som faller inn under gul kategori er mulige mottiltak vurdert. Dette gjelder hendelser knyttet til ekstremvær/stormflo, trafikkulykker, støy og anleggsperioden. Det kan konkluderes med at prosjektet i seg selv ikke vil medføre større farer enn hva som kan aksepteres. Ved gjennomføring av påkrevde tiltak og avbøtende tiltak, er det vurdert at dette vil redusere risikoen for og konsekvensene av de ulike hendelsene til et akseptabelt nivå. Det må rettes fokus mot disse forholdene i den videre planprosessen.

8 Planprosess og medvirkning. Innkomne innspill

8.1 Kunngjøring og varsling

Igang satt regulering ble kunngjort i Tidens krav 26.6.2019, og på internett, www.pir2.no/news. Grunneiere og berørte naboer er varslet per brev datert 20.6.2019, og offentlige myndigheter, organisasjoner og andre interessenter er varslet per brev/epost, datert 24.6.2019. På grunn av utvidelse av planområdet mot øst, i dialog med Kristiansund og Nordmøre havn, ble det varslet på nytt til offentlige myndigheter og nærmeste naboer, i brev datert 10.6.2020. Det er kommet totalt 17 skriftlige innspill til planarbeidet, som stort sett er fra offentlige myndigheter. Merknadene følger som eget vedlegg.

8.2 Samråd og dialogmøter

Planprosess fram mot høring og offentlig ettersyn

Det har vært gjennomført en lang rekke samråds- og arbeidsmøter med offentlige parter som Kristiansund kommune ved byplankontoret og kommunalteknikk, eier av strømmettet, Statens vegvesen, fylkeskommunen ved samferdsel, kultur og plan, og med Kristiansund og Nordmøre havn. Det er særlig tematikk rundt kollektivterminal og løsninger for denne det har vært arbeidet med.

Planprosess etter høring, fram til sluttbehandling, inkl. behandling av innsigelser

I høringsperioden kom det inn 13 høringsinnspill, hvorav 10 var fra offentlige organer/regionale myndigheter, ett fra LUKS (interesseorganisasjon for transportnæring/vareleveranser), ett fra en berørt grunneier, og ett fra en politisk komité – Bryggekomitéen.

Alle innspill er gjennomgått og det er gjort tilføyelser og ev. endringer av planforslaget så langt det har vært mulig og hensiktsmessig ut fra en helhetlig samfunns- og prosjektkonomisk vurdering.

Statsforvalteren hadde innsigelser til planforslaget. Statsforvalteren påpekte manglende avklaring av støy og lekeareal for boliger, og manglende sikkerhet mot avdekt stormflore inkludert havnivåstigning og bølgepåvirkning. Det har vært dialog og det er kommet til enighet om nødvendige endringer for å imøtekomme innsigelsene. For å imøtekomme de to førstnevnte forhold er boligformål tatt ut av planen. For å imøtekomme det tredje forholdet, er det laget en presis bestemmelse om hvordan bebyggelsen skal utføres for å tåle bølgepåvirkning og ROS-analysen er revidert med et avsnitt om sikkerhetsklasser for ulike tiltak.

Statens vegvesen hadde også innsigelser til planforslaget. Statens vegvesen påpekte at planforslaget ikke hadde tilstrekkelige rekkefølgekrav til å opparbeide et trafiksikkert vegsystem med tilstrekkelig kapasitet, samt at avkjørsler fra riksveg ikke kunne aksepteres. Det har vært dialog og det er kommet til enighet om nødvendige endringer for å imøtekomme innsigelsene. For å imøtekomme krav om trafiksikkerhet i midlertidige faser og fram til full gjennomføring av planen, er det satt rekkefølgekrav om å gjøre nødvendige tiltak i krysset Fosnagata x Astrups gate. Dette skal utføres før riving/utbygging som berører dagens bussterminal. Det er vist at tiltakene ivaretar tilstrekkelig kapasitet i krysset. For å imøtekomme innsigelse angående avkjørsler er bestemmelsene presisert.

8.3 Tidsplan

Planområdet vil bli bygget ut i flere byggetrinn over flere år. Utbygging av første byggetrinn av Campus Kristiansund sentralt i planområdet planlegges med oppstart i 2021/22 og med innflytting i 2024. Per i dag er det ikke avklart når det vil bli oppstart av senere byggetrinn, men et andre byggetrinn innenfor felt BS2 er på skissestadiet høsten 2021.