

Kristiansund Kommune

NORDHOLMEN & STRANDGATA 18-26 PLANBESKRIVELSE

R-272



Utarbeidet av Voll Arkitekter AS, senest revidert:
20.11.2018

Innhold

1.	Bakgrunn	2
	Eierforhold	2
	Hensikten med planen	2
	Arkitektonisk hovedgrep	3
	Tidligere vedtak i saken	4
	Kunngjøring om igangsatt regulering	4
	Varsel om igangsatt regulering	4
	Liste over alle vedlegg	4
2.	Risiko- og sårbarhetsanalyse	6
3.	Vurdering av reguleringsplanen etter Forskrift om Konsekvensutredning	9
4.	Forholdet til overordnede planer	12
5.	Beskrivelse og vurdering av alternativer.....	17
6.	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	20
	Beliggenhet.....	20
	Grunnforhold.....	24
	Naturverdier	24
	Rekreasjonsverdi	24
	Trafikkforhold	25
	Parkering	28
	Annen infrastruktur	29
7.	Samråds- og medvirkningsprosess	30
8.	Planprosess – herunder innkomne innspill ved off. ettersyn.....	32
9.	Beskrivelse av planforslaget.....	59
	Planlagt arealbruk.....	59
	Planlagte byggeområder	60
	Planlagte offentlige anlegg.....	68
	Gjennomføring, miljøoppfølging	69
10.	Virkninger av planforslaget.....	69
11.	Vurdering av planen i forhold til folkehelse	71
12.	Vurdering av planen i forhold til barn- og unges interesser i planleggingen	72
13.	Vurdering av planen etter Naturmangfoldloven.....	75
14.	Vurdering av planen i forhold til kulturverdier i nærområdet.....	75
15.	Vurdering etter den Europeiske Landskapskonvensjonen	78
16.	Tematisk omtale av virkninger av planen	78
	Avveining av virkninger.....	79
	Økonomiske konsekvenser for kommunen	79

1. Bakgrunn

Planforslaget er utarbeidet av Voll Arkitekter som forslagstiller, på vegne av tiltakshavere Strandgata 18 AS og Norholmen Brygge AS.

Til sluttbehandling er det utarbeidet to alternativer, videre omtalt som alternativ (alt.) 1 og 2. Alternativ 1 er basert på plankonsulent og forslagstillers vurdering etter tilbakemeldinger fra kommunen og tidligere vedtak i saken.

Alternativ 2 er basert på administrasjonen i Kristiansund kommune sin vurdering.

Forskjellen på de to alternativer er antall hus; alt. 1 regulerer for 6 nye mellom Strandgata og kaien, mens hus alt. 2 regulerer for 5 nye hus.

Eierforhold

Tiltakshavere er eiere av flg. eiendommer:

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

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

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

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

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

Endelig er en mindre del av planlagt østligste huset lagt eiendom:

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

Arealoversikt er vedlagt planforslaget. Ved gjennomføring av planen forutsettes det at grunnen til offentlig veiareal erverves.

Hensikten med planen

Hensikten med planen er å regulere for boligbebyggelse i form av blokker langs med Strandgata. I tillegg gis det mulighet for tjenesteyting i nedre etasjer på blokkene.

På Nordholmen reguleres det – lengst øst på holmen – for tjenesteyting i form av forsamlingslokale, café og lignende. Det er inngått privatrettslig avtale mellom tiltakshavere og Kristiansund Dykkerklubb om at dykkerklubben kan få nye lokaler her.

Reguleringsplanen muliggjør dykkerklubb, men hindrer ikke andre funksjoner dersom dykkerklubben skulle velge å flytte ut av lokalene igjen.

Sentralt og vest på Nordholmen reguleres det for offentlig friområde med lekeplass. Og langsmed Nordsundet – fra Sundbåtkaia i vest og til Nordholmen i vest – skal det opparbeides en offentlig kaifront/havnepromenade som fremstår åpen og tilgjengelig.

Arkitektonisk hovedgrep

Det er utarbeidet 2 alternativer for ny bebyggelse i planen. Vesentlig forskjell mellom Alternativ 2 (administrasjonens vurdering) og Alternativ 1 (plankonsulent og forslagstillers vurdering) er at Alternativ 2 har 5 nye bygg og Alternativ 1 har 6 nye bygg innenfor feltene Bolig/tjenesteyting 1-5.

Hoved-bebyggelsen i reguleringsplanen legges langsmed Strandgata, mot Nordsundet. Bebyggelsen er delt opp i 5 eller 6 blokker, som er lagt vinkelrett på Strandgata, slik at det oppstår sikt mellom blokkene og ned til Nordsundet. Hovedgrepet med åpning og sikt mellom blokkene er det samme i begge alternativene, men med ulik avstand mellom blokkene. Blokkene er på 4 etasjer over kai og P-kjeller/-sokkel (med unntak av hus i alt. 1, som er på 5 hele etasjer, da det ikke planlegges parkering under blokken).

Bebyggelsen er planlagt med 2 takhøyder:

- Mot strandgata og mot Nordsundet er byggehøyden satt til kote +17
- Sentralt på hver blokk tillates en tilbaketrunket 5. etasje med byggehøyde på kote +21

Det er mulighet for takterrasser, og det vurderes at spesielt takterrasser mot Nordsundet vil være attraktive med utsikt og kveldssol. Det vurderes at takterrasser kan utgjøre gode felles uteoppholdsarealer, men at det ikke i reguleringsplanen skal fastlegges i hvor høy grad takterrasser er private eller felles.

På sørsiden av blokkene etableres en langsgående, offentlig kaifront/havnepromenade, som sikrer gangmulighet langsmed vannet. I skisseprosjektet er kaifronten/havnepromenaden lagt på kote + 2 tilsvarende dagens betongbrygge.

Åpningen mellom blokkene reguleres, nærmest vannet hvor det er best solforhold, til lekeplasser. Over parkeringsanlegget, som er nærmest Strandgata, opparbeides arealene til felles uteoppholdsarealer med beplantning. Plasseringen av leke- og uteoppholds-arealene skaper naturlig skjerming fra vei og trafikk, sikrer gode solforhold og sammenheng til øvrig uteoppholdsareal og bilfritt, offentlig kaiområde. Fremtredende vindretning er fra sørøst og kan gjøre lekearealene noe vindutsatt. ROS-analysen viser at vind ikke er antatt å være sterkere enn hva som er normalt langs kysten av Norge (Jf. vedlagt vindanalyse fra Kjeller). Planlagt beplantning og blokker vil ta noe unna for vinnen. Lekearealene skrår lett ned mot nærmeste offentlig kai og møter denne i nivå. Den offentlige kaien og lekearealene sikres slik at barn ikke kan falle i vannet. Lekearealer inngår, sammen med større arealer på Nordholmen, i uteoppholdsregnskapet, som tilfredsstiller kommunens krav til 25m² uteoppholdsareal med lekeareal per bolig. Lekearealer beskrives også i kapittel 12 *Vurdering av planen i forhold til barn og unges interesser i planleggingen.*

Fra Strandgata og ned til kaifronten er det en høydeforskjell på ca. 4-7,5 m, hvilket tilsvarer 1-2 etasjers høydeforskjell.

Dette gjør det mulig å legge parkeringskjeller under nivået for Strandgata – men over flomnivå. Parkeringskjelleren legges i en høyde slik at den går fri av stormflo – dvs. min. på kote + 3,5. Parkeringskjelleren legges inn mot Strandgata og det legges utearealer på taket av parkeringskjelleren. Parkeringskjeller etableres i hele bebyggelsens lengde og med innkjørselsmulighet i begge ender.

Veiforløpet i området bibeholdes som i dag, mens det foretas noen justeringer av gatene på detaljnivå; vestre del av Strandgata "rettes ut", det etableres fortau på sørsiden av Strandgata, Freiveien forlenges til Nordholmen, kryss og fortau strammes opp. Endelig reguleres gateparkering i Freiveien bort for å gi en god og sikker trafikkavvikling.

På Nordholmen rives eksisterende bebyggelse for å gi en bedre atkomst til området og for å frigi plass til offentlig friområde og lekeplass. Øst på holmen reguleres det for mindre klubbhus, café eller lignende.

Tidligere vedtak i saken

Det har tidligere vært påbegynt to uavhengige reguleringsplaner av hhv. Strandgata 18 AS og Norholmen Brygge AS. Imidlertid bar ingen av planforslagene frem til politisk vedtak.

På oppfordring fra Kristiansund Kommune har de to tiltakshavere i stedet valgt å gå sammen om en felles reguleringsplan (inneværende planforslag). Det foreligger ikke tidligere vedtak for felles reguleringsplanforslag.

Kunngjøring om igangsatt regulering

Varsel om oppstart av arbeid med reguleringsplan ble sendt til naboer 19.10.2015 og til myndigheter/samrådsparter 22.10.2015. Naboer og samrådsparter ble varslet i henhold til vedlagte adresselister. Det ble avholdt åpent informasjonsmøte om saken 27.10.2015. Referat/oppsummering fra møtet er vedlagt planforslaget. Frist for innspill var satt til 27.11.2015.

Varsel om igangsatt regulering

Planoppstart er kunngjort på Voll Arkitekters hjemmeside den 20.11.2015 – og referat/oppsummering av informasjonsmøtet ble lagt ut i samme omgang.

Liste over alle vedlegg

1.	Forslagsstillers planbeskrivelse
2.	Reguleringsbestemmelser med plankart og sosi-kontroll
3.	Arealoppsett og illustrasjoner: 3_01 Arealoversikt Strandgata 18-26 ALTERNATIV 1_2018.10.17 3_02 Arealoversikt Strandgata 18-26 ALTERNATIV 2_2018.10.17 3_03 Situasjonsplaner_ALTERNATIV 1_2018.10.17 3_04 Situasjonsplaner_ALTERNATIV 2_2018.10.17

	<p>3_05 Snitt A-E_ALTERNATIV 1_rev 2018.10.17 3_06 Snitt A-E_ALTERNATIV 2_rev 2018.09.05 3_07 Sol-skyggediagrammer ALTERNATIV 1_rev 2018.09.17 3_08 Sol-skyggediagrammer ALTERNATIV 2_rev 2018.09.17 3_09 3D-illustrasjoner_ALTERNATIV 1 OG 2_rev. 2018.10.16 3_10 Situasjonsplan eierforhold_rev. 2018.10.17 3_11 3D-modell_ALTERNATIV 1_2018.09.17 3_12 3D-modell_ALTERNATIV 2_2018.09.17</p>
4	<p>Orienteringsvedlegg:</p> <p>4_01 Innspill oppstart 2009 4_02 Referat. Oppstartmøte 2014.10.13 4_03 Kommunen sin anbefaling til planavgrensning 2012.02.22 4_04 NTNU_Antatt omfang av marinegeologiske undersøkelser 2015.10.13 4_05 Oppstart av regulering. Strandgata 18-26 Kristiansund. Naboer 2015.10.19 4_06 Oppstart av regulering. Strandgata 18-26 Kristiansund. Myndigh. 2015.10.22 4_07 Oppstart av reguleringsarbeid. Div. plandata til kommunen 2015.10.22 4_08 Annonse i Tidens Krav 2015.10.24 4_09 Off. infomøte 2015.10.27 4_10 Oppsummering_resymé. Beboermøte Strandgata. 2015.10.27 4_11 NVE 2015.11.13 4_12 FM-MR 2015.11.23 4_13 SVV 2015.11.24 4_14 MR_FK 2015.11.25 4_15 MR_FK 2015.11.26 4_16 Barn og unges representant 2015.11.04 4_17 NEAS 2015.12.02 4_18 NEAS 2015.12.03 4_19 Jan Helge Fladseth 2015.11.15 4_20 Naboer_Gundersen m.fl. 2015.11.24 4_21 Annbjørg og Per Hoel 2015.11.25 4_22 Øyvind Ludvigsen 2015.11.27 4_23 Kristiansund kommune, ang. Gomalandet gl. skole 2016.01.05</p> <p>4_24 Møtereferat 2016.01.19_Strandgata 18-26_rev.02 4_25 Kristiansund kommune, kommunalteknikk 2016.02.17 4_26 Revidert skisseprosjekt 2016.02.17 4_27 Kristiansund kommune, tilbakemelding på skisseprosjekt 2016.03.09 4_28 Møtereferat 2016.09.26_Strandgata 18-26_rev.01</p> <p>4_29 Merknad_forslagsstiller_2017.11.17 4_30 Øvrige merkander/innsigelser ved høring_2017.11 4_31 Adm. sitt svar ang. rekkefølgebestemmelser og tekniske løsninger_2018.04.25 4_32 Adm. sitt svar på merknad fra forslagsstiller_2018.06.15</p>
5.	<p>Planer og utredninger:</p> <p>5_01 ROS-analyse_rev. 2018.10.29 5_02 Norconsult_effekt av utbygging på strømforhold i Nordsund 5_03 Radonmåling KSU 5_04 Kjeller Vindteknikk_N018_DEW_2012_Kristiansund_Vindforhold 5_05 Asplan Viak_534376 – Bistand VA til rammesøknad- Jutvika 5_06 Sweco_18766001_vann- og avløpsplan_rev. 2016.12.07 5_07 Asplan Viak_Støyutredning Strandgata 18-26 REV 2016.10.31 5_08 Sweco_18766001_Veg og trafikkrapport_REV 2016.10.25</p>

2. Risiko- og sårbarhetsanalyse

Analysen viser at det er flere utfordringer knyttet til planområdet som må løses før utbygging starter. Utfordringene knytter seg til:

Sikkerhet mot stormflo (pkt. 5 og 41): Byggverk innen planområdet vurderes å være i tiltaksklasse F2 for byggverk i flomutsatt område; jf. Byggteknisk Forskrift (TEK) § 7-2. Sikkerhetsklasse F2 gjelder tiltak der oversvømmelse har middels konsekvens. Dette omfatter de fleste byggverk beregnet for personopphold, eksempelvis: bolig, fritidsbolig og campinghytte, garasjeanlegg og brakkerigg, skole og barnehage, kontorbygning, industribygg mv.

Det er i planen satt generell bestemmelse om at alle nye installasjoner i sikkerhetsklasse F2 i TEK § 7-2 innenfor faresone flom, skal etableres med tilfredsstillende sikring mot 200 års stormflo. Sikring mot 200 års stormflo følger av TEK.

Kritisk del av bebyggelsen (gulvnivå 1.etasje) bør ikke bygges under kote +3,5 (NN1954) uten at det utføres bølgeanalyse.

Veier med atkomst til beboelse forutsettes lagt over stormflonivå for en 200-års flom jf. pkt. 5. Garasje kan legges noe lavere dersom nødvendige tiltak gjennomføres (flomsikker konstruksjon), Jf. pkt. 5.

Det kan diskuteres hvorvidt planlagte kaianlegg plasseres innen tiltaksklasse F2, og hva det i så tilfelle betyr for kaianleggene. Det vurderes at dette avhenger av kaienes funksjon.

Kai for hurtigbåten (o_Kai 2 på plankartet) tjener som formål å gi anløp for hurtigbåten. Det finnes uansett annen atkomst til planlagte bygg i tilfelle 200 års-flom. Og kai for hurtigbåten trenger derfor ikke ligge over nivået for en 200 års-flom.

Langsgående kai/havnepromenade (o_Kai 1 på plankartet) gir atkomst til bygg og er kjørbart for mindre redningskjøretøy/ambulanse ved tidlig innsats. Hovedatkomst til byggene og atkomst for redningskjøretøy (herunder stigebil) er i fra Strandgata og inn mellom planlagte blokker. Hovedatkomst vil gå fri av 200 års-flom. Og kai/havnepromenade (o_Kai 1) blir derfor å betrakte som en bi-atkomst for boliger. Dermed er det ikke påkrevd at o_Kai 1 ligger over nivået for en 200 års-flom.

For begge kaianlegg gjelder imidlertid at de må tåle en 200 års-flom. Dvs. at de ikke ødelegges ved å stå under vann. Det stilles krav til dette i planens bestemmelser. Det vises ellers til nedenstående uttrekk av Byggteknisk Forskrift § 7-2 Sikkerhet mot flom og stormflo:

(2) For byggverk i flomutsatt område skal sikkerhetsklasse for flom fastsettes. Byggverk skal plasseres, dimensjoneres eller sikres mot flom slik at største nominelle årlige sannsynlighet i tabellen nedenfor ikke overskrides. I de tilfeller hvor det er fare for liv fastsettes sikkerhetsklasse som for skred, jf. § 7-3.

Tabell: Sikkerhetsklasser for byggverk i flomutsatt område

Sikkerhetsklasse for flom	Konsekvens	Største nominelle årlige sannsynlighet
<i>F1</i>	<i>liten</i>	<i>1/20</i>
<i>F2</i>	<i>middels</i>	<i>1/200</i>
<i>F3</i>	<i>stor</i>	<i>1/1000</i>

Veiledning til annet ledd***Sikkerhetsklasser for flom***

I denne bestemmelsen er det definert tre sikkerhetsklasser med ulike flomstørrelser (angitt med gjentaksintervall). Hvilken sikkerhetsklasse ulike typer byggverk tilhører er avhengig av konsekvensene ved oversvømmelse. Konsekvensene er igjen avhengig av hvilke funksjoner byggverkene har og/eller kostnadene ved skader.

Sikkerhetskravene i § 7-2 annet ledd kan oppnås enten ved å plassere byggverket utenfor flomutsatt område, ved å sikre det mot oversvømmelse eller ved å dimensjonere og konstruere byggverket slik at det tåler belastningene og skader unngås. Der det er praktisk mulig bør en velge det første alternativet, dvs. plassere byggverket utenfor området som oversvømmes ved flom med det aktuelle gjentaksintervallet.

Retningsgivende eksempler på byggverk som kommer inn under de ulike sikkerhetsklassene for flom:

Sikkerhetsklasse F1

Sikkerhetsklasse F1 gjelder tiltak der oversvømmelse har liten konsekvens. Dette omfatter byggverk med lite personopphold og små økonomiske eller andre samfunnsmessige konsekvenser, eksempelvis:

- *garasje*
- *lagerbygning med lite personopphold*

Sikkerhetsklasse F2

Sikkerhetsklasse F2 gjelder tiltak der oversvømmelse har middels konsekvens. Dette omfatter de fleste byggverk beregnet for personopphold, eksempelvis:

- *bolig, fritidsbolig og campinghytte*
- *garasjeanlegg og brakkerigg*
- *skole og barnehage*
- *kontorbygning*
- *industribygg*
- *driftsbygning i landbruket som ikke inngår i sikkerhetsklasse F1*

De økonomiske konsekvensene ved skader på byggverket kan være stor, men kritiske samfunnsfunksjoner settes ikke ut av spill.

I deler av flomutsatte områder kan det være større fare enn ellers. I flomutsatte områder der det under flom vil være stor dybde eller sterk strøm bør det være samme sikkerhetsnivå som sikkerhetsklasse F3. Dette gjelder områder der dybden er større enn 2 m og der produktet av dybde og vannhastighet (i m/s) er større enn 2 m²/s.

Sikkerhetsklasse F3

Sikkerhetsklasse F3 gjelder tiltak der oversvømmelse har stor konsekvens. Dette omfatter byggverk for sårbare samfunnsfunksjoner og byggverk der oversvømmelse kan gi stor forurensning på omgivelsene, eksempelvis:

- *byggverk for særlig sårbare grupper av befolkningen, f.eks. sykehjem og lignende*

- byggverk som skal fungere i lokale beredskapssituasjoner, f.eks. sykehus, brannstasjon, politistasjon, sivilforsvarsanlegg og infrastruktur av stor samfunnsmessig betydning. For byggverk som har regional eller nasjonal betydning i beredskapssituasjoner gjelder § 7-2 første ledd.
- avfallsdeponier der oversvømmelse kan gi forurensningsfare. For deponier som omfattes av storulykkeforskriften gjelder § 7-2 første ledd.

Sikring mot flom

Forutsetningen for å plassere byggverk i områder der sannsynligheten for flom er større enn minstekravet i forskriften, er at det gjennomføres risikoreduserende tiltak (sikringstiltak i området eller tilpasning av bebyggelsen). De risikoreduserende tiltakene må redusere sannsynligheten for eller konsekvensen av flomvann mot bebyggelsen til det nivå som er angitt i forskriften.

Eksempler på sikringstiltak vil være å heve byggegrunnen til flomsikkert nivå, bygge uten kjeller eller bygge flomvoller eller andre konstruksjoner som holder vannet unna bebyggelsen.

Der det ikke er praktisk mulig å plassere eller sikre byggverk mot flom, kan en utforme og dimensjonere byggverket slik at det tåler oversvømmelse og dermed ikke fører til fare for mennesker eller større materielle skader.

Byggverk som i kraft av sin funksjon må ligge i flomutsatte områder, slik som kaier, bruer, pumpehus og lignende, må konstrueres og oppføres slik at de er i stand til å tåle belastningene under flom. Sikkerheten for dammer og andre vassdragstiltak er regulert etter reglene i vannressursloven og tilhørende forskrifter.

Sjøbunn (pkt. 14, 26): Innen det kan gis igangsettingstillatelse for inngrep i sjøbunnen – som f.eks. peling, mudring og fylling – må det være utført marinarkeologiske registreringer av sjøbunnen, jf. pkt. 14, og miljøgeologiske grunnundersøkelser, jf. pkt. 26. Dersom sjøbunnen er forurenset er det nødvendig med tillatelse etter forurensingsloven § 11 før tiltak kan starte opp.

Gateparkering (pkt. 15): Det vises til vedlagte veg- og trafikkanalyse. Gateparkering i Freivegen er en utfordring allerede i dag. Håndbok N100 til SVV angir at gate bør ha 2 kjørefelt når ÅDT er over 300, noe vi har allerede i dag. Med ÅDT under 300 kan det være et kjørefelt med møteplasser (og dermed mulighet for gateparkering ved en gate med 5-6 m kjørefelt – som Freiveien). Dette betyr at mye av gateparkeringen i Freiveien må fjernes og beboere i gata i større grad legge til rette for parkering på egen tomt. Områdets bebyggelsesstruktur gir mulighet for dette.

Veitrafikkstøy (pkt. 28 og 36): Det vises til vedlagte støyrapport. Planområdet ligger delvis i gul støyzone – dette gjelder i all hovedsak planlagte boligblokker, jf. pkt. 28. Det må stilles krav til bygging i gul støyzone.

Utbyggingen kan gi overskridelse av veiledende støygrenser på enkelte eksisterende bygg, jf. pkt. 36. Ved søknad om rammetillatelse skal det gjøres rede for nødvendige tiltak for skjerming av støy. Nødvendige støyskjermingstiltak skal være etablert før boligene tas i bruk. Eksisterende støyømfintlig bebyggelse, som etter at planlagt utbygging av felter "BOP2" og "Bolig/tjenesteyting" er gjennomført, vil få et støynivå som:

- a. overskrider L_{den} 55 dB på uteoppholdsplass og/eller
- b. hvor støynivå på fasaden øker med mer enn 3dB og overstiger L_{den} 58 dB

må kartlegges og vurderes for støyskjerming innen det kan gis igangsettingstillatelse for felter "BOP2" og "Bolig/tjenesteyting"

Omlegging av vannledning (pkt. 22): Det må legges om en vannledning, som følge av planlagte tiltak.

3. Vurdering av reguleringsplanen etter Forskrift om Konsekvensutredning

Planforslaget er i samsvar med kommuneplanens arealdel, som regulerer områder på land (inkl. mulige utfyllingsområder) til "erverv/bolig" og områder i sjø til "ferdselsområde i sjø".

For områder på land regnes det regulerte offentlige friområdet på Nordholmen ikke som et vesentlig avvik fra kommuneplanens arealdels formål som "erverv/bolig". Dette fordi friområdet – i tillegg til å være til gagn for offentligheten – tjener som uteoppholdsareal for de regulerte boligene. Å skille ut en del av planområdet til eget friområde anses dermed som værende i tråd med formålet "erverv/bolig" da en gjennom detaljreguleringen regulerer del av utbyggingsområdet med en høy utnyttelse og mindre uteoppholdsareal, mens den øvrige del utbyggingsområdet fremstår som uteoppholdsareal i form av friområde.

Dessuten er plassering av utfylling/kaifront justert i forhold til Kommuneplanens Arealdel (se figur. 1B). Samlet er erverv/bolig-feltet på Gomalandet-siden økt med 2.595 m². Og utfylling av Nordholmen er redusert med 5.011 m². Reduksjonen medfører at Nordholmen (med unntak av utbygging av enkel stolpekai mot småbåthavn og plating/belegning mot vest bibeholder sin nåværende størrelse.

Samlet utgjør endringene en reduksjon av utfylling i Nordsundet med 2.416 m². Dette vurderes å være i samsvar med intensjonene i "Retningslinjer for Havnebebyggelsen" (se figur 2). Av "Retningslinjer for Havnebebyggelsen" går det frem:

Nordholmen

På Nordholmen står det i dag et industribygg. Tradisjonelt har holmene vært bebygde med brygger i den grad de har vært bebygde. Holmen ligger tett opptil kai-/bryggebebyggelsen på Gomalandet. Det viktigste ved en eventuell utbygging på Nordholmen vil være å forholde seg til høyden på denne kai-bebyggelsen og begrense utfyllingsarealet.

[...]

Dermed vurderes det å unngå utfylling rundt Nordholmen å være i samsvar med kommunale planer.

En øking av utfylling / flytting av kaifront på Gomalandet må også vurderes opp imot kommunale planer. Dette er gjort i etterfølgende avsnitt. Av "Retningslinjer for Havnebebyggelsen" og gjeldende retningslinjer i Kommuneplanens Arealdel går det fram:

Havnebassenget i Kristiansund

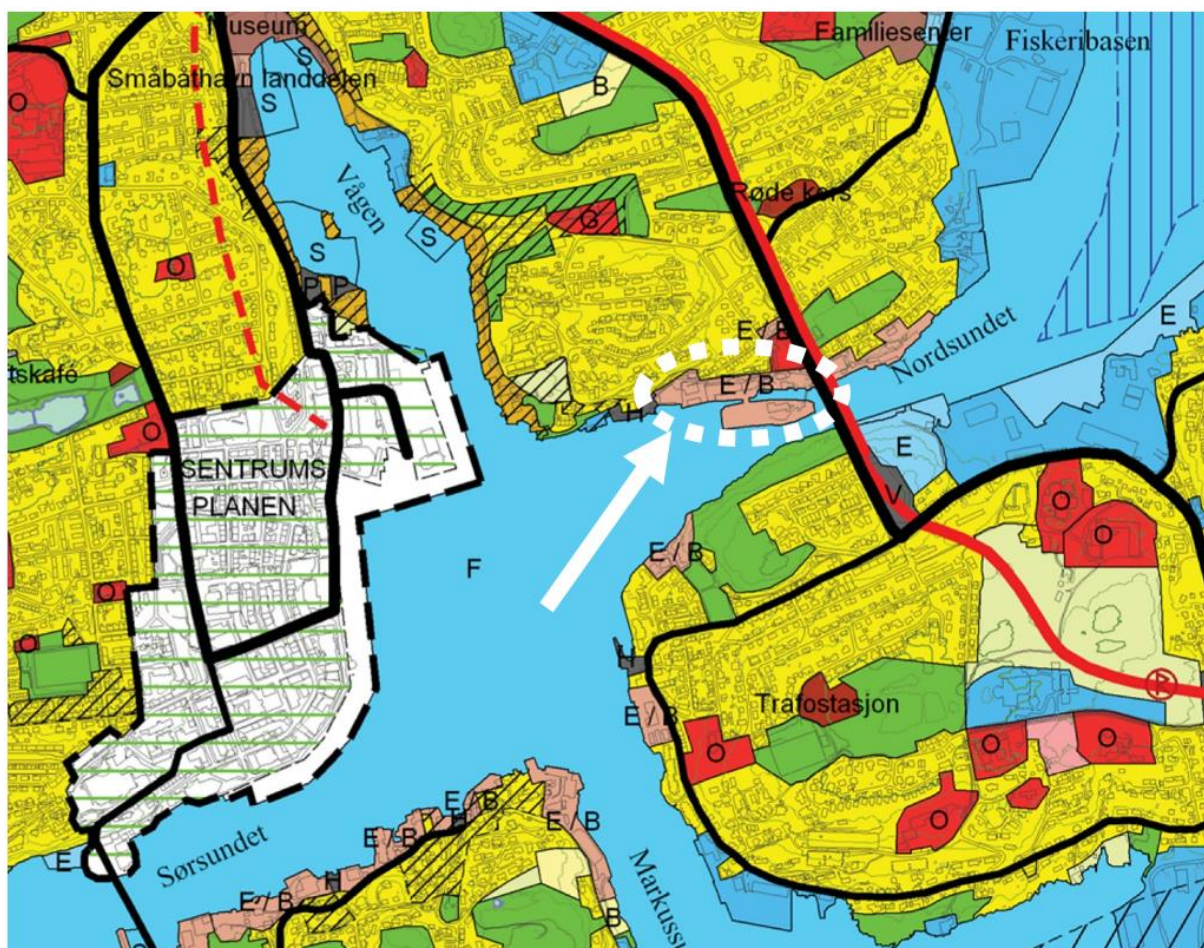
Havnebassenget er en svært viktig del av Kristiansunds historie og identitet, og er uten tvil byens viktigste byrom.

- *Kommunen bør legge til rette for aktivitet som styrker forholdet mellom byen og havnebassenget.*
- *Utfyllinger som svekker havnebassengets rolle i bybildet bør ikke tillates.*

[...]

Den planlagte flyttingen av kaifronten/kystlinjen på Gomalandet innebærer primært at det settes av plass til en ny havnepromenade mellom planlagt bebyggelse og vannet. Dette vurderes å legge til rette for aktivitet som styrker forholdet mellom byen og havnebassenget.

Det planlegges også bygg, som ligger nærmere Nordsundet enn dagens bygg. Ingen bygg vil trekkes lengere ut i havnerommet enn nåværende bygg på Strandgata 20. Og det vurderes derfor ikke at den planlagte utfylling og kaifront ved Gomalandet svekker havnebassengets rolle i bybildet. Endring regulert i utfylling vurderes dermed ikke å være i konflikt med kommunale planer.



Figur 1A: Utsnitt av kommuneplanens Arealdel. Utbyggingsområder i inneværende plan er innenfor felt E/B angitt med hvit pil og stipling. Nordsundet. Og med blått fyll er angitt områder hvor kommuneplanens regulerte utfylling er redusert. Målestokk 1:15.000



Figur 1B: Utsnitt av kommuneplanens Arealdel med angitt endret avgrensning av sjø/utfyllingsområder i forhold til Kommuneplanens Arealdel. Endrede grenser er angitt med hvite kanter. Med rosa fyll er angitt område hvor byggefelt og medfølgende kai/havnepromenade trekkes lengere ut i Nordsundet. Og med blått fyll er angitt områder hvor kommuneplanens regulerte utfylling er redusert. Målestokk 1:5.000

For områdene i sjø foreslås det regulert en mindre småbåthavn mellom Gomalandet og Nordholmen. Seilrennen i Nordstraumen (mellom Nordholmen og Nordlandet) berøres ikke. Småbåthavnen innebærer et mindre avvik fra formål i kommuneplanens arealdel og må dermed vurderes iht. Forskrift om konsekvensutredning Vedlegg II, §§ 12 b og 13 + Vedlegg III. Relevante §§ i forskriftens Vedlegg II er referert nedenfor.

Går en over Vedlegg III i Forskrift om konsekvensutredning; så ser ikke forslagsstiller at småbåthavn/båtplasser på dette stedet utløser krav om konsekvensutredning. Småbåthavn/båtplasser vil ikke ha noen negativ innflytelse på området iht. kriteriene i Vedlegg III. Småbåthavna vil være kun for planområdet og vil dermed ikke generere trafikk til området. Småbåthavna legges til privat område og hindrer ikke offentligheten sin tilgang til sjøen.

Utdrag av Vedlegg II i Forskrift om konsekvensutredning:

Vedlegg II. Planer etter § 3 som skal vurderes etter vedlegg III

[...]

12. Turisme og fritid

[...]

b) Lystbåthavner.

[...]

13. Utvidelser eller endringer

Utvidelser eller endringer av tiltak nevnt i vedlegg II som kan få vesentlige virkninger, jf. vedlegg III.

Saken har vært forelagt Kristiansund Kommune, som i e-post datert 07.09.2015 meddeler at selv om småbåthavn er et avvik fra kommuneplanens arealdel har kommunen konkludert med å ikke kreve KU, da det ikke vurderes som sannsynlig at planen vil komme i konflikt med

kriterier i KU-forskriftens vedlegg III. Kommunen minner imidlertid om uttalelse fra NTNU 07.07.2009 med krav til arkeologiske undersøkelser av sjøbunn – dette som en forutsetning for tillatelse til inngrep/tiltak som kan berøre sjøbunnen.

4. Forholdet til overordnede planer

Det vises til kapittel 3. *Vurdering av reguleringsplanen etter Forskrift om Konsekvensutredning*. Det inneværende planforslaget innebærer 2 mindre avvik fra kommuneplanens arealdel:

- i. **Det er regulert offentlig friområde på Nordholmen – området er i kommuneplanens arealdel regulert til erverv/bolig**
 Dette regnes imidlertid ikke som et direkte avvik fra kommuneplanens arealdel, da friområdet tjener som uteoppholdsareal for de regulerte boligene. Ønsket om å sikre offentlighetens tilgang til området kommer fra Kristiansund Kommune (jf. vedlegget "4_24 Møtereferat 2016.01.19_Strandgata 18-26_rev.02") og har sitt utspring i Nordholmens viktige plassering i byen og havnerommet.
- ii. **Det er regulert småbåthavn mellom Nordholmen og Gomalandet – området er kommuneplanens arealdel regulert til "ferdselsområde i sjø"**.
 Det vises til foregående avsnitt. Seilrennen i Nordstraumen (mellom Nordholmen og Nordlandet) berøres ikke av foreslått småbåthavn. Småbåthavnen vil bidra til et mer levende havnemiljø og vurderes av forslagsstiller som en positiv endring fra kommuneplanens arealdel.

Utover avvik fra kommuneplanens arealdel foreslås det mindre avvik fra veiledende parkeringsnorm for Kristiansund, som beskrevet nedenfor:

- iii. **Krav til parkering reduseres fra 1,25 til 1,1 parkeringsplasser pr. boenhet.**
 Utgangspunktet i parkeringsnormen er 1 plass pr. boenhet + 0,25 gjesteplasser pr. boenhet. Det foreslås å gå ned til krav om 1 plass pr. boenhet + 0,1 gjesteplasser pr. boenhet – dette begrunnet i sentrumsnærhet og liten avstand til sundbåten. Det vises til nærmere beskrivelse i vedlagte veg- og trafikkrapport (Sweco 18766001, Veg- og trafikkrapport datert 22.06.2016).

Planforslaget er også underlagt føringer i "Retningslinjer for Havnebebyggelsen".

Bebyggelsen er utformet iht. føringer og bestemmelser gitt i retningslinjen.

I det etterfølgende er gitt relevante utdrag fra retningslinjen i tekstbokser og figurer, og det er nærmere beskrevet hvordan planforslaget etterfølger disse retningslinjene.

TILPASNING, FORM OG FARGE

[...]

Bebyggelsen skal utformes slik at eksisterende bebyggelsesstruktur og landskapsform styrkes. I dette ligger bla følgende:

Bygninger og anlegg skal utformes i samspill med omgivelsens karakter og form.

Bebyggelsen skal ha en helhetlig form- og volumoppbygging og fremme gode gate- og uterom. Det skal legges særlig vekt på tiltakets/bygningens form, fasade og materialvalg, slik at gate- og plassrommet blir understreket og forsterket.

Bebyggelsen skal i hovedsak underordne seg byens viktigste landskapstrekk: høydedragene i sørvest- nordøst retning med de tverrgående sprekkesoner, strandsonens svaberg og bratte bergstrender, sammenhengende vegetasjonsbelter, trær med silhuettvirkning, markante enkeltrær og alléer.

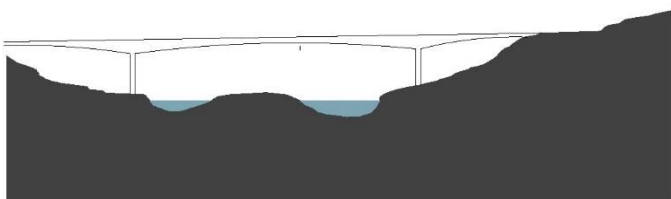
[...]

Oppfølging på tilpassing, form og farge i inneværende reguleringsplan:

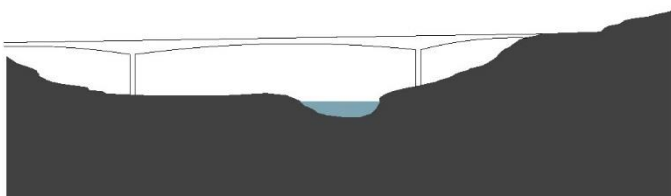
- Det vises til figurer 2-7 for nærmere beskrivelse av hensyntatte grep fra retningslinje for havnebebyggelsen. Det vises til figurer 11, 23-29 og 33 for hvordan grepene er ivaretatt i inneværende planforslag.
- Ny bebyggelse mot havnerommet er holdt på en høyde tilsvarende 4 etasjer som igjen tilsvarer de store bryggene i havnen (maks. høyde regulert til kote +17). Lengere inne på tomten gis mulighet for en tilbaketrukket ekstra etasje, som høydemessig tilsvarer mønehøyde på flere eksisterende bygg i Strandgata (maks. høyde regulert til kote +21). Lengst mot Strandgata er høyden igjen regulert til kote +17, som ca. tilsvarer gesimshøyde på eksisterende bygg i Strandgata.
- Ny bebyggelse på Nordholmen er et mindre bygg med en samlet høyde tilsvarer maks. 2 etasjer – dvs. som dagens bygg på holmen. Og med et vesentlig mindre fotavtrykk enn dagens bygg; noe som frigjør plass til lek og uteopphold på Nordholmen.
- All bebyggelse holdes under horisontlinjen på bakenforliggende terreng og bebyggelse.

Nordholmen

På Nordholmen står det i dag et industribygg. Tradisjonelt har holmene vært bebygde med brygger i den grad de har vært bebygde. Holmen ligger tett opptil kai-/bryggebebyggelsen på Gomalandet. Det viktigste ved en eventuell utbygging på Nordholmen vil være å forholde seg til høyden på denne kaibebyggelsen og begrense utfyllingsarealet. [...]



Snitt gjennom Nordsundet. Dette er selve porten inn til havnebassenget og byen når en kommer nordfra. Midt i innseilingen ligger en av de siste gjenværende holmene i havneområdet.



En utfylling slik at holmen kommer til å henge sammen med land, vil medføre en forflatning av landskapet. Det karakteristiske viskes ut.

Figur 2:
Fra Retningslinjer for
Havnebebyggelsen.

Oppfølging på tilpassing/grep for Nordholmen i inneværende reguleringsplan:

- Ny bebyggelse på Nordholmen er et mindre bygg med en samlet høyde tilsvarer maks. 2 etasjer – dvs. som dagens bygg på holmen.
- Inneværende plan legger til rette for utfylling fra Gomalandet mot Nordholmen, men det beholdes en åpen og seilbar renne mellom Gomalandet og Nordholmen.

Fargebruk.*Nordholmen og nærliggende bebyggelse*

Fargebruken i Strandgata, Freiveien og Gomagata preges av stor variasjon og sterke farger. Bryggene/kairekka er hvite og lys grå.

Oppfølging på fargebruk i inneværende reguleringsplan:

- Ny bebyggelse fargesatt i tråd med "den polykrome byen" Kristiansund for øvrig.
- Det kan diskuteres om hele bebyggelsen hellere skulle vært hvit – som eksisterende brygger på tomten. Men typisk er hvit forbeholdt brygger, som står helt ut til vannet (dvs. uten foranliggende kaifront – se figur 5). Innen planområdet reguleres det ny kai/havnepromenade mellom bygg og vann. Og det vurderes derfor som riktigst å fargesette nye bygg i tråd med bakenforliggende bebyggelse.

Oppfølging på retningslinjes øvrige føringer i inneværende reguleringsplan:

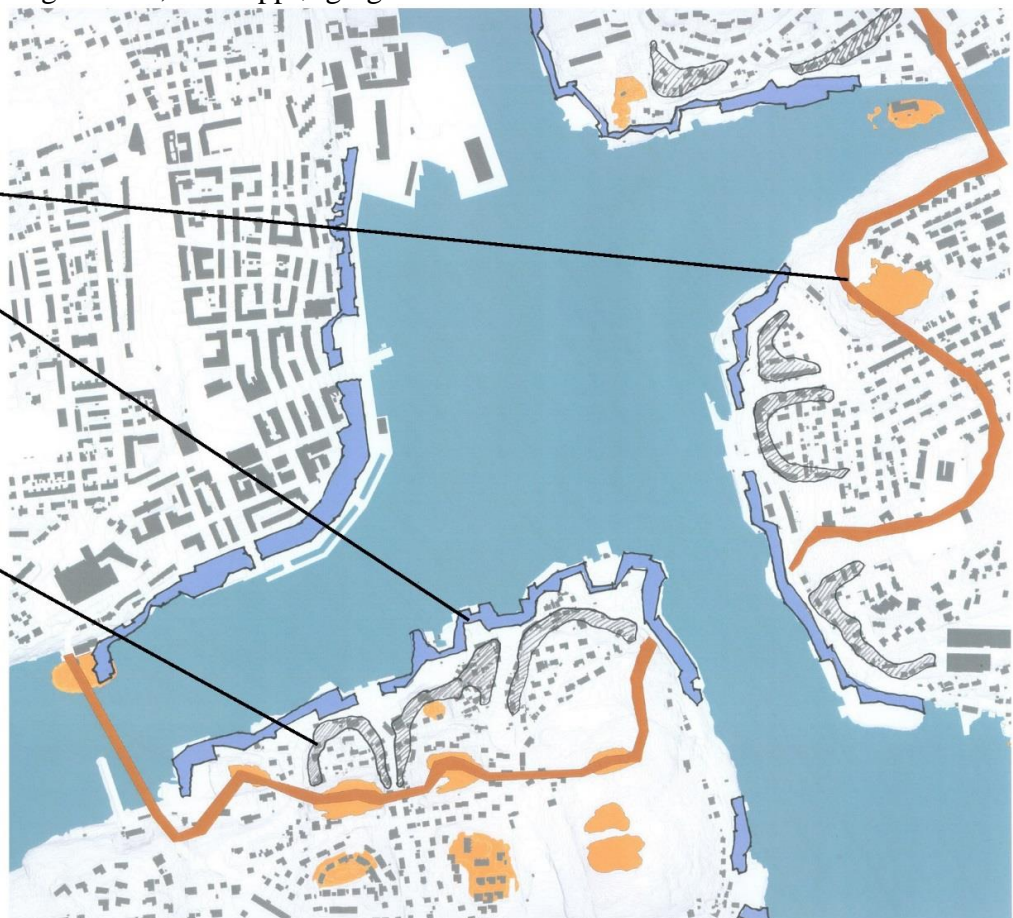
Det vises til figurer 3-7, hvor oppfølging er beskrevet.

Forholdet mellom landskapet og byen. Se også illustrasjoner på neste side.

Landskapet i form av berg, holmer og broer skaper en kontinuerlig ramme rundt havnebassenget.

Langs sjøen ligger brygge- og industribebyggelsen som et "bånd" og danner den nære silhuetten mot havnebassenget.

Bak dette båndet ligger småhusbebyggelsen dandert langs det sterkt kupert terrenget.



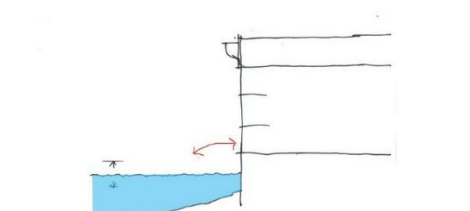
Figur 3: Fra Retningslinjer for Havnebebyggelsen. Figuren viser hvordan brygge- og industribebyggelsen langs havnebassenget danner den nære silhuetten mot havnebassenget. Mens bakenforliggende landskap og småhusbebyggelse danner den fjerne silhuetten i havnens landskapsrom.



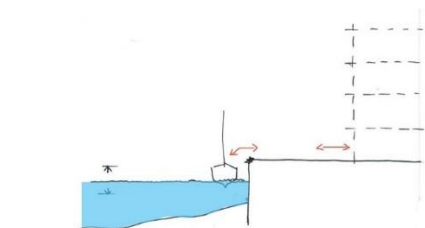
Ny bebyggelse langs sjøen bør holdes på samme gesimshøyde som de verneverdige bryggene, både for å bevare inntrykket av "bebyggelsesbåndet" langs sjøen og for ikke å bryte landskapsilhuetten.

Figur 4: Fra Retningslinjer for Havnebebyggelsen. Figuren viser at ny bebyggelse langs havnen (dvs. ny bebyggelse som i inneværende planforslag) skal holdes under silhuetten, som dannes av bakenforliggende landskap og småhusbebyggelse.

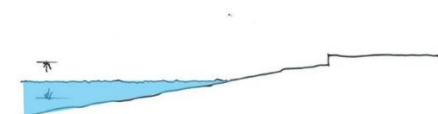
Inneværende planforslag viderefører grepet angitt i figur 3 og 4 med ny bebyggelse holdt lavere enn bakenforliggende terreng og småhusbebyggelse. Det vises til figurer 11 og 24-28.



Brygge: Direkte kontakt mellom bebyggelsen og sjøen



Kai: Bindeledd mellom sjøen og aktivitet på land



Strand, slipp, svaberg

Figur 5: Fra Retningslinjer for Havnebebyggelsen.

Figuren viser hvordan bebyggelsen kan forholde seg til sjøen/havnebassenget. Dagens situasjon avspeiler den øverste tegningen.

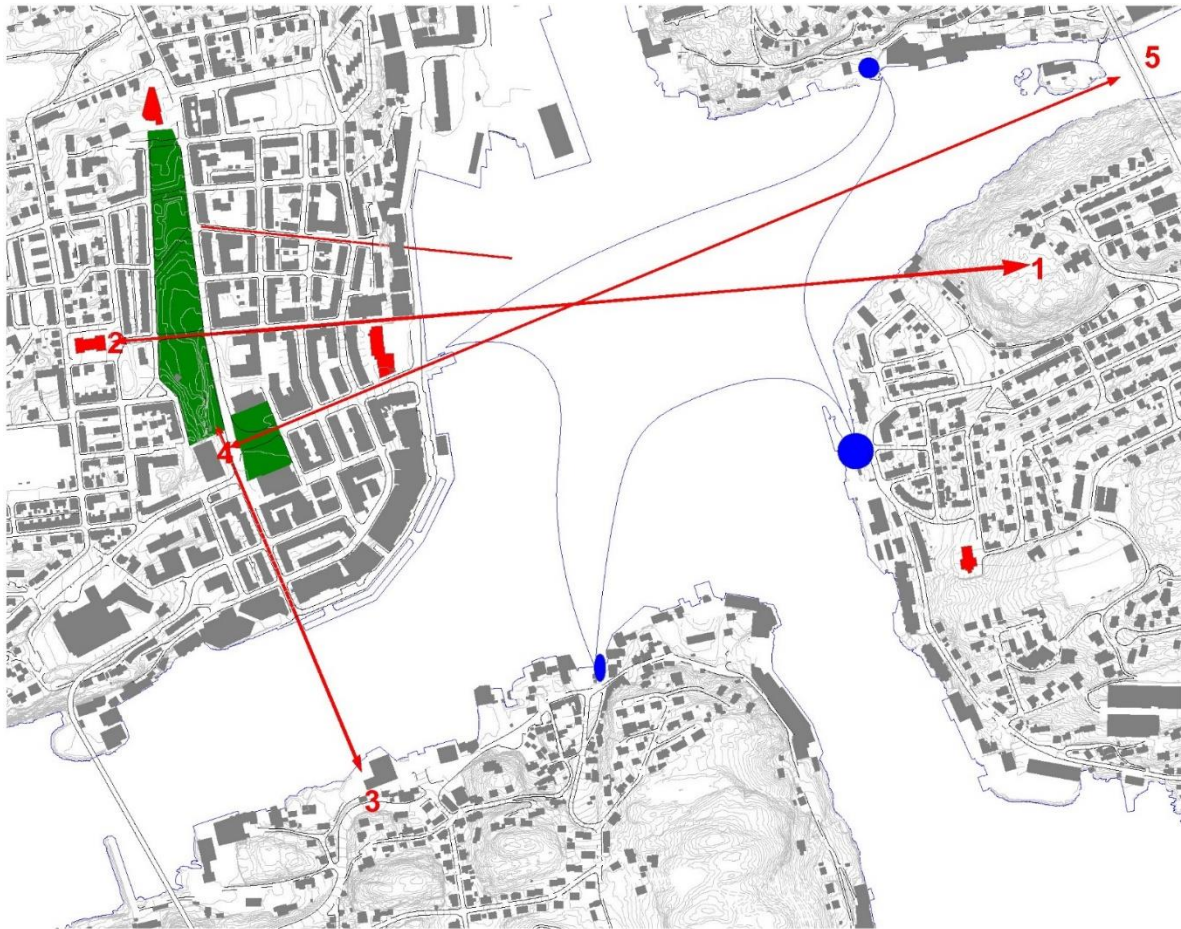
Denne situasjonen gir imidlertid ikke allmenheten og nye beboere mulighet for å komme ned til vannet. For å bedre tilgangen til sjøen og for å aktivisere havnefronten er valgt et tverrsnitt, som vist i den midterste figuren.

Nærheten til Nordsundet og farleden i sjø gjør det, sammen med dybden i havnebassenget, uaktuelt å etablere strandsoner i planområdet, slik det er illustrert i den nederste figuren.



Parkeringshus kan også ligge i sokkel dersom det ligger bak funksjoner som henvender seg mot kaien.

Figur 6: Fra Retningslinjer for Havnebebyggelsen. Figuren avspeiler hvordan parkering er løst i inneværende reguleringsplan.



AKSE MELLOM BJØRNEHAUGEN OG FESTIVITETEN



AKSE MELLOM KAIBAKKEN OG NORDSUNDET



AKSE MELLOM INNLANDET OG LANGVEGEN



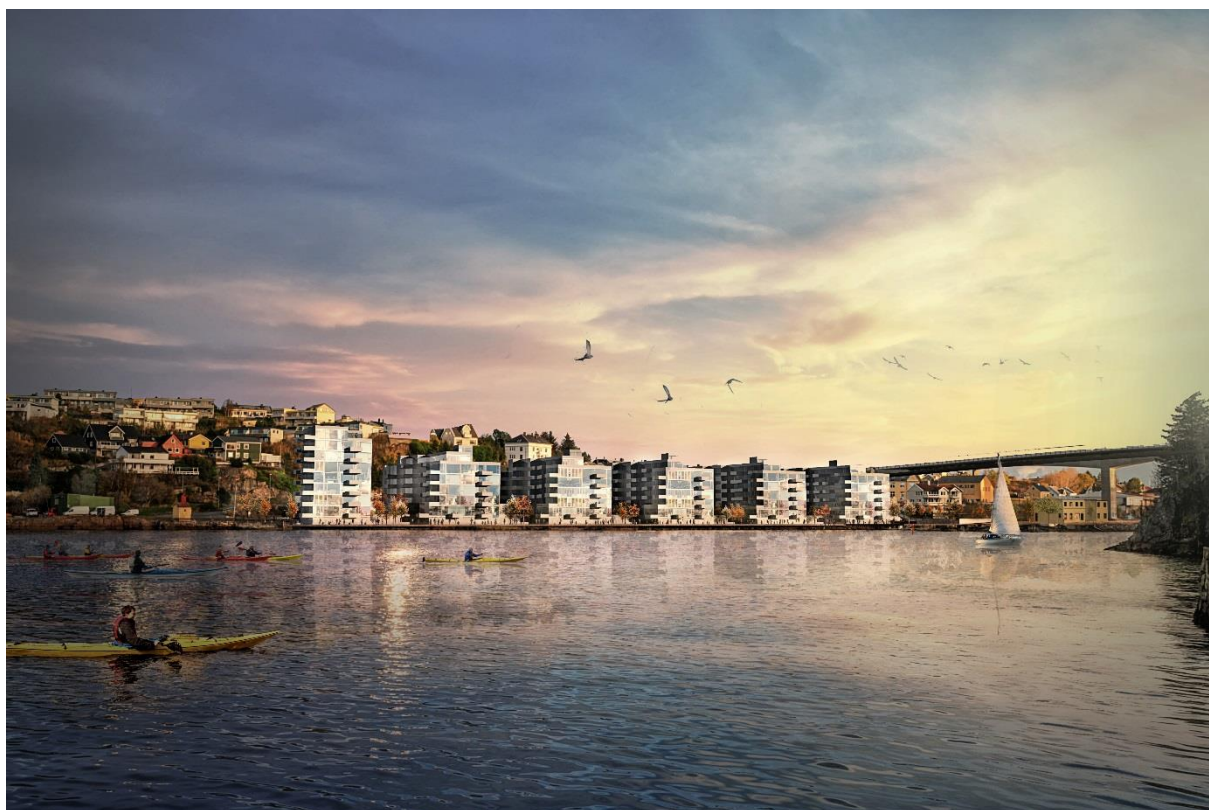
Figur 7: Fra Retningslinjer for Havnebebyggelsen. Figuren viser viktige akser/siktelinjer. Hvor Akse 5 direkte berører inneværende planområde. Høyere bebyggelse er lagt på Gomalandet (utenfor akse 5) mens bygg på Nordholmen (innenfor akse 5) er maks. 2 etasjer.

5. Beskrivelse og vurdering av alternativer

Under innspillsrunde og på informasjonsmøte 27.10.2015 ble det lagt frem et skisseforslag som innebar at hus 2-5 hadde 4-6 boligetasjer (mot 3-4 boligetasjer i inneværende planforslag). Skisseprosjektet innebar også bevaring av deler av eksisterende bygg på Nordholmen.



Figur 8: Skisseprosjekt presentert i forbindelse med planoppstart og lagt frem i offentlig informasjonsmøte 27.10.2015 (senere endret).



Figur 9: Skisseprosjekt presentert i forbindelse med planoppstart. Planområdet sett fra Nordlandet ved Grunden (senere endret).

Skisseforslaget ble av Kristiansund Kommune ansett som for høyt / høyt utnyttet og med for dårlige solforhold. Dessuten hadde kommunen en rekke kommentarer til karakteren av Nordholmen mv. (se vedlegg "4_24 Møtereferat 2016.01.19_Strandgata 18-26_rev.02"). Det ble derfor utarbeidet et nytt skisseprosjekt (se vedlegg 4_26 Revidert skisseprosjekt 2016.02.17 og figur 10 nedenfor). Dette skisseprosjektet ble ikke lagt frem for offentligheten.



Figur 10: Revidert skisseprosjekt datert 09.03.2016

Kommunens tilbakemelding på skisseprosjektet er vedlagt planforslaget. Kommunen gav i tilbakemeldingen en rekke tydelige føringer for ytterligere reduksjon av planforslaget – noe som er fulgt opp i inneværende planforslaget og gjengitt i figur 11 (nedenfor og på neste side).



Figur 11A: Skisseprosjekt vedlagt reguleringsplanforslaget som var på off. ettersyn. Ultimo 2017. Planområdet sett fra Nordlandet ved Grunden. Alle nybygg holdes under horisonten.



Figur 11B: Skisseprosjekt vedlagt reguleringsplanforslaget – Alternativ 1 (med 6 hus). Høyblokka er tatt ut av planen. Sammenligne med figur 9 for forskjellen med tidligere forslag.



Figur 11C: Skisseprosjekt vedlagt reguleringsplanforslaget – Alternativ 2 (med 5 hus). Høyblokka er tatt ut av planen.

6. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet

Planområdet ligger sør i bydelen Gomalandet ved Nordsundet og umiddelbart vest for Nordsundbrua. Planområdet er lokalisert i Strandgata 18-26 samt på Nordholmen. Planområdet består i dag av næringsbygg som tidligere blant annet har huset en Bohus butikk. I dagens situasjon er det lite virksomhet i bygningene. I tillegg til utbyggingsområder består planområdet av tilkjørselsveier Strandgata og Freiveien. Planområdet er på ca. 36 daa, hvorav byggefelter og friområde/uteoppholdsareal utgjør ca. 15 daa mens øvrig del av planområdet er veianlegg og områder i sjø.

Planområdet har atkomst fra Strandgata.

Gomalandet er et av byens gamle arbeiderstrøk, med en industrihistorie som går tilbake til bl.a. Goma fabrikker – lokalt kjent som smørfabrikken eller såpefabikkken. Industrihistorien knytter seg i høy grad til fiskeindustrien med bl.a. Milnbrygga (ca. 300 m vest for planområdet). Som et av byens historiske minnesmerker tilknyttet klippfiskproduksjon. Også på Nordholmen har det bl.a. vært fiskelim- og smørfabrikk.

Kristiansund ble hardt rammet av bombingene under krigen, og bebyggelsen innen planområdet skriver seg til tiden etter andre verdenskrig. Den nåværende bebyggelsen innenfor planområdet har ikke registrert verneverdi.



Figur 12: Nordholmen ca. 1913.



*Figur 13: Nordholmen.
Bildet er tatt før bombingen i 1940.*

Bebyggelsen i nærhet til planområdet består overveiende av boligbygg, som primært skriver seg til gjenreisningstiden etter krigen. En mindre del av bebyggelsen skriver seg til tiden før andre verdenskrig, men enkeltbyggene har typisk gjennomgått så store endringer at de ikke i seg selv fremstår som verneverdige.

Boligeiendommene tilgrensende planområdet er typisk leilighetsbygg på 2 ½ etasje + sokkel. Husene er typisk knappe bygningsvolumer med saltak og kledd i malt panel. Kristiansund er kjent som den polykrome byen, og en del av husene er fargesatt med "typiske" Kristiansundfarger. En del av husene har senere fått tilføyet større balkonger, som delvis tilslører byggenes enkle hovedformer.



Figur 14: Planområdet sett fra Bjønnahaugen på andre siden av Nordsundet.



Figur 15: Planområdet sett fra søndre del av Nordsundbrua. Nordholmen sentralt i bildet. Fiskebåten befinner seg i seilrennen i Nordstraumen. Rennen går tett inn til Nordholmen.



Figur 16: Planområdet sett fra midten av Nordsundbrua. Nordholmen sentralt i bildet. Nabobebyggelsen til planområdet er leilighetsbygg typiske for gjenreisningstiden i Kristiansund.



Figur 17: Eksisterende bebyggelse på Strandgata 18-26 sett fra Nordholmen. Bebyggelsen har ikke registrert verneverdi og forutsettes revet.



Figur 18: Strandgata sett fra øst og i retning vest. Utbyggingsområdet på venstre side av gata. Eksisterende boligbygg på høyre side av gata er typiske for gjenreisningstiden i Kristiansund.

Umiddelbart utenfor planområdet ligger Gomalandet gamle skole – på nordøstsiden av krysset Strandgata/Freiveien. Pr. DD drives en mindre del av den gamle skolen som barnehage med skolegården som lekeareal. Det er gitt nedrivningstillatelse for skolen, og det er derfor tenkelig at det vil komme nybygg på tomten. Det er politisk vedtatt å bygge ny brannstasjon på tomten.



Figur 19: Gomalandet gamle skole ses til høyre i bildet og Strandgata til venstre i bildet.

Bildet er tatt med påle i ca. 3. etasjes høyde over Strandgata.

Etter hvert som en beveger seg lengere unna utbyggingsområdet blir bebyggelsen mer sammensatt med eneboliger og enkelte leilighetsblokker. Det arkitektoniske uttrykket endrer seg også med flere av byggene utført i tydelig modernistisk stil med flatt tak. Det vises til figur 33 for samlet oversikt over områdets bebyggelsesstruktur.

Grunnforhold

Området ligger nedenfor marin grense i område med «Fyllmasse» jf. Kartløsning til NGU. "Fyllmasse" betegnes som: "Løsmasser tilført eller sterkt påvirket av menneskers aktivitet, vesentlig i urbane områder."

Innenfor planområdet er det flere plasser synlige skjæringer/fjell i dagen. Dekke over dette igjen er løsmasser – i høy grad stein tilført ved fylling. Nordholmen er iht. NGU sin kartløsningen: "Bart fjell, stedvis tynt dekke". Det vurderes derfor ikke å være fare for kvikkleire eller andre skredfarlige masser.

Eksisterende fyllmasser består av stein, som det vurderes er lagt ut med god stabilitet. Ved ekstra belastning av eksisterende fylling (oppfylling eller større bygg) eller ved ytterligere utfylling utredes stabilitet nærmere. Skred ansees ikke som sannsynlig.

Naturverdier

Det er ikke innen planområdet registrert naturverdier.

Rekreasjonsverdi

Utbyggingsområdet på nedsiden av Strandgata er allerede utbygd med bebyggelse som i høy grad sperrer for atkomst til området og for visuell kontakt mellom gater og vannet. Dette området har derfor ikke rekreasjonsverdi og benyttes heller ikke av barn og unge til aktivitet.



Figur 20: Kikk fra krysset Gomagata/Strandgata og i retning sør – mot vannet. Eksisterende bebyggelse sperrer effektivt for kontakten med vannet.

Til Nordholmen går det i dag en gangbru. Brua er skiltet med atkomst forbudt-skilt. Men det er uansett kjent at barn og unge har oppholdt seg på holmen og i eksisterende bygg på holmen. Området er ikke trygget for opphold og er derfor ikke ønsket med dagens situasjon på Nordholmen.

Trafikkforhold

Veiene som inngår i planområdet, og regnes som atkomstveier til planområdet, er Freiveien og Strandgata. Det er 30 km/t-sone for de aktuelle veiene. I tillegg inkluderes kryssene mellom Gomagata og Milnveien i planområdet.

Nordre del av Freiveien (inn mot krysset som fører rv. 70) har i dag ensidig fortau på vestsiden, og innkjøring til parkeringkjeller i Verkstedblokka på østsiden. Bredden på kjørebane er ca. 5 meter og fortauet har en bredde på ca. 2,5 meter. Det ligger i dag et gangfelt ca. 10 meter fra Milnveien.

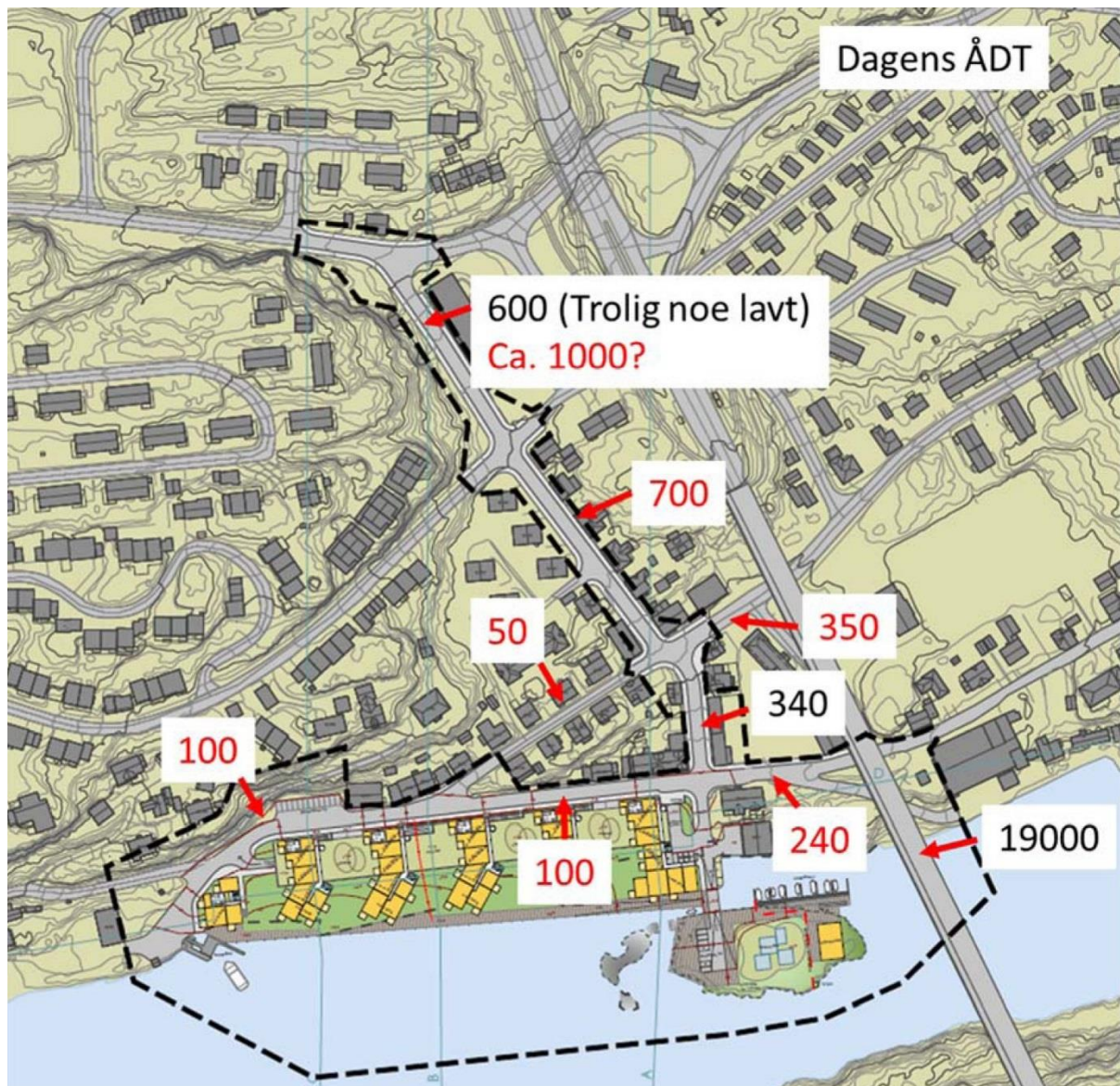
Freiveien mellom Milnveien og Gomagata har i dag tosidig fortau. Gatebredden er ca. 5,5 meter. Fortauet på østsiden har en bredde på 2,5m, mens fortauet på vestsiden er ca. 2 meter bredt. Nordgående kjørefelt benyttes imidlertid i stor grad til parkering, slik at gata i prinsippet har ett kjørefelt. Søndre del inn mot Gomagata har provisoriske parkering forbudt skilt over en strekning på ca. 40 meter. Det er to fartshumper på strekningen.

Søndre del av Freiveien, mellom Gomagata og Strandgata, har i dag tosidig fortau. Det er tilrettelagt for langsgående parkering på østsiden. Det er dårlige siktforhold i krysset med Strandgata. På begge sidene varierer fortausbredden fra 1,5 meter til 3,0 meter.

Bredden på vegbanen varierer fra 6 til 7 meter.

Strandgata forbi utbyggingsområdet har i dag fortau på sydsiden i vestre del og fortau på nordsiden i østre del. Veibredden er ca. 5,5 meter og fortausbredden varierer fra 1,5m til 2,5m.

Kristiansund kommune gjennomførte radartellinger i Freiveien i to snitt i uke 6 i 2016 (8. februar- 15. februar). Under befaring tirsdag 19. januar 2016 utførte Sweco korttidstillinger i ettermiddagsrushet. I øvre del av Freiveien viste radartellingene en gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) på ca. 600 kjt/døgn. Korttidstilling indikerte en høyere trafikkmengde, opp mot det dobbelte.



Figur 21: Trafikkmengder, ÅDT i dagens situasjon. Svarte tall er maskinelle tellinger. Røde tall er beregnede/vurderte tall.

Radartellingen i Freiveien mellom Gomagata og Strandgata viste en ÅDT på 340 kjt/døgn. Sett i forhold til antall boliger mellom tellesnittene indikerer også det at trafikk tellingen i

nordre del av Freiveien er lav. Det er grunn til å anta en trafikkmengde på ca. 1000 kjt/døgn i nordre del av Freiveien.

I Freiveien mellom Milnveien og Gomagata er det stipulert en trafikkmengde på ca. 700 kjt/døgn.

Radartellingen mellom Gomagata og Strandgata viste en ÅDT på ca. 340 kjt/døgn. Denne tellingen viser godt samsvar med korttidstillingen som ble gjennomført under befaringen.

I Strandgata er det estimert en ÅDT på ca. 100 kjt/døgn i dag.

Basert på radartellingene til kommunen, Sweco sine korttidstillinger og vurderinger er det estimert trafikkmengder på de ulike veiene i området vist i figur 21.

Umiddelbart vest for utbyggingsområdet er det anløp for Sundbåten som går mellom sentrum, Innlandet, Nordlandet og Gomalandet. Båten går hvert 20. minutt og vil være viktigste bidrag til kollektivtrafikk-løsningen for planområdet. I tillegg er det lokal bussrute (805) som snur i enden av Milnveien. Denne går en gang i timen.

Trafikk generert av planforslaget er i trafikkanalysen vurdert til en ÅDT på ca. 700 kjøretøy i døgnet. Dette tilsvarer 3,5 kjøretøy pr. bolig pr. døgn og er i samsvar med Statens Vegvesen sin håndbok V713 (Trafikkberegninger). Det er da tatt utgangspunkt i inntil 200 boliger i planområdet tilsvarende en gjennomsnittlig leilighetsstørrelse på 64 m² S-BRA (alt. 2) og ca. 70 m² S-BRA (alt. 1).

Håndboken angir at et en gjennomsnittlig bolig genererer 3,5 bilturer pr. døgn. Hva en bolig i virkeligheten vil generere vil variere er avhengig av mange faktorer, eksempelvis hvor i landet boligene ligger, størrelse og type bolig, nære sentrum/sentra, kollektivdekning, parkeringsdekning med mer. Mest trafikk genereres av eneboliger i villastrøk med dårlig kollektivdekning. Minst trafikk genereres av leiligheter i urbane strøk.

Planområdet planlegges med leiligheter. Leiligheter kan på generell basis antas å generere mindre trafikk enn gjennomsnittet. I tillegg gir Sundbåten forholdsvis rask og god kollektivforbindelse til sentrum. På den andre siden vurderes at Kristiansund er mer bilbasert enn større byer som Oslo, Trondheim og Bergen, samt at det trolig vil være god dekning med hensyn til parkering både internt og i nabogatene. Det er derfor valgt å anta at hver leilighet genererer trafikk tilsvarende en gjennomsnittlig bolig 3,5 bilturer pr. døgn.

Dette tallet er satt for mellomstore leiligheter (70-75 m² S-BRA). Ved større leiligheter genereres det flere bilturer pr. bolig. Og ved mindre leiligheter blir det færre bilturer pr. bolig.

Reguleringsplanen åpner, i tillegg til boliger, mulighet for tjenesteyting i form av offentlig eller privat tjenesteyting inkludert klubblokaler, bevertning mv. samt forretninger som driver med salg av tjenester som hovedgeskjeft, men som også kan drive med salg av varer som bigeskjeft. Det finnes ikke i håndbok V713 egen tabell/norm for tjenesteyting, men det vurderes at trafikken generert for kontor (post, bank, helse, off. kontorer) kan være representativ for prosjektet.

Håndboken angir gjennomsnittlig 8 bilturer pr. døgn pr. 100 m² for slike funksjoner; innenfor et variasjonsområde på 6-12 turer. Hva tjenesteyting i virkeligheten vil generere vil variere er avhengig av mange faktorer – tilsvarende som for boliger.

For feltet BOP2 (på Nordholmen) er det tenkt dykkerklubb eller tilsvarende funksjon på inntil 600 m² BRA. Her tilsier plassering og tiltenkte formål at det vil bli forholdsvis lite biltrafikk, da funksjonen har begrenset fremmedkjørsel og trafikk generert settes derfor til 6 bilturer pr. døgn pr. 100 m². Tilsvarende samlet ÅDT på 36 kjøretøy i døgnet til felt BOP2.

I det vedlagte skisseprosjektet er vist alternativ innretning av kjeller/sokkel i felter Bolig/tjenesteyting 1-5; med tjenesteyting som henvender seg mot havnepromenaden. Basert på samme faktorer som for boliger (plassering i en mellomstor by, nærhet til Sundbåten) vurderes trafikk generert å ligge midt i variasjonsområdet – dvs. bilturer pr. døgn pr. 100 m². Samlet er det vist ca. 1.655 m² BRA tjenesteyting mot havnepromenaden – dette inkl. lager og kjøkken. 1.655 m² BRA gir da samlet ca. 132 kjøretøy i døgnet til tjenesteyting i feltene Bolig/tjenesteyting 1-5. Det er regulert for inntil 3.000 m² BRA tjenesteyting.

Ved å ta ut nederste etasje til tjenesteyting reduseres antall samtidig boliger. I vedlagte skisseprosjektet reduseres antall boliger med 16 stk., slik at antall boliger ved viste alternativ innretning (alt. 1) blir 141 stk. Dette lidt større boliger, som antatt vil generere 4 bilturer pr. døgn pr. bolig. Eller samlet ÅDT på ca. 564 kjøretøy i døgnet til tjenesteyting i feltene Bolig/tjenesteyting 1-5.

For alternativ innretning av skisseprosjektet gir det en samlet ÅDT på 36+132+564 kjøretøy i døgnet = samlet 732 kjøretøy i døgnet.

I tillegg til boliger og tjenesteyting er det regulert off. friområde med handikapparkering. Kjøring hertil vurderes som neglisjerbar.

Variasjonsområdet for trafikk vurderes derfor å ligge mellom på 650-750 kjøretøy i døgnet.

Støymessig vil en fordobling av trafikken gi en øking på 2-3 dB, og dermed akkurat vil være hørbar. Derfor vurderes variasjonsområdet for trafikken generert av planområdet samlet sett å kunne stipuleres til 700 kjøretøy i døgnet uten at det gir seg utslag i støybildet om det blir færre eller flere boenheter, eller om nedre etasje i boligbygg nyttes til tjenesteyting.

Parkering

Det er i planen gitt bestemmelser om at det skal avsettes min. 1,1 parkeringsplass pr. bolig.

Ved alternativ innretning av etasjen mot havnepromenaden med tjenesteyting er vist samlet 211 P-plasser (24 plasser ute og 187 plasser inne). Med 141 boliger (se foregående avsnitt) blir parkeringskravet for boliger min. 155,1 P-plasser.

For tjenesteyting er det illustrert ca. 755 m² legekantor og lignende inkl. lager. Dette i bygg 1 og 6 (Alternativ 1). Iht. kommunen sin parkeringsnorm skal det avsettes plass til 1 bil pr. 50 m², tilsvarende samlet 15,1 P-plasser for legekantorer mv.

I bygg 2-4 er illustrert samlet 900 m² café og lignende inkl. lager og kjøkken. Iht. Byggforsk (Byggforskserien, 171.801, Planløsning) er plassbehovet i caféer ca. 0,85 m² pr. person i sittearealet. Og for restauranter er plassbehovet 1,3-1,9 m² pr. person i sittearealet. Samlet er derfor plassbehovet satt til gjennomsnittet for restauranter og caféer – 1,35 m² pr. person i sittearealet. Samlet sitteareal i bygg 2-4 er 560 m². Dette tilsvarer ca. 414 sitteplasser. Iht. kommunen sin parkeringsnorm skal det avsettes plass til 1 bil pr. 15 sitteplasser, tilsvarende samlet 27,6 P-plasser for caféer og restauranter

Samlet gir alternativ innretting av planforslaget 155,1 + 15,1 + 27,6 P-plasser = 198 P-plasser. Dette er illustrert ytterligere parkering i det vedlagte skisseprosjektet med alternativ innretting av kjeller/sokkel.

Endelig antall parkeringsplasser vil bli fastlagt i byggesaken.

Det er ikke i Kristiansund Kommune egen norm for sykkelparkering. Men det vurderes å bli behov for min. 1 sykkelparkeringsplass for hver leilighet i tillegg til sykkelparkering for tjenesteyting. Sykkelparkering er illustrert på vedlagte skisseprosjektet.

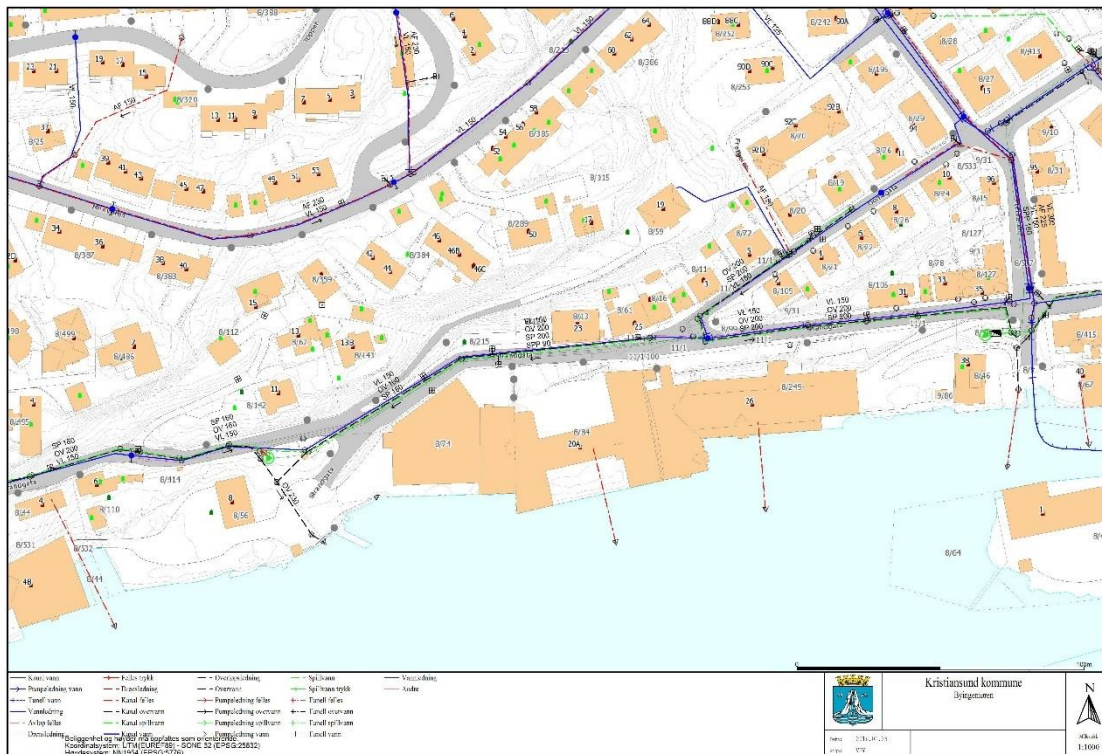
Annen infrastruktur

Gomalandet barneskole er bydelens skole. Skolekapasiteten er ikke selvstendig vurdert for utbyggingsområdet, men vurderes å være god.

Kommunale vann- og avløpsledninger går i gatene i området med forsyning av planområdet fra ledninger i Strandgata. Det ligger tre brannkummer (BK) i området for utbygging. Det er om lag 200 meter mellom BK vest for boligene og BK rett nord, og 115 meter mellom BK rett nord og BK nordøst for boligene.

Nordøst i planlagt utbyggingsområdet (ved krysset Strandgata/Freiveien) ligger kommunal spillvannpumpe P11 i Strandgata. Denne vil ta imot avløpsvann fra planområdet og pumpe det inn i kommunalt nett til område med selvføll. For beskrivelse av nødvendig oppgradering av pumpekapasitet vises til vedlagte vann- og avløpsplan; *Sweco, 18766001, vann- og avløpsplan, datert 07.12.2016*.

Over Nordsundet går det kommunal hovedvannledning (VL300) som er ført inn mellom Nordholmen og Gomalandet og på land følger Freiveien. Kommunen planlegger ny spillvannpumpeledning i sjø langs samme trase som VL300. Det skal også legges nytt nødoverløp for P11. I den forbindelse blir ledningsanlegg i Freiveien skiftet ut. Det vil derfor være hensiktsmessig for utbygger å koordinere tilkobling til eksisterende kommunalt nett med kommunens avløpsplaner.



Figur 22: Oversikt over kommunale ledninger i området. NB kartet ikke i målestokk.

Avfallsløsningen i Kristiansund Kommune er basert på plastdunker i egne avfallsrom og som frittstående dunker for mindre prosjekter. Avfallsrom plasseres med kort avstand til kjørbær vei for renovasjonsbil.

For restavfall og papir/papp regner Kristiansund Kommune normalt 6 leiligheter på en 660 l dunk. Med ca. 200 leiligheter (antatt øvre grense for tetthet i planområdet) vil det si ca. 33 av hver sort, totalt 60 dunker. Størrelsen på dunkene er ca. 1,5 m x 1 m. Det er tømning annen hver uke for restavfall og hver 4. uke for papir/papp.

For glass og metall har Kristiansund Kommune mindre erfaring med mengder. Men regner i dette tilfellet med 6 leiligheter på en 240 l dunk altså ca. 33 dunker på 200 leiligheter. Størrelse på dunkene er ca. 0,8 m x 1 m og tømning er hver 4. uke.

Kommunen har også innsamling av plastemballasje som blir lagt i plastsekker. Denne ordning er ikke så godt tilrettelagt for blokkbebyggelse og det forutsettes derfor egne dunker for plast lagt til bebyggelsens avfallsrom. Avfallsrom i bebyggelsen legges mot Strandgata.

For det planlagte mindre bygget på Nordholmen forutsettes det en dunk pr. fraksjon (gjærne lagt i et avfallsrom eller under tak). Det etableres kjørbær atkomst til Nordholmen og snumulighet for lastebil på Nordholmen, slik at bygget kan betjenes av renovasjonsbil.

7. Samråds- og medvirkningsprosess

Det ble avholdt oppstartsmøte med Kristiansund Kommune den 13.10.2014.

Etter oppstartsmøtet foregikk det nærmere avspøking på tiltakshaversiden mellom de to eierne i utbyggingsområdet. Sommeren 2015 var nærmere avtale om felles planprosess for eiendommene på plass og det ble inngått avtale med Voll Arkitekter som forslagsstiller for felles reguleringsplan.

Varsel om oppstart av arbeid med reguleringsplan ble sendt til naboer 19.10.2015 og til myndigheter/samrådsparter 22.10.2015. Naboer og samrådsparter ble varslet i henhold til vedlagte adresselister. Det ble avholdt åpent informasjonsmøte om saken 27.10.2015.

Under offentlig ettersyn ble det på offentlig informasjonsmøte 27.10.2015 lagt frem et skisseforslag som innebar at hus 2-5 hadde 4-6 boligetasjer (mot 3-4 boligetasjer i inneværende planforslag). Skisseprosjektet innebar også bevaring av deler av eksisterende bygg på Nordholmen. Skisseforslaget var også vedlagt oppstartsvarsel til myndigheter. Skisseforslaget er vist på side 16-31 i vedlegg "4_09 Off. infomøte 2015.10.27".

Skisseforslaget ble av Kristiansund Kommune ansett som for høyt / høyt utnyttet og med for dårlige solforhold. Dessuten hadde kommunen en rekke kommentarer til karakteren av Nordholmen mv. (se vedlegg "4_24 Møtereferat 2016.01.19_Strandgata 18-26_rev.02"). Det ble derfor utarbeidet et nytt skisseprosjekt (se vedlegg 4_26 Revidert skisseprosjekt 2016.02.17 og figur 10). Dette skisseprosjektet ble ikke lagt frem for offentligheten.

Kommunens tilbakemelding på skisseprosjektet datert 2016.03.09 går frem av vedlegg "4_27 Kristiansund kommune, tilbakemelding på skisseprosjekt 2016.03.09". Kommunen gav i tilbakemeldingen en rekke tydelige tilbakemeldinger med utgangspunkt i "Retningslinjer for havnebebyggelsen" (vedtatt i Bystyret 28.11.2007). Inneværende planforslag følger opp på føringer gitt av kommunen i e-post datert 09.03.2016.

I det etterfølgende skjemaet (avsnitt 8.1) går det mer detaljert gjennom møter og klareringer med offentlige myndigheter, samt innkomne innspill fra myndigheter og private høringsparter under varsel om planoppstart.

For gjennomgang av merknader/innsigelser innkommet under off. ettersyn av planforslaget vises til avsnittet 8.2.

8. Planprosess – herunder innkomne innspill ved off. ettersyn

8.1 Innkomne innspill ved planoppstart

Dok.nr. Dato	Part / myndighet	Merknader/innspill	Forslagsstillers kommentar
			<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt – Delvis ivaretatt – Ikke ivaretatt
4_01 2009	Div. myndigheter	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsvurdering</i> – <i>Plan- og bygningsloven må legges til grunn for utarbeidelse av plandokumentene og gjennomføring av planprosessen.</i> – <i>Hovedleden for ferdsel i sjø går inn Nordsundet.</i> – <i>Det ligger en fyrlykt på Nordholmen</i> – <i>Det må tas hensyn til arealbehovet for ev. ny/utvidet Nordsundbrua. Det må ikke legges opp til noen utbygging inntil dagens bru.</i> – <i>Potensial for kulturminner under vann. Det er ikke tidligere utført marinarknologiske registreringer innen de foreslåtte plangrensene.</i> – <i>Avinor gjør oppmerksom på høyderestriksjoner på omlag 100 moh. Avinor gjør oppmerksom på restriksjoner ang. lys mv.</i> – <i>For adkomst til området vises til kommentar i møtereferrat fra oppstartmøte 02.10.08.</i> – <i>Nødvendig opprusting av Freiveien / Strandgata som følge av den økte trafikken utføres og bekostes av utbygger.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt: ROS-analyse vedlagt planen – Ivaretatt: Plan- og bygningsloven er etterfulgt. – Ivaretatt: Det planlegges ikke tiltak mot hovedleden for ferdsel i sjø. – Ivaretatt: Fyrlykt på Nordholmen berøres ikke av utbyggingen – Ivaretatt: Byggegrense er satt til 30 m fra veimidten i Nordsundbrua jf. merknad 4_13, Statens Vegvesen – Ivaretatt: Det vil bli utført marinarknologiske registreringer innen planområdet. Dette som forutsetning for tillatelse til inngrep i sjø. – Ivaretatt: Høyderestriksjoner respekteres. Føringer ang. lys mv. er ført inn i planens bestemmelser. – Ivaretatt: Adkomst til området er utført iht. kommunale føringer. – Ivaretatt: Nødvendig opprusting av Freiveien/Strandgata går frem av veg- og trafikkrapport (Sweco 18766001, Veg- og trafikkrapport datert 22.06.2016) og av planens bestemmelser. – Ivaretatt:

		<ul style="list-style-type: none"> – <i>Det ligger en kommunal hovedvannledning i sjøen mellom Nordlandet (på østsiden av Nordsundbrua) og Gomalandet (forlengelsen av Freiveien). Denne kan ikke fylles ned. En evt. omlegging av ledningen må bekostes av utbygger.</i> – <i>Fra pumpestasjonen i Freiveien går en overvanns- og overløpsledning til sjøen. Endepunktet på ledningen er mellom Gomalandet og Nordholmen. Enden på ledningen kan ikke fylles over. Ved en utbygging av området bør ledningen forlenges. Dette må bekostes av utbygger.</i> – <i>Avløpsvannet må pumpes til offentlig ledningsnett i Freiveien. Overvannet kan føres rett til sjøen.</i> 	<p>Ivaretatt gjennom vedlagte vann- og avløpsplan (Sweco, 18766001, vann- og avløpsplan, datert 29.02.2016), beskrevet i veg- og trafikkrapport samt fulgt opp i planens bestemmelser ved krav om teknisk godkjent vann- og avløpsplan innen det kan gis igangsettingstillatelse.</p> <p>– Ivaretatt: Se punktet ovenfor.</p> <p>– Ivaretatt: Ivaretatt gjennom vedlagte vann- og avløpsplan</p>
4_02 2014.10.13	Kristiansund Kommune Referat v/Voll Ark.	<p>3 Status på prosjektet Kommunen uttrykte frustrasjon over problemer med informasjonsflyten i prosjektet</p> <p>4 Gjennomgang av problemstillinger som skal behandles i planarbeidet</p> <ul style="list-style-type: none"> – Avgrensning av planområdet – Byggehøyder: – Høyde på 1. etasje – Avløpsvann – Vannforsyning 	<p>– Ivaretatt: Det er satt opp bedre kommunikasjon på forslagsstillersiden og med rådgivere.</p> <p>– Ivaretatt:</p> <p>– Ivaretatt: Det er avholdt arbeidsmøte med kommunen og skisseprosjekt mv. drøftet (se vedlegg 4_24 – 4_27). Byggehøyder er redusert iht. kommunale føringer og i samsvar med retningslinjer for havnebebyggelsen.</p> <p>– Ivaretatt: Satt iht. 200-års flom jf. ROS-analyse.</p> <p>– Ivaretatt: Se vedlagte VA-plan.</p> <p>– Ivaretatt: Se vedlagte VA-plan.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> – Brannvann 	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt: Se vedlagte VA-plan.
		<ul style="list-style-type: none"> – Brannberedskap 	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt: Brannbiler oppstilt på taket av P-kjellere (tilkjørsel fra Strandgata) vil kunne rekke alle leiligheter.
		<ul style="list-style-type: none"> – Ledningsplan 	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt: Se vedlagte VA-plan.
		<ul style="list-style-type: none"> – Avfall 	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt: Egne avfallsrom i byggene foreslås lagt mot Strandgata.
		<ul style="list-style-type: none"> – Energiforsyning 	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt: Kravet i gjeldende byggt teknisk forskrift (juni 2016, §14-4) er at: <i>(2) Bygning med over 1000 m² oppvarmet BRA skal</i> <i>a) ha energifleksible varmesystemer, og</i> <i>b) tilrettelegges for bruk av lavtemperatur varmeløsninger.</i> TEK stiller dermed ikke særlige krav som må ivaretas i reguleringsplanen.
		<ul style="list-style-type: none"> – Skole- og barnehagekapasitet Det er ikke kjent at det er nærheten og barneskole lengre inn på øya. Disse har tilfredsstillende kapasitet og adkomst. 	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt: Ikke behov for tiltak.
		<ul style="list-style-type: none"> – Geoteknikk Det er ikke kjent at det er utfordrende grunnforhold i området 	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt: Ikke behov for tiltak. Se ROS-analyse.
		<ul style="list-style-type: none"> – Forurensning Det er ikke kjent at det er registrert forurensning i området men dette må redegjøres for i planbeskrivelsen. Husk mulig forurensning på sjøbunnen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt: Det stilles krav i planens rekkefølgebestemmelser mtp. sjøbunn.
		<ul style="list-style-type: none"> – Parkering Det vises til Kristiansunds Parkeeringsnorm. Normen sier 1,25 biler pr boenhet, men gjesteparkeringsandelen kan sees i sammenheng med mulig gateparkering. 	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt: Det foreslås å redusere kravet til gjesteparkering fra 0,25 til 0,1 gjesteplasser pr. boenhet Det vises til nærmere beskrivelse i vedlagte veg- og trafiknotat.

		<ul style="list-style-type: none"> – Trafikk – Støy – Tilgang til sjøen og havnen – Kommunen poengterte at det er viktig at planlagt ny bebyggelse utformes med god kvalitet, på en slik måte at fornyelsen av Strandgata – Nordholmen også bidrar til å styrke eksisterende bomiljø. – Dersom det lar seg gjøre vil ikke kommunen ha innvendinger mot noen båthavner for mindre båter i forbindelse med utviklingen av Nordholmen. – Det er absolutt viktig å ta hensyn til seilingsbredde og strømningsforhold i sundet. <p>5 Generelt til det videre planarbeid</p> <ul style="list-style-type: none"> – Dette er en viktig tomt i Kristiansund som er godt synlig fra flere steder i byen. Viktig å bygge kvalitet inn i prosjektet både med hensyn til fjernvirkningen mot havneområdet og for de enkelte leiligheter i prosjektet. 	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt: Det vises til vedlagte trafikknotat – Ivaretatt: Det vises til vedlagte støyrapport – Ivaretatt: Det planlegges kaifront/havnepromenade langs sjøsiden av boligbyggene og offentlig friområde på Nordholmen. – Ivaretatt: Det vises til vedlagte skisseprosjekt og inneværende planbeskrivelse i øvrig. – Ivaretatt: Det vises til plankart og bestemmelser. – Ivaretatt: Seilingsbredde og strømningsforhold i sundet berøres ikke av utbyggingen. Det vises til vedlagte notat; Norconsult, 5003187-1, Effekt av utbygging på Strømforhold i Nordsund, datert 28.10.2006. – Ivaretatt: Bebyggelsen er holdt med gesimshøyde tilsvarende eksisterende havnebebyggelse på del av bebyggelsen nærmest sundet. Og med byggehøyder tilsvarende eksisterende bebyggelse på oversiden av Strandgata på del av bebyggelsen nærmest Strandgata. <p>I tillegg er det oppført et punkt- hus/tårn, som markerer deg som et vertikalt element i havnerommet – men som fortsatt underlegger seg det store landskapsrommet med en gesimshøyde lavere enn landskapsilhuetten på Gomalandet.</p>
--	--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> – Avholde et folkemøte om planene. – Det må utarbeides en felles utbyggingsavtale for begge utbyggingsområdene. <p>6 Videre framdrift De første milepelene vil være:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avklare områdeavgrensning og annonsere planoppstart • Utarbeide komplett konsept for utvikling av tomtene. Dette må avstemmes med kommunen underveis. • Avholde folkemøte <ul style="list-style-type: none"> – Gjengi sammendrag av alle innkomne innspill fra samråd og medvirkningsprosessen. 	<p>Alle leiligheter har sjøutsikt og gode solforhold.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt: Avholdt med bra oppmøte. – Ivaretatt: Reguleringsplanen omfatter begge utbyggingsområdene – og en utbyggingsavtale omfattende offentlige arealer vil bli vedtatt i etterkant av reguleringsplanen. • Ivaretatt • Ivaretatt • Ivaretatt – Ivaretatt: Se inneværende tabell
4_04 2015.10.13	NTNU Vitenskapsmuseet	Det aktuelle planområdet vurderes til å ha potensial for kulturminner under vann.	Ivaretatt: Det er i planens bestemmelser rekkefølgekrav til undersøkelser innen inngrep i sjøbunnen.
4_10 2015.10.27	Div. naboer. Referat v/Voll Ark.	<p><i>Spørsmål fra salen</i></p> <p>A. Valgt høyde og drøyde på nybygg</p> <p>B. Parkeringsdekking for prosjektet</p> <p>C. Eksisterende parkering i området</p>	<p>A. Ivaretatt Valgte bygningstyper (lamellblokker vinkelrett på Strandgata) er valgt for å gi utsikt til vannet fra alle nye leiligheter, og for å gi kikk gjennom bebyggelsen fra Strandgata og til Nordsundet.</p> <p>Valgte byggehøyder (på tidspunktet for off. infomøte) var satt til å være så tett/høyt området kan bebygges uten at det – etter Voll Arkitekter sin vurdering – vil gå på bekostning av bokvaliteter og sol på balkonger. Byggehøyder er siden redusert.</p> <p>B. Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknotat</p> <p>C. Ikke ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknotat. Eksisterende gateparkering er</p>

		<p>D. <i>Veitrafikkstøy, som følge av utbyggingen</i></p> <p>E. <i>Trafikksikkerhet- og trafikkavvikling (primært i Freiveien)</i></p> <p>F. <i>Ekspropriasjon og inngrep på privat eiendom</i></p> <p>G. <i>Kristiansund Kommune sin holdning til foreslått utbygging</i></p> <p>H. <i>Sikkerhet ved dagens situasjon. Det ble spurt inntil sikkerheten ved Nordholmen, slik den står i dag.</i></p>	<p>problematiske for trafikkavvikling og -sikkerhet allerede i dag. Det anbefales derfor å avvikle gateparkering over en del av Freiveien. For utbyggingsområdet løses egen parkering på egen tomt.</p> <p>D. Ivaretatt Se vedlagte støyutredning</p> <p>E. Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknotat</p> <p>F. Ivaretatt Se vedlagte plankart og inneværende planbeskrivelse.</p> <p>G. Ivaretatt Kommunen hadde en rekke innvendinger til prosjektet slik det forelå ved infomøtet (mtp. høyder, stedstilpassing mv.): Disse innvendinger vurderer forslagsstiller er ivaretatt.</p> <p>H. Ikke ivaretatt Dette er et forhold, som ligger utenfor reguleringsplanen. Reguleringsplanen tar seg av fremtidige forhold.</p>
4_11 2015.11.13	NVE	<i>NVE har ingen innspel til planen.</i>	
4_12 2015.11.23	Fylkesmannen i Møre og Romsdal	<ul style="list-style-type: none"> • Natur- og miljøvern <ul style="list-style-type: none"> – <i>Allmenne interesser i strandsonen</i> – <i>Forurenset grunn på land</i> – <i>Mudring/ fylling i sjø</i> – <i>Støy</i> – <i>Landskapsomsyn</i> 	<p>– Ivaretatt Det planlegges felles havnepromenade for fri ferdsel på sjøsiden av boligbygg og offentlig friområde på Nordholmen.</p> <p>– Ivaretatt Ikke mistanke om forurensning på land – jf. oppstartsmøtereferatet.</p> <p>– Ivaretatt Se bestemmelser</p> <p>– Ivaretatt Se vedlagte støyutredning</p> <p>– Ivaretatt Se vedlagte skisseprosjekt.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • Samfunnssikkerhet <ul style="list-style-type: none"> – <i>Vi minner om plan og bygningslova sin § 4-3 som slår fast at det må gjennomføres en risiko og sårbarhetsanalyse</i> • Barn og unge <ul style="list-style-type: none"> – <i>Fylkesmannen legger til grunn at barn og unge sine interesser blir tatt vare på, jf. § 5-1 i plan- og bygnings lova. Rundskriv T-2/08 om barn og planlegging fra Miljøverndepartementet gir rammer for planarbeidet på dette området.</i> • Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging 	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt Se vedlagte ROS-analyse – Ivaretatt Det vises til kapittel 12. Vurdering av planen i forhold til barn- og unges interesser i planleggingen i inneværende planbeskrivelse. • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknøtat for beskrivelse av trafikksikkerhet og nødvendige tiltak. Når det gjelder samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, så reguleres et nedlagt næringsområde om til boliger, service/tjenesteyting og offentlig friområde midt i byen og med gode kollektivforbindelser og forholdsvis høy utnyttning. Planen er dermed i samsvar med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.
4_13 2015.11.24	Statens Vegvesen	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Byggegrense mot senterlinje på dagens RV70 settes til minimum 30 meter.</i> – <i>I forbindelse med prosjektering av evt. bygg eller andre tiltak, må det dokumenteres til Statens vegvesen at brufundamentene ikke blir påvirket av grunnarbeid. Det må videre dokumenteres til Statens vegvesen at temperaturen oppe ved brua ikke overskrider krav ved en brann i bygningsmasse.</i> – <i>Vi legger til grunn at en gjennom planen sikrer trygg skoleveg og et tilbud for myke trafikanter ellers [...]</i> 	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt En byggegrense på 30 m berører ikke planlagte bygg i området. – Ivaretatt Bebyggelse og tiltak blir i god avstand fra bru og brufundamenter. Ingen bygg innen byggegrense på 30 m og dermed ikke fare for brann i nærhet av brua. – Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknøtat for beskrivelse av trafikksikkerhet og nødvendige tiltak.

		<ul style="list-style-type: none"> – <i>En utbygging av denne størrelsen vil generere betydelig trafikk, det er viktig at det er gjort tilstrekkelige trafikkanalyser til at en kan vurdere kapasitet i kryssområder osv. Planen må gjennom rekkefølgekrav sikre at avbøtende tiltak blir gjort.</i> – <i>Når det gjelder parkering bør en også sikre parkering, gjerne overbygd, for sykler.</i> – <i>Deler av planområdet ligger i støysone fra riksvegen ut fra våre oversiktskart. En må gjennom planen sørge for at kravene i T-1442 er stettet.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknotat for beskrivelse av trafikksikkerhet og nødvendige tiltak. Nødvendige tiltak er tatt inn i planens rekkefølgebestemmelser. – Delvis ivaretatt Det er ikke satt krav til sykkelparkering i kommunale normer. Det vil uansett bli etablert sykkelparkering innen planområdet. – Ivaretatt Se vedlagte støyrapport
4_14 2015.11.25	Møre og Romsdal Fylkeskommune	Vi har minibussrute i området /rute (805 Minibussrute Skorpa – Milnbergan), men den vil ikke bli berørt av utbygginga	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt Bussruten påvirkes ikke. Nye veianlegg er utformet slik at minibuss også kan nytte disse.
4_15 2015.11.26	Møre og Romsdal Fylkeskommune	<p>Automatisk freda kulturminner</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Saken er oversendt NTNU Vitenskapsmuseet med sikte på tilbakemelding om marine kulturminner. [...] Vi har ikke merknader når det gjelder landdelen.</i> <p>Kulturminner fra nyere tid</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Det er lite av kulturhistorisk interesse innenfor planområdet. Det ligger imidlertid flere Se-frak-registrerte kulturminner tett inn mot plangrensa [...] De fleste av bygningene har gjennomgått en del endringer, så verneverdien hus for hus er derfor noe redusert. Til sammen danner de likevel et helhetlig miljø som er en viktig del av denne bydelens historie, og er også med på å markere bydelens estetiske særpreg og karakter.</i> – <i>[...] Vi vil måtte vurdere motsegndersom prosjektet ikke tilpasses omgivelser og landskap bedre [enn i skisseprosjektet vedlagt</i> 	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt Det stilles rekkefølgebestemmelser til undersøkelser i sjøen. – Ivaretatt Det vises til kapitler: 14. Vurdering av planen i forhold til kulturverdier i nærområdet og 15. Vurdering etter den Europeiske Landskapskonvensjonen i inneværende planbeskrivelse. kapitlene beskriver forholdet til eksisterende bebyggelse, landskapsrom osv. – Ivaretatt Bebyggelsen er betydelig redusert og tilpasset omgivelser etter off. høring

		<p><i>oppstartsvarselet, red.]</i></p> <p>Barn og unge</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Ved høy utnytting til boliger er det desto viktigere at kvaliteten på utearealene er høy. [...]</i> <p>Planfagleg vurdering</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Formålet det planlegges for er i samsvar med gjeldende kommuneplan, og vi har ikke merknader til formålet i seg sjøl.</i> – <i>Det er gjennom reguleringsprosessen at naboer og høringsinstanser forøvrig kan påvirke premissene for planlegginga og rammene som gis i endelig plan.</i> – <i>Området må gjerne utnyttes høyt for vår del, men kommunen bør drøfte fortettinga i lys av hvordan den skal henge sammen med kollektivløsninger, gang- og sykkelveistruktur, skolestruktur mv. Dette må komme fram i planomtaltens skildring av virkninger. Se i tillegg merknader om barn og unge.</i> – <i>Sjøfronten kan være et aktivum i området, og vi er enig i at man bør drøfte om hele eller deler av denne skal legges til rette for offentligheten.</i> – <i>Vi har i utgangspunktet ikke merknader til at man åpner for småbåthavn i sundet.</i> <p>Konklusjon</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Vi har ikke merknader til at det settes igang reguleringsprosess med sikte på høy utnytting til boliger. Vi vil likevel frarå sterkt at man viderefører planprosessen med utgangspunkt i de prosjekt-</i> 	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt Det vises til kapittel 12. Vurdering av planen i forhold til barn- og unges interesser i planlegging-en i inneværende planbeskrivelse. – Ivaretatt Det vises til kapittel 4. <i>Forholdet til overordnede planer</i> i inneværende planbeskrivelse. – Ivaretatt Det vises til gjennomført høringsprosess med off. infomøte og god mulighet for innspill fra naboer og høringsinstanser. – Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknottat for beskrivelse av trafikksikkerhet og nødvendige tiltak. Skolekapasitet er god. Barn- og unges interesser er ivaretatt jf. kapittel 12. <i>Vurdering av planen i forhold til barn- og unges interesser i planleggingen</i> i inneværende planbeskrivelse. – Ivaretatt Det etableres lett tilgjengelig kai-front langs bebyggelsen og offentlig friområde på Nordholmen. – Ivaretatt Det etableres liten småbåthavn / lite båtanlegg kun for planområdet, slik at dette ikke blir en større småbåthavn med påfølgende behov for kjøring og parkering. – Ivaretatt Prosjektet er endret, som følge av innspill i planprosessen.
--	--	---	--

		<p>skissene som ligger ved oppstart- varslet.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Planen må i tilstrekkelig grad sikre egne lekeareal. – Det er flere Sefrak-registrerte bygninger nær plangrensa (bygninger med en viss verne-verdi). 	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt Det etableres lekeareal iht. kommunale normer. – Ivaretatt Det vises til kapitler: 14. Vurdering av planen i forhold til kulturverdier i nærområdet og 15. Vurdering etter den Europeiske Landskapskonvensjonen i inneværende planbeskrivelse.
4_16 2015.11.04	Barn og unges representant, Kristiansund Kommune	<ul style="list-style-type: none"> – Siden planområdet reguleres til bolig- og næringsformål må hensynet til myke trafikanter ses spesielt på. – Det oppfordres sterkt til at området rundt Nordholmen og langs fronten av bebyggelsesmassen gjøres tilgjengelig for allmenheten. Sett i et folkehelseperspektiv vil dette gi lokalbefolkningen mulighet til rekreasjon og opphold nær sjøen. – Når det gjelder friområde og hvilke aktiviteter som bør legges oppfordrer barn og unges representant til å bruke elever ved Goma skole til å komme med innspill. 	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknotat. – Ivaretatt Det etableres en universelt utformet kaifront langs bebyggelsen og et offentlig friområde på Nordholmen. – Ivaretatt Det vil bli utarbeidet egen utbyggingsavtale for off. arealer, herunder Nordholmen, avtalen kan ha som punkt hvordan barn og unge skal inndras i utformingen.
4_17 2015.12.02	NEAS	Nordmøre Energiverk AS (NEAS) viser til saksuttale fra Statens Vegvesen vedrørende hensyn til RV70 og Nordsundbrua, og spesielt med tanke på brannsikkerhet og varmebelastning.	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt Se svar til merknad 4_13 fra Statens Vegvesen.
4_18 2015.12.03	NEAS	- Med kritiske forsyningskabler lagt inne i Nordsundbrua er det viktig at vi uttaler oss i fht brannrisiko knytt til bygningar og byggeprosjekt nær Nordsundbrua.	<ul style="list-style-type: none"> - Ivaretatt Se svar til merknad 4_13 fra Statens Vegvesen.
4_19 2015.11.15	Jan Helge Fladseth (nabo)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Byggenes høyde 2. Trafikkproblemer 3. Parkeringsproblemer 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ivaretatt Byggenes høyde er redusert 2. Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknotat. 3. Ivaretatt

		<p>4. <i>Stilbrudd</i></p> <p>5. <i>Vindstøy</i></p>	<p>Merknaden viser til trafikkikkerheten og trafikkavviklingen med gateparkering i Freiveien. Gateparkeringen er ikke selvstendig beskrevet eller hensyntatt i gjeldende reguleringsplan for området.</p> <p>En del av gateparkeringen må vike for å få til en sikker trafikkavvikling. Som det går frem av nabomerknad med vedleggsnummer 4_20, så er trafikkavviklingen problematisk allerede pr. DD.</p> <p>En utvidelse til regulerte 6 m veibredde løser ikke trafikkavviklingen – da det er gateparkeringen og ikke veibredden, som er problemet. Det er altså ikke utbyggingen av planområdet, som gjør at gateparkeringen må bort.</p> <p>Det forutsettes at den enkelte grunneier selv legger til rette for egen parkering på egen tomt – noe eksisterende bebyggelsesstruktur gir mulighet for.</p> <p>4. Ivaretatt Prosjektet er tilpasset omgivelsene gjennom volumer, fargevalg mv.</p> <p>5. Ivaretatt Det vises til vedlagte vindanalyse: <i>Kjeller Vindteknikk, KVT/DEW/2012/N018, datert 07.05.2012</i>. hoved-vindretningen for området er fra sørvest. De høyeste vindhastigheter er også fra vest- og sørvest vind. Det er antatt at effektene på eksisterende bebyggelsene nord- og sør for planområdet blir minimale på grunn av hoved-vindretningene.</p>
--	--	--	---

<p>4_20 2015.11.24</p>	<p>Naboer: Gundersen m.fl.</p>	<p>1. <i>Det berørte områdes infrastruktur</i></p> <p>2. <i>Byggmassens planlagte høyde og henvendelse mot havnebassenget</i></p>	<p>- Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknotat. Foreslåtte tiltak fra notatet er innarbeidet i planforslaget.</p> <p>- Ivaretatt Bebyggelsen er utformet iht. føringer gitt i retningslinjer for Havnebebyggelse. Prosjektet er tilpasset omgivelsene gjennom volumer, fargevalg mv. – og prosjektet er betydelig redusert etter off. infomøte.</p> <p>Det planlegges kai/havnepromenade på nedsiden av nybygg og off. friområde på Nordholmen.</p>
<p>4_21 2015.11.25</p>	<p>Annbjørge og Per Hoel (naboer)</p>	<p><i>Det har oppholdt seg små gutter på taket i bygningene på Nordholmen og gjort oss bekymret. [...]</i></p>	<p>- Ikke ivaretatt Dette er et forhold, som ligger utenfor reguleringsplanen.</p>
<p>4_22 2015.11.27</p>	<p>Øyvind Ludvigsen (nabo)</p>	<p>- <i>De foreslåtte planene for bebyggelse i Nordholmen og Strandgata, slik det framgår av illustrasjonene, vil være totalt ødeleggende for bokvaliteten i eksisterende bebyggelse både i Strandgata og Gomagata og vil medføre sterk reduksjon i verdien av disse eiendommene.</i></p> <p>- <i>Med de foreslåtte byggehøyder og størrelse på blokker vil utsikt bli sterkt redusert. [...]</i></p>	<p>- Ivaretatt Prosjektet er tilpasset omgivelsene gjennom volumer, fargevalg mv. – og prosjektet er betydelig redusert etter off. infomøte. Utbygging og oppgradering av et område fører vanligvis til at boligprisene i nærområdene går opp – ikke ned.</p> <p>- Ivaretatt Ved å dele opp bebyggelsen i blokker, som legges vinkelrett på Strandgata vil det bli sikt mellom blokkene. Noen leiligheter i Strandgata vil likevel få dårligere sikt – men dette må vurderes opp imot allmenhetens interesser.</p> <p>Å legge bebyggelsen langs med Strandgata som en mur (slik som dagens bebyggelse ligger) gir dårlig sikt mot Nordstraumen og Nordlandet fra gatenivå i Strandgata. Å holde ny bebyggelse under nivået for Strandgata gir kun mulighet for 1-2 etasjers ensidig belyste leiligheter i nybygg.</p> <p>Derfor vurderes den foreslåtte løsningen å være den samlet sett beste.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - Den foreslåtte utbyggingen bryter totalt med eksisterende bebyggelse og særpreg på Gomalandet. - Det må etableres alternative planer hvor det legges opp til en bebyggelse som i større grad er tilpasset landskap og eksisterende særpreg. Eksempel på løsning som i større grad tar hensyn til eksisterende forhold er slik dette er gjort på Nordlandet mot Markussundet. - Det må i tillegg lages mer grundig materiell som illustrer og dokumenterer konsekvenser [...] 	<p>- Ivaretatt</p> <p>Prosjektet er tilpasset omgivelsene gjennom volumer, fargevalg mv.</p> <p>- Ivaretatt</p> <p>Det vises til tilsvar ovenfor. Bebyggelsen på Nordlandet mot Markus-sundet ligger som en mur mellom off. gate og vannet. Denne løsningen vurderes som mindre velegnet for planområdet.</p> <p>Bebyggelsen mot Markussundet holder i øvrig en høyde på 3-5 etasjer (typisk 4) mot sundet og kan dermed sidestilles med planområdet, når det gjelder byggehøyder.</p> <p>- Ivaretatt</p> <p>Det vises til vedlagte illustrasjonsprosjekt.</p>
4_23 2016.01.05	Kristiansund Kommune	<i>Kristiansund kommune ved Eienomsdrift vil ikke tilråde at deler av gnr. 8 Bnr. 463 [gamle Gomalandet skole, red.] inngår i reguleringsplanen.</i>	<p>- Ivaretatt</p> <p>Eiendommen (med unntak av nødvendig sikt trekant for veikrysset Freiveien/Strandgata) er tatt ut av planforslaget.</p>
4_24 2016.01.19	Kristiansund Kommune Referat v/Voll Ark.	<p>1. Skisseprosjekt datert 16.10.2015</p> <p>1.1. Plangrep, plusser og minuser – kommunens vurderinger</p> <ul style="list-style-type: none"> + Hovedgrepet med lamellbebyggelse, som gir kikk fra Strandgata til vannet + Kai i front, og senket under gulvnivå for 1. etasjer (= begrenset innsyn) + Nordholmen som friområde/lekeplass. Kommunen står ved at tett byggeri på Gomalandet er forutsetting for å holde Nordholmen åpen. OK å fylle ut i sjø fra Gomalandet. + Dykkerklubben flyttes til nytt lite bygg i nordenden av Nordholmen og med tilgang til småbåthavn på innsiden av holmen. - Byggeriet blir for høyt, tett og monotont – skisseprosjektet må revideres før reguleringsplanen kan ferdigstilles. Bebyggelsen må "mykes opp" og varieres. 	<p>+ Ivaretatt</p> <p>Grepet bibeholdt.</p> <p>+ Ivaretatt</p> <p>Grepet bibeholdt.</p> <p>+ Ivaretatt</p> <p>Grepet bibeholdt. Nordholmen reguleres til off. friområde.</p> <p>+ Ivaretatt</p> <p>Grepet bibeholdt.</p> <p>- Ivaretatt</p> <p>Prosjektet er tilpasset omgivelsene gjennom volumer, fargevalg mv.</p>

		<p>– Revidert skisseprosjekt må begrunnes i "Retningslinjer for havnebebyggelsen"</p> <p>– Det må være mer sol på bakken mellom blokkene ettermiddag og kveld = for lekeplasser – ikke nødvendigvis alle blokker, men tydelig definert. Solforhold på Nordholmen må også dokumenteres.</p> <p>1.2. Off. vs. private arealer i ny reguleringsplan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kun dagens veier blir off. – øvrige arealer blir private • Kaipromenade blir felles-private for planområdet, men utformes på en slik måte at det blir vanskelig å "privatisere" den. Utforming sikres i planbestemmelser: "Ikke hindre fri ferdsel" • Kommunens administrasjon mener at Nordholmen må reguleres som offentlig friområde. Området må opparbeides på en måte som ikke innebærer store vedlikeholds-kostnader. • Veien frem til Nordholmen må bli kommunal. Kommunal standard tilsier en stigning på maks 10 prosent, og vi mener dette må tilstrebes. • Ev nærmiljø-anlegg på Nordholmen blir da offentlig. <p>1.3. Universell utforming (UU):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Atkomstvei på øst-siden av blokker blir privat vei – trenger ikke UU. • Nordholmen og kaipromenade + tilgang til kaipromenade i vest og fra nybygg må være UU. <p>1.4. Øvrige vurderinger/løsninger:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trafoen i Freiveien (ved gamle skole) bibeholdes og må vises på plankartet • Planavgrensningen i vest må sjekkes opp mot reguleringsplan R-230. Vi kan ikke ta i bruk byggefelt i R 230 til trafikkanlegg – ikke sikkert vi trenger snuplassen i vest – dette må vurderes av Sweco i deres planer. 	<p>– Ivaretatt Se eget avsnitt ang. forhold til retningslinjer.</p> <p>– Ivaretatt Se vedlagte solskyggediagrammer. Nærlekeplasser legges nærmest kaifronten og kvartalslekeplass på Nordholmen.</p> <p>• Ivaretatt Off. veg føres dog frem til off. friområde på Nordholmen.</p> <p>• Ivaretatt Se planbestemmelser.</p> <p>• Ivaretatt Se planbestemmelser. Utforming ivaretas i utomhusplan, som må godkjennes av kommunen.</p> <p>• Ivaretatt Se planbestemmelser samt veg- og trafikknnotat.</p> <p>• Ivaretatt Se planbestemmelser.</p> <p>• Ivaretatt Se veg- og trafikknnotat.</p> <p>• Ivaretatt Se utomhusplan.</p> <p>• Delvis ivaretatt Trafoen ligger utenfor planområdet.</p> <p>• Ivaretatt Se veg- og trafikknnotat samt plankart.</p>
--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> • <i>Det trenger ikke være snuhammer for lastebil på Nordholmen = begrensning kjøreareal her.</i> • <i>Smalere bru med blandet trafikk (shared space) til Nordholmen – overhøyde på bru så det går an å kjøre småbåt under.</i> • <i>Bredde på "sundet" har tidligere vært anbefalt min. 10 m. Beskrive gjennomstrømning i ROS-analyse</i> • <i>Pumpestasjonen P11 (øst i området) må ha fri tilkomst til port og ikke bygges inn. Det må Det må være muligheter for oppstilling av kranbil v/pumpestasjonen.</i> • <i>Renovasjon basert på grønne dunker i rom mot Strandgata i hver blokk. Dunker trilles ut i gaten til søppelbil. Er det behov for å snu søppelbilen i planområdet?</i> • <i>Brann-redning er basert på branntropp og på stigebil (rekkeviddediagram i foreløpig ROS-analyse) som kjører inn mellom blokker fra Strandgata og herfra kan nå balkonger</i> <p>1.5. Utbyggingsavtale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Startes opp etter off. ettersyn av reguleringsplanforslaget</i> <p>2. <u>Veg- og trafikksituasjon i planområdet, mulige løsninger</u></p> <p>2.1. Trafikkmengder, dagens situasjon:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Trafikkmålinger er gjort før Bohus lukket – det bør gjennomføres nye målinger på samme tellerpunkter som sist.</i> <p>2.2. Trafikkmengder, fremtidig situasjon:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>KAA nevnte at 3,5 bilturer pr. ny leilighet pr. dag trolig er sannsynlig for feltet.</i> • <i>RABH og KAA klarer antall boenheter i skisseprosjektet, som grunnlag for beregninger</i> • <i>Det antas på veier en generell trafikkøkning iht. til fylkesvise prognoser (utover nybygg).</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Delvis ivaretatt Det foreslås snuhammer (integrert i friområde/gatetun) på Nordholmen for renovasjonsbil og varelevering til planlagt bygg på Nordholmen. • Ivaretatt Se veg- og trafikknnotat samt plankart. • Ivaretatt Se ROS-analyse og vedlagte notat ang. strømforhold i Nordsund • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknnotat samt plankart og bestemmelser • Ivaretatt Se vedlagte skisseprosjekt med avlukkede søppelrom mot Strandgata og se vedlagte veg- og trafikknnotat ang. snu-plasser. • Ivaretatt • Delvis ivaretatt Startes opp som beskrevet. • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknnotat med oppdaterte trafikktegninger og vurderinger • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknnotat • Ivaretatt Basert på inntil 200 boenheter • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknnotat
--	--	---	---

		<p>2.3. Trafikkavvikling, dagens situasjon:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Freiveien regulert 6 m bred (i plan R-158) men kun opparbeidet 5,5 m bred.</i> • <i>Det er i dag gateparkering i Freiveien. Gateparkering er ikke tatt stilling til i R-158</i> • <i>Sweco vil beskrive å fjerne gateparkering som et tiltak for å sikre tilstrekkelig bredde til møtende trafikk, samt sikt i kryss. [...] 5,5 m bredde anser Sweco da som tilstrekkelig. SF ønsker min. 6 m i bakker og kryss</i> • <i>Veger og gater må forholde seg til kommunens vegnorm. Sikt i kryss må beskrives</i> <p>2.4. Trafikkavvikling, fremtidig situasjon:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Avkjørsel øst for utbyggingsområdet er utfordrende i forhold til å ivareta tilfredsstillende stigning.</i> • <i>Avkjørsel vest for området må ev. se på snumuligheter for lastebil – klareres med Renovasjon.</i> • <i>Sikt i kryss må beskrives og ev. trafiksikkerhetstiltak tas inn i planen.</i> <p>2.5. Gang- og sykkelforbindelser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Det er gang- og sykkelveg på Nordsundbrua med avkjørsler til Milnveien og Freiveien.</i> • <i>Det må sees på sykkeltrafikk til Nordsundbrua og inn til Vågen.</i> • <i>Det må sees på / beskrives barns skoleveg (via Freiveien og Milnveien)</i> <p>2.6. Veg-plan må inneholde:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Plantegning med lengdeprofil</i> • <i>Typiske tverrprofiler</i> • <i>Frisiklinjer</i> • <i>Gangfelt, evt opphøyde gangfelt</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknotat • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknotat. Gateparkering er problematisk allerede med dagens trafikk. • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknotat, samt planens bestemmelser. • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknotat • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknotat • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknotat • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknotat, samt plankart • Ivaretatt Påvirkes ikke av utbyggingen – se vedlagte veg- og trafikknotat • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknotat • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknotat • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknotat • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknotat • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknotat • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknotat • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikknotat
--	--	---	---

		<p>3. <u>Vann- og avløp – herunder kapasitet i systemet</u></p> <p>3.1. Vannforsyning</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Det går hovedvannledning over Nordsundet og inn hvor det planlegges bru/fylling mellom Gomalandet og Nordholmen.</i> • <i>Hovedvannledningen må hensyntas i videre planlegging (overbygging, henynssone ...)</i> • <i>Det er 160 mm ledning til feltet i dag – er beregnet å være nok til 160 boenheter (400 PE). Nytt skisseprosjekt og regulering har <u>inntil 200 boenheter som måltall.</u></i> • <i>Brannkummer vurderes tilstrekkelig per i dag. RIBR vurderer nærmere i detaljprosjektering.</i> <p>3.2. Overvann</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Overvannskummer i gaten går til kommunalt overvannsanlegg</i> • <i>Nytt felt vil avvanne direkte til Nordsundet</i> <p>3.3. Spillvann</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Det er 160 mm ledning til feltet i dag – er beregnet å være nok til 160 boenheter (400 PE). Nytt skisseprosjekt og regulering har <u>inntil 200 boenheter som måltall.</u></i> • <i>Det er pumpestasjon vest for feltet (P42) og øst for feltet (P11). Avløp fra alt nybygg skal gå til P11.</i> • <i>Det må påregnes å bygge en privat spillvannpumpestasjon for å løfte SP opp til P11. Private pumpestasjoner kan ikke ha overløp.</i> • <i>Kommunen planlegger nytt pumpeledning i Freiveien helt opp til Verkstedblokka – og alle ledninger vil da bli fornyet. Dette kan med fordel koordineres med ev. nye el-ledninger til NEAS.</i> <p>2.7. VA-plan må inneholde:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Plankart VA med hovedtraseer, viktigste høyder og pumpestasjoner.</i> • <i>Notat med beregninger</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Ivaretatt Hovedvannledning må legges om som del av utbyggingen. Se vedlagte veg- og trafikknotat. • Ivaretatt Hovedledningen legges om som del av utbyggingen. • Ivaretatt Se vedlagte vann- og avløpsplan. Vannforsyning er tilstrekkelig til 200 boenheter. • Ivaretatt Se vedlagte vann- og avløpsplan. Vannforsyning er tilstrekkelig. • Ivaretatt Se vedlagte vann- og avløpsplan. • Ivaretatt Se vedlagte vann- og avløpsplan • Ivaretatt Se vedlagte vann- og avløpsplan Dagens nett er tilstrekkelig. • Ivaretatt Se vedlagte vann- og avløpsplan. • Ivaretatt Se vedlagte vann- og avløpsplan. • Ivaretatt Se vedlagte vann- og avløpsplan. Ev. ny nettstasjon i feltet integreres i bebyggelsen. • Ivaretatt Se vedlagte vann- og avløpsplan. • Ivaretatt Se vedlagte vann- og avløpsplan.
--	--	--	---

<p>4_25 2016.02.17</p>	<p>Kristiansund Kommune, Kommunal- teknikk</p>	<p>Kommunal pumpestasjon</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adkomst til døren som ligger på nedre plan. • Parkeringsmulighet for pick-up/varebil oppå taket. • Ved spesielle operasjoner er vi avhengig av tilkomst med lastebil/spylebil. <p>Offentlig ledningsnett for vann og avløp Det ligger i dag viktige vann- og avløpsledninger ned Freiveien og ut i sjøen.</p> <p>Snuplass i vest Det er behov for en snuplass i vestre del av området.</p> <p>Status for Nordholmen og veien ned dit Nordholmen må reguleres som offentlig friområde. Området må opparbeides på en måte som ikke innebærer store vedlikeholdskostnader. [...] Veien frem til Nordholmen må bli kommunal. Kommunal standard tillater en stigning på maks 10 prosent, og vi mener dette må tilstrebes.</p> <p>Småbåtkaia I og med at det er viktige ledninger som krysser her tillates ikke forankringer på sjøbunnen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikkplan. • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikkplan. • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikkplan. • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikkplan samt vann- og avløpsplan. Hovedledning legges om i regi av utbyggingen. • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikkplan. • Ivaretatt Se vedlagte veg- og trafikkplan samt plankart og bestemmelser. Utforming av Nordholmen vil ivaretas gjennom byggesaken. Gjennom utbyggingsavtale med utbyggere vil kommunen få mulighet for å kunne påvirke utforming av friområdet. <p>Veien ned til Norholmen må være bratter enn 1:10 for å ivareta bl.a. atkomst til eksisterende bygg. Veien utføres med varme for å unngå issdannelser.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ivaretatt Se planens bestemmelser.
<p>4_27 2016.03.09</p>	<p>Kristiansund Kommune</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Vi mener at forslaget, selv etter endringene, fremdeles framstår som høyt og monotont. [...] Det er avgjørende at prosjektet får en dimensjon som spiller på lag med landskapet, bygningsmiljø og omgivelsene typisk for Kristiansund. – Vi vil kreve utarbeidet 3-d modell for prosjektet.. 	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt Vedlagte skisseprosjekt, er bearbeidet iht. kommunens føringer. Med et slankere uttrykk for bygg 1. Og med inntil 4 boligetasjer for bygg 2-6 – dette sikrer at bebyggelsen "på kaia" ikke skjuler bakenforliggende bebyggelse eller landskap. – Ivaretatt 3D-modell vedlagt.

		<ul style="list-style-type: none"> – Ved utforming av området vil vi fremheve at Kristiansund er kjent som den polykrome by. Farger kan være et virkemiddel for å bryte opp og differensiere bebyggelsen. – Vi ber planlegger vurderer grep hvor balkonger legges innenfor vegglivet. – Næringsareal i front. Har utbygger/planlegger vurdert næringsareal, eks kafé el mot havna. – Tekst til løsningsforslag 17.02. Pkt 4; Bruhøyde. Brua blir nok for lav til at en båt kan kjøre under. – Planforslaget viser ikke småbåtlegg i sjø. Hvis dette derimot vurderes, så bør dette arealavgrenses og utredes i en planprosess, og ikke senere i en byggesak/dispensasjonssak. 	<ul style="list-style-type: none"> – Ivaretatt Bebyggelsen er fargesatt i tråd med "den polykrome byen" i øvrig. Planens bestemmelser sikrer at dette videreføres i byggesaken. – Ivaretatt Balkonger er trukket innenfor vegglivet på bygg. – Ivaretatt Det gis mulighet for dette jf. planens bestemmelser. Gjelder både ny bebyggelse på Gomalandet og på Nordholmen. – Delvis ivaretatt Brua er gjort så høy dom mulig mtp. stigning på vei. Se vedlagte veg- og trafikknotat. – Ivaretatt Det gis mulighet for dette jf. planens bestemmelser.
--	--	--	---

8.2 Innkomne innspill ved offentlig ettersyn av planforslaget (vedlegg 4_30)

Fylkesmannen i Møre og Romsdal, datert 16.11.2017

Har følgende merknader til planforslaget:

- **Natur- og miljøvern**

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

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

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

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

Allmenn ferdsel langs sjøen, kai. For at kaiområdet ikke skal bli et sted for parkering og biltrafikk kan det være riktig at det legges føringer for dette i planen.

Det er ikke anledning til å endre formål for et område i bestemmelsene, se § 5.6.3 og § 5.6.4.

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

- **Barn og unge**

Leikeplassene må lokaliseres i plankartet for å sikre egnet lokalisering. Leikeplasser bør ha egen paragraf i planbestemmelsene.

Antall boenheter danner grunnlag for en kvartalsleikeplass for større barn. Planen har søkt å løse dette med retningslinjer om utomhusplan og medvirkning ved utforming.

Planen bør skille mellom retningslinjer og bestemmelser.

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

- **Samfunnsikkerhet**

Det fremstår uklart i bestemmelsene hva som er kravet til gulvnivå for garasjeanlegg.

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

Forslagsstillers kommentar:

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

Merknad og innsigelser imøtekommet.

Møre og Romsdal Fylkeskommune, datert 17.11.2017

Fylkeskommunen har innsigelse mot planforslaget på følgende punkter:

- **Hensynet til barn og unge.**

Leikeareal må avsettes som egne formål i plankartet.

Planomtalen må tilføyes drøftinger om klima og vind, og kvantitative opplysninger om leikeareal.

Bestemmelsene må tilføyes krav om sikring av leikeareal mot sjø.

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

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

- Flertydighet i § 3.7
 - Flertydighet i § 6.2.1/ 6.2.2
- **Regional delplan og attraktive byer og tettsteder**
Mot omfanget av tjenesteyting det legges til rette for slik som planen er utforma.
- Vil ellers ikke akseptere at det legges til rette annen parkering enn et par HC-plasser på bekostning av o-friområde/ gatetun (plankartet er greit, men ikke bestemmelsene).

Forslagsstillers kommentar:

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

*Merknad og innsigelser imøtekommet.***Statens Vegvesen, datert 16.11.2017**

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

- Vi anbefaler at planen setter krav om overbygde parkeringsplasser for sykkel.
- Adkomst til parkeringskjeller bør reguleres inn som avkjørsel slik at krav til frisikt blir sikret i kartet og ikke kun med pilsymbol.

Forslagsstillers kommentar:

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

*Merknad imøtekommet.***Norges vassdrags- og energidirektorat, datert 25.10.2017**

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

*Forslagsstillers kommentar:**Krav om stabilitetsvurdering tatt inn i rekkefølgebestemmelsene §10.6.**Merknad imøtekommet.***Avinor, datert 09.11.2017**

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

*Forslagsstillers kommentar:
Merknad imøtekommet.*

Kommunalteknikk v/ Vidar Dyrnes, datert 17.11.2017

Har følgende kommentarer til foreliggende materiale:

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

Forslagsstillers kommentar:

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

Merknad delvis imøtekommet.

Sameiet Gomagata 10, datert 18.10.2017

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

Forslagsstillers kommentar:

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

Merknad imøtekommet.

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

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

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

Forslagsstillers kommentar:

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

Merknad delvis imøtekommet.

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

Kommentar etter Voll Arkitekters merknad til reguleringsplanen med kraftige justeringer, spesielt med tanke på rekkefølgebestemmelser og antall boenheter. Endringer i rekkefølgebestemmelser og en tilnærmet dobling av antall boenheter betyr så kraftige

justeringer at det forutsetter en ny reguleringsplan – spesielt med fokus på veg- og trafikksituasjonen.

Forslagsstillers kommentar:

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

Merknad ansees derfor imøtekommet.

Elin Kanck Lorentzen, epost datert 20.11.2017

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

Forslagsstillers kommentar:

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

Merknad imøtekommet.

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

Ber om at det stilles følgende krav til utbygger:

- Byggehøyde til kote +21 vil innebære forringelse av utsikt og bokvalitet for eksisterende boliger. Åpninger mellom husene er for små og vil i liten grad avhjelpe problemet. Det bør stilles krav om maksimal byggehøyde kote +17,0. For å kunne redusere byggehøyden ytterligere bør kjellerplan legges på kote +3,0, i samsvar med kommunens minstekrav. Nær- og fjernvirkninger må utredes bedre, særlig fra havna og Kirklundet.
- Veg- og trafikkrapport fra SWECO revidert 25.10.2016 har svakheter og bør revideres og underlegges en tredjeparts verifikasjon.
 - Trafikkgrunnlag og antakelser om trafikkfordeling er basert på et svært tynt grunnlag.
 - Fordeling av trafikk fra Freiveien til Strandgata stemmer ikke med lokal kjennskap.
 - Sundbåten vil i liten grad erstatte bil ettersom frekvens og driftstid per uke er sterkt begrenset.
 - Referanser til parkeringsnormen i Oslo har ingen relevans da trafikale forhold og kollektivtilbud ikke kan sammenliknes.
 - Trafikk i Gomagata er i liten grad behandlet og må analyseres grundigere. Det bør tilrettelegges for at trafikken i størst mulig grad kjører inn/ ut av parkeringskjelleren ved Nordholmen og ikke ved Sundbåtkaia.
- Parkeringsforholdene i Gomagata og Strandgata er krevende og det er utstrakt gateparkering i området. Mange av disse plassene vil bli fjernet ved utbygging.
- Støyrapporten må oppdateres basert på ny trafikkmodell. Det må lages en tiltaksplan for alle berørte boenheter.

- Skolevei for barn og unge må ivaretas på en bedre måte.
- Miljøtiltak i utbyggingsfasen må utredes. Byggeplassen må sikres slik at barn og unge hindres i å ferdes på byggeplassen.
- Forslag om etablering av småbåthavn skal tas ut av planene.

Forslagsstillers kommentar:

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

Merknad delvis imøtekommet.

Annbjörg og Per Arild Hoel, datert 14.11.2017

Har følgende kommentarer til utbyggingen:

- Nordholmen og inntegnete båtplasser. Påpeker at det er sterk strøm i sundet og vanskelig å manøvrere med båt.
- Blokkbebyggelsen synes høy og dominerende.
- Parkering fryktes undervurdert.
- Veistrekning Freiveien – Strandgata bør ha fri ferdsel i begge kjøreretninger og forbud mot parkering i gaten.
- Tap av utsikt med foreslåtte utbygging.
- Trafikkøkning i forbindelse med inn- og utkjøring til blokkene. Foreslår støyvegg mot Strandgata 40b.
- Problemer i bakke opp fra Dykkerklubben pga. stigningsforhold.
- Beplantning mellom planforslag og merknadsstiller

Forslagsstillers kommentar:

- *Småbåthavn beholdes i planen, men illustreres uten utleggere mtp. strømforhold.*

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

Merknad delvis imøtekommet.

Per Torleif Svenvik/ Vegard Svenvik, datert 16.11.2017

Har følgende merknader til planforslaget:

- Utbygging i henhold til foreslåtte reguleringsplan vil føre til betraktelige ulemper for eksisterende bebyggelse og beboere. Trafikkmengde synes undervurdert for dagens og framtidig situasjon.
- Behov for parkering i området synes undervurdert. Parkeringssituasjonen i området er problematisk allerede og utbygging kan føre til en betraktelig forverring.
 - Sundbåten har begrenset rutetilbud og kan ikke anses som et fullverdig kollektivtilbud eller et argument for reduksjon av nødvendige parkeringsmuligheter i reguleringsområdet. Muligheter til parkering ved Sundbåtens anløpssted blir betraktelig redusert ved etablering av rundkjøring ved kaia.
 - Argumentasjon med nærhet til sentrum er noe optimistisk ettersom gangavstand til sentrum er 3,6 km og til nærmeste dagligvarebutikk 1,2 km.
- Det bes om at gateparkering i Freiveien mellom krysset Freiveien – Milnveien og krysset Freiveien – Gomagata opprettholdes.
- Ber om utgreiing fra kommunen om intensjon og omfang for endring av regulering av vei til gang- og sykkelsti i Freiveien nord for 85a, b og c.
- Anmoder om inkludering av Freiveien 85a i liste over eiendommer som skal utredes for støy og eventuelle støyskjermingstiltak for fasade/ uteområde.
- Anmoder om utgreiing fra reguleringsmyndighet/ utbygger for intensjonen med inkludering av Freiveien 85a i dokument 3_08 *Situasjonsplan eierforhold*.

Forslagsstillers kommentar:

- *Trafikksituasjonen ivaretas i henhold til **Veg- og trafikkrapport** fra Sweco datert 22.06.2016/ revidert 25.10.2016.*
- *Eksisterende parkering i Strandgata er privat. Ingen offentlig parkering fjernes som følge av utbygging. Per i dag er det ikke regulert parkering ved Sundbåtens anløpssted. I planen reguleres inn to offentlige parkeringsplasser ved rundkjøringen.*

- Det vil innføres parkeringsforbud i Freiveien mellom Milnveien og Gomagata, noe som er i samsvar med gjeldende regulering av Freiveien og dagens trafikkmengde i denne, som iht. Statens Vegvesen sin Vegnormal tilsier at det allerede i dag burde vært parkering forbudt.
- Gang-/sykkelveg er tatt ut av planforslaget.
- Freiveien 85a vil ikke utredes for støy og eventuelle støyskjermingstiltak for fasade/uteområde, jfr. Støyutredning fra Asplan Viak datert 31.10.2016, punkt 4.2 Eksisterende bebyggelse.
- Bakgrunnen for at eiendommen 8/204 er med i vedlegg Situasjonsplan med eierforhold er at deler av eiendommen er regulert til offentlig formål.

Merknader delvis imøtekommet.

Sigrid Anne og Kristian Skarvøy Bray, datert 17.11.2017

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

Forslagsstillers kommentar:

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

Merknad imøtekommet.

Jan Helge Fladseth, datert 17.11.2017

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

Forslagsstillers kommentar:

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

Merknad delvis imøtekommet.

9. Beskrivelse av planforslaget

For planlagt utnyttning (fraregnet parkering og boder i sokkel/kjeller) vises til vedlagte arealoppsett. For visualisering av bebyggelsen vises til vedlagte illustrasjoner (2D og 3D) samt vedlagte sol-skyggediagrammer – delvis gjengitt i figurer 11, 23-29 og 31-33.

Planlagt arealbruk

Planområdet reguleres, i henhold til Plan- og bygningsloven (feltnavn og § i plan- og bygningsloven i parentes):

Området reguleres til (feltnavn i parentes):

BEBYGGELSE OG ANLEGG	(§ 12-5, 1.pkt. 1)
– Boligbebyggelse (B1 – B7)	
– Tjenesteyting (BOP1 – BOP2)	
– Avløpsanlegg (o_BAV)	
– Uteoppholdsareal (f_U1 – f_U4)	
– Lekeplass (f_L1 – f_L5 og o_L)	
– Forretning/kontor (Forretning/kontor)	
– Bolig/tjenesteyting (Bolig/tjenesteyting 1-5)	
SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR	(§ 12-5, 1.pkt. 2)
– Veg (o_Veg1 – o_Veg2, f_Veg1 – f_Veg2)	
– Fortau (o_SF)	
– Annen veggrunn – tekniske anlegg (o_SVT)	
– Annen veggrunn – grøntareal (o_SVG)	
– Kai (o_Kai 1, o_Kai 2)	
– Parkering (f_SPA, o_SPA1 og o_SPA2)	
GRØNNSTRUKTUR	(§ 12-5, 1. pkt. 3)
– Grønnstruktur (G, f_G)	
– Friområde (o_Friområde)	
BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG MED TILHØRENDE STRANDSONE	(§ 12-5, 1. pkt. 6)
– Ferdsel (o_Ferdsel)	
– Småbåthavn (f_Småbåthavn)	
HENSYNSSONER	(§ 12-6, pkt. 6)
– H140 – Sikringssone, frisikt	
BESTEMMELSESOMRÅDER	(§ 12-7, pkt. 2)
– #1 – Boder/parkeringskjeller	
REKKEFØLGEBESTEMMELSER	(§ 12-7, pkt. 10)

Planlagte byggeområder

Det vises til skisseprosjektet for nærmere visualisering av plangrepet. Det vises til plankartet for oversikt over områder i reguleringsplanen. Det utarbeidet to alternative planforslag.

Vesentlig forskjell mellom alternativene er antall bygg mellom Strandgata og vannet (hhv. 5 bygg i alt. 2 og 6 bygg i alt. 1)



Figur 23: Situasjonsplan (alt. 1 øverst, alt. 2 nederst). Målestokk 1:5.000

Felter B1 – B8 omfatter del av eksisterende boligeiendommer, som settes av til frisikt og/eller snøopplag. Om mulig skal det for felter, som grenser direkte til veg eller fortau, avsettes plass til 1 meter snøopplag langs veganlegget.

Felter BOP1 og BOP2 skal nyttes til tjenesteyting i form av offentlig eller privat tjenesteyting inkludert klubblokaler, bevertning mv. samt forretninger som driver med salg av tjenester som hovedgeskjeft, men som også kan drive med salg av varer som bigeskjeft. Felt BOP1 er del av Gomalandet gamle skole og er tatt med i planen for å sikre frisikt.

Felt BOP2 ligger på Nordholmen og er tenkt som klubblokale, café eller lignende. Det gis mulighet for et bygg på inntil 2 etasjer og 600 m² BRA. Bruksareal under terreng og imaginære plan skal ikke medregnes. Det skal legges til rette for atkomst til feltet via firområde/gatetun på nordholmen.

Felt o_BAV omfatter eksisterende offentlig avløpsanlegg/kloakkpumpestasjon. Taket på anlegget skal opparbeides i nivå med tilgrensende fortau og gi mulighet for gange over takflaten.

For offentlige anlegg i øvrig (omfatter alle veger, fortau, gang- og sykkelveg, gatetun, firområde, mindre del av kaianlegg, samt ferdselsområde i sjø) vises det til beskrivelse i det etterfølgende avsnittet: "Planlagte offentlige anlegg".

Feltet Bolig/tjenesteyting 1-5 skal nyttes til boligbebyggelse og tjenesteyting i form av offentlig eller privat tjenesteyting inkludert klubblokaler, bevertning mv. samt forretninger som driver med salg av tjenester som hovedgeskjeft, men som også kan drive med salg av varer som bigeskjeft. Tjenesteyting skal primært plasseres i byggenes nedre etasjer.

Det åpnes i tillegg for eldreboliger/omsorgsboliger ev. i kombinasjon med helse- velferdssenter.

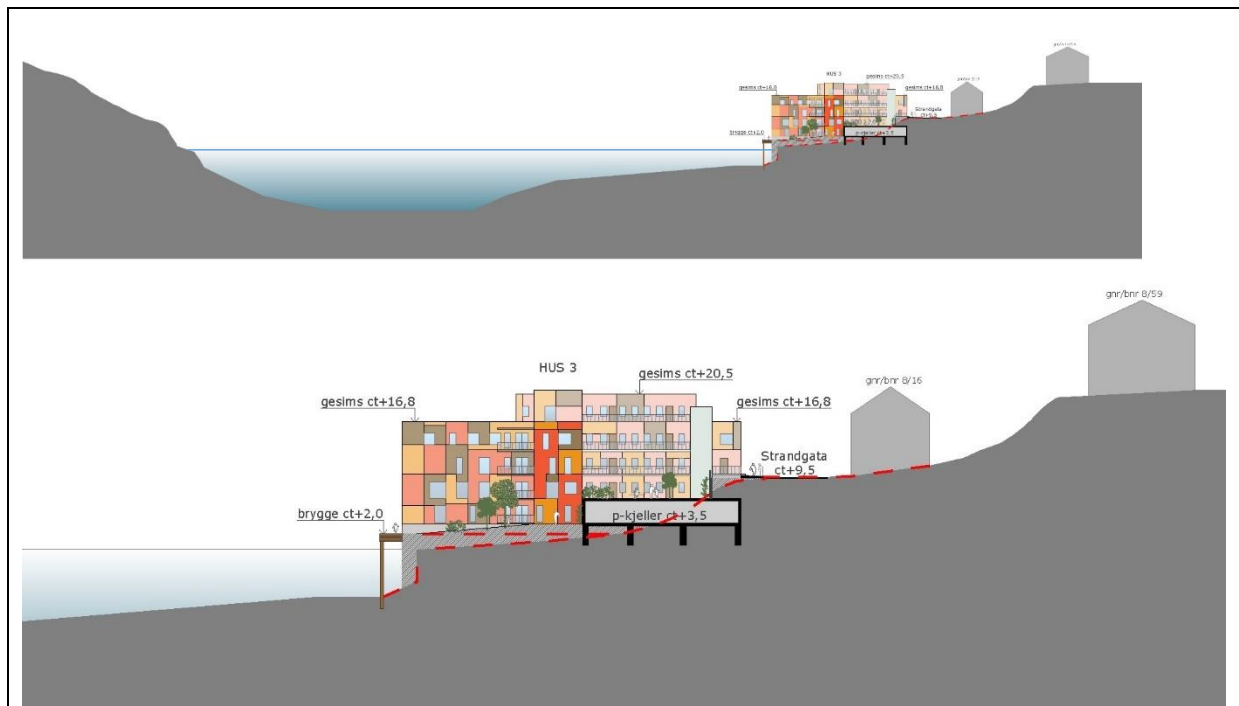
Maksimalt tillatt bruksareal innen feltet skal ikke overstige 16.100 m² BRA (Alternativ 2) og 17.500 m² BRA (Alternativ 1). Dette tilsvarer ca. 12.800 m² BRA leilighetsareal/salgsareal (Alternativ 2) og ca. 14.000 m² BRA leilighetsareal/salgsareal (Alternativ 1). Ved en antatt gjennomsnittsstørrelse på 70 m² BRA pr. leilighet gir det inntil 200 boenheter. Antall leiligheter avhenger av størrelsen på leiligheter, som igjen handler om etterspørsel i markedet. I illustrasjoner er vist større og mer eksklusive leiligheter og derfor færre enn 200.

Bruksareal avsatt til parkeringskjeller/sokkel – inkl. boder – skal ikke medregnes i de regulerte m² BRA. Imaginære plan skal heller ikke medregnes i bruksareal.

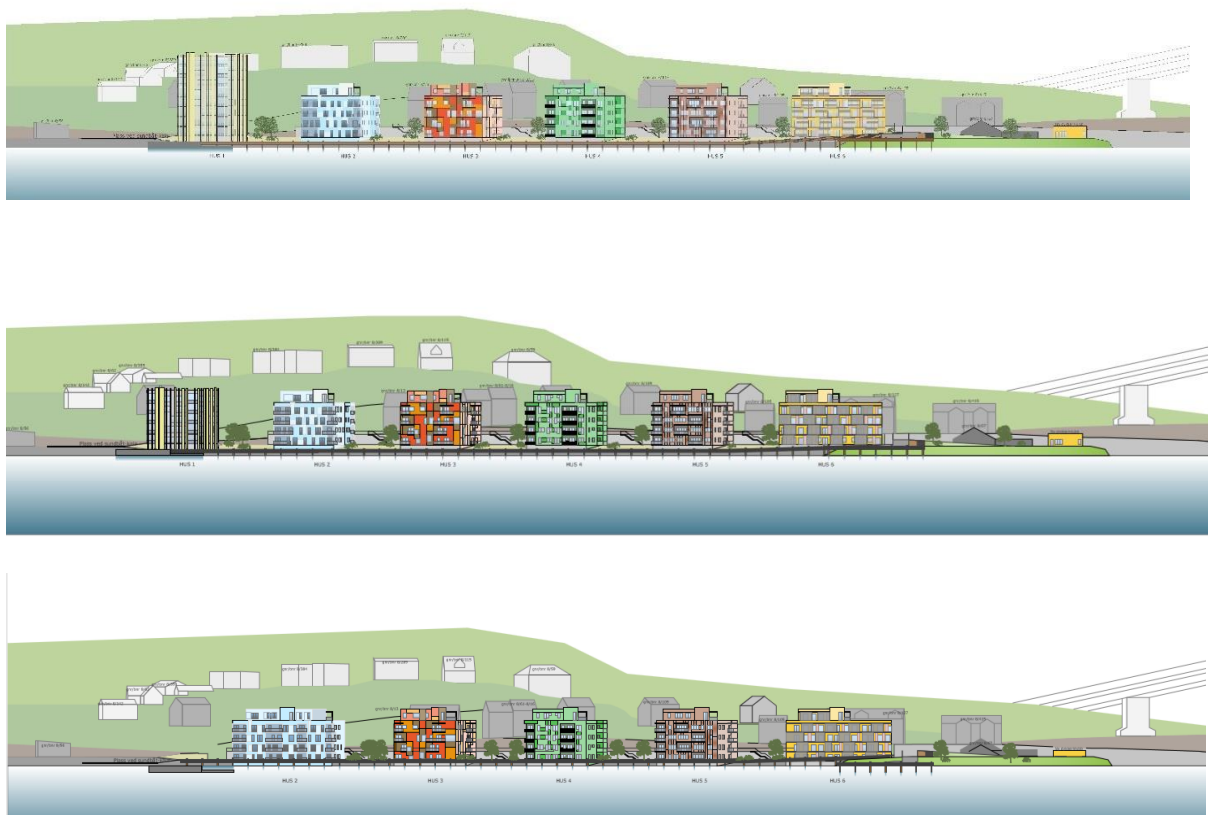
Bebyggelsens innen feltet Bolig/tjenesteyting 1-5 legges langsmed Strandgata, mot Nordsundet.

Bebyggelsen er delt opp i blokker, som er lagt vinkelrett på Strandgata, slik at det oppstår sikt mellom blokkene og ned til Nordsundet. Blokker utformes som lamellblokker på 3-5 etasjers høyde.

Atkomst til feltet Bolig/tjenesteyting 1-5 er fra øst og fra vest, som angitt på plankartet.



Figur 24: Snitt BB. Målestokk 1:2.500 (øverst) og 1:1.000 (nederst). Nordlandet er til venstre på øverste tegning, Nordsundet midt i tegningen og Gomalandet til høyre. Eksisterende bebyggelse i Strandgata er lengst til høyre på tegningen.



Figur 25: Oppriss av bebyggelsen sett fra sør.
 Øverst: Forslag til 1.gangsbehandling
 Midt: Alternativ 1 til sluttbehandling (6 bygg, maks gesimshøyde kote +21)
 Nederst: Alternativ 2 til sluttbehandling (5 bygg, maks gesimshøyde kote +21)

Feltet o_Kai 1 skal nyttes til kai/havnepromenade for området.

Feltet o_Kai 1 skal utformes slik at det ikke hindrer fri ferdsel. Feltet tillates ikke privatisert. Det tillates anløp og forankring for båter til o_Kai 1.

Feltet f_parkering (parkeringsplass på nordsiden av Strandgata – tidligere forbeholdt Bohuskunder) skal nyttes til felles parkering for feltet "Bolig/tjenesteyting 1-5".

Felter markert G skal nyttes til grønnstruktur. Nærmere eierskap følger eksisterende tomtestruktur.

Feltet f_Småbåthavn skal nyttes til felles småbåthavn. Småbåthavnen skal være felles for feltene "BOP2" og "Bolig/tjenesteyting 1-5" og øvrige tilgrensende eiendommer. Bestemmelsen er ikke til hinder for privatrettslige avtaler, som skjøter bruksrett og driftsansvar helt over på en av partene.



Figur 26A: Planområdet sett fra Bjønnahaugen. Samme standpunkt som figur 14. Forslag som var på offentlig etter syn etter 1.gangsbehandling



Figur 26B: Planområdet sett fra Bjønnahaugen. Alternativ 1 til sluttbehandling



Figur 26C: Planområdet sett fra Bjønnahaugen. Alternativ 2 til sluttbehandling



*Figur 27A: Planområdet sett fra Nordsundbrua. Samme standpunkt som figur 15.
Forslag som var på off. ettersyn etter 1.gangsbehandling*



Figur 27B: Planområdet sett fra Nordsundbrua. Alternativ 1 til sluttbehandling.



Figur 27C: Planområdet sett fra Nordsundbrua. Alternativ 2 til sluttbehandling.



Figur 28A: Del av planområdet sett fra vest-spissen av Nordholmen.

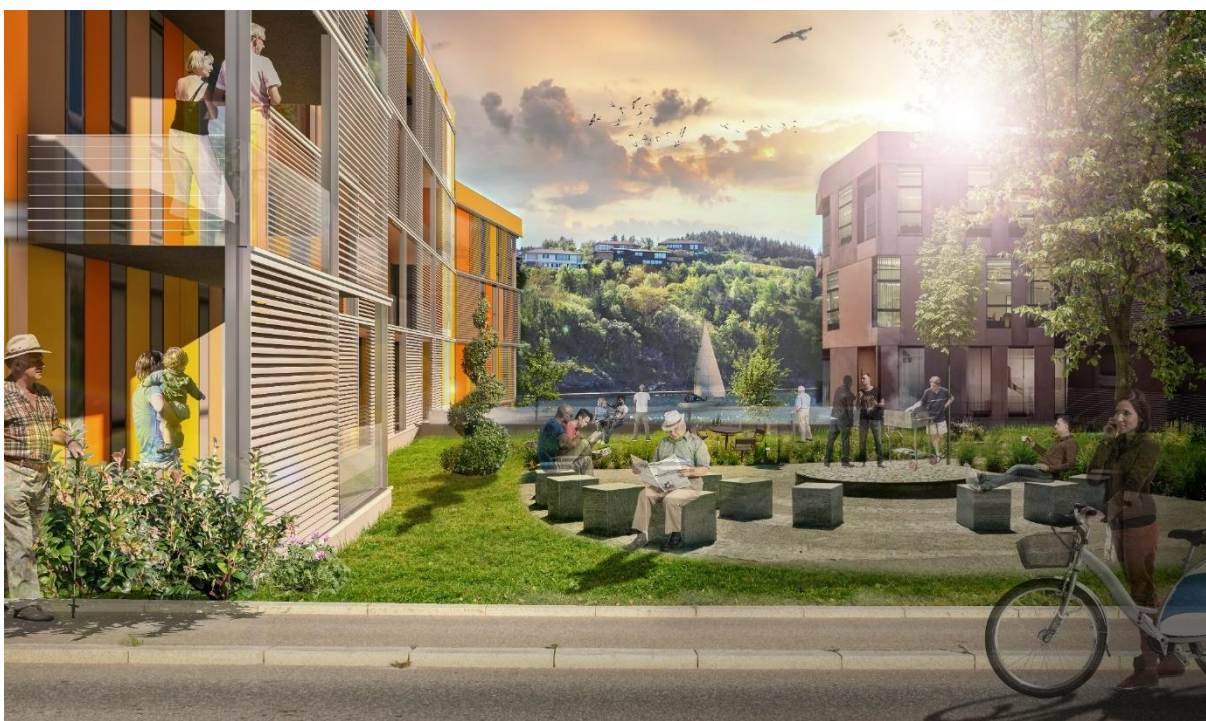
Figur 17 har samme standpunkt som figur 28, men viser kun et utsnitt av figur 28.
Forslag som var på offentlig etter syn etter 1.gangsbehandling



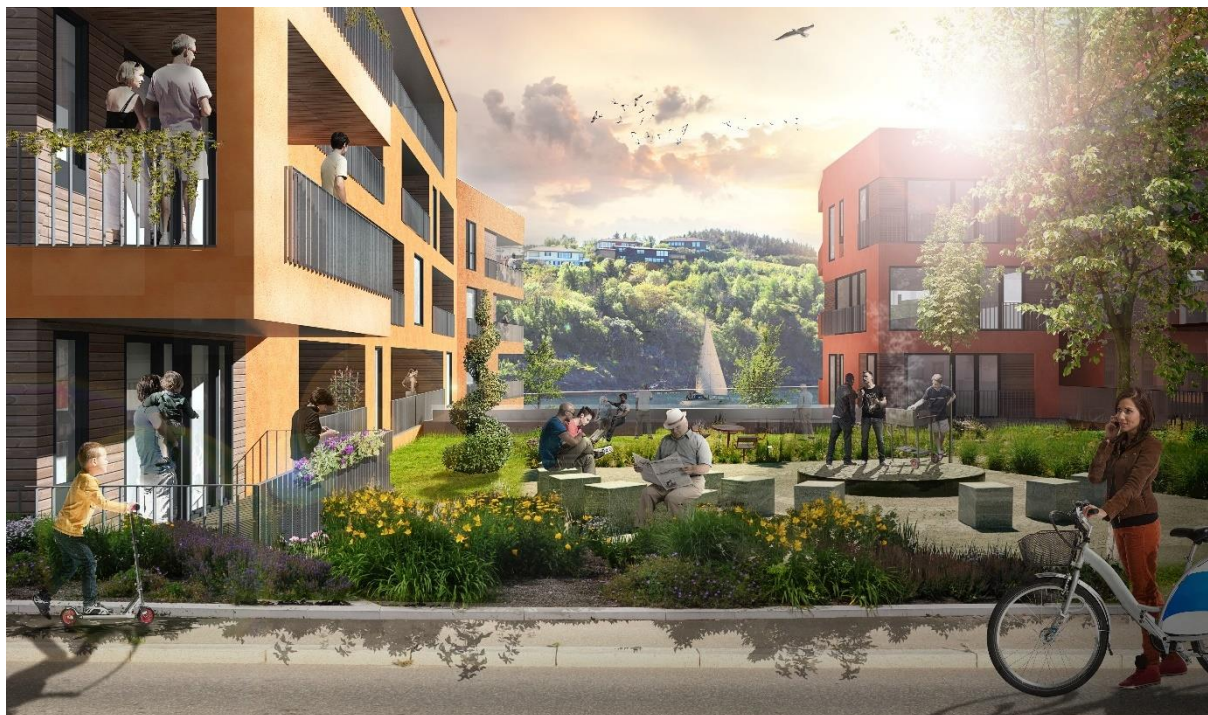
Figur 28B: Del av planområdet sett fra vest-spissen av Nordholmen.
Alternativ 1 til sluttbehandling



*Figur 28C: Del av planområdet sett fra vest-spissen av Nordholmen.
Alternativ 2 til sluttbehandling*



*Figur 29A: Kikk mellom de to østlige av de planlagte byggene langsmed Strandgata.
Alternativ 1 til Sluttbehandling. I bakgrunnen ses Nordlandet og Bjønnahaugen.*



Figur 29B: Kikk mellom de to østlige av de planlagte byggene langsmed Strandgata. Alternativ 1 til Sluttbehandling med alternativt fasadeprinsipp, for å illustrere at reguleringsplanen styrer hovedprinsipper med polykrome, klart avgrensede bygg. Mens selve de arkitektoniske detaljene for det enkelte bygget står mer fritt.



Figur 29C: Kikk mellom de to østlige av de planlagte byggene langsmed Strandgata. Alternativ 2 til Sluttbehandling. I bakgrunnen ses Nordlandet og Bjønnahaugen.



Figur 30: Dagens situasjon. Omtrent samme standpunkt som på figur 29.

Planlagte offentlige anlegg

Alle veier i planområdet blir offentlige. Det samme gjelder gatetun og bru frem til Nordholmen. Nordholmen blir off. friområde/gatetun – med unntak av et mindre byggefelt til nytt klubbhus eller annen tjenesteyting.

For detaljert beskrivelse av planlagte offentlige trafikkområder vises til vedlagte veg- og trafikkplan.

Feltene o_Kai 1 og 2 skal nyttes til offentlig kai. o_Kai 1 danner en havnepromenade med mulighet for anløp i rolig vær, mens o_Kai 2 skal nyttes primært for rutebåter. Det tillates endret utforming av kaianlegget (i forhold til formålsgrenser på plankartet) forutsatt at utforming ikke er til hinder for ferdsel i hovedleden for ferdsel i sjø, som går inn Nordsundet.

Felt o_Ferdsel skal nyttes til offentlig ferdselsområde i sjø.

Alle offentlige områder vil bli omfattet av en utbyggingsavtale mellom kommune og tiltakshavere. I forbindelse med boligutbyggingen i Strandgata 18-26 må det gjøres følgende tiltak på vegnettet i området:

- Strandgata opparbeides med 6 m vegbredde og 2,5 m fortau.
- Utbedring av Freiveien mellom Gomagata og Strandgata.
- Parkering forbudt i Freiveien mellom Milnveien og Gomagata og fjerning av parkeringslomme i Freiveien mellom Gomagata og Strandgata.
- Opprettholde eksisterende fartshumper i Freiveien og etablere en ny i Strandgata. Med denne løsningen har vi gode fortau på alle strekningene, som gir en trygg skoleveg.
- Med etableringen av ny fylling og bru vil det i tillegg bli behov for å legge om eksisterende hovedvannledning, som kommer inn til Gomalandet via Nordsundet (se figur 22).

I nær framtid har Kristiansund kommune planer om et større VA-prosjekt i Freiveien. I den forbindelse bør det gjøres følgende tiltak i Freiveien i forbindelse med gjenoppbyggingen av den etter VA-grøftene:

- Vegbredden i Freivegen fra Gomagata og nordover økes til 6,0 meter
- Fortauet på vestsiden av Freiveien fra Gomagata og nordover utvides til en bredde på 2,5 m.
- Innkjøringen til «Arken» utformes som en avkjørsel.
- Opphøyd gangfelt i krysset mellom Freiveien og Milnveien. Flytte eksisterende gangfelt nærmere krysset.
- Separering av parkeringsplass og gangveg ved Verkstedblokka.

Gjennomføring, miljøoppfølging

Det er mulighet for å gjøre arkeologiske funn på sjøbunnen. Og det er tilsvarende fare for forurensning på sjøbunnen. Det forutsettes derfor gjennomført arkeologiske og miljøtekniske undersøkelser av sjøbunnen innen det kan gis tillatelse til tiltak på sjøbunnen (fylling, påling, mudring mv.).

10. Virkninger av planforslaget

Som det går frem av vedlagte støyrapport og vedlagte veg- og trafikkrapport betyr utbyggingen av planområdet mere trafikk på eksisterende veinett. Dette gjelder primært Strandgata og Freiveien. Trafikksikkerhetsmessig er det forholdsvis små inngrep, som skal til for å gjøre planen trafiksikker. Disse grepene er fanget opp i veg- og trafikkrapporten og sikret i planens bestemmelse.

Gateparkering i Freivegen er en utfordring allerede i dag. Håndbok N100 til SVV angir at gate bør har 2 kjørefelt når ÅDT er over 300, noe vi har allerede i dag. Med ÅDT under 300 kan det være et kjørefelt med møteplasser (og dermed mulighet for gateparkering ved en gate med 5-6 m kjørefelt – som Freiveien). Dette betyr at gateparkeringen må fjernes og beboere i området i høyere grad etablere biloppstilling på egen tomt. Bebyggelsesstrukturen i området, med avstand mellom bygg langs gaten, tilsier at dette skal være mulig for de fleste eiendommer.

Med tanke på støy på eksisterende bygg, så omtaler veileder til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) følgende ved økning i trafikk som følge av ny utbygging:

"Utvidelse eller utbedringer av eksisterende støyende virksomhet vil som regel bekrefte lokaliseringen av virksomhetene for lang tid framover. Retningslinjens anbefalinger bør derfor legges til grunn for alle vesentlige endringer eller utvidelser av støyende virksomhet, som øker støynivåene merkbart (>3,0 dB) for eksisterende bygning med støyfølsomt bruksformål."

Der hvor trafikken dobles kan man generelt sett si det vil være en økning på 3dB.

For eksisterende bebyggelse langs Strandgata og Freiveien, så vil ny utbygging medføre en trafikkøkning på oppimot 370% i forhold til dagens situasjon år 2040. Laveste trafikkøkning vil være 30% i forhold til dagens situasjon år 2040. Det er kjørt støyberegninger +2.0 meter og +4.0 meter ved fasadene for eksisterende bebyggelse langs Strandgata og Freiveien ved dagens situasjon år 2040 og situasjon med ny utbygging år 2040.

Beregningsresultatene viser at det vil være en støyøkning fra 0.4dB til 4.8dB for eksisterende bebyggelse langs Strandgata og Freiveien. Høyeste verdier vil være der trafikken øker fra 130kjt/d til 480 kjt/d langs Strandgata. Dette er høy økning, men det er i utgangspunktet

meget lave trafikk tall slik at det er en mindre del som overskrider støygrense for videre støytiltaksutredning. For Freiveien vil det i hovedsak være en mindre trafikkøkning og det vil kun være boliger i nedre del, fra Gomagata til Strandgata, der økningen overstiger 3dB.

Støygrense for støytiltaksutredning som krever befarings og registrering av boligene, er ut fra T-1442/2012 satt til $L_{DEN} > 55$ dB.

For eksisterende bebyggelse så vil det for 11 eiendommer være behov for å utrede ytterligere for eventuelt behov for støytiltak i byggeplanen. Dette da støy på de 11 eiendommer:

- a. overskrider L_{den} 55 dB på uteoppholdsplass og/eller
- b. hvor støynivå på fasaden øker med mer enn 3dB og overstiger L_{den} 58 dB

Byggeplanen må utrede ytterligere for støytiltak på uteplass og eventuelt behov for tiltak for innendørs oppholdsrom. Dette omhandler 6 gårds-/bruksnumre, som er opplistet nedenfor:

8/13 8/15 8/3 8/61 8/127 9/10

En alternativ fordeling av trafikk langs Strandgata kan redusere støynivået ved ny utbygging. Det vil si å øke andelen som skal kjøre ned i nedkjøringskjeller lengst i øst. For at ingen boliger langs Strandgata skal overskride 3dB økning som følge av nyskapt trafikk, kan ikke $\dot{A}DT_{totalt}$ overstige 330kjt/d langs Strandgata. Det vil si at kun 200kjt/d av nyskapt trafikk kan kjøre til nedkjøringskjeller lengst i vest.

Veg- og trafikkplanen anfører at dersom bygg 1 og 2 i skisseprosjektet er eneste bygg med innkjørsel fra vest, så vil dette bringe ned trafikken i Strandgata på ovenstående nivå. Endelig trafikkfordeling og ev. behov for tiltak på eksisterende eiendommer tas i byggesaken for prosjektet.

For nybygg innen planområdet er det utarbeidet støysonekart med støypunktverdier ved fasadene i nybygg på figur 31. Støykartet X-01 er også vist i støyrapporten, for å synliggjøre tallverdiene.

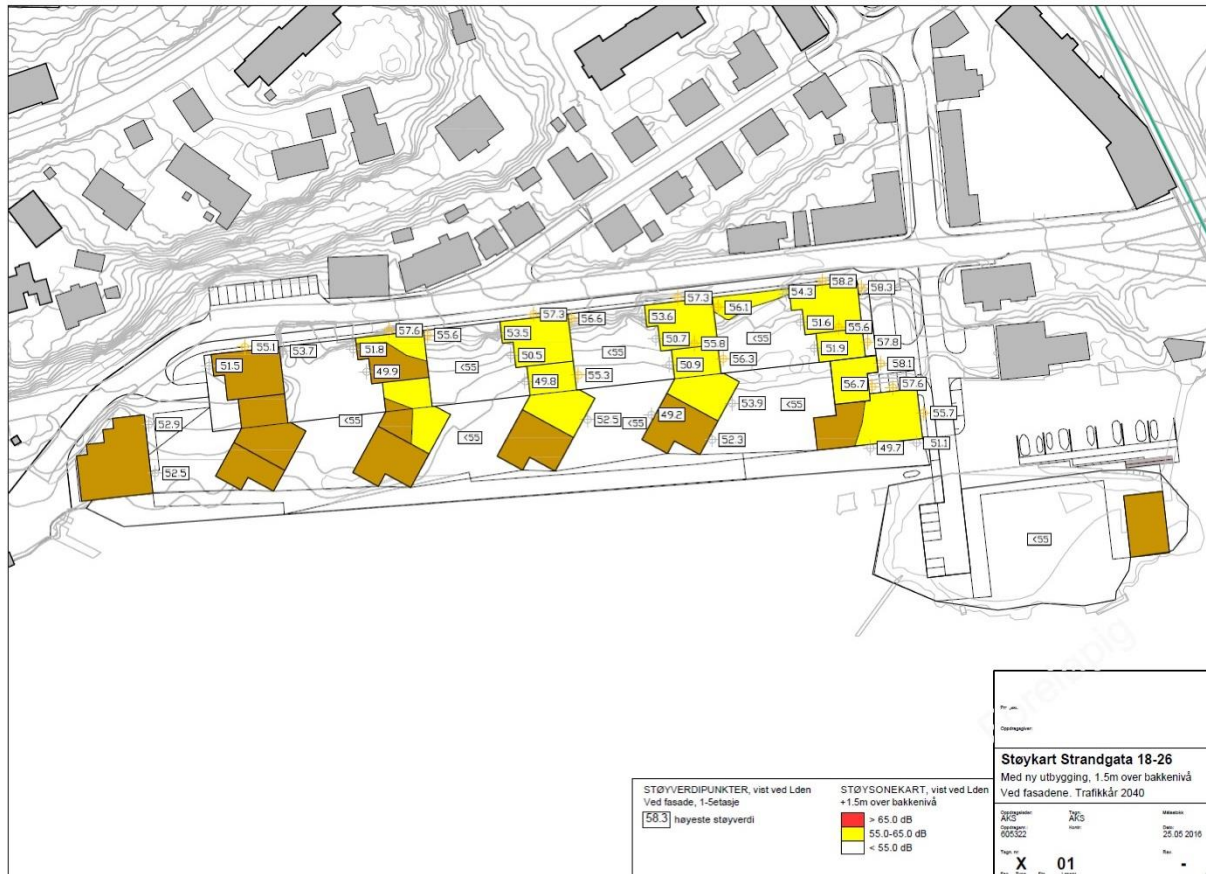
Felles uteoppholdsarealene på bakkenivå, er planlagt mellom byggene og på Nordholmen. Det vil også være mulighet oppholdsarealer oppå tak av boligbygg – disse arealene er dog ikke nødvendige for å sikre tilstrekkelig uteoppholdsareal for bebyggelsen.

For øvrig vil det være private oppholdsarealer på balkonger vendt ut mot vest. Uteoppholdsarealer som det er nødvendig å støydempe, er alle foruten takterrasser. Dette da det er tilstrekkelige støydempede arealer på bakkenivå og balkonger.

Kartet viser også høyeste støyverdi ved fasade for alle etasjer. Dette for å vise støyverdier på balkonger og for beregning av innendørs støynivå. Reguleringsplanen stiller følgende krav for bygging av boliger i gul støysone (L_{den} 55-65dB):

- Alle boenheter skal ha en stille side hvor støynivå er L_{den} 55 dB eller lavere.
- For hver boenhet skal minimum 50% av oppholdsrom, inkludert ett soverom, ha vindusfasade mot stille side, hvor støynivå er L_{den} 55 dB eller lavere.

- Alle boenheter skal ha tilgang til private utearealer hvor støynivå er Lden 55dB eller lavere.
- Felles uteareal skal ha støynivå lik Lden 55 dB eller lavere.
- Det skal være min. 25m² støyskjermet uteoppholdsareal pr. boenhet.
- Oppholdsrom som bare har vindu mot støyende side må ha balansert ventilasjon og tilstrekkelig beskyttelse til at innetemperaturen er behagelig ved alle temperatur- og solforhold uten at vindu åpnes.



Figur 31: Støysone ved oppholdsarealer 1.5m over bakkenivå/tak, og høyeste støyerdi ved fasade for alle etasjer. NB. ikke i målestokk.

11. Vurdering av planen i forhold til folkehelse

Helse- og omsorgsdepartementet sin definisjon ang. folkehelse og Folkehelsearbeid sier at:

"Folkehelsearbeid er samfunnets innsats for å påvirke faktorer som direkte eller indirekte fremmer befolkningens helse og trivsel, forebygger psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, eller som beskytter mot helsetrusler, og arbeid for en jevnere fordeling av faktorer som direkte eller indirekte påvirker helsen."

I denne sammenheng er arealplanleggingen sine fremste formål 2-delt:

1. Å sikre at beboere og brukere i planområdet ikke er utsatt for helsefare
2. Å legge til rette for gode tettsteder og byer, som danner rammen om gode bo-, arbeids- og oppvekstmiljøer og som fremmer fysisk aktivitet.

Når det gjelder forurensning, så er ingen av områdene innen planen utsatt for forurensning i grunnen, og luftforurensning fra trafikk vurderes å være neglisjerbar basert på det faktum at fremherskende vindretning er vest/sørvest og eneste større vei i området er Riksveg 70 øst for planområdet.

Planenes bestemmelser sikrer at alle uteoppholdsarealer (felles og offentlige) sikres imot støy jf. grenseverdiene i T-1442/2012. Det blir dermed ikke støy på uteoppholdsarealer eller inne i leiligheter

Trafikksikkerhet er også ivaretatt, jf. vedlagte veg- og trafikkplan.

For planområdet innebærer et godt bomiljø, at det legges til rette for et blandet bomiljø med kort avstand til service, handel, skoler og jobb. Planområdet ligger tett inntil Sundbåtens anløp, som gir mindre enn 10 minutters transporttid til sentrum med butikker og caféer. Samtidig gis det mulighet for tjenesteyting innen planområdet, noe som kan gi god grobunn for byliv. Det er dermed mulighet for å bosette seg i området uten å være avhengig av bil.

Veiene i planområdet har lite trafikk og egne fortauer. Og planen legges dermed opp til gange og sykling som alternativer til å ta bilen. det er sikker gange og sykling til barneskole (se vedlagte veg- og trafikkrapport).

Innen planområdet etableres kaifront/havnepromenade langs sjøen og nytt offentlig friområde på Nordholmen. Dette vil ytterligere legge til rette for fysisk aktivitet. Områdene vil i tillegg få en rekreativ karakter og en kan se for seg havnepromenaden som del av en lengere gåtur langsmed havnen.

Planforslaget vurderes dermed samlet sett å ha store positive effekter i forhold til folkehelse.

12. Vurdering av planen i forhold til barn- og unges interesser i planleggingen

En vurdering av konsekvensene for barn- og unges oppvekstmiljø følger nedenfor.

De sterkeste nasjonale føringene når det gjelder planlegging finner vi i Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging. Retningslinjene stiller følgende krav: (utdrag av retningslinjene)

Krav til fysisk utforming

Følgende skal vies spesiell oppmerksomhet:

- 1. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.*
- 2. I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Dette forutsetter blant annet at arealene:*
 - er store nok og egner seg for lek og opphold*
 - gir muligheter for ulike typer lek på ulike årstider*
 - kan brukes av ulike aldersgrupper, og gir muligheter for samhandling mellom barn, unge og voksne.*
- 3. Kommunene skal avsette tilstrekkelige, store nok og egnet areal til barnehager*
- 4. Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal som barn bruker som lekeareal, eller dersom omdisponering av areal egnet for lek fører til at de*

hensyn som er nevnt i punkt b ovenfor, for å møte dagens eller framtidens behov ikke blir oppfylt.

Nedenfor følger forslagsstillers vurdering av de nevnte punktene i Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging.

1. Arealene til lek avsettes dels i et offentlig friområde/gatetun (som opparbeides med min. 1 daa lekeareal/nærmiljøanlegg) og dels inne i det nye byggefeltet for bolig/tjenesteyting 1-5. Aktiv/plasskrevende lek blir primært innen offentlig friområde/gatetun, mens lek for de aller minste barnene blir mellom de planlagte byggene inne i feltet for bolig/tjenesteyting 1-5. Nærleikeplasser opparbeides med minimum sandkasse, benk og et leikeapparat. Det er gode solforhold mellom byggene på dagtid jf. vedlagte sol-skyggediagrammer, og uttrekk av dette i figur 32.



Figur 32: Sol- skyggeforhold 17. mai kl. 15.00 (Alternativ 1 øverst, Alternativ 2 nederst).

Planenes bestemmelser sikrer at alle uteoppholdsarealer (felles og offentlige) sikres imot støy jf. grenseverdiene i T-1442/2012. Det blir dermed ikke støy på uteoppholdsarealer.

Når det gjelder forurensning, så er ingen av områdene innen planen utsatt for forurensning i grunnen, og luftforurensning fra trafikk vurderes å være neglisjerbar basert på det faktum at fremherskende vindretning er vest/sørvest og eneste større vei i området er Riksveg 70 øst for planområdet.

Veger i planområdet vil bli 30 km/t-sone og få liten trafikk jf. veg- og trafikkrapport for feltet.

Eneste biltrafikk over brua til Nordholmen vil bli til/fra planlagt klubbhus/tjenesteyting + trafikk til ev. off. parkering på Nordholmen. Det vurderes dermed å være en god og trafikksikker atkomst for barn- og unge til Nordholmen.

Planområdet ligger ned til sjøen og det gir utfordringer mtp. fare for å falle i sjøen for de minste barna. Reguleringsplanen fastsetter ikke detaljutformingen av kaikanter og overgang til sjøen – dette vil bli fastlagt i byggesaken for feltet. Detaljutformingen vil bli fastlagt i utomhusplan, som må godkjennes av Kristiansund Kommune – og det forutsettes utført sikre og gode løsninger også for småbarn.

Dermed vurderes disponering av leke- og uteoppholdsarealer å være sikker og trygg – også for barn.

2. Større sammenhengende lekeområder og uteoppholdsarealer vil bli etablert mellom planlagte blokker og ned til planlagt kai/havnepromenade, som igjen forbindes med et større friområde på Nordholmen. Alle arealene får universell utforming jf. krav i byggeteknisk forskrift.

Utforming av off. arealer vil bli fanget opp i en utbyggingsavtale mellom utbyggere og kommune, hvor kommunen kan koble inn barn og unge i utformingen av arealene.

Dermed vurderes det at det blir gode og sammenhengende lekearealer, hvor barn og unge kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø og hvor det er gode muligheter for samhandling mellom barn, unge og voksne.

3. Barnehage kommer ikke i spill innen planområdet, da kapasiteten i eksisterende barnehager er god. Øvrige krav til uteoppholdsarealer er gitt i kommuneplanens arealdel og etterfølges i reguleringsplanen – jf. vedlagte arealoppsett.
4. Nordholmen er pr. DD kun tilgjengelig via en gangbru, som er sperret med kjetting og atkomst forbudt-skilt. Det er likevel kjent at barn og unge tar seg over avsperringen for opphold på området. Med utbyggingen av planområdet vi Nordholmen bli opparbeidet til egentlig uteoppholds- og lekeareal, hvilket vurderes som en stor forbedring.

Kvantitativt sikrer planen med plankartet minimum 0,3 daa felles lekeareal for hver blokk i begge alternativene (5 eller 6 blokker). For Alternativ 2 gir dette 1,5 daa felles lekeareal og i Alternativ 1 1,8 daa felles lekeareal, som er direkte tilknyttet bebyggelsen. I tillegg opparbeides et offentlig lekeareal på 1,2 daa og friområde 0,6 daa på Nordholmen (begge alternativ).

Dominerende vindretning er fra sør-vest ifølge tidligere vindanalyse fra Kjeller Vinteknikk (vedlagt notat; KVT/DEW/2012/N018, 2012). Middelvind (5.1 m/s) og vind over 10 m/s (25% av tiden) er estimert 10 m.o.h. Lekeplasser legges på kote + 3 meter og trappes gradvis ned mot offentlig kai-område, men uten at dette havner under flomnivå på 2,5 meter. Vindnotatet konkluderer med at vinden ikke vil ha innvirkning på annet enn plassering av balkonger (i høyden). Det sies også i notatet at vindstyrken ikke er sterkere enn hva som er vanlig for kyst-Norge. Områdene for lek ansees ikke som spesielt utsatt for vind.

13. Vurdering av planen etter Naturmangfoldloven

I det etterfølgende går forslagsstiller over planforslaget iht. Naturmangfoldloven §§ 8-12:

- § 8. (kunnskapsgrunnlaget)
Det er ikke gjennom offentlige registre og kartløsninger – eller ved befaringsregistrert vernede eller sårbare arter eller naturtyper innen planområdet
Forslagsstiller vurderer dermed at kunnskapsgrunnlaget er godt, og det er ikke nødvendig med ytterligere undersøkelser.
- § 9. (føre-var-prinsippet)
Føre-var-prinsippet er ivaretatt, jf. vurderingen over.
- § 10. (økosystemtilnærming og samlet belastning)
Det gjøres ikke inngrep innenfor sårbare økosystemer, og utbyggingen vil ikke påvirke andre økosystemer. Ferdsel til/fra planområdet vil gå via eksisterende veisystem.

Det tillates noe utfylling i sjø og etableres en ny bru, men dette har (jf. vedlagte notat; Norconsult, 5003187-1, *Effekt av utbygging på Strømforhold i Nordsund*, datert 28.10.2006) ikke betydning for strømningsforhold i sundet. Og utfyllingen vurderes dermed ikke å ha negativ betydning for dyreliv i sundet.
Planen fører derfor ikke til en negativ påvirkning av økosystemer.
- § 11. (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)
Forslagsstiller kan ikke se at tiltak i planen fører til miljøforringelse, jf. ovenstående vurdering. Kostnader til opparbeidelse av private områder innenfor planens avgrensning vil bli tatt av tiltakshaver i planområdet. For offentlige områder vil kostnadsfordeling mellom kommune og tiltakshaver bli nærmere definert gjennom en utbyggingsavtale.
- § 12. (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)
Dette er fanget opp i planens ROS-analyse. Funnene i ROS-analysen er sikret i planens bestemmelser.

14. Vurdering av planen i forhold til kulturverdier i nærområdet

Det er lite av kulturhistorisk interesse innenfor planområdet. Det ligger imidlertid flere Sefrak-registrerte bygg tett inn mot plangrensa. Dette gjelder følgende:

- Indremisjonens bedehus (Strandgata 23)
- Bolighus i Strandgata 43 (1523-26-2)
- Brygge i Strandgata 48 (1523-26-4)
- Bolighus i Freiveien 87 (1525-25-1)
- Bolighus i Freiveien 89 (1525-25-28)
- Bolighus i Freiveien 91 (1525-25-29)
- Bolighus i Freiveien 93 (1525-25-30)
- Bolighus i Freiveien 95 (1525-25-25)
- Bolighus i Freiveien 96 (1525-25-26)
- Bolighus i Gomagata 12 (1525-25-27)
- Bolighus i Gomagata 15 (1525-25-31)

Av disse er Gomagata 12 og Gomagata 15 bygd før 1850, resten er fra etter 1850. De fleste av bygningene har gjennomgått en del endringer, så verneverdien hus for hus er derfor noe redusert. Til sammen danner de likevel et helhetlig miljø som er en viktig del av denne bydelens historie, og er også med på å markere bydelens estetiske særpreg og karakter.

Bebyggelsen er ellers, når en ser på Kristiansund under ett, typisk for norske havnebyer med en vis industrihistorie. Det vises til figurer 3, 7 og 14-16 i inneværende planbeskrivelse.

Det er typisk for Kristiansund at brygger og industribebyggelse er større volumer som ligger i et bånd langsmed sjøen/havnebassenget. Bakenforliggende boligbebyggelse er typisk bygg av en mindre størrelse. I sentrum er bakenforliggende boligbebyggelse samlet i klare, lukkede kvartaler. Mens boligene i den øvrige del av byen fremstår som mer åpen bebyggelse.

Typisk for etterkrigstiden ble boligbyggene lagt langsmed gatene. Men etter hvert som boligområdene ble videre utbygd (typisk fra 1960-tallet og frem) ble bebyggelsesstrukturen mer og mer åpen. Og byggene dannet ikke lengere klare gaterom. Dette skiftet sees tydelig i boligområdene nord for planlagt bebyggelse – jf. figur 33.

Brygge- og industribebyggelsen langs havnebassenget danner den nære silhuetten mot havnebassenget. Mens bakenforliggende landskap og småhusbebyggelse danner den fjerne silhuetten i havnens landskapsrom. Ny bebyggelse i planområdet er holdt under silhuetten, som utgjøres av landskap og småhusbebyggelse (se figurer 11 og 23-29).

Planområdets nye bebyggelse mellom Strandgata og vannet vil bli stående som en del av bebyggelsen "på kaia" sammen med eksisterende brygger og industribebyggelse i havnen. Dette danner bakgrunnen for at byggene må ha en vis størrelse og ikke søke å etterligne bakenforliggende småskalabebyggelse. Ny bebyggelse mot havnerommet er derfor holdt på en høyde tilsvarende 4 etasjer (maks. høyde regulert til kote +17) som igjen tilsvarer de store bryggene i havnen. Samtidig vil ny bebyggelse danne overgangen mellom eksisterende småskalabebyggelse og havnerommet. Og dette gjør at ny bebyggelse må ta stilling til denne overgangen. Derfor er bebyggelsen mot eksisterende hus i Strandgata gitt høyder ca. tilsvarende eksisterende bygg sine gesimshøyder mot Strandgata med mulighet for en tilbaketrunket øvre etasje som tilsvarer enkelte eksisterende bygg sin større mønehøyde.

Den nye bebyggelsen er også tilpasset eksisterende småhusbebyggelsen gjennom fargesetting og oppdeling av volumer (se figurer 11 og 23-29).

Med dette vurderes ny bebyggelse samlet sett å danne et godt bindeledd mellom havnens storskalabebyggelse og bakenforliggende småhusbebyggelse. Dermed påvirkes ikke eksisterende kulturverdier i området negativt av utbyggingen.

Vest for planområdet ligger sone for «Nasjonale interesser i by» (Riksantikvaren, Askeladden). Planområdet overlapper en liten del av nevnte sone i planens vestre del. Innenfor denne delen av planen planlegges kun tilkomstvei, snuplass og Sundbåtkai, som alle eksisterer i dag. Det vurderes som ubetydelig for kulturmiljøet, som ikke vil påvirkes.

Mht. kulturminner i sjøen foreligger det uttalelse fra NTNU, Vitenskapsmuseet (7.7.2009) med krav til arkeologiske undersøkelser av sjøbunnen før områder i sjøen kan frigis til tiltak (utfylling, mudring, bebyggelse mv.). Undersøkelser gjennomføres innen det kan gis tillatelse til tiltak i sjø.



Figur 33A: Svartplan, som viser planlagt bebyggelse i sammenheng med havnerommet og eksisterende bebyggelse i området. Alternativ 1. Målestokk 1:10.000



Figur 33B: Svartplan, som viser planlagt bebyggelse i sammenheng med havnerommet og eksisterende bebyggelse i området. Alternativ 2. Målestokk 1:10.000

15. Vurdering etter den Europeiske Landskapskonvensjonen

Den europeiske landskapskonvensjonen tar ikke sikte på å hindre endringer av eksisterende landskap og bymiljøer, men å påvirke endringene i en retning som folk ønsker.

Et viktig mål med konvensjonen er å styrke enkeltmenneskets og lokalsamfunnets medvirkning i arbeidet med planlegging, vern og forvaltning av landskap. Det er derfor utarbeidet illustrasjoner, som viser de planlagte tiltakene fra forskjellige posisjoner i Kristiansund. Illustrasjonene viser i øvrig at reguleringsplanen ivaretar det eksisterende "bylandskapet", som beskrevet i foregående avsnitt. Oppryddingen i området vurderes samlet sett å ha en positiv virkning på planområdet og omgivelsene.

16. Tematisk omtale av virkninger av planen

Det vises til foregående avsnitt for virkninger. Disse er samlet opp i tabellen på neste side.

Avveining av virkninger

Konsekvens	Forhold
Meget stor positiv konsekvens (++++)	
Stor positiv konsekvens (+++)	<ul style="list-style-type: none"> Folkehelse Barn- og unges interesser
Middels positiv konsekvens (++)	
Liten positiv konsekvens (+)	<ul style="list-style-type: none"> Bylandskap
Ubetydelig (0)	<ul style="list-style-type: none"> Naturmangfold Kulturverdier i nærområdet Arkeologisk verdier (på sjøbunnen – kartlegges innen utbygging) Forurensning (på sjøbunnen – kartlegges innen utbygging)
Liten negativ konsekvens (-)	
Middels negativ konsekvens (- -)	
Stor negativ konsekvens (- - -)	
Meget stor negativ konsekvens (- - - -)	

For folkehelse og barn- og unges interesser vurderes planen å ha en stor positiv effekt, da det legges til rette for store områder med tilkomst og aktivitet langsmed havnen. Samtidig utbygges et sentrumsnært område, hvor det er fullt mulig å bosette seg uten bil og bevege seg til fots, på sykkel og med Sundbåten. Barn og unges interesser kan ytterligere ivaretas gjennom utbyggingsavtale for bla. off. friområde-

For byen/bylandskapet vurderes planen å ha en liten positiv effekt, da bebyggelsen underordner seg eksisterende landskap og bymessige grep i Kristiansund. Samtidig vil oppryddingen i området samlet sett å ha en positiv virkning på planområdet og omgivelsene.

For naturmangfold, kulturverdier i nærområdet, arkeologisk verdier og forurensning (begge på sjøbunnen – kartlegges innen utbygging) vurderes planen å ha en ubetydelig effekt, da bebyggelsen underordner seg eksisterende landskap og bymessige grep i Kristiansund. Samtidig vil planen ikke gi anledning til fjerning av arkeologiske verdier uten kartlegging eller spredning av forurensning – begge deler vil bli nøye kartlagt innen utbygging.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det planlegges betydelig offentlig infrastruktur (oppgradering av veier og utbygging av nytt friområde) og dette kan påføre kommunen utbyggings- og driftskostnader.

Utbyggingskostnader vil bli nærmere fordelt mellom kommune og utbyggere gjennom en utbyggingsavtale. Planen innebærer (jf. vedlagte oversikt over eierforhold) at en rekke grunneiere kan kreve innløsning av samlet sett inntil 156 m² off. vegareal. Dette vurderes som en liten utgift for kommunen.