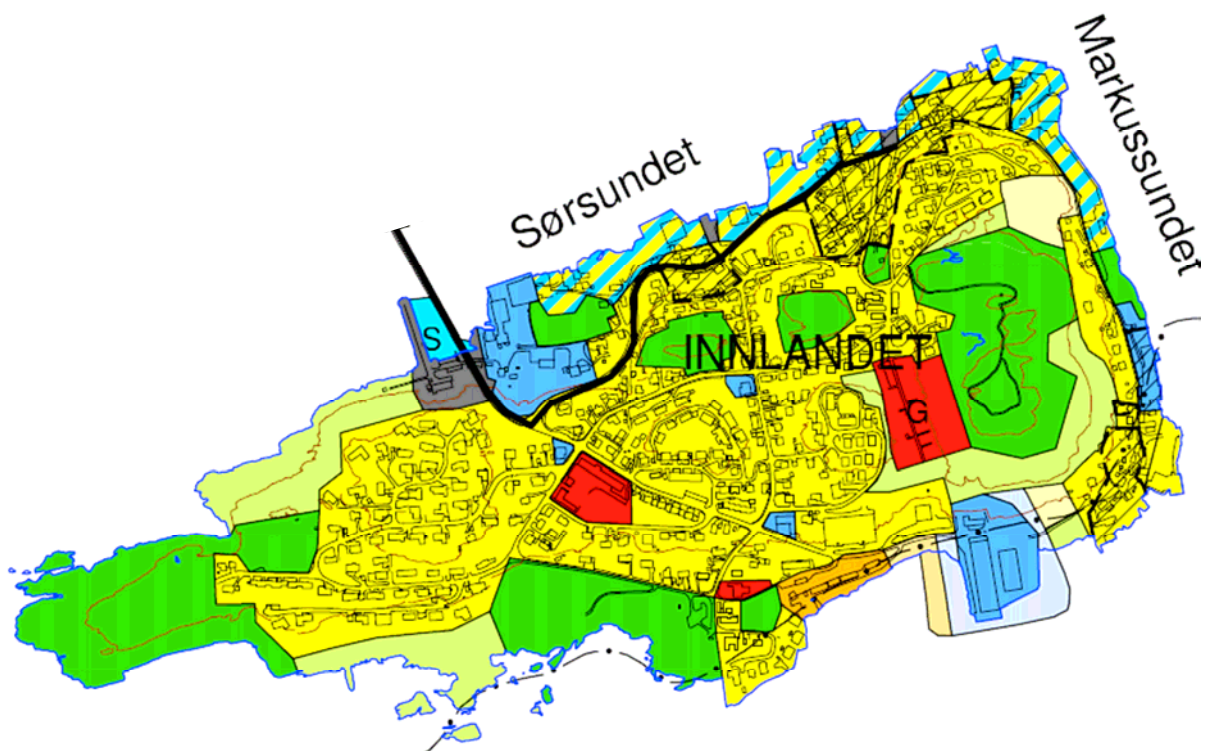


# Konsekvensutredning for Innlandet



Rapport om virkninger av aktuelle  
boligutbyggingsprosjekt på Innlandet

Utviklingsseksjonen  
juni 2007

# **INNHold**

<b>KAP. 0 FORORD OG UTREDNINGSMANDAT .....</b>	<b>3</b>
<b>KAP. 1 OVERSIKT OG KORT BESKRIVELSE AV AKTUELLE UTBYGGINGSPROSJEKT .....</b>	<b>6</b>
<b>KAP. 2 VIRKNINGER FOR SAMFUNNSFORHOLD, NATUR OG MILJØ .....</b>	<b>10</b>
<b>KAP. 3 KONSEKVENSER FOR TILGANGEN TIL LOKAL BARNEHAGEPLASS</b>	<b>51</b>
<b>KAP. 4 KONSEKVENSER FOR KAPASITETEN VED INNLANDET SKOLE .....</b>	<b>53</b>
<b>KAP. 5 KONSEKVENSER FOR TRAFIKKSYSTEMET.....</b>	<b>55</b>
<b>KAP. 6 KONSEKVENSER FOR VANN- OG AVLØPSSYSTEMET.....</b>	<b>66</b>
<b>KAP. 7 OPPSUMMERING OG TILRÅDING .....</b>	<b>73</b>

## **Vedlegg**

- **Innspillsdokument fra Innlandet velforening**

## Kap. 0 Forord og utredningsmandat

I sitt møte 17.10.06 behandlet utviklingsutvalget en forespørsel fra velforeningen på Innlandet om å få laget en form for bydelsplan for Innlandet og fattet da følgende vedtak:

- 1. Utviklingsutvalget ber rådmannen i samarbeid med initiativtakerne utarbeide et forslag til planprogram for konsekvensvurdering av aktuelle utbyggingsprosjekt på Innlandet med forslag til framdriftsplan i samsvar med hovedtrekkene som er skissert i saksframlegget.*
- 2. Utviklingsutvalget ber rådmannen legge forslaget fram for utviklingsutvalget for godkjenning, evt. for vedtak om offentlig høring.*

I møte 14.11.06 behandlet utvalget et forslag fra rådmannen om å vinkle arbeidet mer opp mot en utredning av forventede konsekvenser av aktuelle utbyggingsprosjekt på Innlandet i stedet for den mer krevende oppgaven å lage en bydelsplan for Innlandet. Utvalget sluttet seg til dette og godkjente følgende forslag til utredningsprogram for arbeidet:

### **Beskrivelse av aktuelle prosjekt**

Utredningen skal beskrive hvilke utbyggingstiltak som er aktuelle å gjennomføre på Innlandet. Beskrivelsen skal omfatte lokalisering, type tiltak, formål, omfang (boenheter, arealstørrelse) og evt. tidsplaner for gjennomføring. Beskrivelsen skal også redegjøre for eksisterende kommunale planer for området og hvilke tillatelser som er nødvendige for å gjennomføre utbyggingsprosjektene.

### **Beskrivelse av natur, miljø og samfunnsforhold**

Utredningen skal gi en kort beskrivelse av eksisterende av naturforhold, miljø og samfunnsforhold. Utredningen skal også redegjøre for befolkningsmessige konsekvenser av en gjennomføring av utbyggingsprosjektene (utvikling i befolkningsmengde og –sammensetning).

### **Konsekvenser for tilgangen til lokal barnehageplass**

En omfattende boligbygging på Innlandet uten tilsvarende utbygging av barnehageplasser vil medføre at det vil bli vanskeligere å få barnehageplass på Innlandet enn det er i dag.

Utredningen skal klargjøre det langsiktige behovet/etterspørselen for barnehageplasser for bosatte på Innlandet dersom alle utbyggingsprosjektene realiseres og hvorvidt og på hvilken måte det kan være hensiktsmessig at kommunen imøtekommer denne etterspørselen gjennom bygging/tilrettelegging av barnehageplasser lokalt på Innlandet.

### **Konsekvenser for kapasiteten ved Innlandet barneskole**

Omfanget og tempoet i gjennomføring av de aktuelle boligprosjektene vil påvirke barneskolens evne til å imøtekomme det økte behovet for elevplasser ved barneskolen på Innlandet.

Utredningen skal klarlegge virkningen av de enkelte utbyggingsprosjektene og vurdere hvorvidt kommunen gjennom å regulere tempoet og rekkefølgen i utbyggingsprosjektene kan tilfredsstille behovet for elevplasser innenfor eksisterende bygningsmasse, evt. se på utbyggingsmulighetene og/eller overføring av elever til andre skoler.

### **Konsekvenser for trafikksystemet**

Utbyggingsprosjektene vil generere mer biltrafikk til/fra og internt på Innlandet. Deler av vegnettet er dimensjonert for liten trafikk. Terreng og eksisterende bebyggelse gjør breddeutvidelser og parkeringsløsninger økonomisk og fysisk krevende.

Utredningen skal klarlegge behovet for forbedringer i vegnettet, herunder framkommeligheten/sikkerheten for fotgjengere/syklister. Utredningen skal også vurdere virkninger for parkeringssituasjonen, herunder behovet for at utbyggingsprosjektene dekker parkeringsplass-behovet innenfor eget utbyggingsområde.

### **Konsekvenser for vann- og avløpsnett**

En realisering av alle utbyggingsprosjektene kan også få virkninger for det kommunale vann- og avløpsnett. Deler av nettet er gammelt og trolig underdimensjonert i forhold til det behovet som enkelte av utbyggingsprosjektene skaper. Også nyere pumpestasjoner og renseanlegg kan ha for liten kapasitet, da de er dimensjoner kun for en moderat økning i avløpsmengde.

Utredningen skal beskrive tilstanden i eksisterende vann- og avløpsnett og klarlegge behovet for oppgradering av infrastrukturen, herunder pumpekapasiteten.

### **Konsekvenser for eldre og verneverdig bebyggelse**

Den eldre og verneverdige bebyggelsen ligger i hovedsak på nordsiden av innlandet. De viktigste virkningene for denne bebyggelsen vil trolig komme av økt trafikk og ny bebyggelse nær opp til denne bebyggelsen.

Utredningen skal beskrive utbredelsen av verneverdig bebyggelse i gjeldende reguleringsplaner og hvordan utforming og bevaring av denne bebyggelsen er regulert gjennom reguleringsplanbestemmelsene. Utredningene skal vurdere behovet for endre omfanget av verneverdig bebyggelse og hvilke kriterier og hovedhensyn ny bebyggelse bør innpasse seg i forhold til eksisterende bebyggelse og naturgitte forutsetninger. For det sistnevnte forhold vil utredningen basere seg på resultatet av arbeidet med å utarbeide retningslinjer for utforming av bebyggelsen langs sjøfronten i det indre havnebassenget i Kristiansund.

### **Konsekvenser for barn og unges behov for leke- og oppholdsområder**

Utbyggingsprosjektene vil i all hovedsak beslaglegge areal som i utgangspunktet er avsatt til byggeområde i gjeldende planverk. Prosjektene vil med ett mindre unntak ikke berøre areal som er avsatt til friområde eller andre områder barn og unge typisk benytter. Transformasjonen av tidligere næringsområder til boligformål bør imidlertid brukes til å utvide eller forbedre kvaliteten på barns oppholdsområder som en kompensasjon for den økte belastningen økt bosetting vil bety for bruken av eksisterende frområder.

Utredningen skal beskrive hvilke friområder og andre oppholdsområder som er særlig viktige for barn og unge. Utredningen skal klargjøre hvilke områder og tiltak som kan ivareta og styrke barns muligheter for utfoldelse og opplevelse. I den forbindelse skal det vurderes om områder som er avsatt til byggeområde, men enda ikke bebygget, bør sikres om grøntområde. Utredningen skal også vurdere behovet for å sikre allmennheten tilgang til og langs sjøfronten.

Den foreliggende utredningen svarer ikke fullt ut til mandatet på grunn av begrenset, ledig utredningskapasitet i kommuneadministrasjonen. Bl.a. foreligger det fra kommunen sin side ikke noen konsekvensvurdering i forhold til den verneverdige bebyggelsen på Innlandet. Dels skyldes dette også at temaet er vanskelig å utrede på nåværende tidspunkt, da ikke alle de aktuelle utbyggingsprosjektene foreligger som konkrete utbyggingsprosjekt. Velforeningen har imidlertid gitt en omtale av temaet (se nedenfor).

Til å gjennomføre utredningen har det vært nedsatt en arbeidsgruppe av representanter for innbyggerne på Innlandet og berørte virksomheter i kommunen:

Rune Eilertsen, Innlandet velforening  
Kjell D. Sørensen, Innlandet velforening  
Anne Elisabeth Gjeldnes, Innlandet velforening  
Geir Aakvik, plansjef (leder)  
Gunvor Rolland, spesialkonsulent for barnehagesaker  
Bjørn Elgsaas, konst. kommunalsjef for kultur og utdanning  
Sissel Finnøy, leder for planavdelingen, byingeniøren  
Jan Brede Falkevik, reguleringsplanlegger hos bygningssjefen

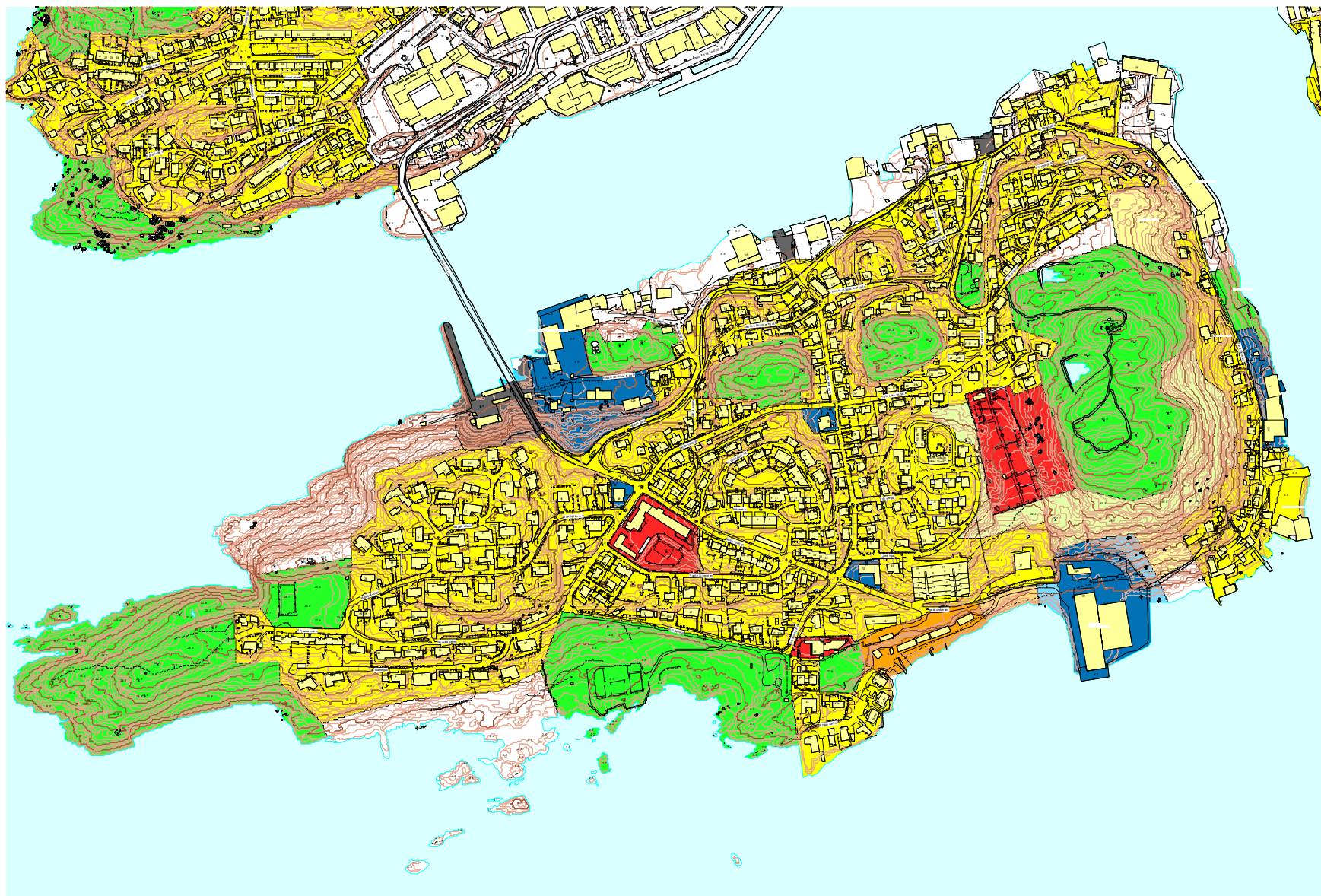
Arbeidsgruppen har hatt fire møter der gruppen har drøftet utkast til bidrag fra de respektive saksområder. Representantene for velforeningen har utarbeidet et eget innspillsdokument som spenner over hele saksfeltet. Dokumentet følger utredningen som eget vedlegg.

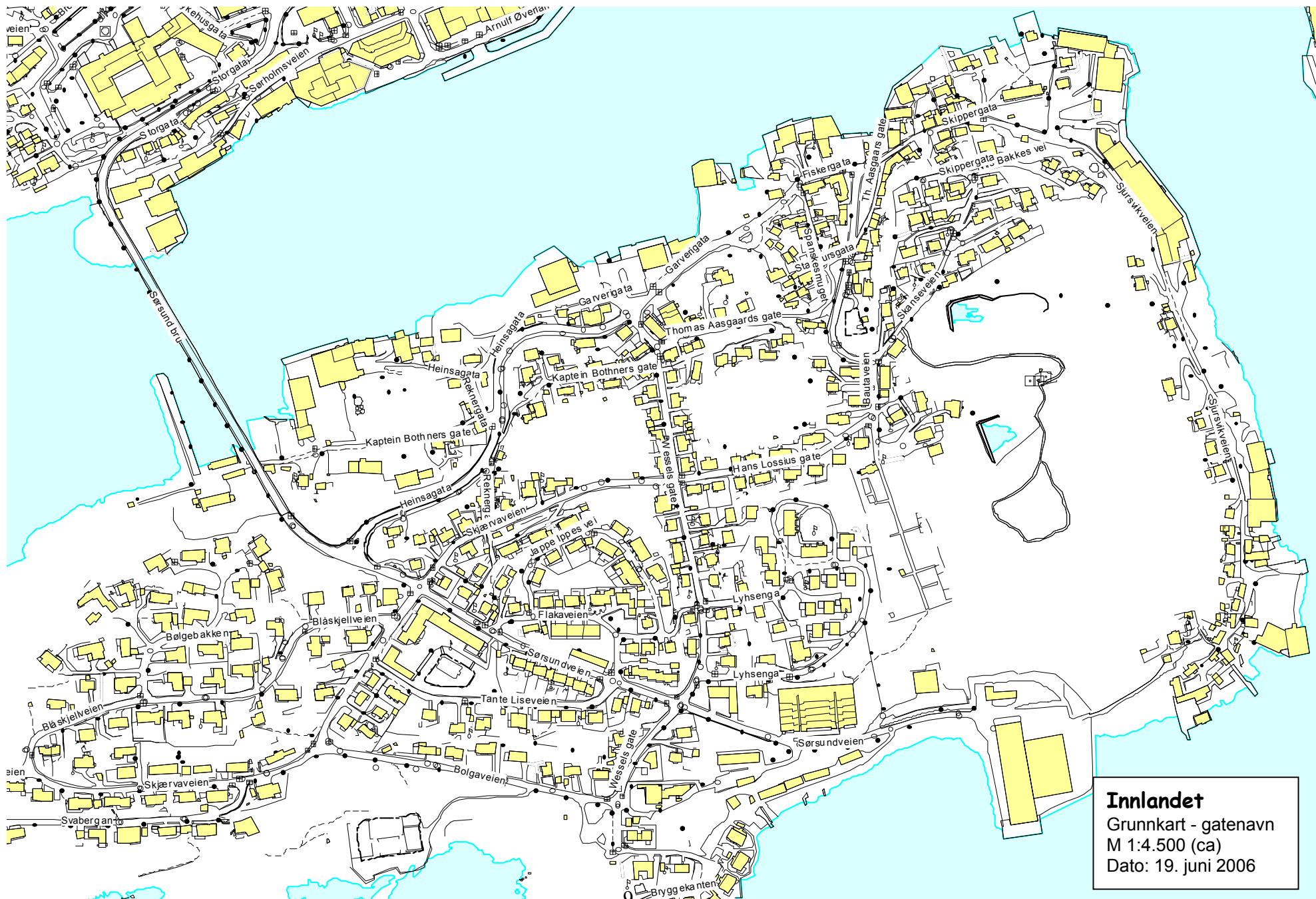
## Kap. 1 Oversikt og kort beskrivelse av aktuelle utbyggingsprosjekt

Kart-nummer	Prosjekt/ lokalisering	Tiltakshaver/ Planlegger	Type tiltak	Antall enheter	Størrelse på boenheter	Plan-området/ bruks-areal	Tidsplan	Parkering	Lekeareal/ fellesareal
1	Jutvika	E.A Smith/P.Knutsen Arkitektkontor+Aspeqt AS	Omregulering fra forretning til boenheter: terrassehus/ rekkehus/enebolig + naust/gangvei/ friområde.	86-106 nye enheter Blokkbebyggelse med 60 - 80 enheter i skjæringen. 20 eneboenheter i kjede på flata. 6-terasseleiligheter	ingen data	40 da inkl sjø/15250 m <sup>2</sup> BRA (ny bebyggelse inkl. parkerings areal)	Reguleringsplanen er klar for endelig behandling i bystyret.	Full dekning - egen grunn	2,9 da utendørs oppholds/felles leke-areal+ friareal (5,3 da innenfor planen)
2	Sjursvika	Kristiansund Holding	Regulering til boenheter i Øverlandbrygga + to nye bolighus	ca 34 leiligheter, 23 i brygga + 2 x 6 i de nye boligene	18 leiligheter ca 80 m <sup>2</sup> , 12 leiligheter ca 55-60 m <sup>2</sup>	ca 15 da ekskl. sjø/ ?	Byggeklart	Full dekning - egen grunn	0,5 da fellesareal, 0,2 da friområde
3	Sjursvikveien 22+24	A.Ulvahaug, E..Antonsen, Anne Reiten/Per Solem	Riving av to eksist. eneboenheter. Terrassehus med 20 leiligheter. Parkering i kjeller.	20	ingen data	3,5 da	Regulerings-spørsmål	Har plass på egen grunn	?
4	Friområdet sør for Sjursvikveien 1 Norfinn	O.Tønder/	Boenheter ved den gamle tuften/grunnmuren på område avsatt til friområde	maks 9	ingen data	-	Regulerings-spørsmål	Har plass på egen grunn	-
5	Sjursvikveien 1-Norfinn	Utbygging Møre/Solem	Leiligheter + naust	47 leiligheter, 8 naust som er fradelt og selges separat	39 stk á 60-80 m <sup>2</sup> , 8 stk á ca 40 m <sup>2</sup>	12 da /7850 BRA	Byggeklart - bygging pågår	Full dekning - egen grunn	Lekeareal/felles egen grunn,
6	Fiskergata 7, 8b og 12 - Gundersenbrygga	Thon Hotellbygg AS - Kristiansund Holding/Asplan Viak	Hotell i Gundersenbrygga+nybygg	134 rom		12 da/ 5700 m <sup>2</sup> BRA (ekskl-p-areal)	Offentlig ettersyn	Underdekning Skal ha 90, har 67 plasser	Felles grøntareal for hotellet, - men ønsker fritt for alle

Kart-nummer	Prosjekt/ lokalisering	Tiltakshaver/ Planlegger	Type tiltak	Antall enheter	Størrelse på boenheter	Plan-området/ bruks-areal	Tidsplan	Parkering	Lekeareal/ fellesareal
7	Port Arthur	Port Arthur AS (Kr.sund Hold og Heinsa mek) (Asplan Viak	Boenheter	128	92 stk á 80 m2 i Port Arthur, 36 á 60 m2 i øst	38,5 da / 11800 m <sup>2</sup>	Planforslag innlevert, avventer utfall av behandling av Agraftutredning	Full dekning - egen grunn, 1,5 p- plass pr bolig	Takareal på p-hus= 3,0 da, Bakarberget er friområde
8	Nils Bakkesvei 2. etappe	Møre utbygging/Solhem	Boenheter	11	eneboenheter 140-150 m2	ca 5 da	Ikke oppstartet	egen grunn	Felles lekeplass
9	Finbrødet	Sameiet Skjærvaveien 18/Arkitekt-kompaniet	Boenheter på område avsatt til friområde/ LNF-område i kommuneplan.	5	eneboenheter ca 200 m2	Byggeomr 2,2 da, 12,5 da LNF-område	Regulerings-spørsmål	Full dekning egen grunn	Resten av Finnbrødet
10	Aakvik-eiendommen	Aakvik/	Boenheter	60	?	ca 6 da	Regulerings-spørsmål	? (det vil nok være dekning på egen grunn)	?
<b>Sum enheter</b>				<b>420</b>					

## Lokalisering av aktuelle utbyggingstiltak





**Innlandet**  
Grunnkart - gatenavn  
M 1:4.500 (ca)  
Dato: 19. juni 2006

## Kap. 2 Virkninger for samfunnsforhold, natur og miljø

### 2.1. DEMOGRAFISKE VIRKNINGER

Prosjektoversikten viser en samlet utbygging på 420 boenheter. Antall boenheter (heretter boenheter) per dags dato er ikke nøyaktig kjent, men var 588 per nov. 2001. For utredningens formål er det tilstrekkelig nøyaktig å sette bolig-tallet per 1.1.2006 til 600. Samlet bolig-tall etter utbygging bli da ca 1000 boenheter. Bosatte per bolig var i 2001 2,1 personer både for hele Kristiansund samlet og for Innlandet. I 2006 er dette tallet redusert til 1,97 for hele Kristiansund.

Per 1.1.2006 var det 81 førskolebarn (0-5 år) bosatt på Innlandet. Antall skolebarn (6-12 år) er av SSB på dette tidspunkt oppgitt til 111. Grunnskolens informasjonssystem (GSI) oppgir elevtallet for Innlandet til 114 for skoleåret 2005/06. Vi har da følgende nøkkeltall for situasjonen per 1.1.2006

	1.1.2006
Folketall totalt	1212
Barn 0-5 år	81
Barn 6-12 år	111
Antall boenheter	600

Elevtallet har variert sterkt det siste tiåret, fra 77 til 124 barn. Basert på størrelsen av årskullene i førskolealder, ser elevtallet ut til å bli en god del lavere de kommende år. For den videre beregning av forventet folketall og antall barn i barnehagealder og skolealder kan vi i utgangspunktet gjøre den (urealistiske) forutsetning at størrelsesforholdet mellom det totale innbyggertallet, antall barn og boligbygging holdes konstant. Etter utbygging av 400 boenheter vil dermed situasjonen være slik:

	1.1.2006	Ferdig utbygd, ukorrigert
Folketall totalt	1212	2020
Barn 0-5 år	81	135
Barn 6-12 år	111	185
Antall boenheter	600	1000

Over tid vet vi det at det er et visst bortfall i antall boenheter (brann, bruksendring/kontorisering og hybler/sokkelleiligheter gjøres til en del av hovedboligen). Denne boligavgangen vil naturlig nok bli større jo lenger tid vi ser inn i framtiden. Dersom vi forutsetter at boligprosjektene er fullrealisert i løpet av 10 år (40 boenheter/år i gjennomsnitt), vil boligavgangen være 32 boenheter basert på gjennomsnittlig boligavgang i hele Kristiansund fra 1990 til 2001.

Situasjonen vil da være slik per 1.1.2018:

	1.1.2006	Ferdig utbygd, ukorrigert	Korrigert for boligavgang
Folketall totalt	1212	2020	1955
Barn 0-5 år	81	135	131
Barn 6-12 år	111	185	179
Antall boenheter	600	1000	968

Innlandet har en boligsammensetning som i stor grad består av eneboenheter. Antall bosatte per bolig ligger imidlertid nær kommunegjennomsnittet. De boligene som forutsettes bygd, er av ulik

størrelse og type. Samlet representerer de imidlertid boenheter med mindre areal/færre rom. Gjennomsnittlig antall bosatte per bolig vil dermed gå ned. Det legges til grunn en samlet reduksjon i antall bosatte som følge av endringer i boligmassen på 2,5 % (antall bosatte/bolig vil reduseres fra 2,02 til 1,97):

	1.1.2006	Ferdig utbygd, ukorrigert	Korr. for bolig-avgang	Korr. for endret boligtype
Folketall totalt	1212	2020	1955	1906
Barn 0-5 år	81	135	131	127
Barn 6-12 år	111	185	179	175
Antall boenheter	600	1000	968	968

I tillegg til at folketallet samlet går ned, vil endring i boligtype og –størrelse føre til endringer i gjennomsnittlig familiestruktur. Basert på gjennomsnittlig familiestruktur i Karihola og Gomalandet er det grunn til å tro at andelen førskolebarn ikke vil bli vesentlig påvirket, men andelen skolebarn vil trolig gå noe ned, anslagsvis 10 % samlet. Framtidssituasjonen vil i så fall se slik ut:

	1.1.2006	Ferdig utbygd, ukorrigert	Korr. for bolig-avgang	Korr. for endret boligtype	Korr. for endret fam.-struktur
Folketall totalt	1212	2020	1955	1906	1906
Barn 0-5 år	81	135	131	127	127
Barn 6-12 år	111	185	179	175	157
Antall boenheter	600	1000	968	968	968

De demografiske virkningene som foran er forsøkt sannsynliggjort, er basert på gjennomsnittsbetraktninger og vil i beste fall være gjeldende for en moden bosituasjonen et godt stykke etter at boligutbyggingen er avsluttet. Den beregnede veksten i antall skolebarn (46), vil sålede kunne bli betydelig større i en periode kort tid etter utbygging. Virkningen vil være større jo kortere utbyggingstid som velges.

I en mellomperiode etter en konsentrert utbygging vil befolkningsutviklingen på Innlandet være preget av to motsatte tendenser. Elevtallet knyttet til eksisterende innbyggere vil gå betydelig ned i løpet av de neste 5-10 årene, trolig med så mye som 20-25 elever, kanskje enda mer. Dette skyldes at de minste barnekullene (0-5 år) er mye mindre enn de elevkullene som i dag befolker skolen (6-12 år). Dessuten reduseres aldersgruppen 25-35 år med 20-25 personer i perioden dersom alderssammensetningen blant inn- og utflytterne er lik. Uten netto tilflytting vil elevtallet trolig holde seg på dette lavere nivået på 80 til 90 elever ytterligere en tiårsperiode.

Med full boligutbygging over noen få år vil innflytterne mer enn kompensere for den forannevnte elevtallsreduksjonen. Innflyttere til nye boligområder vil normalt ha en langt høyere andel innenfor aldersgruppen 20-40 år, kanskje 2-3 ganger så mange som normalbefolkningen har innenfor de mest "produksjonsrike" årsklassene. Innflytterne vil da som gruppe kunne få barnekull som ligger opp mot det dobbelte av de gjennomsnittlige barnekullene vi har sett de siste årene, hvilket vil medføre at vi vil kunne få årsklasser på opptil 35-40 barn over en tiårsperiode, regnet ca ti år etter ferdig utbygging. Dette vil fullstendig sprengte elevkapasiteten ved skolen. Det er imidlertid flere forhold som tilsier at dette er et urealistisk scenario.

For det første gjenspeiler ikke utbyggingsplanene den gjennomsnittlige, eksisterende boligmassen. Andelen boenheter med få rom blir trolig høyere enn gjennomsnittssituasjonen for både Kristiansund og Innlandet. Boligene vil derfor trolig ikke være særlig attraktive for småbarns-

foreldre med flere enn ett barn. Den andre urealistiske forutsetningen er utbygging og innflytting i vel 400 nye boenheter på Innlandet i løpet av et par års tid. I forslaget til kommuneplanens samfunnsdel 2008-20 er nykommunens samlede boligbehov anslått til 60-100 boenheter/år (avhengig av utviklingen i antall bosatte/leil.) og da med SSB sitt høyeste vekstalternativ lagt til grunn. Dersom det forutsettes at det i Frei-delen av nykommunen fremdeles skal tilrettelegges for ca 20 boenheter per år, og at det på Innlandet tilrettelegges for halvparten av øvrig boligbygging, vil det i så fall bety ca 40 nye boenheter/år på Innlandet. Etter 5 år vil det trolig være behov for å redusere årlig utbyggingen til det halve per år dersom man skal være rimelig sikker på at elevtallet det enkelte år ikke overstiger 25.

Noen av de aktuelle boligprosjektene som inngår i de vel 400 nye boenhetene på Innlandet, foreligger det allerede stadfestet reguleringsplan for. Det gjelder Sjursvika og Norfinn. I tillegg er reguleringsplan for Jutvika (den gamle E.A. Smith-tomta) tilrådd godkjent av rådmannen og plan- og bygningsrådet. Til sammen representerer disse planene ca 200 nye boenheter. Dersom disse realiseres og bebos før det er gått 5 år, er det ønskelig å skyve på etterfølgende prosjekter til det er gått fem år og begrense utbyggingstakten til 20-25 boenheter/år i gjennomsnitt. Dette er basert på den forutsetning at kommunen ikke ønsker å legge til rette for vesentlig utbygging av skolekapasiteten slik det er nevnt i kapitlet om virkninger av en stor boligutbygging for skolen.

Det forannevnte indikerer at det er knyttet betydelig usikkerhet til virkningene av en gitt boligbygging. Usikkerheten gjelder både sammenhengen mellom boligstørrelse og familiestruktur, mellom familiestruktur og barnetall, hvor stor andel av boligene som vil bli tilflyttet av folk som allerede bor på Innlandet og utbyggernes atferd i forhold til godkjenning av planer og gitte byggetillatelse. Fra kommunale godkjenningsvedtak foretas til virkningen av vedtaket oppstår (elever som skal ha skoleplass) går det gjerne mer enn 10 år og det vil være vanskelig å sette på effektive bremsere dersom man etter hvert ser at virkningen blir flere elever enn antatt. Dersom bussing til annen skole eller kapasitetsøkende investeringer på Innlandet skole anses som uaktuelle tiltak, må kommunen regulere omfang og/eller tempo i boligutbyggingen for å sikre seg mot dette.

## 2.2 GRØNN PLAKAT - VIRKNINGER FOR NATUR OG MILJØ

### Innledning

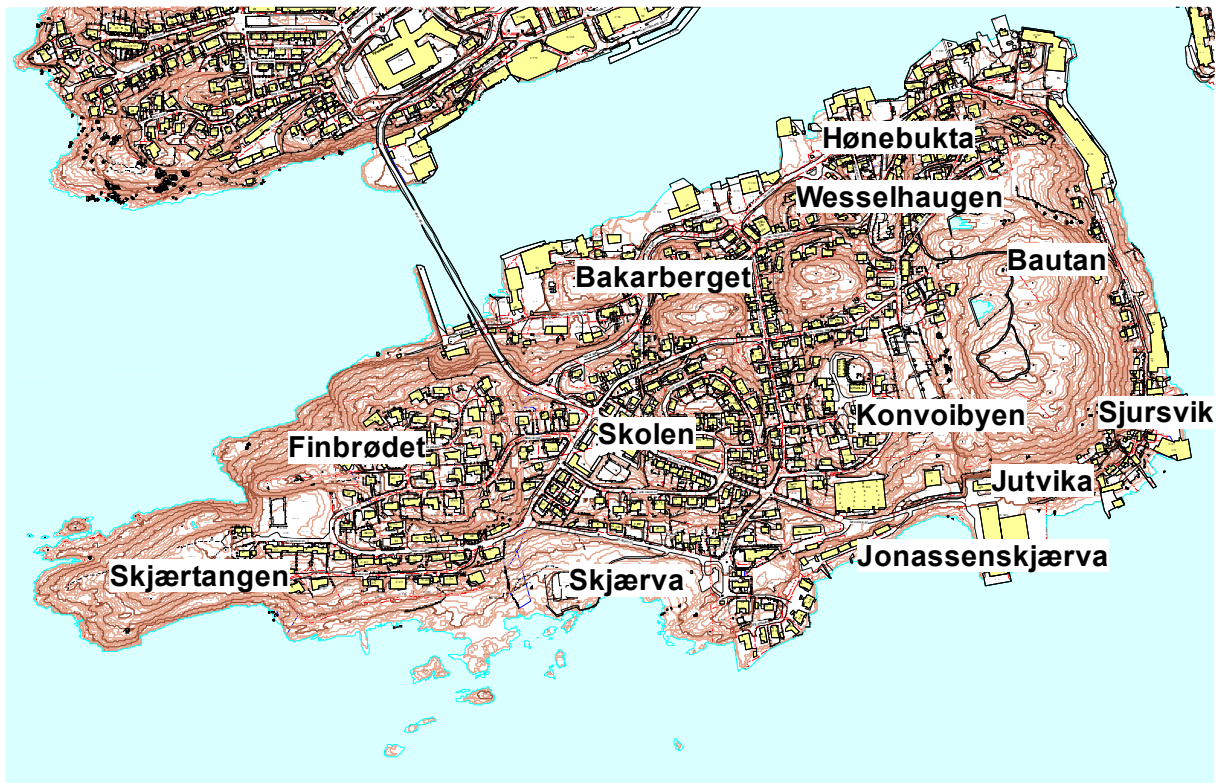
Denne konsekvensanalysen er ikke en formell konsekvensanalyse etter plan- og bygningsloven, men en mer planfaglig vurdering av hva som kan forventes å skje med Innlandet hvis alle foreslåtte utbyggingsprosjekter realiseres.

For å kunne verdisettede **miljøverdiene** har det blitt gjennomført en grøntstrukturanalyse. I analysen er det benyttet en metodikk hvor det ut fra faglige kriterier har blitt foretatt en verdisetting av følgende tre tema:

- landskap
- natur
- friluftsliv

De tre tema i verdisatt form sammenfattes til slutt i et felles dokument som betegnes som "Grønn Plakat". Den "Grønne Plakaten" gir en faglig vurdering av hvilke områder som bør søkes bevart. Som plangrunnlag vil "Grønn Plakat" også være en "vær varsom plakat" i forhold til eventuelle framtidige utbyggingsinteresser på Innlandet.

Den grønne plakaten for Innlandet er kun et grunnlagsmateriale, og må ikke forveksles med et plandokument til politisk behandling.



Kart over analyseområdet

## ***Grøntstruktur - hva og hvilken rolle?***

Nesten alle vi som bor i byer eller tettsteder har et grøntområde i nærheten. Et slikt grøntområde kan være en liten tilrettelagt park, et "villnis" bak borettslaget, et bekkedrag med frodig vegetasjon, eller for den saks skyld, din egen opparbeidede hage.

Foruten at slike områder er leveområder for planter og dyr, fungerer de som tur- og lekeområder for oss mennesker. Som barn har vi alle plukket bringebær i villnisset bak huset, eller vært på oppdagelsesferd i "jungelen" langs bekken. Som voksne er slike grøntområder helst områder hvor vi lufter bikkja, eller inntar en times oppladning av kroppens utgatte batterier i form av mosjon.

Slike grønne områder i byen eller tettstedet, inngår i det vi kaller for *grøntstruktur*.

## **Grøntstruktur**

Grøntstrukturen er en overordnet struktur på lik linje med transportsystem og bebyggelse.

***Grøntstrukturen er veven av store og små naturpregede områder i byen eller tettstedet.***

Den kan være mer eller mindre sammenhengende og består av mange ulike arealtyper:

1. Overgangssonen mellom by og land, dvs de nærmeste 1-2 km inn i de store natur- og kulturlandskapsområdene rundt byen/tettstedet.
2. Store og små naturområder i byen inkludert strandområder, kystsonen, sjøer, tjern, elver og bekker.
3. Parker, institusjonsområder, skolegårder, kirkegårder, alléer og andre opparbeidede grønne områder.
4. Jordbruksområder og kolonihager i byen/tettstedet.
5. Private hager/fellesarealer i boligområdene.
6. Grønne "restområder" som kan både ha kultur- og naturpreg, f.eks. rivetomter og fyllinger.

Kilde; "Torén og Nyhus; 1994".

I tillegg til at grønntstrukturen er leveområder for planter og dyr og leke- og rekreasjonsarealer for liten og stor, innehar den også andre funksjoner. Grøntstrukturen fungerer gjerne som viktig romavgrensener og ramme rundt våre byer og tettsteder. Ofte kan den til og med fortelle oss noe om stedets opprinnelse. Skogkledde åser og koller gir stedet identitet, trygghet og gjenkjennelighet.

Vi kjenner også til grønntstrukturens betydning som viktige spredningskorridorer for planter og dyr. Mer ukjent er grønntstrukturens rolle som "miljøvernarbeider". Den renser bla. vannet og holder tilbake næringsstoffer og forurensende stoffer. For stedets lokalklima og luftkvalitet er grønntområdenes funksjon som luftrenser viktig.

I hovedtrekk kan man si at grønntstrukturen har **funksjon** som;

- landskaps- og historiefortellende element
- rekreasjonsareal
- kommunikasjonssystem
- leveområder for planter og dyr
- luft- og vannrenser

Ikke alle grøntområder er like interessante å ferdes i. Vår smak er høyst forskjellig, og vi etterspør en rekke typer friluftsområder. Det viser seg likevel at de fleste av oss ønsker naturområder med liten tilrettelegging (naturlig skog), helst med innslag av vann og sjø. (Torén og Nyhus; 1994) Planter og dyr er også kritiske, og stiller en rekke krav til sine habitater (leveområder). For å bevare et bredt spekter av det biologiske mangfoldet er det viktig at vi bevarer et tilstrekkelig utvalg av slike områder. Spesielt gjelder dette leveområder som er sjeldne, eller som har et stort innslag av planter og dyr.

Man kan derfor si at ulike grøntstrukturområder har ulik **verdi**.








**Med verdi mener vi hva området betyr for vår opplevelse, og hva de inneholder av dyre- og planteliv.**

Av og til kan grøntstrukturens funksjoner komme i konflikt med hverandre. Ønsket om å tilrettelegge for friluftsliv i eller i nærheten av hekkeområder kan være eksempel på dette. I et slikt tilfelle må man bedømme om gevinsten av å tilrettelegge for friluftslivet vil være større enn å la området ligge i fred.

## Hvorfor fokusere på grøntstrukturen?

By og tettstedsveksten har ført til at verdifulle naturområder, som har betydning for det biologiske mangfoldet, friluftsliv, luftkvalitet, identitet og folks helse, har blitt bygd ned. Undersøkelser viser at grøntstrukturen i en del by- og tettstedsområder er redusert med 20-30 % de siste årene (Torén og Nyhus; 1994 etter Ringard og Skjørstad 1985) Samtidig er tilgjengeligheten til by- og tettstedsnære friluftsområder blitt dårligere. (Torén og Nyhus; 1994) I tillegg er kvaliteten på våre gjenværende grønne nærområder ofte for dårlige for at disse kan benyttes i friluftssammenheng.

I en rekke meldinger, retningslinjer m.m. rettes nå oppmerksomheten mot å bevare viktige grøntstrukturområder ved en videre utbygging av våre byer og tettsteder:

-  Dn-håndbok nr 23 – 2003 Grønn by...arealplanlegging og grøntstruktur.
-  St. melding nr. 42 (2000-2001) "Biologisk mangfold"
-  St. melding nr. 39 (2000-2001) "Friluftsliv"
-  St. meld nr 58 (1996-1997) "Miljøvernpolitikk for en bærekraftig utvikling."
-  St. melding nr. 13 (1992-93) "Miljø og utvikling".
-  Miljøverndepartementet T-1115, 1995 "Nasjonalt program for utvikling av fem miljøbyer".
-  St.meld 29 (1996-1997) Regional planlegging og arealpolitikk

I "**Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging**", heter det at;

*"Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet bør samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses."*

*"Det bør tilstrebes klare grenser mellom bebygde områder og luf-områder. En bør søke å samle inngrepene mest mulig."*

Videre heter det;

*"Det skal legges vekt på å utnytte mulighetene for økt konsentrasjon av utbygningen i byggesonene i by- og tettstedsområder. Utformingen av utbyggingen bør bidra til å bevare grøntstruktur, biologisk mangfold og de estetiske kvalitetene i bebygde områder."*

## Analysemetoden

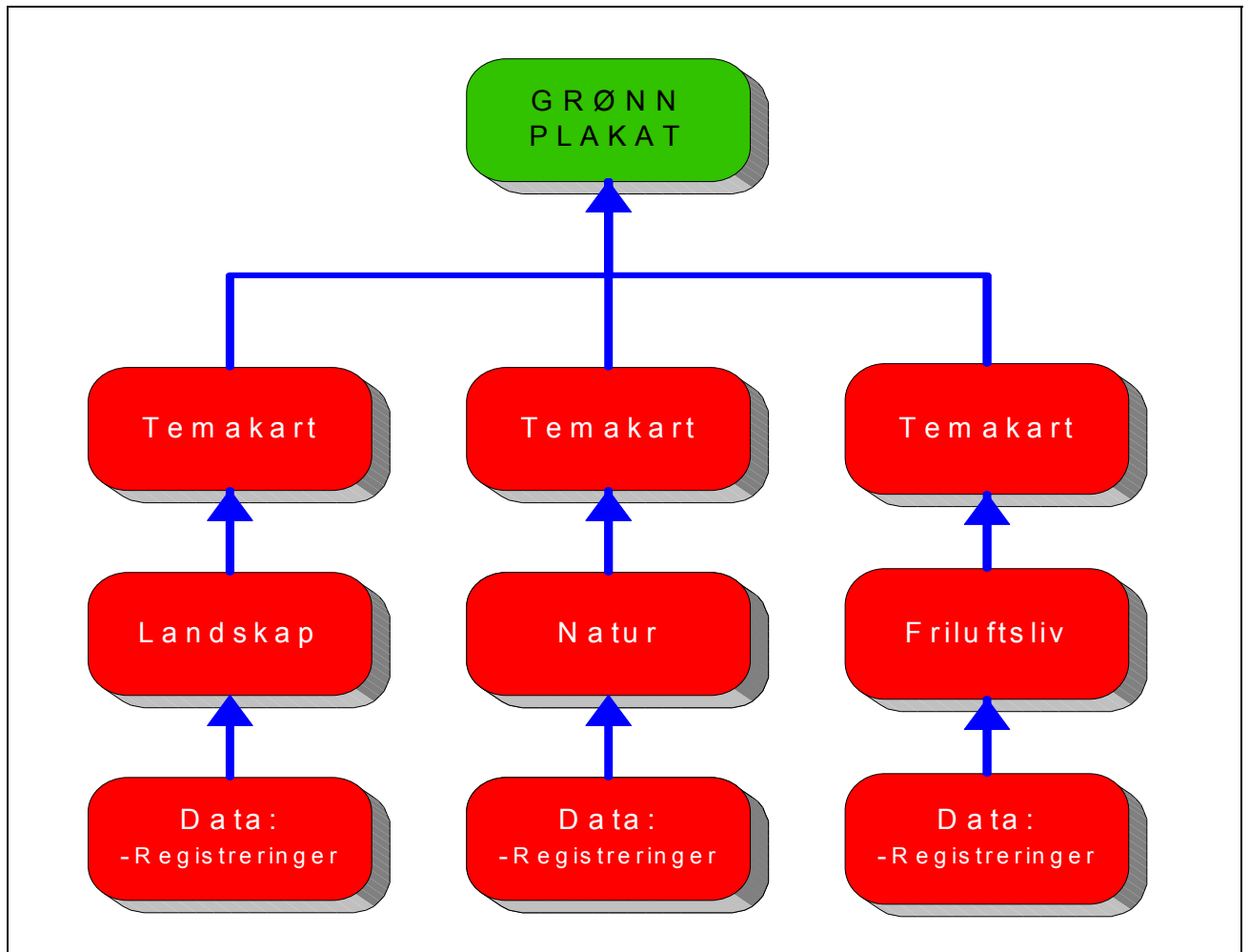
### Framgangsmåte

Den grønne plakaten er utarbeidet etter en metode som er beskrevet i Direktoratet for naturforvaltninga håndbok nr. 6-1994, og er blant annet gjennomført i Oslo og Sandefjord. I Kristiansund er den fra før av brukt i Atlantenområdet, eller Folkeparken i forbindelse med reguleringsarbeidet her.

Det utarbeides:

- Temakartet for landskap**, viser grøntstrukturens betydning som formelement.
- Temakart for friluftsliv, rekreasjon og lek**, viser hvilke verdier grøntstrukturen har for rekreasjon og lek.
- Temakart for natur**, viser hvilke naturverdier grøntstrukturen i området har.

Kartene gir en beskrivelse av hvilken funksjon og verdi grøntstrukturen har for hvert av ovennevnte tema. På temakartene er de ulike verdikategorier markert med en egen farge. Verdisettingen er gjort ved å analysere grøntstrukturen i forhold til mennesker, planter og dyrs krav til arealenes størrelse, form og innhold.



På alle temakartene er grøntstrukturen verdisatt etter tre klasser fra 1 til 3, hvor det laveste tallet representerer høyest verdi. Summen av grøntstrukturens verdi fra temakartene har bestemt hvilken kategori områdene har blitt plassert i på Grønn plakaten. Summen fra temakartene bestemmer verdisetningen av den grønne plakaten på følgende måte.

Kategori	Summen av verdier fra temakartene
1	3-5
2	6-7
3	8-9

Eksempel;

Et område tilhører kategori 1 i temakart landskap, kategori 2 i temakart rekreasjon, og kategori 3 på temakart natur. Summen blir da  $1+2+3=6$ . Området havner da i kategori 2 i den grønne plakaten.

Stedvis har det også, i tillegg til den objektive verdisetningen, blitt foretatt en faglig justering av grensene i Grønn plakaten. Dette kan f.eks være der grensene for de ulike tema fraviker hverandre med liten margin, eller der hvor det finnes områder med samme verdi ligger så nære hverandre at det er hensiktsmessig å slå de sammen.

Den grønne plakaten søker å synliggjøre både hvilken **funksjon** og **verdi** grøntstrukturområdene har.

## Hvordan forstå de ulike temakart og grønn plakat

**Viktig!** Grensene må ikke forstås som detaljert og fastsatt, men som en omtrentlig avgrensning av potensielle konfliktområder.

## Registreringer

Basis for de ulike temakart for den grønne plakaten er registrering av:

- landskapselementer
- vegetasjon
- turveinett og bruk av de grønne områder

## Grunnregistreringer etter K & N serien

Formålet med registreringene er å få en oversikt over grøntstrukturens horisontale og vertikale utbredelse. Ved hjelp av ortofoto og økonomisk kartverk kartlegges alle arealer. Områder uten grøntstruktur blir også registrert i grunnregistreringene.

Registreringene skiller mellom vegetasjon som er plantet eller sterkt kultivert (K), og naturlig/spontan vegetasjon (N). Det ligger ingen verddivurdering i denne inndelingen som innebærer at naturserien er mer verdifull enn kulturserien.

### Kulturserien

Denne serien kan inneholde importerte plantearter og slike som er naturlig for området. Bearbeiding og sterk forandring av marksjiktet som følge av opparbeiding, skjøtsel o.l er karakteristisk. Eksempler hager, dyrket mark, parker o.l

### Naturserien

Områder innenfor denne kategorien domineres av arter som er naturlige for regionen. Liten og ingen bearbeiding av marksjiktet er karakteristisk.

Merk: Deler av analyseområdet er tidligere beite. Ettersom vegetasjonstypene som inngår i kystlyngheien består av et naturlig forekommende arter og ikke av arter som er innført eller sådd, betraktes den som et naturmiljø.

## Registreringer og innsamling av data spesielt knyttet til de ulike temakart.

Data er hentet fra:

- Fylkesmannen i Møre og Romsdal. Naturbaser.
- Alle kommunene er pålagt innen 2004 å kartlegge sine naturtyper. Kristiansund kommune har engasjert konsulent til dette arbeidet. Konsulenten har bistått i arbeidet med å vurdere naturforholdene.
- befaring og kartlegging av områdene.

# Temakart landskap -vurderingsgrunnlaget

## Våre grønne landskapsformer

I Norge har landformene vært bestemmende og ofte avgjørende for hvor og hvordan våre tettsteder og byer har vokst fram. Også i dag spiller landformene som omgir oss en viktig rolle. De inneholder kvaliteter som er verdt å ta vare på. De sier ofte noe om stedets opprinnelse og er et viktig element for å forstå ikke bare utviklingen av stedet, men også ofte utviklingen av hele regionen rundt. Formene gir stedet identitet og tilhørighet, og er viktig for folks mulighet til å orientere seg.

Mange steder ser man i dag at særpregede og ”viktige” landskapsformer som gir stedet identitet bygges ned, eller blir delt opp av bebyggelse eller et omfattende trafikksystem. Kvaliteter som landskapsformene inneholder viskes dermed gradvis bort. I en stedsanalyse av Sykkylven sies det at;

*”Når stadskvaliteteane går tapt reduserer en vilkåra for identifikasjon og tilhørslse. Derfor er det vesentlig å forbetre omgivnadene, slik at vårt initiativ til å påverke og skape blir opprethaldne. Dette inneber at identiteten til staden må styrkjast.”*

(Miljøverndepartementet T-998)

## Særpregede landskapsformer

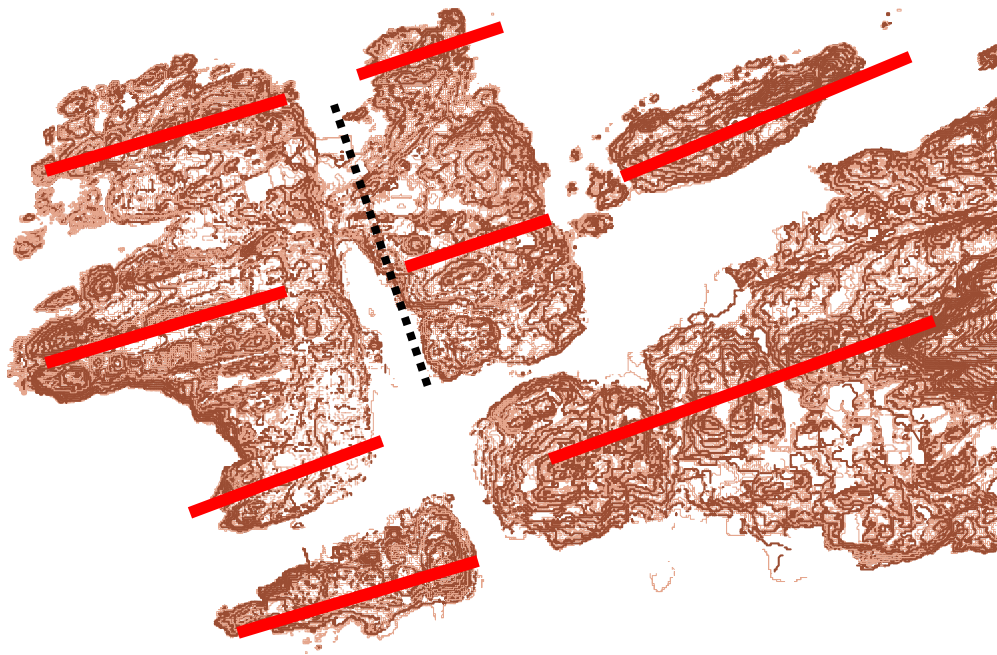
Sett fra Atlanterhavssiden er det vanskelig å tro at det ligger en by bak de lave og vindutsatte holmer som danner byen vår. Noen særpregede landskapsformer har imidlertid gjort det mulig å bo her. Kristiansund kjennetegnes ved sin lune havn. Karakteristisk er regionens sydvest - nordøst gående høydedrag med mellomliggende myrområder, som har gjort det mulig å finne skjermede områder å bygge på, selv utenfor havneområdet. På grunn av Kristiansunds særpregede topografi spiller landformene en stor betydning.

## Sørvest - nordøst høydedrag med tverrgående sprekkesoner

Geologisk sett tilhører Kristiansund et gneisområde som vi finner i den nordvestlige delen av sør Norge. Strøkretningen (retningen på fjell og koller) her er den samme som langfjella i Norge, nemlig sydvest – nordøst med sprekksoner som går omtrent på tvers (90 grader) av disse. Dette viser seg i landskapet som lengdedaler/-fjorder og som tverrdaler/-fjorder. Prosesser har slitt bort de løse masser, og tilbake står de hardere partier som vi i dag ser igjen ved de langstrakte høydedrag og dalene i mellom, og tverrdalene.

Kartet nedenfor viser strøkretningen på høydedragene i Kristiansund (heltrukken linje i sørvest-nordøst retning), og sprekkesonene som går på tvers (stiplet linje).

Vågen er et eksempel på en sprekkese som går på tvers av fjellkjedeformasjonen. Gløsvågen et annet eksempel på en slik tverrfjord.



De syd-vest- nord- øst gående høydedrag med sprekkesoner som går på tvers har vært bestemmen- de for utviklingen av byen.

Havna ligger skjernet til mellom sydvest-nordøst gående høydedrag. Vågen er en sprekkesone som står tvers på disse langsgående høydedragene

Høydedragene i sørvest-nordøst retning og tverrdalene har i stor grad hatt innvirkning på byutformingen. Høydedragene danner ofte silhuetter som er markante både sett i fra sjøsiden, og fra landsiden. Høydedragene er også værutsatt. Det vanlige har vært å bygge i le skjernet fra storhavet, det vil si nedenfor toppene.

Lokalt har man også lagt bebyggelsen nede i dalsøkkene mellom høydedragene. Kartet nedenfor viser en oversikt over Brunsvika - Myra - Vuggaområdet. Kartet nedenfor viser klart de sydvest – nordøstgående høydedrag. Bebyggelsen er nesten utelukkende lagt nede i dalsøkkene, eksempel Myra, og Vugga.



Kartet viser lokale høydedrag og hvordan man har lagt bebyggelsen i forhold til disse.

Tverrgående sprekke-soner kan sees i syd-vest.

I den senere tid har imidlertid arealmangel og ønsket om utsikt vært avgjørende for byutviklingen. Bebyggelsen har derfor krøpet oppover høydedragene, og i dag finner vi bebyggelse flere steder oppe på toppene. Senest ved Krogenga, og i Skanseveien på Innlandet. Bygging i slike områder er

imidlertid utfordrende, da for sterk utbygging kan forringe landskapsopplevelsen. Bygging i slike områder tilsier derfor en bevist holdning til lokalisering, arrondering m.v. Kolledragene er viktige for å kjenne i seg igjen, og vil alltid være godt synlig uansett om vi bygger de ned eller ikke.

Disse særpregede høyledragene finner vi også på Innlandet ved de karakteristiske bergene eller kollene som Wesselhaugen, Marihaugen, Kaka, Finnbrødet. Faktisk er hele Innlandet i seg selv en slik langsgående kollerygg.



Bildet ovenfor viser øverst Marihaugen en typisk sydvest - nordøst bergkoll på Innlandet. Nederst er Bakarberget og så en slik bergkoll, -dog ikke like markant.

### **Strandområdene**

Kristiansund er en del av strandflatekysten som finnes fra Rogaland til Finnmark. Kjennetegnet for en slik kysttype er høye fjell omkranset av flatere landpartier som tidligere lå under havoverflata. Karakteristisk for strandflaten (de flatere landpartier), er en meget småkupert topografi - små høyder og grunne senkninger med forskjellig former og utstrekning. Strandområdene i denne kysttypen er ofte en kombinasjon av svabergstrender, bratte bergstrender og steinstrender. I noen viker kan vi også finne sandstrender.

På Innlandet finner vi hovedsakelig svabergstrand og bratte bergstrender hvor berget angripes og endres av bølgenes arbeid. Innenfor analyseområdet finnes det ca 2 km naturlige strandområder, resten dvs. 2,3 km er byggesone. Den sonen som bølgene angriper landet (sjøsprøyt- og

sjørøkksonen) strekker seg på grunn av havets sterke påvirkning ganske langt inn på land. Havet influerer her dermed både på landskapsutformingen og vegetasjonen i store områder, eks Skjærtangen. Stedvis er strandområdene også meget bratte, -området ved Sørsundet er nesten klippelignende. Strandsonen som er de land- og sjøområder som står i innbyrdes direkte samspill økologisk og /eller bruksmessig, utgjør en stor andel av det totale Innlandet. Disse områdene er meget framtreddende innenfor landskapsbildet på Innlandet, og må således betegnes for å ha stor verdi.

### **Kulturlandskapet**

Den landskapsmessige verdien er avhengig av driftsform, samt naturområdene rundt, og mellom arealene med dyrket mark. Det er det varierte kulturlandskapet med åkerholmer, gamle trær og kantvegetasjon langs bekker og far som har de største landskapsmessige verdiene. Områdene bidrar til stedets identitet og gir historisk forankring til tiden før urbaniseringen.

Deler av Innlandet var tidligere preget av landbruk, og en kan se restene etter kulturlandskap. Områdene utover lyngheiene ble brukt som beite. Store deler av de ubebygde lyngheiområdene har grodd/er i ferd med å gro igjen. Restene av dette kulturlandskapet innenfor analyseområdet må således sies å ha relativt liten landskapsverdi.

## **Kategorisering av landskapsverdiene**

### **Kategori 1. Områder med meget store landskapsverdier.**

- A. De sjønære områder. (Strandsone, øyer, halvøyer)
- B. Vassdrag med randsone.
- C. Viktige silhuetter, og grønne vegger uten bebyggelse
- D. Landskapsrom med særpreget vegetasjon eller vannspeil.
- E. Monumentale trær eller alléer.
- F. Meget verdifulle kulturlandskap.
- G. Markerte fornminner i landskapet.
- H. Kulturhistoriske hager, parker og kirkegårdsanlegg.
- I. Bevaringsverdig bebyggelse i samspill med kulturlandskap.
- J. Utsiktspunkter og viktige landemerker.
- K. Øygrupper.

### **Kategori 2. Områder med store landskapsverdier.**

- A. Viktige silhuetter tross bebyggelse.
- B. Områder i grøntstrukturen av betydning for dannelsen av det overordnede landskapsrommet.
- C. Grønne korridorer og høydedrag av betydning for lokal romdannelse og strukturering av stedet.
- D. Verdifulle kulturlandskap.
- E. Vassdrag uten randsoner og fuktdrag

### **Kategori 3. Områder med landskapsverdier.**

De arealene som faller utenfor kategori 1 og 2 er å betrakte som arealer med underordnet betydning som grønt element.

*Kategoriene er hentet fra DNs håndbok nr. 6, 1994. Det er gjort noen endringer tilpasset de lokale forhold.*

# Temakart landskap -verdisetting

## Kategori 1. Områder med meget store landskapsverdier.

Til områdene stilles følgende krav:

*Ut i fra hensynet til landskapet bør omdisponering av arealene som forringer landskapsverdiene ikke forekomme.*

### A. De sjønære områder.

De sjønære områder danner grønne silhuetter/vegger, og i samspill med vannet innehar disse områdene både fra sjø og land store opplevelseskvaliteter som er viktig å bevare.

De nærmeste sjøområdene er stedvis bratt, eks. området fra Sørsundbrua til Skjærtangen, og er vanskelig tilgjengelig. Kommer man seg ned hit kan man bevege seg langs sjøkanten uten å ha kontakt arealene ovenfor.

- Området fra Sørsundbrua – Skjærtangen – Skjærva
- Område fra Jutvika oppover mot Bautaområdet.
- Området mellom Norfinn og Lesliebrygga

### C. Viktige silhuetter og grønne vegger uten bebyggelse

Kristiansund karakteriseres syd-vest-nordøst gående høydedrag (koller).

Høydedragene danner ofte silhuetter og deler områdene opp i mindre fattbare rom. Kolledragene med sine grønne profiler gir området karakter og skaper lettere muligheter for gjenkjennelse og identitet enn hva man ville hatt med en sammenhengende bebyggelse.

- Bautaområdet danner er markert silhuett sett både fra havna, fra Bolgsvaet og fra Nordlandet.
- Skjærtangen danner en markant silhuett sett fra sør og nord.
- Finbrødet danner en markant silhuett sett nordfra.

### D. Landskapsrom med særpreget vegetasjon eller vannspeil.

Landskapsrom representerer kanskje de mest idylliske områdene. Flatene i rommene danner gulv og åsene rundt danner veggene. Kontrastene er som regel store og inngrep her vil være lett synlig, noe som kan forringe opplevelsen.

- Skjærvabukta med strandområdene, plenene, aktivitetsområdene og bukta utenfor, danner et idyllisk landskapsrom.

### F. Kulturhistoriske hager, parker og kirkegårdsanlegg.

- Området rundt Innlandet gravsted.

**G. Utsiktspunkter og viktige landemerker.**

- Bautaen

**H. Øygrupper.**

- Skjærene utenfor Skjærva.



Bildet viser Innlandets silhuett sett fra Kirkelandet ved sykehuset.  
Midt på bildet er Finbrødet.

## **Kategori 2. Områder med store landskapsverdier.**

Til områdene stilles følgende krav:

*Ut i fra hensynet til landskapet bør områdene så langt som det er mulig ikke omdisponeres.*

### **A. Viktige silhuetter tross bebyggelse.**

Dette er markerte og særpregede koller i landskapet som tross bebyggelse inneholder en del landskapskvaliteter, og hvor en ytterligere utbygging vil være uheldig.

- Området Blåskjellveien – Bølgebakken
- Området Flakaveien - Lyhsenga

### **C. Grønne korridorer og høydedrag av betydning for lokal romdannelse og strukturering av stedet.**

Disse avgrensner og skjerner områder, og danner strukturer som myker opp landskapet og gir rom for gjenkjennelse.

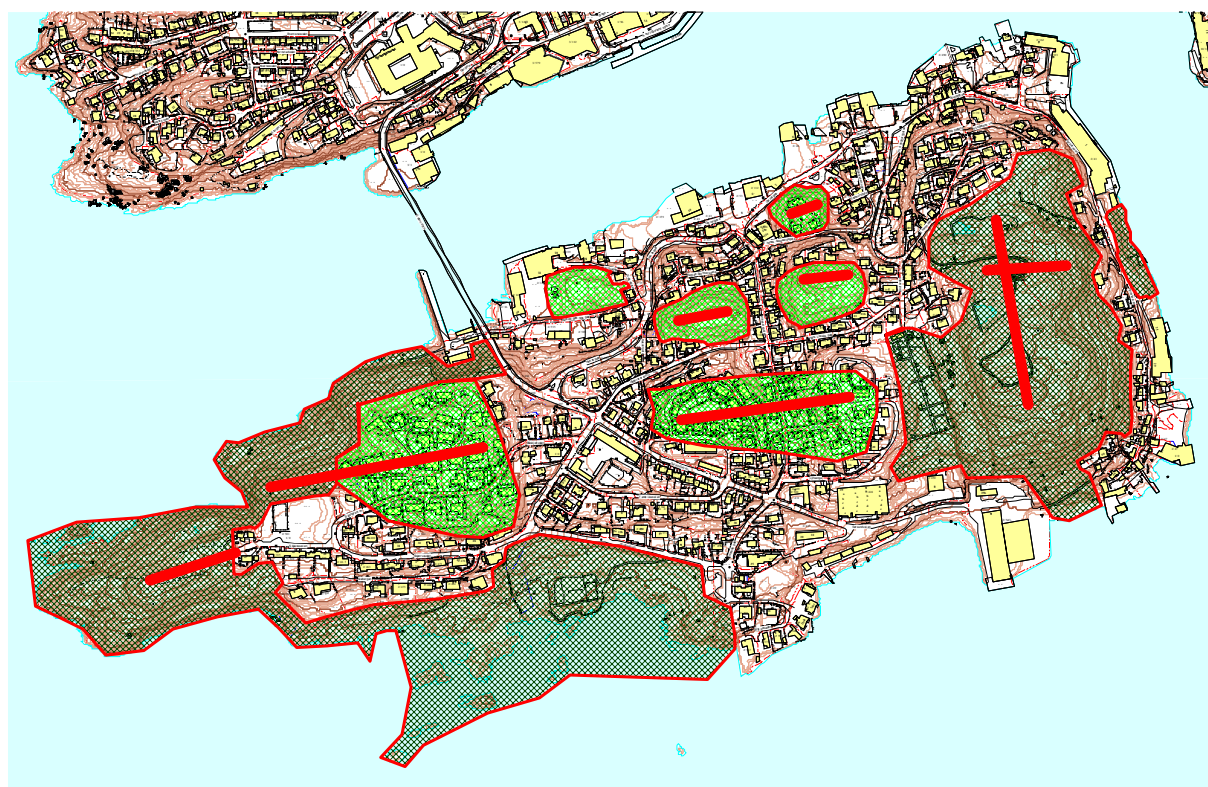
- Marihaugen
- Kaka
- Wesselhaugen
- Bakarberget

## **Kategori 3. Områder med landskapsverdier.**

Til områdene stilles følgende krav:

Ut fra hensyn til landskapsinteressene kan områdene omdisponeres. Øvrige områder som ikke er verdisatt under kategori 1 og 2.

## Temakart landskap



Mørk grønn = meget store landskapsverdier

Lys grønn = store landskapsverdier

Andre områder = landskapsverdier

# Temakart natur -vurderingsgrunnlaget

## Sikring av biologisk mangfold

Å sikre det biologiske mangfoldet er en viktig oppgave som Norge har påtatt seg ved å ratifisere "Biodiversitetskonvensjonen" som er et resultat av Rio-konferansen i 1992.

Som verktøy for å kunne sikre viktige leveområder for planter og dyr er det utarbeidet en rekke økologiske arealprinsipper.

Tettstedsveksten har stort sett foregått på de mest produktive områdene og på de områdetypene det allerede er knapphet på, f.eks. edellauvskog, våtmark, elvedelta etc. Derfor er det viktig å rette oppmerksomheten mot de grønne områdene (grøntstrukturen) i og omkring våre byer og tettsteder. *St. meld. 31 (1992-93) "Den regionale planleggingen og arealpolitikken".*

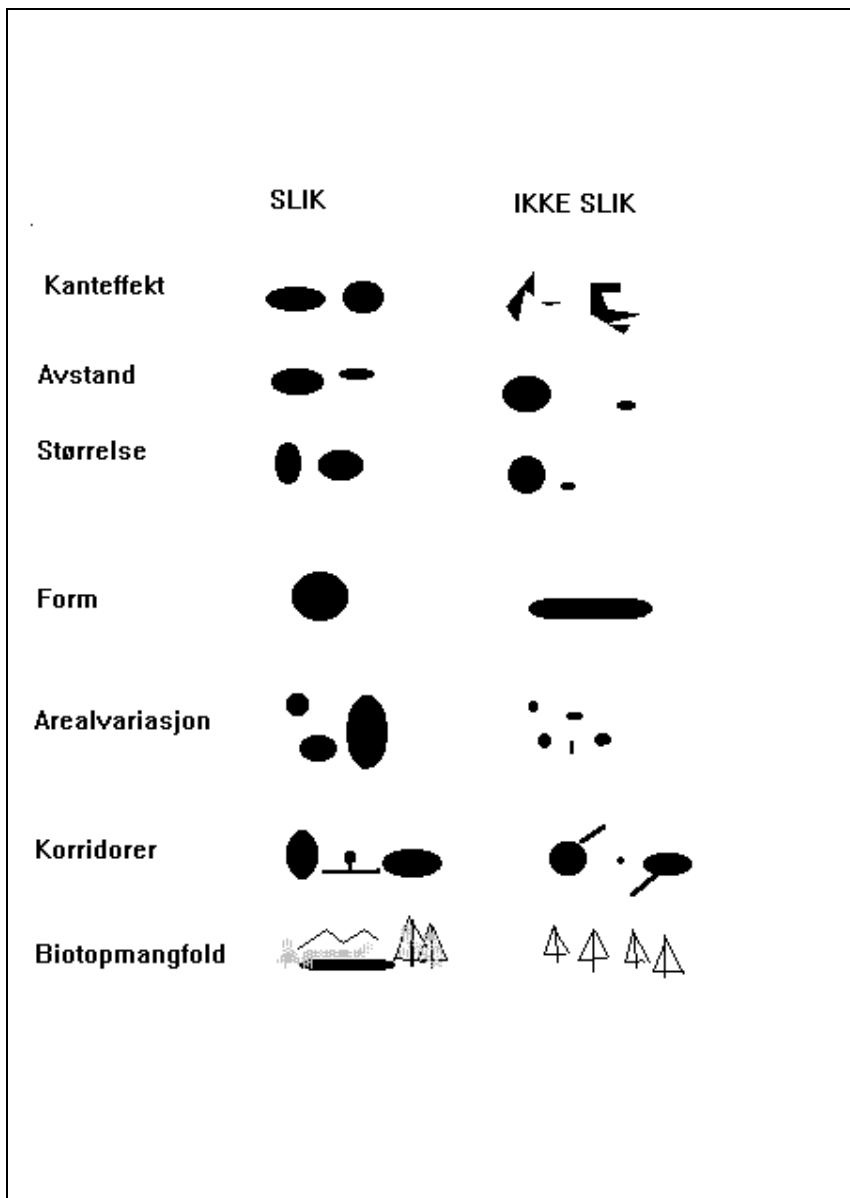
## Økologiske arealprinsipper

Planter og dyr stiller en rekke krav til grøntområders innhold og størrelse for å kunne finne mat og formere seg. Det er derfor av avgjørende betydning at vi prøver å forvalte vår grøntstruktur slik at planter og dyr ikke dør ut eller forsvinner.

For å bedømme arealenes funksjon og verdi som leveområder for planter og dyr, har Direktoratet for naturforvaltning i sin veileder utarbeidet en del økologiske arealprinsipper. Disse prinsippene er basert på den kunnskap vi har om de ulike planter- og dyrearters krav til omgivelsene for å overleve. (Torén og Nyhus; 1994). Prinsippene er ment å være styrende for den grønne arealpolitikken, da ikke bare for å sikre områder for flora og fauna, men også for å legge grunnlaget for opplevelsrike friluftsområder med et spennende artsmangfold.

Figuren på neste side viser en oversikt over viktige økologiske arealprinsipper som bør danne grunnlaget for den grønne arealplanleggingen. Prinsippene er likestilte. Skal imidlertid et prinsipp fremheves som mer overordnet enn de andre, må det være prinsippet om biotopmangfold. (Torén og Nyhus; 1994)

Figur: Økologiske arealprinsipper. Kilde; Torén og Nyhus ;1994).



Overgangssonen er en biotop i seg selv. Kantbiotopene er i dag på frammarsj pga fragmenteringen av landskapet. Kantsonene blir etterhvert vurdert som en trussel mot artsmangfoldet.

Avstanden mellom grøntarealene bør være så liten som mulig. Mindre eller lik 500 meter er ofte en faglig anbefaling.

Større arealer er ofte mer egnet til å ta vare på mange arter enn mindre arealer. Forskning i Sverige har vist at 4000 da er en minimums-størrelse for å ta vare på fugleartene i en region. Tendensen er slik at arealer fragmenteres, slik at det blir desto viktigere å ta vare på de store arealene som er igjen.

Rundere form gjør det lettere å finne skjul. Poenget med å fokusere på formen er å forhindre at grøntstrukturen blir bestående av korridorer.

Variasjonene i ulike arealstørrelser er en oppsummerende anbefaling på de ovenstående prinsipper om form, størrelse og avstand.

Korridorer mellom grøntområder er et prinsipp som bør tilstrebes.

Biotopene gjenspeiler stedets egenart og historie, og er selve grunnlaget for å ivareta det lokale artsmangfoldet.

I tillegg til de nevnte prinsipper er prinsippet om alder viktig. Spar natur i stedet for å rasere. Ny natur bruker lang tid på å etablere seg og fylle nisjene sine. Nyplantet vegetasjon er dessuten ofte preget av innførte arter.

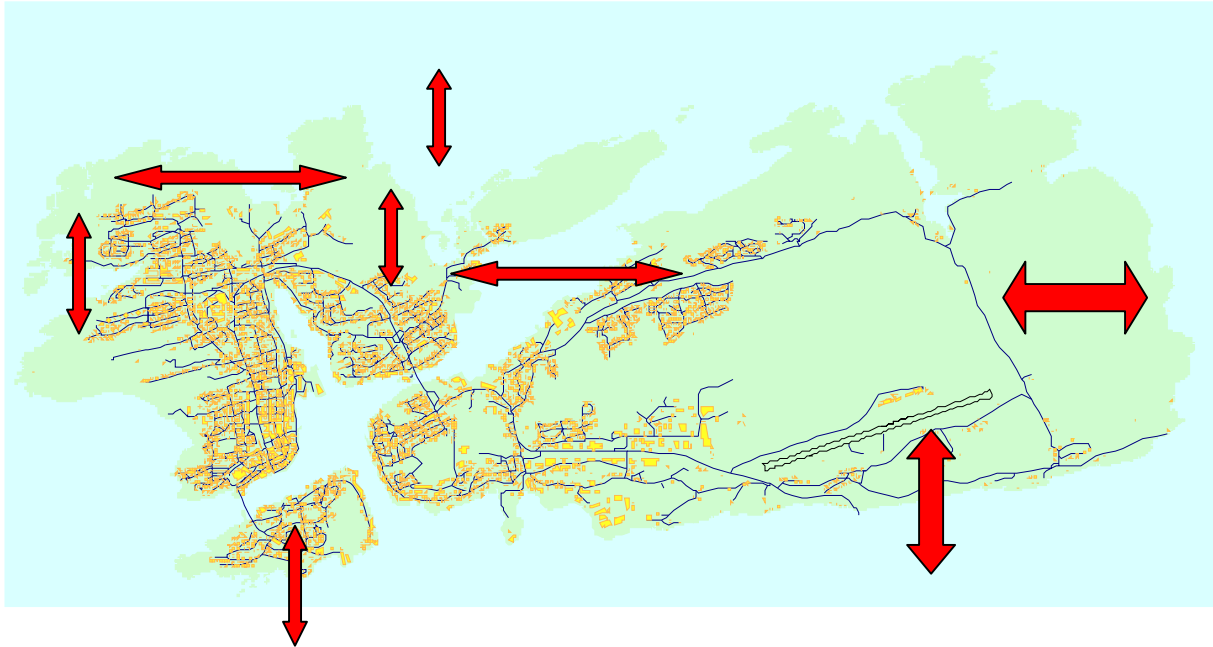
## Økologiske arealprinsipper for Kristiansund

Selv om det finnes «felles» økologiske arealprinsipper, er det særskilte forhold for Kristiansund og regionen som vi bør ta hensyn til ved en vurdering av naturverdiene.

En faktor som teller mye er nærheten til fjorden. Generelt kan man si at mangfoldet er større nærmere kysten, og avtar med økende avstand kysten. Mangfoldet er også større i overgangssoner, for eksempel i overgangen mellom vann og land. Det milde vinterklimaet spiller også en stor rolle. Mange atlantiske arter har sin nordgrense på Møre, eksempel Kristorn. Det vil si at de ikke trives lengre nord i landet. Det gunstige klimaet gir derfor grunnlag for en artsrikdom som vi ikke finner lengre nord, eller lengre inn i landet hvor vinterklimaet er strengere.

Kristiansund har flere øyer med de utfordringer dette har for spredning av flora og fauna. Spredningskorridorene, dvs den retning dyra og plantene må ta for å skaffe mat eller formere seg, er i hovedtrekk innover mot fastlandet. Det er kun de større pattedyra og fugl som ferdes i større

avstander over fjordene. Brytes eller avstenges ferdselkorridorene kan det biologiske mangfoldet bli lukket inne i enklaver, noe som vil medføre vansker med utveksling av genmateriale. Det økologiske arealprinsippet om å opprettholde korridorer er således spesielt viktig for Kristiansund.



Kartet ovenfor viser at gjenværende grøntstruktur i Kristiansund omkranser byggesonen, og ligger som "rester" på de ulike landene. Skal muligheten for spredning for flora og fauna opprettholdes, er det viktig at vi sikrer tilstrekkelig med områder med naturlig vegetasjon, og at vi opprettholder korridorer mellom disse (som vist ovenfor).

## NATURMILJØENE INNENFOR ANALYSEOMRÅDET

Naturmiljøet innenfor analyseområdet er sterkt kulturpåvirket. Hovedsakelig finner vi to typer naturmiljø på land:

- Kystlynghei
- Furuskogsmiljø

### KYSTLYNGHEIMILJØET

Kystlyngheimiljøet finner ytterst på Skjærtangen og på sørlige deler av Bautaområdet. Kystlyngheimiljøet består av lyngarter, gress- og vierarter. Samtidig mangler skog, bare enkeltrær og holt av trær finnes spredd utover kystlyngheien. Ettersom vegetasjonstypene som inngår i kystlyngheien består av et naturlig forekommende arter og ikke av arter som er innført eller sådd, betraktes den som et naturmiljø. Kystlyngheien er imidlertid et naturmiljø som i meget sterk grad er formet av menneskenes bruk. Det er dyras beite og ofte lyngbrenning som har holdt veksten nede. Med opphør av beiting vil trær etter hvert omforme kystlyngheiene og skape et skogsmiljø. I rapporten "Kartlegging av naturtyper, Fylkestilpassede faktaark for Møre og Romsdal" står at; det er lite igjen av denne typen i Europa (pga opphørt hevd og Nitrogenedfall. Norge har derfor et internasjonalt bevaringsansvar.)

Innenfor analyseområdet kan man se en viss forvandling av naturmiljøet fra den gang noen av områdene ble brukt til beite og fram til i dag. Området gror sakte men sikkert igjen, og vil gå mer og mer gå over til et skogsmiljø. Områdene nærmest havet vil trolig ikke gro igjen da det her er for værhardt.

### **FURUSKOGSMILJØ**

Preges av furuskog med innslag av løvtrær som bjørk, osp hegg, selje og or. Der jorddekket er tynt eller næringsfattig og tørt er bunnvegetasjonen svakt utviklet, vokser det lyng. Denne typen furuskogsmiljø strekker seg fra Møre og Romsdal til Nordland.

Stedvis i sydvendte lune skråninger, finner vi innslag av mer varmekjær lauvskog som ask, lønn, og hassel. Gravstedet er et slik område med lauvskog med innslag av varmekjær lauvskog.

Stedvis har man dessverre plantet sitkagran og buskfuru i furuskogsmiljøet. Disse er raskt spredende og fortrenger de naturlige artene som finnes i dette miljøet. Resultatet blir et ensartet og tett skogsmiljø uten variasjon. Forslag til skjøtselstiltak er fjerning av disse artene.



Kartet ovenfor viser naturmiljøene innenfor analyseområdet. Analyseområdet inneholder ingen kartlagte spesielle verneverdige lokaliteter eller noe spesielt spennende vegetasjon. Ivaretagelse av det mer typiske, mer enn det spesielle blir således viktig.

### **GRADIENT**

Flere steder i Kristiansund finner vi uberørte områder som strekker seg fra sjøen og et godt stykke inn på land. Innenfor dette strekket kan man finne forskjellige naturmiljø og naturtyper.

Forandringen av en egenskap på en gitt strekning kalles gradient.

I analyseområdet strekker gradienten fra sjøområdene og lyngheiområdene inn mot skogsmiljøet lengre inn på land, eks fra Jutvika opp mot Bautaen. Slike variasjoner er viktig, ikke bare i natursammenheng men gir også mer variasjonsrike områder for friluftslivet.

## Kategorisering av naturverdiene

### Kategori 1; Områder med meget store naturverdier

- A. Produktive vegetasjonskledte og delvis åpne randsoner langs bekker, vann og forsumpede områder.
- B. Større sammenhengende grøntområder med mer enn 40% tredekning.
- C. Alle gjenværende vegetasjonskledte sammenhengende områder langs kysten, og områder som beskriver en økologisk gradient.
- D. Spesielle naturfaglige lokaliteter, biotoper, nøkkelbiotoper for flora og fauna. (Dokumenterte og registrerte kvaliteter.)
- E. Områder med spesielt interessante arter eller geologiske verdier som er vernet eller foreslått vernet etter kriterier innenfor hvert enkelt fagfelt.
- F. Mindre områder som har en støydempende, klimamodifiserende og luftrensende funksjon.

### KATEGORI 2; OMRÅDER MED STORE NATURVERDIER

- A. Naturområder uten/med liten sammenheng til andre områder, eller naturområder med mindre enn 40 % skogsdekning.
- B. Større områder med gjenværende kulturlandskap/dyrket mark. Har potensial for biologisk mangfold, og har sammenbindende funksjoner.
- C. Naturlige strandpartier med noe bebyggelse
- D. Jordbruksområder og kollepartier inneklemt mellom store naturområder

### Kategori 3; Områder med naturverdier

- A. Mindre områder med tre og buskskikting
- B. Villaområder

*Kategoriene er hentet fra DNs håndbok nr. 6, 1994. Det er gjort noen endringer tilpasset de lokale forhold.*

# Temakart natur -verdisetting

## Kategori 1. Områder med meget store naturverdier.

Til områdene stilles følgende krav:

*Ut i fra hensynet til naturen bør omdisponering av arealene som forringer naturverdiene ikke forekomme.*

### B. Alle gjenværende vegetasjonskledte sammenhengende områder langs kysten.

Områder som inneholder arter som må ha nærhet til sjø; eks strandenger.

Ofte områder som beskriver en økologisk gradient.

- Sørsundet – Skjærtangen - Skjærva

## Kategori 2. Områder med store naturverdier

Til områdene stilles følgende krav:

*Ut i fra hensynet til naturen bør områdene så langt som det er mulig ikke omdisponeres.*

### A. Naturområder uten/med liten sammenheng til andre områder, eller naturområder med mindre enn 40 % skogsdekning.

- Bautaområdet, - fra Bautaen ned mot sjøen i syd.

Analyseområdet har stedvis relativt tett skog, stedvis spredt skog, og noen steder er det ikke skog. Vi finner bla. et relativt stort innslag av lauvskog, god del edellauvskog i mot gravstedet. Selv om området stedvis har tett skog må området totalt sett betraktes å ha under 40 % skogsdekning.

### B. Strandområder med noe bebyggelse

- Området mellom Norfinn og Lesliebrygga.

I dette området finnes rester av eldre bebyggelse. Området er således preget av inngrep.

Området har likevel relativ stor naturverdi da det er eneste naturområde på denne siden av Innlandet. Her finnes en del edellauvskog og villtulipaner.

## Kategori 3. Områder med naturverdier.

Til områdene stilles følgende krav:

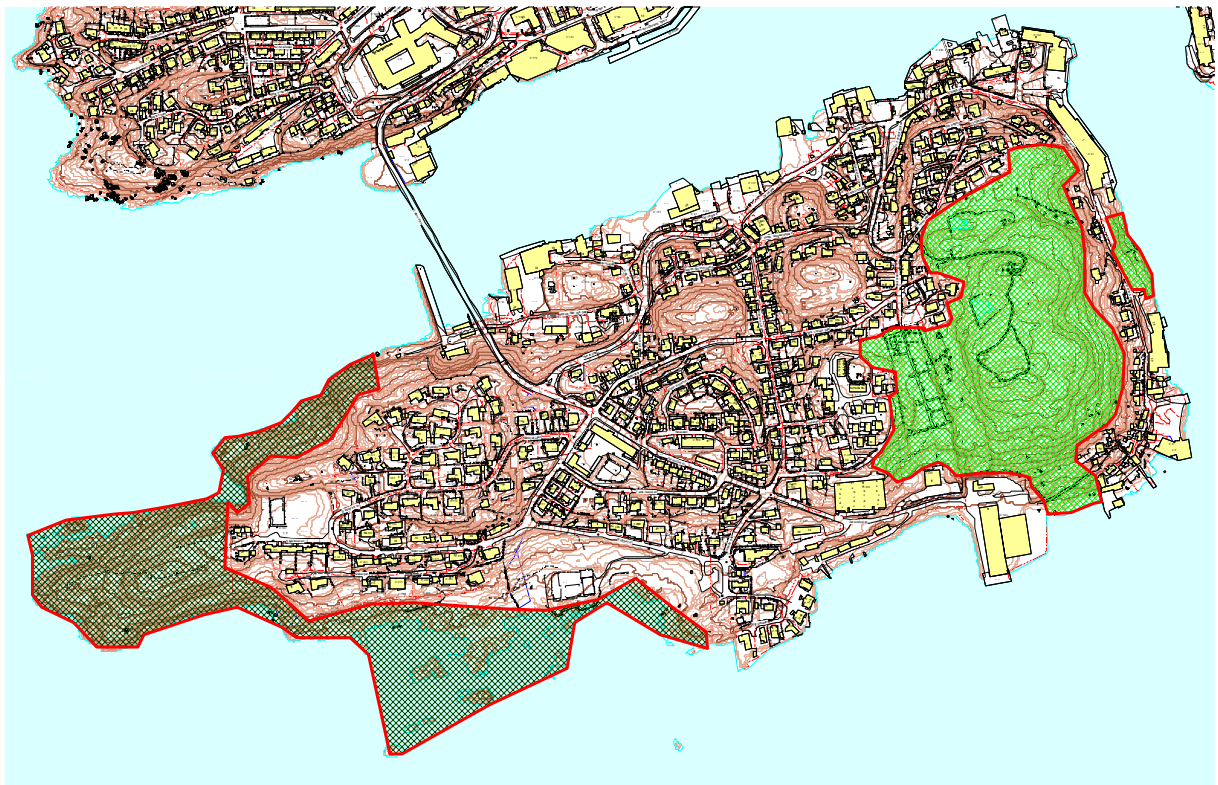
*Ut fra hensyn til naturen kan områdene omdisponeres.*

Øvrige områder som ikke er verdisatt under kategori 1 og 2.

## Kategori 4. Områder med mangler

- Dammene ved Bautan bør rehabiliteres og fylles med vann. Dette skape to dammer med et relativt stort biologisk mangfold. Dette vil gi økt opplevelsesverdi i området.

## Temakart natur



Mørk grønn = meget store naturverdier

Lys grønn = store naturverdier

Andre områder = naturverdier

# Temakart friluftsliv

## -vurderingsgrunnlaget

### «Friluftslivet» i et overordnet perspektiv.

Kristiansund er en av de tettest befolkede byene i Norge. På 22 km<sup>2</sup> bor ca 17000 innbyggere. Det siste året har faktisk befolkningmengden økt. Noen flytter fra distriktene inn til byen, og noen flytter "heimatt". Tross i en relativt stabil befolkningmengde, breier vi oss stadig mer og mer utover. Krav til komfort og endret familiestruktur tilsier flere m<sup>2</sup> per person. De siste årene har man bygd ut grøntområder på Dale, Krogenga og sist ved Brekkaberget. Stadig konverteres friområder til boligbygging (ved Stortua, Lidl-området). Nye boligområder er avsatt på Dale/Sommerø og Dalabukta til boligbygging, og store områder på Skorpa og i Gløsvågen er avmerket som mulige utbyggingsområder i framtiden. I tillegg skjer det en naturlig fortetting i allerede eksisterende byggesone. Utbyggingen spiser en del av grøntstrukturen som i dag blir brukt til leke- og turområder. Samtidig setter den krav om innhold og tilrettelegging av nye friluftslivområder nær de nye boligfeltene. Utbyggingen forsterker også viktigheten å ivareta de relativt få friluftsområdene vi har igjen i kommunen.

St. melding nr. 39 2000-2001 "Friluftsliv" og annen litteratur sier at man bør søke å tilrettelegge friluftsområder for alle aldersgrupper. Sikring av nærområder fremheves imidlertid spesielt. Friluftsliv har størst positiv innvirkning på helsen når aktiviteten skjer jevnlig. Meldingen fremhever at det derfor ikke er tilstrekkelig å konsentrere seg om å kun sikre mulighetene for å drive friluftsliv i områder som besøkes sjeldent, og som vi er avhengig av kommunikasjonsmidler for å nå, men at det også legges til rette for friluftsliv i dagliglivet, altså nær folks bosteder. I en tettbebygd by som Kristiansund, er dette en utfordring.

*Alle bør ha mulighet til å drive friluftsliv der de bor. Grøntområder som binder tett bebygde områder sammen med omkringliggende naturområder, har stor betydning for interessen for og muligheten til å utøve friluftsliv i hverdagen. Arbeidet for å sikre en tilfredsstillende grønnstruktur i byer og tettsteder og sikring av friluftsområder i nærmiljøene, har høy prioritet. I denne sammenheng vil tiltak for å bevare de bynære skogområdene også bli vurdert.*

Fra st. meld 39. 2000-2001 "Friluftsliv"

## Prinsipper for verdisetting av friluftsområder

I arbeidet med å verdisette friluftsområder kan det være nyttig å ta utgangspunkt i områdenes beliggenhet i forhold til brukernes bosted. Dette for å finne ut hvilken form for friluftsliv områdene skal tjene, eventuell tilrettelegging, grad av sikring o.l.

En inndeling i følgende områdetyper etter beliggenhet er vanlig

- **Nærområder**, for en begrenset bruk av dagen.
- **Dagfartområder**, for dagsbesøk.
- **Ferieområder**, for turer av lengre varighet.

Det meste av befolkningens friluftsliv utøves i nærområder.

# Krav til nærområdenes tilgjengelighet, størrelse, innhold og brukskvalitet.

## Tilgjengelighet

Det som kjennetegner nærområdene er at de ligger i relativ kort avstand fra våre hjem. Generelt bør et nærområde kunne nås på maksimum 8-10 minutter. I tillegg til den faktiske tid man bruker for å nå et nærområde, spiller topografi (f.eks stigning) og barrierer (for eksempel kryssing av vei, mangel på gangbru o.l.) en viss innvirkning. Vi har som regel lav toleranse for avstand til uteområder. Undersøkelser viser at de aller fleste av oss fortrekker å nå nærområdene til fots (Gåsdaal 1993, etter Kjøde et al., Bjønnes, Kardell og Person) eller med sykkel (Gåsdaal 1993, etter Louviere et al.) Kravet om kort avstand kan føre til at vi holder oss hjemme dersom det ikke finnes tilrettelagte eller egnede områder i nærheten, men det kan også føre til at vi velger å drive utendørsaktiviteter på steder som er lite egnet til dette. (Gåsdaal 1993)

Små barn drar sjelden langt borte fra boligen. Derfor trenger de lekeområder tett inntil husene der de ellers oppholder seg. Når barna blir eldre, og aksjonsradiusen større, blir behovet for andre areal typer større. Mangel på egnede arealer kan føre til at de eldre barna fortrenger de minste. (Gåsdaal etter Berglund og Jergeby, 1993)

Også eldre, uføre og funksjonshemmede har behov for rekreasjonsarealer nær sin bolig.

I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Dette forutsetter bla. 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.

*Utdrag fra Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen . Miljøverndepartementet T-2/92.*

Figuren nedenfor viser hvilke krav de ulike aldersgrupper har til avstand til nærområder.

<b>ELDRE</b>	_____	<b>2-300 m</b>
<b>SMÅ BARN</b>	—	<b>50 m</b>
<b>STØRRE BARN</b>	_____	<b>3-400 m</b>
<b>VOKSNE</b>	_____	<b>3-400 m</b>
<b>JOGGERE</b>	_____	<b>800-1000 m</b>

Figur:  
Krav til avstand til nærfriluftsområde

Kilde; "Torén og Nyhus; 1994".

## Størrelse, innhold og brukskvaliteter

Folk etterspør en rekke forskjellige natur- og parktyper. Noen ønsker nærområder med en høy grad av tilrettelegging, mens andre ønsker mer naturlig terreng. Med utgangspunkt i lokale forhold må vi derfor søke å etablere nærområder for alle typer friluftaktiviteter.

Undersøkelser viser imidlertid at de fleste ønsker områder som ikke krever så mye av opparbeiding. Naturområder verdsettes således høyest av flest mennesker både i Norge og Sverige. Områder med vann settes særlig pris på. ("Torén og Nyhus; 1994".)

I en sammenstilling av hvilke nærrekreasjonsareal vi trenger, og hva disse bør inneholde av kvaliteter, har Direktoratet for naturforvaltning i sin håndbok nr. 6 1994, delt disse inn i fem kategorier. Mest relevant i denne sammenheng, og verdt å merke seg er følgende to kategorier:

- Store rekreasjonsarealer i tettstedet.
- Mindre rekreasjonsarealer i tettstedet.

Inndeling i typer nærområder;

- Overgangssonen
- Store rekreasjonsområder i byen /tettstedet
- Mindre rekreasjonsområder i byen/tettstedet
- Grønne korridorer
- Felles grøntomr. i bebyggelsen

*Dn håndbok nr. 6,1994.*

### Store rekreasjonsområder i tettstedet.

Brukspark, nærtuområde, mosjon, lek. Naturopplevelser.

I den tettbygde sonen, overgangssonen til markaområdene kan være en del av disse områdene. Maks 500 m fra boligen. Så store at man kan gå turer på ca 2 km.

Både natur- og parkpregede områder. Variasjon i vegetasjonsbruk. Gode spaserstier evt skiløyper. Støy maks 50-55 dBA. Sirkelformede områder best pga. mindre støy.

### Mindre rekreasjonsområder i tettstedet

Nærpark/grendelekeplass. Daglig bruk. Ballek. Aking. Skilek. Sykling. Sosiale møteplasser for voksne og barn. Natur- og kulturopplevelser.

I den bebygde sonen, maks 200 meter fra boligen. Kryssing av veger i plan. Fartsgrense 30 km/T og/ eller ÅTD maks 3000. Små grøntarealer min 5 da.

Naturmark og /eller park. Variert vegetasjonsbruk. Lekeapparater, balløkke, benker. Viktig å soneinndele mellom stille og støyende aktiviteter.

## Situasjonen i Kristiansund

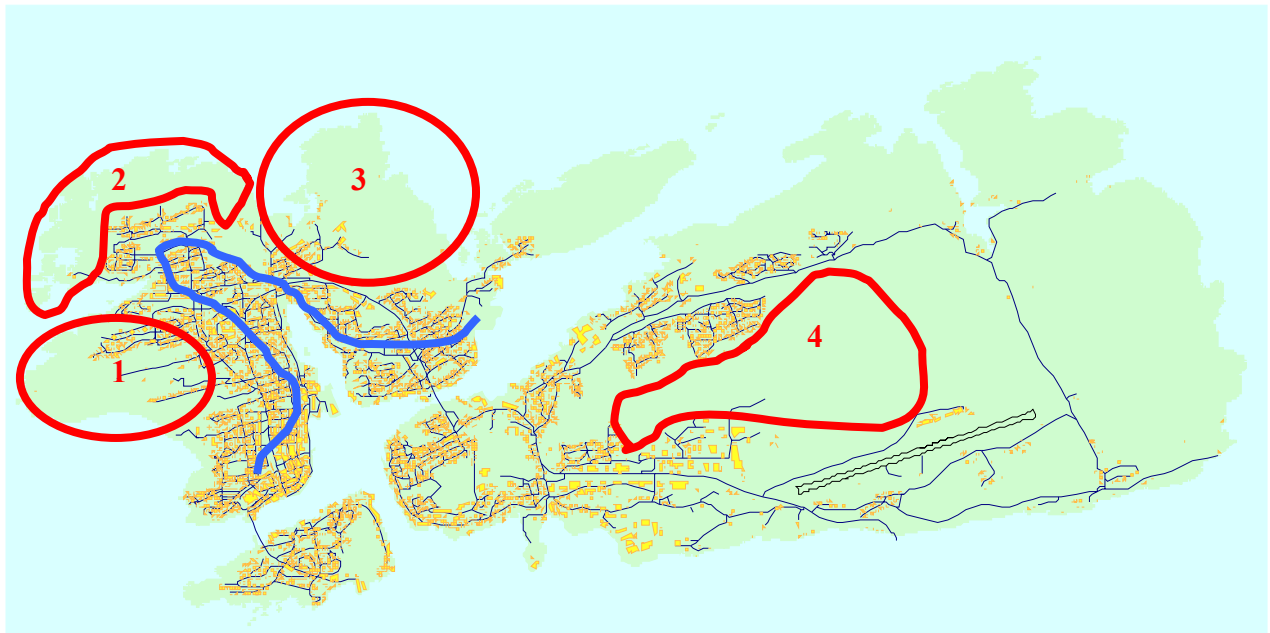
### STORE REKREASJONSOMRÅDER I KRISTIANSUND

Kristiansund innehar både små og store rekreasjonsområder innefor tettstedet. I Kristiansund finner vi følgende store rekreasjonsområder innefor tettstedet.

- |    |  |                           |                    |
|----|--|---------------------------|--------------------|
| 1. | Brunnsvika-Fløya (Kringstjå - Vanndamman), | Areal 0,9 km <sup>2</sup> | 2,5 km strandlinje |
| 2. | Meldalsholmen-Dalabukta (Karihola)         | Areal 1 km <sup>2</sup>   | 2 km strandlinje   |
| 3. | Folkeparken                                | Areal 1 km <sup>2</sup>   | 2 km strandlinje   |
| 4. | Røssern-Dale-Kvennberget                   |                           |                    |

Gløsvågen-Omsa og Skorpa, regnes her ikke med her da de ligger for langt unna store deler av befolkningen. Sjøen er heller ikke regnet med, men vil i stor grad benyttes, spesielt i sommerhalvåret.

Kartet nedenfor viser oversikt over de store rekreasjonsarealene i Kristiansund. Tallene refererer til oppstilling ovenfor. Blå strek viser avstand ca 500 m fra de store rekreasjonsarealene på Kirkelandet og Goma .



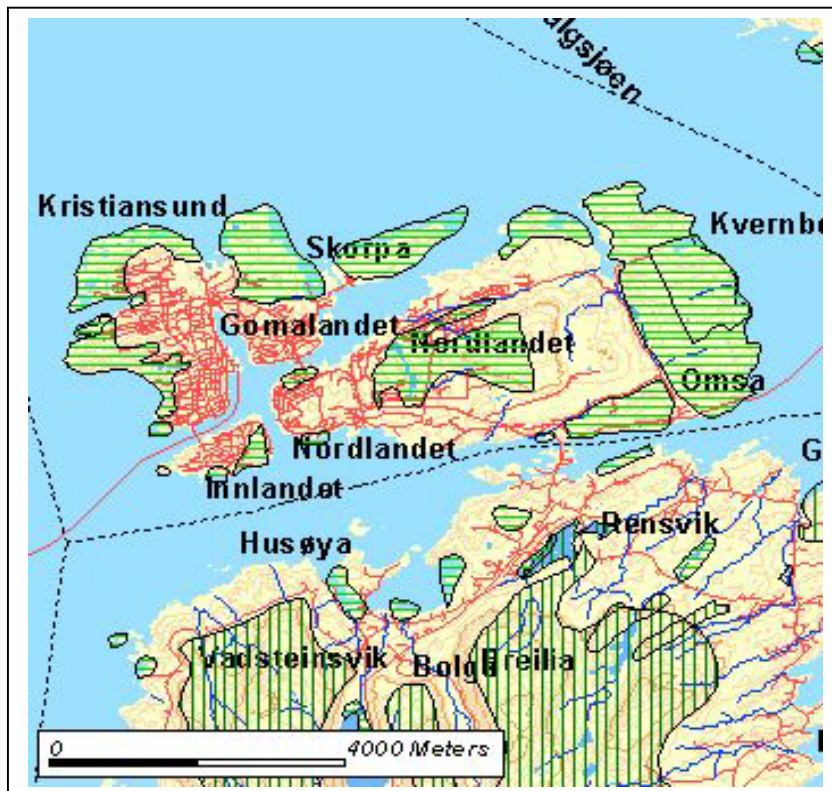
Den blå streken på kartet ovenfor viser avstand på 500 meter fra de store rekreasjonsområdene på Kirkelandet og Goma. Innenfor en avstand på 500 meter fra rekreasjonsområdene bor det her ca. 7000 innbyggere. På Goma og Kirkelandet bor det totalt ca. 10.000 innbyggere. Mange av disse bor derfor lengre enn ca 500 m unna de store rekreasjonsområdene, og må benytte seg av mindre rekreasjonsområder i nærheten. Anskueliggjøringen viser at de store rekreasjonsområdene på Kirkelandet og Gomalandet fanger opp store deler av Kristiansunds befolkning, og har således en meget høy friluftsverdi. For friluftslivet er det viktig å bevare og unngå en fragmentering og bit for bit spising av disse områdene.

### **Mindre nærrekreasjon arealer i Kristiansund**

I et hvert tettsted er det viktig å ha større rekreasjonsarealer. Mangler slike har man gjerne små rekreasjonsareal som kan kompensere for disse.

Kartet nedenfor er et utdrag fra Fylkesmannens database, og viser friluftsområder (både det som må betegnes som store og små rekreasjonsarealer i tettstedet).

Selv om Skjærtangen, Skjærva og Bautaområdet kan oppfattes som store friluftareal på Innlandet, må de betegnes som mindre rekreasjonsarealer. Områdene er ikke så store at man kan gå turer på ca 2 km ute å bruke samme sti/turvei. Deres viktighet som friluftsområder blir imidlertid ikke mindre av den grunn



Utdrag fra  
Fylkesmannens database  
over viktige  
friluftsområder i fylket.

Skjærvaområdet med områder for ballspill og området ved barneskolen (med ballbingen) er mindre rekreasjonsområder med et god tilbud for barn og unge.

Ser man på hva som finnes av små nærområder på de ulike land i Kristiansund, gir dette et interessant bilde. Framstillingen nedenfor er basert på friområder og LNF-områder avsatt i kommuneplanen. I enkelte områder kan det være regulert mindre små lekeplasser og ballsletter for de konkrete boligområder. Disse er ikke tatt med her (unntatt for Innlandet). Framstillingen er grov, slik at feil kan forekomme.

#### Innlandet . Areal ca 742 da

Friområder (7 stk)		170	da
LNF-områder*	ca	80	da
Totalt ca		250	da

\*LNF; landbruks,- natur og friluftsområde, uregulerte områder  
Gravstedet er ikke medtatt i beregningen over friluftområder.

Innbyggere ca 1200. På Innlandet finnes ingen større rekreasjonsareal. Av friområdene kan man si at Bautaen, Skjærva og Skjærtangenområdet på til sammen ca 130 da kan benyttes til ferdsel. Øvrige områder (LNF-områdene mot Sørsundet) er for bratte og lite egnet for friluftsliv. Med en tilvekst på 420 boenheter, og på grunn av dette en estimert økt befolkningsmengde på ca 1000 personer, skal Innlandets nærrekreasjonsområder dekke behovet for ca 2000 personer.

Hvis man ser mer spesifikt på krav til leke- og oppholdsarealer sier veileder til teknisk forskrift at det er behov for et areal på 80 m<sup>2</sup> pr bolig. Minimum 25 m<sup>2</sup> av fellesarealene pr. bolig bør avsettes

til lekeplasser. NIBR (Norsk Institutt for by- og regionforskning) sier at det i små boligområder som regel er formålstjenlig å begrense seg til én eller to typer lekeplasser og utforme disse slik at de passer til barn i flere aldersgrupper. Det samme kan være aktuelt i områder med spesielt vanskelig terreng. Tabellen nedenfor viser NIBRs forslag til arealer og avstander for slike sammenslåtte lekeplasser:

Sammenslåtte lekeplasser	Min. areal totalt	Betjente antall boenheter	Avstand fra bolig
Lekeplass ved inngang og nærlekeplass	500 m <sup>2</sup>	Maks. 30	Maks. 100 m
Nærlekeplass og strøkslekeplass	5 000 m <sup>2</sup>	Maks. 200	Maks. 150 m

Innlandet har i dag to nærlekeplasser, -én ved Flakaveien som er lite utstyrt (kun et dissestativ) og én ved Th. Aagaardsgate som er noe mer utstyrt. I tillegg finnes lekeområdet ved barnehagen som kan benyttes for alle utenom dens åpningstid.

Av strøkslekeplasser finnes Sjøerva, balløkka på fyllinga ved Finbrødet og uteområdet ved skolen. Legges tabellen ovenfor til grunn, kan en si at Innlandet har få gode nærlekeplasser, og at de som finnes ligger stedvis for langt unna deler av bebyggelsen. Hva som gjelder strøkslekeplasser, kan antallet og opparbeidelse/utstyr sies å være tilfredsstillende, men også disse plassene ligger stedvis for langt unna deler av bebyggelsen.

Kirkelandet (unntatt Brunsvika, Kariholå og Dalabrekka). Areal ca 2450 da

Friområder (7 stk)	920 da	(herunder Brunsvika-Fløya på 783 da)
<u>LNF-områder</u>	ca 50 da	
Totalt ca	980 da	

Innbyggere ca 5500. Her ligger Brunsvika-Fløya (Vanndamman, Kringsjø, Vugga) på 783 da, - som betegnes som et større friluftareal innenfor tettstedet. Ser vi bort ifra parken og "Idrett", er de øvrige små områder lite egnede for bruk.

Brunsvika, Kariholå og Dalabrekka. areal ca ca 1540 da

Friområder (5 stk)	201 da
<u>LNF-områder</u>	ca 660 da
Totalt ca	861 da

Innbyggere ca 2300.

Her ligger friområdene i tilknytning til LNF-områdene og er relativt tilfredsstillende for ferdsel. Dette området har relativt god tilgang på nærområder.

Gomalandet (unntatt Skorpa). Areal ca 2100 da

Friområder (10 stk)	ca 500 da	(herunder Folkeparken, kommunalt eid 415 da)
<u>LNF-områder</u>	ca 600 da	
Totalt ca	ca 1100 da	

Innbyggere ca 2400. De offentlige friområdene på ca 85 da består hovedsakelig av områdene ved gravstedet, Gomabanen, haugene bak det gamle slakteriet og på Stortua. Disse er små og lite egnet til turvirksomhet. Folkeparken (deler av Atlantenområdet) er således eneste tilfredsstillende nærområde.

Nordlandet – sentrum (vest for Melkvikan) Areal ca 900 da

Friområder (3 stk)	ca 120 da
<u>LNF-områder</u>	<u>ca 109 da</u>
Totalt ca	ca 229 da

Innbyggere ca 2000. Området har sterk mangel på friområder. Store deler av Bjønnahaugen er for bratt og lite egnet for ferdsel. Friområdene egnet for ferdsel er parken, ”toppen av Nordlandet” dvs. nord for Krogenga boligområde, og strandområdene ved Smedvika.

### **KONKLUSJON**

Oppstillingen ovenfor viser at Kristiansund har stor mangel på mindre rekreasjonsområder innenfor tettstedet. Noen områder har således prekær mangel på gode rekreasjonsområder å gå på tur i. Når det gjelder store rekreasjonsområder innenfor tettstedet, er situasjonen bedre. Våre tre store rekreasjonsområder Brunnsvika-Fløya, Meldalsholmen-Dalabukta (Karihola), Folkeparken ”redder” tur tilbudet totalt sett for hele byen, da de er de eneste turområder for store deler av byens befolkning. Av ovennevnte er Brunnsvika-Fløya arealsonet til offentlig friområde. Deler av Meldalsholmen-Dalabukta (Karihola), og Folkeparken er også sonet til samme formål. Disse områdene er således sikret mot utbygging. (Imidlertid har ikke kommunen gjennomført erverv av mange av friområdene, som i dag eies av private. For eksempel eier kommunen kun en liten del av friområdene rundt Bautaen. Private eiere kan ha et ønske om utvikling av friområdet de selv eier, og fremme spørsmål om regulering for utbygging).

Resterende del av rekreasjonsområdene er imidlertid sonet som LNF-område i kommuneplanen, og er ikke i like stor grad sikret mot framtidig utbygging. Bygges disse områdene ned, vil dette ytterligere forringe tilbudet av nærrekreasjonsområder i hele kommunen.

Selv om de små rekreasjonsområdene/små nærområdene ofte er for små til å gå på tur i, har de gjerne en meget stor verdi som lekeområder for barna. Små skogsholt og ”100 meters” skoger er gjerne viktigere å bevare for denne aldersgruppen, enn de større rekreasjonsområdene som ligger noe lengre borte. Eksempel; Friområdet bak det gamle slakteriet ved Stortua var et slikt område. Folkeparken som ligger like ved, kan aldri kompensere for dette området da hovedveien (og adkomstveier til eventuelt hotell ved Atlanten) fungerer som en markant barriere. Dette viser viktigheten av at man bør planlegge nærområder for alle brukergrupper, men kanskje helst for barna.

For Innlandets del kan en si at situasjonen er noe omvendt resten av byen, da det er mangel på store rekreasjonsareal her, men finnes flere mindre gode nærfriluftsområder som Skjærtangen, Bautaen og Skjærva. En fordobling av befolkningsantallet vil imidlertid trolig gjøre presset på disse områdene merkbart større. Når det gjelder nærlekeplasser, er det stedvis et knapt tilbud allerede i dag. Strøklekeplasserene kan imidlertid kanskje dekke noen flere boenheter, men langt fra å dekke behovet for ca 400 nye boenheter. Framtidige boligområder må derfor hovedsaklig søke å dekke behovet for nær- og strøklekeplasser selv.

## **Kategorisering av friluftslivsarealene**

### **Kategori 1**

#### **Områder med meget store verdier for friluftslivet**

- A. Sammenhengende naturområder med registrert rekreasjonsbruk.  
(Brukspark, nærtuområde, mosjon, lek).
- B. Offentlig eide eller sikrede arealer som er tilrettelagt eller brukes mye til rekreasjon.
- C. Tilgjengelige private, ubebygde naturområder og kulturpåvirkede områder langs sjøen.
- D. Private og offentlige veier som også brukes mye til friluftsmål.
- E. Områder med viktig korridorfunksjon for myk transport, dvs turgåing, sykkel, ski.

### **Kategori 2**

#### **Områder med store verdier for friluftslivet**

- A. Nærpark/grendelekeplass/tilgjengelige idrettsområder.  
Sosiale møteplasser for voksne og barn. Natur- og kulturopplevelser.
- B. Naturområder med noe mindre rekreasjonsbruk, eller potensial for rekreasjon.
- C. Arealer som har potensiale/muligheter som ski og turstikorridor.

### **Kategori 3; Områder med verdier for friluftslivet**

Øvrige arealer.

Områder under kategori 1 er større, mer sammenhengende og inneholder stort sett mer «grønt» enn områdene i kategori 2. Områdene er også mer allsidige for brukerne og ikke så spesialiserte.

*Kategoriene er hentet fra DN's håndbok nr. 6, 1994. Det er gjort noen endringer tilpasset de lokale forhold.*

# Temakart friluftsliv -verdisetting

## Kategori 1. Områder med meget store friluftslivverdier.

Til områdene stilles følgende krav:

*Ut i fra hensynet til friluftslivet bør omdisponering av arealene som forringer friluftslivverdiene ikke forekomme.*

### A. Sammenhengende naturområder med registrert rekreasjonsbruk.

(Brukspark, nærturområde, mosjon, lek).

- Skjærtangen – Skjærva
- Bautaområdet

## Kategori 2. Områder med store friluftslivverdier.

Til områdene stilles følgende krav:

*Ut i fra hensynet til friluftslivet bør områdene så langt som det er mulig ikke omdisponeres.*

### A. Nærpark/grende-/strøkslekeplass.

**Sosiale møteplasser for voksne og barn. Natur- og kulturopplevelser.**

- Opparbeidede områder ved Skjærva
- Løkka sør for Finbrødet.
- Skoleområdet med ballbinge.
- Lekeplassen i Flakaveien
- Lekeplassen ved Th. Aasgaars gate
- Gravstedområdet

### B. Naturområder med noe mindre rekreasjonsbruk, eller potensial for rekreasjon.

Områdene ligger nær bebyggelsen, og blir således ikke like mye benyttet til friluftsliv.

- Området sør for Skanseveien – mot Bautaområdet

### C. Korridorfunksjon eller potensiale som turstikorridor

- Sjursvika til Jutvika

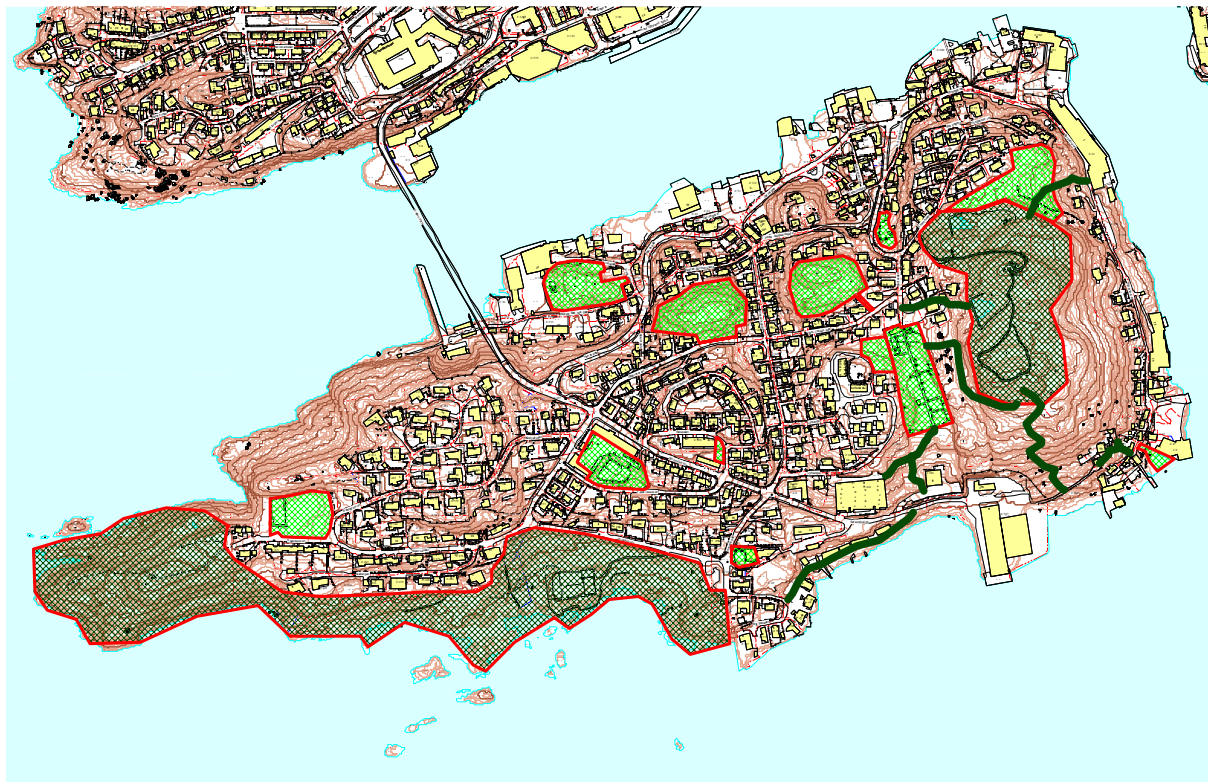
## Kategori 3. Områder med friluftslivverdier.

Til områdene stilles følgende krav:

Ut fra hensyn til friluftslivinteressene kan områdene omdisponeres.

Øvrige områder som ikke er verdisatt under kategori 1 og 2.

## Temakart friluftsliv



Mørk grønn = meget store friluftsverdier

Lys grønn = store friluftsverdier

Andre områder = friluftsverdier

Tykk grønn = turvei/sti

# Grønn plakat.

Den grønne plakaten er en sammenstilling og avveining av de prioriteringer som er gjort på hvert av de ulike temakart.

Bokstavene L (landskap), N ( natur) og R (rekreasjon) angir hvilke av disse kriteriene som veier tyngst for hvert område.

## Kategori 1.

### Områder med meget store landskaps-, natur- og friluftverdier.

Til områdene stilles følgende krav:

*Ut ifra hensynet til landskap-, natur- og friluftsverdiene bør omdisponering av arealene ikke forekomme.*

- (L, N) Området fra Sørsundbrua – Skjærtangen.
- (L,N,R) Området fra Skjærtangen – Skjærva.
- (L,N,R) Bautaområdet.
- (L,N) Skjærvabukta med strandområder og skjærene utenfor.
- (L,N) Innlandet gravsted.

## Kategori 2. Områder med store landskaps-, natur- og friluftverdier.

Til områdene stilles følgende krav:

Ut ifra hensynet til landskaps-, natur- og friluftsverdiene bør omdisponering av arealene ikke forekomme. Dersom ikke andre alternativer finnes, bør det gjøres nærmere analyse av arealet for å gjøre inngrep så skånsomme som mulig.

- (L) Finbrødet.
- (L) Skråningen vest for Sørsundbrua.
- (L,R) Marihaugen, Kaka, Wesselhaugen, Bakarberget.
- (L,N) Skråningene nedenfor Bautaområdet.
- (L,N) Områdene rundt gravstedet.
- (L,N) Sjønære områder i Jutvika.
- (L,N) Friområdet mellom Norfinn og Lesliebrygga.
- (R) Korridoren Jutvika/Sjursvika

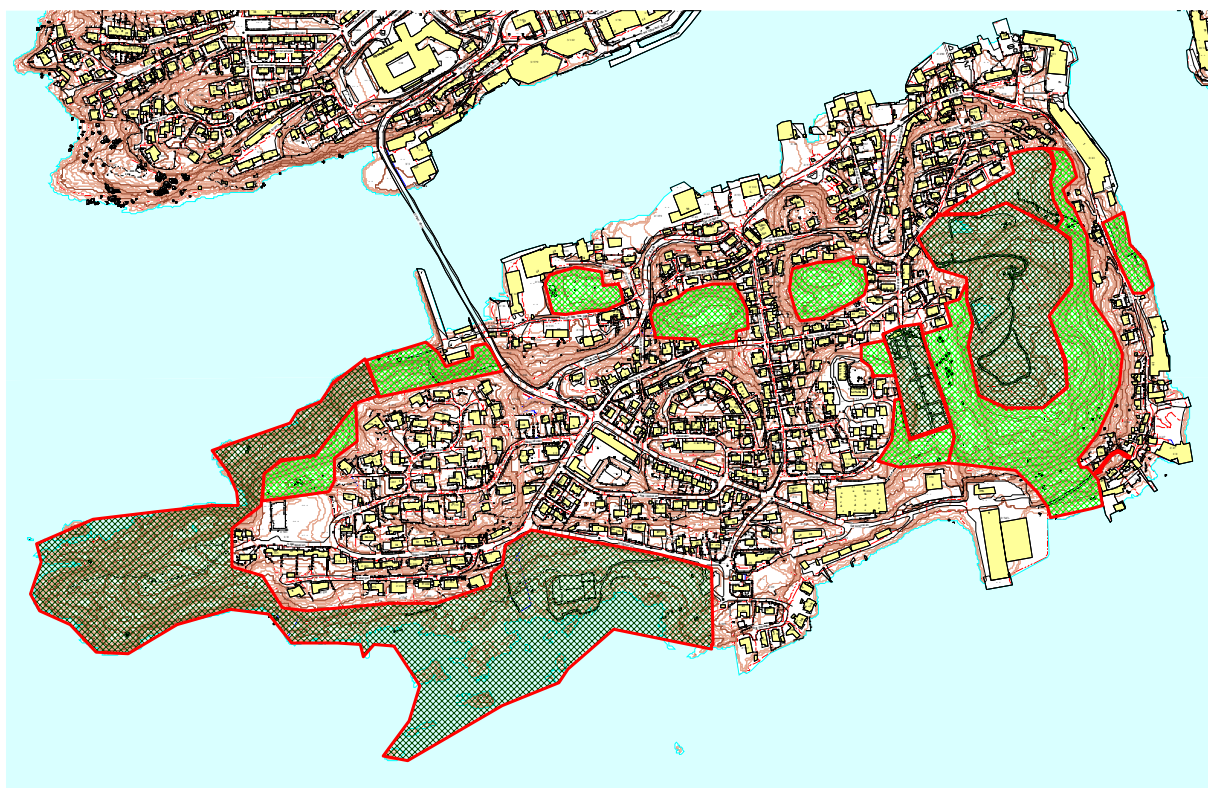
## Kategori 3. Områder med landskaps-, natur- og friluftverdier.

Til områdene stilles følgende krav:

Ut fra hensyn til landskaps-, natur- og friluftsverdiene kan områdene omdisponeres.

Øvrige områder som ikke er verdisatt under kategori 1 og 2.

## Grønn plakat



Mørk grønn = meget store landskaps-, natur- og friluftsv verdier

Lys grønn = store landskaps-, natur- og friluftsv verdier

Andre områder = landskaps-, natur- og friluftsv verdier

## **Oppsummering og tilråding**

Grønn plakat viser ikke uventet at det er områdene rundt Bautaen og rundt Skjærneset/Skjærva som har de høyeste verdiene på Innlandet når landskapsverdi, naturverdi og friluftsliv ses samlet. Ingen av disse områdene er foreslått utbygd. Nest høyeste kategori omfatter imidlertid områder som er foreslått utbygd (område sør for Norfinn (4), videreføring av Nils Bakkes vei (8) og "Finbrødet" (9)). Arbeidsgruppen mener disse områdenes egenverdi sammenholdt med hensynet til å bevare gjenværende grøntområder når Innlandet utsettes for såpass stor tilleggsutbygging tilsier at disse områdene ikke tas i bruk til utbygging. Områdene kan eventuelt vurderes som potensielle utbyggingsområder ved framtidige revisjoner av arealdelen av kommuneplanen.

## *KILDER*

Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Natur- og friluftsbaser.

Gaarder Geir, Engasjert av Kristiansund kommune for prosjektet  
"Registrering av naturtyper.

Gjessing J ; "Norges landformer", 1978 Universitetsforlaget.

Klemsdal T. ; Kystlandskapets landformer og naturmiljø i Norge. UiO 1999.

Kristiansund kommune; Generalplan, 1971.

Nordisk ministerråd, 1990; "Friluftsliv i nærmiljøet."

Oslo kommune; "Grønn plakat". Etat for miljørettet helsevern og næringsmiddelstilsyn.  
Rapportene 49-52, 1997.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen.  
Miljøverndepartementet T-2/92.

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging; Kgl res. 1993

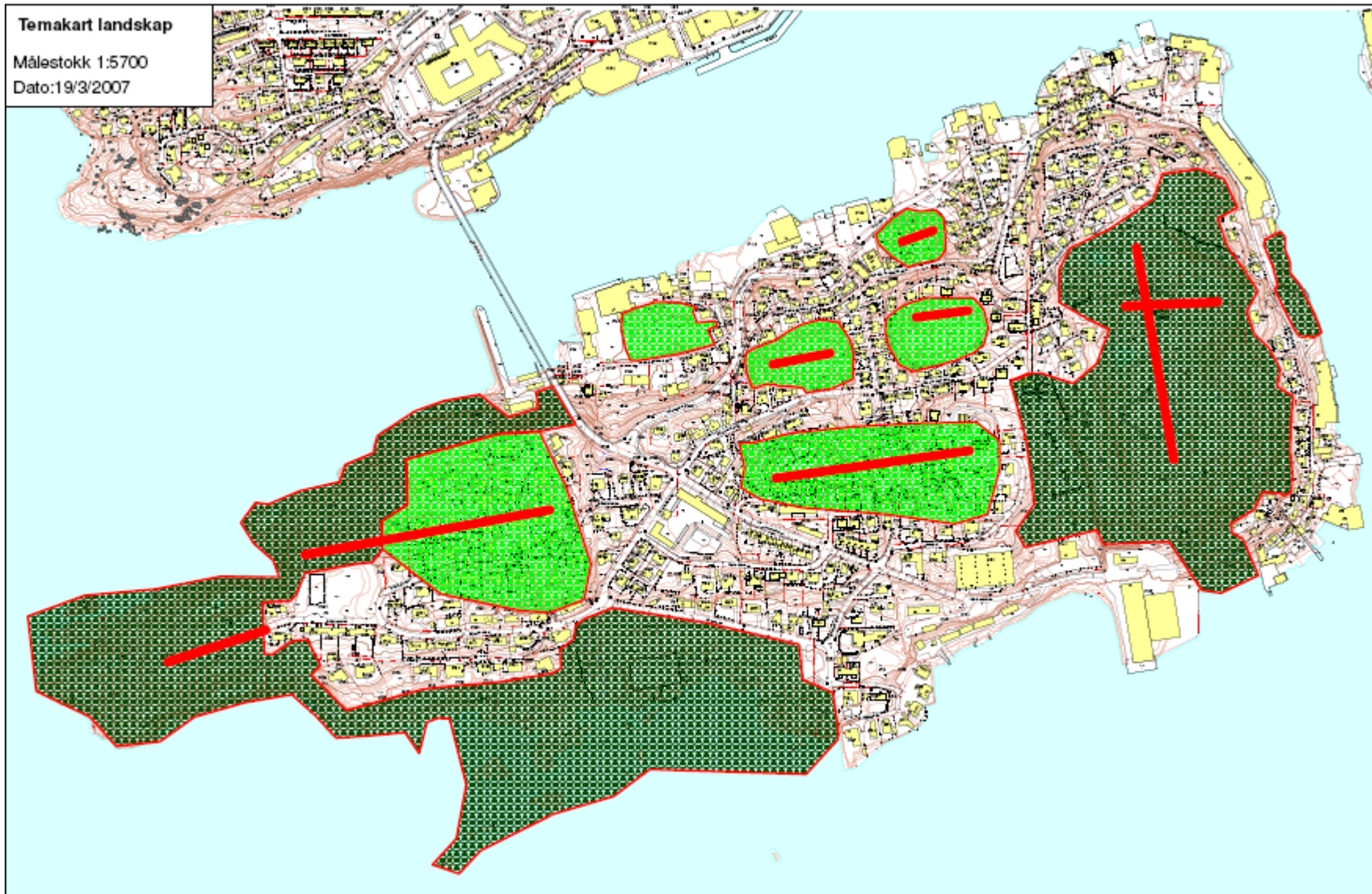
Ringard og Skjørstad. "Friluftsliv i nærrområder, utviklingen i tettstedsnære områder fra 1955 til 1985."  
Rapport T-670 Miljøverndepartementet.

Sandefjord kommune; "Grøntstrukturanalyse" 1990.

Stortingsmelding nr.31 (1992-1993); "Den regionale planleggingen og arealpolitikken".

Torén, A-K. H og Nyhus, S.; "Planlegging av grøntstruktur i byer og tettsteder". Dn-håndbok 6.  
Direktoratet for naturforvaltning.1994.

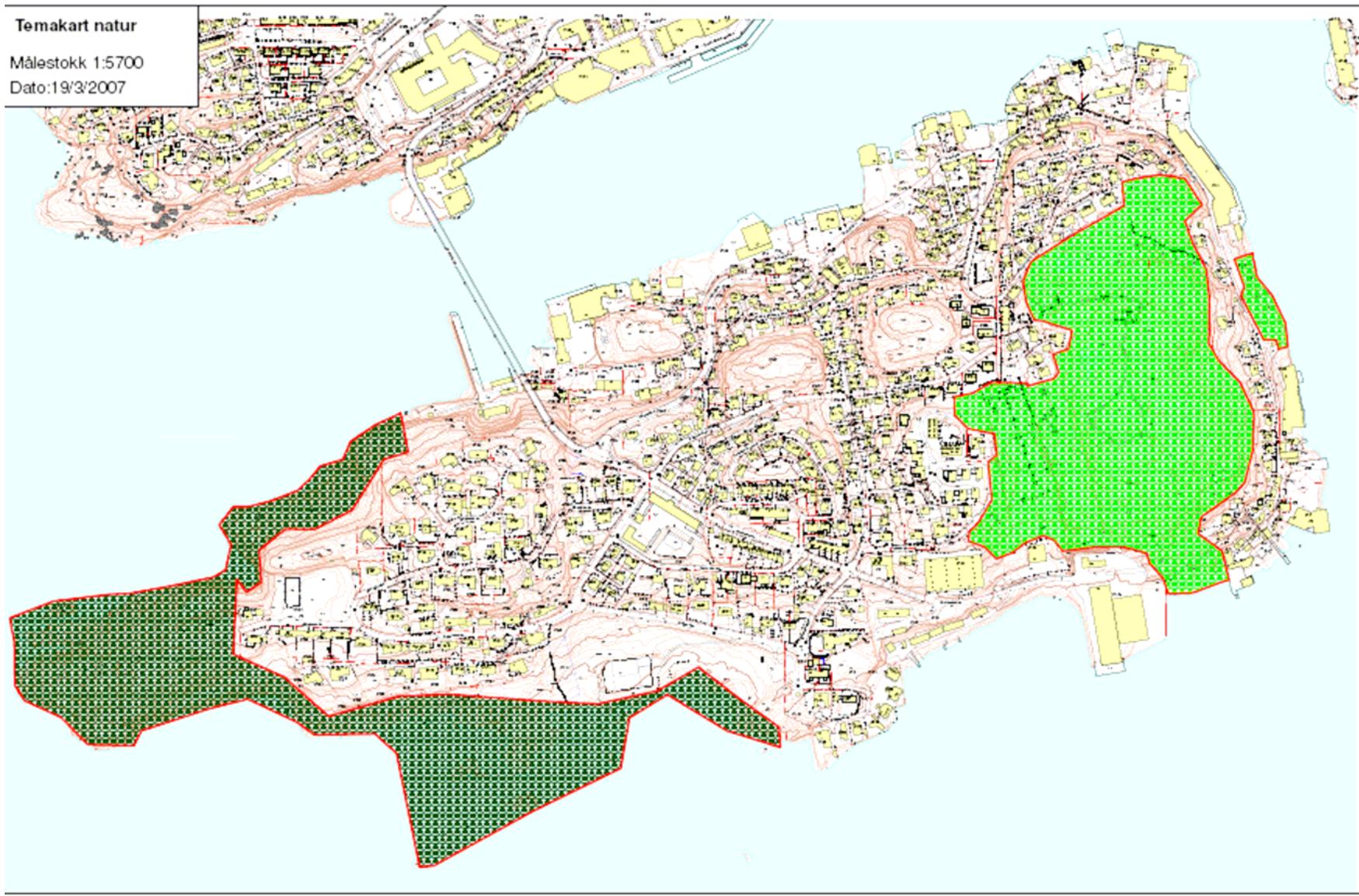
Vatne Geir, NTNU.



Temakart natur

Målestokk 1:5700

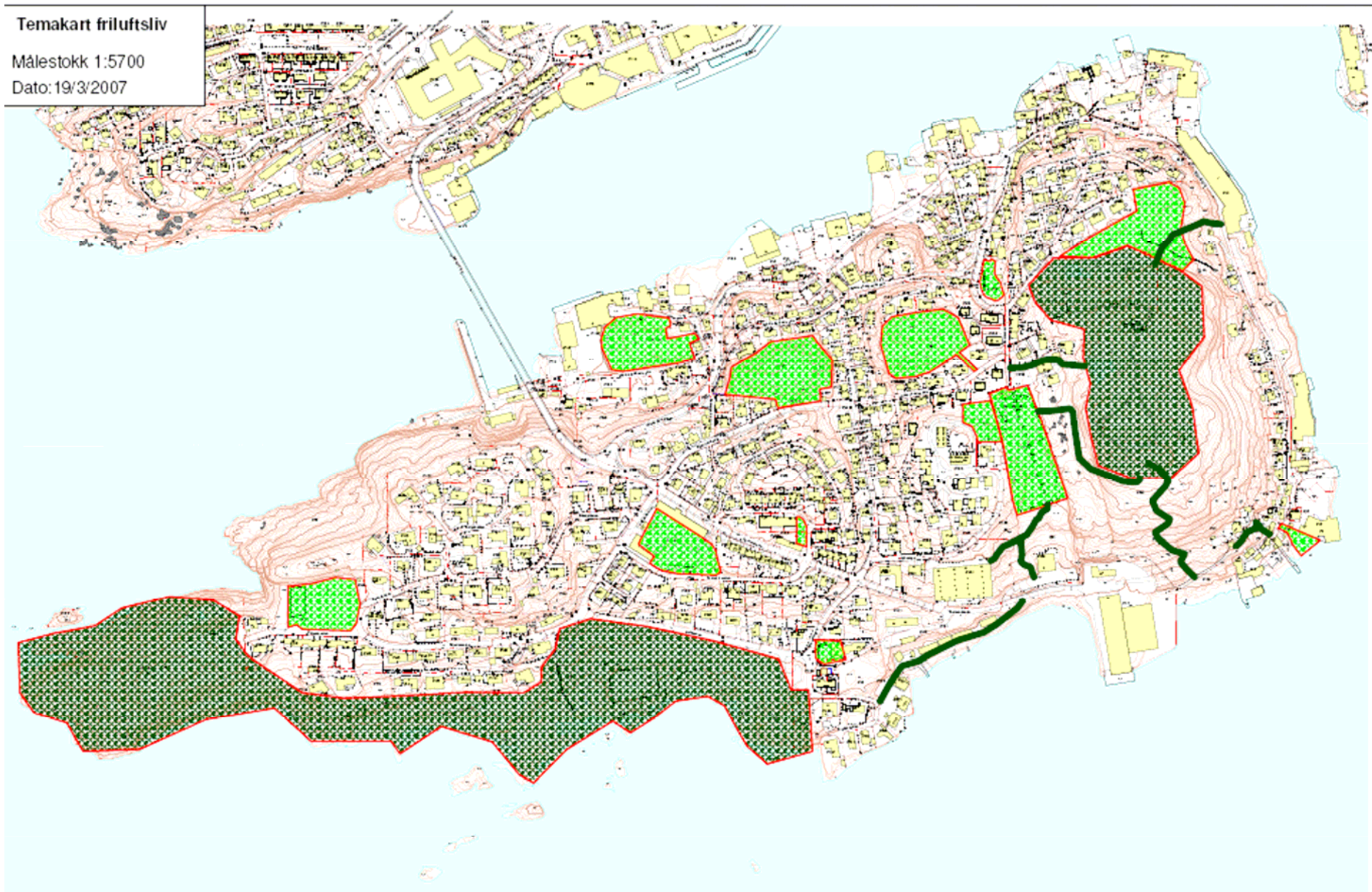
Dato:19/3/2007



Temakart friluftsliv

Målestokk 1:5700

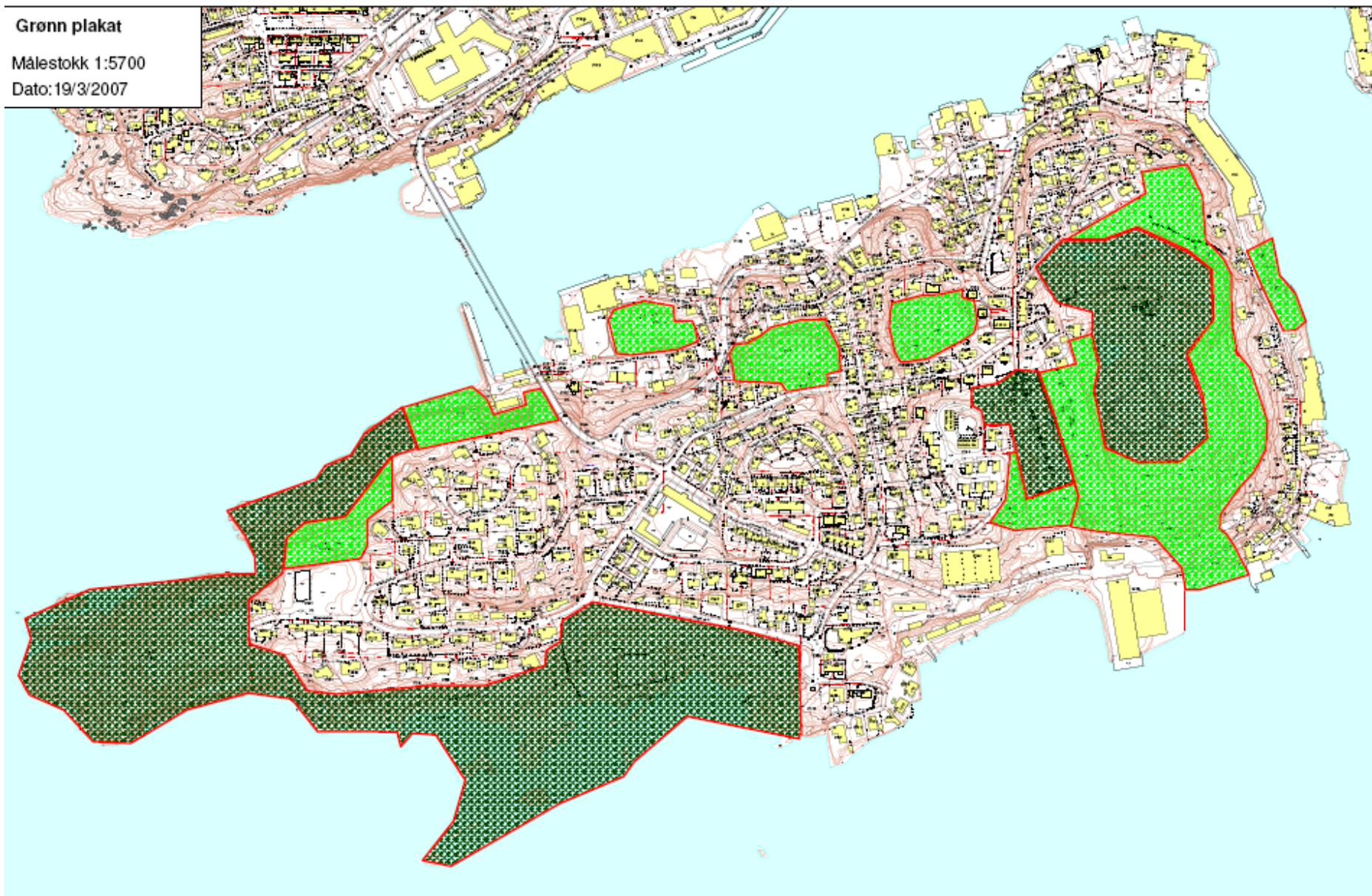
Dato: 19/3/2007



**Grønn plakat**

Målestokk 1:5700

Dato: 19/3/2007



## Kap. 3 Konsekvenser for tilgangen til lokal barnehageplass

I forbindelse med at det er planlagt en omfattende boligutbygging på Innlandet er det igangsatt et utredningsarbeid. Ett av punktene som skal utredes er tilgangen på lokal barnehageplass.

Heinsa barnehage er beliggende i Wessels gt. 35 på Innlandet og ble etablert i 1973. Etter flere år med økt søknad ble barnehagen i 2005 påbygd og utvidet. Dette medførte at antall plasser økte fra 36 til 54. Barnehagen gir et tilbud til barn i alderen 0 – 5 år.

Kristiansund og Frei blir ansett som ett opptaksområde.

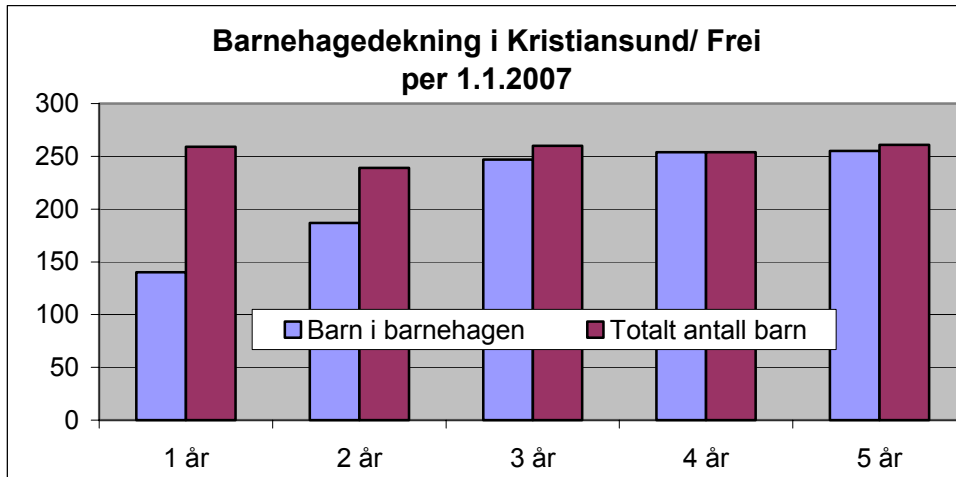
Til hovedopptaket i 2006 var det 18 nye barn som hadde Heinsa barnehage som første prioritet (barnehageplass tildeles fram til barnet når skolepliktig alder, dvs at de barna som før hovedopptaket har plass, slipper å søke på nytt). Videre var det 1 barn som hadde den som 2. prioritet, 4 som tredje prioritet og 4 som fjerde prioritet. Ut fra vårt inntrykk og erfaring vil de som bor på Innlandet helst ha barnehageplass i nærmiljøet.

Til hovedopptaket 2007 var det registrert 294 søknader inkludert de som på forhånd var tildelt plass i Atlantis barnehage og Kristiansund Idrettsbarnehage. Det er 30% av barna som har søkt og fått tildelt redusert barnehageplass (fra 40% – 80%). Det var 17 barn som søkte Heinsa barnehage som første prioritet og 1 barn som søkte den som 2. prioritet. Gjennomsnittlig blir det hvert år ledig ca 11 barnehageplasser for nye søkere. Heinsa dekker dermed ikke etterspørselen etter barnehageplass på Innlandet slik den har vært de siste årene..

### Oversikt over antall barn som har plass i barnehage og antall fødte.

Dekningsgrad per 1. januar 2007 for barnehagene i Kristiansund og Frei:

Alder	Kristiansund og Frei	Landsbasis (tall fra 2005)
1 - 2 år	67%	54%
3 – 5 år	98%	91%
1 – 5 år	86% (ikke inkl åpen bhg)	76%



Statistikken omfatter aldersgruppen 1–5 år og viser at det er 1083 barn i Frei og Kristiansund som har barnehageplass (ikke inkludert åpen barnehage).

### **Behov for nye barnehageplasser på Innlandet?**

Hvor mye etterspørsel/behovet for barnehageplass dersom alle utbyggingsprosjektene realiseres, er vanskelig å anslå. I hvilken grad er leilighetene tilpasset småbarnsfamilier? Kan man gå ut fra at det er eldre uten barn som i stor grad er målgruppen for disse leilighetene? Hvis målgruppen er eldre uten barn, kan dette føre til at andre hus på Innlandet blir ledige. Disse vil kunne være mer tilgjengelig for småbarnsfamilier.

Uansett vil antall småbarnsfamilier på Innlandet øke dersom alle utbyggingsprosjektene blir realisert og dette vil medføre økt press på Heinsa barnehage.

Det er vedtatt bygging av en ny kommunal barnehage. Mest sannsynlig vil den bli liggende på Kirklandet.

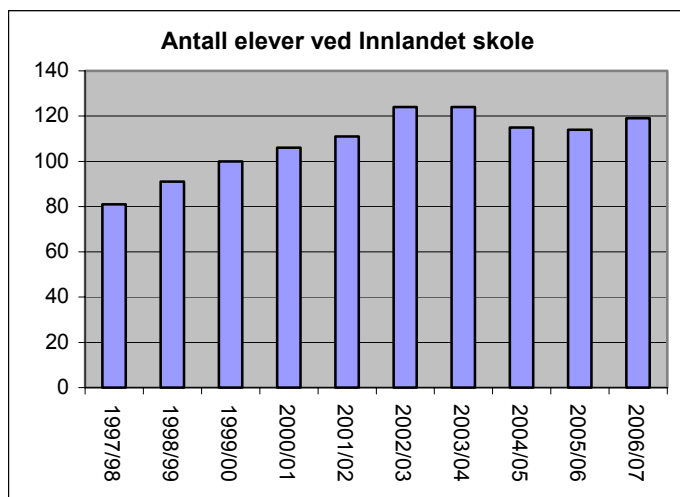
Dersom det blir aktuelt å bygge ut Innlandet skole, bør man vurdere om det samtidig bør bygges et tilbygg for barnehageformål.

### **Oppsummering**

Det er allerede i dag en viss underdekning av barnehageplasser på Heinsa barnehage på Innlandet. Arbeidsgruppen mener imidlertid denne underdekningen og en evt. økning i denne, i seg selv ikke er et vesentlig argument for ikke å tillate økt boligbygging på Innlandet.

## Kap. 4 Konsekvenser for kapasiteten ved Innlandet skole

### Dagens undervisningssituasjon



Siste halvdel av 90-tallet var det en jevn økning i barnetallet ved skolen og antall elever har de siste seks årene ligget mellom 110 og 125 elever. Dette er en bekvem situasjon ut fra romkapasiteten ved skolen. Med optimal fordeling av antall elever på de ulike alderstrinn, har skolen kapasitet til å ta i mot 140-150 elever. Ut fra størrelsen på barnekullene i førskolealder, er det grunn til å tro at elevtallet vil synke de

nærmeste årene dersom det ikke skjer en vesentlig innflytting.

### Disponible undervisningsrom pr dato:

#### 1. etasje:

1 stk kunst/håndverk	80 m <sup>2</sup>
1 stk undervisningsrom	67 m <sup>2</sup>
1 stk underv/naturfag/mat	87 m <sup>2</sup>
1 stk undervisningsrom	40 m <sup>2</sup>
1 stk grupperom	19 m <sup>2</sup>
1 stk grupperom	9 m <sup>2</sup>
1 stk arbeidsrom - lærere	22 m <sup>2</sup>

#### 2. etasje:

5 stk undervisningsrom	58 m <sup>2</sup>
1 stk bibliotek/datarom	58 m <sup>2</sup>
1 stk grupperom/møterom	25 m <sup>2</sup>
1 stk arbeidsrom - lærere	22 m <sup>2</sup>

### Kapasitet nåværende bygningsmasse:

Dersom en tar ut veggen mellom et undervisningsrom i 1. etg på 40 m<sup>2</sup> og et grupperom på 19 m<sup>2</sup>, har skolen undervisningsrom til elever organisert i 7 grupper med snitttall på 25.

Dersom elevtilveksten fordeler seg jevnt på alle trinn, har skolen rom for en kapasitetsøkning på fra 40 til 50 elever. Skolen har ikke kapasitet til store elevkull (over 25 elever) på enkelte trinn samtidig med gjennomsnittstall på alle de andre årstrinnene.

For å få til en god løsning må det etableres en annen inngang til kunst- og håndverksrommet direkte fra skoleplassen. I dag går elevene gjennom administrasjonsområdet og arbeidsareal for lærerne.

I dag disponerer blant annet Sivilforsvaret areal i 1. etg og kjeller. Ved å flytte administrasjon/personalrom og fellesareal til frigjort areal, kan antall undervisningsrom økes med ett rom. Dermed har skolen en buffer mot et større elevtall på ett enkelt trinn. Dersom disse arealene frigjøres, kan også skolen få tilført areal til lager og grupperom som det er stort behov for.

#### **Fremtidig utbygging av Innlandet skole:**

Det er mulig å se for seg en utbygging av Innlandet skole. Dersom bygningsmassen mot Skjærvaveien rives, og det føres opp et nybygg i to etasjer pluss kjeller på dette området, vil det kunne gi plass til fra fem til seks undervisningsrom pluss grupperom, lager, osv i kjeller alt etter utgraving. Omdisponering av andre rom til personal- og arbeidsrom for en økning av ansatte vil en kunne øke elevtallet med ytterligere fra 50 til 75 elever.

Skolen vil frarå å ta areal fra uteområdet til oppføring av nybygg.

#### **Skolefritidsordningen:**

Innlandet skole løser i dag oppholdsareal for SFO med delvis egne og delvis fellesareal med skolen. En eventuell økning av elever til ca 175 elever vil kunne få plass i eksisterende lokaler og/eller tilpassing av skolelokaler. Noe behov for utstyr og tilpassing av lokaliteter må påregnes.

#### **Konsekvenser for andre skoler i kommunen:**

Dersom elevtallet på Innlandet øker med et snitt på 5 - 10 elever pr trinn eller mer og elevtallet forblir stabilt eller økende på Allanengen og Dalabrekka skoler, kan det få konsekvenser for opptaksområdet for Atlanten ungdomsskole. I dag går alle ungdomsskoleelever på Innlandet, Allanengen, Dalabrekka og Gomalandet på Atlanten ungdomsskole. Dersom elevtallet øker som beskrevet over på Innlandet, må det vurderes om ungdomsskoleelevene på Gomalandet må gå på Nordlandet ungdomsskole slik som tidligere.

#### **Oppsummering**

Innlandet skole har kapasitet til å ta i mot ca 25 flere elever enn det er ved skolen i dag. Skolen kan øke denne merkapasiteten til 40-50 elever (totalt 175 elever) ved å slå ut veggen mellom to rom. Skolen kan ytterligere øke kapasiteten med ett undervisningsrom ved omdisponeringer/utflytting av lager for Sivilforsvaret.

## Kap. 5 Konsekvenser for trafikksystemet

### 1. INNLEDNING

Denne utredningen tar utgangspunkt i en beskrivelse av vegsystemet på Innlandet. Videre kommer den inn på forhold vedr. bl.a. kapasitet, parkering, miljø og trafikksikkerhet, skole og bru. Med dette som grunnlag gis en vurdering av hvordan nye utbyggingstiltak generelt kan påvirke forhold knyttet til veg og trafikk, samt tilrådinger med bakgrunn i hensyn til trafikksikkerhet og andre trafikkrelaterte faktorer.

Det tilgjengelige grunnlagsmaterialet er i hovedsak kommunens kartverk, tilgjengelige trafikktegnninger, en generell kunnskap basert på kommunens erfaring med drift av veg- og gatenettet på Innlandet, kommunalt trafikksikkerhetsarbeid, tilgjengelig ulykkesstatistikk og henvendelser fra publikum. Som utgangspunkt for å anslå framtidig trafikkvekst som følge av boligetableringer vises det til vegvesenets håndbok 017, som angir normtall 2,5 - 5,0 bilturer pr. bolig pr. døgn.

### 2. GENERELT VEDR. BEBYGGELSEN

En stor del av boligarealene på Innlandet er preget av relativt tett bebyggelse, og med en gatestruktur som varierer fra et bymessig kvartalspreg til utpregede boligater med et mer ”landlig” og åpent uttrykk. I trafikkfaglig sammenheng velger vi i denne utredningen å karakterisere bebyggelsen på Innlandet som områdetype *middels tett bebyggelse*.

Topografi og boligtomter er slik at gaterommet i en del områder på Innlandet utgjør en viktig del av bomiljøet, og således er følsomt for en utvikling av trafikkrelaterte miljøproblemer. Dette vil særlig være tilfelle der bebyggelsen ligger tett i rekker eller på små tomter, gjerne i skrånende terreng og med kort avstand mellom bygning og trafikkareal. Stor vegtrafikk kan ha en negativ effekt, og en del miljøer på Innlandet er relativt sårbare i så måte.

### 3. GATENETTET – VEGTYPER OG FUNKSJON

På Innlandet er det offentlige vegnettet alt overveiende kommunalt, med unntak av Heinsagata og Garverigata/Fiskergata, som er fylkeskommunal (fv 420) på strekningen fra Sørsundveien til Sundbåtkaia. Det er naturlig å inndele trafikkårene på Innlandet i to vegtyper: *Samleveger* og *Adkomstveger*. Vi velger videre å beskrive samlevegene i to kategorier: Samleveger med en overordnet funksjon, og sekundære samleveger (samlegater). Situasjonen karakteriseres av at de fleste samlevegstrekingene også framstår som ikke fasadefrie boligater og er skoleveger. Dette er ugunstig, og bør sette premisser for planlegging av trafikkskapende tiltak på Innlandet.

### 4. OVERORDNETE SAMLEVEGER

På Innlandet kan en velge å definere tre soner som hver betjenes av en ”overordnet” samleveggrute:

- Innlandet nord/øst: Heinsagata/Fiskergata fra kryss med Sørsundveien til Sundbåtkaia. Ca. 200 boligadresser har naturlig trafikktilknytning mot denne gata (inkl. boenheter i Norfinn-bygget).

- Innlandet sør: Sørsundveien fra kryss med Heinsagata til kryss med Wessels gate. Ca. 240 boligadresser har naturlig trafikktilknytning mot denne gata (inkl. boenheter i terrassehus og blokka).
- Innlandet vest: Skjærvaveien vest og Blåskjellveien. Ca. 90 boligadresser har naturlig trafikktilknytning mot denne gata.

(Antallet boenheter framkommer ved en relativt grov telling på kart.)

Det er i disse gatene en har de største trafikkmengdene på Innlandet, og de har (i et lokalt perspektiv) en mer utpreget transportfunksjon enn det øvrige gatenettet, i og med at de samler og fordeler trafikk ut i tilstøtende gater og større avkjørsler mot boligområder. Samtidig er det i varierende grad boligbebyggelse også i disse gatene.

#### **4.1 INNLANDET NORD OG ØST: HEINSAGATA/GARVERIGATA/FISKERGATA**

Gatestrekningen er fylkesveg (fv 420) med en markert transportfunksjon, og betjener boligtrafikk mot Innlandets østlige boligområder og nytte- og fritidstrafikk mot industri-, forretnings-, kultur- og serviceaktiviter i det aktuelle området. Dette er en relativt ny vegtrasé, som ble bygd for å avlaste deler av det øvrige gatenettet på Innlandet, samt for å sikre en forsvarlig framkommelighet. Det er en del eldre bebyggelse på strekningen.

##### 4.1.1 Geometri, fartsnivå og trafikkmengde, øvrige vegelementer

Strekningen i sin nåværende utforming ble bygd ca. 1980. Som samleveg har den relativt god bredde, med unntak av en kortere strekning lengst øst i Fiskergata. Det er tre relativt krappe kurver på strekningen, to uheldige høybrekk og dårlige siktforhold i kryss med Wessels gate og i Fiskergata. Fartsgrensen er 50 km/t, og med bakgrunn i trafikktegninger fra 2002 og 2006 anslås ÅDT=1400 kjt/d pr. 2007. Det er ensidig gangbane/fortau langs gatas søndre side. Gata er busstrasé, med endeholdeplass i Garverigata.

Få boenheter med avkjørsel direkte mot gata, men det er fire vegkryss mot bolig- og forretningsområder.

##### 4.1.2 Trafikksikkerhet

Relativt god separering mellom kjørende og myke trafikanter. Godt fortaustilbud langs gatas sørside, med fysisk skille (rekkverk) mot kjørebane i Heinsagata. Det mangler fortau på motsatt side av gata, og dette gir to uheldige kryssinger ved Bothners gate og Wessels gate. Dårlig sikt i kryss med Wessels gate og over høybrekket i dette krysset. Det er også dårlig sikt og en farlig gangtilkomst (veit) mot nordsiden av gata på et punkt noe vest for kryss med Wessels gate. Det mangler fortau langs nordsiden av Fiskergata ned mot Sundbåtkaia.

##### 4.1.3 Andre forhold

Kommunen har mottatt en del henvendelser fra beboere i området, som mener fartsnivået er høyt. Fartsmålinger som kommunen har gjennomført i to målepunkter, viser at snitthastigheten ligger på ca. 42 km/t. Målingene viser dog at en del biler kjører 10 -15 km/t over fartsgrensa. Dette er en fylkesveg, der vegvesenet er vegmyndighet. Fylkesveg 420 er så langt vi kjenner til ikke støyutredet.

Det bør gjennomføres en støyvurdering i forbindelse med reguleringsplanene for framtidig bebyggelse på nordsiden av fv 420. Gata kan av beboere i området oppleves å ha en barriereeffekt, spesielt for boligbebyggelsen nord for gata, som må krysse kjørebanen for å komme til fortau/gangveg.

## **4.2 INNLANDET SØR: SØRSUNDVEIEN**

Gata betjener i stor grad boligtrafikk mot Innlandets midtre og sørlige boligområder. Lite nyttetraffic i gata etter at E. A. Smith flyttet. En del trafikk til Heinsa barnehage benytter Sørsundveien.

### 4.2.1 Geometri, fartsnivå og trafikkmengde, øvrige vegelementer

Strekningen fra kryss med Heinsagata til kryss med Wessels gate vurderes å være samleveg, men har også en boliggatefunksjon. Bredden på kjørebanen er ca. 6 meter og horisontalkurvaturen er uproblematisk. Gata har et noe uoversiktlig høybrekk, og den er bratt i søndre del av den definerte strekningen. Fartsgrensen er 30 km/t, og med bakgrunn i en trafikktegninger fra 2002 anslås ÅDT=1200 kjt/d pr. 2007.

Det er tosidig fortau på strekningen. Fortauet har på partier litt redusert standard. En del boenheter og en garasjerekke har direkte tilkomst mot gata. Det er også tre kryss mot boligområder, samt gangtrasé mot Innlandet barneskole.

### 4.2.2 Trafikksikkerhet

Tosidig fortau gir et tilbud til myke trafikanter, men det forhold at Innlandet skole ligger ved Sørsundveien gjør at mange barn ferdes her. Fortauene burde derfor hatt noe høyere standard og vært bredere. Dårlig sikt ved bakketopp sør/øst for skolen. Det er bygd fartsdempere for å redusere fartsnivået i området.

### 4.2.3 Andre forhold

Kommunen har etter etablering av fartsdempere og nytt gangfelt i bakken nord for skolen gjort fartsmålinger (2002) som viser en snitthastighet på ca. 25 km/t forbi målepunktet ved skolen. Det antas at gata gir en viss barrierevirkning, kanskje særlig for tilliggende boligmiljøer med små barn som må krysse gata for å komme til/fra skolen, besøke lekekamerater m.v. Trafikkmengde og fartsnivå tilsier ikke at støytiltak på bebyggelsen vil være aktuelt.

## **4.3 INNLANDET VEST: SKJÆRVAVEIEN VEST OG BLÅSKJELLVEIEN**

Gatene betjener i all hovedsak boligtrafikk mot Innlandets vestre og sør-vestre boligområder. Svært liten andel tungtrafikk/nyttetraffic.

### 4.3.1 Geometri, fartsnivå og trafikkmengde, øvrige vegelementer

Vegsløyfen Skjærvaveien (fra kryss med Sørsundveien) og Blåskjellveien betegnes i denne utredningen å være samleveg som også har en tydelig boliggatefunksjon. Strekningene framstår med noe varierende bredde, men har to tilstrekkelige kjørefelt for biltrafikk. Horisontalt er det enkelte krappe kurver. Blåskjellveien har et noe uoversiktlig høybrekk, og den er bratt over store deler av strekningen. Fartsgrensen er 30 km/t, og vi vurderer at dette representerer fartsnivået. Trafikktelling foreligger ikke for disse gatene, men vi anslår en ÅDT i størrelsesorden 1 – 500 kjt/d langs denne vegsløyfa, med størst trafikkbetasting på strekningen Skjærvaveien fra kryss med Sørsundveien til kryss med Bolgveien. De laveste trafikktallene er i vestre deler av Blåskjellveien og Skjærvaveien.

Det er ensidig fortau langs Skjærvaveien og Blåskjellveien. Mange boenheter har direkte tilkomst mot de to gatene, og det er seks vegkryss mot boligområder på den aktuelle strekningen. Hovedtilkomsten for Innlandet barneskole er rettet mot Skjærvaveien.

#### 4.3.2 Trafikksikkerhet

Ensidig fortau gir tilstrekkelig tilbud til myke trafikanter, i og med relativt lave trafikk tall. Ved avkjørsel til Innlandet skole er det en strekning som i perioder av dagen er preget av en uryddig trafikksituasjon, med parkering, bringing/henting av barn, rygging, mange myke trafikanter m.v. Skolen savner et tilrettelagt trafikkareal utenfor offentlig veg. Det synes heller ikke enkelt å finne plass til et slikt anlegg. Videre framstår krysområdet Skjærvaveien/Bolgveien som noe stort og utflytende. Dårlig sikt ved bakketopp og kurver i Blåskjellveien. Minimalt med tungtrafikk er positivt for trafikksikkerheten. Det er bygd en del fartsdempere for å redusere fartsnivået i området.

### **5. SEKUNDÆRE SAMLEVEGER**

Dette er strekningene *Wessels gate* fra kryss med Sørsundveien til kryss med Heinsagata samt *Skjærvaveien øst/Hans Lossius gate/Bautaveien* fra kryss med Sørsundveien til Sundbåtkaia. Dette er over strekninger også utpregede boligarter, og de er sentrale elementer i det særpregete gatenettet og boligmiljøene som en finner i dette området av Innlandet. Gatene er således sårbare for trafikkrelaterte miljøbelastninger.

#### **5.1 WESSELS GATE OG SKJÆRVAVEIEN ØST/HANS LOSSIUS GATE/BAUTAVEIEN**

##### 5.1.1 Geometri, fartsnivå og trafikkmengde, øvrige vegelementer

Dette er gater med relativt jevne breddeforhold - intervall 5 - 6 meter. Horisontalkurvaturen er over strekninger rett, med krappe kurver i området Hans Lossius gate/Bautaveien. Vertikalt er det stor bevegelse, med bratte stigninger over deler av begge strekningene. Siktforholdene er variable. Bakketoppen i Hans Lossius gate, krysset Wessels gate/Hans Lossius gate, samt krysset lengst nord i Wessels gate mot Heinsagata/Garverigata har dårlige siktforhold. Fartsgrensen er 30 km/t. Det reelle fartsnivået ligger kanskje litt i overkant av dette. Trafikktellinger foreligger ikke for disse gatene, men trafikkmengden vurderes å være i størrelsesorden  $\text{ÅDT} = 3 - 600$ . Det antas at det er noe mer trafikk i Skjærvaveien/Hans Lossius gate/Bautaveien enn i Wessels gate, og med variasjon over delstrekninger.

Delvis manglende og delvis ensidig fortau. Dette har noe dårlig kvalitet og liten bredde på enkelte partier. Mange direkteavkjørsler, og det er seks (sju) kryss med andre boligarter på strekningene.

##### 5.1.2 Trafikksikkerhet

Strekninger med ensidig fortau gir et tilbud til myke trafikanter, i og med lave trafikk tall og relativt gode siktforhold over deler av strekningene. Dog savnes et godt og sammenhengende fortaustilbud i disse gatene, spesielt med tanke på at dette er skoleveg. Dårlig sikt i punkter som beskrevet over kan oppleves noe problematisk. Wessels gate og kanskje spesielt Skjærvaveien/Hans Lossius gate er skoleveg. Det må derfor være fokus på trafikksikkerhet i disse gatene.

### 5.1.3 Andre forhold

Disse gatestrekningene framstår som utpregede boligater, og er dermed sårbare for trafikkrelaterte belastninger. Wessels gate er busstrasé (kun søndre del om vinteren).

## **6. ADKOMSTGATER/BOLIGGATER**

Det øvrige gatenettet på Innlandet framstår som boligater med alt overveiende lokal trafikk og lave trafikk tall. Slike gater benyttes gjerne også som arena for lek og annen bomiljørelatert aktivitet.

### 6.1 Geometri, fartsnivå og trafikkmengde, øvrige vegelementer

Dette gatenettet har en uensartet utforming, med stor variasjon i bredde og standard for øvrig. En del av gatene betjener ”nyere” boligområder, og har to kjørefelt og enkelte strekninger med fortau, mens andre strekninger, som hovedsaklig ligger i den eldre bebyggelsen på Innlandet, framstår som smale og er lite egnet til å avvikle biltrafikk. Her mangler det i stor grad også fortau. En finner en del eksempler på krappe kurver og dårlige siktforhold i boligatene på Innlandet. Mange strekninger har bare ett kjørefelt, men lavt fartsnivå og lite trafikk gjør at dette ikke oppleves svært problematisk.

### 6.2 Trafikksikkerhet

Det er de siste årene gjennomført enkelte trafikksikkerhetstiltak i dette gatenettet på Innlandet. Bydelen er soneregulert til 30 km/t, og det er bygd en del fortau og fartsdempere. Det er lavt fartsnivå og generelt lite trafikk, og kommunen har de senere årene ikke mottatt mange bekymringsmeldinger fra beboere i det underordnede gatenettet på Innlandet. Det er gatebelysning i de kommunale boligatene. Dette er positivt for trafikksikkerheten.

### 6.3 Andre forhold

Trafikken i boligatene er alt overveiende lokaltrafikk, og gjennomgangstrafikk antas å være stort sett fraværende i de gater der det er muligheter for dette. Noen få strekninger - Bolgaveien, Skippergata/Sjursvikveien og gater mot tilkomster til friområdene ved Bautaen - har en del fremmedtrafikk. Friområdet i Skjærva og - i mer begrenset grad - det egenartede miljøet i Sjursvika genererer en del fritidstrafikk. En strekning av Sjursvikveien langs Norfinn-bygget er anlagt på en betongkonstruksjon. Enkelte gater eller delstrekninger av gater i den eldre delen av bebyggelsen framstår som svært særpregete i et bygnings- og bomiljøperspektiv, og er derfor følsomme for negative effekter av økt trafikkbelastning. Det antas at beboerne i stor grad opplever at trafikk i boligatene ikke skaper noen vesentlig barrierevirkning.

## **7. VEGENS KAPASITET**

I en utredning om konsekvenser for veg- og trafikkforhold kan det være interessant å komme inn på begrepet *vegens kapasitet*. Dette er en øvre grense for hvor mye trafikk en strekning kan avvikle under rådende veg- og trafikkforhold. Kapasiteten på en vegstrekning er vanligvis knyttet til største sammenhengende timetrafikk, og kan beregnes gjennom bruk av teoretiske modeller.

Det er vanskelig å gjennomføre en nøyaktig beregning av kapasiteten på slike korte lokale vegstrekninger som en må forholde seg til på Innlandet.

Som en illustrasjon er det forsøkt gjort en tilnærming for Heinsagata/Garverigata, som vil være den mest trafikkerte gata på Innlandet og den med størst kapasitet til å avvikle trafikk. Tilnærmingen kan gi en indikasjon på hvilke trafikk tall en snakker om. En del variabler er imidlertid så usikre at dette ikke gjør krav på å være noe annet enn et svært grovt anslag. Videre må en forestille seg en tenkt situasjon med ”åpen trafikkavvikling” i endepunktene mot Sørsundbrua/Kirkelandet og mot øst etter Fiskergata. Beregningen viser at kapasiteten i Heinsagata/Garverigata kan ligge i området 1100 kjt/time. På denne strekningen har en i dag en anslått maksimal timetraffikk på 140 kjt/time (basert på trafikk telling og beregnet ÅDT).

Ovenstående viser at gatenettet har en trafikkbelastning som ligger langt under øvre kapasitetsgrense. Det bør imidlertid ikke legges vesentlig vekt på trafikkavviklingskapasitet ved vurderinger av utbyggingsprosjekter på Innlandet. En har et særpreget miljø i denne bydelen, med et gatenett som i stor grad også fungerer som boliggate og har en viktig nærmiljøfunksjon. Det er vanskelig å gjøre omfattende tiltak på dette gatenettet og samtidig opprettholde Innlandets kvaliteter mhp. bomiljø og nærmiljø, verneverdier m.v.

## **8. PARKERING**

Topografi, gatenettets utforming og den relativt tette bebyggelsen gjør at det er vanskelige parkeringsforhold på deler av Innlandet. En del ubebygde arealer brukes i dag til biloppstilling ved spesielle arrangement, men med utbyggingspress synes det som om denne muligheten kan bli vesentlig redusert i løpet av de nærmeste årene. En del bebyggelse har parkering på egen grunn, men utviklingen mot to eller flere biler i hver husstand fører til at også en del av disse eiendommene må ty til gateparkering for å dekke behovet. Forholdene er ikke kartlagt ut over tilfeldige observasjoner, men det virker å være en tendens mot stadig økende - og allerede relativt stor - gateparkering på Innlandet. En har derfor en situasjon som neppe tillater en vesentlig økning av antallet kjøretøy med behov for oppstillingsplass i bolig gatene. Et moment i den sammenheng er at store deler av gatenettet på Innlandet er relativt trangt og med kurvatur i horisontal- og vertikalretningen. I perioder med vintervedlikehold oppleves deler av Innlandet å være relativt krevende, og gateparkering hindrer ofte en effektiv snørydding og framkommelighet.

Etableringen av det aktive kulturmiljøet knyttet til Dødeladen og bryggene i området har gitt et løft for bydelen, men det er en ulempe med stor underdekning av biloppstillingsplasser når det er større arrangement i området.

## **9. BILHOLD**

Biltetthet og privat bilbruk har økt gjennom mange år. Framtidig utvikling avhenger av mange forhold, men en kan vanskelig se for seg transportpolitiske eller andre tiltak som vil gi en vesentlig reduksjon av bilbruken de nærmeste årene.

Kristiansund har en noe lavere biltetthet enn sammenliknbare byer, men det er grunn til å tro at den vil øke i årene som kommer. Sammenslåing til en større kommune (Kristiansund – Frei), med mange nye etableringer utenfor bykjernen, vil bidra til en slik utvikling. Styrket næringsliv, økt tilbud for fritidsaktivitet og en bedring av kommunikasjonene mot omlandet likeså. Av andre faktorer kan en nevne byggepress

på friluftsområder nært sentrale boligkonsentrasjoner. Dette vil høyst sannsynlig påvirke omfanget av bilbruk i kommunen.

## **10. TRAFIKKSIKKERHET**

Siden 1995 har kommunen oversikt over tre politirapporterte trafikkulykker på Innlandet, hvorav to med lettere personskader, og en kun med materiell skade. Kommunen har de siste årene registrert få bekymringsmeldinger fra Innlandet, med unntak av området ved barneskolen og fra Heinsagata/Garverigata, der det anmerkes at det er en del farlige kryssbevegelser og relativt høyt fartsnivå. Flere beboere langs Heinsagata har meddelt at de opplever trafiksikkerhetssituasjonen å være utilfredsstillende.

Kommunen har benyttet en tilskuddsordning for trafiksikkerhetstiltak fra stat/fylke (tidl. "Aksjon skoleveg") i relativt stor grad de seneste årene, og det er gjennomført betydelige tiltak på Innlandet. En oversikt for årene 2001 – 2007 viser at det samlet er brukt i overkant av 6,9 mill. kroner på fysiske trafiksikkerhetstiltak på gatenettet i kommunen, og av dette er ca. 25 % brukt på Innlandet. Dette viser at kommunen har hatt et relativt stort fokus på trafiksikkerhetsarbeid i denne bydelen. En må imidlertid forutsette at det også i framtida vil være behov for tiltak rettet mot økt sikkerhet for myke trafikanter på Innlandet. Fartsnivået i mange av bolig gatene på Innlandet er ikke høyt, og faren for alvorlige trafikkulykker i disse miljøene vurderes å være liten. Dette er bolig gater som i stor grad også fungerer som leke- og oppholdsareal for barn. Erfaringsvis er ikke slike områder ulykkesbelastet. Faren for alvorlige trafikkulykker er størst langs det "overordnede" vegnettet på Innlandet (rutene definert i kap. 4 og 5). Dette kan tilskrives vegstandard, fartsnivå og trafikk tetthet. Ved utbyggingstiltak som gir trafikk køkning vil det være riktig å rette fokus spesielt mot tiltak som ivaretar sikkerheten for myke trafikanter gjennom å pålegge utbyggere utredningsplikt og gjennomføring av evt. avbøtende tiltak.

## **11. BARNESKOLE - UNGDOMSSKOLE**

*Innlandet barneskole* har i dag i ca. 110 elever. Det er ikke kjent hvor stor andel av disse som blir kjørt til skolen. Det antas at relativt mange barn går eller sykler, da det er korte avstander på Innlandet. At barn går eller sykler til skolen bør uansett være et overordnet mål. For å stimulere til dette er det viktig å legge til rette for trygge skoleveger.

Det er alltid stort fokus rundt trafikkforhold ved barneskoler. Denne skolens plassering er ikke gunstig, da den ligger ved hovedtrafikkårene på Innlandet (dvs. de definerte samlevegene, jfr. kap. 4 og 5), en kolonialbutikk og like ved Sørsundbrua. En stor andel av bilturproduksjonen på Innlandet vil derfor påvirke skolens umiddelbare nærmiljø. Det mangler et trafiksikkert areal som på en tilfredsstillende måte kan betjene foreldre som kjører og henter barn med bil ved skolen. Boligområdene på Innlandet ligger spredt "i alle retninger" rundt skolen. Avstander er ikke store, men mange av elevene må gå langs og krysse over de mest trafikkerte gatene og kryssene på sin veg til og fra skolen.

Ungdomsskoleelevene går på *Atlanten u-skole*. En del av disse har tilbud om skole-skyss, og det antas at en stor andel benytter seg av dette tilbudet. Det antas videre at de fleste elevene som ikke fyller kravet til fri skyss allikevel benytter kollektivtilbud eller blir kjørt til skolen. Dette er gunstig i forhold til trafiksikkerhet over brua.

## **12. SØRSUNDBRUA**

Dette er Innlandets eneste kjørbare ”fastlandsforbindelse”, og har som sådan en svært viktig funksjon. Brua ble bygd tidlig på 1960-tallet, og har de senere årene blitt påkostet mye for å stoppe et alvorlig og langt framskredent forfall, bl.a. korrosjon og store belastningsskader. Bruas levetid er dermed blitt betydelig forlenget.

Slik brua framstår i dag, kan den uproblematisk avvikle eksisterende - og også evt. framtidig økt - biltrafikk, men den bør få bedret trafiksikkerhetsstandard for myke trafikanter. Fartsnivået over brua oppleves å være i området moderat til høyt. Brua er dog ikke ulykkesbelastet så langt kommunen kjenner til, men det er en ulempe for fotgjengere at fortauene er for smale. Langs en kort strekning midt på brua ligger fortauet på samme nivå som vegbanen, hvilket er uheldig. Det er også et uheldig kryssingspunkt der en går over til kun ensidig fortau på Kirkelandet-siden. Brua er eksponert for vind og dårlig vær. Særlig barn som går eller sykler over brua kan være utsatt for å blåse ut i vegbanen når det er sterk vind. Manglende avstand og fysisk skille mellom biltrafikk og gående gjør derfor at trafiksikkerheten over brua for myke trafikanter er utilfredsstillende.

## **13. KONSEKVENSER AV UTBYGGINGSTILTAK PÅ INNLANDET – OPPSUMMERING OG ANBEFALINGER**

En stor del av gatenettet på Innlandet i sin nåværende utforming bør ikke belastes med en vesentlig trafikkøkning. Økte trafikkskapte ulemper vil raskt oppleves å gi negative konsekvenser for eksisterende bomiljøer og for trafiksikkerhet. På Innlandet vil det være relativt krevende å gjennomføre tiltak for å ruste opp gatenettet til vesentlig bedre standard. Ved plan- og beslutningsprosesser for evt. nyetableringer på Innlandet må en derfor ha fokus på kartlegging og vurdering av trafikkrelaterte konsekvenser. Nye prosjekter bør få et ansvar for utredning og gjennomføring av avbøtende tiltak mot trafikkskapte ulemper som følge av etableringen.

Det er viktig å ha som utgangspunkt at kvaliteten og sikkerheten ved eksisterende veg- og gatenett alltid vil stå sentralt i innbyggernes forventninger og krav til bomiljø. Miljøet på Innlandet er sårbart for trafikkrelaterte belastninger pga. faktorer som bydelens særpreg og unike bygningsmiljøer, tette bolig- og gatemiljøer, kulturminner med bl.a. et vitalisert bryggemiljø og samvirke med et aktivt kulturliv, begrensede friområder/ turområder, en trafikkutsatt barneskole og et delvis trangt og ”gammelt” gatenett. Det bør være et mål å i størst mulig grad imøtekomme innbyggernes forventninger til parkeringstilbud, framkommelighet og trafiksikkerhet.

### **Heinsagata/Garverigata**

Denne strekningen er mest robust av de definerte samlevegene, da den er av relativt ny dato. Dersom alle prosjektene det er snakk om vedtas realisert blir trafikkbelastningen på denne gatestrekningen betydelig større enn hva som er situasjonen i dag. Framtidige prosjekter med vegutløsning mot Garverigata/Heinsagata bør pålegges ansvar for utredning og gjennomføring av tiltak som motvirker økte trafikkulemper. Det bør anvendes rekkefølgebestemmelser for å sikre at tiltak blir gjennomført. Dersom det er mulig bør aktuelle prosjekter samordnes, slik at en kan etablere en fordeling av de kostnader som de nødvendige tiltakene vil medføre.

Det er også viktig at prosjekter som realiseres gis gode interne trafikkløsninger, trygge avkjørsler m.v.

### **Sørsundveien og Blåskjellveien/Skjærvaveien vest**

Disse gatene er ikke svært robuste for stor økning i trafikken. De framstår i forskjellig grad som boligarter, og trafikken påvirker bomiljø, trafikksikkerhet og nærmiljøet for barneskolen på Innlandet. Etter en totalvurdering av trafikksituasjonen i området tilrådes det at en ikke åpner for større etableringer etter Jutvika som gir økt trafikk i gatene Sørsundveien, Blåskjellveien og Skjærvaveien. Dette begrunnes hovedsakelig i hensynet til trafikksikkerheten ved Innlandet skole.

### **Sørsundveien**

Næringstrafikken mot E. A. Smith er nå falt bort, men det planlegges etablert et nytt boligområde på eiendommen med 90 – 100 nye boenheter (Jutvika). Dette prosjektet er kommet langt i planleggingen. Hvis det bygges ut i et omfang som planlagt vil dette sannsynligvis skape mer trafikk enn den tidligere næringstrafikken, men merbelastningen vurderes som begrenset da en samtidig unngår den tidligere tungtrafikken.

### **Blåskjellveien og Skjærvaveien vest**

Disse gatene har de senere årene fått (ensidige) fortau. Trafikktallet er relativt lavt i Blåskjellveien og Skjærvaveien vest for krysset med Bolgaveien. En begrenset trafikkøkning kan isolert sett aksepteres på disse strekningene. En utbygging av fem boenheter ved ”Finbrødet”, som er blant de registrerte planene for utbyggingsprosjekter på Innlandet, vurderes å utgjøre en relativt begrenset økning i trafikkbelastningen i området. Enhver trafikkøkning forbi skolen er dog i utgangspunktet uheldig. Ytterligere trafikkskapende etableringer ut over en evt. utbygging ved ”Finbrødet” frarådes.

### **Wessels gate og Skjærvaveien øst/Hans Lossius gate/Bautaveien**

Disse framstår hovedsaklig som boligarter, og trafikksikkerhetsforholdene er ikke tilfredsstillende. Det er dårlige og til dels manglende fortau. Gatene er viktige skoleveger, og også i noen grad leke-/ oppholdsarealer for barn. Det er ikke tilrådelig å tillate utbyggingsprosjekter som gir en større økning i biltrafikken i disse gatene uten at det utredes evt. avbøtende tiltak. Etablering av nye boligkonsentrasjoner nord og sør på Innlandet (Jutvika og Port Artur/Aakvik-eiendommen) kan føre til noe økt intern trafikk på Innlandet, spesielt i Wessels gate mellom Sørsundveien og Heinsagata.

### **Øvrige adkomstgater/boligarter**

Trafikkskapende etableringer mot eksisterende boligarter på Innlandet ut over en evt. sporadisk og svært begrenset fortetting av et fåtall enheter vil ha en negativ effekt på trafikksikkerheten og bomiljøet i berørte gater. Disse gatene bør ikke utsettes for vesentlig trafikkøkning. På deler av Innlandet er terrenget bratt og lite tilgjengelig. Når en i tillegg vet at det er dårlig med gode lekeplasser, ballsletter m.v., så fører dette til at boligarterne til en viss grad også fungerer som leke- og oppholdsareal for barn. En må derfor være restriktiv med å tillate etableringer som gir økt trafikk på adkomst- og boligarter.

Av de registrerte planene for utbyggingsprosjekter mot det underordnede gatenettet framstår en videre utbygging av boenheter i forlengelsen av Nils Bakkes vei som lite

ønskelig ut fra trafikksikkerhetsvurderinger og hensynet til eksisterende bomiljø. Skansevegen er en smal og trang boliggate som er dårlig egnet til et større trafikkvolum, krysset med Bautaveien er uoversiktlig og bratt, og økt boligetablering vil gi en uønsket trafikkøkning i Hans Lossius gate og Skjærvaveien øst.

Videre vil vi også anføre at evt. boligutvikling av Aakvik-eiendommen med et stort antall boenheter vil kreve tiltak på kommunalt gatenett inn mot eiendommen.

En bør i evt. reguleringsprosesser pålegge tiltakshavere å utrede trafikksikkerhetstiltak og evt. tiltak for å bøte på andre trafikkrelaterte ulemper som følge av utbygginger. Gjennomføring av tiltak må være et utbyggeransvar, og sikres gjennom krav i reguleringsbestemmelser.

Spesielt under *øvrige adkomstgater/boliggater* omtales **Skippergata/Sjursvikveien**: Dette er en smal gatestrekning med til dels dårlig geometri. På en lengre strekning langs Norfinn-bygget er vegbanen anlagt på en støpt betongkonstruksjon mellom fjellvegg og bygning. Tilstanden på denne er pr. i dag ikke kartlagt. Disse gatene betjener boligene i det særpregete og delvis verneverdige bygningsmiljøet på strekningen fra Sundbåtkaia til Sjursvika, samt noe næringsvirksomhet. Strekningen har et unikt særpreg, og dette miljøet vurderes å være følsomt for negative påvirkninger fra vegtrafikk. Skippergata, med Beatebakken, framstår som verdifulle elementer i det vitaliserte bygnings- og kulturmiljøet som er i ferd med å etableres i området. Strekningen vil med eksisterende boenheter og næringsaktivitet, samt etter utbygging av Norfinn og Øverlandbrygga være trafikalt belastet i overkant av hva vegstandarden og også hensynet til områdets egenart og kulturminnemiljø bør utsettes for. Forholdene for myke trafikanter er dårlige over deler av strekningen, og muligheten for å tilrettelegge et trygt tilbud for disse er fraværende.

Med bakgrunn i ovenstående mener vi at man med de planlagte trafikkskapende etableringer på denne strekningen ut over det som allerede er vedtatt (Norfinn og Øverlandbrygga med tilhørende boenheter) har nådd taket for hva som er akseptabel trafikkmengde på denne strekningen. Ytterligere utbygging ut over dette nivå kan ikke forsvares uten at Sjursvikveien og Skippergata/Beatebakken får bredere kjørebane og gjennomgående fortau på hele strekningen fra Sundbåtkaia til Sjursvika.

### **Parkering**

Parkerings situasjonen på Innlandet er anstrengt, og det er ikke stort potensiale for gateparkering. Spesielt i områdene med eldre bebyggelse på nordsiden av Innlandet er forholdene vanskelige. Ved nye bolig- og næringsprosjekter må det stilles krav til god egendekning av beboer- og besøksparkering. Siden det vil være liten bufferkapasitet i gater og øvrige plasser på Innlandet, må en ikke renonsere på krav til parkeringsdekning, men heller ta høyde for ytterligere vekst i bilhold på noe sikt. Dersom aktiviteten ved Dødeladen og bryggene i området fortsatt utvikles, vil en ved større arrangementer få problemer med parkeringsdekningen. Dette ser en allerede i dag. Det er viktig at en i slike tilfelle unngår at gatenettet sperres eller gjøres uframkommelig av parkerte biler. Alle deler av Innlandet må kunne nås av brannvesenets biler eller andre utrykningskjøretøy også når det er stor aktivitet og arrangement i området. Det bør derfor i størst mulig grad tilrettelegges slik at folk ikke benytter bil når de skal delta ved kulturarrangementer m.v. på Innlandet.

### **Kollektivtilbud**

Det er viktig å ha et kollektivtilbud på Innlandet. Sammen med sundbåten kan et godt utbygd bussstilbud ha en positiv effekt på trafikksikkerheten og bidra til å redusere trafikkbelastningen generelt på Innlandet, ved at flere velger å la bilen stå og heller tar buss eller sundbåt.

For å utvikle et godt kollektivtilbud forutsettes det at folk benytter tjenesten, samt at de fysiske forutsetningene mhp. framkommelighet, areal for holdeplasser m.v. er tilstede. Dette stiller krav til vegstandarden langs de aktuelle busstraséer. Med en økning i antallet beboere og etableringer forøvrig vil behovet for kollektivtransport øke, og erfaringen er at høy rutefrekvens gir økt bruk. Videre er manglende parkeringsdekning i forbindelse med store kulturarrangement et viktig argument for å legge til rette for et godt kollektivtilbud på Innlandet.

### **Sørsundbrua**

Brua er renoverert og forsterket og har en grei kjørebane, men tilbudet til myke trafikanter bør bedres. Statens vegvesen vil bli oppfordret til å utrede mulige tiltak som kan gi tryggere forhold for myke trafikanter.

### **Innlandet skole**

Skolekapasiteten ved Innlandet skole er viktig også i et trafikksikkerhetssperspektiv. Så lenge Sørsundbrua ikke er godt tilrettelagt for fotgjengere, frarås det sterkt at brua blir skoleveg for elever på barneskolenivå. Det er derfor viktig at barna i bydelen kan gå på barneskole lokalt uten å måtte benytte brua som skoleveg. Det bør etableres et skysstilbud dersom en i framtida allikevel må sende barn til andre skoler i kommunen.

Det er en nasjonal målsetting at barn skal gå/sykle til/fra skolen ("Aktive skolebarn"). Det er derfor viktig at Innlandet ikke utvikles slik at trafikken gir utrygge skoleveger, med det resultat at færre heller enn flere barn går til/fra skolen.

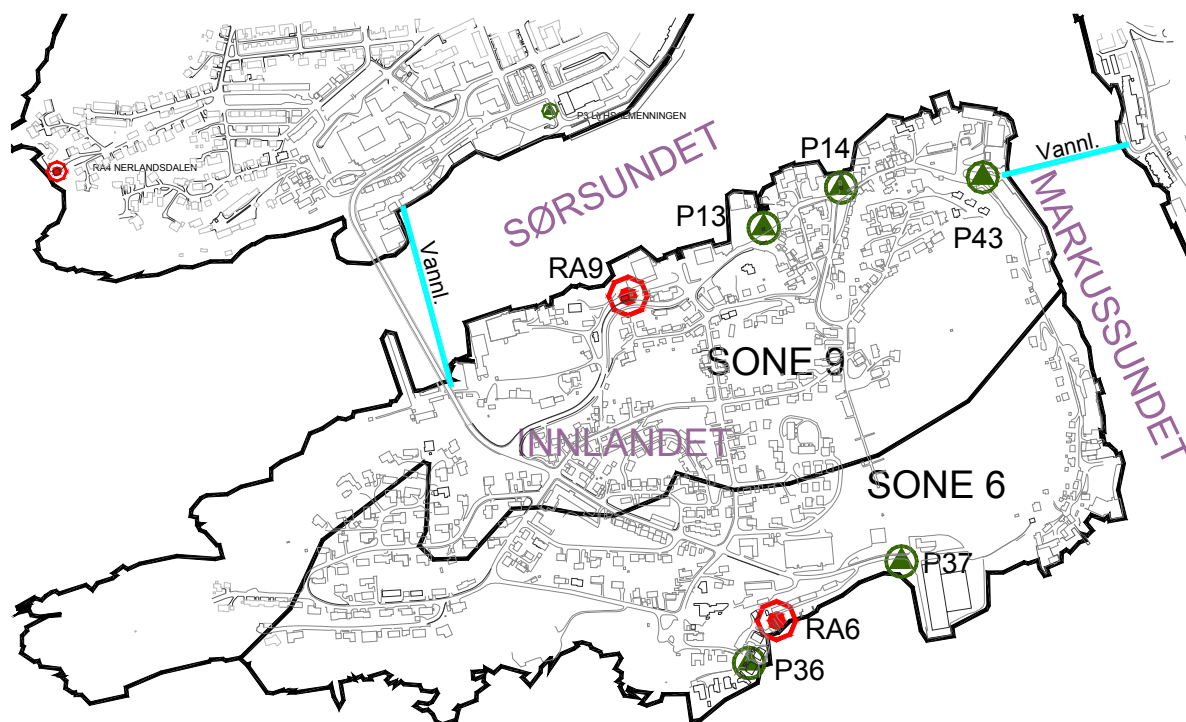
## Kap. 6 Konsekvenser for vann- og avløpssystemet

### INNLEDNING

Vi baserer denne gjennomgangen av vann- og avløpsnett på hvilke konsekvenser en evt. utbygging får for de bestående anlegg. Evt. fremtidige oppgraderinger/omlegginger som det kan bli aktuelt å vurdere i kommende hovedplaner for vann og avløp og vannmiljø blir ikke tatt med i denne sammenheng.

1. januar 2007 trådte det i kraft ny avløpsforskrift. Kommunen arbeider nå med revisjon av hovedplan for avløp og vannmiljø. Om kommunen vil få strengere utslippskrav i henhold til de nye forskriftene er ennå usikkert. Dette er rensekrav som er uavhengig av evt. ny utbygging på Innlandet.

Spesielt for avløpsnett er det utført betydelige omlegginger de senere årene, med samling av mange direkteutslipp til to utslipp, ett på nordsiden og ett på sørsiden av Innlandet, og bygging av renseanlegg for disse to utslippene. I forbindelse med dette gravearbeidet er også vannledningsnett fornyet.



Innlandet – prinsippkisse vann og avløp

## **VANNFORSYNING:**

### **Sjøledninger:**

Nåværende vanntilførsel til Innlandet går i dag via sjøledning over Markussundet fra Nordlandet. Det er også mulig med tilførsel fra Kirkelandet via sjøledningen som i dag ligger over Sørsundet. Den sistnevnte ledningen er i dag til vanlig avstengt. Vannledningene over Sørsundet og Markussundet er fra 1950 - 60-tallet og består av 225mm PEH trykkledninger (di=184mm). Målinger viser at dagens forbruk ligger på det høyeste omtrent på 5 – 6 l/s for Innlandet. Disse målingene blir utført på den faste vannmengdemåleren for sjøledningen over Markussundet. Kapasiteten på sjøledningen over Markussundet tilsvarer ca 30 l/s, og det er derfor, med dagens forbruk, god reserve.

### **Hovedvannledningen:**

Hovedledningen på land bestod tidligere av 150 mm rør. I 2004 ble deler av ledningen, fra landkum ved Markussundet via Skippergata og frem til Beatebakken, oppdimensjonert til 200 mm. Kapasiteten på ledningen er, med dagens forbruk, god.

### **Distribusjonsledningene:**

Ledningene er av varierende alder og kvalitet, og er for det meste 150 mm rør, bortsett fra noen strekninger med 125 mm. Kapasiteten er stort sett bra, bortsett fra at vanntrykket i deler av den øvre bebyggelsen på Innlandet er noe dårligere enn ønsket.

### **Konsekvenser ved utbygging:**

Mange av de planlagte prosjektene er på et tidlig stadium i planleggingsfasen, og man kjenner derfor ikke til eksakt vannbehov. De største usikkerhetsmomentene er:

- Vannbehovet for overrislings- og brannsikringsanlegg på nye bygg og eventuell verneverdig bebyggelse må kartlegges før en evt. kan si om det er nødvendig med tiltak for å få øket vanntilførsel.
- En er også usikker på hva en eventuell større utbygging av boenheter på Innlandet vil ha å si for vanntrykket på de høyestliggende stedene. Det må vurderes nærmere. Vi vil bemerke at det i kommunens økonomiplan er satt av 0,5 mill kr hver år fremover til trykkøkningsanlegg ulike steder i byen.

### **Oppsummering**

Generelt kan man si at å forsyne det planlagte antall boenheter, hotell o.l. med vann til vanlig forbruk med dagens ledningsnett sannsynligvis ikke skal by på problemer. Det er de mer spesielle behovene det knytter seg usikkerhet til, og som må beregnes nærmere.

## **AVLØPSNETTET**

### **GENERELT:**

Bebyggelsen på Innlandet består i hovedsak av eldre og nyere småhusbebyggelse. Det er noe bebyggelse med næringsvirksomhet. Bygningstettheten er stor på deler av øya.

Innlandet er inndelt i to avløpssoner (Sone 6 og 9). I hovedsak følger sonedelingen vannskillet på øverste del av øya. Ledningsnett er delvis gammelt og en blanding

felles- og separatsystem. I de senere årene er det bygd pumpestasjoner for overføring av avløpsvannet til renseanlegg, et i hver avløpsone.

Nedenfor følger en beskrivelse av avløpsnett i hver sone.

### **SONE 6 INNLANDET SØR**

Det meste av avløpsvannet renner med selvfall inn til renseanlegget i Jonassenskjærva, mens en mindre del blir pumpet. Størsteparten av ledningsnett er fellessystem, med spillvann og overvann i samme ledning.



**Pumpestasjon P36 Bryggekannten:**  
Pumpestasjonen ble bygd i 2000 i forbindelse med boligfeltet Bryggekannten og betjener ca. 40 pe. Stasjonen har ikke noe ledig kapasitet. Ingen av de planlagte prosjektene skal kloakkeres via denne stasjonen.

P36 Bryggekannten

### **Pumpestasjon P37 Sørsundveien:**

Denne stasjonen betjener i dag bare "Høyblokka" samt kontorbygg for EA Smith AS (ca. 100 pe). I forbindelse med evt. utbygging av boenheter i Jutvika ("Smitheiendommen") skal en ny stasjon erstatte P37, og denne utbyggingen ivaretar de endringer i avløpsystemet som gjelder dette området. Det er også en forutsetning at avløpsvann fra Sjursvika skal viderepumpes fra denne nye pumpestasjonen. Det må sannsynligvis legges ny pumpeledning.

Ny stasjon og pumpeledning bekostes av utbygger med bidrag fra kommunen.

### **Renseanlegg RA6 Jonassenskjærva:**



Renseanlegg RA6 Jonassenskjærva

Renseanlegget ble bygd i 1997 og betjener all bebyggelse på sørsiden av vannskillet på Innlandet, delvis via selvfallsledninger og delvis via pumpeledninger fra P36 og P37. I dag er det koblet til ca 740 pe, og i tillegg blir renseanlegget tilført mye overvann via fellesledninger. Anlegget, som består av overløp, pumpestasjon, rensenhet og utslippsledning ble dimensjonert for eksisterende utslipp og i tillegg en begrenset nybygging.

I gjeldende utslippstillatelse angis fremtidig belastning for utslippet til 1000 pe.

### **Planlagte utbygginger i sone 6**

De planlagte prosjektene i friområde sør for Sjursvikveien 1 (9 boenheter), Sjursvikveien 22 – 24 (20 boenheter) og Sjursvika (34 boenheter) utgjør ca. 170 pe. Inklusiv eksisterende boenheter vil dette utgjøre ca. 210 pe. Avløpsvannet fra disse enhetene må pumpes fra Sjursvika og over til ny pumpestasjon P37 og videreføres til RA6 Jonassenskjærva. Planlagt utbygging i Jutvika utgjør maks 107 boenheter (ca 300 pe) og i tillegg utgjør planlagt utbygging på Finbrødet 5 enheter (ca 20 pe). Total antall personekvivalenter til RA6 Jonassenskjærva med de planlagte utbygginger vil bli på ca. 1270 pe.

### **Konsekvenser for avløpsnett i sone 6 ved utbygging**

Vi har foretatt en del foreløpige vurderinger / beregninger, og antar at:

- Ny pumpestasjon som skal bygges i Sjursvika må dimensjoneres i henhold til planlagte utbygginger. Stasjon og tilhørende pumpeledning må for en stor del bekostes av de prosjektene som skal tilkobles.
- Ny pumpestasjon i Jutvika må dimensjoneres i henhold til planlagte utbygginger. Stasjon og tilhørende pumpeledning må for en stor del bekostes av de prosjektene som skal tilkobles.
- For renseanlegg RA6 får ikke overløpet ytterligere belastning, og trenger derfor ikke skiftes ut. Pumpestasjonen har en del ledig kapasitet, men det må vurderes nærmere om denne har nok kapasitet. Renseenheten har sannsynligvis tilstrekkelig kapasitet til planlagte utbygginger. Utslippsledningen har også sannsynligvis tilstrekkelig dimensjon.

## **SONE 9 INNLANDET NORD**

Avløpsvannet fra den vestlige delen renner med selvføll til renseanlegget ved Heinsagata. Fra de østlige områdene blir avløpsvannet pumpet via 3 pumpestasjoner. Store deler av ledningsnett består av fellessystem, slik at mye overvann blir tilført pumpestasjonene. Dette er det tatt høyde for både når det gjelder utformingen av selve pumpestasjonene og kapasiteten på pumpene.

### **P43 Skippergata**



P43 Skippergata

Pumpestasjonen er en ny stasjon bygd i 2004. Den vil betjene 140 pe når ”Norfinnbygget” blir koblet til. Avløpsledningene inn til stasjonen består av separatsystem. Stasjonen har noe reservekapasitet. Planlagt utbygging av 11 boenheter (40 pe) i Nils Bakkes vei kan sannsynligvis kobles til her. Den ledige kapasiteten vil dekke denne utbyggingen. Da vil kapasiteten være omtrent fullt utnyttet. Denne stasjonen pumper avløpsvannet videre til P 14 Salbukta.

### **P14 Salbukta**

Pumpestasjonen ble bygd i 1996. Den betjener ca. 230 pe inkludert overføring fra P43 Skippergata. Avløpsledningene inn til stasjonen består mye av fellessystem. Stasjonen



P14 Salbukta

har en del ledig kapasitet. Over tid vil endring til separatsystem også frigjøre kapasitet i pumpestasjonen. Det er ingen planlagte prosjekter som vil belaste denne stasjonen direkte. Den ledige kapasiteten vil dekke opp det ekstra avløpsvannet som pumpes over fra Skippergata. P 14 Salbukta pumper avløpsvannet videre til P 13 Hønebukta.

### **P 13 Hønebukta**



P13 Hønebukta

Denne pumpestasjonen ble bygd i 1996. Den betjener ca 500 pe inkludert overføring fra P14 Salbukta. Avløpsledningene inn til stasjonen består av både av separatsystem og fellessystem. Stasjonen har i dag ikke mye ledig kapasitet. Over tid vil endring fra fellessystem til separatsystem kunne frigjøre noe kapasitet i pumpestasjonen. Planlagt utbygging i Fiskergata / Gundersenbrygga på antatt 134 hotellrom m.m. (ca 200 pe) samt deler av utbyggingen vedr. Port Arthur prosjektet (antar 1/3 av boenhetene noe som utgjør ca 100 pe) vil belaste denne stasjonen.

Dette vil utgjøre ca 300 pe til sammen. Stasjonen har ikke ledig kapasitet til å ta imot denne avløpsmengden. P 13 Hønebukta pumper avløpsvannet videre til RA9 Heinsagata.

### **Renseanlegg RA9 Heinsagata:**



Renseanlegg RA9 Heinsagata

Renseanlegget ble bygd i 1996 og betjener bebyggelsen på nordsiden av vannskillet på Innlandet. Avløpsvannet inn til anlegget blir ført via selvføll (både separat- og fellessystem) samt via pumpeledning fra P43, videre via P 14 og P13. I dag er det koblet til ca 1220 pe, og i tillegg blir renseanlegget tilført mye overvann via fellesledninger. Anlegget, som består av overløp, pumpestasjon, rensenhet og utslippsledning ble dimensjonert for eksisterende utslipp og i tillegg en begrenset nybygging. Deler av utbyggingen vedr. Port Arthur prosjektet

(antar 2/3 av boenhetene noe som utgjør ca 200 pe) samt Aakvik-eiendommen med antatt 60 boenheter (ca 150 pe) vil belaste renseanlegget direkte. Disse nye prosjektene vil utgjøre ca 350 pe til sammen. Total belastning på renseanlegget i denne avløpssonen ved realisering av alle planlagte prosjekt vil bli ca 1910 pe.

I gjeldende utslippstillatelse angis fremtidig belastning til 1200 pe.

### **Planlagte utbygginger i sone 9**

De planlagte prosjektene i Nils Bakkes vei (11 boenheter), Gundersenbrygga (134 hotellrom), Port Arthur (128 boenheter) og Aakvikeiendommen (60 boenheter) utgjør til sammen ca 200 boenheter og 134 hotellrom. Dette vil si ca 700 pe. Avløpsvannet må pumpes via en eller flere pumpestasjoner frem til renseanlegget i Heinsagata.

### **Konsekvenser for avløpsnett i sone 9 ved utbygging**

Nedenfor er oversikt over eksisterende tilførsel og planlagt tilførsel til de enkelte pumpestasjoner og renseanlegg. I tillegg tilføres det en betydelig mengde overvann til anleggene, bortsett fra for pumpestasjonen i Skippergata.

<b>Anlegg</b>	<b>Eksisterende tilførsel</b>	<b>Planlagt ny tilførsel</b>	<b>Sum tilførsel</b>
P43 Skippergata	140 pe	40 pe	180 pe
P14 Salbukta	230 pe	-	270 pe
P13 Hønebukta	500 pe	300 pe	840 pe
RA9 Heinsagata	1220 pe	350 pe	1910 pe

Vi har foretatt en del foreløpige vurderinger/beregninger, og antar at:

- Pumpestasjon P 43 Skippergata og tilhørende pumpeledning har tilstrekkelig kapasitet for planlagt utbygging.
- Pumpestasjon P 14 Salbukta og tilhørende pumpeledning har tilstrekkelig kapasitet for planlagt utbygging.
- Pumpestasjon P 13 Hønebukta får for liten kapasitet ved planlagt utbygging. Størrelsen på pumpesumpen er sannsynligvis tilstrekkelig, men pumpene må skiftes ut, samt det må gjøres endringer av elektro og styring. Det må regnes nærmere på kapasiteten på pumpeledningen (ca 250 m) fra stasjonen og til renseanlegget, før man kan si om denne må skiftes ut
- Renseanlegg RA9 Heinsagata får for liten kapasitet ved planlagt utbygging. Overløpet får ikke ytterligere belastning, og trenger derfor ikke skiftes ut. Pumpestasjonen har ikke mye ledig kapasitet, og må derfor oppdimensjoneres. Pumpesumpen har sannsynligvis tilstrekkelig størrelse, mens pumper og andre komponenter må skiftes ut / oppgraderes. Det må regnes på kapasitet på rensenhet, men denne er sannsynligvis ikke tilstrekkelig. Det må også regnes på kapasitet på utslippsledning, om denne er stor nok. For dette anlegget kan det være snakk om så store endringer at det kanskje må bygges et helt nytt bygg for å tilpasse de nye enhetene i forbindelse med oppdimensjoneringen. Da må også eksisterende tomt utvides.

## Oppsummering

- For sone 6 (sørsiden av Innlandet) må planlagte pumpestasjoner dimensjoneres for tilstrekkelig kapasitet. Det må beregnes om pumpestasjonen i renseanlegget har tilstrekkelig kapasitet, og om denne evt. må byttes ut.
- For sone 9 (nordsiden av Innlandet) vil det bli aktuelt med vesentlig mer omfattende tiltak. Dette gjelder pumpestasjon P13 Hønebukta og særlig renseanlegget i Heinsagata.
- Eksisterende selvfølgelig avløpsledninger har stort sett tilstrekkelig kapasitet.
- Vi overskrider maksimal belastning i utslippstillatelsene både på nord og sørsiden. Det må derfor søkes om utvidet utslippstillatelse. Dette vil det tas hensyn til ved pågående revisjon av hovedplan for avløp og vannmiljø.

Kostnadene for oppgradering evt. bygging av nye anlegg er vanskelige å anslå. Kostnadene for en ny pumpestasjon ligger gjerne i størrelsesorden 1 mill kr, og oppgradering av eksisterende stasjoner noe mindre avhengig av hva som må gjøres. Legging av ledninger varierer i pris etter beliggenhet og grunnforhold. Kostnadene for nytt renseanlegg anslås til mange mill. kr avhengig av størrelse og komponenter. Samlede kostnader er vanskelig å anslå før vi har mer eksakte opplysninger om planlagte utbygginger. Det forutsettes at kostnadene ved evt. oppgraderinger av ledningsnett, pumpestasjoner og renseanlegg i hovedsak må dekkes av de private utbyggingsprosjektene.

## Kap. 7 Oppsummering og tilråding

### Generelt

Innlandet har i dag vel 1200 innbyggere fordelt på ca 600 boenheter. Hvor mange det bør (kunne) bo på Innlandet ut fra øyas størrelse og evt. ønsket om å bevare øyas og bebyggelsens karakter, er et rent politisk spørsmål som ligger utenfor mandatet for utredningen. Den foreliggende konsekvensutredningen viser at den tekniske og sosiale infrastrukturen kan ta i mot betydelig ny boligbygging og økt befolkning dersom det stilles midler til rådighet for å ruste opp denne infrastrukturen. For avgrensede områder og enkeltprosjekt vil det imidlertid oppstå konsekvenser som er slik at arbeidsgruppen vil frarå utbygging eller at utbygger blir avkrevd nærmere utredning og avbøtende tiltak før prosjektet evt. godkjennes/igangsettes.

### Barnehage

En utbygging av til sammen 400 boenheter antas å føre til at befolkningstallet på Innlandet vil øke med ca 700 innbyggere til vel 1900. Antall førskolebarn antas å øke fra ca 80 til ca 130 barn (i en moden, stabil fase, 20-30 år etter utbygging). Barnehagedekningen på Innlandet som i dag grovt sett er omtrent som gjennomsnittet for kommunen, vil uten utbygging av barnehagekapasiteten på øya, medføre at Innlandet vil få en dårligere barnehagedekning enn gjennomsnittet i nykommunen. Kommunen som helhet forutsettes imidlertid å ha balanse mellom tilbud og etterspørsel. Hele Frei og Kristiansund er ett opptaksområde og arbeidsgruppen har ikke funnet å tillegge redusert barnehagedekning noe selvstendig vekt mht. å frarå boligutbygging på Innlandet.

### Vann- og avløpsnett

Utredningen dokumenterer at vesentlige deler av vann- og avløpsnett må rustes opp dersom full utbygging gjennomføres. Utfordringene med dette er i hovedsak av finansiell karakter. Arbeidsgruppen legger til grunn at kostnadene i det vesentligste finansieres av utbygger. Utbyggingene forutsetter også at det blir søkt og gitt utvidet utslippstillatelse.

### Trafikksystemet

Utredningen peker på at en stor del av gatenettet på Innlandet i sin nåværende utforming ikke bør belastes med en vesentlig trafikkøkning. Økt trafikk vil raskt oppleves å gi negative konsekvenser for eksisterende bomiljø og for trafikksikkerheten. Samtidig er det en krevende utfordring å gjennomføre tiltak for å ruste opp gatenettet til en vesentlig bedre standard. Arbeidsgruppen tilrår at det ved framtidige plan- og beslutningsprosesser for evt. nyetableringer på Innlandet må trafikkrelaterte konsekvenser kartlegges og vurderes. Nye prosjekter bør få et ansvar for utredning og gjennomføring av avbøtende tiltak mot trafikkskapte ulemper som følge av vedkommende etablering. Arbeidsgruppen gir i kap 5 (pkt 13) en relativt omfattende, konkret vurdering og tilråding om trafikkbegrensningstiltak og/eller utredningskrav/avbøtende tiltak for enkeltgater og områder.

Arbeidsgruppen mener Sjursvikveien og Skippergata ut fra trafikksikkerhetsmessige forhold ikke bør tilføres ny trafikk overhodet utover det som allerede er vedtatt utbygd (Sjursvika og Norfinn). Arbeidsgruppa frarår derfor at to omsøkte prosjekt i Sjursvikveien (prosjekt 3 og 4) blir godkjent for utbygging før Sjursvikveien og

Skippergata/Beatebakken får bredere kjørebane og gjennomgående fortau på hele strekningen fra Sundbåtkaia til Sjursvika. Arbeidsgruppen frarår også ut fra hensynet til forsvarlig trafiksikkerhet og eksisterende bomiljø at videre utbygging i forlengelsen av Nils Bakkes vei blir godkjent.

### **Grøntverdiene**

Utredningen dokumenterer også verdien av grøntområdene på Innlandet, både når det gjelder friluftsliv, landskap og natur. Innlandet har ingen større turområder og utredningen peker på behovet for å beholde de mindre, men betydningsfulle, gjenværende grøntområdene som ikke allerede er regulert til utbyggingsformål. Arbeidsgruppen mener derfor at hensynet til trafiksikkerhet, bomiljø og svært knappe naturområder tilsier at kommunen ikke bør gi tillatelse til utbygging i områder som i arealdelen av kommuneplanen er avsatt til friområde eller landbruks-, natur- og friluftsområde. Arbeidsgruppen frarår med dette som bakgrunn at friområdet sør for Norfinn og "Finbrødet" tas i bruk til utbyggingsformål.

### **Elevkapasiteten**

En større boligutbygging utover utbyggingene i Jutvika, Sjursvika og ved Norfinn vil fort kunne presse elevkapasiteten ved Innlandet skole. Beregning av framtidig elevtall er beheftet med betydelig usikkerhet, dels fordi andelen av barnefamilier i de nye boligene er usikker, dels fordi det er usikkert hvor mange av de nye boligene som vil bli tilflyttet av beboere fra Innlandet og således kanskje frigjøre mer typiske barnefamilieboenheter.

Utredningen viser imidlertid at skolen under visse forutsetninger og med mindre bygningsmessige tilpasninger vil kunne ta i mot 40 til 50 flere elever enn i dag. I dag er det ca 120 barn ved skolen. Arbeidsgruppen har beregnet at bygging av 400 boligheter på Innlandet vil medføre at barnetallet i en moden fase (20-30 år etter utbygging) vil ha økt i samme størrelsesorden, dvs fra ca 120 til ca 160 skolebarn. Dersom denne boligbyggingen ikke skjer over relativ lang tid (minst 15 år), er det betydelig fare for at elevtallet ved skolen vil overskride elevkapasiteten. Dersom dette er en uønsket konsekvens, bør boligutbyggingen reguleres gjennom bestemmelser i de enkelte reguleringsplaner eller byggetillatelser. Bestemmelsene må da utformes slik at igangsettingstidspunkt og/eller tempo i utbyggingen blir nærmere fastlagt/regulert med juridisk bindende virkning. På bakgrunn av allerede godkjente planer for utbygging av Sjursvika og Norfinn, samt rådmannens og plan- og bygningsrådets tilråding om utbygging av den tidligere E.A. Smith-tomta, kan det ligge an til en rask utbygging av og innflytting til ca 200 nye boenheter på Innlandet. Arbeidsgruppen tilrår at ytterligere boligbygging utsettes i minimum 5 år og at utbyggingen deretter avgrenses til gjennomsnittlig 20-25 boenheter/år, alternativt at det for større utbygginger skjer en etappevis utbygging som hensyntar en slik gjennomsnittsbetraktning. Tilrådingen er basert på at bussing til annen skole, bygningsmessige investeringer eller en overfylt skole ikke er et alternativ til en slik regulering.

### **Avsluttende merknader**

Arbeidsgruppen har ut fra forannevnte ikke tatt stilling til hvor mange boenheter som bør bygges totalt på Innlandet. Arbeidsgruppen har avgrenset seg å vurdere virkningene av de mange utbyggingsprosjektene samlet og hver for seg. På dette grunnlag har arbeidsgruppen frarådd noen enkeltprosjekt og for øvrige prosjekt satt noen generelle krav til utredning og avbøtende tiltak som forutsetning for utbygging. Arbeidsgruppen

tilrår at den konkrete utformingen av disse kravene vurderes i forhold til det konkrete prosjekt og at evt. behov for regulering av igangsetting, rekkefølge og tempo i utbyggingen blir fastlagt gjennom reguleringsbestemmelser eller andre juridisk bindende vilkår for utbygging.

## **Vedlegg**

- **Innspillsdokument fra Innlandet velforening**

Innlandet Velforening

# Innspill til Konsekvensutredning For Innlandet

juni  
2007



**Kontaktpersoner:**

Rune Eilertsen

Kjell Dagenborg Sørensen

Ann Elisabeth Gjeldnes

## Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>OVERORDNET</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>BESKRIVELSE AV AKTUELLE PROSJEKT</b>	<b>5</b>
2.1	MANDAT	5
2.2	PRESISERING AV VELFORENINGENS MANDAT	5
2.3	KOMMENTARER TIL ENKELTPROSJEKTER	5
2.3.1	<i>Nils Bakkes Vei 2.etappe</i>	5
2.3.2	<i>Finbrødet</i>	6
2.3.3	<i>Jutvika</i>	7
2.3.4	<i>Utbygging ved Lesliebrygga og terrassehus i Sjursvika</i>	7
<b>3</b>	<b>BESKRIVELSE AV NATUR, MILJØ OG SAMFUNNSFORHOLD</b>	<b>8</b>
3.1	MANDAT	8
3.2	PRESISERING AV VELFORENINGENS MANDAT	8
3.3	GENERELL BESKRIVELSE AV SAMFUNNSFORHOLD PÅ INNLANDET	8
3.3.1	<i>Identitet og sosiale nettverk</i>	8
3.3.2	<i>Beskrivelse av natur og miljø</i>	9
3.3.3	<i>Beskrivelse av bebyggelse</i>	9
<b>4</b>	<b>KONSEKVENSER FOR TILGANGEN TIL LOKAL BARNEHAGEPLASS</b>	<b>10</b>
4.1	MANDAT	10
4.2	PRESISERING AV VELFORENINGENS MANDAT	10
4.3	BETYDNING AV TILGANG PÅ BARNEHAGEPLASS I EGEN BYDEL	10
4.4	KOMBINERT SANITÆRANLEGG OG ROM FOR UTE-GRUPPE VED HEINSA	10
<b>5</b>	<b>KONSEKVENSER FOR KAPASITETEN VED INNLANDET BARNESKOLE</b>	<b>11</b>
5.1	MANDAT	11
5.2	PRESISERING AV VELFORENINGENS MANDAT	11
5.3	BESKRIVELSE AV SKOLESITUASJON I DAG	11
<b>6</b>	<b>KONSEKVENSER FOR TRAFIKKSYSTEMET</b>	<b>12</b>
6.1	MANDAT	12
6.2	PRESISERING AV VELFORENINGENS MANDAT	12
6.3	BESKRIVELSE AV TRAFIKKSITUASJONEN I DAG	12
6.3.1	<i>Krysset ved skolen/butikken</i>	12
6.3.2	<i>Krysset Hans Lossius Gate/Wesselsgate</i>	13
6.3.3	<i>Krysset Hans Lossius Gate/Skanseveien/Fiskergaten</i>	13
6.3.4	<i>Skippergata/Sjursvikveien</i>	14
6.4	FORSLAG TIL TRAFIKKMESSIGE TILTAK FORØVRIG	14
6.4.1	<i>Utbedret gangvei fra Sjursvika over til Jutvika</i>	14
6.4.2	<i>Sti/gangvei fra Jutvika/Sjursvika opp til Bautaen</i>	15
6.4.3	<i>Sti/gangvei fra Lyhsenga til Gravstedet</i>	15
6.4.4	<i>Parkering ved gravstedet for Bautaområdet</i>	16
6.4.5	<i>Sti fra Sjursvikveien opp til Nils Bakkes vei</i>	16
6.5	SØRSUNDBRUA	16
<b>7</b>	<b>KONSEKVENSER FOR VANN- OG AVLØPSNETTET</b>	<b>18</b>
7.1	MANDAT	18
7.2	PRESISERING AV VELFORENINGENS MANDAT	18
<b>8</b>	<b>KONSEKVENSER FOR ELDRE OG VERNEVERDIG BEBYGGELSE</b>	<b>19</b>
8.1	MANDAT	19
8.2	PRESISERING AV VELFORENINGENS MANDAT	19
8.3	BESKRIVELSE AV ELDRE, VERNEVERDIG BEBYGGELSE	19
8.4	EN HELHETLIG TILNÆRMING	20
8.4.1	<i>Harmoni eller kontrast</i>	20

8.5	KONSEKVENSER FOR KULTURBASERT NÆRING.....	20
8.5.1	<i>Verdiskapningsprosjektet – Bud-Kr.Sund</i> .....	21
8.6	KONSEKVENSER FOR BEBOERE I BEVARINGSVERDIGE OMRÅDER.....	22
<b>9</b>	<b>KONSEKVENSER FOR BARN OG UNGES BEHOV FOR LEKE- OG OPPHOLDSROM.....</b>	<b>23</b>
9.1	MANDAT .....	23
9.2	PRESISERING AV VELFORENINGENS MANDAT .....	23
9.3	HVILKE FRIOMRÅDER, LEKE- OG OPPHOLDSROM FINNES I DAG? .....	23
9.3.1	<i>Bautaområdet</i> .....	23
9.3.2	<i>Skjærva</i> .....	24
9.3.3	<i>Skjærtangen og finbrødet</i> .....	24
9.3.4	<i>Skolegården</i> .....	25
9.3.5	<i>Marihaugen og Kaka (Områder nord for Hans lossius gate)</i> .....	25
9.3.6	<i>Den gamle skolegården (Parken ved fiskergaten)</i> .....	26
9.3.7	<i>Området ved Aakvikeiendommen</i> .....	27
9.4	SATSNING PÅ EKSISTERENDE FRIOMRÅDER .....	28
9.5	FORSLAG TIL ØVRIGE TILTAK .....	28
9.5.1	<i>Mindre, miljøfremmende tiltak</i> .....	30

## 1 Overordnet

Utgangspunktet for dette dokumentet, og det initiativet som velforeningene og beboerne på Innlandet har tatt, er et ønske om å ta vare på noe som er bra. Vår overordnede målsetting er å bidra til at Innlandet fortsatt skal være et godt sted å bo og at de kvaliteter som innlandet har ikke forringes.

Vi tror ikke at en utbygging strider i mot denne målsettingen hvis den planlegges godt. Men, en god plan krever et godt beslutningsgrunnlag. Behovet for en slik plan forsterkes av det faktum at Innlandet er en øy som ikke naturlig grenser opp mot andre boområder, samt det relative omfanget av den foreslåtte utbyggingen.

I det følgende vil vi forsøke å supplere kommunens konsekvensutredning med utgangspunkt i vår lokalkunnskap.

Helt overordnet for oss er følgende:

- √ Om man åpner for en befolkningsøkning opp mot 60-70% må man samtidig sikre de eksisterende friområdene for allmennheten. Deler av det som i dag benyttes som friområder og som i kommunens grøntstrukturanalyse betegnes som ”meget store verdier” er foreslått utbygd (bautaområdet nord og finbrødet), og er reguleringsmessig ikke sikret mot fremtidig utbygging. Vi mener at disse utbyggingsprosjektene må få avslag og at kommunen ved første anledning må regulere disse områdene slik at de blir sikret for allmennheten for all fremtid.
- √ Veien fra Dødeladen og inn mot Sjursvika er uten fortau, går helt inntil husveggene og er så smal at to biler ikke kan passere. Vi mener dette klart tilsier at det ikke må tillates utbygging i Sjursvika utover det som er godkjent.
- √ Fordi Innlandet er en øy, fysisk atskilt fra andre boområder, vil det være ekstra uheldig om noen elever må busses til en annen skole. Den estimerte økningen i elevtallet vil kreve at skolen bygges om slik at arealet kan utnyttes mer effektivt og det er viktig at en slik utbygging/ombygging planlegges i god tid slik at økningen i elevtallet kan møtes fra første dag.
- √ I Skjærva er det i dag ikke noe sanitæranlegg og folk må ty til buskene. Den estimerte befolkningsøkningen, spesielt i form av økt antall leiligheter med begrenset uteareal, vil øke presset på Skjærva og krever at det bygges et sanitæranlegg.
- √ Det er i dag få eller ingen lekeplasser for barn på nordsiden av Innlandet. Vi mener kommunen bør utrede hvorvidt Reinvasdammen kan taes i bruk som lekeområde for barn i kombinasjon med små lekeplasser mellom husene.
- √ Vi mener også at kommunen bør ta et initiativ ovenfor veimyndigheter mht. sikring av brua for fotgjengere og syklist.

## 2 Beskrivelse av aktuelle prosjekt

### 2.1 Mandat

*Utredningen skal beskrive hvilke utbyggingstiltak som er aktuelle å gjennomføre på Innlandet. Beskrivelsen skal omfatte lokalisering, type tiltak, formål, omfang (boenheter, arealstørrelse) og evt. tidsplaner for gjennomføring. Beskrivelsen skal også redegjøre for eksisterende kommunale planer for området og hvilke tillatelser som er nødvendige for å gjennomføre utbyggingsprosjektene*

### 2.2 Presisering av velforeningens mandat

Trekke frem ev. andre, mindre, utbyggingsprosjekter som er kjent planlagt og som ev. har kommet kortere i planlegging og realisering. Bidra til å trekke frem problemstillinger knyttet til spesifikke utbyggingsprosjekter.

### 2.3 Kommentarer til enkeltprosjekter

#### 2.3.1 Nils Bakkes Vei 2.etappe

Prosjektet berører det som må sees som en naturlig del av Bautaområdet. Området fungerer i dag som en buffer mellom boligområdene og selve Bautaen og benyttes som friareal/lekeområde for barn med lyng, skog og dyreliv. Området er i dag regulert som fremtidig boligområde, men i kommunens grøntstrukturanalyse (Grønn Plakat, Jan B. Falkevik, 2007), blir området klassifisert i kategori 1: ”Meget store verdier”. Dette er den høyeste vurdering et område kan få.



Sett fra sentrum er det i dag en buet, grønn profil fra syd mot øst hvor Bautaen markerer toppunktet. Den skisserte utbyggingen vil skjære inn en 90 graders vinkel på østsiden av denne profilen og ødelegge skylinen og er således også i strid med kommuneplanen, revisjon av arealdel kap.6,2 hvor det bl.a. heter:

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

Og videre at

***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.
- **Masseuttak i terrenget som vender inn mot havnebassenget, bør ikke tillates. De gjenværende bergknausene mot havnebassenget bør vernes mot ytterligere utbygging.**
- Kommunen bør legge til rette for aktivt bruk av bebyggelse og arealer langs sjøen, og særlig bygge opp under aktivitet som knytter virksomhet på land til virksomhet i sjøen. Generelt bør strekninger der strandsonen er naturlig, bevares. Der strandsonen er fylt ut, bør det settes krav til bearbeiding av strandkanten.
- Strandsonen bør i størst mulig grad gjøres allment tilgjengelig.
- Knutepunktene som referansepunkter i bybildet bør styrkes.
- **Landmerkene og siktlinjene sin posisjon i bybildet bør bevares. De er med på å definere havnebassenget som rom og Kristiansund som sted.**
- Man bør ta vare på de typiske trekkene i bebyggelsen langs sjøkanten, og særlig ta vare på mangfoldet og den lesbare historien. De gamle bryggene bør bevare sin fasade i sjøfronten, mens ny bebyggelse bør trekkes litt inn slik at bryggene får en framskutt posisjon. Større anlegg bør brytes opp i flere volumer slik at man ikke sprenger skalaen i området. Nye prosjekter kan gjerne være "moderne" i sitt uttrykk så lenge volumoppbygging, skala og fargebruk harmonerer med omgivelsene.
- Man bør ta vare på egenart og mangfold i byens detaljer og utvikle dette videre slik at Kristiansund får et eget formspråk som kjennetegner byen.]

Området ligger også ovenfor den bevaringsverdige Lossiusgården og vil forrykke den visuelle balansen mellom nytt og gammelt som er i dag med de eksisterende funkishusene i Nils Bakkes vei.

Utover dette vil en realisering av dette prosjektet være med på å redusere tilgangen til grøntarealer for allmennheten, samt redusere kvaliteten på grøntarealene på toppen av Bautaen ved at det vil komme boliger helt inntil selve Bautaen.

Området innebærer også en vanskelig trafikkmessig situasjon som krever at det gis flere dispensasjoner fra plan og bygningsloven i forbindelse med atkomst/vei.

### 2.3.2 Finbrødet

Også en utbygging av Finbrødet vil være i strid med kommuneplanen, revisjon av arealdel kap.6,2, hvor det bl.a heter **"Masseuttak i terrenget som vender inn mot havnebassenget, bør ikke tillates. De gjenværende bergknausene mot havnebassenget bør vernes mot ytterligere utbygging"**

og videre at **"Landmerkene og siktlinjene sin posisjon i bybildet bør bevares. De er med på å definere havnebassenget som rom og Kristiansund som sted."**

I motsetning til Bautaområdet har neppe Finbrødet den samme betydning som friområde, men i forhold til byens profil sett utenifra gjelder mange av de samme argumentene. Vi mener derfor at kommunen må vurdere nøye om det er hensiktsmessig å tillate en utbygging her. Også finbrødet blir klassifisert i kategori 1: "Meget store verdier", i Grønn Plakat.

### 2.3.3 Jutvika

I forbindelse med utbygging i Jutvika må det være essensielt at skrenten på oversiden sikres. Denne skrenten ligger i skråningen ned fra Bautaen og stuper 30 meter rett ned. Et fall fra denne høyden vil i alle tilfeller være fatalt. Skrenten er i dag sikret med et ordinært nettinggjerde. Gjerdet er i normalt god stand, men et slikt gjerde kan man både klatre over og krype under.



Slik utbyggingen i Jutvika er skissert foreløpig, vil det bli attraktive boliger for barnefamilier og man må forvente at det blir flere barn som bruker nordøstsiden av Bautaen. Barn fra andre sider av Innlandet vil også trekkes mot Jutvika og man må alt i alt forvente økt aktivitet fra barn inn mot fallområdene. Det bør derfor settes krav til at utbygger besørger en bedre sikring enn det som er i dag..

### 2.3.4 Utbygging ved Lesliebrygga og terrassehus i Sjursvika

Eneste atkomst med bil til Sjursvika, er via Skippergata og Sjursvikveien. Skippergata mangler fortau og har i tillegg hus som ligger kant i kant med veien. Veibredden tillater heller ikke at 2 biler kan passere hverandre. En utvidelse av veien er ikke mulig uten at hus blir revet. Sjursvikveien mangler også fortau, er svært smal og uoversiktlig. Spesielt gjelder dette i svingen ved starten av Norfinn.

Disse to prosjektene som er tenkt utført med til sammen over 30 boenheter, kommer da på toppen av den trafikkbelastningen som tilføres av utbygging ved Norfinn og på Øverlandsbrygga. Vi kan derfor ikke se at det er trafikkmessig forsvarlig å gi tillatelse til disse prosjektene.

### **3 Beskrivelse av natur, miljø og samfunnsforhold**

#### **3.1 Mandat**

*Utredningen skal gi en kort beskrivelse av eksisterende av naturforhold, miljø og samfunnsforhold. Utredningen skal også redegjøre for befolkningsmessige konsekvenser av en gjennomføring av utbyggingsprosjektene (utvikling i befolkningsmengde og –sammensetning).*

#### **3.2 Presisering av velforeningens mandat**

Beskrive natur, miljø og samfunnsforhold ut i fra et lokalt perspektiv.

#### **3.3 Generell beskrivelse av samfunnsforhold på Innlandet**

Innlandet kan betraktes som en bydel i Kristiansund, men Innlandet er også en øy, fysisk atskilt fra byen for øvrig, med kun en innfartsvei over Sørsundbroen.

De fleste boområder i Kristiansund grenser opp til andre boområder. Eksempelvis vil det være glidende overganger mellom Karihola/Brunsvika, Brunsvika/Myra, Karihola/Brakkabergan, Røssern/Torvhauan, Torvhauan/Dale eller Stortua/Goma. De som bor i utkanten av disse boområdene vil kunne søke seg mot tilgrensende områder. Til en viss grad vil beboere i disse områdene også ha tilgang på hverandres friområder.

I den grad Innlandet grenser opp til byen for øvrig, er det Kristiansund sentrum vi grenser til, ikke andre definerte boligområder og heller ikke andre friområder. Dette skarpe, geografisk skillet, definerer tydelig hvem som tilhører Innlandet og ikke og innebærer samtidig en viss isolasjon fra øvrige deler av Kristiansund.

Følgelig blir Innlandet, i større grad enn andre bydeler, ekstra sårbar i forhold til kapasitet på skole og barnehage og tilgang til egne friområder.

##### **3.3.1 Identitet og sosiale nettverk**

Kanskje nettopp på grunn av de skarpe geografiske grensene, eksisterer det en sterk felles identitet blant de som bor på Innlandet. En identitet som forsterkes av andre særtrekk ved Innlandet som den eldre bebyggelsen, Lossiusgården, Bryggene, Tahitifestivalen, Dødeladen og Bautaen. En identitet som må betegnes som inkluderende, snarere enn ekskluderende, eksempelvis gjennom Tahitifestivalen hvor mange Innlendinger jobber dugnad for å legge til rette for en folkefest for alle byens innbyggere.

De siste årene har det til en viss grad skjedd et generasjonsskifte på Innlandet, hvor antall barnefamilier har økt etter en lang periode med fallende barnekull. Barnehage og skole har da fungert som svært viktige sosiale arenaer for innflytterne, ikke bare for barna, men også for de voksne som gjerne knytter nettverk gjennom barna.

For en familie som flytter til Innlandet vil det å få barnehageplass og plass på skolen være helt avgjørende for å kunne bygge sosiale relasjoner og kunne ta del i den felles identiteten som eksisterer på øya. En situasjon hvor enkelte barn overføres til andre skoler, vil i praksis påføre både barn og voksne store sosiale handicap i eget nærmiljø.

### 3.3.2 Beskrivelse av natur og miljø

Innlandet er preget av en svært kupert natur med mange bratte bakker. Det som i utgangspunktet var nakne fjellrabber er til dels beplantet med granskog der det er jordsmonn til det, men noen av de nakne bergene står igjen innimellom bebyggelsen.

Innlandet utgjør en viktig del av Kristiansunds indre havnebasseng og er med på å definere havnebyen og profilene rundt havna.

### 3.3.3 Beskrivelse av bebyggelse

Innlandet er preget av en svært variert og tett bebyggelse. Bebyggelsen består både av en eldre bebyggelse fra 1600 tallet, bebyggelse fra gjenreisningstiden etter krigen (hovedsakelig flermannsboliger), og både eneboliger og blokkbebyggelse fra 60-70 tallet. Innlandet har også flere eldre brygger og sjøhus. I blokker og flermannsboliger er det relativt små boenheter, mens mange av de nyere eneboligene har relativt stort areal.

## **4 Konsekvenser for tilgangen til lokal barnehageplass**

### **4.1 Mandat**

*En omfattende boligbygging på Innlandet uten tilsvarende utbygging av barnehageplasser vil medføre at det vil bli vanskeligere å få barnehageplass på Innlandet enn det er i dag.*

*Utredningen skal klargjøre det langsiktige behovet/etterspørselen for barnehageplasser for bosatte på Innlandet dersom alle utbyggingsprosjektene realiseres og hvorvidt og på hvilken måte det kan være hensiktsmessig at kommunen imøtekommer denne etterspørselen gjennom bygging/tilrettelegging av barnehageplasser lokalt på Innlandet.*

### **4.2 Presisering av velforeningens mandat**

Å bidra med et lokalt perspektiv.

### **4.3 Betydning av tilgang på barnehageplass i egen bydel**

Barnehagen er en viktig arena for sosialisering. Både for barna selv, som her får anledning til å knytte sosiale nettverk før skolestart, men også for foreldre som knytter sosiale nettverk gjennom barna. Barnehagen har også en funksjon ved at den bidrar til å gjøre barna kjent i sitt eget nærområde gjennom lek og turer i Skjærva, på bautaen og på Skjærtangen. Barnehagen bidrar også til at barna får del i det lokale fellesskapet og den lokale identiteten.

Plass i barnehagen er imidlertid mindre kritisk enn at alle barn på Innlandet får plass på skolen. Det er også mindre kritisk å få plass for de under 5 år, enn det er å få plass siste året før skole.

### **4.4 Kombinert sanitæranlegg og rom for ute-gruppe ved Heinsa**

Kommunen har planlagt bygging av en ny barnehave i Kristiansund de nærmeste årene. En mulig plassering av denne barnehaven er i det sørvestlige hjørnet av Skjærva.

Befolkningsfremskrivningene antyder imidlertid en utvikling hvor antall 0-5 åringer øker, men ikke nok til fullt å utnytte kapasiteten på en ekstra barnehave. Forutsatt at man da ikke bygger en ekstra barnehave i Skjærva, kan man forvente en utvikling med en underkapasitet som er noe større enn i dag.

Det eksisterer imidlertid en alternativ løsning for å øke kapasiteten ved Heinsa og slik redusere underkapasiteten på Innlandet.

Hvis kommunen bygger et sanitæranlegg i Skjærva tilrettelagt for badende gir det mulighet for en samtidig kapasitetsøkning ved Heinsa. Dette kan skje ved at man bygger et oppholdsrom i tilknytning til sanitæranlegget. Et slikt oppholdsrom vil gjøre det mulig å lage en ekstra 5 årsgruppe. 5 årsgruppene kan da rotere med en utedag hver. En slik løsning har flere åpenbare fordeler:

- √ Kostnadseffektiv
- √ Vil gi økt fleksibilitet og mulighet for å avpasse tilbud etter etterspørsel.
- √ Vil være direkte rettet mot 5 åringene slik at disse kan bli kjent før skolestart
- √ I år med mindre etterspørsel kan rommet utnyttes av barnehagen i forbindelse med andre uteaktiviteter i Skjærva

## 5 Konsekvenser for kapasiteten ved innlandet barneskole

### 5.1 Mandat

*Omfanget og tempoet i gjennomføring av de aktuelle boligprosjektene vil påvirke barneskolens evne til å imøtekomme det økte behovet for elevplasser ved barneskolen på Innlandet.*

*Utredningen skal klarlegge virkningen av de enkelte utbyggingsprosjektene og vurdere hvorvidt kommunen gjennom å regulere tempoet og rekkefølgen i utbyggingsprosjektene kan tilfredsstillende behovet for elevplasser innenfor eksisterende bygningsmasse, evt. se på utbyggingsmulighetene og/eller overføring av elever til andre skoler*

### 5.2 Presisering av velforeningens mandat

Å bidra med et lokalt perspektiv.

### 5.3 Beskrivelse av skolesituasjon i dag

Skolen utgjør på mange måter selve nervesentret på Innlandet. Skolen er den absolutt viktigste arena for etablering av sosiale nettverk for barn og voksne, og er også helt sentral i den identitetsskapingen som skjer i oppveksten. Fordi det bare er en klasse på hvert trinn og hvert trinn består av relativt få elever, skjer det en utstrakt sosialisering, både innad på trinnene og mellom trinnene.

Overføring av elever til andre skoler, for kortere eller lengre perioder, vil derfor gjøre skade langt utover de praktiske problemene en slik ordning måtte medføre.

Selv om det åpenbart er mulig å fylle opp klasser på de enkelte trinn, må kommunen budsjettere med økte kostnader i årene fremover. Alle klasserom er i dag belagt av den eksisterende elevmassen. Enkelte av de klasserommene som benyttes i dag er små rom som benyttes av de trinn med færrest elever. SFO har små og begrensede areal tilgjengelig som ikke vil være tilstrekkelig når elevmassen øker. Fellesrommene som f.eks atrium har også svært begrenset plass.

Man bør også være oppmerksom på at det ligger en betydelig usikkerhet innebygd i estimatene på fremtidige barnekull. Denne usikkerheten hviler på i hvilken grad voksne/eldre beboere (uten barn) i eneboliger, vil velge å flytte inn i leilighetene som vil bli bygd og selge sine eneboliger til barnefamilier. Et slikt generasjonsskifte vil kunne bidra til at antall barnefamilier øker betydelig mer enn estimert.

## 6 Konsekvenser for trafikksystemet

### 6.1 Mandat

*Utbyggingsprosjektene vil generere mer biltrafikk til/fra og internt på Innlandet. Deler av vegnettet er dimensjonert for liten trafikk. Terreng og eksisterende bebyggelse gjør breddeutvidelser og parkeringsløsninger økonomisk og fysisk krevende.*

*Utredningen skal klarlegge behovet for forbedringer i vegnettet, herunder framkommeligheten/sikkerheten for fotgjengere/syklister. Utredningen skal også vurdere virkninger for parkeringssituasjonen, herunder behovet for at utbyggingsprosjektene dekker parkeringsplass-behovet innenfor eget utbyggingsområde.*

### 6.2 Presisering av velforeningens mandat

Beskrive kjente problempunkter knyttet til parkering og trafikk, peke på potensielle problemområder ved en utbygging samt peke på mulige løsninger.

### 6.3 Beskrivelse av trafikksituasjonen i dag

#### 6.3.1 Krysset ved skolen/butikken

All trafikk over Sørsundveien går gjennom dette krysset. Denne trafikken må forventes å øke med en utbygging av Jutvika. Tungtrafikken til/fra E.A. Smith er riktignok borte, men boligutbyggingen vil medføre en langt høyere frekvens av biler enn trafikken til Smith utgjorde. Økt utbygging vil også medføre økt trafikk til/fra butikken og til/fra skolen.



Det er i dag ingen naturlig droppsone for elever til skolen. En droppsone hvor elever kunne bli sluppet av på samme side av veien som skolen ligger, slik at de slapp å krysse veien etter å ha blitt sluppet av, ville utvilsomt økt trafikksikkerheten om morgenen og ettermiddagen. Likedan er det fortau bare på den ene siden av Hans Lossius gate og dette fortauet skifter side ca 100 meter inn i Hans Lossius gate fra Sørsundveien. Elever som går til og fra skolen må derfor krysse veien uten fotgjengerovergang for å kunne gå på fortauet og må i tillegg krysse over 2 ganger for å komme til fra skolen hvis de skal følge fortauene.

### 6.3.2 Krysset Hans Lossius Gate/Wesselsgate

Dette krysset har bebyggelse på alle fire hjørner som hindrer sikt, og begge gater mangler fortau (Hans Lossius gate har riktignok fortau på den ene siden frem til krysset). Bakken i Hans Lossius gate benyttes også til aking på vinteren og barna kommer da direkte ut i Wesselsgate. Verken bilister på vei opp Wesselsgate eller de akende har da sikt. Bussen kjører også over Wesselsgate



Med en utbygging på begge sider av Innlandet må man forvente økt trafikk over Wesselsgate. Wesselsgate vil også være et korteste vei fra Nordsiden til Skjærva og barnehaven. Wesselsgate er også svært bratt og uoversiktlig der den møter Heinsagata (også økt trafikk til Port Arthur og Norfinn) og på glatt føre kan det være vanskelig å stanse.

Trafikkmessig kan vil det være bedre å føre denne trafikken langs Heinsagata og Sørsundveien hvor det er fortau og bedre sikt. Vi mener at man derfor kunne vurdere en bom i Wesselsgate der hvor Wesselsgate møter Hans Lossius gate. Denne bommen kunne så vært fjernstyrt av bussene slik at bussen slapp gjennom, men at privatbiler i større grad ble ledet via Heinsagata og Sørsundveien.

### 6.3.3 Krysset Hans Lossius Gate/Skanseveien/Fiskergaten

Også dette krysset er uoversiktlig og kan være problematisk på glatt føre, i det alle de tre veiene som møtes er svært bratte og ligger skyggefullt til slik at det dannes is i veibanen. Det bør i alle fall ikke legges opp til økt biltrafikk gjennom dette krysset.



#### 6.3.4 Skippergata/Sjursvikveien

Skippergata er knapt egnet for biltrafikk. Som man ser av bildet under er det en kjørebane, ingen fortau og husene står kant i kant med veibanen. I en situasjon hvor to biler møtes, og det er fotgjengere i veien, er trafiksikkerheten truet. Det er heller ingen åpenbare tiltak som kan bedre situasjonen.



Skippergata med hus på begge sider, ingen fortau og en kjørebane



Sjursvikveien: Svingen ved Norfinn

Sjursvikveien, som ligger i forlengelsen av Skippergata, har også bare en kjørebane og er spesielt uoversiktlig i svingen ved Norfinn. Her vil det nok være mulig å forbedre situasjonen ved å sprengte bort noe av fjellknausen som hindrer sikt.

Skippergata ligger imidlertid som en flaskehals som ikke kan utvides og er med sin beskaffenhet en alvorlig innvending mot videre utbygging i Sjursvika, utover det som er godkjent.

#### 6.4 Forslag til trafikkmessige tiltak forøvrig

Det er en rekke tiltak som kan bidra til å bedre tilgjengeligheten til friområder, legge til rette for tur- og friluftsliv, og samtidig gi fotgjengere alternativer til gatene. Mange av disse tiltakene er relativt små og har lav eller ingen kostnad. Noen av tiltakene kan også gjennomføres i samarbeid med Velforeningen.

##### 6.4.1 Utbedret gangvei fra Sjursvika over til Jutvika

Lille og store "Bautaen rundt", er en rute som forutsetter at man kan gå fra Sjursvika over til Jutvika. Dette er en kveldstur/søndagstur som mange på Innlandet, og også andre, benytter. På Jutvika siden er det i dag en bred og fin gangvei, men fra Sjursvikasiden må man gå gjennom en privat eiendom.



Ved en utbygging av Jutvika bør det taes sikte på å finne en gjennomgang fra Sjursvika-siden som gjør at man ikke får en følelse av å trenge seg inn på andres eiendom. Siden ruten benyttes mye på kveldstid er det også viktig at det er lys på veien. En slik gangvei vil også bidra til at barn i Sjurvika kan få lettere atkomst til lekeområder i Jutvika, samt kortere og tryggere skolevei. Det eksisterer allerede planer for en slik gangvei i kommunen.

#### 6.4.2 Sti/gangvei fra Jutvika/Sjursvika opp til Bautaen

Med en utbygging i Jutvika bør man se om det er mulig å lette atkomsten opp til Bautaområdet fra overgangen Jutvika/Sjursvika. Det er relativt bratt opp mot Bautaen fra denne siden. Å anlegge en sti/gangvei vil antakelig være uforholdsmessig kostnadskrevende, men om man forsøker å finne og merke en start på ruten opp mot Bautaen vil mye være gjort.



Slik kan man bidra til at ev. nye beboere i Jutvika samt eksisterende og nye beboere i Sjurvika også får tilgang til Bautaområdet uten at de må gå helt over på den andre siden. Dette gir også flere turmuligheter for de som går tur oppe ved Bautaen, og gir barn et alternativ til gatene.

#### 6.4.3 Sti/gangvei fra Lyhsenga til Gravstedet

Det eksisterer i dag en ”uoffisiell” sti fra veteranboligene i Lyhsenga til gravstedet på ca. 20-30 meter. Inngangen til stien fra Lyhsenga ligger nært opp til et bolighus og virker litt privat. En enkel utbedring kunne gitt et alternativ både for de som skal til Gravstedet/Bautaen fra Lyshenga og de som skal mot Lyshenga/Skjerva fra andre siden, og slik gi et alternativ til å gå langs gater uten fortau.

#### 6.4.4 Parkering ved gravstedet for Bautaområdet

Den mest hensiktsmessige parkeringsplassen for de som kommer utenfra og skal til Bautaen er ved gravstedet. Utenom når det er gravferder, er det så å si alltid ledig parkeringskapasitet her.



Parkeringsplass ved gravstedet



Gangsti opp til Bauta fra Skanseveien

En bedre skilting ville gjort det enklere for de som vil gå på Bautaen og kommer med bil. Man kunne også vurdert om det er mulig å lage en sti/gangvei opp fra parkeringsplassen ved gravstedet opp til gangveien som fører opp til Bautaen.

#### 6.4.5 Sti fra Sjursvikveien opp til Nils Bakkes vei

Fra Sjursvikveien på høyde med Lossiusgården går det en sti/gangvei opp til Nils Bakkes vei og Skanseveien. Denne gangveien gjør at beboere i Skippergata og på Norfinn kan komme opp til Skanseveien og bautaområdet uten å gå om Fiskergaten.



Stien, som antakelig ble krevd anlagt som del av utbygging av Funkisboligene, er relativt utilgjengelig fra Sjursvikveien. En steinmur på ca. 1,5 meter må forseres før man kommer inn på stien.

#### 6.5 Sørsundbrua

Sørsundbrua er en del av fylkesveiene og er således ikke et direkte kommunalt ansvar. Kommunen bør imidlertid, på vegne av innbyggerne på Innlandet, påta seg et ansvar for å vurdere og videreformidle de bekymringer som er knyttet til brua.

Brua har smale fortau uten sikring mot veibane, og lav sikring mot yttersider. Som det illustreres på bildene under, oppfatter både kjørende og fotgjengere at fortauet er for smalt. Biler legger naturlig inn en sikkerhetsmargin når de møter fotgjengere på brua ved å styre ut i motgående kjørefelt. Gående finner det tilsvarende naturlig å ta veibanen til hjelp når man går sammen med andre.



I en ekstrem situasjon med f.eks flere barn som går sammen, mye trafikk og sterk vind kan dette føre til farlige trafikksituasjoner og potensielle ulykker. Brua ligger vendt mot sør-sørvest og fotgjengere og bilister er derfor svært utsatt for sterke sidevinder i de mest dominerende vindretningene.

Sørsundbrua er Kristiansunds høyeste bru, men har det laveste rekkverket mot yttersiden. I tillegg er det montert et autovern på rekkverket som kan fungere som ”klatrestativ”. Her kan man tenke seg situasjoner hvor barn og ungdom ønsker å se ned over kanten, bruker autovernet for å komme høyere opp og så mister balanse og vipper over. Det er påfallende med en slik konstruksjon når man ellers ser at rekkverk mot store høyder ellers er konstruert glatte, nettopp for å forhindre slik situasjoner.

Kombinasjonen av lavt rekkverk og stor høyde har også medvirket til at Sørsundbrua flere ganger har blitt valgt som hoppsted av personer som har begått selvmord.

I tillegg til disse problemene, er det kjent at gjenstander en rekke ganger er blitt kastet fra brua ned mot småbåthavna under. Selv små gjenstander får en enorm kraft fra en slik høyde og kan gjøre stor skade på både folk og eiendeler. Så langt har det ikke vært personskader, men det har vært en rekke tilfeller av skade på båter og eiendeler.

Fremveksten av utesteder med skjenkeløyve på Innlandet medfører også en betydelig økning i trafikken på sen kveldstid og natt hvor lysforholdene er dårlige. Dette gir økt trafikk av biler og drosjer kombinert med berusede fotgjengere. Dette øker faren for påkjørsler, men øker også faren for fallulykker fra brua, samt episoder med at gjenstander kastes ned fra brua.

Med en utbygging på Innlandet vil trafikken av både biler og gående over brua øke, og alle de problemene og potensielle farer man ser i dag, vil forsterkes. Kristiansund kommune bør derfor ta et initiativ ovenfor veimyndighetene for å bedre sikkerheten på brua.

## **7 Konsekvenser for vann- og avløpsnett**

### **7.1 Mandat**

*En realisering av alle utbyggingsprosjektene kan også få virkninger for det kommunale vann- og avløpsnett. Deler av nettet er gammelt og trolig underdimensjonert i forhold til det behovet som enkelte av utbyggingsprosjektene skaper. Også nyere pumpestasjoner og renseanlegg kan ha for liten kapasitet, da de er dimensjoner kun for en moderat økning i avløpsmengde.*

*Utredningen skal beskrive tilstanden i eksisterende vann- og avløpsnett og klarlegge behovet for oppgradering av infrastrukturen, herunder pumpekapasiteten.*

### **7.2 Presisering av velforeningens mandat**

Dette punktet kommenteres i sin helhet av kommunen.

## 8 Konsekvenser for eldre og verneverdig bebyggelse

### 8.1 Mandat

*Den eldre og verneverdige bebyggelsen ligger i hovedsak på nordsiden av innlandet. De viktigste virkningene for denne bebyggelsen vil trolig komme av økt trafikk og ny bebyggelse nær opp til denne bebyggelsen.*

*Utredningen skal beskrive utbredelsen av verneverdig bebyggelse i gjeldende reguleringsplaner og hvordan utforming og bevaring av denne bebyggelsen er regulert gjennom reguleringsplanbestemmelsene. Utredningene skal vurdere behovet for endre omfanget av verneverdig bebyggelse og hvilke kriterier og hovedhensyn ny bebyggelse bør innpasse seg i forhold til eksisterende bebyggelse og naturgitte forutsetninger. For det sistnevnte forhold vil utredningen basere seg på resultatet av arbeidet med å utarbeide retningslinjer for utforming av bebyggelsen langs sjøfronten i det indre havnebassenget i Kristiansund.*

### 8.2 Presisering av velforeningens mandat

Bidra til å definere og beskrive den eldre bebyggelsen i dag. Bidra med et perspektiv basert på kulturbasert næring, knyttet til den eldre bebyggelsen. Foreslå løsninger som kan bidra til å ivareta eldre bebyggelse.

### 8.3 Beskrivelse av eldre, verneverdig bebyggelse

Det finnes i dag ingen gjennomarbeidet og samlet beskrivelse av den eldre bebyggelsen på Innlandet. Når vi samtidig vet at denne bebyggelsen representerer den eldste bevarte bymessige bebyggelsen i fylket, med røtter tilbake til 1600-tallet, tilsier det at man skal trå forsiktig.

Den eldre bebyggelsen er spredt langs hele nord- og østsiden av Innlandet.

**Sjursvika:** Dette er et miljø med bygninger fra 1700- og 1800-talet, noe som er sjelden treffer på i bymiljø i Møre og Romsdal. Sjursvika har i tillegg Lesliebrygga fra ca. 1740 og Øverlandsbrygga fra 1918



**Skippergata – Fiskergata:** Her finner man en rekke eldre bolighus samt Kjønøybrygga, Dødeladen, Tollboden, Tahitibrygga, Wirumbrygga og Gundersenbrygga samt eldre uthus/småhus og slipper.

**Lossiusgården:** Bygd i 1780 og fredet i 1920.

**Hønebukta – Spanskesmuget:** Her er det bebyggelse med røtter tilbake til 1600 tallet. Dette er den eldste bevarte bybebyggelsen i Møre og Romsdal fylke.

De eldre bolighusene er i stor grad nøysomt renovert og vedlikeholdt. I bryggene er det etter hvert vokst frem en betydelig kulturbasert næringsvirksomhet hvor man har vist at det er mulig å forene antikvarisk bygningsvern med miljøskapende, kulturbasert næringsvirksomhet. Noe som også har bidratt til at utvikling og opprusting av uteområdene i den eldre bebyggelsen på Innlandet er blitt et delprosjekt i verdiskapningsprogrammet Bud-Kristiansund. Dette programmet er beskrevet under.

#### 8.4 En helhetlig tilnærming

Det at den eldre bebyggelsen ligger langs hele nord- og østsiden av Innlandet, tilsier at de enkelte kulturminner hører sammen i et samlet, verneverdig kulturlandskap. Det er fundamentalt at man ser planene for Port Arthur også i dette perspektivet, ikke bare i forhold til enkeltbygninger. Det er et miljø man skal ta vare på, ikke enkeltstående bygninger. Miljøet oppstår i samspillet mellom bygninger, bruk, historie og sjø. En utbygging vil påvirke dette samspillet utover det rent bygningsmessige.

Hva vil det for eksempel bety at antall biler i området vil mangedobles? Hvordan vil store parkeringsflater med moderne biler påvirke atmosfæren i området? Kan miljø og atmosfære bevares bedre ved parkering i fjell?



Tilfluktsrom vis a vis Gundersenbrygga

##### 8.4.1 Harmoni eller kontrast

Vi skal her ikke ta stilling til hvorvidt det er riktig å tilstrebe en harmonisering mellom gammelt og nytt ved at det nye bygges i gammel stil, eller om det er mer riktig å forsøke å balansere gammelt og nytt gjennom å bygge nytt som står i kontrast og tydelig signaliserer hva som er gammelt og hva som er nytt. Vi vil imidlertid påpeke at den siste tilnærmingen åpenbart vil kreve en viss moderasjon mht. volum. Denne tilnærmingen til nybygg i eldre områder har bare gyldighet opp til et visst punkt, før vekten tipper over og det nye ikke lengre fremhever det gamle, men snarere skygger for det gamle. Også dette perspektivet mener vi det er viktig at kommunen tar med seg i reguleringsarbeidet.

#### 8.5 Konsekvenser for kulturbasert næring

All næringsvirksomhet i kulturbeltet på Nordsiden av Innlandet er grunnlagt på et miljø og en atmosfære utover det man finner på innsiden av bryggene og husene. Uteområdene, historien og totalmiljøet er helt vesentlig for å videreutvikle og ta vare på det arbeidet som allerede er nedlagt.

En utbygging, både av boliger og hotell, samt en opprustning av uteområdene fra Gundersenbrygga og sørover, innebærer en mulighet for å styrke næringsgrunnlaget for både eksisterende og nye aktører. Til dels gjennom økt næringsgrunnlag ved økt befolkningsstrøm. Til dels ved en clustereffekt hvor de ulike aktørene styrker hverandre og til dels ved at utemiljøet konkret gjøres mer attraktivt, f.eks gjennom bedret tilgang til sjøen.

Men, denne muligheten kan også bli en trussel hvis utbyggingen gjøres på en slik måte at området og miljøet alminneliggjøres og mister noe av det unike som eksisterer i dag.

I en slik erkjennelse av at området besitter noe unikt, ligger det derfor som en naturlig konsekvens at det må stilles krav til utbyggere i dette området, utover det ordinære.

Det bør videre skje en samordning og avklaring med verdiskapningsprosjektet Bud-Kristiansund som nettopp har en målsetting om utvikling og opprusting av uteområdene i den eldre bebyggelsen på Innlandet. Dette er et prosjekt som kommunen selv bidrar med ressurser til og det kan derfor oppfattes som selvmotsigende av kommunen å overse dette prosjektet i en regulering av området. Prosjektets bakgrunn og formål er beskrevet under.

#### 8.5.1 Verdiskapningsprosjektet – Bud-Kr.Sund

Miljøverndepartementet og Riksantikvaren har startet opp et verdiskapingsprogram for å ta i bruk kulturminner og kulturmiljøet i større grad. Målet er å utvikle levende lokalsamfunn og å være en ressurs for verdiskaping i næringslivet. Dette står nedfelt i storingsmeldingen "Leve med kulturminner" som ble vedtatt av Stortinget i 2005. I første omgang ble det plukket ut tre prosjekt som går videre som pilotprosjekter for å imøtekomme dette. De tre er Hamningberg i Finnmark, Bud-Kristiansund i Møre og Romsdal og Nord-Grudbrandsdalen og Valdres i Oppland. Hamningberg er endepunkt på den fremtidige turistvegen Varanger, mens Bud-Kristiansund ligger i området for den fremtidige turistvegen Atlanterhavsvegen

De fire kommunene Fræna, Eide, Averøy og Kristiansund ønsker å samarbeide tett for å få mest mulig ut av prosjektet. Kommunene har ulike satsingsområder:

- Fræna satser mest på Bud, med fiskeværet, Ergan kystfort og kystkultursenteret.
- Eide har Kvitholmen fyr, Vevang med Strømsholmen og det planlagte undervannsobservatoriet og Atlanterhavsvegen.
- Averøy konsentrerer seg om Kvernes bygdemuseum, der kirka, museet og prestegården er sentrale elementer.
- Kristiansund vil først og fremst legge vekt på bygningsmassen; den gamle byen på Innlandet og miljøet rundt Vågen

Verdiskapingsprogrammet ledes av Miljøverndepartementet og Riksantikvaren. Pengene som skal brukes til å ruste opp kulturminnene, kommer dels fra staten, dels fra kommunene. Ifølge prosjektlederen er det forventet at kommunene skal bidra med en million kroner hver i året fram til 2010 og at staten bidrar med sin halvdel av spleiselaget.

## **8.6 Konsekvenser for beboere i bevaringsverdige områder**

De som i dag eier bevaringsverdige hus har ved renovering og vedlikeholdsarbeid vært nødt til å ta en rekke, ofte fordyrende, og tidkrevende hensyn. Eksempelvis har man måttet legge skifertak med en kostnad på over det dobbelte av alternative tak. Eller man har måttet benytte spesialmaling til en langt høyere kostnad enn ordinær maling. Man har altså måttet forholde seg til et relativt strengt regime med det formål å bevare.

For disse beboerne kan det da oppleves som inkonsekvent og dypt urettferdig hvis man i umiddelbar nærhet til denne bebyggelsen tillater oppført bygninger som oppleves både å slippe å forholde seg til dette bevaringsregimet og i tillegg forringer den eldre bebyggelsen ved å sette denne i skyggen.

Kommunen har derfor et særlig moralsk imperativ ovenfor disse beboerne som bør vektlegges ved en reguleringssak.

## **9 Konsekvenser for barn og unges behov for leke- og oppholdsrom**

### **9.1 Mandat**

*Utbyggingsprosjektene vil i all hovedsak beslaglegge areal som i utgangspunktet er avsatt til byggeområde i gjeldende planverk. Prosjektene vil med ett mindre unntak ikke berøre areal som er avsatt til friområde eller andre områder barn og unge typisk benytter. Transformasjonen av tidligere næringsområder til boligformål bør imidlertid brukes til å utvide eller forbedre kvaliteten på barns oppholdsområder som en kompensasjon for den økte belastningen økt bosetting vil bety for bruken av eksisterende frområder.*

*Utredningen skal beskrive hvilke friområder og andre oppholdsområder som er særlig viktige for barn og unge. Utredningen skal klargjøre hvilke områder og tiltak som kan ivareta og styrke barns muligheter for utfoldelse og opplevelse. I den forbindelse skal det vurderes om områder som er avsatt til byggeområde, men enda ikke bebygget, bør sikres om grøntområde. Utredningen skal også vurdere behovet for å sikre almenheten tilgang til og langs sjøfronten.*

### **9.2 Presisering av velforeningens mandat**

Bidra til å definere hvilke friområder, leke og oppholdsrom som finnes i dag. Bidra med å beskrive barn og ungs bruk av friområder i dag. Gi en situasjonsbeskrivelse knyttet til de enkelte friområder og foreslå tiltak.

### **9.3 Hvilke friområder, leke- og oppholdsrom finnes i dag?**

#### **9.3.1 Bautaområdet**

Bautaområdet har en særlig verdi for Innlandet fordi det både er det største naturområdet på øya og fordi det har en kulturell og symbolsk betydning. Bautaområdet er øyas høyeste punkt, og fra Bautaen er det en helt unik utsikt både mot havna, mot Bolgsvaet og ut mot storhavet og Grip.

Bautaen på Innlandet ble reist i 1908 som et minne om det engelske flåteangrepet på byen i 1808. I 2008 er det 200 års jubileum for angrepet og 100 års jubileum for reisningen av Bautaen. Saluttkanonene som avfyres hver 17 mai er blitt en tradisjonell og viktig del av Kristiansunds 17 mai feiring. Også stjernen som tennes på Bautaen i adventstiden er en del av byens felles rom.

Området er et viktig turområde for skolen og barnehagen på innlandet. Det er satt opp Lavo med benker inne i granskogen, og både skole og barnehage benytter denne i forbindelse med måltider, hvile og eventyrstunder.



Barnehagens Lavvo i Bautaskogen



"Privat" Lavvo bygd av barn

Også andre skoler og barnehaver drar på tur til Bautaen, gjerne kombinert med en sundbåttur over havna. For voksne er Bautaen et turområde. Ikke minst er det et viktig område for hundeiere. Det er også et visst dyreliv på Bautaen med rådyr, rev, ugler og fugleliv forøvrig.

Bautaen er også en svært viktig del av byens "skyline". Sett fra sentrum er det i dag en buet, grønn profil fra syd mot øst hvor Bautaen markerer toppunktet. Den eksisterende bebyggelsen ligger nedenfor denne profilen.

Innenfor bautaområdet ligger også Reinvasdammen og branndammen. Disse to dammene er i dag tappet ned, men spesielt Reinvasdammen kan ha et potensial for bedre utnyttelse.

### 9.3.2 Skjærva

Skjærva benyttes av barn på hele Innlandet vår, sommer og høst. Alle barna får et forhold til Skjærva gjennom skole og barnehage som benytter området som tur- og friområde. Det er imidlertid en problemstilling knyttet til det at Skjærva ligger så nær sjøen. For mindre barn, og barn fra nord og østsiden, er det derfor også en viss utrygghet knyttet til at barna skal leke uten tilsyn i Skjærva.

Området er ellers svært verdifullt for litt eldre barn/ungdom samt for familier. Området vil få økt trykk og betydning ved en utbygging, spesielt vil området ha en funksjon for beboere i leiligheter med begrenset uteplass.

### 9.3.3 Skjærtangen og finbrødet

Selve Skjærtangen fungerer i dag som turområde, utkikkspunkt og fiskeplass. Området er båndlagt som friområde og godt vernet mot ev. utbygging.

Den tilstøtende fotballøtta og Finbrødet er imidlertid ikke omfattet av denne reguleringen, og på Finbrødet foreligger det planer for fortetning med 5 eneboliger på skråningen i forkant av kollen.



Finbrødet

Fotballøkket har en betydning som friområde og er i bruk. Selve Finbrødet er ett utkikkspunkt ut mot storhavet og Grip, men i hvilken grad det utnyttes som friområde er ukjent. En ev. utbygging vil imidlertid sterkt redusere muligheten for en slik bruk. Finbrødet er også tydelig ved den sørlige innseilingen til Kr.Sund og har slik betydning som en opprinnelig bergknaus sett utenifra.

#### 9.3.4 Skolegården

Skolegården er kanskje den viktigste lekeplassen på Innlandet. Området oppleves som noe tryggere for de minste barna enn Skjærva (pg.a. sjøen), og området ligger også mer sentralt plassert i forhold til bebyggelsen (nærmere øst og nordsiden). Skoleplana er derfor et viktig treffpunkt og lekeområde, også etter skoletid.

FAU ved skolen jobber nå for å oppruste området noe ved å få satt opp utelys og lekeapparater. Det har vært gjort en ekstern analyse av sikkerhet i forbindelse med planlegging av lekeapparater, og disse er under planlegging. Det er videre gitt en anmodning til kommunen om å bidra til at det kommer opp utelys på ballbingen slik at denne kan benyttes også i skumring. Utelys vil også bidra til at barna føler økt trygghet.

#### 9.3.5 Marihaugen og Kaka (Områder nord for Hans lossius gate)

Dette er to hauger som ligger på nordsiden av Hans Lossius gate, hhv. sør og øst for Wessels gate. Området sør for Wesselsgate (Marihaugen) benyttes i noen grad av barn som lekeområde, men er til dels bratt og med skrenter.



Marihaugen



"Kaka"

Haugen øst for Wesselsgate (kaka) er omkranset av boliger på alle kanter og mindre tilgjengelig og benyttes også bare i begrenset grad av barn.

Områdenes fremste funksjon er å tilføre luft og rom til bebyggelsen, både sett utenifra og innenifra. Områdene bør derfor få ligge som de er, men bør heller ikke regnes som funksjonelle friområder for barn.

Kommunen bør derfor se på hvordan områdene er regulert i dag og vurdere om det bør gjøres noen endringer for å verne disse områdene mot en ev. fremtidig utbygging.

### 9.3.6 Den gamle skolegården (Parken ved fiskergaten)

Dette er det eneste lekeområdet for barn på nord/østsiden av Innlandet, men benyttes så å si aldri av verken barn eller voksne. Parken ligger i ei skyggefull dump og skråner nedover slik at vann renner over området og gjør det fuktig. Området har i dag ett huskestativ, en lekebil, ei sandkasse og noen benker men fremstår som lite attraktivt både for voksne og barn.



Vi kan vanskelig se at det kan gjøres alternative tiltak med området som gjør det egnet som friområde. Området er så uegnet som friområde at en bedre utnyttelse av området antakelig vil være å tilrettelegge for parkering. Området ligger i umiddelbar nærhet til Dødeladen/Tahitibrygga, Kjønøybrygga og det planlagte hotellet. Parkeringssituasjonen nederst i krysset Fiskergaten/Skippergaten er allerede problematisk på vanlige hverdager, og kaotisk på dager med arrangement på de omtalte stedene. Det er derfor grunn til å tro at en parkeringsplass her vil bli brukt og slik ha en reell betydning for å avhjelpe trafikkforholdene i området.

Samtidig er det i dag ingen alternative friområder/lekeplasser for barn på denne siden av Innlandet og en slik endring av dette området må derfor skje parallelt med at det opparbeides gode friområder, spesielt for barn, på denne siden av øya. Et mulig alternativ vil da være Reinvasdammen i kombinasjon med lekeområder i ny bebyggelse i Port Arthur.

### 9.3.7 Området ved Aakvikeiendommen

Dette området ligger i dag innklemmt i det som må betegnes som et industriområde. Området er en naken steinrabb med glatt berg mot veien og innbyr ikke til bruk. Området bør derfor ikke tillegges noen betydning som friområde/lekeområde, men kan ha en betydning ved at det kan tilføre luft og åpning hvis området rundt bebygges.



#### 9.4 Satsning på eksisterende friområder

Med en utbygging som kan gi opp mot 60-70% høyere folketall i et allerede tett bebygd område, vil de eksisterende friområdene som faktisk brukes, være av helt vital betydning for trivsel og miljø på Innlandet. Skal kommunen legge til rette for boligbygging i et slikt omfang, må man samtidig sikre tilgang til de eksisterende friområdene, både av hensyn til eksisterende og nye innbyggere. Ikke minst vil dette være viktig når man vet at mye av den planlagte nye bebyggelsen vil være leiligheter.

Vi mener derfor at kommunen gjennom reguleringsvedtak må legge til grunn en absolutt nulltoleranse i forhold til boligbygging på de eksisterende friområdene Bautaområdet, Skjærtangen og Skjærva. Reguleringen må være slik at dette sikres også for fremtiden.

Bautaområdet er i dag inndelt i tre reguleringer:

- Øverste del av Bautaområdet er regulert som grøntareal.
- Reinvasdammen og enga rundt er regulert som landbruks, natur og friluftsområde.
- Området på østsiden av Bautaen er regulert som område for fremtidig boligbygging.

For å sikre hele dette området mener vi det bør innføres en enhetlig streng regulering for hele området slik at det for all fremtid sikres for allmennheten.

Skjærtangen ble sikret for friluftsmål ved hjelp av statlige midler i 1977, og har tinglyst erklæring om at området ikke kan benyttes til annet enn allmenne friluftsmål. Dette gjelder imidlertid ikke fotballøtta og Finbrødet.

Skjærva er i dag tilstrekkelig regulert, men mangler et helt nødvendig sanitæranlegg for å kunne fylle rollen som badeplass og friområde sommerstid.

#### 9.5 Forslag til øvrige tiltak

De mest åpenbare mangler for barn og unge på Innlandet i dag er mangelen på **lekeplasser for mindre barn på nord og østsiden av Innlandet**. Utover parken ved Fiskergaten, som verken er egnet eller blir brukt, er nærmeste lekeplass på skoleområdet. For barn under skolealder er dette åpenbart for langt unna. Barn i 7-12 års alderen kan dra til skolen på egen hånd, men avstanden gjør at barna gjerne velger å være inne i stedet.

Den planlagte utbyggingen vil, med unntak av Jutvika, i stor grad være lokalisert til nettopp nord og østsiden av Innlandet. Videre er det meste av denne bebyggelsen planlagt som leilighetsbygg, noe som igjen gir begrensede private areal for lek utendørs. En utbygging vil derfor forsterke behovet for en slik lekeplass.

En mulighet kan være å lage lekeplass i Reinvasdammen. Dammen er i dag nedtappet og omkranset av et delvis forfalt gjerde. Slik den fremstår i dag har den ingen bruksområder og er heller ikke pen å se på. Å gjøre dammen om til et lekeområde/ballbinge eller lignende for barn på nord/østsiden kan være et egnet alternativ. Følgende argumenter kan tale for det:

- Trafikksikkert
- Nær skog, friluftsområde og flat eng
- Solrikt på dag/ettermiddag/kveld
- Relativt sentralt og atkomst via lite trafikkert vei også for Port Arthur, hønebukta, skippergata, Norfinn (via sti fra Sjursvikveien-Nils Bakke) samt Lyhsenga og Wessels gate.



Reinvasdammen med Sørsundbrua i bakgrunnen



Område på oversiden av Reinvasdammen

På oversiden av Reinvasdammen, 10 meter inn fra venstre på stien opp mot bautaen er det også et lite platå som gir oversikt både over Reinvasdammen og med utsikt over havna. En forsiktig uttynning av kratt og noen få trær, en liten sti og noen benker ville gitt et flott sted for barn og voksne i tilknytning til et ev. lekeområde i Reinvasdammen.

Det som kan tale mot Reinvasdammen er at den ligger høyt oppe og det kan vise seg å bli en dryg vei for de barna som bor lengst unna. En ev. lekeplass i Reinvasdammen må derfor suppleres av mindre lekeplasser for de minste barna nær utbyggingsområdene.

**Det bør bygges toaletter, omkleddingsbåser og griller i Skjærva.** Skjærva fyller i dag funksjonen som hele Kristiansunds friluftsbad. Området er velholdt, har plass til mange og benyttes av mange. Sommeren 2006 ble det imidlertid svært påtakelig at området mangler et toalettanlegg. Frem til 2005 var det mulighet til å benytte ett toalett (i svært dårlig forfatning), i et lite redskapshus nordøst i Skjærva. Dette huset ligger relativt langt fra stranda og aktivitetsområdet og de sanitære forholdene har vært svært dårlige. Sommeren 2006 var dette toalettet stengt. Gjennom hele 2006 var derfor det eneste alternativ for badende å gå i buskene.



Redskapshuset med toalett i Skjærva som var stengt sommeren 2006

Den skisserte utbyggingen på Innlandet vil i hovedsak bestå av leiligheter hvor uteplassen nødvendigvis vil være begrenset. Man må derfor forvente at Skjærva i fremtiden vil få enda større betydning som friområde og badeplass. Allerede i dag kan det være flere hundre som benytter Skjærva på fine sommerdager, og det er derfor helt nødvendig å forbedre de sanitære forholdene.

For å gjøre Skjærva til et komplett bade- og friluftsområde mener vi det bør bygges et nytt toalettanlegg, gjerne med noen åpne omkledeingsbåser i tilknytning. For å redusere søppelmengden kunne det også være hensiktsmessig å plassere ut faste griller.

### 9.5.1 Mindre, miljøfremmende tiltak

#### **Opprustning av benker og stier på Bautaen**

Stiene og utkikkspunktene på Bautaen har vært noe gjengrodd av granskog, men er i det siste uttynnet noe. Selve gangstiene er i grei forfatning, men det kunne vært tilrettelagt bedre for at man også kunne oppholde seg på Bautaen, ikke bare gå gjennom. Inn mot 100/200 års jubileet i 2008 vil det være på sin plass med en generell opprusting.



Fra toppen av Bautaen - På tide med en ny benk?

I og med at området i utgangspunktet ble opparbeidet på dugnad av Innlendinger ville det vært naturlig at Innlandet Velforeningen fikk ansvar for en slik opprusting og gjennomførte den på dugnad. F.eks med snekring og vedlikehold av benker og tynning av skog. Her kunne parksjefen gitt anvisninger for tynning og levert materiale for benker. Det ville også vært naturlig om man avtalte at Velforeningen gjennomførte en årlig dugnad med rydding og vedlikehold.

Utover dette kunne en kikkert ved saluttkanonene, lik den som står på piren, vært et nyttig tiltak. Velforeningen ønsker å sette opp faste griller til benyttelse for skole/barnehave og andre besøkende. Dette vil også være et miljøtiltak som begrenser bruken av engangsgriller.