

Detaljregulering for Opera, museum og kulturhus (OMKK)
Gbnr. 1/6, 1/90, 1/119 og 9004/1

Endringer tilrådd av rådmannen (e-post fra kommunen datert 02.07.2021) med forslagsstillers foreløpige kommentarer og forslag til endringer (i blå kursiv):

Plankart

- Det er nødvendig at det blir sikra areal til fremtidig separat løsning for gående og syklende, og dette kan bli ivare tatt ved regulering av formålet kombinasjonsformål for samferdselsanlegg. Av o_SKF1 og o_SKF2 er ikke anlegg for sykkel vist som et alternativ i tegnforklaringa til plankartet. Her bør underformål gang-/sykkelveg og sykkelveg/-felt inn i tegningsbeskrivelsen.

Kommentar

Dette er et sentralt tema i planforslaget som har landet på bruk av kombinasjonsformål for samferdselsanlegg. Slik planforslaget er utformet i tråd med intensjonene, er separat g/s-vei ikke tilrådelig da dette ikke lar seg tilpasse innenfor planområdet. SVV vil ikke gi avkall på veiareal og planforslaget utfordrer tidligere kommunal sykkelstrategi, ref. utvalgte noteringer fra rapporten helt til slutt.

Vi diskuterte dette med planavdelingen v/ Marita Spånberg helt på tampen og fikk slik vi oppfattet det, støtte for forslaget om utvidelse av gang- og sykkelareal langs Langveien og at Kongens Plass forble en formidler av myke trafikanter retning Skolegata og Kaibakken. En egen sykkeltrase langs Langveien (parksiden) og sykkelfelt i Kaibakken vil kunne ivareta sykkelfremkommelighet langs hovedveiene og fra krysset Skolegata og Langveien, til ulike målpunkter øst for planområdet, bruke bygatene som et vanlig «filterprinsipp» for fremkommelighet for sykkel.

Forslagsstiller mener planforslaget slik det er utformet med de avsatte underdelte arealformålene for feltene SKF1 og SKF2, ref. plankart og bestemmelser, ivaretar planens formål og intensjoner og derfor bør opprettholdes.

Reguleringsbestemmelser

- Forhold for myke trafikanter: Innenfor formålet o_SKF1, bestemmelsesområde #1 legges det opp til trafikkregulerende tiltak og parkeringsbestemmelser. Det er ventet en del trafikk langs fortau på Kongens plass ved tilrettelegging av forbindelse mellom Kongens plass og Skolegata. For å sikre tilrettelegging for myke trafikanter uavhengig av trafikkregulering på øvrig areal, er det nødvendig at minstekrav til fortausbredde iht. N100 avsnitt B.3.1 må bli overholdt (2,5m). Ved møbleringssone bør fortauet ha minst 3 meter bredde.

Kommentar

Vegnormal N100, Veg- og gateutforming (Statens vegvesen Vegdirektoratet, juni 2021).

Kravene etter vegnormalen vil bryte med våre intensjoner for Kongens plass, plassdimensjon, grønt rabatter mot autovern mv.

Fortausbredde på 2,5 meter langsetter Kongens plass 5, er imidlertid ivare tatt. Fortausbredden vil ved få anledninger bare delvis bli berørt av de aller største lastebilene ved full manøvrering ut av planområdet. Illustrerte sporingskurver viser bare marginale overlapp av fortauskant for kjøretøyets front- eller bakparti og kjøretøyets hjul vil forbli værende på tiltenkt veibane. Vårt faglige syn er derfor tydelig på at valgte (utredede) løsning er den minst belastende for situasjonen sett under ett.

Andre alternative løsninger vil sterkt frarådes fra forslagsstiller, da disse vil belaste og utfordre plassarealet (Kongens plass) for brukere og allmenheten. Intensjonen med planen er å skape best mulig plassareal for Kristiansunds befolkning, og skal Festplassen leve opp til sitt navn bør, feltet o_SKF1 og bestemmelsesområdet #1 tilpasses så sømløst i hverandre som mulig.

Bestemmelsesområdet #1 bør derfor oppleves og helst brukes som et «shared space» -område i størst mulig grad gjennom året.

Det konkluderes med at planforslaget slik det er utformet, plankart og bestemmelser opprettholdes

- Bestemmelsene må si noe om universell utforming og tilgjengelighet i planområdet. Tilgjengelighetskrav for BGP må inn.

Kommentar

Bestemmelse for felt Felt BGP foreslås med tilføyer i blå kursiv:

Feltet skal opparbeides til offentlig gårds plass for allmenn bruk. *Feltet skal være tilgjengelig fra Skolegata og fra Kongens plass.*

Bruken skal omfatte lekeplass med lekeutstyr og møblering for rekreasjon og opphold.

I tillegg kan arealet omfatte scenebruk for kulturinstitusjonene.

Feltet tillates ikke brukt til bilparkering eller utelagring. Det tillates etablert av sykkelparkering for inntil 15 sykler. Feltet skal utformes med enkel og robust beplantning med solid og værbestandig møblering. Terrengmessig overgang til Skolegata, felt SGG, skal gis en naturlig utforming.

Det skal utarbeides detaljert utomhusplan for feltet i målestokk 1:200 som viser, terrengbehandling, trappeutforming, sikkerhetsgjerd, beplantning, belysning, lekeplassutstyr, sykkelparkeringsplasser og møblering. Det tillates etablert ladestasjoner for el-sykler. Ved etappevis utbygging skal utomhusplanen vise midlertidig og fremtidig situasjon.

Feltet skal gis en universell utforming og terrengovergang til Skolegata, felt SGT, skal gis en naturlig utforming.

Feltet tillates ikke brukt til bilparkering eller utelagring. Det tillates etablert sykkelparkering for 15 sykler.

- *Pkt. 7.2: er det rett benevnelse av BKI3 og BKI4? BKI1 og 2?*

Kommentar

Benevnelse er nå oppdatert.

Planbeskrivelsen

Pkt. 2.3.1: må kompletteres med pkt. 11, j – næringsbygg, herunder kjøpesentre som ikke inngår i pkt. 10 g, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennnyttige formål.

Kommentar

Dette er rettet opp, eget notat tidligere oversendt J.B. Falkevik datert 02.07.2021

Illustrasjonsplan

- *Fortauet skal vises på illustrasjonsplan.*

Kommentar

Hvis det her vises til fortau langs planområdet mot krysset Langveien og Kaibakken (Kongens plass) er dette kommentert foran under temaet «plankart».

Annet

- *For at strekninga fra Skolegata til Kongens plass skal kunne vurderes som ferdselsåre for syklende innad i planområdet, bør man vurdere muligheten for å tilrettelegge for rampe i området vist som trapp mellom skolegården og veien Kongens plass. Dette vil også gagne mennesker med nedsatt funksjonsevne og blant annet bruk med barnevogn.*

Kommentar

Viser til kommentarer foran under temaet «reguleringsbestemmelser». Vi vil også gjerne opplyse om at planrådets topografi og kompakte «back of house» funksjoner gjør at tilretteleggelse av bla. rampe ikke lar seg anvende. Nevnte tema er avklart i samråd med planavdelingen, der det ble konkludert med at naturgitte forhold gjør at uu-krav ikke lar seg oppfylle for denne delen av planområdet.

- *I vedlagte merknad fra enhet for kommunalteknikk datert 18.06.21 fremkommer det at nødvendig sporingskurve for varelevering med lastebil er ivaretatt. Imidlertid går det frem av manøvreringsplan at sporingskurver delvis vil gå på fortau. Dette er ikke ønskelig på grunn av trafiksikkerhet og levetid på fortau. Dette må vurderes nærmere av forslagsstiller.*

Kommentar

Besvart høyere opp ref. temaet «reguleringsbestemmelser»

Tidligere notat med utdrag fra Hovedplanen for sykkel, ifm. anmodning om møte med kommunalteknikk og som lagt til grunn i samtale med Marita Spånberg:

OMKK

Hovednett for sykkel 2014-2024 (2.gangs behandling 30.09.2014)

Sykkelprosjektet ble etablert i 2017 og er organisert under planavdelingen ved enhet for kommunalteknikk. Sykkelsatsingen gjennomføres etter politiske vedtak i Hovedutvalg for miljø og tekniske tjenester.

Forslag som oppsummeres i Hovedplanen og har direkte konsekvenser for planforslaget:

«Det bør planlegges en ensidig, sammenhengende og effektiv trase forbeholdt syklist langs riksveien. Sykkelvei med fortau er foreslått systemløsning. Dette er hensiktsmessig i sentrumsområdene der ferdseilen er størst. På deler av riksveien ved bebyggelse, avkjørsler og holdeplasser må det være hensiktsmessige løsninger for alle myke trafikanter.»

1.2. Kaibakken

Områdekarakter: Bred sentrumsgate (ca. 23 meter mellom hus fasadene), med grønn midtrabatt. Transportfunksjon: Hovedgaten i sentrum, handlegate, hovedvei til Vågekaia fra Kirklandet. Systemløsning: Fortau og blandet trafikk. Trafikkdata: Riksvei, 50 km/t. ÅDT 9 000. Ulykker / Problempunkt: Systemskifte og krysningsproblematikk mellom Langveien og Kaibakken. Dårlig siktforhold på grunn av trær, og liknende. Tre politirapporterte fotgjengerulykker de siste 13 årene, hvorav 1 med alvorlig skade. I samme periode ble en sykkelulykke med lettere skader og ukjent årsak registrert. Dette er mange ulykker. De fleste ulykkene skjedde da fotgjenger krysset kjørevei i eller utenfor gangfelt og kryss. Planstatus: Ny kryssløsning i vestlig del av Kaibakken er planlagt utarbeidet. Behov for tiltak: o Store trafikkmengder og mange kryssende gater gir behov for vurdering av vikepliktsforholdene for syklende i forhold til sideveier. Anbefalt systemløsning: Sykkelfelt. Anbefales i gater med mange kryssende tverrgater.

1.3 Langveien x Kaibakken – x Hagbart Brinchmanns vei

Strekning ca. 600m, områdekarakter: Kvartalsstruktur og bypark. Transportfunksjon: Hovedinnfart til sentrum og Vågekaia for biler og buss, utrykningstrasé, samlevei. Systemløsning: Gang- og sykkelvei i Byparken. Trafikkdata: Riksvei, ÅDT 13 100, 50 km/t. Ulykker / Problempunkt: I Langveien fra Kaibakken til Reipslagergata: Etter at Langveien ble ombygd rundt 2000 har det vært en sterk reduksjon i antall registrerte trafikkulykker. Det er registrert 13 (politianmeldte) fotgjengerulykker de siste 13 årene, hvorav 2 med alvorlig skade. I samme periode er det registrert 2 sykkelulykker med lettere skader og av ukjent årsak. De fleste ulykkene skjedde ved kryssing av kjørevei i gangfelt, men utenfor kryss. Den ene sykkelulykken var kollisjon mellom venstresving hos syklist og motgående kjøretøy.

Behov for tiltak: o Reduksjon av fartsgrense kan være aktuelt (TS-plan, 2012 – 2016). Anbefalt systemløsning: Sykkelfelt, i tillegg til dagens gang- og sykkelvei gjennom Byparken. Om ikke sykkelfelt er gjennomførbart bør det undersøkes muligheter for sykkelvei med fortau gjennom parken. Sykkelfelt anbefales i gater med mange kryssende tverrgater. Se snittfigur 2.

Hovednett for sykkel i Kristiansund med forslag om systemvalg versjon 2,0 – 24.01.2014.

Delstrekningene 1,2 Kaibakken og 1,3 Langveien og krysset mellom strekningene, har direkte konsekvenser for planforslaget.

For planområdet er det forutsatt at Kongens plass, verneverdig bebyggelse og bevaring av gjenværende trær langsetter Langveien opprettholdes med plasser og gangarealer for myke trafikanter og at forholdene bedres gjennom utvidete gangarealer og plasser.

For delstrekingene vises forslag til systemvalg; sykkelfelt nødvendig med fysiske tiltak samt at delstrekingene beskrives som; «nødvendig med mulighetsstudie og detaljering»

Med vennlig hilsen | *Kind regards*

Kristoffer Bundlie

Arkitekt | *Architect*

D: +47 9190 1237

E: kb@cfmoller.com

C.F. Møller, Norge AS, NO 986 519 963 MVA
Prinsens gate 2, 1. et. 0152 Oslo



Aarhus - Copenhagen - Aalborg - Oslo - Stockholm - London - Berlin - Malmö

cfmoller.com - Facebook - Instagram - Newsletter - LinkedIn - Pinterest