

Sammendrag av høringsinnspill og endringer av planforslaget for sluttbehandling

I dette dokumentet er alle høringsinnspill oppsummert. Egne kolonner viser hvilke dokument som endres for sluttbehandling, og i kommentarfelt beskrives hva som endres.

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
1a	Statsforvalteren, innsigelser					
	a. Det må sikres tilstrekkelig støyavklaring for støyfølsom bebyggelse og deres uteoppholdsareal.	x	x			Boligformål tas ut av planen, inkl. studentboliger. Støy omtales i planbeskrivelse kap. 6.8 m.fl.
	b. Planforslaget sikrer ikke store nok lekeareal på egnet sted med funksjons- og rekkefølgekrav.	x	x			Boligformål tas ut av planen, inkl. studenthybler. Ikke krav om lekeareal eller støyskjerm utareal for sentrumsformål uten bolig. Leke- og oppholdstilbudet på campustorget er rettet mot barns, ungdoms og andres sporadiske opphold i bysentrum. Bestemmelser sikrer opparbeidelse til 'lek og aktivitet', og konkrete funksjoner kan være klatretårn, sceneamfi mv. Endelig valg av møblering og utstyr kan tas i dialog med kommunen og ev. brukergrupper. Omtales i planbeskrivelsen kap. 6.11. Det er ikke generelle støykrav til byrom som ikke er tilknyttet bolig direkte. Støy omtales i planbeskrivelse kap. 6.8, m.fl.

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
	c. ROS-analysen må plassere alle stormflomutsatte tiltak i en sikkerhetsklasse, og planen må sørge for tilstrekkelig sikkerhet mot avdekt stormflore (inkludert havnivåstigning og bølgepåvirkning).		x	x		<p>ROS-analyse er oppdatert med avsnitt som beskriver plassering av ulike tiltak i sikkerhetsklasser. (presentert i møte 27.8.2021)</p> <p>Se s. 13-14 for tiltak i sikkerhetsklasse 2.</p> <p>Ny bestemmelse §5.1.3 sikrer tilstrekkelig sikkerhet mot stormflo inkl. bølgepåvirkning. (presentert i møte 27.8.2021)</p>
1b	Statsforvalteren, andre innspill/merknader:					
	Områdeplan: Planen fremstår som lite avklarende. Et plangrep for å beholde fleksibilitet i planen er å gjøre planforslaget om til en områderegulering med krav til senere detaljregulering. Dersom planforslaget gjøres om til områderegulering kan det vurderes om dette delområde skal å bli ferdig detaljregulert i områdereguleringsplanen.	x	x			<p>Detaljreguleringsplan er avklart i møter 22.06. og 27.8.2021.</p> <p>Hensikten med innspill om områdeplan er å få en ny planprosess der ulike tiltak detaljeres ytterligere. Det er særlig reguleringsformål bolig og veg som ønskes mer detaljert og juridisk forankret.</p> <p>Forslagsstiller mener detaljregulering slik den foreligger nå, uten boligformål, og med plankart og bestemmelser inkl. rekkefølgekrav, og illustrasjoner som viser midlertidig og framtidig situasjon for vegformål, gir nødvendige juridisk avklaringer for å kunne gå rett på byggesak. Dette gir også en mer effektiv gjennomføringsprosess videre for alle parter.</p> <p>Bestemmelser med krav om tekniske planer og at disse skal godkjennes av vegeier gir sikkerhet for at tiltak blir i tråd med vegeiers intensjoner og krav.</p>

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
	Sentrumsformål: Planen må i større grad må avklare fordelingen mellom de ulike underformål. For Statsforvalteren er det særlig viktig at mengde og plassering av støyuksatte boenheter blir nærmere avklart. I tillegg må barn og unges interesser sikres tydeligere i planen.					<p>Boliger, herunder studentboliger, utgår.</p> <p>Når bolig utgår er detaljering/utforming av byggeområdene mindre relevant, fordi sentrumsformål (uten bolig) har andre krav til støy og uterom.</p> <p>Sentrumsformål er delt i tre delfelt med tilhørende bestemmelser/rekkefølgekrav.</p>
	Bestemmelsesområder: Planen åpner for en svært vid forståelse av å endre formålsgrenser, og at formuleringen i best.omr. utfordrer at reguleringsplan skal fastsette framtidig arealbruk som er bindende for nye tiltak. Antar at intensjonen er å kunne gjøre tilpasninger i mindre grad, og at det ikke er snakk om store endringer. Dette bør framkomme av teksten i bestemmelsene, slik at man etterstreber god forutsigbarhet i planen.	x				<p>Bestemmelsesområdene er snevret inn og ordlyd i bestemmelsen er spisset.</p>
	Støy: Støyfaglig utredning har ikke sannsynliggjort at det er mulig å innfri kravene til støy der planen legger til rette for støyfølsom bebyggelse. Vi rår til at andelen og plassering av boliger i sentrumsformålet BS blir avklart nærmere. Slik planforslaget er utformet legges det til rette for massiv boligbygging. Med dette som utgangspunkt må planforslaget sannsynliggjør hvordan boliger i byggeområde BS greier innfri støykravene i planbestemmelse 4.6. Støyfaglig utredning må vise effekten av avbøtende tiltak og andre endringsforslag. Nødvendige avbøtende tiltak må innarbeides i plankart og bestemmelser. En rekke flere krav ang. støy og bestemmelser ang. støy for støyfølsom bebyggelse.	x	x			<p>Boliger, herunder studentboliger, utgår.</p> <p>Støybestemmelser rettet mot bolig er tatt ut.</p> <p>Støykrav til andre funksjoner i sentrumsformål gjelder kun innendørs støy, TEK17 /NS8175 gjelder.</p>
	Studentboliger: Det må settes krav til felles egnet uteoppholdsareal for studenthyblene. Planbestemmelsen må sette minimumsstørrelse, samt funksjons- og rekkefølgekrav som sikrer ferdigstillelse før hyblene tas i bruk. For campusområdet finner vi at egnet felles uteoppholdsareal kan løses ut på tak/verandaer på bygningene, noe som også er i tråd med anbefalingene i støyutredningen.	x	x			<p>Boliger, inkl. studentboliger utgår.</p>

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
	Stormflo: Mener vi det vil være enklere og mer entydig om man benytter hensynssoner og knytter krav til tiltakene i de sikkerhetsklassene som er planlagt innenfor sonene. ... Om man velger å tilfredsstille sikkerhetskravene til 200-årsstormflo gjennom konstruering/dimensjonering av tiltakene som ligger lavere enn trygg kote, må også dette sikrest gjennom planbestemmelsene.		x	x		Se pkt. 1a.c over. Terrenget vil endres/heves i framtidig situasjon, og en hensynssone ut fra dagens terreng er derfor mindre egnet.
	Lekeareal / barn og unge: Det er satt en maks. størrelse på 500 m2 lekeareal på torget. Det er vår vurdering at planen ikke sikrer tilstrekkelig med lekeareal i planområdet. Vår vurdering er at torget må ha rom for et lekeareal for byens barn. Lekeareal for boligene i BS må komme i tillegg. En rekke flere krav ang. lekeareal og bestemmelser ang. dette.					Se pkt. 1a.b over.
2	Møre og Romsdal fylkeskommune (FK), merknader					
	KU samferdsel: Utredning om trafikkavvikling og trafikkmiljø gir ikke tilstrekkelige svar til å ta avgjørelser om viktige forhold knyttet til samferdsel. Siden løsningene ikke er fastsatt, vil det ikke være mulig å vurdere planforslagets risikoer og sårbarheter.	x	x		x	Løsninger er vist i revidert Illustrasjonsvedlegg; illustrasjonsplan s. 5, veg- og trafikkplan s. 6, og i nye veg- tegninger for krysset Fosnagata x Astrups gate s. 28-29. Trafikkrapport beskriver trafikksystem og kapasitet. Se for øvrig pkt 3a.a SVVs merknad under.
	Områdeplan: Planforslaget fremstår i all vesentlig forstand som en områderegulering som avklarer planområdets hovedstruktur/-grep. ... Den omtaler i liten grad hvor disse tiltakene skal gjennomføres. Som detaljplan, må planforslaget i større grad fastsette når, hvordan, og til hvilke formål, arealene innenfor planområdet skal utnyttes. ... Fylkeskommunens råd er at kommunen gjør vedtak om områderegulering, der det for deler av arealet må gjøres nærmere avklaringer gjennom seinere detaljregulering.	x	x			Detaljplan er avklart i møter. Boliger, herunder studentboliger, utgår. Sentrumsformål er delt i tre delfelt med tilhørende bestemmelser/rekkefølgekrav, § 10.2.2. Vegformål er differensiert med fortau langs ny bebyggelse/sentrumsformål, og bestemmelsene presiserer konkrete rekkefølgetiltak, §§ 10.2.2. og 10.2.3.

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
	Byggetrinn / rekkefølgekrav: Utfordring at planen ikke juridisk fastslår hva som er første byggetrinn. ... Rekkefølgebestemmelsene til planen fastsetter flere krav som er logisk godt sammenhengende og godt begrunna, men sikrer likevel ikke at realiseringa av planen starter på "rett plass". ... FK foreslår derfor at det innafor konseptet områderegulering, legges til rette på detaljreguleringsnivå for gjennomføring av byggetrinn 1, og av tiltak som nødvendig må gjennomføres i samband med dette byggetrinnet.	x	x	x	x	<p>Sentrumsformål er del i tre delfelt med tilhørende bestemmelser/rekkefølgekrav for utbygging innenfor ulike felt. I illustrasjonsvedlegg s. 27 er det illustrert mulige utbyggingsrekkefølger.</p> <p>Inkl. rekkefølgekrav til oppgradering av krysset Fosnagata/Astrups gate.</p> <p>Planbeskrivelse kap.4.3 og 6.2</p>
	Sentrumsformål / boliger: FK mener at særlig boligandelen og "hotell-"andelen må fastsettes eksplisitt og avgrenses. Av hensyn til framdrifta er det nødvendig at detaljregulering avklarer de forhold som er nødvendige. Dersom vesentlige avklaringer utsettes til byggesak, vil det kunne oppstå konflikter og motsetninger som forsinker framdrifta på langt mer kritiske tidspunkt.	x	x			<p>Boliger, herunder studentboliger, utgår.</p> <p>Når bolig utgår er detaljering/utforming av byggeområdene mindre relevant, fordi sentrums-formål (uten bolig) har andre krav til støy og uterom.</p> <p>Sentrumsformål er delt i tre delfelt med tilhørende bestemmelser/rekkefølgekrav.</p>
	Parkering: FK er skeptisk til at planforslaget åpner for at et forholdsvis stort areal skal kunne benyttes til parkerings-hus, og at parkeringskapasiteten innenfor planområdet øker fra dagens 280 plasser til 515 plasser. ... noe FK vurderer som altfor høyt. De 36 plassene som beholdes på planområdet, samt 10 plasser for handicap/drop-off ved kollektivterminalen bør være tilstrekkelig. ... Under arbeidet med detaljering må det også settes av areal til sykkelparkering under tak, med gode låsemuligheter.		x			<p>Parkeringskrav/ -nivå følger overordna planer.</p> <p>I tillegg reguleres et parkeringshus i tråd med politiske forventninger om god parkeringsdekning i sentrum.</p> <p>Revidert bestemmelse §4.1 om fasiliteter for sykkelparkering.</p>

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
	<p>Samferdsel: Planforslaget er utforma på et overordna nivå, med rekkefølgebestemmelser som legger til rette for uttalemulighet i byggesakene, men uten annen vei ut av eventuelle konflikter enn gjennom klage på vedtak. Planen er ikke tilstrekkelig avklarende juridisk for forhold som gjelder samferdsel. I detaljregulering må slike strukturer detaljeres nærmere i underformål, som for eksempel kollektivterminal, kjøreveger, fortau, sykkelanlegg, m.v. Dette er nødvendig for å kunne vurdere virkninger, men også for å kunne stille nødvendige rekkefølgekrav.</p> <p>Jamfør planfaglige merknader, må det være juridisk bindende rekkefølgekrav knytta til det som er omtalt som ulike byggetrinn i planen. Allerede ved første byggetrinn vil det være nødvendig å knytte rekkefølgekrav til samferdselstiltak med sikte på trafikk-sikkerhet og framkommelighet. ...</p>	x	x		x	<p>Plankart og bestemmelser er revidert, og tiltak i midlertidig fase og eksempel på endelig situasjon er vist i illustrasjonsvedlegg s. 28.</p> <p>Plankart viser fortau langs Fosnagata/Astrups gate langs sentrumsformål (all ny bebyggelse), og stiller krav om opparbeidelse av fortau for hvert byggetrinn i rekkefølgebestemmelse § 10.2.3.</p> <p>Med bestemmelsene følger en illustrasjon (juridisk bindende) som viser konkret kryssutforming/tiltak som skal gjennomføres, før byggetrinn som hindrer bruken av kollektivterminal kan <u>igangsettes</u>.</p>
	<p>FK savner en god forbindelse for syklende fra Fosnagata til kollektivterminalen. ...</p> <p>FK stiller spørsmålstegn ved om det er satt av nok areal til ulike vegformål/trafikantergrupper. ...</p> <p>Etterspør løsninger for syklende i kollektivterminal-området.</p>					<p>Devoldholmen vil få flere nye byrom og gater som vil inngå i sentrums allerede mangfoldige nett av gaterom og torg. I sentrum opparbeides byrommene slik at de kan deles av flere trafikantergrupper, og slik at hastighet og hensyn tilpasses situasjonen i det enkelte byrom. Slik oppnås vakre byrom og god trafikk-sikkerhet.</p> <p>Tverrgatene (naturlig trasé) gjennom planområdet vil være «shared space» for gående, syklist og sporadisk biltrafikk (servicekjøretøy).</p> <p>INGEN ENDRINGER AV PLANDOKUMENT</p>
	<p>Krysset rv 70-fv 539-Astrups gate må utformes i henhold til N100 og spesielt kapittel D.2.6.1. Dimensjonerende kjøretøy på Rv70 er modulvogntog. FK mener det kan det se ut til at hovedvegen er dimensjonert noe smalt for bussenes bredde m/speil jf. SVV HB 123. Ved ytterligere detaljering av planforslaget må/bør det utarbeides sporinganalyser som sikrer dette.</p>				x	<p>Veggeometri vist i vedlagte illustrasjoner følger i all hovedsak håndbok N100.</p> <p>Sporingsanalyser er utført og lagt fram i møte med SVV 27.8.2021.</p>

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
	Gående/syklende – trafiksikkerhet (s.8.): FK ser behov for å bli enige om konkrete løsninger for myke trafikanter allerede i planvedtaket, ikke minst for å sikre at det er satt av nok areal til disse formålene. ... FK er skeptiske til løsninga med sykkelfelt forbi Campusområdet av flere grunner som ramses opp. Anbefaler heller sykkelveg med fortau på østsiden av Fosnagata.	x	x		x	<p>Reviderte rekkefølgebestemmelser § 10.2.2 sikrer trafiksikkerhetstiltak.</p> <p>Ang. sykkelfelt vs sykkelveg med fortau er det besluttet i dialog med både kommunen og SVV:</p> <p>Sykkelfelt er valgt pga,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mindre arealkrevende (sykkelveg med fortau krever buffersone mot veg, «mellomstopp» for fotgjengere ved kryssing, geometri/ avbøyning i kryss) - Gir færre potensielle konfliktpunkt med fotgjengere - Kan på sikt videreføres sørover i Vågevegen (her er det ikke plass for sykkelveg med fortau og det medfører flere systemskifter) - Gir færre systemskifter og bedre 'overganger' mellom ev. skifter
	Kollektivknutepunkt - mobilitet: Det skal de kommende årene gjennomføres flere prosjekter hvor nye former for urban – og rural mobilitet blir pilotert og implementert i en fysisk mobilitetshub. I tilknytning til kollektivterminal og campus bør det reserveres areal for overgang mellom ulike transportformer, som bysykler, sparkesykler, bildeling, avstigning for samkjøring osv, i tillegg til buss, sundbåt og hurtigbåt. ... Det bør allerede fra start legges til rette tilstrekkelig areal og framføres nok elektrisitet, til at framtidige tjenester blir tilgjengelig.					<p>Mobilitet og kollektivterminal er beskrevet i planforslaget, i planbeskrivelse og illustrasjonsvedlegg. Eiere av myndighetsområdet kollektivtransport har anledning til å utforme terminal innenfor område avsatt til kombinert samferdselsformål.</p> <p>INGEN ENDRINGER AV PLANDOKUMENT</p>

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
	Tekniske krav til samferdsel: Under detaljeringen av planforslaget må det også dokumenteres at gjeldende tekniske krav kan oppfylles. Planen slik den foreligger gir ikke tilstrekkelig grunnlag for å vurdere dette. Dersom det ikke er mulig å etterkomme krav på grunn av eksisterende forhold, må det søkes fravik. ... Nødvendige fravik bør listes opp planbeskrivelsen under kapittelet «Virkninger, avbøtende tiltak» (eventuelt i KU-vedlegget).	x	x		x	<p>Plankart og bestemmelser er revidert, og tiltak i midlertidig fase og eksempel på endelig situasjon er vist i illustrasjonsvedlegg s. 28.</p> <p>Trafikkrapport og illustrasjonsvedlegg med veg- og trafikkplan s. 6 og veggeometri/sporing s. 29 viser at planlagte funksjoner er gjennomførbare uten å søke fravik fra tekniske krav.</p> <p>Se for øvrig kommentarer i andre pkt over/under.</p>
	<p><u>Første byggetrinn - detaljregulering - rekkefølgekrav</u></p> <p>FK mener at første byggetrinn må defineres i rekkefølgebestemmelsene, gitt også et polygon i kartet. Detaljplan for dette arealet må konkret vise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bebyggelsesformål med byggegrenser, se planfaglige merknader om presiseringer innafor sentrumsformålet. - Midlertidig løsning for kollektivterminalen med tilhørende, nødvendig infrastruktur, inkl. midlertidig løsning som pilot for den permanente, med tanke på kjøremønster, gangatferd etc. - Rekkefølgekrav som sikrer opparbeidet infrastruktur, hensynet til trafiksikkerhet og trygg tilgjengelighet, særskilt for myke trafikanter. Dette kan være aktuelt å inkludere tiltak både langs Rv70, fv 539, Astrups gate og Hollendergata, dersom analysene viser dette. 	x	x	x	x	<p>Se kommentarer under punkt om områdeplan og byggetrinn/rekkefølgekrav over.</p> <p>- sentrumsformål er delt i tre felt, byggegrenser følger formålsgrenser.</p> <p>- eksempel på midlertidig løsning for kollektivterminal er vist i reviderte bestemmelser § 10.2.2, med vedlegg/illustrasjon og i illustrasjonsvedlegg s. 26-28.</p> <p>- se reviderte bestemmelser § 10.2.2, med vedlegg/illustrasjon og i illustrasjonsvedlegg s. 26-28.</p> <p>Beskrivet i flere avsnitt i planbeskrivelse, avsnitt 4.12, 6.2, 6.15 og 8.3.</p>

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
	<p>Støy: Ang. undervisning mener FK av støyrapport henviser til NS 8175 (kap. 3.2. i rapport), og mener grenseverdier for bygninger for undervisning bør tas med i planbestemmelsene ang. støytiltak.</p> <p>En rekke flere krav ang. støy og bestemmelser ang. støy for støyfølsom bebyggelse. ...</p> <p>Endringer for eksisterende bebyggelse blir veldig lite belyst i støyrapporten. Det er feks ikke nevnt at fasadene fra de nye bygningene vil reflektere støyen slik at eksisterende hus vil få refleksstøy. Dette gjelder bl.a. for bygningene på vestsiden av Fosnagata.</p>			x		<p>Støyrapport belyser formålet undervisning og situasjon for eksisterende boliger, og dokumenterer at endring i støy er under 3dB som er utløsende for krav om tiltak.</p> <p>TEK 17 og NS 8175 er gjeldende og bør ikke gjentas i bestemmelsene. Tema er nevnt i planbeskrivelse kap. 6.8.</p> <p>Støyrapport er revidert og beskriver beregnings-metode, der refleksjonsstøy er medregnet.</p>

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
	<p>Kulturminner:</p> <p>Påpeker at planforslaget ikke har tatt til følge FKs råd om høyde, og peker på dette som deres primære tilråding.</p> <p>FK anbefaler justering av reguleringsbestemmelsene for å sikre harmonisering med den tilgrensende gjenreisningsbebyggelsen. Fargesettingen bør være i tråd med fargepaletten for gjenreisningsbyens murbebyggelse.</p> <p>Nye bestemmelser:</p> <p>§5.1.2 Utforming sentrumsformål BS: NY TILFØYELSE: Fasadene skal ha en kornet pusspreget overflate, evt. plater med pussoverflate. Man må unngå blanke, pussede overflater.</p> <p>§ 6.3.1. Utforming av kombinasjonsbygg: NY TILFØYELSE: Fasadene skal ha en kornet pusspreget overflate, evt. plater med pussoverflate.</p> <p>§ 8.1. Bevaring av kulturmiljø - bevaringsverdig almetre. Almetreet er vernet Treet tillates ikke fjernet. Ved gjennomføring av tiltak skal det etableres beskyttelsestiltak mot treets rotsystem, stamme og trekrone.</p>		x			<p>Planprogrammet for Devoldholmen sier i oppsummering s.8: 'Ut fra dette er den noen punkter som legges til grunn for planarbeidet og konsekvensutredningen;</p> <p>- byggehøyder på 4-5 etasjer som hovedregel, men det kan åpnes opp for bygg opp i 8-9 etasjer der det avklares gjennom reguleringsplanleggingen.'</p> <p>Ny bebyggelse planlegges i 4-6 etasjer som hovedregel, og med et signalbygg i sør opp i 9 etg. Dette er i tråd med planprogrammet. Høyder er vurdert i KU, og planbeskrivelsen kap. 6.5 belyser hvilke vurderinger og avveininger som er gjort.</p> <p>Ny campusbebyggelse vil uvegerlig få et annet uttrykk enn gjenreisningsbyen pga innhold, omfang, byggteknikk mv. Likefullt er intensjonen tydelig uttrykt i planen og bestemmelser til planen sikrer et godt arkitektonisk uttrykk.</p> <p>Bestemmelse § 10.1.7. sikrer at material- og fargebruk, herunder hvordan valgte farger virker sammen med nabobebyggelsen og den historiske BSR- fargepalett, skal dokumenteres i byggesøknad</p> <p>Gjenreisningsbyen og nyere oppført bebyggelse har ulike fasadeuttrykk og varierende fasadekledning. Også på grunn av ny teknologi og krav til bestandighet, drift og vedlikehold, er det ikke ønskelig å gi så konkrete/detaljerte føringer om fasade.</p> <p>Bestemmelsen om almetreet endres som foreslått.</p>

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
	Konklusjon: FK vil likevel ikke tilrå at reguleringsframlegget blir godkjent slik det foreligger. Anbefaler at kommunen gjør vedtak av planen som områderegulering, ev. detaljregulering for første byggetrinn, dersom nødvendige deler av planen får tilstrekkelig detaljnivå og utredninger knytt til dette. Det er særskilt ut fra samferdselsområdet det er nødvendig med økt detaljering.					Jf. kommentarer over er reguleringsplanen nå detaljert ytterligere i plankart og bestemmelser.
3a	Statens vegvesen (SVV), innsigelser					
	<p>a. Planforslaget sikrer ikke nødvendige tiltak eller rekkefølgekrav til vegsystemet. - Planforslaget ivaretar slik ikke trafiksikkerheten og fremkommeligheten på en tilfredsstillende måte, mangelfull avklaring av tiltak/endringer på vegsystemet og rekkefølgekrav.</p> <p><u>Epost fra SVV, 1.9.2021:</u></p> <p>Eksisterende kryssløsning er ikke godt utformet, og vi vurderer det slik at campusutbyggingen ikke kan bygges ut før krysset er utbedret. Vi ser det som viktig at de tiltakene som gjennomføres skjer helhetlig for hele kryssområdet, og ikke bare på deler av krysset slik det er skissert i midlertidig fase. Vi sikter da særlig til løsningen med å opprettholde eksisterende kantparkering foran butikken som bidrar til at krysset er utflytende og har mange konfliktpunkter.</p> <p><u>Brev fra SVV, 17.9.2021:</u></p> <p>SVV vil ha presisert at eksisterende avkjørsler til eksisterende kollektivterminal stenges når kollektivterminalen flyttes, og at fortauet må opparbeides helhetlig innenfor arealet avsatt til o_SF.</p> <p>SVV forutsetter at det går tydelig frem av bestemmelsene at kryss og fortau skal dimensjoneres i samsvar med krav i N100.</p>	x	x	x	x	<p>Byggeområdet for sentrumsformål er delt i tre felt. Det er stilt rekkefølgekrav til kryssutforming for byggetrinn som berører dagens kollektivterminal og som krever flytting av denne, dvs. tiltak innenfor felt BS1 og BS3, §§ 10.2.2. og 10.2.3.</p> <p>Som vedlegg til reviderte bestemmelser følger en illustrasjon (juridisk bindende) som viser konkret kryssutforming/tiltak som skal gjennomføres før overnevnte byggetrinn kan <u>igangsettes</u>. Inkl. fjerning av parkering på vestsiden av Fosnagata, foran butikken.</p> <p>Plankart og bestemmelser er revidert, og tiltak i midlertidig fase og eksempel på endelig situasjon er vist i illustrasjonsvedlegg s. 26-28.</p> <p>§§ 10.2.2 og 10.2.3 presiserer krav knyttet til avkjørsler.</p> <p>§§ 10.1.6 stiller krav om utforming iht. N100.</p> <p>Skisser som viser vegløsninger er vist i illustrasjonsvedlegget s. 27-29.</p> <p>Trafikkrapport beskriver trafikksystem og kapasitet.</p>

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
	<p>b. Direkteavkjørsler fra rv. 70, vist med pilsymboler, kan ikke aksepteres. - Har innsigelse til de foreslåtte avkjørselsløsningene, spesielt avkjørsler som krysser og gir blandet bruk på areal med mange myke trafikanter. SVV mener at varelevering må samles til en felles terminal, som må løses og sikres i reguleringsplanen.</p> <p><u>Epost fra SVV, 1.9.2021:</u></p> <p>Avkjørsler fra rv. 70 til området for utrykningskjøretøy og eventuelle servicekjøretøy kan aksepteres, mens all annen trafikk bør organiseres via vegnettet på østsiden av bebyggelsen.</p> <p><u>Brev fra SVV, 17.9.2021:</u></p> <p>SVV aksepterer de foreslåtte avkjørslene fra Fosnagata, men vil det skal presiseres at bruken kun gjelde utrykningskjøretøy og nødvendig servicekjøretøy. Gatene bør være stengt med pullerter/bom for å hindre gjennomkjøring av annen type trafikk.</p> <p>SVV ønsker ikke å tillate avkjørsel uten at et konkret bruksformål knyttet til BS3/avkjørselspil i nord fra Astrups gate er definert. De ber om at avkjørselspil tas ut av plankart. SVV viser til at avkjørsel kan vurderes på nytt gjennom planendring/dispensasjon når et konkret utbyggingsprosjekt foreligger.</p>		x			<p>Reguleringsplanen må sikre rett til avkjørsel for denne store nye sentrumsbebyggelsen med en rekke ulike funksjoner.</p> <p>Revidert bestemmelser § 4.2 sikrer begrensninger ved bruk av avkjørsler fra rv. 70/Fosnagata, til utrykningskjøretøy og nødvendig servicekjøretøy. Dette fastsettes endelig gjennom skiltvedtak. I</p> <p>§ 9.4 tillater etablering av pullert/bom for å begrense atkomst med kjøretøy.</p> <p>§ 10.2.2 tillater midlertidig avkjørsel til en eventuell midlertidig kollektivterminal til BS3 fra nord, fra Astrups gate.</p> <p>Endelig plassering av varemottak må vurderes i byggesak for hvert byggetrinn. Ikke funksjonelt/gjennomførbart å kun se på ett varemottak for hele planområdet, både på grunn utbygging over tid i flere byggetrinn, og på sikt ulike funksjoner med ulike behov.</p>
3b	Statens vegvesen (SVV), merknader					
	SVV ber om at Kristiansund kommune initierer et arbeidsmøte for å diskutere innspill/merknader forholdene videre.					Gjennomført 22.06. og 27.8.2021
	<p>c. Byggetrinnene må tydelig defineres i bestemmelsene</p> <p>Trinnvis utbygging: Trinnvis utbygging må tydelig defineres i planbestemmelsene.</p> <p>Midlertidig løsning for kollektivterminal og tiltak på rv. 70 som følge av dette, med trafikale konsekvensene og tiltak for første byggetrinn må utredes nærmere og avklares med SVV.</p>	x	x	x	x	Se kommentar pkt. 3a.a.

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
	<p>d. Dimensjonering av veg og kryss må følge krav i håndbok N100</p> <p>Gateutforming: Vi ser det som viktig at riksvegen gjennom planarbeidet dimensjoneres for den gods- og persontrafikken den skal betjene. I Statens vegvesen sin håndbok N100 er det i kapittel B gitt utformingskrav til gater som skal betjene kollektiv- og godstrafikk. Dette kapitlet må legges til grunn for planlegging av veganlegget</p> <p>Trafikkflyt: SVV savner nærmere vurderinger i analysen av hvor store kølengder og tidsforsinkelser det er tale om da alle disse tre faktorene (belastningsgrad, kø og forsinkelser) må ses i sammenheng. Og der alle veger og atkomster i krysset Fosnagata x Astrups gate inkl. atkomst til boliger/kontor/butikk på vestsiden av gata. ... En mer detaljert analyse vil være nyttig med tanke på konsekvensene flyttingen av kollektivterminalen vil ha for kollektivtrafikken, og om det er behov for tiltak som bedrer fremkommeligheten for dem</p>				x	<p>Veggeometri vist i vedlagte illustrasjoner følger i all hovedsak håndbok N100.</p> <p>Det er lagt fram sporingsanalyser i møte med SVV 27.8.2021.</p> <p>Ang. trafikkflyt er dette beskrevet/dokumentert i trafikkrapporten kap 5.8. Beregningen for 2040 viser at det ikke er avviklingsproblemer i krysset med omtale også av køer, som er svært korte (3 - 4 biler i kø i Astrups gate i korte perioder i ettermiddagsrushet; 11 sek forsinkelse).</p> <p>Plassering av eksisterende avkjørsler kan vanskelig endres. Ved observasjon av krysset er det ikke observert trafikkproblem og det er observert svært få innkjøringer fra sør til atkomst parkering butikk/Helsehuset. Skisse datert 210910 viser for øvrig gangfeltet trukket nordover, unna avkjørslene.</p>

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
	<p>e. Kantparkering er uheldig ut fra høy trafikkmengde, gangfelt og sykkelfelt</p> <p>f. Sykkelfelt må planlegges i samsvar med N100 og bygges ut helhetlig</p> <p>Sykkel: I Fosnagata er sykkelfeltene en del av hovednettet for sykkel. Det er stor trafikkmengden på vegene, og en bør planlegge sykkelfeltene med en bredde på minimum 1,8 meter (planforslag viser 1,5m). Kantparkering kombinert med sykkelfelt er ikke en god løsning. ... Med særlig hensyn til myke trafikanter vil vi ikke tillate en slik løsning.</p> <p><u>Epost fra SVV, 1.9.2021:</u></p> <p>Sykkelfelt: En løsning med ensidig sykkelfelt på en kort strekning på ca. 100 meter vil ikke være en god løsning. Sykkelfelt skal etableres tosidig, jf. krav 2.42 i N100, og vi vil ikke tilråde fravik. Riksvegen må etter vår vurdering opparbeides med gateprofil uten sykkelfelt i henhold til normalkravene i den midlertidige situasjonen.</p>		x		x	<p>Det følger av reviderte rekkefølgebestemmelse § 10.2.2 med vedlegg at kant-/skråparkering nærmest krysset i Fosnagata x Astrups gate fjernes. Se også skisse for midlertidig situasjon, datert 210910.</p> <p>Vegplan viser mulig løsning med sykkelfelt i framtidig situasjon dimensjonert etter N100.</p> <p>Plankart sikrer vegformål med tilstrekkelig bredde for opparbeidelse av sykkelfelt.</p>
	<p>g. Dekningsgraden for personbilparkering må vurderes nærmere</p> <p>h. Det må stilles krav til fasiliteter for sykkelparkering</p> <p>Bil- og sykkelparkering: SVV ber om at parkering og antall plasser ses i en større sammenheng/ område, og vurderes nærmere. Sykkelparkeringen må tas inn i planbestemmelsene. SVV viser til bestemmelser som er gitt i kommunedelplan for Kristiansund sentrum, samt parkeringspolitisk plan.</p>		x			<p>Parkeringskrav/ -nivå følger overordna planer.</p> <p>I tillegg reguleres et parkeringshus i tråd med politiske forventninger om god parkeringsdekning i sentrum. Etablering av p-hus kan gjøre senere etablering av parkeringstunnel mindre aktuelt, og totalt sett gi offentlige besparelse/samfunnsøkonomisk gevinst.</p> <p>Krav til sykkelparkering står i bestemmelsene § 4.1, og er presisert ift. kvalitet/ under tak / frostfri</p>

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
	<p>i. Støy er ikke tilstrekkelig avklart i planforslaget</p> <p>Støy: Det må stilles klare rammer for hva som kan bygges innenfor formålene med tilhørende krav til støy i bestemmelsene slik at føringer i T-1442 kan imøtekommes. Da det også er tale om en trinnvis utbygging, må støy avklares for de ulike utbyggingstrinnene. Eksisterende bebyggelse vil også bli påført økt støybelastning som følge av økt trafikk og refleksjon fra den nye bebyggelsen, og dette må utredes nærmere.</p>					<p>Bolig, herunder studentboliger utgår. Se pkt. 1a.a og 1b over.</p> <p>Støyrapport belyser situasjon for eksisterende boliger, og dokumenterer at endring i støy er under 3dB, som er utløsende for krav om tiltak.</p>
4	Kystverket					
	<p>Kystverket oppfatter ikke at planforslaget bryter med forutsetningene innenfor deres ansvarsområde, og legger til grunn de statlige retningslinjenes føringer for det som vedkommer bygningers plassering.</p> <p>Kystverket legger til grunn at området som fremdeles skal være byens kollektiv-knutepunkt og endepunkt for RV70, herunder en operativ havn, blir arealmessig ivaretatt og prioritert til havnedrift. Det er ikke ønskelig med etableringer innenfor planområdet som kan bety en konfliktopptrapping og/eller skape negative relasjoner til næringsmessig utvikling av Devoldholmen som stamnetthavn.</p> <p>Kystverket kan ikke se at tiltaket har noen generelle avvikende eller negative konsekvenser for ledstrukturen eller bruksområdet bare en mindre lokal virkning i selve havnebasenget.</p> <p>Uspesifiserte bygningsetableringer innenfor boligsegmentet kan føre til vanskeligere driftsforhold for en kommersiell havnedrift og skape en støymessig, uforenlig situasjon.</p> <p>Kystverket har ingen navigasjonsinnretninger som krever ettersyn eller vedlikehold i planområdet. Det må likevel tas hensyn til det omkringliggende merkesystemet ved at man er bevisst på plassering av tiltak/ bebyggelse og annen belysning (lyskilder).</p>	x	x			<p>Planlagte funksjoner anses å ikke være i konflikt med utvikling av stamnetthavn.</p> <p>Bolig, herunder studentboliger utgår.</p>


	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
5	Kristiansund og Nordmøre havn (KNH)					
	<p>KNH understreker at de har vært positiv til etableringen av Campus Kristiansund. Selskapet har strukket seg svært langt for å legge minst mulig hindringer i veien for prosjektet og imøtekomme endringsforslag underveis. Det er sendt flere forslag til underliggende løsninger, uten at dette er besvart. KNH nevner at problemene som har oppstått skyldes også at salget av eiendommen til Devoldholmen Utvikling AS er priset lavt. Sakskomplekset er komplisert og har lange historiske linjer, og KNH trekker opp noen juridiske og historiske linjer for grunnlaget for rettigheter og plikter på Devoldholmen i sitt høringsinnspill.</p> <p>Eiendomsforhold: KNH mener kommunene ikke uten videre fritt kan overføre midler mellom et havneselskap, den gamle havnekassen og kommunens generelle regnskap, og viser til flere vedlagte eiendomsdokument for flere av eiendommene innenfor planområdet. KNH nevner blant annet at de ut fra disse dokument har disposisjonsrett til det eksisterende parkeringsarealet.</p> <p>KNH mente tidligere at eiendomsforholdene kan løses delvis med en god reguleringsplan og delvis med forretningsmessige avtaler (Utbyggingsavtale/ anleggsbidragsavtale). Deres bekymring er nå at reguleringsplanen vil gi retter til å bygge til nye formål, men på bekostning av deres nåværende formål, og at det ikke er tildelt ansvar for utbygging av kollektivterminal og parkeringshus på deres eiendommer. De mener at inntil en avtale med tiltakshaver som dekker deres tap foreligger, må deres behov trekkes inn som rekkefølgekrav til reguleringsplanen. I motsatt fall kan planen skape flere problemer enn løsninger.</p> <p>KNH mener alle deres interesser vil være ivaretatt om det bygges et parkeringshus/lager, der andre bekoster dette ut over deres mulige tingsinnskudd med tomt til en verdi på omtrent kr 30 mill, ev. i et samarbeidsprosjekt. KNH viser til en intensjonsavtale/opsjonsavtale sendt Kristiansund kommune 16. april 2021.</p>					<p>Innspill angår i stor grad privatrettslige og avtalemessige forhold mellom ulike offentlige etater.</p> <p>Innspill må løses med privatrettslige avtaler mellom eiendomsbesittere/rettighetshavere.</p> <p>Kommunen har dialog med KNH vedr. eierskap og kompensasjon.</p>

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
	<p>KNH er skuffet over at planen ikke tar hensyn til havneselskapets interesser, og viser til at det ikke er inntatt rekkefølgekrav til ferdigstillelse av kollektivterminal, og interesse eller plikt til å delta i utbygging av kombinasjonsbygget er ikke tildelt.</p> <p>KNH har nå følgende uavklarte saker i forbindelse med Campus som på meget kort sikt kan true rammevilkårene for drift av havnen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Havna mister kaianlegg og bakareal på Nordmørkaia – kompensasjon er ennå uavklart. 2. Havna mister havnelager på Nordmørkaia – kompensasjon uavklart. 3. Havna står i fare for å miste parkeringsareal på 7/50 da dette må benyttes til midlertidig kollektivterminal. 4. Deler av havneterminalen har blitt omregulert på feilaktig grunnlag. <p>KNH ber om at planen blir korrigert slik at KNHs forslag og krav over lang tid blir imøtekommet. Dette gjelder spesielt kravet om rekkefølgebestemmelser.</p>					<p>Ev. kompensasjon må avklares gjennom privatrettslige avtaler.</p> <p>Kommentarer til KNHs punkter med uthevet tekst:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Svar – slik BT1 planlegges blir dette arealet i liten grad berørt 2. Svar – kun deler blir revet i planlagt BT1 3. Svar – illustrasjoner viser at arealet blir lite berørt med midlertidig terminal 4. Svar – liten endring i arealbruk for KNH, planforslag viser gjennomførbarheten. Avtalemessige forhold og kompensasjon må avklares i privatrettslige avtaler før igangsetting
6	Avinor					
	<p>Avinor mener ny bebyggelse, inkl. i anleggsperioden ikke vil komme i konflikt med horisontalfalten (hinderflate). Det legges til grunn at byggekraner opererer maksimalt 20 meter over takene på ny bebyggelse.</p> <p>Planlagte bebyggelsen og bruk av byggekraner vil ikke bli berørt av BRA-krav (bygge-restriksjonskrav), og planområdet er ikke berørt av flystøysoner.</p>					Ok
7	Norges vassdrags- og energidirektorat - NVE					
	Grunnforhold: NVE leser geotekniske rapporter som følger planen slik, at områdestabilitet er tilstrekkelig avklart i samsvar med prosedyre i NVE veileder 7/2014					

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
	<p>Sikkerhet mot kvikkleireskred. Det er behov for geotekniske vurderinger i prosjekterings- og gjennomføringsfasen av planlagte tiltak, noe som er fulgt opp med bestemmelser. NVE meiner at Multiconsult bør dokumentere/visе til dokumentasjon for vurderingene som er gjort i forhold til fare for områdeskred etter prosedyre i NVE sin veileder, jf. kap. 3.2 i rapport 10213147-RIG-RAP-002 datert 17.09.2020. NVE er elles fornøyd med at det er sett krav i bestemmelsene om oppfølging av geoteknikken i byggesaken.</p> <p>Overvann: NVE viser til enkel kartlegging av avrenningslinjer i og ved planområdet, og mener dette må følges opp i detaljprosjektering for å unngå skader på bygg. På generelt grunnlag anbefaler NVE til at framtidige flomveger for trygg avleiing av overvann bør vises i plankartet og sikres tilstrekkelig kapasitet med krav i bestemmelser.</p>					<p>Områdeskred/-stabilitet: Multiconsult har i epost dokumentert vurderinger som er gjort ang. områdestabilitet, og NVE bekrefter i korrespondanse at dette er akseptert og tilstrekkelig. (epost vedlagt til info)</p> <p>Overvann: Er sikret med krav om tekniske planer.</p>
8	NTNU Vitenskapsmuseet - Institutt for arkeologi og kulturhistorie					
	NTNU Vitenskapsmuseet viser til sin uttalelse av 7.4.2020 i forbindelse med gjennomført marinarkeologisk befaring, samt kapittel 3.4 i planbeskrivelsen og § 4.5 i planbestemmelsene. NTNU Vitenskapsmuseet har ingen anmerkninger til detaljreguleringsplanen, slik den foreligger.					Ok
9	Kristiansund kommune – Kommunalteknikk					
	<p>Krysset Astrups gate/Fosnagata må spesielt dimensjoneres for semitrailere og vogntog til kaiområdet, og mange busser.</p> <p>Stiller spørsmål om sikttrekanter er korrekt.</p> <p>Mener eksisterende avkjørslеr skal vises med pil på plankartet.</p> <p>Stiller spørsmål om bestemmelser til havneområdet o_VHS1, om anløp med hurtigbåt skal være tillatt her.</p>				x x	<p>Tegninger som viser sporing av store kjøretøy, er vist i møter med Byplankontoret og Statens vegvesen.</p> <p>Veggeometri og sikttrekanter er sjekket og enkelte endret som følge av endring i veggeometri, og avklart i dialog med kommunalteknikk.</p> <p>Eksisterende avkjørslеr på vestsiden av Fosnagata og nordsiden av Astrups gate berøres ikke og skal dermed være tillatt iht. gjeldende plan for de aktuelle</p>

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
	<p>Ønsker 'synliggjøring' av 'grøntdrag' fra det nye torget til Vågen/gassverktomta, ev. med fortau eller trerekke.</p> <p>Planen bør si noe om hvordan støy på nytt torg skal håndteres i planforslaget.</p> <p>Mener det er en svakhet ved planen at ny pumpestasjon ikke er plassert/vist i planforslaget. Det er forutsatt at utbygger skal betale for flytting og anlegg av pumpestasjon på nytt sted. Kommunen kan bidra med å dekke ekstrakostnad som følge av eventuell standardheving: Eksempelvis pumpekostnad hvis eksisterende pumper er utslitte. Selve bygget er i god stand.</p> <p>Har kommentarer til planforslagets beskrivelse av brannvannkapasitet, mener den er tilstrekkelig, og til vannmiljø, der de foreslår endringer i kommunens saksframlegg.</p> <p>Forslag til endringer i planbeskrivelsen kap. 6.16. Økonomiske konsekvenser for kommunen.</p>					<p>byggeområdene. SVV som vegeier har ikke etterspurt atkomstpiler. (ønsker derimot å begrense antall atkomster!)</p> <p>Innspill ang. båtanløp og grønntdrag er vurdert i dialog med planmyndighet i planprosessen, og løsninger er akseptert.</p> <p>Båtanløp: §7.1 tillater båtanløp med båter for passasjer- og nyttetrafikk inntil 30m i vestre havnebasseng ved nytt torg, og inntil 50 meter i østre havnebasseng der hurtigbåten legger til i dag. I østre basseng ved torget er det ønskelig å få fysisk kontakt mellom torget og vannet, og det er vurdert at dette ikke er forenelig med anløp av store båter/ dagens hurtigbåt.</p> <p>Grønntdrag mot Vågen/Gassverktomta: KDP for sentrum viser en framtidig grønnstruktur o_G14 fra Hollendergata og nordover langs Vågen til Gassverktomta. I detaljregulerings-plan for Devoldholmen er det sikret en gangforbindelse langs kaifronten fra Vågevegen, vestover langs Nordmørskaia og videre nordover langs ny bebyggelse/ kollektivterminal og fram til Hollendergata. Gjeldende regulering sikrer gangforbindelse videre fram til grønnstruktur i KDP for sentrum. På grunn av transformasjon til en bymessig situasjon med kvartalsstruktur, kollektivterminal og andre trafikkareal, er det valgt å bruke samferdselsformål; kai og fortau, framfor grønnstruktur for å sikre gangforbindelsen. Ved videre planlegging og prosjektering er det mulig å legge inn en vegetasjon/trekkke både på torg og langs fortau/kollektivterminal.</p>

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
						<p>Støy; se punkt 1a.b over.</p> <p>Ang. brannvann er det ok i dagens situasjon, og er ellers beskrevet i VA-plan. Setning er tatt ut av avsnitt.</p> <p>Ang. kommunalteknisk infrastruktur og økonomiske konsekvenser for kommunen anses planbeskrivelsen dekkende. Kostnadsfordeling avklares gjennom utbyggingsavtaler.</p>
10	Mattilsynet					
	Mattilsynet skal følge opp det som gjelder drikkevann. Iht. drikkevannsforskriften plikter kommunen å ta hensyn og ha oversikt over drikkevannssystemet. Eventuell konflikt med tekniske installasjoner for eksisterende drikkevannsforsyning må undersøkes. Utbygger er pliktig til å levere drikkevann av godkjent kvalitet, og det er viktig å kunne levere nok vann til boere under og etter anleggsperioden.					Er dokumentert i VA-plan og sikret med bestemmelser.
11	Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter (LUKS)					
	LUKS viser til sitt innspill ved oppstart av planarbeidet. Og til at kommunen støtter deres innspill om felles varemottak. De mener det gir området gode muligheter til å være tidlig ute med målrettede løsninger for intertransport som passer inn i fremtidens muligheter.					<p>Varelevering er beskrevet i planbeskrivelsen kap. 4.8.</p> <p>Endelig plassering av varemottak må vurderes i byggesak for hvert byggetrinn.</p> <p>Det er ikke funksjonelt/gjennomførbart å kun se på ett varemottak for hele planområdet, både på grunn utbygging over tid i flere byggetrinn, og på sikt ulike funksjoner med ulike behov.</p>

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
12	J.C Loennechen AS					
	<p>Nabo til planområdet og har leieinntekter av butikk- og kontorlokaler i Astrups gate.</p> <p>Ang. høyder: Viser til planforslagets høyder og fasadelengde mot Astrups gate. Mener omtale av etasjehøyder ikke er relevant, i og med at hver etasje har høyere innvendig høyde enn eksisterende bebyggelse, og dermed blir betydelig høyere enn eksisterende bygg. Mener det er gesimshøyder som må være avgjørende når det skal vurderes hvordan de planlagte byggene harmonerer med bydelen for øvrig.</p> <p>Viser til at det også er planlagt en femte etasje i ca. 10 meters avstand fra Astrups gate, og at fasaden mot Astrups gate er planlagt ubrutt og massiv i over 70 meters lengde. Noe som gjør at planen i svært liten grad er tilpasset eksisterende bebyggelse.</p> <p>Ang. KU og planmaterialet: Peker på et omfattende planmateriale inkl. KU med mange alternativer. Mener dette gir et uoversiktlig bilde, og ingen enkel oppgave å sette seg inn i hva som er tenkt tillatt innenfor planområdet.</p> <p>Ang. tiltakshaver og 'campus': Peker på at det synes som at lite av det planlagte utbyggingsarealet er tiltenkt 'campus', og at det meste av bygningsmassen tenkes leid ut i direkte konkurranse med andre private aktører. Det bør være grenser for hvor langt Campus-alibiet kan strekkes for å bygge i en skala som ingen andre noen sinne har fått tillatelse til i Kristiansund.</p> <p>Er positive til nye fylkeskommunale arbeidsplasser i byen, og til utvikling av Devoldholmen. En utbygging uten begrensninger med hensyn på omgivelsene vil imidlertid bli skjemmende for helheten i bydelen. Reguleringsplanen er samfunnets mulighet til å balansere utbyggers ønske om maksimal profitt mot andre hensyn, som naboer og andre brukere av bydelen. Mener planforslaget gir en lite tillitvekkende framstilling av konsekvenser av utbyggingen. Håper politikerne får et realistisk bilde av utbyggingen og foretar fornuftige korrigeringer som gjør at sentrum blir utbygd på en god måte.</p>				<p>Kotehøyder angir eksakt høyde på ny bebyggelse. Illustrasjoner viser hva merknadsstiller påpeker, at høyder/etasjehøyder på ny bebyggelse er større enn på eksisterende bebyggelse. Jf. landskapssnitt i Illustrasjonsvedlegg s. 13.</p>  <p>Bestemmelse § 5.1.4 sier at '<i>lange monotone fasader skal unngås</i>'.</p> <p>Et komplett planforslag med KU og en rekke andre vedlegg er krevende å settes seg inn i. Krav til dokumentasjon og samtidig dokumentasjon av ulike alternativer kan oppfattes som uoversiktlig.</p> <p>Planprogram for regulering av Devoldholmen sier at '<i>Planen skal vise mulig utbygging til ulike formål som høyskole, fagskole, bolig, næring/forretning og offentlige tjenester</i>'.</p>	

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
13	Bryggekomitéen					
	<p>Bryggekomiteen ble nedsatt av Bystyret i november 2018. Mandatet kan kort refereres til å omhandle oppdatering av eksisterende Bryggeplan for Kristiansund kommune.</p> <p>Er positive til transformasjon, og uttaler seg med utgangspunkt i hensynet til Vågen som kulturminnevernområde som ligger tett opp til Devoldholmen, og kulturminnevernhensyn.</p> <p>Bryggekomitéen påpeker følgende punkter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • savner illustrasjon sett fra ØverVågen og Mellomverftet • mener at ny bebyggelse har fire framsider, ingen baksider • hensynet til eksisterende historisk bebyggelse er svært viktig, ønsker tydeligere illustrasjon av hvordan skala påvirker visuelt inntrykk av historisk bebyggelse • kvalitativt visuelt inntrykk av Vågen må ikke forstyrres • arkitektonisk uttrykk slik det foreligger er for kompakt <p>Vågen er tatt inn i Kulturminneplana for Kristiansund, foreløpig behandlet i Hovedutvalg Skole, barnehage, kultur 13.04.21, og skal opp i bystyret i Kristiansund før sommeren. Bryggekomitéen gitt følgende innspill som er tatt inn i Kulturminneplana:</p> <p><i>-Vågen med bygninger, brygger og industrihistorie må tas vare på som kulturminne som del av et historisk bymiljø. De enkelte bryggene tas vare på etter en strategi hvor alt av eksteriør bevares, og der interiør bevares der det er hensiktsmessig og vektet etter følgende kriterier: Streng bevaring og beholde formål, bevaring og endret formål, bevaring fasade og endret formål, rive/bygge nytt i stil som kommuniserer med miljø og arkitektur.</i></p>				<p>Tematikken i merknaden er gjort rede for i KU og i planbeskrivelsen, og er avklart med planmyndigheten.</p> <p>x</p> <p>Illustrasjonsvedlegg er supplert med ny fjernvirkning fra Vågen/Mellomverftet, s.30</p> <p>Illustrasjonsvedlegg har en rekke illustrasjoner som synliggjør bebyggelsens skala, også ift. historisk bebyggelse i gjenreisningsbyen.</p> <p>Ny illustrasjon av planforslaget sett fra ØverVågen og Mellomverftet legges inn i rev. illustrasjonsvedlegg.</p> <p>Det vurderes at ny bebyggelse på Devoldholmen i liten grad påvirker den historiske bebyggelsen inne i Vågen. Kun ved innseiling til Vågen endrer byen karakter.</p>	

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
14	Norgesgruppen Romsdal og Nordmøre v/Regiondirektør Rune Heggdal					
	<p>Det påpekes at parkering i Fosnagata som vurderes fjernet er rett foran inngangen til butikken og er dermed det klart viktigste parkeringsarealet for SPAR-butikken i Fosnagata 11. Videre at dersom parkeringsplassene fjernes vil dette kunne ha en vesentlig negativ effekt på antall kunder, som igjen vil kunne medføre til tap av arbeidsplasser, inntektsreduksjon og potensielt muligheten til å fortsette å drive butikk her. SPAR-butikken har hatt kundeparkering her siden butikken åpnet i 2013.</p> <p>Det stilles spørsmålsteget til om tegningen har riktig mål på fortauet.</p> <p>Merknadsstiller foreslår to alternative parkeringsløsninger, der det opprettholdes flere parkeringsplasser enn de fire som var vist i illustrasjoner sendt på begrenset høring. Ett alternativ med 10 plasser skråparkering og ett alternativ med 6 plasser kantparkering. Det bemerkes at plassene bør skiltes for korttidsparkering.</p> <p>Videre bes det om at kommunen avventer endringer før byggetrinn 1 er gjennomført, da dette vil ha mindre innvirkning på butikkdriften enn om dette gjøres før byggetrinn 1 er ferdigstilt.</p> <p>Merknadsstiller ber om en revurdering av parkeringsløsning foran Fosnagata 11.</p>			x		<p>Fosnagata langs Fosnagata 11 er riksveg der Statens vegvesen (SVV) er vegeier. Med henvisning til trafiksikkerhet og framkommelighet fremmet SVV i høringen innsigelse til planforslaget og har presisert at krysset med Astrups gate må strammes inn og at parkeringen på gatas vestside tas bort i kryssområdet. I illustrasjon som er vedlagt reviderte reguleringsbestemmelser, er derfor p-plassene ned til almetreet fjernet. (11 plasser er fjernet; 1 stk. ved Fosnagata 13 og 10 stk. ved Fosnagata 11). SVV har senest 20.09.2021 bekreftet at alle plassene ned til treet må tas bort. Dette tiltaket skal gjennomføres når kollektivterminalen må flyttes pga. campusutbygginga. Det skal da utarbeides en teknisk plan (detaljplan) for vegarealet, og SVV skal godkjenne denne.</p> <p>I merknadsstillers alternativer mangler det gamle almetreet som er vernet. Skråparkeringsalternativet er ellers likt en illustrasjon som SVV har fått seg framlagt, men har avvist, ref. over. Merknadsstiller viser også en skisse med langsgående kantparkering. Når man tar hensyn til treet, gir det imidlertid ikke flere plasser enn reguleringsplanforslaget.</p>
15	Fosnagata 11 AS v/ Stein Erik Heggset					
	Merknadsstiller oppsummerer sitt innspill slik:					Viser til kommentar over (nr 14).

	Innspill oppsummering	Endres / suppleres				Kommentarer / forslag til løsning
		Plankart	Bestem.	Beskr./Utr.	Illustrasj.	
	<ul style="list-style-type: none"> - I planforslaget (permanent) fjernes 14 parkeringsplasser (alle) foran Fosnagata 11. - Forslaget er svært inngripende for næringsaktører i området og særlig Spar Fosnagata - Dagens parkering har mye utskiftning gjennom dagen og gir gode parkeringsmuligheter for personer som skal ha korte besøk i nærområdet. Dette behovet vil øke med Campus og da bør det tilrettelegges for gode parkeringsløsninger - Utover opprydding i selve krysset Fosnagata - Astrups gate (ønske fra Vegvesenet), er det vanskelig å se behovet for å fjerne flere parkeringsplasser enn nødvendig. - Det er mer enn nok areal mellom Fosnagata 11 og planlagt vei, til at det kan tilrettelegges både for fortau, sykkelsti og parkering. Det er «trangere» utenfor Fosnagata 13, men der er parkering beholdt. Det er ingen grunn til at trafikksituasjonen skal være annerledes nord for krysset Fosnagata – Astrups gate enn sør. - Det synes som om forslagsstiller (Devoldholmen Utvikling AS) utelukkende har hensyntatt Campusområdet ved utarbeidelse av planforslaget. Utredning av gode løsninger for øvrige områder som ikke vedrører Campus direkte – som Fosnagata 11 – virker ikke å være vektlagt i like stor grad gjennom planprosessen. - Det er et sterkt ønske om å få på plass Campus så raskt som mulig, men det kan ikke gå på bekostning av andre næringsaktører i området. 					<p>Planforslaget regulerer tiltakene som skal gjennomføres i krysset Fosnagata x Astrups gate, inkl. fjerning av 10 plasser foran butikken. Resterende fire plasser berøres ikke i reguleringsplanen. Kommunen har imidlertid et langsiktig ønske om opprusting av Fosnagata med bedre fortauer og sykkeltilbud. I planforslaget er derfor dette vist i illustrasjoner der også de fire plassene er fjernet. Merk at fjerning av de fire plassene ikke besluttes i reguleringsplanen og at disse illustrasjonene ikke er bindende for framtidige parkeringsløsninger langs gata. Der plankartet viser «vegformål» kan ulike løsninger velges. Løsningene må bestemmes i en prosess mellom vegeierne (SVV og fylket), kommunen og berørte parter dersom og når et opprustingsprosjekt for Fosnagata kommer i stand.</p>

Endringer i beskrivelse:

Avsnitt 2.1 – overordna planer om KDP sentrum

Avsnitt 4.3 – 'bolig' tatt ut, sentrumsformål i tre delfelt BS1-3, regulert fortau

Avsnitt 4.4 – bølgepåvirkning

Avsnitt 4.7 – parkering

Avsnitt 4.12 og 8.3 – framdrift og utbyggingsfaser

Avsnitt 6.2 og 6.15 – mer om delfelt BS1-3, byggetrinn, rekkefølgekrav og gjennomføring

Avsnitt 6.11 – Barns interesser

Avsnitt 6.8. – støyømfintlige funksjoner, avbøtende tiltak og byrom

Avsnitt 8.2 – samråd og dialog, nytt avsnitt om prosess etter høring