



Saksnummer eByggesak
Saksbehandler

PLAN-19/00047-20
Kristin Hoel Fugelsnes

Arkivsaksnummer: 19/00452

Saksgang
Hovedutvalg plan og bygning

Møtedato
01.03.2021

Saksframlegg

R-288 Detaljregulering med konsekvensutredning for Devoldholmen, 1. gangs behandling

Rådmannens innstilling

Hovedutvalg plan og bygning legger forslag til detaljregulering med konsekvensutredning for Devoldholmen ut til offentlig ettersyn i seks uker, med de endringer som er tilrådd av rådmannen. Planforslaget revideres i henhold til vedtak før utsendelse til offentlig ettersyn.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningslovens § 12-10 og 12-11.

Saken gjelder

Saken gjelder 1. gangs behandling av forslag til detaljregulering med konsekvensutredning for Devoldholmen. Formålet med planen er å tilrettelegge for utvikling av et senter for undervisning, forskning, innovasjon og næringsutvikling, og å transformere Devoldholmen til en levende og attraktiv ny bydel, med nytt torg, forsterket kollektivknutepunkt og oppgraderte løsninger for gående og syklende.

Plankonsulent Pirll fremmer planforslag med konsekvensutredning på vegne av Devoldholmen utvikling AS. Bak dette selskapet står NHP Eiendom AS og Bane NOR Eiendom AS, som eiere av henholdsvis rutebilstasjonen og trafikkterminalen.

Sentrale temaer er detaljnivå og krav til ferdigstillelse, støy, havnivåstigning og bølgepåvirkning, hensynet til barn og unge, og kulturmiljø.

Bakgrunn for planforslaget

Plan- og bygningsrådet vedtok 03/09 2015 å starte planlegging for tilrettelegging av blandet sentrumsformål på Devoldholmen, samt sende forslag til planprogram på høring. Høringen ble gjennomført høsten 2015.

Sommer/høst 2017 ble holdt parallelloppdrag, med oppdragsgivere Kristiansund kommune, NPH Eiendom og Bane NOR Eiendom. Bakgrunnen var å få forslag til konsept for området, som grunnlag for planlagt regulering av området. Devoldholmen var da mulig lokasjon for Campus, og dette var inkludert som en ambisjon i oppdraget. Frist var 20.11.2017. Tre arkitektkontorer deltok, og Pirll vant oppdraget.

Bystyret vedtok i januar 2018 (sak 18/2) at ny campus skal lokaliseres og etableres på Devoldholmen. Planprogrammet for Devoldholmen ble revidert og lagt ut til begrenset ny høring 21.05.2018, og fastsatt av plan- og bygningsrådet i sak 18/26, den 29.06.2018. I revidert planprogram endret man plantype fra områderegulering til detaljregulering.

Planprogrammet legger til grunn ni punkter for planarbeidet og konsekvensutredningen;

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

I oversendelse fra plankonsulent datert 17.11.2020, med siste supplering 15.02.21, fremmes forslag til detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for Devoldholmen.

Planområdet

Planområdet er ca. 37 daa, og ligger i sentrum. Det omfatter Fosnagata fra krysset ved Hollendergata i nord, til Vågevegen i sør, hele Astrups gate og bebyggelse og trafikkareal som omkranses av disse gatene. Nordmørskai, og deler av havnebassenget sør for denne, inngår i området. Dagens arealbruk består av trafikk- og parkeringsareal, trafikkterminalbygg med venteareal og kiosk, kaiareal med lagerbygning, samt gatekjøkken.

Hurtigruta legger til ved Holmakaia øst for planområdet. Dette er godskai for Kristiansund og Nordmøre Havn (KNH), og havneselskapet har sitt administrasjonsbygg her med ulike næringsaktører som leietakere, samt flere lagerbygg. Kystekspresen har anløp på vestsiden av dette bygget. Havnearealet er definert som stamnetthavn og er endepunkt for riksveg 70.



Oppstart av reguleringsarbeid, medvirkning og samråd

Oppstartsmøte ble holdt 19.03.2019. Det ble her avklart at eksisterende planprogram kunne ligge til grunn for videre arbeid, men at utredningstemaene for KU, som ble fastsatt i planprogrammet, måtte revideres grunnet usikkerhet i prosjektets innhold.

Oppstart av reguleringsarbeid ble kunngjort i Tidens Krav 26.06.2019. Grunneiere og berørte naboer ble varslet per brev datert 20.06.2019, og offentlige myndigheter, organisasjoner og andre interessenter ble varslet per brev/e-post datert 24.06.2019.

Etter dialog mellom plankonsulent og Kristiansund og Nordmøre havn, ble planområdet utvidet mot øst, og ny varsling til naboer og offentlige myndigheter ble gjort i brev datert 10.6.2020.

Det er totalt innkommet 17 skriftlige innspill til varsling om oppstart, samt varsling om utvidelse av planområdet:

- Fylkesmannen (nå Statsforvalteren), datert 24.06.2019 og 26.06.2020.
- Møre og Romsdal fylkeskommune, datert 08.08.2019 og 29.06.2020
- NTNU Vitenskapsmuseet, marin arkeologi, datert den 18.10.2019
- Statens vegvesen (SVV), datert den 14.06.2019 og 19.06.2020
- Direktoratet for sikkerhet og beredskap, DSB, datert 25.07.2019
- Direktoratet for mineralforvaltning, DirMin, telefonsamtale 15.10.2019 (ikke skriftlig)
- Norges vassdrags- og energidirektorat, NVE, datert 12.07.2019
- Kystverket, telefonsamtale 21.10.2019 (med Oddbjørn Sæther – 70160155) og brev datert 24.06.2020
- AtB mobilitetsselskap, datert 18.10.2019
- NEAS nett, datert den 02.10.2019
- Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter, LUKS, datert den 02.07.2019
- Naboer Sameiet Fosnagata 11, datert 09.08.2019 og 09.12.2019
- Nabo Christian Loennechen jnr. for Johan Christian Loennechen AS, datert 14.08.2019
- Nabo Forretningsbygg Fosnagata 18 ved Thor Vidar Knutsen, datert 23.08.2019

Disse er i sin helhet samlet i et eget vedlegg, og ligger ved saksframlegget. Her er også innspill over telefon inkludert. I et eget vedlegg har plankonsulent sammenfattet innspillene og kommentert dem. Her inkluderes også tabell med oppsummering av innspill som kom inn under høringen av planprogrammet i 2015.

Det er den 30.10.2020 og 11.01.2021 innkommet merknad fra Kristiansund og Nordmøre Havn IKS. Disse kommenteres under rådmannens vurdering, og vedlegges saken.

Rådmannen mener innspill til oppstart til en viss grad er tatt til følge, og innarbeidet i planforslaget. Enkelte viktige innspill er imidlertid ikke tatt til følge i planforslaget. Innspill kommenteres under rådmannens vurdering.

Samrådsmøter

Det har vært gjennomført en rekke samråds- og arbeidsmøter med offentlige parter som Kristiansund kommune ved planmyndighet og kommunalteknikk, eier av strømnettet, Statens vegvesen, fylkeskommunen ved samferdsel, kultur og plan, samt Kristiansund og Nordmøre havn.

Det er særlig tematikk rundt kollektivterminal og løsninger for denne det har vært arbeidet med. Referat fra sentrale møter er vedlagt.

Overordnede føringer og gjeldende planstatus

Kommuneplanens arealdel, vedtatt 2011, inkluderer ikke Devoldholmen, i påvente av ny kommunedelplan for sentrum. Dette videreføres i revidert versjon av arealdelen, som lå ute på høring høsten 2020.

Gjeldende plan for Devoldholmen er derfor R-209, vedtatt 03.12.1996. Området er regulert til trafikkterminalområde med tillatt bebyggelse på inntil fire etasjer.

Pågående planarbeid og prosjekt

For en mer utfyllende beskrivelse enn det følgende, se planbeskrivelsen kapittel 2.

Prosjekt «Campus Kristiansund»

Initiert av fylkeskommunen, for å bidra til å sikre en langsiktig løsning for høyere utdanning på Nordmøre, og utvikle samarbeidet mellom kompetansemiljø i forskning og innovativt næringsliv.

Kommunedelplan for Kristiansund sentrum

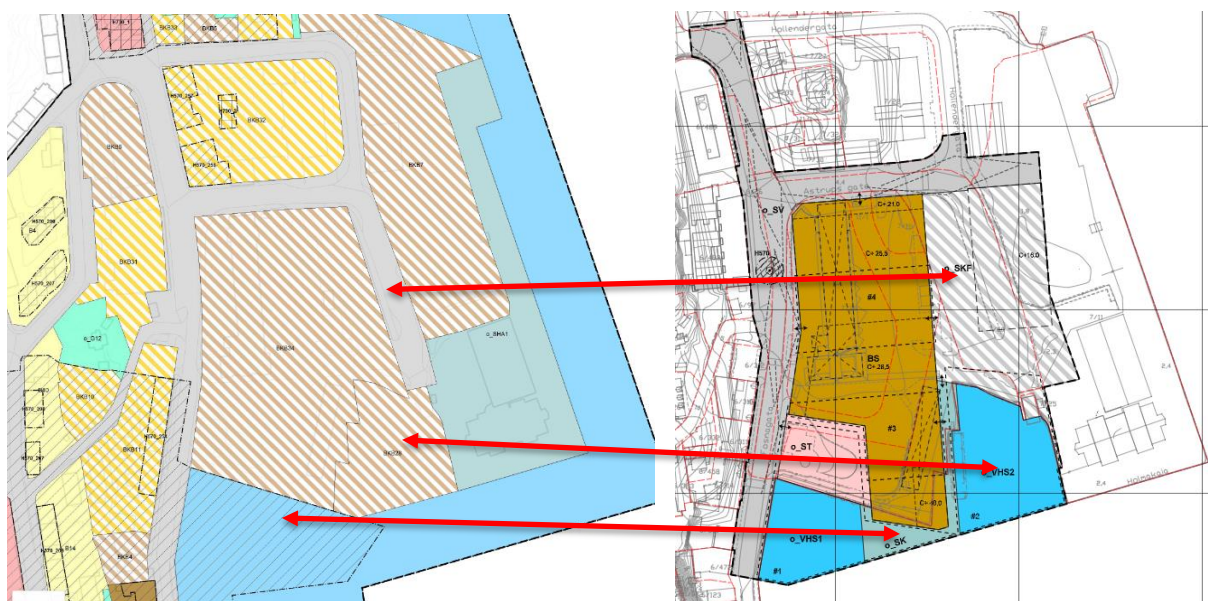
Planen er under utarbeidelse, og ble 2. gangs behandlet og lagt ut til offentlig ettersyn 13.12.2018, samt ny begrenset høring sommeren 2019 for å avklare innsigelser.

Formålene for Devoldholmen er «kombinert bebyggelse- og anleggsformål», «veg» og «havn», samt hensynssone med krav om felles planlegging.

Avvik fra sentrumsplanen:

Detaljreguleringen for Devoldholmen foreslår byggeområdet som «sentrumsformål». Det er mer spesifisert enn kommunedelplanens formål «kombinert bebyggelse- og anleggsformål».

Planforslaget for Devoldholmen åpner for å trekke deler av Nordmørskaia lenger sør enn det kommunedelplankartet viser (nederste pil på bildet under). Dette for å skape to mindre havnebasseng på hver side av ny bebyggelse (midterste pil). Det foreslås også endringer av plassering og retning på Astrups gate i øst (øverste pil). Planforslaget viser en høyere bebyggelse enn det som ligger i retningslinjer til kommuneplanen.



Planforslaget

Planforslaget er en detaljregulering etter plan- og bygningsloven §12-3, og består av følgende dokumenter.

Planhefte

- Plankart, 06.11.20, sist revidert 12.02.21
- Planbestemmelser, 15.02.21
- Planbeskrivelse, 15.02.21
- Konsekvensutredning, 15.10.20
- Vedlegg til konsekvensutredning (tilleggsutredning), 15.10.20

Illustrasjoner

- Illustrasjonsvedlegg, 15.02.21

Fagrapporter

- ROS-analyse, 04.11.20, sist revidert 15.02.21
- Redegjørelse Havnivå - stormflo – bølgepåvirkning, 28.04.20, sist revidert 15.02.21
- Notat om bølgepåvirkning, Asplan Viak, 12.02.21
- Støyutredning, 30.10.20
- Geoteknisk skisseprosjekt, 17.09.20
- Geotekniske grunnundersøkelser, 09.12.19
- Trafikkrapport, 16.09.20
- Miljøgeologiske undersøkelser, 27.01.20
- VA-plan - eksisterende – planlagt, 16.09.2020
- VA-plan overordnet REV01, 16.09.20

Andre vedlegg

- Planprogram, 29.06.18
- Oppstartsmøte, referat, 19.03.19
- Varsler om oppstart planarbeid 24.06.19, varsler om planutvidelse, 10.06.20
- Merknader til oppstart samlet
- Merknader til oppstart, oppsummert og kommentert
- FK, FRAM, SVV samrådsmøte oppsummering, 24.08.20
- FK-antikvar samrådsmøte oppsummering, 19.11.19
- SVV samrådsmøte oppsummering, 15.11.19
- Notat om parkering, 12.11.2019, sist revidert 12.02.21
- Innspill fra KNH, Devoldholmen, 11.01.21, 30.10.20

Planforslaget hjemler i hovedsak for følgende:

Bebyggelse og anlegg

Sentrumsformål (BS)

- Åpner for bolig, tjenesteyting, kontor, høyskole/universitet, handel, bevertning og overnatting. Midlertidig kollektivterminal tillates etablert innenfor formålet, inntil permanent kollektivterminal er etablert.
- Maksimal tillat BRA er 45 000 kvm.
- Maksimal tillatt høyde på bebyggelse er fastsatt gjennom kote-angivelse i plankartet, og varierer fra fire til ni etasjer.

Samferdsel og teknisk infrastruktur

Veg (o_SV)

- Inkluderer kjøreveg, fortau, torg, sykkelveg, samt teknisk anlegg og grøntareal.
- Åpner for kollektivholdeplasser, drosjeholdeplasser, parkeringsplasser og varelevering tilknyttet kjøreareal.

Torg (o_ST)

- Skal opparbeides til torg med møteplasser
- Omfattes av bestemmelsesområde (#1), som gir videre føringer.

Kai (o_SK)

- Kai egnet for anløp og fortøyning
- Tilrettelegges for gjennomgående ferdsel til fots.

Kombinert samferdselsanlegg, havnelager, kollektivterminal og parkeringshus (o_SKF)

- Kollektivknutepunkt, inkludert terminal, kjøreveg, fortau, teknisk anlegg og grøntareal.
- Tillates bebyggelse med funksjoner som parkering, havnelager, bussoppstilling og venteplattformer. Omtales som *kombinasjonsbygg*.
- Maksimalt fire etasjer. Maksimal BRA for lager er 2000 kvm.

Bruk og vern av sjø og vassdrag

Havneområder i sjø (o_VHS1 og o_VHS2)

- Områder for passasjer- og nyttetraffikk.
- Omfattes av bestemmelsesområder (#1 og #2) som åpner for at formålsgrenser i plankart mellom land og sjø kan flyttes.
- Felt o_VHS1 åpner for anlegg for anløp og fortøyning av Sundbåten, og andre båter inntil 30 meter lengde.
- Felt o_VHS2 åpner for anlegg for anløp og fortøyning av Hurtigbåten, Sundbåten, og andre båter inntil 50 meter lengde.

Hensynssone

Bevaring av kulturmiljø – fredet almetre

Bestemmelsesområder

#1 – Torg og kai ved indre havnebasseng

- Inkluderer areal regulert til torg, vei, kai og havneområde i sjø.
- Etableres som offentlig byrom.
- Åpner for at formålsgrenser vist i plankart mellom landareal og sjøareal kan flyttes. Landareal skal utgjøre minimum 75 % av o_ST.
- I overgang mellom sjø og land skal det etableres tiltak som gir allmenn tilgang til vannet.

#2 – Havneareal i sjø med tilliggende kai og landareal

- Inkluderer arealer regulert til kai, havneområde i sjø og kombinert formål (o_SKF).
- Åpner for at formålsgrenser vist i plankart mellom landareal og sjøareal kan flyttes.

#3 – Tverrgate sør

- Innenfor bestemmelsesområdet etableres tverrgate fra vest mot øst, med utgangspunkt i torget.
- Kan klimatiseres, men skal ha åpen karakter og være minst 8 meter bred.
- Fri høyde minimum 4,5 meter.

#4 – Tverrgate nord

- Innenfor bestemmelsesområdet etableres tverrgate fra vest mot øst.
- Skal være uklimatisert/åpen, og minst 8 meter bred.
- Fri høyde minimum 4,5 meter.

Oversikt over berørte eiendommer hentet fra planbeskrivelsen pkt. 1.2:

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

Konsekvensutredning

Rammene for hva en konsekvensutredning skal inneholde gis i *Forskrift om konsekvensutredninger*. Utredning skal blant annet identifisere og beskrive faktorer som kan bli påvirket av planen, og vurdere vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Metode skal beskrives, og utredningen skal beskrive tiltakene som er planlagt for å unngå og begrense vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn, i bygge- og driftsfase (KU-forskriften, kapittel 5).

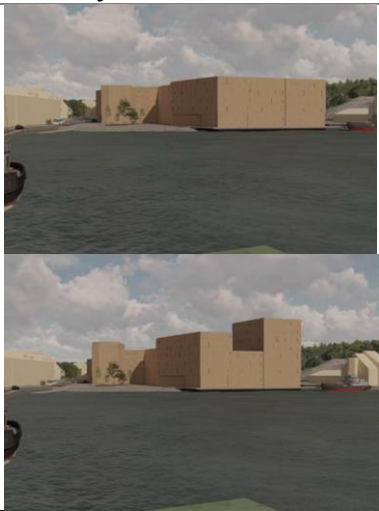
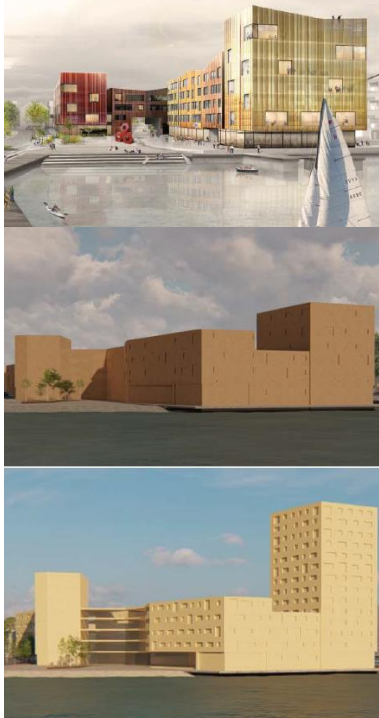
Det er krav om konsekvensutredning (KU) av reguleringsplaner med næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 kvm, jfr. KU-forskriften § 6 b, jfr. vedlegg I pkt. 24. KU skal beskrive virkningene av det som planlegges, og foreslå avbøtende tiltak om nødvendig. På Devoldholmen planlegges omkring 45.000m² nybygg, og det er derfor utarbeidet en egen KU-rapport for planforslaget.

For planer med krav om planprogram, skal utredningstema for KU fastsettes her. For Devoldholmen er ikke alle temaene som ble opplistet i planprogrammet blitt inkludert i KU, på bakgrunn av klargjøring av behovet i ettertid av vedtak for planprogrammet. Temaene som ble fastsatt i planprogrammet, men er utelatt fra KU, anses å være belyst på en god måte gjennom planbeskrivelsen og ROS-analyse m/tilleggsutredninger.

Konsekvensutredningen ble utarbeidet tidlig i planprosessen, og forutsetningene for plangrepene er noe endret siden den gang, blant annet når det gjelder kollektivløsning og nytt kombinasjonsbygg i øst. Delvis derfor, samstemmer ingen av alternativene i KU helt med foreliggende planforslag. Alternativene er begge i tråd med premisset om høy utnyttelse, fastsatt i planprogrammet (30 000-45 000 kvm), men alternativ 1 tar ikke innover seg premisset om variasjon og dynamikk i høyder, som tidlig ble satt som en forutsetning bl.a. fra fylkeskommunens kulturvernmyndighet og kommunens planmyndighet. Fra kulturvernmyndigheten side ble det også gitt signaler (samrådsmøte 19.11.19) om at ønskede høyder og høyhus kan være problematisk med tanke på tilpasning til bygningsmiljøet. Alternativ 2, med variasjon i byggehøyder, likner mest på forelagt forslag til utbygging.

På bakgrunn av at enkelte premisser ikke ble ivaretatt i begge alternativene i konsekvensutredningen, ble det, etter oppfordring fra planmyndigheten, utarbeidet en tilleggsutredning for temaene bylandskap og kulturarv. Alternativene presentert i tilleggsutredningen inkorporerer alle variasjon i høyder, og utforsker hvilken betydning ulike byggehøyder har for omgivelsene.

Det er altså utarbeidet en konsekvensutredning, og en tilleggsutredning. Se tabell for oversikt:

Alternativer som er vurdert		Illustrasjon
Konsekvensutredning Tema som er vurdert: ▪ Byutvikling, senterstruktur, handel ▪ Landskap ▪ Kulturmiljø-/arv ▪ Nærmiljø, barn og unge	Alternativ 1: Jevn høyde i 5 etasjer Alternativ 2: Variert høyde i 4-8 etasjer	
Tilleggsutredning Tema som er vurdert: ▪ Bylandskap ▪ Kulturmiljø-/arv	Alternativ a) Parallelloppdraget, varierte høyder i 4-7 etasjer Alternativ b) Minimumsalternativ, varierte høyder i 3-6 etasjer Alternativ c) Høyhusalternativ, varierte høyder i 5-14 etasjer	

Under følger oppsummering av resultater fra konsekvensutredningen, og deretter fra tilleggsutredningen.

Resultater fra konsekvensutredningen

Utredningen er gjort etter metodikk for ikke-prissatte konsekvenser beskrevet i Statens vegvesens håndbok V712. To alternativer er vurdert:

- Alternativ 1: bebyggelse i tre kvartaler med jevn høyde i 5 etasjer
- Alternativ 2: bebyggelse i tre kvartaler med varierte høyder i 4-8 etasjer.

Begge alternativer tar utgangspunkt i forutsetningene som er listet opp punktvis i planprogrammet (se under «bakgrunn for planforslaget», side 2).

Forskjell mellom de to alternativene i utredningen og levert planforslag:

Arbeidet med konsekvensutredningen er utført våren 2020. Ingen av alternativene som er utredet er identiske med de konkrete tiltakene som reguleres i ny reguleringsplan. Planforslaget har likhetstrekk med utredningsalternativ 2 i KU (4-8 etasjer), og virkningene er vurdert å være forholdsvis like. Den største forskjellen ligger i fotavtrykket: I planforslaget er campusbebyggelsen nå vridt litt, slik at byggegrensen mot øst følger Hollendergatas retning. Et kombinasjonsbygg i tre etasjer er foreslått delvis inne på havneområdet. Det dannes et nytt gateløp mellom campusbebyggelsen og kombinasjonsbygget. Gateløpet krysser dagens parkeringsplass. Ut mot havnebassenget har campusbebyggelsen fått en annen vinkel. I tillegg foreslås nå bygg opptil ni etasjer på det høyeste mot sør, mens utredningsalternativet viste bygg opptil åtte etasjer.

De fire temaene som utredes i KU er hentet fra utredningsprogrammet fastsatt gjennom planprogrammet. Utredningsprogrammet er justert og presisert etter dialog med planmyndigheten. Temaene som utredes:

- Byutvikling, senterstruktur, handel
- Landskap
- Kulturarv, kulturvern/-minner/-miljø, arkitektur.
- Nærmiljø, barn og unge, bokvalitet.

Dokumentet inneholder detaljerte beskrivelser av alternativenes påvirkning og konsekvenser, samt forslag til avbøtende tiltak, og planmyndigheten viser til denne.

KU tas opp under tema «Konsekvensutredning», samt under «Hensynet til bylandskap og kulturmiljø» og «Barn og unge, uteoppholdsareal» i rådmannens vurdering.

Under følger en oppsummering av konsekvensutredningens resultater.

Sammenstilling av resultatene i tabell:

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

Byutvikling, senterstruktur, handel

Beskrivelse av utredningsbehov i planprogrammet:

Dersom det kommer campus, leiligheter og store nye moderne næringsbygg i dette området, vil det påvirke etterspørsel etter boliger og butikkarealer ellers i byen. Mulige effekter for dagens handels- og kulturområder i sentrum. Vurdering av prosjektets påvirkning på handel ved Løkkemyra og på eksisterende handelsområde i sentrum.

De to alternativene er vurdert samlet, da arealbruk og funksjoner i de to er lik. 12 overordnede mål for byutvikling er vurdert (KU, pkt. 6.4).

Den samlede virkningen av planen vurderes til å være svært positiv, på bakgrunn av:

- Større arbeidsplasskonsentrasjon og flere mennesker i sentrum.
- Ny bebyggelse kan gi byen et løft og økt attraktivitet, som igjen trekker folk til byen.

- Planen kan gi økonomisk grunnlag for at flere etablerer forretninger og serveringsteder, både innenfor planområdet og i sentrumskjernen.

Landskap

Beskrivelse av utredningsbehov i planprogrammet:

Kristiansund er bygd rundt havna, med brygger og bryggeinspirert bebyggelse mot sjøkanten. Planområdet ligger midt inne i landskapsrommet, og alle større byggetiltak vil bli godt synlig. Opplevelsen og forståelsen av Kristiansund sentrum og gjenreisningsarkitekturen. Det skal lages illustrasjoner i 3D som viser virkningene mot omgivelsenes landskap og bebyggelse. Fjernvirkning, materialvalg etc.

Det er vurdert hvilken konsekvens de to alternativene vil ha for to ulike influensområder; Havna (fjernvirkning) og Devoldholmen (nærvirkning)

Det konkluderes med at begge alternativ vil bidra til forbedring som gir en positiv konsekvens (+ +) for utredningstema landskap:

- Fjernvirkning: Utbygging kan sies å gi en forbedring for de visuelle kvalitetene i landskapsrommet, da det medfører en istandsetting av bybildet.
- Nærvirkning: Utbygging vurderes å gi stor forbedring for bybildet.
- Begge alternativer kan, særlig i nærvirkning, oppleves som massive volum. Det er ikke entydig om det ene alternativet er mer eller mindre positivt enn det andre.
- Ut ifra illustrasjoner kan det synes som at de to alternativene kan gi noe ulik påvirkning i nær- og fjernvirkning:
 - Alternativ 1, med jevn høyde, kan oppleves bedre i nærvirkning, men tyngre i fjernvirkning.
 - Alternativ 2, med varierende høyder, kan oppleves dominerende i både fjern- og nærvirkning, ved å bryte landskapssilhuetter og skape brudd skala i bystrukturen. For utbyggingen som en identitetsmarkør, kan et godt tilpasset «brudd i skala» også vurderes som en positiv påvirkning.

Kulturarv, kulturvern/-minner/-miljø, arkitektur

Beskrivelse av utredningsbehov i planprogrammet:

Store deler av sentrum har nasjonal kulturverninteresse (gjenreisningsbyen) jf. riksantikvarens NB! -register. Opplevelsen og forståelsen av Kristiansund sentrum og gjenreisningsarkitekturen. Det skal lages illustrasjoner i 3D som viser virkningene mot omgivelsene. Forholdet til kulturhistoriske bygningsmiljøer utredes særskilt. Fjernvirkning, materialvalg etc.

Alternativ 1 vurderes å gi en betydelig forbedring som gir stor positiv konsekvens (+ + +) for kulturmiljø. Alternativ 2 vurderes å bidra til en vesentlig forbedring som gir positiv konsekvens (+ +/ + +) for kulturmiljø, men høyde i 8 etasjer kan vurderes å utfordre kulturmiljøet i større grad, og rangeres etter alternativ 1.

- Utbygging vil bedre tilstanden for helheten i det kulturhistoriske bygningsmiljøet rundt havnebassenget, ved at negative inngrep og et oppsplittet bygningsmiljø repareres.
- Det er ikke entydig om det ene alternativet vil ha en mer positiv påvirkning enn det andre, men det kan synes som at de to alternativene kan gi noe ulik påvirkning fra ulike ståsteder.
 - Alternativ 1 kan ha mindre påvirkning på helheten i det kulturhistoriske miljøet sett fra «landene» rundt havnebassenget, men oppleves tung og dominerende tett opp mot småskalabebyggelsen i gjenreisningsbyen.
 - Alternativ 2 vil kunne ha en bedre tilpasning til gjenreisningsbebyggelsen langs Fosnagata, mens bygg med 8 etasjer kan ta fokus bort fra andre historiske element.

Nærmiljø, barn og unge, bokvalitet

Beskrivelse av utredningsbehov i planprogrammet:

Barn og barnefamilier er ønsket i sentrum, og utbyggingen må ta hensyn til dette. Hvordan skal barns oppvekstmiljø sikres og gjøres kvalitativt attraktivt? Dette gjelder også trygg tilkomst med bruk av sykkel og kollektivtransport. Dersom det planlegges boliger, stilles det krav til uteoppholdsarealer med lekearealer og gode boforhold. Vurdere områdets betydning som nærmiljø i dag og i en framtidig situasjon. Vurdere barns og barnefamiliers bruk og ferdsel i området f.eks. gjennom barnetråkk. Arealregnskap for uterom og solskyggeeffekter.

Begge alternativ vurderes til å gi betydelig forbedring og stor positiv konsekvens (+ + +), for utredningstema friluftsliv og nærmiljø, og for barn og unge.

Bokvalitet for berørte boliger i Fosnagata og Astrups gate vurderes til å bli noe forringet på grunn av endret utsyn og utsikt. Devoldholmen i dag har ubetydelig til noe verdi for bokvaliteten. Selv om noen negative virkninger for boligene rundt, vurderes det at utbygging vil gi en positiv kvalitet for bomiljø (+ +).

- Ved utbygging vil Devoldholmen få økt opplevelseskvalitet estetisk og funksjonelt. Nye byrom vil gi økt areal for byliv, og nye forbindelser og sykkelvei gir forbedret tilgjengelighet og reduserte barrierer.
- Oppstramming av og nye utforming av gatebildet fører til bedre tilgjengelighet og sikkerhet.
- Ut ifra støyberegninger vurderes det at lydbildet vil bli uten merkbare forskjeller.

Resultater fra tilleggsutredning med tre volumvarianter

Det er levert en tilleggsutredning for temaene kulturmiljø og landskap som tar utgangspunkt i tre alternativer som alle inkluderer varierende byggehøyder. Utredningen beskriver betydningen byggehøyder har for omgivelsene.

Følgende varianter er vurdert:

- a) Parallelloppdraget, varierte høyder i 4-7 etasjer, bebyggelse fram til Nordmørskaia.
- b) Minimumsalternativ, varierte høyder i 3-6 etasjer, bebyggelse trukket sør for Nordmørskaia.
- c) Høyhusalternativ, kjernebebyggelse i 5 etasjer, hjørnebygg i 7 etasjer, høyhus i 14 etasjer, bebyggelse trukket sør for Nordmørskaia

Under inkluderes kun konklusjon. Utredningen er vedlagt saksframlegget.

Landskap - bylandskap	Verdi	Påvirkning	Konsekvens	Kommentar
Variant a.	Stor	Stor forbedring	++ / +++	7. etasje bryter silhuetter og landskapskarakter
Variant b.	Stor	Stor forbedring	+++	
Variant c.	stor	Forbedring	+ / ++	Høyhus bryter silhuetter, dominerende skala

Kulturarv	Verdi	Påvirkning	Konsekvens	Kommentar
Variant a.	Stor	Stor forbedring	+++	
Variant b.	Stor	Stor forbedring	+++	
Variant c.	stor	Forbedring	+ / ++	Høyhus kan svekke verdi i gjenreisningsbyen

Virkninger av planforslaget

Planbeskrivelsen inkluderer en grundig gjennomgang av virkninger av planforslaget (kapittel 6).

Vurderingen bygger på konsekvensutredningen, ROS- analysen og utførte fagrapporter. Det henvises til planbeskrivelsen, og rådmannens vurdering, for vurdering av virkninger. Under følger et sammendrag av avveininger av konsekvenser gjort av forslagsstiller:

- Det er jobbet mye for å finne god løsning for kollektivterminal. I dialog med Fram gikk man bort i fra gateterminal (som i utgangspunktet var et punkt i planprogrammet), og valgte kompakt terminal, som vil disponere mindre areal enn eksisterende terminal. Det forutsettes samarbeid på tvers av offentlige etater for å få etablert en effektiv terminal. Den er nå lokalisert til *Kombinert samferdselsanlegg, havnelager, kollektivterminal og parkeringshus (o_SKF)*, kalt kombinasjonsbygg.
- Sentrumsplan (ikke vedtatt) og planprogram forutsetter byutvikling på Devoldholmen. I konsekvensutredning er det vist at ny bebyggelse kan oppleves massiv og dominerende fra enkelte ståsteder. Kan ta oppmerksomhet bort fra gjenreisningsbyen. Må tas i betraktning at det i dag er andre dimensjoner, tekniske krav og byggeteknikk for ny bebyggelse, samt økonomisk gjennomførbarhet, samt fleksibilitet til å kunne bygge ut i flere faser. Det er foreslått bestemmelser for at bebyggelsen skal harmonere med byen ellers.
- Bebyggelsen skal ha karakter av nåtidens arkitektur, med andre volumer og høyder enn den historiske byen. Vil påvirke kulturarven, men det er en skjønnsvurdering om det er positivt eller negativt.
- I byutvikling vil ofte naboer og nabolag påvirkes, ofte ikke til deres fordel. Det gjelder også for Devoldholmen. Enkelte naboer i Fosnagata og Astrups gate kan miste utsikten over havna og få mindre sol deler av dagen. Totalt sett vil utviklingen være positivt for byens befolkning.

Rådmannens vurdering

Planforslaget for Devoldholmen er omfattende, og berører en rekke sammensatte temaer. Planforslaget er godt gjennomarbeidet, og er framstilt på en oversiktlig og ryddig måte. Det har vært holdt samrådsmøter mellom relevante aktører, som har bidratt til å forme planforslaget slik det nå er framlagt. Planforslaget tilrettelegger for en ny, levende bydel, som etter rådmannens syn vil ha positive virkninger for befolkningen og næringslivet i regionen. Rådmannens vurdering tar opp de ulike plangrepene, hensynene som planforslaget skal ivareta, og forsøker å belyse aspekter som anses som utfordrende/problematiske.

Tema som omtales:

- Forholdet til sentrumsplanen (s. 13)
- Konsekvensutredning (s. 13)
- Planens intensjon og hovedgrep (s. 13)
- Ferdigstillelse av viktige funksjoner – detaljnivå, midlertidighet og rekkefølgekrav (s. 18)
- Hensynet til kulturmiljø og bylandskap (s. 21)
- Parkering – bil og sykkel (s. 25)
- Barn og unge, og uteoppholdsareal (s. 27)
- Teknisk infrastruktur – renovasjon, vann og avløp, og energi (s. 29)
- Risiko- og sårbarhetsanalyse (s. 30)
- Naturverdier (s. 36)
- Kulturminner i sjø (s. 37)
- Næringsinteresser (s. 37)
- Universell utforming (s. 38)

Forholdet til sentrumsplanen

Sentrumsplanen er ikke vedtatt, og det foreligger innsigelser som på skrevetidspunkt ikke er løst. Det er likevel riktig å se til denne planen for overordnede føringer for planforslaget for Devoldholmen, da de fleste forhold er avklart og kan forventes fastsatt i vedtatt plan, når den tid kommer. Det er tatt utgangspunkt i versjon fra etter siste bystyrevedtak, 05.03.2020.

Planforslaget for Devoldholmen sine hovedgrep er i tråd med sentrumsplanens hovedintensjoner. Sentrumsplanens KU er brukt som grunnlag for KU for Devoldholmen, og KU-temaene er aktivt vurdert opp mot føringer i sentrumsplanen. Bestemmelsene for Devoldholmen er stort sett i tråd med sentrumsplanens bestemmelser, men med enkelte avvik. Sentrumsplanens føringer tas opp der hvor det er relevant videre i rådmannens vurdering.

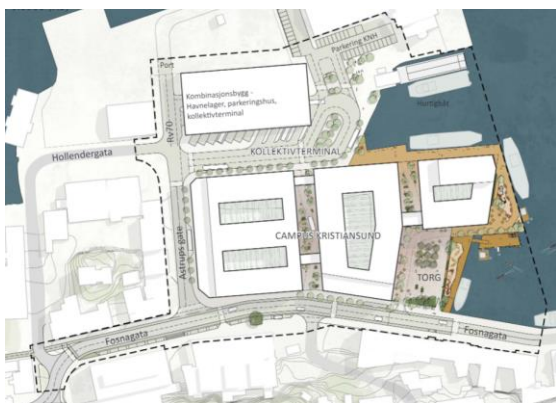
Konsekvensutredning

Det er utarbeidet konsekvensutredning, samt tilleggsutredning. Henviser til beskrivelse av bakgrunn for konsekvensutredningen, side 7.

Fylkeskonservators innspill om problematikk rundt store byggehøyder (samrådsmøte 19.11.19) ivaretas og vurderes på en bedre måte i tilleggsutredningen, etter rådmannens mening.

Rådmannen finner at disse to utredningene samlet, oppfyller kravene i KU-forskriften. Funnene, og tiltak for å begrense skadevirkninger, er til en viss grad innarbeidet i planforslaget. Temaene; byutvikling, landskap, kulturarv og nærmiljø/barn og unge, kommenteres ikke nærmere her, men tas opp der relevant, videre i rådmannens vurdering.

Planens intensjoner og hovedgrep



Temaet omtales i kapittel 1 i planbeskrivelsen. Under følger en gjennomgang hovedgrepene, og bestemmelser tilknyttet dem. Utgangspunktet for vurderingen er ferdig utbygget planområde (ikke etappevis), som skissert i illustrasjonsvedlegg og beskrevet i planbeskrivelsen. For vurdering av usikkerheter/utfordringer knyttet til veien fram til ferdig utbygget område, se under tema «Ferdigstillelse av viktige funksjoner – detaljnivå, midlertidighet og rekkefølgekrav». For grundigere vurdering av volum og utforming med hensyn til kulturmiljø, se tema «Hensynet til kulturmiljø og omgivelser».

Funksjonalitet

Planens intensjon er at Campus Kristiansund skal bli et senter for undervisning og forskning, og regionens fremste arena for innovasjon og næringsutvikling. Planlagt bebyggelse åpner for mange ulike funksjoner; bolig, tjenesteyting, kontor, høyskole/universitet, handel, bevertning og overnatting, samt

kombinasjonsbygg med kollektivterminal, parkering og lager. Det åpnes for parkeringskjeller under Campus-bebyggelsen.

Rådmannen vurderer at å åpne for mange ulike funksjoner, slik som planen gjør, tilrettelegger for en fleksibel og variert bruk, er i tråd med sentrumsplanens mål, og ivaretar intensjonen om å skape en levende ny bydel. Kombinasjonsbygg øst for campus ivaretar fylkeskommunens behov og ønske om videre drift av kollektivterminal på Devoldholmen. Kombinasjonsbygg og videreføring av kaianlegg er ment å ivareta, planmessig, også interessene til havneselskapet når det gjelder kaivirksomhet, parkeringsplasser og lagerplass.

Bebyggelsen – volum og utforming

Planen åpner for opptil 45 000 kvm bruksareal innenfor sentrumsformålet, og i tillegg areal under bakken (parkeringskjeller) som delvis ikke vil medregnes i BRA. Dette er i tråd med planprogrammet som la til grunn en utnyttelse på mellom 30 000 og 45 000 BRA. I tillegg tillates kombinasjonsbygg, der størrelse gis av byggegrense og maksimumshøyde på plankart.

Funksjonsfordeling er ikke fastsatt, da hvilke virksomheter som skal etablere seg her ikke er klart ennå. Det sikres i bestemmelsene at det ikke etableres bolig i første etasje. Det settes ikke begrensninger for antall boliger, men krav til uteoppholdsareal og lek vil gi en antallsbegrensning. I kunnskapsgrunnlaget til arealstrategi for Kristiansund mot 2050 (vedtatt 14.10.19), vurderes behovet for boligbygging i perioden som tilfredsstilt gjennom ferdigregulerte boliger, og pågående regulering (2019). På en annen side ligger Devoldholmen sentralt, nært (på) kollektivknutepunkt og eksisterende funksjoner, og boliger her vil være i tråd med overordnede føringer for lokalisering. Om det bør settes begrensning for antall boliger er et politisk spørsmål som kan være hensiktsmessig å vurdere.

Maksimal byggehøyde varierer fra fire til ni etasjer, fastsatt gjennom maksimal kotehøyde på plankartet. Dette er beregnet ut ifra at første etasje har rundt fem meters høyde, og øvrige etasjer ca. fire meter. Laveste bebyggelse på fire etasjer er lagt mot nord langs Astrups gate. Langs Fosnagata tillates 5 etasjer, med inntrukken sjetteeasje. Mot torget tillates seks etasjer. Lengst sør-øst er det foreslått at en del av bygningsmassen kan ha opptil ni etasjer, og fungere som «signalbygg» (vurderes nærmere under tema «Kulturmiljø og bylandskap»).

Plankartet angir byggegrenser som viser bebyggelsens maksimale utstrekning. Samtidig åpnes det for variasjon i byggeplaner for å kunne gi lekenhet i fasade- og formuttrykk. Baldakiner, balkonger og karnapper tillates utkraget inntil 1,5 meter ut fra byggegrense. For balkonger og karnapper skal det være minimum 4,5 meter fri høyde fra terreng/gate.

Det legges opp til svært høy utnyttelse gjennom store bygningsvolum i kvartalsform. Rådmannen mener at en god utforming, med arkitektoniske grep som på best mulig måte ivaretar hensyn til kulturmiljø og omgivelser er vesentlig. Intensjonen er at ny bebyggelse skal samspille med gjenreisningsarkitekturen, gjennom variasjon og vertikalitet i fasader, variasjon i takform/vinkel og høyder, samt variert samstemt fargebruk. For å ivareta dette settes det bestemmelser til utforming og høyder. Blant annet skal det sikres minst 50 % åpne fasader mot torget. Lange, monotone fasader skal unngås. Fasadene skal ha vertikal inndeling, og ha en variert og samstemt fargebruk. Høyde og/eller gesimslinje skal varieres mellom de vertikale seksjonene. Det settes ikke krav til åpne fasader ellers på området. Rådmannen mener at delvis åpne fasader langs Fosnagata kan være hensiktsmessig for å unngå at bebyggelsen «stenger ute» byen, langs det mest trafikkerte strekket. Etter høring, bør en slik bestemmelse vurderes før sluttbehandling.

Det er laget retningslinjer vedlagt til sist i bestemmelsene, som etter rådmannens vurdering, godt illustrerer hvordan bestemmelser om kotehøyder og variasjon i takvinkel skal forstås. Kotehøydene fastsatt på plankartet angir maksimal høyde for bygg med takvinkel som er mindre enn 4 grader. Ved

takvinkel på 4 grader eller større tillates mønehøyde inntil 2,5 meter høyere. Grunnlaget for en slik bestemmelse er at krav om variasjon i takvinkler (for å unngå monotone fasader), ikke skal gå på bekostning av antall etasjer. Man skal kunne bygge planlagt antall etasjer, og samtidig oppnå krav til utforming. Rådmannen mener dette er en god måte å løse krav til variasjon i takvinkler på.

Kombinasjonsbygget kan bygges med bussterminal og inntil 2000 kvm havnelager på gatenivå, og to-tre parkeringsplan over. Første etasje, med bussoppstillingsplasser og kjøreareal, tillates med åpen fasade. Bestemmelser for utforming bygger på bestemmelsene for campus-bebyggelsen – unngå lange, monotone farger, vertikal inndeling av fasader, variert og samstemt fargebruk. Rådmannen mener kombinasjonsbygg er en hensiktsmessig måte å løse viktige funksjoner, og mener krav om samspill med Campus-bebyggelsen når det kommer til utforming, er et godt grep som vil gi opplevelse av helhet og sammenheng for brukerne av området.

Føringer for utforming og volum er gitt fra kulturvernmyndigheten, og forsøkt innarbeidet. Det er også hentet inspirasjon fra parallelloppdraget, der viste arkitektoniske grep var en av grunnene til at Pirll vant. Det er lagt mye arbeid i utarbeidelse av illustrasjoner for hvordan området kan bli. Rådmannen vil presisere at disse ikke er juridisk bindende, og utførelse kan bli annerledes enn fremstilt i planforslaget. Det åpnes altså for andre løsninger, innenfor rammene i bestemmelsene. Enkelte bestemmelser åpner for en relativt høy grad av tolkning. Rådmannen mener illustrert løsning for arkitektonisk utforming har mange svært gode kvaliteter. Dersom det bygges som illustrert, anser rådmannen at arkitektonisk utforming i stor grad oppfyller intensjonen om samspill med kulturmiljø og omgivelsene ellers. Valgte volum kan være mer problematisk når det kommer til samspill.

Når det gjelder volum og utforming, veier Rådmannen innspill fra kulturvernmyndigheten tungt. Bebyggelsens volum og utforming vurderes grundigere, med bakgrunn i hensynet til kulturmiljø og kulturverdi, under tema «Hensynet til kulturmiljø og omgivelser».

Vei og gater

Vei

Intensjonen er å etablere trafikksikre løsninger og effektive kjøremønstre.

Veiformål, og formål for kombinert samferdselsanlegg, har lav detaljgrad på plankartet. Veg- og gateplan, med foreslått løsning er tatt inn i illustrasjonsvedlegget. Denne er ikke juridisk bindende.

Planforslaget legger opp til en oppgradering av trafikkarealene. Fosnagata og Astrups gate planlegges som sentrumsgater med definerte og bredere fortau og sykkelfelt. Skissert forslag til kollektivløsning forutsetter at østre del av Astrups gate omdisponeres, og at det legges nye veiløp for tilkomst til havneareal og kollektivterminal.

I Fosnagata er det foreslått fire gangfelt, med minimum tre meters bredde. Det foreslås sykkelfelt på begge sider av Fosnagata, fra sørsiden av torget og nordover til krysset med Hollendergata. Se i foreslått utforming i illustrasjonsvedlegget. Sykkelfeltene er vist med bredde 1,5 meter, kjørefelt er vist med bredde 3,25m i hver retning. Det er lagt inn 0,5 m sikkerhetsavstand mellom sykkelfelt og kjørefelt.

I vegplan er det vist hvordan skråparkering i Fosnagata kan erstattes av kantparkering. Det gir noen færre plasser langs gata enn i dag (foran Spar-butikken). Rådmannen mener dette kan ha negative følger for butikken, men at dette avbøtes ved planlagte erstatningsplasser for parkering andre steder i planområdet. Kryssene ved Astrups gate og Hollendergata strammes opp og flere avkjørsler langs Fosnagata mot øst fjernes.

Varelevering til Campus-bebyggelsen planlegges fra Astrups gate, fra nord eller øst. Leverandørenes utviklings- eller kompetansesenter (LUKS), viser i sitt innspill til oppstart datert 02.07.2019, til Bransjestandard for varetransport. De foreslår etablering av felles varemottak for ny bebyggelse, med

egen internttransport, da dette vil redusere kjøring inne på området. Forslagsstillers kommentar viser til at varetransport ikke er planlagt i detalj, og vil følges opp i byggesak. Rådmannen mener felles varelevering vil være hensiktsmessig, og oppfordrer til at dette etterstrebes i videre prosjektering.

Gater

Gjennom campus-bebyggelsen skal det etableres to tverrgater, som deler de tre kvartalene. Plassering av disse fastsettes gjennom bestemmelsesområder i plankartet. Innenfor bestemmelsesområdene er det valgfritt hvor gatene plasseres.

Gata i sør har utgangspunkt i torget. Denne skal være minst 8 meter bred, og ha fri høyde minst 4,5 meter (det kan etableres broer over gata med inntil seks meters bredde). Den kan klimatiseres (innbygges som del av bebyggelsen), men skal ha åpen karakter. Det er antydning at gata kan bli en del av åpent «vrimle»-areal som strekker seg over flere kvartaler i campus-bebyggelsen, hvis slik løsning velges. Det skal tilrettelegges for ferdsel til fots gjennom bebyggelsen på dag- og kveldstid. Gata i nord har utgangspunkt i Fosnagata. Denne skal være minst 8 meter bred, og ha fri høyde minst 4,5 meter (det kan etableres broer over gata med inntil seks meters bredde). Denne skal være åpen og ikke klimatisert.

Disse planlegges som gangstrøk, uten gjennomkjøring, men med mulighet for varelevering. Dette er imidlertid ikke sikret i bestemmelsene, og Rådmannen tilrår at dette settes som endringskrav før planen sendes på høring. Gjelder begge gater, da det ikke er satt absolutt krav om klimatisering for gate i sør.

Begge gater skal ha belysning som integrert del av utformingen. Illustrasjonsplanen viser beplantning og møblering som del av utformingen. Rådmannen mener det kan være hensiktsmessig å sikre dette i bestemmelsene. Det bør vurderes om strengere utformingskrav bør settes for tverrgatene, da særlig nordlig gate. At gatene oppleves som attraktive og trygge er avgjørende for bruken.

Rådmannen mener plan for oppgradering, samt etablering av nye, gate- og veiløsninger vil gi en stor forbedring fra dagens situasjon. Oppgradering av det offentlige veinettet er en viktig del av prosjektet. Intensjonen er å skape et nytt byrom, og trekke folk til området. Sikre, funksjonelle og attraktive forbindelser gjennom, og innad på, området vil være avgjørende for helhetsinntrykket.

Torg

Intensjonen er å skape bydelens nye møteplass. Utdanningsinstitusjoner, bedrifter, serveringssteder, dagligvarebutikk og venteareal for kollektivterminalen vil føre til liv i området store deler av døgnet. Campus vil åpne seg mot torget med innganger og glassfasader. Via trappeamfi eller rampe blir det tilgang til vannet.

Det er utført sol-/skygge analyse (se illustrasjonsvedlegget) som viser at torget vil ha gode solforhold, samt ha lune forhold på grunn av omkringliggende bebyggelse.

Torget og del av havnebassenget omfattes av bestemmelsesområde i plankartet. Innenfor disse grensene kan formålsgrensene flyttes. Dette medfører at planen åpner for at areal markert med torg-formål på plankartet, kan reduseres. Formålsgrensen følger der Nordmørskaias kaikant går i dag. Det er imidlertid satt bestemmelse som sikrer at minst 75% av torg-formålet skal være landareal. Landareal på plankartet utgjør ca. 44,6 meter på det «dypeste» (fra fasade i nord til sjø), og 35,6 meter på det smaleste (langs Fosnagata). Arealet på plankartet er 1877 kvm. Det er altså sikret at landareal blir minimum 1407 kvm stort. Det åpnes for kaivirksomhet ved torget (omtales under neste deltema).

Området skal etableres som offentlig torg, med overflater, materialer, møblering og belysning av god kvalitet. Bestemmelsene sikrer minst ett tiltak som gir allmenn tilgang ned til vannet. Slike tiltak kan være terrengtrapp/amfi, rampe, flytebrygge mv.

Rådmannen mener planen legger et godt grunnlag for at intensjonen skal oppfylles.

Et ferdigstilt torg blir et åpent areal som kan fungere som attraktiv møteplass. Det er et viktig grep når området ellers blir tett bebygget.

En problemstilling som har vært diskutert mellom forslagstiller, kommunalteknikk og planmyndigheten er plassering av pumpestasjon. Plassering er ikke endelig avklart, og torget har vært vurdert som alternativ. Planmyndigheten ønsker ikke at pumpestasjon skal plasseres her. Kommunalteknikk ønsker ikke å lukke muligheten, men vil unngå plassering på torget så langt det går. Det er foreløpig derfor valgt å ikke sette bestemmelse som forhindrer pumpestasjon på torget. Om dette skal endres, evt. om det skal settes krav til utforming, bør være en vurdering i det videre planarbeidet.

Planforslaget legger fram planer og bestemmelser tilknyttet midlertidig opparbeidelse av torget, knyttet til de ulike byggetrinnene. Dette omtales videre under tema «Ferdigstilling av viktige funksjoner – detaljnivå, midlertidighet og rekkefølgekrav».

Kai

Havnevirksomheten, inkludert drift av stamnettkai og hurtigrute kai.

Planen åpner for å trekke deler av Nordmørskaia lenger sør enn det sentrumsplanen viser (o_SK). Dette gjøres for å skape to mindre havnebasseng på hver side av ny bebyggelse i det sørligste kvartalet. Byggegrenser mot kaifronten sikrer at det kan legges en gangpromenade langs bebyggelsen. Denne blir forholdsvis smal. Om dette er i tråd med gjeldende regelverk for kaivirksomhet og anløp av båter, må havnemyndighet vurdere under høring.

Bestemmelsesområde #1 i plankartet åpner for at formålsgrensen mellom torg og kai ikke er entydig, og at utforming av kaifrontene og eksakt plassering av kaikant skal bestemmes i byggesak på et senere tidspunkt. I felt o_VHS1 tillates anløp for sundbåten og andre båter på opptil 30 meters lengde.

Bestemmelsesområde #2 åpner også for flytting av formålsgrenser, her mellom arealer regulert til kai, havneområde i sjø og kombinert formål. I felt o_VHS2 tillates anløp for Sundbåten og andre båter på opptil 50 meters lengde.

Det eldre lagerbygget med bueformet tak på Nordmørskaia er nevnt som karakteristisk lagerbygg fra 1950-tallet. Dette omtales i KU. Dette tillates revet, men intensjonen er å beholde deler av det som midlertidig avgrensning for torget, under byggeperioden.

Det er krav til at reguleringsplaner må vise at forholdet til PBL §1-8 om byggeforbudssone i 100-metersbeltet er vurdert. For Devoldholmen er det valgt å ikke sette byggegrense i plankartet, men heller bestemmelse som sier at byggeforbudssone langs sjø ikke gjelder i planområdet.

AtB gav innspill til planoppstart, datert 18.10.19. Det ble presisert at det må settes av tilstrekkelig areal til framtidsrettede mobilitetsløsninger, eks. elektrisk hurtigbåtsamband med ladeinfrastruktur på land. Det nevnes at det også bør planlegges hvilebod for sjåførere. Plankonsulents kommentar påpeker at hurtigbåtterminalen ikke endres. Rådmannen antar da at behovene er ivaretatt. AtB er høringspart, og vil da måtte vurdere om deres innspill er imøtekommet.

Kristiansund og Nordmøre Havn har gitt innspill til planarbeidet den 30.10.20. Her uttrykkes ønske om at o_SK skal kunne utvides til 70 meter, og anløp av båter opptil 60 meter. Planen gir en fleksibilitet når det gjelder flytting av formålsgrenser mellom torg, kai og sjøarealer. Plankartets viste kaifront på 54 meter, kan altså forlenges vestover. Konkrete bestemmelser for lengde på båt, settes ikke. Forslagsstiller mener innspillet er ivaretatt i planen. Rådmannen stiller seg bak dette, men stiller spørsmål om opptil 70 meter lang kai og anløp av større båter vil ha uheldige følger for torget.

Ferdigstillelse av viktige funksjoner – detaljnivå, midlertidighet og rekkefølgekrav

Foruten selve Campus-bebyggelsen (høgskolebebyggelse med sentrumsfunksjoner), inkluderer planområdet også andre viktige funksjoner som kollektivterminal, offentlig vei, fortau og sykkelvei, samt offentlig torg.

Planlagt ny bebyggelse innenfor planområdet vil bygges ut i flere byggetrinn, trolig over flere år. Forslagsstiller mener en realistisk utbygging i første byggetrinn (høgskolebygget) er 15-18 000 kvm BRA. Oppstart av de videre byggetrinnene, avhenger av etterspørsel og finansiering. Det er vanskelig å anslå når dette vil skje.

Foruten ny Campusbebyggelse, viser reguleringsplanen følgende viktige offentlige funksjoner:

- Kollektivterminal: sikrer avsatt areal (midlertidig og permanent) og funksjonskrav, men det er ikke stilt krav om ferdigstillelse gjennom rekkefølgebestemmelser.
- Offentlig vei: sikrer avsatt areal (til kjøreareal, fortau og sykkelvei), men ikke funksjonskrav eller helhetlig ferdigstillelse.
- Torg: sikrer avsatt areal, midlertidig løsning (20 meter) med uspesifikke funksjonskrav, permanent løsning med uspesifikke funksjonskrav, og ferdigstillelse av hele torget som kan ligge langt fram i tid.
- Tverrgater: sikrer avsatt areal, midlertidig løsning med tilfredsstillende funksjonskrav, samt ferdigstillelse, men med mulig for lite strenge funksjonskrav.

For å ivareta sterke føringer fra sektormyndigheter, havneselskapet, samt hensynet til brukerne av området, mener rådmannen at det er svært viktig at disse funksjonene gis gode løsninger, og sikres gjennomført og ferdigstilt.

Sentrale myndigheter og deres rolle/interesse er:

- Kristiansund og Nordmøre havn IKS: Har interesser ifm. at areal de disponerer i dag omreguleres. Ivareta hensyn til havnevirksomhet.
- Statens vegvesen: Fosnagata og Astrups gate er statlig eid vei som berøres. Framkommelighet for transport til havna og kollektivtrafikk via stamvei.
- Møre og Romsdal fylkeskommune: initiativtaker til prosjekt Campus Kristiansund. Drift av kollektivtrafikken. Skal sikre areal og funksjonskrav til ny terminal, og at prosjektet skal få akseptable vilkår for gjennomføring.

Det er lagt fram illustrasjoner for ferdigstilte og midlertidige løsninger for overnevnte funksjoner.

Det er viktig å understreke at illustrerte løsninger ikke er juridisk bindende.

Reguleringsplankartet har lavt detaljeringsnivå, og planen åpner generelt for høy grad av fleksibilitet. Rådmannen vil påpeke at dette kan være en utfordring, pga. usikkerhet rundt hva som blir endelig resultat. Rådmannen ser at det også er positive sider ved å velge lav detaljeringsgrad, og at planen ikke har rekkefølgebestemmelser som setter frist for ferdigstillelse. Ved å ikke stille rekkefølgekrav til opparbeidelse av kollektivterminal og utbedring av offentlig vei, så unngår man at realisering av selve campusbebyggelsen blir forsinket. Lavt detaljeringsnivå gir myndighetene som får ansvar for å gjennomføre tiltakene en stor fleksibilitet for valg av løsninger, ut fra behov og kostnadsramme.

Planbeskrivelsen inkluderer utredninger som begrunner valgene som er tatt mht. detaljnivå, midlertidighet og ferdigstillelse.

Under gjøres en vurdering, med bakgrunn i det overstående om detaljnivå og rekkefølgebestemmelser, for kollektivterminalen, offentlig veiareal og torget.

Kollektivknutepunkt

Plankartet åpner for kollektivterminal, med tilhørende veiareal, gjennom kombinert formål for samferdselsanlegg. Venterom/venteareal er diskutert, og plassering er ikke fastsatt. Det åpnes for venteareal tilknyttet terminalbygget, men også løsning i «vrímle»-arealet i Campus er diskutert. Det åpnes for at midlertidig kollektivløsning kan etableres på regulert sentrumsformål. Bestemmelsene krever at det leveres faseplan for kollektivknutepunkt ved søknad om rammetillatelse for tiltak som berører eksisterende kollektivknutepunkt. Det forventes at kollektivknutepunktet vil berøres allerede ved oppstart av byggetrinn 1, da det må flyttes.

Det er levert illustrasjon som viser forslag til midlertidig løsning for kollektivknutepunktet (se illustrasjonsvedlegget – illustrasjonsplan for trinnvis utvikling). Denne viser bussoppstillingsplasser på nordsiden av bebyggelsen som planlegges reist i første byggetrinn. Den viser også parkeringsplasser som opprettholdes midlertidig. Veinettet i Astrups gate og frem til hurtigbåtkaia opprettholdes omtrent som i dag, med unntak av en ekstra utkjørsel til Astrups gate for bussene. Rådmannen mener løsningen virker hensiktsmessig. Illustrasjonen er ikke juridisk bindende.

Endelig løsning er også illustrert (se illustrasjonsvedlegget). Her er veinettet lagt om, og viser en innkjørsel med rundkjøring ved hurtigbåtkaia, samt innkjørsel til terminal på sørsiden av terminalbygget, og innkjørsel til parkeringsplan fra nordsiden. Rådmannen vurderer løsningen som god. Illustrasjonen er ikke juridisk bindende.

I illustrasjon som viser utbygging /byggetrinn er kollektivterminalen ikke en del av byggetrinn for Campus, men er tegnet inn likevel. Det omtales ikke når i prosessen dette bygget antas oppført. Hvilken del av bebyggelsen som vil komme etter det første byggetrinn, og når videre bygging vil skje, er ikke fastsatt. Dette avhenger av etterspørsel for ytterligere bebyggelse, og kan ta lang tid.

Det settes ikke rekkefølgebestemmelse som sikrer opparbeiding av ny kollektivterminal (kombinasjonsbygget) til et visst tidspunkt. Midlertidig løsning for kollektiv f.eks på nordsiden av Campus kan opprettholdes på ubestemt tid.

Rådmannen anser det som sannsynlig at det kan ta år før bebyggelse på nordsiden av byggetrinn 1 kommer. Først skal bebyggelsen reises i sør, noe som også vil ta tid, deretter vil etterspørsel etter bygningsmasse bestemme når neste byggetrinn starter.

I Statens vegvesens (SVV) innspill til oppstart, datert 19.07.2019, stilles krav til at «planen må gjennom rekkefølgekrav, sikre etablering av ny terminalløsning før den eksisterende kan avvikles» I samrådsmøte mellom SVV, FRAM, fylkeskommunen og forslagsstiller, ble det påpekt at en må finne formuleringer i bestemmelsene som både sikrer mulige midlertidige løsninger, samtidig som de permanente blir etablert på sikt. Rådmannen vurderer det slik at midlertidig løsning for kollektiv er sikret på tilfredsstillende måte, mens permanent løsning ikke er sikret på tilfredsstillende måte med rekkefølgebestemmelser.

Planmyndigheten mottok den 11.01.2021, e-post med merknader fra Kristiansund og Nordmøre Havn IKS (KNH). Denne kom i etterkant av møter vedr. rettighetsforhold på området, der blant andre Statens vegvesen, fylkeskommunen, Kristiansund kommune og KNH har deltatt. Rettigheter knyttet til utvikling og bruk av eiendommer skal ikke løses gjennom reguleringsplan, men gjennom privatrettslige avtaler og utbyggingsavtaler. Rettighetsforhold er ikke endelig avklart, men de ulike partene er i dialog for å kartlegge dagens situasjon og avklare fremtidig situasjon. Merknaden er ikke et ordinært innspill til oppstart, da den kom lenge etter fristen. De delene av merknaden som er relevant for reguleringsplanen tas opp her. Økonomiske forhold tilknyttet eierskap og rettigheter vurderes ikke.

KNH skriver at de forventer kompensasjon for bortfall av parkeringsplasser på gnr/bnr. 7/50. De skriver: «Alternativ plassering for rimelige opparbeidede parkeringsplasser for oss, på bakkeplan, er på Nordmørskaia mot kaiplassen til Sundbåten (i plankartet merket #3). Dette kan for oss vanskeligliggjøres med reguleringsplanens byggegrenser og formål mot blå sone o_VHS2/#2. Vi har p.t. ikke bestemt oss for om vi vil be om at dette området tas ut av reguleringsplanen for å være disponibelt for parkeringsareal». KNH mener det er viktig at kollektivterminalen bygges samtidig som byggetrinn 1 av Campus, og at det må settes rekkefølgebestemmelser som sikrer dette. Det slås fast at alle av KNH sine interesser ivaretas dersom det bygges parkeringshus/lager. Det stilles spørsmål om status på torget (o_ST), om det vil legges rekkefølgekrav til opparbeidelse.

Rådmannen vil ikke gå inn på vurdering av løsning med parkering på bakkeplan, som nevnes i merknaden. Det forutsettes at planlagt kombinasjonsbygg, med parkering og lager, etableres, og at KNH sine interesser ivaretas på denne måten.

I referat etter samrådsmøte mellom Statens vegvesen, FRAM, fylkeskommunen og forslagsstiller står det: «Devoldholmen utvikling AS som er forslagsstiller for planforslaget, er ikke en formell part i kollektivterminalen, da den er en offentlig funksjon og i fremtiden vil ligge utenfor deres tomteareal. DUAS kan derfor ikke bli bundet til krav om gjennomføring av den nye terminalen».

Rådmannen mener det er en utfordring at planen ikke inneholder rekkefølgebestemmelser som sikrer at kollektivterminal ferdigstilles innen et gitt tidspunkt. Rådmannen tilrår likevel at planen sendes til offentlig ettersyn.

Offentlig vei, fortau og sykkelvei

Her gjelder delvis samme problemstillinger som for kollektivknutepunkt. Illustrert løsning med brede fortau, overganger, og sykkelvei er ikke juridisk bindende, og det settes ikke rekkefølgebestemmelse for veinettet i sin helhet.

I bestemmelsene stilles det krav til overordnet plan for veg- og trafikkareal for alle trafikantgrupper for hele planområdet. Denne skal sendes til vegmyndighet for uttalelse.

Bestemmelsene gir kun rekkefølgekrav til opparbeidelse av fortau *langs omsøkte tiltak*. Før brukstillatelse for byggetiltak kan gis, skal fortau langs omsøkt bebyggelse være etablert.

I sitt innspill, datert 19.07.2019, stiller Statens vegvesen krav om at planen, gjennom rekkefølgekrav, må sikre opparbeiding av kryss, avkjørsler, fortau osv. før ny høgskole fagskole, næring, offentlige tjenester, boliger eller andre trafikkgenererende formål kan etableres.

I byggetrinn 1 sikres fortau langs første del av Campus-bebyggelsen. Samlet sett for alle byggetrinn, sikres oppgradering av fortau på østsiden av Fosnagata, sørsiden av Astrups gate, samt tilknyttet kollektivterminalen når dette kommer.

Men unntak av det overstående, har ikke planen rekkefølgebestemmelser som angir når utbygging av vei, fortau og sykkelvei skal skje. Det legges opp til at gjennomføring og ferdigstillelse vil avhenge av at veimyndighet skaffer midler og bygger ut.

Rådmannen mener det er en utfordring at planen ikke inneholder rekkefølgebestemmelser som sikrer om og når en oppgradering vil skje. Rådmannen tilrår likevel at planen sendes til offentlig ettersyn.

Torg og tverrgater

Torg

En midlertidig/delvis opparbeiding av torg sikres før brukstillatelse gis for omsøkte byggetiltak inntil torgformålet. Foreslått rekkefølgebestemmelse sikrer «tilrettelagt uteoppholdsareal ved fasade i felt

o_ST, med dybde minst 20 meter». Dette regnes fra vegglivet i Campus-fasaden som vender mot sør, og 20 meter i retning havnebassenget. Det settes ingen spesifikke funksjonskrav for «tilrettelagt uteoppholdsareal».

Ferdigstillelse av hele torget skal skje før det kan gis brukstillatelse for mer enn 25 000 kvm BRA innenfor sentrumsformålet. Dette kravet vil altså ikke slå inn ved byggetrinn 1, som er planlagt med 15-18000 kvm BRA.

Foreslått midlertidig løsning er illustrert (se illustrasjonsvedlegget – illustrasjonsplan for trinnvis utvikling).

Da det kan gå lang tid før krav om ferdigstillelse slår inn, stiller rådmannen spørsmål om den midlertidige løsningen er god nok. Torget er et svært viktig premiss for byliv og attraktivitet, og det bør vurderes om det skal stilles strengere krav. Rådmannen tilrår likevel at planen sendes til offentlig ettersyn, og vil vurdere å tilrå at det settes rekkefølgebestemmelser for opparbeidelse av ved sluttbehandling av planen.

Avgrensning av midlertidig torg mot øst, er tenkt løst ved å la deler av den eldre havnelagerbygningen stå igjen, frem til fremtidig byggetrinn når området på «sørspissen» skal bygges ut. Det har også en kulturhistorisk verdi å bevare dette bygget en stund til. Rådmannen mener at denne avgrensningen er en god løsning for å forhindre at torget oppleves som for «utflytende», og samme avgrensning mot øst kan fremdeles gjelde selv om opparbeidelse frem til kaikant skal kreves. Midlertidig bevaring av lagerbygget er imidlertid ikke sikret i bestemmelsene.

Tverrgater gjennom Campus-bebyggelsen

Tverrgatene sikres midlertidig opparbeidelse i bestemmelsene. Disse skal være etablert før brukstillatelse gis for bebyggelsen. Det stilles funksjonskrav til midlertidig løsning; fast dekke, belysning og gjennomgående sikt (se illustrasjonsvedlegget – illustrasjonsplan for trinnvis utvikling). Tverrgatene vil være viktige forbindelser mellom byen og kollektivknutepunktet, også før ferdig utbygget område. Rådmannens vurdering er at bestemmelsene sikrer dette på en god måte.

Hensynet til kulturmiljø og bylandskap

Vurderinger i konsekvensutredning og tilleggsutredning

Vurdering av reguleringsplanens konsekvenser for kulturarv/kulturmiljø og landskap/bylandskap er gjort i konsekvensutredningen, samt i tilleggsutredningen. Som nevnt under «Konsekvensutredning», side 7, er tilleggsutredningen basert på andre alternativer enn konsekvensutredningen.

Bylandskapet i Kristiansund er vurdert til å ha stor verdi. Kristiansund er bygd rundt havna, med siktlinjer, brygger og bryggeinspirert bebyggelse. Kulturmiljøet til byen er også vurdert til å ha stor verdi. Store deler av sentrum har nasjonal kulturverninteresse.

Konsekvenser av alternativer med variasjon i høyder er mest relevant å vurdere, siden dette har vært et premiss fra tidlig i prosessen.

Konklusjoner fra KU:

Alternativ 2 i konsekvensutredningen, med varierende høyder fra fire til åtte etasjer, bryter landskapssilhuetten i nordvest, sett fra havna, og kan oppleves som dominerende både i fjern- og nærvirkning. Det vurderes likevel til å ha en positiv konsekvens, da utbygging vil føre til en istandsetting av bybildet og øker de visuelle kvalitetene i landskapsrommet. Alternativ med jevn høyde på fem etasjer kan også oppleves som massiv, særlig mtp. fjernvirkning, mens noe bedre i nærvirkning.

Alternativ 1 med jevn bebyggelse i 5 etasjer har mindre påvirkning på helheten i det kulturhistoriske miljøet sett fra 'landene' omkring havnebassenget, mens den kan oppleves tung og for dominerende tett opp mot småskalabebyggelsen i gjenreisningsbyen. Bebyggelse med høydevariasjon i 4-8 etasjer vil kunne ha en bedre tilpasning til gjenreisningsbyen langs Fosnagata, mens et bygningsvolum opp i 8 etasjer kan bli et signalbygg som vil kunne ta fokus bort fra andre historiske element.

Konklusjoner fra tilleggsutredning:

Alternativene i tilleggsvurderingen har alle varierende høyder, men ulike volum (tre alternativ: ett basert på parallelloppdraget med 4-7 etasjer, minimumsalternativ med 3-6 etasjer, og høyhusalternativ med 5-7 etasjer og høyhus på 14 etasjer).

Bylandskap:

Alternativ a: Helhetlig sett vil ny bebyggelse vist i variasjon a. gi landskapsrommet rundt havna en forbedring for de visuelle kvalitetene. Utbyggingen gir en ny fondvegg som forsterker landskapsrommet både i fjern- og nærvirkning, uten at det skapes brudd i skala eller i bybildet.

Alternativ b: Færre etasjer og lavere byggehøyde, innordner seg det store landskapsrommet og særlig bylandskapet på en bedre måte. Bebyggelsen legger seg under landskapssilhuettene rundt havna og skaper i liten grad brudd i omkringliggende bybilde. Gir landskapsrommet rundt havna en betydelig forbedring for de visuelle kvalitetene.

Alternativ c: Ny bebyggelse vist i variasjon c. gir landskapsrommet rundt Havna en forbedring for de visuelle kvalitetene med fondvegg som forsterker landskapsrommet både i fjern- og nærvirkning. Samtidig skaper høyhuset klare brudd med karakteristiske landskapstrekk. Landskapssilhuettene vil bli brutt flere steder og uten en særdeles god arkitektonisk design, kan enkelte oppleve et høyhus som et skjemmende inngrep.

Kulturmiljø:

Alternativ 1: Det vurderes at volum med varierende høyde 4-7 etasjer opprettholder lesbarheten og forståelsen av sammenhenger i det kulturhistoriske landskapet, selv om skalaen fra enkelte ståsted kan oppleves å konkurrere med historiske enkeltelement og signalbygg, og frata disse oppmerksomhet. 7 etasjer kan vurderes å utfordre kulturmiljøet i noen grad.

Alternativ 2: Det vurderes at volum med varierende høyde 3-6 etasjer bedrer lesbarheten og forståelsen av sammenhenger i det kulturhistoriske landskapet og har god forankring til eksisterende bebyggelse i Astrups gate.

Alternativ 3: Det vurderes at volum med varierende høyde 5-7 etasjer og et høyhus i 14 etasjer opprettholder lesbarheten og forståelsen av det kulturhistoriske landskapet, og gjenoppretter sammenhenger der det har vært brudd, dvs. manglende bystruktur. Det kan vurderes at høyhuset skaper et skalabrudd som kan svekke den kulturhistoriske verdien av gjenreisningsbebyggelsen.

Vurdering av valgte løsninger i planforslaget

Føringer og innspill fra Møre og Romsdal fylkeskommune, herunder fylkeskonservator, er relevante å legge til grunn for vurderingen av disse hensynene. I innspill til planprogram og oppstart av reguleringsarbeid fra 17.11.2015, settes tidlige føringer for planarbeidet. Fylkeskommunen tilrår her (blant annet) at:

- Bebyggelse som i høyde, skala og volumutforming/volumdimensjon ligger nærmere opp til gjenreisningsbebyggelsen.
- En gruppering på tomten som gjør at man får en god og skjermet plassdannelse mot havna i sør.
- Bygninger som orienterer seg mot havna, og med fasader som åpner opp ut mot havna, og som dermed gjør at brukerne kan oppleve havnemiljøet som en kvalitet.

- Det er også viktig at sokkeletasjen får en åpen, ikke avvisende utforming, spesielt i de deler av bebyggelsen som vender ut mot havna og offentlig tilgjengelige areal. Bør i så måte unngå parkeringsareal i sokkeletasjen.

Ved innspill til planoppstart i 2019, datert 08.08.2019, henvises det til overstående merknad.

Den 14.11.2019 ble det holdt samrådsmøte, hvor fylkeskommunen (inkl. fylkeskonservator), planmyndigheten og forslagsstiller var representert. Her var kulturmiljø tema, og følgende innspill ble gitt:

- er kritisk til høyhus på Devoldholmen
- mener 4-5 etasjer kan virke som «høyt nok», og spiller best sammen med byen for øvrig viktig med variasjon og dynamikk i høyder, og kvartal med «riktig» rytme, for å ta igjen uttrykket til gjenreisningsbebyggelsen, ny bebyggelse må ikke framstå som et stort monolittisk volum
- viktig å vurdere hvor på tomte det best kan tåles noe høyere bebyggelse, for å få variasjon
- takform kan vurderes som tiltak for å bryte opp bebyggelsen, for å spille sammen med gjenreisningsbebyggelsen
- verdien av og konsekvensene for enkeltbygg med antikvarisk verdi, så som det gamle havnelageret på Nordmørskaia som forutsettes revet, må beskrives i KU
- virkninger skal vurderes ut fra Kristiansunds karakter i dag, med det karakteristiske landskapet med åser, sund og Vågen. Bebyggelsen ligger som et teppe over landskapet med enkelte landemerker som brannstasjonen og kirka. Høyhus vil ta oppmerksomhet fra den karakteristiske hovedkarakteren med landskapstrekkene og de historiske sporene.

Innspill fra naboer vedr. bebyggelsens utforming:

Sameiet Fosnagata sier i innspill datert 08.08.2019, at de vurderer prosjektet som positivt, men er svært skeptisk til høyhus. For å ivareta botrivsel og estetikk knyttet til bryggestil, vil de ikke akseptere en høyde over tre normale etasjer. Det anbefales å bygge 2-3 etasjer ned i grunnen.

Forslagsstillers kommentar: tema estetikk, stedstilpasning og nærmiljø er beskrevet og vurdert i konsekvensutredning og planbeskrivelse. Devoldholmen ligger utenfor vernesonen til gjenreisningsbyen, og nasjonale og kommunale føringer forutsetter en høy utnyttelse av disse arealene midt i sentrum av byen. Det har derfor ikke vært riktig ut fra en helhetlig samfunnsmessig vurdering å begrense byggehøyde til kun tre etasjer. Konsekvenser for bokvalitet for omkringliggende boliger er vurdert. Ny bebyggelse vil gjøre at enkelte naboer vil miste dagens utsikt, og noen vil få mindre sol på sine balkonger deler av dagen. Samtidig etableres nye byrom og nye funksjoner som vil være tilgjengelig for naboer. I en helhetlig vurdering er de overordna samfunnsmessige positive virkningene av høy utnyttelse tillagt stor vekt.

Eier av gnr/bnr. 7/22 skriver i innspill datert 14.08.19 at de håper utbygging vil skje på en måte som tar hensyn til den tilstøtende bebyggelsen, når det gjelder høyde og utnyttelsesgrad.

Forslagsstiller kommenterer at ny bebyggelse er planlagt i fire etasjer langs Astrups gate i nord, for å tilpasses eksisterende bebyggelse i dette området.

Eier av Fosnagata 20, 18 og 18b, presenterer egne planer om utbygging, og at dette tas i betraktning i planarbeidet for Devoldholmen.

Forslagsstiller vurderer det slik at prosjektet ikke kommer i veien for planlagte byggetiltak på de aktuelle eiendommene.

Arkitektonisk utforming

Bestemmelsene stiller krav om arkitektoniske kvaliteter, samt variasjon i byggehøydene og gesimslinjene, oppdeling av fasadene, variert og samstemt fargebruk. I byggesak skal tegningene forelegges kulturminneforvaltningen. Målet er at utbyggingen skal gi planområdet et estetisk løft og at Devoldholmen innpasses i Kristiansunds bybilde med et nåtidig arkitektur-uttrykk som samtidig spiller på kjente elementer fra gjenreisningsbyen. Illustrasjonene som er lagt fram i plansaken bygger på disse

bestemmelsene, men er ikke juridisk bindende, så hvordan endelig løsning for utforming fastsettes først i byggesak.

Rådmannen mener illustrert materiale for utforming av fasader og takformer ivaretar mål om tilpassing til det kulturhistoriske miljøet i byen, dens identitet som «polykrom» by, og samtidig et moderne arkitektonisk uttrykk. Man er ikke garantert at endelig utforming blir som illustrert, men mener bestemmelsene gir et godt utgangspunkt for å sikre at endelig løsning for utforming ivaretar mål og føringer. Det er positivt at det kreves redegjørelse for tiltakets arkitektur og forhold til omgivelsene ved søknad om rammetillatelse, og at kulturminneforvaltningen skal gi mulighet til å uttale seg.

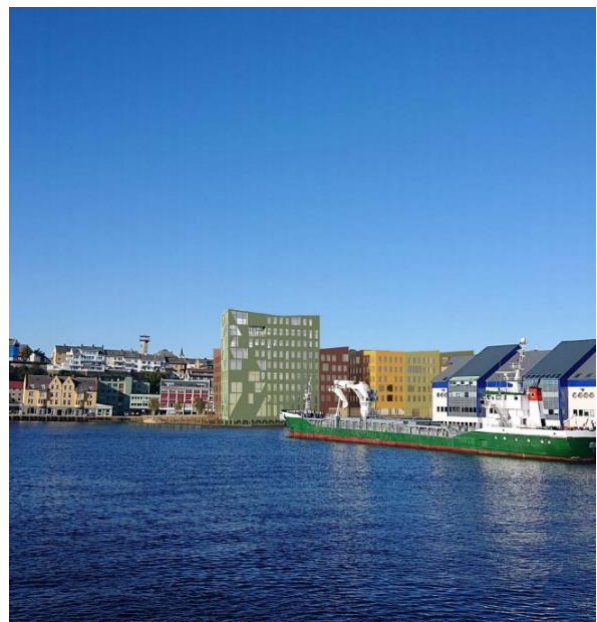
Bestemmelser til utforming av kombinasjonsbygget med kollektivterminal, er ikke like strenge, men sikrer at bygget tilpasses Campus-bebyggelsen, med vertikal inndeling, og variert og samstemt fargebruk på fasader. Rådmannen mener dette er positivt for det helhetlige inntrykket.

Volum

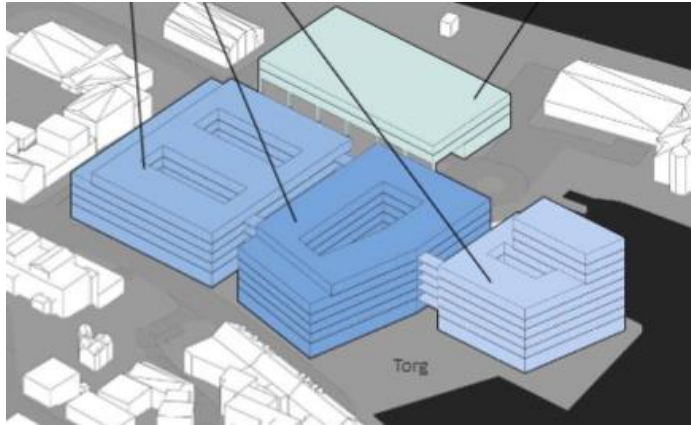
Bebyggelsen er foreslått med fire etasjer mot Astrups gate og fem etasjer mot Fosnagata, som en tilpasning til høyden på eksisterende motstående husrekker. Det foreslås seks etasjer mot torget der dimensjonene i byrommet er større. Ytterst mot havnebassenget foreslås bygg opptil ni etasjer (se illustrert forklaring av høyder på plankart, i illustrasjonsvedlegget)

Rådmannen mener ulike byggehøyder som forsøk på tilpassing til omkringliggende byrom er et bra grep. Utformingsbestemmelser for fasade, variasjon og takvinkler vil også ha en viss «avbøtende» effekt for store volum. Planforslaget åpner likevel for høyere bebyggelse enn det fylkeskonservator har gitt føringer om for å gi best tilpassing til kulturmiljø og bylandskap.

I KU vurderes at bygg på sju etasjer kan utfordre kulturmiljøet i noen grad, og bygg på åtte etasjer vil kunne ta fokus bort fra andre historiske element. Planforslaget åpner likevel for at deler av bebyggelsen blir ni etasjer høy. Dette begrunnes med at et signalbygg kan opptre som nytt landemerke for byen, og en markering av campusfunksjonen og knutepunktet. Planen åpner samtidig for at bebyggelsen på ni etasjer kan få et stort fotavtrykk med lang utstrekning i retning sør-nord, etter rådmannens vurdering. Fjernvirkningen, for eksempel fra Nordlandet, er et massivt bygg, både i høyde og utstrekning, som oppleves svært dominerende i tilpasning til bakenforliggende bygningsmiljø, og «overskygger» resten av foreslått Campus-bebyggelse på en uheldig måte, etter rådmannens vurdering. Høyde på 9 etasjer kan anses som problematisk i seg selv (etter føringer fra kulturmyndighet, og KU). Byggets høyde blir desto mer problematisk jo bredere bygget blir. Rådmannen mener høyde og bredde for signalbygget er problematisk med tanke på resultatene i KU, samt overordnede føringer for bylandskap og kulturmiljø. En vurdering av dette må gjøres på bakgrunn av høringsinnspill, før sluttbehandling av planen. Et annet spørsmål rådmannen vil ta opp, er om «signalbygg» er riktig betegnelse, gitt definisjonen av ordet. Det er et definisjonsspørsmål om viste bygg kan kalles et signalbygg, eller bør betegnes som «høyhus» e.l.



Bebyggelsen følger føringene om 4-5 etasjer for bebyggelsen som ligger langs Fosnagata og Astrups gate, men åpner for høyere bebyggelse i bakkant (se bilde til høyre). Ved innsegling gjennom Nordsundet, vil dermed deler av eksisterende bebyggelse langs Vågekaia forsvinne bak den nye bebyggelsen. Dette vil gjelde uansett byggehøyde over tre etasjer. Bygningsvolumene har større dimensjon og høyder enn den historiske bebyggelsen i omgivelsene.



Den visuelle opplevelsen av bymiljøet og landskapsrommet vil endres. Generelt sett så legges det opp til større volum og høyder enn fylkeskonservator har lagt til grunn for å best mulig ivareta kulturvern- og bylandskapshensyn.

Fylkeskonservators innspill om det eksisterende havnelageret på Nordmørskaia omtales i KU, og i forbindelse med midlertidig løsning for torget under i rådmannens vurdering, og svares derfor ikke ut her.

Planprogrammet forutsetter at reguleringsplanen skal åpne for mellom 30 000 og 45 000 kvm BRA. Det er valgt å legge seg på 45 000 kvm, i tillegg til areal under bakken. Det legges opp til flere byggetrinn. Gjennomførbarhet, økonomisk bærekraft og realisme i byggetrinnene har vært sentrale stikkord for utviklingen av planforslaget. Forslagsstiller beskriver det som en hårfin balansegang mellom at byggetrinnene må være så store at prosjektet kan gjennomføres til en fornuftig pris, og ikke større enn at man klarer å fylle bygget med leietakere/virksomheter.

Hvor mye bruksareal som er det faktiske behovet, er dermed svært vanskelig å forutse og fastslå. Skal de mest konservative føringene legges til grunn, bør man legge seg på planprogrammets nedre grense på 30 000 kvm BRA. Gjør man det kan man risikere å underdimensjonere et framtidig behov for bygningsmasse.

Rådmannen mener at en mellomting kan være et alternativ, som kan virke som et kompromiss mellom for på best mulig å kunne ivareta både framtidig behov for bygningsmasse, økonomisk bærekraftighet og hensyn til kulturvern, bylandskap og omkringliggende eksisterende bebyggelse. Høringsinnspill fra relevante høringsparter vil være førende for videre planprosess.

Parkering – bil og sykkel

Dagens situasjon – framtidig maksimalt potensiale – beregnet framtidig behov (bil)

Det er i dag til sammen 237 parkeringsplasser innenfor planområdet. 201 plasser bortreguleres, og 36 plasser beholdes. Estimert maksimalt potensiale i framtiden er 551 plasser; 275 i Campus-bebyggelsen, 240 i kombinasjonsbygg og 36 eksisterende plasser som videreføres. Det planlegges ikke bakkeparkering innenfor planområdet, med unntak av de 36 plassene som beholdes, i tillegg til 10 plasser for handicap/drop-off ved kollektivterminalen. Skråparkering langs Fosnagata endres til kantparkering.

Potensialet som reguleringsplanen åpner for er 551, men behovet avhenger av framtidig funksjonsfordeling (andelen kontor, bolig, forretning osv.). Antallet som faktisk vil bli etablert er derfor ikke fastslått ennå.

Det er gjort beregninger basert på tre ulike scenarioer for arealfordeling, og kommet fram til et estimert behov for parkering tilknyttet disse funksjonene:

Estimert framtidig behov	maks.	midlere/reduert	min.
* Behov iht antatt funksjonsfordeling i nytt campus	256	159	61
Krav satt til parkering ved nytt kollektivknutepunkt	10	10	10
Eksisterende plasser i behold	36	36	36
** Bortregulerte plasser, relokaliseres/ erstattes	201 (x 1,0)	121 (x 0,6)	60 (x 0,3)
sum	503	325	168
* Beregnet maksimumsbehov, gjennomsnitt fra tre utbyggingsscenarier.			
** Andelen bortregulerte plasser som reetableres vises med hhv 100%, 60%, 30%			

«Behov» refererer her til behovet for å etablere plasser i samsvar med reguleringsbestemmelsene, og kan ikke direkte forstås som verken samfunns- eller markedsbehov, da endelig funksjonsfordeling i campus ikke er bestemt. Beregningen legger til grunn full campusetablering med 45.000 m2 BRA.

Se eget notat om parkering vedlagt saken, for gjennomgang av alle beregninger som er utført.

Parkeringskrav for bil

Det tillates parkeringskjellere under Campus-bebyggelsen. Det tillates maksimalt 3 parkerings-etasjer i kombinasjonsbygg, over kollektivterminalen, og det skal etableres minimum 150 parkeringsplasser i bygget. Det skal etableres 10 stk. hente-bringe-plasser og handicap-parkeringsplasser tilknyttet kollektivterminalen.

Parkeringskrav for de ulike funksjonene som tillates i Campus-bebyggelsen sammenlignet med sentrumsplana:

Formål/ funksjon	Beregningsgrunnlag, p-plasser per	Krav i planbest. 12.02.2021			Jfr sentrumsplan per 5.3.2020	
		Sykkel	Bil		Sykkel	Bil (minimum)
		min	min	maks		
Bolig	100 m2 BRA	2	0,5	1	2	1
Forretning, handel	100 m2 BRA	2	0,5	2	2	0,5
Kontor	1000 m2 BRA	10	0,5	5	10	2
Restaurant / pub / kafé	1000 m2 BRA	0	0	0		
Treningscenter	1000 m2 BRA	6	0	0	6	0
Fysioterapi/ behandling	1000 m2 BRA	6	1	5	6	3
* Hotell	10 stk gjesterom	3	1	3	3	3
** Undervisn. / utdanning	1000 m2 BRA	70	0,5	2	-	-
** Skoler (grunn og videregående)	10 årsverk	-	-	-	45	5
* regnet 40m2 regulert BRA per rom						
** sentrumsplanen har kun bestemmelser for skoler (grunn- og videregående)						

Sentrumsplana stiller minimumskrav. I bestemmelsene for Devoldholmen stilles i tillegg maksimumskrav. Rådmannen mener dette er riktig fremgangsmåte. Det er ikke fastsatt arealfordeling for tillatte funksjoner, og fleksibilitet i parkeringskrav er derfor nødvendig. Maksimumskrav er formålstjenlig med tanke på nasjonale og regionale intensjoner og retningslinjer om å begrense bilbruk og tilrettelegge for miljømessig bærekraftige reisevaner. Totalt sett vurderer planforslaget at økningen i parkeringskapasitet ikke vil bidra til en vesentlig trafikkøkning, og kapasitetsberegninger av kryssene viser at de skal ha kapasitet til å tåle en evt. trafikkøkning dersom det skulle bli et resultat av helhetlige parkeringsvurderinger.

Planen legger opp til valgmuligheter når det kommer til etablering av parkeringsplasser. Man kan velge å etablere færre, for å stimulere til grønne reisevaner eller på grunn av synkende etterspørsel. Det er heller ikke fastsatt i plan om parkeringsplassene skal være tilgjengelige for publikum eller reserveres for spesifikke virksomheter/brukere. Rådmannen mener dette er fornuftig, siden behovet ikke er avklart ennå. Det er i tillegg på dette tidspunkt enkelte uavklarte forhold rundt eierskap og rettigheter til arealer innenfor planområdet. Dette omtales også lengre opp i rådmannens vurdering, under tema «Ferdigstilling av viktige funksjoner – detaljnivå, midlertidighet og rekkefølgekrav».

Parkeringskrav for sykkel

Parkeringskrav for sykkel settes i tråd med sentrumsplanens bestemmelse. Se tabell i forrige avsnitt. I tillegg sikres et høyt antall sykkelparkering tilknyttet undervisningsformål.

Rådmannen mener det er positivt at det legges til rette for syklistene, og mener planbestemmelsene hensyntar dette på en god måte. Det stilles imidlertid spørsmål om det i bør sikres overbygging for en andel av sykkelparkeringsplassene. Sentrumsplanen krever at parkeringsplasser hvor det forventes at sykler blir stående i lengre tidsrom (arbeidsplasser, skole), i størst mulig grad skal utformes med beskyttelse for vær og sykkeltyveri. Dette er ikke inkludert i bestemmelsene for Devoldholmen. Dersom lignende bestemmelse skal settes for Devoldholmen, bør det settes spesifikt tallfestet krav (enten % eller antall), for å unngå skjønnsvurderinger i byggesaken.

Barn og unge, og uteoppholdsareal

Planområdet er i dag asfaltdekket, og innehar ikke store verdier for barn- og unge, annet enn som kollektivknutepunkt og for gjennomfart. Barnetråkkregistrering fra 2016 dokumenterer at området brukes lite av barn og unge i dag, annet enn for det overnevnte.

Hensynet til barn og unge vurderes ut ifra to ulike aspekter. Det ene handler om følgene byplangrepene får for forholdene for den yngste delen av befolkningen, og for eksisterende boliger i nærmiljøet. Det andre handler om bomiljø og lek, knyttet til at det åpnes for boliger innenfor planområdet.

Plangrepene følger for barn og unge

Kommuneplanens arealdel og sentrumsplanen (begge under utarbeidelse) har begge føringer som omhandler nærmiljø og barn og unge. Eksempelvis: *Kommunen bør legge til rette for aktivitet som styrker forholdet mellom byen og havnebassenget og 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.* Sentrumsplanens formål beskrives blant annet slik; *Planen legger opp til noen flere friområder og byrom enn man har i dag, og blant disse er det flere som er påpekt i barnetråkkundersøkelsen. Planen legger også opp til økt tilrettelegging for gående, syklende og kollektivbrukere. Dette er også noe som kommer barn og unge til gode.*

Et av vurderingstemaene i KU handler om nærmiljø og barn og unge. Oppsummeringen slår fast at planforslaget fjerner store udefinerte asfaltflater og skaper nye byrom med tryggere og mer attraktive forbindelseslinjer, både langs og gjennom planområdet. Tilgjengelighet og brukbarhet blir betydelig forbedret for allmennheten. Ny bebyggelse skjermer torget fra støy fra havnevirksomhet i vest, mens støy fra Fosnagata vurderes til å bli omtrent som i dag. For eksisterende boliger langs Fosnagata vil støysituasjon forbedres når kollektivterminal flyttes, mens sikt mot havnebassenget vesentlig forringes.

Konklusjonen i KU er at planforslaget vil gi en betydelig forbedring fra dagens situasjon.

Rådmannen stiller seg bak vurderingene om nærmiljø. Ferdig utbygget vil Devoldholmen bli et nytt, og mye mer attraktivt byrom enn det er i dag. Dersom kollektivterminal, gang- og sykkelnett og torg opparbeides som foreslått, gir det vesentlig bedre og tryggere forhold for aktivitet og møteplasser for barn og unge.

Bomiljø og lek – nye boliger

Fylkesmannens (nå Statsforvalteren) innspill til oppstart, datert 24.06.2019, påpeker at lekeareal, og funksjons- og rekkefølgekrav for lekeareal, skal sikres i planen. De henviser til Fylkesmannens lekeplassråd. Plankonsulents kommenterer at krav til lekeareal er sikret i rekkefølgebestemmelsene.

Sentrumsplanens bestemmelser per 05.03.20 har egne bestemmelser for uteoppholdsareal og lekeareal. Det er relevant å sammenligne disse med krav satt i bestemmelser for Devoldholmen.

Størrelseskrav og plasseringskrav

Sammenligning mellom bestemmelser for Devoldholmen og foreslåtte bestemmelser i sentrumsplanen:

	Devoldholmen	Sentrumsplanen	Kommentar
Privat uteoppholdsareal	Minimum 4 kvm per. boenhet	Minimum 4 kvm per boenhet	I tråd med sentrumsplanen, for boliger med felles inngang.
Felles uteoppholdsareal	Min. 15 kvm per boenhet. Samlet minst 75 kvm (ved færre enn fem boenheter)	Min. 50 kvm (for 1-4 boenheter) + 10 kvm per boenhet (fra 5 enheter og mer)	- Devoldholmen setter strengere krav dersom det kun bygges opp til fire boenheter (15 kvm vs. sentrumsplanens 12,5 kvm) - Devoldholmen setter strengere krav per bolig, hvis fem eller flere (15 kvm vs. 10 kvm) 75 kvm vs. 50 kvm samlet for opptil fire enheter.
Lekeplass	- Minimum 12 kvm per boenhet. - Kan telle som felles uteoppholdsareal	- Minimum 12 kvm per boenhet større enn 55 kvm. - Minimum 12 kvm per 10. bolig under 55 kvm. - Kan telle felles uteoppholdsareal. - For område utenfor hensynssone kulturminne stilles krav til min, 120 kvm, ved 5-20 nye boenheter	- Devoldholmen setter strengere krav, da 12 kvm per bolig gjelder uavhengig av størrelse på bolig. - Lekeplassareal kan medregnes som felles uteoppholdsareal i begge planer - Devoldholmen inkluderer ikke krav om 120 kvm stor lekeplass, slik som Sentrumsplana gjør.
Plassering av uteoppholdsareal og lekeplass	- Åpner for at lekeplass og felles uteoppholdsareal kan etableres på torget, men maks med 500 kvm. - Maks 50 % av uteoppholdsarealet kan legges på opparbeidet dekke/takterrasse (altså ikke bakkeplan)	- Lek maks 50 meter fra boligen. - Åpner for at deler av arealkravet for lek kan dekkes ved opparbeidelse av lekeplass på kommunale grøntområder. - Maks 50 % av uteoppholdsarealet kan legges på opparbeidet dekke/takterrasse. - Kommunen kan tillate at maks 50 % av uteoppholdsareal dekkes på offentlige egnede arealer. - Summen av uteoppholdsareal på offentlig grunn + med fast dekke/takterrasse kan dekke maks 75 % av uteoppholdsarealet.	- Sentrumsplana setter avstandskrav for lekeplass. Det gjør ikke Devoldholmen. - Begge setter krav til 50 % uteoppholdsareal på bakken. - Begge åpner for at uteoppholdsareal kan dekkes på offentlig sted. Devoldholmen setter kvm-begrensning for hvor mye som kan dekkes på torget. Fører antallet boliger til krav på mer enn 500 kvm, må dette løses andre steder innenfor planområdet. 75 %-kravet blir settet ikke for Devoldholmen. Hadde kravet skulle gjelde måtte 25 % av uteoppholdsarealet dekkes på bakkeplan, men ikke på torget. Med byggemønsteret som er planlagt, kan dette kravet i sentrumsplana bli vanskelig å oppfylle, med tanke på at uteoppholdsareal skal være egnede og ha tilgang til sol.

Rådmannen mener det stort sett er samsvar mellom bestemmelsene, med enkelte avvik. Planforslaget for Devoldholmen sikrer større felles uteoppholdsareal per bolig. Det legges opp uteoppholdsareal og lek (avhengig av antall boliger) delvis skal løses på torget, resten løses med balkonger og evt. takterrasser, etter rådmannens forståelse. Løsninger beskrives ikke konkret, og det beskrives ingen andre løsninger på bakkenivå ellers på planområdet, noe som gjør det utfordrende å vurdere om bestemmelsene er gode nok. Grunnen er nok at det fremdeles er usikkert om det skal bygges boliger, hvor mange som evt. skal bygges, samt hvor på området de vil ligge. Sistnevnte er nok også grunnen til at det ikke settes avstandskrav på 50 meter, slik som i sentrumsplanen. Rådmannen vurderer det slik at med byggemønsteret som er planlagt, kan det bli vanskelig å legge uteoppholdsareal på bakkeplan andre steder enn på torget, på bakgrunn av at arealene skal være egnede med tanke på sol og støy.

Dersom felles uteoppholdsareal og lek forutsettes løst på torg og takterrasser, vil kvaliteten på disse ha stor betydning.

Funksjons- og kvalitetskrav til uteoppholdsareal og lekeplass for nye boliger

Bestemmelsene §5.1.4 setter krav til at lekeplass og felles uteoppholdsareal skal ha trafiksikker plassering og tilkomst. Arealene skal ha sol på minst halvparten av arealet kl. 15 vårjevndøgn. Dette samstemmer med sentrumsplanens bestemmelser.

Sentrumsplanen har ytterligere krav som ikke tas inn for Devoldholmen, blant annet spesifikke regler for stigningsforhold, samt at de skal skjermes mot støy og forurensning.

Sentrumsplana setter også spesifikke krav til hva lekeplasser skal inneholde, som minimum (blant annet benk, bord og tre ulike typer lekeapparat). Denne typen krav anbefales også i Statsforvalterens veileder om lekeplasser, som de henviser til i innspill til oppstart. Veileder anbefaler å sette konkrete krav, blant annet når det gjelder dekke, støy og apparater.

Bestemmelsene for Devoldholmen har ikke slike konkrete krav. Bestemmelsene §9.1, om torget, setter krav til at feltet opparbeides med møteplasser for lek og aktivitet, samt sitteplasser i soner for rolig opphold. I tillegg tillates lekeapparater. Rådmannen mener dette kun ivaretar hensynet til kvalitet og funksjon til en viss grad, og mener det bør settes strengere og mer konkrete krav.

Funksjonskrav settes ikke for takterrasser. Dersom det er tenkt at felles lekeareal for nye boliger skal plasseres på tak, bør det også knyttes kvalitets- og funksjonskrav til disse. Statsforvalterens veileder anbefaler ikke lekeplass på tak.

Rekkefølgekrav

Det stilles rekkefølgekrav i §10.2.3 om at uteoppholdsarealer og lekeplasser skal være etablert før det gis brukstillatelse for boliger. Midlertidig brukstillatelse kan gis med vilkår om ferdigstilling av sesongavhengige arbeider påfølgende vår. Rådmannen anser dette som tilfredsstillende.

Rådmannen har forståelse for at mye fremdeles er usikkert, og at man ønsker valgfrihet. Devoldholmen ligger i sentrum, skal ha bypreg og svært høy utnyttelse, og dette medfører at ordinære og anbefalte krav i noen tilfeller må lempes på. Det stilles likevel spørsmål om ikke bestemmelsene kan og bør sikre hensynet til barn og unge noe bedre, særlig når det gjelder funksjonskrav.

Statsforvalteren er sentral høringspart når det gjelder dette spørsmålet.

Teknisk infrastruktur – renovasjon, vann og avløp, og energi

Renovasjon

Avfall legges i dag i containere innendørs og utendørs.

Bestemmelsene §5.1.5 fastsetter at avfallshåndtering skal løses innenfor bygningsmassen. For dagligvare kan containere plasseres tilknyttet varelevering, med skjerming til fortau. Teknisk infrastruktur skal være etablert før brukstillatelse gis for ny bebyggelse (§10.2.1).

Siden planoppstart har ReMidt tatt over ansvar for renovasjon, og vil bli tilsendt planen på høring.

Vann og avløp

Det ligger flere kommunale VA-ledninger i planområdet, klar for utskiftning. Det er ikke tilstrekkelig slukkevannskapasitet for planlagt utbygging. Pumpestasjon for spillvann er lokalisert ved Fosnagata 12, med tilførsel fra sør, vest og nord, som går videre til Hagelin. Overvann går i eget system rett i sjø.

Eksisterende pumpestasjon flyttes og moderniseres. Mulige plasseringer for pumpestasjon er ikke fastsatt. Mulig lokasjon på torget ble omtalt lengre opp under «Planens intensjoner og hovedgrep – torg»

Energi

Det er to transformatorstasjoner innenfor planområdet i dag. Det må etableres nye for å dekke behovet til ny bebyggelse, som også skal dekke behovet for eksisterende abonnenter. I innspill til oppstart, datert 02.10.2019, påpeker NEAS at en ny netstasjon kan innpasses i nytt bygg på gateplan ved Astrups gate, nær Fosnagata. Denne må ligge på gateplan, med direkte adkomst for lastebil.

Når det gjelder strømforsyning evt. fremtidige ladestasjoner for buss, informerer planbeskrivelsen (pkt. 4.10) at dette må løses uavhengig av ny bebyggelse i planområdet. Rådmannen antar at man her sikter til Campus-bebyggelsen, og at kombinasjonsbygget kan tilrettelegges for elektriske busser hvis/når dette blir aktuelt. Videre informerer planbeskrivelsen om at landstrøm for båt må plasseres utenfor planområdet.

Bestemmelsenes krav for VA og energiforsyning

Bestemmelsene setter krav til at teknisk infrastruktur skal være etablert før brukstillatelse gis for ny bebyggelse (§10.2.1).

Det settes krav om overordnet plan for VA og energiforsyning ved første rammesøknad, som skal godkjennes av kommunen og netteier før rammetillatelse kan gis (§10.1.4). Det settes videre krav til detaljplan som bygger på overordnet plan, som skal være avklart med sektormyndighet før igangsettingstillatelse kan gis (§10.1.7).

Rådmannen mener at, til tross for at løsninger ikke er fastsatt, så vil rekkefølgebestemmelse om ferdigstillelse av teknisk infrastruktur, ivareta dette hensynet i tilstrekkelig grad. Dette må imidlertid vurderes av myndighet med riktig kompetanse. Relevante myndigheter får planen på høring, og deres innspill vil vektlegges i videre planarbeid.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

ROS-analysen er basert på ROS-analyse for sentrumsplanen fra 2016, med supplerende vurderinger for forhold som er endret siden 2016. Følgende tema er inkludert i analysen: Grunnforhold, forurensset grunn, havnivåstigning/stormflo/bølgepåvirkning, støy, trafikkulykker og anleggsperioden. Rådmannen mener det er gjort en grundig ROS, med gode utredninger. Det er likevel enkelte tema som krever vurdering og kommentar fra rådmannen. Særlig gjelder dette støy og havnivåstigning/stormflo/bølgepåvirkning.

Støy

Støy er identifisert som risikoområde i ROS, og er plassert i gul kategori. Det er gjennomført en støyutredning av Norconsult, hvor det er beregnet støy fra bil- og båttrafikk ved Devoldholmen.

Dagens støynivå er påvirket av støy fra Fosnagata, kollektivtrafikk med buss og båt, og fra havnevirksomhet ved Nordmørskaia og Holmakaia/hurtigrutekaia.

Grenseverdiene som anbefales i tabell 3 i T-1442 – Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, for uteoppholdsareal og fasade for støyfølsomme formål, er 55 dB for støy fra vei, og 55 dB for støy fra havn. Utredningen indikerer støy ved fasade som er over grenseverdier for det som er anbefalt for støyfølsomme funksjoner (bolig og undervisningsformål) i T-1442.

Etter utbygging, vil eksisterende og ny bebyggelse være utsatt for støy fra både havnevirksomhet og vegtrafikk. Beregninger viser at alle fasader, med unntak av sørvendt fasade på sørligste bygg, vil enten ligge i gul eller rød støysone ved ferdig utbygging som vist i støyutredning.

Ny bebyggelse i Fosnagata, og ny og eksisterende bebyggelse i Astrups gate enkelte steder vil ligge i rød støysone (over 65 dB) etter utbygging. Flytting av kollektivterminal medfører en økning på 2-3 dB i forhold til dagens situasjon for bebyggelse i Astrups gate. Støy fra biltrafikk i Fosnagata endres lite sammenlignet med dagens situasjon.

Utført støyutredning slår fast at for fasader/etasjer med støyfølsomt bruksformål på Devoldholmen som er utsatt for høyt støyinnivå både fra vegtrafikk og havnevirksomhet, anbefaler T-1442 en skjerping av grenseverdien med 3 dB for å sikre at anbefalt støyinnivå for uteoppholdsareal oppnås, og krav til innendørs støyinnivå tilfredsstilles. Det betyr at for fasader på Devoldholmen som er utsatt for støy fra både vegtrafikk og havnevirksomhet hvor summen blir høyere enn 55 dB, bør uteplasser og fasader utenfor rom med støyfølsom bruk ha en grenseverdi på 52 dB.

Basert på resultatet gjøres det i støyutredningen og i ROS en vurdering av avbøtende tiltak, med utgangspunkt i anbefalinger i T-1442:

Tiltak for ny bebyggelse

Det henvises til at boenheter i gul støysone skal være gjennomgående, ha stille side og tilgang til egnet uteoppholdsareal. Dersom boliger skal bygges i rød sone anbefales gjennomgående boenheter, samt at minimum 50 % av rom for støyfølsomt bruksformål, og minst ett soverom, skal ha vindu mot stille side (under 55 dB). Innendørs støyinnivå ivaretas av krav i teknisk forskrift (TEK17).

Det anbefales takterrasser eller andre uteareal skjermet for støy, for eksempel på tak ved inntrukken sjetteetasje mot Fosnagata.

For skole gjelder samme anbefalinger for støyinnivå på uterom og ved fasade som for bolig. I ROS argumenteres det for at undervisningsrom ved Campus kan sidestilles med kontor/konferansebygg, heller enn skole. Det stilles spørsmål ved om utendørs støy er relevant måleparameter, da åpne vindu vil være en sjeldenhet på grunn av balansert ventilasjon. Krav i TEK17 vil sikre tilfredsstillende lydnivå innendørs. Rådmannen stiller seg bak denne vurderingen.

For annen støyfølsom bebyggelse (f.eks. kontor, publikumsbygg og overnattingssteder) skal krav i TEK17 oppfylles for innendørs støyinnivå. Anbefalingene i tabell 3 i T-1442 gjelder ikke for disse funksjonene.

Tiltak for eksisterende bebyggelse i influensområdet

Det nevnes ingen konkrete avbøtende tiltak for eksisterende bebyggelse i ROS eller i støyutredningen, annet enn at støyinnivå på utendørs oppholdsareal på støyutsatt balkong kan tilfredsstilles med støyskjerm.

Anleggsperiode

I ROS pkt. 6.6 omtales anleggsperioden, og støy er nevnt som en av utfordringene som ivaretas gjennom krav til plan for anleggsperioden, og ellers gjennom gjeldende regelverk.

Planforslagets ivaretagelse av støykrav

I ROS-analysen slås det fast det vil være behov for støyskjermingstiltak for støyømfintlige funksjoner. I planbestemmelsene §10.1.10 stilles det krav til støyfaglig utredning om støyinnivå og evt. avbøtende tiltak, ved søknad om rammetillatelse for støyfølsom bebyggelse. Det stilles krav til støyfaglig utredning ved søknad om rammetillatelse for ny kollektivterminal, som skal vise støyinnivåer og evt. avbøtende tiltak for eksisterende bebyggelse i Fosnagata og Astrups gate. Det stilles også krav til plan for anleggsperioden, som blant annet skal vise beskyttelsestiltak mot støy, ved søknad om igangsettingstillatelse.

T-1442 er en retningslinje, og tiltak mot støy blir juridisk bindende kun gjennom planvedtak. Hensynet til støy må altså ivaretas gjennom planbestemmelsene. Veileder til retningslinje T-1442 fastslår at bestemmelsene må være skrevet i «skal»-form og ellers være målrettet mot de forhold som det skal legges til rette for eller sikre/forhindre. Det skal stilles absolutte krav (ikke skjønnsbasert) og det skal brukes konkrete, tallfestede mål og avgrensninger på forhold som ikke går frem av plankartet. Sentrumsplanens bestemmelser setter også krav til at T-1442 skal legges til grunn ved behandling av reguleringsplaner.

Støyproblematikk og krav til hvordan dette skal håndteres i planforslaget er tatt opp i samrådsmøter, og i skriftlig tilbakemelding på innsendt planforslag. Rådmannen mener støyutredningen gir et godt nok grunnlag for vurdering, men at foreslåtte tiltak ikke sikres på en tilfredsstillende måte i planbestemmelsene. I Fylkesmannens innspill til oppstart, datert 26.06.2019, var støy et av hensynene som ble påpekt som premissgivende, og det ble slått fast at anbefalte støytiltak bør innarbeides i plankart og bestemmelser.

Slik planforslaget nå ligger utsettes alle vurderinger til byggesak. Rådmannen påpeker at dette ikke er i tråd med T-1442, som fastslår at konkrete krav til støy, evt. tiltak, og når disse skal være på plass, skal sikres i reguleringsplan.

- Det skal settes konkrete bestemmelser til støynivå, evt. tiltak, samt når disse skal være på plass, for ny bebyggelse med støyfølsomt formål. Eventuelle avvik fra retningslinjene i tabell 3 i T-1442 må begrunnes. Dersom strengere krav, jfr. støyutredning (52 dB, jfr. støyutredning) skal gjelde, må dette fastsettes i bestemmelsene. Veileder til retningslinje T-1442, side 38 kan benyttes for eksempler på formulering av bestemmelser.
- Eksisterende boliger i Astrups gate (og mulig Fosnagata) får økt støy på grunn av tiltaket, både ved etablering av midlertidig kollektivterminal, og ved ny. I bestemmelse §10.1.6 settes krav til at plan for midlertidig kollektivløsning skal være på plass før første rammetillatelse som påvirker dagens kollektivknutepunkt. Med planforslagets illustrerte løsning for midlertidig kollektivterminal kan støypåvirkning for disse boligene inntreffe allerede ved oppstart av første byggetrinn.

Det skal settes konkrete bestemmelser til støynivå, tiltak på fasader eller evt. balkonger for disse, samt når tiltak skal være på plass. Bestemmelsene skal også liste opp hvilke eiendommer som vil ha krav på støytiltak, og skal derfor tiltaksutredes ved gjennomføring av plan. Eventuelle avvik fra retningslinjene i tabell 3 i T-1442 må begrunnes.

Eksempel på utforming av bestemmelse:

- «For eksisterende boligeiendommer i planens influensområde som får et støynivå som overskrider de anbefalte støygrensene i tabell 3 i T-1442/2016, skal det gis tilbud om lokal skjerm på uteplass/balkong og/eller fasadetiltak i forbindelse med gjennomføring av planen dersom dette er nødvendig for å tilfredsstille kravene på uteplass (L_{den} 55dB) eller kravene til innendørs støynivå ($L_{pAeq24h}$ = 30 dB). Følgende boligeiendommer skal tiltaksutredes (gnr/bnr.) XXX.
- Konkret utforming og utførelse av de lokale støytiltakene avklares etter samråd med den aktuelle grunneier, og eventuelt gjennom byggesaksbehandlingen dersom tiltaket er søknadspliktig.
- Ved fasadetiltak skal det sikres tilfredsstillende ventilasjon i henhold til forskrift til plan- og bygningsloven.»
- + rekkefølgekrav til ferdigstilling ved brukstillatelse for ny bebyggelse

- Planbeskrivelsen må inneholde en forklaring på hvorfor eksisterende boliger i Fosnagata ikke vil ha krav på støytiltak, siden tiltaket innenfor planområdet ikke medfører økt støynivå her.
- Det skal settes konkrete bestemmelser tilknyttet støy i anleggsperioden. T-1442, tabell 4 og 5 har anbefalinger til akseptable støynivå under anleggsperioden.

Rådmannen tilrår at det settes som endringskrav at planforslaget kompletteres jfr. punktene over, før planen sendes på høring.

Havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning

I ROS-analysen er:

- havnivåstigning satt som gul risiko, forutsatt at bebyggelse ligger over kote 3.
- stormflo i anleggsperiode satt som gul risiko, begrunnet med at anleggsperioden har begrenset varighet, og sannsynlighet for ekstremvær i anleggsperioden er lavere enn for hele driftsperioden.
- stormflo i driftsperioden satt til gul. Alvorlighetsgraden ved ekstremvær når bebyggelse er ferdigstilt og tilpasset evt. bølgepåvirkning vurderes som mindre alvorlig.

Nordmørskaia og de sørlige delene av Devoldholmen ligger i dag på kote 2-3 meter over havet, noe som delvis er lavere enn beregnet framtidig havnivå.

ROS-analysen og utredningen henviser til at det i forslag til kommunedelplan for sentrum stilles krav til at første etasje/inngangsparti i ny bebyggelse skal ligge minimum tre meter over flomål.

Planmyndigheten har gitt tilbakemelding til forslagsstiller om at, i siste forslag til bestemmelser til sentrumsplana, er konkret tall for kotehøyde tatt ut, og erstattet med bestemmelse om egen vurdering i hvert prosjekt/reguleringsplan.

Utredningen gjort for Devoldholmen sorterer bebyggelsen i sikkerhetsklasser etter hvor store samfunnsmessige og økonomiske konsekvenser oversvømmelse vil medføre, definert i TEK17. Byrom og torg er plassert i sikkerhetsklasse 1 (små konsekvenser) og planlagt bebyggelse i sikkerhetsklasse 2 (store økonomiske konsekvenser, kritiske samfunnsfunksjoner settes ikke ut av spill).

For havnivåstigning og stormflo er det i utredningen kommet fram til minimum kotehøyde 2,62 m.o.h. for sikkerhetsklasse 2. Det er ikke satt minimum kote for tiltak i sikkerhetsklasse 1, men utredningen nevner at by- og gaterommene kan utformes til å tåle hendelser med oversvømmelse, stenges av før slike hendelser, og lett evakueres ved plutselige hendelser.

Utredning om bølgepåvirkning er basert på utredning gjort av Norconsult for reguleringsplan for Sørholmen. Her viser simulering mulige dønninger med høyde på 30 cm, og vindbølger på 40 cm. Det konkluderes med at situasjonen vil være omtrentlig den samme for Devoldholmen.

Planmyndigheten har problematisert overfor forslagsstiller at bølgepåvirkning ikke anses hensyntatt i tilstrekkelig grad i bestemmelsene. En ny vurdering av bølgepåvirkning, ble derfor gjort av Asplan Viak, og levert den 12.02.21. Denne viser at vindbølger kan slå over kote +3, og at et generelt krav til gulvhøyde +3 uten ekstra tiltak, ikke vil gi tilstrekkelig beskyttelse.

Asplan Viak konkluderer med at gulvhøyden (+3) er nesten 40 cm over stormflonivået i 2090 (+2,62), hvilket medfører at så lenge man hindrer bølger å trenge inn/forårsake skade på bygningsmasse vil dette være innenfor krav. Det foreslås tiltak for å trygge dette:

- Føre opp bygningsmasse med tilstrekkelig motstand mot overskylling.
- Tiltak som hindrer bølger å nå fram til konstruksjonen
- «Følge utviklingen» - se an utviklingen, og avvente avbøtende tiltak. Forutsetter at slike tiltak er mulig å gjennomføre på senere tidspunkt.

I vurdering fra plankonsulent står det at for å unngå materielle skader på nye bygg må det gjøres bygning og/eller anleggsmessige tiltak (på kaikonstruksjon) i tillegg til gulvhøyde på kote +3 i første etasje på bygg. Tiltak kan være utforming av fasader, økt gulvhøyde eller bred kai foran ny bebyggelse, evt. med bølgedempende tiltak/skjerming.

Rådmannen mener siste kulepunkt over gir en uhensiktsmessig usikkerhet, og mener bestemmelsene må sikre at tiltak gjennomføres i forbindelse med utbygging.

Planbestemmelsene §5.1.1 krav til at inngangspartier og gulv i første etasje skal ligge på minimum kote +3,0. Underetasjer og parkeringsplan under kote +2,62 må ha vanntett utførelse og tåle oversvømmelse. Bestemmelsene §9.1 for bestemmelsesområde #1, åpner for at arealer (torg og kai) under kote +2,62 kan tillates.

Rådmannen mener bestemmelsene ikke tar hensyn til bølgepåvirkning. Tallet for bølgepåvirkning skal legges til minimum kotehøyde satt med hensyn til havnivåstigning og stormflo, altså 262 cm + tall for anslått bølgepåvirkning. Relevant sektormyndighet vil bes om å vurdere temaet under høring.

Grunnforhold

Norconsult har utført geoteknisk utredning for Devoldholmen, som er vedlagt saksframlegget. Utredningen beskriver hvordan grunnforhold må håndteres ved utbygging, for ulike deler av tomta, inkludert evt. kjeller og utvidelse av kai. Kombinasjonsbygget i øst er plassert i et område uten tilstrekkelige grunnundersøkelser. Supplerende grunnundersøkelser må utføres for å bestemme fundamenteringsmetode. Dette sikres i bestemmelsene. Det er registrert lommer med bløte masser, men vurdert at det ikke er skredfare.

Der hvor det er planlagt størst bygningsmasse, er det tynt løsmassedekke over berg, noe som er positivt for stabilitet og fundamentering. Eksisterende kaifront er planlagt utvidet mot sør. Her er det stor høyde ned til fast grunn, og peler for fundamentering vil ha liten sidestøtte og stor knekk lengde. Valg av konstruksjon og byggemetoder må beregnes særskilt.

To mulige hendelser under anleggsperioden er vurdert til grønn risiko:

- Påtreff av lommer med bløte masser/dyp forsenkning ved pelefundamentering. Kan medføre lokal utglidning.
- Fundamentering/utlegging av fylling i sjø øker risiko for endret poretrykk og redusert lokal stabilitet. Det er vurdert at fundamentering mest sannsynlig vil skje med peling, ikke fylling.

I bestemmelsene §10.1.9 stilles krav om geoteknisk prosjektering i byggesak, som avbøtende tiltak. Behov for supplerende undersøkelser og prosjektering, samt oppfølging i byggefasen skal beskrives. Ansvarlig foretak for geoteknikk kan stille nødvendige krav ved gjennomføring/i anleggsperioden. Rådmannen mener dette ivaretar hensynet til grunnforhold.

Forurensset grunn og vannforurensning

Forurensset grunn

Norconsult har utført miljøgeologiske undersøkelser for landarealer og sjøbunn. Det er påvist forurensede masser både på land og i sjø. Analyser av sjøbunnen viser masser i tilstandsklasse 4 og 5 (dårlig og svært dårlig), noe som tilser at massene kan gi akutt til omfattende toksiske effekter ved eksponering. Prøvetaking på land viser stedvis høyt innhold av bly, sink, benzen og PAH-forbindelser. Deler av massene plasseres i tilstandsklasse 4, og kan gi akutte toksiske effekter ved korttidseksponering. Resultatene vurderes til å være som forventet i et urbant område. Forurensningen vurderes til ikke å være kompliserende for den planlagte utviklingen av området, men vil ha betydning for kostnadsnivå for massehåndtering- og disponering.

To mulige hendelser under anleggsperioden er vurdert til grønn risiko:

- Skadelig eksponering for forurensede masser.
- Peling og/eller utfylling på sjøbunnen. Kan medføre spredning an forurenset masse.

I bestemmelsene §10.1.1 settes krav til tiltaksplan etter forurensningsforskriften kapittel 2, for håndtering av forurenset grunn, før grunnarbeider på land kan igangsettes. Denne skal beskrive rutiner for graving, håndtering og massedeposering. Denne skal godkjennes av kommunen.

I bestemmelsene §10.1.2 settes krav til at tillatelse fra Statsforvalteren, etter forurensningsforskriften kapittel 22, skal foreligge før igangsettelse kan gis for tiltak i sjøbunnen. Søknaden skal beskrive forebyggelse og avbøtende tiltak. Rådmannen mener dette ivaretar hensynet til forurenset grunn.

Vannforurensning

I dag foreligger utslippstillatelse for kloakk direkte til havnebassenget på enkelte steder. Det er opplyst fra kommunen at nytt renseanlegg, ledningsnett og pumpestasjoner skal være på plass i løpet av et par år, og at utslipp til havna da stanser. På Devoldholmen er det en pumpestasjon med overløp direkte til havna. Ny pumpestasjon vil fremdeles ha overløp til havnebassenget.

To mulige hendelser er vurdert til grønn risiko:

- Ulykke i anleggsperioden med utslipp av forurensende kjemikalier til sjø.
- Forurensning til sjø pga. stopp i pumpestasjon og at spillvann går rett i sjø.

Bestemmelsene §10.1.11 setter krav til plan for anleggsperioden. Det forutsettes at gjeldende regelverk og krav til HMS overholdes. Dette vil minske sannsynligheten for uønskede hendelser.

Ny pumpestasjon vil dimensjoneres etter beregnet behov, jfr. gjeldende regelverk. Overløp vil da kun kunne forekomme i sjeldne situasjoner, som ved teknisk feil eller store nedbørsmengder. Bestemmelser knyttet til VA vil ivareta dette. Rådmannen anser at hensynet til vannforurensning er ivaretatt.

Kommunalteknikk som VA-myndighet og forurensningsmyndighet har vært delaktig i samrådsmøter, og må vurdere bestemmelser knyttet til deres ansvarsområde under høring av planforslaget.

Trafikkulykker, vegtrafikk og båttrafikk/kaivirksomhet

Vegtrafikk

Utredning er gjennomført av PirII. Trafikktall for Fosnagata i dag anslås til ca. 6850 ÅDT, og 1000 ÅDT i Astrups gate. Det er registrert 4 ulykker etter år 2000, knyttet til kryssene langs Fosnagata.

Planforslaget foreslår en oppstramming av gatetverrsnitt og avkjørsler i Fosnagata og Astrups gate. Flere avkjørsler planlegges fjernet, og kryssene gis strammere og tydeligere utforming. Fortau er planlagt med 3 meters bredde og det planlegges sykkelfelt i Fosnagata. Kombinasjonsbygget vil legge til rette for økt busstrafikk i Astrups gate, samt en økning i parkeringsplasser.

To mulige hendelser er vurdert til gul risiko:

- Trafikkulykke i anleggsperioden.
- Trafikkulykke i driftsperioden.

I bestemmelsene §10.1.11 om plan for anleggsperioden, stilles krav til plan for anleggstrafikk som skal beskrive blant annet skilting, trafikksperrer og reduserte hastigheter.

I bestemmelsene §10.1.5 settes krav til overordnet plan for veg- og trafikkareal for alle trafikanter, ved første rammesøknad om tiltak i planområdet.

Rådmannen mener hensynet til trafiksikkerhet ivaretas i planforslaget.

Illustrasjonsvedlegget inneholder veg- og trafikkplan som illustrerer foreslått løsning for gate- og veinettet. Det inkluderer også illustrasjon for foreslått løsning for midlertidig kollektivløsning.

Båttrafikk/kaivirksomhet

Kaivirksomhet videreføres langs kaiene innenfor planområdet. Funksjonalitet for Nordmørskaia kan bli endret noe som følge av mer bymessig utforming i tilknytning til nytt byrom/torg.

To mulige hendelser er vurdert:

- Fartøy ute av kurs/kontroll er satt til grønn risiko. Liten fare for personsikkerhet, men kan medføre skade på kaianlegg.
- Personulykke med fall/drukning fra kai er satt til gul risiko. Det henvises til at sikkerhet skal ivaretas av annet regelverk, som Norsk standard og TEK17.

Det settes ikke konkrete bestemmelser knyttet til trafiksikkerhetsforhold tilknyttet kaianlegg. Disse forholdene reguleres av annet regelverk, og det forutsettes at dette følges opp. Rådmannen forutsetter at havnemyndighet påpeker eventuelle problematiske forhold under høringsperioden.

Anleggsperioden

Det er sannsynlig at planområdet vil bygges ut over flere år, og at det vil være flere anleggsperioder med varierende intensitet.

Mulige hendelser som kan påvirke omgivelsene

- Generell anleggsstøy
- Støy og søle fra anleggsvirksomhet
- Redusert framkommelighet.

Bestemmelsene §10.1.11 sikrer at det lages planer for anleggsperioden, som skal følge søknad om igangsettingstillatelse. Rådmannen anser at hensynet til omgivelsene ivaretas gjennom denne bestemmelsen, men henviser til rådmannens vurdering om støy under tema «Risiko- og sårbarhetsanalyse», hvor også støy i anleggsperioden er tema.

Naturverdier

Sjøarealene i havnebassenget er tilholdssted for flere sjøfuglarter. Rundt havnebassenget ved Devoldholmen er det registrert flere truede fuglearter. Krykkje er fredet og rødlistet, og lomvi er kritisk truet. Bergskrenter på Devoldholmen er tildekket med nett, for å hindre hekking. I Fosnagata står et fredet almetre, antatt plantet ca. 1770. Dette er sikret med hensynssone i plankartet. Ellers i planområdet er det enkelte gatetrær og noe parkvegetasjon som avgrensning mellom trafikkareal.

Det ligger forurensninger i sedimentene på sjøbunnen. Ved tiltak i sjø kan dette spres, og påvirke vannkvalitet, og dermed dyreliv. Avbøtende tiltak omtales i ROS, under grunnforhold, og også i rådmannens vurdering under samme tema.

Vurdering etter naturmangfoldloven kapittel 8-12 er gjort som eget kapittel i konsekvensutredningen. Under følger en kort oppsummering av utredningen:

Kunnskapsgrunnlaget, §8

Det er brukt eksisterende kunnskapsgrunnlag, i tillegg til befaring i området. Det er ikke gjort funn som tilsier andre eller økte verdier enn det som er registrert. Se side 54 i KU for registrerte funn.

Føre-var-prinsippet, §9

Kommer i liten grad til anvendelse, da kunnskapsgrunnlaget er vurdert som tilstrekkelig for å fatte beslutninger i saken.

Økosystemtilnærming og samlet belastning, §10

Det er vurdert at planlagt utbygging ikke vil ha vesentlig negativ påvirkning på naturmiljøet.

Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver, §11

Det gjelder skader som er forårsaket av inngrepet/tiltaket/bruken, og dersom dette er aktuelt, sikres det gjennom bestemmelser/rekkefølgebestemmelser.

Rådmannen vurderer at det ikke er nødvendig å inkludere dette i bestemmelsene, da det sikres gjennom annet lovverk.

Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder, §12

Det er vurdert at det kan være nødvendig med miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder, som avbøtende tiltak, for å redusere negativ påvirkning på naturmangfold.

For Krykkje kan et avbøtende tiltak være å sette opp kunstige reirhyller, slik at krykkjene kan ta i bruk slike som kunstige fuglefjell, og hekkeplasser opprettholdes.

En avklaring om dette bør sikres i bestemmelsene til planen bes om fra miljøvernmyndighet under høring.

Ved utbygging/utfylling som berører sjøbunnen må det gjøres tiltak for å hindre spredning av forurensede sedimenter. En søknad om tillatelse etter Forurensningsforskriftens kapittel 22 må utarbeides og sendes til Statsforvalteren i Møre og Romsdal, og tillatelse må foreligge før arbeider som berører sjøbunnen kan påbegynnes. Dette sikres i bestemmelsene.

Planforslaget legger opp til at avbøtende tiltak og utforming av tiltak vil spesifiseres nærmere i søknadsprosesser iht. plan- og bygningsloven og forurensningsloven, og kostnadene skal inngå i prosjektkostnaden, i tråd med naturmangfoldloven §§ 11 og 12.

Rådmannen mener at hensynet til naturmiljøet er ivarettatt med dette.

Kulturminner i sjø

NTNU Vitenskapsmuseet er kulturvernmyndighet for kulturminner i sjø. De gav foreløpig uttalelse til oppstart av planarbeid, datert 18.10.19, hvor det ble informert om at sjøområdene rundt Kristiansund generelt har stort potensiale for kulturminner under vann. Det ble stilt krav om befaring, og informert om at dersom det ikke påvises fredete eller vernede kulturminner under befaringen, vil de komme med uttalelse om at de ikke har merknader til planoppstart. Befaring med bruk av ROV ble utført den 27.02.2020. Det ble ikke gjort påvisninger som krever ytterligere undersøkelser eller endring av planlagte tiltak, og Vitenskapsmuseet hadde dermed ingen merknader til reguleringsplanen.

Bestemmelsene §4.5 stiller krav til at dersom man i anleggsperioden støter på automatisk fredete kulturminner på land og i sjø, skal det straks meldes til rette myndighet. Rådmannen mener hensynet er ivarettatt.

Næringsinteresser

I dag er kollektivterminalen, MIX-kiosken og Svenssons Chips, samt enkelte bedrifter som leier kontorlokaler i terminalbygget, næringsdrivende innenfor planområdet. Utenfor planområdet er det flere forretninger, kontor, frisør, gatekjøkken og helsehus. Kristiansund og Nordmøre havn har kontorbygg på Holmakaia i øst, med egen virksomhet, samt flere leietakere. Hurtigruta anløper her.

Det planlegges bebyggelse for undervisning, forskning, laboratorier, kontor, småbedrifter i oppstartsfase, og noe handel og bevertning. Det planlegges en samlokalisering av høyere utdanning i byen. Det er ca. 450 høgskolestudenter i Kristiansund, de fleste tilknyttet Høgskolen i Molde, og Fagskolen i Kristiansund har ca. 110 studenter. Campus Kristiansund er planlagt å bli et vekstmiljø med nye arbeids- og studieplasser midt i sentrum, som skal gi positive ringvirkninger for næringslivet både i bysentrum og i regionen.

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

Rådmannen mener at planforslaget, med unntak av for forretninger som må relokaliseres, vil ha positive konsekvenser for næringsinteresser.

Universell utforming

Planområdet er flatt, og kollektivterminalen og hurtigbåtkaien er tilrettelagt for forflytningshemmede i dag.

Tilgjengelighet og universell utforming etter loven vil sikres ved gjennomføring av byggesakene. Krav i TEK17 vil gjelde. I forbindelse med reguleringsarbeidet er det vist trinnfri adkomst fram til alle innganger, over det nye torget og innenfor området for kollektivterminal. Fra parkeringskjellere planlegges det heis opp til alle funksjoner og uterom på nivåer over.

Planforslagets illustrasjonsplan viser hvordan sammenhengen mellom gater og byrom er tenkt. Arealene ligger tilnærmet på samme nivå, har god tilgjengelighet og synlighet. Alle bygg planlegges med universell utforming. Rådmannen mener hensynet er ivarettatt.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Utarbeidelse av utbyggingsavtale mellom kommunen og utbygger er påbegynt.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Rådmannen vurderer at saken ikke fører med seg andre konsekvenser enn det som normalt følger av et slikt byggeprosjekt.

Konsekvenser for arbeidsmiljøet

Rådmannen vurderer at byggetiltaket ikke fører med seg andre konsekvenser enn det som normalt følger av et slikt prosjekt som omsøkt.

Konklusjon

Detaljreguleringsplanen for Devoldholmen inneholder en rekke gode grep og løsninger, som gir et godt utgangspunkt for å oppfylle intensjonene for området.

Enkelte utfordringer, og behov for avveining og vurdering, både politisk og fra fagmyndigheter, er å forvente i forbindelse med en reguleringsplan av denne størrelsen og kompleksiteten. Rådmannen vil særlig peke på detaljnivå og krav til ferdigstilling, støy, havnivåstigning og bølgepåvirkning, hensynet til barn og unge og kulturmiljø, som sentrale temaer.

Rådmannen tilrår at planforslaget, med de endringer som er listet opp under, legges ut til offentlig ettersyn i seks uker:

Plankart og SOSI:

- Endre plannavn i plankart og SOSI-fil: fjern gnr/bnr.
- Endre plan-ID i SOSI-fil
- Legg påskrift for formål i fargefelt i tegnforklaring

Bestemmelser:

- Bestemmelser for støy suppleres ihht. deltema «Støy» i rådmannens vurdering
- §9.4: Det er satt avkjørselspil i plankart. I planbeskrivelsen står at tverrgatene planlegges som gangstrøk, uten gjennomkjøring, med mulighet for varelevering. Dette må presiseres i bestemmelsene. Gjelder også for §9.3, hvis relevant.

19.02.2021

Arne Ingebrigtsen
Rådmann

Kjell Inge Mathiesen
Kommunalsjef

Vedlegg

1	Plankart Devoldholmen, 12.02.21
2	Planbestemmelser Devoldholmen, 15.02.21
3	Planbeskrivelse Devoldholmen, 15.02.21
4	Konsekvensutredning Devoldholmen 15.10.20
5	Konsekvensutredning Vedlegg - Volumvarianter Devoldholmen 15.10.20
6	Illustrasjonsvedlegg Devoldholmen, 15.02.21
7	ROS-analyse Devoldholmen, 15.02.2021
8	Redegjørelse havnivå - stormflo - bølgepåvirkning - Devoldholmen, 15.02.2021
9	Notat bølgepåvirkning, Asplan Viak, 12.02.2021
10	Støyutredning Devoldholmen 30.10.20
11	Geoteknisk skisseprosjekt Devoldholmen 17.09.20
12	Geotekniske grunnundersøkelser Devoldholmen 09.12.19
13	Trafikkrapport Devoldholmen 16.09.20
14	Miljøgeologiske undersøkelser Devoldholmen 27.01.20
15	VA-plan - eksisterende - planlagt Devoldholmen 16.09.2020
16	VA-plan overordnet REV01 Devoldholmen 16.09.20
17	Planprogram 29.06.18
18	Oppstartsmøte referat 19.03.19
19	Varsler om oppstart planarbeid 24.06.19, varsler om planutvidelse 10.06.20
20	Merknader til oppstart samlet Devoldholmen
21	Merknader til oppstart, oppsummert og kommentert Devoldholmen
22	FK, FRAM, SVV samrådsmøte oppsummering 24.08.20
23	FK-antikvar samrådsmøte oppsummering 19.11.19
24	SVV samrådsmøte oppsummering 15.11.19
25	Notat parkering, 12.02.21
26	Innspill fra KNH, Devoldholmen, 11.01.21, 30.10.20