



Konsekvensutredning
Devoldholmen, gnr/bnr. 7/11, 7/29, 7/50,
11/1 m.fl.

KONSEKVENsutREDNING (KU)

Med unntak av de rettigheter oppdragsgiver har i henhold til avtalen med Pir2, tilhører alle rettigheter til dette dokument Pir2.

Innholdet – eller deler av det – må ikke benyttes til andre formål eller av andre enn forutsatt i avtalen. Pir2 har intet ansvar hvis dokumentet benyttes i strid med forutsetningene. Dokumentet kan ikke kopieres uten tillatelse fra Pir2.

UTREDNING

OPPDRAK	Devoldholmen, gnr/bnr. 7/11, 7/29, 7/50 og 11/1
EMNE	Konsekvensutredning (KU)
OPPDRAGSGIVER	Devoldholmen Utvikling AS
KONTAKTPERSON	Jostein Breines
DATO	15.10.2020

SAMMENDRAG:

Reguleringsplan for Devoldholmen skal vise mulig utbygging til ulike formål som undervisning, næring, forretning og tjenesteyting. Boliger og eller studentboliger kan også bli aktuelle formål. Planen skal ivareta områdets funksjon som byens kollektivknutepunkt og tilrettelegge for bedre forbindelser for gående og syklende mellom Vågen og sentrum. Utviklingen skal skje samtidig med at Kristiansund og Nordmøre havn fortsatt skal ha drift av stamnetthavn og hurtigrute kai, og rv. 70.

For å sikre objektivitet og etterprøvbarehet er det i konsekvensutredningen (KU) benyttet metodikk beskrevet i Statens vegvesens Håndbok V712.

Det er vurdert to alternativer:

- Alternativ 1 som har bebyggelse med jevn høyde i 5 etasjer
- Alternativ 2 som har varierte høyder i 4-8 etasjer

Med den metodikken som er brukt, viser konsekvensutredningen at begge alternativer for samtlige temaer vil gi god måloppnåelse eller positive forbedringer.

Konsekvensutredningen (KU) omhandler disse temaene:

Byutvikling (Byutvikling, senterstruktur, handel): Begge alternativer vurderes å gi samme konsekvenser med god måloppnåelse på mål som kommunen har satt for utviklingen av Kristiansund sentrum slik som omsetning i handel/service, framkommelighet, kulturaktivitet og arbeids- og skoleplasser.

Landskap: Felles for alternativene er at de med nye bygningsvolumer og et tydelig definert nytt byrom, istandsetter bylandskapet på en positiv måte. De skiller seg ved at alternativ 2 (der deler av bebyggelsen er 8 etasjer) vil bryte landskapsbildets karakter og landskapsilhuetten sett fra flere ståsteder i og langs Hamna. Dette vurderes å utfordre det naturskapte landskapsbildet med åsene i noen grad. På den annen side vil variasjon i høyde mellom 4 og 8 etasjer videreføre rytmen og linjeføringene i landskapet, og på den måten tilpasse seg det store landskapsrommet og bybildet ellers på en bedre måte enn en jevn høyde i 5 etasjer med manglende rytme. Alternativene er derfor vurdert som likeverdige og å gi positive virkninger for tema landskap.

Kulturarv (Kulturvern/-minner/-miljø og arkitektur): Reetablering av bystruktur på de åpne, utflytende trafikkarealene vurderes svært positivt for helheten i det kulturhistoriske bygningsmiljøet rundt havnebassenget. Begge alternativene er vurdert å gi positive virkninger for tema kulturarv. Fordi høy bebyggelse i noen grad kan trekke oppmerksomhet bort fra eksisterende signalbygg og historiske elementer i byen, er alternativ 1 er vurdert som noe mer positivt enn alternativ 2 for dette temaet.

Nærmiljø (Nærmiljø - Barn og unge - Bolig og bokvalitet): Begge alternativene vil i all hovedsak gi de samme positive konsekvensene, dvs. nytt byrom med økt areal for byliv og nye forbindelser for gående og syklende. Noen boliger i Fosnagata og Astrups gate vil miste utsikten de har i dag, og dette trekker noe ned. Med et godt og stedstilpasset formuttrykk vil Devoldholmens identitet som regionalt kollektivknutepunkt og som nytt campusområdet forsterkes i positiv retning. Et høyt volum opp i 8 etasjer vil kunne bli en ny identitetsmarkør og forsterke stedsopplevelsen ved

kollektivknutepunktet og de nye virksomhetene på Devoldholmen. Begge alternativene er vurdert å totalt sett gi positive virkninger for tema nærmiljø.

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	++ / +++

Naturmangfoldlovens prinsipper i §§ 8-12 er vurdert i eget kapittel:

Kunnskapsgrunnlaget er vurdert som tilstrekkelig for å fatte en beslutning i reguleringssaken. Føre-vår-prinsippet kommer i liten grad til anvendelse. I og rundt havnebassenget er det registrert krykkje som er en truet art. Utbygging vurderes i liten grad å påvirke bestanden. Ev. tiltak for å ikke redusere krykkjebestanden ytterligere må vurderes i dialog med miljømyndighet. Ved utbygging/utfylling som berører sjøbunnen må det gjøres tiltak for å hindre spredning av forurensede sedimenter.

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Innledning	8
1.1	Hensikten med planen	8
1.2	Plankonsulent, forslagsstiller	8
1.3	Planprogram / Krav om konsekvensvurdering	8
2	Devoldholmen i dag	9
2.1	Planområdet Devoldholmen	9
2.2	Planstatus	9
3	Målsetting og nytt tiltak	10
3.1	Overordna målsettinger for Kristiansund sentrum og Devoldholmen	10
3.2	Nye tiltak i planområdet	11
4	Fire tema for konsekvensutredning og andre utredninger	12
4.1	Konsekvensutredning	12
4.2	ROS-analyse	12
4.3	Naturmangfold	12
5	Metode for konsekvensutredning og utredningsalternativ	13
5.1	Kort beskrivelse av metoden	13
5.2	Innhenting av informasjon	14
5.3	Influensområdet	14
5.4	Alternativ 0 - referansealternativet	15
5.5	Utbyggingsalternativ, alternativ 1 og 2	15
5.5.1	Alternativ 1 - kompakt i 5 etasjer	16
5.5.2	Alternativ 2 – variert høyde i 4-8-etasjer	17
6	Utredningstema; byutvikling, senterstruktur og handel	18
6.1	Fra utredningsprogram	18
6.2	Influensområdet	18
6.3	Metode	18
6.4	Vurdering av måloppnåelse ift. overordna mål for by- og sentrumsutvikling	18
6.5	Vurdering av og konsekvenser for senterstruktur og handel	19
6.6	Oppsummering/konklusjon for utredningstema byutvikling, sentrumsstruktur og handel	20
7	Utredningstema Landskap - bylandskap	21
7.1	Fra utredningsprogram	21
7.2	Metode	21
7.3	Influensområdet, landskapskategori og landskapets karakter	21
7.4	Verdi av landskapsbildet - bylandskapet	23
7.5	Påvirkning og konsekvens for landskapsbilde	24
7.5.1	Forholdet til retningslinjer til kommuneplanens arealdel og sentrumsplanen – begge alternativ	25
7.5.2	Alternativ 1; 5 etasjer	28
7.5.3	Alternativ 2; 4-8 etasjer	28
7.5.4	Konsekvens for landskap - bylandskap	30
7.6	Avbøtende tiltak	30
8	Utredningstema kulturarv og arkitektur	32
8.1	Fra utredningsprogram	32
8.1.1	Kunnskapsgrunnlag; DIVE-analyse	32
8.2	Metode	32
8.3	Influensområdet	32
8.4	Verdi av kulturmiljø	34
8.4.1	Riksantikvarens NBI-register for kulturmiljø i by av nasjonal interesse	34
8.4.2	Verdisetting	35
8.5	Påvirkning og konsekvens for kulturmiljø	37
8.5.1	Forholdet til retningslinjer til kommuneplanens arealdel og sentrumsplanen – begge alternativ	37
8.5.2	Påvirkning – begge alternativ	38
8.5.3	Alternativ 1; 5 etasjer	42
8.5.4	Alternativ 2; 4-8 etasjer	42
8.5.5	Konsekvens for kulturarv og arkitektur	43
8.6	Avbøtende tiltak	43
9	Utredningstema Nærmiljø og bokvalitet inkl. barn og unges oppvekstsvilkår	44
9.1	Fra utredningsprogram	44
9.2	Influensområdet	44
9.3	Metode	44

9.4	Verdi av friluftsliv, nærmiljø og barn og unge.....	44
9.5	Påvirkning og konsekvens for nærmiljø, bokvalitet og barn og unge	47
9.5.1	Forholdet til kommuneplanens arealdel og sentrumsplanen – begge alternativ	48
9.5.2	Planforslagets påvirkning.....	48
9.5.3	Konsekvens for nærmiljø og bokvalitet	50
10	Oppsummering og sammenstilling av konsekvenser for alle tema	51
11	Naturmangfold	53
11.1	Dagens situasjon – verdisetting av naturmangfold på Devoldholmen	53
11.2	Vurdering iht. naturmangfoldloven	54

Forord

Utredningen er gjort av Pir II AS som en del av detaljregulering for Devoldholmen i Kristiansund. Reguleringsplan for Devoldholmen viser mulig utbygging til undervisning, næring, forretning og tjenesteyting – Campus Kristiansund.

Konsekvensutredningen (KU) omhandler temaene byutvikling/handel, landskap, kulturarv og friluftsliv/nærmiljø. Utredningen dokumenterer registreringer, verdivurdering og påvirkning de planlagte tiltakene har for temaene.

Arbeidet med utredningen er utført våren 2020, før endelig plangrunnlag for ny reguleringsplan var klart. Ingen av alternativene som er utredet er identiske med de konkrete tiltakene som reguleres i ny reguleringsplan. Konsekvensutredningen belyser mulige konfliktfylte tema, som blant annet handler om hvordan store volum og høyder vil påvirke opplevelsen av bylandskapet og gjenreisningsbyen. Utredningen er dermed et relevant underlag for beslutningstakere i planprosessen.

Kollektivterminalen på Devoldholmen og flytting av denne er ikke tema i denne konsekvensutredningen.

Oppdragsleder hos Pir II har vært Petter Paus. Silje Wendelborg Fremo har vært ansvarlig for utredningene. Konsekvensutredning er kvalitetssikret internt i Pir II og er forevist planmyndigheten i Kristiansund kommune.

Trondheim, 15.10.2020

1 Innledning

1.1 Hensikten med planen

Reguleringsplan for Devoldholmen skal vise mulig utbygging til ulike formål som undervisning, næring, forretning og tjenesteyting. Boliger/studentboliger kan også bli aktuelle formål på sikt.

Planen skal ivareta området funksjon som byens kollektivknutepunkt og tilrettelegge for bedre forbindelser for gående og syklende mellom Vågen og sentrum. Utviklingen skal skje samtidig med at Kristiansund og Nordmøre havn fortsatt skal ha drift av stamnetthavn og hurtigrute kai, og rv. 70.

1.2 Plankonsulent, forslagsstiller

Konsekvensutredningen er en del av planforslag for Devoldholmen. Utredningen er gjort våren 2020, før endelig plangrunnlag for ny reguleringsplan var ferdigstilt. Pir II AS er reguleringsarkitekt og forslagstiller på vegne av tiltakshaver Devoldholmen Utvikling AS. Bak dette selskapet står NHP Eiendom AS og Bane NOR Eiendom AS, som fra før er festere av henholdsvis rutebilstasjonen og trafikkterminalen. Planforslaget er utarbeidet med bistand fra tekniske rådgivere hos Multiconsult.

1.3 Planprogram / Krav om konsekvensvurdering.

Det er fastsatt planprogram for reguleringsplan for Devoldholmen, 29.6.2018. Det er satt opp et utredningsprogram for tema som skal konsekvensutredes. Utredningsprogrammet for relevante tema er justert og presisert etter dialog med planmyndigheten.

2 Devoldholmen i dag

2.1 Planområdet Devoldholmen

Planområdet ligger i Kristiansund bys indre havnebasseng. Landarealene er dominert av store utflytende trafikkareal for bil og buss. Alle kaifronter er i daglig bruk og gir området preg av aktiv havnevirksomhet.

På sør- og østsiden av Devoldholmen har Kristiansund og Nordmøre havn et av sine havneområder med godskai og Hurtigrutekaia, som er en stamnetthavn. Devoldholmen er endepunkt for riksveg (rv.) 70 som er stamveien mellom Kristiansund/havn og Oppdal/E6. Hurtigbåtkai ligger mot sør, og det er flere daglige avganger med Kystekspresen til Trondheim.

Sentralt i planområdet ligger Rutebilstasjonen med tilhørende oppstillings- og parkeringsplasser for busser og biler. Den gamle godsekspedisjonsbygningen står tom og ubrukt, og det planlegges riving av denne. Den sørlige fløyen av rutebilstasjonen er dagens trafikkterminal med venterom, kiosk, toaletter, og kontorer og spise-/pauserom for bussjåfører. Havneselskapet har et administrasjonsbygg med mange ulike næringsaktører som leietakere, samt lagerbygg.

Det er ingen boliger innenfor planområdet i dag. Av uteområder for opphold er Nordmørskaia og et mindre areal ved kiosken steder med bord og benker. Utenfor planområdet mot nord og vest er det kvartaler med bolig- og næringsbebyggelse. I planområdet inngår trafikkarealer som det kan være aktuelt å endre.

Et eldre lagerbygg på Nordmørskaia er av kommunen/fylkeskommunen vurdert å ha kulturhistorisk verdi, som karakteristisk lagerbygg fra gjenreisningsperioden. I vest og sør grenser planområdet mot bevaringsverdige bygningsmiljøer i gjenreisningsbyen som er med i NB!-registeret til Riksantikvaren, for kulturmiljøer i by som har nasjonal interesse. Nord for planområdet ligger to bygninger som er fredet med hjemmel i lov om kulturminner. Det er Christiegården/Håndverkeren og den tilhørende hagestua, begge fra 1700-tallet.

2.2 Planstatus

Gjeldende overordna plan er Kommunedelplan for Kristiansund sentrum, vedtatt 1994, selv om denne sier at den tids gjeldende regulering skal gjelde.

I planbeskrivelsen til kommunedelplanen nevnes følgende som kan være relevant for denne utredningen:

- At gjenreisningsbyens arkitektoniske uttrykk og særtrekk med høyder, tak og fasader skal være retningsgivende for utforming av nye tiltak
- At det må tas hensyn til omgivelsene og ikke tillates brudd med det som må oppfattes som omgivelsenes særpreg
- At det kan vurderes utlagt flytebrygger langs Nordmørskaia

Reguleringsplan for Devoldholmen fra 1996 er gjeldende reguleringsplan for området.

3 Målsetting og nytt tiltak

3.1 Overordna målsettinger for Kristiansund sentrum og Devoldholmen

Kristiansund kommune har laget og vedtatt flere overordna planer for kommunen og for bysentrum. Gjeldende samfunnsdel av kommuneplanen fra 2012, revidert 2017 og kommunedelplan for sentrum som er under arbeid, har flere mål som vil gjelde for utvikling av Devoldholmen.

Overordna mål fra samfunnsdelen, 2012; at kommunens areal- og utbyggingspolitikk skal være bærekraftig med sikte på langsiktig verdiskaping.

Relevante strategier:

- Bysentrum skal utvikles til en regional attraktiv, tett og urban bolig-, handels- og kulturby med gode bymessige kvaliteter.
- Framkommeligheten i kommunen skal sikres gjennom helhetlig transportplanlegging som vektlegger effektiv trafikkavvikling, gode alternative tilbud for kollektivreisende, syklist og gående, trygg framkommelighet og tilgjengelighet for alle.
- Det skal tilrettelegges nye attraktive bolig- og næringsarealer i tilstrekkelig omfang, samtidig som eksisterende bebyggelse omformes etter nye behov
- Offentlige bygg og anlegg skal ha god og varig kvalitet, estetikk og miljøvennlige løsninger skal prioriteres. Vedlikehold av offentlige anlegg styrkes.
- Arealplanleggingen skal ta klimahensyn og skal sikre gode natur- og friluftslivsopplevelser, det biologiske mangfoldet, kulturlandskapet, landbrukets produksjonsgrunnlag og en god strandsoneforvaltning.

Tillegg fra revisjon av samfunnsdelen, 2017, og målsettinger for 2030 (utdrag):

- Vi har en trygg by som er tilgjengelig for alle.
- Vi har møteplasser der kunnskap deles, der tanker utfordres og der spørsmål stilles.
- Vi har solid infrastruktur.
- Vi har en effektiv, attraktiv og moderne by.
- Vi har arenaer som stimulerer til kulturell skaperkraft og plasserer byen i det internasjonale bilde.
- Vi har et miljø- og klimaperspektiv på alt vi gjør.
- Vi har etablert oss som et attraktivt reisemål.

Relevante mål fra kommunedelplan for sentrum, gjengitt i planprogram for reguleringsplan for Devoldholmen, fastsatt 2018:

Planarbeidet skal legge et nødvendig faglig og legalt grunnlag for at Kristiansund sentrum skal videreutvikles som et attraktivt og framtidsrettet regionbysentrum med et pulserende folkeliv.

- Handels- og sørvisnæringa skal ha en positiv omsetningsutvikling
- Parkerings- og trafikksituasjonen skal oppfattes som akseptabel av besøkende og næringsdrivende
- Nye utbyggingstiltak og endringer i den etablerte bygg- og bystruktur må være forenlig med gjenreisningsarkitekturens formuttrykk
- Framkommelighet og trygghet skal være god for alle grupper
- Et mangfold av kulturaktiviteter skal gi besøkende og beboere rike opplevelser
- Den kommersielle havnetrafikken er velkommen i bybildet
- Rv. 70 som stamvei og stamnetthavna på området mellom Nordmørskaia og Astrups gate opprettholdes
- Kollektivterminalen skal videreutvikles
- Det nye opera- og kulturhuset skal innpasses i bylivet
- Det er ønskelig med flere boligprosjekter i sentrum, der også barns bomiljø er ivaretatt
- Vedlikeholdet av sentrale gater og byrom skal forsterkes
- Kommunen skal stimulere til flere arbeids- og skoleplasser i sentrum

3.2 Nye tiltak i planområdet

Planprogrammet oppsummerer nye tiltak innenfor planområdet, og dette er innarbeidet i utbyggingsalternativene som skal utredes.

- 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 (totalt 45 000 m²).
- 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

4 Fire tema for konsekvensutredning og andre utredninger

4.1 Konsekvensutredning

Det skal utredes fire temaer i konsekvensutredningen for Devoldholmen. Utredningstemaene er gitt i planprogrammet fra juni 2018, i oppstartsmøte med kommunen mars 2019 og i andre relevante kilder. I møte med planmyndigheten i september 2019 er alle tema gjennomgått. Utredningsprogrammet i tabell under er justert og konkretisert slik det ble avtalt i møtet med planmyndigheten.

Utredningstema	Innhold	Metode / dokumentasjon
Byutvikling, senterstruktur, handel	Dersom det kommer campus, leiligheter og store nye moderne næringsbygg i dette området, kan 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.
Landskap	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.
Kulturarv -kulturvern/-minner/-miljø og arkitektur	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.
Nærmiljø - Barn og unge Bolig (bokvalitet)	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	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.

4.2 ROS-analyse

Det er utarbeidet en egen ROS-analyse som følger planforslaget. Grensesnittet mellom KU og ROS-analyse er at tema som er vurdert å kunne ha en «sårbarhet» i forhold til en utbygging på Devoldholmen er vurdert i KU, mens tema knyttet til uønskede hendelser som kan medføre «risiko» for miljø og samfunnsikkerhet er vurdert i ROS-analysen. Temaene i ROS-analysen deles grovt inn i tre kategorier; naturgitte forhold, kritiske samfunnsfunksjoner/kritiske infrastrukturer, og forurensning. Relevante risikofaktorer for omgivelser, tiltak og funksjoner i planforslaget er beskrevet, utredet og vurdert i ROS-analysen og i egne fagnotat.

4.3 Naturmangfold

Naturmangfoldloven stiller krav om at prinsipper i lovens §§ 8-12 alltid skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet, herunder regulering etter plan- og bygningsloven. Forholdet til Naturmangfoldloven er vurdert i eget kapittel 11 Naturmangfold.

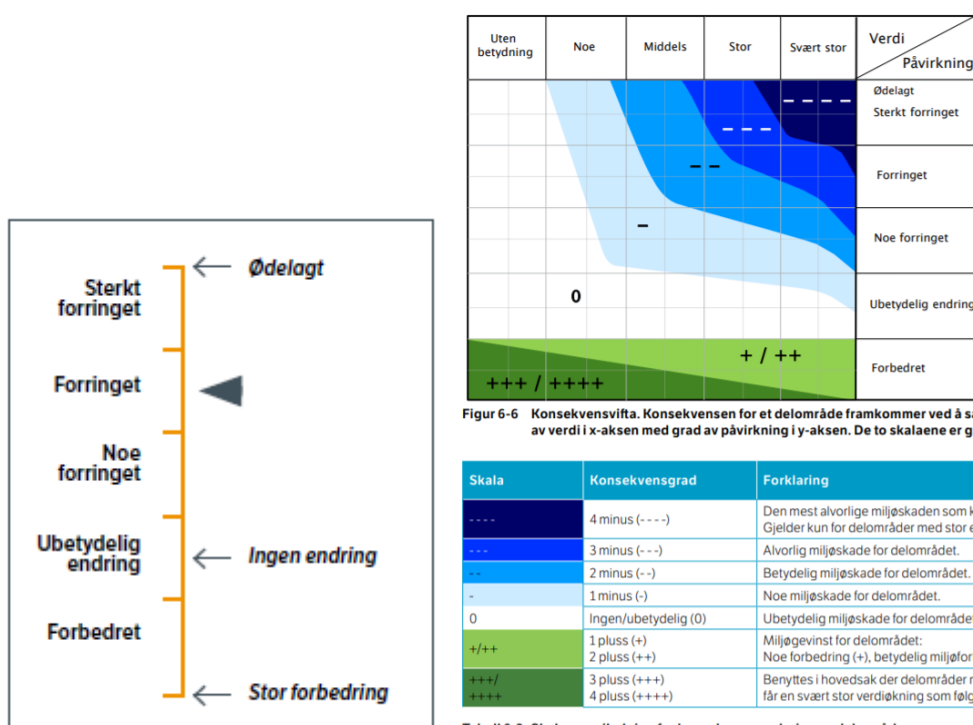
5 Metode for konsekvensutredning og utredningsalternativ

Det er valgt å benytte prinsipper fra utredningsmetodikk beskrevet i Statens vegvesens Håndbok Hb V712, for ikke-prissatte konsekvenser, som utgangspunkt for vurderinger av konsekvenser.

Metodikken er laget for vurdering av vegprosjekt med inngrep i landskap og bebygde områder. Den kan også benyttes for byutviklingsprosjekt som Devoldholmen. Metodikken har definert kriterier som gjør at vurderingene er mest mulige objektive og etterprøvbare.

5.1 Kort beskrivelse av metoden

For temaene landskap, kulturmiljø og nærmiljø har metoden definert registreringskategorier, og kriterier for å sette verdi på områder. Det som skal bygges vil påvirke omgivelsene. Hvordan det påvirker skal vurderes i forhold til et alternativ 0 og sammenlignes med dette. For hvert tema er det definert kriterier for hvordan påvirkningen skal vurderes. Med påvirkning menes en vurdering av hvordan det samme området påvirkes ved at bruken av området endres. Påvirkning skal vurderes i forhold til alternativ 0. Konsekvensen blir et resultat av verdien og påvirkningen sett i sammenheng.



Figur 5-1: Figurer fra Hb V712. T.v. skala for vurdering av påvirkning. Skalaen for påvirkning gjenfinnes på y-aksen i konsekvensvifta. T.h konsekvensvifta og veiledning for konsekvensvurdering.

Som det framgår av konsekvensvifta over angis konsekvensen på en ni-delt skala fra meget stor positiv konsekvens (+ + + +) til meget stor negativ konsekvens (- - - -). Hvitt felt angir at det er ingen påvirkning og ubetydelig/ingen konsekvens.

For vurdering av tema byliv er det sett til metodikk beskrevet i Hb V712 kapittel 9 for vurdering av arealbruksendringer, lokale og regionale virkninger. Det anbefales å vurdere problemstillinger og virkninger opp mot gitte målsettinger for prosjektet. Kristiansund kommune har vedtatt egne mål for planlegging og utvikling av Kristiansund sentrum, nevnt i kapittel 3.1.

Skala	Trinn 2: Kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ
Kritisk negativ konsekvens	Svært stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Stor andel av strekning har særlig høy konfliktgrad. Vanligvis flere delområder med konsekvensgrad 4 minus (---). Brukes unntaksvis
Svært stor negativ konsekvens	Stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Vanligvis har stor andel av strekningen høy konfliktgrad. Det finnes delområder med konsekvensgrad 4 minus (---), og typisk vil det være flere/mange områder med tre minus (---).
Stor negativ konsekvens	Flere alvorlige konfliktpunkter for temaet. Typisk vil flere delområder ha konsekvensgrad 3 minus (---).
Middels negativ konsekvens	Delområder med konsekvensgrad 2 minus (-) dominerer. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnede.
Noe negativ konsekvens	Liten andel av strekning med konflikter. Delområder har lave konsekvensgrader, typisk vil konsekvensgrad 1 minus (-), dominere. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnede.
Ubetydelig konsekvens	Alternativet vil ikke medføre vesentlig endring fra referansesituasjonen (referansealternativet). Det er få konflikter og ingen konflikter med høye konsekvensgrader.
Positiv konsekvens	I sum er alternativet en forbedring for temaet. Delområder med positiv konsekvensgrad finnes. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.
Stor positiv konsekvens	Stor forbedring for temaet. Mange eller særlig store/viktige delområder med positiv konsekvensgrad. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.

Figur 5-2: Figur fra Hb V712 viser kriterier for å bestemme konsekvensen.

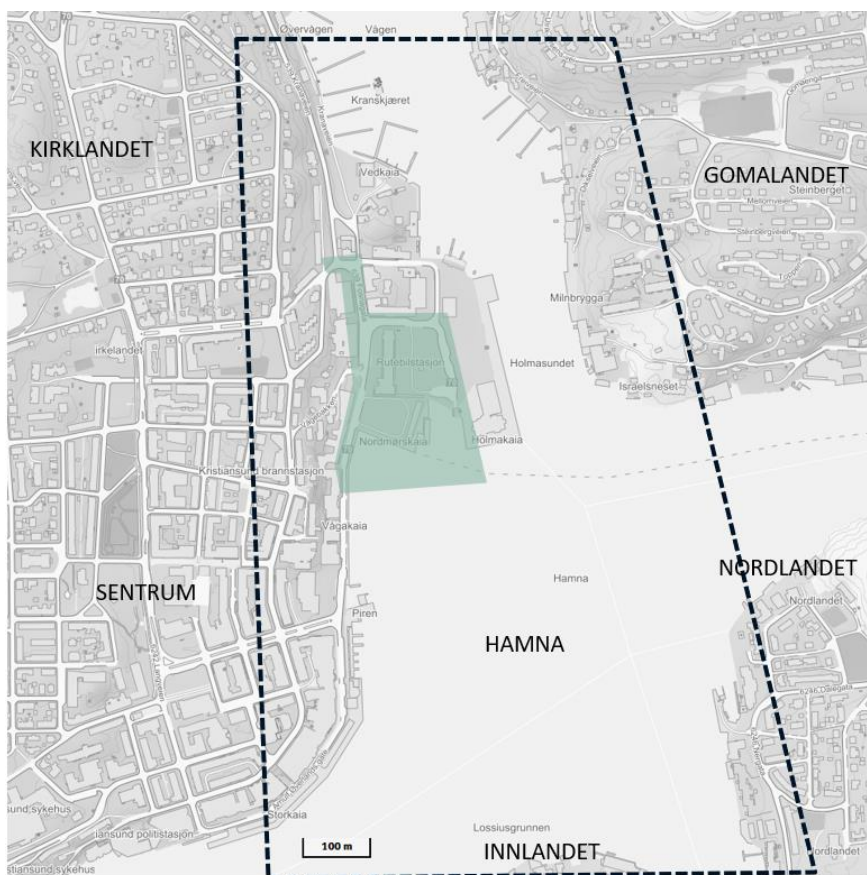
5.2 Innhenting av informasjon

I arbeidet er følgende hovedkilder benyttet:

- Gjennomgang av eksisterende kunnskap, aktuelle databaser, kommunedelplan for sentrum med utredninger, andre pågående og vedtatte arealplaner med vedlegg
- Kontakt med fagpersoner i kommunen og andre instanser
- Befaringer og foto fra befaringer
- Søk på internett for å finne relevant informasjon om temaet, blant annet i kommunens tilgjengelige databaser på nett, gislink.no, miljøstatus.no, nibio.no, kulturminnesok.no, m.fl.
- Innspill ved oppstart av reguleringsplan

5.3 Influensområdet

Influensområdet for vurderinger av virkninger er noe ulikt fra tema til tema, men i hovedtrekk er avgrensningen som vist med svart stiplet linje på kartutsnitt under.



Figur 5-3: Kartutsnittet viser influensområdet for konsekvensutredningen med svart stiplet linje og planområdet er vist som grønn flate.

5.4 Alternativ 0 - referansealternativet

Med metoden som benyttes sammenlignes utbyggingsalternativene med et alternativ 0, som et referansealternativ. Planprogrammet beskriver 0-alternativet slik:

«Gjeldende regulering viser det aller meste av området som trafikkareal, og 0-alternativet forutsetter at dette videreføres. Det mest sannsynlige fremtidsbildet er at rutebilstasjonen rives og erstattes med parkering, evt. ombygges til lagerbygg. Trafikkterminalen kan miste sin funksjon dersom kollektivtrafikken i fremtiden skal betjenes av en gateterminal. Bygget kan fylles med annen virksomhet. Havnevirksomheten kan ekspandere og bruke større arealer til godshåndtering og lager. Det generelle visuelle inntrykket kan bli enda gråere enn i dag, med lager, parkering og trafikkarealer.»

5.5 Utbyggingsalternativ, alternativ 1 og 2

Det er vurdert to ulike utbyggingsalternativ, der forskjellen mellom alternativene ligger i høyde på bebyggelsen. Begge alternativ viser en utbygging av ca. 47 000 kvm BRA på tomte til kollektivterminalen, og ca. 8-9 000 kvm BRA på plassen som tidligere var oppstillingsplass for fergetrafikken.

Begge alternativ har et utbyggingskonsept der Devoldholmens store asfaltflater for trafikk og parkering transformeres til et nytt byområde med bebyggelse for Campus Kristiansund. Fotavtrykket er det samme, med en kvartalsbebyggelse i tre kvartaler som mer eller mindre kan bygges sammen med klimatiserte soner eller gangbroer. Fasadene på bebyggelsen følger retningen på gateløpet i Fosnagata og kaifronten langs Vågen. Det sørlige kvartalet strekker seg utover dagens Nordmørskaia, og avgrenser et nytt sørvestvendt byrom mellom ny bebyggelse og Vågevegen/ Fosnagata. Byrommet vil gi en ny mulighet for gode solforhold og direkte forbindelse til vannet og havnebassenget, egenskaper som ingen andre byrom i Kristiansund har i dag.

5.5.1 Alternativ 1 - kompakt i 5 etasjer

Alternativ 1 viser et utbyggingskonsept med tre kvartaler og volumer i 5 etasjer.



Figur 5-4: Illustrasjon viser modellbilde av alternativ 1 med kompakt bebyggelse i 5 etasjer.

5.5.2 Alternativ 2 – variert høyde i 4-8-etasjer

Alternativ 2 viser et utbyggingskonsept med tre kvartaler og volumer i 4-8 etasjer.



Figur 5-5: Illustrasjon viser modellbilde av alternativ 2 med bebyggelse med varierte høyder i 4-8 etasjer.

6 Utredningstema; byutvikling, senterstruktur og handel

6.1 Fra utredningsprogram

Sitat; *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.*

6.2 Influensområdet

Influensområdet for dette temaet er hele byen og til dels regionen.

6.3 Metode

For vurdering av virkninger for byliv er det sett til metodikk beskrevet i Hb V712 kapittel 9.2 for vurdering av arealbruksendringer og andre lokale og regionale virkninger. Virkninger måles opp mot prosjektmål. I planprogrammet for reguleringsplan for Devoldholmen har Kristiansund kommunes fastsatt egne mål, nevnt i kapittel 3.1.

Kommunen har satt en rekke mål for utviklingen av Kristiansund sentrum, og flere av disse er relevante og gyldige for utvikling av Devoldholmen.

Måloppnåelse er vurdert på en 4-delt skala for i hvor stor grad alternativene underbygger målene for en god by- og sentrumsutvikling: meget god – god – ubetydelig – mindre god.

Arealbruk og funksjoner i de to alternativene er lik. De vurderes derfor samlet, og sammenlignes med alternativ 0.

6.4 Vurdering av måloppnåelse ift. overordna mål for by- og sentrumsutvikling

I tabellen under er de mest relevante målene gjengitt, og måloppnåelse for planlagt utbygging på Devoldholmen er vurdert og kommentert.

Målsetting	Måloppnåelse Alternativ 1/2	Kommentar
Handels- og sørvisnæringa skal ha en positiv omsetningsutvikling	meget god	Planen åpner for nye næringsareal med kontorer og campus som gir flere arbeidsplasser og potensielle kunder til handel og service
Parkerings- og trafikksituasjonen skal oppfattes som akseptabel av besøkende og næringsdrivende	ubetydelig	Planen stiller krav til antall parkeringsplasser, og dagens antall søkes opprettholdt. Antallet skal være i tråd med krav i KDP for sentrum. Med større aktivitet i sentrum vil tilgjengelige parkeringsplasser kunne oppfattes som dårligere, men dette er i tråd med nullvekstmålet for personbiltrafikk.
Nye utbyggingstiltak og endringer i den etablerte bygg- og bystruktur må være forenlig med gjenreisningsarkitekturens formuttrykk		Utredet i eget tema – kulturmiljø. Det nye byrommet ved Nordmørskaia, mellom ny bebyggelse og gjenreisningsbyen, kan sies å være et element som er godt forankret i og forenlig med gjenreisningsarkitekturens formuttrykk.
Framkommelighet og trygghet skal være god for alle	meget god	Planen forutsetter at krav til universell utforming og tilgjengelighet ivaretas iht. gjeldende regelverk.

		Nytt byrom ved Nordmørskaia gir åpenhet og innsyn i bystrukturen, som igjen gir trygghet. Med universell utforming og god belysning vil byrommet bidra til god måloppnåelse.
Et mangfold av kulturaktiviteter skal gi besøkende og beboere rike opplevelser	god	Planen åpner for etablering av campus med tilhørende undervisnings- og konferansefasiliteter, som også kan gi mulighet for ulike kulturelle arrangement. Nytt byrom mellom ny bebyggelse, Nordmørskaia og Fosnagata kan tilrettelegges for utendørs kulturaktiviteter, gi byliv og bidra god måloppnåelse.
Den kommersielle havnetrafikken er velkommen i bybildet	ubetydelig	Planen sikrer at havnetrafikk på Nordmørskaia kan videreføres. Lengde på kaifront til kommersiell havnetrafikk kan bli noe redusert til fordel for «møter med vannet» ved nytt torg, og større tilgjengelighet til vannet for innbyggerne og brukere av det nye torget.
Rv 70 som stamvei og stamnetthavna på Devoldholmen opprettholdes	ubetydelig	Planen sikrer dagens funksjonalitet på rv. 70 fram til atkomst til stamnetthavna.
Kollektivterminalen skal videreutvikles	ubetydelig	Planen sikrer areal til en moderne og funksjonell kollektivterminal, og nødvendige fasiliteter for passasjerer og transportører.
Det nye opera- og kulturhuset skal innpasses i bylivet	ikke relevant	
Det er ønskelig med flere boligprosjekter i sentrum, der også barns bomiljø er ivaretatt	ubetydelig	Reguleringsformål sentrumsformål gir mulighet for boliger. Planforslaget åpner for at det på sikt kan komme boliger på Devoldholmen, uten at dette er planlagt i det første byggetrinnet.
Vedlikeholdet av sentrale gater og byrom skal forsterkes	ikke relevant	Ikke relevant for reguleringsplan.
Kommunen skal stimulere til flere arbeids- og skoleplasser i sentrum	meget god	Kristiansund kommune samarbeider med utbygger og fylkeskommunen om utvikling av Devoldholmen og Campus Kristiansund.

Samlet sett vurderes det at tiltak i ny reguleringsplan vil gi **god måloppnåelse** ut fra de mål som kommunen har satt for utviklingen av Kristiansund sentrum.

6.5 Vurdering av og konsekvenser for senterstruktur og handel

Hensikten med transformasjon av Devoldholmen er å tilføre Kristiansund sentrum nye funksjonelle, visuelle og opplevelsesmessige muligheter. En slik utvikling vil kunne gi effekter for dagens handelsområder i sentrum, og vil kunne påvirke etterspørsel etter boliger og butikkarealer ellers i byen.

I arbeidet med kommunedelplanen er en slik påvirkning allerede vurdert. Kommunedelplanen legger opp til en arealbruk som skal styrke sentrumskjernen som handelssentrum (eks. gågata N. Enggate /

Skolegata). Ny reguleringsplan for Devoldholmen åpner for nytt næringsareal av ulike typer, og det er en åpning for å kunne bygge boliger/studentboliger, uten at dette inngår i planene for de første byggetrinn. Det planlegges ikke større areal for forretning/handel. Detaljhandel konsentreres dermed primært i sentrumskjernen med konsentrasjon i lokalene.

Ny reguleringsplan vil gi positive virkninger ved at flere vil jobbe og oppholde seg i sentrum, uten at arealbruken vil konkurrere med et konsentrert handelssentrum rundt Kaibakken. Den planlagte bebyggelsen vil kunne ha en positiv effekt på innovativt og kompetansebasert næringsliv, samt bidra til en høyere arbeidsplass tetthet i sentrum, og gi økt kundegrunnlag for handel i sentrumskjernen.

Kommunedelplanen legger allerede opp til økning av handel i sentrumskjernen. Dette kan gå på bekostning av videre vekst i handel ved Løkkemyra, som vil kunne gi utfordringer til enkelte handelsvirksomheter der. Det er imidlertid et overordna mål at sentrum skal være foretrukket handelssted, og at bilbasert handel skal reduseres. Selv om enkelte handelsvirksomheter ved Løkkemyra vil kunne få redusert omsetning, og i verste fall måtte legge ned, vurderes det at dette er i tråd med overordna målsetting for by- og sentrumsutviklingen i Kristiansund, og at dette vil kunne skje uavhengig av utvikling av Devoldholmen som næringsområde.

6.6 Oppsummering/konklusjon for utredningstema byutvikling, sentrumsstruktur og handel

Det vurderes at den samlede virkningen av planen for tema byutvikling, senterstruktur og handel vil være svært positiv. Først og fremst med en større arbeidsplasskonsentrasjon og flere mennesker i sentrum, og sekundært at ny bebyggelse kan gi byen et løft og økt attraktivitet som i seg selv kan tiltrekke seg flere mennesker og gi økt kundegrunnlag. Det vurderes at planen kan gi økonomisk grunnlag for at flere etablerer forretninger og serveringssteder både innenfor planområdet og i sentrumskjernen omkring, i tråd med intensjoner i kommunedelplanen.

Samlet sett vurderes det at tiltak i ny reguleringsplan vil gi **god måloppnåelse** ut fra de mål som kommunen har satt for utviklingen av Kristiansund sentrum.

7 Utredningstema Landskap - bylandskap

7.1 Fra utredningsprogram

Sitat; 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.

I arbeidet med kommuneplanens arealdel er det gjort en grundig utredning og vurdering av gjenreisningsbyen og bylandskapet i sentrum og rundt Vågen, inkludert Devoldholmen. Ut fra dokumentasjonen er det laget retningslinjer for utvikling (2007) som er vedtatt som en del av kommuneplanens arealdel.

7.2 Metode

Metode og kriteriesett i Hb V712 for tema landskapsbilde benyttes så langt det er hensiktsmessig. I vurderingen benyttes også utredninger og retningslinjer fra andre planarbeid som underlag, og virkninger av alternativene vurderes opp mot de mest relevante retningslinjene.

Landskapsbilde er et uttrykk for et områdes visuelle særpreg eller karakter. Temaet tar for seg hvordan landskapet oppleves som fysisk form, med naturlige og menneskeskapte komponenter og elementer, som særpreger et geografisk område.

Verdi og påvirkning – to delområder

Metoden viser at influensområder kan avgrenses i ulike delområder ut ifra områders egenskaper og funksjon som skal verdisettes. I denne utredningen er det for enkelte tema valgt å vurdere to delområder, der hele influensområdet vurderes som ett delområde; Hamna (fjernvirkning) og selve planområdet vurderes som et eget delområde; Devoldholmen (nærvirkning).

Tiltakets påvirkning beskrives gjennom virkning på landskapet som helhet og på elementer i landskapet. Påvirkningen er knyttet til dimensjon/skala og utforming. Videre i hvilken grad tiltak gir endring av terreng/landform, om tiltaket blir en visuell barriere, tiltakets eksponering og landskapets sårbarhet. Inngrepets virkning på landskapsbildet vurderes som fjernvirkning eller nærvirkning. Ved fjernvirkning har inngrepet virkning på store områder, mens det ved nærvirkning først og fremst påvirker et mindre område.

7.3 Influensområdet, landskapskategori og landskapets karakter

Influensområdet for tema landskap - bylandskap er større enn det som er vist innledningsvis i Figur 5-3. Hele Hamna som omkranses av åsene på 'landene' omkring kan sies å være influensområdet.

Devoldholmen ligger i et større landskapsrom i havnebassenget Hamna, der de topografiske hovedformene og romlige egenskapene er vannflaten og åsene som omkranser Hamna. Det er de topografiske hovedformene og de menneskeskapte visuelle egenskapene, inkl. byform og arkitektur som preger landskapsuttrykket og som vurderes å ha svært stor betydning for landskapets karakter. Naturskapte visuelle egenskaper og elementer, og vegetasjon, vurderes å være mindre viktig og har mindre betydning for landskapskarakteren her.

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

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

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

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



Figur 7-1: Illustrasjon fra retningslinjer til kommuneplanens arealdel viser hele Hamna og landene omkring. Horisonten som dannes av åsene rundt er vist som oransje linjer. Devoldholmen er vist med blå sirkel. III. Agraff.



Figur 7-2: Foto av Devoldholmen sett fra sørøst med Havneterminalen og Holmakaia i forgrunnen. Omtrentlig avgrensning av planområdet vist med hvit stiplet linje.



Figur 7-2: Foto av Devoldholmen sett fra havnebassenget. Havneterminalen sentralt i bildet, og flere båter ligger til kai ved Holmakaia til venstre og RORO-kaia til høyre.



Figur 7-3: Dronefoto viser Devoldholmen sett fra nordøst, med et nytt kontorbygg under oppføring sentralt i bildet. Tårnet på brannstasjonen, Allanengen skole og kirka stikker så vidt over bysilhuetten mot sørvest.

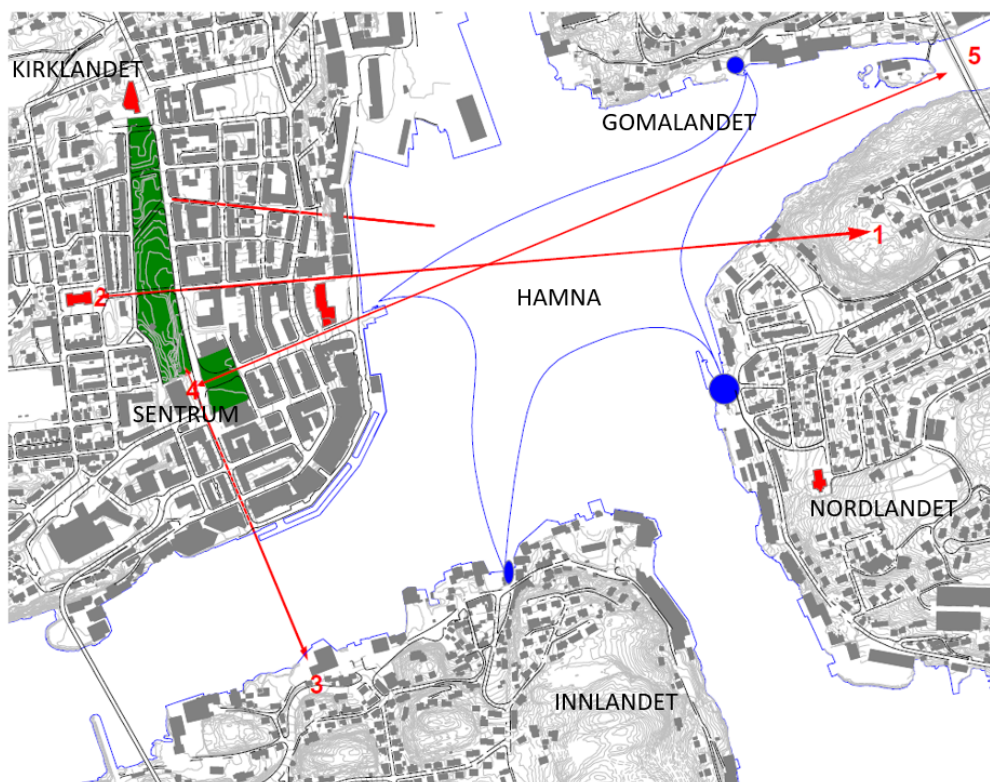
7.4 Verdi av landskapsbildet - bylandskapet

Verdi for delområde 1; Hamna/havnebassenget som helhet

Ut fra metoden vurderes det at havnebassenget Hamna, Vågen og Devoldholmen kan plasseres i flere registreringskategorier. Kategoriene 'topografiske hovedformer' (silhuett av landformene/åsene rundt vågen og kailinjene) og 'menneskeskapte visuelle egenskaper/ nøkkelementer' (den småskala bybebyggelsen med landemerker/fremtredende bygninger) er de som best karakteriserer influensområdet.

Hamna er en svært viktig del av Kristiansunds historie og identitet, og er et av byens viktigste byrom. Bebyggelsen ligger som et teppe over landskapet omkring, med enkelte landemerker som brannstasjonen og kirkene i sentrum og på Nordlandet. Fra Hamna er det siktlinjer av betydning for bybildet, som er med på å definere havnebassenget som rom og Kristiansund som sted. Havnebassenget vurderes å ha unike visuelle kvaliteter av nasjonal betydning.

Byplanen for Kristiansund har flere sterke akser/siktlinjer med fondmotiv i bylandskapet omkring Hamna, kalt 'landene', etter Kirklandet (sentrum), Gomalandet i nordøst, Nordlandet i øst og Innlandet i sør. Aksene peker i begge retninger mot sentrale landskapselement og/eller bymotiv/fondmotiv som f.eks Festiviteten, kirka, brannstasjonen og Nordsundbrua. Aksene og fondmotivene er viktig for å orientere seg i byen og har stor verdi for bylandskapet.



Figur 7-4: Illustrasjon fra retningslinjer til kommuneplanens arealdel som viser siktlinjer og fondmotiv med rødt, der Kaibakken med sikt rett ut Nordsundet er den mest markante. Blå linjer viser Sundbåtsens anløp. III. Agraff

Andre karakteristiske trekk rundt Hamna er bebyggelsen langs sjøkanten, med brygger og industri. Samt nyere nærings- og boligbebyggelse i en forholdsvis ensartet og liten skala. Bebyggelsen representerer en egenart og samtidig et mangfold, og en historisk utvikling av byen.

Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner til sammen særlig gode og lesbare omgivelser, og det meste av nyere bebyggelse er godt tilpasset byens skala. Diskutable unntak kan være nyere hotellbebyggelse som rager flere etasjer over gjenreisningsbebyggelsen.

Det vurderes at landskap og bylandskapet med bebyggelse og anlegg, til sammen gir et spesielt godt totalinntrykk, og gjør at temaet landskap og bylandskapet gis **stor verdi**.

Verdi for delområde 2; Devoldholmen

Den historiske bryggebebyggelsen på Devoldholmen ble ødelagt av bombing under 2. verdenskrig. Knausene på holmene er enere sprengt bort og området er preget av store asfaltdekte fyllinger med havne- og trafikkareal. Derfor har Devoldholmen i dag liten verdi for bylandskapet. Havneterminalen er et forholdsvis stort bygg med sentral og svært god synlighet fra hele havnebassenget og Devoldholmen. Bystrukturen i planområdet er fragmentert og mangler sammenheng med resten av byen.

Det vurderes at planområdet med Devoldholmen har **liten verdi** for landskaps- og bybilde slik det ligger i dag.

7.5 Påvirkning og konsekvens for landskapsbilde

Påvirkning er et uttrykk for endringer som tiltaket vil medføre på det berørte området. Vurdering av påvirkning er gjort ut fra metodens kriterier, og ut fra hvordan utbyggingen forholder seg til kommuneplanens retningslinjer.

7.5.1 Forholdet til retningslinjer til kommuneplanens arealdel og sentrumsplanen – begge alternativ

Retningslinjene til kommuneplanens arealdel sier blant annet; *Bebyggelsen skal utformes slik at eksisterende bebyggelsesstruktur og landskapsform styrkes. Bebyggelsen skal i hovedsak underordne seg byens viktigste landskapstrekk: høydedragene i sørvest- nordøst retning med de tverrgående sprekkesoner, strandsonens svaberg og bratte bergstrender, sammenhengende vegetasjonsbelter, trær med silhuettvirkning, markante enkelttrær og alléer.*

Bestemmelsene til sentrumsplanen foreslår i punkt 3.3 Landskap: *Det skal legges vekt på å bevare landskapssilhuetter. Fra sjøen og andre bydeler skal det bakenforliggende landskapet være synlig og lesbart.*

Begge alternativ for ny planlagt bebyggelse vil endre landskapsbilde i Hamna, og danne en ny vegg mot nord. Det vil være sprang i fasaden mot Hamna som gir en oppdeling og dybde, som kan gjøre at de store nye volumene i hovedsak vil underordne seg de store åsryggene på 'landene' omkring Hamna. Det bakenforliggende landskapet vil være lesbart, selv om silhuetten brytes i enkelte punkt. Sett fra sør mot nordvest vil bebyggelse i alternativ 2 med 8 etasjer, tangere eller akkurat bryte åskammen i horisonten på Kirklandet fra enkelte steder i og rundt Hamna. Fra Christies plass vest for Devoldholmen, vil en åttendeetasje bryte silhuetten på Gomalandet.

Det vurderes at begge alternativene i hovedsak er i tråd med kommuneplanens retningslinje og sentrumsplanens bestemmelse, med unntak av den åttende etasjen i alternativ 2, som vil bryte eksisterende landskapssilhuetter i enkelte punkt fra enkelte ståsted.



Figur 7-5: Øverst er foto tatt fra Sundbåtkaia på Nordlandet, sørøst for Devoldholmen. Illustrasjoner fra 3d-modell av Alternativ 1 i midten og Alternativ 2 nederst.



Figur 7-6: Øverst er foto tatt fra Christies plass, vest for Devoldholmen. Illustrasjoner fra 3d-modell av Alternativ 1 i midten og Alternativ 2 nederst.

7.5.2 *Alternativ 1; 5 etasjer*

Delområde 1 – Hamna (fjernvirkning)

Hele Devoldholmen vil få endret karakter med ny bebyggelse. Det vurderes at ny bebyggelse er godt forankret i det store landskapsrommet i Hamna, og at bebyggelsen bidrar til istandsetting av en del av byen som har vært fragmentert og forringet siden ødeleggelser under 2. verdenskrig.

Ny bebyggelse med jevn høyde på 5 etasjer berører ikke eksisterende silhuetter, siktakser eller fondmotiv sett fra sentrale landskapselement eller referansepunkt rundt Hamna. Som en sentral tomt ved havnebassenget vil ny bebyggelse danne nye fondmotiv, spesielt sett fra sør og øst. Store bygningsvolum uten variasjon i byggehøyde kan gi markante horisontale og urytmiske linjer som kan oppleves dominerende i bybildet fra enkelte ståsted.

Delområde 2 – Devoldholmen (nærvirkning)

Ny bebyggelse og nye byrom gir visuelle endringer som vil være godt synlig både fra sjøsiden og fra Fosnagata fra nord og sør. Ny bebyggelse kan sies å være massiv, samtidig som den vil rydde opp i et ustrukturert og utflytende byområde. Fra nærmeste bebyggelse langs Fosnagata og Astrups gate kan ny bebyggelse med dagens krav til etasjehøyder, bygningsteknologi og byggeteknikk som volum oppleves ruvende og forringe dagens utsyn over Hamna fra enkelte ståsted. 5 etasjer mot Astrups gate er betydelig høyere enn eksisterende bebyggelse, og gir et sprang i gesimshøydene som spesielt opplevd fra krysset Fosnagata x Astrups gate kan oppleves som et brudd i bybildet.

Planforslaget tillater utfylling i havnebassenget, og en endring av kaifronten langs Nordmørskaia. En utfylling vil gi en endring av bybildet. Havnefunksjonen ved Nordmørskaia kan bli noe endret, med færre store båter, mens kaias funksjon som byrom, med tilrettelegging for opphold og rekreasjon opprettholdes og forsterkes. Det vurderes at den visuelle endringen av kaifronten på Nordmørskaia og påvirkningen tiltaket har, vil oppleves positiv på grunn av krav til høyere estetisk kvalitet på nye tiltak.

Det nye byrommet på Devoldholmen supplerer andre byrom i sentrum, og bidrar til å lese byen på en bedre måte enn dagens situasjon. Det vurderes at det nye byrommet er forankret i omgivelsenes skala, og har en størrelse og utforming som gir en god rytme i de ulike romforløpene langs sjøfronten.

Oppsummert påvirkning Alternativ 1

Ny bebyggelse i 5 etasjer vil påvirke det store landskapsrommet med en tydeligere og forbedret avgrensning mot nord. Samtidig vil bebyggelsen forringe utsyn fra gaterommet langs Fosnagata og Astrups gate, og skape en barriere. Ut fra en helhetlig vurdering anses tiltaket å ha god forankring i bybildet og **forbedre** landskapets og bylandskapets visuelle karakter.

7.5.3 *Alternativ 2; 4-8 etasjer*

Delområde 1 – Hamna (fjernvirkning)

Hele Devoldholmen vil få endret karakter med ny bebyggelse. Det vurderes at ny bebyggelse er godt forankret i det store landskapsrommet i Hamna, og at bebyggelsen bidrar til istandsetting av en del av byen som har vært fragmentert og forringet siden ødeleggelser under 2. verdenskrig.

Ny bebyggelse med variert høyde på 4-8 etasjer vil på det høyeste, fra enkelte punkt i og rundt Hamna berøre eksisterende silhuetter som i dag består av både bebyggelse og vegetasjon. Siktakser og fondmotiv fra sentrale landskapselement eller referansepunkt rundt Hamna endres ikke.

Som en sentral tomt ved havnebassenget vil ny bebyggelse danne nye fondmotiv, spesielt sett fra sør og øst. Med en variasjon i byggehøyde mellom 4 og 8 etasjer, kan en se for seg at deler av bebyggelsen kan bli et tydelig nytt fondmotiv, og vil kunne framstå tydeligere enn alternativ 1 som har jevn byggehøyde. Devoldholmen er et kollektivknutepunkt, og dermed et funksjonelt referansepunkt i byen. En markant ny bebyggelse vil styrke Devoldholmen visuelt og med det framheve referansepunktet og gjøre det mer tydelig i bybildet.

Byggehøyde opp i 8 etasjer kan oppleves å gi en dominerende virkning for bybildet fra enkelte ståsted. En variasjon i høyden bryter opp volumene og gir markerte sprang som skaper en vertikalitet i uttrykket. På denne måten kan bebyggelsen oppleves å ha en forankring til det eksisterende bybildet som også har tydelig vertikalitet og store høydevariasjoner, om enn med generelt lavere høyder.

I arbeid med retningslinjer for havnebebyggelsen er samspillet mellom landskapets forgrunn, mellomsjikt og bakgrunn vurdert å ha stor betydning for opplevelsen av landskapsrommet. Dersom ny bebyggelse langs havna får gesimshøyde over de største bryggene, kan forholdet mellom sjiktene forrykkes og veggen i landskapet flyttes, som igjen kan endre forståelsen av dette bildet.

En bebyggelse opp i 8 etasjer vil bli betraktelig høyere enn omgivelsene, og det må vurderes om dette er så høyt at det vil ta oppmerksomhet fra den karakteristiske hovedkarakteren med landskapstrekkene og de historiske sporene. Det kan vurderes at bebyggelse opp i åtte etasjer ikke er tilstrekkelig forankret i landskapet som helhet og i bylandskapet. Samtidig kan høydesprang i bebyggelsen gi en rytme som er tilpasset bybildet med gjenreisningsbyen som klatrer oppover de bratte skrentene langs Vågekaia. Med en oppdeling av fasaden og variasjon i høyde kan bebyggelsens skala oppleves mindre, selv på en stor bygningsmasse.

Bebyggelse i 8 etasjer i ett punkt vurderes å kunne supplere og tilføre bylandskapet ytterligere dramatikk, og at Devoldholmen med sine knutepunktsfunksjoner og identitet knyttet til dette er et riktig sted å framheve med høyere bebyggelse. Det kan vurderes at dette veier opp for at ny høy bebyggelse kan skape et brudd og forringe samspillet i sjiktene i landskapsrommet.

Delområde 2 – Devoldholmen (nærvirkning)

Ny bebyggelse og nye byrom gir visuelle endringer som vil være godt synlig både fra sjøsiden og fra Fosnagata fra nord og sør. Ny bebyggelse kan sies å være massiv, samtidig som den vil rydde opp i et ustrukturert og utflytende byområde. Fra nærmeste bebyggelse langs Fosnagata og Astrups gate kan ny bebyggelse med dagens krav til etasjehøyder, bygningsteknologi og byggeteknikk som volum oppleves ruvende og forringe dagens utsyn over Hamna fra enkelte ståsted.

Bebyggelsen har en variert høyde langs Fosnagata og mot Nordmørskaia, fra 4 etasjer mot Astrups gate i nord, til 8 etasjer mot kaia i sør. Som for delområde 1 i fjernvirkning, vurderes variasjon i høyden også i nærvirkning å være positivt. Den laveste delen får bedre forankring til eksisterende bebyggelse i nord, og langs Fosnagata vurderes det at variasjon gir en forbedret opplevelse av bebyggelsens skala enn med en jevn etasjehøyde i fem etasjer.

Det kan også vurderes at en høy bebyggelse opp i 6-8 etasjer kan bidra til et brudd i bylandskapets karakter og en fragmentering av den visuelle opplevelsen spesielt sett fra Fosnagata og nytt byrom i sørvest, og fra Christies plass. Fra sistnevnte ståsted bryter den øverste etasjen landskapssilhuetten på Gomalandet.

En høy bebyggelse vil kreve særlig god arkitektonisk utforming og estetiske kvaliteter som gjør at den kan oppleves å framheve eller forsterke, og ikke skape brudd i og forringe landskaps- og bybildet.

For Nordmørskaia og det nye byrommet vurderes virkningene lik for alternativ 2 som for alternativ 1.

Oppsummert påvirkning Alternativ 2

Ny bebyggelse i 4-8 etasjer vil følge de topografiske hovedformene, men også skape brudd med silhuetten langs de bakenforliggende åsryggene sett fra enkelte punkter i og rundt Hamna. Som for alternativ 1 vil bebyggelsen forringe utsyn fra eksisterende bebyggelse langs Fosnagata og Astrups gate, og skape en barriere. Bebyggelse med en høyde som bryter landskapssilhuetten, kan vurderes å bryte med landskapets karakter og bryte med landskapets skala, og dermed forringe landskapsbildet noe. Som for alternativ 1 vil ny bebyggelse danne en tydeligere avgrensning mot nord, som vurderes som en istandsetting og forbedring av landskapsbildet. Bebyggelse med varierende høyde gir god rytme og linjeføring, men høyde opp i 8 etasjer kan oppleves å bryte med skala i bystrukturen. På grunn av Devoldholmens knutepunktfunksjon og identitetsmarkør, kan et bevisst og godt tilpasset 'brudd i skala' også vurderes som en positiv påvirkning og en forbedring i bybildet. Varierte gesimshøyder er med på å trekke ned skalaen på prosjektet, og å gi det identitet. Totalt sett vurderes det at tiltaket i større grad vil **forbedre** enn forringe landskapets og bylandskapets visuelle karakter.

7.5.4 Konsekvens for landskap - bylandskap

Hamna som havnebasseng er tydelig avgrenset av landformene med åsene rundt og kailinjene med brygger og annen bebyggelse. Hovedinntrykket av landskapet er menneskeskapte visuelle egenskaper og nøkkelelementer i den småskala bybebyggelsen i gjenreisningsbyen, med landemerker og fremtredende bygninger. Dette gir et spesielt godt og unikt totalinntrykk, og landskaps- og bybildet i Kristiansund sentrum er vurdert å ha stor verdi. Påvirkningen som utbygging på Devoldholmen vil gi for delområde 1; Hamna, kan ut fra en helhetsvurdering sies å gi en forbedring for de visuelle kvalitetene i landskapsrommet da det medfører en istandsetting av bybildet. Konsekvensen vurderes totalt sett å være noe forbedret.

For delområde 2; Devoldholmen, som har liten verdi for landskaps- og bybildet i dag, vurderes en utbygging å gi stor forbedring for bybildet. Konsekvensen vurderes totalt sett å være betydelig forbedret.

Både alternativ 1 med jevn høyd i 5 etasjer, og alternativ 2 med varierte høyder i 4-8 etasjer kan særlig i nærvirkning oppleves som massive volum som skaper barrierer for utsyn. Bebyggelse opp i 8 etasjer bryter landskapssilhuetten i nordvest, sett fra Hamna. Det er ikke entydig ut fra kriterier i metoden om alternativ 1 med jevn høyde på 5 etasjer, forbedrer landskapsbildet mer eller mindre enn alternativ 2 som har variert bebyggelse i 4-8 etasjer, der den høyeste bebyggelsen får et lite fotavtrykk og oppleves som et 'tårn-/punkthus'.

Ut fra illustrasjoner kan det synes som de to alternativene kan gi noe ulik påvirkning i nær- og fjernvirkning. At jevn bebyggelse i 5 etasjer kan oppleves bedre i nærvirkning, mens den kan oppleves tyngre med en sterk horisontalitet i fjernvirkning. Bebyggelse med høydevariasjon og høyeste bygg opp i 8 etasjer, kan oppleves dominerende i både i fjern- og nærvirkning, ved å bryte silhuetter og skape brudd i landskapets skala. Samtidig som høydevariasjonen viderefører rytmen og linjeføringer i landskapet, og på den måten er godt tilpasset det store landskapsrommet og bybildet ellers.

Det vurderes at begge alternativ vil bidra til forbedring som gir en positiv konsekvens (+ +) for utredningstema landskapsbilde.

7.6 Avbøtende tiltak

Bygningsvolumenes sammenstilling, utforming og fargesetting er avgjørende for hvordan bebyggelsen oppleves i landskapsrommet, om den stikker seg ut eller står i harmoni med

omgivelsene. Intensjonen med ny reguleringsplan er å skape en bebyggelse som snakker godt med gjenreisningsbyen og den maritime bebyggelsen rundt Hamna.

I bestemmelsene kan det stiles krav til utforming av tak og fasader inkl. vinduer, og krav til fargebruk. Varierte høyder, takvinkler og sprang i fasaden kan redusere påvirkning på omgivelsene, ved at store volumer får en oppdeling som gjør at de skalaen oppleves mindre og mer tilpasset bebyggelsen omkring. Det kan stilles krav om at synlige takoppbygg og tekniske installasjoner skal utformes som en integrert del av fasaden og i harmoni med bygningen ellers.

8 Utredningstema kulturarv og arkitektur

8.1 Fra utredningsprogram

Sitat; Store deler av sentrum har nasjonal kulturverninteresse (gjenreisningsbyen) jf. riksantikvarens NBI - 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.

I arbeidet med kommuneplanens arealdel (KPA) og sentrumsplanen er det gjort grundige vurderinger av gjenreisningsbyen og kulturmiljø med antikvariske verdier i sentrum og rundt Vågen, inkludert Devoldholmen. KPA har retningslinjer for utvikling av havnebebyggelse som er vedtatt av Bystyret.

8.1.1 Kunnskapsgrunnlag; DIVE-analyse

Det er laget en DIVE-analyse for sentrum (Asplan Viak, 2016). DIVE-analyse er en metode utviklet av Riksantikvaren for å finne handlingsrom i kulturmiljø gjennom en kulturhistorisk stedsanalyse. Her belyses kultur- og antikvariske verdier i sentrum og på Devoldholmen. Analysen skal være et kunnskapsgrunnlag for dokumentasjon og forståelse av byens historiske utvikling, eksisterende kvaliteter og mulig fremtidig styrking av stedlige og historiske kvaliteter gjennom en sårbarhetsanalyse av aktuelle utviklingsområder innenfor sentrumsplanen.

I mulighetsstudie som følger analysen er det vist kvartalsbebyggelse opp i fem etasjer på Devoldholmen, ikke ulikt Alternativ 1, men med et annet fotavtrykk i sør. Formingsveilederen som også følger DIVE-analysen anbefaler at byggehøyden på nye bygninger skal ikke være mer enn gjennomsnittshøyde i strukturen bygningen ligger i, og på Devoldholmen foreslås bebyggelse opp i fem etasjer. Fasader på større bygg anbefales å deles opp for å etablere en struktur som er tilpasset bystrukturen i Kristiansund.

8.2 Metode

Metode og kriteriesett fra Statens vegvesens veileder Hb V712 for tema kulturarv benyttes så langt det er hensiktsmessig, sammen med vurderinger gjort i DIVE-analysen. Vurdering av påvirkning vurderes opp mot gitte kriterier og i tillegg relevante retningslinjer i arealdelen.

Fagtemaet kulturarv omfatter spor etter menneskers virksomhet gjennom historien knyttet til kulturminner, kulturmiljøer og kulturhistoriske landskap.

Verdi og påvirkning

Metoden har registreringskategorier for kulturminner ut ifra områdets egenskaper, og områder verdisettes etter gitte kriterier. I denne utredningen er det vurdert at kategoriene 'kulturmiljø i tettbygde områder' og 'bystruktur' er de mest betegnende kategoriene, og disse vurderes under ett.

Tiltakets påvirkning vurderes ved å beskrive hvordan kulturmiljøet forbedres eller forringes. I hvilken grad tiltak gir endring, om tiltaket splitter opp og svekker kulturhistoriske sammenhenger, eller om det bedrer/restaurerer og tilfører et fragmentert miljø nye kvaliteter.

8.3 Influensområdet

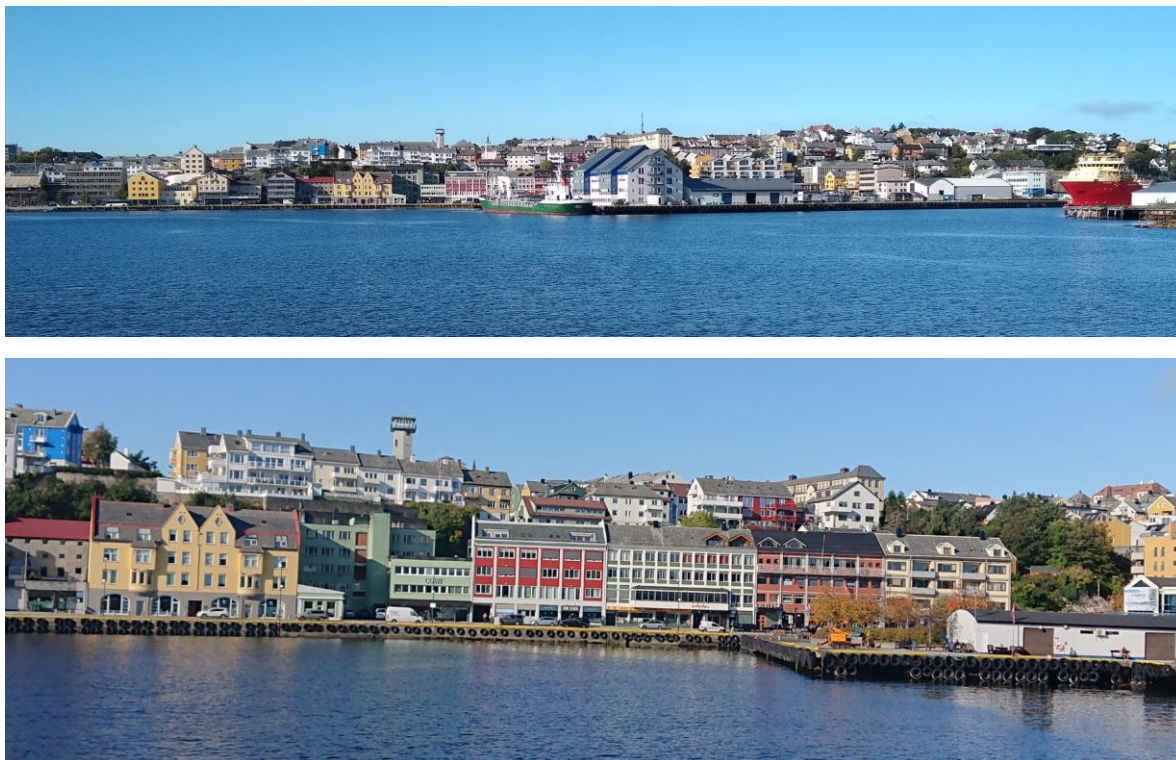
Devoldholmen avgrenser det karakteristiske og historiske havnebassenget i nordvest med Nordmørskaia og Holmenkaia, og i vest grenser det til gjenreisningsbyen som har nasjonal verdi for kulturmiljø.



Figur 8-1: T.v. utsnitt av temakart kulturminner, miljostatus.no. Planområdet vist med svart stiple linje. Skravur viser 'nasjonale interesser i by' (gjenreisningsbyen), trekanten er SEFRAK-registrerte bygg og blå/lilla figurer er ulike kulturminner fra databasen 'askeladden'. Figurene innenfor planområdet viser at det her lå gårdsbebyggelse 'gamle og nye Fosnagård', men disse er revet for mange år siden. Ill. t.h. viser bebyggelsen fra 1885 (-1940) med grått, og ny bebyggelse og kaifront med oransje linjer. Svart-hvitt-foto nederst er av Devoldholmen fra 1940, før byen ble bombet.



Figur 8-2: Foto av Holmasundet inn til den historiske Vågen, med Devoldholmen og Hurtigrutekaia til venstre, og de gamle hvite bryggene ved Klippfiskmuseet på Israelsneset til høyre. Skipsverftet Mellomverftet ligger lenger inn i Vågen. Kristiansund har fortsatt et aktivt og levende havnemiljø, med større og mindre skip som daglig legger til ved Devoldholmen og de andre kaiene rundt havnebassenget.

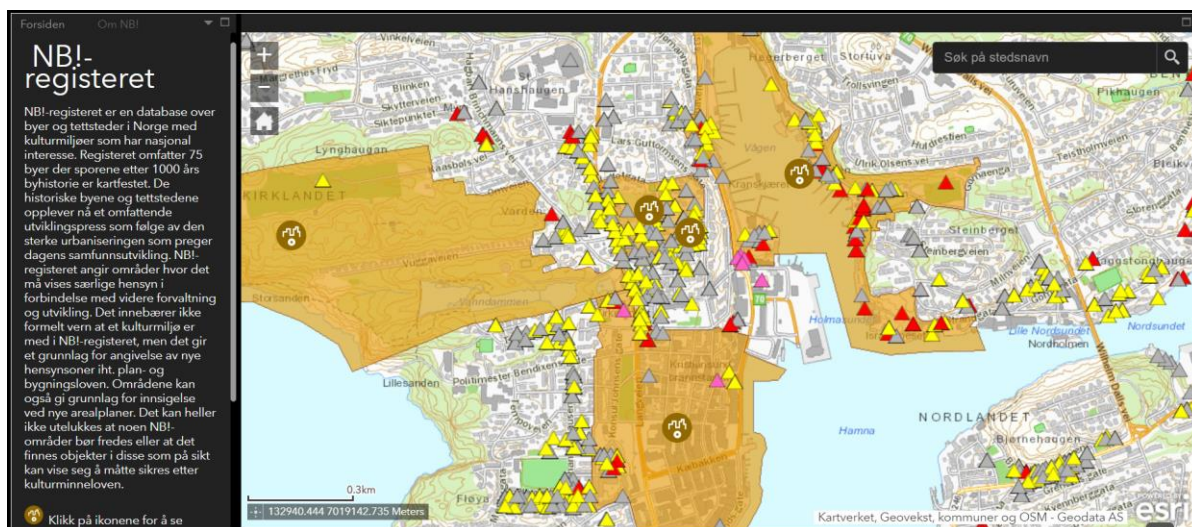


Figur 8-3: Øverst er foto av Devoldholmen med gjenreisningsbyen i bakgrunnen og Havneterminalen til Kristiansund og Nordmøre havn sentralt i bildet. Nederste foto viser bebyggelsen langs Vågekaia og brannstasjonen på toppen, og Nordmørskaia foran til høyre.

8.4 Verdi av kulturmiljø

8.4.1 Riksantikvarens NBI-register for kulturmiljø i by av nasjonal interesse

Det er fire områder på Kirklandet som ligger inne i NBI-registeret til Riksantikvaren, som viser byområde med nasjonal kulturhistorisk interesse. To av dem; Vågen og Kristiansund sentrum grenser til Devoldholmen. Det gjør Devoldholmen til et område der det må vises særlige hensyn i forbindelse med videre forvaltning og utvikling.



Figur 8-4: Utklipp fra det digitale NBI-registeret til Riksantikvaren viser fem områder på og rundt Kirklandet i Kristiansund som kulturhistoriske miljøer med nasjonal interesse. Trekkanter viser bygninger registrert i annet register over bygninger med antikvarisk verdi; SEFRAC.

Nasjonal interesse i Vågen: Vågen har et samlet kulturminnemiljø med vidt spekter av enkeltminner knyttet til kystkultur fra 17- og 18-hundretallet. Området har nasjonal interesse både samlet sett og når det gjelder flere av de enkelte kulturminnene.

Nasjonal interesse i Kristiansund sentrum: Kristiansund er en av de mest særmerkete gjenreisningsbyene. Ifølge Sverre Pedersen var den en av hans hovedverk. Den har klare klassisistiske trekk i byplanen. Dessuten har bebyggelsen en til dels klart tilbakeskuende og historiserende karakter, noe som gjør at en kan være fristet til å utrope den til et tidlig eksempel på postmodernisme.

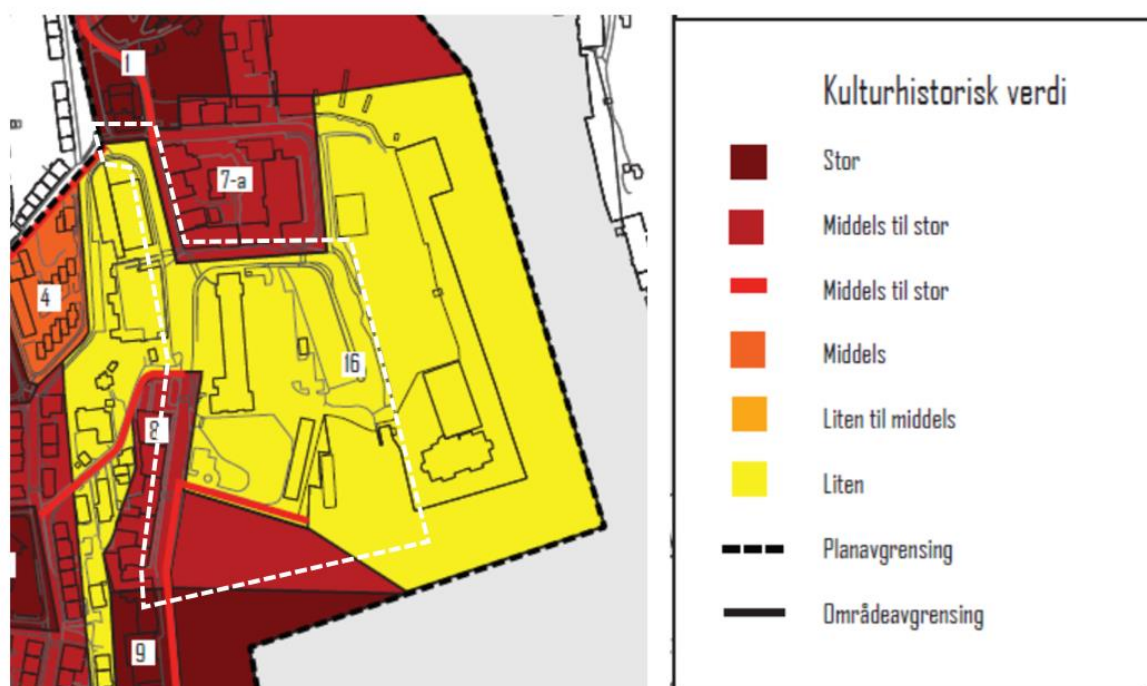
Her utdrag fra beskrivelse av sentrumsområdet med gjenreisningsbyen:

Kristiansunds byplan er klart påvirket av et klassisistisk planideal, med utsiktsakser og sentrale plassdannelser. De to hovedaksene er Langveien, som peker mot Freikollen, og vinkelrett på denne, Kaibakken som fører fra havnen opp til sentralplassen Kongens plass i krysspunktet mellom de to aksene. Kaibakken peker mot Tustnastabben i øst. Et annet byplanmotiv er havnefronten på begge sider av Kaibakken. Havnefronten har stort slektskap med bebyggelsesmønsteret i de eldre kjøpmannstunene som opprinnelig omkranset havnen, med tilbaketrukne våningshus og et fremskutt sjøhus/brygge ofte med gavlveggen mot havnen.

Gjenreisningsbebyggelsen har funksjonalistiske trekk, og samtidig forankring i historisk og lokal byggeskikk med saltak og detaljer som leder oppmerksomheten mot det maritime. Bebyggelsen er i armert betong, både på grunn av brannkrav, men også resultat av en funksjonalistisk materialtankegang.

I Kristiansund finnes også eksempler på markante offentlige byggverk fra gjenreisningsperioden, slik som Brannstasjonen, Rådhuset, Folkets hus, Dalabrekka skole, Norges bank, Biblioteket, og ikke minst Kirkelandets kirke av Odd-Kjeld Østby. Kirken som ble bygget i 1963, markerte avslutningen av gjenreisningsperioden, og var et av de første modernistiske kirkebygg i Norge.

8.4.2 Verdisetting



Figur 8-5: Verdikart fra DIVE-analysen, Mulighetsstudie og formingsveileder, Asplan Viak, 2016. Planområdet vist med hvit stiplet linje.

Havnebassenget, Vågen og gjenreisningsbyen

I DIVE-analysen er gjenreisningsbyen og de bebygde områdene vest og nord for Devoldholmen, og havnebassenget, gitt stor og middels til stor verdi. Havnebassenget har også stor regional/nasjonal betydning og inngår i en helhetlig kontekst og sammenheng med gjenreisningsbyen.

Devoldholmen

Det opprinnelige landskapet med holmer og historiske brygger på Devoldholmen er ødelagt, delvis av bombing under 2. verdenskrig, og delvis av sprengning og utfylling i nyere tid. Hele området er fragmentert og preget av store asfaltflater med busser og av parkering og havnevirksomhet.

På Nordmørskaia ligger en lagerbygning/ havnelager som er oppført tidlig på 1950-tallet. Bygningen eies av Kristiansund og Nordmøre havn, og bukes til lager. Havnelageret er nevnt av antikvariske myndigheter som et bygg som må vurderes i konsekvensutredningen. Konstruksjonen er en enkel betongkonstruksjon med buet tak tekket med takpapp/shingel. Den har fem porter mot kaifronten i øst og små høysittende vinduer, mens vestfasaden dekket av vegetasjon. Bygget er siste element som står igjen etter et teknisk-industrielt kulturmiljø for gods- og havnevirksomhet fra 1950-tallet, da Nordmørskaia hadde en aktiv funksjon for stykkgoods og varetransport med båt.



Figur 8-6: Flyfoto viser Nordmørskaia i 1955 t.v. og den nye Rutebilstasjonen fra 1962, fotografert i 1969 t.h. På 50- og 60-tallet var havneområdet både buss- og godsterminal med flere havnelager ute på Nordmørskaia. Havnelageret i sørvest er revet, mens det øst på kaia fortsatt står og brukes som lager. Foto fra digitalmuseum.no/ Widerøes flyveselskap.



Figur 8-7: Foto viser havnelageret slik det ligger i dag, som et enkeltstående spor fra en annen historisk epoke.

Havnelageret ligger i dag i en kontekst som er fragmentert, og bygningen er i seg selv et ganske alminnelig lagerbygg fra sin tid og vurderes å ha begrenset arkitekturhistorisk betydning. Havnelageret kan sies å ha en viss 'affeksjonsverdi'. Det vurderes at bygget har noe verdi, som et historisk spor knyttet til en epoke i historien.

Rett utenfor planområdet i nord ligger to bygninger som er fredet med hjemmel i lov om kulturminner. Det er Christiegården som er et eldre våningshus i søndre del av Brodtkorb-Christiegården (Håndverkeren i Fosnagata) fra slutten av 1700-tallet, og hagestua fra 1786 til Brodtkorb-Christiegården som i dag ligger på knausen på nordsiden av Astrups gate.

Det vurderes at det eksisterende bygningsmiljøet innenfor planområdet totalt sett har **liten og ubetydelig verdi** for tema kulturarv, selv om havnelageret kan ha noe verdi.

Siden Devoldholmen grenser opp til gjenreisningsbyen og har en kulturhistorisk transport- og havnefunksjon kan området **samlet sett vurderes å ha liten til middels verdi** for kulturmiljø.

8.5 Påvirkning og konsekvens for kulturmiljø

Påvirkning er et uttrykk for endringer som tiltaket vil medføre på det berørte området. Vurdering av påvirkning er gjort ut fra metodens kriterier, og ut fra hvordan utbyggingen forholder seg til kommuneplanens retningslinjer. I DIVE-analysen for sentrum er det vurdert at Devoldholmen tåler store endringer, men ny bebyggelse må ta hensyn til bysilhuett, siktlinjer og til nabobyggens høyder.

Omr nr	Delområde Navn	Verdi	Utviklings-potensial	Sårbarhet	Endrings-kapasitet	Tålegrense
16	Devoldholmen	Dette er et næringsområde med kontorbebyggelse, lager av ulik størrelse, båtbyggeri mm. Søndre del av området var tidligere ferjeleie. Området omfatter Devoldholmen og Knudtzonholmen som er gjenfylt i nyere tid. Området fremstår i dag som utflytende og fragmentert. Området har liten kunnskaps- og opplevels- og bruksverdi. Delområdet har liten verneverdi.	Kan transformeres	Tåler store endringer men ny bebyggelse må forholde seg til omkringliggende bebyggelse/ bystruktur, siktlinjer og bysilhuett.	Middels	D: Det kan tillates rivning av eksisterende bebyggelse. Ny bebyggelse må ta hensyn til byggehøyder og siktlinjer for omkringliggende bebyggelse på Innlandet og sentrum.

Nr	Delområde	Verdi *	Endrings-kapasitet	Tålegrense	Struktur	Handlingsrom
16	Devoldholmen	Liten	Middels	D		Kan utvikles etter en helhetlig plan/mulighetsstudie. Omkringliggende bebyggelse/-struktur bør hensyntas. I en mulighetsstudie bør utvikling av delområdet ses i sammenheng med større deler av bysentrum. Bevaring av siktlinjer og forbindelse mot Innlandet bør bestrebes. Hensynet til høyder må i den sammenheng vurderes særskilt. Kaikanten i sør bevarer som et historisk spor etter ferjetrafikken.

Figur 8-8: Vurderinger fra DIVE-analysen. Beskriver verdi, endringskapasitet/tålegrense og handlingsrom for utvikling, Mulighetsstudie og formingsveileder, Asplan Viak, 2016.

8.5.1 Forholdet til retningslinjer til kommuneplanens arealdel og sentrumsplanen – begge alternativ

Retningslinjene til kommuneplanens arealdel sier blant annet; *Bebyggelsen skal utformes slik at eksisterende bebyggelsesstruktur styrkes. Man bør ta vare på de typiske trekkene i bebyggelsen langs sjøkanten, og særlig ta vare på mangfoldet og den lesbare historien. De gamle bryggene bør bevare sin fasade i sjøfronten, mens ny bebyggelse bør trekkes litt inn slik at bryggene får en framskutt posisjon. Større anlegg bør brytes opp i flere volumer slik at man ikke sprenger skalaen i området.*

Nye prosjekter kan gjerne være 'moderne' i sitt uttrykk så lenge volumoppbygging, skala og fargebruk harmonerer med omgivelsene.

Det vurderes at begge alternativene til en viss grad forholder seg til retningslinjene. Ny utbygging kan sies å restaurere bystrukturen fra før krigen, med nye bygninger og bevegelseslinjer mellom bebyggelsen. Det er allerede fastsatt gjennom sentrumsplanen og planprogrammet for Devoldholmen at det skal etableres ca. 45 000 kvadratmeter nybygg. For tema landskapsbildet er det vurdert at planlagte volum kan oppleves å bryte med eksisterende skala i bylandskapet. I forhold til det historiske bygningsmiljøet vurderes det likevel at begge alternativ har en skala som opprettholder lesbarheten av og sammenhengene i kulturmiljøet, både med bryggene og gjenreisningsbyen. Det nye byrommet ved Nordmørskaia, mellom ny bebyggelse og gjenreisningsbyen, kan sies å være et element som er godt forankret i og forenelig med gjenreisningsarkitekturens formuttrykk. Oppgradering av Fosnagata og etablering av nytt byrom vil gjøre at utbyggingen også bedre kontakten mellom ulike kulturmiljøer.

8.5.2 Påvirkning – begge alternativ

I konsekvensutredning som følger sentrumsplanen er påvirkning av utbygging på Devoldholmen vurdert slik: *Store byggehøyder kan ha som konsekvens at det reduserer lesbarheten av arven etter Brente Steders Regulering der tung næringsbebyggelse ligger orientert langs kaifronten under den generelle kvartalsstrukturen på det høyereliggende byområdet. Utforming av ny bebyggelse og uteområder på området mellom Nordmørskaia og Astrups gate vil kunne ha betydning for opplevelsen av Vågen lenger nord med sin småskala bebyggelse og nærhet til vannet. Riktignok danner Vidalshaugen og Gassverktomta en overgang mellom området mellom Nordmørskaia og Astrups gate og Vågen, men den ytre delen av området mellom Nordmørskaia og Astrups gate vil påvirke opplevelsen av Vågen. Tilknytning mellom Vågen og resten av sentrum vil i enda større grad avhenge av utbyggingsgrep på området mellom Nordmørskaia og Astrups gate.*

Det kan nevnes at det i sentrumsplanen er åpnet for inntil 2 etasjer høyere, dvs. totalt 7 etasjers bebyggelse ved eventuell ombygging av Helsehuset rett nordvest for planområdet. Der vurderes det at selv om Helsehuset blir mer synlig i bylandskapet, vil påvirkning på kulturmiljøet være akseptabel ved god utforming av prosjektet. I Hollendergata er det i sentrumsplanen vurdert at det vil ha akseptabel påvirkning å bygge 3-4 etasjer på nabotomt til den fredede bebyggelsen Håndtverkeren.

Hele Devoldholmen vil få endret karakter ved gjennomføring av planforslaget ved begge alternativ, og med et historisk blikk kan en si at ny bebyggelse restaurerer sammenhengen i bygningsmiljøet, ved å etablere ny bebyggelse på Devoldholmen, slik det var fram til 1940. Dette bedrer tilstanden for helheten i det kulturhistoriske bygningsmiljøet rundt havnebassenget. Historiske strukturer gjenskapes og forbedrer tidligere negative inngrep og oppsplittet bygningsmiljø. Bebyggelsen med nye funksjoner vil også gjenopprette en sammenheng og forbindelseslinjer som ikke har vært til stede siden før bombingene under 2. verdenskrig.

Planforslaget tillater utfylling og en endring av kaifronten langs Nordmørskaia samtidig som havne- og byfunksjonene skal opprettholdes. Det vurderes at en flytting av kaifronten sørover og en annen linjeføring langs kaia innenfor planområdet, vil ha mindre betydning og ikke vil gi en påvirkning som forringer kulturmiljøet. Ny bebyggelse utover dagens kaifront i sør vil være godt synlig ved innseiling til Hamna fra øst, og skjerme for deler av gjenreisningsbebyggelsen langs Vågevegen. Bebyggelsen kan vurderes å bli en barriere som endrer lesbarheten og svekker sammenhengen i den helhetlige fasaderekka i gjenreisningsbyen langs hele kaifronten mot Hamna, fra Storkaia i sør til Nordmørskaia i nord sett fra øst. En slik negativ påvirkning vil ikke oppleves sett fra sør eller vest, kun fra øst.

For faktisk påvirkning av kulturmiljøet vil detaljer i arkitektonisk utforming med volumoppbygging, fasadeuttrykk og farge- og materialbruk ha stor betydning. Dette vil først bli klart i en byggesak, og er derfor ikke en del av vurderingene i denne utredningen.

Påvirkning relatert til NBI-områdene, nasjonale interesser i by

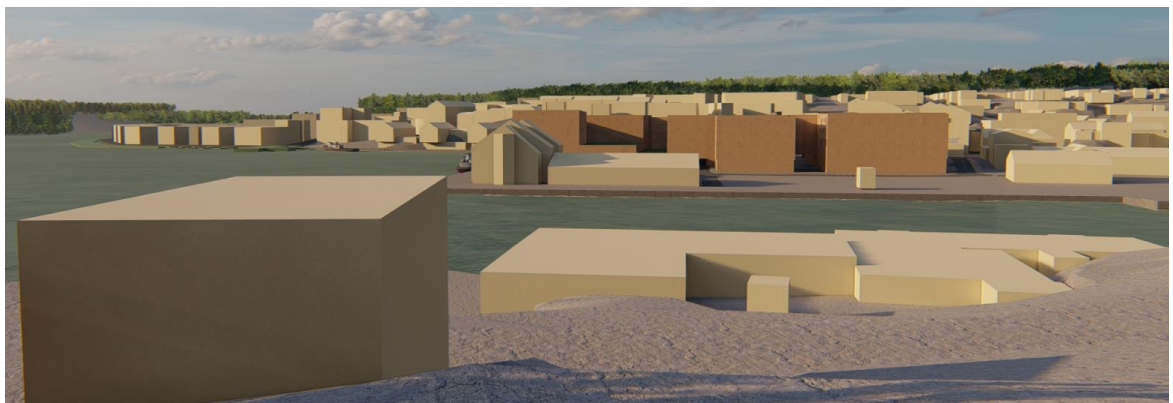
Ved utbygging i eller nær et NBI-område skal det vises særlige hensyn i forbindelse med videre forvaltning og utvikling. Alternativ 1 tilsvarer i stor grad en utbygging som foreslås i mulighetsstudie og formingsveileder som følger DIVE-analysen, som må antas å vise særlige hensyn til NBI-område.

I alternativ 2 har bebyggelsen en variasjon som tar særlig hensyn til den varierte bebyggelsen omkring Devoldholmen, og til den nærmeste bebyggelsen i Astrups gate. Samtidig er det vist en etasje høyere bebyggelse enn det som formingsveilederen foreslår sentralt på Devoldholmen, og i tillegg en mulighet for et signalbygg opp i åtte etasjer helt i sør. Akkurat som gjenreisningsbyen har andre kvaliteter og uttrykk enn den byen som ble ødelagt av bombing, kan en si at gjenreisning av bebyggelsen på Devoldholmen kan få et uttrykk som gjenspeiler dagens bygningsteknologi, material- og energibruk og de nye funksjonene som skal inn i bebyggelsen i 2023. Selv om ny bebyggelse har karakter av nåtidens arkitektur med andre dimensjoner og høyder og vil påvirke kulturarven, er ikke det ensbetydende med at det ikke er tatt hensyn til kulturarven. En kan si at kulturarv er ett hensyn, og at det i tillegg er valgt å prioritere andre forhold med mulighet for å markere byens kollektivknutepunkt, synliggjøre nye funksjoner som Campus Kristiansund med forskning og utvikling og gi mulighet for en ny identitetsmarkør i form av arkitektur/signalbygg på Devoldholmen.

Det vil være et skjønnsspørsmål å definere hva som er 'tålegrensen' for gjenreisningsbyen.



Figur 8-9: Illustrasjon viser modellbilde av Alternativ 2 med bebyggelse med varierte høyder i 4-8 etasjer.



Figur 8-10: Illustrasjoner viser dagens og ny situasjon sett fra Gomalandet, ved Klippfiskmuseet. Illustrasjoner er fra 3d-modell, i midten Alternativ 1 med 5 etasjer og nederst Alternativ 2 med bebyggelse i 4-8 etasjer.



Figur 8-11: Foto av Fosnagata mot sør fra google øverst. 3d-illustrasjon av alternativ 1 med jevn høyde i fem etasjer i midten, og alternativ 2 med varierende høyde i fire til åtte etasjer nederst. Viser virkning av byggehøyde i krysset mellom Fosnagata og Astrups gate.

8.5.3 Alternativ 1; 5 etasjer

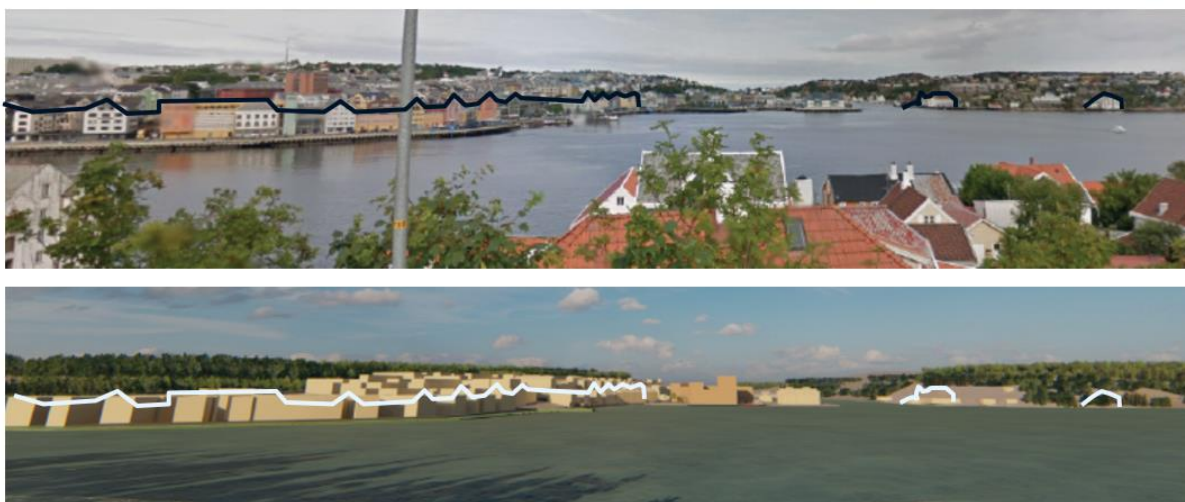
Det vurderes at ny bebyggelse med jevn høyde på 5 etasjer i stor grad gir en forbedring av kulturmiljøet på Devoldholmen. Sammenhengende bygningsvolum med liten variasjon i byggehøyde kan gi opplevelse av et massivt tungt volum, som gjør at ny bebyggelse kan virke dominerende over gjenreisningsbyens varierte småskalabebyggelse.

Spesielt i nordvestre hjørne av tomte ved Astrups gate, kan det vurderes at fem etasjer er noe høyt opp mot bakenforliggende bebyggelse på nordsiden av Astrups gate, jf. illustrasjon under.

Oppsummert påvirkning Alternativ 1

Det vurderes at volum med jevn høyde 5 etasjer opprettholder lesbarheten og forståelsen av sammenhenger i det kulturhistoriske landskapet, selv om skalaen fra enkelte ståsted kan oppleves så dominant at den bryter med småskalabebyggelsen i gjenreisningsbyen. I nordvest mot Astrups gate kan 5 etasjer oppleves spesielt høyt opp mot eksisterende bebyggelse. Totalt sett, der også gjeninnføring av en historisk bystruktur og nye sammenhenger inngår, vurderes det at tiltaket vil gi en **stor forbedring** av kulturmiljøet på Devoldholmen.

8.5.4 Alternativ 2; 4-8 etasjer



Figur 8-12: Illustrasjonene viser dagens situasjon og forslag til ny bebyggelse sett fra Innlandet og nordover mot Devoldholmen. Høydeprofil på de gamle bryggene og bebyggelsen langs havnefronten er markert. Det vurderes at bebyggelse i åtte etasjer på Devoldholmen vil kunne bli et signalbygg i Hamna, som vil påvirke kulturmiljøet.

Ny bebyggelse med varierende høyde 4-8 etasjer tar opp i seg høydevariasjoner i gjenreisningsbyen. Høyde opp i 8 etasjer kan likevel vurderes å sprengte skalaen og svekke den kulturhistoriske sammenhengen i det eksisterende kulturmiljøet i og rundt havnebassenget, og at 8 etasjer er noe høyt som en ny fond eller signalbygg. Et nytt punkthus kan trekke oppmerksomhet bort fra teppet av småskalabebyggelsen og andre historiske element og signalbygg, slik at disse vil miste litt av sin visuelle betydning.

Oppsummert Alternativ 2

Det vurderes at volum med varierende høyde 4-8 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.

Totalt sett, der også gjeninnføring av en historisk bystruktur og nye sammenhenger inngår, vurderes det at tiltaket vil gi en **forbedring** av kulturmiljøet på Devoldholmen.

8.5.5 Konsekvens for kulturarv og arkitektur

Havnebassenget og gjenreisningsbyen har stor regional og nasjonal betydning, og inngår i en helhetlig kontekst og sammenheng med det historiske kulturmiljøet. Området har **stor verdi** for tema kulturarv. Devoldholmen derimot framstår i dag utflytende og fragmentert, og har i seg selv liten kunnskaps- og opplevelsesverdi for kulturarv.

Ny bebyggelse vil restaurere sammenhenger i bygningsmiljøet som fantes fram til 1940. Dette bedrer tilstanden for helheten i det kulturhistoriske bygningsmiljøet rundt havnebassenget ved at negative inngrep og et oppsplittet bygningsmiljø repareres.

De to alternativene har noe ulike påvirkning, og det er ikke entydig ut fra kriterier i metoden om alternativet med volumer med jevn høyde på 5 etasjer vil ha en mer positiv påvirkning enn alternativet med volumer med varierte høyder i 4-8 etasjer. Ut fra illustrasjoner kan det synes som de to alternativene kan gi noe ulik påvirkning fra ulike ståsteder. At 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.

Gjennomføring av planforslaget med Alternativ 1 vurderes å gi en betydelig forbedring som gir en stor positiv konsekvens (+ + +) for utredningstema kulturmiljø.

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

8.6 Avbøtende tiltak

Planens hensikt er at byrom, bygninger og installasjoner skal utføres som velfungerende, solide og titalende tiltak i seg selv og i forhold til gjenreisningsbyen og havnebassenget.

Tydelige bestemmelser der det stilles høye arkitektoniske krav til prosjektet er viktig slik at det finnes hjemmel i byggesaken til å følge opp utforming, material- og fargebruk. Bestemmelser om formspråk, fargesetting og krav til samspill med gjenreisningsarkitekturen, er også virkemidler for å styre de estetiske kvalitetene i de konkrete byggeprosjektene som kommer i planområdet.

Det kan stilles krav til fasader i første etasje, om åpenhet, variasjon og oppdeling, innganger, osv.

9 Utredningstema Nærmiljø og bokvalitet inkl. barn og unges oppvekstsvilkår

9.1 Fra utredningsprogram

Sitat; 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 sol-skyggeeffekter.

9.2 Influensområdet

Influensområde for tema friluftsliv, nærmiljø og barn og unge kan sies å være hele Kristiansund og regionen omkring, i og med at bysentrum har betydning og er målpunkt for hele befolkningen. Her er det likevel vurdert at det er verdier, påvirkning og konsekvens for selve planområdet som det er mest relevant å vurdere.

9.3 Metode

Metode og kriteriesett fra Statens vegvesens veileder Hb V-712 benyttes så langt det er hensiktsmessig.

Tema friluftsliv / by- og bygdeliv skal belyse tiltakets virkninger for brukerne av utredningsområdet. Det omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet. Begrepene byliv understreker at friluftsliv i byen er inkludert i analysen. Nærmiljø defineres som menneskers daglige livsmiljø, herunder områder og ferdselsårer som ligger i umiddelbar nærhet fra der folk bor (Klima- og miljødepartementet 2013) og områder der lokalbefolkningen til daglig ferdes til fots eller på sykkel.

Verdi og påvirkning

Metoden viser ulike delområder ut ifra områders egenskaper og funksjon som skal verdisettes etter gitte kriterier som bruksfrekvens, betydning og kvaliteter. Relevante deltema/underkategorier i denne analysen er 'Forbindelseslinjer for myke trafikanter, gange og sykkel' og 'Urbane utearealer i byer og tettsteder som er allment tilgjengelige (i hele eller deler av døgnet)'.

Påvirkning vurderes etter følgende tema; opplevelseskvalitet, areal, tilgjengelighet/barriere, bruk av området/ferdselsforbindelse og lydbilde, og det vurderes om dette forringes eller forbedres.

Opplevelseskvalitet skal vurderes ved av påvirkning for nærmiljø og byliv. Da menes attraktiviteten til uteområder, og i hvilken grad de kan bidra til trivsel og livskvalitet, rekreasjon, og om tiltaket er med på å skape stedsidentitet eller er viktig for den lokale identiteten.

9.4 Verdi av friluftsliv, nærmiljø og barn og unge

For folk flest i Kristiansund antas det at Devoldholmen forbindes med rutebilstasjonen, dvs. buss- og hurtigbåtterminalen som ble etablert på 1950-tallet. Daglig er det nærmere 200 bussavganger med by- og regionbusser, og ca. fire båtaganger med hurtigbåt. Dette gjør at det er mange som er innom og delvis oppholder seg på Devoldholmen, men oppholdet vurderes å ha et annet formål enn 'friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet', at opphold på Devoldholmen er knyttet til transport og ev. handel i kiosken eller mat på gatekjøkkenene, og ikke til rekreasjon.

Foruten store trafikk- og oppstillingsplasser for buss, er hele Devoldholmen dekket av store parkeringsflater og trafikkareal for små og store, kommersielle og private kjøretøy.



Figur 9-1: Bussterminalen med terminalbygget til venstre og foran ligger bussoppstillingsplasser på store asfalterte flater.

Flere steder er det plassert benker. Disse er i tilknytning til buss- og hurtigbåtterminalen, langs Nordmørskaia med utsyn over Hamna, og noen er i tilknytning til gatekjøkken på Devoldholmen og ved Vågebakken.



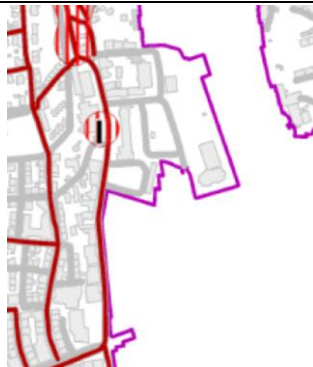
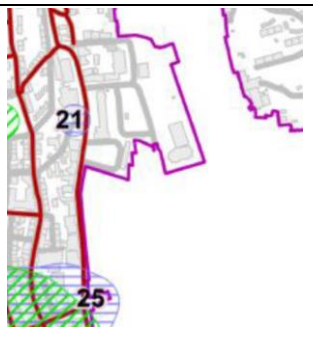
Figur 9-2: Foto viser sitte- og møtesteder på Devoldholmen. De er plassert i tilknytning til kollektivterminalen, på Nordmørskaia og ved de to gatekjøkkenene Svensson Chips og Stappebua (ved Spar).

Byen er stolt av kaiområdene med aktiv havn blant annet langs Vågevegen og Nordmørskaia. De sør- og vestvendte områdene med flott utsyn over Hamna har en verdi med visuelle og kulturhistoriske opplevelseskvaliteter som potensielt innbyr til opphold. De har en symbolverdi og en identitetsskapende betydning som er ønskelig å ivareta. Området er imidlertid lite tilrettelagt for aktivitet, opphold og rekreasjon. Potensialet for bedre og bredere tilrettelegging er stort.

Gatekjøkkenet Svensson Chips kan vurderes å ha en symbolverdi, en identitetsskapende betydning, som en kulturinstitusjon i Kristiansund. Tidens krav skriver 13.7. 2019 'Man tuller ikke med det som Elvira Adelpha Dickson gjorde til byens nasjonalrett i 1952. ... Dagens leveranser av råvarer: En kasse fisk fra Strømsholmen på Tustna og 50 kilo potet fra Frei. ... Kundene kommer kjørende langveisfra for å kjøpe fisken her. ... Det kommer store bestillinger fra turistbusser og bedrifter som er på tur'.

Barnetråkkregistreringer

Barnetråkkregistreringer gjennomført av elever ved Allanengen barneskole og Atlanten ungdomsskole, april og mai 2016, er en del av grunnlagsmaterialet i sentrumsplanen. Barnetråkk er et kartleggingsverktøy for barn og unges bruk av et bestemt geografisk område hvor de bor og går på skole, utført av barna selv, med veiledning fra voksne som kjenner metoden. I tabell under er relevante registreringer i og ved planområdet vist.

	Registreringer gjort av 5. klassetrinn Område A og D: Registrering av trafikksituasjon som mislikes og ikke oppleves grei. Kranaveien Trafikk, her er det mye trafikk, VELDIG smalt fortau - ikke plass for oss elever som liker å gå i flokker hjem etter skolen, dårlig fortau.
	Trafikkregistreringer gjort av 9. klassetrinn Område I: Fosnagata (langs Helsehuset, Sparmat/rutebilstasjonen) Trafikk, når man kjører forbi her, kommer det biler fra alle retninger! Noen kommer fra parkeringen, og det kommer noen kjørende fra alle mulige retninger. Vågevegen, Fosnagata og Kranavegen er registrert som veg som har litt ferdsel av barn og unge, som er laveste kategori. Langveien er registrert med mye ferdsel som er høyeste kategori.
	Registreringer gjort av 9. klassetrinn, av møteplasser/ oppholds-arealer de bruker og liker Område 21: Sparmat og Stappebua i Fosnagata, et område de liker.

Oppsummering av barnetråkkregistreringene

Veier som blir mest brukt er Rv70 inn mot sentrum, langs Langveien mot Sørsundbrua og ned Kaibakken. Barn og unge bruker også havna (Storkaia brygge, Piren), Fosnagata, Kranaveien, Mellemværfet og gjennom Vågen for å komme til/fra sentrum.

Områder/steder med flest registreringer som er oppholdsarealer, lek og møteplasser for barn og unge er Allanengen barneskole (uteområdet), Skateparken i Vågen, Amfi Storkaia brygge, Burger King, Caroline kino og Gågata (Nedre Enggate). Ingen plasser/steder ute i sentrumsgatene har markeringer som viser til møteplasser. Når det gjelder grøntområder i sentrum er det Øver- og Nerparken som har punktregistreringer og kommentarer. Hva barn og unge vil endre på eller misliker; De fleste punktregistreringene og kommentarene er i Gågata/Hauggata/Kaibakken og Storkaia brygge. Elevene beskriver sentrum som kjedelig og at det er lite som skjer. De kommenterer at mange av husene i området er stygge og at det trengs mer moderne bygg. Samtidig ønsker de seg flere butikker og cafeer i sentrum.



Figur 9-3: Foto fra kryssområdet Fosnagata X Astrups gate ved Helsehuset, som barn og unge har registrert som uoversiktlig ved at «det kommer noen kjørende fra alle mulige retninger!».

Kollektivterminalen skaper byliv og gir høy bruksfrekvens, men dette er knyttet til transport og ikke at brukere oppsøker Devoldholmen på grunn av opplevelseskvaliteter for rekreasjon (som aktivitetsområdet ved Allanengen skole). Funksjoner som havnevirksomhet og Svenssons Chips har for noen en symbolverdi, en identitetsskapende betydning. Bussterminalen/kiosken som samlingspunkt kan være attraktiv for noen grupper.

Vågevegen og Fosnagata inngår i hovedsykkelnettet i Kristiansund sentrum. I barnetråkk-registreringene er ruta registrert med lite ferdsel. Ruta er imidlertid et bindeledd mellom målpunkt i sentrum, og funksjoner og boligområder nord for sentrum, og har potensial for mer bruk.

Totalt sett vurderes det at planområdet på Devoldholmen i dag har **noe verdi** for friluftsliv, nærmiljø og barn og unge.

9.5 Påvirkning og konsekvens for nærmiljø, bokvalitet og barn og unge

Det vurderes at det vil være små forskjeller i påvirkning mellom Alternativ 1 og Alternativ 2 for dette temaet, og alternativene vurderes derfor under ett.

Det som kan nevnes som en forskjell mellom alternativene, er at alternativ 2 med volumer opp i 8 etasjer, kan bli et tydelig signalbygg, i motsetning til alternativ 1 med kompakt bebyggelse i 5 etasjer. Et volum i 8 etasjer vil kunne bli en identitetsmarkør. Det vurderes at en slik markør vil forbedre opplevelseskvaliteten, snarere enn forringe den, selv om dette vil være subjektivt, og svært avhengig av utforming og arkitektonisk uttrykk på ny bebyggelse. Uavhengig av 'stygt eller pent', vil det kunne skape en ny og tydeligere stedsidentitet for Devoldholmen og Campus Kristiansund som planlegges på området.

9.5.1 Forholdet til kommuneplanens arealdel og sentrumsplanen – begge alternativ

Kommuneplanens arealdel har flere retningslinjer som kan sies å omhandle nærmiljø og barn og unge, og også for kvaliteter i det indre havnebassenget. 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.*

I forarbeidet til sentrumsplanen (mulighetsstudie) er det vurdert park på Devoldholmen. I utbyggingsalternativ som er vurdert i denne utredningen, er det en forutsetning at nytt byrom skal være en forplass for ny bebyggelse, og samtidig at dagens havnefunksjon, med båter i kommersiell skipsfart, skal opprettholdes. Byrommet foreslås få preg av en plass/torg, mer enn en park.

Det vurderes at planforslaget følger opp intensjoner og retningslinjer som ligger i overordna planer som omhandler kvaliteter i nærmiljø og for barn og unge, gjennom nye gatetverrsnitt og ny kompakt kollektivterminal med bedre lesbarhet og framkommelighet for myke trafikanter, og nye byrom med muligheter for tilgjengelighet til vannet. Planlagte funksjoner med Campus Kristiansund vil i seg selv være berikende for byens unge.

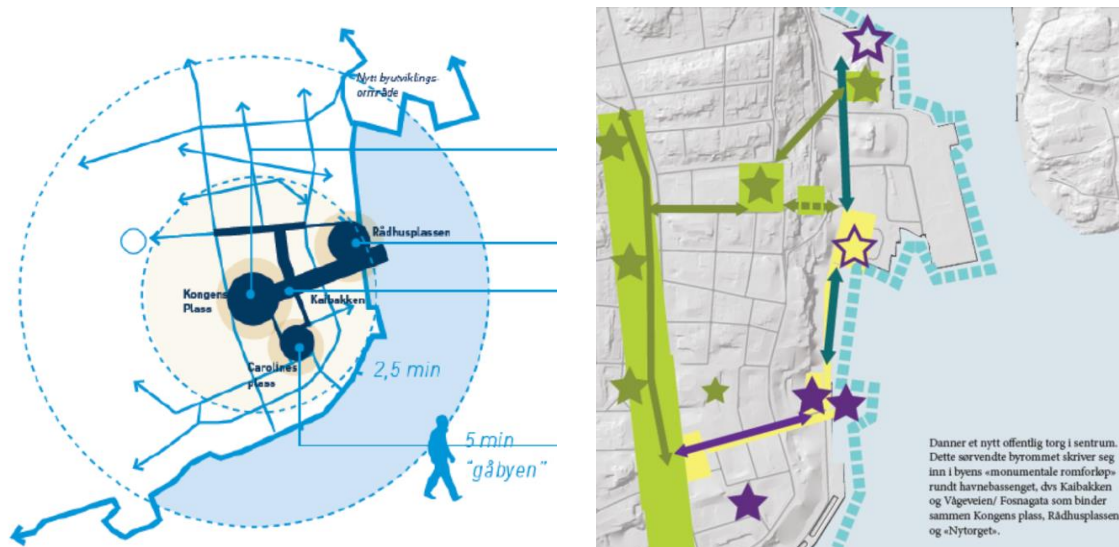
9.5.2 Planforslagets påvirkning

Planforslaget regulerer ny sentrumsbebyggelse, som vil inneholde ulike næringsfunksjoner som blant annet kontor, undervisning, bevertning og noe handel i førsteetasjeplan. Det åpnes også for at det kan bygges boliger. Videre reguleres et stort nytt byrom langs Vågevegen/Fosnagata.

Planforslaget fjerner store udefinerte asfalterte flater og skaper nye byrom med tryggere og mer attraktive forbindelseslinjer både langs og gjennom planområdet. Reiseopplevelsen og framkommelighet for syklist langs Fosnagata vil forbedres i form av oppstramming av gatetverrsnitt med sykkelveg/-felt, og høyere kvalitet på arkitektur og byrom. Selv om ny bebyggelse opptar store arealer, vil tilgjengeligheten og brukbarheten på de nye uterommene og forbindelsene bli betydelig forbedret og medføre økt tilgjengelighet til Devoldholmen for allmenheten. Potensiale for økt byliv og flere gående og syklende til og langs planområdet er stort.

Ved utbygging av Devoldholmen planlegges det nye utendørs møteplasser og byrom for opphold og aktivitet slik at bruksmuligheter og tilgjengelighet til utendørs oppholdsarealer for allmenheten blir større. Nye bygg med krav til estetisk kvalitet og nye utendørs møteplasser og uterom med en høyere opparbeidelse og en oppstramming av gateløp, vil gi bedre opplevelse av området som helhet. Godt helhetsinntrykk og estetisk kvalitet skal sikres gjennom ny reguleringsplan med bestemmelser. Det vil være naturlig at programmering og valg av møblering skjer i samarbeid med både kommunens driftsenhet og med ungdom som brukergruppe.

Det nye byrommet på Devoldholmen supplerer andre byrom i sentrum, gir bruksmuligheter ved større arrangement, og vil tilføre havneområdet nye visuelle kvaliteter og funksjoner. Fysisk utforming av torget skal invitere til opphold for ulike aldersgrupper til alle årstider, og at atkomst på tvers og inn mot hovedinnganger og passasjer skal være lett å oppfatte.



Figur 9-4: Figur til venstre er fra Gehl Architects "walkshop" i 2016, og viser gangavstander i tid i sentrum, med utgangspunkt i Kongens plass. Det er mindre enn fem minutter å gå mellom Kongens plass og Devoldholmen. Illustrasjon til høyre viser målpunkt i sentrum, der blant annet Byparken og Allanengen skole er grønne leke- og rekreasjonsområder.

Støyberegninger for dagens situasjon viser at Devoldholmen er påvirket av støy fra Fosnagata, fra kollektivtrafikk med buss og båt, og fra havnevirksomhet ved Nordmørskaia og Holmakaia/Hurtigrutekaia. Ny bebyggelse vil skjerme det nye byrommet i sørvest fra støy fra havnevirksomheten i vest, mens støy fra Fosnagata vurderes å forbli omtrent som i dag. Når kollektivterminalen flyttes på østsiden av ny bebyggelse, vil støypåvirkning på boliger i Fosnagata fra denne reduseres.

Ny kollektivterminal foreslås i enden av Astrups gate, øst for ny næringsbebyggelse. Her planlegges et nytt kompakt knutepunkt for reisende med både buss og båt. Trafikkareal i Fosnagata og Astrups gate får en betydelig oppstramming og bedre utforming for gående og syklende. Med bedre lesbarhet vil trafikksikkerheten også forbedres.

For boliger i nærmiljøet som grenser til planområdet vest for Fosnagata og på nordsiden av Astrups gate, vil visuelle opplevelseskvaliteter som åpenhet utover Devoldholmen og utsikt mot Hamna bli sterkt forringet. Enkelte leiligheter vil også kunne få endret lydbilde, som følge av endret trafikkmønster for busser til kollektivterminalen.



Figur 9-5: Foto fra Prost Schaannings gate som tilsvarer utsikten fra leiligheter i Fosnagata 11. Med ny bebyggelse både i alternativ 1 og 2 vil ny bebyggelse på Devoldholmen endre dagens utsyn mot Hamna og fjellene i øst.

Oppsummert påvirkning, begge alternativ

Planforslaget fjerner store udefinerte asfalterte flater og skaper nye byrom med tryggere og mer attraktive forbindelseslinjer både langs og gjennom planområdet. Selv om ny bebyggelse opptar store arealer, vil tilgjengeligheten og brukbarheten på de nye uterommene og forbindelsene bli betydelig forbedret og medføre økt tilgjengelighet til Devoldholmen for allmenheten. Potensiale for økt byliv og flere gående og syklende til og langs planområdet er stort. Ny bebyggelse vil skjerme det nye byrommet i sørvest fra støy fra havnevirksomheten i vest, mens støy fra Fosnagata vurderes å forbli omtrent som i dag. Når kollektivterminalen flyttes på østsiden av ny bebyggelse, vil støypåvirkning på boliger i Fosnagata fra denne reduseres. Det planlegges nytt knutepunkt for reisende med både buss og båt, og alle gatetverrsnitt får en betydelig oppstramming og bedre utforming for gående og syklende. For boliger i nærmiljøet som grenser til planområdet vest for Fosnagata og på nordsiden av Astrups gate, vil visuelle opplevelseskvaliteter som åpenhet utover Devoldholmen og utsikt mot Hamna bli sterkt forringet.

Totalt sett vurderes det at tiltaket vil gi en **betydelig forbedring** for friluftsliv og nærmiljø på Devoldholmen.

9.5.3 Konsekvens for nærmiljø og bokvalitet

Totalt sett er det vurdert at planområdet på Devoldholmen har **noe verdi** for friluftsliv, nærmiljø og barn og unge, særlig knyttet til funksjoner som gir området identitet i dag, som rutebilstasjonen og gatekjøkkenet 'Fishan'. Det vurderes at planforslaget vil gi en forbedret situasjon. Devoldholmen vil få økt opplevelseskvalitet estetisk og funksjonelt, nye byrom vil gi økt areal for byliv, og nye forbindelser langs og på tvers, med blant annet nytt sykkeltilbud langs Fosnagata som vil gi forbedret tilgjengelighet og redusere barrierer. En oppstramming og ny utforming av gatetverrsnittet i Fosnagata og Astrups gate, vil gi både forbedrede opplevelses- og estetiske kvaliteter og gjør at syklistene og atkomst til eksisterende og nye boliger og andre funksjoner får forbedret tilgjengelighet og trafiksikkerhet.

Med et godt og stedstilpasset formuttrykk vil Devoldholmens identitet som regionalt kollektivknutepunkt og som nytt campusområdet forsterkes i positiv retning. Et høyt volum opp i 8 etasjer vil kunne bli en ny identitetsmarkør og gi området en ny opplevelseskvalitet.

Ut fra støyberegninger vurderes det at lydbilde vil bli ganske uendret uten merkbare/hørbare forskjeller.

Gjennomføring av planforslaget, begge alternativ, vurderes å bidra til en betydelig forbedring og stor positiv konsekvens (+ + +) for utredningstema friluftsliv og nærmiljø, og for barn og unge.

Bokvalitet for eksisterende og særlig berørte boliger i Fosnagata og Astrups gate vurderes å bli noe forringet på grunn av endret utsyn og tap av utsikt. Devoldholmen slik området ligger i dag har ubetydelig til noe verdi for bokvaliteten. Selv om virkningen for de nærmeste boligene som mister utsikt vurderes å være negativ, vurderes det totalt sett innenfor influensområdet at utbygging vil gi en positiv konsekvens (+ +) for bokvalitet.

10 Oppsummering og sammenstilling av konsekvenser for alle tema

I tabellen under er alle alternativ og utredningstema vist med påvirkning og konsekvens.

Planforslaget sammenlignes opp mot 0-alternativet som per definisjon ubetydelig/ingen konsekvens.

Utredningstema	Verdi	Alt. 0 (referansealternativ)		Alternativ 1		Alternativ 2	
		Påvirkning	Konsekvens	Påvirkning	Konsekvens	Påvirkning	Konsekvens
Byutvikling, handel, mm.		Intet	0	God måloppnåelse	Positiv	God måloppnåelse	Positiv
Landskap	Middels	Intet	0	Forbedring	++	Forbedring	++
Kulturmiljø	Middels	Intet	0	Stor forbedring	+++	Forbedring	++ / +++
Friluftsliv/nærmiljø	Noe	Intet	0	Stor forbedring	++ / +++	Stor forbedring	++ / +++
Samlet vurdering			0		++ / +++		++ (/ +++)

Oppsummeringen viser totalt sett, og med den metodikken som er brukt, at begge alternativ vil gi god måloppnåelse for byutvikling, og forbedring, med stor positiv konsekvens for kulturmiljø og nærmiljø og positiv konsekvens for landskapsbildet.

Byutvikling (Byutvikling, senterstruktur, handel): Begge alternativer vurderes å gi samme konsekvenser med god måloppnåelse på mål som kommunen har satt for utviklingen av Kristiansund sentrum slik som omsetning i handel/service, framkommelighet, kulturaktivitet, arbeids- og skoleplasser.

Landskap: Felles for alternativene er at de med nye bygningsvolumer og et tydelig definert nytt byrom, istandsetter det menneskeskapte bylandskapet på en positiv måte. De skiller seg ved at alternativ 2 (der deler av bebyggelsen er 8 etasjer) vil bryte landskapsbildets karakter og landskapssilhuetten sett fra flere ståsteder i og langs Hamna. Dette vurderes å utfordre det naturskapte landskapsbildet med åsene i noen grad. På den annen side vil variasjon i høyde mellom 4 og 8 etasjer videreføre rytmen og linjeføringene i landskapet, og på den måten tilpasse seg det store landskapsrommet og bybildet ellers på en bedre måte enn en jevn høyde i 5 etasjer med manglende rytme. Alternativene er derfor vurdert som likeverdige og å gi positive virkninger for tema landskap.

Kulturarv (Kulturminner/-miljø og arkitektur): Reetablering av bystruktur på de åpne, utflytende trafikkarealene vurderes svært positivt for helheten i det kulturhistoriske bygningsmiljøet rundt havne-bassenget. Begge alternativene er vurdert å gi positive virkninger for tema kulturarv. Fordi høy bebyggelse i noen grad kan trekke oppmerksomhet bort fra eksisterende signalbygg og historiske elementer i byen, er alternativ 1 er vurdert som noe mer positivt enn alternativ 2 for dette temaet.

Nærmiljø (Nærmiljø - Barn og unge - Bolig og bokvalitet): Begge alternativene vil i all hovedsak gi de samme positive konsekvensene, dvs. nytt byrom med økt areal for byliv og nye forbindelser for gående og syklende. Noen boliger i Fosnagata og Astrups gate vil miste utsikten de har i dag, og dette trekker noe ned. Med et godt og stedstilpasset formuttrykk vil Devoldholmens identitet som regionalt kollektivknutepunkt og som nytt campusområdet forsterkes i positiv retning. Et høyt volum opp i 8 etasjer vil kunne bli en ny identitetsmarkør og forsterke stedsopplevelsen ved kollektivknutepunktet og de nye virksomhetene på Devoldholmen. Begge alternativene er vurdert å totalt sett gi positive virkninger for tema nærmiljø.

Sammenstilling og samlet vurdering: **Med den metodikken som er brukt, viser konsekvensutredningen at begge alternativer for samtlige temaer vil gi god måloppnåelse og positive forbedringer.**

Alternativ 1 med kompakt bebyggelse i 5 etasjer kan samlet sett vurderes å utfordre temaene landskapsbildet og kulturmiljø i noe mindre grad enn Alternativ 2 med høyde opp i 8 etasjer. Samtidig vil en variert høyde som i Alternativ 2 være bedre tilpasset rytme og linjer i den eksisterende bebyggelsen, og et høyt volum opp i 8 etasjer vil kunne bli en ny identitetsmarkør og gi området en ny opplevelseskvalitet, som alternativ 1 ikke gir. Etter en samlet vurdering er det nyanseforskjeller på alternativene, uten at det ene alternativet tydelig kan rangeres foran det andre.

11 Naturmangfold

Det er ikke stilt krav om at naturmangfold er et tema som skal konsekvensutredes. Naturmangfold-loven stiller imidlertid krav om at prinsipper i lovens §§ 8-12 alltid skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet, herunder regulering etter plan- og bygningsloven.

Planforslaget er i tråd med overordna planer om bymessig sentrumsutvikling på Devoldholmen. Det er derfor allerede besluttet at området skal transformeres og få ny bebyggelse. Ny reguleringsplan medfører at en del enkeltstående gatetrær og noe bymessig beplantning fjernes. Det åpnes for utfylling i sjø for å flytte kaifronten på Nordmørskaia sørover, slik at kaifront kommer ut i havnebassenget på linje med Holmenkaia foran Nordmørsterminalen, administrasjonsbygget til havna. Når det nye byrommet skal opparbeides kan det etableres ny vegetasjon.

11.1 Dagens situasjon – verdisetting av naturmangfold på Devoldholmen

Landareal

Det er registrert flere fuglearter ved Devoldholmen og i havnebassenget i Kristiansund som er truet. Krykkje er en fredet måkefugl som er sterkt truet/rødlistet og lomvi er kritisk truet.

Krykkje og lomvi hekker i kolonier i bratte bergvegger, og særlig krykkja kan også plassere reir på bygninger, broer og andre menneskeskapte konstruksjoner. Utviklingen til disse fuglebestandene er svært negativ, og årsakene er ikke fullt klarlagt. Menneskelig virksomhet som fiske (fugler drukner i fiskegarn) og oljeutslipp, i tillegg til næringsmangel, er trolig årsaker. Krykkjas tilhold på husvegger og tak kan være plagsom, og på Devoldholmen er bergskrenter tildekt med nett for å hindre hekking.



Figur 11-1: Dronefoto av to bergknauser på Devoldholmen, rett nord for planområdet (planområdet til venstre for utsnitt).

I Fosnagata ved butikken Spar, står det et almetre som antas å være plantet ca. 1770. Treet er fredet, og det er det eneste treet som er igjen i området etter bombingene i 1940. Ellers i planområdet er det enkelte gatetrær og noe parkvegetasjon som er etablert som avgrensning mellom ulike trafikkareal.

Sjø og sjøbunn

Sjøarealene i havnebassenget er tilholdssted for flere sjøfuglarter. Undersøkelser av vannkvaliteten viser at denne er god, men at det ligger forurensinger i sedimentene på sjøbunnen. Forurensingene er fra tidligere tiders industrivirksomhet, og fra to avløpsrenseanlegg som har utslipp til havnebassenget. Disse utslippene vil bli fjernet når nytt hovedavløpsanlegg i kommunen er helt ferdigstilt.



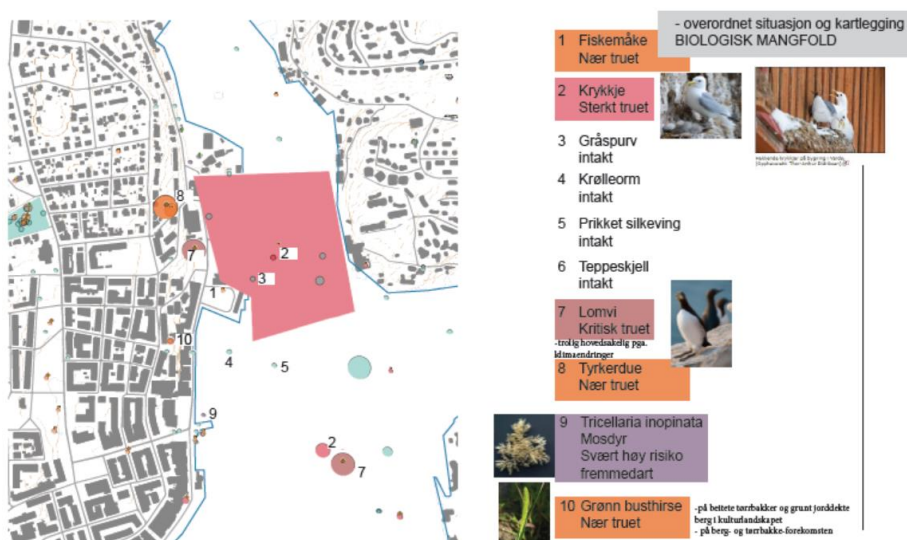
Figur 11-2: Foto viser netting over bergknauser på Devoldholmen, og krykkjekoloni under Gjemnesbrua på E39.

11.2 Vurdering iht. naturmangfoldloven

Kunnskapsgrunnlaget - § 8

Influensområdet er befart under arbeidet med reguleringsplanen. Det er ikke funnet endringer i området som tilsier at andre eller økte verdier for naturmangfold enn det som er registrert.

Tilgjengelige databaser fra Kristiansund kommune, Artsdatabanken og Miljødirektoratet mht. viltkart, naturtyper, rødlistede arter, fremmede og svartlistede arter og naturvernområder, er sjekket. Registreringene i influensområdet er vist på illustrasjon under.



Figur 11-3: Illustrasjon viser arts- og naturtyperegistreringer, kilde nibio.no/artsdatabanken.no

Sjøbunnens tilstand er beskrevet i «Miljøundersøkelser i sjøområdene. Beskrivelse av resipientene, avløpsdisponering og miljøtilstand 2005, Kristiansund kommune», utført av Rådgivende Biologer AS og «Resipientundersøkelse i Kristiansund kommune 2012» utført av Norconsult AS, og i Miljøgeologisk rapport etter prøvetakning høsten 2019, utført av Multiconsult.

Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig for å fatte beslutninger knyttet til reguleringsplanen.

Føre-var prinsippet - § 9

Føre-var prinsippet kommer først og fremst til anvendelse om kunnskapsgrunnlaget er mangelfullt eller om tiltaket kan medføre irreversible skader på verdifullt naturmangfold. I denne saken er det

ikke kjent at det er sårbart og/eller særlig verdifullt naturmangfold som vil bli direkte berørt. Kunnskapsgrunnlaget er vurdert som tilstrekkelig for å fatte en beslutning i saken, og føre-var prinsippet kommer i liten grad til anvendelse.

Økosystemtilnærming og samlet belastning - § 10

Innen selve planområdet er det grunnlag for å si at naturverdiene i dag i praksis er fraværende, da området over lang tid stort sett har vært en asfaltert fylling, og nærområdene er bymessig utbygd. Følgelig vil ikke en transformasjon fra asfaltert trafikkareal til ny næringsbebyggelse ha vesentlig negativ påvirkning på naturmangfoldet.

Det kan vurderes et unntak, at det tidligere, og sporadisk i dag, er hekkeområde for truede fuglearter som krykkje og lomvi. Det vurderes at påvirkning av ny bebyggelse på Devoldholmen ikke vil være utslagsgivende for bestanden av disse fugleartene, siden bergknausene ligger utenfor planområdet og ikke blir direkte berørt av utbygging.

Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver - § 11

Kostnader for eventuelle nødvendige avbøtende tiltak for å hindre eller begrense skade på naturmangfold skal inngå i prosjektkostnaden og dekkes ved gjennomføring av reguleringsplanen. Det gjelder skader som er forårsaket av inngrepet/tiltaket/bruken, og dersom dette er aktuelt, sikres det gjennom bestemmelser/rekkefølgebestemmelser.

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. Bygningsmessige tiltak; Krykkje, som en liten måkefugl, hekker oftest på smale hyller i bergvegger, men kan også ta i bruk vinduer, karmen eller på andre framspring bygninger. Et avbøtende tiltak kan være å sette opp kunstige reirhyller, slik at krykkjene kan ta i bruk slike som kunstige fuglefjell, og hekkeplasser opprettholdes. Fuglene er både kilde til støy i hekkeperioden og de tilgriser bygg med fugleskitt. En ev. tilrettelegging må avklares i samarbeid med miljømyndighet og kommunen, for å vurdere om det er faglig grunnlag for en slik tilrettelegging.

Tiltaksplan/søknad om tiltak på sjøbunnen; Analyser av bunnen ved Nordmørskaia høsten 2019 viser stedvis høyt innhold av kobber og TBT (vanlig i bunnstoff på skip og i treimpregneringsmidler fram til 2003) og PAH-forbindelser (tjærestoffer), som gjør at massene plasseres i tilstandsklasse 4 - dårlig og 5 - svært dårlig. Dette tilsier at de forurensede massene kan gi akutt til omfattende toksiske effekter ved eksponering. Miljøgeolog har vurdert at nivået av forurensning er på nivå med det som er vanlig å finne i sedimenter i havneområder.

Ved utbygging/utfylling som berører sjøbunnen må det gjøres tiltak for å hindre spredning av forurensede sedimenter. Det kan være utlegging av et beskyttende lag (sandpute) i areal som berøres av den framtidige utbyggingen, for å sikre mot spredning under utførelsen. Andre tiltak i anleggsfasen kan være bruk av siltgardiner, samt overvåkning for å avdekke partikkelspredning (turbiditetsmålere).

En søknad om tillatelse etter Forurensningsforskriftens kapittel 22 må utarbeides og sendes til Fylkesmannen i Møre og Romsdal, og tillatelse må foreligge før arbeider som berører sjøbunnen kan påbegynnes.

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.