



Kristiansund kommune

I medvind uansett vær

Kommunedelplan for sentrum

Planbeskrivelse og konsekvensutredning



VARM

SMART

MODIG

KLOK



Vedtatt av bystyret 26.8.2021

Sammendrag

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

Med utgangspunkt i dette målet er har følgende har vært viktig:

- Å legge til rette for fortetting og transformasjon for flere boliger i sentrum, og finne plass til større utbyggingsprosjekter.
- Å ivareta byens kulturhistoriske miljø.
- Å konsentrere området der man har arealbruken «sentrumsformål» til det området som er den egentlige sentrumskjernen der detaljhandel og servering er viktig.
- Å få en god grøntstruktur, med flere og bedre tilrettelagte oppholdsareal for lek og rekreasjon.
- Å stramme opp gatenettet og tilpasse utformingen av det til trafikkmengde og prioritert reisemiddel.
- Og kanskje viktigst, legge til rette for kvaliteter som gjør det bedre for barn å bo og oppholde seg i sentrum.

Det er gjort et grundig analysearbeid, samt gjennomført omfattende medvirkningsprosesser, for å finne tak i byens viktigste kulturhistoriske kvaliteter. Dette for å skape en gjensidig forståelse for interessene og for å kunne avveie interessene mot hverandre.

Planforslaget legger opp til en styrking og fortetting av sentrumskjernen som gir et mer kompakt og velfungerende sentrum med økt boligandel. Det vil kreve flere og bedre tilrettelagte uteoppholdsarealer enn i dag. Krav til uteoppholdsarealer og aktive førsteetasjer, samt ivaretagelse av viktige kulturmiljøer bedrer Kristiansunds attraktivitet som by.

Planen skal videreføre prinsippene i den opprinnelige byplanen og ivareta gjenreisningsarkitekturen. Bylandskapet skal også være lesbart fra sjøen. Dette har begrenset høydelinjene som kan aksepteres, og de foreslås færre og lavere nye utbyggingsprosjekter enn det som er foreslått fra utbyggere.

Planen legger til rette for at detaljhandel og andre næringer med utadrettet virksomhet søker til sentrum.

Området mellom Nordmørskaia og Astrups gate inngår som et transformasjonsareal i sentrumsplanen. Dette er utenfor selve sentrumskjernen. Området supplerer sentrum med sjønære grøntområder, boliger og utdanningsinstitusjoner og skal tilby tjenester som gjør at området kan fungere som en sentrumsbydel, samtidig som det ikke utkonkurrerer sentrumskjernen med sine kultur-, serverings- og handelstilbud.

Samlet sett er det vurdert at planforslaget ikke har vesentlige negative konsekvenser for miljø og samfunn. Området er preget av utbygging i dag, og planen legger ikke opp til nedbygging av store nye arealer. Endringene som kommunedelplanen medfører i forhold til gjeldende plan er vurdert å være positive.

Innhold

1	BAKGRUNN OG FORMÅL	5
2	OVERORDNEDE RETNINGSLINJER OG PLANSTATUS	7
2.1	NASJONALE FØRINGER.....	7
2.2	REGIONALE FØRINGER	8
2.3	LOKALE FØRINGER/GJELDENDE PLANER	10
3	PLANPROSESS OG MEDVIRKNING.....	12
3.1	ORGANISERING AV PLANARBEIDET	12
3.2	VARSEL OM OPPSTART OG HØRING AV PLANPROGRAM.....	12
3.3	FREMDRIFT	12
3.4	MEDVIRKNING.....	12
3.5	ANALYSER/UTREDNINGER	13
4	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON).....	15
4.1	BELIGGENHET OG PLANAVGRENSNING	15
4.2	DAGENS AREALBRUK OG TILSTØTENDE AREALBRUK.....	15
4.3	HANDEL OG NÆRING.....	17
4.4	LANDSKAP	18
4.5	BARNES INTERESSER	20
4.6	UTEOMRÅDER OG REKREASJONSVERDI.....	21
4.7	UNIVERSELL UTFORMING	23
4.8	KULTURMILJØ.....	24
4.9	NATURVERDIER.....	25
4.10	TRAFIKKFORHOLD.....	25
4.11	TEKNISK INFRASTRUKTUR	29
4.12	GRUNNFORHOLD.....	29
4.13	SOSIAL INFRASTRUKTUR.....	29
4.14	FORURENSING	30
4.15	RISIKO OG SÅRBARHET.....	31
5	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	32
5.1	AREALFORMÅL.....	32
5.2	BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER	34
5.3	HENSYNSSONER §11-8	35
5.4	STEDETS KARAKTER.....	35
5.5	HANDEL OG NÆRING.....	36
5.6	LANDSKAP	36
5.7	BARN OG UNGES INTERESSER.....	36
5.8	UTEOPPHOLDSAREAL	36
5.9	UNIVERSELL UTFORMING	37
5.10	KULTURMINNER.....	37
5.11	NATURVERDIER.....	37
5.12	TRAFIKKFORHOLD.....	37
5.13	TEKNISK INFRASTRUKTUR	41
5.14	GRUNNFORHOLD.....	41
5.15	SOSIAL INFRASTRUKTUR.....	41
5.16	FORURENSING	41
6	VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET (KONSEKVENsutREDNING).....	42

6.1	METODIKK	42
6.2	DATAGRUNNLAG	42
6.3	BESKRIVELSE AV DELOMRÅDER	43
6.4	TRAFIKK	43
6.5	HANDEL	45
6.6	KULTURMILJØ OG BYUTVIKLING	47
6.7	STØYFORHOLD	50
6.8	RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (ROS-ANALYSE)	51
6.9	LANDSKAP	51
6.10	BARN OG UNGES INTERESSER	52
6.11	UTEOPPHOLDSAREAL	52
6.12	UNIVERSELL UTFORMING	54
6.13	VURDERINGER AV PLANFORSLAGET ETTER NATURMANGFOLDLOVEN	55
6.14	TEKNISK INFRASTRUKTUR	56
6.15	SOSIAL INFRASTRUKTUR	56
6.16	FORURENSING	56
6.17	SAMLET VURDERING AV AREALBRUKSENDRINGER OG STRATEGISKE VALG	57
7	VIDERE ARBEID	58
7.1	PLANLEGGING	58
7.2	SAMARBEID OM SENTRUMSUTVIKLING	58
8	VEDLEGG	59

1 Bakgrunn og formål

Gjeldende plan ble vedtatt i bystyret i 1991, og godkjent i Miljøverndepartementet i 1994. Etter dette har byen og utfordringene endret seg, og en rekke nye bygge- og anleggsprosjekter er gjennomført. Samtidig har det vært en pågående diskusjon om sentrumsutvikling og attraktivitet sett i lys av utbyggingen på Løkkemyra, og i lys av byens regionale rolle. Kristiansund har blant annet fått fastlandsforbindelse både innover (Rv. 70/Krifast) og til Averøy siden den gamle planen ble vedtatt i bystyret. Gjennom kommunedelplanen skal man ta tak i disse og tilgrensende utfordringer i nært samarbeid med næringslivet og byens brukere.

Gjeldende samfunnsdel av kommuneplanen ved planoppstart var revidert i 2012, og har følgende mål for by- og arealutvikling:

Kommunens areal- og utbyggingspolitikk; den skal være bærekraftig med sikte på langsiktig verdiskaping. Til dette målet er det knyttet en rekke strategier som er relevant for arbeidet med kommunedelplan for Kristiansund sentrum:

- Bysentrum skal utvikles til en regionalt 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.

Ut fra dette er det vedtatt eget mål for planarbeidet med ny sentrumsplan (vedtatt planprogram fra 2013):

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. I dette ligger at:

- 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 foruttrykk
- 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 ivarettatt
- Vedlikeholdet av sentrale gater og byrom skal forsterkes
- Kommunen skal stimulere til flere arbeids- og skoleplasser i sentrum

Kommuneplanens samfunnsdel ble revidert og vedtatt i bystyret i november 2017. Her trekkes det opp ytterligere føringer for sentrum gjennom 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.

Slik vil vi gjennomføre arealplanleggingen:

- Vi skal utvikle vår arealbruk i dialog med nabokommuner og slik utvikle felles interesser.
- Vi skal tilrettelegge nye attraktive bolig- og næringsarealer i tilstrekkelig omfang, samtidig som eksisterende bebyggelse omformes etter nye behov.
- Vi skal ta miljø- og klimahensyn i vår arealplanlegging.
- Vi skal sikre framkommeligheten i kommunen gjennom helhetlig transportplanlegging og utvikle bysentrum til attraktiv, tett og urban bolig-, handels- og kulturby med gode bymessige kvaliteter.

2 Overordnede retningslinjer og planstatus

2.1 Nasjonale føringer

Under blir det gjennomgått nasjonale føringer som gir premisser for kommunedelplan for Kristiansund sentrum. Det er kommentert hvordan disse best kan imøtekommes i planarbeidet.

Nasjonale forventninger

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har vedtatt nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, 12. juni 2015) der tre temaer er pekt ut som viktige:

- Gode og effektive planprosesser
- Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling
- Attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder

I og med at selve bystrukturen ligger fast, vil trolig disse underpunktene være mest aktuelle for kommunedelplan for Kristiansund sentrum:

- ... kommunene sikrer at det utarbeides risiko- og sårbarhetsanalyser for utbyggingsplaner, som gir et godt kunnskapsgrunnlag for å forebygge og redusere aktuelle risiko- og sårbarhetsforhold. Det tas særlig hensyn til naturfarer og eksisterende og fremtidige klimaendringer.
- Det er utarbeidet ROS-analyse for denne planen
- Påfølgende reguleringsplaner må inneholde en ROS-analyse.
- ... kommunene identifiserer viktige verdier av naturmangfold og landskap, friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø, og ivaretar disse i ... kommunale planer ...
- Dette ivaretas gjennom planens konsekvensutredning samt analyser som ligger som vedlegg til plandokumentet.
- Kommunene sikrer høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkt, tilrettelegger for økt bruk av sykkel og gange i dagliglivet, og sikrer sammenhengende gang- og sykkelforbindelser av høy kvalitet. Potensialet for fortetting og transformasjon utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk.
- Potensialet for fortetting og transformasjon er vurdert i foreliggende analyser og innarbeidet som utbyggingsområder i kommunedelplanen.
- Kommunene har en aktiv og helhetlig sentrumspolitik for å skape et godt og levende bymiljø. Kommunene tilrettelegger for etablering av boliger, arbeidsplasser, handel, service og sosiale møteplasser i sentrum. Arkitektur, kulturminner, landskapsverdier, vann og grønne elementer tas aktivt i bruk som ressurser i sentrumsutviklingen.
- Dette ligger til grunn for alle vurderinger som er gjort i forbindelse med utarbeidelse av kommunedelplanen.
- Kommunene tar vare på naturverdiene og legger til rette for fysisk aktivitet og trivsel for hele befolkningene ved å sikre sammenhengende grønne strukturer, åpne vannveier og nær tilgang til områder for lek, idrett, rekreasjon og nærfriluftsliv.
- Eksisterende friområder er bevart og til dels utvidet, samt at nye er lagt til. Det stilles krav til opparbeiding av friområder i forbindelse med ny utbygging. Kontakten med sjøen bevares og forsterkes som en viktig kvalitet både for rekreasjon og nærfriluftsliv.
- Kommunene legger prinsippene om tilgjengelighet og universell utforming til grunn i planlegging av omgivelser og bebyggelse.
- Planen må så langt det er mulig legge til rette for tilgjengelighet for alle grupper til offentlige og private bygg, kollektivtilbud og friområder.
- Planen legger føringer for at universell utforming skal hensyntas i påfølgende planer og byggesaker.

Statlige planretningslinjer SPR og planbestemmelser SPB

I tillegg gjelder statlige planretningslinjer SPR (tidligere RPR) og statlige planbestemmelser SPB (tidligere RPB). Retningslinjene under peker seg ut som aktuelle for kommunedelplan for Kristiansund sentrum er:

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.
- Viktige føringer vil være at planen bidrar til å legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer og høyere arealutnyttelse i nærområdene. Dette vil gjelde løsninger for bussbetjening og gjennomgående gang- og sykkelforbindelser til ulike deler av byen.
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen.
- Kommunedelplanen vil beskrive konsekvenser av utbyggingen for barn og unge, og stille krav til areal og kvalitet for områder som avsettes til lek og aktivitet.

I tillegg vil følgende lover, forskrifter og retningslinjer være styrende for planarbeidet:

- Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter PBL
- Planen utløser krav til konsekvensutredning, og aktuelle temaer er i dette dokumentet utredet i tråd med aksepterte metoder og i henhold til planprogrammet.
- Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven
- Planen skal sikre universell utforming av ganglinjer og uteområdene i planen. Dette gjøres gjennom overordnede krav. Detaljerte løsninger må ivaretas i mer detaljert planlegging og byggesaker.
- Naturmangfoldloven
- Planbeskrivelsen gjør rede for arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand og det planlagte tiltakets konsekvenser for naturmangfoldet.
- Kulturminneloven
- Planen gjøre rede for hvordan utbyggingen påvirker kulturminner. Disse omfatter nyere tids kulturminner og da i hovedsak gjenreisningsbebyggelsen.
- Store deler av planområdet har hensynsoner for å ivareta kulturmiljø
- Det er knyttet bestemmelser til planen for å ivareta ev. funn automatisk fredede kulturminner
- Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016
- I planarbeidet er det på overordnet nivå avklart hvordan dette skal håndteres i påfølgende reguleringsplaner og byggesaker.
- Retningslinjer for behandling av luftforurensing i arealplanlegging T-1520
- I planarbeidet er det på overordnet nivå avklart hvordan dette skal håndteres i påfølgende reguleringsplaner og byggesaker.

Kommunaldepartementets byregionprogram: Kristiansund kommune deltar i dette programmet sammen med 5 nabokommuner. Kommunene har utarbeidet felles planstrategier, og arbeider videre med styrket tjenestesamarbeid, felles areal- og næringsutvikling samt Kristiansund sin rolle som regionsenter.

Riksantikvarens NB! Register: Riksantikvaren har pekt ut bymiljøer av nasjonal kulturhistorisk interesse. Som *en av de mest særpregede gjenreisningsbyene etter krigen* er Kristiansund sentrum ett av disse byområdene. Kulturminnemyndighetene signaliserer med dette at det må tas særlige hensyn i byutviklingen, og fylkeskonservator skal uttale seg om plan- og byggesaker i området.

2.2 Regionale føringer

Møre og Romsdal fylkeskommune står bak flere planer som er relevante for kommunedelplanen.

Regional planstrategi 2016-2020 (Møre og Romsdal fylkeskommune, Regional planstrategi for Møre og Romsdal 2016-2020, 11. april 2016)

Strategien ble vedtatt 11. april 2016 av fylkestinget. Åtte regionale delplaner blir videreført, der *Regional delplan for klima og energi* og *Regional delplan for kulturminner av regional og nasjonal verdi* vurderes som aktuelle. I planen for klima og energi er disse målene relevante for planleggingen:

- Bilandel skal reduseres fra 73 til 63 prosent, andel gående og syklende skal økes til 29 % og andel kollektivreiser skal økes til 10 prosent innen 2030.

- Det skal bygges 70 km gang- og sykkelvei i fylket innen 2030.
- Det skal være mulig å lade elbil ved alle trafikkknutepunkter og offentlige bygninger.
- Kommunedelplanen må legge til rette for bussbetjening. Hovedprinsippene for gang- og sykkelforbindelser til og gjennom området omtales. Det er gitt retningslinjer for at et visst antall ladestasjoner skal etableres ved parkeringsområdene.

I kulturminneplanen er gjenreisingsbyen Kristiansund nevnt. Det gjennomplanlagte og helhetlige sentrumsmiljøet i Kristiansund er av Riksantikvaren vurdert til å ha nasjonal verdi uten at det er formalisert i planverket.

- Kommunedelplanen gir føringer både for eksisterende og ny bebyggelse, med tanke på å bevare de historiske kvalitetene som byen har

Planstrategien fastsetter at *Regional delplan for attraktive byar og tettstader* skal revideres. Planen for attraktive byer gir flere føringer for viktige tjenestetilbud. Statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging understrekes med noen presiseringer: Det heter at publikumsrettede funksjoner bør lokaliseres til kommune-, delregion- eller regionsenter.

- Kommunedelplanen legger til rette for at eksisterende aktivitet bevares og ny kan skapes, men for å styre dette krever det også sterke føringer i et overordnet planverk, samt politisk vilje til å styre utviklingen i tråd med retningslinjer og planer.
- **Fylkesplan for Møre og Romsdal 2017 – 2020** (Møre og Romsdal fylkeskommune, Forslag til fylkesplan for Møre og Romsdal 2017 - 2020, høringsutkast 27. juni 2016)

Møre og Romsdal fylkeskommune har gjennom planverk, faglige utviklingsprosesser og økonomiske bidrag, arbeidet systematisk for å utvikle og styrke de tre mørebyene. Fylkesplanen gir overordnede føringer og retninger, og har fire satsingsområder: kultur, kompetanse, verdiskapning og samferdsel - og seks gjennomgående perspektiv: barn og unge, universell utforming, folkehelse, likestilling og klima, internasjonalisering, miljø og klima

Byen som regional motor

Utviklingsprogrammet Byen som regional motor har gjennom flere år gitt byene muligheter til å styrke sine kvaliteter for innbyggere og næringsliv i regionen. I Kristiansund har deltakelsen i programmet gitt tilgang til kompetanse til byutviklingen, og dekt kostnader med midlertidige og varige sentrumsprosjekter, som f.eks. Kaibakken-prosjektet sommeren 2016. Fylkestinget vedtok nylig å forlenge programmet fram til 2020, og bevilget 25 mill. kroner til arbeidet for 2017 og 2018. Mange større og mindre prosjekter er realisert (gågata, Carolines plass og Rådhusplassen) og flere kommer i årene framover (Vågen, parkdraget mm.)

2.3 Lokale føringer/gjeldende planer

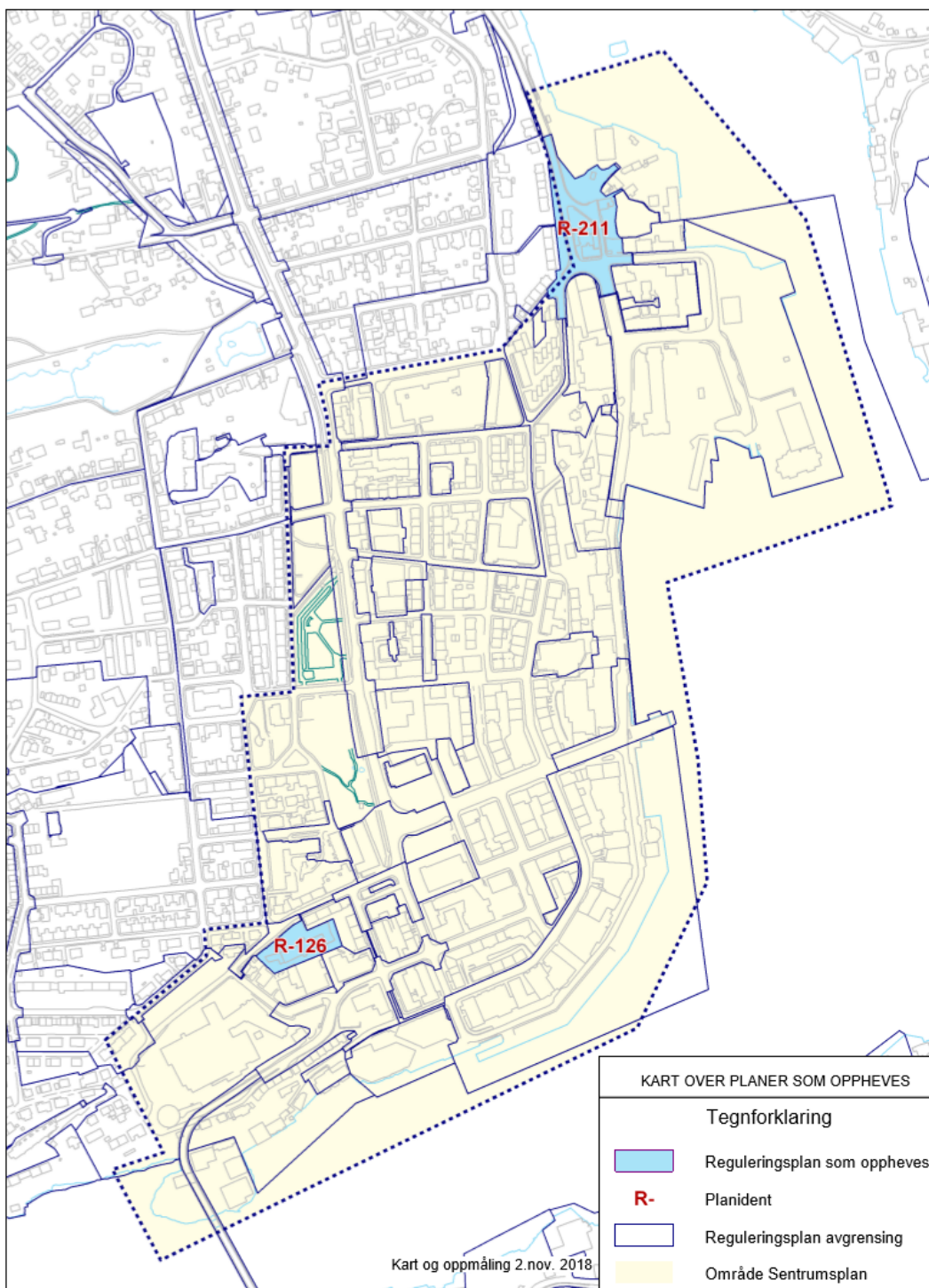
Der denne planen eventuelt motstrider eldre planer eller planbestemmelser for samme areal, vil denne planen gjelde foran eldre planer.

I tillegg til at kommunedelplan for Kristiansund sentrum, med ikrafttredelsesdato 4/2-94, oppheves, så vil følgende reguleringsplaner oppheves når kommunedelplanen for Kristiansund sentrum godkjennes:

- R126 I.S Fosnagården - Marstrandsgt. 17
- R211 Fosnagata - Kranaveien/Håndverkeren

Forberedelse og vedtak om oppheving a vil følge plan- g bygningslovens bestemmelser om oppheving av reguleringsplaner.

Planenes beliggenhet og avgrensing er vist på illustrasjonskartet nedenfor:



3 Planprosess og medvirkning

3.1 Organisering av planarbeidet

Plan- og bygningsrådet er kommunens planutvalg, og har det faglige ansvaret for planprosessen etter plan- og bygningsloven. Planprosessen er gjennomført som ordinær kommunal aktivitet med rådmannen som ansvarlig for saksbehandling og framdrift, og etablerte politiske organer som får saken til behandling.

Utredningsarbeidet er i hovedsak utarbeidet av innleide konsulenter.

Plandokumentene til første gangs høring er utarbeidet av Norconsult på vegne av kommunen. Revisjon av dokumentene til 2. gangs behandling er gjort av kommunen.

3.2 Varsel om oppstart og høring av planprogram

Planprogram for kommunedelplan for sentrum ble vedtatt i bystyret 25 juni 2013.

3.3 Fremdrift

Tabell 1 - Grov oversikt over fremdrift for arbeidet med kommunedelplanen

År/ Aktivitet	Vår 2013	Høst 2013	(...)	Vår 2016	Høst 2016	Vår 2017	Høst 2017	Vår 2018	Vinter 2018-2019	Sommer 2019 (antas)
Planprogram fastsettes										
Utredningsarbeid			(...)							
Plandokumenter utarbeides										
KDP på høring										
Revisjon av plandokumenter										
2. gangs høring										
Vedtatt										

3.4 Medvirkning

Høy grad av åpenhet i planprosessen og utstrakt medvirkning og deltakelse er en forutsetning for at planen skal få legitimitet hos innbyggere og næringsliv. I tillegg skal nabokommunene inviteres med for å sikre regional tilslutning og kvalitetssikring av planen. Sakspapirer, delutredninger og andre relevante dokumenter fra prosessen gjøres tilgjengelig på kommunens nettsider.

I planprogrammet står det at man skal utarbeide program for involvering av interessenter og brukere av sentrum som kan tilføre planarbeidet nyttige perspektiver, som ungdom og eldre, handelsnæringa og gårdeiere, kollektivselskaper osv. Tilnærmingen til dette arbeidet ble tosidig. Kommunen etablerte en administrativ sammensatt sentrumsgruppe med deltakere fra ulike kommunale etater, fylkeskommunen, vegvesenet og ikke minst sentrumsforeningen for å ivareta ulike hensyn og interesser. Samtidig la kommunen opp til informasjonsrutiner gjennom media/facebook, og arrangerte målrettede og åpne møter og seminarer.

Våren 2014 arbeidet byplanstudenter fra NMBU med Kristiansund som case. Forslagene deres ble presentert på den nasjonale «Våre gater og plasser»-konferansen i Kristiansund i oktober 2014. Samtidig ble utstillingen

#mittkristiansund åpnet i Folkets hus, og det ble også invitert til fotokonkurranse på instagram med emneknagg #mittkristiansund.

Sentrumsplanarbeidet ble presentert og diskutert i ulike sammenhenger bl.a. i politiske partimøter, i eldreforeninger, Rotary osv. I 2015 hadde kommunen et seminar for gårdeiere og eiendomsutviklere m/arkitekt Skibnes fra Trondheim. Samtidig startet Asplan Viak på oppgaven med å utarbeide en mulighetsstudie med DIVE-analyse og forslag til formingsveileder. Rapporten som ble presentert i ulike fora på nyåret i 2016.

Et bysentrum som er godt for barn er godt for alle har vært en rettesnor for sentrumsplanleggingen. Våren 2016 ble det derfor gjennomført barnetråkkregistreringer blant 5. klasse ved Allanengen skole og 9. klassene ved Atlanten ungdomsskole. Registreringen viser kvaliteter og utfordringer sett fra barnas eget perspektiv. Resultatet fra dette arbeidet inngår i kapittel 4.6 Barns interesser.

I mars 2016 arrangerte kommunen i samarbeid med fylkeskommunen, Statens Vegvesen region midt og «Våre gater og plasser» et tredagers planverksted med en bredt sammensatt deltakergruppe. Oppgaven var å jobbe med byrommene Kaibakken, Kongens plass og Rådhusplassen, som alle deler og inngår i riksveg 70 gjennom sentrum. Verkstedet åpnet med et åpent informasjonsmøte om sentrumsplanen. En videreføring av verkstedet kom i stand gjennom en walkshop i regi av Gehl architects i juni. Her fikk politikerne anledning til å fordype seg i analyser og tilrådinger for by- og sentrumsutvikling. På det påfølgende utvalgsmøtet ble det vedtatt at man i en periode gjorde Kaibakken delvis bilfri for å se om det ville stimulere til økt attraktivitet og mer byliv. Kaibakken-prosjektet utløste et meget stort informasjonsarbeid, både om det som konkret skulle skje, men også om by- og sentrumsutvikling i en større sammenheng.

2017 startet med et drøftingsmøte med gårdeiere og eiendomsutviklere, før planforslaget ble sendt til politisk behandling. Etter vedtak om høring av planforslaget, ble det arrangert åpne møter for å presentere forslaget, diskutere virkningene og eventuelle endringer som kan bli aktuelle.

3.5 Analyser/utredninger

Siden dette er en kommunedelplan med områder for utbyggingsformål sier *Forskrift om konsekvensutredning* at det må utarbeides en konsekvensutredning. Det fastsatte planprogrammet ligger til grunn for avgrensning av utredningsomfang. Konsekvensutredningen er i all hovedsak utarbeidet på bakgrunn av foreliggende analyser. Følgende er utarbeidet i forbindelse med kommunedelplan:

- Vedlegg 1 - ROS-analyse, Kristiansund kommune, 2017
- Vedlegg 2 - Barnetråkkanalyse, Kristiansund kommune 2016
- Vedlegg 3 - Mulighetsstudie inkl. DIVE-analyse, Asplan Viak, 2015
- Vedlegg 4 - Formingsveileder, Asplan Viak, 2015
- Vedlegg 5 - Parkeringsanalyse – Beleggsundersøkelse, Kristiansund parkering, 2015
- Vedlegg 6 - Trafikkavvikling i Kristiansund sentrum, Kristiansund kommune, 2015

I forbindelse med andre pågående planprosesser er det utarbeidet følgende analyser:

Bypakke for Kristiansund:

- Bypakke Kristiansund – Overbyggingsdokument, Statens vegvesen, 2014
- Hovedplan for sykkel, Møre og Romsdal Fylkeskommune, Statens vegvesen og Kristiansund kommune, 2014
- Utredning av kollektivtrafikken i Kristiansund, Asplan Viak, 2014
- Handelsanalyse for Møre og Romsdal, Møre og Romsdal fylkeskommune/Asplan Viak, 2014

Annet:

- Gehl Walkshop, Gehl Architects, 2016
- Gater og plasser i Kristiansund, Kristiansund kommune, 2016

(Gatebruksplan: Kommunedelplanens retningslinjer for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur viser til «Gatebruksplan og byromsstrategi for Kristiansund sentrum». Denne er under utarbeidelse, og skal legges til grunn for gjennomføringen av kommunedelplanen. Den vil bli forelagt planmyndigheten etter at kommunedelplanen er vedtatt. Foreliggende analyser ligger til grunn for utarbeidelsen av dokumentet. Gatebruksplan og byromsstrategi skal gi beslutningstakere, utbyggere og saksbehandlere et felles verktøy for å ivareta lokale særtrekk og stille krav til kvalitet når det gjelder utforming av gater og plasser. Følgende tema vil inngå:

- Funksjonsinndeling, opphold og bruk
- Utformingskrav for gater og byrom
- Relasjoner mellom bygg og gater/byrom
- Sammenhenger mellom byrom og ganglinjer
- Prinsippforslag møblering og beplantning
- Vedlikeholdsstandard for gater og byrom)

Det presiseres at ingen av de forannevnte dokumentene inngår som del av sentrumsplanens formelle konsekvensutredning, men har vært utført og inngått som en del av kunnskapsgrunnlaget for planarbeidet.

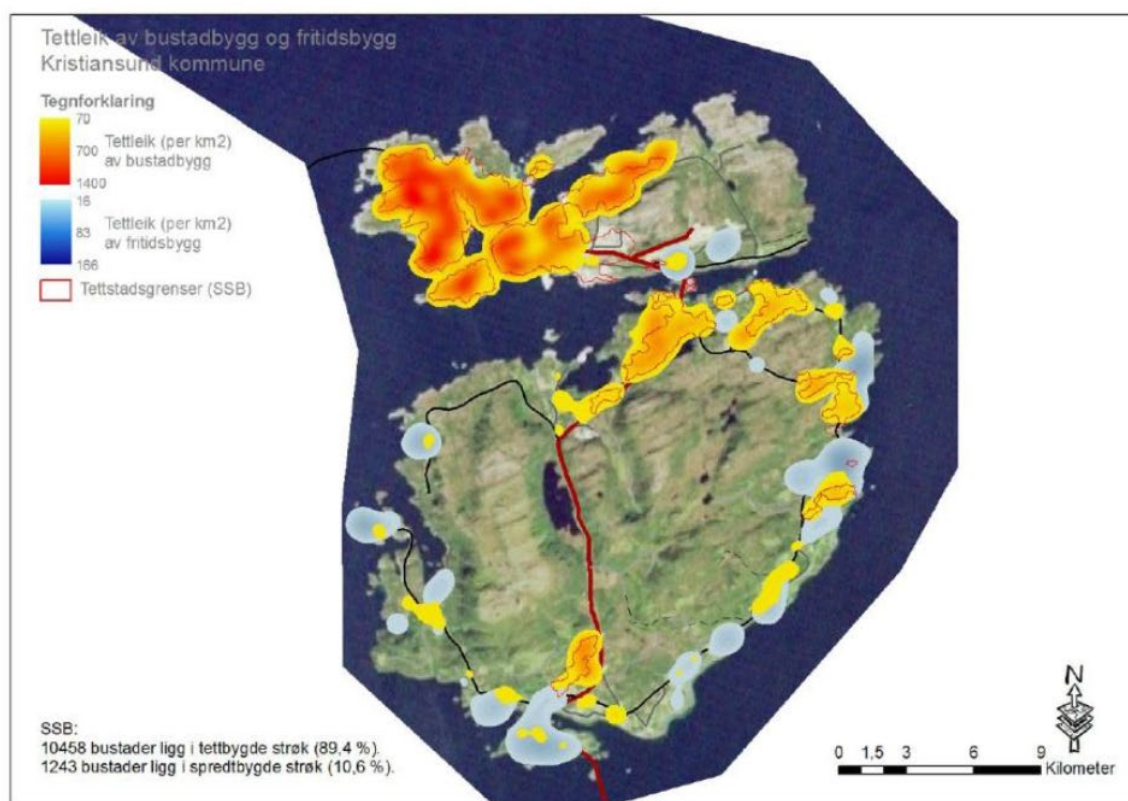
4 Beskrivelse av planområdet (dagens situasjon)

4.1 Beliggenhet og planavgrensning

Planområdet omfatter de mest sentrale delene av Kristiansund sentrum. Kristiansund ligger i Møre og Romsdal fylke og er regionsenter for Nordmøre.

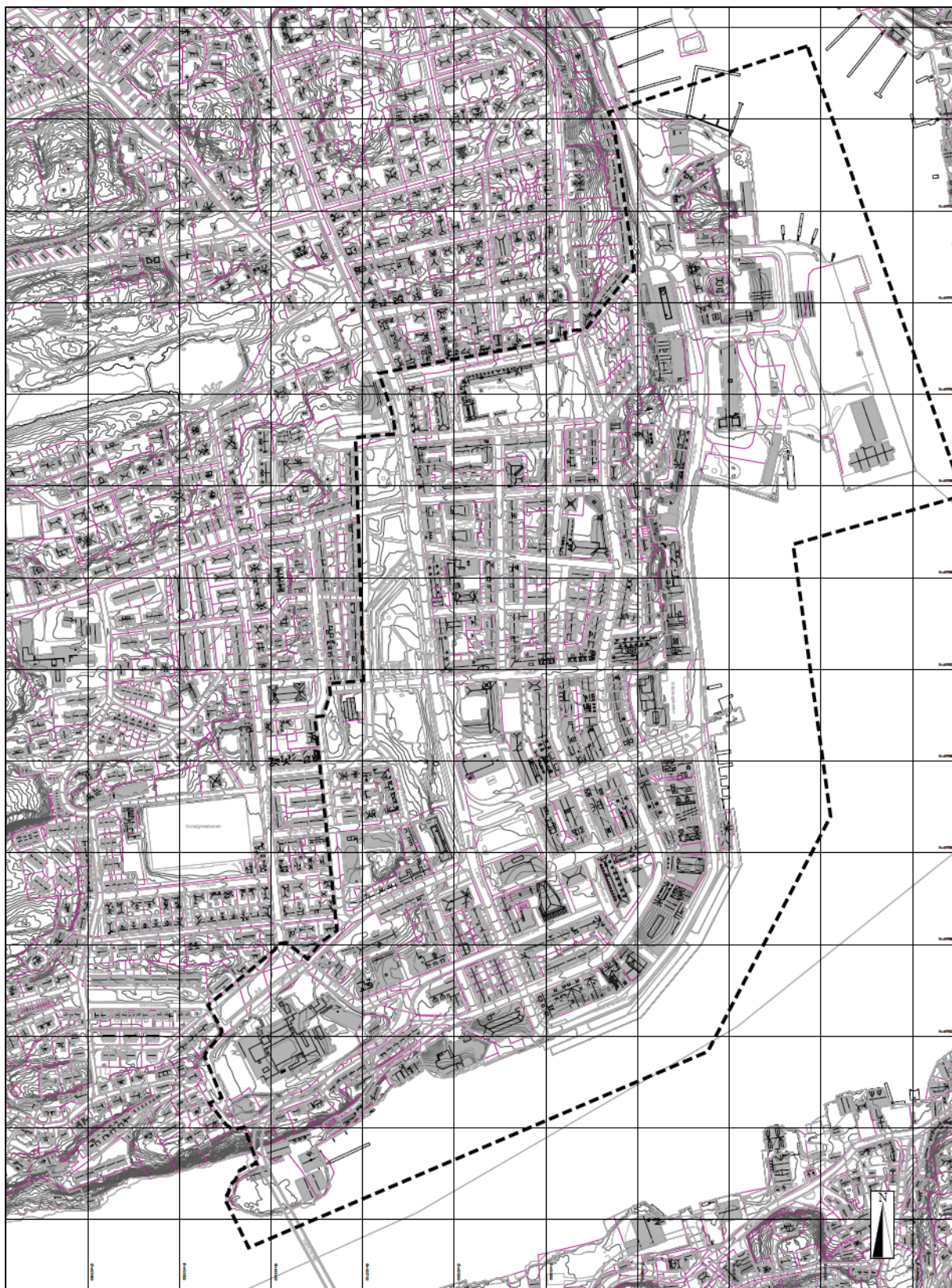
Planens avgrensning er den samme som gjeldende kommunedelplan for sentrum (vedtatt 1994), med unntak av Vågen. I nord avgrenses planen av Dr. Werrings gate og Gassverktomta, mot øst og sør avgrenses planen mot havna. Mot vest avgrenses planen av Sørsundbrua, Sjukehusområdet og Kaptein Bødtkers gate.

4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk



Figur 1 - Kartet viser bebyggelses tetthet i hele kommunen. Størstedelen av planområdet i sentrum er rødt, dvs. at det bor inntil 1400 personer per km².

Dagens arealbruk og bymønster er gitt gjennom Brente Steders Regulering (BSR) fra 1946 og en rekke reguleringsplaner fra slutten av 1940-tallet og fremover til i dag. Reguleringsplanen for Kirklandet sentrum (1946) er fortsatt gjeldende for deler av sentrum. Kommunedelplan for sentrum fra 1994 var langt på vei en plan for å bevare bystrukturen i gjenreisningsbyen. Disse planene har gitt sentrum på Kirklandet sin struktur og arkitektonisk karakter, selv om mange av sentrumsfunksjonene nå er lokalisert utenfor det historiske bysentrum.



Figur 2 - Kart som viser planavgrensning med svart stiple linje.

Lokalisering ut mot havet, og tett bybebyggelse organisert om sund og sjø gir byen særpreg. Gjenreisningsbyen med lange siktlinjer mot sjø og markante landskapsformer understreker dette. Byen ligger nært viktig ressursgrunnlag knyttet til kystnæringer som utskipping av tømmer, fiske, skipsbygging og olje- og gassvirksomhet. Den tydelige sammenhengen mellom sted og livsgrunnlag gir byen en klar stedsidentitet.

Gater, plasser og parker er tydelig definert ved at husrekker enten danner sammenhengende byggeliv mot offentlige uterom eller ved markante gavlfasader som ligger orientert vinkelrett mot gate eller kaifront. Sammenhengen mellom de viktigste gatene og plassene har stor betydning for opplevelsen av bykjernen. Fosnagata og Vågeveien følger kaifronten nord-sør, mens Langveien går parallelt fire kvartaler mot vest langs Øverparken og Nerparken. Disse gatene knyttes sammen av Kaibakken, en bratt og bred gate, og sammen utgjør disse gatene rammen i bystrukturen, noe som understrekes av Rådhusplassen og Kongens plass i hver sin ende av Kaibakken. Den preges på begge sider av smale forretnings-/ boliggårder i tre etasjer med saltak som i jevn rytme møter den brede gaten med sine gavlfasader. Bebyggelsen lenger nord består av små bykvartaler dominert av toetasjes bolighus i tre. Et karakteristisk trekk for den nordre delen av sentrum er høydeforskjellen mellom den tunge kaibebyggelsen mot havnebassenget i øst og bybebyggelsen på et høyere platå i terrenget. Her ruver Allanengen skole og brannstasjonen mens hotell Fosna poengterer avslutning av platået mot sør.

Sør for Kaibakken heller terrenget mot Storkaia og Sørsundet. Bebyggelsen domineres av større forretningsbygg i større kvartaler. Både høydeforskjell, store bygningsvolumer og gjenbygging av tidligere gateløp gjør at det her er få forbindelser til havna.

Nordøst og sørvest i planområdet finnes historiske gateløp og bygninger og nyere store anlegg som utgjør mindre avklarte bydeler. Ved området mellom Nordmørskkaia og Astrups gate og Gassverktomta finnes den eldste bebyggelsen i byen og nyere kaianlegg. Ved Sørholmen finnes et tidsspenn mellom gamle sjøboder og veifaret Sørholmsveien langs sundet og sykehuset oppe på høyden.

Både for større byhus og mindre bolighus i gjenreisningsbyen danner smale huskropper med saltak utgangspunktet. De enkle bygningsvolumene fremstår tydelige med en arkitektur som er knapp i uttrykket. For bolighusenes del kompenseres dette ved trekledning med sterk fargebruk og dekorative innramninger rundt inngangsdørene. Sentrumsbebyggelsen i pusset mur har også et rikt fargespill, men med dusere farger. I første etasje har mange av byhusene store utstillingsvinduer for forretninger. Flere av de større byhusene med gavl mot et viktig byrom har et stort vindu eller annet motiv øverst på fasaden som viser til heiseanordninger i de gamle sjøbodene.

Brannstasjonen med sitt tårn og kinoen med sin store sal representerer ikke en generell arkitektur, men har som følge av sine spesielle funksjoner fått en uttrykkssterk unik arkitektur. Større offentlige bygninger fra senere i gjenreisningsperioden følger opp dette mønsteret og gir viktige tilskudd til byens arkitektur med friere utforming og mindre tradisjonsbundne fasader. Rådhuset og Folkets Hus har innslag av naturmaterialer, det gamle Tinghuset har rasterfasade med utsmykning i stort format, og mest storslått av dem alle er Kirklandet kirke i nordre ende av parkdraget.

Viktige offentlige bygninger fra før krigen og brannen utgjør lokale historiske holdepunkter i byveven. Det gjelder monumentalbygg som Allanengen skole, Festiviteten og tidligere Langveien ungdomsskole, men også eldre praktbygg som Christiegården/ Brodtkorbgården og tidligere tiders hverdagsarkitektur som arbeiderboligene i Fosnagata ved Gassverktomta.

4.3 Handel og næring

Byenes betydning for utviklingen av den regionale økonomien handler både om produksjon og forbruk. I organiseringen av produksjonen lokaliseres gjerne spesialiserte funksjoner til byene. Viktige deler av administrasjon, ledelse, forskning, utvikling og kultur sentraliseres gjerne også i byene. Når det gjelder forbruk blir byen en stadig sterkere arena for veksten innen konsumøkonomi; varehandel, rekreativt konsum (restaurant, kafé), opplevelsesøkonomi (sport, teater, kunst, festivaler) og nattøkonomi (vertshus, nattklubber). (Kilde: Handelsanalysen)

I 2016 var det 152 publikumsrettede aktører på gateplan i Kristiansund sentrum. I tillegg er det 45 butikker på Amfi Storkaia Brygge. Det var dermed totalt 197 butikker og næringsdrivende i Kristiansund sentrum.¹

¹ Bypatrioten

Kristiansund har fylkets tredje største omsetning for alle varetyper. Omsetningen er noe høyere enn folketallet skulle tilsi. Det tyder på at innbyggere i omkringliggende kommuner handler i Kristiansund. Den årlige veksten har vært 3-5 prosent fra 2010-2014². Også Fylkesstatistikken viser at servicenæring utgjør 40 prosent av alle arbeidsplasser i kommunen. Også sekundærnæring samt helse- og sosialtjenester utgjør en betydelig andel av arbeidsplassene i kommunen med henholdsvis 21 og 22 prosent³.

4.4 Landskap

Bylandskapet er et resultat av kombinasjonen mellom naturgitte forhold som landskapsformer og topografi og en utbygging som er basert på en byplan.

Kristiansund ligger der det ligger fordi terrengformene danner en god naturlig havn. Fra havna stiger terrenget mot vest og nord og de høyeste punktene på Kirklandet ligger utenfor planområdet.

Byen er bygget etter en byplan med klassisistiske trekk. Dette gir byen lange siktakser, ut i det omgivende naturlandskapet, og tydelige byrom.

I Asplan Viaks mulighetsstudie (Vedlegg 3) er det utarbeidet et kart som viser grøntstrukturen. Dette begrepet er i det videre planarbeidet utvidet til også å gjelde blå områder, altså områder med sjø og vann. Dette er store og små grøntområder, parkområder og mer urbane områder tilrettelagt for lek og rekreasjon, samt sjø og vassdrag og deres omgivelser. I en blågrønn struktur ligger også overvannshåndtering. For fremtiden kan man se for seg at mer av dette vil gå på overflaten og ikke under bakken som i dag.

Byparken utgjør 40% av grøntarealet. Øvrig grøntareal er mindre parkområder, private hager, restareal og grøntrabatter langs vei. Uten at det har vært ønsket er grøntareal i bakgårdene og forhager til en viss grad erstattet med harde flater pga. parkering. Av mer urbane områder som inngår i grøntstrukturen er Rådhusplassen, Kongens plass, Carolines Plass og lekearealene ved Allanengen skole de viktigste.

Et av Kristiansunds særtrekk er byens tetthet. Dette har mange fordeler, men det gir også en utfordring å ha nok areal til lek og rekreasjon for å tilfredsstille dagens krav.

² Handelsanalyse for Møre og Romsdal, Møre og Romsdal fylkeskommune/Asplan Viak, 2014

³ Fylkesstatistikk 2016. MRFK



Figur 3 - Kart fra mulighetsstudie som viser grønne områder innenfor planområdet.

4.5 Barns interesser

Våren 2016 ble det gjennomført digitalt barnetråkk ved Allanengen barneskole (nord i planområdet) og Atlanten ungdomsskole (utenfor planområdet, men med elever fra planområdet). Denne undersøkelsen dokumenterer dagens situasjon slik barn og ungdom oppfatter den.

Elever på 5. trinn, opphold er konsentrert rundt de nære og trygge områdene som bosted, skole og aktivitetssteder/arenaer – noe som er helt naturlig. En svakhet ved undersøkelsen var at det ikke var tid til å registrere punkter i sentrum og gitt mulighet til å kommentere hva de ville endre i sentrum.

Barnetråkkregistreringen viser at ungdom i 9. trinnet bruker en større del av lokalmiljøet. Det er tydelig at ungdommen har stor rekkevidde og en ser flere ferdselsårer og punktregistreringer i sentrum og lenger unna skole/nærmiljøanlegg enn elever ved 5. trinn.

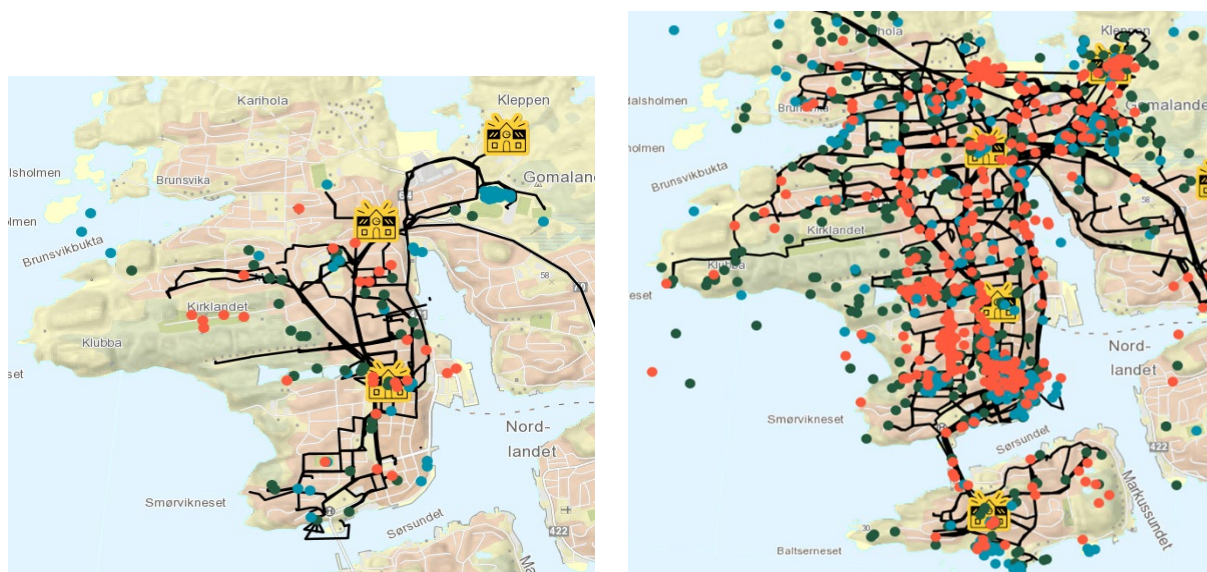
Veger som blir mest brukt er rv. 70 inn mot sentrum. Ferdsel i sentrum ellers er tråkk over Kongens Plass og i noen gater sør for Kaibakken. Barn og unge bruker også havna (Storkaia brygge, Piren), Fosnagata, Kranaveien, Mellemværftet og gjennom Vågen for å komme til/fra sentrum.

Områder/steder med flest registreringer som er oppholdsarealer, lek og møteplasser for barn og unge er uteområdet ved Allanengen barneskole, 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 punkt-registreringer og kommentarer, men parkanleggene har ikke registreringer som viser til oppholds-/aktivitetssted eller møteplass for de unge.

Trafikkregistreringene i sentrum er langs hele rv. 70. Kommentarene omtaler opplevelsen av mye trafikk. Fra Wilh. Dallsvei og til St. Hanshaugen og langs Kranaveien beskrives fortauene som smale og gatene har mye trafikk. Kranaveien omtales også som en dårlig vei å sykle på. Fosnagata forbi Helsehuset og rutebilstasjonen opplever barn og unge som et veldig trafikkert område hvor det kommer biler fra alle retninger.

Områdene fra Skateparken, Mellemværftet og Gassverktomta er steder som beskrives som mørkt. Flere ungdommer sykler gjennom dette området og de ønsker at denne veien kunne vært bedre å sykle på.



Figur 4 - Forskjellene mellom 5. og 9. trinn har flere forklaringer. Det var færre 5. klassinger som var med i undersøkelsen, og de bor mer samlet enn 9. klassingene. Likevel er hovedtrekket at de eldste har en større radius som de oppholder seg på.

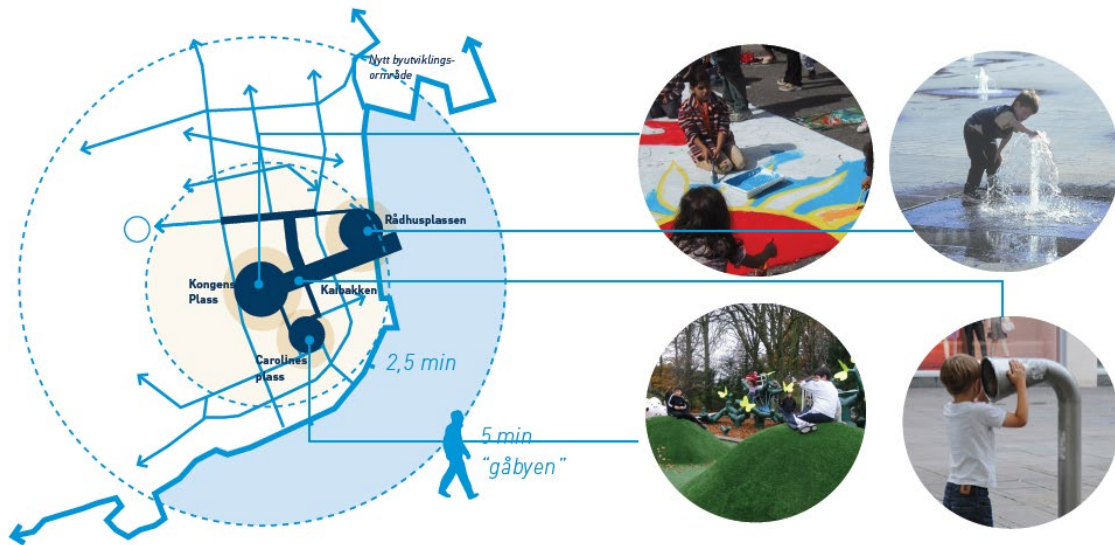
«Gamle Langveien ungdomsskole» løftes frem som et aktuelt område som det må gjøres noe med. Kongens plass og plassen foran Folkets hus er også steder som barn og unge vil endre på. De unge ønsker at dette skal

bli et møtested for alle. Parkeringsplassen på Kongens Plass beskrives som stygg og registreringer viser til skumle folk. Barn og unge skriver at dette er et sentralt sted hvor de tar buss til og fra sentrum.

Barn og unge peker på at Operaens Balletsenter er veldig mye brukt. Det vises til at det er slitt og at det bør gjøres noe med.

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 kaféer i sentrum.

4.6 Uteområder og rekreasjonsverdi

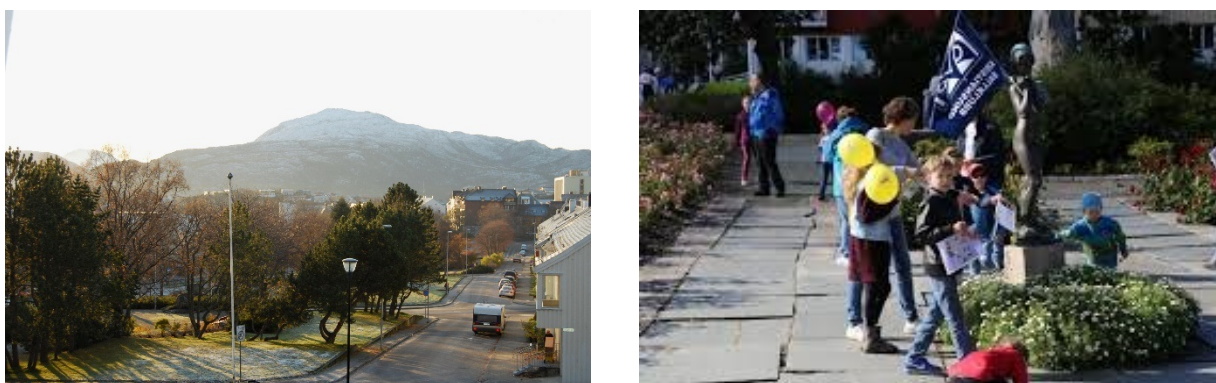


Figur 5 - I forbindelse med planarbeidet har det vært gjennomført mange prosjekt som omhandler byens uteområder. Denne figuren er hentet fra Gehl Architects som gjennomførte "walkshop" i 2016.

Byparken - Nerparken og Øverparken

Byparken har både en historisk verdi, og en stor rekreasjonsverdi. Hagebyideen stod sterkt i byplanen som ble utarbeidet av Sverre Pedersen. Det viktigste elementet i dette det sentrale parkdraget som løper nord- og oppover fra Kongens plass til det går over i grønt-draget ved Vanddamman og videre via Kringsjø ut til havet. Dette parkanlegget ligger parallelt med utsiktsaksen Langveien. Sverre Pedersen trakk sammenligninger med parken i Versailles, med utsiktsakse som fortapte seg i det fjerne. I parken i Kristiansund ledes blikket i retning Freikollen.

Kvaliteten til parken er først og fremst knyttet til sentral plassering, store dimensjoner og store grønne områder inkludert store trær. Dette er en møteplass for alle generasjoner og blir også brukt i forbindelse med forskjellige arrangement. Parken har forbedringspotensial både når det gjelder skjerming mot trafikk, tilrettelegging for aktivitet, standard, samt drift og vedlikehold.



Figur 6 - Bilder fra Byparken viser dens dominans i bybildet, samt hvordan den brukes i hverdagen.

Sjøfronten/kaia

I sonen mellom bygatene og sjøen er det et kaiområde i varierende bredde. Byen er stolt av at den har en ei aktiv havn og dette er en verdi som man ønsker planen skal ivareta. Området er i varierende grad tilrettelagt for aktivitet, opphold og rekreasjon. Potensialet for bedre og bredere tilrettelegging er stort.



Figur 7 - Nærhet til sjø er byens opprinnelse og en viktig del av hverdagen. Dette bildet viser Piren der Sundbåten legger til kai.

Allanengen skole

Skolen har et stort uteareal med nylig opparbeidet lekeområde. Dette fremstår som attraktivt både i og utenfor skoletid. Dette er først og fremst en møteplass for barn og unge.

Plasser og byrom

Rådhusplassen, Kongens plass, Carolines plass og gågata er mer urbane byrom. Kommunen har de siste årene, sammen med fylkeskommunen, næringsliv og innbyggere, arbeidet systematisk med å tilføre disse byrommene attraksjons- og opplevelseskvaliteter. I dette har det også blitt tatt bort noen parkeringsplasser. Rådhusplassen («fisketorget» i Pedersens byplan) framstår sommeren 2018 som byens naturlige sentrum og møteplass med serveringsbedrifter, festivaler og rikelig med sitte- og oppholdssoner. Carolines plass er godt i gang med en transformasjon til et bytorg som inviterer til lek og opphold, også her på bekostning av noen parkeringsplasser. Gågata har fått noen installasjoner for opphold, men mye unødig bilkjøring og pågående anleggsarbeid utfordrer oppholds-kvalitetene. Kongens plass («festplassen» i Pedersens byplan) er satt på vent i påvente av Opera- og kulturhuset, samt framtidig utforming av riksvegkrysset. Krysset er totalt dominerende på plassen og slik hindrer opphold og attraksjonsutvikling.

Gågater og forhager

Deler av Skolegata og Nedre Enggate er i dag gågate. Det er en rekke butikker og serveringssteder, og flere av disse bruker gata til servering og andre servicetilbud og gata fungerer både som oppholdsareal og møteplass.

Et annet typisk trekk fra Sverre Pedersens byplan er forhagene. Disse utgjør delvis private uteområder, delvis offentlige. Særlig Øvre Enggate, Fridtjof Nansens gate og Langveien sør for Kongens plass er gater der forhagene fremdeles består. Både her og i resten av byen er forhagene i ferd med å forsvinne, siden de gjøres om til parkeringsplasser.

Andre rekreasjonsområder i byen utenfor planavgrensningen

Idrettsplassen ligger like vest for planområdet, men har også en rekreasjonsverdi for de som bor i planområdet. Særlig barn og ungdom bruker området til organisert og uorganisert idrett og aktivitet.

Vanndamman er et idyllisk turområde nordvest for planområdet, og blir brukt av alle generasjoner.

Vestlige og nordlige deler av Kirklandet er vestvendte, sjønære naturområder. Her er tilrettelagt med stier og rasteplasser. Varden er både et historisk minnesmerke og et flott utsiktspunkt. Dette er viktige rekreasjonsområder for byens innbyggere og blir brukt av alle generasjoner.

4.7 Universell utforming

Tilgjengelighet for alle er en utfordring i en by med høydeforskjeller, og der det meste av byen er bygget før lovverk om universell utforming trådte i kraft. Alle nyere bygge- og anleggstiltak er universelt utformet, og kommunen har systematiske møter og befaringer med ulike brukergrupper med sikte på fysiske tiltak som bedrer allmenn tilgjengelighet.

4.8 Kulturmiljø

Det er havna og plasseringen langs skipsleia som har skapt byen. Byen vokste fram gjennom trelasthandel, fiskeri og klippfiskproduksjon. På 1600-tallet utviklet det seg en tettbebyggelse kalt Fosna eller Lille-Fosen ved havna mellom de tre øyene. Dette fordi det var behov for utskipingshavn/ eksporthavn/tollsted for hollendernes handel med tømmer. Stedet fikk status som ladested underlagt Trondheim.

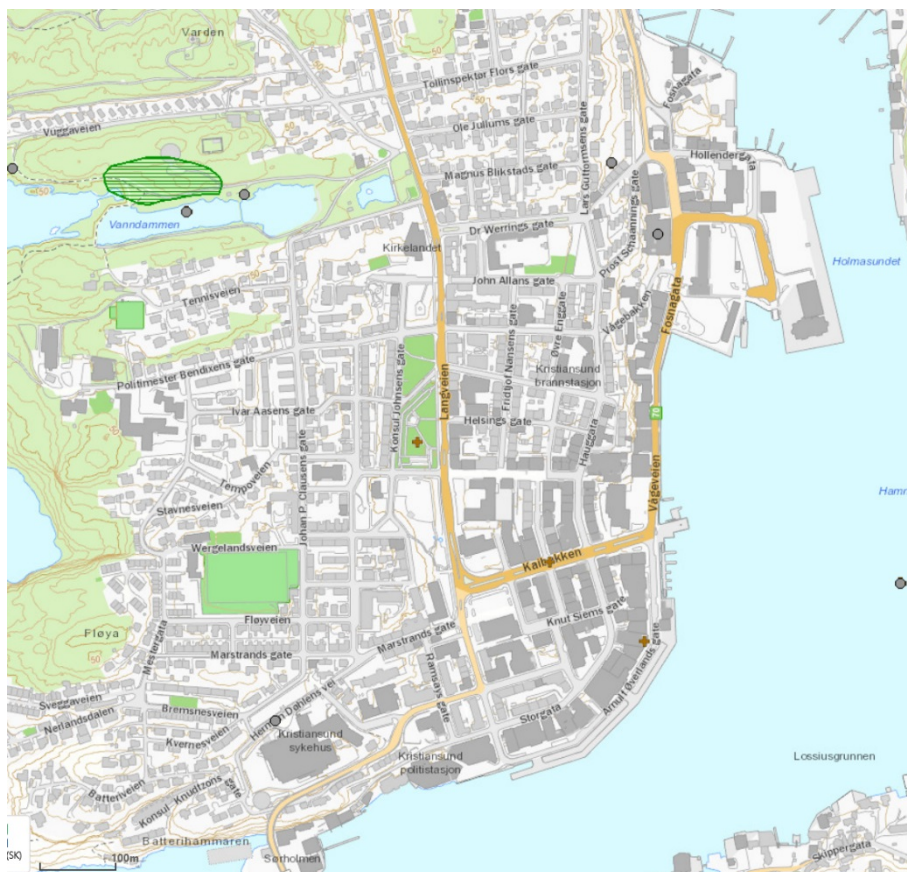


Figur 8 - Kart fra riksantikvarens NB-register som viser avgrensning av sentrumsområde med kulturhistorisk verdi.

Fra 1680-årene ble fiskeriene og fiskeeksporten igjen viktigst for tettstedet, og klippfiskproduksjon utviklet seg til en stor virksomhet midt på 1700-tallet. 29.juni 1742 ble stedet kjøpstad med navn Christiansund. Kristiansund hadde på slutten av 1800-tallet mange store kjøpmannsgårder og sjøboder eller brygger, og Vågen var en viktig del av havneområdet. I Vågen fikk man også utvikling av skipsverft og annet maritimt rettet næringsliv. I april 1940 ble Kristiansund bombet av tyske fly. De sentrale delene av Kirklandet og Nordlandet, som ble ødelagt ved bombingene, ble totalt omregulert. Den gamle trehusbyen med selvgrodd struktur på ferdselsårer og eiendomsgrenser ble erstattet av rette gateløp og akser som er rettet mot storslagne naturmotiver. Kristiansund ble etter krigen bygget opp med en markant gjenreisningsarkitektur i nøktern funksjonalistisk stil, men med klassiske detaljer. I enkelte gater utenom planområdet ble det oppført svenske ferdighus som nødhjelp. Som gjenreisningsby etter andre verdenskrig er Kristiansund kan hende den mest særpregede. I følge Sverre Pedersen selv er byen hans hovedverk. Den har klare klassisistiske trekk i byplanen. Dessuten har bebyggelsen en til dels klart tilbakeskuende og historiserende karakter, noe som gjør at noen sier den er et tidlig eksempel på postmodernisme. ⁴

⁴ Kilde: Riksantikvarens register av nasjonale kulturhistoriske bymiljøer.

4.9 Naturverdier



Figur 9 - Kart fra Naturbase viser registrerte naturverdier.

Planområdet består i sin helhet av bebygd areal. Nærmeste registrerte naturtypelokaliteter er et parklandskap ved Vanddamman ca. 270 meter unna plangrensa. Det anslås at denne lokaliteten ikke vil berøres av planen. Videre anslås potensialet for at det skal finnes ikke kartlagte naturtypelokaliteter innenfor planområdet som lavt. Når det gjelder rødlistearter foreligger det noen registreringer i Artskart, først og fremst av fugler.

4.10 Trafikkforhold

Dagens gatenett har et hierarki, der spesielt rv. 70 peker seg ut som noe annet enn det forøvrigte gatenettet. Gatenettet har også en historisk verdi og utgjør viktige akser i byplanen: De viktigste siktaksene er Langveien som viser retning mot Freikollen og Kaibakken som peker mot Tustnastabben. I tillegg er gatenettet med på å gi byen dens karakter slik det er beskrevet i kap. 4.3.

4.10.1 Vegtrafikk

I perioden 2010 til 2016 er det registrert omtrent uendrede trafikkmengder på rv. 70 i Langveien, selv om det er noe variasjon fra år til år. ÅDT på fv. 421 i Kranaveien er også nær uendret i samme periode. Det har skjedd en del endringer i aktivitet i denne tiden med blant annet litt fallende handel i sentrum, men man har likevel en nokså stabil trafikkmengde på de to veiene inn til sentrum. Trafikkdata for 2016 for de offisielle tellepunktene på rv. 70 på Atlanten og Rensvik viser noe nedgang siden 2015. Det generelle bildet for tiden ser ut til å være en flat eller litt stagnerende utvikling i biltrafikken i Kristiansund. Kommunens oppfatning er at det i dag ikke er kjøproblematikk i lyskryssene i Langveien innenfor planområdet.

På litt sikt vil man gå ut fra at trafikken igjen vil øke, men videre økning kan bli moderat også fordi det skjer en satsing på å få flere til å sykle og benytte kollektivtilbudet.

Omkring 2025/2026 ligger det an til at Atlanterhavstunnelen blir gratis å kjøre. I etterkant av dette må det påregnes økt trafikk, kanskje opp mot 500-1000 flere biler i døgnet. Flytting av sykehuset til Hjelset skal veies opp mot etablering av andre helsetjenester i samme bygningsmasse. Utbyggingen av nytt campus på området mellom Nordmørskaia og Astrups gate har 100 arbeidsplasser og 1 000 studenter som målbilde. Hvordan denne økte trafikken vil fordele seg henholdsvis til sentrum og Løkkemyra er vanskelig å anslå.

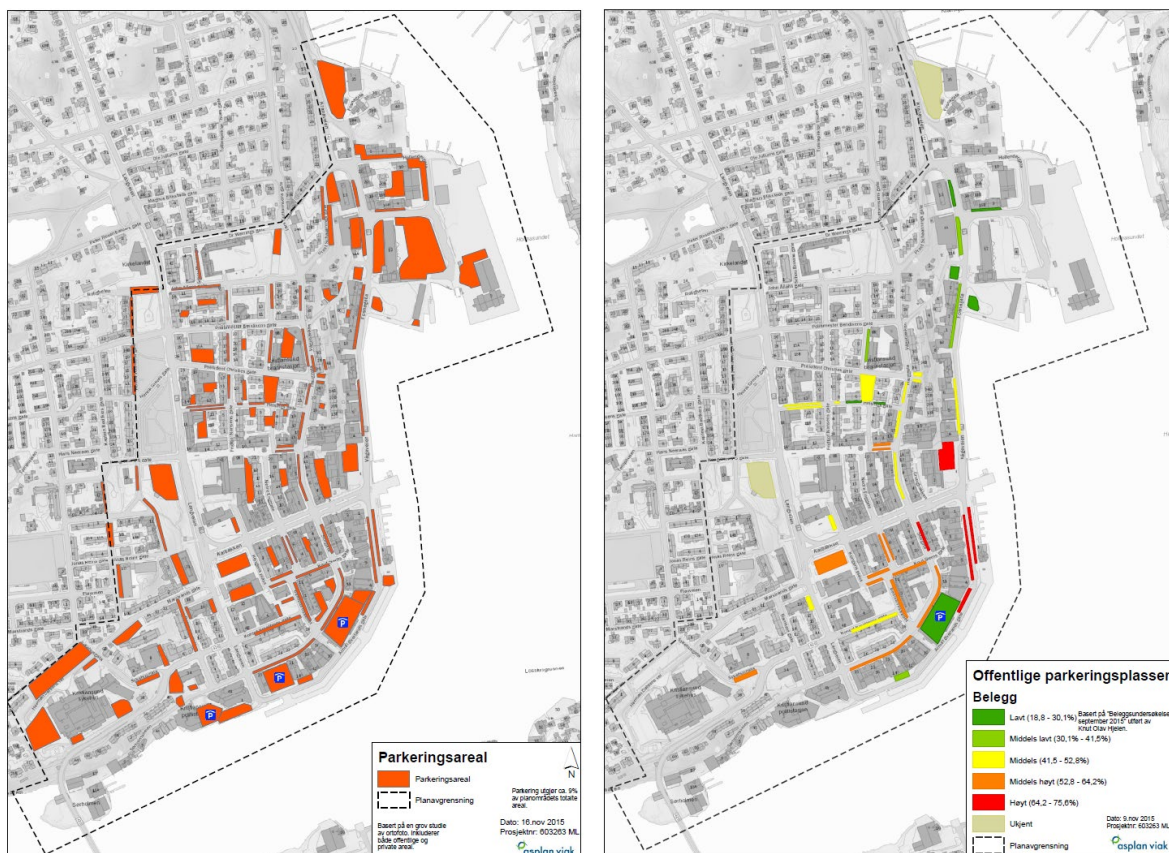
Tidligere påtenkte tverrforbindelse mellom Langveien og Kranaveien via Dr. Werrings gate/Schaannings gate anses nå som uaktuell. Dette er klart etter at kommunen har vedtatt ny skolestruktur, der det skal satses på Allanengen skole som barneskole. Tunnel fra Øvre Vågen til sentrum til erstatning for Kranaveien som fylkesvei/hovedvei slik den har vært vist i tidligere kommuneplaner, anses som lite aktuell.

Kryssløsningen på fv. 421 ved Håndverkerforeningen er en utfordring. Tidligere reguleringsplan som viser en veiomlegging, anses nå som utgått på dato i forhold til nye vegnormaler. Det trengs ny reguleringsplan for å finne bedre løsning.

Trafikkforhold ved cruiseanløp oppleves som problematiske. I 2017 gjøres det tiltak i forbindelse med dette. Når det er seks busser eller mer som skal hente passasjerene er det behov for dirigering/stenging av ytre kjørefelt i Arnulf Øverlands gate. Stengingen er nødvendig for å ivareta sikkerheten til passasjerene som skal på eller av bussene, samtidig som trafiksikkerheten i området forøvrig ivaretas.

4.10.2 Parkering

Beleggsundersøkelser fra parkeringsetaten viser at det til vanlig er mye ledig parkeringskapasitet i Kristiansund sentrum, men alle plasser er ikke like attraktive og godt egnet.



Figur 10 - Kartene er hentet fra Asplan Viaks mulighetsstudie. Til venstre vises områder med parkeringsplasser. Kartet til høyre viser resultat fra beleggsundersøkelse på offentlige plasser i 2015. Grønt er gjennomsnittlig lavt belegg, rødt er høyt.

Det er i dag omtrent 710 avgiftsregulerte parkeringsplasser i Kristiansund sentrum, der 25 av disse er forbeholdt forflytningshemmede og 4 plasser er med lademulighet for motorvogn.

For å avdekke belegg på avgiftsbelagte parkeringsplasser i et område er det vanlig å benytte beleggsundersøkelser. Kristiansund parkering AS utførte sin siste beleggsundersøkelse september 2015, over tre dager i en uke. Undersøkelsen viser belegg på de fleste parkeringsplassene i sentrum, men tre parkeringsplasser var ikke med i undersøkelsen. De parkeringsplassene som ikke var med var Gassverkstomta, Kirketomta og Storkaia parkeringshus. For å kunne tolke resultatene i en slik undersøkelse best mulig er et kriterium at 1 av 20 parkeringsplasser er ledig til enhver tid. Dette gir også en pekepinn om det er mye letetraffic i et område.

Beleggsundersøkelsen viser at ikke alle avgiftsregulerte parkeringsområder i sentrum til enhver tid har 1 av 20 parkeringsplasser ledig. I perioder med mye trafikk i sentrum i forbindelse med høytider og arrangementer registreres betydelig letetraffic, som er en miljøulempe og generelt ikke ønskelig.



Figur 11 - Røde sirkler viser der det forekommer 100% dekning ved ett eller flere tidspunkt, mens blå sirkel viser dekning mellom 80% og 100%.

4.10.3 Kollektivtilbud

Dagens tilbud omfatter lokale og regionale bussruter, Sundbåten og Kystekspresen. I tillegg kommer ulike typer bestillingstrafikk, der drosje supplerer det faste rutetilbudet og gir et tilbud til funksjonshemmede og i forbindelse med transport til/fra sykehus.

Kollektivreiseandelen utgjør ca. 4 % og kapasitetsutnyttelsen på bybussen er i underkant av 10 %.

Kollektivreisefrekvensen per innbygger er 35 reiser per år, noe som er lavt sammenlignet med tilsvarende byer. (Kilde: overbyggingsdokumentet SVV)

Takstsystemet i Kristiansund er felles for hele fylket. Trafikantinformasjon gis gjennom internett-/tefontjenester samt på trafikkterminalen. Ellers er informasjonen mangelfull både når det gjelder rutekart, holdeplassnavn og tidtabeller på holdeplassene.

Innenfor planområdet er det fire busstopp (to i hver retning), langs Langveien. Det er et busstopp for trafikk inn til byen ved Kongens plass og tosidig bussholdeplass i Vågeveien ved Rådhusplassen. Sundbåten legger til kai nedenfor bussholdeplassene ved Rådhusplassen. Det er kollektivterminal på området mellom Nordmørskaia og Astrups gate. Der er også anløp for Kystekspresen, langs rv. 70. Det er også et busstopp. Langs fv. 420 er det et busstopp for trafikk ut fra byen i Langveien og et tosidig busstopp nordøst for sykehuset. Ingen av disse tilfredsstillers dagens standardkrav mellom annet til areal, trafiksikkerhet, universell utforming, leskur, m.m.

Verken i «Utredningen av kollektivtrafikken i Kristiansund»⁵ eller «Bypakke Kristiansund – Overbyggingsdokument»⁶ omtaler forsinkelser som følge av kø inn og ut av planområdet. Det beskrives derimot redusert fremkommelighet pga. parkering i kollektivtraséen.

⁵ Utredningen av kollektivtrafikken i Kristiansund, Statens vegvesen/Møre og Romsdal fylkeskommune (Asplan Viak - 2014)

⁶ Bypakke Kristiansund – Overbyggingsdokument (Statens vegvesen Region midt – 2014)

4.10.4 Sykkeltilbud

Dagens tilbud er hovedsakelig gang- og sykkelveger som er av varierende standard og av mange opplevd som usammenhengende. Flere steder blir sykklistene tvunget til uønskede kryssinger eller sykling i vegbanen eller fortau i mangel på andre muligheter.⁷ Sykkelandelen i Kristiansund er lav, bare 2 %⁸. Hovedstrømmene av sykklistene i sentrum fordeles mellom Langveien og Vågen gjennom Mellemværftet.

4.10.5 Kvalitetsstandard for vedlikehold av gater og plasser

Statens vegvesens standard håndbok R610 *Standard for drift og vedlikehold av riksveger* legges til grunn når Statens vegvesen inngår kontrakt med entreprenører. Denne omhandler alle forhold som angår drift og vedlikehold av veger, gater, fortau og gang-/sykkelveger langs riks- og fylkesveger innenfor planområdet. Mellom annet omhandler det krav til dekker, kanter, renhold, vegetasjonsskjøtsel, snøbrøyting m.m. Når det gjelder snøbrøyting har rv. 70 driftsklasse B, høy standard. Fylkesveg 420 og 421 er driftsklasse C. Driftsavdelingen i kommunen utfører tjenestene med brøyting, strøing og salting av de kommunale veiene. Innsatsen innrettes etter værvarsler og observasjoner.

4.11 Teknisk infrastruktur

Innenfor sentrumsplanens område er det ledningsnett for vann og avløp av forskjellig alder. Deler av ledningsnettet er fornyet de senere år, og har således god kvalitet og lang restlevetid. Det gjelder spesielt områdene som ligger nede ved sjøen, samt Langveien og Kaibakken. Her er det lagt separatsystem, det vil si separate ledninger for spillvann og overvann.

Resterende deler av ledningsnettet i området er gammelt fellessystem fra første halvdel av 1900-tallet. Det gjelder spesielt området øst for Langveien mellom Skolegata og Werrings gate, samt området vest for Langveien. Både spillvannssystemet og avløpspumpestasjoner har restkapasitet.

Vannledningsnettet i området har god kapasitet, og god forsyningssikkerhet. De veiledende krav til brannvann så langt man kjenner til oppfylt. Vannkvaliteten er god. Vanntrykket er også normalt.

Overvannssystemet har sine begrensinger enkelte steder i forhold til teoretiske beregninger. Det er ikke registrert store kapasitetsproblemer i dag, noe som tyder på at det reelle problemet ikke er særlig stort. I tillegg er det en fordel at terrenget har god helning, med kort vei til sjø. Urbaniseringsgraden er høy i dag.

NEAS sitt nett i planområdet består av en blanding av gammelt og nyere nett. Utskifting av nett foregår vanligvis som samarbeidsprosjekt med Kristiansund kommune på den måte at kabelanleggene blir skiftet samtidig som VA-anlegg blir fornyet. NEAS sine nettstasjoner er generelt av god standard med tidsmessig utstyr. Strømkapasitet inn i området er tilstrekkelig med hensyn til dagens effektbehov og vil også takle normal forbruksøkning med dagens kundetetthet i området.

4.12 Grunnforhold

NGU løsmassekart viser at sentrum i hovedsak består av bart fjell eller oppfylte masser. Lokale variasjoner kan selvsagt forekomme og man kan ikke utelukke at det finnes dårlige grunnforhold som vanskeliggjør utbygging.

4.13 Sosial infrastruktur

Det er en skole innenfor planområdet. På Allanengen barneskole er det ca. 40 ansatte og 260 elever fra 1.-7. trinn. Skolen tar også imot alle nyankomne minoritetsspråklige barneskoleelever som er bosatt i Kristiansund

⁷ Hovedplan for sykkel i Kristiansund (Kristiansund kommune – 2014)

⁸ Bypakke Kristiansund – Overbyggingsdokument (Statens vegvesen Region midt – 2014)

kommune. Både ungdomsskole og videregående skole ligger utenfor planområdet. Det er heller ingen barnehage innenfor planområdet.

Kristiansund sykehus ligger i planområdet, mens sykehjem og andre omsorgstjenester er lokalisert like utenfor.

4.14 Forurensing

4.14.1 Støyforhold

Statens vegvesen har kartlagt alle riks- og fylkesveger der det kjører flere enn 8200 kjøretøy i døgnet. Kartleggingen er gjennomført i henhold til Forskrift til forurensningsloven. Støyvarselkartene er utarbeidet etter Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Støyvarselkartene viser beregnet rød ($L_{den} > 65\text{dB}$) og gul ($L_{den} > 55\text{dB}$) støysoner langs riks- og fylkesveg. Støyvarselkartene fra Statens vegvesen viser en prognosesituasjon 15–20 år fram i tid. Kartene skal ikke brukes til detaljvurdering av enkeltboliger.

For Kristiansund viser kartet en klar sammenheng mellom trafikkmengde og støyinnivå. I planområdet er det bebyggelse langs Langveien som er mest støyutsatt. Støyforhold langs kommunale veger og fra havn er ikke beregnet.



Figur 12 Støyvarselkart viser beregnede støyinnivåer for en prognosesituasjon, trafikkvolum (ÅDT) er fremskrevet til år 2035 (SVV)

4.14.2 Luftforurensing

I Kristiansund kommune er det i dag ifølge Vluft-beregninger (beregningsprogram for luftforurensning) ca. 350 personer som bor langs Langveien som utsettes for PM10-konsentrasjoner (svevestøv) fra vegtrafikk over nasjonale mål ($50\mu\text{g}/\text{m}^3$ mer enn 7 døgn per år). Dette tilsvarer rød sone i retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520). I rød sone vil personer med luftveis- og hjertekarsykdom ha økt risiko for helseeffekter. Blant disse er barn med luftveislidelser og eldre med luftveis- og hjertekarlidelser mest sårbare.⁹

4.14.3 Forurenset grunn og vann

Det som i dag er Kristiansund sentrum har vært preget av menneskelig aktivitet, herunder industri, i flere hundre år. Det har også vært en del store branner, den største kom som følge av tyskernes bombing i 1940. Med utgangspunkt i disse forhold er det grunn til å tro at store deler av sentrumsområdene inneholder grunnforurensinger. På Gassverktomta, hvor det ble drevet gassverk i første halvdel av 1900-tallet, er det kartlagt forurensinger i grunnen. Området har restriksjoner på grunn av dette. Det er to industrianlegg og et vaskeri som er dokumentert i forurensingsdatabasen for Møre og Romsdal

Havnebassenget har vært gjenstand for flere miljøundersøkelser de siste tiår.¹⁰ Det er snakk om såkalte resipientundersøkelser som er utført for å kartlegge miljøtilstand i områder som er påvirket av avløpsutslipp. De siste undersøkelsene viser at vannkvaliteten er god, men at det ligger forurensinger i sedimentene på havbunnen. Disse forurensingene er i hovedsak knyttet til tidligere tiders industrivirksomhet. Dette gjelder spesielt ved gassverktomta samt inne i Vågen. Vi har i dag to utslipp fra to avløpsrensingsanlegg til

⁹ Bypakke Kristiansund – Overbyggingdokument, Statens vegvesen, 2014

¹⁰ Johnsen, G. H. og Tveranger, B. (2005): «Kristiansund kommune. Miljøundersøkelser i sjøområdene. Beskrivelse av resipientene, avløpsdisponering og miljøtilstand 2005», Rådgivende Biologer AS
Norconsult AS (2012): «Resipientundersøkelse i Kristiansund kommune 2012»

havnebassenget. Disse utslippene blir fjernet i forbindelse med pågående utbygging av nye hovedavløpsanlegg i kommunen.

4.15 Risiko og sårbarhet

Den overordnede ROS-analysen for Kristiansund kommune peker på at alvorlige brudd i vann- og avløpsnettene kan gi utfordringer knyttet til vannforsyning. Tiltak for å opprettholde og bedre sikkerheten pågår i henhold til kommunens hovedplan for vannforsyning. Trusler i forbindelse med ekstremvær som sterk vind og stormflo er også vurdert å ha relativ høy risiko. Det samme er havnivåstigning.

5 Beskrivelse av planforslaget

For bebyggelse og anlegg samtsamferdselsanlegg og teknisk infrastruktur er det skilt mellom nåværende og fremtidig arealbruk. «Nåværende» omfatter områder der gjeldende arealbruk etter tidligere gjeldende plan til eksempelvis byggeformål blir videreført i ny plan. «Fremtidig» betyr nytt arealformål i forhold til eksisterende arealformål. Dette kan være helt nye byggeområder i områder som tidligere var disponert til annet formål enn utbygging. Det kan også være utbygde områder som får en annen arealbruk enn det området har hatt tidligere planer. Dette blir da angitt som et «fremtidig» område, uten at det nødvendigvis legges til rette for ny utbygging.

5.1 Arealformål

5.1.1 Bebyggelse og anlegg §11-7 nr. 1

Boligbebyggelse (sosikode 1110)

Områdene er avsatt til boligformål og de er alle allerede bebygde. De som fremstilles som fremtidige boligområder er nye kun sammenlignet med gjeldende planstatus. Bestemmelsene tillater sekundærfunksjon som forretning og servering, men ikke økt omfang av slik arealbruk. Hovedregelen er at boligområdene reguleres med utnyttelse og byggehøyde som dagens situasjon. Innenfor de nummererte hensynssonene gjelder strengere krav for bygningsmessig utforming.

Sentrumsformål (sosikode 1130)

Områdene er avsatt til sentrumsformål, som kan omfatte boliger, forretninger, kontorer og tjenesteyting som servering og overnatting. Denne kategorien dekker færre områder enn tidligere planer. Det er stilt krav om at første etasje skal være tilrettelagt for publikumsrettet virksomhet.

Hovedregelen er at sentrumsformålene reguleres med utnyttelse og byggehøyde som dagens situasjon. Innenfor de nummererte hensynssonene gjelder strengere krav for bygningsmessig utforming.

Offentlig og privat tjenesteyting (sosikode 1160)

Områdene er definert med underformål som tjenesteyting, undervisning, kulturaktiviteter, forsamlingslokaler eller institusjons- og administrasjonsbebyggelse. De aller fleste områdene er utpekt til underformål som tilsvarer dagens bruk eller gjeldende planstatus. I og med at det planlagte opera- og biblioteksbygget ligger på areal avsatt til offentlig formål fra tidligere, er det kun ett viktig område som vises som fremtidig tjenesteyting. Det gjelder bygningen etter fôrfabrikken på Gassverktomta som er planlagt ombygd til kulturformål.

Næringsbebyggelse (sosikode 1300)

Ut fra dagens bruk og planstatus er disse fordelt på industri-, håndverks- og lagervirksomhet, hotell/overnatting eller bensinstasjon. Bare ett nytt næringsområde er fastsatt i planen. Det gjelder serveringsstedet ved Storakaia rett sør for Kaibakken som er markert som nytt næringsområde med underformål servering.

Hauggata 16, i dag Fosna Hotel, avsettes til fremtidig næringsbebyggelse for å åpne for andre mulige virksomheter enn hoteldrift i framtida. Bebyggelsen inngår i hensynssone kulturmiljø.

Kombinert bebyggelse og anlegg (sosikode 1800)

En lang rekke av bykvartalene og flere enkelthus har dette formålet. Bakgrunnen er at det er vanlig med flere funksjoner i samme hus og samme kvartal i sentrumsnære strøk. Ut fra gjeldende planstatus skilles det mellom nåværende og fremtidige områder med kombinert formål. Arealbruken er nærmere definert i bestemmelsene. De aller fleste områdene har kombinert formål bolig og tjenesteyting, men enkelte områder har i tillegg fått formålet kontor. Det gjelder først og fremst større bygningsmasse ved området mellom Nordmørskaia og Astrups gate og Storakaia og i sidegater litt til siden for Kaibakken. Noen mindre eksisterende virksomheter er tatt inn i bestemmelsene som forretning i President Christies gate 19 og serveringssted i Fosnagata 30b-34.

Delområder med kombinert formål ligger utenfor den prioriterte sentrumssonen og planen tillater ikke utvidelser av formål som forretning og servering. Området mellom Nordmørskaia og Astrups gate er avsatt til bolig, tjenesteyting, barnehage, høyskole, handel, kollektivanlegg og park.

5.1.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur §11-7 nr. 2

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (sosikode 2001)

I disse områdene inngår alle gater med tilhørende løsninger for gående og syklende, samt torg og plasser.

Gatenettet beholdes i hovedsak som i dag med noen unntak:

- Fosnagata på østsiden av Håndverkerforeningen inngår i hovednett for sykkel.
- Deler av Herman Døhlens vei (utenfor sykehuset) vises som offentlig tjenesteyting, ikke som trafikkareal. Dette for å fristille området i forhold til trafikale løsninger ved endring av områdets funksjon.
- Det vises ikke konkrete løsninger for inndeling av gatene, kryssløsninger e.l. Dersom det skal gjøres tiltak som endrer dagens trafikale løsninger stilles det krav om utarbeiding av reguleringsplan. Ved større ombygginger og i reguleringsplaner for lengre strekninger, samt kryssområder skal gateutforming legges til grunn for løsningene. Dette vil bli særlig aktuelt ved gjennomføring av hovedplan for sykkel, der de fleste gatene i dag ikke er tilrettelagt for framtidig sykkelbruk.
- Mindre endringer kan avklares gjennom skiltplan.
- Kongens plass nord skal omformes som forplass til biblioteket i det nye Opera- og kulturhuset med sikte på opphold og aktiviteter, og fortsatt funksjon som byens «storstue».
- Rådhusplassen er hjertet av byrommene, med samling av offentlige tjenester og kommersiell aktivitet. Skal videreutvikles som bilfritt bytorg med servering, opphold og aktiviteter som er åpne for alle.
- Skolegata og deler av Nedre Enggate skal videreutvikles som byens gå- og handlegate med møblering og installasjoner som inviterer til bruk og opphold.

Havn

Under dette formålet inngår områder som har havne- og kaifunksjon på land.

- Storkaia og Piren vises slik de er bygget i dag.
- Havneområdet på området mellom Nordmørskaia og Astrups gate er redusert i forhold til tidligere reguleringer. Dette for å frigjøre areal til utbygging.

5.1.3 Grønnstruktur §11-7 nr. 3

I kommunedelplan fra 1994 kommer friområder inn under byggeområder og det er skilt mellom *Friområde Lek* og *Friområde Park*. I dette planforslaget er alle friområder en del av arealformålet *Fremtidig grøntstruktur*.

o_G1 - Balløkker og lekeareal ved Allanengen skole

Offentlige balløkker og lekeareal ved Allanengen skole. Området har også funksjon som områdelekeplass og kvartallekeplass for tiliggende boliger. Området skal tilrettelegges for lek og opphold.

(Kartet oppdateres med at dagens parkeringsplass opprettholdes og vises som det i kartet).

o_G2 - Øverparken

Paviljonger for bevertning, utsalg og kulturarrangementer kan tillates etter godkjenning av kommunen. Hele området kan i enda større grad tilrettelegges for bruk og aktivitet. Det kan også gjøres tiltak for å skjerme parken bedre mot veger og gjøre deler til en rolig del av parken.

o_G3 - Nerparken

Paviljonger for bevertning, utsalg og kulturarrangementer kan tillates etter godkjenning av kommunen. Hele området kan i enda større grad tilrettelegges for bruk og aktivitet.

o_G4 - «Ved brannstasjonen»

Område i Øvre Enggate mellom President Christies gate og Helsings gate. Arealet brukes i dag til parkering men har potensiale til å kunne fungere som nærlekeplass og en lokal park. Området kan tilrettelegges for lek og opphold.

o_G5 - Skolegården til den nedlagte skolen i Langveien U

Gangforbindelse mellom Kongens plass og nytt friområde ved Skolegata. Området ligger inn mot Skolegata i den delen der gata er gågate. Området skal tilrettelegges for lek, opphold og kulturelle arrangementer. Det kan etableres turstier, trapper, osv. Paviljonger for bevertning, utsalg og kulturarrangementer kan tillates etter godkjenning av kommunen.

o_G6 - Carolines plass

Området skal videreutvikles som et offentlig parkområde med funksjoner rettet seg mot et bredt spekter av befolkningen. Området skal tilrettelegges for opphold og lek samt uteservering.

o_G7 - Område mellom Konsul Knudtzons gate og Sykehusgata

Området skal opparbeides for lek og opphold, og kan fungere som nærlekeplass, og områdelekeplass for tilliggende boliger.

o_G8 - Område fra Storkaia, forbi Scandic og Politiet

Det kan opparbeides sammenhengende turvei/brygge som ivaretar offentlig tilgjengelighet til sjøfronten.

o_G9 - Trappeløpet mellom Storgata og Arnulf Øverlands gate

Eksisterende trappeforbindelse ivaretas.

o_G10 - Trappeløpet mellom Rådhuset og Fosna hotell

Eksisterende trappeforbindelse ivaretas. Det kan etableres belysning, sitteplasser osv.

o_G11 - Parkområde og utsiktpunkt ved Christiestøtten

Området skal opparbeides som park og utsiktpunkt.

o_G12 - Område mellom Prost Schaanings gate og Fosnagata (tunnelinnslaget)

Inngår i grøntstruktur, fra Vanndamman, via Kirklandet kirke, Allanengen skole og videre ned mot området mellom Nordmørskaia og Astrups gate. Det kan etableres, stier, trapper, sitteplasser osv. Arealet vurderes som svært aktuelt for fremtidig tunnelinnslag til parkeringstunell/parkeringsanlegg.

o_G13 - Vidalshaugen

Skal bevares til kulturminneformål.

o_G14 – Turvei langs sjø fra Vågen mot området mellom Nordmørskaia og Astrups gate

Det skal opparbeides sammenhengende turvei/kai. Turveien skal ikke være til hinder for etablering av virksomhet i tråd med planbestemmelsene på eiendommen.

5.1.4 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone §11-7 nr. 5

Ferdsel

VFE-områder. Området omfatter sjøområder ved havneanlegg på land (SHA) der større båter og rutegående trafikk skal kunne ferdes uhindret, samt legge til kai.

Småbåthavn

VS-områder. Eksisterende områder som er tilrettelagt for Sundbåten, småbåter og gjestebrygger. Gjelder småbåtlagets områder ved Gassverktomta – Vedkaia, samt områder på begge sider av Piren i sentrum. (Tallreferansene til VS fjernes)

5.2 Bestemmelser og retningslinjer

Innholdet i plankartet er supplert med mer detaljerte føringer og krav i form av bestemmelser og retningslinjer. Disse gir utfyllende rammer for forvaltning og planlegging av arealer og for søknad om tiltak.

Planens bestemmelser er bygd opp med to hoveddeler. Første del (kap. 1-3) omhandler generelle bestemmelser som gjelder for hele sentrumsområdet. Under generelle bestemmelser finner man en rekke funksjonskrav, herunder krav om støyreducerende tiltak, universell utforming, rekkefølgekrav, krav til størrelse på uteoppholdsarealer og lekeareal og krav til parkeringsdekning. I den sammenheng er det særlig to krav som er verdt å merke seg:

- Det ene er krav til reguleringsplan, i form av områderegulering eller detaljregulering, ved nye byggetiltak. Dette innebærer at alle tiltak over en viss størrelse kun kan gjennomføres dersom det foreligger godkjent reguleringsplan. I noen tilfeller finnes allerede vedtatte planer som fortsatt skal gjelde, og tiltaket kan da gjennomføres uten ny plan dersom det er i tråd med reguleringsplanen.
- Bestemmelser om uteoppholdsareal som skiller seg fra tidligere sentrumsplan, ved at kravene er redusert. Justeringen er basert på erfaring som tilsier at et kravene som har vært sjelden lar seg gjennomføre i praksis i den tette byen. Det er derfor valgt å stille mer gjennomførbare krav, samtidig som det legges større vekt på gode offentlige grøntarealer.

Den andre hovedkategorien er bestemmelser og retningslinjer for ulike arealformål (kap. 4 - 7) med tilhørende hensynssoner.

Bestemmelser er rettslig bindende og har hjemmel i plan- og bygningsloven kapittel 11, men også enkelte andre viktige punkter med tilsvarende rettslig binding men med annet hjemmelsgrunnlag. Lovhjemmel er oppgitt for hvert enkelt punkt, og refererer til plan- og bygningsloven der annet ikke er oppgitt.

5.3 Hensynssoner §11-8

Hensynssoner er et nytt virkemiddel i plan- og bygningsloven av 2009, og legges over ett eller flere arealformål for å sikre ulike typer hensyn. I sentrumsplanen er det benyttet hensynssoner i områder med kulturhistoriske verdier. Bestemmelsene knyttet til disse stiller krav om alt fra tilpasning og tilbakeføring av bevaringsverdig bebyggelse, til krav om å ivareta sammenhenger og helhet i miljøer med mange kulturminner.

Bymiljø og bevaring (hensynssone H570_1 og 2)

Denne hensynssonen dekker «Kristiansund sentrum» samt en liten del av «Vågen», områder Riksantikvaren har utpekt som et kulturhistorisk bymiljø av nasjonal interesse, jf. Riksantikvarens NB-register som er omtalt i kap. 2.1. Bestemmelsene stiller krav om at bygningsmessige tiltak skal innordne gater, plasser og bygningsmiljøer og at «Brente Steders Regulering» og gjenreisningsbyen skal være lesbart som en planlagt helhetlig utbygging og danne rammen for videre utvikling.

For alle byggesaker innenfor sonen er det krav om at regional kulturminnemyndighet skal gi uttalelse.

Bebyggelse og bevaring (hensynssone H570)

Enkeltbygninger og husgrupper som er vurdert til å ha stor verdi som kulturminner er omfattet av disse hensynssonene. Vurderingene er basert på eksisterende kunnskap og litteratur samt tilrådinger fra kulturvernmyndigheter. Avgjørende har vært kvaliteter ved bygningene som er historiefortellende, tidstypiske, estetiske, kulturmiljømessige og om de har opprinnelige elementer som gir autentisitet. Bestemmelsene angir krav til bevaring og gjennomføring av bygningsmessige tiltak.

Fredet bebyggelse (hensynssone H730_1-3)

Tre soner omfatter bygningsanlegg som er vedtaksfredet. Brodtkorbgården/Christiegården er fire verneobjekter i én hensynssone (LOK 87263, i Riksantikvarens register Askeladden), mens lysthuset i Fosnagata 20b (LOK 87262) og bolighuset i Hauggata 26 (LOK 87264) er enkeltstående verneobjekter. Bestemmelsen stiller her krav til bevaring og gjennomføring av bygningsmessige tiltak.

5.4 Stedets karakter

Planlagte endringer i planforslaget vil i liten grad endre steds karakteren. Landskapssituasjonen og sammenhengen mellom denne og gatemønsteret og bystrukturen vil bestå. Ny utbygging på området mellom Nordmørskaia og Astrups gate vil endre opplevelsen av dette som et nærings- og trafikkområde til et mer

opparbeidet tilskudd til bysentrum. Byggehøyder er ikke fastsatt for området mellom Nordmørskaia og Astrups gate, men stor og høy bygningsmasse vil her kunne forstyrre opplevelsen av kaiflaten sett mot den bratte skråningen og byplatået i vest. Nye større utbygginger på sykehusområdet eller på Sørholmen vil i mindre grad endre stedets karakter.

Ny utbygging i tråd med planen vil til en viss grad endre hvordan veggene oppfattes i gaterommene langs Langveien, i Huggata og i Vågeveien med høyere ny bebyggelse lagt bak de historiske fasadene.

5.5 Handel og næring

I forhold til eksisterende plan er område for handel avgrenset noe. Man ser tendenser til at butikker flytter inn i kjøpesenter både i sentrum og på Løkkemyra. Det er derfor viktig å gjøre det attraktivt å beholde og etablere ny virksomhet på gateplan i sentrum. Dette fordi man ønsker å beholde en kompakt og intim bykjerne med kort avstand mellom butikkene. Man ser også at butikker på gateplan, gjør det attraktivt å ferdes utendørs og er med på å skape liv i gaten som man ønsker seg i sentrum.

5.6 Landskap

Tiltakene planen legger opp til vil i liten grad påvirke bylandskapet. Det legges opp til en utbygging på området mellom Nordmørskaia og Astrups gate som har som mål å bedre byens kontakt mot sjøen.

5.7 Barn og unges interesser

Det har vært gjennomført barnetråkkundersøkelse som en del av planprosessen og *representanten for barn og unge* har medvirket i planarbeidet. Dermed legges det til grunn at interessene til denne gruppen er ivaretatt på kommuneplannivået. Barn og unge skal på nytt trekkes inn i den enkelte regulerings sak. I tillegg brukes kunnskapen i det konkrete arbeidet med fysisk opprusting av sentrum, bl.a. med fornyede aktivitets- og oppholdsområder for unge.

5.8 Uteoppholdsareal

Å stille krav til uteoppholdsareal er utfordrende i et bysentrum som er så tettbygd som i Kristiansund. Samtidig er dette en kvalitet som er viktig for at det skal være attraktivt å bo i sentrum. Uteoppholdsareal skal være egnet for rekreasjon, lek og aktiviteter for ulike aldersgrupper. Det er derfor viktig at de er plassert og utformet slik at god kvalitet oppnås, herunder gode sol- og lysforhold, samt skjerming mot støy- og annen miljøbelastning. Uteoppholdsareal skal utformes slik at fare for personer unngås. Lekearealer skal avskjermes mot trafikk.

Uteoppholdsareal er viktige kvaliteter i områder hvor folk bor, både i form av trivsel og funksjonelt som aktivitetsarena. Parker og byrom, med tilstrekkelige og gode arealer, fungerer som sosiale møteplasser for alle aldersgrupper. De koster ingenting å bruke, og du trenger ikke invitasjon for å komme. Velegnede uteoppholdsarealer som fungerer som sosiale møteplasser for innbyggerne kan redusere ensomhet, styrke integrering og styrke sosiale bånd mellom generasjoner. Vi må derfor forsterke og fornye funksjonelle møteplasser i sentrum, også sett fra et folkehelseperspektiv.

De offentlige uteoppholdsarealene vil være naturlig for de større barna å bruke som kvartalslekeplasser. Vi må derfor utvikle parker og byrom slik at de større barna inviteres til fysisk utfoldelse og sosialt vennskap med andre. I tillegg vil de grep som kan gjøres ved å tilrettelegge for gående og syklende til disse områder, redusere behovet for bilkjøring i byen.

For de minste barna er nærlekeplasser viktig for barns motoriske utvikling, læring og trivsel. Med en stadig fortetting av boliger i sentrum må kommunen se på gode løsninger ved for eksempel bruk av areal i åpne gårdsrom. Åpne gårdsrom kan videreutvikles til gode nærlekeplasser for de minste med kort avstand til lek og samvær. Her handler det om å være kreativ, gå i dialog med nabolag osv. for å kunne utvikle gode løsninger.

Gjennom planbestemmelsene skal planlegging og gjennomføring av uteoppholdsareal for de minste barna sikres.

Både på grunn av dette, samt kommunens mål om pulserende folkeliv, blir de offentlige uteoppholdsarealene i Kristiansund viktige. Selv om disse arealene ikke direkte kan kompensere for uteområder i tilknytning til nye boenheter, så vil det være viktig at parker og byrom har høy kvalitet og er godt vedlikeholdt. Planen legger til rette for at en rekke parker og byrom kan rustes opp for å dekke behov for uteoppholdsareal i forbindelse med ny utbygging.

5.9 Universell utforming

Lovmessige krav om tilrettelegging for universell tilgjengelighet er gjeldende for alle nye tiltak. Utover dette vil ikke kommunedelplanen medføre endringer.

5.10 Kulturminner

Ved hjelp av hensynssoner legges ulike typer vern på forskjellige områder, jf. kapittel 5.3.

En stor del av sentrum får hensynssone kulturmiljø som samsvarer med NB-området slik det er vist i figur 8. Her er det lagt vekt på at utbygging skal innordne seg bymønsteret og arkitekturen i gjenreisningsbyen.

Bygningsmiljøer og enkeltbygninger som er vurdert som spesielt verneverdige er omfattet av et mer finmasket nett av hensynssoner mens fredede enkeltobjekter får båndlegging i henhold til kulturminneloven.

5.11 Naturverdier

Bestemmelsene omtaler at det ved reguleringsplaner og byggesøknader skal gjøres vurderinger i henhold til naturmangfoldloven.

5.12 Trafikkforhold

Vegtrafikk er omtalt i kap 5.1.2

5.12.1 Parkering

Det er en intensjon om at byen skal ha grøntarealer med områder for økt trivsel for beboere, og økt beboelse i sentrum. De endringer som ligger innenfor handlingsrommet til denne kommunedelplanen vil ev. skje over tid.

- Rådhusplassen, Kongens plass og Carolines plass er urbane byrom, og potensialet for å utvikle disse områdene som møteplasser er på agendaen hos kommune og fylkeskommunen. Dette vil på sikt medføre færre parkeringsplasser.

Når det gjelder nye utbygginger i sentrum er det planlagt nytt kulturhus, og Campus Kristiansund. Dette vil være utbygginger som vil skape behov for ytterligere parkeringsplasser i sentrum.

Beleggsundersøkelsen viser at det er et trykk på eksisterende avgiftsregulerte parkeringsplasser i sentrum og at dette til tider skaper unødige letetraffikk. I tillegg blir det nye store utbygginger i sentrum, og parkeringsplasser i sentrum fjernes på sikt til fordel for økt boligandel og bedre byrom og trafikkfri parkområder. Dette tilsier at det kan bli behov for nye parkeringsanlegg i sentrum. Da det ikke er ønskelig å benytte areal på gateplan så bør det vurderes å etablere nye parkeringsmuligheter enten i bygg eller under bakken.

Å se nærmere på parkeringsanlegg i fjell eller anlegg på annen måte under bakken eller som parkeringshus blir et tema i arbeid med **parkeringspolitisk plan**. Det kan være aktuelt å utnytte påhuggstedet som i eldre planer har vært reservert for vegtunnel ved krysset mellom rv. 70 og Vågebakken som innslag til et parkeringsanlegg i fjell. Det ser ut til at det er dette stedet har god fjelloverdekning og har en rimelig sentral plassering for å kunne

bli en vesentlig parkeringsressurs i fremtiden for sentrum. I og med at det er en viss usikkerhet knyttet både til behov og utforming er det ikke området regulert til formålet. Man har likevel sikret seg mot en gjenbygging ved å regulere området til grøntstruktur. I og med at grøntstrukturfunksjonen også er viktig må den også ivaretas dersom det blir innkjøring til parkeringshall i fjell.

Parkeringsbestemmelser

Det er krav til antall parkeringsplasser som skal opparbeides i forbindelse med utbygging. Dette er hjemlet i bestemmelsene.

For bebyggelse og anlegg bør som hovedprinsipp parkering lokaliseres i kjeller/under terreng. Nedkjøringsramper og porter til parkeringskjeller bør unngås i sentrale gater og byrom. Der parkeringshus kombineres med annet byggeformål, bør det ikke tillates parkering etablert i førsteetasje/gatenivå. Ved parkeringshusprosjekter/parkeringsanlegg over flere plan, skal fasader i førsteetasje og arealer som vender mot gate benyttes til handels- eller næringsformål

Sykkelparkering

Det innføres norm for minimum antall parkeringsplass for sykkel. Dette er hjemlet i bestemmelsene.

5.12.2 Tilrettelegging for kollektivtrafikk

Planens avgrensning og detaljeringsnivå, samt forutsetning om at området mellom Nordmørskaia og Astrups gate skal transformeres, har gjort at man ønsker å avklare hvor en fremtidig kollektivterminal skal plasseres. Området mellom Nordmørskaia og Astrups gate kan ikke transformeres til annet formål før det foreligger et godt alternativ til dagens trafikkterminal.

Dagens trafikkterminal ivaretar operatørens og kundenes behov, men er svært arealkrevende. Man har derfor hatt en dialog med Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen for å komme i gang med vurderingene av hvor ny kollektivterminal kan lokaliseres, og hva man skal legge vekt på ved plassering og utforming.

Man har følgende mål for en fremtidig kollektivterminal:

- En god kollektivterminal skal vises i bybildet - uten å være dominerende, og terminalfunksjonen skal bidra til et pulserende liv i området, i interaksjon med andre typer aktiviteter og virksomheter - handel, spisesteder og servicetilbud.
- Et attraktivt og effektivt kollektivknutepunkt skal synliggjøre prioritering av kollektivtrafikken på en god måte.
- Kollektivterminalen skal ivareta nødvendige servicefunksjoner for kollektivreisende. I dette skal følgende inngå: Venterom, toalettfasiliteter, trafikantinformasjon og bagasjeoppbevaring.

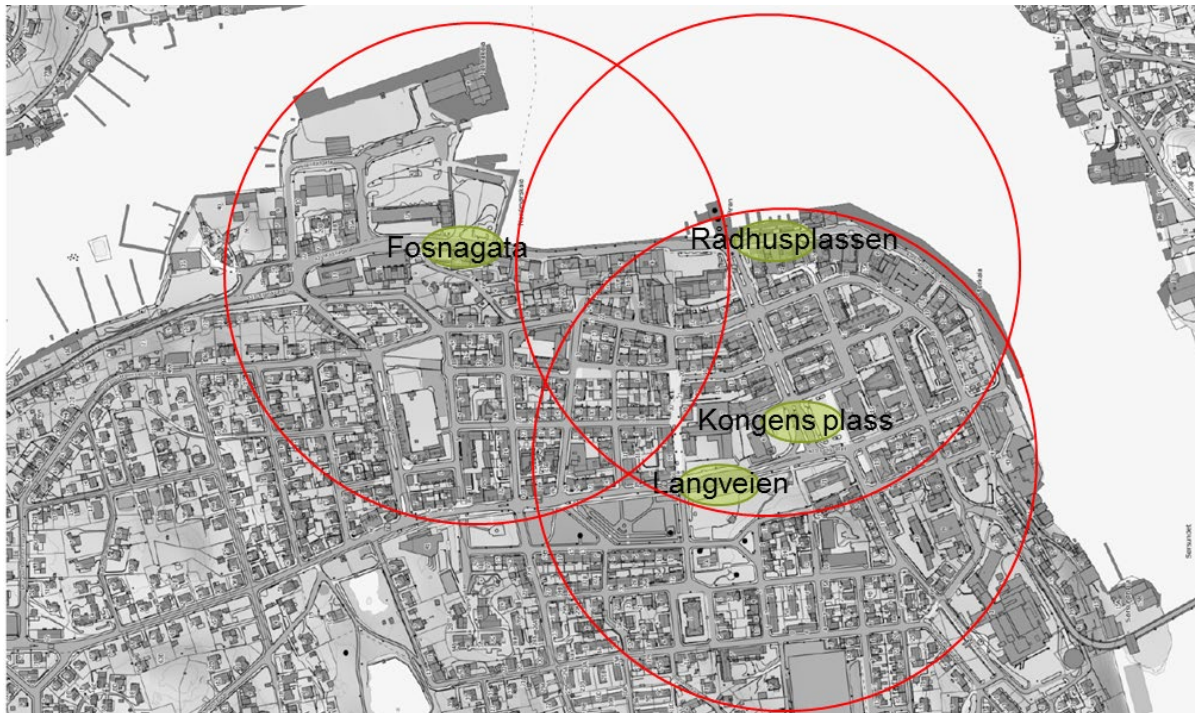
Samlokalisering med kontorarbeidsplasser, boliger osv. skal kunne bidra til å gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt både for arbeidsreiser og andre reiser med sentrum som start- eller målpunkt.

- En god terminal skal kunne være et viktig element i utvikling av et levende og attraktivt bysentrum.
- Det må det være mulig for by- og lokalbusser å betjene terminalen uten å bli hindret av ekspress- og distriktsbusser som vil ha behov for noe lengre tid på holdeplass.

Man ser det som mest aktuelt å etablere en gateterminal, som omtalt i løsningen i kollektivanalysen. Dette er en kompakt løsning som ivaretar de fleste funksjoner som dagens terminal på området mellom Nordmørskaia og Astrups gate har, men det gjøres innenfor et av byens kvartal, og servicefunksjoner er mer integrert i byens eksisterende tilbud. Utfordringen med løsningen er at de aller fleste bussrutene har sentrum som endestasjon, og har derfor behov for reguleringstid og/eller bytte av bussjåfør og/eller ivaretagelse av kjøre- og hviletidsbestemmelser. Per i dag ivaretar terminalen på området mellom Nordmørskaia og Astrups gate disse

funksjonene. Når det arealet frigis til andre formål må det etableres et annet område der disse funksjonene ivaretas.

En egen reguleringsplan må avklare eksakt dimensjonering, plassering og detaljerte løsninger for en gateterminal. I tillegg til en gateterminal må det avsettes et område som sikrer rasjonell drift og sikker trafikkavvikling. I reguleringsplanen må det avklares nærmere hvor mange busser og hvilke servicefunksjoner det skal tilrettelegges for.



Figur 13 - Det er fire områder som har vært vurdert. Disse er vist med grønt på kartet nedenfor. Rød sirkel markerer 300 meter radius fra kollektivknutepunkt

Fleire alternative plasseringer av gateterminal har vært vurdert i forbindelse med dette planarbeidet. Følgende kriterier inngår i vurderingene av plassering:

- Plassering/avstand
 - o Sentral plassering og korte/flate gangavstander
 - o Kort avstand til korresponderende sjøtransport
 - o Kort avstand til taxiholdeplass
 - o Mulig å tilrettelegge for korttidsparkering (kiss and ride)
- Utforming
 - o Tilstrekkelig areal
 - o Godt tilpasset bybildet
 - o Mulighet for service/ informasjon
- Trafikale forhold
 - o Mulig å få god trafiksikkerhet
 - o Mulig å legge godt til rette for gående og syklende
 - o Lavt konfliktpotensial med annen trafikk
 - o Mulighet for å snu bussen

Antall holdeplasser er også vurdert, da det å redusere antall holdeplasser, er med på å få bussen raskere frem og bli et mer konkurransedyktig fremkomstmiddel. Gangavstand til holdeplass i den tette delen av sentrum bør ikke være mer enn 300-400 meter. Utenfor sentrumskjernen kan 500-600 meter aksepteres. Fleire holdeplasser langs Langveien kan fjernes, da de ligger for tett i forhold til kriteriene i gjeldende kollektivhåndbok. På bakgrunn av det har vi foreslått en kantstopp langs fv. 420 i området ved eksisterende busstopp sørvest for sjukehuset. Avhengig av hvor en fremtidig gateterminal blir lokalisert, må man vurdere behov for andre bussholdeplasser i sentrum. Både området mellom Nordmørskaaia og Astrups gate, området ved Rådhusplassen

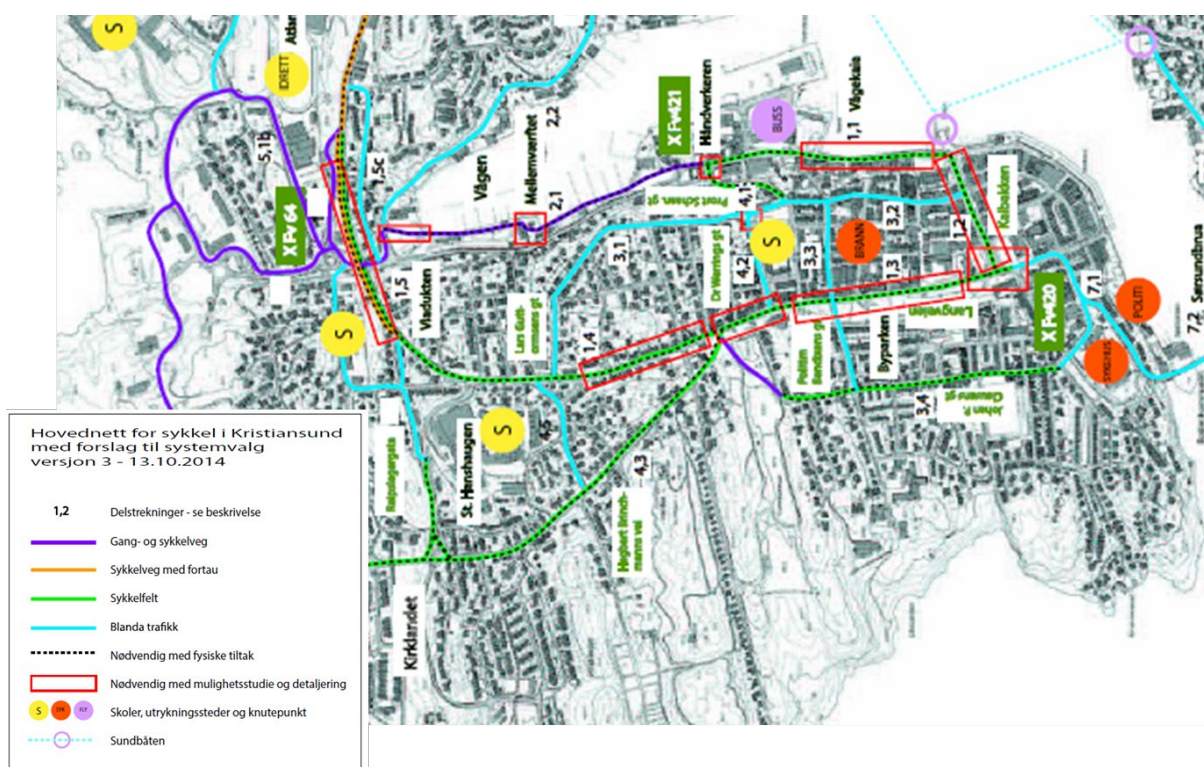
og Kongens Plass/Langveien bør ha holdeplass. Holdeplasser skal dimensjoneres i henhold til gjeldende standard og ivareta krav til universell utforming.

5.12.3 Plan for bedre tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk

I kommunedelplanen for sentrum er det få konkrete tiltak for å bedre forholdene for gående og syklende.

I «Hovedplan for sykkel» er det fastsatt målsetninger og prinsipper ved planlegging av hovednett:

- Sikre trygg og komfortabel sykling i hastigheter opp til 25-30 km/t
- Planlegge for både arbeids- og hverdagssyklister (ulike behov)
- Maskevidde på 500-800 meter,
- Unngå unødvendige stigningsforskjeller
- Forhindre konfliktsituasjoner og ulykker
- Vurdere behov for separering av ulike trafikantgrupper
- Når det er hensiktsmessig, samt at areal og omstendigheter tillater det bør systemvalg i sentrum være sykkelfelt og blandet trafikk.
- Gående, syklende og kollektivtransport må sees i sammenheng med hverandre.



Figur 14 - Kart hentet fra kommunens plan for hovednett for sykkel.

I Langveien, Kaibakken, og Fosnagata/Vågeveien er det forutsatt at løsningene skal være sykkelfelt. I Lars Guttormsens gate, Hauggata, Dr. Werrings gate, Politimester Bendixens gate og langs fv. 420 er det forutsatt blanda trafikk.

Sentrumsplanen tilrettelegger for at ovennevnte prinsipper kan la seg gjennomføre, men planen viser ikke konkret og med bindende virkning hvordan prinsipløsningene kan realiseres. Dette må fastlegges på reguleringsplannivå.

5.12.4 Kvalitetsstandard for vedlikehold av gater og plasser

Planen legger ikke føringer for vedlikehold, men kommunen vil utarbeide en egen standard for vedlikehold av det kommunale vegnettet. Med tanke på at det skal være attraktivt med miljøvennlig transport, samt at man

har en ambisjon om at sentrum skal være attraktivt og ha et pulserende folkeliv må man ha en høy standard for drift og vedlikehold. Det stilles høyere kvalitetskrav til helårs drift og vedlikehold av gater og plasser i sentrum, enn for andre områder som boligstrøk og industriområder.

5.12.5 Varelevering

Det stilles krav om løsninger for varelevering skal ivaretas i reguleringsplaner og byggesøknader

5.13 Teknisk infrastruktur

Det er planlagt en systematisk fornying av gammelt ledningsnett i sentrum. Utskifting av strømmnett foregår vanligvis samtidig som VA-anlegg blir fornyet. Behovet for utbedringer/utbygging av teknisk infrastruktur må vurderes i forbindelse med alle utbyggingsprosjekt og avklares i påfølgende reguleringsplaner/byggesøknader.

5.14 Grunnforhold

Det stilles krav i bestemmelsene om at forhold knyttet til stabilitet og skred skal vurderes nærmere i forbindelse med reguleringsplan og/eller byggesak.

5.15 Sosial infrastruktur

Planen legger opp til at eksisterende skole, bydels hus, kirke, sykehus, osv. skal beholdes. Det legges til rette for ny utbygging av kulturtilbud både på Gassverktomta i Vågen og ved Kongens plass. Planen legger til rette for utbygging av undervisningsformål på området mellom Nordmørskaia og Astrups gate. Dette er tiltenkt som lokalisering av en ny Campus Kristiansund med høyskole, samt fagskole og tilhørende funksjoner. Barnehage kan også være et aktuelt utbyggingsformål i dette området.

5.16 Forurensing

Planen gir ikke føringer for det, men det bør etableres permanente eller mobile målestasjoner for luftforurensning for å gi et bedre grunnlag for å iverksette tiltak.

Redusert fartsgrense i Langveien bidrar til bedring i luftforurensing der. Dette er et tiltak som kan vurderes i en skiltplan for sentrum. Bedre rutiner for drift- og vedlikehold kan redusere andel svevestøv, ved at det stilles krav til hyppigere vask av gater i perioder med dårlig luftkvalitet.

Beregningsresultat fra støy gir for dårlig grunnlag til å vurdere om det er behov for tiltak og hvilke tiltak som kan være aktuelle. Det stilles derfor krav gjennom bestemmelsene at det skal gjøres beregninger i og vurdering av avbøtende tiltak i forbindelse med hver enkelt reguleringsplan/byggesak.

Bestemmelsene stiller krav til at ev. forurensing i grunnen må dokumenteres og ivaretas i forbindelse med reguleringsplan/byggesak.

6 Virkninger av planforslaget (konsekvensutredning)

Som følge av planarbeidets utvikling siden planprogrammet ble fastsatt i 2013, har tema for konsekvensutredningen blitt noe justert. I og med at planen ikke legger opp til vesentlige endringer for store deler av planområdet, er det valgt ut to delområder som man konsentrerer konsekvensutredningen om. De to delområdene er området mellom Nordmørskaia og Astrups gate og fortetting i sentrum.

I og med at planen ikke legger opp til vesentlige endringer når det gjelder vegtrafikk, verken i forhold til å regulere trafikken, eller utbygging som endrer trafikkmengden vesentlig, så er det ikke gjennomført en grundig og helhetlig utredning av trafikksituasjonen i sentrum, slik planprogrammet beskriver.

Den overordnede handelsanalysen viser at det er forholdet mellom sentrum og Løkkemyra som er den vesentlige problemstillingen i Kristiansund. Man har derfor ikke sett det hensiktsmessig å utarbeide det som i planprogrammet var omtalt som et oppdatert faktagrunnlag om handelsnæringa i sentrum og i kommunen, og forholdet mellom Kristiansund og omlandskommunene. Analysen skulle også identifisere lokale hindringer og muligheter å styrke sentrums andel av handelsutviklingen.

Planprogrammet beskriver at det skal utarbeides en stedsanalyse. I konsekvensutredningen er dette omtalt som kulturmiljø og byutvikling. Grunnlaget for store deler av kapittelet er mulighetsstudie og formingsveileder som er omtalt under temaet «Stedsanalyse» i planprogrammet. I og med at formålet er å finne balansen mellom bevaring av kulturmiljø og byutvikling, så synes det riktig å omtale konsekvensene for disse to temaene samlet, og at dette ville vært essensen av det som fremkom i en stedsanalyse.

6.1 Metodikk

Konsekvensutredningen følger prinsippene i veileder for konsekvensutredninger av kommuneplanens arealdel, T-1493, utgitt av miljøverndepartementet. Veilederen følger opp forskrift om konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven (2009). Det er krav om konsekvensutredning av kommunedelplan ved:

- Nye områder
- Vesentlig endret arealbruk i eksisterende byggeområder
- Endring i utfyllende bestemmelser

Planens utgangspunkt og formål er å videreutvikle sentrum som et attraktivt og framtidsrettet regionbysentrum med et pulserende folkeliv brukes som ramme for å vurdere virkningene av de enkelte utbyggingsområdene og de samlede arealbruksendringene i planen.

Innledningsvis beskrives de ulike delområdene som er gjenstand for tematiske vurderinger. Videre i konsekvensutredningen beskrives virkningene på miljø og samfunn etter følgende oppbygning:

- Virkningene av de enkelte utbyggingsområdene/tiltakene gruppert på tema
- Vurdering av virkningene av planens samlede arealbruksendringer
- Vurdering av planens strategi og målsetninger for fremtidig arealbruk

Konsekvenstema er gitt i planprogrammet. Trafikk, handel, kulturmiljø og byutvikling, støy og ROS er tema i konsekvensutredningen. I tillegg vurderes virkninger av planen på vanlig måte.

Konsekvensene beskrives på et overordnet nivå hvor langsiktighet og helhet står sentralt. Vurderingene gjøres opp mot 0-alternativet som er sannsynlig utvikling uten foreslått endring/rullering av sentrumsplanen. Verdi, omfang og konsekvens vurderes samlet med en tekstlig beskrivelse.

6.2 Datagrunnlag

Tema	Kilder
------	--------

Trafikk	Bypakke Kristiansund – Overbyggingsdokument, 2014 (SVV) Hovedplan for sykkel, 2014 (SVV, MRFK og KK) Utredning av kollektivtrafikken i Kristiansund, 2014 (Asplan Viak for SVV og MRFK) Parkerings – Beleggsundersøkelse, 2015 (Knut Olav Hjelen) Veiledende parkeringsnorm for Kristiansund, 1985 (KK)
Handel	Handelsanalyse for Møre og Romsdal, 2014 (Asplan Viak for MRFK)
Kulturmiljø og byutvikling	Mulighetsstudie og formingsveileder, 2015 (Asplan Viak for KK) Nasjonale kulturhistoriske bymiljøer – Kristiansund, 2017 (Riksantikvaren) Veileder NB! - registret Databasen for historiske byområder, 2015 (Riksantikvaren) Riksantikvarens bystrategi 2017- 2020, 2017 (Riksantikvaren) Bidrag til en norsk Kystsosiologi, 2015 (Nordmøre museum)
Støy	Støyvarselkart, strategisk støykartlegging, 2010 (SVV)
Risiko og sårbarhet	Helhetlig overordnet ROS-analyse, 2015 (KK) Sentrumsplan – ROS-analyse, 2016 (KK)

6.3 Beskrivelse av delområder

De delområdene som konsekvensutredes er i hovedsak nye utbyggingsområder og områder med vesentlig endret arealbruk eller bestemmelser om dette:

Området mellom Nordmørskaia og Astrups gate: Området har transformasjons-potensiale. Området har store trafikk- og havnearealer som man har vurdert egner seg til transformasjon. Avklaring av arealbruk og konsekvensene av dette utredes.

Fortetting i sentrum: For å få økt aktivitet og høyere boligandel i sentrum er det ønskelig å legge til rette for fortetting. Avgrensning og tema for konsekvensutredning er basert på mulighetsstudie.

6.4 Trafikk

De trafikale endringene man får som følge av stenging av gater vil være minimale, da det er snakk om gater med lite trafikk, eller gater som inngår i et gatenett, der flere gater vil ta opp endringen i trafikk som kommer som følge av stengingen.

Etter en vurdering av utbyggingspotensiale, er det bare området mellom Nordmørskaia og Astrups gate som i vesentlig grad vil kunne generere trafikk i et slikt omfang at det har betydning for trafikkavvikling. Av den grunn er det stilt krav om at det skal utarbeides en trafikkanalyse for området i samband med at det utarbeides reguleringsplan. Trafikkanalysen må dokumentere at trafikkforholdene blir akseptable med fremtidig utbygging.

I denne planen legger man opp til reduserte krav til opparbeiding av parkeringsplasser i forbindelse med nybygg. Dette vil være et tiltak som over tid kan gi større belegg på eksisterende plasser, samt at det stimulerer til økt bruk av miljøvennlig transport.

6.4.1 Overbygningsdokument for Bypakke Kristiansund

Overbygningsdokumentet viser at man har et fartsnivå på 25-30 km/t gjennom sentrum. Dette er akseptabelt nivå og dokumenterer at trafikkavviklingen er ok. Det viser også at man har et mål om en helt annen reisemiddelfordeling enn det man har i dag. For å få til det, må man i størst mulig grad legge til rette for miljøvennlig transport, og etter hvert innføre restriksjoner for biltrafikken.

6.4.2 Kollektivanalyse

Kollektivanalysen som er utarbeidet er på et overordnet nivå.



Figur 15 - Mulig system for rutenett inn og ut av Kristiansund sentrum.

Kollektivanalysen foreslår tosidige holdeplasser med kapasitet til 4-6 busser i Fosnagata og venterom og servicefasiliteter integrert i tiliggende bebyggelse. Denne skal ivareta det som per i dag løses på dagens terminalområde, inkl. hurtigbåttilbudet.

Som en del av dette planarbeidet har vi gjort en vurdering av alternativ plassering av en gateterminal. Områdene som er vurdert er Fosnagata v/ dagens terminal, Arnulf Øverlands gate, Kongens plass og Langveien. Dette er omtalt i kap. 5.12.2. Plasseringen skal bygge opp under de målsetningene man har for sentrumsplanen. Det må også stilles krav til at kollektivløsningene for sentrum skal ha en utforming og plassering som bidrar til et pulserende liv i området, i interaksjon med andre typer aktiviteter og virksomheter - handel, spisesteder og servicetilbud. Vi legger til grunn at det etableres en ny løsning for kollektivterminalfunksjoner nær dagens trafikkterminal. Utforming og detaljering skal løses gjennom reguleringsplanen for området mellom Nordmørskaia og Astrups gate, sammen med Campus Kristiansund.

6.4.3 Hovedplan for sykkel

Hovedplanen fastlegger prinsippene for sykkelløsninger. Dette legges til grunn for denne kommunedelplanen. Det er ikke gjort egne vurderinger av disse tiltakene som en del av dette planarbeidet. Dette må gjøres i mer detaljerte vurderinger som omfatter fysisk utforming av tiltak for sykkel, for eksempel gjennom en reguleringsplan. I en slik vurdering må trafikantgrupper gis prioritet, og det må vurderes hvilke trafikkale virkninger man får som følge av den fysiske utformingen som tiltaket gis. Dette vil bli detaljert gjennom egen handlingsplan tilknyttet gjennomføringen av «Hovedplan for sykkel».

6.4.4 Konsekvenser for trafikk

Trafikale konsekvenser av utbygging på området mellom Nordmørskaia og Astrups gate

Hvilken utvikling man får her vil være avhengig av hvordan fordelingen mellom ulike arealbrukskategorier blir. Denne avklaringen får man ikke før det er utarbeidet reguleringsplan for området. I bestemmelsene til denne planen er det stilt krav om at det skal utarbeides en trafikk og parkeringsanalyse. Denne må dokumentere hvordan ulike trafikantgrupper blir ivaretatt, samt at trafikkapasiteten er akseptabel.

Trafikale konsekvenser av fortetting i sentrum

Eksisterende rv. 70 vil kunne få trafikkøkning gjennom sentrum. Det legges opp til å redusere krav til parkeringsdekning i fortettingsprosjekt. Dette vil gi større belegg på eksisterende parkeringsplasser.

Parkeringsbestemmelser

Parkeringsnorm; Parkeringsnorm for Kristiansund kommune er opphevet jfr. overgangsbestemmelser pbl§ 34-2 9.ledd og TEK 17 §5-7.

Frikjøp av parkeringsplasser – kan skje gjennom f.eks. kjøp av parkering annet sted.

Innføring av frikjøpsordning gir muligheter til etablering av p-hus.

Eksisterende parkeringsplasser skal ikke fjernes før nye alternative plasser er etablert- det må være krav til at nye boliger har tilstrekkelige parkeringsplasser – frikjøpsordning i tråd med bestemmelser i Skedsmo kommune.

Samlet vurdering

Utbygging i sentrum er i henhold til et overordnet prinsipp om samordnet areal- og transportplanlegging, og vil gi mindre trafikk enn om samme utbygging skulle skje utenfor sentrumskjernen.

Krav om parkeringsplasser og krav til parkeringsdekning vil trolig øke antallet parkeringsplasser.

Byutviklingen som det åpnes for i sentrumsplanen vil føre til en vekst i persontrafikken, noe som gir behov for økt kapasitet og fremkommelighet i vegnettet, spesielt med tanke på næringstransport, kollektivtrafikk, sykkel og gange. Som følge av dette vil det også være behov for fokus på trafiksikkerhet for myke trafikanter.

På lang sikt vurderes det som positiv konsekvens knyttet til transportbehov når det er kommet på plass gode løsninger både for økt kollektivandel, gange og sykkel.

6.5 Handel

6.5.1 Handelsanalyse

Det er utarbeidet en handelsanalyse for Møre og Romsdal i 2014. I denne inngår egne vurderinger for Kristiansundsregionen og Kristiansund kommune.¹¹ Dette er et oppdatert faktagrunnlag om handelsnæringa i sentrum og i kommunen.

Forholdet mellom Kristiansund og omlandskommunene er omtalt. Den identifiserer lokale hindringer og muligheter for å styrke sentrums andel av handelsutviklingen. Det er utarbeidet to scenario for byen, en er at videre utvikling vil skje med samme fordeling mellom sentrum og Løkkemyra som man har i dag. Det andre scenariet er en utvikling der nytt handelsareal legges til sentrum og i mindre grad til Løkkemyra.

¹¹ Handelsanalyse for Møre og Romsdal - Møre og Romsdal fylkeskommune/Asplan Viak. (2014)

Tabell 2 - Tabell 3 - Handelsanalysen viser to ulike scenarier for handelsutvikling. Tabellene viser fordeling av areal mellom sentrum, Løkkemyra og resten av kommunen.

Scenario 1	Dagligvarer	Utvalgsvarer	Plasskrevende varer	Sum
Kristiansund sentrum	3 500 m ²	8 000 m ²		11 500 m ²
Løkkemyra	6 000 m ²	6 000 m ²	7 000 m ²	19 000 m ²
Kristiansund, rest	7 500 m ²		3 000 m ²	10 500 m ²
Sum:	17 000 m²	14 000 m²	10 000 m²	41 000 m²

Scenario 2	Dagligvarer	Utvalgsvarer	Plasskrevende varer	Sum
Kristiansund sentrum	4 500 m ²	14 000 m ²		18 500 m ²
Løkkemyra	4 500 m ²		7 000 m ²	11 500 m ²
Kristiansund, rest	8 000 m ²		3 000 m ²	11 000 m ²
Sum:	17 000 m²	14 000 m²	10 000 m²	41 000 m²

Et annet forhold som kan påvirke handel er en ev. innføring av bompenger. Dette avgjøres ikke i denne plansaken, men vi gjengir likevel de vurderingene som er gjort i den forbindelse:

Kristiansund bystyre gjorde i juni 2018 et prinsippvedtak om etableringen av en bypakke for Kristiansund. Her er det lagt til grunn to bomsnitt, altså passeringer som vil kreve betaling. Disse er Nordsundbrua og Omsundbrua. Det betyr at all intertrafikk i sentrum (Innlandet, Kirklandet og Gomalandet) samt trafikk fra Averøy vil nå sentrum bomfritt, men må betale bompenger for å komme ut til kjøpesenterområdet på Løkkemyra. På grunn av timesregelen (kun betaling ved én passering i løpet av en time) vil trafikk fra Frei og nabokommunene betale alt på Omsundbrua, og vil slik ikke betale ekstra for å kjøre helt inn til sentrum.

På bakgrunn av dette vil sentrum med stor sannsynlighet ikke svekkes som et resultat av innføring av bompenger, kanskje tvert om. I Kristiansund økte sentrums andel av handelen i perioden 2004 – 2008, men den har deretter gått ned, og den er redusert fra 35 til 28 % i perioden 2004–2012. Andelen av handelen som gjennomføres ved Løkkemyra har samtidig gått opp.

Denne planen omhandler bare sentrum og gir ikke grunnlag for å styre utviklingen i den ene eller andre retningen.

6.5.2 Konsekvenser for handel

Konsekvenser av utbygging på området mellom Nordmørskaia og Astrups gate

Det er lagt stor vekt på at man legger til rette for en utbygging på dette området som ikke reduserer det etablerte sentrum sin attraktivitet som handelsområde. Samtidig er det rom for å etablere virksomhet som gjør at området mellom Nordmørskaia og Astrups gate kan fungere både som Campus og som boligområde.

Konsekvenser for handel ved fortetting i sentrum

Planen åpner for økning av næringsarealer og en større økning i boligandel ved fortetting av sentrumskjernen. Høyere boligandel i sentrumskjernen kan bidra til en boligdrevet næringsutvikling, og være en god strategi for utvikling av næring i Kristiansund. I de mest sentrale delene av sentrumskjernen er det tilrettelagt for økt andel næring og aktive fasader i 1. etasjer.

Detaljhandel skal fortrinnsvis etableres innenfor sentrumskjernen. Den potensielle konsentrasjon av næringsaktivitet i sentrumskjernen kombinert med aktive fasader, vil øke attraktiviteten til Kristiansund sentrum som handelssentrum. Fortetting av sentrumskjernen vil kunne stimulere til økt handel og et mer attraktivt sentrum som kan føre til positive konsekvenser for næring og sysselsetting.

Samlet konsekvens

Kommunedelplanen legger føringer som styrker sentrumskjernen og attraktiviteten som handelssentrum. Dette innebærer at detaljhandel primært konsentreres i sentrumskjernen blant annet med virkemidler som krav til aktive fasader. Planen konsentrerer handelen i større grad enn forrige sentrumsplan, samtidig som det sikrer konsentrasjon i lokalene tilknyttet gågata (N. Enggate / Skolegata).

Kombinert formål på området mellom Nordmørskaia og Astrups gate vil tilrettelegge for at flere oppholder seg og jobber i sentrum. Dette kan ha en positiv effekt på innovativt og kompetansebasert næringsliv, samt bidra til et en høyere arbeidsplassetthet innenfor sentrumskjernen. Forventet vekst i handel vil gi økonomisk grunnlag for etablering av flere forretninger og serveringssteder.

Den samlede virkningen av planen vil kunne generere etterspørsel etter arbeidskraft og gi positive konsekvenser for sysselsetting.

6.6 Kulturmiljø og byutvikling

6.6.1 Kunnskapsgrunnlag

Det foreligger flere faglige dokumenter som beskriver kulturminneverdier i gjenreisningsbyen Kristiansund og som gir anbefalinger om hvordan verneverdier best kan ivaretas. Riksantikvaren redegjør for kulturmiljøverdier i Kristiansund sentrum i NB!- registret ¹² og gir generelle anbefalinger om strategier for bevaring i veileder til NB!- registret ¹³ og i sin bystrategi¹⁴.

Asplan Viak har på oppdrag for Kristiansund kommune utarbeidet en mulighetsstudie og formingsveileder¹⁵.

6.6.2 Muligheter for sentrumsutvikling

Hensyn til bevaring av gjenreisningsbyen er av enkelte grunneiere, næringsdrivende og deler av det politiske miljøet vurdert til å være til hinder for en positiv byutvikling med mer aktivitet i den historiske bykjernen. Planforslaget representerer en mer lempelig form for vern av kulturmiljø enn det man har oppfattet har vært praksis til nå.

Bygningsvolumer og byggehøyder følger i hovedsak mønsteret i eksisterende bebyggelse. Sammenlignet med formingsveileder er det lempet på detaljerte krav til materialbruk, balkonger og takopplett for utpekte bevaringsområder mens det for den store hensynssonen for hele gjenreisningsbyen er angitt mindre strenge bestemmelser, men likevel vektlagt at ny utbygging skal innordne seg eksisterende bystruktur.

Større områder i utkanten av sentrumskjernen er strategisk viktige for å kunne møte nye store virksomheter som vil ha stor betydning for hele byen og regionen. Området mellom Nordmørskaia og Astrups gate er trolig viktigst og aktuell lokalisering for høyskole og tilhørende miljøer. Sykehusområdet vil også kunne romme større nye funksjoner der helse relaterte virksomheter knyttet til distriktsmedisinsk senter vil utgjøre et tyngdepunkt. Begge to er mulighetsområder for byen, der det er for tidlig å fastsette konkret arealbruk og utforming.

For å kunne møte nye initiativer og legge til rette for ny utvikling også i selve sentrumskjernen tillater planen enkelte steder større byggehøyder og bygningsvolumer enn det som kjennetegner bymønsteret ellers. Figur 16 viser utviklingsområder og kvartaler der fortetting er aktuelt. (Synliggjør alle aktuelle områder av et visst volum i kartet, eks Rica, Fosna hotell, ... adm legger inn).

¹² Nasjonale kulturhistoriske bymiljøer – Kristiansund, Riksantikvaren 2017

¹³ Veileder NB!- registret Databasen for historiske byområder, Riksantikvaren 2015

¹⁴ Riksantikvarens bystrategi 2017- 2020, Riksantikvaren 2017

¹⁵ Kristiansund sentrum Mulighetsstudie og formingsveileder, Asplan Viak/ Kristiansund kommune, 2015



Figur 16: Sirkler på figuren markerer utviklingsområder og kvartaler der det tillates fortetting.

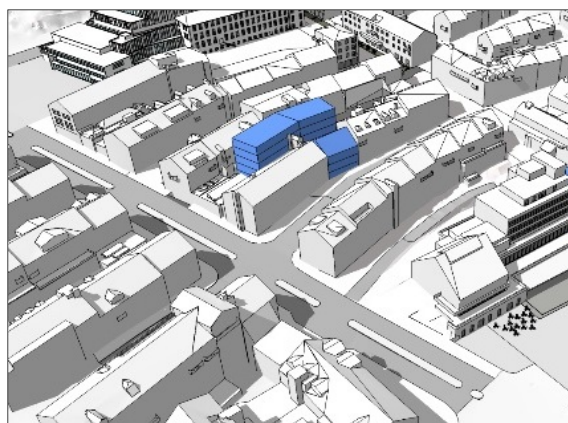
- aktuelt utviklingsområde med høyskole som tyngdepunkt på området mellom Nordmørskaia og Astrups gate
- aktuelt utviklingsområde for lokalmedisinsk senter ved sykehuset
- aktuell fortetting til sentrumsformål i Heggveien
- aktuell fortetting til kombinert formål med boliger (Langveien, Vågeveien, Helsehuset og Hollendergata)

Figur 17 antyder mulige bygningsvolumer i de mest sentrale kvartalene der det er åpnet for fortetting.:

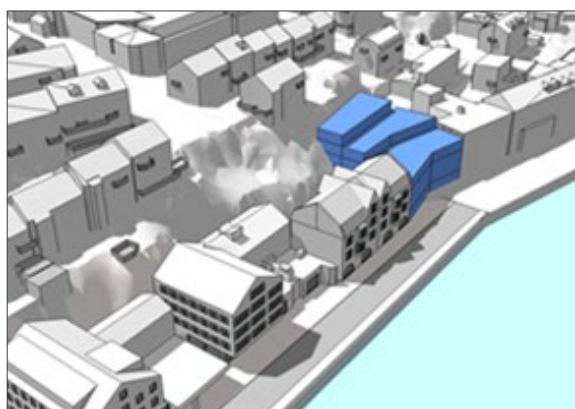
- Kvartal III Hollendergata
- Kvartal VII Helsehuset
- Kvartal VIII Fosnagata 8-10,
- kvartal XXI «Langveien sør» og kvartal XVII «Langveien - Skolegata» - Her er det de indre gårder som kan bygges ut
- kvartal XXXIV Heggveien – Her er det det indre gårdsrommet som kan bygges ut, i tillegg til utfylling i fasaden mot Heggveien



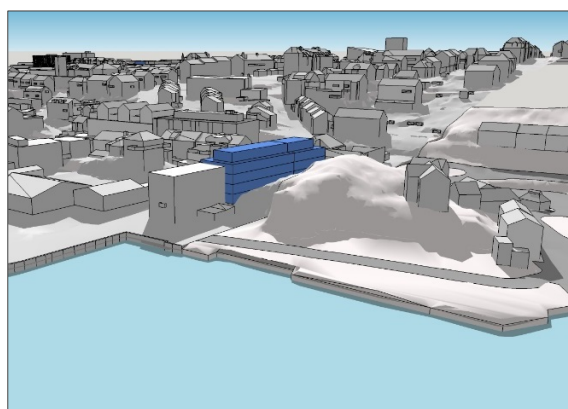
skisse av mulig utbyggingsvolum langs Langveien



skisse av mulig utbyggingsvolum i Hauggata



skisse av mulig utbyggingsvolum i Vågeveien



skisse av mulig utbyggingsvolum i Hollendergata

Figur 17: Figuren viser mulige utbyggingsvolumer hvor det åpnes for fortetting.

Et annet plangrep for å styrke aktiviteten og sikre et levende sentrum er å konsentrere publikumsrettede virksomheter til de mest sentrale bygatene. Sentrumsformål er konsentrert om Kaibakken og sidegatene til denne samt Skolegata og Vågeveien. Her er det krav om at lokaler i første etasje skal være forberedt for publikumsrettet virksomhet.

6.6.3 Formingsveileder

Det er utarbeidet en formingsveileder i forbindelse med planarbeidet. Denne gir en god oversikt over de kulturhistoriske verdiene i sentrum, og gir råd om hvordan dette kan ivaretas. Denne er ikke innarbeidet i bestemmelsene for hensynssonene.

6.6.4 Konsekvenser for kulturmiljø og byutvikling

Området mellom Nordmørskaia og Astrups gate er et nøkkelområde og en viktig arealreserve for fremtidig utvikling av Kristiansund sentrum. Samtidig ligger området nært viktige kulturmiljøer som gjenreisingsbyen i sørvest og Vågen i nord. 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.

Fortetting i sentrum, slik planen tillater, vil ha konsekvenser for kulturmiljøet i gaterommene i Langveien, Hauggata og Vågeveien, der høyere ny bebyggelse vil danne horisonten bak bevaringsverdige fasader. Dette vil også redusere forståelsen av systemet med åpne bakgårder og serviceveier som ligger i den opprinnelige reguleringen etter krigen.

Planens bestemmelser krever oppfølging av materialbruk og farger fra BSR- reguleringen, men krever ikke tilbakeføring der dette allerede er endret.

Kvartal III Hollendergata

Det er foreslått å akseptere ny bebyggelse opp til 4 etasjer, der dagens er på 2 – 3 etasjer. Dette vil bli synlig på en annen måte enn dagens bebyggelse. Med god formgiving, evt. Inntrukket 4. etasje, og med gode tilkomster og sammenkoblinger mot naboer kan dette aksepteres for å få realisert flere boliger i sentrum. Det er særlig viktig å ta hensyn til kulturminneverdiene helt inntil, Vidalshaugen og Håndverkeren. Konsekvensene for kulturmiljøet vurderes som akseptable.

Kvartal VII Helsehuset

Det er foreslått ombygging av dagens kontorbygg til boliger. Det åpnes for inntil 2 etasjer høyere bebyggelse for dette prosjektet. Bygget vil bli mer synlig i bylandskapet, men ved god utforming vurderes konsekvensene for kulturmiljøet som akseptable.

Kvartal VIII Fosnagata 8-10,

Det er foreslått et innfyllings-prosjekt i en innhuk på Vågekaia. Det planlegges en 3-etasjers bygning i fasaden mot kaia, og muligheter for en opptrapping med et par etasjer bakover mot fjellknausen. Med god tilpasning til nabobyggene kan fasaden bli et tilskudd til bebyggelsen mot havna. Det står alt et bygg på 5 etasjer inn mot bergveggen. Endringen av silhuett og opplevelsen for omgivelsene kan derfor aksepteres. Konsekvensene for kulturmiljøet vurderes som akseptable.

Kvartal XXI «Langveien sør» og kvartal XVII «Langveien - Skolegata»

Her er det de indre gårder i to nabokvartaler som kan bygges ut. Det åpnes for å bygge 4 – 5 etasjer innenfor rammene av eksisterende bebyggelse mot hhv. Langveien (i vest) og Fridtjof Nansens gate (i øst). Utgangspunkt for volumene kan være kvartalet nord for disse, der det er bygd opp til 5 etasjer, med de to øverste inntrukket fra fasaden. Det vil bli utfordrende men mulig å gi bygningene en uttrykksform som harmonerer med den omgivende gjenreisingsarkitekturen. Konsekvensene for kulturmiljøet vurderes som akseptable.

Kvartal XXXIV Hauggata – Her er det det indre gårdsrommet som kan bygges ut, i tillegg til utfylling i fasaden mot Hauggata

Forslaget viser en mulig sammenbygging i fasaden mot Hauggata, som kan gi rom for ca. 3 etasjer. I tillegg åpnes det for en utbygging av bakgården på inntil 4 etasjer, jf. den høyeste gården i Nedre Enggate. Konsekvensene for kulturmiljøet vurderes som akseptable.

6.7 Støyforhold

Planen legger ikke til rette for ny støyende virksomhet. Når det gjelder støy fra trafikk, må denne dobles for at det skal gi endringer i forhold til beregnet støy. Med den utbyggingen man legger til rette for gjennom denne planen forventes det ikke en dobling av trafikken.

Det ble vurdert om man i planen skulle legge inn en avviksone for støy. Man kom til at området med avviksone ville vært lite og det ville vært nødvendig å gjøre vurderinger av støy i forbindelse med reguleringsplaner uansett. Man kom dermed til at en avviksone ikke ville utgjort noen vesentlig forskjell i forhold til hvor man kan bygge, og man sikrer i like stor grad at støyforhold blir ivarettatt ved at dette avklares gjennom reguleringsplan. Avklaring av støyforhold og ev. tiltak for ny utbygging vil dermed skje i forbindelse med reguleringsplanarbeid. I sentrumsområder, spesielt rundt kollektivknutepunkter, er det aktuelt med høy arealutnyttelse av hensyn til samordnet areal- og transportplanlegging. Dermed kan det være aktuelt med fortetting i områder som ligger i gul og rød sone. Dette forutsetter at man gjennom reguleringsplan og byggesak dokumenterer at man kan gjennomføre kompenserende tiltak. Det er fastsatt planbestemmelser som ivaretar dette.

6.7.1 Konsekvenser for støyforhold

Konsekvenser knyttet til utbygging av området mellom Nordmørskaia og Astrups gate

Havnevirksomhet genererer støy som kan være belastende for omgivelsene. Beliggenheten til fremtidig utbygging og mer detaljert arealbruk for området må ta hensyn til dette. Støyforhold må utredes i videre reguleringsplan for området.

Konsekvenser knyttet til fortetting i sentrum

Deler av området ligger innenfor rød støyzone og er dårlig egnet for støyfølsom bebyggelse som boliger. Utbygging av områder inn mot Langveien egner seg derfor best til næring. Boligbebyggelse kan vurderes, men det må gjøres nærmere vurderinger i detaljplanleggingen, med vurdering av avveining mellom støy og utbygging i sentrumsområder. Næringsbebyggelse kan skjerme for boligbebyggelse i bakkant.

6.8 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

ROS-analysen er utarbeidet av kommunen og gjelder for området som kommunedelplanen dekker (vedlegg 1). Målet med analysen er både å identifisere og forebygge uønskede hendelser.

Det ble identifisert tre forhold med høy risiko og fem med middels risiko. Som følge av ROS-analysen er det vurdert tiltak for å redusere risikoen for fire forhold. Etter tiltak er risikoen redusert, slik at ingen forhold står igjen med høy risiko, mens det er åtte forhold med middels risiko.

De tiltakene som foreslås i ROS-analysen antas å redusere risikoene til et akseptabelt nivå. Det er gitt forslag til planbestemmelser som inkluderes i kommunedelplanen

6.9 Landskap

Ny bebyggelse vil gi endring i byens silhuett. Det vil særlig være bebyggelse på området mellom Nordmørskaia og Astrups gate og nytt kulturbygg ved Kongens plass som endrer denne. I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplaner vil det stilles krav til å få dette illustrert. Dette kan være med på å få bedre utforming og tilpassing mot eksisterende silhuett, enn man ellers ville fått. Planen legger til rette for en tydeligere grøntstruktur og bedret kontakt mot sjøen

6.9.1 Parker og byrom

Øvreparken og Nerparken - Parken har potensiale til å gjøres mer attraktiv, men det vil ikke være en direkte konsekvens av denne planen.

Kaia – Det er lagt til rette for mer sammenhengende havnepromenade, og planen legger til rette for å utvide arealet med større bredde.

Området mellom Nordmørskaia og Astrups gate – I forbindelse med transformasjonen av området stilles det krav til opparbeiding av uteområder. Disse skal forsterke grøntdraget som går fra Vanddamman i vest til Vågen i øst. I tillegg stilles det krav til opparbeiding av uteområder som fremmer kontakten med sjøen og legger til rette for sjønær aktivitet.



Figur 18 - Planen skal bidra til at det blir enklere og mer attraktivt å gå langs kaiene i sentrum.

De eksisterende parkene og byrommene beholdes, og planens utforming og bestemmelser legger til rette for at disse videreutvikles og gjøres mer attraktive. Dette gjøres blant annet ved å stenge for biltrafikk, legge til rette for at det kan gjøres tiltak på offentlige arealer når det etableres boliger i nærheten, og ved å stille strengere krav til funksjonalitet og estetikk.

Planen omfatter også nye friområder:

- I Skolegata i forbindelse med kulturbygg.
- På området mellom Nordmørskaia og Astrups gate med kontakt mot sjø.
- Turdrag langs sjø flere steder.
- Grøntstruktur mellom Allanengen skole og området mellom Nordmørskaia og Astrups gate



Figur 19 – Grønt-draget fra Devoldholmen, via Allanengen skole, kirka, Vanndammen og videre vestover mot sjøen blir forsterket som følge av kommunedelplanen.

6.10 Barn og unges interesser

Det overordnede målet med planen om at Kristiansund sentrum skal videreutvikles som et attraktivt og framtidsrettet regionbysentrum med et pulserende folkeliv, er også et mål som ivaretar barn og unge. Så lenge dette målet gjennomsyrrer alle vurderinger som gjøres i forbindelse med dette planarbeidet og videre oppfølging, sikrer man denne gruppens interesser.

I planprosessen har barnetråkkundersøkelsen gitt nyttige innspill som har kartlagt hva barn og ungdom mener er byens kvaliteter, hvilke områder de benytter og hva man bør ta vare på. Man har også fått innspill til hva som kan forbedres, og hvilke områder som oppfattes som dårlige og/eller farlige. 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. Arbeidet med opprusting av sentrum med sikte på å forbedre barn og unges oppvekstmiljø har startet ved Carolines plass, der kinogjengere og brukere av biblioteket møtes. I årene framover vil flere av utfordringene som bl.a. barnetråkkregistreringene viste bli tatt tak i gjennom ulike tiltak, både av fysisk og sosial art.

6.11 Uteoppholdsareal

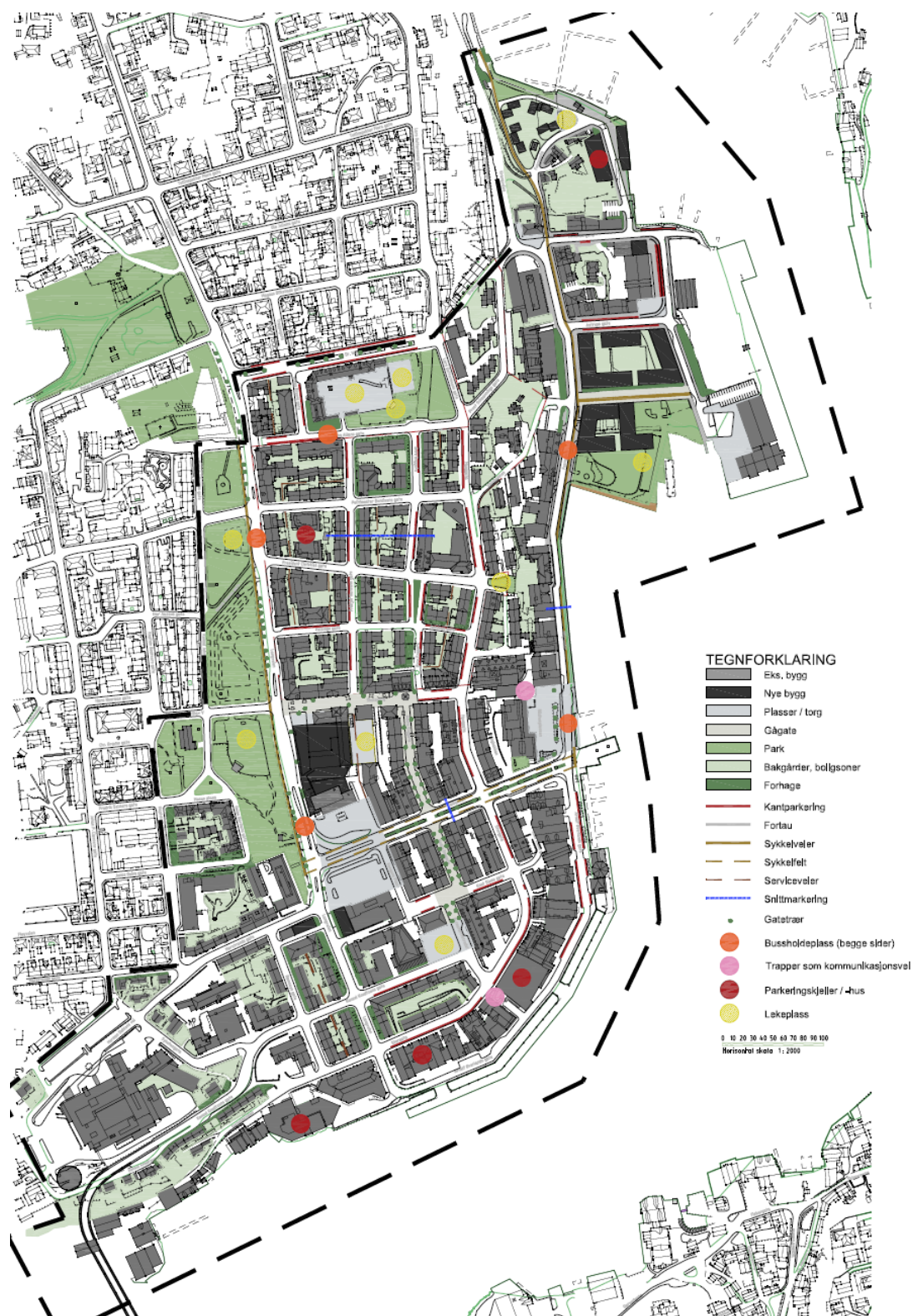
Med flere boliger i sentrum vil behovet for gode fellesrom være viktig. Med ønske om å bevare byens karakter, samtidig som det legges opp til fortetting vil byens parker og byrom være viktig enn etablering av private og felles uteoppholdsareal. Satsing på høy kvalitet og et bredt innhold i parker og byrom er derfor en sentral strategi i utviklingen av sentrum.

Kristiansund sentrum har flere gater, torg og grønne lunger som fungerer som viktige møteplasser og ferdsselsårer. Byparken er det viktigste grønne friområde innenfor sentrumsplanens avgrensning. Koblingen

videre nordvestover til friområdene ved Vanndammen er også svært viktig. Planen foreslår å fjerne biltrafikken fra en del gater i parken, og dermed gjøre den enda mer attraktiv for lek, opphold og rekreasjon.

Gaterommene er også viktige møteplasser i en by og binder delområder sammen. Planen legger vekt på å tilgjengeliggjøre byens møteplasser og fastsetter krav til kvaliteter som skaper gode gaterom, for eksempel gjennom krav til aktive fasader. Samtidig er det lagt stor vekt på de mange historiske bymiljøene med store verneinteresser. Det er lagt hensynssoner for bevaring av helhetlige kulturmiljø som både skal sikre romlige og arkitektoniske kvaliteter. Hensynssonene har til dels ulik grad av vernekrav, tilpasset området behov.

I tillegg til de områdene som er nevnt ovenfor er det en rekke parker og byrom som kan rustes opp for å dekke behov for uteoppholdsareal i forbindelse med ny utbygging. Illustrasjonsplan fra Asplan Viaks mulighetsstudie synliggjør parker, plasser, gågater, forhager, lekeplasser, m.m. Dette er områder som kan videreutvikles slik at de er tilrettelagt for mer intensiv bruk.



Figur 20 Illustrasjonsplan fra mulighetsstudiet viser parker, byrom, forhager, bakgårder m.m.

6.12 Universell utforming

For nye tiltak vil gjeldende lovverk sikre at kravene ivaretas både i bygninger og uteområder. I tillegg har fylkeskommunen pågående prosjekt for å få universell utforming på holdeplasser og terminaler.

6.13 Vurderinger av planforslaget etter naturmangfoldloven

I forbindelse med utarbeiding av kommunedelplan for Kristiansund sentrum er det gjort en kortfattet vurdering av potensialet for konflikt med naturmiljøet.

6.13.1 Datagrunnlag

Vurderingen er gjort på bakgrunn av eksisterende informasjon, hentet inn fra de elektroniske databasene Naturbase (<http://kart.naturbase.no>) og Artskart (<http://artskart.artsdatabanken.no>). Det er gjort søk etter forekomster av rødlistearter og naturtypelokaliteter som vil kunne påvirkes som følge av planen. Videre er det også søkt etter kjente forekomster av svartelistearter som vil kunne føre til restriksjoner i plangjennomføringen.

6.13.2 Naturtyper og rødlistearter

Planområdet består i sin helhet av bebygd areal. Det er ikke registrert naturtypelokaliteter innenfor det, nærmeste registrert lokalitet er et parklandskap ved Vanddamman ca. 270 meter unna plangrensa. Det anslås at denne lokaliteten ikke vil berøres av planen. Videre anslås potensialet for at det skal finnes ikke kartlagte naturtypelokaliteter innenfor planområdet som lavt, tatt i betraktning at det er såpass utbygd.

Når det gjelder rødlistearter foreligger det noen registreringer i Artskart, først og fremst av fugler. Det er registrert lomvi (CR), krykkje (EN), hettemåke (VU), teist (VU), fiskemåke (NT), tyrkerdue (NT), stær (NT), bergirisk (NT), gulspurv (NT), ærfugl (NT), havelle (NT) og hønehauk (NT) innenfor planområdet. Av disse er det først og fremst tyrkerdue og stær som kan tenkes å hekke i planområdet, men planforslaget vil neppe ha vesentlig virkninger på dette. Verdien planområdet har for næringsøk er trolig begrenset. Innenfor andre artsgrupper foreligger det ca. 150 år gamle funn av strandbete (VU) og grønn busthirse (NT). Disse finnes neppe i området lenger.

6.13.3 Svartelistearter

Det er ikke registrert svartelistearter i selve planområdet, men det foreligger observasjoner i nærområdet av tromsøpalme (SE), platanlønn (SE), parkslirekne (SE), vinterkarse (SE), bulkemispel (SE), krypmispel (SE), sitkagran (SE), alpefuru (SE) og fagerfredløs (HI). Det er sannsynlig at flere av disse artene kan finnes innenfor planområdet, da svartelistearter gjerne sprer seg best i tettbygde områder. På bakgrunn av dette anbefales det å gjøre mer detaljerte kartlegginger av svartelistearter i forbindelse med utarbeiding av reguleringsplaner i medhold av denne kommunedelplanen. Formålet med dette er å hindre uønsket spredning av svartelistearter som følge av tiltak, jf. forskrift om fremmede organismer kapittel V.

6.13.4 Forholdet til naturmangfoldloven §§ 8-12

Naturmangfoldloven §§ 8-12 gir føringer for offentlige beslutninger som kan påvirke naturmangfoldet. Først og fremst er § 8 om kunnskapsgrunnlaget viktig. I paragrafen ligger det et rimelighetskrav om forholdet mellom kunnskapsgrunnlaget og risikoen for skade på naturmangfoldet. Området som berøres av ny kommunedelplan i dette tilfellet er allerede så påvirket at potensialet for forekomster av uoppdaget naturmangfold er lavt, og dermed er risikoen for skade også lav. På bakgrunn av dette anses kravet til kunnskapsgrunnlag for å være oppfylt, selv om det ikke er gjennomført noen befarings spesifikke knyttet til dette planforslaget. § 9 handler om føre var-prinsippet, som benyttes når kunnskapsgrunnlaget er mangelfullt. Den kommer dermed ikke til anvendelse her. Samlet belastning etter § 10 er heller ikke noe tema i denne vurderingen, siden det ikke forekommer viktige økosystem som påvirkes negativt i nevneverdig grad.

Når det gjelder §§ 11 og 12 kommer disse først og fremst til anvendelse ved utføring av tiltak, og siden denne planen ikke gir direkte hjemmel til tiltak er de dermed ikke relevante for denne vurderingen. Det er imidlertid viktig at man legger dem til grunn ved senere reguleringsprosesser i planområdet.

Oppsummert ser det ikke ut til at planforslaget vil føre til konflikt med naturmangfoldlovens bestemmelser om offentlige beslutninger.

6.14 Teknisk infrastruktur

Ved energikrevende nyetableringer som f.eks. store landstrømuttak for energikrevende skip vil dagens nett inn i området bli for svakt. Nærmeste punkt for å hente ny effekt til sentrum er Øvervågen transformatorstasjon under Viadukten på Wilhelm Dalls vei.

Behov for oppgraderinger som følge av endret arealbruk på området mellom Nordmørskaia og Astrups gate
Vannforsyning i Fosnagata har god kapasitet. Selve ledningen er gammel og må fornyes som en del av generell ledningsfornyelse i sentrum.

I forbindelse med reguleringsplan for området må plassering av pumpestasjon(er) vurderes. Også kapasitet må vurderes. Overvann ledes direkte til sjø, så her er det ingen kapasitetsproblemer.

Strømforsyningen har kapasitet for en økning på maksimalt 2 MW, men nye kabelføringer må føres inn fra nordre del av Fosnagata. Også nye nettstasjoner må etableres på området mellom Nordmørskaia og Astrups gate, plassering må vurderes i reguleringsplan.

Behov for oppgraderinger som følge av fortetting i sentrum

I disse områdene er teknisk infrastruktur i hovedsak ivaretatt per i dag, selv om tilstanden varierer. Det må alltid avklares om det er tilstrekkelig kapasitet i forbindelse med ny utbygging, og ev. krav om utbedring vil kunne komme, men vil da i hovedsak være i form av mindre utbedringer. For strøm er det f.eks. vurdert at effektkapasiteten til området er tilstrekkelig, mens nettet i selve området med fortetting må forsterkes/skiftes.

6.15 Sosial infrastruktur

Målet med planen er at dagens struktur skal forsterkes og at sentrum skal fremstå som mer attraktivt. Det legges opp til at eksisterende sosial infrastruktur beholdes, samtidig som at det kan etableres ny i form av skoler, barnehage, helsevirksomhet og kulturelle aktiviteter.

6.16 Forurensing

6.16.1 Luftforurensing

Så langt man har oversikt på et overordnet plannivå er det i områdene langs Langveien man er mest utsatt for luftforurensing. Kilden til dette er biltrafikken. Dermed er også samme område eksponert for støy og det gjør at man skal ta særlige hensyn.

Til tross for dette er det lagt opp til noe ny utbygging i området, og begrunnelsen for det er at man av hensyn til samordnet areal- og transportplanlegging vil ha en viss fortetting i sentrumskjernen. Dette er i henhold til *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen*¹⁶ akseptabelt. Det er i planbestemmelsene stilt følgende krav som skal dokumenteres i forbindelse med utbygging:

- Det skal legges vekt på at bebyggelsen og spesielt uteoppholdsarealene får så god luftkvalitet som mulig innen sonen, det vil generelt bety så langt unna hovedkilden som mulig.
- Det skal legges vekt på et godt innneklima for å redusere den totale eksponeringen
- Berørt anleggseier skal ha anledning til å uttale seg vedrørende planene.

¹⁶ T-1520: Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen

6.16.2 Forurenset grunn

Det er registrert forurenset grunn innenfor kategorien «kan brukes med restriksjoner» på Gassverktomta. Dagens bruk i området skal videreføres, og det vurderes derfor at det ikke er knyttet noen vesentlige konsekvenser til lokaliteten.

Planens bestemmelser ivaretar at man må dokumentere tilstand og ev. utarbeide tiltaksplan i forbindelse med utbygging i områder med forurenset grunn.

6.17 Samlet vurdering av arealbruksendringer og strategiske valg

Det er historiske interesser knyttet til byens struktur og bygninger. Disse oppfattes ofte å være i konflikt med utbyggingsinteresser og fortettingen som er foreslått, er det man forventer det vil være knyttet størst interessekonflikt til.

Planforslaget legger opp til en styrking og fortetting av sentrumskjernen som gir et mer kompakt og velfungerende sentrum med økt boligandel. Det er et mål å videreføre prinsippene i den foreliggende byplanen og ivareta gjenreisningsarkitekturen. Det har også en verdi at bylandskapet er lesbart fra sjøen. De nye høydelinjene bygger opp under dette og kan således bidra positivt til bybildet. Det er viktig for kommunen at planen legger til rette for at detaljhandel og andre næringer med utadrettet virksomhet søkes til sentrum. Krav til uteoppholdsarealer og aktive førsteetasjer samt ivaretagelse av viktige kulturmiljøer bidrar til en generell økning i bykvalitet og øker Kristiansunds attraktivitet som by ytterligere.

Det er åpnet for flere boligprosjekter innenfor eksisterende bebyggelse struktur i sentrum. Det vil medføre store utfordringer å få til gode uteoppholdsarealer til disse nye prosjektene. Kristiansund kommune er åpen for å diskutere tilpasninger og kreative løsninger for å kunne sikre gode bomiljøer. Dette kan også innebære avtaler mellom kommune og utbygger om opprusting og drift av offentlige utearealer tilknyttet boligprosjektene.

Området mellom Nordmørskaia og Astrups gate inngår som et transformasjonsareal i sentrumsplanen. Dette er utenfor selve sentrumskjernen. Området supplerer sentrum med sjønære grøntområder, boliger og utdanningsinstitusjoner og skal tilby tjenester som gjør at området kan fungere som en sentrumsbydel, samtidig som det ikke utkonkurrer sentrumskjernen og ønsket om mer folkeliv i sentrum totalt sett.

Planen legger opp til bedre tilgjengelighet til sjøen og grønnstrukturen i sentrum styrkes. Forbindelser forbedres blant annet ved at man prioriterer myke trafikanter og miljøvennlig transport. Det stilles også krav til at vegger og kryssområder skal utformes som gater, og dette reduserer barrierevirkning og gir byen en mer urban karakter.

Samlet sett er det vurdert at planforslaget ikke har vesentlige negative konsekvenser for miljø og samfunn. Området er preget av utbygging i dag, og planen legger ikke opp til nedbygging av store nye arealer. Endringene som kommunedelplanen medfører i forhold til gjeldende plan er vurdert å være positive.

7 Videre arbeid

7.1 Planlegging

Kommunedelplan for Kristiansund sentrum vil danne grunnlag for videre planlegging etter plan- og bygningsloven. Det er en flere planprosesser på gang og det er behov for å sikre god samordning mellom ulike aktører og prosesser.

Det blir stilt krav om at reguleringsplaner som utformes skal omfatte hele kvartalet som tiltaket inngår i. Dette for å kunne ivareta helhetlige løsninger, mellom annet når det kommer til krav om uteoppholdsareal og parkering.

En reguleringsplan for området mellom Nordmørskaia og Astrups gate skal inneholde tilliggende vegarealer tilhørende rv. 70 samt tilliggende kaifronter. Ferdig utbygde kvartaler nord på området mellom Nordmørskaia og Astrups gate trenger ikke å inngå, dersom det ikke planlegges nye tiltak.

7.2 Samarbeid om sentrumsutvikling

Sentrumsplanen gir politiske føringer og retning for den langsiktige utviklingen av sentrum. Samtidig er det behov for å sikre oppfølging og gjennomføring av planens mål og strategier i et kortere tidsperspektiv. For kommunens del foretas økonomiske prioriteringer for tiltak i sentrum i handlingsprogram/budsjett.

Samtidig er det mange som har ansvar for utviklingen av Kristiansund sentrum. Gjennomføring av viktige tiltak i sentrum kan skje i offentlig regi, gjennom et offentlig-privat samarbeid eller i ren privat regi. Aktiv bruk av utbyggingsavtaler i forbindelse med større utviklingsprosjekter vil kunne sikre gjennomføring av viktige fellestiltak.

Gjennom høringen av sentrumsplanen ønsker rådmannen å invitere til en prosess for å klarlegge hvilke oppgaver som bør prioriteres og ivaretas i sentrumsarbeidet.

8 Vedlegg

Vedlegg 1 - ROS-analyse, Kristiansund kommune, 2017

Vedlegg 2 - Barnetråkkanalyse, Kristiansund kommune 2016

Vedlegg 3 - Mulighetsstudie inkl. DIVE-analyse, Asplan Viak, 2015

Vedlegg 4 - Formingsveileder, Asplan Viak, 2015

Vedlegg 5 - Parkeringsanalyse – Beleggsundersøkelse, Kristiansund parkering, 2015

Vedlegg 6 - Trafikkavvikling i Kristiansund sentrum, Kristiansund kommune, 2015

Bypakke for Kristiansund:

- Bypakke Kristiansund – Overbyggingsdokument, Statens vegvesen, 2014
- Hovedplan for sykkel, Møre og Romsdal Fylkeskommune, Statens vegvesen og Kristiansund kommune, 2014
- Utredning av kollektivtrafikken i Kristiansund, Asplan Viak, 2014
- Handelsanalyse for Møre og Romsdal, Møre og Romsdal fylkeskommune/Asplan Viak, 2014

Annet:

- Gehl Walkshop, Gehl Architects, 2016
- Gater og plasser i Kristiansund, Kristiansund kommune, 2016
- Gatebruksplan, Norconsult 2017
- Planprogram for sentrumsplanen, Kristiansund kommune 2013