



Saksnummer eByggesak
Saksbehandler

PLAN-19/00047-61
Kristin Hoel Fugelsnes

Arkivsaksnummer: 19/00452

Saksgang
Hovedutvalg plan og bygning
Bystyret

Møtedato
04.10.2021
07.10.2021

Saksframlegg

R-288 Detaljregulering med konsekvensutredning for Devoldholmen - 2. gangs behandling og sluttbehandling

Rådmannen tilrår at hovedutvalg plan og bygning legger saken frem for Bystyret med følgende forslag til vedtak:

Rådmannens innstilling

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering for R-288 Detaljregulering med konsekvensutredning for Devoldholmen.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven §12-12.

Saksopplysninger

Saken gjelder 2. gangs behandling og sluttbehandling av privat forslag til detaljregulering for Devoldholmen, i Kristiansund kommune. Formålet med planen er å tilrettelegge for et senter for undervisning, forskning, innovasjon og næringsutvikling, og å transformere Devoldholmen til en ny og levende bydel, med torg, forsterket kollektivknutepunkt, og oppgraderte løsninger for gående og syklende.

Planforslaget ble 1. gangs behandlet i hovedutvalg plan og bygning den 01.03.21 (sak 14/21), og ble enstemmig vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn.

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

Planområdet

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

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



Bakgrunn

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

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

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

Planprogrammet legger til grunn ni punkter for planarbeidet og konsekvensutredningen;

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

Planstatus og konsekvensutredning

Den nye sentrumsplanen ble vedtatt i Bystyret 26.08.21. Gjeldende formål for planområdet på Devoldholmen er kombinert bebyggelse og anlegg, samt veiformål og ferdsel i sjø. For deler av havnearealet ligger det hensynssone bevaring kulturmiljø. Planarbeidet for Devoldholmen har i stor grad

tatt utgangspunkt i versjon av sentrumsplanen fra etter bystyrevedtak den 05.03.20. De fleste forhold i sentrumsplanen var allerede da fastsatt, slik at krav i overordnet plan anses som tilstrekkelig ivarettatt i planforslaget for Devoldholmen.

Det er krav om konsekvensutredning (KU) av reguleringsplaner med næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 kvm, jfr. KU-forskriften § 6 b, jfr. vedlegg I pkt. 24.

Sentrumsplanens konsekvensutredning er brukt som grunnlag for KU for Devoldholmen, og KU-temaene er aktivt vurdert opp mot føringer i sentrumsplanen.

Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget er en detaljregulering etter plan- og bygningsloven § 12-3.

Dokumenter (fagutredninger, innspill til oppstart etc.), som ikke er revidert eller referert til i dette saksframlegget, legges ikke ved saken. Ved interesse kan disse finnes på postlista, via denne lenken: [Offentlig journal - Søkresultater - 19/00452-35 \(360online.com\)](#)

Følgende dokumenter følger saken ved sluttbehandling:

Planhefte

- Plankart, sist revidert 21.09.21
- Planbestemmelser, 21.09.21
- Planbeskrivelse, 22.09.21
- Konsekvensutredning, 15.10.20
- Vedlegg til konsekvensutredning (tilleggsutredning), 15.10.20

Illustrasjoner

- Illustrasjonsvedlegg, 10.09.21

Fagrapporter

- ROS-analyse, 10.09.21
- Ytre påvirkning fra sjø, Asplan Viak, 10.09.21
- Støyutredning, 07.09.21
- Trafikkrapport, 16.09.20

Andre vedlegg

- Planprogram, 29.06.18
- Saksframlegg, 1.gangs behandling
- Høringsuttalelser samlet
- Høringsuttalelser, oppsummert og kommentert av forslagsstiller
- Referat fra samrådsmøter etter høringsperioden
- Notat om parkering, 12.11.2019, sist revidert 12.02.21
- E-post Statens vegvesen, presisering av krav for å trekke innsigelse, 01.09.21
- E-post: Statens vegvesen om vilkår for trekking av innsigelse, 20.09.21
- E-post: Kommunalteknikk vurdering, fjerning av parkeringsplasser ved Spar-butikken, 20.09.21
- Brev: trekking av innsigelser, Statens vegvesen, 17.09.21
- Brev: Trekking av innsigelser, Statsforvalteren, 16.09.21
- E-post: Trekking av høringsuttalelse, Kristiansund & Nordmøre Havn IKS

Planforslaget hjemler i hovedsak for følgende

Bebyggelse og anlegg

Sentrumsformål (BS)

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

Samferdsel og teknisk infrastruktur

Veg (o_SV)

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

Torg (o_ST)

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

Kai (o_SK)

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

Kombinert samferdselsanlegg, havnelager, kollektivterminal og parkeringshus (o_SKF)

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

Bruk og vern av sjø og vassdrag

Havneområder i sjø (o_VHS1 og o_VHS2)

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

Hensynssone

Bevaring av kulturmiljø – vernet almetre

Frisiktsoner

Bestemmelsesområder

#1 – Torg og kai ved indre havnebasseng

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

#2 – Havneareal i sjø med tilliggende kai og landareal

- Inkluderer arealer regulert til kai, havneområde i sjø og kombinert formål (o_SKF).

- Åpner for at formålsgrenser vist i plankart mellom landareal og sjøareal kan flyttes.

#3 – Tverrgate sør

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

#4 – Tverrgate nord

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

Berørte eiendommer

Henviser til planbeskrivelsen kapittel 1.2.

Planprosess og innkomne høringsuttalelser

Oppstartsmøte ble holdt 19.03.2019.

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

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

Planforslaget ble 1. gangs behandlet i hovedutvalg plan og bygning den 01.03.2021, og lå ute på høring og offentlig ettersyn fra 13.03.21-30.04.21. Noen av høringspartene ba om utsatt frist, og fikk dette godkjent.

Det kom inn 13 høringsuttalelser. To av disse inneholdt innsigelser.

Innsigelser

Statsforvalteren (SF) fremmet, i brev datert 10.05.21, tre innsigelser mot planforslaget. Statens vegvesen (SVV) fremmet, i brev datert 30.04.21, to innsigelser mot planforslaget. Det ble avholdt samrådsmøter med Statsforvalteren (08.06.21 og 27.08.21) og Statens vegvesen (22.06.21 og 27.08.21) hvor løsninger ble diskutert.

	Innsigelse	Forslagsstillers kommentar	Rådmannens kommentar
SF	<i>Det må sikres tilstrekkelig støyavklaring for støyfølsom bebyggelse og deres uteoppholdsareal.</i> Presisering: - Andel og plassering av boliger. - Støyfaglig utredning må vise effekt av avbøtende tiltak. Tiltak innarbeides i bestemmelser og plankart. - Sette maksimalt akseptabelt støynivå i bestemmelsene. Tre første kulepunkt i bestemmelse §4.6 tas ut. SF har forslag til bestemmelser. Kulepunkt om innendørs støy	Boligformål tas ut av planen, inkl. studentboliger. Støy omtales i planbeskrivelse kap. 6.8 m.fl.	Anmodning om trekking av innsigelse ble sendt den 13.09.2021. Innsigelse ble trukket ved brev fra Statsforvalteren den 16.09.2021. Viser til Rådmannens vurdering for omtale.

	Innsigelse	Forslagsstillers kommentar	Rådmannens kommentar
	må henvise til TEK 17 og NS 8175 kl. C. - Må stilles krav til støyfaglig dokumentasjon ved søknad om rammetillatelse. - Bestemmelse §4.6 kulepunkt 5 og 6 – <i>bør</i> rettes til <i>skal</i>. - Må settes krav til felles egnet uteoppholdsareal for studenthybler – bestemmelser om størrelse, funksjon og rekkefølge.		
SF	<i>Planforslaget sikrer ikke store nok lekeareal på egnet sted med funksjons- og rekkefølgekrav.</i> Presisering: - Må sikre min. 120m² lekeareal for beboere i BS. - Må sikre funksjonskrav og rekkefølgekrav. - Må stilles støykrav og krav til avbøtende tiltak for lekeareal på torg. - Størrelse på lek på torg må avklares.	Boligformål tas ut av planen, inkl. studenthybler. Ikke krav om lekeareal eller støyskjermet uteareal for sentrumsformål uten bolig. Leke- og oppholdstilbudet på campustorget er rettet mot barns, ungdoms og andres sporadiske opphold i bysentrum. Bestemmelser sikrer opparbeidelse til 'lek og aktivitet', og konkrete funksjoner kan være klatretårn, sceneamfi mv. Endelig valg av møblering og utstyr kan tas i dialog med kommunen og ev. brukergrupper. Omtales i planbeskrivelsen kap. 6.11. Det er ikke generelle støykrav til byrom som ikke er tilknyttet bolig direkte. Støy omtales i planbeskrivelse kap. 6.8, m.fl.	Anmodning om trekking av innsigelse ble sendt den 13.09.2021. Innsigelse ble trukket ved brev fra Statsforvalteren den 16.09.2021. Viser til Rådmannens vurdering for omtale.
SF	<i>ROS-analysen må plassere alle stormflomutsatte tiltak i en sikkerhetsklasse, og planen må sørge for tilstrekkelig sikkerhet mot avdekt stormfloodfare (inkludert havnivåstigning og bølgepåvirkning).</i> Presisering: - Tilstrekkelig sikkerhet ved dimensjonering er et bedre alternativ for bygg typ naust og rorbuer. - Bør bruke hensynssoner og knytte krav til sikkerhetsklassene innenfor sonene. - Sikkerhetsklasse må vurderes på bakgrunn av personsikkerhet, økonomiske og samfunnsøkonomiske konsekvenser.	ROS-analyse er oppdatert med avsnitt som beskriver plassering av ulike tiltak i sikkerhetsklasser. (presentert i møte 27.8.2021) Se s. 13-14 for tiltak i sikkerhetsklasse 2. Ny bestemmelse §5.1.3 sikrer tilstrekkelig sikkerhet mot stormflo inkl. bølgepåvirkning. (presentert i møte 27.8.2021)	Anmodning om trekking av innsigelse ble sendt den 13.09.2021. Innsigelse ble trukket ved brev fra Statsforvalteren den 16.09.2021. Viser til Rådmannens vurdering for omtale.
SVV	<i>Planforslaget sikrer ikke nødvendige tiltak eller</i>	Byggeområdet for sentrumsformål er delt i tre felt. Det er stilt rekkefølgekrav til kryssutforming for byggetrinn som	Anmodning om trekking av innsigelse

	Innsigelse	Forslagsstillers kommentar	Rådmannens kommentar
	<i>rekkefølgekrav til vegsystemet.</i> Presisering: - Planforslaget utreder ikke tilstrekkelig hvilke vegtiltak som er nødvendig, og det kan derav ikke stilles tydelige krav og rekkefølgekrav. - Planforslaget ivaretar slik ikke trafiksikkerhet og fremkommelighet på en tilfredsstillende måte. <u>Epost fra SVV, 1.9.2021:</u> Eksisterende kryssløsning er ikke godt utformet, og vi vurderer det slik at campusutbyggingen ikke kan bygges ut før krysset er utbedret. Vi ser det som viktig at de tiltakene som gjennomføres skjer helhetlig for hele kryssområdet, og ikke bare på deler av krysset slik det er skissert i midlertidig fase. Vi sikter da særlig til løsningen med å opprettholde eksisterende kantparkering foran butikken som bidrar til at krysset er utflytende og har mange konfliktpunkter. Mail er vedlagt saken. <u>Brev fra SVV, 17.9.2021:</u> SVV vil ha presisert at eksisterende avkjørsler til eksisterende kollektivterminal stenges når kollektivterminalen flyttes, og at fortauet må opparbeides helhetlig innenfor arealet avsatt til o_SF. SVV forutsetter at det går tydelig frem av bestemmelsene at kryss og fortau skal dimensjoneres i samsvar med krav i N100. Brev er vedlagt saken.	berører dagens kollektivterminal og som krever flytting av denne, dvs. tiltak innenfor felt BS1 og BS3, §§ 10.2.2. og 10.2.3. Som vedlegg til reviderte bestemmelser følger en illustrasjon (juridisk bindende) som viser konkret kryssutforming/tiltak som skal gjennomføres før overnevnte byggetrinn kan igangsettes. Inkl. fjerning av parkering på vestsiden av Fosnagata, foran butikken. Plankart og bestemmelser er revidert, og tiltak i midlertidig fase og eksempel på endelig situasjon er vist i illustrasjonsvedlegg s. 26-28. §§ 10.2.2 og 10.2.3 presiserer krav knyttet til avkjørsler. §§ 10.1.6 stiller krav om utforming iht. N100. Skisser som viser vegløsninger, er vist i illustrasjons-vedlegget s. 27-29. Trafikkrapport beskriver trafikksystem og kapasitet.	ble sendt den 13.09.2021. Innsigelse ble trukket ved brev fra Statens vegvesen den 17.09.2021. Statens vegvesen har i mail 20.09.21, etter forespørsel fra planavdelingen, bekreftet kravet om fjerning av 10 parkeringsplasser foran Spar-butikken, samt bakgrunnen for kravet. Mail er vedlagt saken. Viser til Rådmannens vurdering for omtale.
SVV	<i>Direkteavkjørsler fra rv. 70, vist med pilsymboler, kan ikke aksepteres.</i> Presisering: - Uheldig med kjørbart gangareal. - Mener at funksjoner som varelevering må samles til en felles terminal. Må sikres i plan.	Reguleringsplanen må sikre rett til avkjørsel for denne store nye sentrumsbebyggelsen med en rekke ulike funksjoner. Revidert bestemmelser § 4.2 sikrer begrensninger ved bruk av avkjørsler fra rv. 70/Fosnagata, til utrykningskjøretøy og nødvendig	Det er gjennom dialog kommet fram til løsninger som SVV kunne godta for å trekke innsigelsen. Bruk av avkjørsler fra riksvegen og inn på planområdet er strammet inn, ref. kommentar fra

	Innsigelse	Forslagsstillers kommentar	Rådmannens kommentar
	<u>Epost fra SVV, 1.9.2021:</u> Avkjørsler fra rv. 70 til området for utrykningskjøretøy og eventuelle servicekjøretøy kan aksepteres, mens all annen trafikk bør organiseres via vegnettet på østsiden av bebyggelsen. <u>Brev fra SVV, 17.9.2021:</u> SVV aksepterer de foreslåtte avkjørslene fra Fosnagata, men vil det skal presiseres at bruken kun gjelde utrykningskjøretøy og nødvendig servicekjøretøy. Gatene bør være stengt med pullerter/bom for å hindre gjennomkjøring av annen type trafikk. SVV ønsker ikke å tillate avkjørsel uten at et konkret bruksformål knyttet til BS3/avkjørselspil i nord fra Astrups gate er definert. De ber om at avkjørselspil tas ut av plankart. SVV viser til at avkjørsel kan vurderes på nytt gjennom planendring/ dispensasjon når et konkret utbyggingsprosjekt foreligger. Brev er vedlagt saken.	servicekjøretøy. Dette fastsettes endelig gjennom skiltvedtak. § 9.4 tillater etablering av pullert/bom for å begrense atkomst med kjøretøy. § 10.2.2 tillater midlertidig avkjørsel til en eventuell midlertidig kollektivterminal til BS3 fra nord, fra Astrups gate. Endelig plassering av varemottak må vurderes i byggesak for hvert byggetrinn. Ikke funksjonelt/gjennomførbart å kun se på ett varemottak for hele planområdet, både på grunn utbygging over tid i flere byggetrinn, og på sikt ulike funksjoner med ulike behov.	forslagsstiller. Annen innkjøring må skje fra østsiden av bebyggelsen. Varemottak i tverrgatene gjennom bebyggelsen tillates, men kun med innkjøring/utkjøring på østsiden. Anmodning om trekking av innsigelse ble sendt den 13.09.2021. Innsigelse ble trukket ved brev fra Statens vegvesen den 17.09.2021.

Øvrige merknader

Under følger sammendrag av høringsinnspill med forlagsstillers og Rådmannens kommentar.

Statsforvalteren i Møre og Romsdal (SF), 10.05.21

1. *Områdeplan:* Planen fremstår som lite avklarende. Et plangrep for å beholde fleksibilitet i planen er å gjøre planforslaget om til en områderegulering med krav til senere detaljregulering.
2. *Sentrumsformål:* Planen må i større grad avklare fordelingen mellom de ulike underformål. Forretning er utelatt. For Statsforvalteren er det særlig viktig at mengde og plassering av støyutsatte boenheter blir nærmere avklart. I tillegg må barn og unges interesser sikres tydeligere i planen.
3. *Bestemmelsesområder:* Planen åpner for en svært vid forståelse av å endre formålsgrenser, og formuleringen utfordrer at reguleringsplan skal fastsette framtidig arealbruk som er bindende for nye tiltak. Antar at intensjonen er å kunne gjøre tilpasninger i mindre grad, og at det ikke er snakk om store endringer. Dette bør framkomme av teksten i bestemmelsene, slik at man etterstreber god forutsigbarhet i planen.
4. *Støy:* Støyfaglig utredning har ikke sannsynliggjort at det er mulig å innfri kravene til støy der planen legger til rette for støyfølsom bebyggelse. Støyutredningen må suppleres når det gjelder støy for eksisterende bebyggelse.
5. *Studentboliger:* Det må settes krav til felles egnet uteoppholdsareal for studenthyblene.

6. *Stormflo*: Mener det vil være mer entydig om man benytter hensynssoner og knytter krav til tiltakene i de sikkerhetsklassene som er planlagt innenfor sonene. Om man velger å tilfredsstille sikkerhetskravene til 200-årsstormflo gjennom konstruering/dimensjonering av tiltakene som ligger lavere enn trygg kote, må også dette sikrest gjennom planbestemmelsene.
7. *Lekeareal*: Det er satt en maks. størrelse på 500 m² lekeareal på torget. Det er vår vurdering at planen ikke sikrer tilstrekkelig med lekeareal i planområdet. Vår vurdering er at torget må ha rom for et lekeareal for byens barn. Lekeareal for boligene i BS må komme i tillegg. En rekke flere krav ang. lekeareal og bestemmelser ang. dette.

Forslagsstillers kommentar

1. Detaljreguleringsplan er avklart i møter 22.06. og 27.8.2021.
Hensikten med innspill om områdeplan er å få en ny planprosess der ulike tiltak detaljeres ytterligere. Det er særlig reguleringsformål bolig og veg som ønskes mer detaljert og juridisk forankret. Forslagsstiller mener detaljregulering slik den foreligger nå, uten boligformål, og med plankart og bestemmelser inkl. rekkefølgekrav, og illustrasjoner som viser midlertidig og framtidig situasjon for vegformål, gir nødvendige juridisk avklaringer for å kunne gå rett på byggesak. Dette gir også en mer effektiv gjennomføringsprosess videre for alle parter. Bestemmelser med krav om tekniske planer og at disse skal godkjennes av vegeier gir sikkerhet for at tiltak blir i tråd med vegeiers intensjoner og krav.
2. Boliger, herunder studentboliger, utgår. Når bolig utgår er detaljering/utforming av byggeområdene mindre relevant, fordi sentrumsformål (uten bolig) har andre krav til støy og uterom. Sentrumsformål er delt i tre delfelt med tilhørende bestemmelser/rekkefølgekrav.
3. Bestemmelsesområdene er snevret inn og ordlyd i bestemmelsen er spisset.
4. Boliger, herunder studentboliger, utgår. Støybestemmelser rettet mot bolig er tatt ut. Støykrav til andre funksjoner i sentrumsformål gjelder kun innendørs støy, TEK17 /NS8175 gjelder.
5. Boliger, inkl. studentboliger utgår.
6. Se kommentar til innsigelse over. Terrenget vil endres/heves i framtidig situasjon, og en hensynssone ut fra dagens terreng er derfor mindre egnet.
7. Se kommentar til innsigelse over.

Rådmannens kommentar

1. Planens detaljnivå og høye grad av fleksibilitet har vært gjenstand for merknader fra både Statsforvalteren i Møre og Romsdal, Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylkeskommune. For dette temaet vises til forslagsstillers kommentar 1 til Statsforvalterens merknader, planbeskrivelsen, samt omtale under Rådmannens vurdering lengre ned i saksframlegget.
2. Dette er et eksempel på planens fleksibilitet. Forslagsstiller vet ikke på dette tidspunkt hvilke funksjoner/virksomheter som skal fylle bygningsmassen innenfor sentrumsformålet, og ønsker derfor å ha en «åpen» fordeling mellom de ulike underformålene (forretning, undervisning, kontor, overnatting etc.). Forretning er tatt inn (stod tidligere «handel»). Boligformål er tatt ut av planen. Barn og unges interesser omtales i forslagsstillers kommentar til innsigelse om lekeareal fra Statsforvalteren, samt under Rådmannens vurdering. Planbeskrivelsen kap 6.11 er også supplert. Formelle krav til lekeareal faller bort med boligformålet.
3. Viser til kommentar fra forslagsstiller. Muligheten til å endre formålsgrenser er snevret inn, det samme er fleksibiliteten for plassering av tverrgater.
4. Boligformål tas ut. Støykrav ifm. dette faller bort. Støyutredning er supplert når det gjelder refleksjonsstøy for eksisterende bebyggelse. Det er bekreftet at økning i støy ikke overgår 3 dB (som gir krav til tiltak) for eksisterende boliger i Fosnagata eller Astrups gate. Støy, inkludert krav for undervisningsformål, omtales under Rådmannens vurdering.
5. Boliger, inkl. studentboliger utgår.
6. Viser til forslagsstillers kommentar. Avklart med Statsforvalteren ifm. trekking av innsigelse. Tiltak er sikret i bestemmelsene i §5.1.2, §5.1.3 og §9.1.

7. Boligformål er tatt ut av planen, og formelle krav til lekeareal bortfaller. Barn og unges interesser omtales videre under Rådmannens vurdering.

Statens vegvesen (SVV), 30.04.21

1. *Byggetrinnene må tydelig defineres i bestemmelsene*
Trinnvis utbygging: Trinnvis utbygging må tydelig defineres i planbestemmelsene.
Midlertidig løsning for kollektivterminal og tiltak på rv. 70 som følge av dette, med trafikale konsekvensene og tiltak for første byggetrinn må utredes nærmere og avklares med SVV.

Illustrerte løsninger:

2. *Dimensjonering av veg og kryss må følge krav i håndbok N100*

Gateutforming: ser det som viktig at riksvegen gjennom planarbeidet dimensjoneres for den gods- og persontrafikken den skal betjene. Ref. Statens vegvesen sin håndbok N100 kapittel B.

Trafikkflyt: savner nærmere vurderinger i analysen av hvor store kølengder og tidsforsinkelser det er tale om da alle disse tre faktorene (belastningsgrad, kø og forsinkelser) må ses i sammenheng. En mer detaljert analyse vil være nyttig med tanke på konsekvensene flyttingen av kollektivterminalen vil ha for kollektivtrafikken, og om det er behov for tiltak som bedrer fremkommeligheten for dem.

3. *Kantparkering er uheldig ut fra høy trafikkmengde, gangfelt og sykkelfelt*
4. *Sykkelfelt må planlegges i samsvar med N100 og bygges ut helhetlig*
Sykkel: I Fosnagata er sykkelfeltene en del av hovednettet for sykkel. Det er stor trafikkmengde på vegene, og en bør planlegge sykkelfeltene med en bredde på minimum 1,8 meter (planforslag viser 1,5m). Kantparkering kombinert med sykkelfelt er ikke en god løsning. Med særlig hensyn til myke trafikanter vil vi ikke tillate en slik løsning.

Epost fra SVV, 01.09.2021:

Sykkelfelt: En løsning med ensidig sykkelfelt på en kort strekning på ca. 100 meter vil ikke være en god løsning. Sykkelfelt skal etableres tosidig, jf. krav 2.42 i N100, og vi vil ikke tilråde fravik. Riksvegen må etter vår vurdering opparbeides med gateprofil uten sykkelfelt i henhold til normalkravene i den midlertidige situasjonen.

Parkering:

5. *Dekningsgrad for personbiler må vurderes nærmere*
Bakgrunn i overordnede føringer om reduksjon i personbilbruk. SVV ber om at parkering og antall plasser ses i en større sammenheng/område (parkeringstunnel?).
6. *Det må stilles krav til fasiliteter for sykkelparkering*
Sykkelparkeringen må tas inn i planbestemmelsene. SVV viser til bestemmelser som er gitt i kommunedelplan for Kristiansund sentrum, samt parkeringspolitisk plan.

Støy:

7. *Støy er ikke tilstrekkelig avklart*
Det må stilles klare rammer for hva som kan bygges innenfor formålene med tilhørende krav til støy i bestemmelsene slik at føringer i T-1442 kan imøtekommes. Da det også er tale om en trinnvis utbygging, må støy avklares for de ulike utbyggingstrinnene. Eksisterende bebyggelse vil også bli påført økt støybelastning som følge av økt trafikk og refleksjon fra den nye bebyggelsen, og dette må utredes nærmere.

Forslagsstillers kommentar

1. Se kommentar til innsigelse fra SVV.
2. Veggeometri vist i vedlagte illustrasjoner følger i all hovedsak håndbok N100.
Det er lagt fram sporingsanalyser i møte med SVV 27.8.2021.

Ang. trafikkflyt er dette beskrevet/dokumentert i trafikkrapporten kap 5.8. Beregningen for 2040 viser at det ikke er avviklingsproblemer i krysset med omtale også av køer, som er svært korte (3 - 4 biler i kø i Astrups gate i korte perioder i ettermiddagsrushet; 11 sek forsinkelse). Plassering av eksisterende avkjørsler kan vanskelig endres. Ved observasjon av krysset er det ikke observert trafikkproblem og det er observert svært få innkjøringer fra sør til atkomst parkering butikk/Helsehuset. Skisse datert 210910 viser for øvrig gangfeltet trukket nordover, unna avkjørslene.

3. Det følger av reviderte rekkefølgebestemmelse § 10.2.2 med vedlegg at kant-/skråparkering nærmest krysset i Fosnagata x Astrups gate fjernes. Se også skisse for midlertidig situasjon, datert 210910.
4. Vegplan viser mulig løsning med sykkelfelt i framtidig situasjon dimensjonert etter N100. Plankart sikrer vegformål med tilstrekkelig bredde for opparbeidelse av sykkelfelt.
5. Parkeringskrav/ -nivå følger overordna planer. I tillegg reguleres et parkeringshus i tråd med politiske forventninger om god parkeringsdekning i sentrum.
6. Krav til sykkelparkering står i bestemmelsene § 4.1, og er presisert ift. kvalitet/under tak/frostfri
7. Bolig, herunder studentboliger utgår. Støyrapport belyser situasjon for eksisterende boliger, og dokumenterer at endring i støy er under 3dB, som er utløsende for krav om tiltak.

Rådmannens kommentar

1. Viser til forslagsstillers kommentar. Temaet er også omtalt under Rådmannens vurdering.
2. Viser til forslagsstillers kommentar. Bestemmelse 10.1.6 er supplert med krav til at vegnormal N100 skal følges.
3. Viser til forslagsstillers kommentar. Har sammenheng med innsigelse fra SVV.
4. Løsning for sykkelfelt og kantparkering i skisse er ikke juridisk bindende. Løsning må utarbeides i samråd med vegeier når sykkelvei skal bygges.
5. Planen er fleksibel når det gjelder bestemmelser for parkeringsdekning, og åpner for mye parkering. Å tilrettelegge for personbil utfordrer overordnede mål om å satse på kollektiv, gange og sykkel. Nylig vedtatt sentrumsplan setter imidlertid minimumskrav og ikke maksimumskrav for parkeringsplasser. Sentrumsplanen viser at det er et politisk fokus å sikre parkering i sentrum.
6. Viser til forslagsstillers kommentar.
7. Viser til forslagsstillers kommentar. Støyutredning er supplert, og bekrefter at refleksjonsstøy er vurdert.

Møre og Romsdal fylkeskommune, 07.05.21

1. *KU - samferdsel:* Utredning om trafikkavvikling og trafikkmiljø gir ikke tilstrekkelige svar til å ta avgjørelser om viktige forhold knyttet til samferdsel. Siden løsningene ikke er fastsatt, vil det ikke være mulig å vurdere planforslagets risikoer og sårbarheter.

Planfaglige merknader:

2. *Detaljering:* Det er viktig for fylkeskommunen at det legges til rette for å realisere prosjektet CKSU i samsvar med den framdriftsplanen prosjektet har. Her er det første byggetrinn som framstår som best avklart, og øvrige del av prosjektet preges foreløpig av en rekke beslutninger som ennå ikke er tatt. Det betyr at reguleringsframlegget også oppfattes som uavklart for en del forhold. Planforslaget fremstår som en områderegulering. Som detaljplan, må planforslaget i større grad fastsette når, hvordan, og til hvilke formål, arealene innenfor planområdet skal utnyttes. Fylkeskommunens råd er at kommunen gjør vedtak om områderegulering, der det for deler av arealet må gjøres nærmere avklaringer gjennom seinere detaljregulering.
3. *Byggetrinn/rekkefølgekrav:* Utfordring at planen ikke juridisk fastslår hva som er første byggetrinn. Rekkefølgebestemmelsene til planen fastsetter flere krav som er logisk godt sammenhengende og godt begrunna, men sikrer likevel ikke at realiseringa av planen starter på

"rett plass". FK foreslår at det innafor konseptet områderegulering, legges til rette på detaljreguleringsnivå for gjennomføring av byggetrinn 1, og av tiltak som nødvendig må gjennomføres i samband med dette byggetrinnet.

4. *Sentrumsformål / boliger*: FK mener at særlig boligandelen og hotellandelen må fastsettes eksplisitt og avgrenses. Av hensyn til framdrifta er det nødvendig at detaljregulering avklarer de forhold som er nødvendige. Dersom vesentlige avklaringer utsettes til byggesak, vil det kunne oppstå konflikter og motsetninger som forsinker framdrifta på langt mer kritiske tidspunkt.

Samferdsel:

5. *Parkering*: Skeptisk til at planforslaget åpner for at stort areal skal kunne benyttes til parkeringshus, og at parkeringskapasiteten øker fra dagens 280 plasser til 515 plasser, noe FK vurderer som altfor høyt. De 36 plassene som beholdes på planområdet, samt 10 plasser for handicap/drop-off ved kollektivterminalen bør være tilstrekkelig. Under arbeidet med detaljering må det også settes av areal til sykkelparkering under tak, med gode låsemuligheter.
6. *Samferdsel - detaljering*: Planforslaget er utforma på et overordna nivå, med rekkefølgebestemmelser som legger til rette for uttalemulighet i byggesakene, men uten annen vei ut av eventuelle konflikter enn gjennom klage på vedtak. Planen er ikke tilstrekkelig avklarende juridisk for forhold som gjelder samferdsel. I detaljregulering må slike strukturer detaljeres nærmere i underformål, som for eksempel kollektivterminal, kjøreveger, fortau, sykkelanlegg, mv. Dette er nødvendig for å kunne vurdere virkninger, men også for å kunne stille nødvendige rekkefølgekrav. Jamfør planfaglige merknader, må det være juridisk bindende rekkefølgekrav knytta til det som er omtalt som ulike byggetrinn i planen. Allerede ved første byggetrinn vil det være nødvendig å knytte rekkefølgekrav til samferdselstiltak med sikte på trafikk-sikkerhet og framkommelighet.
7. *Sykkelveg*: Savner en god forbindelse for syklende fra Fosnagata til kollektivterminalen.
Tilstrekkelig areal: Stiller spørsmålsteget ved om det er satt av nok areal til ulike vegformål/trafikantergrupper.
8. *Krav til utforming av kryss*: Krysset rv 70-fv 539-Astrups gate må utformes i henhold til N100 og spesielt kapittel D.2.6.1. Dimensjonerende kjøretøy på Rv70 er modulvogntog. FK mener det kan se ut til at hovedvegen er dimensjonert noe smalt for bussenes bredde m/speil jf. SVV HB 123. Ved ytterligere detaljering av planforslaget må/bør det utarbeides sporingsanalyser som sikrer dette.
9. *Gående/syklende – trafiksikkerhet*: FK ser behov for å bli enige om konkrete løsninger for myke trafikanter allerede i planvedtaket, ikke minst for å sikre at det er satt av nok areal til disse formålene. FK er skeptiske til løsninga med sykkelfelt forbi Campusområdet av flere grunner som ramses opp (bl.a. kantparkering og systemskifter). Anbefaler heller sykkelveg med fortau på østsiden av Fosnagata. Etterspør løsninger for syklende i kollektivterminal-området.
10. *Kollektivknutepunkt - mobilitet*: Det skal de kommende årene gjennomføres flere prosjekter hvor nye former for urban – og rural mobilitet blir pilotert og implementert i en fysisk mobilitetshub. I tilknytning til kollektivterminal og campus bør det reserveres areal for overgang mellom ulike transportformer, som bysykler, sparkesykler, bildeling, avstigning for samkjøring osv., i tillegg til buss, sundbåt og hurtigbåt. Det bør allerede fra start legges til rette tilstrekkelig areal og framføres nok elektrisitet, til at framtidige tjenester blir tilgjengelig.
11. *Tekniske krav til samferdsel*: Under detaljeringen av planforslaget må det også dokumenteres at gjeldende tekniske krav kan oppfylles. Planen slik den foreligger gir ikke tilstrekkelig grunnlag for å vurdere dette. Dersom det ikke er mulig å etterkomme krav på grunn av eksisterende forhold, må det søkes fravik. Nødvendige fravik bør listes opp i planbeskrivelsen under kapittelet «Virkninger, avbøtende tiltak» (eventuelt i KU-vedlegget).

Byggetrinn 1, detaljregulering, rekkefølgekrav. Byggetrinn 1 må defineres i kart og bestemmelser, og detaljplan må inneholde:

12. Bebyggelsesformål med byggegrenser, se planfaglige merknader om presiseringer innfor sentrumsformålet.
13. Midlertidig løsning for kollektivterminalen med tilhørende, nødvendig infrastruktur. I den forbindelse spør vi om det er tenkelig å lage ei midlertidig løsning som pilot for den permanente, med tanke på kjøremønster, gangatferd etc.
14. Rekkefølgekrav som sikrer opparbeidet infrastruktur, hensynet til trafiksikkerhet og trygg tilgjengelighet, særskilt for myke trafikanter. Det kan være aktuelt å inkludere tiltak både langs Rv70, fv. 539, Astrups gate og Hollendergata, dersom analysene viser dette.

Støy:

15. Ang. undervisning mener FK at støyrapport henviser til NS 8175 (kap. 3.2. i rapport), og mener grenseverdier for bygninger for undervisning bør tas med i planbestemmelsene ang. støytiltak. Påpeker ulike mangler: sumstøy (52dB), impulsstøy, antall og plassering av boliger mangler, børkrav i bestemmelsene §4-6, KPA har ikke definerte avvikssoner.
16. Endringer for eksisterende bebyggelse blir lite belyst i støyrapporten. Refleksstøy omtales ikke.

Kulturminner fra nyere tid:

17. Planforslaget vi har fått til høring, har ikke tatt til følge våre råd om høyde. Vi ønsker likevel å peke på dette som vår primære tilråding.
18. FK anbefaler justering av reguleringsbestemmelsene for å sikre harmonisering med den tilgrensende gjenreisningsbebyggelsen. Fargesettingen bør være i tråd med fargepaletten for gjenreisningsbyens murbebyggelse. Forslag nye bestemmelser:
 - §5.1.2 Utforming sentrumsformål BS: NY TILFØYELSE: Fasadene skal ha en kornet pusspreget overflate, evt. plater med pussoverflate. Man må unngå blanke, pussede overflater.
 - § 6.3.1. Utforming av kombinasjonsbygg: NY TILFØYELSE: Fasadene skal ha en kornet pusspreget overflate, evt. plater med pussoverflate.
 - § 8.1. Bevaring av kulturmiljø - bevaringsverdig almetre. Almetreet er vernet. Treet tillates ikke fjernet. Ved gjennomføring av tiltak skal det etableres beskyttelsestiltak mot treets rotsystem, stamme og trekrone.
19. *Konklusjon:* FK vil ikke tilrå at reguleringsframlegget blir godkjent slik det foreligger. Anbefaler at kommunen gjør vedtak av planen som områderegulering, ev. detaljregulering for første byggetrinn, dersom nødvendige deler av planen får tilstrekkelig detaljnivå og utredninger knytt til dette. Det er særskilt ut fra samferdselsområdet det er nødvendig med økt detaljering.

Forslagsstillers kommentar

1. Løsninger er vist i revidert Illustrasjonsvedlegg; illustrasjonsplan s. 5, veg- og trafikkplan s. 6, og i nye veg-tegninger for krysset Fosnagata x Astrups gate s. 28-29. Trafikkrapport beskriver trafikksystem og kapasitet. Se for øvrig kommentar til innsigelse fra SVV.
2. Detaljplan er avklart i møter. Boliger, herunder studentboliger, utgår. Sentrumsformål er delt i tre delfelt med tilhørende bestemmelser/rekkefølgekrav, § 10.2.2. Vegformål er differensiert med fortau langs ny bebyggelse/sentrumsformål, og bestemmelsene presiserer konkrete rekkefølgetiltak, §§ 10.2.2. og 10.2.3.
3. Sentrumsformål er del i tre delfelt med tilhørende bestemmelser/rekkefølgekrav for utbygging innenfor ulike felt. Inkl. rekkefølgekrav til oppgradering av krysset Fosnagata/ Astrups gate. Planbeskrivelse kap.4.3 og 6.2
4. Boliger, herunder studentboliger, utgår. Når bolig utgår er detaljering/utforming av byggeområdene mindre relevant, fordi sentrums-formål (uten bolig) har andre krav til støy og uterom. Sentrumsformål er delt i tre delfelt med tilhørende bestemmelser/rekkefølgekrav.
5. Parkeringskrav/ -nivå følger overordna planer. I tillegg reguleres et parkeringshus i tråd med politiske forventninger om god parkeringsdekning i sentrum. Etablering av p-hus kan gjøre senere etablering av parkeringstunnel mindre aktuelt, og totalt sett gi offentlige

besparelse/samfunnsøkonomisk gevinst. Revidert bestemmelse §4.1 om fasiliteter for sykkelparkering.

6. Plankart og bestemmelser er revidert, og tiltak i midlertidig fase og eksempel på endelig situasjon er vist i illustrasjonsvedlegg s.28. Plankart viser fortau langs Fosnagata/Astrups gate langs sentrumsformål (all ny bebyggelse), og stiller krav om opparbeidelse av fortau for hvert byggetrinn i rekkefølgebestemmelse § 10.2.3. Med bestemmelsene følger en illustrasjon (juridisk bindende) som viser konkret kryssutforming/tiltak som skal gjennomføres, før byggetrinn som hindrer bruken av kollektivterminal kan igangsettes.
7. Devoldholmen vil få flere nye byrom og gater som vil inngå i sentrums allerede mangfoldige nett av gaterom og torg. I sentrum opparbeides byrommene slik at de kan deles av flere trafikantergrupper, og slik at hastighet og hensyn tilpasses situasjonen i det enkelte byrom. Slik oppnås vakre byrom og god trafiksikkerhet. Tverrgatene (naturlig trasé) gjennom planområdet vil være «shared space» for gående, syklist og sporadisk biltrafikk (servicekjøretøy).
8. Veggeometri vist i vedlagte illustrasjoner følger i all hovedsak håndbok N100. Spøringsanalyser er utført og lagt fram i møte med SVV 27.8.2021.
9. Reviderte rekkefølgebestemmelser § 10.2.2 sikrer trafiksikkerhetstiltak. Ang. sykkelfelt vs. sykkelveg med fortau er det besluttet i dialog med både kommunen og SVV. Sykkelfelt er valgt pga.:
 - Mindre arealkrevende (sykkelveg med fortau krever buffersone mot veg, «mellomstopp» for fotgjengere ved kryssing, geometri/ avbøying i kryss)
 - Gir færre potensielle konfliktpunkt med fotgjengere
 - Kan på sikt videreføres sørover i Vågevegen (her er det ikke plass for sykkelveg med fortau og det medfører flere systemskifter)
 - Gir færre systemskifter og bedre 'overganger' mellom ev. skifter
10. Mobilitet og kollektivterminal er beskrevet i planforslaget, i planbeskrivelse og illustrasjonsvedlegg. Eier av myndighetsområdet kollektivtransport har anledning til å utforme terminal innenfor område avsatt til kombinert samferdselsformål.
11. Plankart og bestemmelser er revidert, og tiltak i midlertidig fase og eksempel på endelig situasjon er vist i illustrasjonsvedlegg s.28. Trafikkrapport og veg- og trafikkplan viser at planlagte funksjoner er gjennomførbare uten å søke fravik fra tekniske krav. Se for øvrig kommentarer i andre pkt. over/under.
12. Se kommentarer under punkt om områdeplan og byggetrinn/rekkefølgekrav over. Sentrumsformål er delt i tre felt, byggegrenser følger formålsgrenser.
13. Eksempel på midlertidig løsning for kollektivterminal er vist i reviderte bestemmelser § 10.2.2, med vedlegg/illustrasjon og i illustrasjonsvedlegg s. 26-28.
14. Se reviderte bestemmelser § 10.2.2, med vedlegg/illustrasjon og i illustrasjonsvedlegg s. 26-28. Beskrevet i flere avsnitt i planbeskrivelse, avsnitt 4.12, 6.2, 6.15 og 8.3.
15. Støyrapport belyser formålet undervisning og situasjon for eksisterende boliger, og dokumenterer at endring i støy er under 3dB som er utløsende for krav om tiltak. TEK 17 og NS 8175 er gjeldende og bør ikke gjentas i bestemmelsene. Tema er nevnt i planbeskrivelse kap. 6.8.
16. Støyrapport er revidert og beskriver beregnings-metode, der refleksjonsstøy er medregnet.
17. Planprogrammet for Devoldholmen sier i oppsummering s.8: 'Ut fra dette er den noen punkter som legges til grunn for planarbeidet og konsekvensutredningen; - byggehøyder på 4-5 etasjer som hovedregel, men det kan åpnes opp for bygg opp i 8-9 etasjer der det avklares gjennom reguleringsplanleggingen.' Ny bebyggelse planlegges i 4-6 etasjer som hovedregel, og med et signalbygg i sør opp i 9 etg. Dette er i tråd med planprogrammet. Høyder er vurdert i KU, og planbeskrivelsen kap. 6.5 belyser hvilke vurderinger og avveininger som er gjort.
18. Ny campusbebyggelse vil uvegerlig få et annet uttrykk enn gjenreisningsbyen pga. innhold, omfang, byggteknikk mv. Likefullt er intensjonen tydelig uttrykt i planen og bestemmelser til planen sikrer et godt arkitektonisk uttrykk. Bestemmelse § 10.1.7. sikrer at material- og

fargebruk, herunder hvordan valgte farger virker sammen med nabobebyggelsen og den historiske BSR- fargepalett, skal dokumenteres i byggesøknad. Gjenreisningsbyen og nyere oppført bebyggelse har ulike fasadeuttrykk og varierende fasadekledning. Også på grunn av ny teknologi og krav til bestandighet, drift og vedlikehold, er det ikke ønskelig å gi så konkrete/detaljerte føringer om fasade. Bestemmelsen om almetreet endres som foreslått.

19. Jf. kommentarer over er reguleringsplanen nå detaljert ytterligere i plankart og bestemmelser.

Rådmannens kommentar

1. Temaet har vært diskutert i samrådsmøter, og var en del av innsigelsesgrunnlaget til Statens vegvesen. Innsigelsen er trukket. Planens detaljnivå og grad av fleksibilitet har vært tatt opp i merknader fra både Statsforvalteren i Møre og Romsdal, Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylkeskommune. Rådmannen viser til forslagsstillers kommentar 1 til Statsforvalterens merknader, kommentar til innsigelse fra Statens vegvesen, planbeskrivelsen, samt omtale under Rådmannens vurdering lengre ned i saksframlegget. Viser videre til forslagsstillers kommentar.
2. Viser til Rådmannens kommentar til punkt 1.
3. Viser til forslagsstillers kommentar.
4. Viser til rådmannens kommentar til punkt 1. Planens detaljgrad og fleksibilitet omtales under Rådmannens vurdering. Viser ellers til forslagsstillers kommentar.
5. Planen er fleksibel når det gjelder bestemmelser for parkeringsdekning, og åpner for mye parkering. Å tilrettelegge for personbil utfordrer overordnede mål om å satse på kollektiv, gange og sykkel. Nylig vedtatt sentrumsplan setter imidlertid minimumskrav og ikke maksimumskrav for parkeringsplasser. Sentrumsplanen viser at det er et politisk fokus å sikre parkering i sentrum. Bestemmelse 4.1 gir nå strengere krav knyttet til sykkelparkering.
6. Viser til forslagsstillers kommentar, samt Rådmannens kommentar til punkt 1.
7. Viser til forslagsstillers kommentar.
8. Viser til forslagsstillers kommentar. Krav om å følge vegnormal N100 er tatt inn i bestemmelsene §10.1.6.
9. Viser til forslagsstillers kommentar. Rådmannen presiserer at illustrert løsning ikke er juridisk bindende, og at fylkeskommunen som vegmyndighet vil ha mulighet til å påvirke løsninger når sykkelvei skal etableres.
10. Viser til forslagsstillers kommentar.
11. Viser til forslagsstillers kommentar.
12. Viser til forslagsstillers kommentar, og Rådmannens kommentar til punkt 1.
13. Foreslått løsning for midlertidig kollektivterminal er blitt vurdert som den beste, og er derfor den som er blitt presentert i planforslaget. Denne løsningen ligger innenfor sentrumsformålet, og vil på denne måten ha liten påvirkning på havnas område og virksomhet, mens man venter på at permanent terminal skal komme.
14. Viser til forslagsstillers kommentar, og Rådmannens kommentar til punkt 1.
15. Viser til forslagsstillers kommentar.
16. Viser til forslagsstillers kommentar.
17. Viser til forslagsstillers kommentar, og Rådmannens kommentar til punkt 1.
18. Viser til forslagsstillers kommentar.
19. Viser til forslagsstillers kommentar, og Rådmannens kommentar til punkt 1.

Kystverket, 08.04.21

Kystverket oppfatter ikke at planforslaget bryter med forutsetningene innenfor deres ansvarsområde, og legger til grunn de statlige retningslinjenes føringer for det som vedkommer bygningers plassering.

Kystverket legger til grunn at området som fremdeles skal være byens kollektiv-knutepunkt og endepunkt for RV70, herunder en operativ havn, blir arealmessig ivaretatt og prioritert til havnedrift. Det er ikke ønskelig med etableringer innenfor planområdet som kan bety en konfliktopptrapping og/eller skape negative relasjoner til næringsmessig utvikling av Devoldholmen som stamnetthavn.

Uspesifiserte bygningsetableringer innenfor boligsegmentet kan føre til vanskeligere driftsforhold for en kommersiell havnedrift og skape en støymessig, uforenlig situasjon.

Kystverket har ingen navigasjonsinnretninger som krever ettersyn eller vedlikehold i planområdet. Det må likevel tas hensyn til det omkringliggende merkesystemet ved at man er bevisst på plassering av tiltak/ bebyggelse og annen belysning (lyskilder)

Område med fare, risiko eller sårbarhet avmerkes i planen som hensynssone, jf. §§ 11-8 og 12-6. Planmyndigheten skal i arealplaner vedta slike bestemmelser om utbyggingen i sonen, herunder forbud, som er nødvendig for å avverge skade og tap.

Forslagsstillers kommentar

Planlagte funksjoner anses å ikke være i konflikt med utvikling av stamnetthavn. Bolig, herunder studentboliger utgår.

Rådmannens kommentar

Når det gjelder hensynssone, så har forslagsstiller lenger opp, under kommentar til merknad om stormflo fra Statsforvalteren, begrunnet hvorfor hensynssone ikke er tatt inn i plankartet. Tilstrekkelig sikkerhet sikres gjennom bestemmelser.

Når det gjelder vanskeliggjøring av driftsforhold for havnedrift på grunn av boligetablering, så gjør ikke dette seg gjeldende lenger, siden boligformålet er tatt ut av planen.

Ellers tas merknadene til orientering.

Kristiansund og Nordmøre havn IKS, 26.04.21

KNH understreker at de har vært positiv til etableringen av Campus Kristiansund. Selskapet har strukket seg svært langt for å legge minst mulig hindringer i veien for prosjektet og imøtekomme endringsforslag underveis. Det er sendt flere forslag til underliggende løsninger, uten at dette er besvart. KNH nevner at problemene som har oppstått skyldes også at salget av eiendommen til Devoldholmen Utvikling AS er priset lavt. Sakskomplekset er komplisert og har lange historiske linjer, og KNH trekker opp noen juridiske og historiske linjer for grunnlaget for rettigheter og plikter på Devoldholmen i sitt høringsinnspill.

Eiendomsforhold: KNH mener kommunene ikke uten videre fritt kan overføre midler mellom et havneselskap, den gamle havnekassen og kommunens generelle regnskap, og viser til flere vedlagte eiendomsdokument for flere av eiendommene innenfor planområdet. KNH nevner blant annet at de ut fra disse dokument har disposisjonsrett til det eksisterende parkeringsarealet.

KNH mente tidligere at eiendomsforholdene kan løses delvis med en god reguleringsplan og delvis med forretningsmessige avtaler (Utbyggingsavtale/ anleggsbidragsavtale). Deres bekymring er nå at reguleringsplanen vil gi retter til å bygge til nye formål, men på bekostning av deres nåværende formål, og at det ikke er tildelt ansvar for utbygging av kollektivterminal og parkeringshus på deres eiendommer. De mener at inntil en avtale med tiltakshaver som dekker deres tap foreligger, må deres behov trekkes inn som rekkefølgekrav til reguleringsplanen. I motsatt fall kan planen skape flere problemer enn løsninger.

KNH mener alle deres interesser vil være ivaretatt om det bygges et parkeringshus/ lager, der andre bekoster dette ut over deres mulige tingsinnskudd med tomt til en verdi på omtrent kr 30 mill., ev. i et samarbeidsprosjekt. KNH viser til en intensjons-avtale/opsjonsavtale sendt Kristiansund kommune 16. april 2021.

KNH er skuffet over at planen ikke tar hensyn til havneselskapets interesser, og viser til at det ikke er inntatt rekkefølgekrav til ferdigstilling av kollektivterminal, og interesse eller plikt til å delta i utbygging av kombinasjonsbygget er ikke tildelt.

KNH har nå følgende uavklarte saker i forbindelse med Campus som på meget kort sikt kan true rammevilkårene for drift av havnen:

1. Havna mister kaianlegg og bakareal på Nordmørskaia – kompensasjon er ennå uavklart.
2. Havna mister havnelager på Nordmørskaia – kompensasjon uavklart.
3. Havna står i fare for å miste parkeringsareal på 7/50 da dette må benyttes til midlertidig kollektivterminal.
4. Deler av havneterminalen har blitt omregulert på feilaktig grunnlag.

KNH ber om at planen blir korrigert slik at KNH's forslag og krav over lang tid blir imøtekommet. Dette gjelder spesielt kravet om rekkefølgebestemmelser.

Forslagsstillers kommentar

Innspill angår i stor grad privatrettslige og avtalemessige forhold mellom ulike offentlige etater. Innspill må løses med privatrettslige avtaler mellom eiendomsbesittere/rettighetshavere. Kommunen har dialog med KNH vedr. eierskap og kompensasjon. Ev. kompensasjon må avklares gjennom privatrettslige avtaler.

Kommentarer til KNHs punkter med uthevet tekst:

1. Svar – slik BT1 planlegges blir dette arealet i liten grad berørt
2. Svar – kun deler blir revet i planlagt BT1
3. Svar – illustrasjoner viser at arealet blir lite berørt med midlertidig terminal
4. Svar – liten endring i arealbruk for KNH, planforslag viser gjennomførbarheten. Avtalemessige forhold og kompensasjon må avklares i privatrettslige avtaler før igangsetting.

Rådmannens kommentar

Kristiansund og Nordmøre havns høringsinnspill har 46 vedlegg. Disse inkluderer en rekke eldre avtaledokument, eldre kart, samt takstrapport for vurdering av eiendomsverdi for tomt for kombinasjonsbygg fra 2020. Reguleringsplanen håndterer ikke privatrettslige forhold om eiendom og økonomi, dette løses i egne avtaler, og vedleggene anses derfor som mindre relevante for reguleringsplanen. På bakgrunn av det ovenstående legges disse dokumentene ikke ved saken til politisk behandling.

Høringsuttalelsen omhandler i stor grad privatrettslige og forretningsmessige forhold, som ligger utenfor det som skal løses i reguleringsplan. Slike forhold må løses mellom de relevante aktørene, i egne avtaler, utenfor plan.

Enkelte punkter, som er relevant å svare ut ifm. reguleringsplanen:

Planen stiller ikke krav om opparbeiding av kombinasjonsbygg (kollektivterminal/parkeringshus/ lager) For vurdering av mangel på rekkefølgekrav for kombinasjonsbygget vises til Rådmannens vurdering, kapittel om ferdigstilling av viktige funksjoner.

Status på torget, og hvilke rekkefølgebestemmelser som er knyttet til det er omtalt under delkapittel Torg i Rådmannens vurdering. Henviser også til planbeskrivelsen, hvor torget er omtalt flere steder.

Mulig krav om parkeringsplasser på bakkeplan på Nordmørskaia omtales. Planen hjemler et stort antall parkeringsplasser som erstatning for plassene KNH mister, i parkeringshus. Parkering på bakkeplan i et så sentralt sentrumsområde anses ikke å være hensiktsmessig.

Viser ellers til forslagsstillers kommentar.

I e-post datert 23.09.2021, trekker KNH IKS v/Knut Mostad sine merknader, innsendt i høringsuttalelse den 23.09.2021. Den utgåtte uttalelsen vil likevel være inkludert i merknadsmatrisen og vedlegg med alle høringsuttalelser samlet, samt omtalt i saksframlegget. Rådmannen ber om at utgått uttalelse ikke vektlegges ved politisk vurdering av planforslaget.

Avinor, 18.03.21

Ny bebyggelse, inkl. i anleggsperioden vil ikke komme i konflikt med horisontalflaten (hinderflate). Det legges til grunn at byggekraner opererer maksimalt 20 meter over takene på ny bebyggelse. Planlagte bebyggelsen og bruk av byggekraner vil ikke bli berørt av BRA-krav (bygge-restriksjonskrav), og planområdet er ikke berørt av flystøysoner.

Forslagsstillers kommentar

Ok.

Rådmannens kommentar

Tas til orientering.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 19.04.21

Grunnforhold: NVE leser geotekniske rapporter som følger planen slik, at områdestabilitet er tilstrekkelig avklart i samsvar med prosedyre i NVE veileder 7/2014 Sikkerhet mot kvikkleireskred. Det er behov for geotekniske vurderinger i prosjekterings- og gjennomføringsfasen av planlagte tiltak, noe som er fulgt opp med bestemmelser. NVE meiner at Multiconsult bør dokumentere/visе til dokumentasjon for vurderingene som er gjort i forhold til fare for områdeskred etter prosedyre i NVE sin veileder, jf. kap. 3.2 i rapport 10213147-RIG-RAP-002 datert 17.09.2020. NVE er ellers fornøyd med at det er sett krav i bestemmelsene om oppfølging av geoteknikken i byggesaken.

Overvann: NVE viser til enkel kartlegging av avrenningslinjer i og ved planområdet, og mener dette må følges opp i detaljprosjektering for å unngå skader på bygg. På generelt grunnlag anbefaler NVE til at framtidige flomveger for trygg avleiring av overvann bør vises i plankartet og sikres tilstrekkelig kapasitet med krav i bestemmelser.

Forslagsstillers kommentar

Områdeskred/-stabilitet: Multiconsult har i epost dokumentert vurderinger som er gjort ang. områdestabilitet, og NVE bekrefter i korrespondanse at dette er akseptert og tilstrekkelig.

Overvann: Er sikret med krav om tekniske planer.

Rådmannens kommentar

Viser til forslagsstillers kommentar om områdestabilitet. E-posten det henvises i saken, og på postlista.

Bestemmelsene sikrer overordnet plan for vann, avløp og energi, godkjent av relevante myndigheter, før rammetillatelse kan gis (§10.1.4), samt tekniske detaljplan, godkjent av relevant myndighet, før igangsettingstillatelse kan gis (§10.1.6).

NTNU Vitenskapsmuseet – Institutt for arkeologi og kulturhistorie, 29.04.21

NTNU Vitenskapsmuseet viser til sin uttalelse av 7.4.2020 i forbindelse med gjennomført marin arkeologisk befaring, samt kapittel 3.4 i planbeskrivelsen og § 4.5 i planbestemmelsene. NTNU Vitenskapsmuseet har ingen anmerkninger til detaljreguleringsplanen, slik den foreligger.

Forslagsstillers kommentar

Ok.

Rådmannens kommentar

Tas til orientering.

Kommunalteknikk, Kristiansund kommune, 03.05.21

1. Krysset Astrups gate/Fosnagata må spesielt dimensjoneres for semitrailere og vogntog til kaiområdet, og mange busser.
2. Stiller spørsmål om sikttrekanter er korrekt.
3. Mener eksisterende avkjørslar skal vises med pil på plankartet.
4. Stiller spørsmål om bestemmelser til havneområdet o_VHS1, om anløp med hurtigbåt skal være tillatt her. Ønsker 'synliggjøring' av 'grøntdrag' fra det nye torget til Vågen/gassverktomta, ev. med fortau eller trerekke.
5. Planen bør si noe om hvordan støy på nytt torg skal håndteres i planforslaget.
6. Mener det er en svakhet ved planen at ny pumpestasjon ikke er plassert/vist i planforslaget. Det er forutsatt at utbygger skal betale for flytting og anlegg av pumpestasjon på nytt sted. Kommunen kan bidra med å dekke ekstrakostnad som følge av eventuell standardheving: Eksempelvis pumpekostnad hvis eksisterende pumper er utslitte. Selve bygget er i god stand. Forslag til endringer i planbeskrivelsen kap. 6.16. Økonomiske konsekvenser for kommunen.
7. Har kommentarer til planforslagets beskrivelse av brannvannkapasitet, mener den er tilstrekkelig, og til vannmiljø, der de foreslår endringer i kommunens saksframlegg.

Forslagsstillers kommentar

1. Tegninger som viser sporing av store kjøretøy, er vist i møter med Byplankontoret og Statens vegvesen.
2. Veggeometri og sikttrekanter er sjekket og enkelte endret som følge av endring i veggeometri, og avklart i dialog med kommunalteknikk.
3. Eksisterende avkjørslar på vestsiden av Fosnagata og nordsiden av Astrups gate berøres ikke og skal dermed være tillatt iht. gjeldende plan for de aktuelle byggeområdene. SVV som vegeier har ikke etterspurt atkomstpilar. (Ønsker derimot å begrense antall atkomster!)
4. Innspill ang. båtanløp og grønndrag er vurdert i dialog med planmyndighet i planprosessen, og løsninger er akseptert.
Båtanløp: §7.1 tillater båtanløp med båter for passasjer- og nyttetraffikk inntil 30m i vestre havnebasseng ved nytt torg, og inntil 50 meter i østre havnebasseng der hurtigbåten legger til i dag. I østre basseng ved torget er det ønskelig å få fysisk kontakt mellom torget og vannet, og det er vurdert at dette ikke er forenelig med anløp av store båter/ dagens hurtigbåt.
Grønndrag mot Vågen/Gassverktomta: KDP for sentrum viser en framtidig grønnstruktur o_G14 fra Hollendergata og nordover langs Vågen til Gassverktomta. I detaljregulerings-plan for Devoldholmen er det sikret en gangforbindelse langs kaifronten fra Vågevegen, vestover langs Nordmørskaia og videre nordover langs ny bebyggelse/ kollektivterminal og fram til Hollendergata. Gjeldende regulering sikrer gangforbindelse videre fram til grønnstruktur i KDP for sentrum. På grunn av transformasjon til en bymessig situasjon med kvartalsstruktur, kollektivterminal og andre trafikkareal, er det valgt å bruke samferdselsformål; kai og fortau, framfor grønnstruktur for å sikre gangforbindelsen. Ved videre planlegging og prosjektering er det mulig å legge inn en vegetasjon/trekk både på torg og langs fortau/kollektivterminal.
5. Støy; se kommentar til innsigelse fra Statsforvalteren.
6. Ang. kommunalteknisk infrastruktur og økonomiske konsekvenser for kommunen anses planbeskrivelsen dekkende. Kostnadsfordeling avklares gjennom utbyggingsavtaler
7. Ang. brannvann er det ok i dagens situasjon, og er ellers beskrevet i VA-plan. Setning er tatt ut av avsnitt.

Rådmannens kommentar

1. Løsning for krysset er avklart med Statens vegvesen.
2. Viser til forslagsstillers kommentar. Kommunalteknikk har bekreftet at frisikt i krysset Hollendergata/Astrups gate kan løses utenfor plan. Frisiktsoner tar inn der det er frisiktlinjer i plankartet. E-post ikke vedlagt, men ligger i saken.
3. Eksisterende avkjørsler vises ikke med piler i plankartet, men hjemles i bestemmelsene §4.2,
4. Viser til forslagsstillers kommentar. Rådmannen har ingen ytterligere tilføyelser.
5. Temaet er tidligere omtalt. Viser til kommentar fra forslagsstiller.
6. Bestemmelsene sikrer at overordnede, samt tekniske detaljplaner fremlegges for VA-myndighet ved rammesøknad og igangsettingssøknad. Kommunalteknikk vil her ha mulighet til å påvirke plassering av pumpestasjon. Kostnadsfordeling fastsettes ikke i reguleringsplan, og kommenteres derfor ikke videre her.
7. Viser til kommentar fra forslagsstiller.

Mattilsynet, 27.04.21

Mattilsynet skal følge opp det som gjelder drikkevann. Iht. drikkevannsforskriften plikter kommunen å ta hensyn og ha oversikt over drikkevannssystemet. Eventuell konflikt med tekniske installasjoner for eksisterende drikkevannsforsyning må undersøkes. Utbygger er pliktig til å levere drikkevann av godkjent kvalitet, og det er viktig å kunne levere nok vann til beboere under og etter anleggsperioden.

Forslagsstillers kommentar

Er dokumentert i VA-plan og sikret med bestemmelser.

Rådmannens kommentar

Bestemmelsene sikrer overordnet plan for vann, avløp og energi, godkjent av relevante myndigheter, før rammetillatelse kan gis (§10.1.4), samt tekniske detaljplan, godkjent av relevante myndighet, før igangsettingstillatelse kan gis (§10.1.6). Hensynet til drikkevann anses som ivaretatt.

Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter (LUKS), 25.03.21

LUKS viser til sitt innspill ved oppstart av planarbeidet. Og til at kommunen støtter deres innspill om felles varemottak. De mener det gir området gode muligheter til å være tidlig ute med målrettede løsninger for internt transport som passer inn i fremtidens muligheter.

Forslagsstillers kommentar

Varelevering er beskrevet i planbeskrivelsen kap. 4.8.

Endelig plassering av varemottak må vurderes i byggesak for hvert byggetrinn.

Det er ikke funksjonelt/gjennomførbart å kun se på ett varemottak for hele planområdet, både på grunn utbygging over tid i flere byggetrinn, og på sikt ulike funksjoner med ulike behov.

Rådmannens kommentar

Rådmannen har ingen ytterligere tilføyelser.

J.C. Loennechen AS, 28.04.21

Er nabo til planområdet og har leieinntekter av butikk- og kontorlokaler langs Astrups gate.

Ang. høyder: Viser til planforslagets høyder og fasadelengde mot Astrups gate. Mener omtale av etasjehøyder ikke er relevant, i og med at hver etasje har høyere innvendig høyde enn eksisterende bebyggelse, og dermed blir betydelig høyere enn eksisterende bygg. Mener det er gesimshøyder som

må være avgjørende når det skal vurderes hvordan de planlagte byggene harmonerer med bydelen for øvrig.

Viser til at det også er planlagt en femte etasje i ca. 10 meters avstand fra Astrups gate, og at fasaden mot Astrups gate er planlagt ubrutt og massiv i over 70 meters lengde. Noe som gjør at planen i svært liten grad er tilpasset eksisterende bebyggelse.

Ang. KU og planmaterialet: Peker på et omfattende planmateriale inkl. KU med mange alternativer. Mener dette gir et uoversiktlig bilde, og ingen enkel oppgave å sette seg inn i hva som er tenkt tillatt innenfor planområdet.

Ang. tiltakshaver og 'campus': Peker på at det synes som at lite av det planlagte utbyggingsarealet er tiltenkt 'campus', og at det meste av bygningsmassen tenkes leid ut i direkte konkurranse med andre private aktører. Det bør være grenser for hvor langt Campus-alibiet kan strekkes for å bygge i en skala som ingen andre noensinne har fått tillatelse til i Kristiansund.

Er positive til nye fylkeskommunale arbeidsplasser i byen, og til utvikling av Devoldholmen. En utbygging uten begrensninger med hensyn på omgivelsene vil imidlertid bli skjemmende for helheten i bydelen. Reguleringsplanen er samfunnets mulighet til å balansere utbyggers ønske om maksimal profitt mot andre hensyn, som naboer og andre brukere av bydelen. Mener planforslaget gir en lite tillitvekkende framstilling av konsekvenser av utbyggingen. Håper politikerne får et realistisk bilde av utbyggingen og foretar fornuftige korrigeringer som gjør at sentrum blir utbygd på en god måte.

Forslagsstillers kommentar

Kotehøyder angir eksakt høyde på ny bebyggelse. Illustrasjoner viser hva merknadsstiller påpeker, at høyder/etasjehøyder på ny bebyggelse er større enn på eksisterende bebyggelse. Jf. landskapssnitt i Illustrasjonsvedlegg s.13.



Bestemmelse § 5.1.4 sier at '*lange monotone fasader skal unngås*'.

Et komplett planforslag med KU og en rekke andre vedlegg er krevende å settes seg inn i. Krav til dokumentasjon og samtidig dokumentasjon av ulike alternativer kan oppfattes som uoversiktlig.

Planprogram for regulering av Devoldholmen sier at '*Planen skal vise mulig utbygging til ulike formål som høyskole, fagskole, bolig, næring/forretning og offentlige tjenester*'.

Rådmannens kommentar

Rådmannen mener tegningene som viser skala og snitt illustrerer godt hvilke høyder planen åpner for. Bestemmelsene har detaljerte krav til høyder ved ulike takvinkler, og inkluderer også en retningslinje med illustrasjon, for å gjøre bestemmelsene mer forståelige.

For bebyggelsen som ligger nærmest, slik som den i Astrups gate, vil den nye bebyggelsen virke ruvende sammenlignet med dagens situasjon. Det åpnes opp for 45 000 kvm. Føringer i planprogrammet tilsier bebyggelse på mellom 30.000 og 45.000 kvm, og planen er dermed i tråd med føringene, om enn i det øvre sjiktet. Det er forståelig at planlagt bebyggelse oppfattes kompakt. Denne nye bydelen vil få tettere, høyere og mer kompakt bebyggelse enn i sentrum ellers, noe som utfordrer hensynet til sentrums verneverdige bebyggelse, samt vil berøre eksisterende nærliggende bebyggelse. Campus-prosjektet medfører høye ambisjoner for utvikling av området, og et evt. krav til at ny bebyggelse skal underordnes eksisterende hadde skapt store utfordringer for realisering av planene. Det er stilt strenge krav til utforming (§5.1.2, §5.1.4, §6.3.1, §10.1.7), blant annet når det gjelder vertikalitet og fargesetting, for å unngå at bebyggelsen fremstår som ubrutt og massiv, som beskrevet i høringsuttalelsen, og for at den best mulig skal ivareta kulturvern hensyn og hensynet omkringliggende bebyggelse.

Rådmannen stiller seg ellers bak forslagsstillers kommentar.

Bryggekomiteen, 30.04.21

Er positive til transformasjon, og uttaler seg med utgangspunkt i hensynet til Vågen som kulturminnevernområde som ligger tett opp til Devoldholmen, og kulturminnevernhensyn.

Bryggekomiteen påpeker følgende punkter:

- savner illustrasjon sett fra Øver-Vågen og Mellemværftet
- mener at ny bebyggelse har fire framsider, ingen baksider
- hensynet til eksisterende historisk bebyggelse er svært viktig, ønsker tydeligere illustrasjon av hvordan skala påvirker visuelt inntrykk av historisk bebyggelse
- kvalitativt visuelt inntrykk av Vågen må ikke forstyrres
- arkitektonisk uttrykk slik det foreligger er for kompakt

Vågen er tatt inn i Kulturminneplana for Kristiansund, foreløpig behandlet i Hovedutvalg Skole, barnehage, kultur 13.04.21, og skal opp i bystyret i Kristiansund før sommeren. Bryggekomiteen har gitt følgende innspill som er tatt inn i Kulturminneplana:

Vågen med bygninger, brygger og industrihistorie må tas vare på som kulturminne som del av et historisk bymiljø. De enkelte bryggene tas vare på etter en strategi hvor alt av eksteriør bevares, og der interiør bevares der det er hensiktsmessig og vektet etter følgende kriterier: Streng bevaring og beholde formål, bevaring og endret formål, bevaring fasade og endret formål, rive/bygge nytt i stil som kommuniserer med miljø og arkitektur.

Forslagsstillers kommentar

Tematikken i merknaden er gjort rede for i KU og i planbeskrivelsen, og er avklart med planmyndigheten. Illustrasjonsvedlegg er supplert med ny fjernvirkning fra Vågen/Mellemværftet, s.30. Illustrasjonsvedlegg har en rekke illustrasjoner som synliggjør bebyggelsens skala, også ift. historisk bebyggelse i gjenreisningsbyen.

Ny illustrasjon av planforslaget sett fra Øver-Vågen og Mellemværftet legges inn i rev. illustrasjonsvedlegg. Det vurderes at ny bebyggelse på Devoldholmen i liten grad påvirker den historiske bebyggelsen inne i Vågen. Kun ved innseiling til Vågen endrer byen karakter.

Rådmannens kommentar

Etterspurt illustrasjon er tatt inn i illustrasjonsvedlegget. Rådmannen stiller seg bak forslagsstillers kommentar, hvor det henvises til grundig utredning av kulturvernens hensyn i konsekvensutredning, samt allerede utarbeidede illustrasjoner som viser skala på planlagt ny bebyggelse. Rådmannen viser også til bestemmelsene §10.1.7 som stiller krav til at rammesøknad for tiltak innenfor planområdet skal fremlegges kulturvernmyndigheten for uttalelse.

Henviser videre til Rådmannens kommentar til forrige høringsinnspill.

Uttalelser etter begrenset høring, Spar-butikken i Fosnagata

For å imøtekomme krav om trafikksikkerhet for krysset Astrups gate/Fosnagata (innsigelse fra Statens vegvesen), når kollektivterminalen flyttes til midlertidig plassering, fjernes 10 av parkeringsplassene langs matbutikken (nord for Almetreet) og en foran helsehuset. Fire plasser sør for Almetreet består. Fosnagata 11 AS ble informert, og gitt mulighet til å uttale seg. Det kom også uttalelse fra Norgesgruppen som driver butikken.

Uttalelse fra Norgesgruppen v/Rune Heggdal, 17.09.2021

1. Det påpekes at parkering i Fosnagata som vurderes fjernet er rett foran inngangen til butikken og er dermed det klart viktigste parkeringsarealet for SPAR-butikken i Fosnagata 11. Videre at dersom parkeringsplassene fjernes vil dette kunne ha en vesentlig negativ effekt på antall kunder, som igjen vil kunne medføre til tap av arbeidsplasser, inntektsreduksjon og potensielt muligheten til å fortsette å drive butikk her. SPAR-butikken har hatt kundeparkering her siden butikken åpnet i 2013.
2. Det stilles spørsmålstegn til om tegningen har riktig mål på fortauet.
3. Merknadsstiller foreslår to alternative parkeringsløsninger, der det opprettholdes flere parkeringsplasser enn de fire som var vist i illustrasjoner sendt på begrenset høring. Ett alternativ med 10 plasser skråparkering, og ett alternativ med 6 plasser kantparkering. Det bemerkes at plassene bør skiltes for korttidsparkering.
4. Videre bes det om at kommunen avventer endringer før byggetrinn 1 er gjennomført, da dette vil ha mindre innvirkning på butikkdriften enn om dette gjøres før byggetrinn 1 er ferdigstilt. Merknadsstiller ber om en revurdering av parkeringsløsning foran Fosnagata 11.

Forslagsstillers kommentar

Fosnagata langs Fosnagata 11 er riksveg der Statens vegvesen (SVV) er vegeier. Med henvisning til trafiksikkerhet og framkommelighet fremmet SVV i høringen innsigelse til planforslaget og har presisert at krysset med Astrups gate må strammes inn og at parkeringen på gatas vestsida tas bort i kryssområdet. I illustrasjon som er vedlagt reviderte reguleringsbestemmelser, er derfor p-plassene ned til almetreet fjernet. (11 plasser er fjernet; 1 stk. ved Fosnagata 13 og 10 stk. ved Fosnagata 11). SVV har senest 20.09.2021 bekreftet at alle plassene ned til treet må tas bort. Dette tiltaket skal gjennomføres når kollektivterminalen må flyttes pga. campusutbygginga. Det skal da utarbeides en teknisk plan (detaljplan) for vegarealet, og SVV skal godkjenne denne.

I merknadsstillers alternativer mangler det gamle almetreet som er vernet. Skråparkeringsalternativet er ellers likt en illustrasjon som SVV har fått seg framlagt, men har avvist, ref. over. Merknadsstiller viser også en skisse med langsgående kantparkering. Når man tar hensyn til treet, gir det imidlertid ikke flere plasser enn reguleringsplanforslaget.

Rådmannens kommentar

1. Rådmannen er klar over at bakkeparkering nær inngang er verdifullt for matbutikker, og har forståelse for at det oppleves inngripende at plasser fjernes i forbindelse med et byutviklingsprosjekt som ikke anses å gagne butikken direkte. Rådmannen vil likevel vektlegge at allerede etter første byggetrinn, vil Campus-prosjektet føre til en økning i antall mennesker som vil besøke og oppholde seg i området. Etter hvert som byggetrinn to og tre også gjennomføres, vil besøksantallet kunne øke. Dette gjelder både gående, syklende og kjørende. Dette vil ha svært positive ringvirkninger for Spar-butikken som ligger rett over gaten. Rådmannen vil også påpeke at, selv om 10 plasser fjernes nå ved første byggetrinn, så har butikken fremdeles 4 plasser (offentlige) på gateplan (sør for almetreet), og 26 plasser (inkl. to handicaplasser) på tak, med direkte tilkomst til butikken med heis. Nord for Fosnagata 7 (Skrambutikken) finnes også noen p-plasser. Rådmannen mener dette må kunne sies å være en god situasjon, med tanke på at butikken ligger i sentrum.
2. Det er noe usikkert for Rådmannen om det henvises til skisse for permanent eller midlertidig løsning for vei, eller skissen som er vedlagt i bestemmelsene. I alle tilfeller så presiseres det at skisser for midlertidig og permanent løsning ikke er juridisk bindende, kun forslag. Løsninger fastsettes på senere tidspunkt, i forbindelse med at veisystemet skal utbedres (tidspunkt

avhenger av ulike faktorer, som finansiering hos de aktuelle offentlige etatene). Teknisk detaljplan for utbedring av krysset nå i forbindelse med første byggetrinn, når kollektivterminalen flyttes, skal sendes til vegeier for godkjenning. Det skal også utarbeides gjennomføringsavtale med vegvesenet. Alle detaljer, inkludert hvilke tiltak som er nødvendig for fortau rundt krysset vil fastsettes der. Fjerning av parkeringsplasser er imidlertid et krav for at vegvesenet skulle trekke innsigelsen.

3. Viser her til forslagsstillers kommentar.
4. Som nevnt under punkt to så er fjerning av parkeringsplasser et vilkår for trekking av innsigelse. Henviser også til Rådmannens kommentar til punkt 2 og 4, i høringsuttalelsen fra Fosnagata 11 AS under.

Uttalelse fra Svein Erik Heggset, Fosnagata 11 AS, 17.09.2021

Merknadsstiller oppsummerer sitt innspill slik:

1. I planforslaget (permanent) fjernes 14 parkeringsplasser (alle) foran Fosnagata 11.
2. Forslaget er svært inngripende for næringsaktører i området og særlig Spar Fosnagata
3. Dagens parkering har mye utskiftning gjennom dagen og gir gode parkeringsmuligheter for personer som skal ha korte besøk i nærområdet. Dette behovet vil øke med Campus og da bør det tilrettelegges for gode parkeringsløsninger. Henviser til avsnitt fra første gang behandling, om erstatningsplasser innenfor planområdet. Kan ikke ut fra en gjennomgang av plandokumentene finne videre informasjon om hvor de planlagte erstatningsplassene er lokalisert.
4. Utover opprydding i selve krysset Fosnagata - Astrups gate (ønske fra Vegvesenet), er det vanskelig å se behovet for å fjerne flere parkeringsplasser enn nødvendig.
5. Det er mer enn nok areal mellom Fosnagata 11 og planlagt vei, til at det kan tilrettelegges både for fortau, sykkelsti og parkering. Det er «trangere» utenfor Fosnagata 13, men der er parkering beholdt. Det er ingen grunn til at trafikksituasjonen skal være annerledes nord for krysset Fosnagata – Astrups gate enn sør.
6. Det synes som om forslagsstiller (Devoldholmen Utvikling AS) utelukkende har hensyntatt Campusområdet ved utarbeidelse av planforslaget. Utredning av gode løsninger for øvrige områder som ikke vedrører Campus direkte – som Fosnagata 11 – virker ikke å være vektlagt i like stor grad gjennom planprosessen.
7. Det er et sterkt ønske om å få på plass Campus så raskt som mulig, men det kan ikke gå på bekostning av andre næringsaktører i området.

Forslagsstillers kommentar

Viser til kommentar over.

Planforslaget regulerer tiltakene som skal gjennomføres i krysset Fosnagata x Astrups gate, inkl. fjerning av 10 plasser foran butikken. Resterende fire plasser berøres ikke i reguleringsplanen. Kommunen har imidlertid et langsiktig ønske om opprustning av Fosnagata med bedre fortau og sykkeltilbud. I planforslaget er derfor dette vist i illustrasjoner der også de fire plassene er fjernet. Merk at fjerning av de fire plassene ikke besluttet i reguleringsplanen og at disse illustrasjonene ikke er bindende for framtidige parkeringsløsninger langs gata. Der plankartet viser «vegformål» kan ulike løsninger velges. Løsningene må bestemmes i en prosess mellom vegeierne (SVV og fylket), kommunen og berørte parter dersom og når et opprustingsprosjekt for Fosnagata kommer i stand.

Rådmannens kommentar

1. Skisse for permanent løsning (illustrasjonsvedlegg) er ikke juridisk bindende, kun et forslag. Antall parkeringsplasser som må fjernes permanent, avklares ifm. at de permanente tiltakene skal gjennomføres på senere tidspunkt (avhengig av finansiering hos aktuelle myndigheter). Rådmannen mener det er relevant å presisere at vei- og samferdselsmyndighetene har gitt uttrykk for at kant- og skråparkering, er sikkerhetsmessig uheldig, også når det gjelder

permanent løsning. Planbestemmelsene fastslår at ved gitt igangsettingstillatelse for tiltak som hindrer bruk av dagens kollektivterminal, skal krysset Fosnagata/Astrups gate utbedres jf. skisse vedlagt bestemmelsene. Skissen viser fjerning av 10 plasser på gateplan utenfor Sparbutikken.

2. Rådmannen er klar over at bakkeparkering nær inngang er verdifullt for matbutikker, og har forståelse for at det oppleves inngripende at plasser fjernes i forbindelse med et byutviklingsprosjekt som ikke anses å gagne butikken direkte. Rådmannen vil likevel vektlegge at allerede etter første byggetrinn, vil Campus-prosjektet føre til en økning i antall mennesker som vil besøke og oppholde seg i området. Etter hvert som byggetrinn to og tre også gjennomføres, vil besøksantallet kunne øke. Dette gjelder både gående, syklende og kjørende. Dette vil ha svært positive ringvirkninger for Spar-butikken som ligger rett over gaten. Rådmannen vil også påpeke at, selv om 10 plasser fjernes nå ved første byggetrinn, så har butikken fremdeles 4 plasser på gateplan (offentlige) (sør for almetreet), og 26 plasser (inkl. to handicapplasser) på tak, med direkte tilkomst til butikken med heis. Sistnevnte plasser er eksklusiv for butikken. Rådmannen mener dette må kunne sies å være en god situasjon, med tanke på at butikken ligger i sentrum.
3. Planforslaget åpner for et stort antall parkeringsplasser innenfor planområdet, både i parkeringskjeller og kombinasjonsbygg (kollektivterminal/parkeringshus/havnelager). Det er dette som omtales som erstatningsplasser. Rådmannen presiserer at om/hvor mange av disse plassene som blir allment tilgjengelige, avhenger av eierne, og vil nok i stor grad være markedsstyrt. Å tilrettelegge for persontrafikk ved å åpne for så mange parkeringsplasser som planen gjør, er i utgangspunktet i strid med nasjonale og regionale føringer og mål for samfunnsutvikling, noe planforslaget er blitt kritisert for av flere høringsinstanser.
4. Det er viktig å presisere at fjerning av parkeringsplassene ikke er et ønske fra vegvesenet, men et krav for å få trukket innsigelsen. Vegvesenet er vegeier, og har myndighet til selv å styre om de tillater parkering som går rett ut i riksveg. Vegvesenet har begrunnet sitt krav, og Rådmannen mener begrunnelsen er forståelig med tanke på de hensyn som vegvesenet skal ivareta. Kommunalteknikk, som kommunal vegmyndighet, stiller seg bak Statens vegvesen. Se vedlagt e-post, datert 20.09.21.
5. Viser her til kommentar til punkt 1, og vil igjen påpeke at fjerning av plassene er et krav fra Statens vegvesen, og at skrå- og kantparkering kombinert med sykkelfelt, fortau, kryss og bilvei er blitt påpekt som uheldig av veimyndigheter underveis i prosessen, og i høringsuttalelser (Statens vegvesen, Møre og Romsdal fylkeskommune). Parkering nord for krysset vil også være gjenstand for avklaring senere, når tiltak på vei skal gjennomføres. Myndighetene er i utgangspunktet også negative til dette, på permanent basis. I midlertidig fase, henger kravet til fjerning av plassene foran Spar blant annet sammen med at kollektivtrafikken flyttes, og primært vil ta til venstre i krysset når de kommer fra Astrups gate. Tiltak for å øke sikkerheten er derfor mest prekært sør for krysset.
6. Dette punktet berører ulike tema som omtales under rådmannens vurdering, blant annet hensynet til kulturmiljø og omkringliggende bebyggelse, planens detaljgrad, og krav til ferdigstillelse. Henviser til Rådmannens vurdering.
7. Henviser til kommentar under punkt 2.

Mail fra sameiet Fosnagata 11

Planmyndigheten mottok den 01.07.2021 e-post fra representant for sameiet Fosnagata 11. Han viste her til innsendt innspill til oppstart av reguleringsarbeid, datert 08.08.19, og ber om at innspillet tillegges saksbehandlingen, samt fremlegges for Bystyret før endelig beslutning. Merknaden dreide seg i hovedsak om bekymring rundt høyder på bebyggelsen. Innspill til oppstart ble vurdert ifm. 1.gangs behandling, og sameiet kom ikke med ytterligere merknader i perioden planforslaget lå ute på høring og offentlig ettersyn. Inkluderes derfor ikke som eget vedlegg til sluttbehandling.

Endringer i dokumentene etter høring og offentlig ettersyn

For å imøtekomme merknader i høringsuttalelser, samt løse innsigelser, er det gjort endringer av planforslaget, slik det er referert til ovenfor.

Endringer etter førstegangsbehandlingen er vurdert å ikke betinge nytt offentlig ettersyn, men planforslaget ble sendt på begrenset høring til eier av lokalet i Fosnagata 11, samt driver av butikken. Deres uttalelse til endringene er referert og kommentert ovenfor.

Sentrale endringer etter offentlig ettersyn er:

Plankart

- Sentrumsformål (BS) er nå inndelt i BS1, BS2 og BS3. Dette for å kunne sette rekkefølgebestemmelser knyttet til det enkelte felt/bygetrinn.
- Fortau langs campusbebyggelsen er tatt inn i plankartet. Tidligere kun vist på illustrasjoner. Opparbeidelse av fortau langs omsøkte byggetrinn sikres i rekkefølgebestemmelsene.
- Bestemmelsesområdene (#1-4) er snevret inn. Gir strengere føringer for hvor tverrgatene skal plasseres, samt snevrer inn muligheten til å flytte formålsgrenser mellom sjø og land. Gir bedre forutsigbarhet.
- Flere avkjørselspiler er påført plankartet.
- Avkjørselspil i nord fra BS2 til Astrups gate fjernet.
- Frisiktsoner er tatt inn i plankartet.

Bestemmelser

- §4.1 – innstramming av regler for sykkelparkering under tak.
- §4.2 – innstramming av regler for hvem som kan bruke avkjørsler fra riksveg. Tillater pullert/bom.
- §4.6 – bestemmelse om støy tas ut. Ikke relevant når planen ikke hjemler bolig.
- §5.1 – presiseres delfelt BS1-3. Boligformål, inkludert studentboliger fjernet.
- §5.1.3 – ny bestemmelse for sikkerhet mot havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning.
- §5.1.6 – fjernet bestemmelse om lekeareal og uteoppholdsareal for bolig. Ikke relevant når boligformål er tatt ut.
- §8.2 – Sikringssone – frisikt. Bestemmelse tatt inn.
- §9.1 – Bestemmelse for bestemmelsesområde #1 presisert og strammet inn, mht. fleksible formålsgrenser mellom sjø og land.
- §9.2 - Bestemmelse for bestemmelsesområde #2 presisert og strammet inn, mht. fleksible formålsgrenser mellom sjø og land.
- §9.4 – Tillater pullert/bom.
- §10.1.6 – Presisering av veinormal skal følges.
- §10.1.9 – Nytt dokumentasjonskrav av sikring mot havnivå, stormflo og bølgepåvirkning.
- §10.1.11 – Krav til støyutredning i byggesak tas ut. Ikke relevant når boligformål er tatt ut.
- §10.1.12 – Krav til overordnet veg- og trafikkplan for hele planområdet i byggesak tas ut. Ny vei- og trafikkplan er levert i plansaken.
- §10.2.2 – Ny bestemmelse med rekkefølgekrav til midlertidig kollektivterminal, samt utbedring av krysset Fosnagata/Astrups gate til samme tid som kollektivterminal flyttes. Midlertidig avkjørsel til midlertidig kollektivterminal sikres.
- §10.2.3 – Revidert bestemmelse om krav til ferdigstilling av torg, fortau, kai og tverrgater. Presisert at avkjørsler til eksisterende kollektivterminal stenges, og det etableres sammenhengende fortau der avkjørsler stenges.
- §10.2.4 – Fjernet bestemmelse om uterom til boliger.
- §10.2.5 – Fjernet bestemmelse om støytiltak.
- Ny retningslinje til §10.2.2 (bestemmelse om flytting av kollektivterminal og utbedring av kryss). Inkludert juridisk bindende illustrasjon for utbedring av kryss når terminalen flyttes.

Beskrivelse

- Flere avsnitt: Oppdatering av henvisninger til sentrumsplan (som nå er vedtatt).
- Avsnitt 2.1 – overordna planer om KDP sentrum.
- Avsnitt 4.3 – ‘bolig’ tatt ut, sentrumsformål i tre delfelt BS1-3, regulert fortau
- Avsnitt 4.4 – om bølgepåvirkning.
- Avsnitt 4.7 – Presisering av hva bestemmelsen hjemler av parkering for virksomheter
- Avsnitt 4.12 og 8.3 – framdrift og utbyggingsfaser.
- Avsnitt 6.2 og 6.15 – mer om delfelt BS1-3, byggetrinn, rekkefølgekrav og gjennomføring
- Avsnitt 6.11 – Barns interesser supplert mht. torg.
- Avsnitt 6.7 – Supplert mht. havnivå, stormflo og bølgepåvirkning.
- Avsnitt 6.8. – om støyømfintlige funksjoner, avbøtende tiltak og byrom.
- Avsnitt 6.10 – supplert om parkeringsplasser langs Fosnagata.
- Avsnitt 6.14 – supplert om konsekvenser av færre parkeringsplasser i Fosnagata.
- Avsnitt 8.2 – samråd og dialog, nytt avsnitt om prosess etter høring.

ROS/andre utredninger

- ROS-analyse: nytt avsnitt havnivåstigning, inkl. sikkerhetsklasser.
- Støyutredning – Revidert mtp. refleksjonsstøy.
- Notat ytre påvirkning sjø: plassert tiltak i sikkerhetsklasser.

Illustrasjoner

- Ny illustrasjon om fjernvirkning fra Vågen, jfr. merknad fra Bryggekomiteen.
- Revidert illustrasjon vei/kryss– midlertidig og permanent fase.

Rådmannens vurdering

Planforslag med konsekvensutredning for Devoldholmen er blitt utarbeidet på bakgrunn av fastsatt planprogram. Plan- og bygningslovens krav til samråd og medvirkning anses som oppfylt. Det var varslet innsigelser til planforslaget fra Statsforvalteren og Statens vegvesen (omtalt i tabell over). Innsigelsene er trukket ved brev 16.09.21 og 17.09.21. Rådmannens vurdering inkluderer temaer som anses relevant å belyse etter høring og offentlig ettersyn, endringer som er gjennomført for å imøtekomme merknader og løse innsigelser, samt begrunnelser for merknader som ikke er imøtekommet.

Forholdet til sentrumsplanen

Planforslaget for Devoldholmen sine hovedgrep er i tråd med sentrumsplanens hovedintensjoner. Sentrumsplanens KU er brukt som grunnlag for KU for Devoldholmen, og KU-temaene er aktivt vurdert opp mot føringer i sentrumsplanen. Bestemmelsene for Devoldholmen er stort sett i tråd med sentrumsplanens bestemmelser, men med enkelte avvik hvor sentrumsplanen er strengere. Her listes sentrale avvik:

Parkering:

Sentrumsplanen setter minimumskrav til parkering til ulike funksjoner. For Devoldholmen settes også maksimumskrav. Ikke nøyaktig i tråd med Sentrumsplanen, men Rådmannen mener det bør godtas.

Sentrumsformål:

Sentrumsplanen stiller krav til at areal på bakkeplan som vender mot offentlig gate skal ha åpne fasader og være rettet mot publikumsformål. For Devoldholmen er det kun satt krav til at 50% av fasadelivet som vender mot torget skal ha åpne fasader. Planen sikrer publikumsrettet virksomhet i første etasje, men altså ikke åpne fasader mot Fosnagata/Astrups gate.

Bevaring av landskapsform:

Sentrumsplanen sier det skal legges vekt på å bevare landskapssilhuetter. Fra sjøen og andre bydeler skal det bakenforliggende landskapet være synlig og lesbart. Utbyggingen på Devoldholmen, og da særlig høyhuset på ni etasjer, vil utfordre denne bestemmelsen.

Balkonger mot offentlig gate:

Sentrumsplanen setter krav om at balkonger kan stille maksimum 120 cm ut fra veggliv. For Devoldholmen er kravet maks 150 cm ut fra byggegrense.

Formål:

I sentrumsplana er Devoldholmen (Campus-bebyggelsen) avsatt til *kombinert bebyggelse og anlegg*. I reguleringsplan for Devoldholmen er det brukt sentrumsformål, som åpner for flere (og andre) underformål.

Konsekvensutredning - konsekvenser og avbøtende tiltak

De fire temaene som utredes i KU er hentet fra utredningsprogrammet fastsatt gjennom planprogrammet. Utredningsprogrammet er justert og presisert etter dialog med planmyndigheten. Temaene som ble fastsatt i planprogrammet, men som er utelatt fra KU, anses å være belyst på en god måte gjennom planbeskrivelsen og ROS-analyse m/tilleggsutredninger.

Konsekvensutredningen ble utarbeidet tidlig i planprosessen, og forutsetningene for plangrepene er noe endret siden den gang, blant annet når det gjelder kollektivløsning og nytt kombinasjonsbygg i øst. Delvis derfor, samstemmer ingen av alternativene i KU helt med foreliggende planforslag. I tillegg er boligformål tatt ut av planen.

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

	Alternativer som er vurdert opp mot 0-alternativet:	Illustrasjon
Konsekvensutredning		
Tema som er vurdert:		
▪ Byutvikling, senterstruktur, handel ▪ Landskap ▪ Kulturmiljø-/arv ▪ Nærmiljø, barn og unge	Alternativ 1: Jevn høyde i 5 etasjer	
	Alternativ 2: Variert høyde i 4-8 etasjer	
Tilleggsutredning		
Tema som er vurdert:		
▪ Bylandskap ▪ Kulturmiljø-/arv	Alternativ a) Parallelloppdraget, varierte høyder i 4-7 etasjer	

Alternativ b) Minimumsalternativ, varierte høyder i 3-6 etasjer	
Alternativ c) Høyhusalternativ, varierte høyder i 5-14 etasjer	

Rådmannen viser til ytterligere beskrivelse av KU, og sammendrag av resultater fra side 7 i saksframlegg til 1. gangs behandling. KU og tilleggsutredning er vedlagt saken til sluttbehandling.

Under følger rådmannens vurdering av sentrale konsekvenser og avbøtende tiltak, der det er relevant. Der det er relevant tas det utgangspunkt i alternativ 2 fra konsekvensutredningen, og alternativ a) fra tilleggsvurderingen (alternativene som ligner mest på planforslaget).

Byutvikling, senterstruktur, handel

I utredningen er konsekvens for temaet vurdert til svært positiv, på bakgrunn av større arbeidsplasskonsentrasjon og flere mennesker i sentrum, at ny bebyggelse kan gi byen et løft og økt attraktivitet som i seg selv kan tiltrekke seg flere mennesker og gi økt kundegrunnlag. Det vurderes at planen kan gi økonomisk grunnlag for at flere etablerer forretninger og serveringssteder både innenfor planområdet og i sentrumskjernen omkring, i tråd med intensjoner i kommunedelplanen.

Rådmannen stiller seg bak denne vurderingen.

Landskap, bylandskap

I utredningen er alternativ 2 vurdert til å ha positiv konsekvens, blant annet på grunn av istandsetting av bybildet. Alternativ 2, med varierende høyder kan oppleves dominerende i både fjern- og nærvirkning, ved å bryte landskapssilhuetter og skape brudd i skala i bystrukturen. For utbyggingen som en identitetsmarkør, kan et godt tilpasset «brudd i skala» også vurderes som en positiv påvirkning. Alternativ a) i tilleggsvurderingen er også vurdert til å ha positiv konsekvens, men kan i nærvirkning oppleves som en barriere, og i fjernvirkning som ruvende.

Avbøtende tiltak som er tatt inn i planforslaget er bestemmelser om utforming (herunder tak, oppdeling av fasade, farger). Planen åpner for bebyggelse og høyder som vil utfordre eksisterende bylandskap, herunder nærliggende eksisterende bebyggelse. For bebyggelsen som ligger nærmest kan den nye bebyggelsen virke ruvende sammenlignet med dagens situasjon. Det åpnes opp for 45 000 kvm. Føringer i planprogrammet tilsier bebyggelse på mellom 30.000 og 45.000 kvm, og planen er dermed i tråd med føringene, om enn i det øvre sjiktet. Planprogrammet sier også at det primært skal tilrettelegges for byggehøyder på 4-5 etasje, men det kan åpnes opp for bygg opp i 8-9 etasjer der det avklares gjennom reguleringsplanleggingen. Denne nye bydelen vil få tettere, høyere og mer kompakt bebyggelse enn i sentrum ellers, noe som utfordrer hensynet til eksisterende bylandskap.

Det er stilt strenge krav til utforming (§5.1.2, §5.1.4, §6.3.1, §10.1.7), blant annet når det gjelder vertikalitet (vertikal oppdeling av bygningsmassen) og fargesetting, for å unngå at bebyggelsen fremstår som ubrutt og massiv, som beskrevet i høringsuttalelsen, og for at den best mulig skal tilpasses eksisterende miljø.

Kulturmiljø-/arv

Store deler av sentrum har nasjonal kulturverninteresse (gjenreisningsbyen) jf. riksantikvarens NB! - register. KU vurderer prosjektets forhold til kulturhistoriske bygningsmiljøer.

Fra KU, s.38: Planforslaget tillater utfylling og en endring av kaifronten langs Nordmørskaia samtidig som havne- og byfunksjonene skal opprettholdes. Det vurderes at en flytting av kaifronten sørover og en annen linjeføring langs kaia innenfor planområdet, vil ha mindre betydning og ikke vil gi en påvirkning som forringer kulturmiljøet. Ny bebyggelse utover dagens kaifront i sør vil være godt synlig ved innseiling til Hamna fra øst, og skjerme for deler av gjenreisningsbebyggelsen langs Vågevegen. Bebyggelsen kan vurderes å bli en barriere som endrer lesbarheten og svekker sammenhengen i den helhetlige fasaderekka i gjenreisningsbyen langs hele kaifronten mot Hamna, fra Storkaia i sør til Nordmørskaia i nord sett fra øst. En slik negativ påvirkning vil ikke oppleves sett fra sør eller vest, kun fra øst.

S.42: Det vurderes at volum med varierende høyde 4-8 etasjer opprettholder lesbarheten og forståelsen av sammenhenger i det kulturhistoriske landskapet, selv om skalaen fra enkelte ståsted kan oppleves å konkurrere med historiske enkeltelement og signalbygg, og frata disse oppmerksomhet.

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

Fylkeskonservator har under høringsuttalelsen påpekt at planforslaget ikke har hensyntatt deres primære tilrådning om høyder (4-5 etasjer), og henviser med det til tidligere tilbakemeldinger i løpet av planprosessen. Grunnlaget for at merknaden ikke er tatt til følge er kommentert under høringsinnspillet til fylkeskommunen, punkt 17 og 18.

Planprogrammet forutsetter at reguleringsplanen skal åpne for mellom 30 000 og 45 000 kvm BRA. Det er valgt å legge seg på 45 000 kvm, i tillegg til areal under bakken. Hvor mye bruksareal som er det faktiske behovet, er vanskelig å forutse og fastslå. Skal de mest konservative føringene legges til grunn, bør man legge seg på planprogrammets nedre grense på 30 000 kvm BRA. Gjør man det kan man risikere å underdimensjonere et framtidig behov for bygningsmasse.

I KU vurderes at bygg på sju etasjer kan utfordre kulturmiljøet i noen grad, og bygg på åtte etasjer vil kunne ta fokus bort fra andre historiske element. Planforslaget åpner likevel for at deler av bebyggelsen kan bli opptil ni etasjer. Dette begrunnes med at et signalbygg kan opptre som nytt landemerke for byen, og en markering av campusfunksjonen og knutepunktet. Ni etasjer er i tråd med planprogrammets forutsetninger.

Selv om store volum og høyder på enkelte områder kan utfordre hensynet til kulturmiljø, så vil utbyggingen ha en positiv konsekvens sammenlignet med dagens situasjon på Devoldholmen. Rådmannen mener ulike byggehøyder for tilpassing til eksisterende bygningsmiljø er et godt grep. Utformingsbestemmelser for fasade, variasjon og takvinkler vil også ha en avbøtende effekt for store volum.

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

Bestemmelser til utforming av kombinasjonsbygget med kollektivterminal, er ikke like strenge, men sikrer at bygget tilpasses Campus-bebyggelsen, med vertikal inndeling, og variert og samstemt fargebruk på fasader.

Med bakgrunn i det overstående stiller Rådmannen seg bak planens fastsatte grenser for BRA og høyder.

Nærmiljø, barn og unge

KU s. 50: Planforslaget fjerner store udefinerte asfalterte flater og skaper nye byrom med tryggere og mer attraktive forbindelseslinjer både langs og gjennom planområdet. Selv om ny bebyggelse opptar store arealer, vil tilgjengeligheten og brukbarheten på de nye uterommene og forbindelsene bli betydelig forbedret og medføre økt tilgjengelighet til Devoldholmen for allmenheten. For boliger i nærmiljøet som grenser til planområdet vest for Fosnagata og på nordsiden av Astrups gate, vil visuelle opplevelseskvaliteter som åpenhet utover Devoldholmen og utsikt mot Hamna bli sterkt forringet.

Rådmannen stiller seg bak konklusjoner i KU. Planforslaget vil medføre opprydding og en forskjønning av området. Videre til Rådmannens vurdering av barn og unges interesser lenger ned i saksframlegget.

For eksisterende boliger inntil ny bebyggelse vil situasjonen forverres med tanke på åpenhet og utsikt over havna. Dette er en uheldig følge, men noe Rådmannen mener må forventes i sentrumsnære områder. Fortetting og bedre utnytting av eksisterende areal er også i tråd med overordnede styringsdokumenter, blant annet kommunens arealstrategi, vedtatt 05.11.2019.

Ferdigstillelse av viktige funksjoner – detaljnivå, midlertidighet og rekkefølgekrav

Dette er tematikk som har vært sentral gjennom planprosessen, og gjenstand for diskusjon med de aktuelle aktørene i samrådsmøter. Problematikken ble belyst ved første gangs behandling, og var gjengående i høringsuttalelser fra sentrale sektormyndigheter, inkludert gjennom innsigelse fra Statens Vegvesen.

Sentrumsformål

Statsforvalteren og fylkeskommunen påpekte i sine høringsuttalelser at man i større grad må avklare fordelingen mellom de ulike underformålene, da særlig bolig og hotell-formål.

Forslagsstiller har valgt å ikke fastsette andel av de ulike underformålene, med unntak av å sikre publikumsrettet virksomhet på bakkeplan. Flexibilitet er et ønske fra forslagsstiller, siden det fremdeles er usikkert hvilke virksomheter og bedrifter som skal inn i bebyggelsen. Forslagsstiller kommenterer også at når bolig utgår, er detaljering av byggeområdene mindre relevant, fordi sentrumsformål (uten bolig) har andre krav til støy og uterom. Rådmannen stiller seg bak dette.

For å imøtekomme merknader om manglende rekkefølgebestemmelser knyttet til byggetrinn innenfor sentrumsformålet (Campus-bebyggelsen), er formålet nå delt opp i tre felt (BS1-3), og det er knyttet rekkefølgebestemmelser om nødvendige samferdselstiltak som følge av utbygging innenfor de ulike feltene. Dette omtales videre under *kollektivterminal* og *veisystem* under.

Se planbeskrivelsen kap. 6.15 for beskrivelse av byggetrinn.

Kollektivterminal/kombinasjonsbygg og veisystem (innsigelse)

Statens vegvesen hadde innsigelse til manglende sikring av nødvendige tiltak og rekkefølgekrav til vegsystemet. Statsforvalteren og fylkeskommunen kommenterte i sine merknader at planens lave detaljnivå for samferdselsformål tilsier at den bør være en områdeplan, med krav til senere detaljregulering. Høringsuttalelsene fra disse tre myndighetene la mye vekt på manglende krav til ferdigstillelse, og lav grad av detaljering og fastsetting av juridisk bindende løsninger.

Rekkefølgebestemmelser:

For å imøtekomme krav fra Statens vegvesen, for trekking av innsigelse, er det stilt rekkefølgekrav til utbedring av kryss Astrups gate/Fosnagata, for byggetrinn som berører dagens kollektivterminal og som krever flytting av denne, dvs. tiltak innenfor felt BS1 og BS3, §§ 10.2.2. og 10.2.3. Det er sannsynlig at flytting av kollektivterminalen blir aktuelt ved oppstart av første byggetrinn. Vegvesenet presiserer i brev, datert 17.09.21, hvor de trekker innsigelsene, at det må inngås gjennomføringsavtale, hvor detaljerte planer for utbedring av krysset vil måtte godkjennes av vegvesenet.

Videre stilte SVV vilkår om at avkjørslene fra riksveg 70 og inn til kollektivterminalen skal stenges når kollektivterminalen flyttes, og sammenheng i fortauet på dette strekket skal på plass. Dette sikres i bestemmelsene §10.2.3.

For å øke plankartets detaljnivå noe ble fortau langs sentrumsformålet tatt inn.

Rekkefølgebestemmelsen er ikke endret. Den sikrer at fortau etableres langs omsøkte byggetiltak før bebyggelsen gis brukstillatelse.

Fastsetting av endelige løsninger i byggesak:

Planforslaget inkluderer illustrasjoner som viser detaljerte forslag til endelige løsninger for veisystemet med fortau, sykkelfelt og bilvei, samt forslag til utforming av ny, permanent, kollektivterminal (som en del av kombinasjonsbygg med parkering og lager) med tilhørende infrastruktur. Også forslag til løsning for midlertidig kollektivterminal er inkludert (se illustrasjonsvedlegg). Disse er ikke juridisk bindende, slik at endelig utforming av kollektivterminal-området, samt veisystemet, utsettes til byggesak.

Bestemmelsene §10.1.5 stiller krav til at veg- og samferdselsmyndighet skal få faseplan for midlertidig kollektivknutepunkt på høring, ved rammesøknad som berører eksisterende kollektivterminal.

Bestemmelse §10.1.6 setter krav til at tekniske detaljplaner knyttet til aktuelt byggetrinn, for blant annet veg og kollektivterminal, skal være godkjent av sektormyndighet før igangsettingstillatelse kan gis.

Rådmannen vil påpeke at planens lave detaljnivå kan være en utfordring, pga. usikkerhet rundt hva som blir endelig resultat. Lavt detaljeringsnivå gir imidlertid myndighetene med ansvar for å gjennomføre tiltakene høy grad av fleksibilitet når det gjelder valg av løsninger, ut fra behov og kostnadsramme.

Det er ikke mulig å juridisk sikre alle tiltak i tråd med sektormyndighetenes innspill, uten å skape mulig alvorlige forsinkelser for Campus-prosjektet. En stor del av det som gjør det utfordrende, er at disse tiltakene (kollektivterminal, utbedring av veisystemet) er avhengig av finansiering og gjennomføring av offentlige aktører. Oppstart av første byggetrinn for Campus er planlagt allerede tidlig 2022, med ferdigstilling sommer 2024. Hadde man satt rekkefølgebestemmelse om at permanent kollektivterminal skal være etablert før Campus-bebyggelsen fikk brukstillatelse, så hadde man vært helt avhengig av at eierforhold er avklart, og at relevante offentlige myndigheter har finansiering og gjennomføringsevne på plass om kort tid. Slike garantier har man ikke fått. Det samme gjelder evt. rekkefølgebestemmelse om utbedring av offentlig veisystem. På bakgrunn av dette mener Rådmannen man i dette tilfellet må akseptere den usikkerheten planen åpner for, for å unngå mulige store forsinkelser for Campus-prosjektet.

Torg

En midlertidig/delvis opparbeiding av torg sikres før brukstillatelse gis for omsøkte byggetiltak inntil torgformålet. Foreslått rekkefølgebestemmelse sikrer «tilrettelagt uteoppholdsareal ved fasade i felt o_ST, med dybde minst 20 meter». Dette regnes fra vegglivet i Campus-fasaden som vender mot sør, og 20 meter i retning havnebassenget. Det settes ingen spesifikke funksjonskrav for «tilrettelagt uteoppholdsareal».

Forslagsstiller skriver i planbeskrivelsen kap. 6.15 at eksisterende situasjon, med tredekket kaifront og eksisterende vegetasjon, legger til rette for at torget i en midlertidig periode kan få et tiltalende uttrykk og bli et nytt attraktivt byrom allerede i første byggetrinn.

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

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

Rådmannen stiller seg bak forslagsstillers vurdering av midlertidig løsning. I og med at ferdigstillelse av hele torget først vil skje i senere byggetrinn, vil studenter og andre innflyttere, samt byens befolkning, måtte leve med midlertidig opparbeidelse på ubestemt tid. Av denne grunn ser Rådmannen at det kunne vært stilt strengere funksjonskrav til midlertidig løsning, men stiller seg samtidig bak forslagsstillers vurdering, og vurderer bestemmelsen som akseptabel. Utbygger vil også ha egeninteresse i å tilrettelegge for attraktive byrom rundt den nye bebyggelsen.

Støy (innsigelse)

Støyproblematikk har vært sentralt gjennom hele planprosessen, og ble omtalt som utfordrende også ved første gangs behandling. Statsforvalteren hadde innsigelse til planforslaget når det gjaldt håndtering av støy for ny boligbebyggelse. Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylkeskommune hadde merknader som gjaldt hensynet til støy. Merknadene gjaldt støy for nye boliger, eksisterende boliger, herunder om refleksjonsstøy fra ny bebyggelse er beregnet, samt rom til undervisningsformål.

Forslagsstiller har valgt å løse innsigelsen ved å ta boligformål, inkludert studentboliger, ut av planen. Rådmannen mener det ville vært en fordel at planforslaget åpnet for boligformål, og da særlig studentboliger tilknyttet Campus. Det er likevel forståelse for at behovet for å ha fleksibilitet innenfor sentrumsformål, samt sikre framdrift, veier tungt for forslagsstiller. Devoldholmen er et utfordrende område når det gjelder støy, med støykilder fra både havn og vei. Detaljprosjekteringen for de senere byggetrinn er ikke kommet så langt at boliger kunne plasseres og antall fastsettes allerede nå. Dersom bolig blir aktuelt på et senere tidspunkt, f.eks. i neste byggetrinn, må dette løses gjennom en reguleringsendring, og man må også da løse støyproblematikken i tråd med retningslinje for støy, T-1442.

Fylkeskommunen har i sin merknad påpekt at bestemmelsene som fastsetter støytiltak ikke gjelder for undervisningsformål. Rom til undervisning på skole er i T-1442 definert som støyfølsomt formål. I støyrapporten slås det fast at for dette formålet må krav til innendørs støynivå gitt i teknisk forskrift (TEK17) tilfredsstilles. Forslagsstiller har begrunnet hvorfor de ikke definerer undervisningsrom på høyskole/universitet som støyfølsomt formål som må oppfylle krav til utendørs støy, i planbeskrivelsen side 6.8. Undervisningsrom sidestilles her med kontor- og konferansebygg, og det argumenteres med at åpne vinduer vil være en sjeldenhet på grunn av balansert ventilasjon. Tilfredsstillende innendørs lydnivå kan oppnås ved riktig dimensjonering av fasadeelementenes lydisolerende egenskaper, og riktig dimensjonert ventilasjon. Det stilles krav til at tilfredsstillende støysituasjon iht. gjeldende regelverk for innendørs støy skal dokumenteres i byggesaken.

Rådmannen stiller seg bak argumentasjonen.

Støyutredning har vist at ingen eksisterende støyfølsomme formål får en økning på over 3dB. Det er også bekreftet av refleksjonsstøy er en del av beregningsgrunnlaget. T-1442 stiller da ikke krav til tiltak.

For anleggsperioden stiller bestemmelsene krav til plan som beskriver hvordan støy skal håndteres. T-1442 skal ligge til grunn.

Barn og unges interesser (innsigelse)

Planforslaget som ble lagt fram til første gangs behandling hjemlet boliger, og det var dermed krav til egnet uteoppholdsareal og lekeareal for disse. Dette var planlagt delvis løst på torget, og ellers var balkonger og takterrasser omtalt. Manglende fastsetting av plassering av uteoppholdsareal til nye boliger, og funksjonskrav til lekeplass ble problematisert.

Statsforvalteren hadde innsigelse knyttet til at planforslaget ikke sikret store nok lekeareal på egnet sted med funksjons- og rekkefølgekrav.

Forslagsstiller har, i likhet med støyproblematikken, valgt å løse innsigelsen ved å ta boligformål ut av planen. Se Rådmannens vurdering for støy, andre avsnitt. Samme vurdering vil gjelde her. Dersom bolig blir aktuelt på et senere tidspunkt, må dette løses gjennom en reguleringsendring, og man må også da løse krav til egnet lekeareal til nye boliger.

I samrådsmøter med Statsforvalteren etter høringsperioden ble det også oppfordret til å sikre et attraktivt lekeareal på torget, for byens barn generelt. Det ble diskutert at en slik lekeplass må ha gode sol- og støyforhold, og funksjonskrav som sikrer innhold.

Forslagsstiller har argumentert for, i planbeskrivelsen pkt. 6.11, at, på grunn av beliggenhet i et trafikalt knutepunkt, med tilhørende buss- og båttrafikk, er ikke det nye torget egnet opparbeidet som tradisjonell 'lekeplass' for barn knyttet til nye boliger. Torget vil tilrettelegges som et attraktivt byrom med mulighet for variert utfoldelse, med eksempelvis klatretårn, sceneamfi, areal for ballspill og sittemøbler.

Valg av torgets funksjonsinnhold, møblering og utstyr for aktivitet bør skje i samarbeid med kommunens driftsenhet, campusmiljøet og andre deler av befolkningen, kanskje spesielt ungdom. Planbestemmelser sikrer opparbeidelse for variert bruk.

Rådmannen stiller seg bak denne vurderingen. Plasseringen av torget langs vei, og ved sjø, gjør det utfordrende å oppnå egnet lekeareal, mtp. støy, funksjon og sikkerhet, uten at slike tiltak ville gå på bekostning av byrommet dette torget er ment å være. Planbestemmelsene § 6.2 sikrer opparbeidelse med møteplasser for lek og aktivitet. Rådmannen mener dette sikrer at det skal tas hensyn til barns interesser ved opparbeidelse, i tilstrekkelig grad, mtp. hva torget er ment å ha av funksjoner.

Havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning (innsigelse)

Sørlike deler av Devoldholmen, og Nordmørskaia, ligger på mellom kote 2 og 3 over havet. Dette er lavere enn beregnet framtidig havnivå. Utredningen i notat *ytre påvirkning fra sjø*, gjort av Asplan Viak, viser at trygg kote (inkludert stormflo og bølgepåvirkning) er 3,25. Plasseringen ved havnebassenget, samt tilknytningen til etablerte veier, gjør det svært utfordrende å heve terrenget til trygg kote. Det er derfor forsøkt å oppnå tilstrekkelig sikkerhet på andre måter.

Statsforvalteren hadde innsigelse til planforslaget når det gjaldt hensynet til tilstrekkelig sikkerhet. Kravet var at ROS-analysen må plassere alle stormflomutsatte tiltak i en sikkerhetsklasse, og planen må sørge for tilstrekkelig sikkerhet mot avdekt stormfloxfare (inkludert havnivåstigning og bølgepåvirkning). Utredningen ble supplert med plassering av alle tiltak i sikkerhetsklasse. Det ble utformet en ny bestemmelse (5.1.3), som er gitt forklarende illustrasjon i notatet. Denne åpner for ulike alternative løsninger, som blant annet innebærer dimensjonering av bebyggelsen, plassering langt nok unna sjø, og bølgebryter. Dette var tilstrekkelig til at innsigelsen ble trukket.

Bestemmelser til tiltak for tilstrekkelig sikkerhet er gitt i §5.1.2, §5.1.3 og §9.1.

Parkering

Planforslaget gir mulighet for å øke parkeringskapasiteten innenfor planområdet med ca. 280 plasser. I dag er det ca 237 plasser på området. Dette inkluderer parkering på privat uoppmerket areal («villparkering» rundt terminalen). Minst 150, og maks 240 kan etableres i parkeringshus over kollektivterminal i kombinasjonsbygg. Parkering til Campus-bebyggelsen er planlagt lagt i parkeringskjeller under bakkenivå, og med full utbygging er det potensial for ca. 275 plasser der. Totalt åpner bestemmelsene for opptil 515 plasser. Hvor mange som etableres og tas i bruk, avhenger av hvilke virksomheter som etableres i bebyggelsen.

Rådmannen presiserer at hvem som vil ha tilgang til parkeringsplassene som etableres, styres av grunneierne og privatrettslige avtaler. Privat areal rundt terminalen, i dag brukt til allmenn parkering (ikke gebyrbelagt) forsvinner. Hvor mange plasser som vil være allment tilgjengelige, og hvor mange som vil være reservert for ulike virksomheter og bedrifter fastsettes ikke i reguleringsplan.

Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylkeskommune har begge påpekt i sine høringsuttalelser at planforslaget ikke er i tråd med overordnede føringer, og ber om at antallet reduseres.

Kristiansund og Nordmøre havn har imidlertid vært klar på at de krever erstatningsplasser for parkeringsplassene de disponerer i dag, som forsvinner.

Parkeringsnotatet som var vedlagt saken ved høring, vedlegges saken også nå til sluttbehandling. Tallgrunnlaget er noe endret etter høring. Rådmannen presiserer at dette notatet kun er ment å illustrere mulige scenarioer for parkering, innenfor bestemmelsene.

Rådmannen mener det må anses som utfordrende at planen åpner for utvikling som utfordrer nasjonale, regionale og lokale mål om å redusere biltransport, og fremme bruk av kollektiv gange og sykkel. Men, som for flere andre forhold, så er forslagsstiller avhengig av fleksibilitet. Det er ikke sikkert at maks-kravet etableres, det vil avhenge av behovet når funksjoner fastsettes i større grad enn nå. Rådmannen kan av den grunn stille seg bak foreslåtte parkeringsbestemmelser (§4.11). Det er positivt at bakkeparkering fjernes, og heller reetableres i parkeringshus og parkeringskjeller.

Når det gjelder sykkelparkering, så er bestemmelsene strammet inn (§4.1). Rådmannen er positiv til at planen nå sikrer bedre forhold for syklistene gjennom attraktive alternativer for sykkelparkering.

Parkering ved Spar-butikken

Statens vegvesen hadde innsigelse som omhandlet at planforslaget ikke sikrer nødvendige tiltak eller rekkefølgekrav til vegsystemet. Som vilkår for trekking av innsigelse ble det satt krav til at 10 av parkeringsplassene utenfor Spar-butikken fjernes. Dette for å sikre tilstrekkelig sikkerhet i krysset Astrups gate/Fosnagata, så fort kollektivtrafikken flyttes dit. Fjerning av plassene foran butikken har vært en del av illustrert plan for veisystemet lenge, og sektormyndighetene har påpekt at det ikke er ønskelig med kant- eller skråparkering kombinert med sykkelvei og fortau, når veisystemet skal utbedres. Ti plasser nord for almetreet må fjernes ved oppstart av første byggetrinn.

Statens vegvesen har i brev om trekking av innsigelser (datert 17.09.21) og i e-post datert 20.09.21, bekreftet og begrunnet vilkåret for å trekke innsigelsen.

Kommunalteknikk, som kommunal vegmyndighet, bekreftet i e-post av 20.09.21 at de stiller seg bak vegvesenets krav og begrunnelse.

Kommunalteknikk viser i mailen til mulige løsninger som bør vurderes, mht. krysset og fotgjengerfelt. Detaljer vil fastsettes i teknisk plan ifm. flytting av kollektivterminal og utbedring av kryss, samt i gjennomføringsplan, som Statens vegvesen henviser til i brev av 17.09.21.

Rådmannen viser videre til kommentarer til uttalelsene fra Norgesgruppen og Fosnagata 11 AS, for vurdering av temaet.

Naturmangfold

Konsekvensutredningen kapittel 11 inneholder en vurdering etter naturmangfoldloven §8-12. Her beskrives naturverdier på land og i sjø, og foreslås avbøtende tiltak. Her orienteres det om at utforming av tiltak vil spesifiseres nærmere i søknadsprosesser iht. plan og bygningsloven og forurensningsloven. Rådmannen anser hensynet til naturmangfold som ivaretatt.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Utarbeidelse av utbyggingsavtale mellom kommunen og utbygger er påbegynt. Temaet er omtalt i planbeskrivelsen kap. 6.16.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Følgende står i planbeskrivelsen punkt 6.13:

Med dagens søkelys på reduksjon av klimagassutslipp og energiforbruk, er det naturlig at utbyggingen på Devoldholmen setter seg klimamål utover krav i TEK17. Det avklares i videre planlegging og prosjektering.

Med dette er det en forventning at hensyn til klima og bærekraft er et fokus i detaljplanlegging og prosjektering av tiltak innenfor planområdet.

Samlet vurdering

Planforslaget er godt gjennomarbeidet, og er framstilt på en oversiktlig og ryddig måte. Det har vært holdt samrådsmøter mellom relevante aktører, som har bidratt til å forme planen slik den legges fram i dag. Det ble fremmet fem innsigelser til planforslaget, fra Statsforvalteren og Statens vegvesen. Innsigelsene er trukket.

Planen, med tilhørende ROS-analyse og fagutredninger, har redegjort grundig for hvordan berørte hensyn er ivaretatt, og hvilke avveininger som er gjort mellom motstående hensyn. Høringsuttalelsene er svart ut, og det er gjort endringer i planmaterialet for å imøtekomme merknader der det har vært mulig og hensiktsmessig.

Konsekvenser og avbøtende tiltak omtalt i KU, er omtalt og vurdert lenger opp under Rådmannens vurdering. Selv om store volum og høyder på enkelte områder kan utfordre hensynet til kulturmiljø, så er Rådmannens vurdering at utbyggingen har en positiv konsekvens sammenlignet med dagens situasjon på Devoldholmen.

Forslagsstiller valgte å løse innsigelser vedr. støyproblematikk og krav til lekeareal ved å ta boligformål, inkl. studentbolig, ut av planforslaget. Rådmannen mener det er uheldig at særlig studentboliger ikke er hjemlet i planen, men har forståelse for at støykrav til bolig er utfordrende å løse i en plan som vektlegger fleksibilitet høyt.

En av de mest sentrale problemstillingene som er tatt opp gjennom planprosessen, samt i høringsuttalelser, er mangel på bestemmelser om ferdigstillelse for kollektivterminal og tiltak på vei (utbedring av veinett, inkl. fortau og sykkelvei). Midlertidige løsninger for disse formålene kan dermed være på ubestemt tid.

Det samme gjelder planens mangel på juridisk bindende detaljløsninger for utbedring innenfor veiformål, og kombinert samferdselsformål (kombinasjonsbygget, inkl. kollektivterminal, samt

tilhørende infrastruktur). Mange detaljer utsettes derfor til byggesak, og må fastsettes der i samråd med de ulike relevante sektormyndighetene.

Planforslaget har altså lavere detaljgrad, og sikrer ferdigstillelse av sentrale funksjoner i mindre grad enn hva som normalt ville vært stilt som krav fra kommunen.

Det overstående må likevel veies opp mot viktigheten av fleksibilitet i prosjektet og å sikre fremdrift. Ytterligere rekkefølgebestemmelser til kollektivterminal og tiltak på veisystem, kan reelt skape store forsinkelser for Campus-prosjektet, siden ansvaret for ferdigstilling ligger hos andre aktører enn utbygger, samt krever at finansiering og initiativ, etc., er på plass. Forslagstiller har vært klar på at områdeplan ikke er ønskelig, også her av samme begrunnelse om nødvendig framdrift i prosjektet, og fleksibilitet med tanke på å kunne styre utbyggingen etter behov og etterspørsel. Krav om detaljregulering for de neste byggetrinnene, hadde medført en vesentlig lenger behandlingsprosess enn en byggesak mest sannsynlig vil gjøre.

Men hensyn til betydningen realisering av Campus-prosjektet har for utviklingen av Kristiansund som regionsentrum, samt på bakgrunn av det overstående vurderer Rådmannen det slik at man her bør godta en større grad av fleksibilitet i plan, enn normalt.

Sett under ett mener Rådmannen planforslaget legger til rette for byutvikling som vil medføre store positive konsekvenser for byen og omegn, og at disse bør veie tyngre enn omtalte negative sider.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at hovedutvalg plan og bygning legger planforslaget frem for Bystyret. Bystyret kan, med bakgrunn i det ovenstående, fatte endelig planvedtak med rettsvirkning.

28.09.2021

Arne Ingebrigtsen
Rådmann

Kjell Inge Mathisen
Kommunalsjef

Vedlegg

- 1 R-288 - Plankart_rev.21.09.21
- 2 R-288 - Planbestemmelser, 22.09.2021
- 3 R-288 - Planbeskrivelse, 22.09.2021
- 4 R-288 - 201015 Konsekvensutredning Devoldholmen
- 5 R-288 - Konsekvensutredning Vedlegg - Volumvarianter
- 6 R-288 - 210910 Illustrasjonsvedlegg
- 7 R-288 - 210910 ROS-analyse Devoldholmen
- 8 R-288 - 210910 Notat_Ytre påvirkning fra sjø
- 9 R-288 - 210907 Støyutredning
- 10 R-288 - Trafikkrapport_16.09.20
- 11 Planprogram, R-288 Devoldholmen, 29.06.18
- 12 Saksframlegg, 1. gangs behandling, R-288 Devoldholmen
- 13 R-288 - Alle høringsuttalelser+innsigelser samlet
- 14 R-288 - Høringsinnspill og innsigelser, oppsummert og kommentert av forslagsstiller
- 15 R-288 - samrådsmøter etter høring
- 16 R-288 - Notat parkering_12.02.21
- 17 R-288 - Presisering av krav for å trekke innsigelse_Statens vegvesen, 01.09.21

- 18 R-288 - Bekreftelse fra Statens vegvesen om vilkår for trekking av innsigelse, 20.09.21
- 19 R-288 - Kommunalteknikkis vurdering ifm. fjerning av parkeringsplasser ved Spar-butikken, 20.09.21
- 20 R-288 - Brev_trekking av innsigelser, Statens vegvesen, 17.09.21
- 21 R-288 - Brev_trekking av innsigelser, Statsforvalteren, 16.09.21
- 22 R-288 - Trekking av høringsuttalelse, Kristiansund & Nordmøre Havn IKS, 23.09.21