

Planprogram: Detaljregulering med konsekvensutredning for Devoldholmen-området i Kristiansund.

Arkivsak 2015/35052

Forslagsstiller: NHP Eiendom og BaneNor Eiendom ved selskapet Devoldholmen Utvikling AS (SUS).

Formålet med planprogrammet er å styre reguleringsplanprosessen for å få fram en reguleringsplan for området. Planarbeidet skal foregå parallelt med og koordinert med arbeidet med ny kommunedelplan for sentrum.

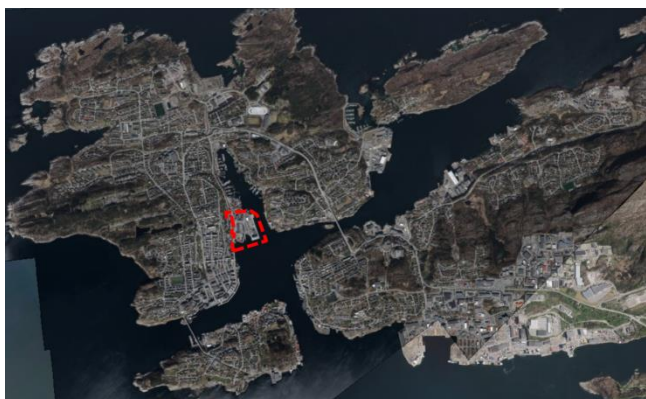


Innhold

1. Innledning.....	2
2. Planprosess og medvirkning.....	4
3. Rammer og forutsetninger	5
4. Konsekvenser og utredningsbehov	8
5. Utredningsprogram	9

1. Innledning

Devoldholmen Utvikling AS (SUS) skal utarbeide en reguleringsplan som viser muligheter for en større utbygging for området Rutebilstasjonen – Nordmørskaia- Devoldholmen i Kristiansund sentrum. Planen skal vise mulig utbygging til ulike formål som høyskole, fagskole, bolig, næring/forretning og offentlige tjenester. Planen skal ivareta områdets funksjon som byens kollektivknutepunkt, fortsatt fungere som stamnetthavn/hurtigrute kai, samt knytte sammen Vågen og sentrum på en bedre måte.



Et forslag til planprogram for området ble sendt på høring i 2015 i regi av Kristiansund kommune. Formålet var å komme i gang med en formell planprosess for området i lys av signaler fra Fylkeskommunen om planer for å etablere en gateterminalløsning for kollektivtrafikken. Samtidig er den gamle rutebilstasjonen uten bruk og innhold, og forventes revet. Det vil derfor bli frigitt attraktive sentrumsarealer som kan nyttes til nye formål. Høringen ble den gangen ikke kjørt fram til vedtak om planprogram, da det ikke var avklart hvem som skulle stå for planleggingen. Siden har det vært betydelig utvikling i aktuelle tiltak som kan komme i området, mest avklarende bystyrets vedtak om lokalisering av Campus Kristiansund hit i november 2017. Som underlag for dette lokaliseringsvedtaket foreligger en rekke utredninger, se vedlegg.

Kristiansund og Nordmøre Havn IKS er stor grunneier i området. Rema eiendom eier/forvalter rutebilstasjonen. Begge aktørene er interessert i å utvikle området gjennom ny utbygging.

Planområdet

Planområdet ligger i Kristiansund bys indre havnebasseng. Hurtigrutekaia ligger på østsiden av Devoldholmen, og er endepunkt for RV 70 som er stamveien mellom Kristiansund og Oppdal/E6. Kaia er godskai for Kristiansund og Nordmøre Havn. Denne funksjonen forutsettes opprettholdt som premiss for planarbeidet.

Havneselskapet har et administrasjonsbygg med mange ulike næringsaktører som leietakere, samt lagerbygg. Midt i planområdet står et gatekjøkken. Hurtigbåtkaia ligger i huken på sørsida, der det er flere daglige avganger med Kystekspresen mot Trondheim.

De vestlige (indre) delene av området opptas i dag av Rutebilstasjonen med tilhørende oppstillings- og parkeringsplasser for busser og biler. Den gamle godsekspedisjonsbygningen står tom og ubrukt, og planlegges revet. I forkant (sør) ligger trafikkterminalen med venterom, kiosk, toaletter og kontorer og spise-/pauserom for buss-sjåfører.

I nord ligger et fullt utbygd kvartal med boliger og næringsbebyggelse det ikke foreligger planer for nye tiltak innenfor. Planområdet omfatter også tilgrensende trafikkarealer der det kan være aktuelt med endringer:



Figur 1 Planområde for reguleringsplanleggingen

Eiendomssituasjonen

Fosnagata 12 (7/29) er tomte for rutebilstasjonen. Grunnen er eid av Kristiansund kommune, og den er delt i tre seksjoner som er festet bort til hhv. NHP Eiendom (seksjon 1 og 3, rutebilstasjonen) og Bane Nor Eiendom (seksjon 2, trafikkterminalen).

Kristiansund og Nordmøre Havn IKS (7/11) eier stort sett kaifronten og de østlige arealene, der det i tillegg til lagerhaller og utelager også er oppført et større administrasjonsbygg (Nordmørs-terminalen). På indre del står et eldre lagerbygg av kulturhistorisk interesse.

I tillegg kommer veggrunn og andre trafikkarealer samt noe kaigrunn som eies av Kristiansund kommune (11/1) og Statens vegvesen. (7/25 og 50).

Det er bygd parkeringsanlegg, parkmessige anlegg, samferdselsinstallasjoner mm over området, og midt på det hele finner vi et gatekjøkken (Svensson chips).

Grensene mellom eiendommene er uklare, og det kan også være komplisert å klare opp i avtaler og rettigheter ulike brukere har av og i området.

Kulturminner fra nyere tid

Innenfor planområdet ligger to bygninger som er fredet med hjemmel i lov om kulturminner, Christiegården (eldre våningshus i søre del av Brodtkorb-Christiegården (Fosnagata), og hagestua til Brodtkorb-Christiegården som er flyttet til nåværende tomt på haugen i nordre del av planområdet.

I søndre del av planområdet ligger også et eldre lagerbygg med bueformet tak, som ikke er fredet, men som har kulturhistorisk verdi som karakteristisk lagerbygg fra gjenreisningsperioden. I øst og sør grenser planområdet mot viktige bygningsmiljøer i gjenreisningsbyen.

Barn og unge

Området har noen boliger, men få om noen utendørs kvaliteter som oppleves som attraktive for barn. Det pågående sentrumsplanarbeidet med tilhørende tiltak har som et hovedanliggende å sikre og styrke områder som kan underbygge boliger i sentrum der også barn og unge kan ha gode oppvekstmiljøer.

2. Planprosess og medvirkning

Organisering av planarbeidet

Kristiansund kommune står for igangsetting av planarbeidet, og vil sørge for høring og påfølgende fastsetting av planprogrammet. Det er aktuelt å etablere et utbyggingsselskap for området, eid av rettighetshaverne. Det kan bli aktuelt at dette utbyggingsselskapet står for videre planleggingen av området og konsekvensutredning av tiltakene.

Medvirkning og framdrift

I regi av sentrumsplanarbeidet har kommunen alt gjennomført seminarer, utstillinger og publisert flere nettartikler om planarbeidet.

Forslag til planprogram ble presentert på fylkeskommunens planforum 2/9-15 (referat vedlagt). Planprogrammet ble lagt ut til offentlig ettersyn. Alle direkte berørte og aktuelle naboer ble tilskrevet. Innkomne innspill er listet og vurdert, se vedlegg.

I 2017 ble forslag til ny kommunedelplan for sentrum sendt på høring. Denne inneholder føringer og avklaringer som er relevante for området. Innspill hit er oppsummert i egen sak om sentrumsplana.

I 2017 ble det gjort en konkret mulighetsstudie som parallelloppdrag av tre ulike arkitekter. Denne ble offentlig presentert og har blitt lagt til grunn for videre planarbeid.

Statens vegvesen og Kristiansund og Nordmøre Havn har vært konsultert spesielt i prosessen med ferdigstilling av planprogrammet.

Melding om oppstart av planlegging og vedtak om høring av forslag til planprogram ble vedtatt i september 2015. Planprogrammet fremmes for fastsetting i juni 2018. Utarbeidelse av reguleringsplanen med konsekvensutredninger vil skje i 2018 - 2019.

Seinest innen utgangen av 2018 skal det arrangeres et åpent informasjonsmøte om framdriften i planarbeidet. I tillegg skal berørte naboer tilskrives direkte. Her skal det også framlegges konkret framdriftsplan med tydelig punkter for medvirkning før planforslaget legges fram for behandling.

Inspirasjon

Asplan Viak (2013) v/arkitekt Fredrik Barth utarbeidet en mulighetsstudie for Kristiansund på oppdrag fra næringsforeningen for sentrum («By'n oss»). I denne er også havneområdet og Devoldholmen vurdert, og det er presentert noen skisser til inspirasjon.

Gjennom studentarbeider fra byplanstudenter ved NMBU våren 2014 fikk kommunen en rekke analyser og forslag til sentrumsutvikling og byfornyelse. En av gruppene tok spesielt for seg kaiområdet. I tillegg til analyser som, presenterte studentene også konkrete forslag til utbygging av området.

Høsten 2017 ble det gjennomført et parallelloppdrag med tre arkitektkontorer for å komme videre i utforskningen av mulighetsrommet for ny utbygging i området. Alle tre viste gjennom konseptstudier og konkrete forslag hvordan alle kjente behov for arealer til campus, næring og samferdsel kunne løses.

3. Rammer og forutsetninger

Nasjonale og regionale føringer

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging skal tilrettelegge for arealsparende utbygging som fremmer bruken av gange, sykling og kollektivtransport heller enn personbil. Retningslinjene tilsier en høy utnyttelsesgrad nær kollektivknutepunkter, og at ny utbygging bør skje i nær tilknytning til disse.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen stiller krav til hvordan barn og unge skal medvirke i planprosessen, for å ivareta deres interesser. Det stilles også krav til hvordan fysisk utforming skal sikre at barn og unge skjermes mot støy, forurensning, trafikkfare og annen helsefare.

T-1442 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging gir føringer om maksimumsgrenser for støy i forbindelse med støyfølsom bebyggelse som bolig og helseinstitusjoner.

Bypakke for Kristiansund har vært under arbeid siden 2010. Planområdet er mål- og utgangspunkt for både stamveien rv 70, stamnetthavna, hurtigbåtruta mot Trondheim og ikke minst trafikkterminalen med vente- og oppstillingsplass for buss. Både statens vegvesen og fylkeskommunen har slik direkte interesser innen planområdet.

Fylkesutvalget har nylig vedtatt «Regional delplan for attraktive byar og tettstader», der det i saksframlegget heter; «Byane si utvikling er ein nøkkelfaktor for den samla regionale utviklinga i fylket. Fylkeskommunen vil legge til rette for at Ålesund, Molde og Kristiansund kan utviklast som

regionale motorar med urbane kvalitetar og levande bysenter.» Formålet med planarbeidet passer godt med målsettingene i den regionale delplanen.

Dette arbeidet er forsterket gjennom faglig bistand og økonomisk støtte gjennom programmet «Byen som regional motor».

Kommunale og lokale føringer

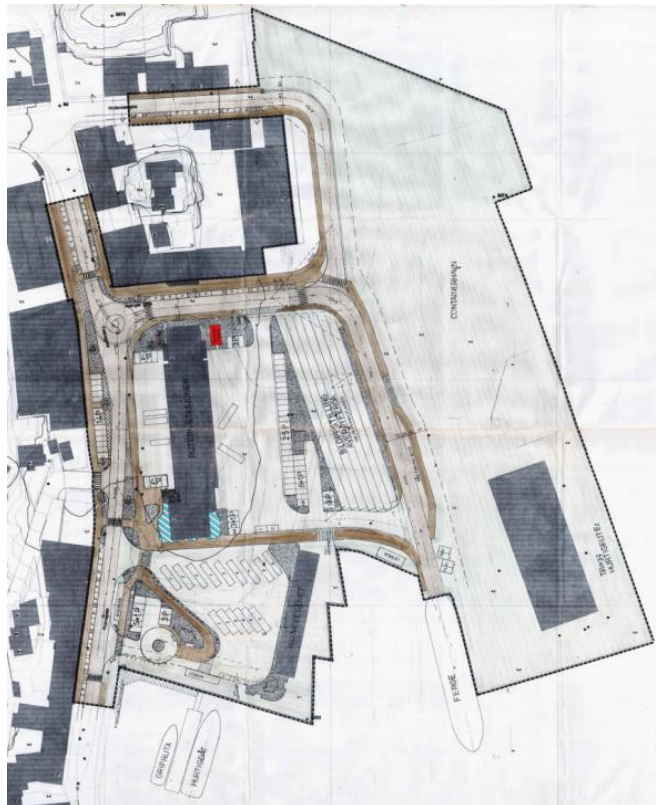
Planområdet ligger innenfor planområdet for ny kommunedelplan for sentrum, som er under utarbeidelse. Gjeldende sentrumsplan er fra 1991, godkjent av departementet i 1994. Kommuneplanens arealdel, vedtatt i 2011, unntok dette området fra planen. Gjeldende planstatus er derfor reguleringsplanen fra 1996 (R-209). Denne viser planområdet i hovedsak som «Trafikkområder».

I planprogrammet for sentrumsplana (juni 2013) står det (særlig relevante poenger er uthevet):

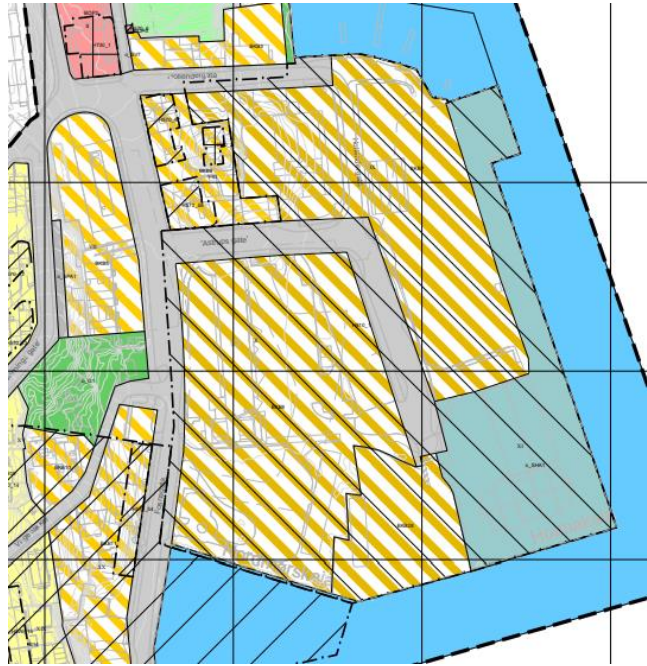
*Ut fra dette er det vedtatt eget mål for planarbeidet med ny sentrumsplan:
Planarbeidet skal legge et nødvendig faglig og legalt grunnlag for at Kristiansund sentrum skal videreutvikles som et attraktivt og framtidsrettet regionbysentrum med et pulserende folkeliv.*

I dette ligger at

- *handels- og sørvisnæringa skal ha en positiv omsetningsutvikling*
- *parkerings- og trafikksituasjonen skal oppfattes som akseptabel av besøkende og næringsdrivende*
- *nye utbyggingstiltak og endringer i den etablerte bygg- og bystruktur må være forenlig med gjenreisningsarkitekturens formuttrykk*
- *framkommelighet og trygghet skal være god for alle grupper*
- *et mangfold av kulturaktiviteter skal gi besøkende og beboere rike opplevelser*
- *den kommersielle havnetrafikken er velkommen i bybildet*
- ***Rv 70 som stamvei og stamnetthavna på Devoldholmen opprettholdes***
- ***kollektivterminalen skal videreutvikles***
- *det nye opera- og kulturhuset skal innpasses i bylivet*
- ***det er ønskelig med flere boligprosjekter i sentrum, der også barns bomiljø er ivaretatt***
- *vedlikeholdet av sentrale gater og byrom skal forsterkes*
- *kommunen skal stimulere til flere arbeids- og skoleplasser i sentrum*



I planforslaget til ny kommunedelplan for sentrum (høringsversjon 2017) ble det ikke gjort ytterligere avklaringer for arealbruken, i påvente av denne reguleringsplanprosessen. De aktuelle arealbruksformålene er vist som «Kombinert bebyggelse og anleggsformål», «Veg» og «Havn», og hensynssone med krav om felles planlegging.



Rammen for parallelloppdraget gir også ramme for videre reguleringsarbeid. I utlysingen av oppdraget står det; «... skal vise mulig utbygging til ulike formål som bolig, næring, forretning/dagligvare og offentlig/privat tjenesteyting. De skal også ivareta områdetets funksjon som byens kollektivknutepunkt, ivareta stamnetthavn/-hurtigrute kai, samt knytte sammen Vågen og sentrum på en bedre måte.»

Ambisjoner for utviklingen av området (Fra grunnlaget til parallelloppdraget)

Høy utnyttelse

Devoldholmen har en sentral beliggenhet med kort gangavstand til resten av sentrum. Området bør derfor ha høy utnyttelse, i tråd med sentrumsplanen.

Campus og støttefunksjoner

Området er et mulig etableringsområde for et nytt campus med høgskoleavdeling, fagskole, kunnskapspark og forskningsaktivitet. Ambisjonen er å utvikle en bydel med stor fleksibilitet i bruk av lokaler, slik at et campus kan huses innenfor området.

Attraktivt og konkurransedyktig boligområde

Devoldholmen er attraktivt for mange ulike deler av befolkningen - både som beboere og brukere av området. Vi ønsker å utvikle dette til et attraktivt og konkurransedyktig boligområde, spesielt for flittige brukere av sentrum - særlig campus, dersom dette blir etablert her.

Tilføre sentrum kvaliteter

Devoldholmen skal utvikles med bymessige kvaliteter som tilfører sentrum kvaliteter. Det legges spesielt vekt på å etablere bymessige fasader som er hyggelige å gå langs, og gode byrom inne i området - særlig mot havnebassenget i sør.

Arkitektonisk kvalitet

Vår ambisjon er å skape og utvikle arkitektoniske løsninger som gir høy estetisk og miljømessig kvalitet i tillegg til høy funksjonsverdi.

Bærekraft og miljøkvalitet

Devoldholmen skal utvikles med bærekraftige og miljørettede løsninger som tilrettelegger for at beboerne kan leve miljøvennlig.

Kollektivtransport

Det er en forutsetning for utvikling av området at det utarbeides gode løsninger for kollektivtransport, da dagens kollektivterminal ligger innenfor området. Devoldholmen forutsettes å fortsatt være et knutepunkt for kollektivtransport i byen, men kun for korte stopp for busser. Bussparkering og oppstillingsplasser for rutejustering forutsettes løst andre steder i byen.

Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylkeskommune er eiendomsbesittere/-forvaltere i Devoldholmen-området i Kristiansund. Fylkeskommunen er kun leietaker hos Bane NOR Eiendom for bussterminalen. I tillegg eier fylkeskommunen lekteren for hurtigbåten. Det forutsettes at kollektivtrafikkens behov og interesser ivaretas på en god måte. Staten er veieier av riksvegen. Riksvegen skal føres fram til knutepunktshavna, men vegtilkomsten kan endres/flyttes så lenge funksjonaliteten ivaretas. Flyttes/forsviner knutepunktshavna faller grunnlaget for riksvegstatus bort, og flyplassen er neste endepunkt for riksvegen. Vegvesenet er skeptiske til å etablere en gateterminal i Fosnagata med kryssende fotgjengere på grunn av trafikkfare. Gata har i dag ca. 7000 kjøretøyer i årsdøgntrafikk. Gode og trafikksikre løsninger imøteses i planforslaget.

Oppsummering

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.
- 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

4. Konsekvenser og utredningsbehov

(Hjemmel: KU-forskriften § 6 b, jf. vedlegg I pkt. 24)

Planer som vil kunne ha vesentlige konsekvenser for samfunn og miljø skal konsekvensutredes. Det stilles krav om KU ved utbygginger over 15.000 m². Konsekvensutredningen skal omfatte en beskrivelse av konsekvensene av det konkrete tiltaket, samt forslag til avbøtende tiltak dersom nødvendig. Konsekvensene skal vurderes i forhold til et 0-alternativ som defineres som den mest sannsynlige utviklingen av området dersom tiltaket ikke gjennomføres. Hovedalternativet vil være utviklingen av området dersom tiltaket gjennomføres i henhold til planforslaget.

0-alternativet

Gjeldende reguleringsplanstatus viser det aller meste av området som trafikkareal, og 0-alternativet forutsetter at dette videreføres. Det mest sannsynlige fremtidsbildet er at rutebilstasjonen rives og erstattes med parkering, evt. ombygges til lagerbygg. Trafikkterminalen kan miste sin funksjon dersom kollektivtrafikken i framtiden skal betjenes av en gateterminal. Bygget kan fylles med annen næringsvirksomhet. Havnevirksomheten kan ekspandere og bruke større arealer til godshåndtering

og lager. Det generelle visuelle inntrykket kan bli enda gråere enn i dag, med lager, parkering og trafikkarealer.

Samfunnssikkerhet – risiko og sårbarhet (ROS-analyse)

Det skal utarbeides en egen ROS-analyse. ROS-analysen innebærer kartlegging av sannsynligheten for uønskete hendelser som kan inntreffe. Analysen er en vurdering av potensielle farer for mennesker, miljø, økonomiske verdier og viktige samfunnsfunksjoner. Vurderingen av risiko og sårbarhet skal tilpasses plannivået.

5. Utredningsprogram

Konsekvenser av tiltakets virkninger på omgivelsene skal utredes. I tabellen under er det listet opp tema som skal utredes. Konsekvenser og eventuelle kompenserende tiltak skal sammenstilles og gis en samlet vurdering. Resultatet av vurderingene skal legges til grunn for utarbeidelsen av planforslaget, slik at det i planforslaget framgår hvordan dette er innarbeidet og tatt hensyn til. Det vises for øvrig til saksbehandlingen og innkomne merknader for valg av lokalisering av campus (vedlagt), der flere av de aktuelle KU-temaene er belyst.

Utredningstema	Mulige virkninger	Konsekvenser som skal utredes
Byutvikling senterstruktur, handel	Dersom det kommer campus, leiligheter og store nye moderne næringsbygg i dette området, vil det påvirke etterspørsel etter boliger og butikkarealer ellers i byen	a) Mulige effekter for dagens handels- og kulturområder i sentrum som antall kjøretøyer, konsekvenser av endret trafikkmønster.
Arkitektur, kulturvern og landskap	Kristiansund er bygd rundt havna, med brygger og bryggeinspirert bebyggelse mot sjøkanten. Store deler av sentrum har nasjonal kulturverninteresse (gjenreisningsbyen) jf. riksantikvarens NB! -register. Planområdet ligger midt inne i landskapsrommet, og alle større byggetiltak vil bli godt synlig.	b) Opplevelsen og forståelsen av Kristiansund sentrum og gjenreisningsarkitekturen. Det skal lages illustrasjoner i 3D som viser virkningene mot omgivelsene. Forholdet til kulturhistoriske bygningsmiljøer utredes særskilt.
Trafikkavvikling og trafikkmiljø	Ny utbygging vil medføre økt trafikk i seg sjøl, og samtidig fortrenge noe av dagens bruk av arealer til parkering og annen trafikk.	c) Konsekvenser av flytting av bussterminalen og etablering av nye boliger og virksomheter som trenger tilkomst og parkering, tilkoping til kollektiv-, gang- og sykkelnettet.
Barn og unge	Barn og barnefamilier er ønsket i sentrum, og utbyggingen må ta hensyn til dette. Hvordan skal barns oppvekstmiljø sikres og gjøres kvalitativt attraktivt? Dette gjelder også trygg tilkomst med bruk av sykkel og kollektivtransport.	d) Barns og barnefamiliers bruk og ferdsel i området f.eks. gjennom barnetråkk,
Lokalklima	Etablering av ny, høy bebyggelse vil endre sol-/skyggeforhold og påvirke vindforhold	e) Konsekvenser av slagskygger mot omgivelsene. Tiltak for bedre lokalklimatiske forhold innenfor planområdet

Støy	Det planlegges boliger tett på havnevirksomheten, med støyende skip og godshåndtering. Denne virksomheten forutsettes opprettholdt.	f) Støy som en konsekvens av tiltaket, og støy fra eksisterende trafikk og havnevirksomhet overfor ny bebyggelse
Vannforurensning	Stor utbygging vil medføre generell økt belastning på avløpssystemer og miljøet i sjø ved utslipp og utfylling av masser i sjø	g) Virkninger på vannmiljøet, både biologisk mangfold, strømningsforhold og vannkjemi
Kommunal tjenesteyting / Teknisk infrastruktur	Utbyggingen kan øke antall beboere i sentrum som skal betjenes med kommunale tjenester	h) Kapasiteten i dagens tjenestetilbud, fra omsorg og skolekapasitet til teknisk infrastruktur.