

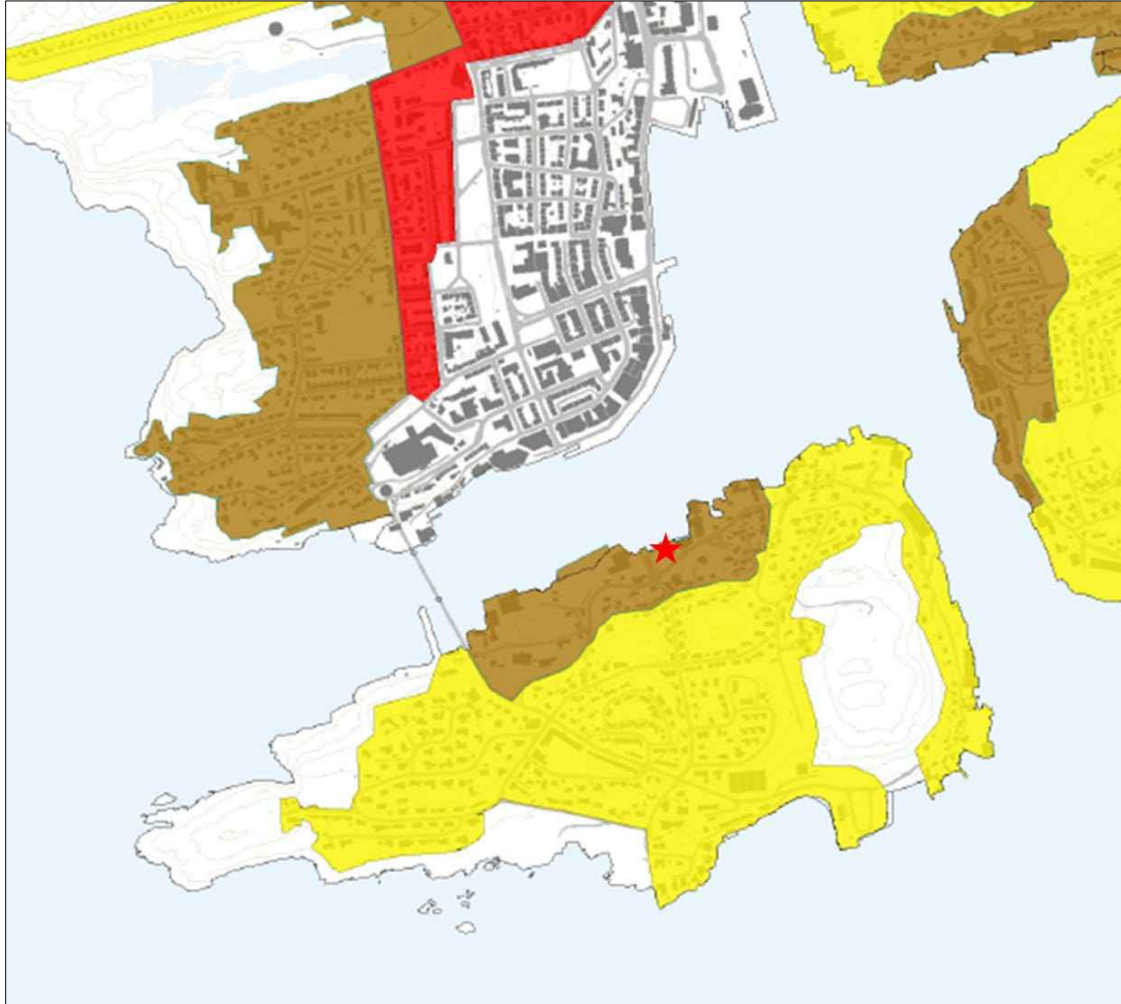


## Innhold

Planinitiativ Fiskergata 14-16 m.fl.....	2
1. Formålet med planen .....	2
1.1 Planområdet og om planarbeidet vil få virkninger utenfor planområdet.....	4
1.2 Eksisterende situasjon .....	6
2. Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak.....	8
3. Utbyggingsvolum og byggehøyder .....	11
4. Funksjonell og miljømessig kvalitet.....	13
5. Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser .....	14
6. Forholdet til kommuneplan, eventuelle gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer, og pågående planarbeid.....	15
7. Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet.....	16
8. Hvordan samfunnssikkerhet skal ivaretas, blant annet gjennom å forebygge risiko og sårbarhet .....	18
9. Hvilke berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles om planoppstart ..	19
10. Prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte .....	19
11. Vurderingen av om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger, og hvordan kravene i tilfelle vil kunne bli ivaretatt.....	19



Hensynssone H-570 Kulturmiljø gjelder for det aktuelle planområdet. Det betyr at det skal tas hensyn til eksisterende bygningsmiljø som planområdet er en del av.



Figur 2. Soneinndelingskart fra KPA. Rød stjerne markerer planområdet, og viser at

Det ligger godt til rette for å utvikle det aktuelle området til leiligheter med sjønær beliggenhet. Planområdet ligger ca. 1,5 km fra Kristiansund sentrum langs offentlig veg, og har en meget god beliggenhet både for gange og sykkel til daglige gjøremål.

Det ble i en tidligere fase vurdert å tilrettelegge for en større småbåthavn i tilknytning til eiendommen. Dette var ment som et tilbud til både framtidige beboere og andre på Innlandet, samt at det kan være praktisk i forbindelse med båtverkstedet på naboeiendommen. Da dette er et avvik fra KDP for sjøområdene, har vi valgt å ta ut et større tilbud for småbåter i planinitiativet. Det foreslås derimot å ha muligheten til noen båtplasser i tilknytning til Fiskergata 16, på samme måte som for Fiskergata 14, hvor det allerede er etablert 8 båtplasser.

## 1.1 Planområdet og om planarbeidet vil få virkninger utenfor planområdet

Planområdet ligger lengst mot nord på Innlandet, og omfatter hovedsakelig eiendommene gnr/bnr. 2/43, 2/53, 2/112, 2/99. I tillegg er det ulike eiendommene som utgjør omkringliggende veinett i Fiskergata, Heinsagata, Garverigata og Wessels gate. Dette er del av parsellene 2/571, 11/1, 2/111, 2/142, 2/198, 2/518, 2/536 og 2/628, jfr. tabell nedenfor. De offentlige arealene eies av hhv. Kristiansund Havnevesen og Kristiansund kommune.

Eiendom 2/53 har atkomstrett via Garverigata (allmenningen 2/43). Det er naturlig å se allmenningen i sammenheng med utforming av helheten i området. Allmenningen vil foreslås regulert til offentlig formål.



Figur 3. Foreløpig forslag til planavgrensning med sort stiplet linje. De tilgrensende arealene i Garverigata og Fiskergata, er ikke med i planområdet.

GNR/BNR	ADRESSE	AREAL	EIER
2/43	Garverigata (del av)	Ca.1.000m <sup>2</sup>	Kristiansund havnevesen
2/53	Ukjent	957 m <sup>2</sup>	Port Arthur AS
2/112	Fiskergata 16	1.198 m <sup>2</sup>	Garverigata 6 AS
2/99	Fiskergata 14	812m <sup>2</sup>	Fiskergata 14 Borettslag
2/571 (del av)	Fiskergata (del av)	Ca. 720m <sup>2</sup>	Ikke tinglyst (tidl. Fylkesvei)
11/1	Fiskergata (del av)	Ca. 288m <sup>2</sup>	Kristiansund kommune
2/111	Fiskergata (del av)	Ca. 375m <sup>2</sup>	Kristiansund kommune
2/142 (del av)	Kaptein Bothners gt.2	Ca. 30m <sup>2</sup>	Bjørn Frode
2/198 (del av)	Heinsagata 1	Ca. 22m <sup>2</sup>	Sameie Heinsagata 1
2/518 (del av)		Ca. 60m <sup>2</sup>	Kristiansund kommune
2/536	Heinsagata (del av)	Ca. 4 m <sup>2</sup>	Kristiansund kommune
2/628	Garverigata (del av)	Ca. 100m <sup>2</sup>	Ikke tinglyst
<b>Totalt</b>		<b>Ca. 5.566m<sup>2</sup></b>	

Tabell 1. Eiendommer som til sammen utgjør planområdet.

De tilgrensende samferdselsarealene (kjøreveger og fortau) til planområdet er naturlig å ta med i planområdet, slik at trafikkarealene kan vurderes i forhold til funksjonalitet og trafiksikkerhet. De stedlige forhold er av en slik karakter, at den lokale situasjonen og vegnormalen sine krav må sees i sammenheng.

Gjeldende reguleringsplaner for området er:

- R-177 Hønebukta / Sagerbukta / Garverigata / Kapt. Bothners gate, vedtatt 04.11.1986
- R-282 Detaljregulering for Port Arthur, Havn vest, vedtatt 10.04.2018, stadfestet 4.9.2018
- R-270 Thon Hotel Kristiansund – Sjøhuset og Annekset, vedtatt 02.10.2018
- R-254 Fiskergata 7, 8b og 12, hotell med tilhørende anlegg, vedtatt 29.01.2008
- R-269 Planforslag for Port Arthur, Havn øst, boliger med tilhørende anlegg, opphevet av Fylkesmannen 15.01.2015

Når det gjelder Fiskergata 14 er dette en eiendom som ble bygget ut til boligformål for noen år siden. Utbyggingen er gjennomført i samsvar med R-269 som senere ble opphevet, slik at gjeldende regulering fortsatt er industriformål (R-177). Vi ser at det er hensiktsmessig å ta med denne eiendommen, slik at den får en reguleringsmessig status i tråd med den faktiske situasjonen.

Den foreløpige planavgrensningen utgjør en omtrentlig størrelse på ca. 5,6 daa. Det foreslås at endelig planavgrensning avklares i forbindelse med utarbeidelse av selve reguleringskartet for planforslaget.

## 1.2 Eksisterende situasjon



*Figur 4. Dronefoto som viser det aktuelle planområdet.*

Situasjonen for det nærmeste nabolaget vil endres når dagens næringsbygg erstattes med leiligheter. Dette vil gi en endret bruk av området, og slik at eiendommene kan utvikles i samsvar med boligformål langs kaipromenaden forøvrig.



Figur 5. Eksisterende situasjon sett fra sør.



Figur 6. Planområdet sett fra øst. Eksisterende boligprosjekt (Fiskergata 14) midt i forkant av bildet.

Planområdet vurderes å ha en meget god beliggenhet i forhold til solforhold. Mot nord er det åpenhet, mens mot øst og vest er det eksisterende bebyggelse som benyttes til hhv. hotell, bolig og næring. Sør for planområdet stiger terrenget, som preges av eksisterende småhusbebyggelse som benyttes til bolig. Topografien sørover gir noe reduserte solforhold for planområdet i vinterhalvåret, men totalt sett vurderes solforholdene som gode.

Allmenningen i Garverigata og kaifronten inngår også i planinitiativet. I dag er dette en asfaltert flate som er relativt lite tilrettelagt.



På motsatt side av Sørsundet, mot nord, ligger eksisterende bybebyggelse mer enn 200 meter unna. Bebyggelsen i sentrum blir ikke påvirket som følge av planforslaget, når det gjelder sol- og skyggeforhold. Det er planområdet i seg selv og eksisterende leiligheter mot øst som vil påvirkes mest av planforslaget.

Det er utarbeidet sol- og skyggediagram, som viser hvordan framtidig situasjon vil bli. Ved nøkkeltidspunkt på vårjevndøgn, vil solforholdene for planområdet være relativt gode.

## 2. Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Planinitiativet inneholder leiligheter med en samlet utnyttelse på ca. 2.700m<sup>2</sup> salgbart BRA, fordelt på ca. 35 leiligheter. Dette gir en gjennomsnittlig leilighetsstørrelse på ca. 77m<sup>2</sup>. Ved å legge til balkonger, overbygd areal og svalgang, vil det være ca. 88m<sup>2</sup> BRA per boenhet. I tillegg kommer areal i kjeller/sokkel, som vil inneholde parkeringsplasser og boder. Det er i illustrasjonsprosjektet tatt høyde for ca. 35 parkeringsplasser, som tilsvarer 1,0 p-plass per boenhet.

Den nye bebyggelsen foreslås plassert med en tilnærmet L-form, med en åpen henvendelse mot sør. Dette bidrar til å sikre formiddagssol inn i gårdsrommet.





Figur 7. Foreløpig situasjonsplan for planområdet. Vull arkitekter.

I de foreløpige planene, vises det fire leiligheter som får direkte henvendelse mot kaia i plan 1. Ut mot allmenningen i Garverigata planlegges det også for inngangsparti til leilighetene.

De øvrige arealene på plan 1, planlegges for parkeringskjeller og boder. Selve parkeringskjelleren foreslås med nedkjøringsrampe fra øst, hvor denne vil gi sambruk med avkjørsel til naboeiendommen Fiskergata 14. Dette er viktig for å sikre at arealene mot vest blir en ren inngangsfasade, med lite innslag av bil. Da vil det også være enklere å tilrettelegge for at mest mulig av arealene mot Garverigata kan benyttes til byrom til glede for allmennheten.

Ut mot allmenningen foreslås det både sykkelparkering og noe møblering som avklares nærmere i selve planprosessen. Den forestående planprosessen vil avklare hvilken type utforming allmenningen vil få. I tillegg til å sikre kjøreatkomst til båtservice mot vest, er det naturlig å tenke på arealet som et oppgradert offentlig rom. Da er det naturlig å tilrettelegge for noen sitteplasser og beplantning, i tillegg til noen kommunale parkeringsplasser for besøkende i området. I tilknytning til inngangsparti til de nye leilighetene, er det naturlig å tilrettelegge for noe sykkelparkering uten at det blir en

privatisering i allmenningen. Ellers vil avfallsløsning foreslås sørøst mot Fiskergata, slik at renovasjonsbilen får enklest mulig tilkomst.

Da terrenget stiger mot Fiskerigata i sør, vil prosjektet framstå med tre etasjer for forbipasserende. Terrenngmessig mener vi det ligger godt til rette for dette, da det bakenforliggende terrenget ligger høyere enn planområdet ned mot sjøen.



*Figur 8. En foreløpig planløsning for 2.etasje, viser gjennomgående leiligheter. For øvrige plantegninger, vises det til det samlede illustrasjonsvedlegget.*

Den vestre fløyen foreslås inntrukket på det øverste planet, slik at den nye bebyggelsen tar ekstra hensyn mot Fiskergata og omgivelsene mot sør. Samtidig bidrar dette til at solforholdene i gårdsrommet blir bedre. I tillegg til felles gårdsrom, blir det også et tilgjengelig uteareal på tak på ca. 100m<sup>2</sup>. Dette arealet vil være et godt supplement til fellesarealene på bakkenivå og de private balkongene.

De to bygningsfløyene vil ha rømningstrapper i hver sin ende, mens heis og trapperom foreslås plassert i innvendig hjørne. Dette gir god atkomst til leilighetene, og sikrer tilfredsstillende rømningsveier. Det vil være direkte tilgang fra p-kjeller til heis.

Inngangsparti til husene foreslås mot vest. Dette legger til rette for en hyggelig utadvendt fasade ut mot allmenningen, og med god tilgang til sol fra ca. kl. 13 og utover kvelden.

Den endelige utformingen av leilighetene og de respektive leilighetstypene er ikke endelige, men det planlegges for en overvekt av 3- og 4-romsleiligheter. Samtidig vil det vurderes en liten andel med 2-romsleiligheter.

### 3. Utbyggingsvolum og byggehøyder

Mot sør foreslås det inntil tre etasjer, men hvor det trappes ned til to etasjer. Dette bidrar til at prosjektet tilpasser seg sine omgivelser mot både øst og sør.



Figur 9. Illustrasjon sett fra sørøst. Voll arkitekter.

Mot nord foreslås det fire etasjer, og med tydelig vertikalt preg. Dette legger til rette for en moderne leilighetsbebyggelse, med et formspråk som passer godt inn i havnepromenaden. Mot nord foreslås det variasjon i både høyder og veggliv, noe som vil unngå at bygningsvolum framstår som monotont.



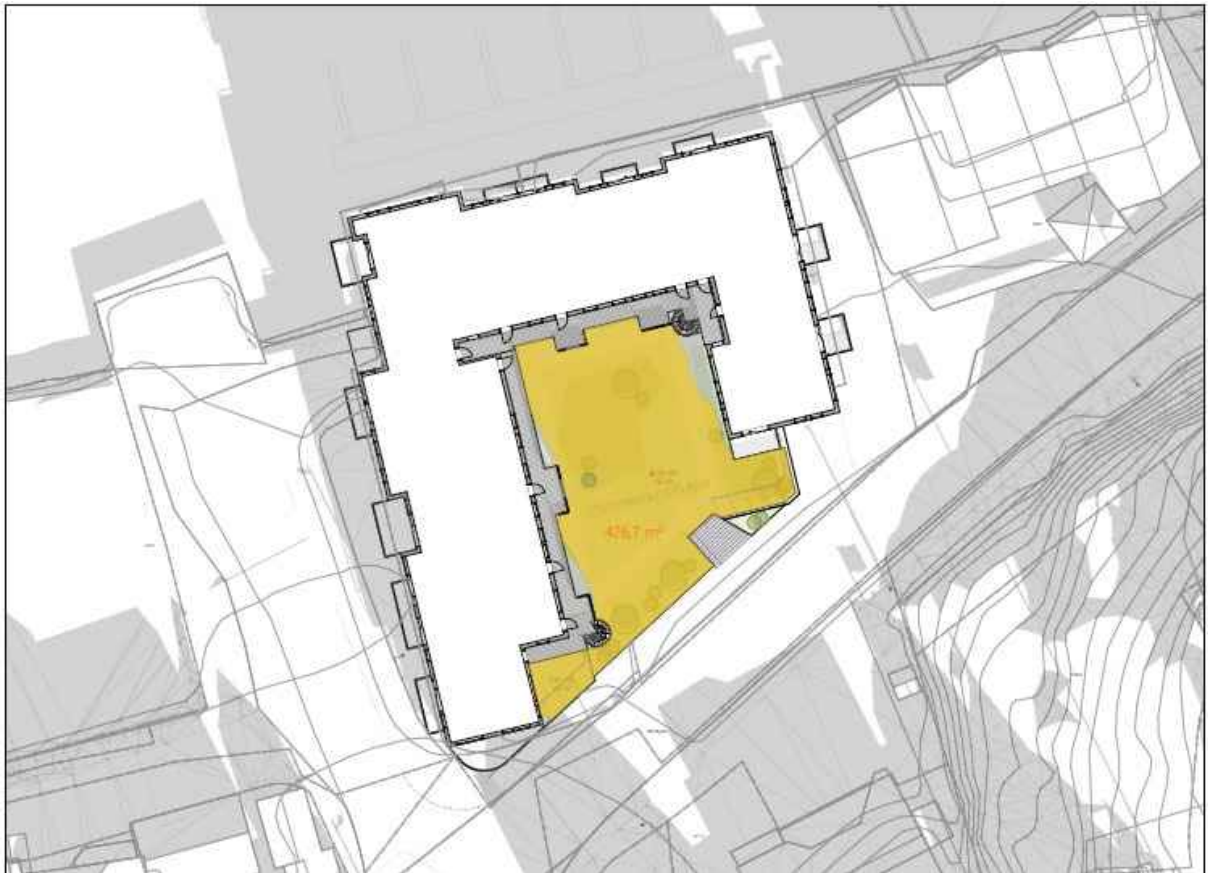
Figur 10. Illustrasjon sett fra kai på motsatt side av Sørsundet. Voll arkitekter.

Sjøen mot nord er en premissgiver for plassering av bebyggelsen på den foreslåtte måten. Det er utarbeidet både perspektiv og oppriss sett fra sjøen. Dette synliggjør hvordan de foreslåtte høydene tilpasser seg kaifronten og sine omgivelser. Mot vest er prosjektet «Port Arthur vest» nylig oppført i 4.etasjer. Mot øst har Thon-hotellet bygningshøyder som med takform tilsvarer 5.etasjer for den eldste delen, mens den nyere delen tilsvarer 4.etasjer.



*Figur 11. Illustrasjon sett fra kai på motsatt side. Det foreløpige prosjektet inneholder foreløpig ikke fasadematerialer, slik at det endelige prosjektet vil tilpasses sine omgivelser på en bedre måte. Opprinnelig foto. Kristiansund kommune.*

Det planlegges for en god utnyttelse av eiendommen, samtidig som kvaliteter ellers i området ivaretas. Plangrepet sikrer også at flest mulig leiligheter får henvendelse og utsikt mot sjøen, som er en betydelig bokvalitet for planområdet.



Figur 12. Foreløpig soldiagram som viser sol på uteareal i mars kl.12.

#### 4. Funksjonell og miljømessig kvalitet

Planområdet vil få en effektiv og god arealbruk, noe som er viktig når sentrumsnære tomter skal utvikles. Det vil jobbes videre med både funksjonskrav- og miljøkrav i prosjektet, både for bebyggelsen i seg selv og utearealene.

Noen sentrale tema for prosjektet, vil være håndtering av overvann og energibruk i de nye boligene. Materialvalg, energiløsninger og grønne flater er også naturlig å vurdere. Samtidig er det viktig å se ambisjoner i prosjektet i sammenheng med hvordan planområdet lar seg utnytte. Det er positivt at ambisjonsnivå settes på agendaen allerede i planfasen, samtidig som det er slik at mange kvaliteter i boligprosjekter faller på plass i forbindelse med detaljprosjektering og endelig gjennomføring.

Det vil også sees nærmere på hvordan kaiområdet og allmenningen kan opparbeides, til det beste for folk sin bruk av området.

I forbindelse med innsendelse av komplett planforslag vil vi komme nærmere inn på bestemmelsene om innhold og kvalitet, jfr. KPA §6.

## 5. Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser

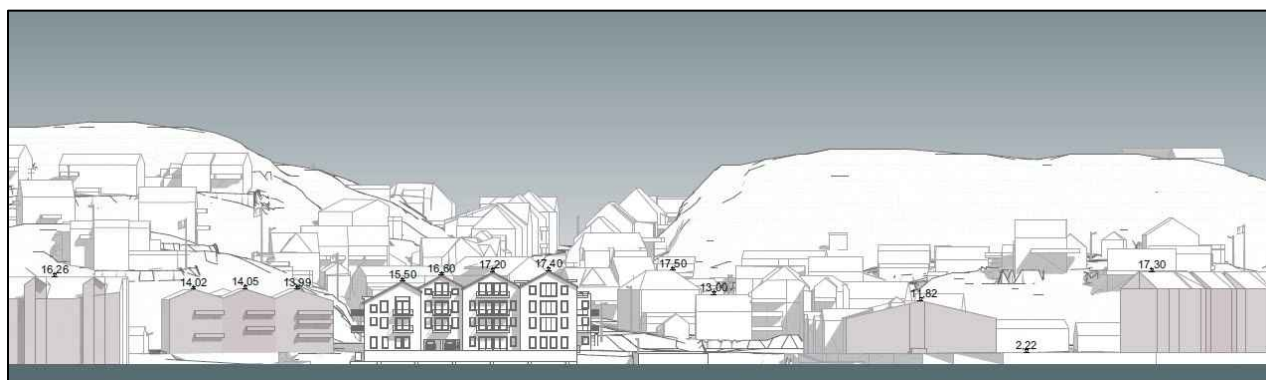
Tilpasning til omgivelsene er et sentralt tema når det utarbeides nye reguleringsplaner. Planforslaget forholder seg til sine omgivelser på en god måte, ved at leilighetsbygg over flere plan foreslås i de laveste delene av landskapet.

Det er også vanlig å utvikle leilighetsbygg med henvendelse mot sjøen i slike sentrumsnære prosjekt. Dette gjelder både for Kristiansund og andre norske byer. Planområder som Fiskergata innehar store kvaliteter for nye boliger, med sin sentrumsnære beliggenhet.

Retningslinjer for havnebebyggelsen fra 2007 viser eksempler på landskapssilhuett, og hva som skjer hvis ny bebyggelse bryter landskapssilhuetten. Det framgår også av retningslinjene at ny bebyggelse bør holdes på samme gesimshøyde som de verneverdige bryggene. Vi mener illustrasjonsprosjektet forholder seg til landskapssilhuetten og kulturmiljøet på Innlandet, på en god måte.

Høydene for Port Arthur vest har en øvre begrensning på k + 17,25. Planinitiativet viser en foreløpig høyde på k + 17,4 mot vest, mens bebyggelsen trappes ned mot øst. Det er også laget et oppriss i forbindelse med det reviderte planinitiativet, som viser at prosjektet tilpasser seg den sammensatte bebyggelsesstruktur for området. Det utarbeide illustrasjonsmaterialet som følger planinitiativet, viser også høyde på eksisterende bebyggelse i området.

Når det gjelder den eksisterende bebyggelsen i Fiskergata 14 som er en del av dette planforslaget, har denne bebyggelsen en høyde på ca. k + 14,0. Thon-hotellet lenger mot øst, som bidrar til å «ramme inn» planområdet mot øst, har en høyde på ca. k + 16,3.



Figur 13. Planopprikk for å synliggjøre havnebebyggelsen, landskapstilpasning, silhuett og skala.

## 6. Forholdet til kommuneplan, eventuelle gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer, og pågående planarbeid

Kommuneplanens arealdel for 2020-2032 (vedtatt høsten 2023) viser det aktuelle området som kombinasjonsformål (se figur 1). Planforslaget vurderes å være i samsvar med den overordnede arealbruken som er vedtatt.

Når det gjelder den tidligere illustrerte småbåthavnen, er denne tatt ut av planinitiativet. Det tas derimot høyde for at det kan bli noen båtplasser som forbeholdes beboerne i det nye prosjektet i Fiskergata 16. Dette er årsaken til at den varslede planavgrensningen inneholder noe sjøareal. Løsningen som foreløpig foreslås, vil være tilsvarende som for den allerede etablerte løsningen for Fiskergata 14. Prosjektet vil likevel forholde seg til sjøen på en god måte, og den bevaringsverdige fisketrappa ivaretas i planforslaget.

I forhold til overordnet plan inneholder planinitiativet formelt to avvik. Plassering av den vestlige fløyen, går ut i sjø med sitt nordvestre hjørne. Dette berører et mindre sjøareal som i kommunedelplan for sjøområdene er avsatt til ferdsel og havneområde. Begrunnelse for avviket er at man ved å strekke det aktuelle hjørnet ut i sjøkanten, kan etablere tilnærmet rette hjørner i prosjektet og samtidig oppnå noe ekstra utnyttelse av eiendommen. I tillegg bidrar det til å skape noe bedre dybde i gårdsrommet, som vil bidra til en bedre brukbarhet for uteoppholdsarealene over p-kjelleren.

Det er også et avvik å tilrettelegge for småbåthavn / båtplasser til de nye beboerne i Fiskergata 16. Begrunnelse for dette avviket er at beboerne kan ha småbåt i nærheten av der de bor. Det gir mindre transport mellom bosted og båthavn et annet sted. I tillegg bidrar det positivt til det totale antallet båtplasser i kommunen. Det kan også oppleves som visuelt positivt, at det tilrettelegges for sjøaktivitet i tilknytning til «havnebassenget».

I bestemmelsene til ny KPA2020-2032 er det aktuelle planområdet definert som sone 2. I henhold til §9 i KPA om uteoppholdsareal, har sone 2 krav om 25m<sup>2</sup> uteoppholdsareal pr. boenhet. Maksimalt 50% kan etableres på tak/altan. Minimum 50% av arealet skal utformes som fellesareal eller offentlig tilgjengelig areal. Det framgår av KPA at tilgjengelig areal på bakkeplan kan regnes som felles uteoppholdsareal for boliger i planområdet, dersom det ikke er mulig å oppnå tilstrekkelig uteoppholdsareal på egen eiendom. Alle enheter skal ha noe privat uteareal.

I det vedlagte illustrasjonsmaterialet viser arealoversikten et samlet areal på 885m<sup>2</sup>. Dette fordeler seg med ca. 450m<sup>2</sup> felles uteareal på bakken, mens privat areal på balkong og takterrasse utgjør ca. 435m<sup>2</sup>. Det vil også bli noe uteareal i forbindelse med svalganger, selv om dette ikke er medberegnet i denne omgang. Dybden på svalgangene vil avgjøre hvor kvalitativt gode disse arealene vil bli, hvis det gjøres på riktig måte.

Oppsummert er det ca. 25m<sup>2</sup> uteoppholdsareal pr. boenhet.

KPA § 8.4.3 stiller også krav om kvartalslekeplass og nærlekeplass. For 5 boenheter eller flere, skal det være nærlekeplass tilgjengelig på minimum 150m<sup>2</sup>. For prosjekter som er større enn 20 boenheter, kan kravet økes ytterligere. I foreløpig tilbakemeldingsbrev fra kommunen anslås det en minimumsstørrelse for nærlekeplass på 300m<sup>2</sup>. I tillegg skal det for prosjekter for 25 boenheter eller flere, tilrettelegges for kvartalslekeplass, som kan være maksimalt 150 meter gangavstand fra bolig. Sånn sett er det nærliggende å tenke at allmenningen kan vurderes som tilgjengelig areal, da innholdet skal programmeres og inngå i planforslaget. Ellers er det naturlig å nevne Innlandet familiepark, selv om gangavstanden hit er noe større enn hva KPA legger opp til. Det er også viktig at evt. krav om opparbeidelse avstemmes i forhold til reguleringsplanen sitt utbyggingspotensial, og evt. rekkefølgekrav som vil komme til vurdering i planprosessen.

## 7. Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet

Planområdet har tidligere vært benyttet til næringsformål. Den største endringen vil derfor bli at eksisterende bebyggelse rives, og at det etableres sjønære leiligheter.

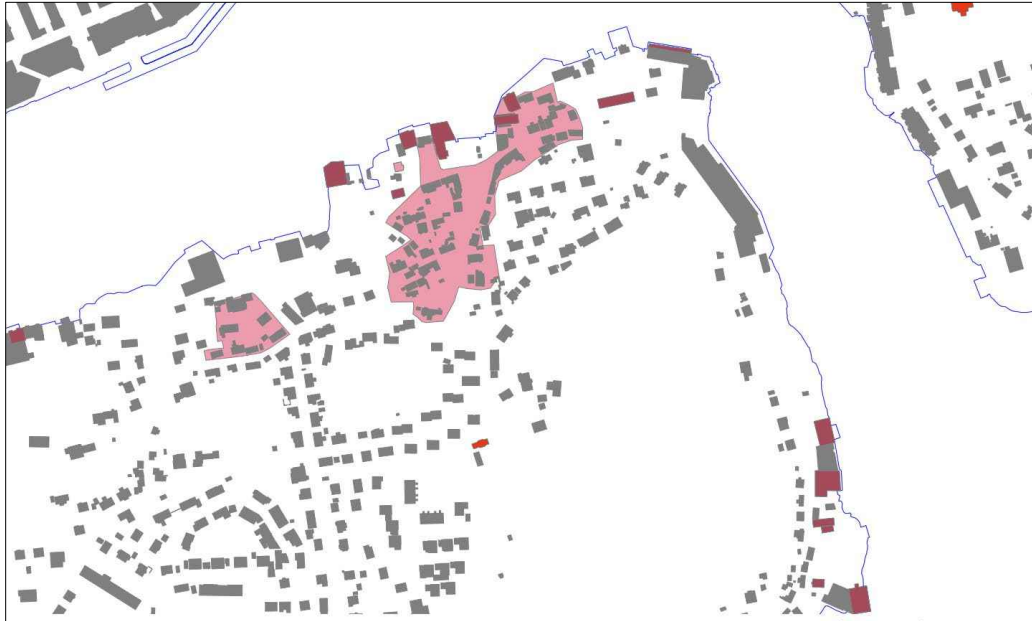
Naboeiendommene mot sør vil påvirkes av den nye bebyggelsen, og da i form av et større bygningsvolum enn i dag. Det er derimot grunn til å fremheve at endret bruk til bolig, vil gi en kvalitetsmessig forbedring av området. Det er utarbeidet noen foreløpige illustrasjoner fra prosjektet sin 3D-modell, som viser situasjonen for nabobebyggelsen, før- og etter den foreslåtte utbyggingen.

Ut fra [Artsdatabanken sin kartportal](#), er det observert ærfugl ved planområdet i januar 2022. Ærfugl har kategorien VU, som er sårbar.

Det er også slik at planområdet ligger innenfor et [NB! -område, jf. K86, kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse](#). *«Innlandet er en av få områdene i Kristiansund som har sammenhengende bebyggelse fra før bombingene under andre verdenskrig. Hovedvekten av bebyggelsen stammer fra 17- og 18-hundretallet. Bydelen har Nasjonal interesse både som eldre helhetlig bymiljø og i kraft av enkeltbygningene»*. Da planområdet ligger innenfor NB! – område for kulturmiljø, vil det utarbeides en egen konsekvensutredning som følger planforslaget som er under utarbeidelse.



I retningslinjer for havnebebyggelsen framgår eksisterende signalbygg, verneverdige brygger og bevaringsregulerte områder.



Figur 14. Signalbygg, verneverdige brygger og bevaringsregulerte områder på Innlandet. Kilde Kristiansund kommune. Retningslinjer for havnebebyggelsen (2006).

De bevaringsverdige områdene samsvarer relativt godt med de områdene som kan kategoriseres som sammenhengende bebyggelse fra før 2.verdenskrig.

Planinitiativet vurderes å forholde seg til kulturminnehensynene på en god måte, og vurderes som et positivt tilskudd til området. Et nytt prosjekt vil også bidra til å komplettere havnepromenaden med bebyggelse mot sjøen.

## 8. Hvordan samfunnsikkerhet skal ivaretas, blant annet gjennom å forebygge risiko og sårbarhet

Det planlegges for en trafiksikker og god kjøreatkomst til planområdet. I dag er det Heinsagata som gir atkomst mellom Sørsundbrua og planområdet. Avstanden fra brua til planområdet er ca. 600 meter. Helt til sentrum er avstanden ca. 1,5 km.

Trafikktallene forbi planområdet vurderes å være relativt lave. Ved Sørsundbrua er trafikkmengden ca. 3000 ÅDT (2022). Ved Heinsagata vest viser [GISLink/vegkart 2550 ÅDT \(2020\)](#). Det er anslagsvis noen hundre kjøretøy som passerer planområdet, da det kun er trafikk til/fra eiendommene lenger øst. Det er trafikk til Thon Hotell Kristiansund, Dødeladen og noe kontorvirksomhet lenger øst, som utgjør det meste av biltrafikken.

Når det i framtidig situasjon blir ca. 35 boenheter, vil det bli noe mertrafikk i det tilgrensende krysset. Det er skrånende bakke fra Garverigata/Allmenningen, opp mot krysset Heinsagata / Fiskergata / Wessels gate. Det er viktig å tilrettelegge for en oversiktlig trafiksituasjon også i framtida.

For myke trafikanter er det i dag en situasjon med ensidig fortau i Heinsagata og Fiskergata. Det er også gangvegforbindelse oppover Wessels gate. Det bør derimot vurderes om det er hensiktsmessig med fotgjengerovergang i dette krysset i framtidig situasjon. I brattere terreng kan det være en «falsk» trygghet for fotgjengere med tilrettelagt kryssing, da det på glatt føre kan være krevende for biler å stoppe for fotgjengere. Da er det bedre for trafiksikkerheten å unngå fotgjengerfelt. Samtidig er det slik at fortau både øst og vest for Wessels gate, er på sørsiden av Heinsagata og Fiskergata. Dette tilsier at det i dag foregår noe fotgjengerkryssing over Wessels gate.

I tilsvarende utbyggingssaker er det naturlig å vurdere tosidig fortau, men den lokale situasjonen i Heinsagata legger ikke til rette for dette. Med både skrånende terreng og eksisterende bebyggelse, vil det være svært problematisk med breddeutvidelse av både Heinsagata og Fiskergata. Da er det bedre å ha et tydelig og godt ensidig tilbud for fotgjengere, og bevare den lokale strøkskarakteren.

Når det gjelder gangsone inntil selve planområdet, vil dette vurderes i sammenheng med en løsning for avfallshåndtering. Det er naturlig å tilrettelegge renovasjonshenting langs Fiskergata, slik at tilkomst for renovasjonsbilen blir enklest mulig.

Det er utarbeidet en foreløpig ROS-analyse i forbindelse med oppstartsmøte med kommunen. ROS-analysen revideres ikke i denne omgang, men vil ferdigstilles i forbindelse med innsendelse av komplett planforslag. Statsforvalteren sin sjekkliste er derimot utfylt og lagt ved tidligere innsendelse av revidert planinitiativ til kommunen. I foreløpig ROS-analyse framheves temaene havnivåstigning / stormflo, overvannshåndtering, brann, i tillegg til trafikkforholdene i området.

## 9. Hvilke berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles om planoppstart

Det legges opp til varsling av alle offentlige sektormyndigheter i forbindelse med igangsetting av planarbeidet. I tillegg varsles det iht. kommunens varslingsliste. Det utarbeides eget varslingsbrev som sendes ut til naboer og øvrige aktører i forbindelse med kunngjøring av oppstart.

## 10. Prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte

Det vil tas initiativ til et evt. informasjonsmøte om planprosessen i forbindelse med offentlig ettersyn. Tidspunkt for et evt. møte vil annonseres i forbindelse med kunngjøring om offentlig ettersyn i Tidens Krav.

## 11. Vurderingen av om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger, og hvordan kravene i tilfelle vil kunne bli ivaretatt.

Planforslaget vurderes hovedsakelig å være i samsvar med overordnet plan (KPA 2020-2032), med unntak av to avvik fra overordnet [KDP for sjøområdene](#) (beskrevet i pkt. 7). Disse avvikene vurderes som små, og ikke noe som utløser krav om konsekvensutredning etter forskriften.

Som følge av at planområdet ligger i et NB!-område jfr. K86 Kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse, er planforslaget vurdert iht. [KU-forskrift av 01.07.2017](#). Her framgår det av § 6 at reguleringsplaner for tiltak i vedlegg I alltid skal konsekvensutredes. Her følger det av punkt 25, at nye boligområder som ikke er i samsvar med overordnet plan alltid skal konsekvensutredes.

Av samme forskrift § 8 skal planer konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn etter § 10, og da vurdering av reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II. Planen omfattes av vedlegg II nr. 10 bokstav b – utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder.

Kriteriene for vurderingen av om en plan kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, skal se hen til egenskaper ved planen, hvor både planen sin lokalisering og påvirkning av omgivelsene skal vurderes. Her er det relevant å vurdere planen i forhold til verneområder for naturmangfold og kulturmiljø.

Planforslaget vurderes å utløse KU-plikten i forhold til kulturmiljø, da Innlandet har nasjonal verdi. Det framgår av NB! -området at Innlandet er en av få områder i Kristiansund som har



BYGGHERRE  
RÅDGIVEREN

sammenhengende bebyggelse fra før bombingene under andre verdenskrig. Hoveddelen av bebyggelsen stammer fra 17- og 18-hundretallet. Bydelen, som planområdet inngår i, har Nasjonal interesse både som eldre helhetlig bymiljø og i kraft av enkeltbygningene.

Naturmiljøet i sjøen er også viktig å ivareta, og Sørsundet inneholder mange observasjoner av sjøfugl som ærfugl, krykkje, storskarv m.fl. I umiddelbar nærhet til planområdet er det observert ærfugl. Vi vurderer derimot at forslag til ny bebyggelse i liten grad utfordrer sjøarealene og den eksisterende sjøkanten, selv om arealbruken for Fiskergata 16 vil bli endret. Planen vurderes ikke å forringe naturmiljøet og naturmangfoldet på en vesentlig negativ måte.



Tegning  
**Situasjonsplan**  
 "Port Arthur"  
 Fiskergata 16 - Kristiansund



Prosjektnr.  
**2023 - 023**

Fase.  
**Regulering/Skisseprosjekt**

Dato opprettet  
**14/12/2023**

Gnr./Bnr.  
**2/53 og 2/112**

Mål:  
**1:1000**

A3

Tegningsnr.  
**01**

act

Dato  
**15.06.2024**





Tegning  
**Plan 1. etasje**  
 "Port Arthur"  
 Fiskergata 16 - Kristiansund



Prosjektnr.  
**2023 - 023**  
 Fase.  
**Regulering/Skisseprosjekt**

Dato opprettet  
**14/12/2023**

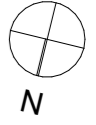
Gnr./Bnr.  
**2/53 og 2/112**

Mål:  
**1:300**  
 A3

Tegningsnr.  
**02.1**  
 act

Dato  
**15.06.2024**





Tegning  
**Plan 2 etasje**  
 "Port Arthur"  
 Fiskergata 16 - Kristiansund



Prosjektnr.  
**2023 - 023**  
 Fase.  
**Regulering/Skisseprosjekt**

Dato opprettet  
**14/12/2023**

Gnr./Bnr.  
**2/53 og 2/112**

Mål:  
**1:300**  
 A3

Tegningsnr.  
**02.2**  
 act

Dato  
**15.06.2024**





Tegning  
**Plan 3 etasje**  
 "Port Arthur"  
 Fiskergata 16 - Kristiansund



Prosjektnr.  
**2023 - 023**

Fase.  
**Regulering/Skisseprosjekt**

Dato opprettet  
**14/12/2023**

Gnr./Bnr.  
**2/53 og 2/112**

Mål:  
**1:300**

A3

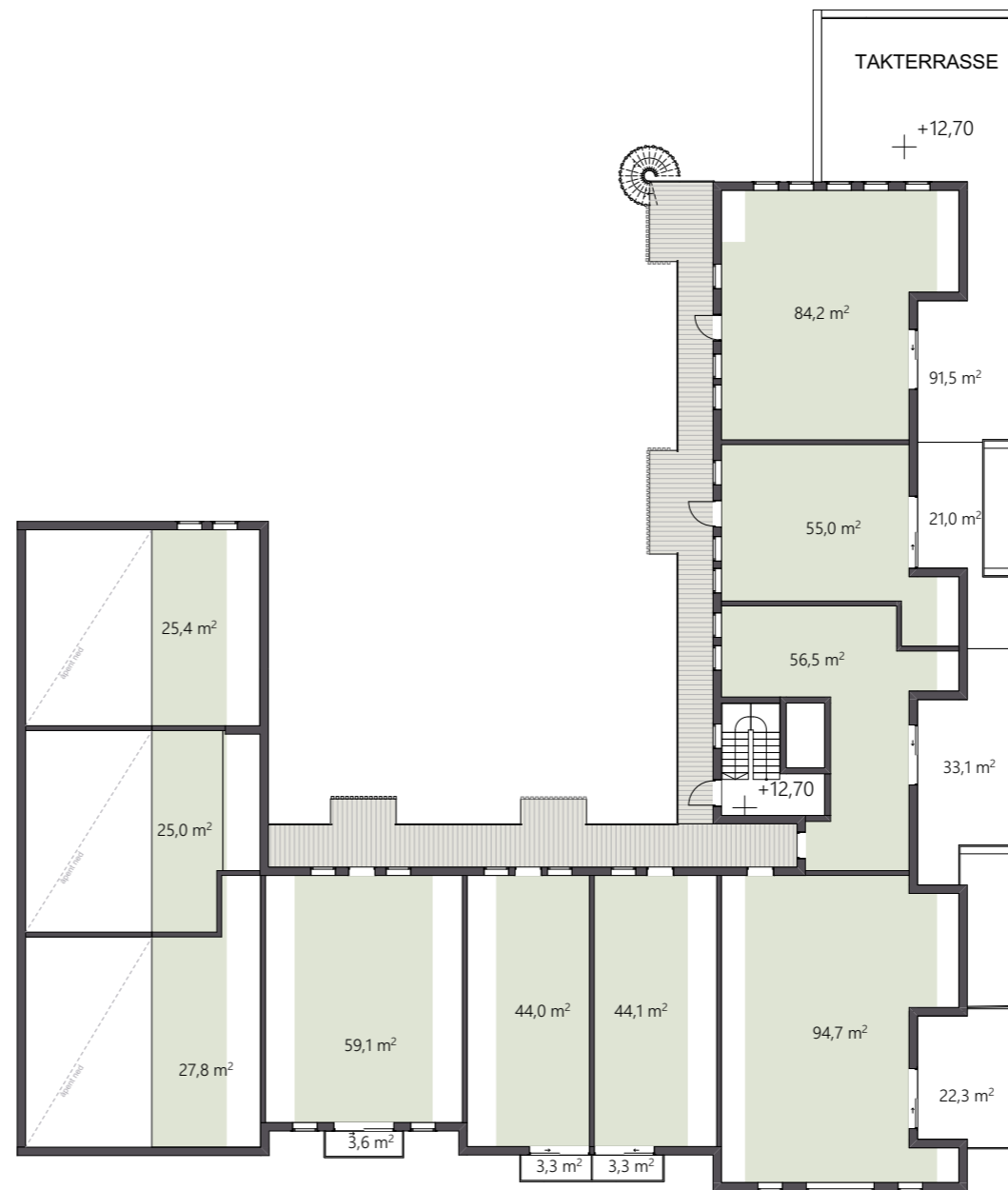
Tegningsnr.  
**02.3**

act

Dato  
**15.06.2024**







Tegning  
**Plan 4 etasje**  
 "Port Arthur"  
 Fiskergata 16 - Kristiansund



Prosjektnr.  
**2023 - 023**  
 Fase.  
**Regulering/Skisseprosjekt**

Dato opprettet  
**14/12/2023**

Gnr./Bnr.  
**2/53 og 2/112**

Mål:  
**1:300**  
 A3

Tegningsnr.  
**02.4**  
 act

Dato  
**15.06.2024**





1:500

Snitt A - A



1:500

Snitt B - B

Tegning  
**Snitt A-A og B-B**  
 "Port Arthur"  
 Fiskergata 16 - Kristiansund



Prosjektnr.  
**2023 - 023**

Fase.  
**Regulering/Skisseprosjekt**

Dato opprettet  
**14/12/2023**

Gnr./Bnr.  
**2/53 og 2/112**

Mål:  
**1:500**

A3

Tegningsnr.  
**03**

act

Dato  
**15.06.2024**

