

Reguleringsplan med KU Atlanten Hotell og Stadion Kristiansund



Atlanten Eiendom AS

Utgave: 05

Dato: 2011-07-12

Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver:	Atlanten Eiendom AS
Oppdragsnavn:	Reguleringsplan Atlanten Hotell og Stadion
Oppdragsnr:	516539
Rapportnavn:	Reguleringsplan med KU
Versjon:	05
Arkiv (filnavn):	Atlanten hotell og stadion 12.07.2011.docx
Oppdragsleder:	Arne Ørnes
Oppdragsmedarbeidere:	Hilde Aspås (planprogram) Ann Kristin Sæther (støyberegninger) Kjersti Sandven (landskap) Rein Midteng (naturmiljø) Jørund Aasetre (friluftsliv, barn og unge, næringsliv) Astrid Storøy (kulturminne, bokvalitet) Rune Følstad (3D-modell - VR) Øyvind Wasmuth (3D-modell – VR)

FORORD

Asplan Viak har vært engasjert av Atlanten Eiendom AS for å utarbeide reguleringsplan med konsekvensutredning for Atlanten hotell og stadionanlegg i Kristiansund. Øivind Hoem og Geir Haanshuus har vært kontaktpersoner for oppdraget. Planskisser og 3D-modell av bygninger og stadionanlegg er levert av Biong Arkitekter AS v/ Terje Rørby.

Planen omfatter også en parsell av rv 70 (Wilhelm Dalls vei) med to rundkjøringer og to fotgjengerunderganger. Underlag for veiplanen er utarbeidet av Statens vegvesen i Molde v/ Kjetill Kjersem.

Arne Ørnes har vært oppdragsleder for Asplan Viak.

Versjon 02 er revidert i henhold til innspill fra Kristiansund kommune oversendt i e-post datert 12.07.09.

Versjon 02 ble behandlet i bygningsrådet 10.09.2009, se saksframlegg og vedtak i vedlegg 7.8. Her framgår det at bygningsrådet gjorde vedtak på flere vesentlige endringsforslag til det innsendte planforslag som er kunngjort tiltakshaver i brev fra Kristiansund kommune datert 08.10.2009, se vedlegg 7.9.

I utgave 3 av plandokumenter (versjon 03) er alle vetatte endringsforslag i 1. gangs behandling tatt til etterretning og innarbeidet i foreliggende planforslag. I tillegg til noen mindre opprettinger i plankart og tekstdokument er følgende vesentlige endringer tatt til følge:"

1. Planlagt tribuneanlegg med næringsareal mot vest, nord og øst er tatt ut av planen.
2. Boligareal i høyblokk hotell tatt ut av planen, høyblokken er redusert med 4 hovedetasjer.

I tillegg til disse endringene, foreslår utbygger selv to vesentlige endringer i forhold til versjon 02 av planen:

1. Planlagt gangkulvert under Wilhelm Dalls vei ved Trollsvingen vest er flyttet ca 60 m vestover mot planlagt rundkjøring med nødvendige endringer i gang- og sykkelveiføringer.
2. Forslag til ny arkitektonisk utforming av hotellbygg.

Begge endringsforslag er avklart med Kristiansund kommune og Statens vegvesen i samrådsmøter, se møtereferat i vedlegg 7.1.

Etter behandlingen i bygningsrådet 10.09.2009 har Halvorsen & Reine AS vært arkitekt med ansvar for utforming av bygg med parkeringsanlegg.

Utgave 04 av plandokumentet ble revidert i henhold til bygningsrådets vedtak i møte 11.03.10, meddelt i brev fra Bygnings- og reguleringssjefen datert 12.03.10.

Denne utgaven (utgave 05) er revidert i henhold til vedtak fattet ved 2. gangs behandling 19.05.11. I forhold til utgave 04 er det gjort endringer/tillegg i avsnitt 0 (0.4), og i avsnitt 5 (ingress og avsnitt 5.13), samt i vedlegg 7.2, 7.3 og 7.8.

Trondheim 12. juli 2011

Arne Ørnes /oppdragsleder

INNHOLDSFORTEGNELSE

0	Sammendrag.....	6
0.1	Formålet med reguleringsplanen.....	6
0.2	Reguleringsplanen	6
0.3	Konsekvenser av tiltaket	7
0.4	Endringer etter 1. gangs behandling.....	11
1	Bakgrunn for planarbeidet	12
1.1	Bakgrunn for planen.....	12
1.2	Hensikten med planen.....	12
1.3	Tidligere vedtak i saken.....	12
2	Planstatus i planområdet.....	13
3	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold.....	13
3.1	Beliggenhet, bydel, avgrensing og størrelse på planområdet	13
3.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealers arealbruk	13
4	Samråd og medvirkningsprosess	14
4.1	Kunngjøring og varsel om igangsatt regulering.....	14
4.2	Samråd med berørte parter	14
5	Beskrivelse av planforslaget (Pbl § 4-2)	14
5.1	Planprinsipp	15
5.2	Reguleringsformål – oversikt.....	16
5.3	Areal	17
5.4	Byggehøyder.....	18
5.5	Eksisterende bygninger som planlegges revet	18
5.6	Hotellbygg	19
5.7	Stadionanlegg	22
5.8	Parkering.....	23
5.9	Veisystem	23
5.10	Gang- og sykkelveier.....	24
5.11	Kollektivtrafikk	25
5.12	3-D modell.....	25
5.13	Planendring etter 1. gangs behandling	25
6	Konsekvensutredning (PBL § 4-2).....	29
6.1	Innledning	29
6.2	Konsekvenser for landskap	29
6.3	Konsekvenser for naturmiljø.....	48
6.4	Konsekvenser for kulturminne	56
6.5	Konsekvenser for friluftsliv.....	70
6.6	Konsekvenser for idrettsanleggene	85

6.7	Konsekvenser for barn og unge	86
6.8	Veitrafikkstøy.....	93
6.9	Konsekvenser i anleggsfasen.....	101
6.10	Konsekvenser for trafikk og parkering	102
6.11	Konsekvenser for kommunal infrastruktur, sikkerhet og beredskap	106
6.12	Konsekvenser for næringsliv og reiseliv	107
6.13	Konsekvenser for bokvalitet	120
6.14	Universell utforming.....	133
7	Vedlegg.....	136
7.1	Samrådsdokumentasjon.....	136
7.2	Reguleringsbestemmelser	136
7.3	2 plankart	136
7.4	Illustrasjonsbilder fra 3D-modell	136
7.5	Trafikkanlegg (plan- og profiltegninger)	136
7.6	Rapport: Tiltak for å unngå skader fra sprengningsarbeid	136
7.7	Fastsatt planprogram med høringsuttalelser	136
7.8	Illustrasjonsplan (M 1:1000)	136
7.9	Saksfremlegg med vedtak, sak 09/47, møtedato 10.09.2009	136
7.10	Oversendelse av vedtak sak 09/47 datert 08.10.2009	136
7.11	Rapport fra arkeologiske undersøkelser	136
7.12	Etasjeplaner hotellbygg og parkeringsanlegg	136

0 SAMMENDRAG

0.1 Formålet med reguleringsplanen

Atlanten Eiendom AS har avtale med Kristiansund kommune om håndgivelse av tomt til hotelletablering ved Atlanten stadion. Avtalen er behandlet politisk, siste gang av formannskapet 18.12.07.

Atlanten Eiendom AS ønsker å bygge et nytt hotell med ca 200 rom på tomta ved Atlanten stadion. Utbygger anser den aktuelle tomta som svært hensiktsmessig.

Formålet med planen er å legge til rette for bygging av hotell på den aktuelle tomta. Planen omfatter også tilrettelegging for opprusting av hele stadionanlegget samt utbygging av rv 70 (Wilhelm Dalls vei) til 4 felt på en strekning. I tribuneanlegget langs sørsiden av stadion forutsetter planen at det skal kunne bygges næringsarealer og parkeringsanlegg.

0.2 Reguleringsplanen

Området ligger ved Atlanten stadion i Kristiansund. Planavgrensningen tar med seg fotball - og friidrettsstadion, aktuell hotelltomt og arealer for framtidig 4-felts rv 70 med rundkjøringer og fortgjengerunderganger på strekningen fra Dalabrekka i vest til forbi kryss med Røsslyngveien i øst. Planområdet har et samlet areal på ca 71 daa.

Endelig varsel om planoppstart ble kunngjort med annonse i Tidens Krav 28.06.08. samt kunngjøring på kommunens nettsider. Berørte parter ble varslet ved brev datert 25.06.08. I planprosessen har det vært gjennomført flere samrådsmøter med kommunen og Statens vegvesen, samt et åpent orienteringsmøte.

Hovedhensikten med planarbeidet er å legge til rette for et nytt hotell med komplette konferanselokaler og med fysisk tilknytning til Atlanterhavsbadet med innomhus forbindelse. Planen legger opp til at stadionanlegget skal oppgraderes til å tilfredsstille kravene til arenaer for toppfotball og nasjonale friidrettsstevner.

Alle gjesterom i nye hotellet legges til den del av hotellbygget som består av et høybygg på inntil 11 etasjer over nivå rv 70 (kt. 65,4). Planlagt form på det nye hotellet er karakteristisk og gir det en klar identitet.

Planen gir grunnlag for å bygge ut rv 70 til veinormalstandard for veiklasse S6 med gode separerte gang- og sykkelveiløsninger. All utvidelse av veiareal er lagt til nordsiden av veien. Atkomst til idrettshall og stadion fra Dalaveien blir uendret. Hotell og planlagte parkeringsfasiliteter får all trafikk kanalisert via planlagt atkomstvei mellom rundkjøring i kryss rv 70/Trollsvingen øst. Servicetrafikk til hotellet skjer via atkomst til Dalaveien.

Gang- og sykkeltrafikken er ivaretatt med separate gang- og sykkelveier/fortau samt to planskilte kryssinger under rv70. Kollektivtrafikken er ivaretatt med bussholdeplasser langs rv70 øst for begge rundkjøringer. Hotellet betjenes med buss fram til snuplass ved østenden av tribunebygget der det legges til rette for to oppstillingsplasser for buss. Taxi vil kunne kjøre helt fram til inngangspartiet til hotellet.

0.3 Konsekvenser av tiltaket

0.3.1 Referansealternativet

I konsekvensutredningen har en vurdert de ulike konsekvenser av utbygging i henhold til planforslaget opp mot dagens situasjon i området, som er referansealternativet.

0.3.2 Konsekvenser for landskap

Det planlagte tiltaket ventes å ha en betydelig effekt på de visuelle kvaliteter, både i influensområdet, men også utenfor dette, da særlig med tanke på fjernvirkningen av hotellet. Dette vil bli synlig fra store deler av områdene rundt. De planlagte byggene er ikke i en størrelse eller skala som harmonerer godt med eksisterende bygg i de omkringliggende arealene, både når det gjelder "fotavtrykk", og i høyde. Anlegget blir et godt synlig elementelement. For bebyggelse i nærheten av det planlagte tiltaket vil sol/skyggeforhold bli lite påvirket. For gressarealene inne på stadion kan skyggen av tribuneanlegg og hotellbygg bli et problem for deler av gressmatta.

Tiltaket anses som positivt i så måte at det kan være positivt for nærområdet da det fører til en opprustning av arealene, og kan bli et viktig samlingspunkt/møteplass i regionen. De nye byggene kan bli tydelige landemerker og gi området en ny identitet.

Satt de negative effektene opp i mot de positive vurderes omfanget av tiltaket til å være av middels til lite negativt omfang i forhold til landskapsbildet. Det er særlig fjernvirkningen av hotellet og skyggevirkningene på naturgressmatten inne på stadion som trekker ned den samlede vurderingen av tiltaket.

Et landskap med en middels verdi sammenholdt med middels til lite negativt omfang gir middels negativ konsekvens.

0.3.3 Konsekvenser for naturmiljø

En utbygging i planområdet vil samlet sett ha ingen negativ konsekvens for kjente naturverdier.

0.3.4 Konsekvenser for kulturminner

Automatisk fredete kulturminner

Det ble kun funnet ett enkeltstående funn som er avgrenset med fire negative prøvestill tett ved, samt at det positive prøvestykket ble utvidet uten resultat. Uten flere funn ble flintavslaget avskrevet som et løsfunn. Det konkludres derfor med at det ikke er konflikter mellom planlagt tiltak og automatisk fredede kulturminner.

Nyere tids kulturminner – Dalen gård

Fredningen skal sikre at opprinnelig bygningsmiljø og arkitektur opprettholdes for ettertiden. Fredning av området rundt bygningene har som formål å bevare og sikre kulturminnenes virkning i miljøet, samt opprettholde kulturmiljøet slik det framstår med bebyggelsesstruktur, gjerder, beplantning, hager og veier. Virkningen av bebyggelsen i landskapet er også avhengig av at eksisterende bruk hovedsakelig blir opprettholdt. Riksantikvaren betrakter generelt sett de senere års industri- og næringsutvikling som en trussel mot den antikvariske

verdien av fredete anlegg, fordi de ofte bidrar til å forringe de gamle bygningsmiljøenes karakter og historiske sammenheng.

Utbygging i henhold til planforslaget vil påvirke Dalen Gård i lite negativt til intet omfang. Lite negativt omfang sammenholdt med stor verdi gir liten negativ konsekvens.

0.3.5 Konsekvenser for friluftsliv

Hovedkonklusjonen er at selve hotellbygget og utbyggingen av Atlanten stadium har ingen verken positive eller negative konsekvenser for friluftslivet. Derimot vil byggingen av en tilførselsvei parallelt med Wilhelm Dalls vei kunne gi middels negative effekter for friluftslivet. I tillegg til de direkte konsekvensene av tiltaket vil mange vurdere tiltaket ut fra faren for at dette er første skritt i en skrittvis nedbygging av folkeparken området.

0.3.6 Konsekvenser for idrettsanleggene

Slik stadionanlegget framstår gir planen mulighet til å bygge ut et anlegg som oppfyller kravene til toppfotball i Norge når det gjelder spilleflate, tribuneanlegg, garderober og fasiliteter for presse, radio og TV. Friidretten vil også få et oppgradert anlegg som der en kan utvikle omfattende arrangement. I en kommune på Kristiansunds størrelse antas ett fullgodt anlegg av denne type å dekke behovet, med andre ord vil en satsing på Atlanten stadion bety at dette blir byens hovedanlegg for fotball og friidrett i lang tid framover. Totalt sett vil Atlanten fullt utbygd gi et kompakt anlegg for fotball, friidrett, svømming, skøyter og hallidretter. Foreliggende plan gir grunnlag for å slutføre utbyggingen av Atlanten-anleggene.

Atlanten Stadion med tribuneanlegg skal utvikles og driftes av Kristiansund kommune. Samspillet mellom private interesser i området (Atlanten Eiendom AS) skal ikke være til hinder for at anlegget med tilhørende fasiliteter skal benyttes som breddeanlegg med plass til både fotball og friidrett.

0.3.7 Konsekvenser for barn og unge

Tiltaket har både negative og positive konsekvenser for barn og unge. Samlet sett vil de ulike konsekvensene til en hvis grad oppveie hverandre, men gitt at veibygging avlaster trafikken i nærområdet rundt idrettsanleggene, gir bedre kår for fotgjengere, og et bedret idrettstilbud for barn og unge, anses tiltaket samlet sett å ha svakt positive konsekvenser for barn og unge.

0.3.8 Veitrafikkstøy

Beregningene viser at det allerede i dagens situasjon er utendørs støynivå ved boliger i Stortuveien og i Røsslyngveien som ligger over 55 dB og dermed kan ha behov for avbøtende tiltak (skjerming) uavhengig av om det blir utbygging eller ikke. Beregningene viser også at støyproblemene øker noe fram til 2032 som følge av generell trafikkvekst, og at bygging av hotell og stadionanlegg kun vil ha marginal innvirkning på støysituasjonen. Behovet for iverksetting av avbøtende tiltak vil derfor ikke bli initiert av hotellutbyggingen, men være et resultat av dagens trafikkmengde på Wilhelm Dalls vei og den generelle trafikkveksten fram mot 2032.

0.3.9 Konsekvenser i anleggsfasen

Tiltakshaver har i forbindelse med de forberedende arbeider for reguleringssaken fått utarbeidet en rapport som beskriver tiltak for å unngå skader på nærliggende kommunal og annen bebyggelse i forbindelse med sprenging på hotelltomta. Rapporten vil også være gjeldende for arbeidene Statens vegvesen skal utføre i forbindelse med bygging av fotgjengerundergang og omlegging av kommunalt ledningsnett i forbindelse med dette arbeidet. Rapporten konkluderer med at det kan ikke ses noen forhold som skulle tilsi at sprengningsarbeidene som skal utføres ved Atlanten Stadion Hotell ikke kan utføres på en forsvarlig måte, der risikoen for å påføre skade på eksisterende bygg er minimal.

0.3.10 Konsekvenser for trafikk og parkering

Det antas at trafikken på ny atkomstvei vil fordele seg med 20 % østover Wilhelm dalls vei fra rundkjøringen, resten vil belaste armen mot vest. Totalt sett vil nyskapt trafikk utgjøre en trafikkøkning på 2,5 % på Wilhelm Dalls vei vest for rundkjøringen og ca 0,7 % østover fra rundkjøringen. En såpass marginal trafikkøkning antas ikke å bli problematisk i forhold til avviklingskapasiteten.

En kan anta at i gjennomsnitt 75 % av nyskapt trafikk benytter bil. Med 1,3 personer pr. bil blir dette totalt 780 personturer pr døgn med bil. Når det gjelder kollektivreisende, kan en anta en andel på 15 % ut i fra erfaringstall for byer av tilsvarende størrelse som Kristiansund. Dette gir ca 120 kollektivreiser pr dag. Resten av trafikken (10 %) vil være gående og syklende. Uten at det er sett i detalj på kollektivtilbudet i dag, antas det at denne trafikkøkningen kan betjenes av eksisterende kollektivtilbud.

Planen legger opp til en omfattende separering av myke trafikanter og kjørende trafikk, der to planskilte kryssinger av Wilhelm Dalls vei står sentralt. Disse undergangene knytter sammen bussholdeplasser på hver side av veien. Videre er det planlagt gang og sykkelvei langs nordsiden av Wilhelm Dalls vei, på en strekning går denne langs ny atkomstvei for å få den lengst mulig unna den sterkt trafikkerte hovedveien. Langs sørsiden av Wilhelm Dalls vei er det planlagt fortau.

Totalt sett er trafikksikkerheten godt ivaretatt i planforslaget.

Slik planen legges fram er det vist i alt 298 plasser. Totalt er det satt av plass til 18 HC-plasser.

I forhold til kommunens krav i høringsuttalelse til planprogram mangler 32 parkeringsplasser. Tiltakshaver mener dette kan kompenseres ved sambruk mellom plasser tilegnet næring og hotell. I mange tilfeller vil hotellgjester kun ha behov for parkering på kveld og natt og i helger, mens øvrig næringsvirksomhet vil ha parkeringsbehov hovedsakelig på dagtid hverdager. For øvrig synes antall parkeringsplasser å harmonere godt med beregnet trafikk på atkomstveien.

0.3.11 Konsekvenser for kommunal infrastruktur, sikkerhet og beredskap

Av kommunal infrastruktur er det i hovedsak vann- og avløpsledninger som blir berørt. En 300 mm AF krysser planlagt hotelltomt og må legges om. En 300 mm vannledning kommer også i veien for undergangen med ramper. I tillegg må overvannsledninger med kummer og sluk legges om i kryssområdet.

Under forutsetning av at forskrifter og lovverk følges ved oppføring av bygg og anlegg i planområdet, vil faren for naturkatastrofer ikke påvirkes av tiltaket og heller ikke faren for forurensning. Grunnstabiliteten i området ansees til å være god, bygg og veianlegg vil i hovedsak bli fundamentert på fjell.

Ved utbygging av veinettet med tilhørende lednings og kabelnett i henhold til plan, vil sannsynligheten for uheldige hendelser innenfor kommunikasjon og forsyning i området bli mindre som følge av tiltaket.

Når det gjelder næringsulykker er det først og fremst brann i høyblokka som er en utfordring for kommunal beredskap. Kommunens stigebiler vil for eksempel ikke nå lenger opp enn til 10. etasje. Som avbøtende tiltak må det her etableres utvendige rømningsveier fra toppetasjene i henhold til gjeldende bygg- og brannforskrifter.

0.3.12 Konsekvenser for næringsliv og reiseliv

Konsekvensene av tiltaket vil variere med hvor godt en klarer etablere nye markeder for overnatting i Kristiansund. Klarer en ikke å etablere, dette vil selve hotellet gi ingen eller små positive konsekvenser for næringslivet. Klarer en å få trukket store nye kundegrupper til overnatting i byen vil hotellet kunne gi store positive konsekvenser for næringslivet. Vi har synliggjort de ulike mulige fremtidssituasjonene ved å beskrive tre ulike scenarioer. Hvem av disse som realiseres avhenger dels av fremtidig markedssituasjon og hvor dyktig en er i forhold til utforming og markedsføring av det nye Atlanten hotell. Mest sannsynlig finner vi en situasjon hvor en får vekst i mengden overnattinger, men ikke fullt ut det som tilsvarer kapasitetsøkningen i næringen. Vi finner derfor følgende konklusjoner mest sannsynlig:

Driften vil få moderate til store positive ringvirkninger for næringslivet i Kristiansund. men det er sannsynlig med redusert lønnsomhet i deler av hotellnæringen som følge av mindre vekst i antall overnattinger enn økningen i kapasiteten tilsier.

I de positive virkningene kan en også inkludere ringvirkningene fra etableringen av en ny Atlanten stadion.

0.3.13 Konsekvenser for bokvalitet

Dalaveien/Balders vei

Et høyhus inntil 11 etasjer med en inntrukket 12. etasje vil ikke medføre at boliger her vil miste sola i noen av årstidene der sola står lavt på himmelen. Innsyn fra hotellet mot boligbebyggelsen i dette området anses som ubetydelig, og ikke større enn hva man må påregne i bynære boligområder. Det anses som positivt for bomiljøet at tiltaket vil gi bedre trafikale forhold gjennom ny avkjøring fra Rv 70 og nye parkeringsplasser.

Konsekvensen for boligområdets bokvalitet dersom hotellet bygges vurderes ut i fra dette til å være ubetydelig.

Stortuveien

Hotellet vil ikke påvirke solforholdene i dette boligområdet. Innsyn fra hotellet mot boligbebyggelsen i dette området anses som reell, men siden uteplasser stort sett er lokalisert mot sør og vest, anses innsynet allikevel som uproblematisk.

Konsekvensen for boligområdets bokvalitet dersom hotellet bygges vurderes ut i fra dette som *ingen til ubetydelig konsekvens*.

0.3.14 Universell utforming

Når det gjelder bygninger og tribuneanlegg skal gjeldende lovverk og forskrifter med hensyn til universell utforming legges til grunn for prosjektering og bygging.

På reguleringsplanstadiet er det i første rekke krav til universell utforming på hovedanlegg for gående og syklende som så langt det har vært mulig må tilpasses kravene for universell utforming. I første rekke gjelder dette stigningsforhold, men i det videre arbeid med detaljprosjektering må det være fokus på enkeltelement som kantsteinhøyder, dekketyper og ledelinjer.

I planforslaget er krav til stigningsforhold stort sett er oppfylt med unntak av rampe ved Trollsvingen øst. Videre vil gang- og sykkelvei sør for flerbrukshallen ikke oppfylle kravene til universell utforming på grunn av terrengforhold og tilgjengelig plass gjør det nødvendig med stigning på ca 10 %.

I alt er det beregnet plass til 18 HC-plasser fordelt på de forskjellige parkeringsanleggene. Disse plassene skal lokaliseres i nærheten av innganger og heiser der det er aktuelt.

0.4 Endringer etter 1. gangs behandling

R-262 reguleringsplan med konsekvensutredning for Atlanten hotell og stadion ble 1. gangs behandlet i plan- og bygningsrådet den 11. mars 2010, sak nr. 10/16 og vedtatt utlagt til offentlig ettersyn i perioden 13. april – 25. mai 2010. Det kom inn totalt 12 stk. høringsuttalelser. Uttalelsen fra Statens vegvesen, Region Midt og Byingeniøren i Kristiansund gikk i hovedsak ut på at på grunn av tekniske og samordningsmessige utfordringer ved gjennomføring m.h.t. fotgjengerundergang på rv 70 like øst for kryss med Dalabrekka, krevdes det en planendring som gikk ut på å flytte undergangen ca 60 m lenger øst med de endringer dette medførte for ramper, trapper etc.

Planendringen medførte også mindre endring av antallet parkeringsplasser i forhold til ovennevnte sammendrag av konsekvenser (jf. pkt. 0.3.10 og 0.3.14). Slik planen legges fram for vedtak i bystyret er det vist i alt 294 parkeringsplasser. Totalt er det satt av plass til 19 HC-plasser.

I planen som legges fram for vedtak er alle endringer implementert og planbeskrivelsen (avsnitt 5) er supplert med et avsnitt som beskriver planendringene.

1 BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

1.1 Bakgrunn for planen

Atlanten Eiendom AS har avtale med Kristiansund kommune om håndgivelse av tomt til hotelletablering ved Atlanten stadion. Avtalen ble godkjent av bystyret 20.06.06. Opsjonen hadde en varighet på 1,5 år. Dersom stadfestet reguleringsplan ikke forelå innen fristen (20.12.07), kunne avtalen kreves forlenget på visse vilkår. En forlengelse av avtalen ble vedtatt av formannskapet 18.12.07.

I forbindelse med planarbeidet så en etter hvert at ved å integrere en oppgradering av Atlanten stadion til å tilfredsstillere kravene til toppfotball med tribuneanlegg og garderobefasiliteter m.v. i hotellplanene, så kan en oppnå betydelige synergieffekter ved å kombinere tribune- garderobeanlegg med næringsareal og parkeringsanlegg. Planen omfattet derfor i utgangspunktet også hele stadionanlegget (fotball og fridrett) i tillegg til arealer avsatt til hotellformål. Etter at bygningsrådet 10.09.09 vedtok å ta ut alt planlagt næringsareal i tribuneanlegg mot vest, nord og syd, står en igjen med et tribuneanlegg på sørsiden av stadion som kan integreres/ samordnes med hotellbygg og næringsbygg.

Et viktig element i planprosessen har vært å samkjøre hotell- og stadionplanene med arealbehovet for en framtidig 4-felt rv 70 forbi tomta. En parsell av rv 70 (Wilhelm Dalls vei) fra rundkjøring i kryss Dalabrekka til ca50 m forbi kryss med Røsslyngveien i øst, er derfor tatt med i planen. På denne strekningen er det også planlagt 2 underganger for gang- og sykkeltrafikk.

1.2 Hensikten med planen

Atlanten Eiendom AS ønsker å få bygd et nytt hotell med ca 200 rom på tomta ved Atlanten stadion. Utbygger anser den aktuelle tomta som svært hensiktsmessig i forhold til et hotellprosjekt, da en ser unike muligheter til å utnytte den nære beliggenheten til Atlanterhavsbadet inn i et driftskonsept for hotellet. Den fysiske utformingen legger også opp til en direkte fysisk kontakt med Atlanterhavsbadet. Planen legger også til rette for en oppgradering av stadionanlegget kombinert med næringsarealer og parkeringsarealer i tribuneanlegg langs sørsiden av idrettsbanen.

1.3 Tidligere vedtak i saken

Opsjonsavtalen legger ikke føringer for hvordan kommunen som plan- og bygningsmyndighet vil behandle plan for omregulering av området og konkrete forslag til utbyggingsløsninger. Da planen kommer inn under Plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredning, er det som et ledd i planprosessen utarbeidet planprogram som har vært til politisk behandling i kommunen. Planprogrammet ble fastsatt av Plan- og bygningsrådet i møte den 26. november 2008. Et første forslag til plan med konsekvensutredning ble behandlet i bygningsrådet 10.09.09. Foreliggende planforslag er endret i samsvar med vedtak fra dette møtet.

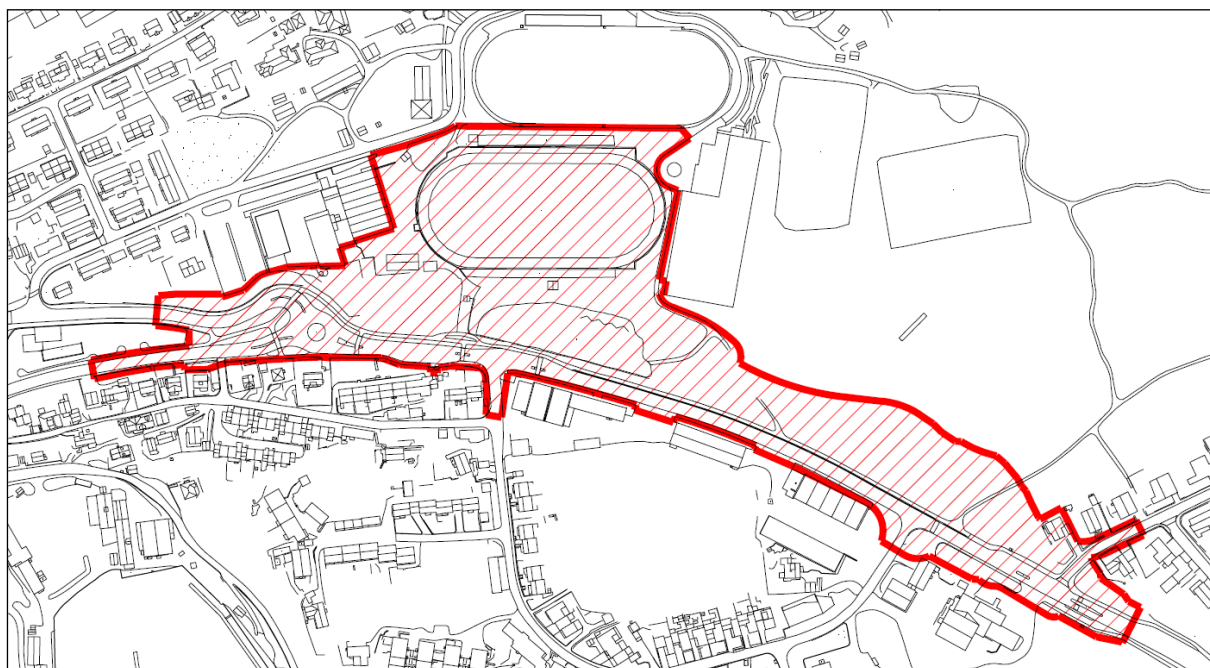
2 PLANSTATUS I PLANOMRÅDET

Foreslått bruk av område til hotell og næring er ikke hjemlet i gjeldende reguleringsplan for området (R237- Atlantenområdet, vedtatt 17.06.03). Området er i dag i all hovedsak avsatt til friområde (idrett og sport) og offentlig trafikkområde (parkering). Gjeldende kommuneplan er i samsvar med gjeldende regulering.

3 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

3.1 Beliggenhet, bydel, avgrensning og størrelse på planområdet

Området ligger ved Atlanten stadion i Kristiansund. Planavgrensningen tar med seg fotball og friidrettsstadion, aktuell hotelltomt og arealer for framtidig 4-felts rv 70 med rundkjøringer og fortgjengerunderganger på strekningen fra Dalabrekka i vest til forbi kryss med Røsslyngveien i øst. Planområdet har et samlet areal på ca 71 daa, se figur 3.1 nedenfor.



Figur 3.1: Avgrensning planområde

3.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealers arealbruk

Planområdet gjennomskjæres av rv 70 (Wilhelm Dalls vei) som danner avgrensning mot sør. Nord for rv 70 på den vestre delen er det et platå som benyttes delvis til parkering og delvis til fritidsaktiviteter. Fra dette platået går det den forholdsvis bratt skråning ned til friidretts- og fotballbane som ligger mellom Idrettshall i vest og fotballhall i øst. På den østre delen av planområdet er det nord for rv 70 friområde (Atlantehavsparken). Helt i øst er det boligbebyggelse (Røsslyngveien).

Planområdet grenser i sør mot boligområde fram til Trollsvingen vest. Videre østover er det næringsvirksomhet på tilgrensende areal. Mot vest og nord er det i dag arealer som er benyttet til idrett og friområde.

4 SAMRÅD OG MEDVIRKNINGSPROSESS

4.1 Kunngjøring og varsel om igangsatt regulering

Planarbeidet ble første gang kunngjort igangsatt 08.11.07. Som følge av en vesentlig utvidelse av planens opprinnelige omfang og krav om konsekvensutredning, ble det behov for fornyet varsel. Nytt varsel ble kunngjort med annonse i Tidens Krav 28.06.08. samt kunngjøring på kommunens nettsider. Berørte parter ble varslet ved brev datert 25.06.08 med frist for innspill innen 24.08.08. Annonsetekst, se vedlegg 7.1.

Ved høringsfristens utløp var det kommet inn 12 uttalelser. Høringsuttalelsene ble gjennomgått og behandlet i forbindelse med fastsettingen av planprogrammet. For nærmere beskrivelse og vurderinger av høringsuttalelsene vises det derfor til fastsatt planprogram, se vedlegg 2.

4.2 Samråd med berørte parter

I prosessen fra ideen om et hotell ved Atlanten stadion kom opp og fram til i dag, har det vært en rekke møter mellom utbygger, kommunen og Statens vegvesen. I hovedsak har møtene dreid seg om avklaringer i forhold til hotellutbygging og framtidig ny 4-felts rv 70 forbi tomte. Følgende møter er avholdt:

- 26.04.06 Statens vegvesen (Svv), Kristiansund kommune (KK) og Atlanten eiendom AS (AE)
- 11.10.06 SvV, KK, AE
- 20.11.06 SvV, KK, AE
- 28.11.06 SvV, KK, AE
- 07.09.07 KK, AE (samrådsmøte)
- 11.01.08 SvV, KK, AE (samrådsmøte)
- 19.06.08 KK, SvV, AE (samrådsmøte)
- 24.03.09 KK, SvV, AE (samrådsmøte)
- 14.10.09 KK, AE (samrådsmøte ang. endret arkitektur)
- 10.12.09 KK, SvV, AE (samrådsmøte flytting av gang- og sykkelkulvert)

Det foreligger referat fra møtene, se vedlegg 7.1.

19. februar i 2009 ble det holdt et åpent orienteringsmøte om planforslaget i Kristiansund. Møtet var kunngjort med annonse i Tidens Krav samt intern kunngjøring i KK via e-post.

5 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET (PBL § 4-2)

Etter 1. gangs behandling av planen 11. mars 2010 med påfølgende offentlig høring ble det besluttet å gjøre endringer i planen med hensyn til plassering av gang- og sykkelundergang i Rv 70 sør for planlagt hotell. Endringene i forhold til beskrivelsen nedenfor (avsnitt 5.1-5.12) er beskrevet i eget notat (datert 14.10.10, revidert 08.12.10), var en del av planmaterialet som ble sendt på begrenset høring før 2. gangs behandling av planforslaget. Innholdet i dette notatet er tatt inn som et eget avsnitt i planbeskrivelsen i avsnitt 5.14.

5.1 Planprinsipp

Hovedhensikten med planarbeidet er å legge til rette for et nytt hotell med konferanselokaler og med fysisk tilknytning til Atlanterhavsbadet med innomhus forbindelse. Vedlegg 7.12 viser foreløpige etasjeplaner for hotellbygget.

Alle gjesterom i nye hotellet legges til den del av hotellbygget som består av et høybygg på inntil 11 etasjer over nivå rv 70 (kt. 65,4). Illustrert form på det nye hotellet er karakteristisk og gir det en klar identitet, se figur 5.1.



Figur 5.1: Illustrasjon hotellbygg

Hotellrets restaurant og konferansefasiliteter er lagt til tribunebygget på søndre langside. Her disponerer hotellet bygget fram til ca midlinjen på fotballbanen. Videre østover er bygget forutsatt til andre næringsformål. Planen legger opp til at stadionanlegget skal oppgraderes til å tilfredsstille kravene til arenaer for toppfotball og nasjonale friidrettsstevner.

Planen gir grunnlag for å bygge ut rv 70 til veinormalstandard for veiklasse S6 med gode separerte gang- og sykkelveiløsninger. Eksisterende næringsarealer langs sørsiden av rv 70 gis atkomst via enveiskjørte avkjørsler (inn- og utsving). All utvidelse av veiareal er lagt til nordsiden av veien.

Atkomst til idrettshall og stadion fra Dalaveien blir uendret. Hotell og planlagte parkeringsfasiliteter får all trafikk av besøkende og ansatte kanalisert via planlagt atkomstvei mellom rundkjøring i kryss rv 70/Trollsvingen øst. Servicetrafikk i forbindelse med drift av

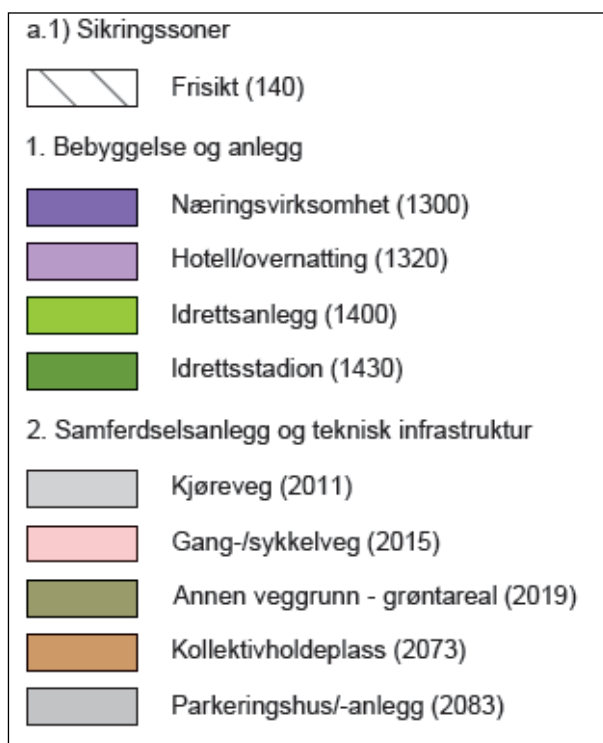
hotellet er lagt til atkomst fra Dalaveien. Atkomst til parkeringsanlegget er planlagt via toveis rampe fra atkomstvei til øverste parkeringsdekke. Trafikk mellom parkeringsdekkene skjer via innvendige ramper

Gang- og sykkeltrafikken er ivaretatt med separate gang- og sykkelveier/fortau samt to planskilte kryssinger under rv70. Det er lagt opp til to tverrforbindelser mellom stadion og Wilhelm Dalls vei. En går mellom Atlanterhavsbadet og hotellet og videre gjennom undergang i Wilhelm Dalls vei. Den andre tverrforbindelsen går mellom stadion og fotballhallen og opp til ny atkomstvei som krysses i plan for tilknytning til vest-østgående gang og sykkelvei langs rv70/ny atkomstvei.

Kollektivtrafikken er ivaretatt med bussholdeplasser langs rv70 øst for begge rundkjøringer. Hotellet betjenes med buss fram til snuplass ved østenden av tribunebygget der det legges til rette for to oppstillingsplasser for buss. Taxi vil kunne kjøre helt fram til og snu ved inngangspartiet til hotellet.

5.2 Reguleringsformål – oversikt

Reguleringsformålene og areal innenfor planområdet framgår av figur 5.2 nedenfor.



Figur 5.2: Reguleringsformål og areal i plankartene (SOSI-kode i parentes)

Reguleringskartet består av i alt 4 kartblad som hvert definerer formålene i et nivå (kote). Dette for å kunne differensiere de ulike juridiske forhold som hefter ved de ulike nivåene. Bakkenivået er første nivå (plankart 1) og omfatter hele planområdet. De andre 3 kartene definerer formål (parkering) som ligger under bakkenivå .

Nummerering av planområdene (formål) angis også i forhold til hvilket nivå de reguleres på. Bakkeplanen: H01, N01 osv., plan -1: H-1, FP-1 osv. På hvert kartblad er det vist en snittillustrasjon som viser hvilket nivå plankartet gjelder for.

5.3 Areal

Totalt planareal (bakkeplan) omfatter i alt 71,1 daa.

I tillegg til kommunal eiendom 9/200 (Dalaveien 16) blir følgende private eiendommer berørt av planen, tabell 5.1 på neste side:

Tabell 5.1: Berørte eiendommer

Gnr/Bnr	Eiere	Arealinngrep	Merknad
9/281	Rune Dalsegg, Kirsti A. Lystrup	905 m2	Innløses i sin helhet
9/278	Odd-Egil Sæther	168 m2	Dagens vei inngår
9/271	Pauline Skeidsvoll	111 m2	Dagens vei inngår
9/272	Gunn Anita og Jon A. Øien	78 m2	Dagens vei inngår
9/275	Finn Ingolf Aass	171 m2	Dagens vei inngår
8/194	Stortua Eiendom AS	1,8 daa	Arealbehov for ramper
8/529	Sameiet Trafikkareal W. Dalls v. 50		
8/207	Nettbuss AS	0,46 daa	
8/148	Vigdis E. Larsen, Svein Arne Sæther, Jonny Rovik	3 m2	
8/380	Kjetil Larsen, Kathrin J. Nelvik	9 m2	
8/149	Inger Beate Brusset, Svein Kristen Brusset	2 m2	
8/203	Invito AS		Endret adkomst
8/403	Nettbuss Mre AS		Endret adkomst

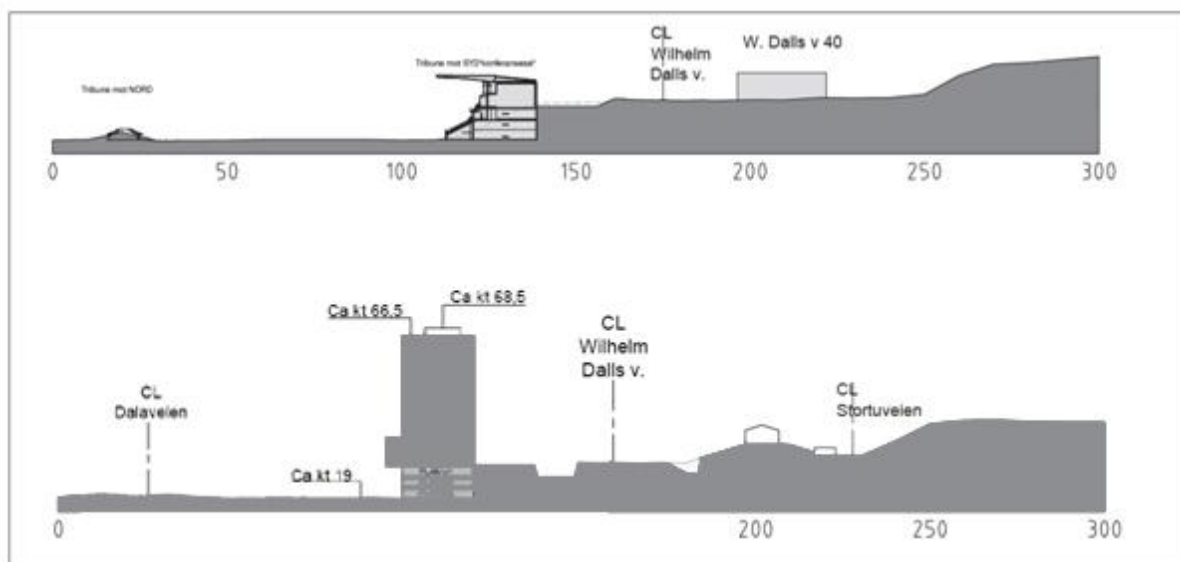
Tabell 5.2 nedenfor viser en total oversikt over planareal og bebygd areal for de ulike nivå i planen. Antall parkeringsplasser på de ulike nivå er også tatt med.

Tabell 5.2: Oversikt over arealer og parkeringsplasser fordelt på plan

Plankart	Nivå	Formål	Planareal	Bebygd areal	BRA	P-plasser
Plan 1	Bakkenivå	Off. trafikk, hotell, sport/idrett, næring	71 100	5 075	12 600	70
Plan 2	U1 - ca kote 25	Hotell / parkering	2 980	790	790	47
Plan 3	U2 - ca kote 22	Hotell / parkering	3 350	390	390	89
Plan 4	U3 - ca kote 19	Hotell / parkering	3 170	260	260	92
Sum:			80 600	6 515	14 040	298

5.4 Byggehøyder

Hotelllets høyblokk er planlagt med en maksimal gesimshøyde på kote 66,5 inkludert rekkverk rundt terrasse. Dette tilsvarer 11 etasjer over nivå Wilhelm Dalls vei her. Høybygget har et inntrukket takoppbygg til 12. etasje med gesimshøyde 68,5. Tribunebygget får maksimal gesimshøyde på kote 36,5. Figur 5.3 viser to snitt (syd – nord) gjennom høyblokka og gjennom langsidedribuner gjennom banens midtlinje.



Figur 5.3: Terrenzsniitt (syd – nord) gjennom høyblokk og gjennom sidedribune (gjennom midtlinje bane)

5.5 Eksisterende bygninger som planlegges revet

I alt må fire eksisterende bygg rives når reguleringsplanen skal gjennomføres. I figur 5.4 er byggene vist med nummerering fra 1 – 4.



Figur 5.4: Plassering av bygg som må rives i planområdet.

Bygg 1, 2 og 4 er driftsbygninger tilknyttet stadionanlegg. Funksjonen i disse byggene vil få plass i nye tribuneanlegg.

Bygning merket med 3 er bolighus med adresse Røsslyngveien 1, eier Rune Dalsegg og Kirsti Ambt Lystrup. Eierne er særskilt varslet ved brev fra Kristiansund kommune der det blant annet heter:

” Statens vegvesen har utarbeidet en detaljert planskisse som skal innarbeides i reguleringsplanen. Den viser behovet for areal til en fremtidig fire felts rv 70 med ny og utvidet rundkjøring i vest. I øst tas det med tilstrekkelig areal for framtidig rundkjøring i krysset Trollsvingen øst for ny 4-felts vei, samt tilknytning av Røsslyngveien til denne rundkjøringen. Dette vil blant annet berøre eiendommen Røsslyngveien 1 (9/281), som i sin helhet vil bli foreslått regulert til offentlig trafikkformål og forutsettes innløst ved gjennomføring av vedtatt plan.”

5.6 Hotellbygg

5.6.1 Hovedidé

Hotellet er lagt inntil stadionanlegget, mot sør. De to bruksområdene er delt i to i forhold til byggestruktur og intern logistikk, og kan dermed fungere som to separate anlegg, samtidig som det i det felles grensesnittet legges til rette for en god sambruk.

Hotellet består av to forskjellige hoveddeler hva gjelder uttrykk og innhold. Det høye bygget strekker seg opp til 11 etasjer med et mindre takoppbygg i 12.etasje. Denne delen av hotellet omslutter det private oppholdsarealet, og er rasjonelt og enkelt i struktur. I takoppbygget i 12.etasje er det tenkt anlagt en bar. Den høye delen av bygget er illustrert med en glassfasade som fasetteres og på denne måten får en buet fremtoning som myker opp den rasjonelle strukturen som ligger i bunn. Denne vil fremstå som et nytt formelement i forhold til eksisterende bebyggelse. Ved et mer detaljert prosjekt så vil tekniske løsninger, energiberegninger etc avgjøre endelig løsning i forhold til oppbyggingen av fasaden. En

mulig løsning er en dobbeltfasade der den ytre delen er glass, mens den andre delen er en mer ordinær oppbygget vegg. En annen mulig løsning kan være en curtain-wall, med en kombinasjon av transparente og tette felt, slik at man får en fordeling av åpent og lukket som også tilfredsstiller energikrav. Illustrasjonsprosjektet (figur 5.1 og forsiden), viser intensjonen i hvordan bygningen er tenkt utformet. Denne intensjonen ligger som grunnlag for detaljprosjekteringen, og vil kunne ivaretas i begge løsningene.

Det er tenkt at nybygget i uttrykk skal stå sammen med Atlanterhavsbadet som et samlet anlegg med et moderne uttrykk. Den lave basen i to etasjer er noe strammere i formen, og inneholder fellesfunksjonene, og denne kobler seg opp mot Atlanterhavsbadet i vest. Hovedinngangen til hotellet er lagt mot sør fra trafikkarealet, på ca kote +28,0. Det er en forutsetning for anlegget som en helhet at Atlanterhavsbadet blir en del av det samlede tilbudet som hotellet presenterer, og at gjester på hotellet enkelt vil kunne benytte seg av badeanlegget. Deler av fellesarealet vil få en fantastisk utsikt mot nord, og her er det tenkt anlagt restaurant og en mindre velværeavdeling, samt deler av konferanseavdelingen. Hoveddel av konferanse er lagt inn mot tribuneanlegget, og det vil på denne måten være mulig med en sambruk av disse arealene opp mot stadionanlegget.

Det er lagt til rette for en videreføring mot øst av det lave volumet, og her er det mulig å innpasse ca 2100 kvm med næringsarealer.

På grunn av det hellende terrenget er det lagt inn tre underetasjer som vil få en synlig fasade mot nord og kommunens serviceanlegg og tribuneanlegget. I denne delen av bygningsmassen er det lagt inn servicearealer tilknyttet driften av hotellet. Denne plasseringen fordrer at anlegget får en serviceadkomst fra nordsiden, på ca kote +19,0. Dette vil medføre en minimal økning av trafikk på dette området, og dette anslås til å være maks 5-10 biler pr døgn. Dette er den absolutt beste og minst sjenerende plasseringen av økonomiadkomsten, både for hotellet og for eksisterende bebyggelse rundt. Samtidig er det allerede en liknende aktivitet der i dag, da kommunen egen drift av andre tjenester er plassert i samme område.

Parkering til hotell og besøkende til idrettsanlegg etc, er tenkt lagt som parkeringskjellere under den lave delen av bebyggelsen, langs tribuneanlegget mot sør.

Hotellet, slik som vist, består av ca 200 dobbeltrom, en stor konferanseavdeling, restaurant som vender ut mot utsikten og ellers nødvendige fellesareal. Det er kun lagt inn en mindre velværeavdeling i selve hotellet, da det er forutsatt en sambruk med Atlanterhavsbadet. Det er også lagt opp til et utkikkspunkt, en bar, på toppen av den vertikale romfløyen. På dette stadiet er hotellet på ca 10.500 kvm BTA, uten parkering og eksternt næringsareal.

Hotellet vil ikke alene være en destinasjon på grunn av innhold og funksjon, men også på grunn av arkitektur og totalopplevelser som det gir. Funksjonene er organisert på en måte som gjør at mangfoldet i tilbudet og de forskjellige bruksområdene forsterker hverandre og gir en spesiell atmosfære og opplevelse. Tanken bak utformingen av bygget er å skape et begrep av Atlanten hotell på lik linje med "Seilet" i Molde og "Badet" i Larvik.



Seilet i Molde (Kosbergs arkitektkontor as)

Det er etterstrebet at hotellet fremstår som et anlegg som ikke har sitt like noe sted og derfor kan benevnes som unikt. Det er viktig at de som gjester hotellet og Kristiansund får en positiv opplevelse og omtale stedet med begeistring. Like viktig som at gjestene opplever hotelloppholdet som spesielt, er det at lokalbefolkningen finner hotellanlegget i kombinasjon med Atlanterhavsbadet og tribuneanlegget som inkluderende og omtaler det som "sitt eget". Erfaringer fra Son og Larvik, hvor badeaktiviteter, treningsfasiliteter, restaurant og uteoppholdsplassene har blitt en selvfølgelig del av aktivitetstilbudet til beboerne i området, viser at det å invitere til deltagelse og bruk av ellers private områder, skaper entusiasme og tilhørighet. Atlanten hotell er organisert på en måte som legger opp til en slik bruk.

5.6.2 Materialbruk i fasader

Hotellet fremstår i illustrasjonsprosjektet som et signalbygg, som skiller seg ut i høyde, form og materialbruk fra den eksisterende bebyggelsen ved Atlanten. Ved bruk av mye glass på den høye delen vil det være behov for solreflekterende glass, og dette vil få et svakt reflekterende lag som gjør at man ikke nødvendigvis leser strukturen som ligger bak. Det vil også være behov for noe fast solavskjerming, spesielt mot sør og vest, som vil være med på å markere de horisontale båndene illustrert i fasaden. Eksempel på dette kan være glasset som er bruk på nedenstående prosjekt:



Ryensvingen 5



Eksempel fastmontert solavskjerming, kontorbygg Sveits

Bygningen vil endre karakter med årstid og med tid på døgnet. Om dagen vil den fremstå som forholdsvis lukket, der den reflekterer himmel og omkringliggende bygg og landskap. På kveldstid vil den fremstå som mer åpen og variert, avhengig av lys og bruk i de bakenforliggende rommene. Ved godt planlagt bruk av energivennlig belysning og effekter, vil bygget kunne fremstå som svakt lysende i den mørkeste årstiden.

Den lave delen er tenkt utformet med en materialbruk som står sammen med Atlanterhavsbadet, med mye bruk av metallkledning, for eksempel zink, og glass. Fasaden vil fremstå som åpen og vise aktivitetene til de bakenforliggende arealene.

5.7 Stadionanlegg

Planen legger til rette for å kunne bygge et moderne stadionanlegg som oppfyller alle krav til arena for toppfotball og til et moderne friidrettsanlegg. Det er illustrert et tribuneanlegg i sør med ca 2 000 sitteplasser, der all teknisk infrastruktur og alle fasiliteter tilknyttet spillere, dommere og andre involverte er bygget inn i tribunen. Det er ikke illustrert tribuner på

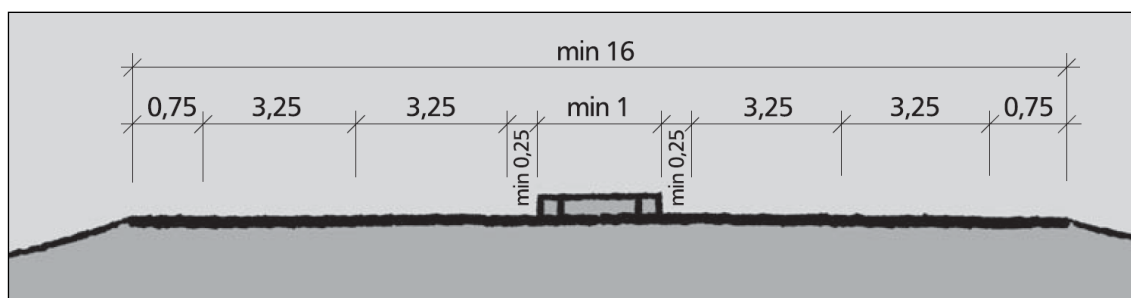
kortsidene og nordsiden, men planen legger til rette for at man ved behov også kan bygge enkle tribuneanlegg på disse områdene. Det er tenkt at eventuelle tilstelninger i forhold til kamper etc kan benytte seg av arealer i hotellet.

5.8 Parkering

Under behandlingen av planprogrammet kom det fram at kommunene vil kreve at det legges til rette for i alt 447 parkeringsplasser innenfor planområdet, fordelt på 293 plasser for hotell og næringsvirksomhet og 154 offentlige parkeringsplasser. Slik planforslaget nå foreligger med et redusert næringsareal (2 100 m²), framkommer det et behov på totalt 330 parkeringsplasser dersom en legger kommunens kriterier til grunn. I foreliggende planforslag er det regulert inn i alt 298 parkeringsplasser. Tiltakshaver har i eget brev til kommunen (18.12.2009) tatt opp spørsmålet omkring krav til parkeringsplasser for hotellet. Pr. dato foreligger det ingen avklaring på denne henvendelsen.

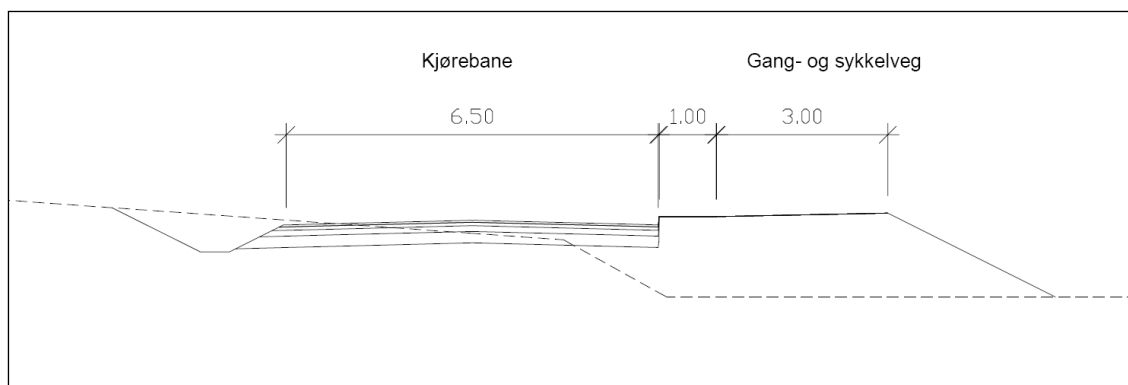
5.9 Veisystem

Kryss mellom Wilhelm Dalls vei og Dalabrekka er planlagt som rundkjøring med ytre diameter på 41 m. I vest tilknyttes Trollsvingen med enveiskjørt avkjøring fra Wilhelm Dalls vei. I kryss mellom Wilhelm Dalls vei og Trollsvingen øst er det planlagt ei rundkjøring med ytre diameter 41 m. Mellom rundkjøringene og øst for denne rundkjøringen er Wilhelm Dalls vei planlagt i henhold til veiklasse S6 (ÅDT > 12 000 kjørt og dimensjonerende hastighet 60 km/t). Normalprofil av veien er vist i figur 5.5.



Figur 5.5: Normalprofil Wilhelm Dalls vei (Veiklasse S6)

Eksisterende kryss mellom Røsslyngveien og rv 70 stenges og Røsslyngveien føres fram til planlagt rundkjøring ved Trollsvingen øst. Herfra planlegges også ny atkomstvei til hotell og stadionanlegg. Røsslyngveien er regulert med 6,0 m veibredde. Ny atkomstvei er regulert med 6,5 m kjørebanebredde pluss nødvendig kurveutvidelser. Et typisk tverrsnitt for atkomstveien er vist i figur 5.6. Fullstendige plan- og profiltegninger for disse veiene er for øvrig vedlagt som vedlegg 7.5.

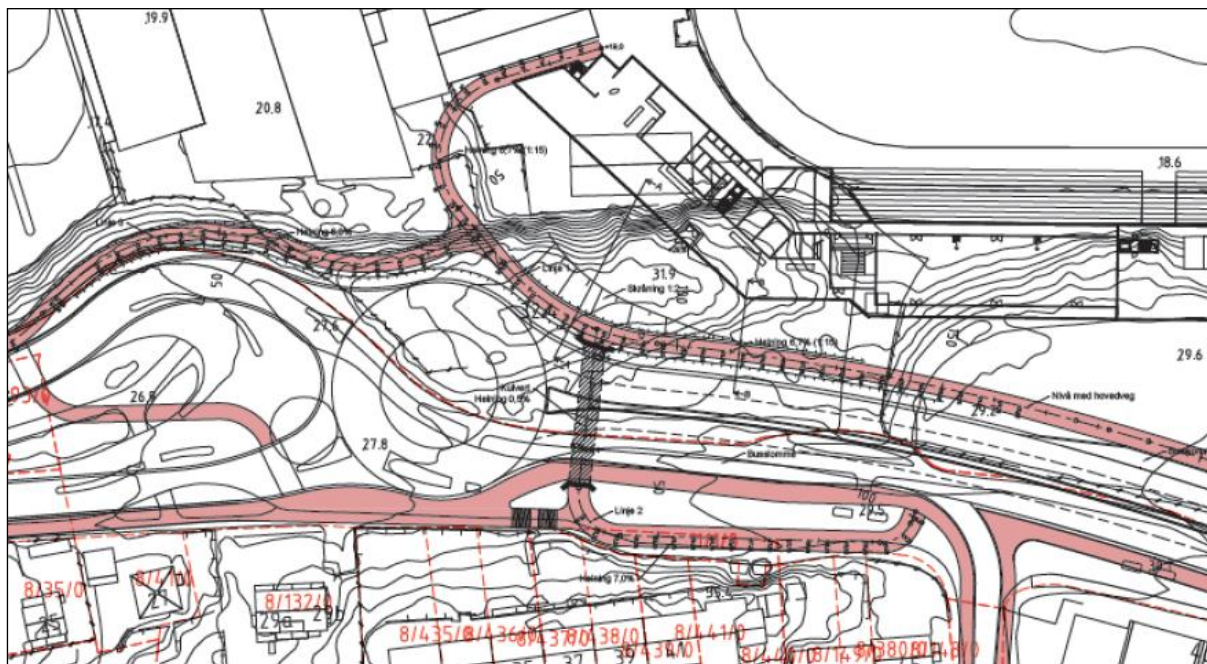


Figur 5.6: Normalprofil atkomstvei med gang- og sykkelvei

5.10 Gang- og sykkelveier

Planen viser et omfattende veinett for gående og syklende. I retning fra vest mot øst, er det lagt inn fortau langs sørsiden av Wilhelm Dalls på hele strekningen. Videre er det lagt inn gang- og sykkelvei fra Dalabrekka til undergang sør for Atlanterhavsbadet og videre fram til bussholdeplass på nordsiden av Wilhelm dalls vei. Videre østover ligger gang- og sykkelveien mellom ny atkomstvei og Wilhelm dalls vei. Ny parsell av Røsslyngveien er planlagt med fortau.

Planen omfatter to kryssinger av Wilhelm Dalls vei med underganger. En like øst for planlagt rundkjøring i kryss med Dalabrekka og en øst for rundkjøring ved Trollsvingen øst. Plan og profil av disse er vist i vedlegg 5. Figur 5.7 viser prinsipp for gang- og sykkelveisystemet i forbindelse med undergang øst for rundkjøring W. Dalls vei / Dalabrekka.



Figur 5.7: Gang- og sykkelveiløsning i forbindelse med undergang øst for rundkjøring i kryss W. Dalls vei / Dalabrekka (prinsipp).

Videre er det en gang- og sykkelvei mellom stadion og fotballhallen som er knyttet til gang- og sykkelveisystemet med gangfelt i plan over atkomstveien.

Så langt det er mulig er stigningsforhold på gang- og sykkelveier og ramper tilpasset krav til universell utforming.

5.11 Kollektivtrafikk

Det er tatt med i alt 4 bussholdeplasser langs strekningen av Wilhelm Dalls vei som omfattes av planen. Disse er lokalisert ved planlagte underganger og knyttet til disse med ramper. Holdeplassene kan utrustes med leskur.

På atkomstveien er det satt av plass til 2 oppstillingsplasser for buss ved østenden av tribunebygg. Det er også satt av plass til snuplass for buss her.

Det er satt av plass til taxi-oppstilling foran hotellet.

5.12 3-D modell

Det er laget en 3-D modell i VR-format av hele planområdet som viser situasjonen ferdig utbygd. Bilder fra denne modellen er brukt som illustrasjoner i konsekvensutredningen. I tillegg er det i vedlegg 7.4 vist illustrasjonsbilder i større målestokk.

Det er også lagt ved en CD som inneholder den digitale terrengmodellen med instruksjon på hvordan denne kan kjøres på en PC.

5.13 Planendring etter 1. gangs behandling

5.13.1 Innledning

R-262 reguleringsplan med konsekvensutredning for Atlanten hotell og stadion ble 1. gangs behandlet i plan- og bygningsrådet den 11. mars 2010, sak nr. 10/16 og vedtatt utlagt til offentlig ettersyn i perioden 13. april – 25. mai i år. Det kom inn totalt 12 stk.

høringsuttalelser. Uttalelsen fra Statens vegvesen, Region Midt og Byingeniøren i Kristiansund gikk i hovedsak ut på at på grunn av tekniske og samordningsmessige utfordringer ved gjennomføring m.h.t. fotgjengerundergang på rv 70 like øst for kryss med Dalabrekka, kreves det en planendring som går ut på å flytte undergangen ca 60 m lenger øst med de endringer dette medfører for ramper, trapper etc. Foreslått endring er i store trekk identisk med tidligere foreslått løsning, vist på planforslag datert 14.04.2009.

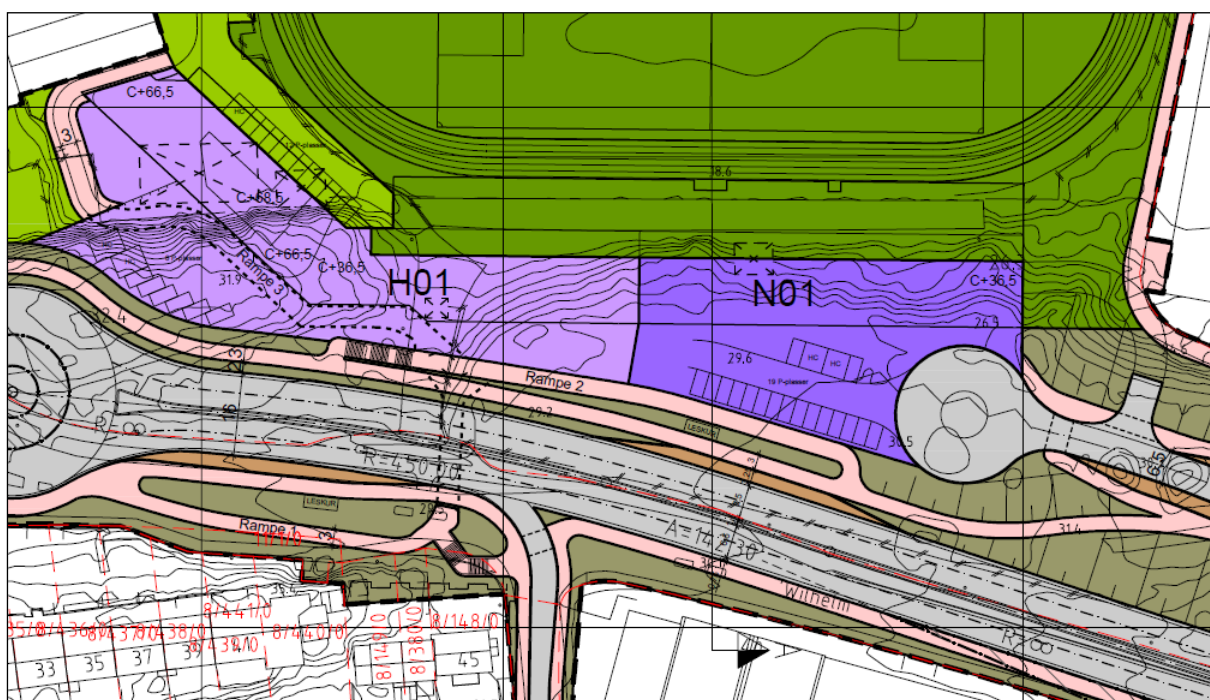
Høringsuttalelsen fra Statens vegvesen og Byingeniøren er tatt til følge. Dette innebærer en så vidt vesentlig endring av planen, at Bygningssjefen har besluttet å sende revidert plankart med bestemmelser ut på en begrenset høring til berørte myndigheter og eventuelt andre.

En begrenset høring av planforslaget ble gjennomført i perioden 15.10. – 10.11. 2010. Det kom inn i alt 8 uttalelser i forbindelse med denne. Tiltakshaver har gått gjennom og vurdert disse i et eget notat datert 08.12.10. Innspill som er foreslått tatt til følge er i denne reviderte utgaven.

5.13.2 Revidert planløsning

Statens vegvesen er i gang med utarbeidelse av byggeplan for undergangen på Rv 70 ved Trollsvingen vest. Data fra byggeplan for undergangen med ramper og trapper er implementert i planforslaget som nå foreligger. Figur 2.1 på neste side viser revidert planforslag i det aktuelle området.

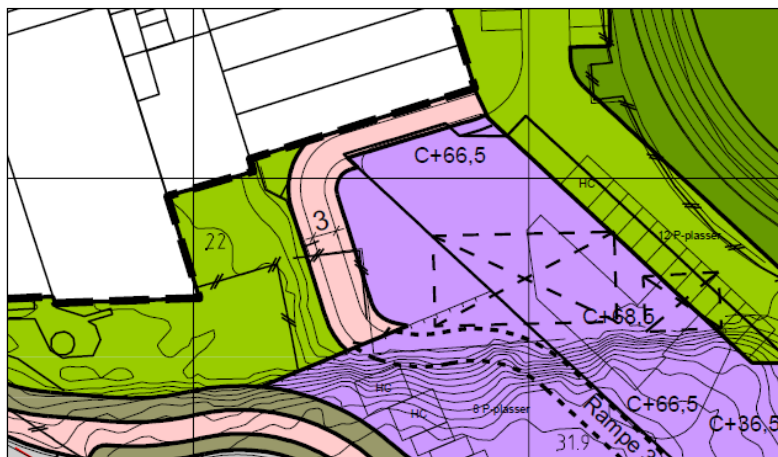
Undergangen er flyttet til ca 10 m vest for dagens kryss med Trollsvingen. På sørsiden av Wilhelm Dalls vei er det rampe opp mot vest (Rampe 1 - 6,2 %), og trapp opp til Trollsvingen. Det er konstatert dårlig fjell i skjæringen her, og en har derfor funnet det nødvendig å sikre seg noe større areal her til skjæringsutslag. Undergangen er planlagt med 4 m innvendig bredde. Den har fall på 3,65 % (mot nord). På nordsiden av Wilhelm Dalls vei er det planlagt rampe (rampe 2 - 8 %) opp mot øst til bussholdeplass på nordsiden av riksveien. Mot vest skal det bygges trapp opp til gang- og sykkelvei langs nordsiden av Wilhelm Dalls vei. Planforslaget har gang- og sykkelvei langs nordsiden av Wilhelm Dalls vei atskilt med minimum 2,0 m bredt fysisk skille. Langs sørsiden av veien det lagt inn fortau i planen.



Figur 2.1: Utsnitt av revidert planforslag ved Atlanten stadion justert etter begrenset høring okt. – nov. 2010

Både undergang, ramper og trapper er tilpasset planene for hotell og næringsbygg ved Atlanten stadion. Før hotell med parkeringskjeller kommer på plass vil eksisterende gang- og sykkelvei ned mot stadion fungere som atkomst til undergangen fra nord. Når hotellet bygges, legges gang- og sykkelveien i kulvert (rampe 3 - 6,8 %) langs utsiden av parkeringsanlegget. Det forutsettes at det bygges åpninger i vegg mot parkeringsanlegget for å dempe inntrykket av "en lang tunnel" for gang og sykkeltrafikken. Gang- og sykkelveien kommer ned på dagens terrengnivå ca 15 m før den kommer inntil veggen mot idrettshallen. Etter innspill fra Atlanterhavsbadet i begrenset høring, er planforslaget justert ved at gang- og sykkelveien er flyttet 3 – 4 m østover i forhold til opprinnelig forslag slik at varebiler kan stille opp utenfor gang- og sykkelveien ved lossing/lasting. Videre forutsettes det at det kommer på plass en

avtale mellom partene om at lastesonen foran (under) hotellet kan benyttes til inn og utkjøring til/fra idrettsbyggets varemottak, kfr. pkt. 1.3 i reguleringsbestemmelsene. Dette for å unngå rygging av kjøretøy på gang- og sykkelveien. Se utsnitt av plan i figur 2.2.



Figur 2.2: Utsnitt av plan ved varemottak til idrettsbygget, revidert etter begrenset høring.

I revidert planforslag er antall parkeringsplasser på bakkeplan redusert med 4 plasser i forhold til høringsforslaget.

5.13.3 Arealbehov revidert planforslag

For å sikre nødvendig areal til trapp opp mot Trollsvingen er det nødvendig å utvide areal for "annen veigrunn – grøntareal" noe i forhold til det som var vist i høringsforslaget. Her har en derfor valgt å utvide regulert område slik at ny reguleringsgrense samsvarer med reguleringsgrensen for vedtatt plan R-237. Dette innebærer at eiendommene Stortuveien 43, 43b og 45 får samme inngrep i eiendommene som i vedtatt plan R-237. Tabell 2.1 viser arealinngrepene i henhold til foreliggende planforslag sammenlignet med høringsforslaget.

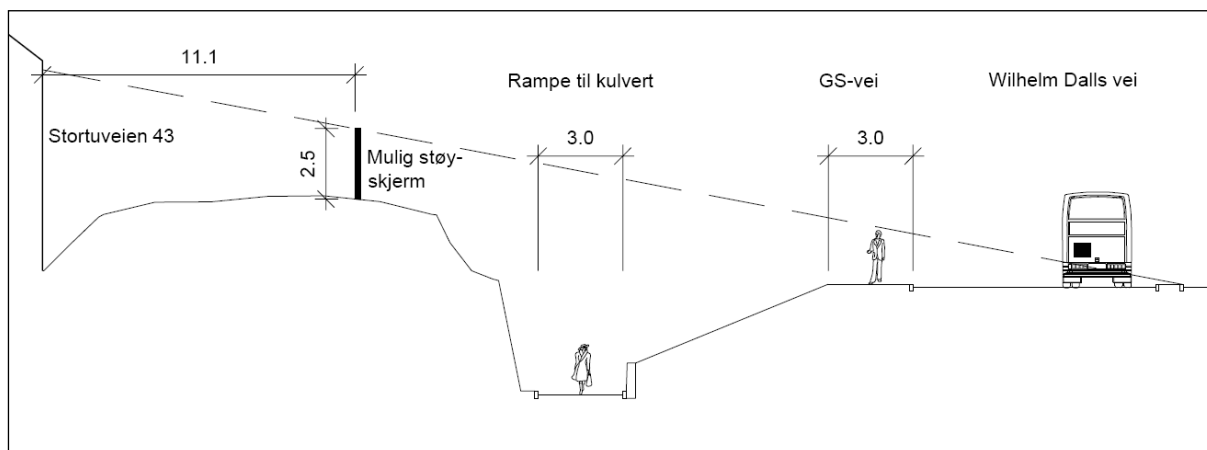
Tabell 2.1: Arealinngrep i eiendommer langs Stortuveien.

Gnr./Bnr	Adresse	Hjemmelshaver	Areal revidert plan	Areal høringsforslag
8/440/0	Matrikelnr. 2083	Anne M og Sivert Sjøflot	11 m2	0
8/149/0	Stortuveien 43	Inger B og Kristen S Bruseth	88 m2	2 m2
8/380/0	Stortuveien 43B	Kjetil Larsen og Janne K. Nelvik	57 m2	9 m2
8/148/0/1 8/148/0/2 8/148/0/3	Stortuveien 45	Johnny Rovik Eli V Larsen og Svein A Sæther Johnny Rovik	110 m2	3 m2

5.13.4 Støysituasjonen for boliger i Stortuveien

I konsekvensutredningen (Utgave 04-18.03.10) er det konkludert med at eventuell støyskjerming for bebyggelsen langs nordsiden av Stortuveien ut i fra terrengforhold best kan skje ved lokale tiltak for uteområdene ved hver enkelt bolig. Ved at en i foreliggende planforslag har forutsatt ervervet mer areal fra eiendommene Stortuveien 43 – 45, er det plass til støyskjerm innenfor regulert område foran disse boligene. Ettersom boligene også ligger noe lavere i terrenget enn bebyggelsen videre vestover, kan en skjerm som i prinsipp

vist på figur 4.1 ha brukbar effekt. Det er derfor tatt med støyskjerm i planforslaget som følges opp med detaljering i pågående prosjekteringsarbeid.



Figur 4.1: Prinsipp for eventuell støyskjerm for Stortuveien 43-45

5.13.5 Reguleringsbestemmelser

Reguleringsbestemmelsene er revidert i tråd med innkomne merknader vedr. rekkefølgebestemmelser for undergang og midlertidig g/s-vei fra Statens vegvesen og byingeniøren, kfr. nytt punkt 5.5.

Under pkt. 2.2, 2.3 og 2.4 i bestemmelsene er det tatt med en presisering om at alle gang- og sykkelveier / annet veiareal / bussholdeplasser som er vist i planen, skal eies og driftes av det offentlige.

Videre er punkt 1.2 d) og 1.3 c) revidert i tråd med at antall parkeringsplasser på bakkeplan foran hotell og næringsbygg samlet er redusert med 4 plasser.

Etter innspill fra begrenset høring er bestemmelsene revidert på følgende punkt:

Under pkt. 1.3 er det tatt med en bestemmelse om at eksisterende offentlig bebyggelse (Idrettshall og Atlanterhavsbadet) har hjemmel for transport og varelevering over uteområdet for hotellet (H01).

Under pkt. 2.2 er det tatt med bestemmelser knyttet til bygging og drift/vedlikehold av gang- og sykkelveikulvert langs hotellets parkeringskjeller.

Under pkt. 4 er det knyttet spesielle bestemmelser til felles avkjørsel merket FA03 på plankartet.

5.13.6 Kommunal infrastruktur

Kommunalt ledningsanlegg (vann, overvann og spillvann) blir berørt av planen. Nye traseer og løsninger for øvrig, er mulig å få til innenfor areal regulert til offentlig veggrunn i planforslaget. I området sør for Atlanten stadion detaljeres løsningen som del av det pågående prosjekteringsarbeidet og bygges i forbindelse med byggingen av undergangen.

6 KONSEKVENsutREDNING (PBL § 4-2)

6.1 Innledning

Konsekvensutredningen er utført tematisk i henhold til endelig planprogram fastsatt av Plan- og bygningsrådet i møte den 26. november 2008. I alt er 13 ulike deltema utredet. Under overskriften for hvert deltema, er teksten som beskriver utredningskrav fra fastsatt planprogram satt inn i ramme.

Etter at endringene som ble vedtatt av bygningsrådet 10.09.2009 er implementert i planen, er noen forutsetninger for konsekvensutredningen endret eller falt bort. Dette er forsøkt fanget opp med endringer i tekst og konklusjoner i de deler av konsekvensutredningen som er påvirket av planendringene.

6.2 Konsekvenser for landskap

En skal beskrive dagens landskap og tiltaket sin innvirkning på landskapet. Nær og fjernvirkningene av element knyttet til visuelle kvaliteter og estetikk vil bli vurdert. Konsekvenser av planlagt bebyggelse i forhold til sol- og skyggeforhold skal utredes.

6.2.1 Innledning

Det gamle bysenteret og tettstedet Kristiansund ligger ut mot havet på tre øyer. De tre øyene er Nordlandet med Kvernberget, Kirkelandet og Gomalandet (som er geografisk adskilt ved Vågen og et dalsøkk i forlengelsen av denne). Atlantenområdet ligger på Gomalandet, som er den nest største øya.

På området ligger i dag Atlanten stadion, et fotball- og idrettsanlegg bygd i 1978. Vest for stadion ligger Atlanterhavsbadet. Området nordøst for Rv70 domineres av naturområder, blant annet den populære Folkeparken. Øst for stadion er det etablert en flerbrukshall med skøytebane og fotballhall, samt Kristiansund idrettsbarnehage. Lengre nordøst for området ligger en campingplass, Atlanten videregående skole og Atlanten ungdomsskole.

6.2.2 Avgrensning av tema

Analysen tar for seg de visuelle kvalitetene i omgivelsene. Foruten skyggeeffekter av nye bygg, er nær- og fjernvirkning hovedfokus i vurderingen av tiltakets innvirkning på landskapet. Sol-skygge i forhold til berørte naboer i de omkringliggende boligfeltene er nærmere behandlet i KU Bokkvalitet.



Figur 6.1 Oversiktsbilde over Atlantenområdet.

6.2.3 Definisjoner

I henhold til den Europeiske landskapskonvensjonen (2004) er definisjonen på et landskap ”-et område slik folk oppfatter det, hvis særpreg er et resultat av påvirkningen fra- og samspillet mellom naturlige og/eller menneskelige faktorer”. Av definisjonen fremgår det at landskap er noe som oppleves subjektivt.

Landskap i konvensjonen omfatter de fleste ikke-prissatte tema, og begrepet landskap er således her overordnet. Landskap er en betegnelse på våre visuelt fattbare omgivelser som rommer både naturmiljø og kulturmiljø. Landskap kan betraktes på nært hold (liten skala) og som mer fjerntliggende omgivelser (stor skala). Begrepet omfatter alle typer landskap, rurale som urbane.

Med landskapsbilde menes de visuelle og estetiske opplevelsesverdiene i et landskap. Innholdet i dette bildet dannes av ulike komponenter kalt landskapselementer. Dette kan for eksempel være vegetasjon, terrengform, vann (sjøer, elver, bekker), og menneskeskapte komponenter som bebyggelse. Sammen danner disse elementene et landskap med varierende opplevelsesverdi og kvalitet. Opplevelsen styres av hvorfra, når og hvordan landskapet betraktes.

6.2.4 Overordnede mål

Det er et overordnet politisk mål å sikre at det blir tatt estetiske hensyn til landskapet i all planlegging. Offentlige dokumenter som underbygger dette finnes i:

- Den Europeiske landskapskonvensjonen

- Stortingsmeldinger (nr. 23 2001-02 Bedre miljø i byer og tettsteder, nr.29 1996-97 Regional planlegging og arealpolitikk, Nasjonal transportplan)
- NOU 2004:28 Lov om bevaring av natur, landskap og biologisk mangfold
- Plan- og bygningslovens formålsparagraf med veileder (1997)

6.2.5 Metode

Valg av metode

Analysen er utført med utgangspunkt i Vegvesenets metode for vurdering av ikke-prissatte konsekvenser beskrevet i Håndbok 140 -Konsekvensanalyser. Metoden er benyttet i en noe forenklet utgave tilpasset utredningens formål og omfang.

6.2.6 Kildebruk

Det er benyttet tilgjengelig data som foreliggende planer og utredninger, ortofoto, kart og bilder i analysen. Det er dessuten brukt VR-modell over området. For vurdering av skyggeinnvirkning på gressematten på Atlanten stadion er Faglig utviklingssenter for grøntanleggssektoren (FAGUS), ved forsker Agnar Kvalbein, kontaktet.

6.2.7 Verdivurdering

Analysen er gjennomført med utgangspunkt i Vegvesenets håndbok metode for vurdering av ikke-prissatte konsekvenser, Håndbok 140, Veileder i konsekvensanalyser. Verdivurderingen i Vegvesenets håndbok 140 tar utgangspunkt i tre ulike områdetyper; områder der naturlandskapet er dominerende, områder i spredtbygde strøk og områder i by og tettbygde strøk.

Verdien vurderes etter en tredelt skala; liten, middels og stor. Utgangspunktet for verdivurderingen er at områder med typiske eller vanlige kvaliteter har middels verdi. Verdivurderingen, sammen med en vurdering av tiltakets omfang, danner utgangspunkt for en samlet vurdering av tiltakets konsekvens.

6.2.8 Grensesnitt mot andre tema

Landskap er ofte en del av andre tema som blir utredet for å forstå utviklingen i området, til eksempel friluftsliv og kulturminner. Forskjellen går på de ulike referansene som blir vektlagt.

6.2.9 Influensområde

Områder der en kan forvente at landskapsverdier blir påvirket av tiltaket er definert som influensområdet. Tiltakets utforming og lokalisering kan få visuelle konsekvenser utover selve planområdet, da områder med visuelle sammenhenger også kan bli påvirket. For å kunne gjøre en mer helhetlig vurdering av tiltakets landskapskonsekvenser er influensområdet som blir omtalt noe større enn selve planområdet. Influensområdet er definert med bakgrunn i romlige betraktninger av området. Mer konkret blir det avgrenset av kollene og friluftsområdet i øst, Atlanten ungdomsskole i nord og i ytterkanten av boligområdene i vest.

Et tiltak som dette vil få visuell effekt utover det som defineres som influensområdet. For vurdering av denne fjernvirkningen er standpunkt utenfor influensområdet tatt med i rapporten. Standpunkter blir vist i kart.



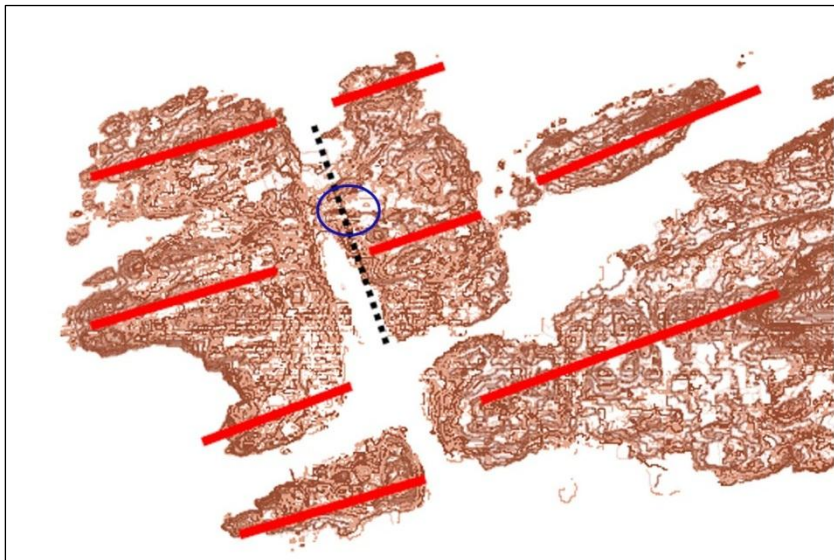
Figur 6.2 Oversiktsbilde over visuelt influensområde. Influensområdene innenfor den stiplede, røde linjen. Steder utenfor avgrensningen defineres som fjernvirkning av tiltaket.

6.2.10 Landskapet i en regional sammenheng

Norsk institutt for skog og landskap har kategorisert Norge i 45 landskapsregioner. Området rundt Kristiansund hører til kategorien landskapsregion 24: "Kystbygdene på Nord Møre og i Trøndelag".

På grunn av sine harde bergarter preges regionen av nakne bergflater og lite løsmasser. Utallige oppstikkende svaberg og nakne fjellknauser troner over vegetasjonsdekte senkninger, klover og sprekkedaler.

Regionen har en karakteristisk og særpreget topografi. Dette er på grunn av de sørvest-nordøst langsgående høydedragene (se figur 3). Denne retningen på fjell og koller blir brutt av såkalte sprekksoner som går omtrent på tvers (90 grader) av sørvest-nordøst retningen. Dette kommer til syne i landskapet som lengdedaler/-fjorder og tverrdaler/-fjorder (Grønn plakat Atlanten, 2001). Høydedragene danner silhuetter som er markante sett fra sjøsiden og fra landsiden. Bebyggelsen er lokalisert på lesiden av høydedragene.



Figur 6.3: Bildet viser de syd-vest nord-øst gående høydedragene med sprekkesoner som går på tvers av høydedragene. Kartet er hentet fra Grønn plakat Atlanten (2001). Blå ring viser lokaliseringen av influensområdet.

Mot havet går terrenget over i såkalt svabergstrand hvor bølgenes kraft har påvirkning på berget og ganske langt innover på land. Dette påvirker vegetasjonen og følgelig landskapsbildet i berørte områder.

Hav, sund og småfjorder er regionens sjøformer. Brede sund finnes mellom store øyer eller øygrupper og kalles her ofte for fjord. I tillegg finnes en rekke smale storsund, særlig nær fastlandet. De danner ofte lun led for småbåter.

Klimaet er oseanisk og regionen tilhører kystseksjonens lavlandsbelte. Milde vintre og mye nedbør gir gode forhold for atlantisk kystlynghei (lyngarter, gress og vierarter). På kystlyngheien finnes det enkelte spredde trær. I fraværet av beite og brenning av lyngen vil kystlyngheien etter hvert gro igjen og bli til et skogsmiljø. På værutsatte steder er det ofte helt snaut, med nakne bergkoller og sparsom vegetasjon

Foruten kystlynghei er furuskogsmiljø dominerende. I tillegg til furuskog finnes det enkelte innslag av løvtrær (bjørk, osp, hegg, selje og or). På næringsfattige områder vokser det lyng (Grønn plakat Atlanten, 2001). I sydvendte lune skråninger finnes innslag av mer varmekjær løvskog som ask, lønn, asal.

6.2.11 Dagens situasjon og verdivurdering av området

Geologiske forhold

Området Gomalandet domineres av bart fjell med stedvis tynt løsmassedekke.

Terrengform

Planområdet kjennetegnes av et småkupert, men relativt flatt landskap med enkelte skogkledde koller. Høydedragene, hovedsakelig i sørøstlige deler av området, virker avgrensende og danner landskapsrom. Da terrenget er uregelmessig kupert virker romavgrensningen noe utydelig. De flate partiene, sammen med høydene i sørøst gjør at landskapet åpner seg mot nordvest.

Vegetasjon

Området karakteriseres av spredte vegetasjonsområder. Mye av den høytvoksende vegetasjonen er lokalisert i nedre deler av koller og høydedrag, og blir mer sammenhengende inn mot friluftsområdet. Her blir vegetasjonen dessuten relativt tett.

Store deler av analyseområdet var tidligere dyrka mark, og områdene utover lyngheiene ble brukt som beite. Disse områdene er nå i ferd med å gro igjen, eller er blitt benyttet til andre formål som for eksempel idrettsanlegg.

Foruten naturlig og vill vegetasjon finnes en del plantet vegetasjon i privathager og veianlegg (trafikkøyer, midtdelere og lignende).

Sammen med terrengformasjonene er vegetasjonen et viktig avgrensende og romdannende element. Foruten denne funksjonen er vegetasjonen i seg selv estetisk berikende, og den skaper identitet og gjenkjennelighet.

Landskapskarakter

På området finnes en relativt ensartet eneboligbebyggelse med tilhørende hagearealer som danner grønne lunger og små landskapsrom mellom husene. Boligbebyggelsen kan betegnes som småskala, og harmonerer godt med det eksisterende landskapet som er småkupert. Boligbebyggelsen er hovedsakelig konsentrert til sørvestlige og nordlige deler av området.

I tillegg til boligbebyggelse finnes en del større bygninger som skoler og idrettsanlegg med store asfaltflater rundt. Disse er hovedsakelig lokalisert vest for kollene og øst for boligområdene. De større byggene skiller seg ut i arkitektur og størrelse i forhold til boligbebyggelsen. Byggene har et relativt likt formspråk seg imellom når det gjelder størrelse, utforming og "fotavtrykk". De harmonerer imidlertid ikke like godt med sine omgivelser. Asfaltflatene rundt disse byggene er ikke alltid godt definerte, men "flyter" ut uten tydelig avgrensning.

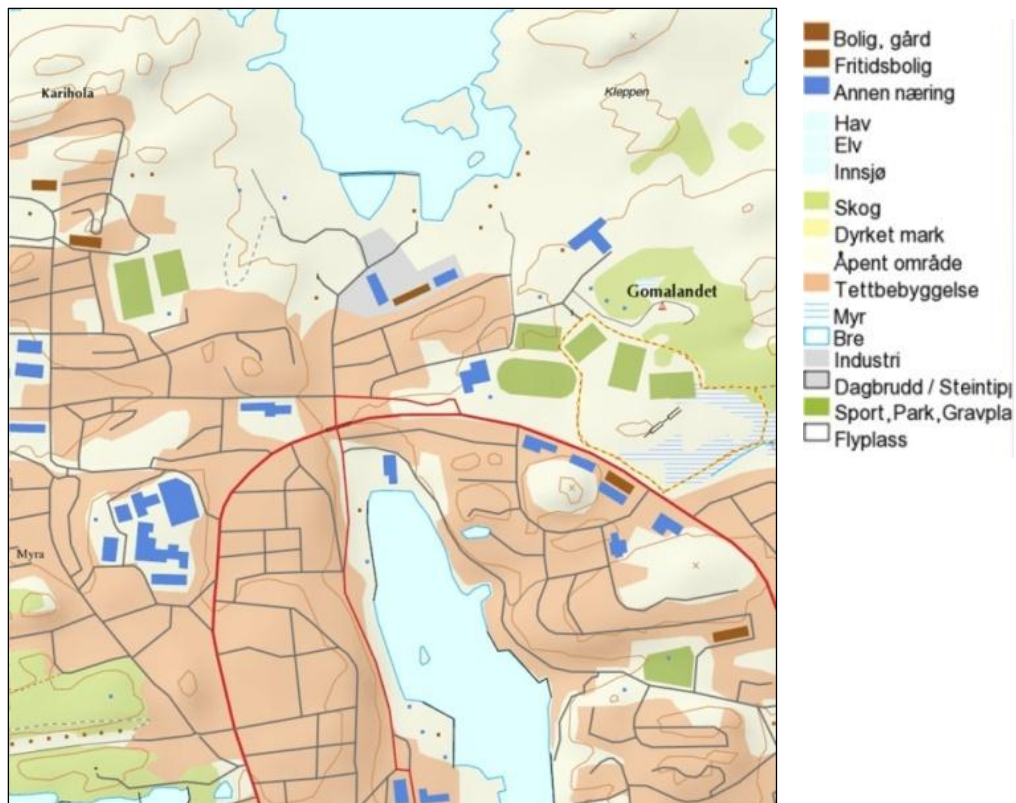
All bebyggelse i området er forholdsvis lav. Unntaksvis finner vi Atlanterhavsbadet, som er et dominerende bygg som fremstår som et landemerke.

Rv 70 og adkomstveier til bebyggelsen virker strukturerende. Veiene i området skaper bevegelseslinjer gjennom landskapet.

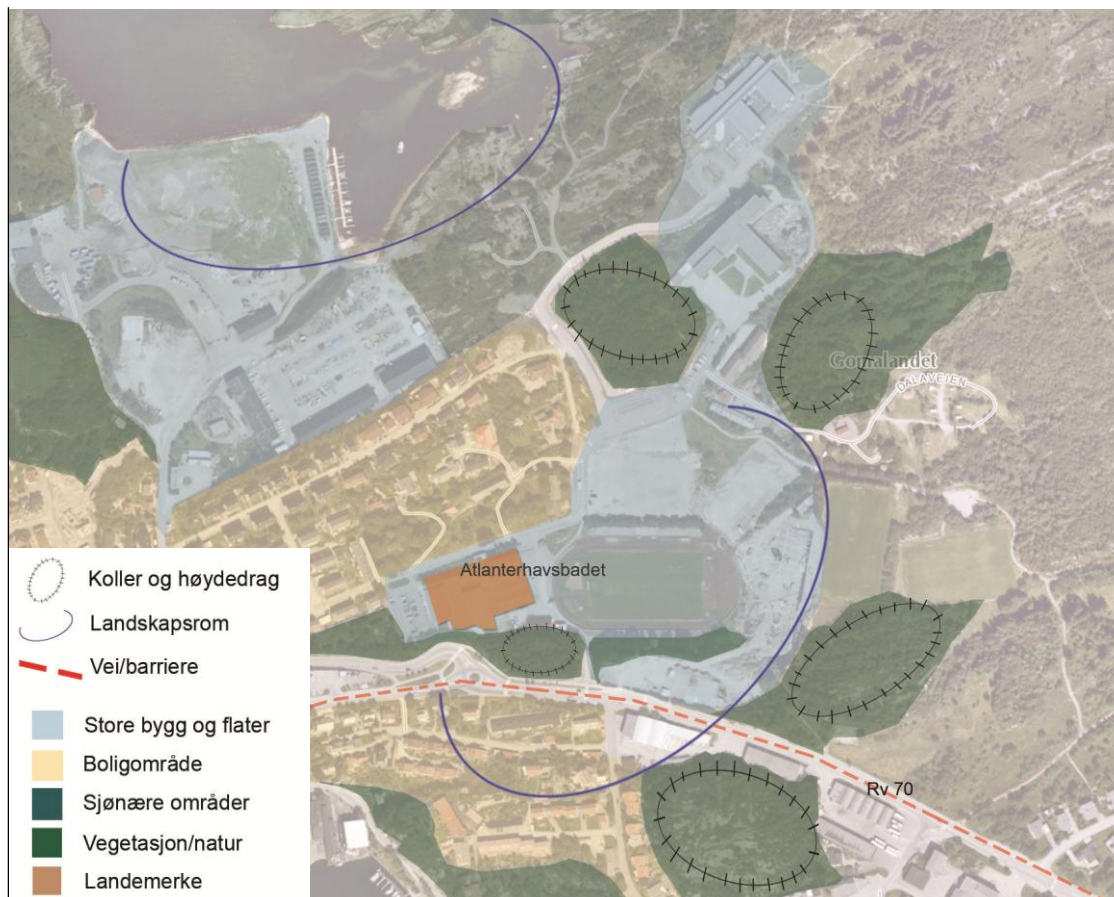
Naturområder omkranser de bebygde arealene, og beveger seg stedvis innover i boligområdene. Dette bidrar til å skape variasjon og grønne lunger, samt danne svakt definerte rom sammen med terrenget. Vegetasjonen får et villere og mer naturlig preg desto nærmere friluftsområdene man kommer.

Av vannelementer er Dalabukta og Vågen lokalisert i en sprekkzone i terrenget. Kontakt og nærhet til vann/sjø er en viktig. Vannelementer er livgivende og visuelt berikende.

Det overordnede inntrykket av området er at det fremstår som lite helhetlig, men sammensatt av ulike komponenter uten en klar og tydelig struktur.



Figur 6.4: Arealbrukskart fra Arealis (www.ngu.no). Området rundt Atlanten stadion er dominert av tettbebyggelse, med innslag av industri, idrett/aktivitetsanlegg og åpne områder. Dette gir et variert landskapsbilde sammensatt av komponenter av ulik visuell kvalitet.



Figur 6.5: Analysekart over influensområdet. Det er delt inn i delområder av ulike karakter; boligområder, områder som domineres av store bygg og flater, områder dominert av villvegetasjon og områder i nærhet til sjøen.

6.2.12 Verdivurdering av landskapet

Området ved Atlanten har visuelle kvaliteter, dette gjelder særlig naturkvalitetene i området, som utsikt mot sjøen og friluftsområdene. Boligområdene er godt strukturerte og enhetlige områder som har gode visuelle kvaliteter. Idrettsbanen og de større byggene med mye asfaltflater rundt harmonerer ikke godt med landskapsskalaen på stedet. Asfaltarealene "flyter" ut og er ikke klart avgrenset. Riksveien gjennom området er en barriere og trekker ned det helhetlige inntrykket av landskapsbildet. Dette bidrar til å senke den visuelle verdien.

Samlet vurdering gir landskapsbildet i området **middels verdi**.

6.2.13 Omfang og konsekvenser av tiltaket

Med omfang menes de konkrete endringer tiltaket antas å medføre for landskapsbildet, og i hvilken grad disse er positive eller negative. Konsekvens er de fordeler og/eller ulemper et definert tiltak vil medføre i forhold til alternativ 0.

6.2.14 Fremtidig situasjon uten gjennomføring av tiltaket (0-alternativet)

0-alternativet er dagens situasjon med eksisterende stadion og 2 felts Rv70.

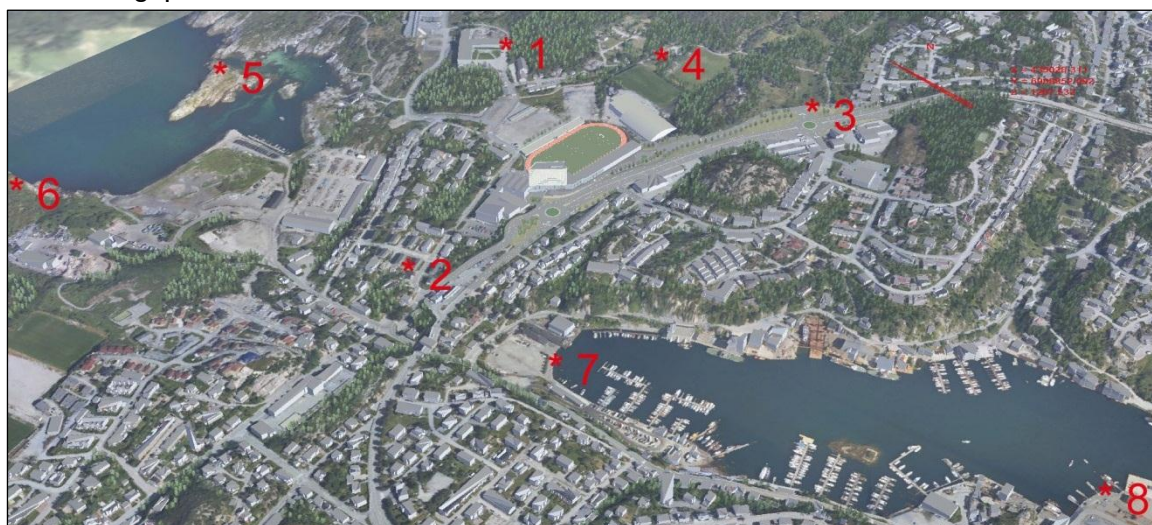
En videre bruk av området som i dagens situasjon vil ha **ubetydelige konsekvenser** for landskapsbildet.

6.2.15 Nær og fjernvirkning

Følgende effekter av tiltaket påvirker nær- og fjernvirkning av landskapet:- Hotellet og stadionanlegget (med næringsarealer) vil gi en endring i "fotavtrykk" på stedet sammenlignet med eksisterende bygg.

Hotellet på inntil 11 etasjer vil gi en endring i byggehøyde på området. Dette vil ha en visuell effekt på både nær- og fjernvirkning av landskapet. |

Nær- og fjernvirkning av tiltaket vurderes fra følgende standpunkt, som anses som sentrale betrakningspunkt i området:



Figur 6.6: 1. Fra Atlanten vgs.. 2. Fra boligfeltet vest for stadion. 3. Fra rundkjøring ved Rv 70. 4. Fra friluftsområdet 5. Fra holme/sjøsidene 6. Fra holme/sjøsidene 7. Fra sundet vest for stadion 8. Fra kaia v/ Fosnagata 35 (Vågen)

Nærvirkning

Hotellet utgjør en betydelig endring i landskapssilhuetten sett fra skoleområdet.



Figur 6.7: Hotell og stadionanlegg sett fra Atlanten videregående skole (1).

Atlanterhavsbadet i forgrunn og hotellet i bakgrunn. Hotellet er et godt synlig element i landskapsbildet.

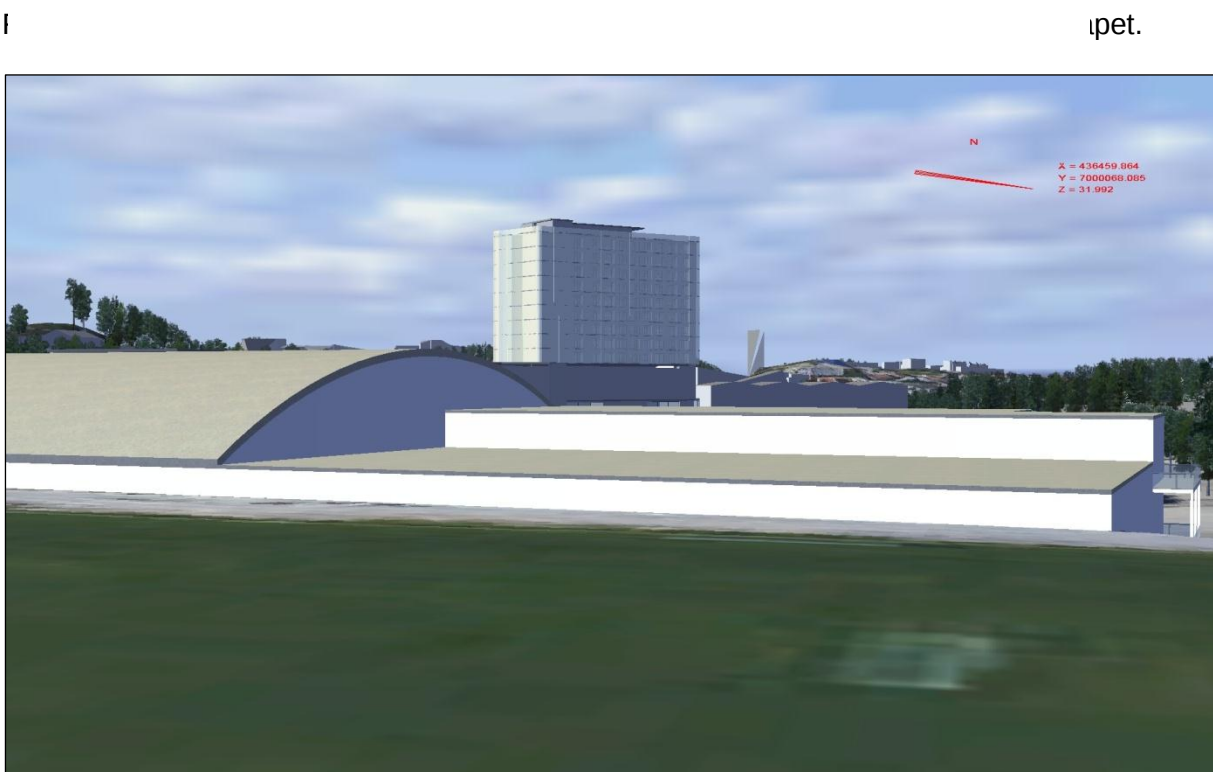


Figur 6.8: Hotellet sett fra kolle (2) i boligområdet.

God sikt langs veien gjør at man ser hotellet tydelig, også fra lengre avstand.



Figur 6.9: Sett fra rundkjøring i Rv70 (3)



Figur 6.10: Sett fra friluftsområdet (4)

Fjernvirkning



Figur 6.11: Oversiktsbilde i fugleperspektiv som viser det nye anlegget i landskapet.

Fra holme/sjøsiden i øst

Fjernvirkningen av hotellet er dominerende. Hotellet endrer silhuetten, og kollene blir ikke lenger de høyeste punktene i landskapet.



Figur 6.12: Fjernvirkning sett fra holme i øst i sunde (5).

Fra sundet sørvest for influensområdet blir hotellet godt synlig, og det påvirker landskapskarakteren. Landskapssilhuetten forandres grunnet hotellet, og det harmonerer dårlig med skalaen på stedet.

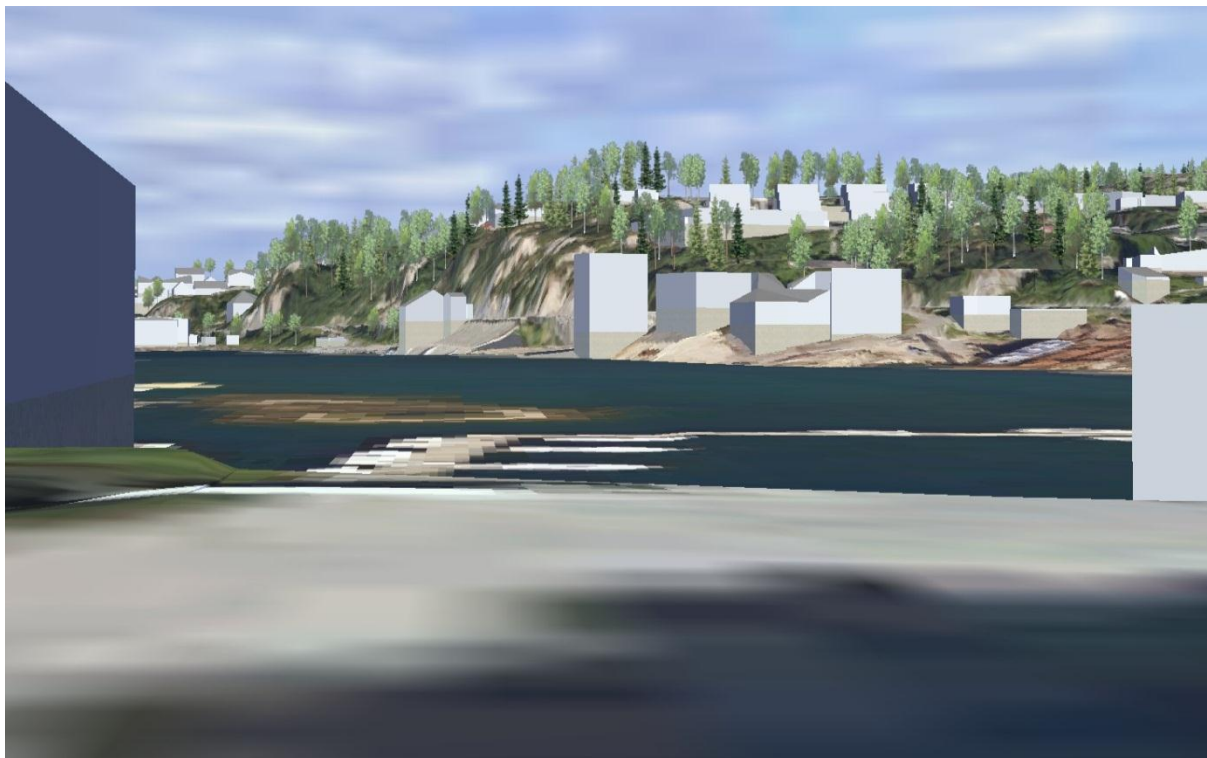


Figur 6.13: Fjernvirkning sett fra holme vest i sundet. (6)

Hotellet blir synlig i landskapet, også fra standpunkt sør for området.



Figur 6.14: Fjernvirkning sett fra områdene ved Vågen vest for stadion. (7)



Figur 6.15: Hotellet blir ikke synlig fra kaia v/ Fosnagata 35. (8)

Samlet vurdering av nær- og fjernvirkning

Det nye hotellet med tilhørende stadionanlegg vil være forskjellig fra eksisterende byggeskikk på stedet, og skille seg ut både i høyde (hotellet) og i utforming. Bygget vil bli et godt synlig element, dette gjelder både for nær- og fjernvirkning. I et forholdsvis åpent landskap som i området rundt stadion vil de nye byggene bli godt synlig, og ikke underordne seg landskapet på stedet. Bygget vil endre landskapssilhuetten både sett fra land og fra sjøsiden.

Anlegget kan på en annen side bli et landemerke og orienteringspunkt. Et nytt hotell og stadionanlegg kan føre til en oppstramming og opprustning av arealene rundt stadion, som i dag er utflytende og lite tydelige. Dette er å anse som en positiv effekt av tiltaket.

6.2.16 Terrenginngrep

Adkomstvei til det nye stadionanlegget vil føre med inngrep i deler av kollen sørøst for stadion. Kantvegetasjon mellom Rv70 og dagens stadion vil også gå med i anleggsfasen. En utvidelse av vegarealene i området vil forsterke barriereeffekten og gjøre veien mer dominerende. Dette trekker ned visuelle helhetsinntrykket.

6.2.17 Sol og skygge forhold

Hotell og stadionanlegg vil føre til endringer i sol/skyggeforhold for omkringliggende arealer. I denne utredningen fokuseres det spesielt på vekstforholdene på naturgressmatte inne på Atlanten stadion, isbanen nord for stadion og barnehageområdet øst for stadion.

Vår, 15.april klokka 09.00



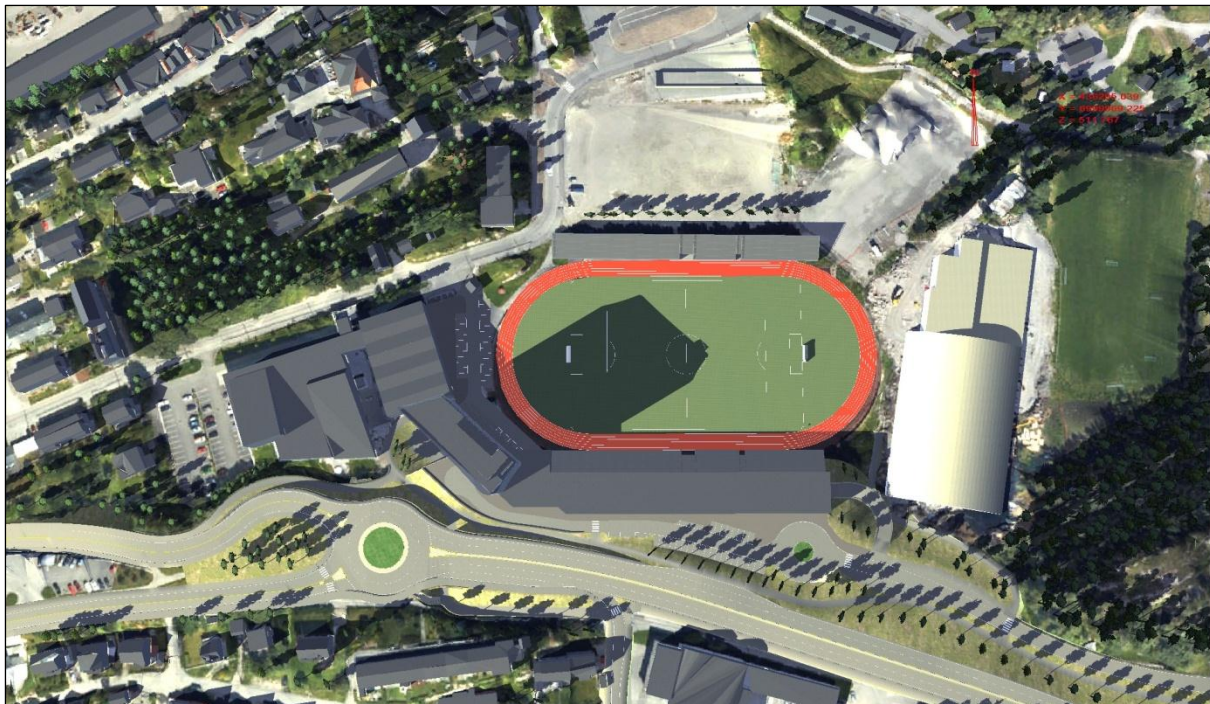
Figur 6.16 Hotell og stadionanlegg har liten betydning for skyggeforholdene i omgivelsene

Vår, 15.april klokka 15.00



Figur 6.17: Hotell og stadionanlegg har ingen betydning for skyggeforholdene på isbanen og ved barnehageområdet. En liten del av gressmatten i sørvestlige deler er skyggelagt.

Vår, 15.april klokka 17.00



Figur 6.18: Hotell og stadionanlegg ingen skygge på isbanen og på barnehageområdet. Deler av av gressmatten er skyggelagt.

Midtsommer, 15.juli klokken 09.00



Figur 6.19: Hotell og stadionanlegg ingen skygge av betydning på omgivelsene.

Midtsommer, 15.juli klokken 15.00



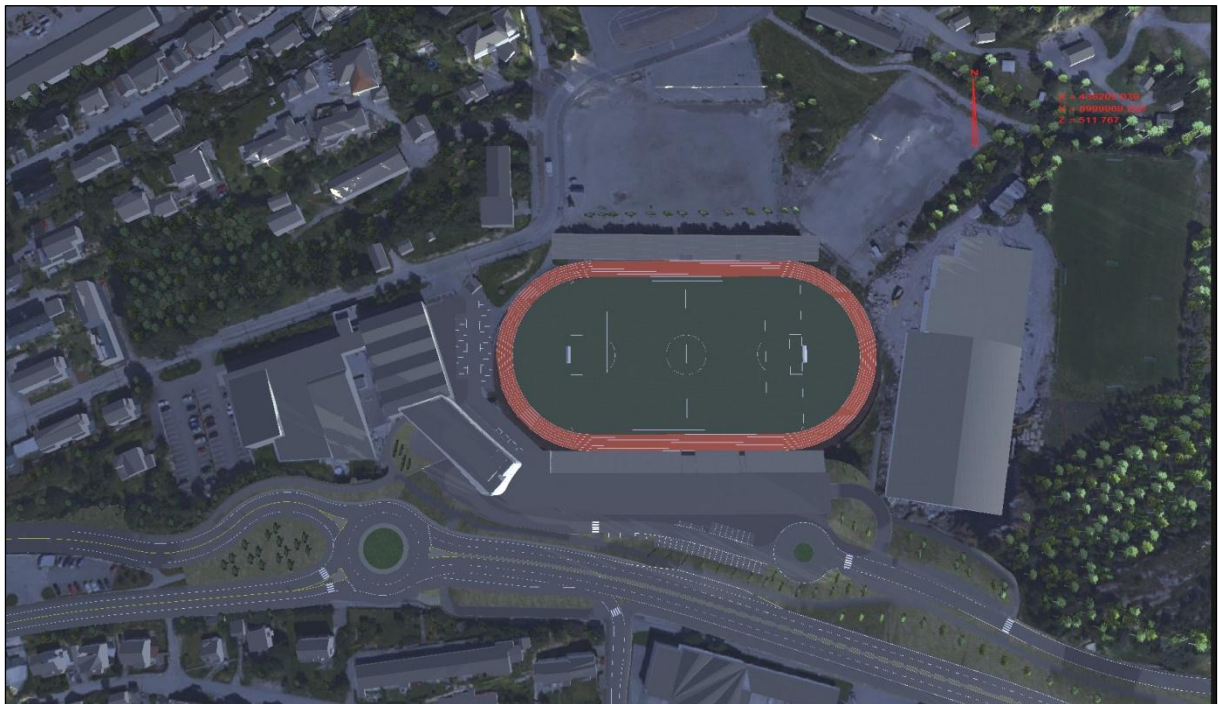
Figur 6.20: Hotell og stadionanlegg gir ingen skygge på isbanen og ved barnehageområdet. Sørlige og vestlige deler av gressmatten er noe berørt av skyggevirkningene fra hotell og søndre langside av stadion.

Midtsommer, 15.juli klokken 17.00



Figur 6.21: Hotell og stadionanlegget ingen skygge på isbanen og på barnehageområdet. Sørvestlige deler av stadion er noe berørt av skyggevirkningene.

Høst, 15.oktober klokka 09.00



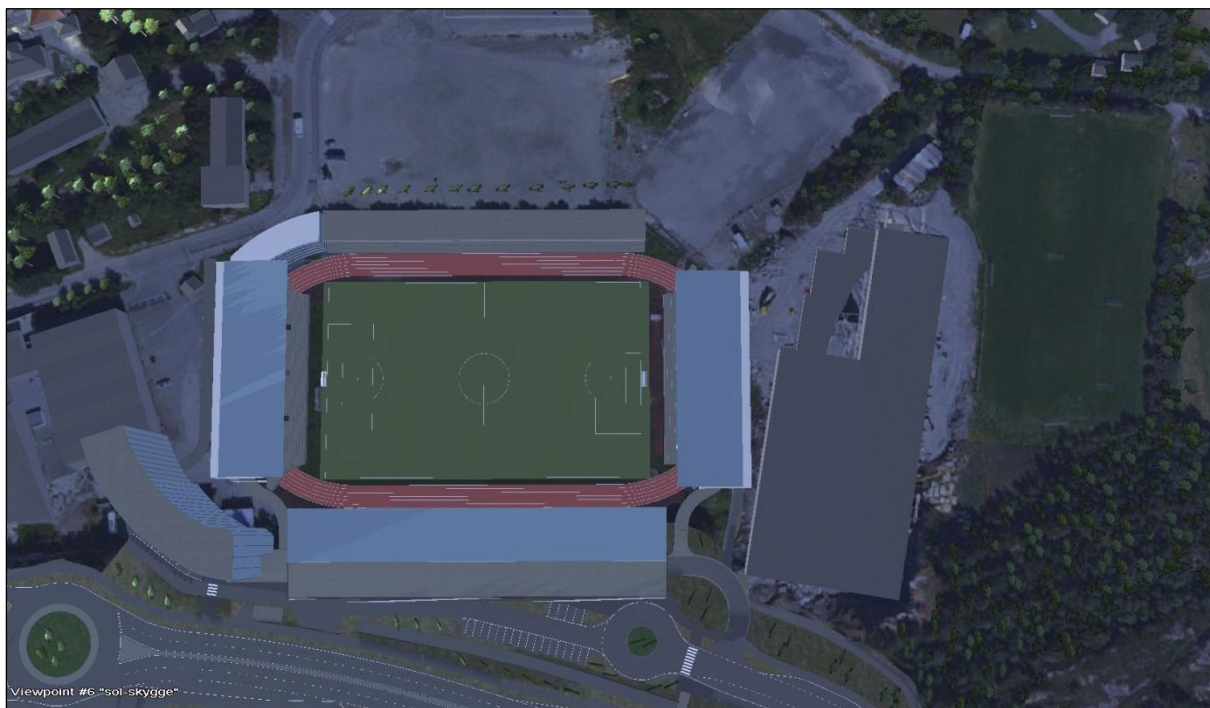
Figur 6.22: Hotell og stadionanlegget gir ubetydelig skygge for omgivelsene.

Høst, 15.oktober klokka 15.00



Figur 6.23: Hotell og stadionanlegg gir delvis skygge på isbanen. Ingen skygge på barnehageområdet. Omtrent halve gressmatten er skyggelagt.

Høst, 15.oktober klokka 17.00



Figur 6.24: Hotell og stadionanlegget gir har liten betydning for skyggevirkning på omgivelsene.

De nye byggene, både stadionanlegget og hotellet vil påvirke en naturgressmatte inne på stadion. Dette fordi alle gressplanter er svært lyskrevende. I Norge har vi gode forhold for gress grunnet de lange dagene og en moderat temperatur. Skyggen av Atlanten hotell og tribuleanlegg langs sørsiden av idrettsbanen, vil fjerne noe av den direkte strålingen fra sola på deler av gressmatta, og det som blir igjen kalles diffus stråling. Mangel på lys vil svekke plantedekket betydelig med tanke på å tåle slitasje og motstandsdyktighet mot sykdommer. Man må derfor regne med kvalitetsforringelse av gresset i de områdene som ligger i skygge fra tribuneanlegg og omkringliggende bygninger (A. Kvalbein, 2009)

Visualiseringen av skyggeforhold på banen til ulike tidspunkt viser at skyggevirkingen av tribune og hotell er størst på ettermiddagen, og at skygge opptrer på de sørvestlige deler av banen. Planter har størst nytte av lys om formiddagen (dette henger sammen med tilgang på vann, karbondioksid og opphopning av fotosynteseprodukter i cellene). Hotellet har sånn sett en relativt gunstig plassering i forhold til banen, men sammen med stadionanlegget vil skyggen likevel ha en merkbar negativ effekt på gresskvaliteten, spesielt foran begge målet i vest. Stadionanlegget vil trolig forringe kvaliteten på gresset langs søndre sidelinje.

Samlet vurdering av sol/skygge-forhold på isbane og barnehageområdet

Hotellet vil gi litt mer skygge på områdene ved isbanen. Barnehageområdet blir ikke påvirket. Skyggelagte områder oppleves gjerne som mindre attraktive, og fører til en reduksjon i kvaliteten på uterommene.

6.2.18 Samlet vurdering av tiltakenes konsekvenser for landskap

Det planlagte tiltaket ventes å ha en betydelig effekt på de visuelle kvaliteter, både i influensområdet, men også utenfor dette, da særlig med tanke på fjernvirkningen av hotellet.

Dette vil bli synlig fra store deler av områdene rundt. De planlagte byggene er ikke i en størrelse eller skala som harmonerer godt med eksisterende bygg i de omkringliggende arealene, både når det gjelder "fotavtrykk", og i høyde. Anlegget blir et godt synlig elementelement. For bebyggelse i nærheten av det planlagte tiltaket vil sol/skyggeforhold bli lite påvirket. For gressarealene inne på stadion kan skyggen av tribuneanlegg og hotellbygg bli et problem for deler av gressmatta.

Tiltaket anses som positivt i så måte at det kan være positivt for nærområdet da det fører til en opprustning av arealene, og kan bli et viktig samlingspunkt/møteplass i regionen. De nye byggene kan bli tydelige landemerker og gi området en ny identitet.

Satt de negative effektene opp i mot de positive vurderes omfanget av tiltaket til å være av middels til lite negativt omfang i forhold til landskapsbildet. Det er særlig fjernvirkningen av hotellet og skyggevirkningene på naturgressmatten inne på stadion som trekker ned den samlede vurderingen av tiltaket.

Et landskap med en middels verdi sammenholdt med middels til lite negativt omfang gir middels negativ konsekvens.

Samlet vurderes tiltaket til å ha en middels negativ konsekvens for landskapsbildet.

6.2.19 Avbøtende tiltak

Tilførselsvei til hotell og stadion

- Atkomstvei til anlegget vil føre med seg terrenginngrep og at eksisterende vegetasjon går tapt. Slike områder bør revegeteres med stedegne arter.

Gressmatte på Atlanten stadion

- Lys kan ikke erstattes av noe annet (gjødsling, vekstsimulatorer eller lignende). Det er imidlertid utviklet mobile lysrigger som kan bøte på problemene. Slike er tatt i bruk blant annet på Viking stadion og flere baner i England. Det er imidlertid betydelig med kostnader knyttet til dette (energi, flytting, lagringsplass, pakking av jorda og økt vanningsbehov).

- Det er forskjeller innen skyggetoleranse blant de ulike gressartene. Generelt kan man si at gress i skygge tåler mindre slitasje. Sølvbunke er en gressart som har vist seg blant de beste i skygge, men fargen på dette gresset er litt blass.

Kilder:

www.skogoglandskap.no

www.ngu.no

www.norgeibilder.no

Grønn plakat Atlanten, 2001

For vurdering av skyggeinnvirkning på gressmatten på Atlanten stadion har Faglig utviklingssenter for grøntanleggssektoren (FAGUS), ved forsker Agnar Kvalbein, bidratt med skriftlig informasjon. (Mars, 2009)

6.3 Konsekvenser for naturmiljø

Viktige område for biologisk mangfold (naturmiljø og vilt) skal vurderes opp mot forslag til arealbruk. Gjennomgang med kvalitetssikring av eksisterende dokumentasjon og nye registreringer i felt skal gjennomføres.

6.3.1 Generelt, bakgrunn

I forbindelse med fastsetting av planprogrammet, er det bestemt at planområdets verdier for biologisk mangfold/naturmiljøet skal utredes, og at konsekvensen for dette skal vurderes. Eventuelle naturverdier i planområdet er registrert. I tillegg er det vurdert om tiltaket vil ha konsekvenser for kjente naturverdier i tilgrensende områder. Det er også gjort vurderinger og anbefalinger vedrørende håndtering av fremmede arter i området.

6.3.2 Metodikk

Kartlegging og verdisetting av naturmiljø/biologisk mangfold er basert på nasjonal metodikk for kartlegging av spesielt viktige områder for biologisk mangfold (Direktoratet for Naturforvaltning 1996; 2000; 2006). Det kartlegges 56 prioriterte naturtyper av særlig verdi for biologisk mangfold, se vedlegg. Kartleggingen fokuserer på:

- i) Å avgrense områder som er *spesielt* viktige for det biologisk mangfoldet. Slike områder omtales som naturtypelokaliteter. Lokalitetene verdisettes fra A-svært viktig, via B-viktig til C-lokalt viktig. Lokaliteter kartlagt etter denne metodikken utgjør som oftest maks 2-5 % av arealet i en kommune, og "lista" ligger således relativt høy for at en lokalitet utfigureres. Områdene er klart definert og avgrenset på grunnlag av i hovedsak botaniske kriterier. Eksempler på naturtypelokaliteter er slåtteenger, dammer og gammel barskog.
- ii) Å avgrense områder som er *spesielt* viktige for prioriterte viltarter. Slike områder omtales som viktige viltområder. Lokalitetene verdisettes fra A-svært viktig, via B-viktig til C-lokalt viktig. Lokaliteter kartlagt etter denne metodikken utgjør som oftest 5-10 % av arealet i en kommune. Områdene kan være klart og definert avgrenset (som for eksempel et tjern viktig for våtmarksfugl) eller mer diffust avgrenset (som leveområder for storfugl). De defineres og avgrenses basert på viltfaglige kriterier. Eksempel er leveområder for rødlistede faglearter eller viktige trekkveier for hjortevilt.

Sammenlignet med andre tema som landskap, friluftsliv og landbruk vil små arealer ofte få middels og stor verdi, mens store arealer får liten verdi.

Verdi ¹ (DN-håndbøkene)	Verdi KU ² (SVV håndbok 140)	Nasjonal- lokal verdiskala	Naturforhold
A – svært viktig	Stor verdi	Nasjonal verdi	Svært viktig natur
B – viktig	Middels verdi	Regional verdi	Viktig natur
C – lokalt viktig	Middels verdi	Høy lokal verdi	Lokalt viktig natur
Ingen verdisetting	Liten verdi		Ordinær øvrig natur
Ingen verdisetting	Ingen relevans for fagtemaet		Bebygde areal

Når man vurderer omfang og konsekvenser av tiltaket på biologisk mangfold (prioriterte naturtyper, rødlistearter og viktige viltområder), brukes begrepsapparat og terminologi som anbefalt i Statens vegvesen håndbok 140 "konsekvensanalyser"; revidert utgave 2006 (Statens vegvesen 2006). For rødlistekategorier henvises det til Kålås m. fl. (2006); se www.artsdatabanken.no

Artsdatabanken har videre utarbeidet en egen Svarteliste over fremmede arter som har en høy risiko for å endre det naturlige tilhørende biologiske mangfoldet i Norge. Det er også nylig laget en egen risikovurdering over innførte treslag. Se www.artsdatabanken.no for mer informasjon.

6.3.3 Influensområde

Tiltak i et planområde kan forårsake negative effekter på arealer utenfor planområdet. I forbindelse med konsekvensutredninger må det derfor vurderes om tiltakene kan ha negative effekter på kjente naturtypelokaliteter, viltlokaliteter eller rødlistearter som finns i nærheten.

6.3.4 Datagrunnlag

Kunnskap om naturverdiene i området er basert på

- 1) Eksisterende kjent offentlig tilgjengelig kunnskap
- 2) Nye registreringer i 2008

6.3.5 Beskrivelse av dagens situasjon - naturgrunnlag

Berggrunn og løsmasser

Berggrunnen består av diorittisk til granittisk gneis og migmatitt som er harde og næringsfattige bergarter (www.ngu.no) som gir grunnlag for fattig vegetasjon. Videre er det et tynt løsmassedeck (www.ngu.no), slik at dette heller ikke gir grunnlag for rik plantevekst.

Naturforhold

Atlanten stadion ligger på Gomalandet i Kristiansund vegg i vegg med Atlanterhavsbadet og grenser i syd mot riksvei 70. Planområdet består av både menneskeskapte konstruksjoner og natur. Det er særlig i syd det finns en del natur. Naturen i området er til en stor grad kantsoner mellom stadion og riksveien.



Figur 6.25: Naturen i området består for en stor del av trebevokste kantsoner og plenareal. Her ses sitkagran voksende sammen med bjørk og furu.

Vegetasjon

Naturen i planområdet er dominert av yngre fattig røsslyngdominert furuskog med varierende innslag av løvtrær som selje, bjørk og platanlønn. I partier dominerer bjørk-og seljeskog/kratt og stedvis også skog av platanlønn. Det er også innslag av sitkagran, sembrafuru, berg/buskfuru og litt rogn. Det er også innslag av plenareal og kantsoner mot veier hvor vegetasjonen holdes nede og hvor det vokser grasarter.

Yngre skog dominerer i hele området, og det ble ikke sett eldre trær. Fremmede treslag dominerer, med treslagene platanlønn, sitkagran, sembrafuru og berg/buskfuru. Det er ikke bekkedrag eller vann i planområdet.



Figur 6.26: Av ikke innførte treslag i området, dominerer bjørk, selje og furu. Disse innslagene med naturlig skog, er på den annen side ung og er uten naturverdi.

6.3.6 Resultater

Resultatene baserer seg på:

A. Eksisterende kjent offentlig tilgjengelig kunnskap

Kristiansund kommune har som de fleste kommuner i landet gjennomført kartlegging av biologisk mangfold ved hjelp av naturtypekartlegging. Dette etter en standardisert metode utarbeidet av Direktoratet for naturforvaltning. Slik registrering ble utført av Miljøfaglig utredning AS og rapportert i 2003. Resultatene fra disse registreringene er lagt ut på Direktoratet for naturforvaltnings naturbase (www.naturbase.no) samt i rapport fra Miljøfaglig utredning AS.

Denne portalen ble senest sjekket 14.03.09 for oppdatert informasjon.

Det var ikke avgrenset naturtypelokaliteter innenfor utredningsområdet, ei heller i nærheten av planområdet.

Databasen Artskart (www.artsdatabanken.no) viser bl.a. kjente og stedfestede forekomster av rødlistearter. Denne ble senest sjekket 14.03.09. Det var ikke registrert funn av rødlistearter innenfor planområdet. Slike er heller ikke registrert i nærheten av planområdet.

B. Nye registreringer sommeren 2008

Kartlegging ble utført av naturforvalterkandidat Rein Midteng, Asplan Viak. Området ble befart på barmark 05.11.08. Tidspunktet var mindre gunstig for registrering av de fleste karplanter og fugl uten at dette anses problematisk. Tidspunktet var gunstig for lav og middels for sopp. Registreringstidspunktet var gunstig for registrering og avgrensning av naturtypelokaliteter som kan forventes forekomme i området. Tidspunktet anses som lite gunstig for registrering av viltarter som danner grunnlag for avgrensning av viltområder, uten at dette anses problematisk.

Det ble ikke funnet naturtype eller viltlokaliteter innenfor planområdet. Ei heller rødlistearter. Området anses som godt registrert.

Verdivurdering, biologisk mangfold

Med bakgrunn av foregående redegjørelse, er det klart at planområdet har:

Ingen naturtype- eller viltlokaliteter. Det er heller ikke registrert rødlistearter, og potensialet anses som lavt.

Generelt manglende naturverdier grunnet lite opprinnelig natur kombinert med at naturen innenfor planområdet er negativ sterkt påvirket av menneskelig aktivitet.

Stort innslag av fremmede treslag, hvorav flere står på den såkalte Svartelista (www.artsdatabanken.no)

Det er ikke kjente naturverdier som grenser eller som ligger i umiddelbar nærhet til planområdet og som indirekte kan bli skadet av planlagte tiltak. Men det ble observert et område med eldre løvskog rett nord for planområdet. Det er mulig at dette området har kvaliteter som tilsier avgrensning av naturtypelokalitet.



Figur 6.27: Det er et stort innslag av fremmede treslag i området. Her ses trolig bergfuru, eventuelt bergfuru.



Figur 6.28: Platanlønn (forkant), er en mellomeuropeisk lønnart som ble innført til Norge på 1600-tallet. Den er svært konkurransesterk og utkonkurrerer de norske (edel)løvtrærne. Særlig på Vestlandet har den etablert seg kraftig og er en trussel mot det biologiske mangfoldet. Arten må ringbarkes for å hindre at den skyter rotskudd.

6.3.7 Vurdering av omfang og konsekvens

Omfangsvurderingene er et uttrykk for hvor store negative endringer tiltaket vil medføre for eventuelt registrerte naturtype -og viltlokaliteter og rødlistearter som er kjent fra planområdet. Med konsekvenser menes de fordeler og ulemper et definert tiltak vil medføre i forhold til dagens situasjon. Konsekvenser for naturmiljøet framkommer ved å sammenholde områdets verdi og omfanget av endringer som planlegges.

Påvirkning av naturmiljøet må sees i lys av følgende generelle påvirkningsfaktorer:

Inngrep, arealbeslag og endret bruk

Dette er den viktigste grunnen til at arter kommer på rødlista. For eksempel har industriskogbruket dramatisk endret de norske skoger med den følge at mange hundre arter er kommet på rødlista.

Oppsplitting (fragmentering)

Oppsplitting av leveområder er generelt sett en av de viktigste grunnene til at arter blir truet da individene blir isolert fra hverandre.

Forstyrrelse i anleggsfasen

Anleggsarbeid vil kunne virke forstyrrende på fugl og andre viltarter. Arter på rødlista vil generelt være mer sårbare enn andre arter da de generelt er mindre robuste over for menneskelig påvirkning. I verste fall kan en anleggsfase medføre oppgitt hekke- eller ynglesesong for spesielt sårbare arter dersom anleggsaktivitet foregår i hekkesesongen nært reiret til en truet art, spesielt gjelder dette for rovfugl. Type aktivitet og om denne foregår om natten eller kun innenfor vanlig arbeidstid, er viktige faktorer for å vurdere konsekvensene av støy.

Eventuell spredning av fremmede arter

Anleggsarbeid betyr ofte at masser flyttes fra eller til planområdet. Dette kan medføre at man sprer plantematerialer til nye områder. En rekke skadelige fremmede arter trives spesielt godt i områder hvor det på grunn av anleggsarbeid blottes mineraljord og hvor det fra før vokser lite planter, noe som gjør at fremmede lett etablerer seg.

Av overnevnte punkter, er det punkt fire som har relevans for dette prosjektet. Det er allerede en rekke fremmede arter i området, og man bør sørge for at det ikke skjer ytterligere spredning inn eller ut av området av slike eller andre arter.

Omfang og konsekvensgrad for naturtypelokalitetene:

En utbygging i planområdet vil med bakgrunn i dette samlet sett ha ingen negativ konsekvens for kjente naturverdier.

6.3.8 Forslag til avbøtende tiltak

Det anbefales at det lages en egen plan for håndtering av eventuelle overskuddsmasser slik at ikke fremmede arter spres til nye områder.

På samme måte bør man forsikre seg om at det ikke tilføres eventuelle masser som er infisert av andre fremmede arter som ikke finns i planområdet i dag.

Oslo kommune har etablerte rutiner for disse to punkt, rutiner man kan høste erfaring ifra.

Det anbefales at fremmede treslag hogges og fjernes fra området. Særlig gjelder dette sitkagran og platanlønn som begge er aggressive fremmede treslag som er en trussel for det naturlige biologiske mangfoldet i landet. Ringbarking av lønn er mest effektivt for dermed hindre at stubben skyter rotskudd. Man bør etter dette jevnlig gjøre tiltak for å hindre nye oppslag av slike.

6.3.9 Kilder

Skriftlige kilder

Direktoratet for naturforvaltning, 2006. Kartlegging av naturtyper. Verdisetting av biologisk mangfold. DN håndbok 13 2.utgave 2006.

Direktoratet for naturforvaltning, 2000. Viltkartlegging, DN håndbok 11-1996.

J.A. Kålås m.fl. Norsk rødliste 2006 www.artsdatabanken.no

Gederaas, L. m.fl. Norsk svarteliste 2007 www.artsdatabanken.no

Digitale kilder

DNs naturbase: www.naturbase.no

NGUs geologiske baser: www.ngu.no

Artskart: [www.artsdatabanken](http://www.artsdatabanken.no)

6.4 Konsekvenser for kulturminne

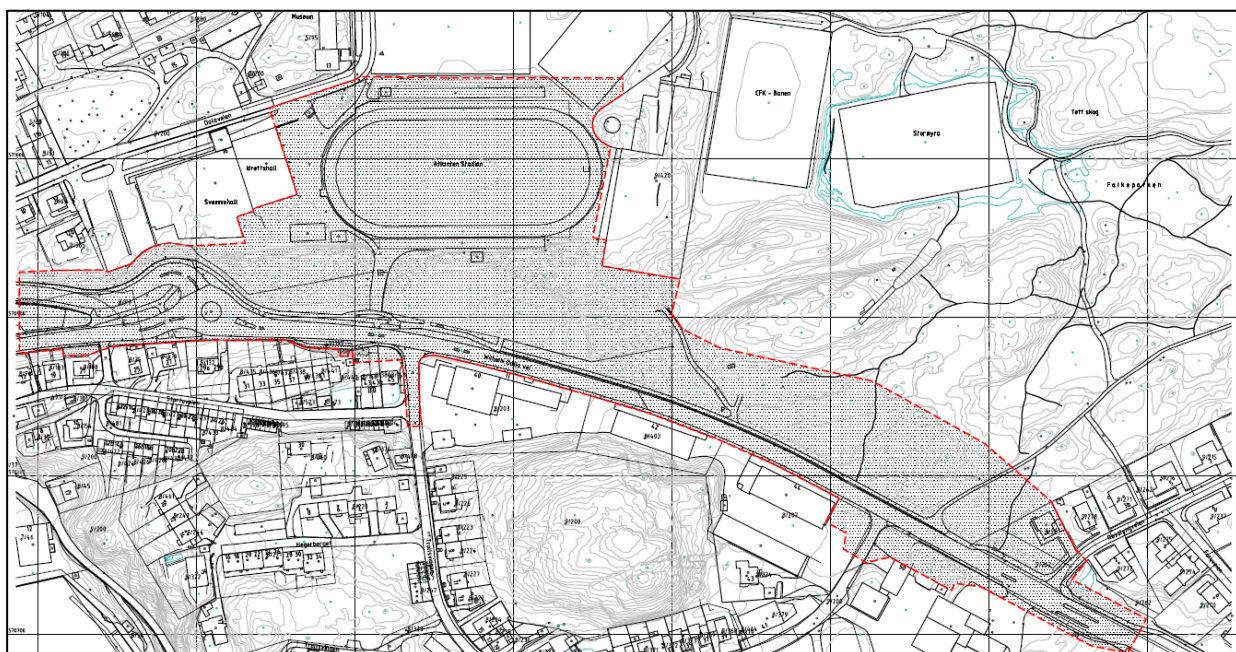
Kulturminne og kulturmiljø

Nødvendige registreringer av automatisk freda kulturminner skal gjennomføres i samband med reguleringsplanen. Eventuelle funn av automatisk freda kulturminner skal vurderes som en del av konsekvensutredninga. Avbøtende tiltak skal foreslås.

6.4.1 Innledning

Det skal bygges et nytt hotell ved Atlanten stadion i Kristiansund. Hotellet er en del av en større utbygging av stadion med næringsarealer, tribuneanlegg og parkering.

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner eller nyere tids kulturminner innen foreslått planområde. Det er imidlertid tidligere gjort steinalderfunn i nærliggende områder, og det er et potensial for at det kan finnes ytterligere funn innenfor planområdet. Kulturminnelovens § 9 gjelder undersøkelsesplikt i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplaner. Dersom tiltaket kommer i konflikt med automatisk fredete kulturminner må kulturminnemyndigheten ta stilling til eventuell dispensasjon før reguleringsplanen kan vedtas.



Kartet viser avgrensingen av planområdet

6.4.2 Definisjoner

Begrepene kulturminner og kulturmiljø er definert i kulturminneloven: "Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, heri lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Med kulturmiljø menes områder hvor et eller flere kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng."

Forvaltningen skiller mellom automatisk fredete kulturminner (også kalt fornminner) og etterreformatoriske kulturminner. Fornminner er kulturminner eldre enn 1537 (reformasjonen), med unntak av stående bygninger og mynter (1650), og samiske kulturminner og kulturminner i vann og vassdrag (eldre enn 100 år). Automatisk fredning gjelder selve kulturminnet og en sikringssone på minst fem meter omkring det. Etterreformatoriske kulturminner kan fredes etter vedtak.

Med kulturmiljø menes områder hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. En samlet vurdering av et områdes kulturhistorie, kulturminner og tidsdybde vil danne grunnlag for avgrensing av kulturmiljø.

Det er fylkeskommunene som er rette forvaltningsmyndighet i forhold til kulturminner (automatisk fredete/ etterreformatoriske) og kulturmiljø. I dispensasjonssaker som gjelder kulturminneloven er Riksantikvaren rette myndighet.

6.4.3 Metode

Valg av metode

Analysen er gjennomført i en forenklet versjon ut fra metodikk for vurdering av ikke prissatte konsekvenser beskrevet i Vegvesenets Håndbok 140. Retningslinjer i Riksantikvarens veileder (rapport nr. 31-2003) om "Kulturminne og kulturmiljø i konsekvensutgreiingar" har vært veiledende i alle vurderinger som er gjort.

Bruk av kilder

Denne utredningen er en sammenfatning av de opplysninger det er offentlig tilgang på i forhold til kjente kulturminner og -miljø i planområdet. Kartleggingen av kulturminner er basert på registreringer i Askeladden og bygningsregisteret SEFRAK. Det er i tillegg benyttet ulike skriftlige og muntlige kilder. Det er ikke foretatt en befarig av området. Det er holdt kontakt med kulturminnemyndigheten i Møre og Romsdal fylke.

Vurdering av verdi

Kulturminneloven gir en bred definisjon av hva som er kulturminner og kulturmiljø. Dette betyr at ikke alle kulturminner eller kulturmiljø kan eller skal vernes. I forvaltningen av kulturminner blir det lagt vekt på at mangfoldet av kulturmiljø og kulturminner skal tas vare på, og at et representativt utvalg skal prioriteres for vern. Det skal legges vekt på kulturhistoriske sammenhenger fremfor enkeltobjekt.

Grunnlaget for å verne kulturminner og kulturmiljø er at de har verdi som kilde til *kunnskap*, som grunnlag for *opplevelse* og som *ressurs for bruk*.

Kilde til kunnskapsformidling: Ved vurdering av et kulturminnes kunnskapsverdi skal representativitet, sammenheng/ miljø, autensitet og fysisk tilstand vurderes.

Grunnlag for opplevelse: Menneskene opplever kulturminner og kulturmiljø på hver sin måte. Opplevelsene henger blant annet sammen med kunnskap, holdninger, tilknytning til stedet, og hvilke sosiale eller etniske gruppe en hører til. Kulturminnene er med på å vise kontinuitet og endring i det fysiske miljøet og gir stedet karakter.

Bruksressurs: Mange kulturminner og kulturmiljø er i daglig bruk, og har slik sett verdi som bruksressurs i seg selv. I sammenheng med friluftsliv og turisme inngår kulturminnene som

en del av opplevelsene, og kan dermed også ha en pedagogisk verdi. Kulturminnene er med andre ord en indirekte ressurs som gir grunnlag for næringsutvikling.

De ulike kriteriene tilknyttet vurderingen av kunnskaps- og opplevelsverdier kan ofte overlappe hverandre. Hvilke kriterium som blir lagt mest vekt på er derfor avhengig av de aktuelle kulturminnene eller kulturmiljøene. Kunnskapsverdiene blir vektlagt ved vurderinger av nasjonale interesser.

Verdivurderingen er holdt på et generelt nivå. Fornminner er automatisk fredet etter Kulturminneloven, og har sammen med vedtaksfredete kulturminner per definisjon stor verdi.

Tidfesting av de ulike perioder i forhistorien og frem til vår tid:

Arkeologisk periode	Hovedperiode	Datering BC / AD
Tidlig/ mellom/ sen mesolitikum	Eldre steinalder	10000 – 3900
Tidlig/mellom neolitikum	Yngre steinalder	3900 – 2400
Sen neolitikum		2400 – 1800
Eldre bronsealder	Bronsealder	1800 – 1000
Yngre bronsealder		1000 – 500
Førromersk jernalder	Eldre jernalder	500 – 0
Eldre romertid		0 – 200
Yngre romertid		200 – 400
Folkevandringstid		400 – 550
Merovingertid	Yngre jernalder	550 – 750
Vikingtid		750 – 1050
Middelalder	Middelalderen	1050 – 1536
Nyere tid	Nyere tid	1536 –

Kronologisk skjema med periodebetegnelser og tidfesting (Kilde: Møre og Romsdal fylke)

Den mest vanlige typen registrerte kulturminne er gravminne, steinalderlokaliteter, ulike typer tufter og diverse groper (ildsteder, stolpehull, kokegroper m.m.) gravd ned i undergrunnen. En fullstendig oversikt over automatisk freda kulturminner finnes ikke, og vil heller aldri gjøre det. Man regner med at kun omtrent 10 % av kulturminnene er kjent. De øvrige er ikke synlige eller vanskelig synlige på markoverflaten, eller bare ikke registrert. En del av de automatisk freda kulturminnene som er registrert er innarbeidet og kartfestet på økonomisk kartverk sine kartblad 1:5000. Symbolet som er brukt er en rune (R). Så lenge kartfesting og registrering av automatisk freda kulturminner aldri vil kunne bli fullstendig, vil en i offentlig

forvaltning og arealplanlegging være avhengig av den informasjonen og de data kulturminnevernet til en hver tid kan få fram, dersom en skal oppfylle intensjonene og de lovpålagte oppgavene og krav som ligger i kulturminneloven. Dersom en planlagt utbygging kommer i konflikt med automatisk fredete kulturminner må planen justeres/endres eller det må søkes om dispensasjon fra kulturminneloven. Ved en slik »frigiving» forutsetter kulturminnelovens § 10 at tiltakshaver dekker utgiftene til de nødvendige arkeologiske undersøkelser.

Kulturminner fra nyere tid omfatter kulturminner fra etterreformatorisk tid (yngre enn 1536). Disse kulturminna har mer eller mindre stor verneverdi, men er i utgangspunktet ikke automatisk fredet. De kan vedtaksfredes etter § 15 i kulturminneloven, reguleres til bevaring eller sikres på kommuneplannivå med hjemmel i plan og bygningsloven. I det såkalte SEFRAK-registeret er kulturminner fra før 1900 (hovedsakelig stående bygninger) registrert. I en del tilfelle er også kulturminner fra etter år 1900 tatt med i SEFRAK - registret.

Avgrensning av tema og grensesnitt mot andre tema

Kulturminner og kulturmiljø er ofte en del av andre fagtema som blir utredet som grunnlag for å forstå utviklingen i området; til eksempel landskap, friluftsliv, samt næringsliv og reiseliv. Skillet går på at det er ulike referanser som blir vektlagt.

Influensområdet

Områder der en venter at kulturminner og kulturhistoriske verdier kan bli påvirket av verneforslaget, er definert som influensområde. Influensområdet blir påvirket blant annet av tiltakets lokalisering og utforming, visuelle sammenhenger, vegetasjon og landskap. For å kunne se helheten i den kulturhistoriske utviklingen og i bevarte kulturmiljø er disse områdene omtalt.

Historisk utvikling

I gamle Kristiansund kommune (før sammenslåingen med Frei) er det gjort en rekke funn fra steinalderen. Mest kjent er Kristiansund for Anders Nummedals oppdagelse av den såkalte "Fosnakulturen" i 1909. Dette funnkomplekset fikk sitt navn etter funnstedet Fosna, som er det gamle navnet på handelsstedet som i dag kalles Kristiansund. Oppdagelsen av Fosnakulturen viste at bosettingshistorien i Norge var flere tusen år eldre enn antatt, og regnes som et av de mest revolusjonerende oppdagelsene i Skandinavisk arkeologi på 1900 tallet.

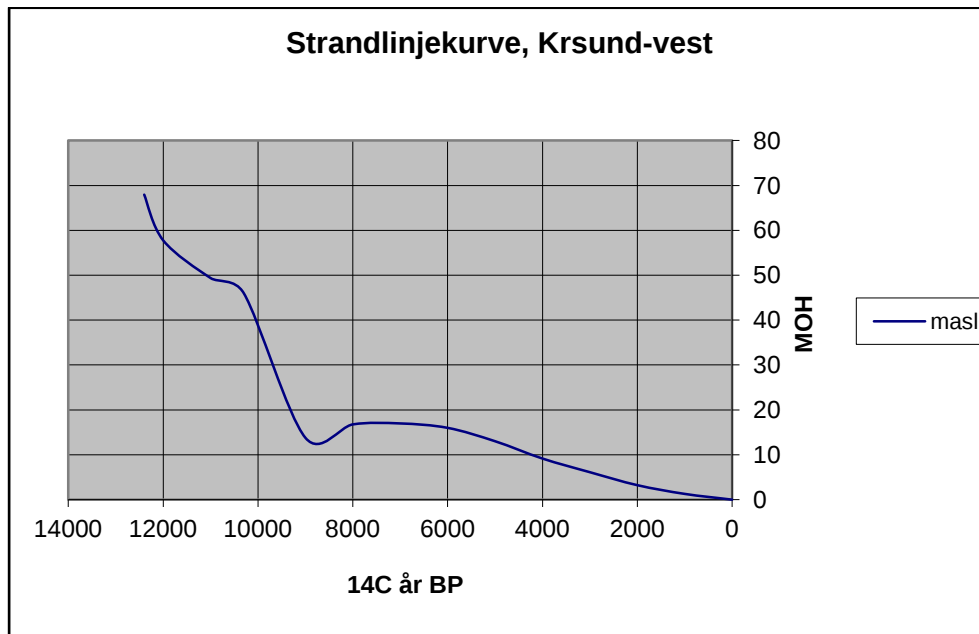
Fosnakulturen er et begrep brukt om den eldste perioden av steinalderen. Et annet mye brukt begrep er "Pionerbosettingen", dvs de første som bruker og bosetter landet. Fosnakulturen dekker hovedsakelig perioden 11 500 – 10 000 år siden. Det er ikke sikre slutninger om hvorfor fosnafolket vandret inn, men man tror de er etterkommere av den gamle Komsakulturen i Finnmark.

Steinalderen (10 000 – 1 800 f.kr.)

Fosnakulturen utgjorde den første perioden av steinalderen. Steinalderen strekker seg over ca. 8000 år. De fleste funn fra de høyereliggende fosnalokalitetene er gjort i Kristiansund. Det er også gjort funn fra de fleste av steinalderens yngre perioder.

Grunnet landhevingen og at boplassene var stedbundne, finner man de eldre lokalitetene høyest i terrenget, der Fosnalokaliteter ligger 25 – 45 meter over dagens havnivå. Den

påfølgende perioden vet man lite om, siden en transgresjon (hvor havet stiger igjen) har vasket bort de lokaliteter som lå ved datidens strandlinje. Ved funn av lokaliteter som er ca. 9500 – 8000 år gamle vil disse derfor være svært viktige for forskingen.



Strandlinjekurve som viser hvor høyt havet har stått i de perioder det har bodd mennesker i Kristiansund.

References: Bondevik, Stein, John Inge Svendsen and Jan Mangerud, 1998: Distinction between the Storegga tsunami and the Holocene marine transgression in the coastal basin deposits of western Norway, *Journal of Quaternary Science*, 13(6): 529-537. Svendsen, John Inge, and Jan manglerud, 1987: Late Weichsellan and Holocene sea-level history for a cross-section of Western Norway, *Journal of Quaternary Science*, 2:113-132 Excell spreadsheet prepared by David N. Simpson, march 2001

Ved Kristiansund lå landet bare 80 meter lavere enn i dag. Da isen begynte å smelte etter siste istid steg havet relativt raskt, men samtidig begynte landet å heve seg på grunn av mindre trykk fra isen. Denne utviklingen forløp seg forskjellig fra område til område. En datering med strandlinjekurver (som over) forutsetter at lokalitetene har vært strandbundne. Basert på tidligere funn kan man med rimelig sikkerhet si at strandlinjedateringer er et godt hjelpemiddel i tidfesting av steinalderlokaliteter.

Åtte boplasser fra steinalderen er funnet på Kirklandet. Tre dalsøkk med flat bunn er skilt fra hverandre med lave åsrygger. Dalsøkkene går hovedsaklig i øst-vestlig retning med svak helning mot øst. I det mellomste dalsøkket, på det område som er kalt Øvre Vågens reperbane, oppdaget Anders Nummedal to Fosnaboplasser med 100 meters mellomrom. Her ble det gjort funn av flint, deriblant redskaper.

Fosnakulturen var sterkt knyttet til sjø og sjøfangst. Siden det har vært boplasser på øyene, må bruk av båt ha vært kjent tidlig. Trolig ble det brukt stokkebåter, eller barkekanoer laget av never. Det er ikke funnet rester etter hus eller telt fra denne tiden i dette området. I Øvre Vågen reperbane er det funnet en grue av sammenlagte steiner.

Redskaper av bein og horn har vært viktige. Flintredskaper regner man med har vært skjefter til bein og treredskaper som kniver, økser, pilespisser m.v. Det er funnet skrapere på alle boplasser.



Øks, pilespisser og skrapere av flint fra Fosnakulturen, funnet ved Voldvatnet. Kilde: Kristiansundsboka

Bronsealder (1800 – 500 f.Kr.) og jernalder (500 f.Kr. – 1050 e.Kr.)

Når jordbruket gjorde sitt inntog i regionen for ca. 4100 år siden blir bruken av landskapet drastisk endret. Kristiansund har trolig aldri vært et optimalt jordbruksområde. Vi må anta at det har vært noe mindre gårdsbosetting f.eks. ved golfbaneområdet ved Omsund/Seivika, men ellers er nok Kristiansund i denne perioden lite sentral. Bronsealderen, er til tross for navnet i stor grad preget av redskaper laget av stein og bein/gevir. Funn fra flere huler i Kristiansund, deriblant to som ligger ved Atlantenområdet, viser bruk i siste del av stein-, hele bronse- og deler av jernalderen. Sannsynligvis er hulene brukt som oppholdssted knyttet til sesongvis jakt – og fiske.

Det er også gjort en rekke funn fra vikingtiden på Nordmøre (yngre jernalder), men ingen i området rundt Atlanten.

Middelalder (1050 – 1537 e.Kr.)

Utviklingen av jordbruket ekspanderte ytterligere i Middelalderen frem til pesten satte en demper for utviklingen. På Nordmøre var det fiske og salg av fisk som var de mest fremtredende næringsvirksomhetene frem til det 13. århundret, hovedsakelig for å dekke kyst-, fjord- og dalbefolkningens eget behov for fisk. Fisken ble transportert med båt. I tillegg er det mye som tyder på at det foregikk handel inn i landet over Sunndalsøra (Johnsen 1949). Handelen omfattet mastetønner, huder og skinn. Det har også vært tidlig utførsel av fisk og tran til engelske og andre oversjøiske havner i denne perioden. Utførselen av både land- og fiskeprodukter har trolig foregått i relativt lite omfang.

Jordbruket betydde mest for Nordmørebygdene i tiden før det 13. århundret, og funn vitner om at det økonomiske tyngdepunktet før den tid lå i de indre kyst- og fjordbygdene.

I senmiddelalderen ble det økonomiske tyngdepunktet etter hvert flyttet utover mot øyene i havgapet, der det holdt det seg gjennom flere hundre år. Det første gjennombruddet for den norske tørrfiskeeksporten skjedde allerede på 1200 tallet, og fiskeriene begynte å blomstre langs Nordmørskysten tidlig på 1300 tallet da folk begynte å flytte fra Frei, Averøy og indre Nordmøre ut til Grip og Veidholmen. Dette var for å få lettere tilgang på fisken som fantes i store mengder utenfor Nordmørskysten. Etter hvert utviklet det seg en utbredt handel mellom fiskerne og handelsfartøyene som gikk mellom Bergen og Trondheim, der fiskerne byttet til seg korn og mel mot fisk. Gode økonomiske vilkår gjorde at folketallet i fiskeværene økte, og Vær som Grip, Veien, Odden og Brattvær ble etter hvert tett folkesatt. Utover 1300 tallet ble værene omformet til små handelssentra, og handelslivet tok overhånd i det 14. århundret. Erkebiskopen av Nidaros krevde skatt av handelen mellom handelsfartøyene og værfolket, noe som ble en belastning for folket. Fiskerinæringen utviklet seg videre på 1400 tallet og frem til 1500 tallet. Etter 1500 tallet sank prisen på norsk tørrfisk til ca halvparten av den tidligere pris, og fiskerinæringen og handelen på øyene fikk et tilbakeslag. Sist på 1500-tallet ble det solgt bare halvparten som i 1520. Årsaken til det var et veldig fremblomstrende fiske på New Foundland.

Nyere tid (1537 e.Kr. – vår tid)

I siste halvdel av 1600-tallet flyttet det økonomiske tyngdepunktet seg mot land igjen. Nordmøre hadde fra det 1600 århundret i stedet fått en ny og betydelig eksportartikkel i trelast. Nederlenderne hadde begynt å seile og handle på Mørkysten i løpet av 1500-tallet. De var interessert i trelast, for de store skogene i Mellomeuropa var allerede for belastet. Dermed ble det oppgangstider for Møringene. Trelasthandelen kom i gang i år 1606-07, og det kom skip helt fra England, Skottland og Danmark for å kjøpe tømmer.



Et utsnitt fra et kart av Johannis van Keulen fra siste halvdel av 1600-tallet. (Kilde: Kristiansundsboka)

Ennå het Kristiansund Fosna, men ladestedet hadde tidlig fått egen tollbod. Med det ble Kristiansund et administrativt sentrum for all handel på Nordmøre, og de skogrike kyst- og fjordlandskapet ble basis for handelen og omsetningen i distriktet. Trelasten og skipsfarten ble fremtredende. Den store trelasten revolusjonerte det økonomiske livet på Nordmøre sterkere enn fiskerinæringen tidligere hadde gjort. Trelastdriften førte Nordmøre ut av middelalderen og inn i nyere tid, og skapte det første grunnlaget for bydannelse der Kristiansund nå ligger.

Ladestedet Fosna vokste raskt med den økte handelen av trelast, klippfisk og sild. I 1730 søkte byen om kjøpstadsrettigheter, men maktsentrene i Bergen og Trondheim kjempet imot. Det betød økt konkurranse for dem. Kjøpstadsfriheten av 1742 førte til at de lenker som lenge hadde bundet innbyggenes virksomhet og stedets vekst ble brutt. I årene frem til 1814 kunne derfor det økonomiske livet utvikle seg fritt i Kristiansund og folketall og betydning ble betydelig styrket. Stedets befolkning økte til omtrent det dobbelte, og Kristiansund var først på 1800 tallet vokst fram til å bli en særpreget og blomstrende handelsby som hevdet seg godt i rekken av landets byer. Først og fremst takket være britene som slo seg ned på stedet, ble Kristiansund på 1700-tallet en foregangsby når det gjaldt tilvirkning av fisk og eksport av fisk.



Kristiansunds byvåpen har vært gjenstand for mange diskusjoner. Von Nissen fikk i oppdrag å lage byvåpenet, og noen mener han med det fikk sin "hevn". Han foreslo at byvåpenet skulle vise "et af en høj Klippe kommende Vandløb hvorimod springer Lax, eller og Neptunus". Det finnes imidlertid ingen finnes ingen lakseelver i Kristiansund. En annen forklaring på dette misvisende byvåpenet kan være at navnet Fosna ved en misforståelse ble til "Fossen" (Kilde: Kristiansundsboka).

Ut over siste halvdel av 1700-årene forandres byens utseende. Innbyggertallet øker sterkt, og nye til dels store hus bygges av de stedlige handelsmenn. Men noe byanlegg var det ennå ikke snakk om, det hindret terrenget. Bygningene ble som før satt der de best fikk plass, ofte hengende ut over sjøen. Karakteristisk for Kristiansund er engene som ble tatt i besittelse av kjøpmennene til dyrking og øyproduksjon for det voksende antall storfe. Stor var også interessen for hagekunst, inspirert av de engelske innflytterne.



Fra klippfiskens storhetstid. Siste bilde viser klippfisketørking på Skorpa i nyere tid. Fotograf er Nils Williams. (Kilde: Kristiansunds boka)

6.4.4 Dagens situasjon og verdier

Overordnet situasjon

Området ligger på Kirklandet i overgangen mot Gomalandet. Store deler i nordøst består av rene naturområder, mens områdene i sørvest stort sett er bebygd. Innenfor planområdet ligger flere ulike idrettsanlegg; fotball- og idrettsanlegg (Atlanten stadion), skøytebane, fotballhall og svømmehall. Planområdet har nær tilknytning til friluftsområdet Folkeparken i øst, og sjøen i nord og øst. Området nord for og langs Rv 70 består av kystlandskap bestående av en blanding av kuperte knauser, vegetasjonssoner og åpne sletter. I nordøst mot Folkeparken ligger en campingplass og to skoler (Atlanten ungdomsskole og Atlanten videregående skole). Nordvest og sørvest for Atlanten stadion ligger to mindre boligområder. Boligområdet sør for RV 70 er lokalisert langs Stortuveien. I nord ligger et boligområde avgrenset av Balders vei og Dalaveien (inkluderer også Tors vei og Odins vei).

Vurdering av kulturminnene

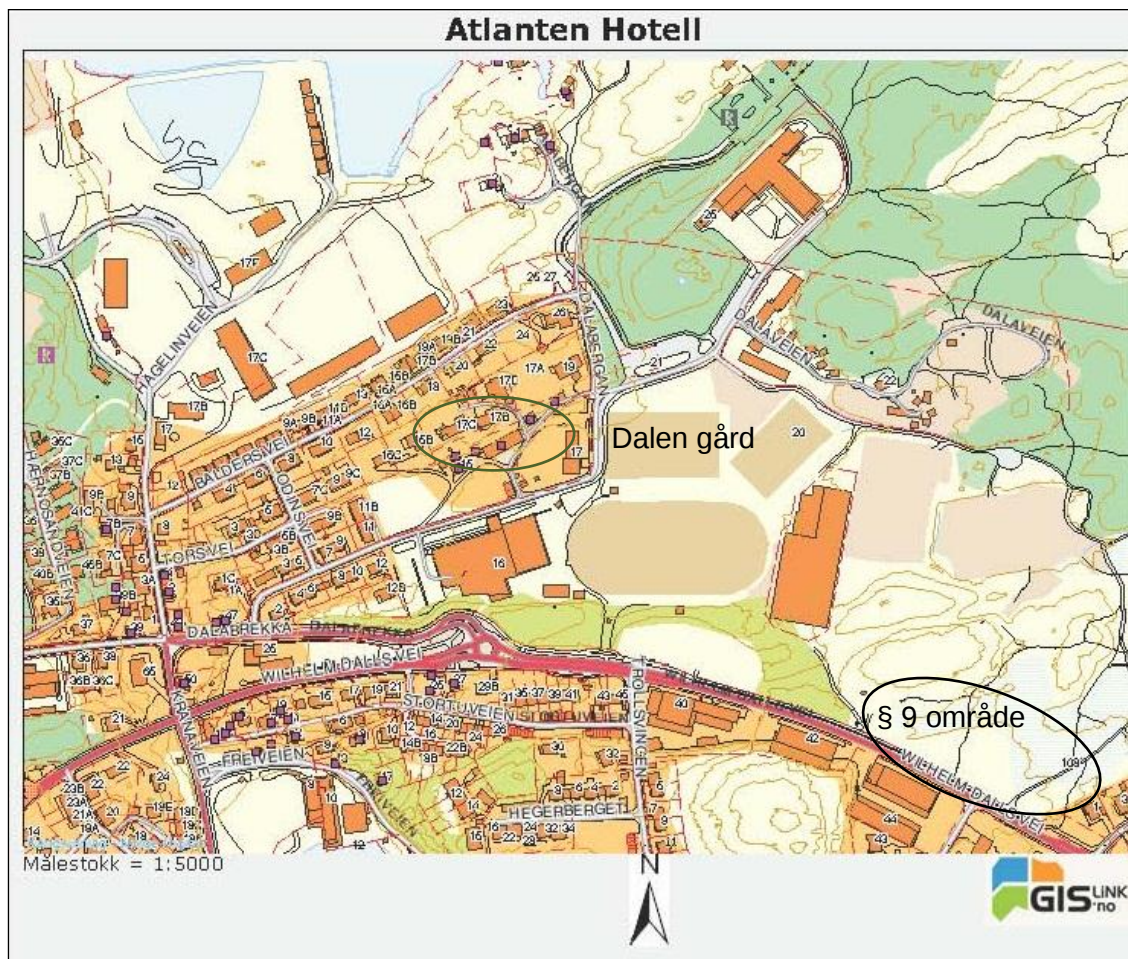
Det er gjort en rekke funn, både løsfunn og etter utgravinger i Kristiansund. Dette medfører at man i dag har en del kunnskap om enkelte perioder av forhistorien, særlig den eldste perioden (Fosnakulturen). Det er utført noen store utgravinger i Kristiansund de siste 10 årene. I forbindelse med flyplassutvidelsen, Øygarden/Vestbase med flere er det foretatt utgravinger av funn fra eldre steinalder. Dette er perioder som i liten grad er undersøkt ved de andre utgravingene.

De funnene Nummedal gjorde og de fleste eldre funnene gikk tapt (uten faglig utgraving) i byutviklingen fram til 1980-tallet. Registreringer gjennomført i løpet av de siste 10 år, er i stor grad gjort i sammenheng med ulike prosjekter som har krevd utgraving og ikke bevaring. Dette gjør at det i Kristiansund finnes svært få bevarte steinalderboplasser. Dette er tankevekkende når man ser den statusen Kristiansund har i nasjonal sammenheng når det gjelder Nummedal og Fosnakulturen.

Det er gjort noen registreringer og noen få utgravinger på lokaliteter fra de siste 4000 årene av steinalder. Det er gravd ut 3 lokaliteter ved bygging av ny skole på Atlanten i 2005, og det ble i 2008 registrert 9 lokaliteter på Skorpa, sannsynligvis fra siste del av eldre steinalder og yngre steinalder. Det er søkt om dispensasjon fra kulturminnelova for disse.

Det er ikke tidligere utført registreringer etter § 9 i kulturminnelova i selve planområdet. Kulturminneforvaltningen i Møre og Romsdal fylke gjennomførte derfor undersøkelser i henhold til kulturminnelovens § 9 i forbindelse med planarbeidet. Det ble antatt at området øst for Atlanten stadion hadde et potensial for funn av automatisk fredete kulturminner. Spesielt ville funn av lokaliteter som er ca. 9 500 – 8 000 år gamle være av stor interesse.

Området som ble undersøkt framgår av kartskissen nedenfor.



Kartet viser området med Dalen gård og registreringsområdet som Møre og Romsdal fylke undersøkte høsten 2009.

Det ble kun funnet ett enkeltstående funn som er avgrenset med fire negative prøvestill tett ved, samt at det positive prøvestykket ble utvidet uten resultat. Uten flere funn ble flintavslaget avskrevet som et løsfunn. Det konkludres derfor med at det ikke er konflikter mellom planlagt tiltak og automatisk fredete kulturminner. Rapport fra Møre og Romsdal fylke, se vedlegg 7.9.

Like nord for planområdet er Dalen gård lokalisert. Det er igangsatt en fredningsprosess for gårdsanlegget, og varsel om oppstart ble sendt ut i slutten av januar 2009. Fredningsgrensen følger eiendomsgrensen.

Langs Stortuveien og Hagelinveien finnes det et knippe eldre bolighus fra før 1900-tallet som alle er registrert i SEFRAK-registeret. Disse bygningene er i denne sammenheng ikke

gjennomgått spesifikt, da de ikke vil bli berørt av nye tiltak i denne planen. Det antas at boligene er i god teknisk stand da de er i bruk.

Følgende kulturminner antas indirekte (visuelt) å komme i konflikt med aktuelle tiltak i planområdet:

A. Nyere tids kulturminner – Dalen gård

A: Nyere tids kulturminner – Dalen gård

Møre og Romsdal fylke har per november 2008 startet opp en fredningsprosess for Dalen Gård like nord for planområdet. Fredningsgrensen følger dagens eiendomsgrense.

Knudtzondalen, eller "Øvre Fosenvågen" som den het i gammel tid, var delvis oppdyrket av skotten Walter Miln allerede i 1780-årene. Etter Milns død i 1799, solgte enken i 1807 alle Milns eiendommer som besto av to våningshus nede i byen og gården "Øvre Fosenvågen" med påstående fehus til kjøpmannen Nic. H. Knudtzon. Han døde om stedet til Dalen. Knudtzon brukte gården som landsted og "seter". Et svært steinfjøs, muligens fra Milns tid, og en melkebod med mursteinshvelv er minner fra denne tid. I en sal i 2. etasje i våningshuset finnes det veggmalier malt direkte på panelfyllingene på veggene. I dag er bare halve salen inntakt. Også andre steder i huset finnes dekorasjoner, delvis som løse rester. Bildene har opprinnelig ikke hatt noe med Knudtzondalen å gjøre, og er svært spesielle med britisk inspirert astronomiske og vitenskapelige motiver. Etter all sannsynlighet kommer dekorasjonene fra Milns hus. Knudtzonfamilien eide gården fra 1808 til 1846, og i denne perioden ble det største arbeidet gjort med oppdyrking og bygging av hus. Etter 1846 hadde gården flere kortvarige eierforhold, før den i 1855 ble solgt til John P. Glærum hvis familie drev gården i flere generasjoner. Anlegget eies i dag av Kristiansund kommune.

Fredningsforslaget omfatter følgende bygninger:

ID 120534-1	Våningshus/ hovedbygning (1700-tallet)	Tømmerbygning i to etasjer med saltak
ID 120534-2	Låve (1700-tallet)	Lang lødebygning med fjøs under med saltak
ID 120534-3	Hønsehus/dukkestue, ikke tidfestet	Enkel hytte i bindingsverk med skott på den ene siden
ID 120534-4	Melkebod/ masstue, ikke tidfestet	En etasje i betong og tre, med kjeller under, saltak
ID 120534-5	Uthus – skjul, ikke tidfestet	Enkelt bindingsverkshus på kraftige gråsteinsmurer, saltak
ID 120534-6	Smie, ikke tidfestet	Enkel bygning i mur og tre

(Kilde: Askeladden)

Bakgrunnen for fredningen er at dette er et unikt løkkebruk typisk for Kristiansund, der anlegget er komplett med seks bygninger samt et hageanlegg med opprinnelse fra 1700-tallet. Hovedhuset har verdifulle malerier, og fredningen vil omfatte både eksteriør og interiør. Anlegget utgjør en stor kilde til kunnskapsverdi, og et grunnlag for opplevelse. Den tekniske tilstanden er varierende, og vil ha innvirkning på hvor mye som skal fredes.

Med bakgrunn i vurderingen ovenfor er den samlede verdivurderingen for Dalen gård gitt **stor verdi**.

6.4.5 Konsekvenser

0-alternativet med eksisterende planer og trusler

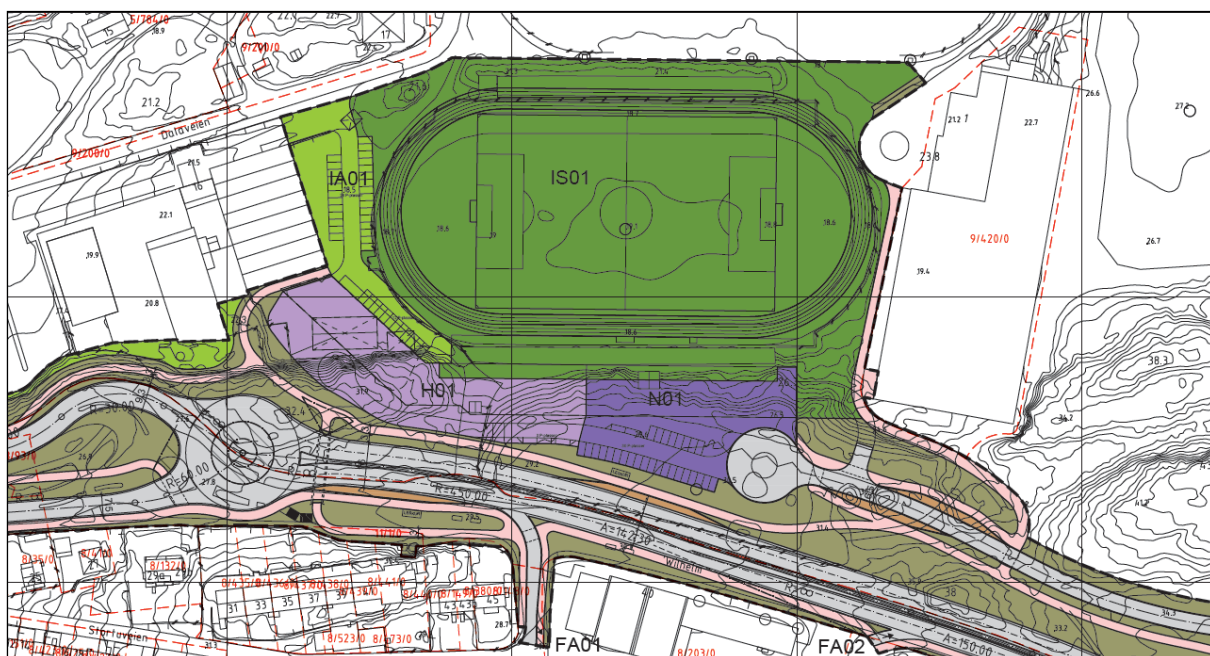
0-alternativet er dagens situasjon med stadion og 2-felts Rv 70.

Samlet omfang og konsekvens 0- alternativet

En videre bruk av området som dagens situasjon vil gi ubetydelige konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø.

Alternativ 1: Nytt hotell ved Atlanten stadion

Det skal oppføres et nytt hotell formet som en høyblokk på inntil 11 etasjer sørvest for Atlanten stadion med i alt 200 rom. Det skal i tillegg oppføres et nytt tribunebygg med parkeringsanlegg langs søndre langside (fire etasjer). Hovedadkomst til hotell og parkeringsanlegg/stadion vil skje via ny avkjørsel/ tilførselsvei fra RV 70.



Nytt tiltak ved Atlanten stadion

Samlet omfang og konsekvens av alternativ 1

A. Automatisk fredete kulturminner

Det er ikke registrert automatisk freda kulturminner innenfor planområdet, men det er registrert 8 steinalderlokaliteter og 1 heller i influensområdet. Alle lokalitetene ligger i god avstand fra foreslåtte tiltak. Reguleringsplanen vil derfor ikke komme i direkte eller indirekte konflikt med kjente automatisk fredete kulturminner.

Alternativ 1 vil ikke påvirke kjente steinalderlokaliteter i influensområdet, og vil følgelig ikke medføre noen konsekvenser for disse lokalitetene.

Nyere tids kulturminner - Dalen gård

Fredningen skal sikre at opprinnelig bygningsmiljø og arkitektur opprettholdes for ettertiden. Fredning av området rundt bygningene har som formål å bevare og sikre kulturminnenes virkning i miljøet, samt opprettholde kulturmiljøet slik det framstår med bebyggelsesstruktur, gjerder, beplantning, hager og veier. Virkningen av bebyggelsen i landskapet er også avhengig av at eksisterende bruk hovedsakelig blir opprettholdt. Riksantikvaren betrakter generelt sett de senere års industri- og næringsutvikling som en trussel mot den antikvariske verdien av fredete anlegg, fordi de ofte bidrar til å forringe de gamle bygningsmiljøenes karakter og historiske sammenheng.



Sol/skygge studie av hotellet vårjevndøgn 210309 kl 11:00. Slagskyggen når så vidt våningshuset på Dalen gård

Vedtaksfredning etter kulturminneloven innebærer at kulturminnene er av nasjonal betydning, og følgelig av stor verdi. De nye tiltakene knyttet til Atlanten Stadion og hotellet vil fremstå i en annen skala og størrelse enn den gamle bebyggelsen. Tiltakene vil derfor få negative visuelle konsekvenser for det gamle bygningsmiljøet. Det er fra før bygd nye, ganske store boliger langs toppen av terrenghøyden i nord. Disse ligger tett inntil gårdsanlegget. I tillegg ligger Atlanterhavsbadet relativt tett inntil gårdsanlegget i sør. Denne

bebyggelsen har bidratt til at den historiske sammenhengen allerede er kraftig forringet. Ny bebyggelse vil ytterligere forstyrre kulturmiljøet gjennom at det bygges nye store bygningsvolumer så tett inntil.

Alternativ 1 vil påvirke Dalen Gård i lite negativt til intet omfang. Lite negativt omfang sammenholdt med stor verdi gir **liten negativ konsekvens**.

6.4.6 Avbøtende tiltak

Dalen Gård:

Eksisterende vegetasjon rundt gårdsanlegget må bevares ut i fra en skjøteselsplan. Høyden på hotellet kan med fordel reduseres noe.

Kilder/Litteraturliste

Skriftlige kilder:

Kristiansunds historie, bind 1 og 2. Arne Odd Johnsen. Kristiansunds historie nemnd, 1949.

Askeladden, Riksantikvarens database for fredete kulturminner.

GIS-LINE webinnsyn.

Innberetning om befarings/ registrering av Sommarro og Kvernbergmyran, Kristiansund.

Terje Stafseth, Møre og Romsdal fylke, 2007.

Skriftlig informasjon gitt av arkeolog Ragnar Orten Lie, Møre og Romsdal fylke, 2009.

Notat om "Knutzondalen, Kristiansund N". Forfatter O.Y., 1927.

Kristiansundsboka. Et undervisningsopplegg for elver på mellomtrinnet (Internettbasert). Kristin Eriksen, 1999.

Muntlige kilder:

Ragnar Orten Lie, Møre og Romsdal fylke

Berit Rønsen, Møre og Romsdal fylke

6.5 Konsekvenser for friluftsliv

Utredninga vil vurdere hvordan prosjektet svekker eller bedrer de fysiske forholdene for å utøve friluftslivsaktiviteter i området.

6.5.1 Innledning

Avgrensning av tema

Friluftsliv defineres ofte som:

"Opphold og fysisk aktivitet – i friluft – i fritiden – med sikte på miljøforandring og naturopplevelse" (St. melding 40, 86-87).

Friluftsliv inneholder en rekke ulike aktiviteter, men foregår på fritiden med sikte på å få gode opplevelser og i områder med et vist naturpreg. Jakt og fiske i fritiden regnes vanligvis som friluftsliv. Breivik (1978) snakker om de to tradisjoner i norsk friluftsliv. På ene siden har en byens friluftsliv som har vokst ut av nasjonalromantikkens idealer om det frie livet ute i naturen. På andre siden har en landsbygdens friluftsliv som i større grad knyttes opp mot nytteorienterte aktiviteter som for eksempel jakt og fiske. I et urbant område som områdene rundt Atlanten stadion vil friluftslivet i stor grad handle om mer urbane aktiviteter som spaserturer/fotturer, jogging og trim o.l. Idrett regnes tradisjonelt ikke som friluftsliv, men i influensområdet vil grenselandet mellom friluftsliv og idrett være flytende.

Gode opplevelser er kjernen i friluftslivet. I tillegg kommer eventuelt goder som sosialt samhold, bedre helse og eventuelt materiell nytte som kjøtt, fisk og bær (spesielt i landsbygdens friluftsliv). Selv om gode opplevelser er kjernen i det utøverne søker er ofte folks oppmerksomhet mer rettet mot selve friluftslivsaktivitetene, og de områdene friluftslivet skjer i. Enkelte har kalt dette et hierarki av behov, hvor utøverne er mest bevisst de to laveste nivåene (behov for aktivitetsmuligheter og miljømuligheter), mens det høyeste (behov for opplevelsesmuligheter) vil være viktigst i forhold til i hvilken grad folk er fornøyd med sitt friluftsliv (Driver & Brown 1978). Da det ikke er noen direkte sammenheng mellom folks opplevelser og bestemte aktiviteter i bestemte miljø, kan en ikke alltid slutte ut fra en bestemt miljøtilstand at gitte aktiviteter gir gode opplevelser (eller motsatt). Dette vil avhenge av preferanser og personlighet til den enkelte.

Tiltak i friluftslivsområder vil kunne ha negative effekter dels gjennom fysisk å hindre mulighetene for friluftslivsaktiviteter, og dels gjennom miljøendringer som reduserer kvaliteten til utøvernes opplevelser. Dette medfører også at en reduksjon i områders estetiske eller naturmessige kvaliteter vil kunne redusere folks utbytte selv om aktivitetene i seg selv ikke blir hindret. Motsatt kan miljøendringer som øker områdets kvaliteter gi økt utbytte for brukerne.

En annen nyttig måte å betrakte situasjonen for friluftslivssystemet på er som et geografisk system med en tilbudsside og en etterspørselsside. Ofte vil tilbud og etterspørselssiden være geografisk adskilt, men nødvendigvis ikke alltid. I en slik modell vil det være mer eller mindre enkelt for folk å bruke friluftslivstilbudene. De må være tilgjengelige for at folk skal kunne bruke dem. Enkelte fokuserer også på eventuelle hindringer som reduserer tilgjengeligheten

til området. Eksempelvis kan tungt trafikkerte veier betraktes som hindringer i forhold til potensiell bruk. Er veiene stressene å krysse kan områdene bli betraktet som mindre aktuelt for brukerne.

Konsekvensutredningen vurderer konsekvensene av tiltaket opp mot dagens situasjon. En konsekvensutredning skal sammenholde mulige effekter i forhold til et såkalt 0-alternativ, dvs. fremtidig situasjon gitt at tiltaket ikke gjennomføres. Da det er vanskelig å vurdere sannsynlige andre hendelser i området velger vi å forholde oss til dagens situasjon som 0 – alternativ.

Influensområdet

Influensområdet avgrenses til å omfatte hele området som i kommuneplanen er avsatt til friluftslivsområde i Atlanten / Folkeparken området. Tilstøtende områder avsatt til idrett og sport i Atlanten området samt tilstøtende områder syd og vest av disse områdene. At hele friluftslivsområdet i Atlanten / Folkeparken inkluderes er fordi dette må sees som et enhetlig friluftslivssystem.

6.5.2 Metode

Konsekvensutredningen for temaet jakt, fiske og friluftsliv bygger på følgende datagrunnlag:

Primærdata:

- Telefonintervjuer med nøkkelinformanter: Det ble gjennomført telefonintervjuer. Med en representant for en velforening i området samt en deltager i en trimgruppe som brukte området. I tillegg ble det gjennomført flere telefonintervjuer med 3 representanter for kommunen. Disse hadde friluftsliv, teknisk og park som sine saksområder. I tillegg ble det gjennomført et intervju med friluftslivsansvarlig ved miljøvernavdelingen i Møre og Romsdal fylke.
- Intervjuene ble gjennomført uten intervjuguide, men det ble vektlagt å kartlegge eksisterende bruk og dens egenart, videre hvilke hypoteser om konsekvenser de ulike informantene hadde knyttet til Atlanten prosjektet. Nøkkelinformantene ble rekruttert gjennom en nøstingsmetode.
- Befaring: Den 20. januar ble det gjennomført en befaring i influensområdet hvor Jan Brede Falkevik (reguleringsplanlegger), Tore Aukan (parksjef) og Ingard Warvik (kultursjef), alle fra Kristiansund kommune, var med og fortalte om situasjonen i området. Besøket ga et visuelt inntrykk av tilstand i influensområdets, samt mye informasjon fra kommunes deltakere om aktiviteten i området.

Sekundærdata:

- Grønnsturkturanalyse. Kristiansund kommune har tidligere gjennomført en grønnstrukturanalyse av Folkeparken/ Atlantenområdet (Kristiansund kommune 2001). I tillegg data over folketall i ulike grunnkretser i Kristiansund gitt på e-post fra SSB blitt brukt som grunnlag for å estimere antallet friluftslivsturer i influensområdet. Dette estimatet ble også basert på "state of the art" forskning om friluftsliv i Norge.

Metodiske svakheter ved datagrunnlaget er blant annet knyttet til det relativt lave antallet informanter og eventuelle som følger av å bruke utbygger og informanter til å fremskaffe nye informanter. Dette ble søkt motvirket gjennom å velge respondenter som synes dekke det mulige teoretiske spektrumet av brukergrupper i området. Intervjuene ble gjort på en balansert måte for å unngå å påvirke informantens utsagn. Mengden intervjuer er også begrenset av

utredningens økonomiske rammer. Metoden for utvelgelse av informanter er vanlig innen kvalitativ metode.

Sekundærdata brukt i konsekvensanalysen er innsamlet for andre formål enn det de brukes til i denne analysen. Dette kan redusere sekundærdatas validitet for vårt formål. Eksempelvis er avgrensingene av grunnkretsene ikke tilpasset hva som er naturlig bruksomland for de aktuelle friluftslivsområdene. Dette er svakheter det er vanskelig å korrigere for, men som en må ta hensyn til under tolkingen av data.

6.5.3 Dagens situasjon

Atlanten – folkeparken området

Tiltaket som vurderes i denne utredningen ligger i utkanten av området Fokelparken/ Atlanten på Gomalandet (en av de fire hovedøyene som utgjør Kristiansund by, dvs. gamle Kristiansund kommune før 1.1.2008). Området er et variert naturpreget område som er dels preget av furuskogsmiljø, og dels kystlyngheier. I området skjer en gjengroing etter reduksjon i beiting/brenning som opprinnelig har holdt kystlyngheiene oppe som "naturmiljø". Det er områdene nærmest bebyggelsen som er preget av furuskogsmiljø. (Kristiansund kommune 2001)

Ellers er landskapet svakt kupert med sørvest – nordøstgående høydedrag. Områdene mellom høydedraga er litt fuktigere, og det er i området med furuskogsmiljø der skogpreget er sterkest (ibid). Landskapet i den delen av folkeparken som er nærmest Atlanten stadion og eventuell tilførselsveg er også vist i figur 6.30 – 6.31.



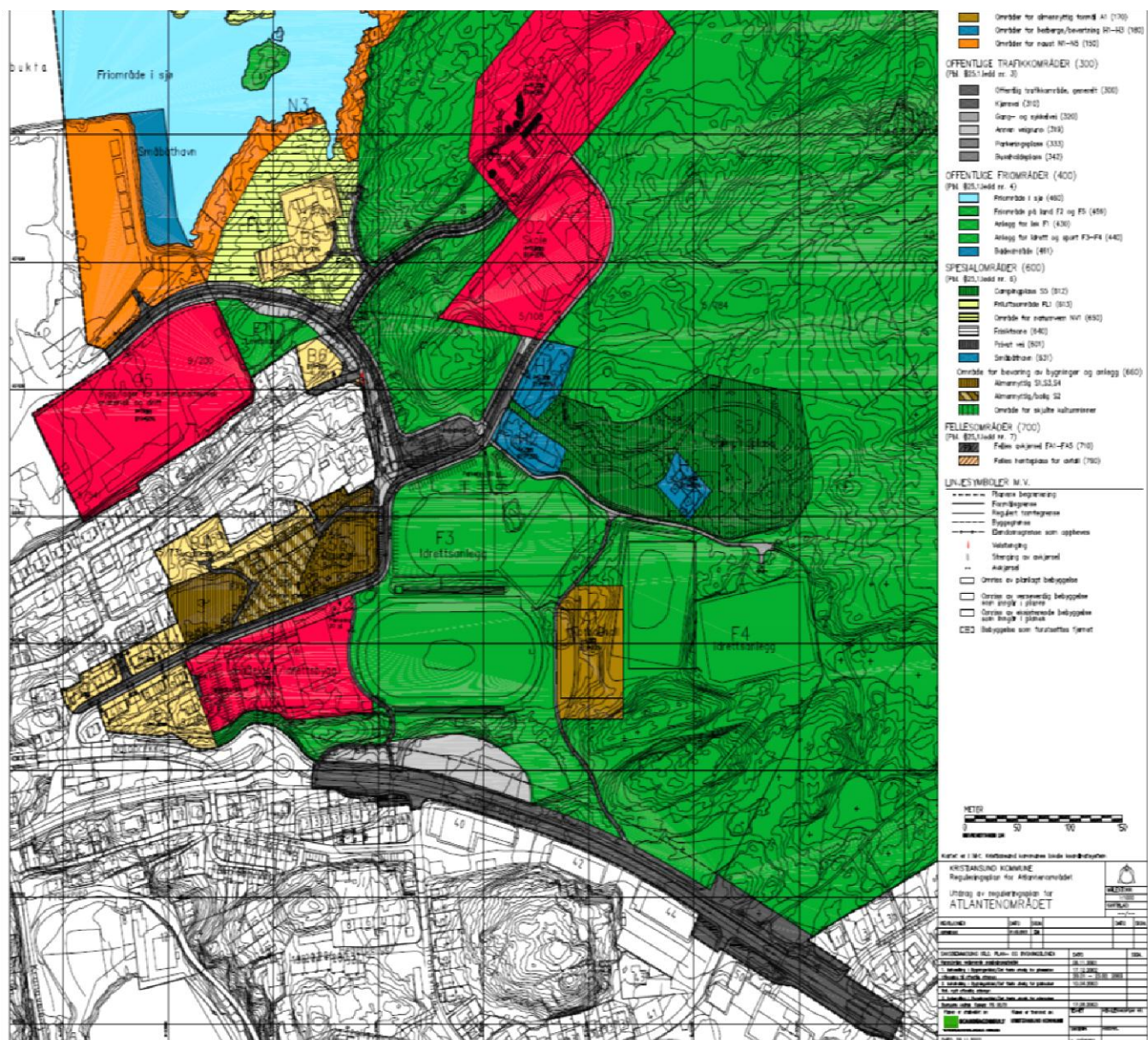
Figur 6.29. Naturgrunnlaget i området

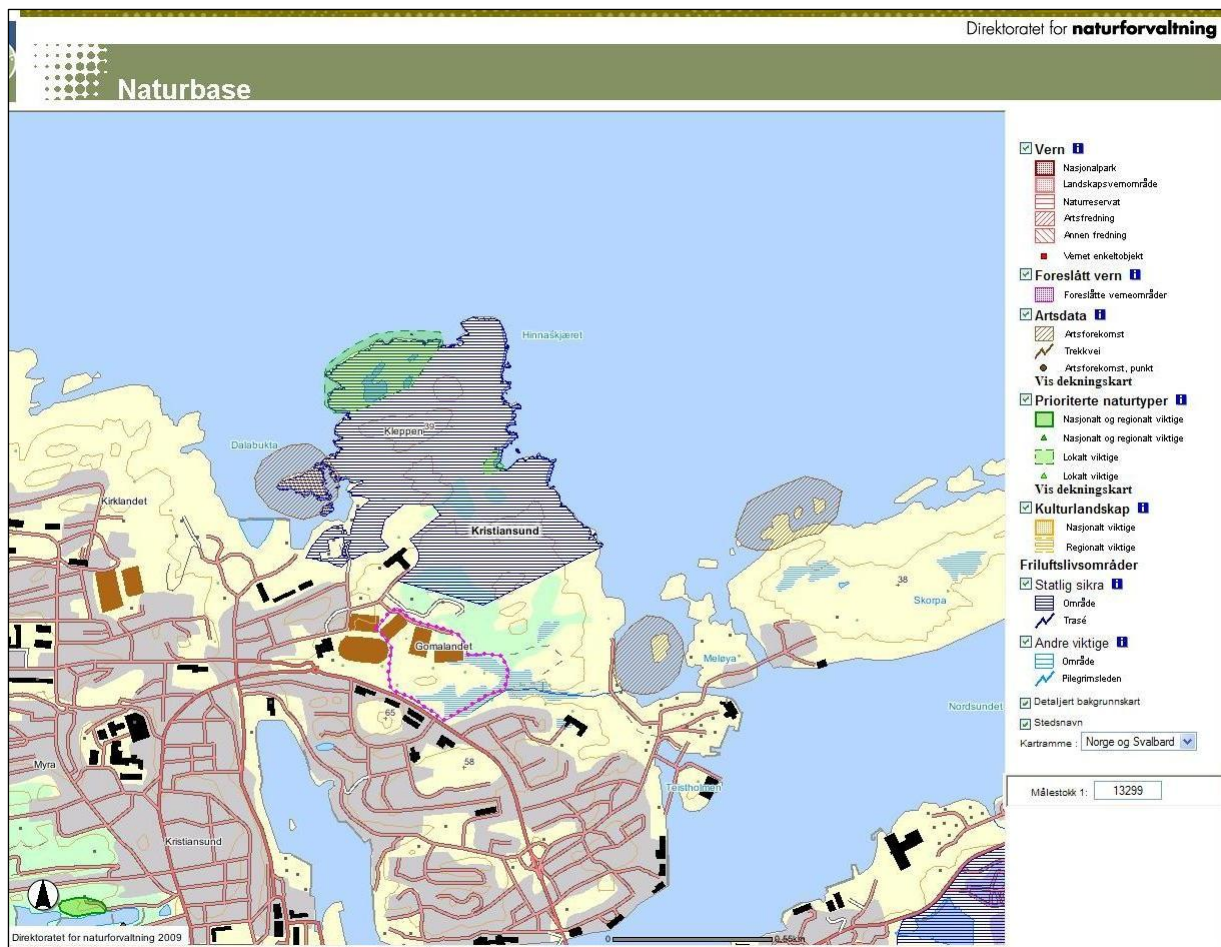


Figur 6.30. Utsnitt nordover gjennom Folkeparken mot havet



Figur 6.31. I den kommunale delen av Folkeparken finnes godt opparbeidede turveidrag





Figur 6.33: Utsnitt av Naturbase – Atlanten / Gomalandet (Kilde: Direktoratet for naturforvaltning – Naturbase)

Området ved Atlanten stadion

Ser en på selve området der Atlanten hotell tenkes plassert, er dette et område som i dag er preget av store idrettsanlegg - En har nylig åpnet en kunstisbane, Har bygget en fotballhall, og åpnet et badeanlegg. Dette betyr at selv om området i dag ikke tilbyr det en kan kalle naturopplevelser eller mer naturprega omgivelser, men at området heller må betraktes som et urbant bylandskap. Derimot tilbyr området nettopp på grunn av sine idrettsanlegg muligheter for fysisk aktivitet. Imidlertid defineres idrett ikke som friluftsliv i tradisjonell forstand. Overgangen mellom friluftsliv og idrett er imidlertid glidende. Enkelte vil kunne hevde at idrettsaktiviteter som for eksempel å gå på skøyter på den nye isbanen i Atlanten området (åpnet januar 2009) vil kunne regnes som friluftsliv dersom aktiviteten skjer utenfor konkurranse eller i en ikke konkurrerende situasjon. Slik sett vil dette området tilby et miljø for aktiviteter som kan gi svært positive opplevelser. Vi velger imidlertid i denne utredningen forholde oss til en tradisjonell forståelse av friluftslivsbegrepet. Gitt områdets karakter som urbant bylandskap dominert av store idrettsanlegg kan ikke en opprusting av Atlanten stadion og bygging av hotell bidra til vesentlige endringer i landskapets karakter sett fra et friluftslivsmessig ståsted. Landskapsmessig vil imidlertid byggingen av et høyhus som et hotell på ca 15 etasjer estetisk sett oppleves som en stor endring. I forhold til dette vil fjernvirkningen være vel så viktig som nærvirkningen.



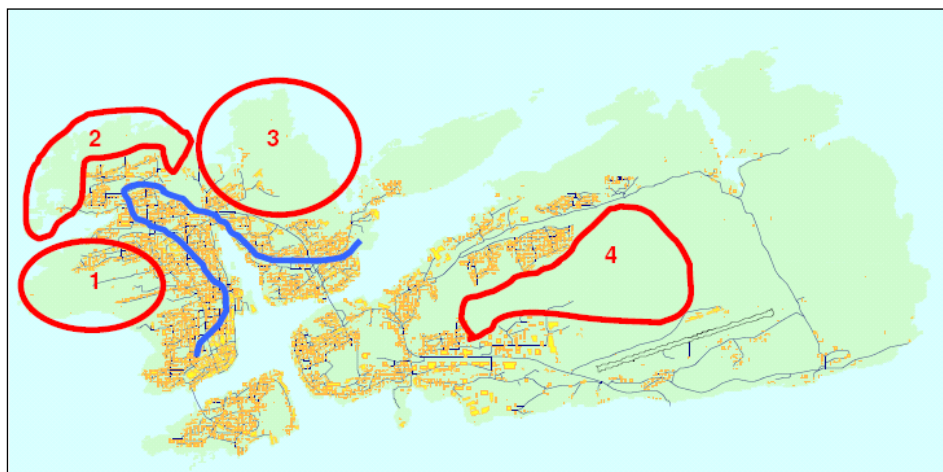
Figur 6.34. Utsyn over Atlanten stadion, med utsyn nordover mot Atlanten området



Figur 6.35. Den nye isbanen, med utsyn mot hotelltomten

Betydning som friluftslivsområde

Betydningen av og kvalitetene til Atlanten /Folkeparken området er tidligere vurdert i en grønnstrukturanalyse gjennomført av Reguleringsavdelingen ved Kristiansund kommune (2001). I denne analysen vurderer en hva som er viktige grøntområder / friluftslivsområder i Gamle Kristiansund kommune (før sammenslåingen med Frei). I denne analysen vurderer en at Atlanten området er et av fire større grøntområder av betydning. Dette gjør at selve Atlanten / Folkeparken i Kristiansund kommune har en viktig betydning. Som en ser av kartet i figur 9, er selve Kristiansund tettsted plassert på de fire "øyene" Nordlandet, Gomalandet, Kirklandet og Innlandet. Av disse er det bare på Nordlandet det eksisterer større "grønne" områder utenom selve tettstedet. Dette gjør at grønne områder i nærheten av selve tettstedet er et knapphetsgode. Ser en på området med et større regionalt blikk er det imidlertid i Frei delen av den utvidede Kristiansund kommune større "markaområder" som kan brukes til friluftsliv. Dette er imidlertid områder som for personer bosatt i selve Kristiansund kommune bare kan nås med bil. (Kristiansund kommune 2001)



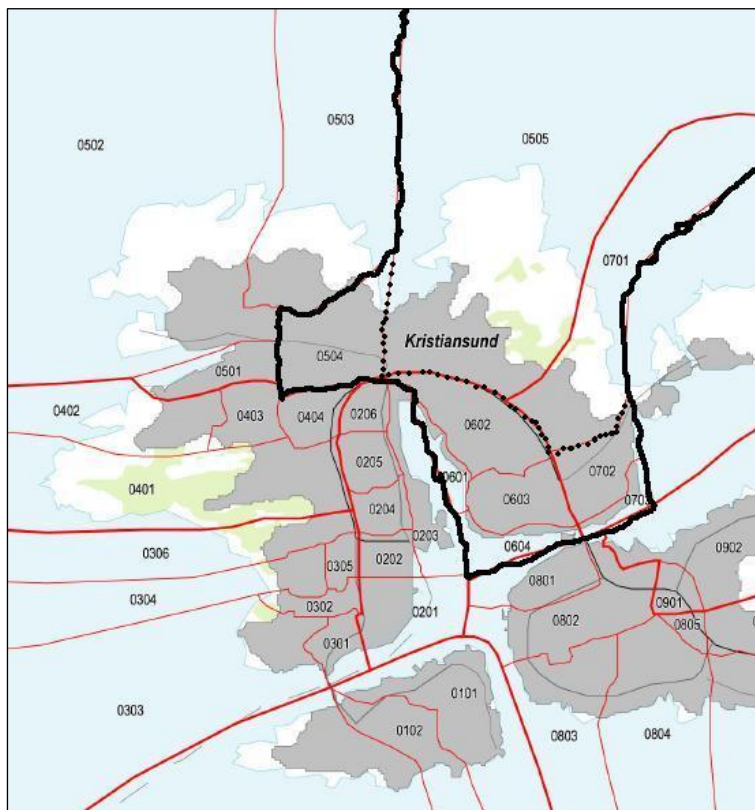
Figur 6.36. De viktigste større rekreasjonsområdene i Kristiansund kommune

Kartet på figur 6.37 viser de grunnkretser som ligger nærmest Atlanten/Folkeparken området. Sort strek på kartet avgrensene de grunnkretsene som naturlig sokner til Atlanten/Folkeparken som sitt nærmeste turområde. Disse grunnkretsene hadde 01.01.2008 et folketall på 3150¹. Prikkete linje i samme figur avgrensene de to grunnkretsene som ligger i direkte berøring med Atlanten/Folkeparken. Disse grunnkretsene har et folketall på 477 ved samme tidspunkt.

Odden (2008:xx) viser at 95 % av nordmenn utøvde friluftsliv minst en gang i 2004. I gjennomsnitt var friluftslivsutøverne på 96 turer per år. Overfører en dette til de delene av befolkningen som har Atlanten/Folkeparken som sitt nærmeste friluftslivsområde får en at disse i 2004 var på ca 287 280 friluftslivsturer (dvs. 3150 X 0,95 X 96). Dette forutsetter selvsagt at folk i disse grunnkretsene er som "folk flest". Sannsynligvis vil det være noe avvik

¹ Kilde: SSB. 2008. Folkemengde, etter grunnkretser, tid og statistikkvariabel. Kristiansund kommune. Statistisk sentralbyrå Kongsberg.

fra dette tallet, da det finnes variasjon i folks deltakelse i friluftsliv ut fra bosted og sosial bakgrunn.

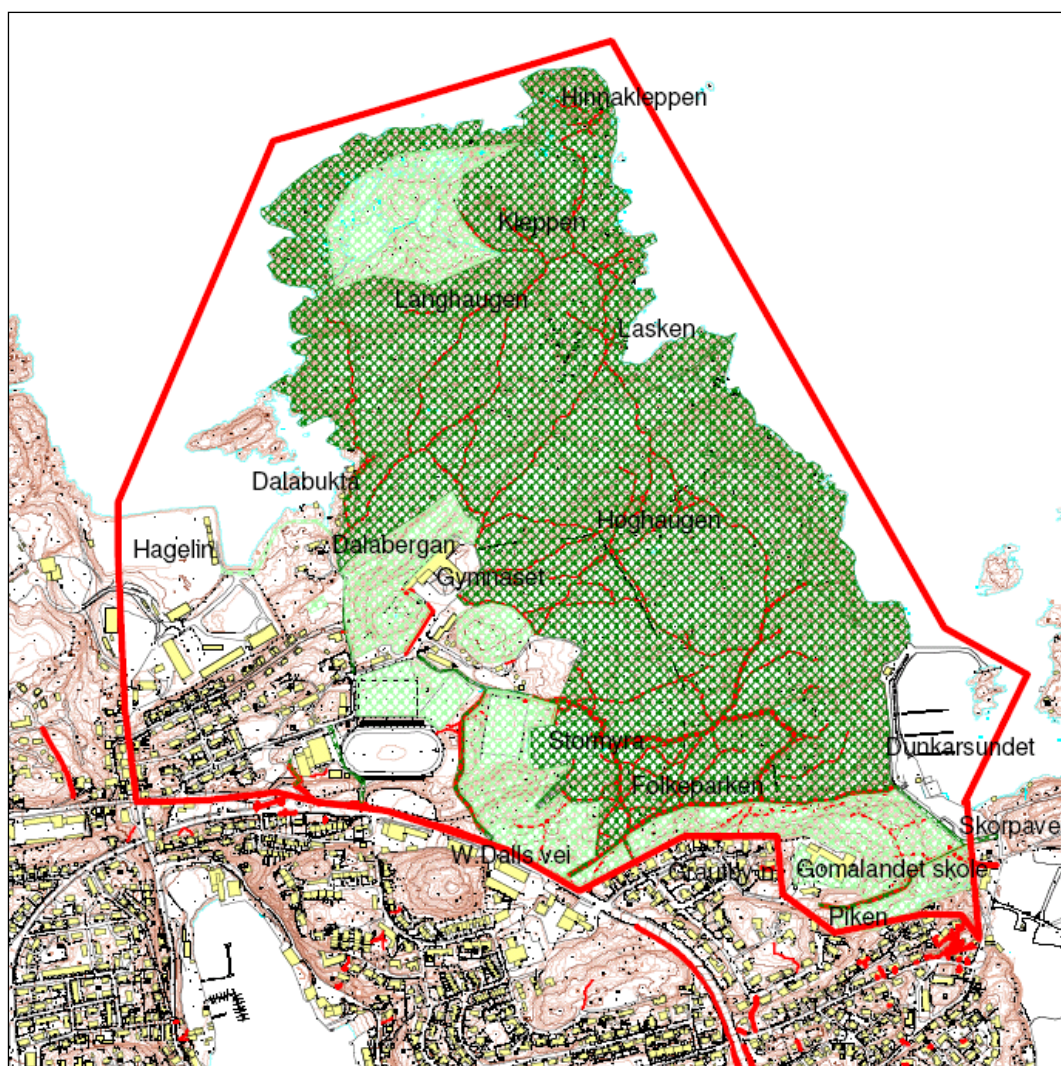


Figur 6.37. Grunnkretser i Atlanten/Folkeparken området

Et annet spørsmål er hvor stor andel av disse turene som skjer i folkeparken området. En vet imidlertid at de fleste går korte turer i sine nærområder. Det er et invert forhold mellom varighet/lengde av tur og antall. Et konservativt estimat kan derfor være at ca 50 % av turene er i Atlanten/Folkeparken området. Dette tilsier et årlig bruksnivå på 143 640 turer. I tillegg vil nok en del folk fra andre deler av Kristiansund av og til besøke området. Det er derfor ikke urimelig å anta at området årlig besøkes minst 150 000 ganger i løpet av et år, eller 411 turer hver eneste dag året igjennom. En kan derfor konkludere med at Atlanten/Folkeparken er mye brukt, og antageligvis er en av de mest besøkte "kulturinstitusjonene" i Kristiansund.

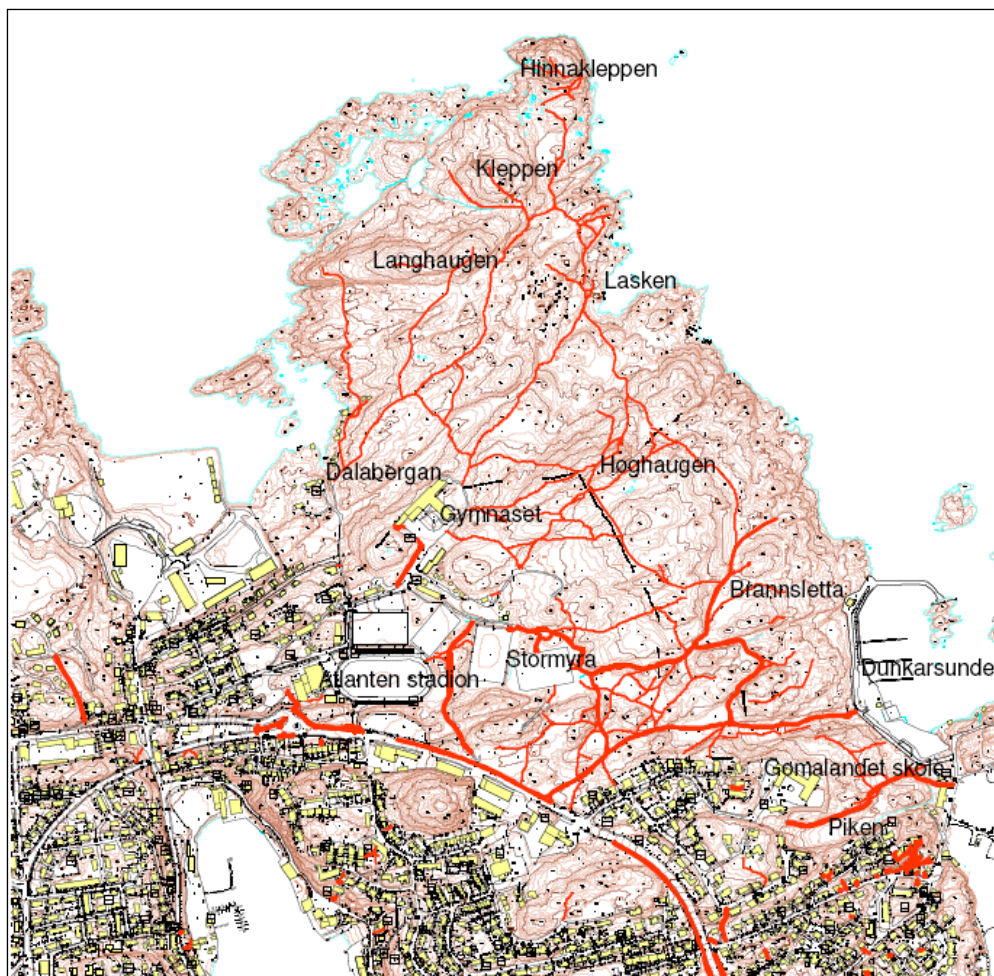
Vi kan ikke kvalifisere dette gjennom egne tellinger, men må verifisere det ut fra utsagn fra lokalkjente. I Grønn plakat for Kristiansund blir området sett på som ett av fire viktige større friluftslivsområder i Kristiansund [se figur 9 (Kilde:Kristiansund kommune 2001)]. Ved befaringen i området ble det også uttalt fra Jan Brede Falkevik i Kristiansund kommune at området oppfattes som et av de viktigste friluftslivsområdene inne i byen. I forhold til de fire områdene omtalt i Grønn plakat ble det uttalt at det antageligvis bare er friluftsområdet på Kirklandet som er mer brukt enn Atlanten / Folkeparken området. Under befaring i området den 20.01.09 kunne vi også se flere besøkende. Befaringen skjedde mellom 12.00 og 13.00 en virkedag i januar, altså på et tidspunkt en ikke kan forvente veldig mange besøkende. Imidlertid så vi en gruppe barnehagebarn på utflukt, et mindre antall ungdom som sannsynligvis bukete området som en snarvei, samt en del eldre som gikk tur. Flere av turgåerne hadde hund. At barn, ungdom og eldre dominerer i arbeidstiden er ikke merkelig. Om en deler 411 på 12 får en anslag på ca 34 besøkende pr time. Ut fra det kan en anta at

det til enhver tid er en mellom 20-40 mennesker inne i området. Antallet vi møtte sto ikke i noen motsetning til dette når en tenker på at befaringen skjedde på et tidspunkt hvor området ikke er mest besøkt. Vi kan konkludere med at Atlanten/Folkeparken er et svært viktig og mye brukt friluftslivsområde i Kristiansund.



Figur 6.38. Viktige friluftslivsområder i Folkeparken/ Atlanten området (Kristiansund kommune 2001).

I grønnstrukturanalysen Kristiansund kommune (2001) gjorde av området ble mesteparten av Atlanten / Folkeparken vurdert å ha meget store friluftslivsverdier (områder vist med krysstruktur i figur 6.38). De øvrige delene vurderes "bare" å ha store friluftslivsverdier. Dette er områder som ligger i randsonen mot bebyggelsen.



Figur 6.39. Sti nettet i Folkeparken/ Atlanten området (Kristiansund kommune 2001).

Kartet i figur 6.39 viser stinettet i Atlanten / Folkeparken området. Som en ser av kartet har området et godt utviklet turvei og stinett. De tykke strekene i kartet viser turveier, mens tynnere streker viser stier. Som en ser ligger i hovedsak turveiene i den søndre delen av Atlanten/ Folkeparken, dvs. den delen av området som er kommunalt eid. Det er også dette området som ligger i det grønnstrukturanalysen betegner som furuskogsmiljø. Svært mye av forskningen knyttet til friluftsliv tyder på at folk oftere går korte turer enn de med lengre varighet. Det er derfor svært rimelig å anta at dette området, dvs. den kommunale delen av Atlanten/ Folkeparken, er den delen som i størst grad brukes til friluftsliv. Dette var et inntrykk som også ble bekreftet gjennom samtaler med våre informanter. Det er også disse områdene som ligger nærmest der tiltaket tenkes gjennomført.

Som ledd i utredningen ble det også gjennomført samtaler med både representanter for kommunen så vel som to representanter for brukergrupper i nærområdene. I nærområdet ble det intervjuet en representant for en velforening og en trimgruppe. Alle de informantene vi snakket med fremhevet betydningen av Atlanten / Folkeparken området som et svært viktig friluftslivsområde for Kristiansunds befolkning. Videre synes deres utsagn å støtte opp under betraktningene om at områdene i søndre delen av området, dvs. furuskogsmiljøet mellom Dunkarsundet, Atlanten stadion og Atlanten camping, som er mest brukt til friluftsliv.

Når det gjelder randsonen mot Wilhelm Dahls vei er ikke dette området så viktig i seg selv. I randsonen ligger en skotthyll bane, men denne blir mest brukt av "trønderlaget". Videre går

det en lysløype parallelt med Wilhelm Dals vei. I tillegg mente en informant fra Stortua velforening at den sletten som lå øst av skothyllbanen var sært viktig for folk som gikk korte turer for eksempel for å lufte hunder. De fleste mente imidlertid at denne randsonen også var viktig i forhold til å skape en buffersone mellom vei og friluftslivsområdene



Figur 6.40. Turgåer i Folkeparken på opparbeidet turvei



Figur 6.41. Barnehagebarn på tur i området.

Bildene i figur 6.40 og 6.42 viser landskap og bruk i nettopp den kommunale delen lengst syd i Atlanten Folkeparken området. Området er som en ser godt tilrettelagt for friluftsliv og fungerer godt. Bildene viser også typiske brukere for området midt på dagen en virkedag.



Figur 6.42. Skotthyllbane som må fjernes hvis tiltaket gjennomføres

Konsekvenser av tiltak

Utredningen har vist at Atlanten / Folkeparken området er et svært viktig friluftslivsområde i Kristiansund. Om dette området blir berørt vil det vært et tiltak av meget stor negativ konsekvens. For å vurdere dette er det derfor viktig å se konsekvensene i forhold til omfanget av inngrepet i forhold til de viktigste friluftslivsområdene.

Ser en på selve hotellbygget og i forhold til ny Atlanten stadium, er dette plassert utenfor selve friluftslivsområdet. Dette er et område som i dag er regulert til idrett og sport, og som i stor grad alt er bebygd med idrettsanlegg og således har et urbant trekk. Vi anser derfor **ikke** at disse tiltakene isolert sett vil ha verken positive eller negative konsekvenser for friluftslivet i området. Det kan tenkes at et slikt anlegg vil medføre mer trafikk i området som kan påvirke hvor lett det er å komme inn i friområdene, men vi vurderer ikke dette som noe alvorlig problem.

I tillegg til selve hotellet og Atlanten stadium, vil det bygges en tilførselsvei parallelt med Wilhelm Dalls vei. Denne vil kobles på Wilhelm Dalls vei i en rundkjøring ved Trollsvingen, og så går parallelt langs med Wilhelm Dalls vei fra Røsslyngveien, og helt frem til der hotellet skal ligge. Dette vil da ta en sone langs grensen av friluftslivsområdet. I forhold til friluftslivet vil dette ha en moderat negativ betydning ved at områder med en hvis bruk vil forsvinne som friluftslivsområder. Dette er imidlertid ikke områder med stor bruk. En har en skotthyll bane, deler av en lysløype og arealer hvor det er litt sprikende uttalelser om hvor mye blir brukt. De områdene av Atlanten / Folkeparken som har den største bruken (og som er meget viktige friluftslivsområder for Kristiansund sin befolkning) vil ikke direkte bli berørt av tiltaket.

En bedret trafikal situasjon med etablering av en undergang som gjør det enklere å krysse Wilhelm Dalls vei (RV70), kan isolert sett betraktes som en positiv konsekvens av tiltaket. Flere nevnte at det å krysse Wilhelm Dalls vei i dagens situasjon er problematisk.

Imidlertid kan en tenke seg at tiltaket påvirker friluftslivsopplevelsen gjennom at friluftslivsarealet totalt sett reduseres. Et synonym for friluftsliv er rekreasjon, dvs gjenskapelse. Tar man den mest brukte norske definisjonen vektlegger denne nettopp ”.. *miljøforandring og naturopplevelse ...*”. Aasetre et al. (1994) viser at ”fred og ro” er den viktigste motivasjon for friluftsliv. En viktig kvalitet ved friluftslivsområder vil derfor være i hvilken grad de har en størrelse og dybde som gjør at en faktisk kobler av og ut stresset. At en opplever å komme ut i mer naturpregede og annerledes områder til at en får tilfredsstillende opplevelser av fred og ro – av miljøforandring. Å redusere arealet i et såpass lite friluftslivsområde som Atlanten / Folkeparken kan derfor sees som en negativ konsekvens av tiltaket. I dette ligger også at trafikk og inngrep blir mer merkbart inne i friluftslivsområdet.

- Vi konkluderer derfor at tilførselsveien parallelt med Wilhelm Dalls vei vil ha middels negative konsekvenser for friluftslivet i området.

I samtalene med våre informanter kom det imidlertid klart til uttrykk en frykt for at en slik vei parallelt med Wilhelm Dalls vei ville bety at en tar hull på folkeparken, og de fryktet derfor at dette tiltaket ville være første skritt i retning av videre nedbygging av Atlanten / Folkeparken området. Fra de som vurderte tiltaket negativt var nok denne frykten et viktig argument for å reagere negativt mot tiltaket. En ser for seg både utbygging i området, og eventuelt nye veier (for eksempel ut til Skorpa). Dette er i og for seg forhold helt uten kobling til Atlanten hotell, men slike forhold vil påvirke folk holdninger. En er redd for en ”salamiprosess” som vil spise opp Folkeparken.

Avbøtende tiltak

Avbøtende tiltak skal være tiltak som reduserer eventuelle negative konsekvenser av tiltak og støtter opp under eventuelle positive konsekvenser. I området der selve atlanten hotell skal bygges er det ingen vesentlige konsekvenser verken negative eller positive for friluftslivet. Det er derfor liten hensikt å foreslå avbøtende tiltak i dette området. Det viktigste vil eventuelt måtte være å være nøye med å utforme tiltaket slik at trafikkbelastningen i dette området ikke øker vesentlig.

Når det gjelder tilførselsveien til hotellet som vil gå parallelt med Wilhelm Dalls vei vil denne ta areal av friluftslivsområdet. Veien vil også kunne påvirke friluftslivsopplevelsene lengre inne i området. Avbøtende tiltak vil derfor kunne være skjerming av støy og innsyn. Dette vil også ha positive effekter på støy fra Wilhelm Dalls vei som jo er den kanskje viktigste innfartsveien til Kristiansund.

I plantegningen over tilførselsveien til hotellet er det inntegnet en undergang under Wilhelm Dalls vei. Dette vil være et veldig viktig tiltak for å lette tilgangen både til idrettsanleggene, barnehager og skoler i Atlanten området, samt gjøre det lettere å komme ut i selve Folkeparken friluftslivsområde. Derfor vil realiseringen av en slik undergang bety mye for om tiltaket blir oppfattet å gi positive kontra negative konsekvenser. Også en gangfelt langs tilførselsveien vil være positivt.

Et siste forhold som bør nevnes går på kommunens arealplanlegging. I intervjuene med aktører i området har enkelte vært skeptiske til tiltaket, og under denne skepsisen har det i vel så stor grad vært en frukt for "hva så". Hva skjer etter at en har "tatt hull" på folkeparken området. Vil det skje en videre utbygging. Hadde mange følt seg trygge på at videre utbygging ikke var aktuelt, ville nok motstanden vært liten. Selv om det ikke er et avbøtende tiltak i tradisjonell forstand, vil nok en fasthet i arealplansammenheng i seg selv virke betryggende på de som er redd for folkeparken sin skjebne.

Konklusjon

Hovedkonklusjonen er at selve hotellbygget og utbyggingen av Atlanten stadion har ingen verken positive eller negative konsekvenser for friluftslivet. Derimot vil byggingen av en tilførselsvei parallelt med Wilhelm Dalls vei kunne gi middels negative effekter for friluftslivet. I tillegg til de direkte konsekvensene av tiltaket vil mange vurdere tiltaket ut fra faren for at dette er første skritt i en skrittvis nedbygging av folkeparken området.

6.6 Konsekvenser for idrettsanleggene

Det skal utredes i hvilken grad en innbygging av Atlanten stadion legger føringer for kommunens disponeringer og framtidige tiltak på idrettsanleggene

6.6.1 Anleggsmessig

Nåværende Atlanten stadion har påtrengende behov for opprusting av spilleflate og løpebaner. Dårlige grunnforhold som ikke i tilstrekkelig grad var tatt hensyn til ved bygging i 1978, har ført til store setningsskader på anlegget. Planlagte anlegg legger til rette for at behov for forsterkningsmasse kan dekkes fullt ut av fjellmassene som må sprenges ut ved etablering av parkeringsanlegg i bakkant av tribuneanlegg langs sørsiden av banen. I denne sammenheng vil planlagte utbygging gi en utelukkende positiv konsekvens ved at forsterkningsarbeidene kan utføres på en gunstig måte i forhold til kostnader og gjennomførbarhet.

6.6.2 Føringer for kommunens framtidige disponeringer og tiltak på idrettsanleggene

Slik stadionanlegget framstår gir planen mulighet til å bygge ut et anlegg som oppfyller kravene til toppfotball i Norge når det gjelder spilleflate, tribuneanlegg, garderober og fasiliteter for presse, radio og TV. Friidretten vil også få et oppgradert anlegg som der en kan utvikle omfattende arrangement. I en kommune på Kristiansunds størrelse antas ett fullgodt anlegg av denne type å dekke behovet, med andre ord vil en satsing på Atlanten stadion bety at dette blir byens hovedanlegg for fotball og friidrett i lang tid framover. Totalt sett vil Atlanten fullt utbygd gi et kompakt anlegg for fotball, friidrett, svømming, skøyter og hallidretter. Foreliggende plan gir grunnlag for å slutføre utbyggingen av Atlanten-anleggene.

Med høyt tribunebygg bare langs sørsiden av idrettsbanen og redusert høyde på hotellbyggets høyblokk, blir skyggevirkningene på spillematta forholdsvis begrenset i forhold til en situasjon med høye tribunebygg rundt på alle sider. Det vil derfor mest sannsynlig være fullt mulig å etablere en god naturlig gressmatte som er nødvendig for å kunne drive friidrett på stadion.

6.6.3 Eierforhold og drift av stadion og tribuneanlegg

Atlanten Stadion med tribuneanlegg skal utvikles og driftes av Kristiansund kommune. Samspillet mellom private interesser i området (Atlanten Eiendom AS) skal ikke være til hinder for at anlegget med tilhørende fasiliteter skal benyttes som breddeanlegg med plass til både fotball og friidrett.

6.7 Konsekvenser for barn og unge

Hvordan hensynet til barn og unges muligheter for ulike aktiviteter er ivarettatt skal vurderes. Hvordan planlagte private og kommunale tiltak innenfor planområdet vil påvirke bruken av idrettsanleggene skal utredes.

6.7.1 Innledning

Avgrensning av tema

Formålet med utredningen barn og unge er å kartlegge dagens situasjon for barn og unge i området, samt å vise hvilke konsekvenser de planlagte tiltakene i området vil kunne gi for denne gruppen.

Barn og unges interesser påvirkes først og fremst hvis tiltaket berører leke-, idrettsanlegg og oppholdsarealer direkte, eller hvis tilgjengeligheten til slike områder endres. Dette innbefatter også eventuelt positive konsekvenser knyttet til nye idrettsanlegg i området. Trafikksikkerhet med og uten tiltakene er også vurdert.

Utredningstemaet vektlegger derfor følgende:

- Konsekvenser for arealer som i dag er i bruk av barn og unge
- Konsekvenser for tilgjengelighet til arealer som i dag er i bruk av barn og unge (barrierer og evt. bedret tilgjengelighet til disse arealene)

- Konsekvenser i form av nye aktivitetsmuligheter for barn og unge
- Konsekvenser for trafikksikkerheten i området

I planprogrammet er det avklart hvilke utredningsbehov som foreligger for temaet.

Tema-utredningen skal dekke de krav som er fastsatt i planprogrammet.

Politiske målsetninger: Gruppen barn og unge har et særskilt fokus i politiske målsetninger. I RPR for å styrke barn og unges interesser i planleggingen framheves to hovedmål (MD 1995):

Sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og som har de fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov.

Ivareta det offentliges ansvar for å sikre barn og unge de tilbud som samlet kan gi den enkelte utfordringer og en meningsfylt oppvekst uansett bosted, sosial og kulturell bakgrunn

Avgrensning av temaet og grensesnitt mot andre tema

Utredningstemaet er begrenset til det som er nødvendig for å kunne

- ✓ gi dekkende beskrivelser av konsekvenser av tiltaket
- ✓ foreslå avbøtende tiltak der barn og unges interesser påvirkes negativt

Temaet grenser i særlig grad opp mot temaet friluftsliv. Dette kapitlet vektlegger imidlertid lek, idrett og trafiksikkerhet i større grad.

Presisering av influensområdet

For tema barn og unge er influensområdet definert som selve Atlanten området, De kommunalt eide delene av Folkeparken samt tilstøtende boligområder syd og vest av Atlanten og Folkeparken.

Metode

Utredningen knyttet til barn og unge er samkjørt med utredningen knyttet til temaet friluftsliv og bygger til en vis grad på samme datakilder. Metoder som er beskrevet mer utførlig under avsnittet friluftsliv gis bare kort omtale i dette avsnittet, men mer utførlig beskrivelse er gitt i avsnitt 2.2.

Primærdata:

- Telefonintervjuer med nøkkelinformanter: Det ble gjennomført 6 telefonintervjuer i tillegg til de samtaler som ble gjennomført knyttet til teamet friluftsliv. De ulike telefonintervjuene hadde vel i gjennomsnitt en varighet på ca 30 minutter. Intervjuene var i hovedsak ustrukturert, men det ble lagt vekt på at tema som dagens bruk av områdene, konsekvenser på dagens bruk av tiltaket og mulige avbøtende tiltak. Det ble gjennomført tre intervjuer med styrere i barnehager i nærområdet. Dette dreide seg om Atlantis barnehage, Kristiansund idrettsbarnehage og Røsslyngveien barnehage. Styreren ved Atlantis naturbarnehage er også ansvarlig for Naturbarnehagen. I tillegg til disse ble rektor ved Atlanten ungdomsskole og Gomalandet barneskole intervjuet. Da mange barn og unge er aktive innen idrett, ble det også gjennomført et intervju med en representant for Clausenengen fotballklubb.

I forbindelse med friluftslivsutredningen ble det gjennomført flere intervjuer som også gir viktig informasjon om barn og unge sin situasjon i området, som for eksempel kontaktpersonen fra Stortua velforening.

- Befaring: Den 20. januar ble det gjennomført en befaring i influensområdet. Gjennomføringen av befaringen er omtalt mer utførlig i avsnitt 2.2.

Sekundærdata:

- Det ble ikke gjennomført innsamling av sekundærdata spesifikt for temaet barn og unge, men informasjon, planer og dokumenter innsamlet generelt i prosjektet brukes som grunnlag for utredningen. Kilder oppgis der det er relevant i løpende tekst.

Også i forhold til barn og unge vil det relativt lave antallet informanter kunne være et problem i forhold til å fange inn bredden av forhold som angår barn og unge. De informantene som ble intervjuet representerer barnehage og skole, og dette kan medføre at den uorganiserte aktiviteten i fritiden blir underrepresentert i den informasjonen vi har fått. Det ble likevel stilt spørsmål som også går på de aktiviteter som skjer i influensområdet på fritiden.

6.7.2 Dagens bruk

Barnehager

Atlanten / Folkeparken området er i aktiv bruk av barnehagene i tilstøtende områder. Det finnes 6 barnehager på Gomalandet med til sammen 400 barn. Flere av barnehagene ligger i nær tilknytting til Atlanten / Folkeparken, og enkelte av disse har også satt opp egne installasjoner inne i friluftslivsområdene for sine aktiviteter (se figur 16). Det er også til enhver tid mange barn inne i området. Røsslyngveien barnehage har 60 barn, og styreren der vurderte at de hadde en gruppe på minst 10-20 barn inne i barnehagen hver virkedag. Tilsvarende bilde ble også gitt av styreren ved Atlanten barnehage. Under befaringen i området den 20. januar 2009 kunne vi med selvsyn også se flere grupper av barnehagebarn inne i området. Ut fra intervjuer med styrerne i barnehagene fikk vi inntrykk av at barnehagenes bruk av friluftslivsområdene arealmessig i stor grad falt sammen med hvilke områder de voksne friluftslivsutøverne brukte. Områder som ble nevnt var banene ved Stormyra, Trollskogen, Brannsletta samt turveiene mellom Stormyra og Dunkarsundet. De ble også nevnt at en brukte unnarennet til hoppbakken (ikke langt fra stormyra) som akebakke. Om en kommer med et grovt estimat kan en derfor anta at på en gjennomsnittlig virkedag vil en 60-70 barnehagebarn være innom Atlanten / Folkeparken området.



Figur 6.43. Naturbarnehagen sin hytte inne i Folkeparken.

I forhold til idrettsanleggene i Atlanten området ble ikke disse så mye nevnt, men styreren ved idrettsbarnehagen opplyste at de brukte disse anleggene en god del. Idrettsbarnehagens spesielle fokus på fysisk aktivitet gjør det også naturlig at de skiller seg ut i forhold til de andre barnehagene på dette området. Styreren i idrettsbarnehagen fremhevet at de også brukte Atlanten stadion og at det håpet / regnet med at en kunne fortsette denne bruken også etter utbyggingen av hotellet og stadium.

I forhold til barn sine interesser ble også trafikale forhold fremheva som viktige. Dette går dels på trafikk rundt barnehagene og dels på fremkommelighet til barnehagene. Styreren ved

Kristiansund idrettsbarnehage var bekymret for trafikksituasjon rundt barnehagen, og ønsket at den måtte bli bedre. Videre fremhevet han at en del både av foreldre og personale brukte parkeringsplassen ved Wilhelm Dalls vei rett syd av nåværende Atlanten stadium på vei fra og til barnehagen.

I forhold til barnehager i området ble trafikksituasjonen i Wilhelm Dalls vei også berørt. Flere fremhevet denne som problematisk, ikke minst i forhold til å krysse veien. Det kom frem fra flere at man ønsket en undergang ved krysset mellom Wilhelm Dalls vei og Trollsvingen.

Skoler

Rektorene ved Gomalandet barneskole og Atlanten ungdomsskole ble intervjuet. Det var både likheter og fellestrekk i hvordan disse vurderte bruken av områdene ved Atlanten / Folkeparken og konsekvensene av utbygging av nytt Atlanten stadium og et Atlanten hotell. Ulik geografisk plassering gjør at elevene ved Atlanten ungdomsskole og Gomalandet barneskole til dels bruker ulike områder av friluftslivsområdene i Atlanten / Folkeparken området. Elevene ved Atlanten ungdomsskole bruker i skoletiden mer områdene rundt skolen og ned til Dalabukta hvor skolen blant annet har et naust. Videre også områder lengre ute på Atlanten halvøya som for eksempel Lasken bukta. Elevene ved Gomalandet skole brukte derimot mer de søndre delene av Folkeparken, dvs. mer i overensstemmelse med hovedtrekka i folks bruk av områdene.

Også rektor ved Gomalandet barneskole fremhevet trafikkforholdene i tilknytting til Wilhelm Dalls vei. Mange av elevene ved Gomalandet barneskole må krysse denne veien, og det har lenge vært ønske om å få bede krysningssmuligheter over Wilhelm Dalls vei. Også rektor ved Atlanten ungdomsskole påpekte behovet av gangsti langs Wilhelms Dalls vei som et behov for sine elever. Han på fortalte at en del av hans elver gikk langs Wilhelm Dalls vei og så tar de stien ned mellom "Nordøsthallen" og Atlanten stadium og bort til ungdomsskolen.

I forhold til Atlanten ungdomsskole er trafikkforholda rundt selve Atlanten området også av betydning. Øker trafikken i dette området vil det i seg selv kunne oppleves negativt.

Annen bruk

Vi har ikke intervjuet ungdom direkte om hvordan de bruker de aktuelle områdene til på fritiden, men våre informanter ellers hadde også synspunkter på dette. I forhold til ungdom ble det nevnt at en del brukte den skaterampen som står på parkeringsplassen som ligger rett syd for Atlanten stadium langs Wilhelm Dalls vei. Flere påpekte at denne var populær, men at bruken kanskje var litt redusert siste tiden på grunn av at plassen i økende grad var blitt til parkering og oppstilling av biler. I forhold til resten av området ble det nevnt at en del ungdom og barn også brukte unnarennet til hoppbakken ved Stormyra som akebakke. Noe som også var tilfelle for barn fra barnehagene i området. Det ble også poengtert at barn og unge brukte stinettet i Atlanten / Folkeparken som snarveier når de ikke var snødekte.



Figur 6.44. Unnarennet i skibakken inne i Folkeparken.

Idrettsanleggene i selve Atlanten området brukes i stor grad av barn og unge. Vår informant i Clausenengen anslo at ca 300 barn og unge fra deres klubb var i området i løpet av en uke, og anslo at minst samme antallet også kom fra andre klubber. Dette betyr et bruksnivå på omtrent 600 i uka. I tillegg er det etter etableringen av kunstisbanen blitt en betydelig bruk av denne. Ser en på selve Atlanten stadium er bruken her betydelig mindre. I dag brukes heller Kristiansund kunstgress inne i sentrum til kamper, og banen brukes mer til trening. Likevel er det i Atlantenområdet i dag Engabanen som brukes mest. Imidlertid antas at dersom det bygges bane vil Atlanten stadion overta som arena for Kristiansund kunstgress. Dette vil også medføre en kvalitetsheving ble det hevdet fra vår informant som representerte Clausenengen. Han fremhevet videre at det primært vil være fotball som vil ha størst utbytte av banen, men at også friidrett vil få fordeler av en ny arena. Vår informant kunne heller ikke se at grupper, som barn fra Kristiansund idrettsbarnehage, ville få redusert tilgang til Atlanten ved en utbygging.



Figur 6.45. Isbanen i Atlanten området.

6.7.3 Konsekvenser

Tiltaket vil ha litt sammensatte konsekvenser for barn og unge. Et hovedskille vil gå mellom konsekvenser knyttet til trafikalske forhold og effekter knyttet til naturbruk og rekreasjon.

Konsekvenser knyttet til trafikk:

Blant enkelte var det bekymring for økt trafikk i selve Atlanten området. Om denne trafikken øker vil det oppleves som en negativ effekt av tiltaket. Enkelte var også bekymret for parkeringsmulighetene ved en utbygging. Byggingen av en tilførselsvei parallelt med Wilhelm Dalls vei vil kunne redusere trafikken i selve Atlanten området, og således ha positive konsekvenser for barn og unge i dette området. Utbyggingen kan således ha både negative og positive trafikkmessige konsekvenser.

Dersom byggingen av en slik tilførselsvei parallelt med Wilhelm Dalls vei medfører underganger under den i dag sterkt trafikkbelasta Wilhelm Dalls vei vil dette måtte betraktes som en positiv konsekvens.

- Trafikkmessig vil derfor tiltaket kunne ansees å ha både negative og positive konsekvenser for barn og unge. I hvilken grad de positive eller negative konsekvensene vil være sterkest vil avhenge av i hvilken grad en klarer å redusere trafikkbelastningen i og rund Atlantenområdet.

Konsekvenser knyttet til barn og unges idrettsaktiviteter.

Atlantenområdet er i dag mye brukt i idrettsammenheng, og utgjør en viktig infrastruktur for idrett i Kristiansund. En utbygging (opprusting) av Atlanten stadion vil forbedre både voksne og unge sine muligheter for å drive idrett i området. Dette gjelder spesielt for de som driver fotball og friidrett. Det er lite som tyder på at en utbygging av Atlanten stadion vil ha negative konsekvenser for barn og unge sine muligheter til å drive idrett i Kristiansund. Etableringen av selve hotellet ansees derimot isolert sett ikke ha noen konsekvenser på barn og unge sine muligheter for å drive idrett.

- Utbyggingen av Atlanten stadion ansees å ha moderat til stor positiv konsekvens for barn og unge sine muligheter til å drive idrett.

Konsekvenser for barn og unges naturbruk

Folkeparken er et mye brukt uteområde for barn i barnehager og skoler. Det vil derfor få store negative konsekvenser for barn og unge dersom områdets rolle som uteområde for barn og unge reduseres. Når det gjelder konsekvenser for barn og unges naturbruk, vil konsekvensene her i stor grad være sammenfallende med de generelle konsekvensene for friluftslivet av tiltaket. Negative konsekvenser vil være knyttet til nedbygging av grøntområdet der tilførselsveien parallelt med Wilhelm Dalls vei vil gå inne i Folkeparken området. Denne veien med påfølgende rundkjøring og parkering vil også medføre at plassen der det i dag er en skaterampe for unge vil bli nedbygd. Isolert sett antas ikke selve områdene som nedbygges å utgjøre noen dramatisk reduksjon av folkeparken / Atlanten friluftsområde, men vil redusere områdets størrelse, og således også redusere kvaliteten i barn og unge sine opplevelser i området. Dette fordi opplevelsen av dybde og størrelse som naturområde vil bli redusert.

- Tiltaket anses å få moderat negative konsekvenser for barn og unge sin naturbruk.

Som avbøtende tiltak rettet mot barn og unge foreslås følgende tiltak:

- For å redusere mulige negative trafikkmessige konsekvenser av tiltaket vil det være viktig å kanalisere trafikk, og eventuelt økt trafikk, bort fra selve Atlanten området (dvs. området i nær tilknytting til idrettsarenaene og skolene i området). Trafikken bør heller kanaliseres over til en eventuell ny tilførselsvei parallelt med Wilhelm Dalls vei. For ytterlige å bedre den trafikkmessige situasjonen i området, er det viktig med å bygge underganger under Wilhelm Dalls vei, samt gangvei langs den nye tilførselsveien til Atlanten hotell.
- Sikre at nye idrettsanlegg i størst mulig grad er åpne for alle brukergrupper.
- Skjerme tilførselsveien parallelt med Wilhelm Dalls vei slik at den i minst mulig grad ødelegger for barn og unges naturbruk i Folkeparken.
- Skaffe en alternativ plassering til skatebanen som blir berørt av tiltaket.
- Et siste punkt som egentlig ikke angår selve tiltaket, er i hvilken grad dette tiltaket blir første ledd i en skrittvis nedbygging av folkeparken. En slik utvikling vil ha en meget stor negativ konsekvens også for barn og unge. Mange vil nok vurdere Atlanten prosjektet ikke ut fra dets konsekvenser isolert sett, men sette det i sammenheng med en potensiell utvikling. Dette gjenspeilte seg også i utsagna fra de av våre informanter som var negative til tiltaket.

6.7.4 Konklusjon

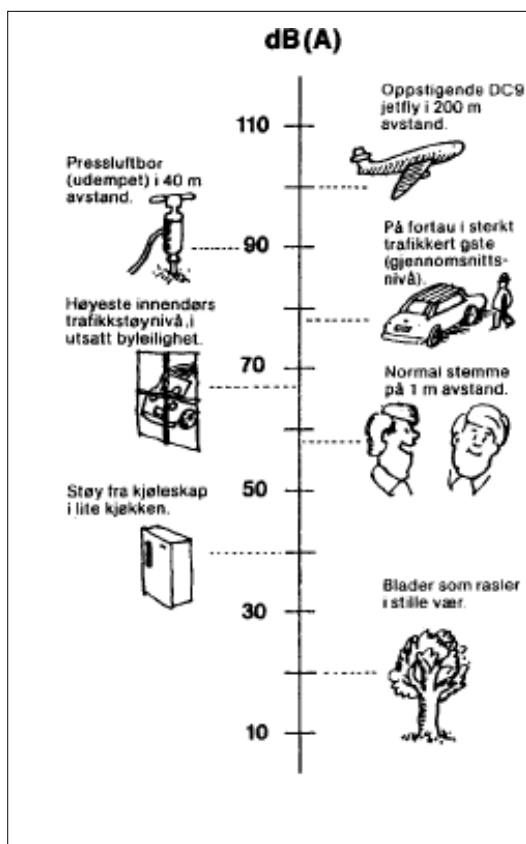
Tiltaket har både negative og positive konsekvenser for barn og unge. Samlet sett vil de ulike konsekvensene til en hvis grad oppveie hverandre, men gitt at veibygging avlaster trafikken i nærområdet rundt idrettsanleggene, gir bedre kår for fotgjengere, og et bedret idrettstilbud for barn og unge, anses tiltaket samlet sett å ha svakt positive konsekvenser for barn og unge.

6.8 Veitrafikkstøy

Utredning av støysituasjonen langs framtidig 4-felt Wilhelm Dalls vei vil bli utført i henhold til retningslinje T-1442 "Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging". Eventuelle avbøtende tiltak skal innarbeides i planen.

6.8.1 Definisjon og avgrensning av deltemaet

Støy er uønsket lyd. Støysjenansen viser seg å være særegen for ulike typer kilder. Støy fra ulike kilder skal derfor som hovedregel beskrives og vurderes hver for seg. Reaksjonen på støyen er knyttet til det spesielle ved selve støyen (varighet, styrke, karakter, hyppighet med mer) og støykilden.



Figuren til venstre viser hvilke situasjoner som skaper ulike dB-nivåer.

Selv om det finnes store individuelle forskjeller mellom personer, vil andelen av befolkningen som føler seg plaget av støy øke med økende støynivå. I den forbindelse er det utarbeidet både retningslinjer for akseptable utendørs støynivåer i Norge og grenseverdier for støykrav innendørs til nybygg eller eksisterende bebyggelse som følge av merkbar økning i støynivå.

Veitrafikkstøy

Trafikkstøy varierer med trafikkmengden for et gitt tidsrom. På grunn av den store spennvidden fra den svakeste lyd vi kan oppfatte til smertegrensen benyttes en logaritmisk skala for å beskrive støynivå. Hver gang energien i en lyd fordobles, øker lydnivået med 3 dB(A), men menneskets subjektive reaksjon på endringer i lydnivået er:

- 2 dB(A): opp mot merkbart
- 3 - 5 dB(A): godt merkbart
- 5 - 10 dB(A): vesentlig
- ≥ 10 dB(A): dobling

Influensområdet for deltemaet

Influensområdet omfatter planområdet og tilhørende veisystem så langt evt. støy bidrar til at grenseverdier overskrides.

Referanser og kilder til informasjon: Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442).

6.8.2 Programvare

For å beregne og presentere støysoner benyttes særskilt programvare utviklet for dette formålet. For dette prosjektet er det valgt å gjøre bruk av: Vei - NovaPointStøy 16.30 for veitrafikk.

NovaPoint Støy beregner støy fra veitrafikk. Beregningsmetoden baseres på Nordisk Beregningsmetode og er tilrettelagt for å bli benyttet i støyberegninger på et detaljert nivå.

6.8.3 Trafikkdata

Trafikk i Dalabrekka og Wilhelm Dalls vei vest og øst for kryss med Dalabrekka er lagt til grunn for støyberegningene. Trafikk på ny atkomstvei er beregnet å bli såpass liten og ligge såpass langt unna boligene langs Stortuveien at den ikke vil ha betydning for støysituasjonen her. Denne trafikken er derfor ikke tatt med i beregningene. Med utgangspunkt i Statens vegvesen sine tall for trafikken og etter framskriving med generelle vekstprognoser, er trafikk tall som vist i tabellen nedenfor lagt til grunn ved støyberegningene. Når det gjelder alternativ 1 er det i tillegg til generell trafikkvekst lagt inn beregnet vekst som følge av planlagt hotell- og næringsvirksomhet ved Atlanten Stadion.

Trafikktall fremskrevet til 2020.

Trafikkdata	Dagens situasjon 2008	0-alternativet (gjeldende reg.plan) 2032	Alternativ 1 Ny reg.plan 2032
Wilhelm Dalls v vest	12 300 kjt/døgn	15 200 kjt/døgn	16 200 kjt/døgn
Wilhelm Dalls v Øst	18 100 kjt/døgn	22 350 kjt/døgn	23 350 kjt/døgn
Dalabrekka	7 400 kjt/døgn	9 150 kjt/døgn	10 150 kjt/døgn
Andel tunge kjt.	7 %	7 %	7 %
Hastighet lette/tunge	50 km/t	50 km/t	50 km/t

For veinettet er det valgt trafikkfordeling fordelt over døgnet: Dag: 80 %, kveld: 12 % og natt: 8 %

6.8.4 Beskrivelse av situasjon og utviklingstrekk

For utendørs oppholdsarealer for boliger gjelder grenseverdier i henhold til "Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)". For innendørs oppholdsrom gjelder krav til maksimalt støynivå i henhold til NS 8175. Grenseverdier for veitrafikk - utendørs og innendørs oppholdsrom vises i tabellen nedenfor.

Tabell 1: $L_{den, frittfelt}$ = Ekvivalent støynivå frittfelt med ulik vekting over døgnet. Trafikk om kveld og natt vektes strengere enn om dagen. L_{ekv} = Døgngjennomsnitt med lik vekting over døgnet. L_{5AF} = Maksimalnivå i forhold til antall hendelser i løpet av en gitt periode (5 % av hendelsene).

	T-1442				NS 8175
Bidrag- kilde	Utendørs støynivå (døgngjenno msnitt) $L_{den, frittfelt}$ GUL sone	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23-07 L_{5AF} GUL sone	Utendørs støynivå (døgngjenno msnitt) $L_{den, frittfelt}$ RØD sone	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23-07 L_{5AF} RØD sone	Innendørs støynivå (døgngjen nomsnitt) L_{ekv} Bolig
Vei- trafikk	55-65 dB	70-85 dB	≥ 65 dB	≥ 85 dB	≤ 30 dB

I rød sone ≥ 65 dB er hovedregelen at støyfølsom bebyggelse skal unngås, men med kompromiss kan man finne gode løsninger. Den gule sonen 55-65dB er en vurderingssone hvor ny bebyggelse kan oppføres dersom det kan dokumenteres at avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold. Øvrige områder er definert som hvit sone og har tilfredsstillende støyforhold og er ikke ytterligere utredningspliktig.

For innendørs støynivå gjelder krav i klasse C i NS 8175, "lydforhold i bygninger". Dette omfatter ikke prosjektet og må utredes i neste planfase. For allerede oppført/pågående oppføring av ny bebyggelse med tilhørende skjermer, skal disse allerede være dimensjonert for støy ved 0-alternativet, ihht T-1442, dvs < 55 dB. Det er derfor ikke beregnet støynivå og vurdert konsekvenser ved 0-alternativet, se kartvedlegg X-01/02.

6.8.5 Beregningspunkter

For utarbeidelse av støysonekart er beregningspunktene satt til +2.0 meter over bakkenivå for realistisk å kunne angi utendørs oppholdsarealer. I neste planfase vil det være nødvendig å beregne utendørs oppholdsarealer for enkeltområder ned mot +1.8m over bakkenivå.

6.8.6 Bebyggelse i henhold til planer

I støyberegningene for alternativ 1 er planlagt bebyggelse ved Atlanten Stadion lagt inn i modellen med fasader og høyder slik de foreløpig framstår.

Ved bygging av ny firefelts vei etter at ny bebyggelse er kommet på plass, må det gjennomføres en detaljert støyutredning, da støybildet kan endre seg både med tanke på refleksjoner og dempingseffekt.

6.8.7 Eksisterende skjermer

Det finnes ingen eksisterende skjermer langs veiene som omfattes av beregningene.

6.8.8 Beregnet støy ved utendørs oppholdsareal - L_{den}

Det er utarbeidet støysonekart langs Wilhelm Dalls vei for utendørs oppholdsarealer, fremskrevet for år 2032 (25 år) for følgende scenario:

X-01: Dagens situasjon (2008)

X-02: Dagens situasjon fremskrevet til 2032 uten utbygging av hotell (Alternativ 0)

X-03: Utbygging i henhold til reguleringsplan fremskrevet til 2032

Støykartene viser:

- Rød og gul støysone (dvs ≥ 55 dB), skal utredes for støytiltak.
- Øvrige områder (dvs < 55 dB), utløser ingen tiltaksplikt.

Utsnitt av støysonekartene er gjengitt i figur 6.43 – 6.48.

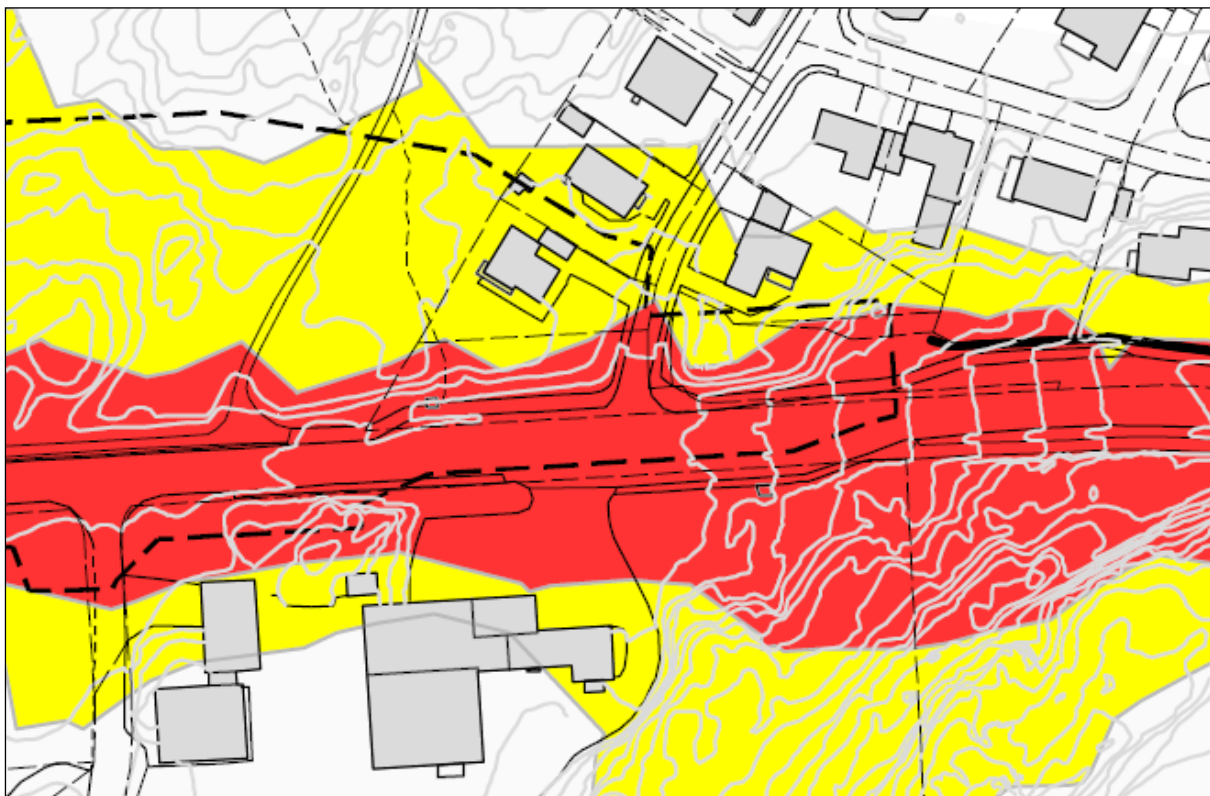
6.8.9 Konsekvenser

Når det gjelder konsekvenser med hensyn til veitrafikkstøy er det i denne sammenheng fokusert på støysituasjonen for eksisterende boliger langs Stortuveien og Røsslyngveien som ligger innenfor reguleringsplanområdet. Figur 6.46 og 6.47 viser at disse boligene har støy nivå som utløser tiltak i form av skjerming, og figur 6.48 og 6.49 viser at denne situasjonen forverrer seg noe i takt med trafikkøkningen fram til 2032.

Figur 6.50 og 6.51 viser at utbygging av hotell og stadionanlegg kun gir marginal økning av støy langs Wilhelm Dalls vei. Økningen er minst for boligene ved Røsslyngveien der det kun er trafikkøkningen som følge av hotellutbyggingen som har effekt. I vest utvider støysonene seg litt mer som følge av at refleksjon fra fasader på nye bygg kommer i tillegg til trafikkøkningen.



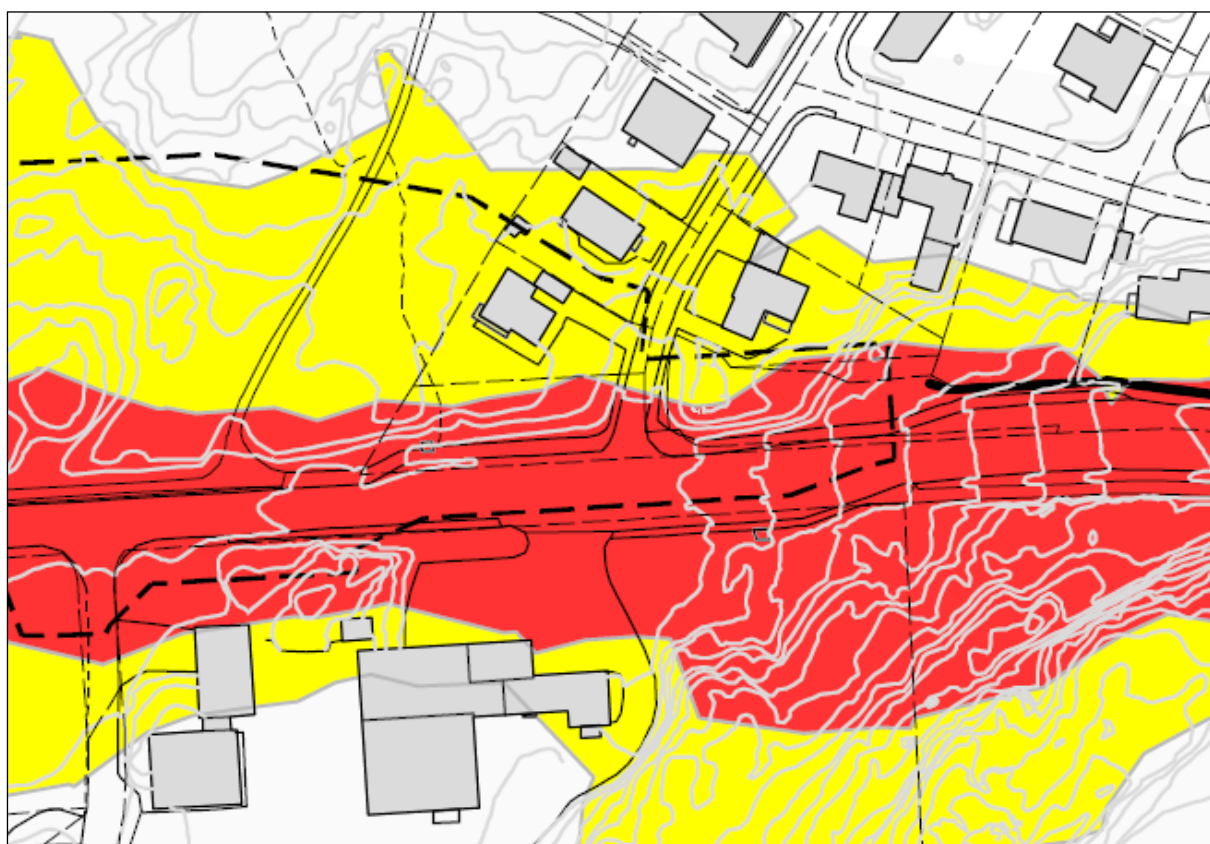
Figur 6.46: Beregnede støysoner for boliger langs Stortuveien, dagens situasjon (2008)



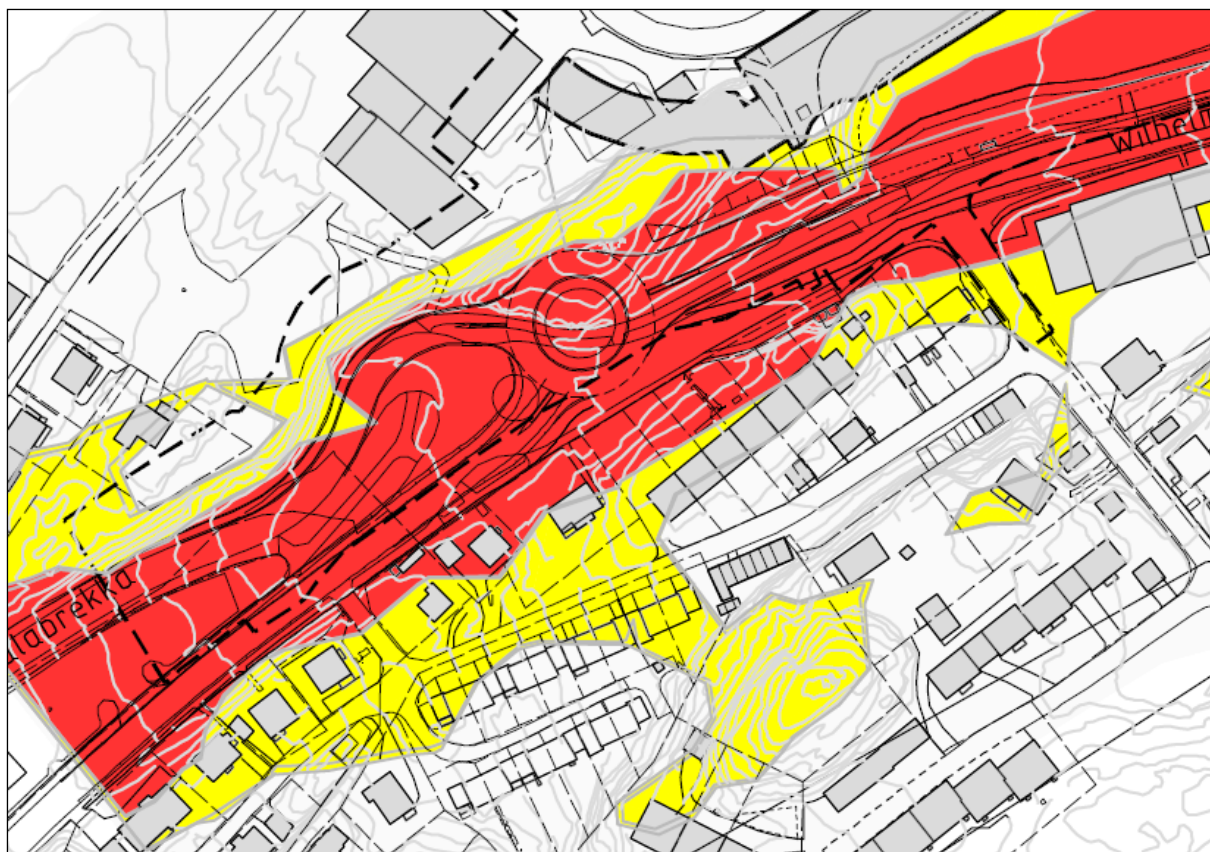
Figur 6.47: Beregnede støysoner for boliger i Røsslyngveien, dagens situasjon (2008)



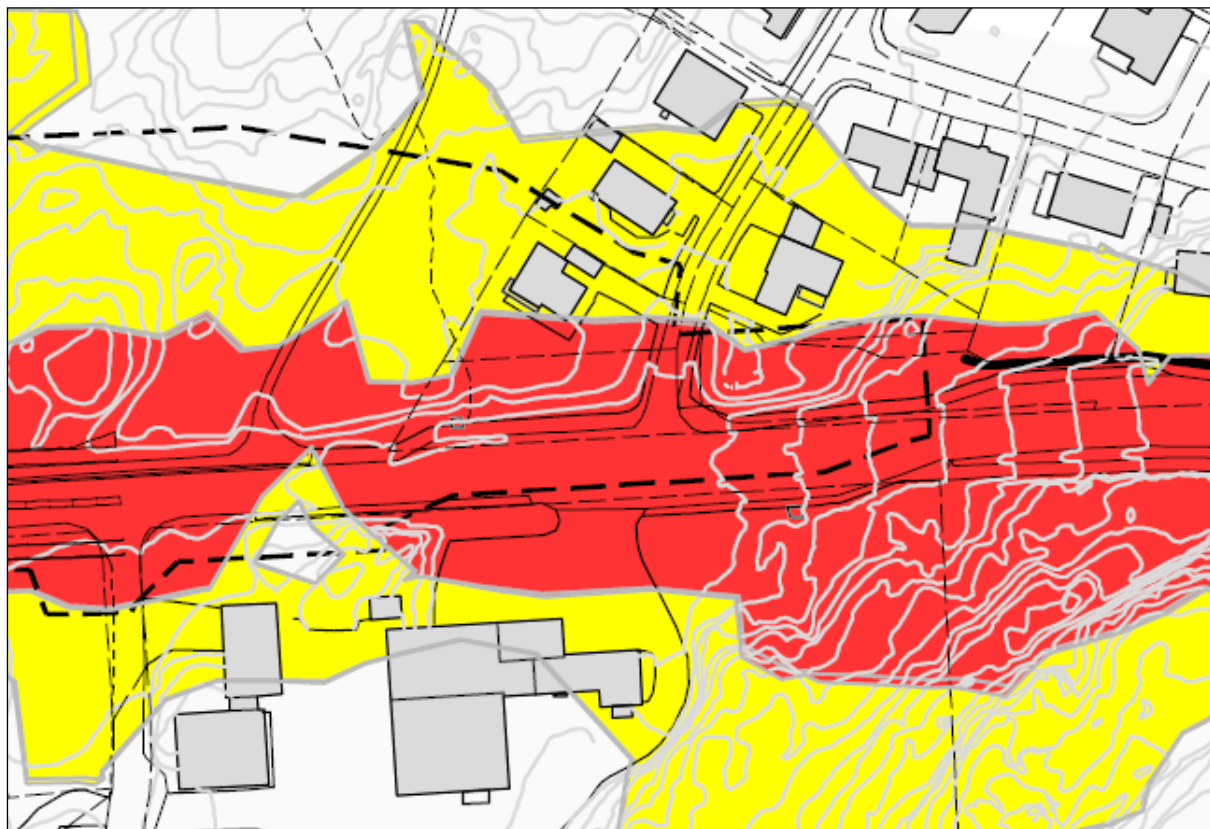
Figur 6.48: Beregnede støysoner for boliger langs Stortuveien, uten Atlanten Hotell i 2032



Figur 6.49: Beregnede støysoner for boliger i Røsslyngveien, uten Atlanten hotell i 2032



Figur 6.50: Beregnede støysoner for boliger langs Stortuveien, med Atlanten Hotell i 2032



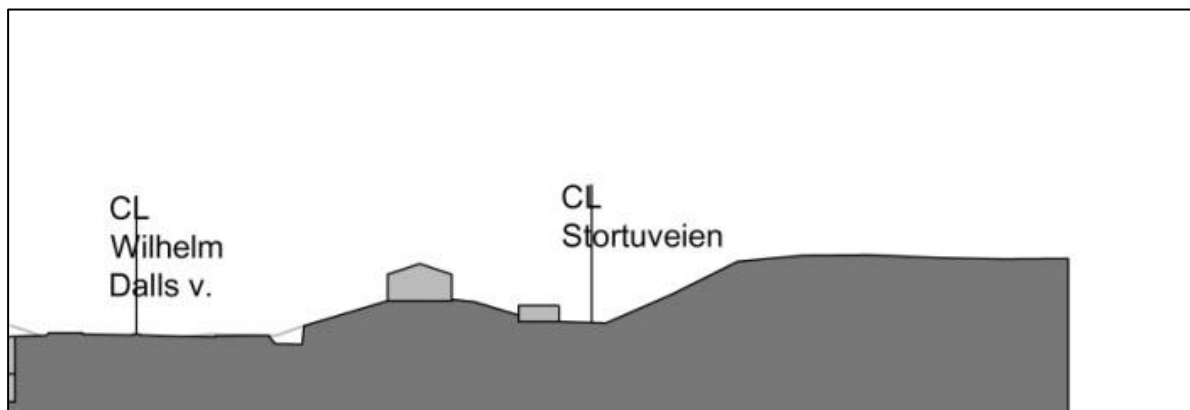
Figur 6.51: Beregnede støysoner for boliger i Røsslyngveien, med Atlanten hotell i 2032

6.8.10 Konklusjon

Beregningene viser at det allerede i dagens situasjon er utendørs støynivå ved boliger i Stortuveien og i Røsslyngveien som ligger over 55 dB og dermed kan ha behov for avbøtende tiltak (skjerming) uavhengig av om det blir utbygging eller ikke. Beregningene viser også at støyproblemene øker noe fram til 2032 som følge av generell trafikkvekst, og at bygging av hotell og stadionanlegg kun vil ha marginal innvirkning på støysituasjonen. Behovet for iverksetting av avbøtende tiltak vil derfor ikke bli initiert av hotellutbyggingen, men være et resultat av dagens trafikkmengde på Wilhelm Dalls vei og den generelle trafikkveksten fram mot 2032.

6.8.11 Avbøtende tiltak

Bebyggelsen langs Stortuveien ligger såpass høyt i terrenget over Wilhelm Dalls vei at det blir vanskelig å få god effekt av støyskjerming langs veien. Etter som boligene her har utendørs oppholdsareal på oppsiden sørsiden av husene, vil en bedre løsning være å etablere lokale skjermingstiltak for uteområdene på hver enkelt eiendom. I tillegg kan det være aktuelt med fasadetiltak på husene, spesielt for de boligene som ligger innenfor rød sone. Det er derfor ikke satt av plass eller forutsatt støyskjerming innenfor reguleringsplanens avgrensing langs Wilhelm Dalls vei.



Figur 6.52: Bebyggelsen langs Stortuveien ligger 5 – 6 m over nivå for Wilhelm Dalls vei.

Bebyggelsen ved Røsslyngveien ligger lavere i terrenget enn Wilhelm Dalls vei. Støyskjermer langs veien vil derfor få god effekt. I reguleringsplanen er det tatt høyde for at det skal settes opp støyskjermer på areal avsatt til annet veiformål. Nødvendig høyde på skjermer må beregnes i forbindelse med prosjektering av veianlegget. I reguleringsplanen er sannsynlig utstrekning av skjermer vist illustrativt.

6.9 Konsekvenser i anleggsfasen

Sikkerhet mot evt. skader på nærliggende kommunal bebyggelse (badeland/idrettsbygg) og andre nærliggende bygg i forbindelse med sprengings- og byggearbeid skal utredes.

Tiltakshaver har i forbindelse med de forberedende arbeider for reguleringssaken fått utarbeidet en rapport som beskriver tiltak for å unngå skader på nærliggende kommunal og annen bebyggelse i forbindelse med sprengning på hotelltomta. Rapporten vil også være gjeldende for arbeidene Statens vegvesen skal utføre i forbindelse med bygging av fotgjengerundergang og omlegging av kommunalt ledningsnett i forbindelse med dette arbeidet. Rapporten er lagt ved som vedlegg 7.6.

Rapporten har følgende konklusjon:

"Det finnes en rekke tiltak som kan settes i verk for å redusere risikoen for skade som følge av sprengningsinduserte rystelser. Dersom det tas hensyn til disse tiltakene og planlegging av sprengningsarbeidene gjøres med hensyn til gjeldende lovverk, sikres utførelsen av forsiktig sprengning og risikoen for skade på eksisterende bygg blir minimal.

Hvilke tiltak som bør iverksettes kan variere. Men valg av tiltak gjøres tidlig i prosessen i forbindelse med risikoanalyse, og videre gjennom utarbeidelse av sprengningsplaner.

Det understrekes at veiledende grenseverdier for rystelser fastsettes med sikte på å unngå skader på byggverk, men gjelder ikke skader som kan oppstå på inventar og utstyr i bygningen. Dersom det også skal tas hensyn til inventar og utstyr, må leverandørene av det aktuelle utstyret si noe om hvilket rystelsesnivå som kan medføre skade. Det er imidlertid sjelden at dette er noen aktuell problemstilling. Inventar og utstyr vil som regel ikke påvirkes dersom de veiledende grenseverdiene for bygningsmassen for øvrig overholdes. I noen tilfeller vil det være aktuelt å slå av sensitivt elektronisk utstyr før hver salve.

Det kan ikke ses noen forhold som skulle tilsi at sprengningsarbeidene som skal utføres ved Atlanten Stadion Hotell ikke kan utføres på en forsvarlig måte, der risikoen for å påføre skade på eksisterende bygg er minimal."

6.10 Konsekvenser for trafikk og parkering

Konsekvenser av framtidig veianlegg skal utredes.

På grunnlag av beregnet masseforflytning og planlagt bygningsmasse må det utarbeides et overslag over sannsynlig trafikk i anleggsperioden. Basert på befolkningsprognoser og planlagt aktivitet gjennomføres en beregning av nyskapt trafikk i området etter ferdig utbygging. Resultatene sammenholdes med dagens kapasitet på blant annet veinett og kollektivtilbud. Eventuelle nødvendige tiltak utenfor det regulerte området beskrives. Trafikksikkerhet skal vies spesiell oppmerksomhet. I forbindelse med hotellet er det behov for et betydelig antall parkeringsplasser. Dette skal utredes.

6.10.1 Trafikktall i byggeperioden – hotell og stadionanlegg

Masseuttak i tomt for hotell og parkeringsanlegg vil i hovedsak bestå av sprengt fjell. Beregnet volum er ca 28 000 m³ fast fjell tilsvarende ca 39 000 m³ sprengstein. Steinen kan benyttes som forsterkning av løpebane og spilleflate på stadion, der tilsvarende mengde dårlige masser (myrjord) skal kjøres bort. Anleggsperiode for dette arbeidet antas å bli ca 4 måneder eller 100 dager. Med ca 10 m³ pr bil betyr dette ca 40 tunge kjøretøy pr dag tilsvarende døgntrafikk på 80 tunge kjøretøy i perioden dette arbeidet pågår.

Dersom hele anlegget (hotell og stadionanlegg) bygges ut under ett, kan det være realistisk å regne med en anleggsperiode på ca 2,5 år eller ca 900 dager. Uten å kjenne til materialvalg og utforming av bygningsmassen i detalj er det vanskelig å anslå med sikkerhet mengden av byggematerialer som skal transporteres inn i anleggsområdet i løpet av byggeperioden. Tar en utgangspunkt i at det skal bygges ca 19 000 m² gulvareal kan en basert på erfaringstall anta at det vil gå med mellom 25 000 og 30 000 tonn bygningsmateriale. I tillegg kan en regne med 7 000 – 8 000 tonn til tribuneanleggene. Dette betyr at det i gjennomsnitt skal fraktes inn ca 40 tonn byggematerialer hver dag i byggeperioden, tilsvarende 4 – 5 lastebillass som gir 8 – 10 tunge kjøretøy pr døgn.

I tillegg til dette kommer transport av personell til og fra byggeplassen. Dersom en antar at ca 30 personer vil være engasjert i gjennomsnitt over anleggsperioden, og at 80 % av disse kjører bil til og fra, betyr dette trafikk tilsvarende 50 kjt/døgn. Tabellen nedenfor viser en oversikt over trafikkestimat i byggeperioden.

	Type trafikk	Kjøretøy/dag	Transportvei
Tomtearbeider	Tungtrafikk (lastebil)	80	Dalaveien
Byggefase	Tungtrafikk (lastebil)	8 - 10	Ny atkomstvei/Rv70
Byggefase	Personbiler	50	Ny atkomstvei/Rv70

6.10.2 Trafikktall – dagens trafikk framskrevet

I denne sammenheng er det kun sett på trafikk i Dalabrekka og Wilhelm Dalls vei. I utgangspunktet legger planen opp til at all trafikk til og fra de nye anleggene skal skje via ny atkomstvei fra rundkjøring i kryss rv 70/Trollsvingen/Røsslyngveien. Det betyr at utbyggingsplanen ikke får betydning for trafikken i Dalaveien, med unntak av en kort periode i anleggstiden.

Figur 6.53 nedenfor viser trafikktall for 2008 i Dalabrekka og Wilhelm Dalls vei.



Figur 6.53: Trafikktall 2008

Tabellen nedenfor viser Statens vegvesen sin prognose for generell trafikkvekst i årene framover.

Tidsrom	Trafikkvekst i perioden (prognose)
2008 - 2011	3,65 %
2012 – 2020	8,4 %
2021 - 2040	11,4 %

Legges prognosene for generell trafikkvekst i tabellen over til grunn blir trafikken på veinettet i 2032 (25 år) som vist i figur 6.54.



Figur 6.54: Trafikktall 2032 – generell trafikkvekst

Andel tunge kjøretøy er satt til 6 % i Dalabrekka og 7 % på Wilhelm Dalls vei.

6.10.3 Trafikktall – nyskapt trafikk av hotell og annen næringsvirksomhet

I denne sammenheng er det kun sett på nyskapt trafikk som følge av nye næringsareal og hotell. Trafikk i forbindelse med større idrettarrangement vil kun opptre sporadisk og sånn sett ikke være representative for ettersituasjonen og heller ikke være dimensjonerende for veinettet.

Ved beregning av nyskapt trafikk er det lagt til grunn at hotellet får 200 rom med nødvendige andre fasiliteter og at det i tillegg blir bygget ca 2 100 m² annet næringsareal, hovedsakelig kontorer.

Tar en utgangspunkt i 200 rom med gjennomsnittlig 70 % belegg over året og at 80 % av gjestene kommer med bil (høyt anslag) gir dette 225 kjt/døgn. I tillegg kommer arbeidsreiser med bil (80 % av 40 ansatte) på 60 kjt/døgn og øvrig servicetrafikk som antas å utgjøre 40 kjt/døgn. Totalt vil hoteldriften etter dette generere trafikk tilsvarende 325 kjt/døgn. 2 % av dette antas å være tunge kjøretøy (varetransport og renovasjon).

Med utgangspunkt i Statens vegvesens "Håndbok 146" er gjennomsnittlig antall genererte personturer pr døgn som følge av næringsvirksomheten i planområdet (i hovedsak kontorer) satt til 10 personturer per 100 m² pr døgn.

I tabellen nedenfor er antall bilturer beregnet for planlagt næringsareal ved Atlanten.

Beregnet antall bilturer som en konsekvens av næringsutbygging.

Utbygging av næringsareal i Atlanten	BRA M2	Antall personturer pr. 100 m2 pr. døgn	Antall personturer pr. døgn	Antall bilturer pr. 100 m2 pr. døgn	Antall bilturer pr. dag (ÅDT)
Næringsareal	2 100	10	210	6	126

Ut i fra dette vil årstdøgntrafikken (ÅDT) på planlagt atkomstvei i åpningsåret bli 450 kjt. Med samme generelle vekst på denne trafikken som benyttet i avsnitt 6.10.3, gir dette 540 kjt pr døgn i 2032.

6.10.4 Fordeling av trafikk – kapasitet

Det antas at trafikken på ny atkomstvei vil fordele seg med 20 % østover Wilhelm dalls vei fra rundkjøringen, resten vil belaste armen mot vest. Totalt sett vil nyskapt trafikk utgjøre en trafikkøkning på 2,5 % på Wilhelm Dalls vei vest for rundkjøringen og ca 0,7 % østover fra rundkjøringen. En såpass marginal trafikkøkning antas ikke å bli problematisk i forhold til avviklingskapasiteten.

6.10.5 Kollektivreisende

En kan anta at i gjennomsnitt 75 % av nyskapt trafikk benytter bil. Med 1,3 personer pr. bil blir dette totalt 780 personturer pr døgn med bil. Når det gjelder kollektivreisende, kan en anta en andel på 15 % ut i fra erfaringstall for byer av tilsvarende størrelse som Kristiansund. Dette gir ca 120 kollektivreiser pr dag. Resten av trafikken (10 %) vil være gående og

syklende. Uten at det er sett i detalj på kollektivtilbudet i dag, antas det at denne trafikkøkningen kan betjenes av eksisterende kollektivtilbud.

6.10.6 Trafikksikkerhet

Planen legger opp til en omfattende separering av myke trafikanter og kjørende trafikk, der to planskilte kryssinger av Wilhelm Dalls vei står sentralt. Disse undergangene knytter sammen bussholdeplasser på hver side av veien. Videre er det planlagt gang og sykkelvei langs nordsiden av Wilhelm Dalls vei, på en strekning går denne langs ny atkomstvei for å få den lengst mulig unna den sterkt trafikkerte hovedveien. Langs sørsiden av Wilhelm Dalls vei er det planlagt fortau.

Som følge av at Wilhelm Dalls vei er planlagt med midtdeler, har en valgt å stenge Trollsvingen vest for innkjøring mot denne for å hindre missforståelser som kan føre til kjøring mot kjøreretning. Krysset er gitt en utforming som underbygger dette kjøremønsteret. Næringseiendommene langs sørsiden av Wilhelm Dalls vei får atkomst med innkjøring fra Trollsvingen vest. I tillegg er det planlagt en innkjøring direkte fra Wilhelm Dalls vei til Nettbuss AS sin eiendom ved Trollsvingen øst. Videre er det planlagt en felles avkjørsel med utkjøring i retning østover på denne siden. Avkjørselen er gitt en fysisk utforming som skal hindre at noen kjører inn på Wilhelm Dalls vei mot kjøreretningen. Trafikk mot sentrum kan snu i rundkjøringen i kryss Trollsvingen øst.

Planlagt reguleringen av Trollsvingen vest vil føre til et noe endret kjøremønster i Trollsvingen. Slik planen er utformet vil det fortsatt kun være trafikk som "hører hjemme" i Trollsvingen som vil kjøre her og derfor forventes det heller ingen økning av trafikken på veien totalt sett (ca 800 kj/døgn).

Totalt sett er trafikksikkerheten godt ivaretatt i planforslaget.

6.10.7 Parkering

I Bygningssjefens uttalelse til planprogram (brev datert 22.08.08) er det beregnet et behov på 293 parkeringsplasser for planlagt hotell (200 rom) og næringsareal (ca 8 000 m²). I tillegg ligger det inne 27 parkeringsplasser øst og sør for idrettshallen i gjeldende plan, samt mulighet for opparbeidelse av 127 offentlige biloppstillingsplasser langs nordsiden av Wilhelm Dalls vei. Disse plassene er imidlertid av midlertidig karakter fram til utvidelse av riksveien til 4 felt. Totalt gir dette et krav fra kommunen på 447 parkeringsplasser innenfor planområdet. Med redusert næringsareal til 2 100 m², blir tilsvarende tall 330.

Slik planen legges fram er det vist i alt 298 plasser som fordeler seg på ulike plan som vist i tabellen nedenfor. Totalt er det satt av plass til 18 HC-plasser.

Lokalisering	Antall plasser	Type plass
Bakkeplan v/ idrettshall	39	Offentlig
Bakkeplan foran hotell og næringsbygg	31	3 plasser til hotell, 28 plasser felles offentlig/næring
Parkeringsplan U1	20+27	Hotell + næring
Parkeringsplan U2	38+51	Hotell + offentlig
Parkeringsplan U3	42+50	Hotell + offentlig

I forhold til kommunens krav i høringsuttalelse til planprogram mangler følgende 32 list

plasser totalt. Tiltakshaver mener dette kan kompenseres ved sambruk mellom plasser tilegnet næring og hotell. I mange tilfeller vil hotellgjester kun ha behov for parkering på kveld og natt og i helger, mens øvrig næringsvirksomhet vil ha parkeringsbehov hovedsakelig på dagtid hverdager. For øvrig synes antall parkeringsplasser å harmonere godt med beregnet trafikk på atkomstveien.

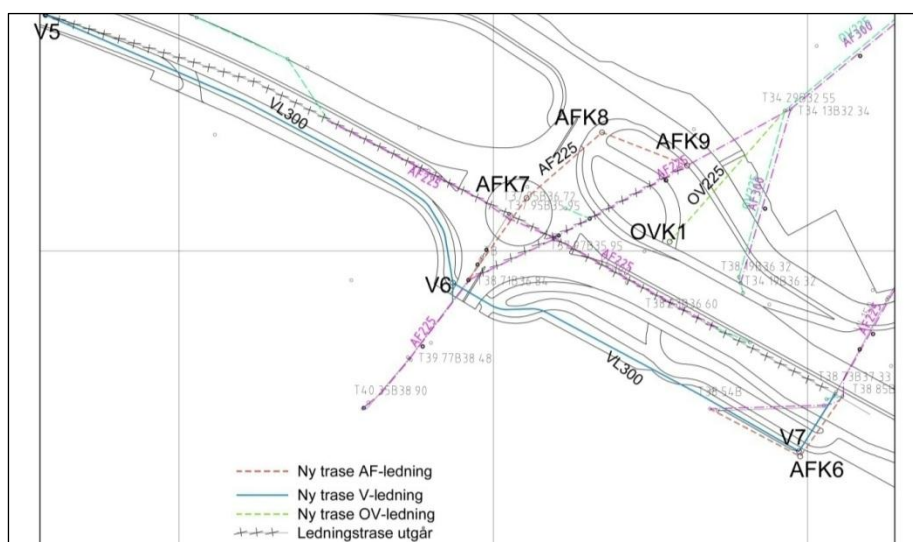
6.11 Konsekvenser for kommunal infrastruktur, sikkerhet og beredskap

Følger av planlagte tiltak for eksisterende kommunal infrastruktur skal utredes. Nødvendige tiltak for at kommunal infrastruktur skal bli tilpasset ny situasjon skal vises. Det skal også gjøres rede for hvordan tiltakene i planen vil påvirke den generelle sikkerhetssituasjonen i området og kommunens beredskapsplaner med spesiell vekt på brann.

6.11.1 Kommunal infrastruktur

Av kommunal infrastruktur er det i hovedsak vann- og avløpsledninger som blir berørt. En 300 mm AF krysser Wilhelm Dalls vei ved Trollsvingen vest og fortsetter nordover over hotelltomta. Denne kan fortsatt ligge der den krysser Rv 70, men må legges utenom hotelltomta. Dette kan gjøres ved å la ny trase for AF-ledningen følge gang- og sykkelveitraseen langs sørsiden av Rv 70 og ned til stadion. En 300 mm vannledning kommer også i veien for undergangen med ramper. Denne kan legges i ny trase i rampen på sørsiden av riksveien. I tillegg må overvannsledninger med kummer og sluk legges om i kryssområdet.

I øst kommer eksisterende 300 mm vannledning langs Wilhelm Dalls vei og kryssende 225 mm AF-ledning i konflikt med planlagt undergang. Forslag til løsning er vist i figur 6.55 på neste side. På figuren er det også vist hvordan overvann fra undergangen kan føres med selvfall ut til eksisterende 300 mm AF.



Figur 6.55: Forslag til omlegging av kommunale ledninger ved planlagt undergang øst for rundkjøring i kryss Trollsvingen øst.

6.11.2 Sikkerhet og beredskap

I en ROS-analyse i forbindelse med en reguleringsplan skal tema og hendelser som følge av planlagt arealbruk gjennomgås og analyseres relatert til sannsynlighet, konsekvens, beredskap og tiltaks- og forebyggingsnivå. I foreliggende plan er det relevant å se på følgende tema:

NATURKATASTROFER:	Flom / storm / orkan / skred / ras
FORURENSING:	Drikkevann / olje / kjemikalier / radioaktivitet / kloakk / epidemier.
KOMMUNIKASJON / FORSYNING:	Samferdsel, brudd på vei eller flytrafikk. Svikt i tele, strøm eller fjernvarmeforsyning.
NÆRINGSULYKKER:	Brann i større anlegg. Farlig gods / gass / olje / eksplosiver. Transportuhell på vei, flyhavari.

Under forutsetning av at forskrifter og lovverk følges ved oppføring av bygg og anlegg i planområdet, vil faren for naturkatastrofer ikke påvirkes av tiltaket og heller ikke faren for forurensning. Grunnstabiliteten i området ansees til å være god, bygg og veianlegg vil i hovedsak bli fundamentert på fjell.

Ved utbygging av veinettet med tilhørende lednings og kabelnett i henhold til plan, vil sannsynligheten for uheldige hendelser innenfor kommunikasjon og forsyning i området bli mindre som følge av tiltaket. Selv med en byggehøyde opp til kote 65,4 på høyblokka, vil flytrafikken til/fra Kvernberget ikke bli negativt påvirket. Restriksjonsplanet for flyplassen ligger på kote 105,5.

Når det gjelder næringsulykker er det først og fremst brann i høyblokka som er en utfordring for kommunal beredskap. Kommunens stigebiler vil for eksempel ikke nå lenger opp enn til 10. etasje. Som avbøtende tiltak må det her etableres utvendige rømningsveier fra toppetasjene i henhold til gjeldende bygg- og brannforskrifter. Det må i samarbeid med kommunens brantjeneste etableres et nødvendig antall brannkummer langs fasaden av hotell og tribunebygg. I tillegg forutsettes det at bygningene utstyres med sprinkleranlegg. I bygget må det etableres nødvendig trykkforsterkning til de øverste etasjene.

6.12 Konsekvenser for næringsliv og reiseliv

Prosjektets sysselsattings effekt og påvirkning på lokalt næringsliv og reiseliv skal vurderes. Utredninga baserer seg på erfaringer fra tilsvarende prosjekt. RV 70 som sentral turistvei skal belyses.

6.12.1 Innledning

Avgrensning av tema

Denne utredningen tar for seg konsekvensene av utbygging av et nytt Atlanten hotell og en rehabilitert Atlanten stadion, inklusive tribunebygg som også fungerer som næringsbygg. Dette er endringer som potensielt kan gi både sysselsttingsgevinster og utvikle stedet som

reiselivsdestinasjon. Basert på utredningsprogrammet tar denne utredningen for seg mulige næringslivseffekter av tiltaket. Da satsning på hotellmarkedet utgjør en sentral del av tiltaket, drøfter vi..

- ✓ ut fra dagens situasjon på hotellmarkedet,
- ✓ effekten av introduksjon av et nytt hotelltilbud (Seilet hotell) på reiselivsmarkedet i Molde, samt...
- ✓ Kristiansunds attraktivitet som reiselivsdestinasjon

... mulige fremtidige endringer som følge av tiltaket. Vi ser også på mulige konsekvenser av selve stadionbygget. Vi kvantifiserer i liten grad mulige sysselsettingseffekter, men vurderer disse ut fra de vurderingskategorier som stadfestes i Statens Vegvesen sin håndbok 140 for konsekvensutredninger.

Influensområde

Influensområdet når det gjelder konsekvenser for næringsliv og reiseliv kan ikke geografisk avgrenses på samme måte som influensområdet når det gjelder friluftsliv eller barn og unge. Potensielle konsekvenser vil kunne påvirke hele den arbeidsmarkedsregionen Kristiansund er en del av. Strengt tatt drøftes konsekvensene i dette avsnittet i forhold til en klart definert region, men i beslutningssammenheng kan det være rimelig å se på Kristiansund kommune som influensområde. Sannsynligvis vil hodekonsekvensene også bli avgrenset til denne kommunen.

6.12.2 Metode

Gjennomføringen av konsekvensanalysen for næringsliv og reiseliv er basert på følgende metoder.

Datainnsamling:

Intervjuer: Det ble gjennomført noen få telefonintervjuer i Kristiansund og Molde for å samle erfaringer og data om dagens situasjon og mulige fremtidige konsekvenser av tiltaket. Det ble foretatt 5 kortere eller lengre telefonsamtaler med personer i de to byene. Årsaken til at også informanter i Molde ble valgt er at etableringen av Seilet Molde representerer et komparativt eksempel til etablering av et nytt hotell i Kristiansund. I tillegg til spesifikke intervjuer knyttet til temaet ble informasjon som fremkom i intervjuer innsamlet knyttet til temaene friluftsliv og barn og unge brukt i også denne delutredningen. For å drøfte det faglige perspektivet i undersøkelsen ble det også gjennomført enkelte samtaler med personer med økonomisk og eller reiselivsfaglig kompetanse.

Sekundærdata: Det ble også innsamlet statistikk for hotelldriften i Kristiansund og Molde. Kilde: For Kristiansund SSB ved Arild Krogh (personlig meddelelse). For Molde. "Visit Molde" (personlig meddelelse), men også her er den opprinnelige kilden SSB. I tillegg tall for planlagt kapasitet ved etablering av et nytt Thon hotell.

I forhold til vurderingene blir også faglitteratur og andre utredninger brukt i vurderingen av design av utredningens analyser. Denne refereres til med vanlige litteraturreferanser.

Analysér:

Utredningen må bygge på en beskrivelse av dagens situasjon og hva en vet om den fremtidige situasjonen i området. Det såkalte 0-alternativet vil jo være den fremtidige situasjonen i området uten gjennomføring av tiltaket. I forhold til konsekvenser av tiltaket er ringvirkninger på næringslivet i regionen av betydning. En vanlig metode for å analysere slike er gjennom modellberegninger eksempelvis basert på PANDA kjøring. Vi har ikke ressurser til å gjennomføre slike beregninger i denne utredningen, selv om det nok kunne ha vært ønskelig. Vi kommer imidlertid til å se noe på resultater fra denne typen estimeringer for å drøfte litt størrelsene på mulige effekter. Vi vil da bruke et eksempel fra Levanger (Sand 2008).

Estimeringer av ringvirkninger eksempelvis basert på PANDA kjøring kan være nyttige, men kan også skjule usikkerheten knyttet til de tall som femkommer av analysene. Ut fra disse forholdene har vi her heller valgt å bruke en scenario tilnærming til analysene. Istedenfor en analyse fremsettes tre ulike fremtidige scenarioer hvorav konsekvenser for de ulike scenarioene fremsettes og sannsynligheten av scenarioene vurderes.²

For å underbygge vurderingen av de ulike scenarioene gjennomførte vi en analyse av etableringen Seilet hotell i Molde, som er et relativt sammenlignbart prosjekt. Seilet skiller seg likevel fra Atlanten utbyggingen på noen sentrale punkter. Seilet er nok et noe mer markant signalbygg /prosjekt enn det Atlanten har håp om å bli. Effektene av seilet kan derfor antas være noe sterkere enn det Atlanten vil bidra med. Sammenlikningen med Molde har også et sammenfall knyttet til utbygging av idrettsanlegg. Det tenkes da selvsagt på Aker stadion (Røkkeløkka) kontra Atlanten stadion. Også her vil antageligvis Aker stadion ha en noe større signaleffekt (og basis i Molde fotballklubb) enn hva som er tilfelle med Atlanten.

6.12.3 Dagens situasjon

Et viktig utgangspunkt for vurderingen av tiltaket er dagens hotellsituasjon i Kristiansund. En hadde i 2008 fem hoteller med 101 801 gjestedøgn og en dekningsgrad på 67,5 % (Pers. med. Arild Krogh SSB).

Hotellstatistikk for Kristiansund

	Gjestedøgn	Antall senger	Antall hotellrom	Antall hotell	Dekningsgrad
2005.	95045	561	338	5	62,7 %
2006.	102686	572	338	5	69,7 %
2007.	106122	612	341	5	71,5 %
2008.	101801	647	352	5	67,5 %

Kilde: SSB (Pers. med. Arild Krogh – 23. feb. kl. 14.30).

² Dette valget ble drøftet med professor Asbjørn Karlsen (NTNU) som har regional utvikling og økonomisk geografi som sine spesialtema. Han er likevel selvsagt ikke ansvarlig for de vurderinger gjort i denne analysen.

Dekningsgraden i Kristiansund må anses å være høy. Dekningsgraden i Møre og Romsdal totalt er 57,7 %, og Kristiansund har høyest dekningsgrad av samtlige byer i fylket. Til sammenligning kan det nevnes at Oslo som har 73,1 %, Bergen 72,9 Stavanger 71,2 og Trondheim har som Kristiansund 67,6 % i 2008.

Ser en på utviklingen i antall gjestedøgn ser en at det har vært vekst frem til 2007, mens det har vært nedgang i antall gjestedøgn i 2008. Nedgangen i 2008 har vært tilsvarende i hele landet, og Kristiansund har omtrent samme utvikling som Oslo. Nedgangen har vært fra juli til desember 2008, før dette var det vekst i antall gjestedøgn. Dette mønstret peker relativt entydig mot finanskrisen som årsak til nedgangen.

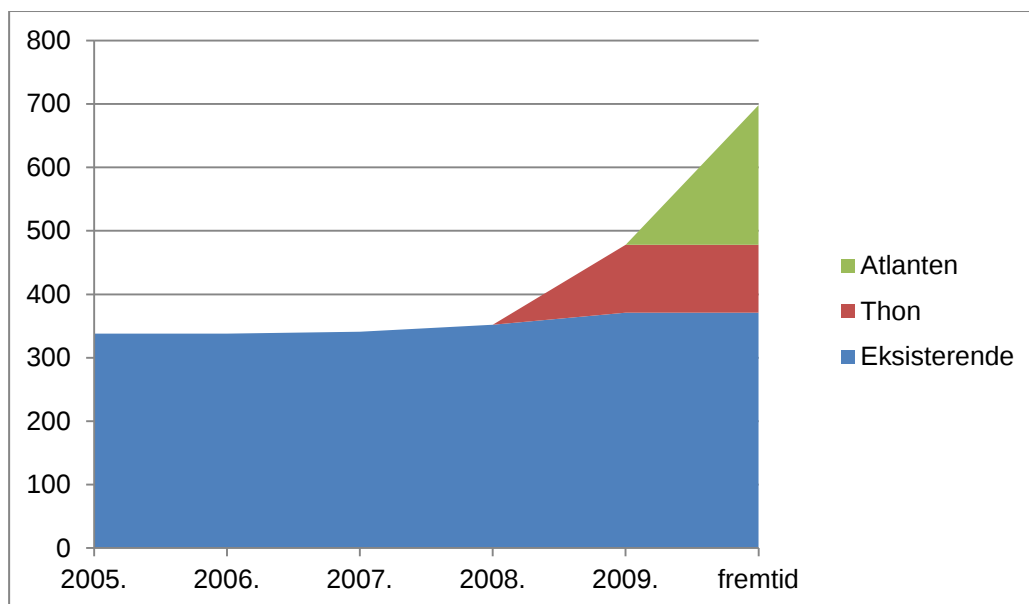
Det ble fremhevet at Kristiansund har godt belegg midt i uken. Dette må antas å komme av høy andel yrkesreisende, et mer kjøpekraftig marked enn ferie/fritidsmarkedet. Det kan også antas at ferie/ fritidsmarkedet er mer konjunkturavhengig enn yrkesreisende. En viktig årsak til den relativt bra dekningsgraden er olje og offshore næringens rolle i byen.

6.12.4 Fremtidig utvikling

Endring i hotellkapasitet

Ser en på hotellkapasiteten i Kristiansund har denne vært på et relativt stabilt nivå de siste fem årene med fem hoteller. Likevel har det vært en svak økning i hotellkapasiteten gjennom tilbygg og økning av antall rom i de eksisterende hotellene. Imidlertid vil det gjennom etableringen av et Thon hotell som åpner august/ september dette år skje en økning på 30 % sammenlignet med dagens antall hotellrom (2008). Det betyr at selv et 0 – alternativ vil bety en markant økning i hotellkapasiteten i området.

Dersom en i tillegg får etablert et Atlanten hotell vil det alene gi en økning på 63 %. Dette medfører at disse to hotellprosjektene til sammen vil gi en kapasitetsutvikling på 93 % dvs. nesten en dobling av dagens kapasitet. I den lokale debatten har det også vært diskutert flere andre hotellplaner, blant annet et hotell ute ved flyplassen.



Figur 6.56. Utvikling i antall hotellrom i Kristiansund

Fremtidssenarioer for hotell drift i Kristiansund

Ovenfor viste vi at med både eksisterende igangsatt hotellutbygging og effektene av Atlanten prosjektet vil det skje en ganske dramatisk øking i hotellkapasiteten i Kristiansund. Disse to prosjektene vil alene nesten stå for en dobling i hotellkapasiteten i byen. Når en skal vurdere dette vil konsekvensene variere kraftig ut fra hvordan hotellene klarer seg økonomisk. Dette er egentlig et vanskelig spørsmål å vurdere da om hotellprosjektene lykkes avhenger både av dyktigheten til de som står bak prosjektet, og utviklingen på de markedene hotellene retter seg mot. For å drøfte dette tar vi derfor utgangspunkt i tre mulige fremtidssenarioer med høyst ulike konsekvenser for næringsliv og reiseliv i Kristiansund. Et optimistisk senario hvor hotellsatsningen lykkes fullt ut, et mellomalternativ, og et senario der satsningen misslykkes. Vi prøver også å si noe om sannsynligheten av disse senarioene.

Senario 1: (toppsenarioet)

Gitt bygging av Atlanten hotell vil det skje en meget sterk økning i hotellkapasiteten i Kristiansund. Dersom denne satsningen lykkes er det rimelig å anta at dette vil gi store positive ringvirkninger. Det første senarioet vi drøfter vil derfor være at en lykkes å skaffe marked til den økte kapasiteten. Hvor sannsynlig er dette og eventuelt hva er ringvirkningene.

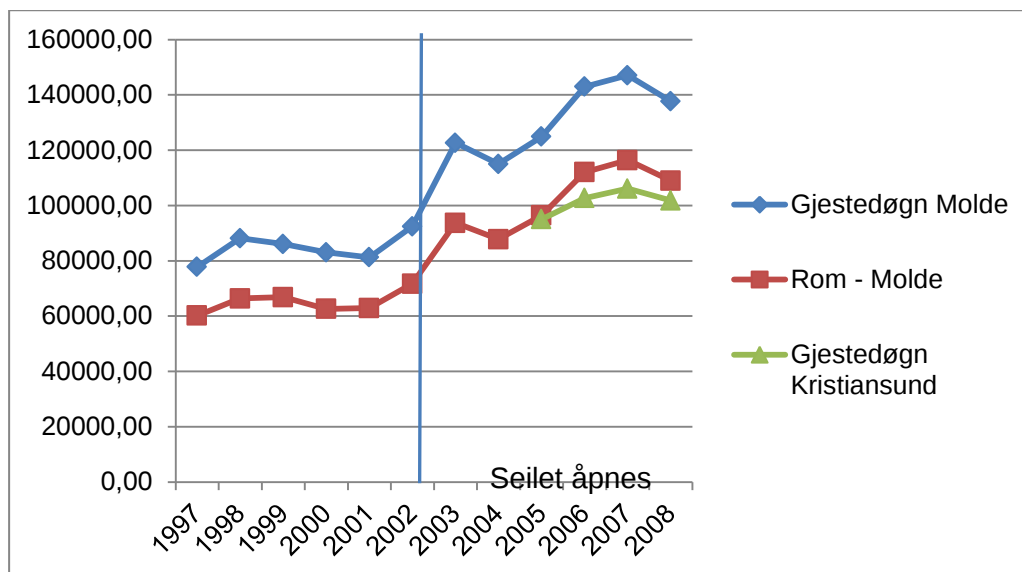
Seilet hotell i Molde som sammenligningsgrunnlag

I forhold til sannsynligheten av å lykkes kan det være nyttig å se nærmere på utviklingen i Molde der en faktisk har hatt en markant hotellutbygging. Selv om det er begrensninger i sammenligningen kan den være nyttig for å vurdere muligheten av slike store endringer i hotellkapasiteten. Utviklingen i Molde er nær knyttet til åpningen av **Seilet hotell** i oktober 2002. I figur 20 kan en se at det faktisk har vært relativt sterk vekst i antall gjestedøgn i Molde. Selv om det var en begynnende vekst i overnattingene fra 2001, så virker det som en rimelig tolkning at byggingen av Seilet i Molde faktisk økte etterspørselen etter overnattinger mer enn hva som ellers ville skjedd. Dette underbygges også av en svært enkel regresjonsanalyse. Forutsetter en at en har en stabil økning med tiden og bruker årstall som uavhengig variabel kombinert med en variabel før og etter byggingen av Seilet.³ Denne analysen gav en signifikant effekt både av tid og bygging av Seilet. En slik analyse har selvsagt begrenset utsagnskraft med så få tall og begrenset antall påvirkningsvariabler, men er likevel en pekepinn på at å introdusere et nytt hotell basert på et nytt og særpreget konsept kan bidra signifikant til å øke. Det er heller ikke kontrollert for konjunktursvingninger i analysen. Da det har vært høykonjunktur de siste årene frem til finanskrisen startet kan dette være en alternativ forklaring til veksten i antall gjestedøgn etter åpningen av Seilet i 2002. Av figur 20 ser man tilsvarende mønster i svingningene i antall gjestedøgn i både Molde og Kristiansund, svingninger som faller sammen med konjunkturvariasjonene.

Ser en på antall overnattinger ser en også at Molde har i 2008 35907 flere gjestedøgn enn Kristiansund. De to byene ligger i samme området av landet, og folketallet i Kristiansund er nesten like stort som i Molde (93 % av Molde). Ser en på en prosentvis økning i antallet gjestedøgn tilsvarende den kapasitetsøkningen som ligger i Thon hotellet som åpner høsten 2009, så vil dette omfatte omtrent samme antallet gjestedøgn som Molde. I figur 6.57 er også

³ For effekten av tid var $p=0.03$, mens for effekten av Seilet var $p=0.02$. Begge variablene hadde (selvsagt) et positivt stigningstall. Ligningen hadde en forklart varians på 93%.

antall gjestedøgn i Kristiansund lagt inn, og en ser at utviklingen i begge byene følger de samme konjunktursvingningene med blant annet vekst frem til 2008, for å ha en nedgang i 2008.



Figur 6.57. Effekt av Seilet i Molde

Potensialet for markedsutvidelse

Informanter vi har snakket med oppfatter at det i Kristiansund er underkapasitet i hotellnæringen i deler av uka (spesielt midt i uka). Det er derfor rimelig å anta at en økning i hotellkapasiteten vil bidra til økt overnatting spesielt midt i uka basert på dagens etterspørsel (se drøftingen under senario 2). Dersom ikke dekningsgraden innen næringen skal synke trengs imidlertid at en får nye markeder Likevel er det rimelig at dersom ikke nye markeder for overnatting i Kristiansund realiseres vil også dekningsgraden synke. Ut fra hva våre informanter sier er dagens etterspørsel i stor grad preget av yrkesreisende og med størst etterspørsel i midten av uken. Dersom dette bildet ikke endres vil antageligvis dekningsgraden synke i den tiden yrkesmarkedet er lavest (spesielt helgen).

For å drøfte i hvilken grad etterspørselen etter overnattinger kan økes eller ei kan det være fornuftig å skille mellom basishotellnæring (eksporterer ut av regionen) og avlede næringer (er betinget og står i forhold til basishotellnæring) (Dedekam 1987). Ut fra våre informanter kan det i dag være riktigst å betrakte hotelldriften som i hovedsak en avlede næring. En viktig næring som genererer mange overnattinger er olje/offshore virksomheten i byen. Så lenge hotelldriften drives som en avlede næring (ibid) vil det eksistere et tak på hvor stor veksten i hotellnæringen kan være.

Hotelldriften kan imidlertid søke å utnytte nye markeder og trekke besøkende til byen som ellers ikke ville ha kommet. Om en klarer dette vil hotellvirksomheten endre fokus fra å være en avlede næring til å bli en basishotellnæring. Om en ser på eksemplet Seilet ovenfor synes også en slik utvikling å være mulig. To potensielle næringer dette kan skje innen er turistmarkedet og konferansemarkedet. Også messer og lignende kan inkluderes inn i disse to segmentene. For at Kristiansund skal kunne lykkes på disse markedet må en selvsagt ha den infrastruktur i form av konferansesaler, haller (for messer) og lignende. Imidlertid vil en

også trenge noe mer for å trekke turister og arrangement til byen i skarp konkurranse med andre steder.

For å drøfte dette potensialet ytterligere vil vi introdusere et begrep som har blitt mye brukt i det siste, nemlig *opplevelsesøkonomi* og *opplevelsesnæringer*. I dette begrepet ligger at det gjennom de opplevelser og det meningsinnhold som tilbys oppnår kunden ett større utbytte enn det som ligger i den rent materielle nytten i de ulike produktene (Pine & Gilmore 1999). Slikt kan være knyttet til fritidsaktiviteter, idrettsaktiviteter, opplevelser under en operaforestilling, atmosfæren i en by både i forhold til folkeliv og arkitektur. For å lykkes med en slik satsning må en både nå ut til potensielle kunder, og på sikt lykkes i å etablere et rykte som dels sikrer gjenkjøp og dels skaffer nye kunder gjennom godt omdømme og "jungeltelegrafen". Som ledd i denne typen tenkning brukes også begrepet "place marketing". I dette ligger stedsutvikling som fremmer stedets image på en måte som vil tiltrekke nye besøkende.

Ser en på Seilet i Molde, så har en her et signalbygg som helt klart tiltrekker seg oppmerksomhet. Som sted har også Molde et image som rosenes by, stedet for jazzfestivalen samt Molde fotballklubb med Aker stadion (Røkkeløkka på folkemunne). Om en tenker dette overført til Kristiansund har jo også denne byen en god del kvaliteter å bygge en slik satsning på. Kristiansund har jo en stolt historie som klippfiskbyen, en har en maritim historie og Vågen, de ulike øyene byen består av, sundbåtene er alle med på å gi byen særpreg. Som resultat av andre verdenskrig er byen også en av flere gjenreisningsbyer (som f. eks. Steinkjer, Namsos, Bodø). I byen har en også etter hvert fått utviklet en operatradisjon. I forhold til turisme er en også i en region med viktige attraksjoner som Atlanterhavsveien og Grip, men ellers med et rikt kyst- og fjordlandskap som skulle kunne utgjøre en viktig ressurs for en utvikling av reiselivet.

Ser en spesifikt på utbyggingen så er det selvsagt viktig at hotellet funksjonelt fyller de funksjoner som skal til. Ut fra byggeplanene er det vanskelig å se at selve hotellet arkitektonisk skal kunne ha samme signalfunksjon som seilet i Molde. Samtidig er hotellet bygd i et område som utgjør en samlet "idrettspark". I Atlanen området har man et badeland, en fotballhall, en kunstisbane og vil få en bra fotball og friidrettsarena. Like ved har en også et større friluftslivsområde som muliggjør joggeturer og trening i mer "grønne" omgivelser. Slik sett har en man utviklet et kvalitetstilbud i nærheten av hotellet. Skal en være kritisk kan en kanskje hevde at selv om en får et mangfold av idrettsanlegg vil ingen av disse i kapasitet måle seg med Aker stadion i Molde eller Colorline stadion i Ålesund. Det vil derfor kanskje være vanskeligere å trekke til seg større nasjonale idrettsarrangement. Uansett finnes det et potensial som et slikt prosjekt kan bygge videre på, men det vil alltid være en risiko forbundet med en slik satsning. Dersom en ser attraksjonene totalt sett i Kristiansund kan en imidlertid ikke se at Kristiansund skulle ha dårligere forutsetninger enn Molde.

Også dersom en satser yrkesretta og ikke turistisk i snever forstand vil konferanser og messer ha en opplevelseskomponent. For å få til vellykka konferanser kreves også rom for folk å gå ut på puber og restauranter, eller kanskje få kulturopplevelser som f. eks. en opera. Også på dette området har Kristiansund potensial. Enkelte ville kanskje innvende at hotellet ligger noe langt ute fra sentrum, selv om avstandene generelt er små i en by som Kristiansund.

Som en ser fins det potensial for at senario 1 skal lykkes. Likevel vil det være en risiko forbundet med dette. I hvilken grad en lykkes i å øke markedet for overnattinger i området vil i siste instans handle om dyktigheten til de som driver hotellet og de ulike idrettsarenaene i Atlanten området. En kan derfor bare snakke om mulige konsekvenser, ikke sikre konsekvenser. Summerer en opp kan en derfor konkludere med at det er rimelig med positive konsekvenser knyttet til økt hotellkapasitet i byen knyttet til sysselsetting i hotellene og ringvirkninger til øvrig næringsliv. Det er også muligheter for at økt satsning vil kunne trekke flere besøkende til byen med de økonomiske ringvirkningene dette medfører. Det er imidlertid usikkert om en vil kunne opprettholde samme dekningsgrad innen næringen som i dag med en såpass stor økning i hotellkapasiteten som summen av Atlanten og Thon hotellet (som er under oppføring) til sammen medfører. En sannsynlig utvikling er derfor redusert dekningsgrad med påfølgende konsekvenser for lønnsomheten i deler av næringen.

Tar en imidlertid for gitt at senario 1 inntreffer vil dette gi:

- Store positive effekter for sysselsettingen i næringen så vel som positive konsekvenser knyttet til ringvirkninger for næringslivet ellers. Dette vil være både i forhold til bedrifter som yter service til hotell og restaurantnæringen samt andre deler av det en kan kalle "opplevelsesnæringer" generelt i byen (alt fra pub og restaurant til teater).
- Om en lykkes å skaffe marked til den økte kapasiteten i hotellsektoren er det vanskelig å tenke seg negative konsekvenser av dette.

Senario 2 (utfyllingssenarioet)

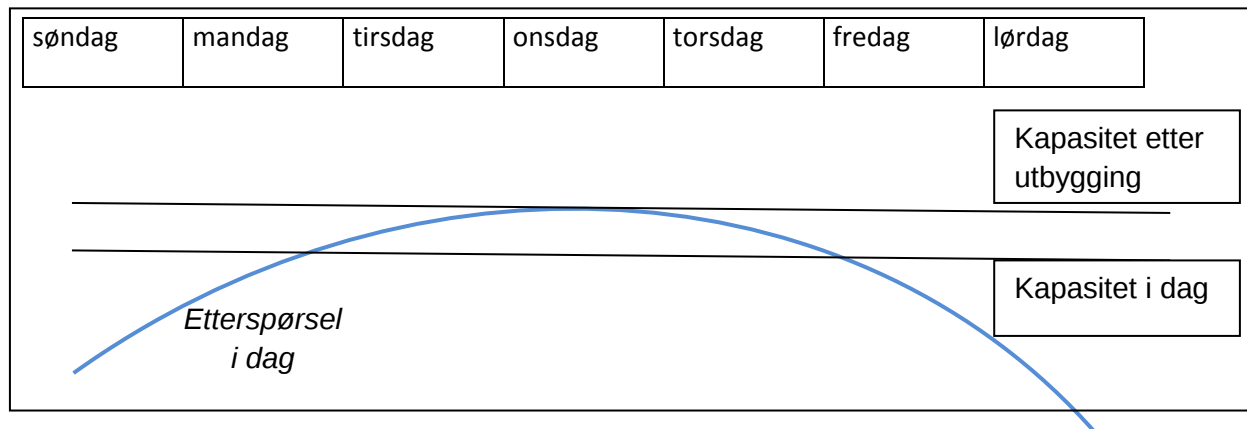
Ut fra de informantene vi snakket med virker det som at det i deler av uken er underkapasitet, selv om dekningsgraden totalt sett er på 67 %. Dette handler spesielt, i følge våre informanter om situasjonen midt i uken. En økning i hotellkapasiteten vil derfor sannsynligvis bidra til at det er enklere (og billigere) å skaffe seg hotellplass i Kristiansund midt i uka. Det er derfor rimelig å anta at dette medfører noe økning i antall gjestedøgn i den delen av uka hvor det i dag er størst etterspørsel. Dette er søkt illustrert i figur 6.59, hvor en har en etterspørsel etter hotellovernatting som varierer gjennom uka og en gitt kapasitet som i begrenser hvor mange overnattinger en kan ha et gitt døgn. Gitt at etterspørselen ikke endres vesentlig så innebærer imidlertid dette senarioet også at selv om antallet gjestedøgn øker, så vil dekningsgraden i forhold til den totale kapasiteten synke. Tar en figur 6.58 for gitt vil dekningsgraden spesielt synke i helgen og rundt mandag/fredag.

Om dagens situasjon er omtrent slik våre informanter sier virker dette som et rimelig og sannsynlig alternativ. Alt tyder på at en har en bra etterspørsel etter overnatting fra ikke minst oljesektoren, og økt kapasitet vil derfor rimeligvis gi økt antall gjestedøgn, men dersom ikke nye markeder kommer inn vil sannsynligvis også dekningsgraden i sektoren synke.

Et ytterligere usikkerhetsmoment her vil være konjunktursvingningene. Gitt finanskrisen kan bedrifters søke å kutte ned på antallet yrkesreiser, noe som eksempelvis utviklingen i antallet gjestedøgn i siste del av 2008 kan tyde på. Uansett vil effektene av dette senarioet være:

- Økt sysselsetting i sektoren og med positive ringvirkninger i avledede næringer.
- Synkende dekningsgrad innen hotellnæringen, og medfølgende fare for redusert lønnsomhet

Dette senarioet er kanskje det mest sannsynlige av de tre foreslått senarioene. I dette tilfellet vil det ikke skje noen markedsutvidelse av evneverdig grad slik som drøftes i senario 1.



Figur 6.58. Forhold mellom etterspørsel og kapasitet

Senario 3: (fortregningssenarioet)

Siste mulige senarioet tar utgangspunkt i at en ikke klarer etablere vekst i antall gjestedøgn som følge at kapasitetsutbyggingen. Dersom en slik negativ utvikling skjer, vil en ha et null sum spill der markedsandeler erobret av nye hoteller vil medføre redusert markedsandel i gamle hotell. Dette vil medføre markant nedgang i dekningsgraden i næringen, og i verste fall at enkelthoteller må innstille. Dersom det siste skjer vil en heller ikke få noe økning i sysselsetningen i næringen. En slik utvikling vill gi få positive ringvirkninger utover anleggsfasen, og vil gi markant negative effekter gjennom redusert lønnsomhet i sektoren.

Det er vanskelig å si noe om sannsynligheten av dette senarioet, men gitt dagens markedssituasjon, og visjoner om å etablere nye markeder for overnatting i Kristiansund, virker det urimelig at det ikke vil skje en vis vekst i antall gjestedøgn. Imidlertid er finanskrisen med allerede nedgang i antallet overnattinger ikke noe spesielt gunstig tidspunkt å introdusere kapasitetsøkning på. Et annet forhold som spesielt er viktig i Kristiansund er utviklingen på Midtnorsk sokkel i fremtiden.

- Dette alternativet vil ikke gi noen positive effekter, og vil bety redusert lønnsomhet i næringen. Antallet sysselsatte i hotellnæringen og som ringvirkninger av denne vil være omtrent som nå.

Ringvirkninger av Atlanten stadion

I tillegg til etablering av et hotell innebærer tiltaket rehabilitering av Atlanten stadion og bygging av tribunebygg rundt denne. Vi tror nok at det vil være potensielt størst ringvirkninger av en hotelletablering, men det kan også være vært å se på eventuelle effekter av selve stadionutbyggingen. Om en skulle fått en rimelig innsikt i ringvirkningene av stadion burde det vært kjørt egne samfunnsøkonomiske beregninger, men innen rammene av denne konsekvensutredningen vil det kreve for mye ressurser.

Istedenfor en slik analyse vil vi drøfte mulige konsekvenser ut fra en tilsvarende utredning gjort i Meråker, hvor det ble gjort en analyse av mulige ringvirkninger av etableringen av en skitunnel (Sand 2008). Sand (ibid) ser på etableringen av en skitunnel i Meråker. En viktig forutsetning for en lokalisering av en skitunnel i Meråker er at en der ved Meråker videregående skole har landslinjer i ski og skiskyting, linjer som har halvparten av skolens 200 elever går. Forutsetningene for etablering av et slikt sportsanlegg er derfor knyttet til et sterkt faglig miljø, hvor mange av skieliten faktisk har gått på skole. En har også eksisterende infrastruktur av sportsanlegg i området.

I analysen påpeker Sand (2008) at et slikt anlegg vil gi 29 nye årsverk og 62 nye innbyggere i kommunen. Sand peker videre på at et slikt anlegg vil kunne gi økte investeringer innen reiselivsnæringen, ringvirkninger innen varehandel og annet lokalt næringsliv samt økte kommunale skatteinntekter. Slik sett vurderer Sand at etablering av en skitunnel klart vil slå positivt ut for Meråker.

Et kritisk spørsmål er så i hvilken grad en kan overføre beregningene fra Meråker til Atlanten stadion i Kristiansund. Satsningen i Meråker skjer i et idrettslig miljø av nasjonal betydning. En har en videregående som har en nasjonal lederposisjon innen skiidretten. Det er vanskelig å se at Atlanten stadion kan spille samme rolle i å fronte idrettsbyen Kristiansund. En har riktignok i Atlanten stadion en "klynge" av idrettsanlegg som har vist seg å være populære. Likevel vil nok mange av disse ha et lokalt marked. Etableringen av Atlanten stadion vil også dels bare flytte allerede eksisterende aktiviteter eksempelvis for Clausenengen fra dagens bane (Kristiansund Kunstgress) til Atlanten stadion. Likevel viser eksemplet fra skitunnelen at i Meråker klart vil kunne gi positive ringvirkninger. Likevel virker det rimelig at disse vil være en del mindre i tilfellet Atlanten stadion enn i tilfellet Meråker.

I stedsutviklingssammenheng har blant annet Lysø et al. (2005) pekt på at steders attraktivitet påvirkes av næringsutvikling, estetisk utvikling og "sosial utvikling". Til sammen gir disse boglede som også bidrar til å øke stedets attraktivitet. Generelt kan en hevde at *høy attraktivitet gir bedret økonomisk utvikling. Slik sett kan utvikling av idrettsanleggene i Atlanten område bidra positivt gjennom å gi økt boglede.*

6.12.5 Drøfting av konsekvenser

Konsekvenser av tiltaket kan grovt deles i konsekvenser som følge av anleggsfasen og konsekvenser av ordinær drift. Disse vil skille seg fra hverandre som følge av både av varighet og grad av usikkerhet knyttet til ringvirkninger.

Anleggsfasen:

Konsekvenser av tiltaket i anleggsfasen inklusive ringvirkninger vil være en direkte følge av størrelsen og innretningen på de investeringer som gjøres. Dette vil dels være direkte konsekvenser rundt virksomhet og innkjøp til anleggsvirksomheten, og sekundært forbruk fra de som får inntekt fra anleggsvirksomheten. Størrelsen på denne typen ringvirkninger vil selvsagt også avhenge av hvor stor andel av oppdrag som gis lokalt, andelen lokalt bosatte arbeidere med mer. I forhold til byggebransjen vil gjennomføringen av tiltaket sannsynligvis bidra til å opprettholde virksomhet i en tid som ellers ville vært preget av aktivitetssvikten som følge av finanskrisen.

Vi vil ikke gå inn i noen beregninger av ringvirkningene knyttet til en slik anleggsfase, men bare påpeke at det vil være en direkte sammenheng mellom investeringer og ringvirkningene i antall årsverk og aktivitet. Imidlertid så vil forhold som type investeringer og lokal kapasitet påvirke i hvor stor grad dette slår ut for det lokale næringslivet. I tilsvarende type problemstilling fra et utbyggingsprosjekt i Levanger beregnet Sand og Nossun (2008) en sysselsettingseffekt til regionen på 1,4 årsverk pr million i utbyggingskostnader.

Med vanlige underleveranseandeler i den regionale økonomien får vi anslag på drøye 1,5 årsverk inkludert ringvirkninger pr million kroner i utbyggingskostnad. Vi antar i tillegg drøye 10 % i lekkasje til andre regioner slik at vårt anslag blir 1,4 årsverk i regionen pr million kr i utbyggingskostnad. Disse årsverkene fordeler seg grovt sett med 65 % i bygg/anlegg, 8,5 % i industri og primærnærings, 13 % i privat tjenesteyting og 12,5 % i varehandel og hotell/restaurant.

(Sand og Nossun 2008)

Figur 6.59. Vurderinger av ringvirkninger av utbygging i Levanger fra Sand og Nossun (2008)

Driftsfasen:

Atlanten hotell

Konsekvensene av tiltaket i driftsfasen, dvs. etter at hotellet og arenaen er åpnet er noe mer usikre. Dette vil avhenge av i hvilken grad en klarer markedsføre Kristiansund som destinasjon både innen turistnærings og konferansemarkedet. I Molde ble etableringen av Seilet oppfattet som et positivt tiltak som bidrag til vekst i hele hotellsektoren i byen (Pers. med. Torunn Dyrkorn; VisitMolde) Gjennom både arkitektonisk og ellers fremstår som et blikkfang som trakk folk til byen. En kan derfor stille seg litt kritisk til om Atlanten hotell i kombinasjon med idrettsanleggene i Atlanten område klarer å fungere som samme blikkfang som Seilet i Molde.

Vi har i drøftingene av mulige konsekvenser av utbyggingen valgt å ta inn over oss usikkerheten som ligger i et slikt prosjekt. Vi har derfor fremsatt tre ulike scenarier som har høyst ulike konsekvenser for regionen. Vi har også gjort noen raske vurderinger av sannsynligheten av disse scenarioene og derigjennom sannsynliggjort hvilke konsekvenser som er mest trolige. Beregninger av mulige ringvirkninger vil alltid være vanskelige, men vi kan sette opp et regneeksempel som i hovedsak bygger på (en moderat) versjon av scenario 1. Dette regneeksemplet bygger på de vurderingene Sand & Nossun (2008) gjorde i Levanger. Sand & Nossun baserte sitt estimat på et belegg hvor 44 % var fra fritidsmarkedet, 25 % forretning, og 31 % spa/kongress. I deres estimat tok de utgangspunkt i at hver gjest la igjen 750 kr, at 800 000 kr gir grunnlag for et årsverk i regionen. De tok utgangspunkt i at hotellet ville ha en dekningsgrad på 60 %, som er litt lavere enn dagens dekningsgrad i Kristiansund (67,5 %). Benytter en de samme forutsetningene på Atlanten hotell blir ringvirkningene en omsetning på 57 millioner og 72 årsverk i regionen. I tillegg har en de som direkte er sysselsatt på selve hotellet. Dette estimatet baseres bare på overnattingsgjestenes forbruk under oppholdet i Kristiansund, i tillegg vil det skje multiplikatoreffekter av flere arbeidsplasser i regionen.

Grovt estimat over ringvirkninger fra forbruket til gjestene ved Atlanten hotell.

Antall rom - Atlanten hotell	220
Antall overnattinger pr rom	1,6
Kapasitet gjennom året	128 480
Dekningsgrad	60 %
Estimat gjestedøgn	77 088
Forbruk pr gjestedøgn	750, - kr
Samlet omsetning (utenom hotellet)	57 816 000, - kr
Antall arbeidsplasser (utenom hotell)	72

Hva er så sannsynligheten av de tre senarioene i vår analyse? Vi vurderer at senario 3, hvor det ikke skjer noen vekst i antall gjestedøgn nok er usannsynlig. Allerede i dagens situasjon hvor det oppfattes å være for lav hotellkapasitet i deler av uken ligger det potensial for en vekst i antall gjestedøgn. Derfor virker det rimelig at minst en økning tilsvarende senario 2 vil skje. I tillegg har Kristiansund en god del attraksjoner generelt og tilknyttet idrettsanleggene i Atlanten området slik at det virker rimelig at en klarer å erobre nye markeder. Imidlertid vil kombinasjonen av nytt Thon hotell og Atlanten bety en meget stor kapasitetsvekst (93 %). Til sammenligning kan det pekes på at en i Molde fra 2002 (da Seilet åpnet) til toppåret 2007 hadde en vekst i antall gjestedøgn på 59 %. Vi finner det derfor sannsynlig at dekningsgraden vil synke noe og det vi har kalt senario 1 ikke vil bli realisert fullt ut. Forbruket fra hotellgjestene blir derfor sannsynligvis noe mindre enn det som fremkommer i tabell 2. Videre vil en nok få noe redusert lønnsomhet i deler av bransjen. Vi konkluderer derfor at:

- Driften vil få moderate til store positive ringvirkninger for næringslivet i Kristiansund, men ...
- Det er sannsynlig med redusert lønnsomhet i deler av hotellnæringen som følge av mindre vekst i antall overnattinger enn økningen i kapasiteten tilsier.

Dette bygger på en fremtidig situasjon med utbygging som ligger et sted mellom senario 2 og senario 1. Vi ser senario 3 med ingen vekst, og bare forskyvninger internt i reiselivsmarkedet som lite sannsynlig. Likens stiller vi oss tvilende til at en klarer å øke antall besøkende så mye som ligger i senario 1.

Atlanten stadion

I forhold til det lokale næringslivet har vi til nå fokusert sterkt på driften av hotell, men utbyggingen inneholder også en annen komponent nemlig utbyggingen av Atlanten stadion. Atlanten stadion vil kunne trekke til seg aktivitet uavhengig av selve hotelldriften.

Ved fotballkamper, stevner og mesterskap vil det også kunne komme utenbys deltakere, ledere og publikum som bruker penger i byen. Slik sett vil bygging av stadion i seg selv gi positive ringvirkninger for byen. Det synes også som flere oppfattet at allerede eksisterende idrettsanlegg i Atlanten (isbane, badeland og fotballhall) området har hatt positive virkninger, men vikninger for næringslivet er kanskje vanskelig å skille fra folks mer generelle positive erfaringer. Selv om disse ringvirkningene ikke vil være store i økonomisk forstand, vil ikke faren for negative konsekvenser i form av "fordriving" eller utkonkurrering av eksisterende virksomhet som ved hotelldrift eksistere for idrettsanleggene isolert. Sannsynligvis vil videreutvikling av idrettsanleggene i Atlanten området bidra til boglede (Lysø et al. 2005) som generelt øker Kristiansund sin attraktivitet generelt sett, noe som også er positivt for videreutvikling av næringslivet i byen. Derfor er konsekvensene av Atlanten stadion isolert sett udelt positive.

6.12.6 Avbøtende tiltak

I en ordinær konsekvensutredning ville en normalt foreslå avbøtende tiltak som mildner de negative konsekvensene av tiltaket. I denne utredningen har vi pekt på tre ulike senarioer for hotelldriften i Kristiansund by. Balansen mellom positive og negative konsekvenser varierer sterkt mellom disse tre alternativene. Hvilke av disse senarioene som realiseres vil påvirkes både av interne og eksterne (som konjunktursvingninger) faktorer. Ser en på de interne faktorene en har mulighet til å styre, vil det derfor være viktig at grunnkonseptet og markedssatsningen rundt hotellet har riktigst mulig konsept. Dette fordrer satsning og faglige vurderinger som går langt ut over denne rapporten, men det vil være vitalt at disse vurderingene og satsningene har høyest mulig kvalitet. En må ha et konsept som holder vann og vell så det.

6.12.7 Konklusjon

Konsekvensene av tiltaket vil variere med hvor godt en klarer etablere nye markeder for overnatting i Kristiansund. Klarer en ikke å etablere, dette vil selve hotellet gi positive ingen eller små konsekvenser for næringslivet. Klarer en å få trukket store nye kundegrupper til overnatting i byen vil hotellet kunne gi store positive konsekvenser for næringslivet. Vi har synliggjort de ulike mulige fremtidssituasjonene ved å beskrive tre ulike senarioer. Hvem av disse som realiseres avhenger dels av fremtidig markedssituasjon og hvor dyktig en er i forhold til utforming og markedsføring av det nye Atlanten hotell. Mest sannsynlig finner vi en situasjon hvor en får vekst i mengden overnattinger, men ikke fult ut det som tilsvarer kapasitetsøkningen i næringen. Vi finner derfor følgende konklusjoner mest sannsynlig:

- Driften vil få moderate til store positive ringvirkninger for næringslivet i Kristiansund, men ...
- Det er sannsynlig med redusert lønnsomhet i deler av hotellnæringen som følge av mindre vekst i antall overnattinger enn økningen i kapasiteten tilsier.

I de positive virkningene kan en også inkludere ringvirkningene fra etableringen av en ny Atlanten stadion.

6.13 Konsekvenser for bokkvalitet

Bokkvalitet

Det skal utredes hvordan tiltaket påvirker bokkvaliteten for beboerne i området, bla vil innsyn fra planlagt hotell være et sentralt tema.

6.13.1 Innledning

Det skal bygges et nytt hotell ved Atlanten stadion i Kristiansund. Hotellet er en del av en større utbygging av stadion med næringsarealer, tribuneanlegg og parkering. Gjennom planprosessen har det fremkommet merknader til planforslaget om hvordan tiltaket vil påvirke bokkvaliteten i nærområdet.

Formål og planprogrammets krav

6.13.2 Definisjoner

Et tverrfaglig forskningsprogram utarbeidet i samarbeid mellom forskere fra Byggforsk, NIBR, NTNU og SINTEF definerer bokkvalitet som *egenskaper ved det å bo som tillegges verdi* (Guttu 2003). Hva som tillegges verdi, vil variere med tid og sted. Bokkvalitet omfatter så vel fysiske egenskaper ved boligen og nærområdet den inngår i, som egenskaper ved boformen. Det fysiske bomiljøet setter begrensninger for beboernes livsform, mens ønskede livsformer over tid vil påvirke utformingen av boligene. Dette at boliger og materielle omgivelser lar seg forme av menneskelig vilje og handling samtidig som de danner vilkår for fremtidig sosialt liv, uttrykkes i begrepet *sosiomaterie* (Østerberg 1978). Boligen betraktes som et materielt produkt, samtidig den inngår i en samfunnsmessig sammenheng. Å se boligen som sosiomaterie gjør det mulig å inkludere sosiale og kulturelle bærekraftsaspekter.

6.13.3 Metode

Det finnes ingen egen definert metode for vurdering av konsekvenser knyttet til bokkvalitet. Hva som ligger i "grunnleggende boligkvaliteter" vil avhenge av individuelle ønsker og behov, livsfase, hvilke tilbud som finnes utenfor den private enheten osv. Sett fra brukernes side vil dessuten vurderingen av bokkvalitet normalt være basert på en avveining mellom pris, beliggenhet, nærmiljøets kvaliteter og selve boligenhetens egenskaper. Dette innebærer at en evaluering av bokkvalitet normalt omfattes av alle disse aspektene.

Denne utredningen er basert på utarbeidet sol-og skyggediagrammer for både plan- og influensområde, samt faglige vurderinger ut i fra kjente definisjoner av bokkvalitet og forventet bokkvalitet i tettbygde bystrøk. Vurderingen av innsyn er basert på tilgjengelig kart- og prosjektmateriale.

Statens Vegvesens veiledning for ikke-prissatte konsekvensanalyser (Håndbok 140) er lagt til grunn som utgangspunkt for metode. I og med at det bare er noen få fysiske egenskaper innenfor bokkvalitet som skal vurderes, benyttes ikke verdifastsetting som del av metoden.

6.13.4 Avgrensning av tema og grensesnitt mot andre tema

Denne utredningen tar i hovedsak for seg kun nærmiljøets kvaliteter, og da spesielt sol-/skygge studier og vurdering av innsyn. Beliggenhet, boligsosiale forhold, boligens egenskaper og pris blir ikke vurdert. Landskap, trafikk og parkeringsforhold og støy er nærliggende utredningstema som omhandler deler av samme tema med andre innfallsvinkler.

6.13.5 Influensområdet

Områder der en venter at områdekvaliteter kan bli påvirket av nye tiltak, er definert som influensområde. Influensområdet blir påvirket blant annet av tiltakets lokalisering og utforming, samt visuelle sammenhenger. For å kunne se helheten i den fysiske utformingen blir influensområdet omtalt. I denne utredningen omfatter influensområdet nærliggende boligområder sør for Rv 70 (Stortuveien) og vest for Atlanten stadion (Dalaveien og Balders vei). Det er ingen boliger innenfor planområdet.

6.13.6 Dagens situasjon

Overordnet situasjon

Innenfor planområdet ligger Atlanten Stadion, et eksisterende fotball- og idrettsanlegg. Anlegget, som er i dårlig forfatning, benyttes primært av skolene i området. Vest for stadion ligger Atlanterhavsbadet. Arealet mellom stadion og Rv 70 benyttes i dag til både skating og parkering. Området nord for og langs Rv 70 består ellers av naturområder med til dels tett vegetasjon. Planområdet har tilknytning til friluftsområdet Folkeparken i øst. Nord og øst for stadion, utenfor planområdet, er det i den senere tid etablert både skøytebane og kombinert fotballhall og barnehage. Lengre mot nordøst ligger en campingplass og to skoler (Atlanten ungdomsskole og Atlanten videregående skole). Adkomst til idrettsanleggene skjer via en nyetablert adkomstvei, Dalabergan, som går om Hagelinområdet og frem til den nye skøytebanen. Dalaveien er permanent stengt ved Dalabrekka. Dette medfører at all adkomst til området går via Dalabergan, og at Dalaveien er stengt for gjennomkjøring. Skøytebanen tenkes benyttet til parkering sommers tid når den ikke benyttes som rulleskøytebane. Nordvest og sørvest for Atlanten stadion ligger to mindre boligområder. Boligområdet sør for Rv 70 er lokalisert langs Stortuveien. I nord ligger et boligområde avgrenset av Balders vei og Dalaveien (inkluderer også Tors vei og Odins vei).

De ulike bomiljø

Stortuveien

Boligene, som består av en blanding av eneboliger, eneboliger i kjede og rekkehus, ligger like sørvest for Rv 70 langs en boliggate som går parallelt med riksveien. De nærmeste husene ligger innenfor en radius på ca 50 meter fra det nye hotellet. Boligene som ligger nærmest riksveien påvirkes av en del av støy og støv fra trafikken. Området ligger i en helning vendt sydvest med utsikt ned mot Vågen og Kirklandet. Solforholdene anses å være gode hele året. Eiendommene er relativt store, og boområdet har et utpreget grønt preg. Stortuveien har lite gjennomkjøring, det aller meste er tilførselstrafikk til/fra boligene.

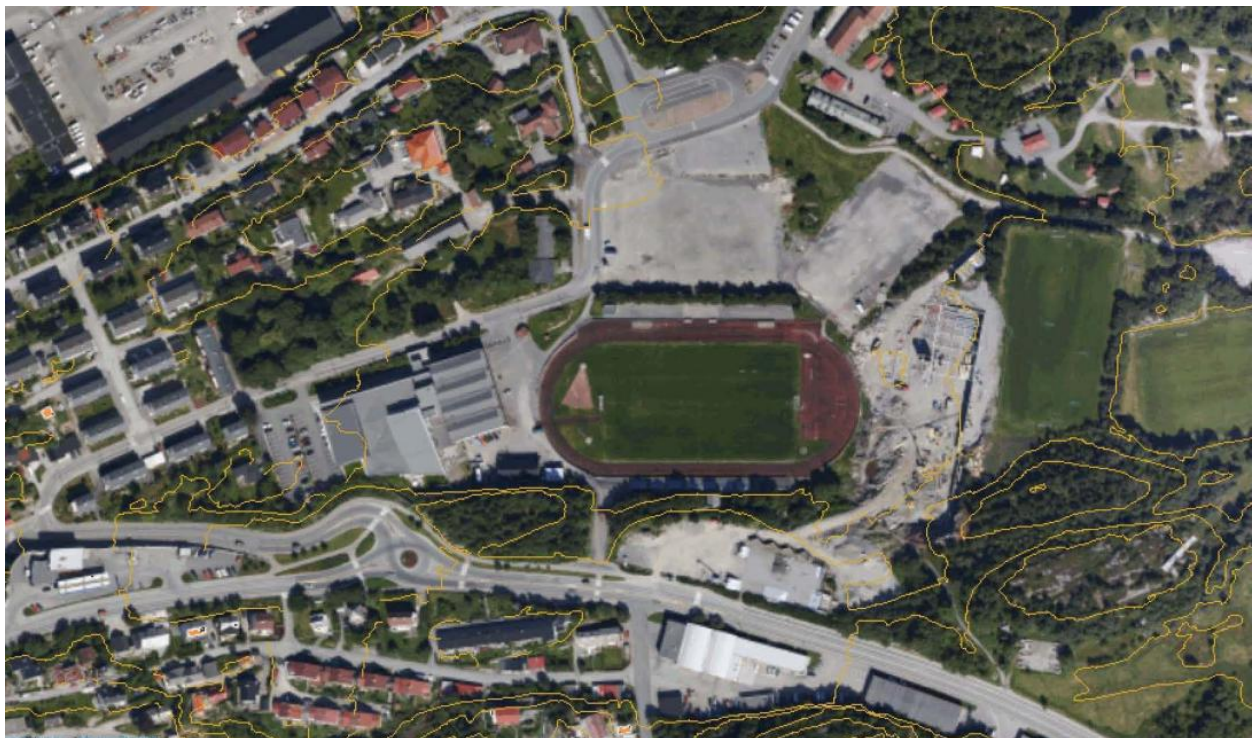
Dalaveien/ Balders vei

Boligområdet omfatter boligene langs Dalaveien, Balders vei, Tors vei og Odins vei. De nærmeste boligene ligger innenfor en radius på ca 100 meter vest for Atlanten stadion. Sørøst i Dalaveien ligger en gammel lystgård fra 1700-tallet. Boligene nærmest gården og langs Balders vei består av til dels store boligtomter bebygd med eneboliger. Den sør vestre delen av boligområdet består av mindre eiendommer med tomannsboliger. Området har et til dels kupert terreng med et grønt og skjermet preg. Solforholdene anses som bra i hele området. Nord for Balders vei er kommunens driftsanlegg lokalisert. Selv om søppelhåndteringen er flyttet ut av området, medfører virksomheten allikevel en del støyende aktivitet. Deler av boligområdet ligger nær innfartsåren Rv 70, uten at det har store konsekvenser for bomiljøet. Etter at Dalaveien ble stengt for gjennomgangstrafikk, vil det meste av trafikken omfattes av tilførselstransport til og fra boligene.

6.13.7 Konsekvenser og avbøtende tiltak

0-alternativet

0-alternativet er dagens situasjon med stadion og 2-felts Rv 70. Nærmiljøets kvaliteter anses som bra med nærhet til sjø og friområder. Nærheten til Folkeparken er også en viktig kvalitet for dette området. Trafikk langs dagens Rv 70 og aktivitet knyttet til kommunenes driftsanlegg medfører noen ulemper knyttet til støv og støy. Boligmassen består av godt vedlikeholdte og relativt store boliger med private hager. Hele området preges av et grønt og romslig preg, med gode solforhold.



Samlet konsekvens 0-alternativet

En videre bruk av området som dagens situasjon vil gi ubetydelige konsekvenser for bomiljøet.

6.13.8 Alternativ 1: Nytt hotell ved Atlanten stadion

Bokvalitetene i de tilliggende boligområder vil ikke påvirkes i særlig grad av de foreslåtte tiltakene. Trafikken i Dalaveien til stadion vil endres til det bedre gjennom en ny avkjørsel til stadion, og tiltaket vil gi en bedring av parkeringsforholdene ved stadion. Ved større arrangementer vil det bli tillatt parkering nord og vest for stadion. Denne trafikken vil ikke berøre boligområdet i særlig grad. Den daglige trafikken til og fra idrettsanleggene vil bli uendret i forhold til dagens situasjon.

Dalaveien/Balders vei

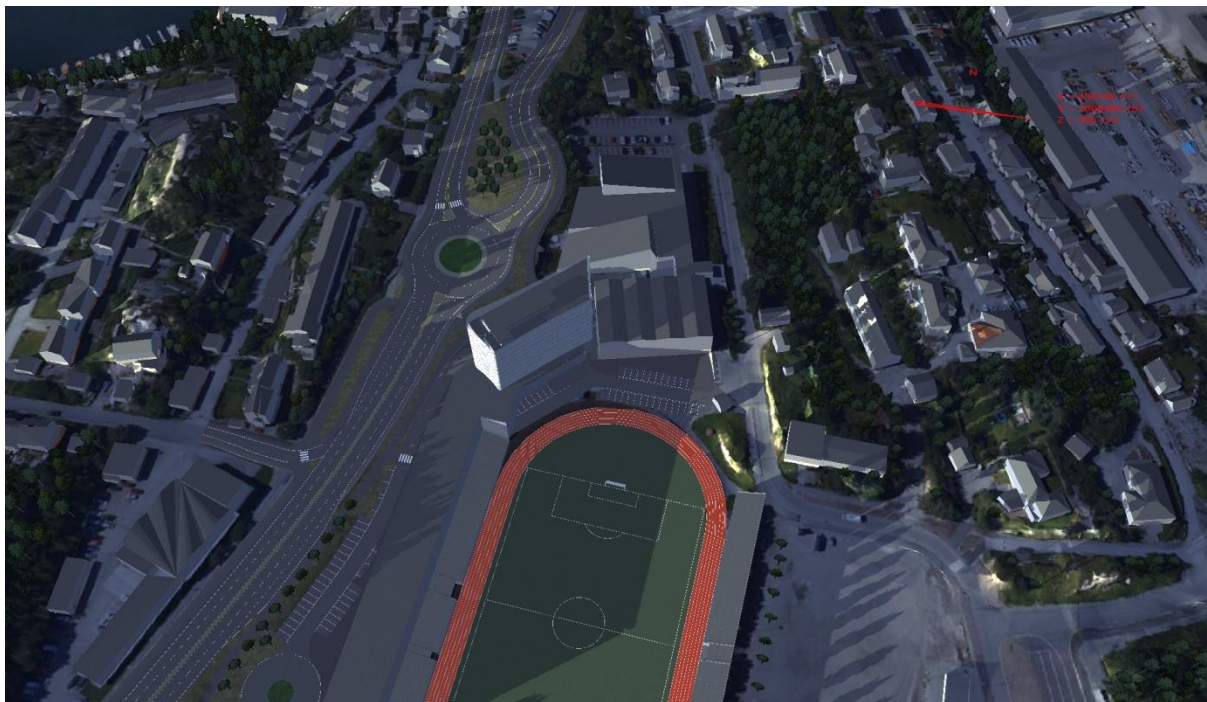
Solforhold

Solforholdene er sjekket ut for fire tidspunkt i løpet av året; Vinterferie, vår- og høstjevndøgn og midtsommer. De ulike tidspunktene er vist gjennom illustrasjoner som også hensyntar sommer- og vintertid. Midt på vinteren står sola generelt lavt på himmelen. Det er derfor ikke laget diagram som viser vintersituasjonen. Det understrekes at på tidspunkt der sola står lavt på himmelen, forårsaker også andre ytre forhold skyggevirkninger i området. Hotellet har relativt liten grunnflate, og det må påregnes at på de tidspunkt skyggen av hotellet treffer boligbebyggelsen, vil den enkelte bolig befinne seg i skyggen maksimalt en time per dag.

I denne sammenheng er det skyggen fra høyblokka som er av størst interesse. For å beregne utslag på solskygge er det brukt en forenklet terrengmodell, men der utstrekning, høyde og plassering av høyblokka er i henhold til planen. Se også kap 6.2 angående dette tema.

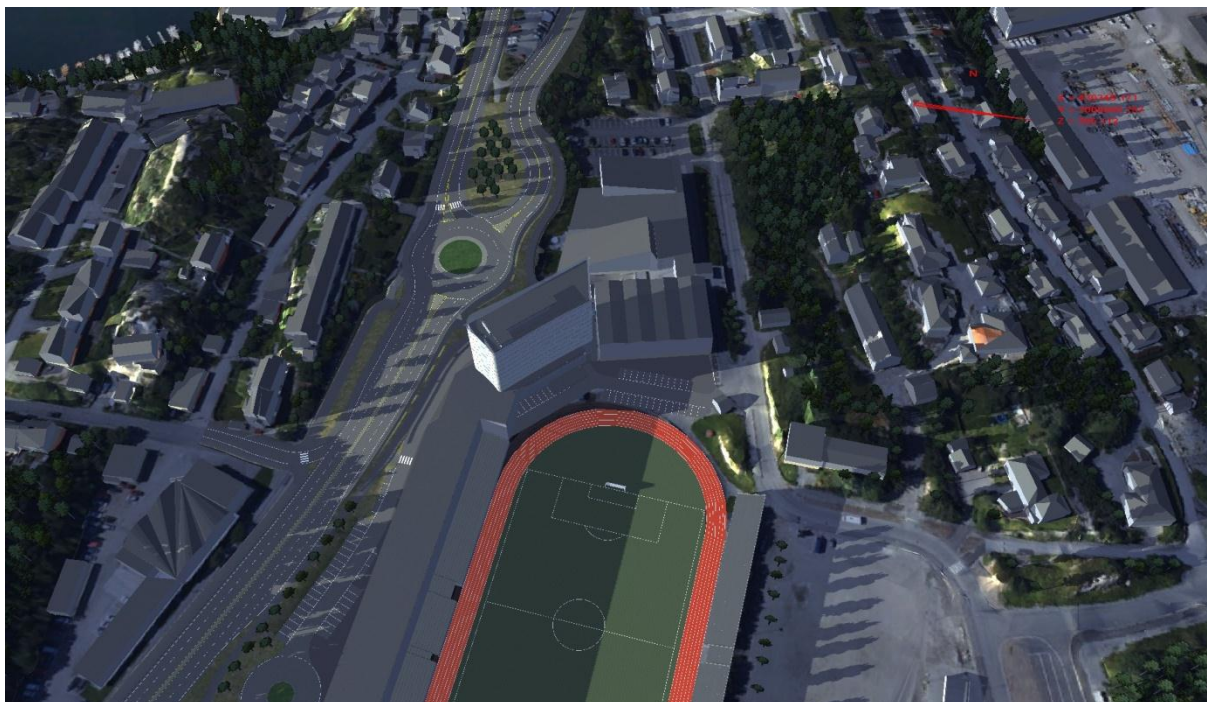
Vinterferie 20.02.10 (vintertid):

Mellom kl 09:30 og kl 10:30 vil slagskyggen fra hotellet ikke nå fram til boligene i Balders vei 8 og 10 og Dalaveien 9 c og 11 a og b. Ennå står sola så lavt at også flere forhold bidrar til å skyggelegge den vestre delen av boligområdet.



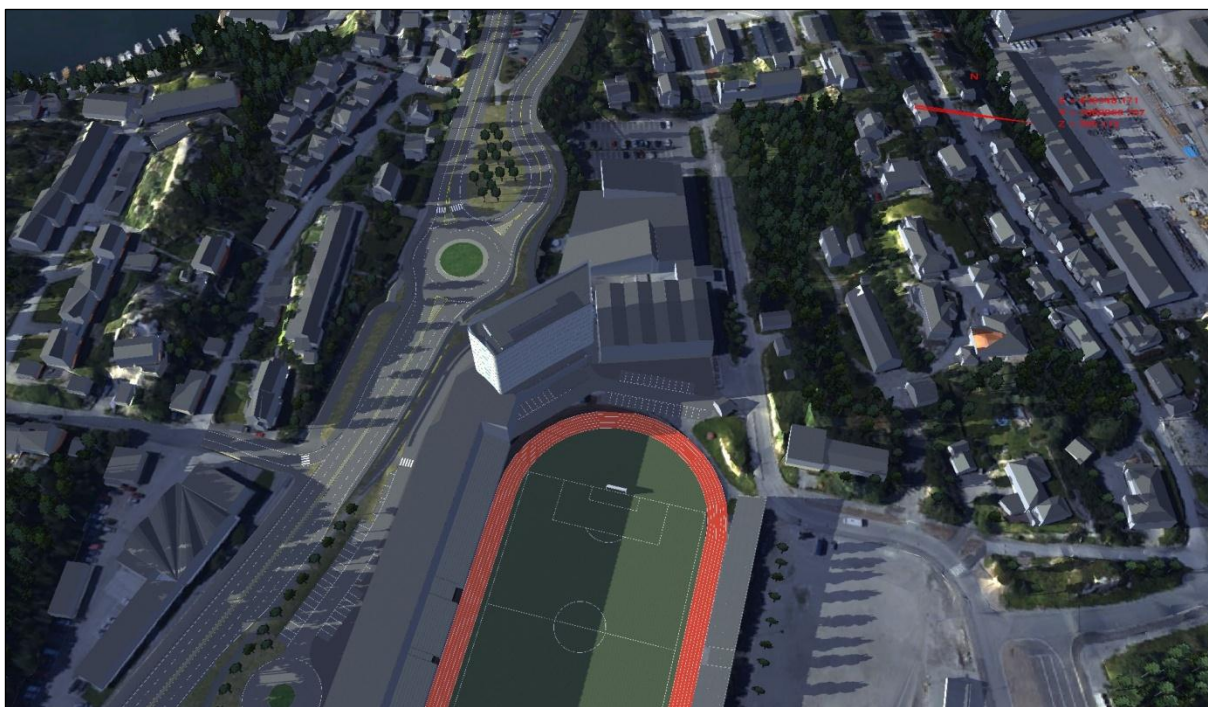
III: Vinterferie kl 10:00

Mellom kl 10:30 og 11:30 beveger skyggen seg over Dalaveien 16 b og c men når ikke fram til nr 15 (våningshuset på Dalen gård) og Balders vei 12:



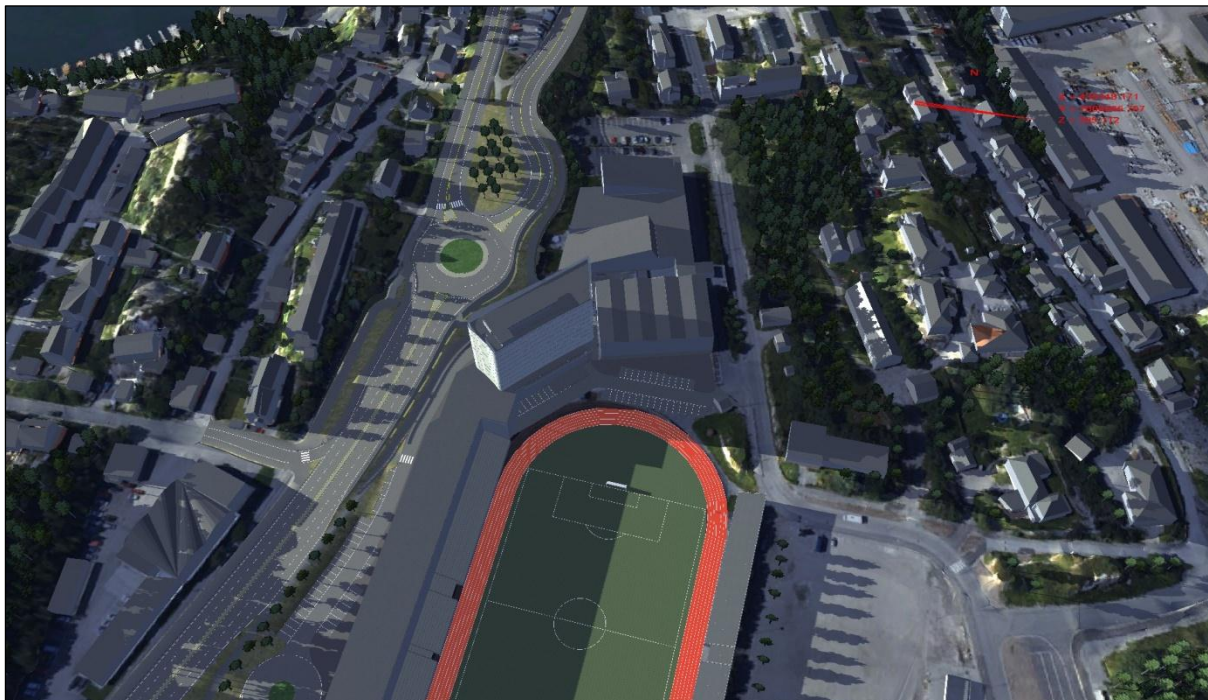
III: Vinterferie kl 11:00

Kl 11:30 når skyggen så vidt fram til sørsiden av Dalaveien, bebyggelsen på nordsiden av denne blir ikke berørt:



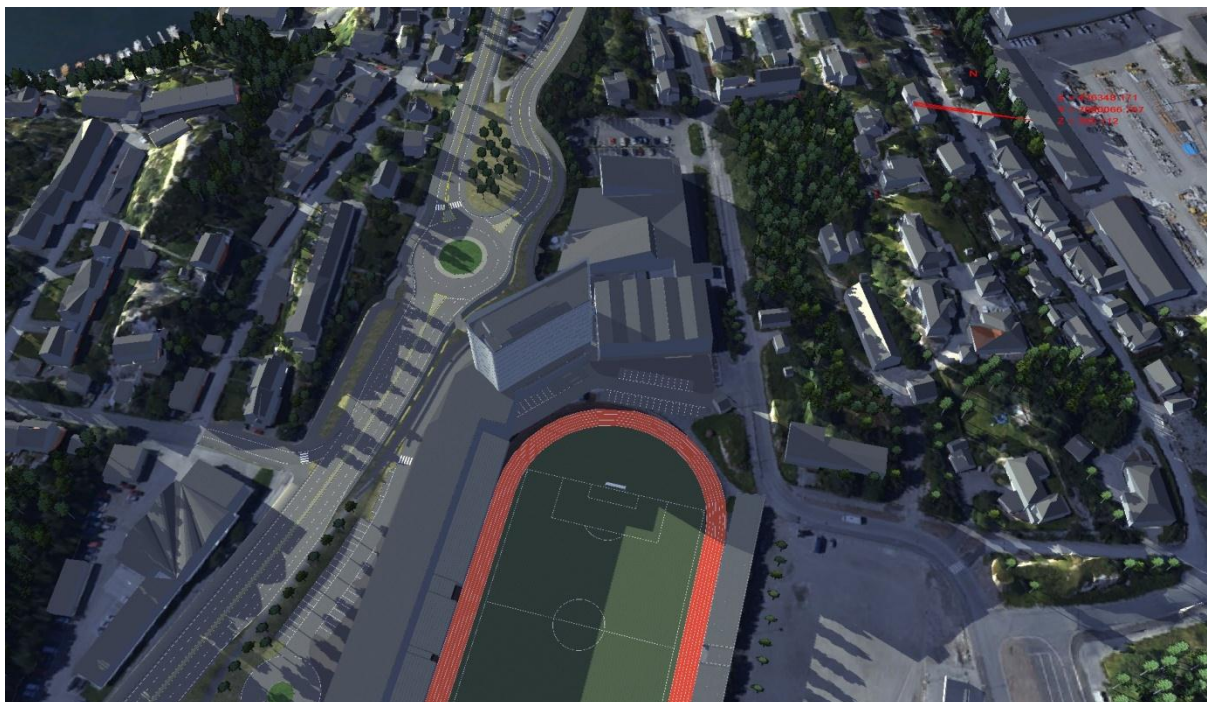
III: Vinterferie kl 11:30

Kl 12:30 når skyggen Dalaveien 17 d:



III: Vinterferie kl 12:30

Kl 14:30 rammer skyggen deler av Dalaveien 19. Etter kl 15:00 er det stadionområdet og skøytebanen som blir berørt:



III: Vinterferie kl 14:00

Vårjevndøgn 21.03.09 (vintertid): kl 09:00 er ingen boliger i Dalaveien berørt:



III: Vårjevndøgn kl 09:00

Heller ikke en time senere når skyggen bebyggelsen langs Dalaveien:



III: Vårjevndøgn kl 09:30

Slagskyggen når ikke fram til våningshuset på Dalen gård mellom kl 10:30 og 11:30.



III: Vårjevndøgn kl 10:30



III: Vårjevndøgn kl 11:30



III: Vårjevndøgn kl 12:30

Midtsommer 23.06.09 (sommertid):

Midtsommer vil ikke slagskyggen på noe tidspunkt av dagen bli så stor at den vil treffe boligene i området.



III: Midtsommer kl 11:00

Høstjevnndøgn 22.09.09 (sommertid):

Høstjevnndøgn er lik vårjevnndøgn, bare at sommertiden forsinker tidspunktene med en time:



III: Høstjevndøgn kl 09:30



III: Høstjevndøgn kl 10:00



III: Høstjevndøgn kl 11:30



III: Høstjevendøgn kl 12:30

Konklusjon: Slagskyggen fra hotellet vil ikke på noe tidspunkt nå boligene i Dalaveien og Balders vei.

Innsyn

Alle rom i høyblokken vil vende mot sørvest eller nordøst. Det betyr at utsikten fra hotellrommene i nordøst, i all hovedsak vil bli ut over stadion mot campingplassen og Folkeparken. Det vil bli mulig å se ned mot boligene i Dalaveien 19 og 26 som ligger nærmest stadion. Fra hotellrommene som vender mot sørvest vil det være mulig å se ned mot boligene i den sørvestlige delen av Dalaveien. Vinkelen, til dels høydeforskjellen og avstanden på ca 100 meter tilsier at innsynet vil sjenere i svært liten grad. I tillegg vil eksisterende vegetasjon i området bidra til å skjerme ytterligere.

Samlet konsekvens Dalaveien/Balders vei

Et høyhus inntil 11 etasjer med en inntrukket 12. etasje vil ikke medføre at boliger her vil miste sola i noen av årstidene der sola står lavt på himmelen. Innsyn fra hotellet mot boligbebyggelsen i dette området anses som ubetydelig, og ikke større enn hva man må påregne i bynære boligområder. Det anses som positivt for bomiljøet at tiltaket vil gi bedre trafikale forhold gjennom ny avkjøring fra Rv 70 og nye parkeringsplasser.

Konsekvensen for boligområdets bokvalitet dersom hotellet bygges vurderes ut i fra dette til å være ubetydelig.

Stortuveien

Solforhold

Da boligområdet ligger sør for planområdet, vil det nye hotellet ikke innvirke på solforholdene.

Innsyn

Boligene ligger sørvest for Rv 70 i en avstand på minimum ca 50 meter fra hotellet. Fra hotellets rom som vender sørvest er det mulig å se direkte ned på boligene langs Stortuveien, og det vil være husenes nordre og østre fasader man vil se. Da de private uteplassene er vendt mot sør og vest, anses et eventuelt innsyn som uproblematisk. Innsyn gjennom vindu eller over tak fra hotellet anses ikke å være et større problem enn innsyn fra nabolaget for øvrig. Eksisterende vegetasjon vil bidra til å skjerme ytterligere for innsyn.

Samlet konsekvens Stortuveien

Hotellet vil ikke påvirke solforholdene i dette boligområdet. Innsyn fra hotellet mot boligbebyggelsen i dette området anses som reell, men siden uteplasser stort sett er lokalisert mot sør og vest, anses innsynet allikevel som uproblematisk.

Konsekvensen for boligområdets bokvalitet dersom hotellet bygges vurderes ut i fra dette som *ingen til ubetydelig konsekvens*.

Avbøtende tiltak

Ytterligere beplantning og skjermvegger kan til en viss grad gi enda bedre skjerming mot innsyn. En reduksjon av høyden på hotellet vil gi bedre solforhold.

Kilder/Litteraturliste

Skriftlige kilder:

Boligkvalitet i små boliger. Studier av fem boligprosjekter i Trondheim. Eli Støa, Karin Høyland og Solvår Wågø. SINTEF Teknologi og samfunn, Arkitektur og byggteknikk, 2006.

Boligkvalitet og bærekraft under endrede rammebetingelser. Momenter til et tverrfaglig forskningsprogram utarbeidet i samarbeid mellom forskere fra Byggforsk, NIBR, NTNU og SINTEF, 2995.

Sol-/skyggediagram utarbeidet av Asplan Viak.

Kartgrunnlag fra www.telefonkatalogen.no

Kartgrunnlag fra Kristiansund kommune.

Muntlige kilder:

Terje Fugelsnes, Kristiansund kommune

6.14 Universell utforming

Hvordan tilgjengelighetsforhold og universell utforming er ivarettatt skal vurderes.

6.14.1 Bygg og tribuneanlegg

Når det gjelder bygninger og tribuneanlegg skal gjeldende lovverk og forskrifter med hensyn til universell utforming legges til grunn for prosjektering og bygging.

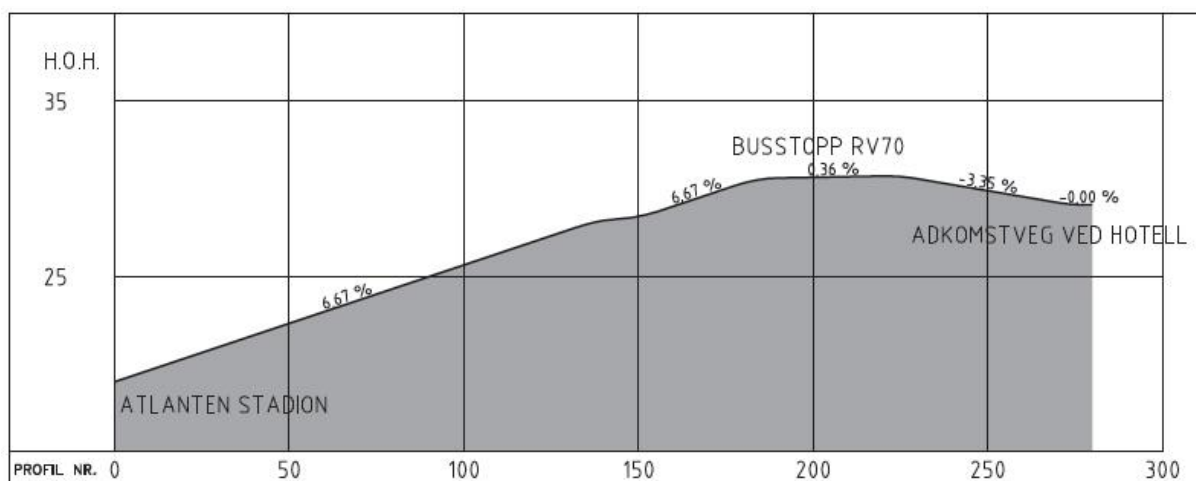
6.14.2 Utomhus – anlegg for gående og syklende

På reguleringsplanstadiet er det i første rekke krav til universell utforming på hovedanlegg for gående og syklende som så langt det har vært mulig må tilpasses kravene for universell utforming. I første rekke gjelder dette stigningsforhold, men i det videre arbeid med detaljprosjektering må det være fokus på enkeltelement som kantsteinhøyder, dekketyper og ledelinjer.

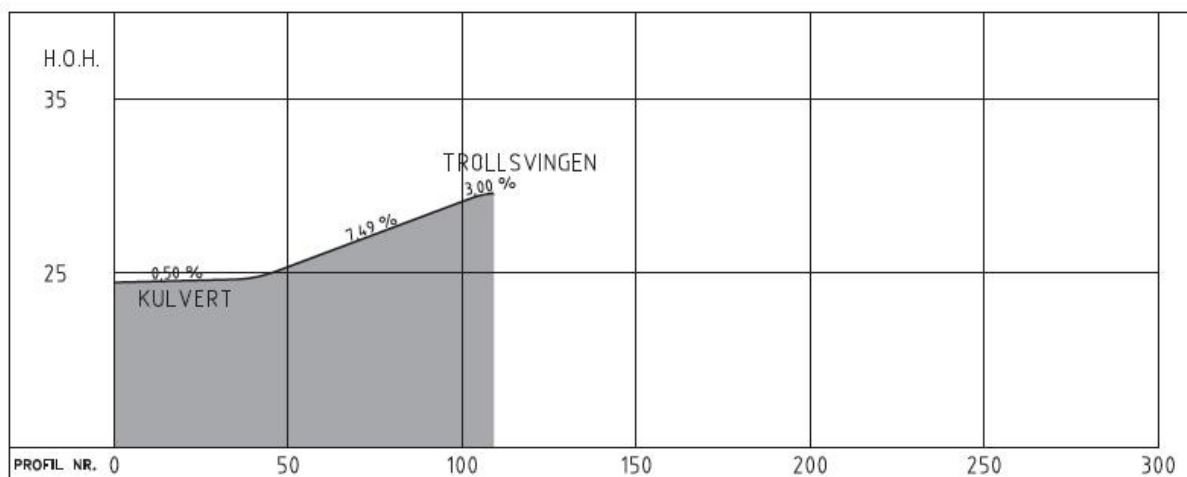
Tabellen nedenfor viser hvilke krav til stigning for gang- og sykkelveier som gjelder i følge ny håndbok 017 fra Statens vegvesen (veg og gateutforming).

Stignings lengde i [m]	Stigning
< 35	10,0 %
< 100	7,0 %
< 200	5,0 %
> 200	3,5 %

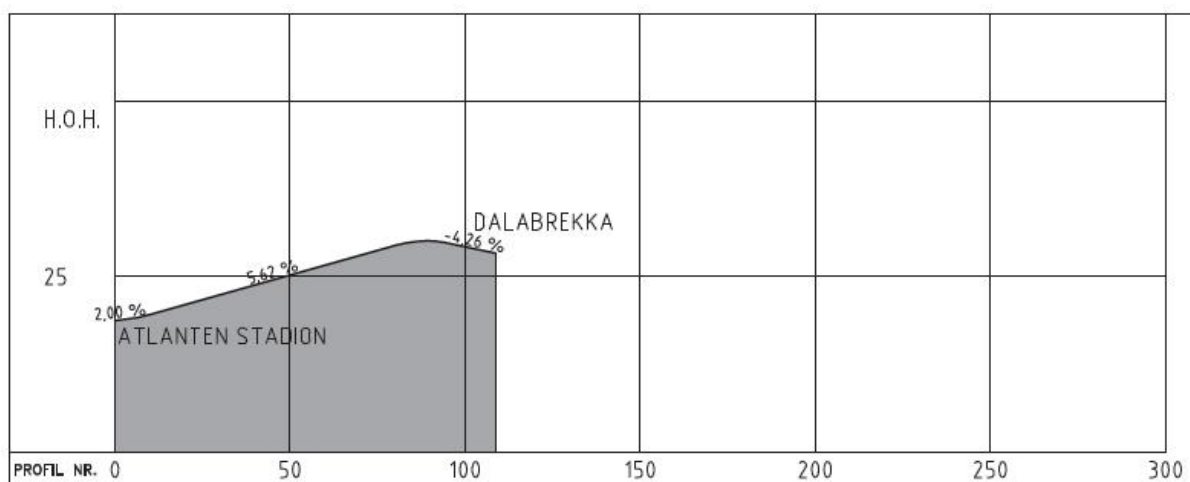
Figur 6.60 til 6.64 viser hvilke stigningsforhold som er oppnådd på de viktigste gang- og sykkelveirampene i forbindelse med underganger og bussholdeplasser.



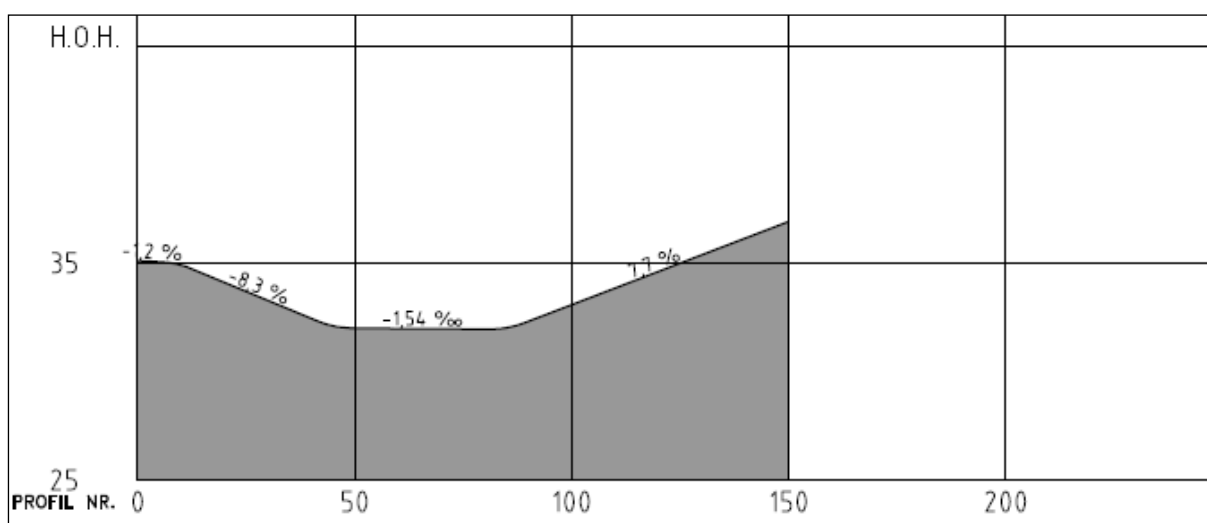
Figur 6.60: Lengdeprofil gang- og sykkelvei fra Atlanten stadion opp til bussholdeplass i Wilhelm Dalls vei og videre østover.



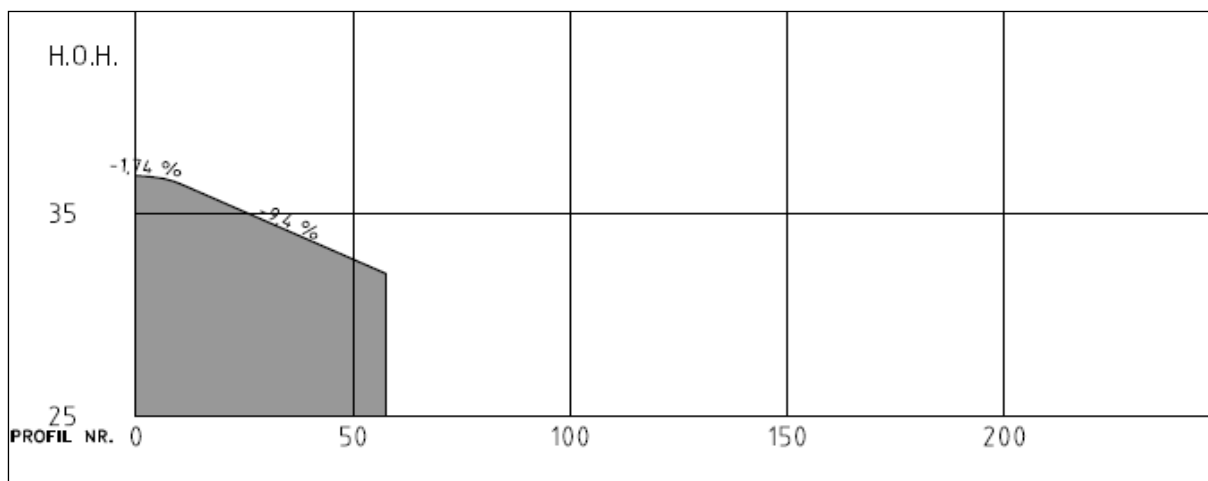
Figur 6.61: Rampe gjennom undergang opp til Trollsvingen vest.



Figur 6.62: Rampe fra undergang opp til Dalabrekka



Figur 6.63: Gang- og sykkelvei gjennom undergang fra Røsslyngveien til bussholdeplass på sørsiden av Wilhelm dalls vei.



Figur 6.64: Rampe fra Trollsvingen øst ned til undergang.

I figurene er høydemålestokken 5x lengdemålestokk. Figurene viser at krav til stigningsforhold stort sett er oppfylt med unntak av rampe ved Trollsvingen øst. Videre vil gang- og sykkelvei sør for flerbrukshallen ikke oppfylle kravene til universell utforming på grunn av terrengforhold og tilgjengelig plass gjør det nødvendig med stigning på ca 10 %.

6.14.3 Parkering

I alt er det beregnet plass til 18 HC-plasser fordelt på de forskjellige parkeringsanleggene. Disse plassene skal lokaliseres i nærheten av innganger og heiser der det er aktuelt. Endelig lokalisering må avklares i forbindelse med detaljprosjekteringen.

7 VEDLEGG

7.1 Samrådsdokumentasjon

7.2 Reguleringsbestemmelser

7.3 2 plankart

7.4 Illustrasjonsbilder fra 3D-modell

7.5 Trafikkanlegg (plan- og profiltegninger)

7.6 Rapport: Tiltak for å unngå skader fra sprengningsarbeid

7.7 Fastsatt planprogram med høringsuttalelser

7.8 Illustrasjonsplan (M 1:1000)

7.9 Saksfremlegg med vedtak, sak 09/47, møtedato 10.09.2009

7.10 Oversendelse av vedtak sak 09/47 datert 08.10.2009

7.11 Rapport fra arkeologiske undersøkelser

7.12 Etasjeplaner hotellbygg og parkeringsanlegg