

GBNR.: 10/50

PLAN ID: R-322

DETALJREGULERING: Melkvikan Næringspark



TILTAKSHAVER/KLIENT: Sterkoder AS

ANSVARLIG PLANLEGGER: Ikon Arkitekt & Ingeniør AS

Revisjon:	Dato:	Bakgrunn:	Utarbeidet av:
00	30.01.2024	Førsteutkast	Marius Iversen
01	26.06.2024	Endret etter første tilbakemelding, Kristiansund kommune.	Marius Iversen
02	03.10.2024	Revidert etter 1. gangs behandling, før utleggelse til offentlig ettersyn.	Marius Iversen

Tiltakshaver:	Planlegger:
Sterkoder AS Org.nr.: 916 268 459 v/ Tor Henrik Eide Tlf nr.: 920 77 903 E-post: eide@abpre.no	Ikon Arkitekt & Ingeniør AS v/ Marius H. Iversen Tlf nr.: 951 29 611 E-post: marius@ikon.as

Innhold

PLANBESKRIVELSE	1
1. <i>Bakgrunn</i>	4
1.1 Hensikt med planen	4
1.2 Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold	4
1.3 Krav om konsekvensutredning	4
2. <i>Planprosessen</i>	5
2.1 Medvirkningsprosess.....	5
2.2 Varsel om planoppstart.....	5
2.3 Planprogram.....	5
3. <i>Planstatus og rammebetingelser</i>	6
3.1 Overordnede planer.....	6
3.2 Gjeldende reguleringsplaner.....	6
3.3 Overordna planretningslinjer/rammer/føringer	7
4. <i>Planområdet – eksisterende forhold</i>	8
4.1 Beliggenhet	8
4.2 Historikk	9
4.3 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	9
4.4 Stedets karakter og landskap	10
4.5 Kulturminner og kulturmiljø.....	10
4.6 Naturverdier	11
4.7 Rekreasjonsverdi	11
4.8 Trafikkforhold.....	12
4.9 Barns interesser	13
4.10 Teknisk infrastruktur	13
4.11 Grunnforhold.....	14
4.12 Støyforhold og luftforurensning.....	16
5. <i>Risiko- og sårbarhetsanalyse</i>	17
5.1 Avdekket risiko	17
5.2 Risiko før og etter plan	22
5.3 Avbøtende tiltak.....	22
6. <i>Beskrivelse av planforslaget</i>	23
6.1 Planlagt arealbruk	23
6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	24
6.3 Bebyggelsens plassering og utforming	27
6.4 Illustrasjonsplan	31
6.5 Arealutnyttelse.....	31
6.6 Universell utforming	32
6.7 Kollektivtilbud	32
6.8 Energiebehov – energiforbruk	33
6.9 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett	33
6.10 Plan for avfallshenting.....	34
7. <i>Konsekvensutredning - farled</i>	35
7.1 Innledning	35
7.2 Metode.....	35
7.3 Om farleden	37
7.4 Beskrivelse av 0-alternativet	37

7.5	Beskrivelse av utbyggingsalternativet	38
7.6	Sammenstilling av konsekvenser	39
8.	<i>Virkninger/konsekvenser av planforslaget</i>	40
8.1	Overordnet planer.....	40
8.2	Støy.....	40
8.3	Stedets karakter	40
8.4	Landskap	40
8.5	Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi	40
8.6	Forhold til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven	41
8.7	Klimaplanlegging	41
8.8	Klimatilpassing.....	43
8.9	Trafikkforhold.....	43
8.10	Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk.....	43
8.11	Barns interesser	43
8.12	Universell tilgjengelighet.....	44
8.13	Folkehelse	45
8.14	Teknisk infrastruktur	45
8.15	Økonomiske konsekvenser for kommunen.....	45
8.16	Konsekvenser for næringsinteresser.....	45
8.17	Interessemotsetninger	45
8.18	Avveining av virkninger	46
9.	<i>Innkomne innspill</i>	46
9.1	Sammendrag av merknader	46

1. Bakgrunn

1.1 Hensikt med planen

Sterkoder AS ønsker å utarbeide en detaljreguleringsplan for sine arealer i Melkvikan. Planen skal legge til rette for videre utvikling av Melkvikan Næringspark, med nye bygninger, virksomheter og arbeidsplasser for tjenesteytende næringer, verksted og produksjonsbedrifter, lager og kontor. Den tyngre industrien som tidligere har preget området er tenkt faset ut og flyttet til selskapets arealer på Dale.

1.2 Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagsstiller: Sterkoder AS
Plankonsulent: Ikon Arkitekt & Ingeniør AS

Sterkoder AS utvikler og administrerer eiendommene til Dale Industripark og Melkvikan Næringspark. Dette i form av utleie av eksisterende bygg og oppføring av nybygg til nye leietakere. Reguleringsplanen for Melkvikan Næringspark omfatter eiendommen gnr. 10, bnr. 50, som eies av Sterkoder AS.

I planområdet inngår i tillegg deler av flere offentlige eiendommer i tilknytning til rv. 70 og Dalegata. Deler av følgende private eiendommer inngår også som en del av planområdet:

- Gnr. 10, Bnr. 42 – Del av privat vei vest i planområdet
- Gnr. 10, Bnr. 89 – Del av ny adkomstvei til Dalegata 101 og 103
- Gnr. 31, Bnr. 18 og 81 – Del av ny adkomstvei til Dalegata 101 og 103
- Gnr. 31, Bnr. 314 – Del av ny adkomstløsning til Melkvikan Næringspark, fra Dalegata.

1.3 Krav om konsekvensutredning

Kommunens vurdering

I forbindelse med oppstart av planarbeidet har Kristiansund kommune konkludert med at planlagt regulering utløser KU-forskriftens vedlegg 1, pkt. 8 b): «*Nyetablering av farleder, havner og havneanlegg, der skip på over 1 350 tonn kan seile og anløpe. Ferjekaier inngår i punkt 7b, 7c eller 7e*»

Reguleringsplanen vurderes å kunne få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Det er på bakgrunn av dette stilt krav om planprogram jf. KU-forskriften § 6.

Metode

Konsekvensutredningen skal gjennomføres i samsvar med krav gitt i «Forskrift om konsekvensutredninger». Jf. §17 i forskriften skal; «*konsekvensutredningers innhold og omfang tilpasses den aktuelle planen, og være relevant for beslutninger som skal tas*».

Utredningen vil utformes som en egen del av planbeskrivelsen, og eventuelle avbøtende tiltak vil vurderes og innarbeides i planens kart og bestemmelser.

En sentral del av utredningen vil være å kartlegge mulige uønskede hendelser, samt vurdere konsekvensen og sannsynligheten for at de vil kunne inntreffe.

2. Planprosessen

2.1 Medvirkningsprosess

Planprosessen følger ordinær løsning for medvirkningsprosesser jf. plan og bygningsloven § 12-8, med kunngjøring og melding om planoppstart til berørte offentlige organer og andre interessenter. På grunn av at tenkte tiltak i all hovedsak vil skje innenfor eksisterende industriområde, er det ikke behov for gjennomføring av folkemøter eller tilsvarende.

2.2 Varsel om planoppstart

Det ble gjennomført et oppstartsmøte med Kristiansund kommune 11.05.2022. Møtet ble avholdt på møterom Freikollen, Vågebakken 4. Oppstart ble kunngjort i avisen Tidens Krav 16.07.2022. Oppstartsvarselet ble også gjort tilgjengelig på Ikon Arkitekt & Ingeniør AS sine hjemmesider. Myndigheter og berørte parter ble varslet per brev. Frist for innspill var satt til 09.09.2022.

2.3 Planprogram

Planprosessen følger ordinær løsning for behandling av planprogram for planer med vesentlige virkninger jf. plan- og bygningsloven § 12-9. Forslag til planprogram ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart av planarbeidet. Berørte myndigheter, interesseorganisasjoner, naboer, grunneiere og berørte parter ble varslet ved brev dat. 12.07.2022, med høringsfrist 09.09.2022. Ved høringsfristens utløp var det innkommet 10 merknader til forslag til planprogram.

Planprogrammet ble fastsatt i hovedutvalg plan og bygning 30.01.2023, sak 6/23. Vedtaket stiller krav om følgende komplettering av planprogram dat. 21.06.2022:

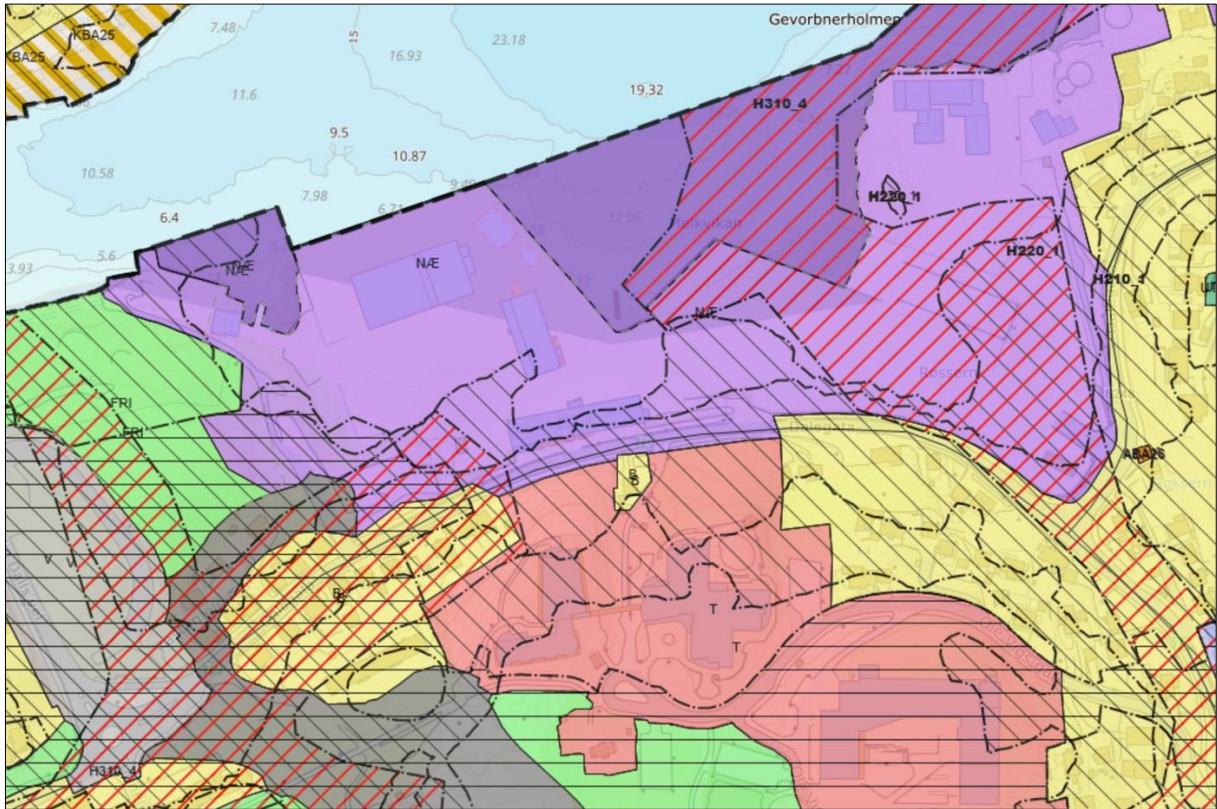
- Utredningstema transportbehov, energiforbruk og energiløsninger, kolonne utredningsbehov første setning suppleres med: «En vurdering av transportbehov og trafikale løsninger vil være viktige vurderinger i planen, herunder trafikkøkning, parkering, kollektivtrafikk, holdeplasser, gangforbindelser og situasjonen for myke trafikanter og skolebarn.
- Utredningstema forurensning suppleres med krav om støyutredning.

Planprogram ble komplettert iht. vedtak ved siste revisjon 31.01.2023.

3. Planstatus og rammebetingelser

3.1 Overordnede planer

Ny arealdel til kommuneplanen for perioden 2020 – 2032 ble vedtatt av bystyret 07.09.2023. Området er i gjeldende kommuneplan avsatt til nåværende og fremtidig næringsbebyggelse.



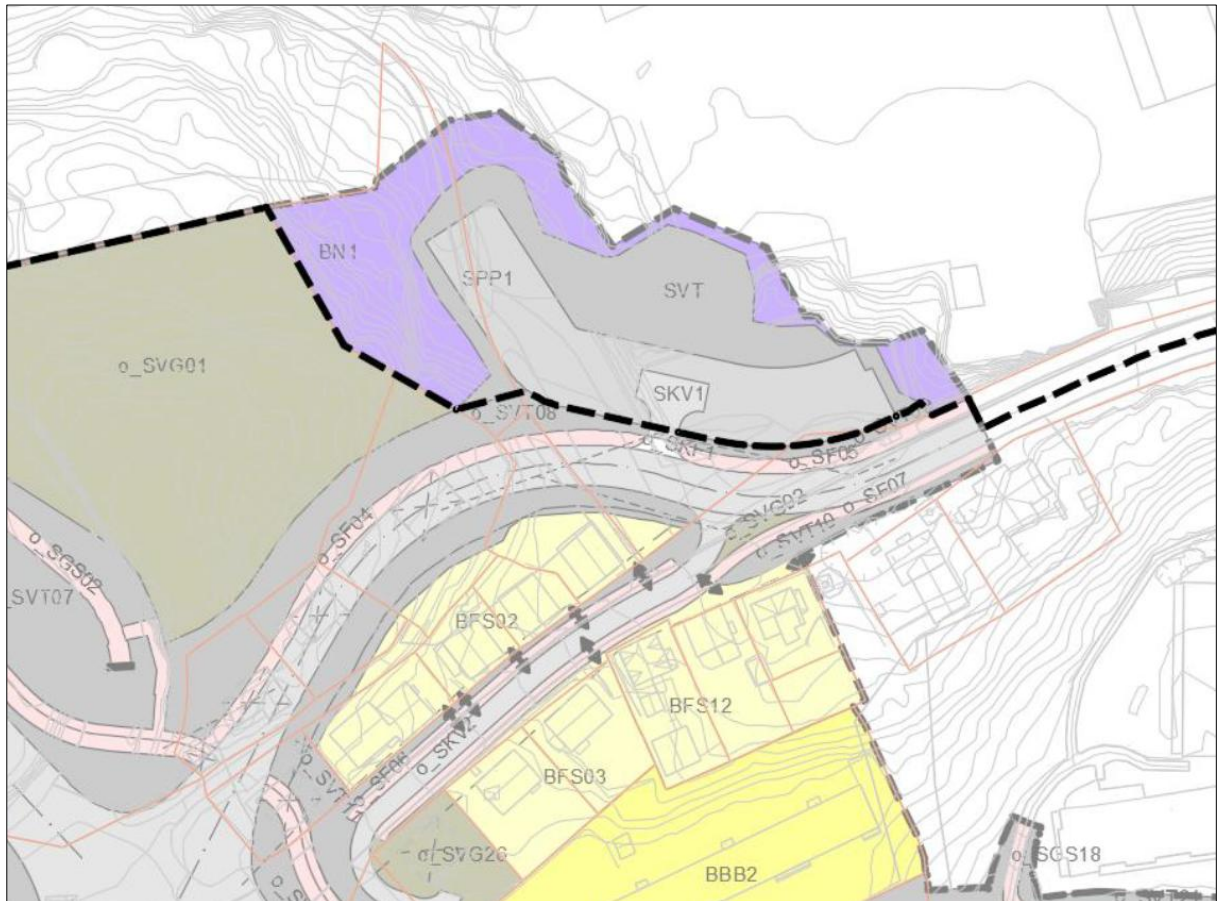
Figur 1: Kartutsnitt fra gjeldende kommuneplanens arealdel (KPA). (Kilde: Kristiansund kommune)

Jf. kommuneplanens beskrivelse, har Kristiansund kommune mål om å tilrettelegge for tilstrekkelig næringsareal for å øke arbeidsplassdekningen i regionsenteret Kristiansund. Et overordnet mål for kommunen er å utnytte allerede utbygde områder bedre, fremfor å bygge ned nye områder. En foretting og videreutvikling av Melkvikan Næringspark samsvarer godt med kommunens målsetting.

Det er også vedtatt en sjøområdeplan for Kristiansund kommune. I denne planen er sjøområdene utenfor Melkvikan avsatt til ferdsel og havneområder. Det er ikke tillatt med nye tiltak innenfor disse områdene som er til hinder for ferdsel.

3.2 Gjeldende reguleringsplaner

Det foreligger ikke reguleringsplan for området, men det er nylig vedtatt en ny plan for omlegging av innfartsvei til Kristiansund. Denne planen vil føre til en ny veitrase som grenser mot dagens næringsområde i vest. I reguleringsplanen er det avsatt areal for opparbeidelse av privat parkeringsplass (SPP1) innenfor gnr. 10, bnr. 50. Ved utforming av ny reguleringsplan for Melkvikan Næringspark må det tas hensyn til plan for ny innfartsvei og parkeringsplass.



Figur 2: Utklipp av R-285 RV 70 Vikansvingen - Kontrollplassen. Området av planen nord for sort stiplet linje inngår i varslet planavgrensning for ny reguleringsplan. (Kilde: Ikon Arkitekt & Ingeniør AS)

3.3 Overordna planretningslinjer/rammer/føringer

Statlige føringer:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027
- Klima- og energiplanlegging og klimatilpasning 2018
- Statlige retningslinjer for samordna bolig-, areal- og transportplanlegging
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen
- Klima- og miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)

Regionale føringer:

- Fylkesplan for Møre og Romsdal
- Regional delplan for attraktive byer og tettsteder
- Interkommunal sjøområdeplan for Nordmøre

4. Planområdet – eksisterende forhold

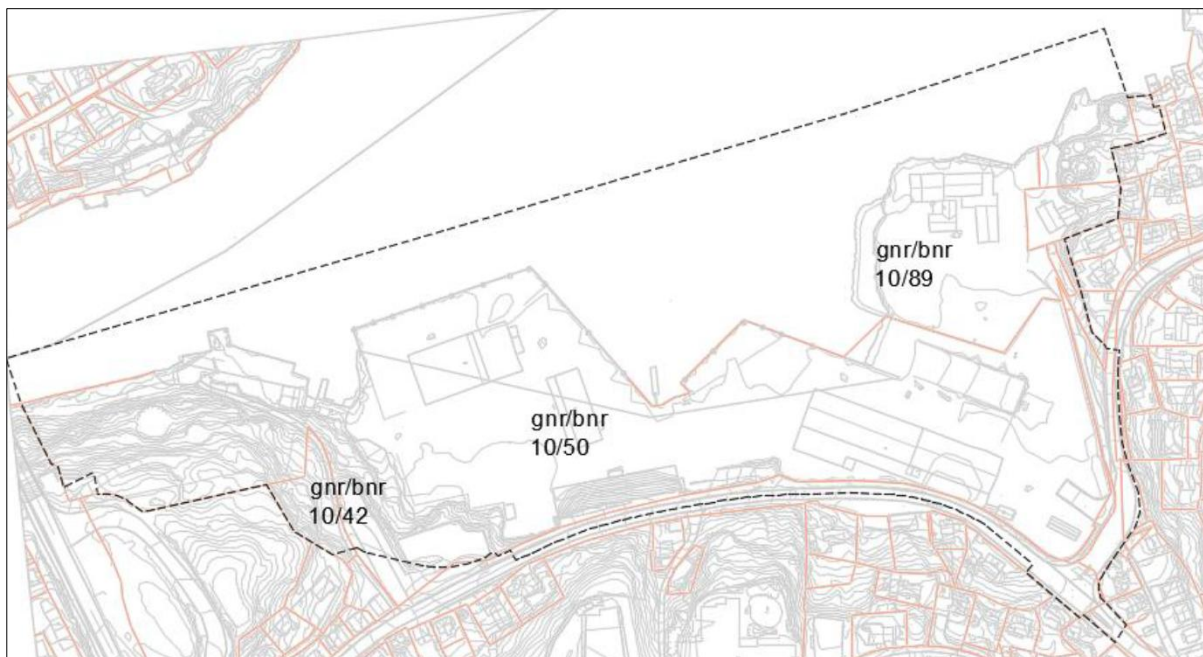
4.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i Melkvikan, på Nordlandet i Kristiansund kommune. Melkvikan grenser mot Nordsundet i nord, mens det i sør og øst grenser til vei. I vest grenser området til fjell og grøntområde. Området ligger sentralt plassert, like vest av havnebassenget i Kristiansund. Området har eget Sundbåt-anløp.



Figur 3: Oversiktskart over Kristiansund. Beliggenheten til Melkvikan er vist med rød prikk. (Kilde: Norgeskart)

Plangrensen dekker eiendom gnr. 10, bnr. 50 som eies av Sterkoder AS. Denne eiendommen har tidligere vært benyttet for verftsindustri. I tillegg inngår deler av eiendommene gnr. 10, bnr. 89 m.fl. i øst, og eiendom gnr. 10, bnr. 42 vest i planområdet.



Figur 4: Forslag til plangrense ved varsel om oppstart, Ikon Arkitekt & Ingeniør AS.

Ved oppstart av planarbeidet stilte kommunen krav om at naboeiendommene ved Gevobnerholmen (gnr. 10, bnr. 89 m.fl.) skulle innlemmes i planen. Dette ble begrunnet med at kommunen ønsket en felles tilkomst til de ulike næringseiendommene øst for Sterkoder sin eiendom. Ved behandling av planprogram ble det likevel konkludert med at det her er snakk om forskjellige næringseiendommer, med ulike behov og forutsetninger. Melkvikan Næringspark er allerede godt etablert, mens arealene lengre øst er avhengig av tyngre omregulering før eventuelle synergieffekter kan nyttiggjøres. Det ble vurdert som hensiktsmessig å løse utfordringene gjennom ulike planprosesser. Gnr. 10, bnr. 89 m.fl. er på bakgrunn av dette tatt ut av det endelige planforslaget.

4.2 Historikk

Melkvikan har i lang tid vært benyttet for verftsindustri. Multiconsult gjennomførte i 2009 miljøgeologiske undersøkelser av verftsområdet, og områdets historikk ble i den forbindelse kartlagt. Historikken ble gjengitt på følgende måte i Multiconsult sin rapport (nr. 412997-2):

«Sterkoder verft ble etablert i Melkevika i 1916, og i de kommende årene ble det produsert og levert et stort antall "Stærkoder"- motorer. På slutten av 1920-tallet sank etterspørselen etter "stærkoder"-motorer kraftig, og bedriften ble nødt til å satse på reparasjonsarbeider for å overleve. I 1935 ble det gamle selskapet solgt til et nydannet selskap med navnet Sterkoder Mekaniske Verksted AS.

I etterkrigsårene ble det i hovedsak drevet vedlikehold og reparasjoner på gamle treskuter og noen få båter med jernskrog. I 1960 måtte verftet utvides. Store mengder fjell ble sprengt vekk for å gi plass til ny slipp. Steinmassene ble brukt til å utvide verkstedområdet med hele 1,5 dekar. Det ble satset på nybygging, men reparasjonsarbeidene pågikk parallelt.

For å kunne bygge større båter, måtte det etableres en større bedding i Melkvika. I 1969 hadde verftet kjøpt de nødvendige arealene som skulle til for utvidelsen. Sprengningsarbeidene og utfyllingen av Melkvika begynte omtrent samtidig med at flyplassen på Kvernberget ble anlagt. Dermed fikk Sterkoder kjøpe masser derfra for å fylle opp selve Melkevika.

Nybeddingen var meget viktig for den framtidige strategien og satsingen. Sterkoder Mekaniske Verksted hadde nå flere bein å stå på. Verftet var solid på reparasjoner og ombygginger.

I februar 1991 ble Sterkoder Mek. Verksted overtatt av Umoe-konsernet og er i dag en del av Umoe Eiendom, etter at skipsbyggingen ble avviklet rundt 2003».

I dag eies arealene av Sterkoder AS, og det gamle verftsområdet er transformert til en ny og moderne næringspark.

4.3 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet preges av den gamle verfts- og tungindustrien som har vært i området tidligere. I de senere år har området gradvis endret bruk. Det gjelder spesielt de vestre delene av planområdet, som i dag hovedsakelig består av kontor, verksted og øvingslokaler innen

sikkerhet og beredskap rettet mot maritime næringer. De tilgrensende næringseiendommene bærer preg av å ligge brakk.

I 2023 ble den gamle verftshallen «blåbygget» revet, det samme ble beddingen nordøst på eiendommen.

Mot sør grenser planområdet til rv. 70 som er innfartsveien til Kristiansund. Veggen har i dag en ÅDT på om lag 20.000 kjøretøy. Langs innfartsveien ligger det noen eneboliger, mens det på høydene rundt planområdet ligger en blanding av boliger og offentlige institusjoner.

Mot nord grenser planområdet mot Nordsundet, som er farleden fra Kristiansund for nordgående mindre fartøy. På andre siden av sundet ligger fiskeribasen.

4.4 Stedets karakter og landskap

Deler av området fremstår i dag som et nærings- og industriområde med større haller, harde asfaltflater og diverse utendørs lagring. Den vestre delen av området har de senere år blitt oppgradert. Dette gjelder både bygningsmassen og uteområdene.

De eksisterende bygningsvolumene er relativt store, med grunnflate fra 850 til 1900 m². Byggehøyden er også varierende, fra 8 til 21 meter. Den høyeste bebyggelsen ligger i bakkant av området, mot rv. 70.

Selve planområdet er flatt, og bebyggelsen står på berg og eldre sjøfyllinger. Mot sør er det fjellskjæring mot riksvegen og den tilgrensende bebyggelsen. Skjæringen stiger gradvis og er på sitt høyeste om lag 10-11 m over området som er tenkt utviklet. Mot nord grenser planområdet til Nordsundet. Det er anlagt kai langs deler av strandlinjen.

4.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke kjent at det er automatisk freda kulturminner innenfor planområdet. Verken på land eller i sjø.

Innenfor planområdet ligger det en Sefrak-registrerte bygning. Dette gjelder et eldre sjøhus i vestre ende av planområdet, ved Dalegata 63. Kulturavdelingen i fylkeskommunen har uttalt seg på følgende måte om den brygga:

«Den gamle brygga i Dalegata 63 har etter vår vurdering høy kulturhistorisk verdi som brygge ved innseilingen til Kristiansund havnebasseng. Brygga er ikke spesifikt nevnt i kulturminneplan for Kristiansund kommune eller regional delplan for kulturminner av regional eller nasjonal verdi. Den er heller ikke lagt ut til vern i reguleringsplan eller kommuneplan. Den er imidlertid del av det gamle bryggemiljøet i Kristiansund. Bryggene er en kulturminnekategori som er svært viktig for Kristiansunds historiske identitet. Dette er også grunnen til at kommunen har opprettet en egen bryggekomite som skal arbeide for bevaring og ny bruk av denne kategori kulturminner, evt. gjennom transformasjon for å tilpasse bygget til ny bruk.

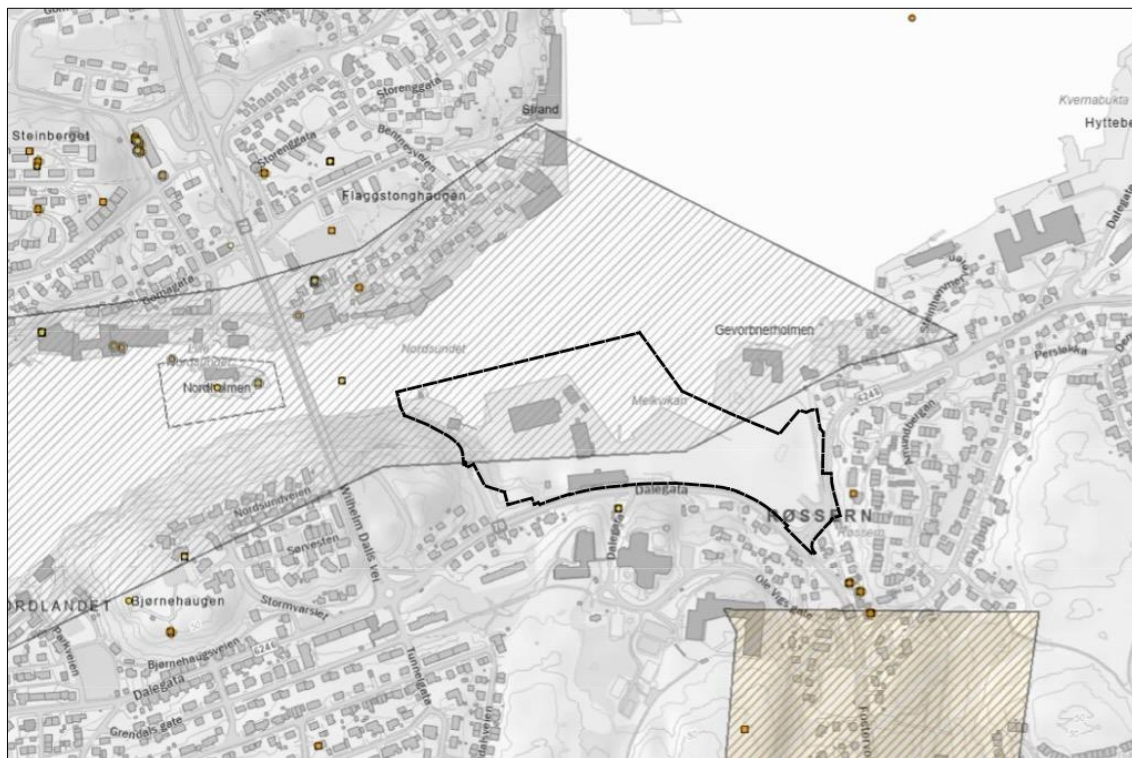
Brygga i Dalegata 63 er avmerket på kart fra 1918, og var da Ulrik Olsens eiendom. På kartet står den sørøstligste del av brygga angitt som den «gamle brygga», men med et

nyere tilbygg mot nordvest. Det er mulig at brygga rommet et av de tidligste næringsaktivitetene i dette området. Brygga har også stor personhistorisk verdi ettersom den i 1918 var eid av Ulrik Olsen, opprinnelig fra Hitra. Han var egentlig utdannet snekker, men etablerte i 1914 egen fiskeribedrift i dette lokalet, med fiskeforedling og eksport av fisk. Han engasjerte seg også sterkt i politikken for arbeiderpartiet og var ordfører i Kristiansund. Han var også stortingsrepresentant i 27 år og landets første kommunalminister fra 1948 til 1958.»

4.6 Naturverdier

Det er ikke registrerte rødlistearter eller viktige naturverdier innenfor eller i direkte tilknytning til planområdet, men det er registrert flere trua fuglearter i nærområdet. Blant annet er det registrert ærfugl, gråmåke og krykkje i Nordsundet.

Planområdet ligger delvis innenfor et område hvor det er registrert gråmåke, som er en art av særlig stor forvaltningsinteresse. Gråmåke er en truet art i kategori sårbar (VU). Gråmåken ble observert vest for planområdet, ved avløpsanlegget øst for Nordsundbrua.



Figur 5: Kart som viser arter av stor og særlig stor forvaltningsinteresse. Gråskravert areal angir område med artsobservasjon av særlig stor forvaltningsinteresse. Gulskravert område angir område med artsobservasjon av stor forvaltningsinteresse. Enkeltobservasjoner av arter er i hovedsak gjort på nordsiden av sundet, samt ved Nordholmen. Planområdet vist med sortstiplet linje. (Kilde: Artsdatabanken)

4.7 Rekreasjonsverdi

Det foreligger ikke registreringer som tilsier at området har rekreasjonsverdi. Ettersom planområdet har vært benyttet til verft og industri tidligere, så har området i stor grad vært stengt for allmenn ferdsel.

Vest i området går en privat vei fra parkeringsplassen ved rv. 70 ned til sjøen. Denne veien ligger utenfor gjerdet for verfts- og industriområdet, og åpner for allmenn ferdsel ned til sjøen. Fra veien er det et sammenhengende grønt- og skogsområde frem til Bjørnehaugen friområde på vestsiden av Nordsundbrua, men terrenget i dette området er bratt og lite fremkommelig.

4.8 Trafikkforhold

Melkvikan Næringspark har hovedadkomst fra øst, fra fv. 6248 «Dalegata». Tett på avkjørselen til næringsparken ligger det også en egen avkjørsel som gir adkomst til eiendommene ved Gevobnerholmen (gbnr. 10/89, 31/18 og 31/55). Denne avkjørselen ligger i en kurve på primærvegen, og har dårlige siktforhold.



Figur 6: Flyfoto som viser dagens vegsituasjon i østre del av planområdet. Hovedadkomsten til næringsparken er vist med oransjestiplede linje. Den rødstiplede linjen viser adkomst til gbnr. 10/89, 31/18 og 31/55. (Kilde: Norge i bilder)

Næringsområdet ved avkjørselen er planert på kote +2,25 (NN₂₀₀₀). Fylkesveien ligger 2 meter høyere, og adkomsten er opparbeidet som en rampe med to-sidig støttemur. I 2023 ble det gravd ny grøft for kommunale hovedavløpsledninger gjennom området, og støttemuren på nordsiden av rampen ble revet. Støttemuren er ikke reetablert i påvente av ny reguleringsplan.

I tillegg til de to avkjørslene fra Dalegata, er det opparbeidet tre avkjørsler til planområdet fra rv. 70. En avkjørsel gir direkte adkomst til den vestre delen av næringsområdet, og er lokalisert mellom den gamle verftshallen «blåhallen» og Dalegata 71. Denne avkjørselen er stengt med port, og benyttes normalt ikke som adkomst til området. Avkjørselen er vist med gul prikk på figur 6. I tillegg er det en direkteavkjørsel til Dalegata 71, og en avkjørsel til parkeringsområdet vest for Dalegata 71.

Rv. 70 passerer planområdet i sør. Denne vegen har årsdøgntrafikk (ÅDT) på om lag 20.000 kjøretøy, og er innfartsveien til Kristiansund. Sørøst for planområdet ligger fv. 6248 «Dalegata», og denne vegen har en ÅDT på i underkant av 4.500 kjøretøy.

Krysset mellom riksvegen og Dalegata er i dag en flaskehals langs innfarten til Kristiansund. Det har i forbindelse med tidligere byggeprosjekt ved næringsparken vært uttrykt bekymring fra vegeiere sin side om faren for tilbakeblokkering til lyskrysset. Dette på grunn av at avstanden mellom avkjørselen til næringsområdet og lyskrysset er kort (ca. 40-50 m).

Det er ikke registrert alvorlige trafikkulykker i området de siste 8 år. Det er registrert flere ulykker i krysset i Melkvikan, men den nyeste hendelsen er fra 2015. Flere av de registrerte ulykkene gjelder påkjørsel bakfra, inn mot kryss.

Det er etablert fortau og gang- og sykkelveier frem til planområdet. Lyskrysset sikrer også et trygt krysningspunkt for myke trafikanter. Det er i dag bussholdeplasser i umiddelbar nærhet til planområdets hovedadkomst, langs Dalegata.

Tilkomst og logistikk mellom funksjonene og aktørene innenfor næringsparken løses internt innenfor planområdet, og berører ikke det offentlige veinettet.

4.9 Barns interesser

Det foreligger ikke registrering som viser at barn- og unge har interesser i eller i tilknytning til planområdet.

4.10 Teknisk infrastruktur

Det er både vann- og avløpsløsninger frem til området i dag. Anleggene har generelt god kapasitet og tåler flere brukere. Spillvannsledningen som følger rv. 70 sør for planområdet er overbelastet, og påkobling mot denne bør unngås.

Internt på området er det i dag etablert tre pumpestasjoner for spillvann. Disse pumper avløpet fra næringsparken opp til kommunal spillvannsledning som følger rv. 70. En pumpestasjon som var tilknyttet den gamle verftshallen, er ikke lengre i bruk. Det er ikke restkapasitet i de to andre pumpestasjonene for utvidelse av næringsparken.

Det er energiforsyning fram til området, og det er plassert en trafostasjon i tilknytning til den gamle verftshallen (blåhallen). Denne trafostasjonen må det tas hensyn til ved utbygging av området.

4.11 Grunnforhold.

Det er synlig fjell langs store deler av innfartsvegen og langs fylkesveien i retning Dale. Eldre flyfoto av området viser også synlig berg der det i dag er fylt ut. Navn som Gevorbnerholmen vitner om at deler av dagens planområde er fast fjell.



Figur 7: Løsmassekart viser områder med bart fjell (grått) og områder med fyllmasser (grønt). (Kilde: NGU)

For utfylling av verfts- og industriområdet er det i all hovedsak benyttet sprengtsteinsmasser fra eget område. Området fikk også tilført sprengtsteinsmasser i forbindelse med etablering av Kvernberget flyplass. Det ble i 2022 gjort en del gravearbeid i området i forbindelse med ny avløpsledning. Massene man støtte på i forbindelse med dette arbeidet var til dels grove fyllmasser, og noe løsmasser i bakkant mot Dalegata. Selve pumpestasjon som står like ved lyskrysset er plassert på fast fjell.

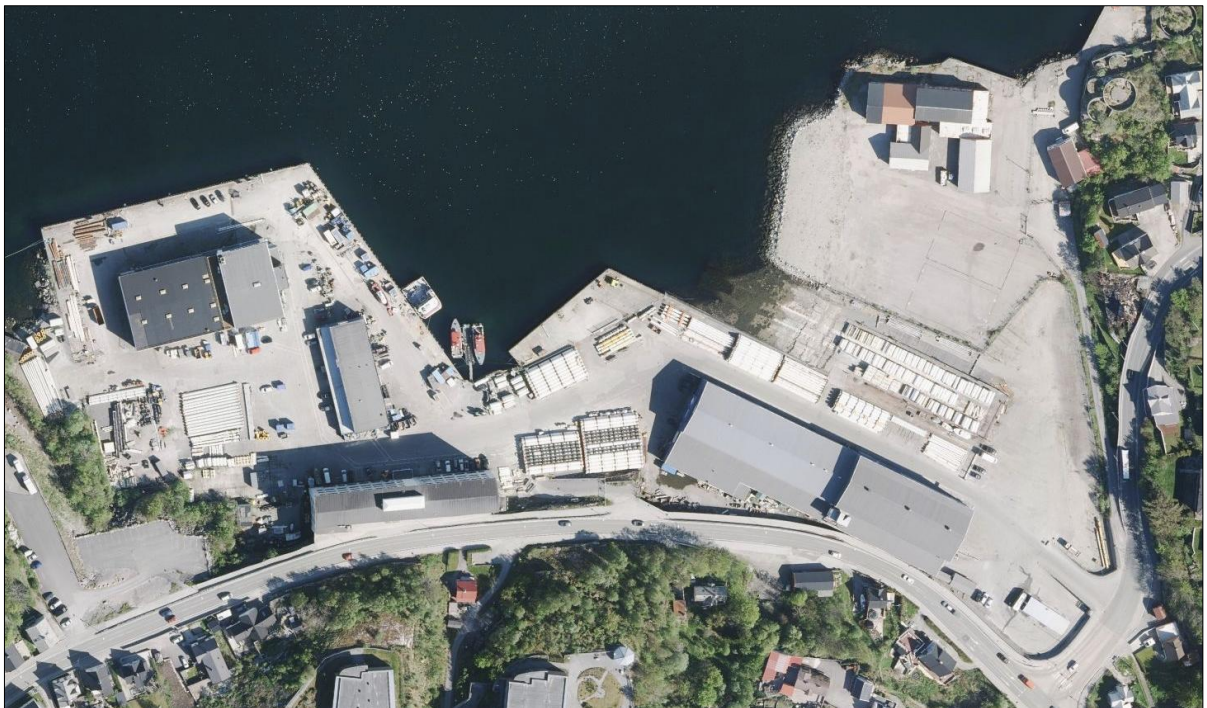
De eksisterende fyllingene som er etablert, har gjennom årene være benyttet til skipsbygging, lagring av utstyr, materialer, rør og liknende til skipsbyggingen eller annen industriaktivitet. Fyllingene har vært utsatt for svært store vektbelastninger, men har vært stabile.

Ved utarbeidelse av reguleringsplan for ny innfartsvei til Kristiansund (R-285) ble det gjennomført geotekniske undersøkelser i skråningen mellom parkeringsplass ved rv. 70 og næringsområdet. Resultatet fra disse undersøkelsen er presentert i geoteknisk rapport fra Rambøll, dok. 1350018537 G-Not-001. Undersøkelsene viser at dagens parkeringsplasser er oppfylt, og løsmassene er antatt å bestå av sprengt stein. Bergdybde er tolket til 1 – 8 meter under terreng.

Flyfotoene under viser området i 1947 og slik det fremstår i dag.



Figur 8: Flyfoto av området fra 1947, www.norgebilder.no.

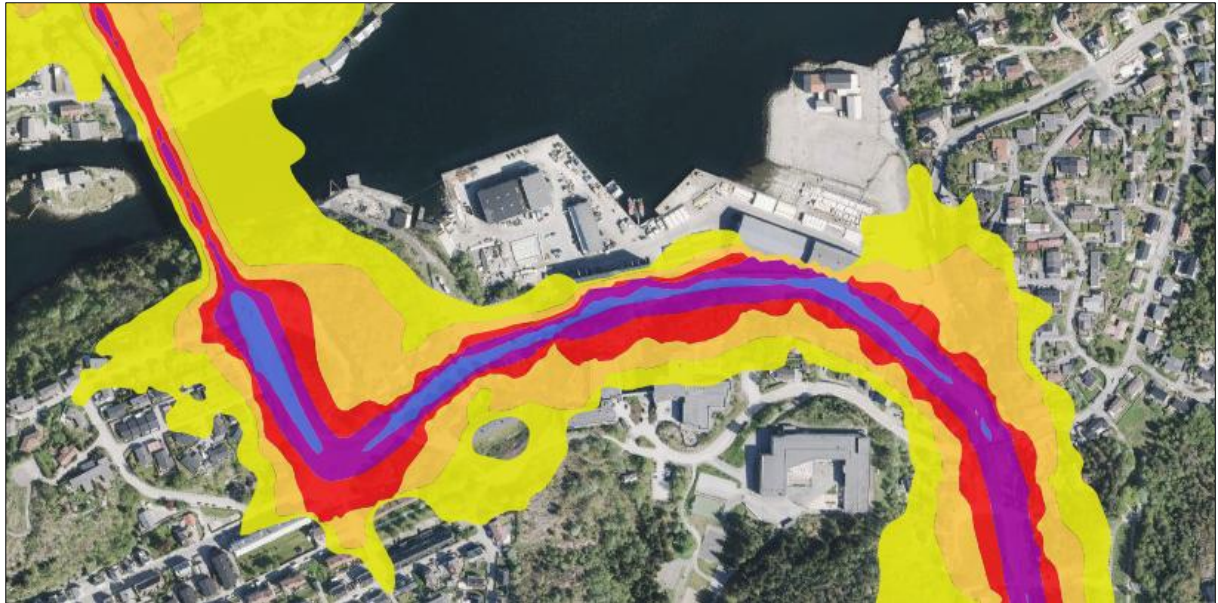


Figur 9: Flyfoto av området fra 2020, www.norgebilder.no.

4.12 Støyforhold og luftforurensning

Bebyggelsen langs riksvegen er svært støyutsatt på grunn av biltrafikken. Støyforholdene er forventet å bli bedre når det blir etablert en ny innfartsvei til Kristiansund. Veien skal fortsatt tjene som en av to adkomstveier til den nordre delen av Nordlandet/Dale. Biltrafikken fører også til forurensning og svevestøv i området. Dette forventes også å bli bedre når gjennomgangstrafikken blir redusert som følge av ny innfartsvei.

Det er uklart når eller om infartsveien blir realisert. Ved planlegging av ny bebyggelse og aktivitet innenfor området bør dagens situasjon til grunn.



Figur 10: Støysoner RV70 Dalegata, Statens vegvesen.

5. Risiko- og sårbarhetsanalyse

Her føres kun risiko som vil kreve avbøtende tiltak eller der behovet for tiltak må vurderes/drøftes nærmere. Det vil si risiko i gul og rød sone.

Sannsynlighet

Svært sannsynlig					
Meget sannsynlig		Tidevannsflo Havnivåstigning Stormflo			
Sannsynlig		Overvannsflo Klimaendringer Støybelastning	Forurenset grunn		
Mindre sannsynlig				Kvikkleireskred Trafikksikkerhet	
Lite sannsynlig				Andre ulykkespunkt (trafikksikkerhet)	
	Ufarlig	En viss fare	Kritisk	Farlig	Katastrofalt

Konsekvenser

5.1 Avdekket risiko

Havnivåstigning og stormflo

Planområdet grenser til sjø og er dermed utsatt for havnivåstigning og stormflo. DSB sin veileder *havnivåstigning og stormflo* (2016) skal legges til grunn ved fastsettelse av laveste tillate gulvnivå for ny bebyggelse.

Bølgepåvirkning som følger av lokale forhold skal utredes. Planens bestemmelser skal utformes på en slik måte at ny bebyggelse plasseres og sikres tilstrekkelig for både havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning.

Det er utarbeidet et eget notat om havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning ved Melkvikan. Notatet følger som vedlegg til denne planbeskrivelsen.

Tidevannsflo

Planforslaget omfatter eksisterende kaianlegg. En vinkelkai av betong med lengder 109 meter og 106 meter innenfor område KAI1, og en betongkai med lengde 52 meter innenfor område KAI2.

Den Norske Los oppgir kaidybder mellom 5,2 og 6,5 meter for nordvendt del av KAI1, og dybder mellom 3,3 og 4,4 meter for østvendt del av KAI1. Eksisterende kaidekke er etablert med høyde mellom kote +2.0 og +2.2. KAI2 oppgis med kaidybder mellom 5,2 og 9,7 meter, dypest mot nordøst. Kaidekket ligger her på kote +2.0.

Reguleringsplanen åpner for en utvidelse av eksisterende kaianlegg. KAI2 foreslås forlenget 32 meter mot nordøst, til et område med god sjødybde (+/- 10 meter). Det åpnes også for etablering av en kaipir vinkelrett ut fra KAI2. Dybden langs denne kaipiren vil variere fra ca. 8 meter nærmest land, til 15-20 meter ytterst på piren. Kaidybden ved nye kaier vil bli bedre enn for eksisterende kaianlegg, og tilstrekkelige dybder oppnås uten behov for mudring eller andre tiltak i sjø.

Nye kaianlegg skal sammenbygges med eksisterende kaier. De nye kaiene må etableres på en høyde som gir funksjonell drift, samtidig som sikkerheten mot oversvømmelser blir ivaretatt. Det vurderes som krevende å stille krav om at nye kaidekker skal heves til angitt nivå for bygninger i sikkerhetsklasse F1. Dette vil innebære en høydeforskjell mellom nye og gamle kaier på opp mot 50 cm.

Byggteknisk forskrift § 7-2 (2) stiller krav til sikring av byggverk mot flom og stormflo. Laveste tillatte byggehøyde for bygninger i sikkerhetsklasse F1 og F2 fastsettes i planens bestemmelser. Kaier er et byggverk som i kraft av sin funksjon vil plasseres i flomutsatte områder, og denne typen konstruksjoner må oppføres slik at de er i stand til å tåle belastningene under flom.

Kaianleggene er godt skjermet mot havbølger fra storhavet, og risikoen for at større bølger skal komme overraskende inn mot anlegget anses som liten. Faren ved personopphold på kaianlegget vurderes derfor som lav.

Høyvann med 1-års gjentaksintervall er i Kristiansund oppgitt på kote +1.46. Med klimapåslag på 73cm blir vil høyvann med 1-års gjentaksintervall i 2100 kunne nå kote +2.19. Dette anses å være et fornuftig nivå for sikring av nye kaianlegg.

I reguleringsplanen settes laveste tillate nivå for kaidekker til NN₂₀₀₀ kote **+2.20**.

Innretninger og mindre frittstående bygninger i sikkerhetsklasse F1, tillates etablert på samme nivå som kaidekket.

Overvann og klimaendringer

Planområdet vil i all hovedsak bestå av harde flater. Det er utarbeidet en rammeplan for vann-, avløp- og overvann, som følger som vedlegg til denne planbeskrivelsen. Rammeplanen omtaler håndtering av overvann.

Nytt overvannsanlegg skal dimensjoneres for fremtidig nedbør, inkl. 40% klimapåslag.

Støybelastning

Planområdet er omgitt av støyfølsom bebyggelse, og ligger delvis innenfor gul og rød vegtrafikkstøysone fra rv. 70. Planforslaget legger til rette for etablering av nye støykilder knyttet til nærings- og havneaktivitet. Det legges også til rette for etablering av ny kontorvirksomhet innenfor gul og rød støysone fra rv. 70.

Det er utarbeidet en støyfaglig utredning for Melkvikan Næringspark. Utredningen dokumenterer støyforhold, og foreslår avbøtende tiltak for nye støykilder. I utredningen

vrderes også nødvendige tiltak for at kontorbebyggelse kan etableres innenfor gul og rød støysone mot rv. 70.

Kommuneplanens bestemmelser stiller som krav at den til enhver tid gjeldende versjon av retningslinje T-1442 med tilhørende veileder skal legges til grunn for nye planer og tiltak. Denne bestemmelsen videreføres i reguleringsplanen. Det innarbeides i tillegg en likelydende bestemmelse knyttet til innendørs støynivå for kontor og arbeidsplasser.

Forurenset grunn - Landdel

Planområdet har tidligere vært benyttet til verftsindustri, en type virksomhet som har høyt forurensningspotensiale. Umoe Sterkoder AS ble i 2009 pålagt av Fylkesmannen i Møre og Romsdal å gjennomføre miljøundersøkelser ved verftsområdet, for å avdekke eventuell forurensning. Multiconsult utførte i 2009 de første miljøgeologiske undersøkelser på land og i sjø, og Cowi fulgte opp arbeidet med nye undersøkelser i 2012 og 2016.

På land ble det påvist grunnforurensning innen tiltaksklasse 3-5. Forurensningen er knyttet til metaller, tjærestoff (PAH) og tinnorganiske forbindelser (TBT). Basert på en tiltaksplan for forurenset grunn (Cowi, 2016a) ble forurensete masser i tilstandsklasse 5 fjernet fra overflatenære deler av planområdet. Tiltaket ble dokumentert med sluttrapport etter gjennomførte tiltak (Cowi, 2016b).

Landområdet er i dag klassifisert med påvirkningsgrad 2, akseptabel tilstand med dagens arealbruk. Nye terrenginngrep kan likevel ikke gjennomføres uten at det først utarbeides en tiltaksplan som beskriver håndtering og disponering av gravemasser. Dette kravet er hjemlet i Forurensningsforskriften kap. 2. For å sikre etterlevelse av gjeldende lovverk, innarbeides et rekkefølgekrav om tiltaksplan ved terrenginngrep i planens bestemmelser.

Forurenset grunn - Sjødel

I sjø er det påvist omfattende forurensning av bunnsedimenter. Høyeste forurensningsnivå er påvist for tungmetallene kobber og kvikksølv, tinnorganiske forbindelser (TBT) og tjærestoff (PAH). Sjøområdene er i dag klassifisert med påvirkningsgrad 3, ikke akseptabel tilstand og behov for tiltak.

Utfylling, mudring og dumping av masser i sjø kan føre til oppvirvling av bunnsedimenter og spredning av miljøgifter. Utfyllinger kan også føre til utpressing av forurenset porevann fra bunnsedimentene. Det er viktig at fremtidige anleggsarbeider i og ved sjø planlegges på en slik måte at risikoen for spredning av finpartikler og miljøgifter blir minimert.

Reguleringsplanen åpner for utfylling i sjø ved to områder:

- Område 1: Utfylling i bukten i vestre del av felt NT1. Her vil sjøfronten rettes opp mellom KAI1 og KAI4. Utfyllingsarealet i sjø utgjør ca. 700 m². Dette området er i plankart benevnt HOS2.
- Område 2: Utfylling i nordvestre del av felt NT4. I forlengelse av den gamle beddingen åpner planen for at landområdet kan utvides ca. 40 meter i nordvestlig retning. Utfyllingsarealet i sjø utgjør ca. 1.150 m². Dette området er i plankart benevnt HOS3.

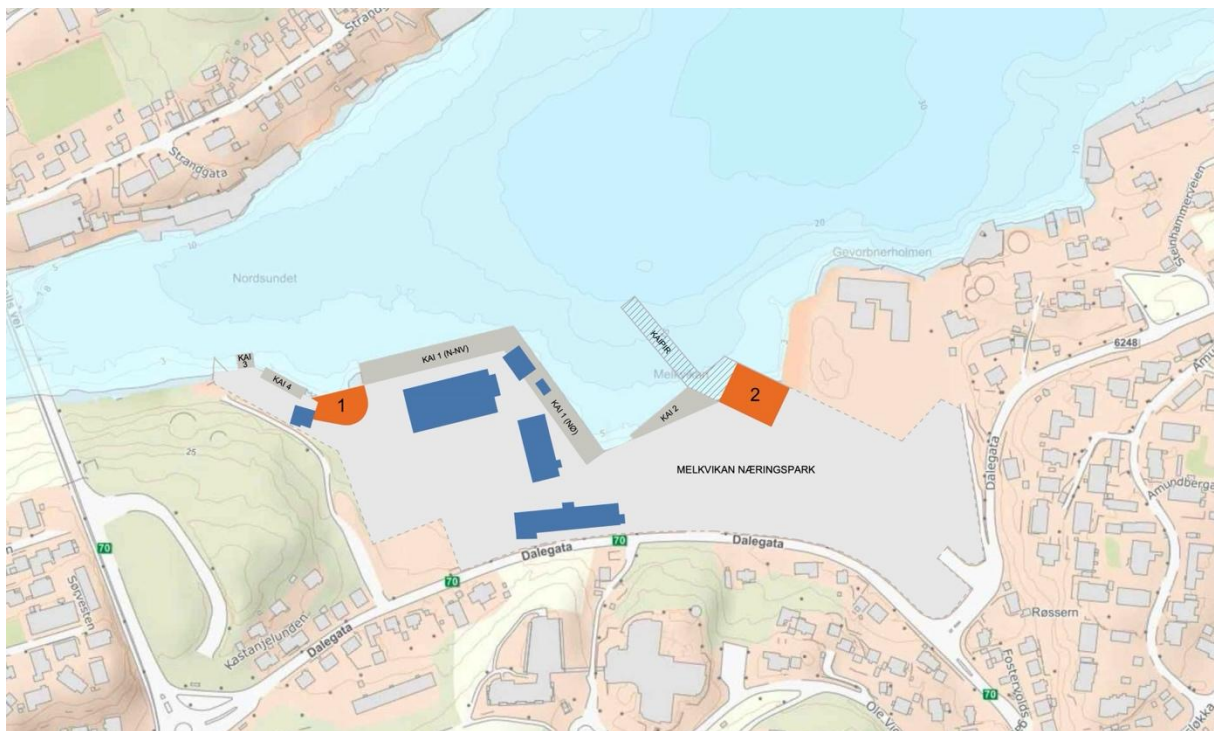
Figur 11 viser plassering og omfang av nye fyllinger i sjø.

Det er påvist forurensede bunnsedimenter i Dalabukta. Før utfylling av nye landområder må det gjennomføres miljøgeologiske undersøkelser av sjøbunnen ved de aktuelle utfyllingsområdene. Det må videre utarbeides tiltaksplaner for håndtering av forurensede masser, og tiltak for å hindre spredning av forurensede bunnsedimenter som følge av utfylling. Et aktuelt tiltak kan være bruk av tildekkingsmasser, som legges ut på sjøbunnen før utfylling av sprengstein. Det innarbeides et rekkefølgekrav om miljøgeologiske undersøkelser og tiltaksplan knyttet til utfyllingsarbeider i sjø.

Kvikkleireskred

Innenfor planområdet er det synlig fjell langs store deler av rv. 70. Grunnundersøkelser i fyllingsskråningen opp til eksisterende parkeringsplass ved område PP1 viser også løsmasser av sprengt stein over berg. Eldre flyfoto av området viser synlig berg der det i dag er fylt ut, og de gamle fyllingene har vært stabile. Det er ingen indikasjoner på dårlige grunnforhold for det etablerte næringsområdet.

Nye utfyllinger av landområder i sjø kan føre til skred i massene på sjøbunnen. Dette gjelder spesielt om tiltaket berører marbakker. Marbakker består ofte av geologisk sett ferske avsetninger med lav fasthet, og tåler i liten grad tilleggsbelastning fra tiltak som fyllinger, sprengning, peling mm. Reguleringsplanen åpner for utfyllinger i sjø ved to områder.



Figur 11: Reguleringsplanen åpner for utvidelse av landområdene mot sjø innenfor to områder. Nye utfyllingsområder er vist med oransje og nummerert 1 og 2. Område for forlengelse av KAI2 og ny kaipir er vist med grå skravur. (kilde: Ikon)

NVEs veileder 9/2020 angir at det må utføres boringer langs strandlinjen dersom det er «kort avstand» ut til marbakken. «Kort avstand» vil si at foten av marbakken ligger mindre enn 6 x marbakkhøyden fra land. I tillegg må den totale skråningshøyden overstige 5 meter.

Utenfor fylling nr. 1 faller sjøbunnen slakt ned til dybde -11 meter, midt i Nordsundet. Sjøkart angir for dette området en helning på sjøbunnen på ca. 1:10. Området kan dermed karakteriseres som «langgrunt» etter NVE veileder 9/2020. I dette området viser også sjøkartet to grunner med dybde -6,4 meter og -9,4 meter. Slike grunner tyder på fjellblottinger på sjøbunnen.

Utenfor fylling nr. 2 faller sjøbunnen jevnt ned til dybde -20 meter. Helningen på sjøbunnen ligger mellom 1:5 og 1:6. Området karakteriseres som «kort avstand», men ligger i grensesonen mot det som karakteriseres som «langgrunt». Det kan ikke utelukkes at det kan gå skred i marbakken som følge av utfylling nr. 2.

Den planlagte utvidelsen av landområdet har et begrenset omfang. For å kunne utnytte landarealene helt ut til formåls grensen, kan en løsning være å avslutte fyllingen med en vertikal fyllingsfront. Bruk av eksempelvis spuntvegg antas da å være aktuelt. Etablering av spuntvegg rundt fyllingen vil redusere risikoen for et skred i marbakken.

Ved forlenging av KAI2 og etablering av kaipir, antas pelekai å være mest aktuelle utbyggingsløsning. Peling kan også påvirke stabiliteten av marbakken. Valg av peleløsning avhenger av grunnforholdene, og dette vil utredes nærmere ved detaljprosjektering av nye anlegg. Kaipiren kan også etableres som flytende innretning.

Før igangsettingstillatelse for utfylling nr. 2, utvidelse av kaianlegg og etablering av kaipir, må det gjennomføres geotekniske undersøkelser av byggeområdet og marbakken utenfor. Dette innarbeides som et rekkefølgekrav i planens bestemmelser.

Trafikksikkerhet

Planområdet ligger tett på rv. 70 som er innfartsveien til Kristiansund. Lyskrysset i Melkvikan er en flaskehals langs innfartsveien, og et kjent ulykkespunkt. Det er flere registrerte trafikkulykker i krysset, men den nyeste hendelsen er fra 2015. Påkjørsel bakfra går igjen som årsak til flere av ulykkene.

Det er liten avstand mellom krysset og avkjørselen til næringsparken (ca. 40-50 m). Trafikkmengden i avkjørselen vil øke som følge av utbyggingsplanene. Kjøretøy som ankommer næringsparken fra rv. 70, må i avkjørselen krysse motgående kjørefelt i Dalegata. I rush-trafikken kan kjøretøy bli stående i østgående kjøreretning i Dalegata, i påvente av ledig motgående kjørefelt. Dette kan føre til tilbakeblokkering inn mot krysset i Melkvikan.

Det er utarbeidet et eget trafikknotat hvor trafikksikkerheten i avkjørselen er vurdert. Dagens avkjørsel til naboeiendommene gbnr. 10/89, 31/18 og 31/55 skal stenges. Dette frigjør areal for ombygging av avkjørsel. Trafikknotatet viser at det kan etableres venstresvingefelt for østgående kjørefelt i Dalegata.

5.2 Risiko før og etter plan

Tiltaket viderefører dagens arealbruk, og en kan ikke se at reguleringsplanen vil medføre en vesentlig økning i risiko. Det planlegges ikke for etablering av virksomheter som i seg selv utgjør en større risiko for området. Ut fra vurderingene som er gjort vil tiltaket heller ikke ødelegge sårbare natur- eller kulturverdier eller andre sårbare funksjoner i samfunnet.

Avbøtende tiltak sikrer at planområdet opparbeides på en slik måte at hensynet til klimaendringer, havnivåstigning og stormflo blir ivaretatt. Det er kjent at grunnen i området er forurenset, men avbøtende tiltak vil redusere faren for spredning av miljøgifter. Planen viser også en trafikkikker avkjørselsløsning mot næringsparken.

Planområdet har god avstand til annen bebyggelse og samfunnskritiske funksjoner.

5.3 Avbøtende tiltak

Avbøtende tiltak:

- Det utarbeides et eget notat om havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning som vedlegg til planbeskrivelsen. Vilkår om plassering og sikring av bebyggelse innarbeides i planens bestemmelser.
- Laveste tillate nivå for nye kaidekker settes til NN₂₀₀₀ kote +2.20. Dette tilsvarer nivå for høyvann med 1-års gjentaksintervall, inkl. klimapåslag.
- Det skal utarbeides en rammeplan for vann-, avløp og overvann for planområdet. Rammeplanen skal omtale hvordan overvann skal håndteres, inkl. et klimapåslag på 40%.
- Det skal utarbeides en støyfaglig vurdering for Melkvikan Næringspark. Planen skal gis bestemmelser som sikrer at den til enhver tid gjeldende retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging legges til grunn ved etablering av nye støykilder. Likeledes skal bestemmelsene sikre at nye kontor og arbeidsplasser etableres i henhold til de til enhver tid gjeldende retningslinjene for innendørs støy.
- Det skal innarbeides en rekkefølgebestemmelse med krav om tiltaksplan for håndtering av forurensete masser på land, før igangsettingstillatelse for terrenginngrep kan gis.
- Det skal innarbeides en rekkefølgebestemmelse med krav om miljøgeologiske undersøkelser i sjø, før igangsettingstillatelse for utfylling i sjø og etablering av kaianlegg kan gis. Ved påvist grunnforurensning skal det utarbeides tiltaksplan for håndtering av forurensete masser.
- Det skal innarbeides en rekkefølgebestemmelse med krav om geotekniske undersøkelser av sjøbunnen, før det kan fylles ut innenfor område NT4. Bestemmelsen skal også omfatte utvidelse av kaianlegg innenfor område KA12 og etablering av kaipir.
- Det utarbeides et trafikknotat hvor sikkerheten i lyskrysset i Melkvikan utredes. Det skal undersøkes om det kan etableres venstresvingefelt eller passeringslomme langs østgående kjøretretning i Dalegata (mot Dale).

6. Beskrivelse av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1540 - Vann- og avløpsanlegg (1)	0,1
1824 - Næring/tjenesteyting (5)	40,7
Sum areal denne kategori:	40,8
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011 - Kjøreveg (5)	4,4
2012 - Fortau (5)	1,7
2015 - Gang- og sykkelvei (1)	0,5
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg (8)	1,5
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (3)	0,6
2041 - Kai (4)	4,8
2073 - Kollektivholdeplass (3)	0,1
2082 - Parkeringsplasser (2)	1,6
Sum areal denne kategori:	15,2
§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	Areal (daa)
6220 - Havneområde i sjø (3)	19,1
Sum areal denne kategori:	19,1
Totalt alle kategorier:	75,1

6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

6.2.1 Bebyggelse og anlegg

Vann- og avløpsanlegg (VA)

Innenfor areal vist som VA på plankartet står det i dag en avløpspumpestasjon med overbygg. Avløpspumpestasjonen er kommunal, men er bygget på eiendom gnr. 31, bnr. 314 som eies av Sterkoder AS. Plassering av avløpspumpestasjon sikres i plan med eget arealformål.

Dagens bygg har en grunnflate på ca. 20 m², gesimshøyde 2,8 meter og mønehøyde 4,4 meter.

Næring/tjenesteyting (NT)

Innenfor arealene vist som NT1-5 på plankartet tillates det etablert bygninger, virksomheter og arbeidsplasser for tjenesteytende næringer, verksted og produksjonsbedrifter, lager og kontor. Arealene omfatter alt tomteareal ved Melkvikan Næringspark som reguleres for eksisterende og fremtidig bebyggelse.

Den gamle verfts- og industribebyggelsen ved Melkvikan har de senere år blitt transformert til mer moderne næringsbebyggelse med kontor, verksted og øvingslokale innen sikkerhet og beredskap rettet mot maritime næringer. I 2023 ble den gamle verftshallen «blåhallen» revet, det samme ble beddingen nordøst på eiendommen.

Dagens næringsområde fremstår som avvisende og lukket for omgivelsene. Det er ønskelig at en ny plan legger til rette for at næringsområdet i større grad integreres med omgivelsene og den øvrige bystrukturen. Å skape kontakt mellom næringsområdet og Dalegata vil kunne være et viktig grep i den sammenheng.

I plankartet er arealene for nærings- og tjenesteyting delt inn i fem områder. Hvert område er gitt egne bestemmelser om bebyggelsens form, volum og høyde. Videre åpnes det for annen type bebyggelse og virksomhet innenfor tre av områdene, hhv:

- Etablering av parkeringshus/-dekke innenfor arealformål NT2
- Etablering av vegserviceanlegg innenfor arealformål NT4 og NT5.

Innenfor arealformål NT5 er det i dag etablert et selvvaskanlegg for bil.

I den vestre delen av planområdet er det ønskelig å legge til rette for et permanent Sundbåt-anløp. Det er ønskelig å ta vare på den gamle brygga ved Dalegata 63, og det vil kunne være aktuelt å benytte denne til kontor, møtelokaler eller ulike velferdstilbud for de som jobber inne på området.

Utbyggingsplanene for næringsparken er nærmere beskrevet i kapittel 6.3.

6.2.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Kjøreveg

Regulerte kjøreveger er merket KV1-5 i plankart.

Det er lagt opp til fortsatt bruk av dagens hovedadkomst til Melkvikan Næringspark, fra fv. 6248 «Dalegata». For å bedre avkjørselsløsningen fra Dalegata flyttes avkjørselen 8 meter mot nord. Vegbredden i avkjørselen reguleres til 7 meter inklusive vegskulder. Avkjørselen utformes med 2R-R-3R kurve med radius 9 meter for å sikre god fremkommelighet for større kjøretøy.

For å bedre trafiksikkerheten legger reguleringsplanen til rette for at dagens avkjørsel mot eiendommene ved Gevobnerholmen (gbnr. 10/89, 31/18 og 31/55) stenges. Disse eiendommene får ny adkomst over Melkvikan Næringspark, via regulert kjøreveg f_KV3. Som følge av at denne avkjørselen stenges, kan også horisontalkurven for Dalegata strekkes ut.

For å redusere faren for at avkjørselen mot Melkvikan fører til tilbakeblokkering mot rv. 70, etableres venstresvingefelt i Dalegata. Nødvendig areal for venstresvingefelt sikres ved at horisontalkurven for Dalegata strekkes ut. Veggen kommer da 2–3 meter nærmere næringsparken. Venstresvingefeltet dimensjoneres iht. Statens vegvesens krav, men lengden av oppstillingsfeltet økes til 20 meter for å gi plass til vogntog og semitrailer. Det er utarbeidet et eget veinotat med trafikkvurdering og beskrivelse av prosjektert veiløsning.

Det forutsettes i plan at eksisterende avkjørsel mot næringsparken fra rv. 70 stenges. Avkjørsel mot Dalegata 71 opprettholdes, men kun for bruk av nødetater ved utrykning. Avkjørsel mot parkeringsområdet helt vest i planområdet opprettholdes. Denne avkjørselen er medtatt i reguleringsplan for ny innfartsvei til Kristiansund (R-285).

Regulerte vegtraseer og vegbredder fremgår av plankart.

Fortau

Regulerte fortau er merket FO1-5 i plankart.

I forslag til ny reguleringsplan er det vist fortau i området Dalegata. Disse fortauene er eksisterende, og reguleringsplanen legger til grunn av dagens fortausløsning videreføres.

Som følge av at avkjørselen mot næringsparken flyttes 8 meter mot nord, blir det frigjort areal for opparbeidelse av nytt fortau på sørsiden av den gamle rampa. Dette fortauet videreføres inn i planområdet, langs adkomstvei f_KV2 og f_KV3. Fortau innenfor næringsparken skal skilles fysisk fra kjørevegen ved bruk av kantstein.

Gang- og sykkelvei

Regulert gang- og sykkelvei er merket GS1 i plankart.

I forslag til ny reguleringsplan er det vist en sammenhengende gang- og sykkelvei fra rv. 70 og ned til vestre del av felt NT1. Gang- og sykkelveien er delvis etablert, men traseen vil legges

om på østsiden av ny parkeringsplass SPP1 (plan R-285). Som følge av at dagens rv. 70 vil heves inn mot den nye rundkjøringa ved Kontrollplassen, må gang- og sykkelveien legges med 10% stigning for å ta opp høydeforskjeller. Universell adkomst til næringsparken er sikret via avkjørsel og fortau i øst.

Annen veggrunn – tekniske anlegg

Områder merket AVT1-8 i plankart er trafikkøyer, støttemurer o.l. for offentlige og felles private kjøreveger.

Annen veggrunn - grøntareal

Områder merket AVG1-3 i plankart er skråningsutslag og sideareal for fylkesvegen og f_GS1.

Kai

Områder merket KAI1-4 i plankart er avsatt for eksisterende og fremtidige kaier.

Innenfor områdene KAI1-2 er det i dag etablert større industrikaier som betjener næringsaktørene i området. Planen legger til rette for at KAI2 kan forlenges 32 meter i nordøstlig retning.

I tilknytning til KAI2 er det også aktuelt å etablere en kaipir i nordlig retning. Denne piren skal etableres innenfor bestemmelsesområde #4 vist på plankart. Piren skal plasseres vinkelrett utstikkende fra KAI2, og pirens lengde skal tilpasses slik at den ikke stikker lengre ut i havne-bassenget enn kaifrontlinjen for nordre del av KAI1. Piren skal etableres på peler, eller som flytende anlegg.

Området KAI3 utgjøre en mindre pir og en dykdalb helt vest i området.

Innenfor området KAI4 er det i dag etablert Sundbåt-anløp. Her var det tidligere en eldre trekai, men denne er nå revet. Om Sundbåt-anløpet med tiden endrer plassering, kan det være aktuelt å bygge en ny og moderne kai innenfor området.

Kollektivholdeplass

Områder merket KH1-3 i plankart er avsatt for kollektivholdeplass for buss. Innenfor område KH1 står det i dag et busstur, og plassering videreføres i planen. Dette bussturet står i tilknytning til et etablert kantstopp langs Dalegata, for busser som kjører i vestlig retning fra Dale.

Innenfor område KH2 er det etablert en busslomme for busser som kjører i østlig retning mot Dale. Plassering og utforming av busslomme videreføres i planen. I tilknytning til busslommen settes det av et areal for opparbeidelse av busstur, KH3.

Parkeringsplasser

Områder merket PP1-2 i plankart er avsatt for parkeringsplasser. Parkering PP1 i vest er regulert som en utvidelse av parkeringsområde SPP1 i reguleringsplan for ny innfartsvei til Kristiansund (R-285). Innenfor dette området er det aktuelt å etablere et parkeringshus over

to plan. Dette parkeringshuset blir liggende delvis innenfor område PP1 og delvis innenfor område NT2. Se beskrivelse for område NT2 i kapittel 6.3 for utfyllende informasjon.

Innenfor område PP2 kan det etableres en ny parkeringsplass. I tilknytning til denne parkeringsplassen tillates det etablert et kommersielt ladeanlegg for EL-bil.

Kristiansund kommune stiller i sin kommuneplan krav om at det skal etableres minimum 1 parkeringsplass per 100 m²-BRA næringsareal, for områder innenfor «sone 3». Dette tilsvarer 430 parkeringsplasser ved en full utbygging. Melkvikan er et sentrumsnært område med god tilgang på kollektivtransport. Et slikt parkeringskrav vurderes derfor som uhensiktsmessig, da det medfører lavere arealutnyttelse for området. Det er også ønskelig å legge til rette for at flest mulig reiser kollektivt til og fra arbeidsplassen. Kravet til parkeringsdekning senkes som følge av dette til 0,5 parkeringsplasser per 100 m²-BRA næringsareal.

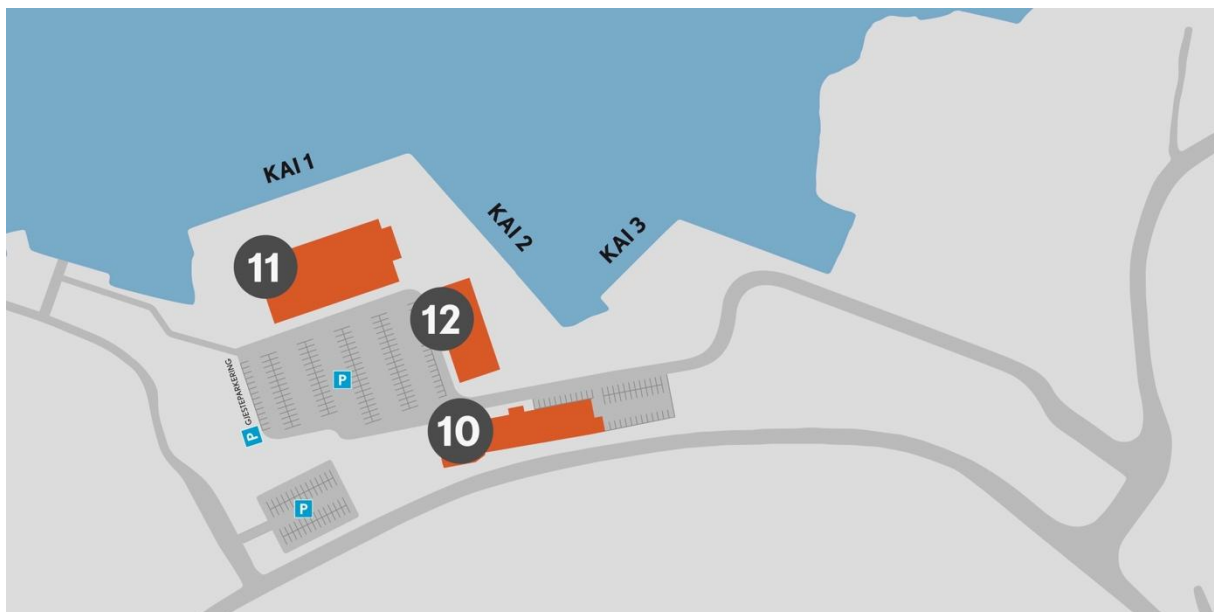
6.2.3 Bruk og vern av sjø og vassdrag

Havneområde i sjø

Innenfor område HOS i plankart er hovedbruken ferdsel og havneaktivitet i sjø. Innenfor dette området er det vist to bestemmelsesområder (#4 og #5) i plankart. Innenfor bestemmelsesområdet #4 tillates det etablert en kaipir på peler eller som flytende anlegg. Innenfor begge bestemmelsesområdene #4 og #5 tillates det etablert flytebrygger.

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Innenfor planområdet står det i dag ni bygninger. Tre av byggene rommer hovedfunksjonen innenfor området, og disse byggene har grunnflate fra 850 til 1900 m². Dette gjelder bygg nr. 10, 11 og 12, vist på figur 11. De øvrige byggene utgjør mindre haller, en miljøstasjon, et selvvaskanlegg for bil og en eldre brygge. Disse byggene har grunnflate fra 50 til 275 m².



Figur 12: viser plassering av eksisterende hovedbygninger innenfor Melkvikan Næringspark (kilde: Ikon)

Område NT1:

Arealformål NT1 har et areal på 18,5 daa, og omfatter fem av de eksisterende byggene ved næringsparken. Sentralt i området er det etablert et større parkeringsområde med plass til 167 biler. Eksisterende bebyggelse har følgende bruksformål og størrelse:

- Bygg nr. 11 er en kombinert verksted- og lagerhall, med en kontorfløy mot øst. Verksted- og lagerhallen har gesimshøyde 10 meter, og kontorfløyen har gesimshøyde 14,5 meter.
- Bygg nr. 12 er øvingslokale for sikkerhet og beredskap rettet mot maritime næringer. Dette bygget har en gesimshøyde 8,5 meter. I tilknytning til øvingslokalet er det oppført to mindre bygg ytterst på kaiområdet. Begge disse byggene har lavere gesimshøyde enn hovedbygget.
- Helt vest i området står et eldre sjøhus, ved Dalegata 63. Denne brygga er ikke i bruk i dag. Brygga har gesimshøyde 6 meter og mønehøyde 8,5 meter.

Næringsområdet er planert på ca. kote +2,25 (NN₂₀₀₀). Største bygningshøyde for eksisterende bebyggelse er ca. kote +16,75. I forslag til ny reguleringsplan foreslås kote +17 som største tillate bygningshøyde for bebyggelsens hovedvolum innenfor område NT1.

Ny reguleringsplan legger til rette for at dagens drift av bygg 11 og 12 videreføres. I tillegg ønsker tiltakshaver å bygge et nytt lager- og kontorbygg vest for bygg 11. Dette bygget plasseres innenfor bestemmelsesområde #1 vist i plankart. I dette området ligger planert byggeområde lavere enn omliggende terreng. Terrenget i vest er vegetasjonskledd og stiger mot et høydedrag med topp kote +42. I sør ligger Dalegata og noe boligbebyggelse på kote +18–20.

Nytt bygg orienteres i nord-sør-retning, slik at bygget i minst mulig grad skjermer for utsikten til bakenforliggende bebyggelse. Nytt bygg tenkes oppført med verksted- og lagerhall på bakkenivå, med kontorfløyer som lamellbygg over. Kontorfløyene vil bygges høyere enn selve hovedbygget, med bygningshøyde opptil 21 meter. I reguleringsplanen foreslås kote +23,5 som største tillate bygningshøyde for lamellbygg innenfor bestemmelsesområde #1.

Område NT2:

Arealformål NT2 har et areal på 4,0 daa og omfatter to av de eksisterende byggene ved næringsparken. Bygg nr. 10 (Dalegata 71) er et større kontorbygg med verksted- og lagerhall på bakkenivå. Dette bygget har gesimshøyde 20,5 meter og mønehøyde 21 meter. I tillegg er det etablert et teknisk rom på tak med størrelse 100 m². Teknisk rom har gesimshøyde 23,5 meter og mønehøyde 25 meter. Vest for bygg 10 står et mindre bygg som i dag benyttes som miljøstasjon.

Ny reguleringsplan legger til rette for at dagens drift av bygg 10 videreføres. I tillegg ønsker tiltakshaver å bygge et nytt verksted- og lagerbygg vest for bygg 10, mot parkeringsområde PP1. Dette bygget er tenkt etablert med bygningshøyde ca. 10 meter. Bygget kommer i konflikt med eksisterende miljøstasjon, som må rives om nytt bygg skal realiseres.

Over den nye verksted- og lagerhallen planlegges det et parkeringshus med inntil to plan, og adkomst fra parkeringsplass PP1 i vest. Denne parkeringsplassen vil bygges om i forbindelse med omlegging av innfartsveien til Kristiansund, og nivået på parkeringsområdet vil heves.

Parkeringshuset bygges delvis innenfor område NT2 og delvis innenfor område PP1. Innenfor område PP1 vil nedre plan etableres på nivå med dagens etablerte parkeringsområde.

Kotehøyden på øvre parkeringsdekke blir ca. kote +17,5. I tillegg kommer rekkverk/brystning med høyde inntil 1,5 meter. I forslag til ny reguleringsplan foreslås kote +19 som største tillatte bygningshøyde for bebyggelsens hovedvolum innenfor område NT2.

Det er i plankart innarbeidet et eget bestemmelsesområde #2 rundt eksisterende kontorbygg. Innenfor dette bestemmelsesområdet er største tillatte bygningshøyde kote +23,5 for bygningens hovedvolum. Ut over dette tillates tekniske installasjoner på tak.

Område NT3:

Arealformål NT3 har et areal på 8,2 daa. Innenfor dette området stod det tidligere en større verftshall, men denne ble revet i 2023. Den gamle verftshallen hadde en grunnflate på ca. 3.850 m², og en lengde på 115 meter. For de østligste 50 meterne av bygget var mønehøyden kote +20,5. I vest var mønehøyden kote +15,5.

Vegg-i-vegg med verkstedhallen var det etablert en nettstasjon som forsyner næringsparken med strøm. Denne nettstasjonen ble ikke revet, og står igjen som en enkeltstående bygning innenfor området.

Innenfor området ønsker tiltakshaver å føre opp et nytt næringsbygg med grunnflate ca. 4.700 m². Nytt bygg tenkes oppført med verksted- og lagerhall på bakkenivå, med kontorfløyer som lamellbygg over. Verksted- og lagerhall orienteres i øst-vest-retning. Den innvendige takhøyden i hallene må muliggjøre bruk av trucker, samt mulighet for eventuelle kranløsninger. Dette gjør at bygningshøyden må være 10-12 meter.

Fremtidige kontorbygg vil på grunn av funksjonskrav ha en annen form. Disse byggene er tenkt plassert opp mot Dalegata og vil kunne være smale lamell-bygg som strekker seg 3-4 etasjer over Dalagata. Dersom veimyndighetene tillater det, er det ønskelig at disse bygningene kan få direkte gangadkomst fra fortau langs Dalagata.

Lamellbyggene med kontorer orienteres i nord-sør-retning, slik at byggene i minst mulig grad skjermer for utsikten til bakenforliggende bebyggelse. Hvert lamellbygg er planlagt med bredde inntil 17 meter, og det kan etableres inntil fem lameller. For lamellene i vest vil den totale bygningshøyden være opptil 21 meter, mens den i øst begrenses til 18 meter. Dette som følge av at bakenforliggende terreng i øst ligger lavere, og at det er mer bebyggelse i dette området.

Det foreliggende bygningskonseptet muliggjør en trinnvis utbygging av området.

I planforslaget videreføres de generelle høydebestemmelsene fra område NT1 også for området NT3. Største tillatte bygningshøyde for bebyggelsens hovedvolum settes til kote +17. For lamellbygg vest i området tillates en bygningshøyde inntil kote +23,5 og i øst tillates en bygningshøyde inntil kote +20,5.

Område NT4:

Arealformål NT4 har et areal på 9,5 daa. Innenfor dette området var det tidligere etablert en større bedding, men denne ble revet i 2023. Området fremstår i dag som et større planert areal. Gjennom området ble det i 2023 lagt nye kommunale hovedledninger for avløp.

Innenfor området ønsker tiltakshaver å føre opp nye verksted- og lagerhaller med grunnflate ca. 1000 m². Den innvendige takhøyden på disse byggene må muliggjøre bruk av trucker, samt mulighet for eventuelle kran-løsninger. Dette gjør at gesimshøyden må være 10-12 meter. Det er i tillegg aktuelt å etablere kontorfløyer i tilknytning til byggene, hvor øvre etasje etableres på tak av verksted- eller lagerhall. Største bygningshøyde blir med en slik løsning ca. 14,5 meter.

Næringsområdet er planert på ca. kote +2,0 (NN₂₀₀₀). Terrengnivået bør heves for å sikre området mot havnivåstigning og stormflo, og i forslag til ny reguleringsplan foreslås kote +17 som største tillate bygningshøyde også for bebyggelsen innenfor område NT4.

Område NT5:

Arealformål NT5 har et areal på 1,3 daa, og ligger inneklemt mellom rv. 70, Dalegata og avkjørselen til næringsparken. Innenfor dette området er det i dag etablert et selvvaskelanlegg for bil. Ny reguleringsplan legger til rette for at dagens drift av selvvaskerhall videreføres.

Næringsområdet er planert på ca. kote +2,25 (NN₂₀₀₀). De offentlige veiene ligger en del høyere på kote +4,5 – 5,0. Mellom næringsområdet og kjøreveier er det bygget støttemurer for å ta opp høydeforskjellene.

Eksisterende selvvaskerhall har mønehøyde kote +6,5. Denne kotehøyden videreføres i plan som største tillate bygningshøyde. Det er ønskelig å begrense bygningshøyden i dette området for å ikke sperre for sikt inn mot veikryss og avkjørsler. En lavere bygningshøyde gir også bedre innsikt mot næringsparken fra rv. 70.

6.4 Illustrasjonsplan

Det er utarbeidet en illustrasjonsplan for området som viser plassering og utforming av ny bebyggelse. Illustrasjonsplan med situasjonsplan, terrengsnitt og 3D illustrasjon er vedlagt.



Figur 13: 3D illustrasjon som synliggjør potensialet for næringsparken. Det er forventet at volumstudiet vil avvike fra endelig plan. Ikon Arkitekt & Ingeniør AS.

6.5 Arealutnyttelse

Det er utarbeidet et arealregnskap for næringsparken som viser størrelse for eksisterende bygningsmasse og potensiale for nye bygg. Arealregnskapet viser både bebygd areal (BYA) og bruttoareal (BTA).

Bebygd areal (BYA):

Maks. tillat utnyttelse av byggeområdene er vist på plankart som %-BYA. Areal til parkering inngår med 18 m² per parkeringsplass ved beregning av utnyttelsesgraden. Tabell 1 viser beregnet BYA for eksisterende bebyggelse, og potensiale for utvidelse av bygningsmassen, gitt de bestemmelsene som er satt om maksimal utnyttelse.

Tabell 1: Viser eksisterende BYA og potensiale for ny bebyggelse gitt planens bestemmelser til %-BYA.

Felt	Tomt (m ²)	Eksisterende situasjon		Fremtidig situasjon		Utbyggingspotensiale (m ²)
		BYA (m ²)	BYA (%)	BYA (%)	BYA (m ²)	
NT1	17.835	3.282	18,4%	60%	10.700	7.418
NT2	4.015	1.314	32,7%	70%	2.810	1.496
NT3	8.238	40	0,5%	70%	5.768	5.728
NT4	9.310	0	0,0%	60%	5.586	5.586
NT5	1.254	125	10,0%	60%	752	627

Bruttoareal (BTA):

Bruttoarealet for eksisterende og fremtidig bygningsmasse er estimert basert på kart, informasjon fra tiltakshaver og arealberegninger av ny bygningsmasse vist i illustrasjonsplan. Det er ikke medregnet fiktive eller tenkte plan ved beregning av BTA. Tabell 2 viser beregnet BTA for eksisterende bygningsmasse, fremtidig bygningsmasse og samlet bygningsmasse ved full utbygging. En full utbygging av Melkvikan Næringspark kan resultere i en samlet bygningsmasse på ca. 43.000 m²-BTA.

Tabell 2: Viser estimert bruttoareal for eksisterende bebyggelse, og beregnet bruttoareal ny bebyggelse basert på bygningsmasse vist i illustrasjonsplan.

Felt	Tomt (m ²)	Eksisterende bygg		Fremtidige bygg		Samlet bygningsmasse	
		BTA (m ²)	BTA (%)	BTA (m ²)	BTA (%)	BTA (m ²)	BTA (%)
NT1	16.965	4.585	27%	10.670	63%	15.255	90%
NT2	3.998	4.645	116%	2.250	56%	6.895	172%
NT3	8.239	40	1%	14.810	179%	14.850	180%
NT4	9.526	0	0%	5.460	57%	5.460	57%
NT5	1.254	125	10%	375	30%	500	40%
SUM:						42.960	

6.6 Universell utforming

Bygninger for publikum og arbeidsbygninger skal være universelt utformet, jf. byggteknisk forskrift § 12-1. Planområdet ved Melkvikan er flatt, og det ligger godt til rette for universell adkomst til byggene.

Det skal anlegges tilstrekkelig antall parkeringsplasser for forflytningshemmede i tilknytning til byggene. Minimum 10% av parkeringsplassene skal være utformet og reservert for forflytningshemmede. Disse plassene skal plasseres slik at de gir kortest mulig gangadkomst til bygningenes hovedadkomst, ha tilfredsstillende belysning, og være tydelig skiltet og merket, jf. byggteknisk forskrift § 8-8.

Kaier, brygger og landganger som leder til byggverk med krav om universell utforming, eller til kollektive transportmidler, skal også være universelt utformet. Dette gjelder blant annet anløpssted for Sundbåten. Plan- og bygningsloven med tilhørende forskrift gjelder for sjøområdene ut til én nautisk mil utenfor grunnlinjen.

Det skal anlegges tilstrekkelig antall parkeringsplasser for forflytningshemmede i tilknytning til anløpssted for Sundbåten.

6.7 Kollektivtilbud

Det er et godt etablert kollektivtilbud frem til Melkvikan. Langs fv. 6248 «Dalegata» er det etablert to-sidig busstopp, like ved avkjørselen til næringsparken. Rute 802 fra Dale passerer planområdet to ganger i timen. I tillegg passerer flere rutebusser planområdet langs rv. 70. Disse kan påstiges fra andre holdeplasser i nærheten.

Melkvikan har også eget Sundbåt-anløp. Sundbåten har anløp av Melkvikan to ganger i timen, i perioden mellom kl. 06.40 og 17.40.

6.8 Energibehov – energiforbruk

Den eksisterende bygningsmassen ved Melkvikan Næringspark består i hovedsak av eldre bygninger, oppført i perioden fra 1970 til 2000. Alle bygninger har blitt helrenoverert i løpet av de siste fem årene, og byggene har fått en høy teknisk standard. Ved renovering er fasader fornyet, vinduer er byttet, og byggene har fått installert nye ventilasjonsanlegg og systemer for vannbåren varme.

For å redusere energibehovet knyttet til oppvarming er det installert luft-vann varmepumper. Det er noe ulik løsning for varmesystemene i hvert enkelt bygg, hvor både gulvvarme og radiatorer er benyttet. For bygg 11 er det installert luft-luft varmepumper for oppvarming av verkstedarealene. All bruk av fossile oppvarmingskilder er faset ut.

Vannbårne varmesystemer planlegges også installert i nye bygg. Dette varmesystemet er svært fleksibelt, og kan tilknyttes mange ulike fornybare varmekilder. De mest aktuelle oppvarmingskildene i tillegg til elektrisk oppvarming er solfangere, luft-vann varmepumper og sjøvannsvarmepumpe.

6.9 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Det er utarbeidet en rammeplan som beskriver vann-, avløp- og overvannshåndtering ved Melkvikan Næringspark. Under følger et sammendrag av planen og tilknytning til offentlig nett.

Spillvann:

Kapasiteten i det private spillvannsanlegget ved Melkvikan Næringspark er oppbrukt. Det er i dag etablert tre pumpestasjoner som pumper avløpsvannet opp til en kommunal spillvannsledning som følger rv. 70 i sør. Denne ledningen faller ned mot den kommunale pumpestasjonen P17 i Melkvikan, men også denne kommunale ledningen er overbelastet.

Det etablerte næringsområdet ligger lavt, og avløpsløsningen må derfor baseres på pumpeløsninger. Det må etableres nye pumpestasjoner for den nye bygningsmassen, eller de eksisterende stasjonene må oppgraderes. Endelig dimensjon og utførelse av pumpestasjoner må tilpasses bygningene som kommer.

For å sikre en fleksibel løsning for næringsparken anbefales det anlagt en ny spillvannspumpeledning sentralt gjennom området. Denne pumpeledningen legges langs trase for kjørevei f_KV2, og tilknyttes kommunal spillvannsledning ved pumpestasjon P17. Pumpeledningen etableres som en felles ledning, slik at flere pumpestasjoner kan benytte den samme ledningen. Når det er naturlig, tilkobles også eksisterende pumpestasjoner denne ledningen.

Vann:

Langs Dalegata ligger det en kommunal hovedvannledning DN300 i støpjern. Denne ledningen har god forsyningskapasitet, og kan levere 50 l/s som tilfredsstillende ytelser for

slokkevann. For å bedre tilgangen på slokkevann innenfor planområdet, legges en ny privat hovedvannledning inn mot næringsparken i samme grøft som den nye pumpeledningen. For ny privat hovedvannledning anbefales bruk av PE-ledning, DN280. Det skal etableres nye vannkummer med brannventil langs denne ledningen. Kummene plasseres slik at avstanden mellom brannkum og bygningers hovedinnganger blir 25 – 50 meter, jf. veileder til byggeteknisk forskrift § 11-17.

Overvann:

Planområdet ligger nært sjøen, og er opparbeidet med slakt fall mot sjøfronten. Overvann ledes direkte til sjø, enten via private eller kommunale overvannsledninger, eller ved direkte avrenning fra asfaltflater og kaier.

Forurenset overvann skal unngås. Virksomheter som kan generere oljeholdig avløpsvann skal installere oljeutskiller. Ved utslipp av oljeholdig avløpsvann skal oljeinnholdet ikke overstige 50 mg/l, jf. forureningsforskriften § 15-7.

6.10 Plan for avfallshenting

Renovasjonsløsning for den enkelte virksomhet skal avklares i samråd med valgt renovasjonsfirma, basert på virksomhetens behov. Renovasjonsløsningene som velges skal ikke være skjemmende for omgivelsene, og avfall skal lagres slik at det ikke spres til nærliggende områder. Jf. planens bestemmelser kan miljøstasjoner etableres innenfor alle formålsområder regulert for bebyggelse og anlegg.

Planområdet får god adkomst for store kjøretøy. Det ligger dermed godt til rette for enkel drift av renovasjonsløsningene.

7. Konsekvensutredning - farled

7.1 Innledning

Det fremgår av planprogrammet at det skal utarbeides en konsekvensutredning for tiltaket ny kaifront som er under planlegging. Det skal vurderes om den nye kaifronten vil kunne få konsekvenser, eller komme i konflikt med farleden gjennom Nordsundet.

Jf. forskrift om konsekvensutredning § 17 skal konsekvensutredningens innhold og omfang tilpasses den aktuelle planen eller tiltaket, og være relevant for de beslutninger som tas. I planprogrammet er det fastsatt at fagtemaet beredskap og ulykkesrisiko skal utredes. Planens vesentlige virkninger for miljø og samfunn fra øvrige fagtema er utredet i planbeskrivelsens kapittel 8.

7.2 Metode

Utredningen gjennomføres med utgangspunkt i forskrift om konsekvensutredning, og en tilpasset metode i henhold til Statens vegvesen håndbok V712 – Konsekvensanalyser. Denne utredningen er konkret avgrenset til å gjelde fagtemaet *beredskap og ulykkesrisiko*. Det skal vurderes om nye kaifronter vil kunne få konsekvenser, eller komme i konflikt med farleden gjennom Nordsundet. Håndbokens metodikk danner grunnlaget for utredningen, men det er gjort forenklinger da det er ett konkret fagtema som skal vurderes. Utbyggingen vurderes opp mot 0-alternativet.

Verdi:

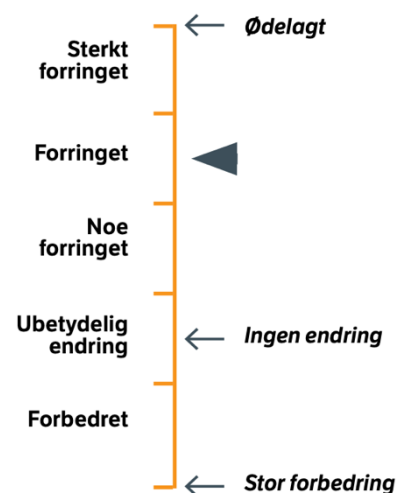
Det fagtema som utredes gis en verdimessig vurdering, sortert etter skalaen vist i figur 14. Med verdi menes her hvor verdifull bruken av et område er. Verdi kan uttrykkes gjennom tilstand, egenskaper og utviklingstrekk.



Figur 14: Skala for vurdering av verdi (kild: håndbok V712)

Påvirkning:

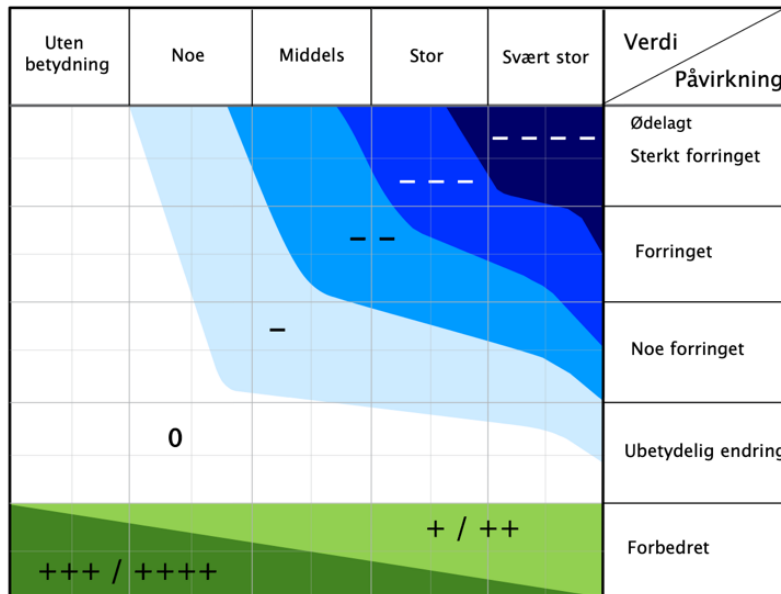
Planens eller tiltakets påvirkning på det fagtema som utredes, fastsettes basert på skalaen til høyre. Med påvirkning menes en vurdering av hvilke endringer tiltaket antas å medføre for fagtemaet, og graden av disse endringene. Påvirkningen graderes etter en 5-delt skala som går fra sterkt forringet, via forringet til forbedret.



Figur 15: Skala for vurdering av påvirkning (kilde: håndbok V712)

Konsekvens:

Planens eller tiltakets konsekvens for det fagtema som utredes fremkommer ved å sammenstille vurderingene av verdi og påvirkning. Konsekvens graderes fra *svært alvorlig konsekvens* til *svært stor positiv konsekvens*. Konsekvensgrad fremgår av konsekvensvifta vist i figur 16, og forklaring av konsekvensgrad fremgår av tabell 3.



Figur 16: Konsekvensvifte for fastsettelse av konsekvensgrad (kilde: håndbok V712)

Tabell 3: Skala og veiledning for konsekvensvurdering av fagtema.

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	Svært alvorlig konsekvens	Den mest alvorlige konsekvensen som kan oppnås for fagtemaet. Brukes kun for tema med stor eller svært stor verdi.
---	Alvorlig konsekvens	Alvorlig konsekvens for fagtemaet.
--	Middels konsekvens	Middels konsekvens for fagtemaet.
-	Noe konsekvens	Noe konsekvens for fagtemaet.
0	Ubetydelig konsekvens	Ingen eller ubetydelig konsekvens for fagtemaet.
+ / ++	Noe/betydelig positiv konsekvens	Forbedring (+) eller betydelig forbedring (++)
+++ / ++++	Stor/svært stor positiv konsekvens	Stor forbedring (+++) eller svært stor forbedring (+++). Brukes i hovedsak der fagtema med ubetydelig eller noe verdi får en stor verdigøkning som følge av tiltaket.

7.3 Om farleden

Nordsundet forbinder Kristiansund havn med åpent hav i nordøst. Sundet er en biled inn til havnen, men fungerer som hovedled for mindre fartøy i nordgående retning. I den smaleste delen av sundet, mellom Nordholmen og Bjørnehaugen på Nordlandet, går leden i en 20 meter bred renne. Dette begrenser bruken av leden til mindre fartøyer, som hurtigbåter, arbeidsbåter, fiskebåter, ferger og fritidsfartøy. I tillegg trafikkeres sundet jevnlig av Sundbåten som har anløp ved Melkvikan to ganger i timen.

Maskindrevne fartøyer skal innen havnedistriktet ikke bruke større fart enn god sjømannsskikk og fartøyets manøvrering tilsier. Gjennom Nordsundet må selv små fartøy holde lav fart som følge av den smale rennen. Skipstrafikken gjennom sundet vil normalt holde lav fart.

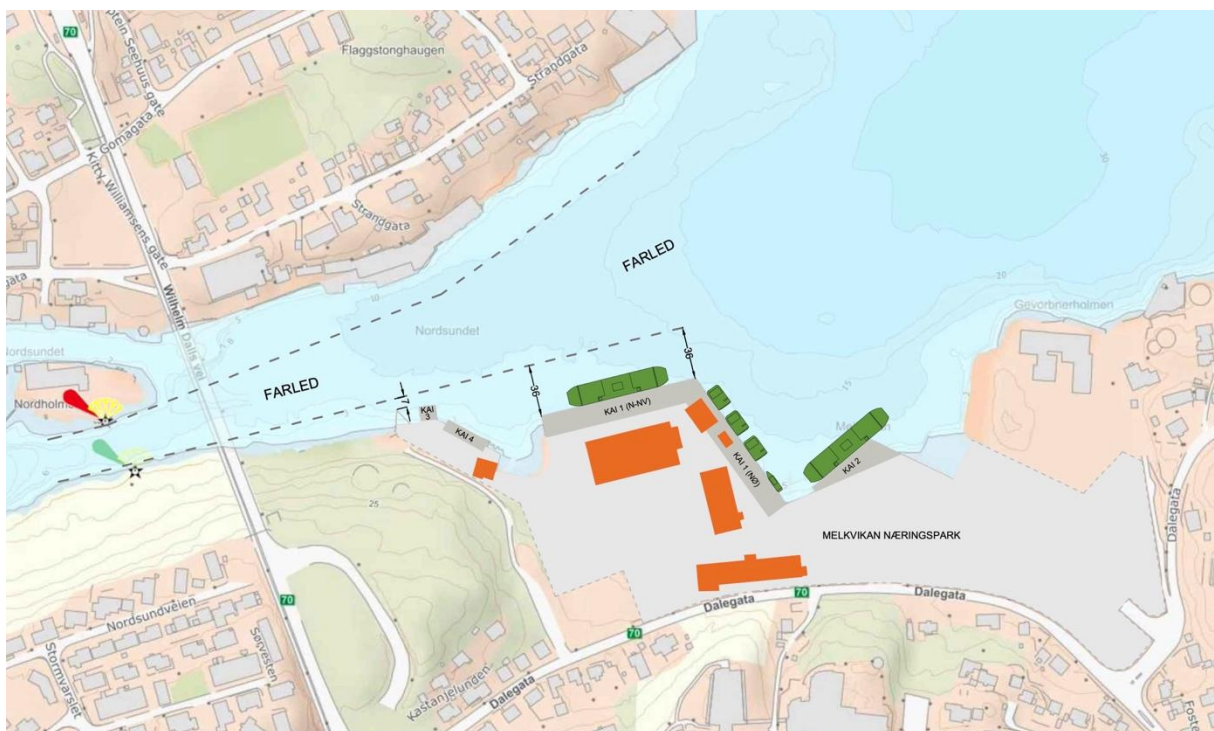
Leden er merket med rødt og grønt lateralmerke i den smaleste delen av sundet. Der hvor leden ikke er merket følger den midtlinjen i sundet.

Farleden vurderes å ha **stor verdi**, og er spesielt viktig for lokal skipstrafikk.

7.4 Beskrivelse av 0-alternativet

Ved Melkvikan er det i dag etablert to større industrikaier. En vinkelkai av betong med lengder 109 meter og 106 meter innenfor område KAI1, og en betongkai med lengde 52 meter innenfor område KAI2. Eksisterende kaianlegg er vist på illustrasjon i figur 17.

Den nord-nordvestvendte delen av KAI1 ligger parallelt med farleden gjennom Nordsundet. Avstanden fra kaifronten og ut til ledelinjen som følger land på sørsiden av sundet er 36 meter. Selv med skip til kai påvirker ikke KAI1 ferdsele gjennom Nordsundet.



Figur 17: Illustrasjon av eksisterende kaianlegg og bebyggelse ved Melkvikan (kilde: Ikon)

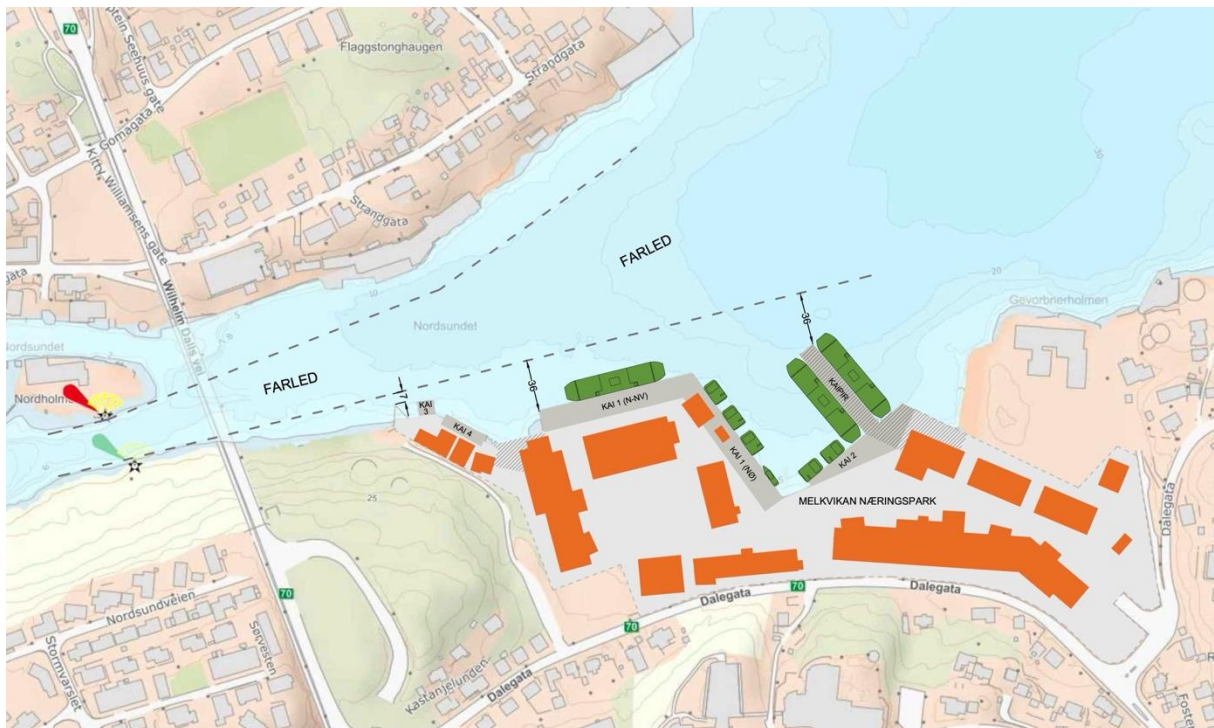
Vest for KAI1 er det etablert en mindre kaipir og en dykdalb. Denne er vist som KAI3 på illustrasjonsplan og i plankart. Avstanden fra kaifronten og ut til ledelinjen som følger land på sørsiden av sundet er her 7 meter. Bruk av denne kaia kan gi noe påvirkning på farledet.

Bruk av KAI3 vurderes å medføre at bruken av farledet blir **noe forringet**.

Bruk av øvrige kaianlegg vurderes å medføre en **ubetydelig endring** for farledet.

7.5 Beskrivelse av utbyggingsalternativet

Reguleringsplanen åpner for en utvidelse av eksisterende kaianlegg. KAI2 foreslås forlenget 32 meter mot nordøst, og det åpnes for etablering av en kaipir vinkelrett ut fra KAI2. Denne kaipiren skal ikke stikke lengre ut i havnebassenget enn kaifrontlinjen for nord-nordvestre del av KAI1. Kaipirens lengde kan med denne begrensningen bli inntil 70 – 75 meter, avhengig av plassering. En illustrasjon av fremtidig kaianlegg er vist i figur 18.



Figur 18: Illustrasjon av fremtidig kaianlegg og bebyggelse ved Melkvikan (kilde: Ikon)

Avstanden fra kaipiren og ut til ledelinjen som følger land på sørsiden av sundet er 36 meter. Det vil ikke være naturlig å fortøye skip på kortenden av kaipiren, men skip som ligger til kai vil kunne stikke noe lengre ut i havnebassenget enn det kaipiren gjør. Fortøyning begrenser hvor langt ut fra kaien et skip kan stikke, og det vurderes som lite sannsynlig at et fortøyd skip vil krysse ledelinjen vist i figur 17. Ved kaipiren har sundet og farledet blitt betydelig bredere enn lengre vest, noe som gir skipstrafikken større manøvreringsrom.

Forlengelse av KAI2 vurderes å medføre en **ubetydelig endring** for farledet.

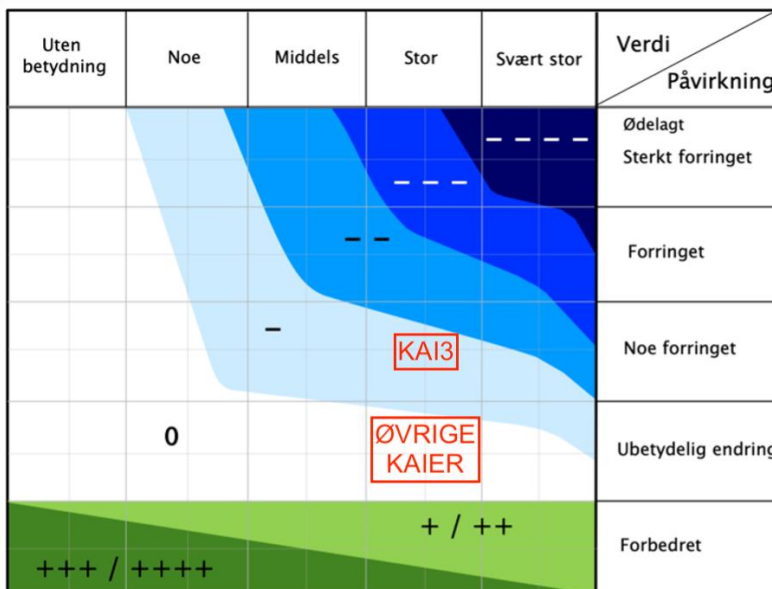
Opparbeidelse av kaipir vurderes å medføre en **ubetydelig endring** for farledet.

7.6 Sammenstilling av konsekvenser

Basert på utredningene i kapittel 7.4 og 7.5 vurderes bruken av KAI3 å kunne gi **noe konsekvens (-)** for farleden gjennom Nordsundet. Denne kaien ligger tett på farleden, nært den smaleste delen av sundet. Bruk av kaianlegget vil kunne innsnevre manøvreringsarealet for fartøy gjennom sundet, og dermed øke faren for uønskede hendelser.

Kaianlegget er et eldre anlegg, og skipstrafikken som benytter sundet er godt kjent med beliggenheten av kaien. Fartøy som trafikkerer sundet skal holde lav fart, og det er god sikt inn og ut av sundet på hver side. Det vil i liten grad være fare for overraskende møter mellom skip og fartøy i denne delen av sundet, som krever unna-manøvrer. Kai og dykdalb innenfor området KAI3 videreføres i ny plan.

Bruk av øvrige eksisterende kaianlegg, forlengelse av KAI2 og etablering av kaipir vurderes å gi **ubetydelig konsekvens (0)** for farleden. En kan ikke se at plantiltaket øker sannsynligheten for uønskede hendelser knyttet til skipstrafikk og farled.



Figur 19: Konsevensvifte med vurdering av konsekvens for planlagte byggetiltak (kilde: håndbok V712)

8. Virkninger/konsekvenser av planforslaget

8.1 Overordnet planer

Tiltaket er i tråd med kommuneplanens arealdel. Det legges ikke opp til utfylling i sjø helt ut til formåls grensen for næring i kommuneplankartet, men planforslaget er heller ikke til hinder for at en slik løsning kan etableres senere.

Planlagte tiltak er en utvidelse av eksisterende næringsaktivitet i området.

8.2 Støy

Støyberegninger for Melkvikan viser at det ikke forventes støynivå over grenseverdi $L_{den} \leq 55$ dB fra næringsparken til nærliggende støyfølsom bebyggelse. Så lenge man unngår drift på natt vil det ikke forventes at næringsparken bidrar til støy over grenseverdi.

For nye kontorbygninger mot rv. 70 må de mest utsatte fasadene ha vinduer med lydkrav $R_w + C_{tr} \leq 38$ dB for å ivareta NS 8175 klasse C, med krav til innendørs støynivå fra utendørs støykilder.

8.3 Stedets karakter

Melkvikan Næringspark ligger ved Dalasundet, som er et byområde i Kristiansund med et vidt spekter av bygningstyper og virksomheter. De sjønære områdene er preget av havrelatert nærings- og industribebyggelse, mens landområdene innenfor er preget av frittliggende boligbebyggelse, institusjonsbygninger o.l. Landområdene har en karakteristikk som er typisk for øyene på Nordmøre, med mye bart fjell og tynt vegetasjonsdekke. Enkelte steder er det lommer med høyere vegetasjon og noe skog.

Planen legger til rette for bygninger og virksomheter som videreutvikler steds karakteren til Dalasundet. Bebyggelsen ved Melkvikan vil også være relatert mot havet, men vil få et mer moderne uttrykk enn den tyngre bebyggelsen og aktiviteten som preger sundet lengre øst. Nye bygninger vil få et mer oppdelt volum, og vil stå bedre i samsvar med bolig- og institusjonsbebyggelsen enn hva som var tilfellet for den gamle verftsindustrien på området. Den nye bebyggelsen vil i større grad binde sammen by og industriområdene, og gi Dalasundet preg av et mer moderne byområde.

8.4 Landskap

Tiltaket vil ikke medføre landskapsmessige endringer. Bak næringsparken i sør, øst og vest er terrenget stigende, og terrenget når høyere enn den planlagte bygningsmassen på området. Ny bebyggelse vil ikke gi silhuettvirkning sett fra Gomalandet og Skorpa.

8.5 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi

Tiltaket er ikke i konflikt med automatisk fredede kulturminner. Området er etablert og utfyllt gjennom de siste 100 årene. Det anses derfor som lite sannsynlig at plantiltaket vil kunne komme i konflikt med automatisk fredede kulturminner.

Det er ønskelig å ta vare på den gamle brygga ved Dalegata 63. Det vil kunne være aktuelt å benytte denne til kontor, møtelokaler eller ulike velferdstilbud for de som jobber inne på

området. Dette vil kreve en større ombygging av brygga innvendig, men den utvendige fasaden skal bevares.

Om faglige utredninger skulle vise at det ikke er mulig å restaurere og transformere brygga, skal den erstattet av et nytt bygg med samme form og byggestil.

8.6 Forhold til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven

Det er i forbindelse med planarbeidet gjennomgått offentlig tilgjengelige databaser med informasjon om naturmangfold. Området er også befart av plankonsulent.

Planområdet ligger delvis innenfor et område hvor det er registrert gråmåke, som er en art av særlig stor forvaltningsinteresse. Gråmåke er en truet art i kategori sårbar (VU). Gråmåken ble observert vest for planområdet, ved avløpsanlegget øst for Nordsundbrua.

Gråmåkene finnes i hovedsak langs kysten og i kystnære områder. Arten søker jevnlig mat til sjøs, men går sjeldent lagt fra land. Hekkeplassene omfatter mange ulike habitater, som skogsområder, urbane landskapsområder og strandssonen generelt. Hekkeplassene ligger alltid ved eller nært åpent vann.

Plantiltaket endrer i liten til ingen grad bruken av planområdet. En kan derfor ikke se at tiltaket medfører inngrep i gråmåkens habitat, eller at tiltaket gir en negativ konsekvens for arten.

Det foreligger ikke andre registreringer, vern eller synlige tegn på at tiltaket vil være i konflikt med kravene i Naturmangfoldloven, eller at tiltaket gir negative konsekvenser for naturtyper, økosystemer eller arter. Kunnskapsgrunnlaget er vurdert å være tilstrekkelig og det er konkludert med at det ikke vil være nødvendig å gjennomføre ytterligere registreringer eller vurderinger knyttet til naturmangfoldet.

8.7 Klimaplanlegging

For plansaker er det i kommuneplanens arealdel stilt krav om en redegjørelse av forhold knyttet til energi og klima. For at Norge skal kunne bli et lavutslippssamfunn, må arealplaner baseres på plangrep og løsninger som gir god klimamessig effekt. Forhold som bør vurderes ved utarbeidelse av en reguleringsplan er mobilitet, arealbruk, materialer og energi.

Mobilitet:

Klimagassutslipp fra mobilitet omfatter utslipp som skyldes daglige reiser for ansatte ved næringsparken. Dette er ikke utslipp som skjer umiddelbart, men utslipp som vil spres ut over byggenes levetid. Nye arbeidsplasser og virksomheter bør utvikles rundt kollektivknutepunkter, slik at flest mulig kan reise kollektivt til og fra jobb.

Melkvikan Næringspark har en ideell beliggenhet, og en fortetting av dette etablerte området vil bidra til en kompakt byutvikling i Kristiansund. Kollektivtilbudet i området er godt etablert, med blant annet flere bussruter og eget Sundbåt-anløp til Melkvikan.

Planen viser at det skal etableres gang- og sykkelforbindelser innenfor næringsparken. Disse forbindelsen skal knytte eksisterende og ny bebyggelse tett sammen med bussholdeplasser og Sundbåt-kai. Slik tilrettelegges området for gående og syklende.

Arealbruk:

Klargjøring og opparbeidelse av næringstomter, kan medføre endringer i arealbruk som har betydning for lagring og opptak av karbon i vegetasjon og jordsmonn. Området ved Melkvikan er i dag etablert som et nærings- og industriområde, med større asfalterte trafikkarealer og bebyggelse. Plantiltaket medfører derfor ingen arealbruksendringer som gir negative følger for klimautslipp fra vegetasjon og jordsmonn. Det at området er opparbeidet gir også små behov for massehåndtering og massetransport.

For å gjøre området mer attraktivt, vil det plantes ny vegetasjon i form av planter og trær langs gangveilinjer og ved uteoppholdsarealer. Disse arealene kan ligge både på bakkeplan, og på tak. Tilførsel av vegetasjon vil øke mulighetene for opptak av klimagasser innenfor området, og med det bidra positivt til å få ned utslippene.

Energibruk:

Kontor- og yrkesbygg bruker store mengder energi, og NVE oppgir at disse bygningstypene sammen med boliger står for nærmere halvparten av det årlige strømforbruket i Norge.

Byggteknisk forskrift (TEK17) stiller energikrav til nye bygninger. Dette er minimumskrav som skal oppfylles for alle nybygg, og som også blir gjeldende for denne plana. Det kan være aktuelt å stille strengere energikrav til enkelte bygg (BREEM-sertifisering e.l.), men dette vil avklares i den enkelte byggesak.

For oppvarming av de eksisterende byggene ved næringsparken, er det installert vannbårne varmesystemer med luft-vann varmepumper. I tillegg benyttes luft-luft varmepumper for oppvarming av verkstedarealene i bygg 11. Vannbårne varmesystemer planlegges også installert i nye bygg.

Vannbåren varmesystemer er svært fleksible, og kan tilknyttes mange ulike fornybare varmekilder. De mest aktuelle oppvarmingskildene i tillegg til elektrisk oppvarming, er solfangere, luft-vann varmepumper og sjøvannsvarmepumpe.

Planbestemmelsene åpner for at solceller eller solfangere kan installeres på tak, og benyttes som oppvarmingskilde for bygg.

Materialer:

Klimagassutslippene varierer for de ulike byggematerialene på markedet, og utslippene knyttes til både produksjon og byggefase. For nybygg bør det velges robuste materialer med lang levetid, slik at behovet for fremtidig vedlikehold og utskifting reduseres. Det stilles ikke særskilte krav til materialbruk i denne reguleringsplanen, men dette vil bli vurdert ved søknad om byggetiltak. Byggteknisk forskrift stiller krav om at det for yrkesbygg utarbeides et klimagassregnskap for materialer, basert på metoden i Norsk Standard NS 3720:2018.

Bevaring av eksisterende bebyggelse eller komponenter av nye bygg, er tiltak som bidrar til å redusere behovet for nye materialer, og dermed redusere klimagassutslippene. Den eksisterende bygningsmassen ved næringsparken er renoverert de siste årene, og store deler av bygningskroppene ble da gjenbrukt.

8.8 Klimatilpassing

Ved planlegging av nye områder for utbygging, fortetting eller transformasjon, skal det vurderes hvordan hensynet til et endret klima kan ivaretas. Ved Melkvikan Næringspark gjelder dette i stor grad sikring mot havnivåstigning og stormflo, og overvannshåndtering. Disse temaene er behandlet og utredet i planens ROS-analyse.

Ny bebyggelse skal heves til et nivå som ligger høyere enn beregnet nivå for havnivåstigning og stormflo, inkl. klimapåslag. Bebyggelsen skal også sikres mot bølgepåvirkning, enten ved at byggene heves, eller at fasaden som vender mot sjø sikres med konstruksjon som motstår bølger og oppskyll opp til NN₂₀₀₀ kote +3.40.

Planområdet ligger i nær tilknytning til sjøen, og det vurderes derfor som lite aktuelt å bygge fordrøyningsanlegg for håndtering av overvann. Transportsystemet for overvann skal iht. byggt teknisk forskrift dimensjoneres slik at det håndterer en 200-års nedbørshendelse, og klimapåslaget ved overvannsberegninger skal være 40%. Som følge av at det ikke finnes bebyggelse nedstrøms utbyggingsområdet kan vi ikke se at det er behov for ytterligere tiltak knyttet til overvannshåndtering.

8.9 Trafikkforhold

Eksisterende avkjørsel til Melkvikan Næringspark fra fv. 6248 «Dalegate» vil bygges om, og flyttes ca. 8 meter mot nord. Eksisterende avkjørsel mot Gevobnerholmen stenges. Ny avkjørsel utformes med 2R-R-3R kurve med radius 9 meter for å sikre god fremkommelighet for større kjøretøy. I tillegg etableres venstresvingefelt i Dalegata, for å redusere faren for tilbakeblokkering mot lyskrysset i Melkvika.

En direkteavkjørsel mot planområdet fra rv. 70 forutsettes stengt, og bruken av avkjørselen til Dalegata 71 begrenses til kun nødteater ved utrykning.

Plantiltaket vil medføre en generell forbedring av trafikksikkerheten i området.

8.10 Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk

Planområdet har tidligere vært benyttet til verft og industri, og området har i stor grad vært stengt for allmenn ferdsel. Gjennom den påstartede transformasjonen av området til et moderne næringsområde, vil området i større grad åpnes for fri ferdsel. Området vil likevel ikke fremstå som et naturområde egnet for rekreasjonsinteresser eller rekreasjonsbruk på sikt.

8.11 Barns interesser

Barn har ikke interesser innenfor planområdet.

8.12 Universell tilgjengelighet

Bygninger for publikum og arbeidsbygninger skal være universelt utformet, jf. byggt teknisk forskrift § 12-1. Det er ingen forhold ved planområdet som tilsier at forskriftens krav skal være utfordrende å løse for nye bygninger, konstruksjoner eller anlegg på land.

Kaier, brygger og landganger ligger i tilknytning til sjøen, og påvirkes av tidevannsforskjellene. For denne typen byggverk kan det være utfordrende å ivareta krav om universell utforming til enhver tid. Dette gjelder spesielt krav til stigning på landganger/landbru.

Sundbåten har i dag anløpssted ved Melkvikan, men den eksisterende landbruen tilfredsstiller ikke krav til universell utforming ved lavvann. Det er gitt midlertidig dispensasjon fra tekniske krav gjeldende universell utforming i tre år, frem til oktober 2026.

Det er i ROS-analysen anbefalt at laveste tillate nivå for nye kaidekker settes til NN₂₀₀₀ kote +2.20, for å sikre byggverk mot flom og stormflo. Samtidig må flytebrygger tilpasses båtenes høyde og fribord, slik at ilandstigning kan skje innenfor rammene av forskrift om bygging av skip. Sundbåtanløpene er etablert ved bruk av flytepontonger, tilpasset fribordet til Sundbåten som er 95cm.

Vannstanden ved årlig lavvann ved Melkvikan er ifølge Kartverket NN₂₀₀₀ kote -1.44. Høydeforskjellen mellom landfeste og flytepontong blir ved denne vannstanden 2.69 meter.

I byggt teknisk forskrift § 12-16 (2) stilles følgende krav til utforming av ramper:

Rampe skal ha jevnt og sklisikkert dekke og stigning maksimum 1:15. For strekninger under 3,0 meter kan stigningen være maksimum 1:12. For hver 1,0 meter høydeforskjell skal det være et horisontalt hvileplan med lengde minimum 1,5 meter.

For å overholde forskriftens krav til maks stigning, og krav om horisontale hvileplan, må landbruen ha en lengde på minimum 44 meter ved årlig lavvann. Dette er en svært lang spennvidde, og det vil kreve store investeringer å etablere anløp med denne typen landbru. Til sammenligning er de lengste fergekaibruene som bygges 22 meter lange.

Alternative løsninger til landbru kan være bruk av heis eller løfteplattform, større flyteelement med fast rampe og landbru, eller båter med høyere fribord. Et annet alternativ er at Kristiansund Kommunale Sundbåtvesen (KKS) utarbeider en rederiinstruks som sikrer at forflytningshemmede får nødvendig assistanse til å forsere rampe når stigningen blir brattere enn 1:15. Det tas ikke stilling til hvilken løsning som velges i denne reguleringsplanen.

Reguleringsplanen åpner for at Sundbåtanløpet kan flyttes fra felt KAI4 til felt KAI2. Det er i dette området større avstand til farleden, og det er mulig å etablere en større flytepontong med fast rampe og landbru. En større flytepontong vurderes sammen med rederiinstruks å være de to mest aktuelle løsningene som sikrer forflytningshemmede tilgang til Sundbåtenes kollektivtilbud.

8.13 Folkehelse

Intensjonen med plantiltaket er å utvikle en moderne næringspark, med attraktive arbeidsplasser, sentralt plassert i Kristiansund. Gjennom oppføring av nye og moderne arbeidsbygninger, sikres hensynene til helse, miljø, sikkerhet og universell utforming på en god måte. Det legges også til rette for at arbeidstakere kan benytte kollektive transportmidler, sykkel eller gange for daglige reiser til og fra jobb.

Bygningene vil sikres forskriftsmessig lydisolering mot vegstøy. Samtidig vil den planlagte driften av næringsparken skape betydelig mindre støy enn den tidligere industriaktiviteten som har preget området. Dette er positivt for områdets naboer i et folkehelseperspektiv.

Samlet vurderes tiltaket å gi positive konsekvenser for folkehelse.

8.14 Teknisk infrastruktur

Området har god tilgang på offentlig infrastruktur som elforsyning, vann- og avløp. Tilkobling til offentlige anlegg og fremføring av internt anlegg må avklares med lednings- og kabeleiere før utbygging. Det er ikke avdekket utfordringer med teknisk infrastruktur som er til hinder for utvikling av området.

Offentlige vann- og avløpsledninger som krysser gjennom planområdet, er i plankart sikret med egne infrastruktursoner. Innenfor disse sonene tillates det ikke oppført ny bebyggelse eller konstruksjoner som er til hinder for drift og vedlikehold av ledningsnett. Byingeniøren kan godkjenne bygningstiltak innenfor infrastruktursonene.

8.15 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Plantiltaket gir ikke økonomiske utgifter for kommunen. Tilrettelegging for flere arbeidsplasser vil på sikt kunne øke kommunens skatteinntekter som følge av økt næringsaktivitet.

8.16 Konsekvenser for næringsinteresser

Økt tilgang på næringsarealer og moderne næringsbygg anses som utelukkende positivt for næringsaktørene i Kristiansund.

8.17 Interessesetninger

Det er ikke avdekket tungtveiende interessetninger som taler mot plantiltaket.

8.18 Avveining av virkninger

Plantiltaket legger til rette for en videre utvikling av Melkvikan Næringspark. Byggehøydene for ny næringsbebyggelse vil i hovedsak være på nivå med den gamle verftsbebyggelsen som tidligere har preget området. Bygningsvolumene vil nå deles mer opp, slik at bakenforliggende bebyggelse sikres utsiktssektorer i ulike retninger.

Plantiltaket innebærer også en forbedring av den generelle trafikksikkerheten langs rv. 70 og fv. 6248.

Sett i forhold til dagens situasjon er de positive virkningene av tiltaket større enn de negative.

9. Innkømne innspill

9.1 Sammendrag av merknader

Sammendrag av merknader fra varsel om planoppstart er presentert i saksframlegget for fastsettelse av planprogram for Melkvikan Næringspark (Arkivsaksnummer: 22/02161-15).