
Saksnummer eByggesak
PLAN-21/00955-31

Arkivsaksnummer:
21/06262-28

Saksbehandler
Ove Brynhildsvoll

Saksgang
Hovedutvalg plan og bygning

Møtedato
10.06.2024

Saksframlegg

R-319 Detaljregulering med konsekvensutredning for Kvennbergmyran øst, 1. gangs behandling

Kommunedirektørens innstilling

Hovedutvalg plan og bygning legger forslag til detaljregulering med konsekvensutredning for Kvennbergmyran øst, plan-ID R-319, ut til offentlig ettersyn i seks uker med de endringer som er tilrådd av kommunedirektøren. Planforslaget revideres i henhold til vedtak før utsendelse til offentlig ettersyn.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningslovens § 12-10 og 12-11.

Saksopplysninger

Saken gjelder 1. gangs politiske behandling av privat forslag til detaljregulering for Kvennbergmyran øst, ved Pilotveien på Nordlandet i Kristiansund kommune. WSP AS fremmer planforslaget på vegne av forslagsstiller Kristiansund Næringspark AS.

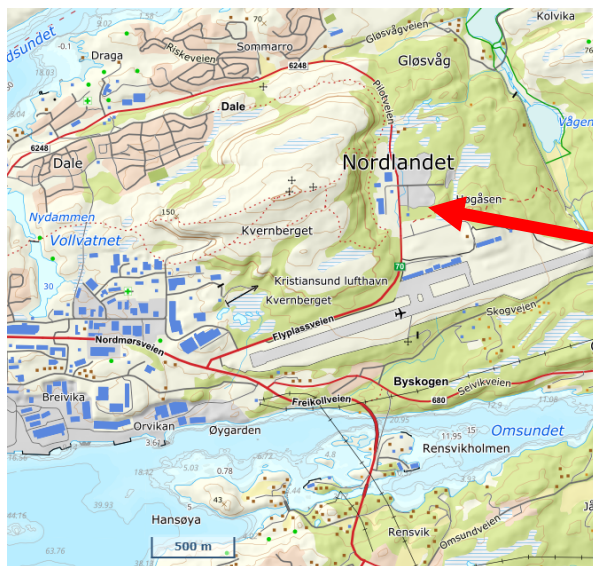
Formålet med planen er å legge til rette for flere ulike arealformål innenfor planområdet. Gjeldende reguleringsplan (R-182-02) er utdatert og dekker ikke dagens behov. I tillegg legger planforslaget til rette for etablering av sirkulæranlegg for avfallshåndtering, kollektivanlegg tiltenkt FRAM, samt fyllestasjon for biogass og hydrogen. Fyllestasjonen utløser krav til konsekvensutredning jf. KU-forskriftens vedlegg 2 pkt. 3 c *Lagring av naturgass på jordoverflaten*. Konsekvensutredningen inngår som en del av planbeskrivelsen.

Områdebeskrivelse

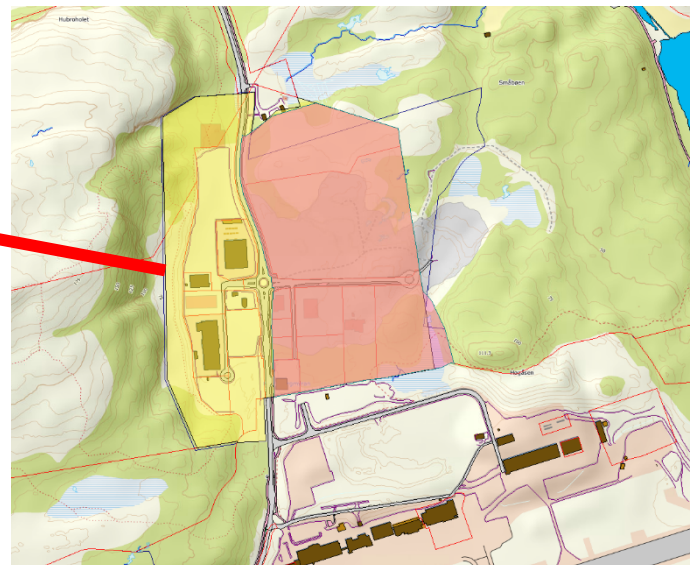
Planområdet er lokalisert på Pilotveien, rett nord for Kristiansund lufthavn Kvernberget på Nordlandet i Kristiansund kommune. Området er et delvis opparbeidet industri-/næringsområde. Historiske flyfoto fra 2006 viser de første tegn til menneskelige inngrep i området. Fylkesvei 6248 som går gjennom Kvennbergmyran ble opparbeidet i tidsrommet 2007-2009, og gir en mulighet til å kjøre rundt Kvernberget.

I nord preges området av typisk Kristiansundslandskap, med lettkupert terreng og fjellknauser. Det er kartlagt kystlynghei og sørlig nedbørsmyr i dette området. Sør for opparbeidet næringsareal er det

kartlagt to naturtyper sommeren 2022, sørlig nedbørsmyr med høy kvalitet og kystlynghei med svært lav kvalitet. Kartleggingen er foretatt etter NiN-metoden jf. Miljødirektoratets kartleggingsinstruks av 2022.



1. Oversikt over Nordlandet med anvisning til planområdet.



2. Oversikt over planområdet.

Figur to viser areal som berøres av reguleringsplanen. Det ble varslet oppstart for et 280 dekar stort areal. Planavgrensningen er justert noe etter varsel om oppstart, slik at foreliggende planforslag søker å regulere areal øst for Pilotveien, markert rosa i figur 2. Dette medfører at areal markert gult foreslås tatt ut samtidig som planområdet utvides noe i østlig del.

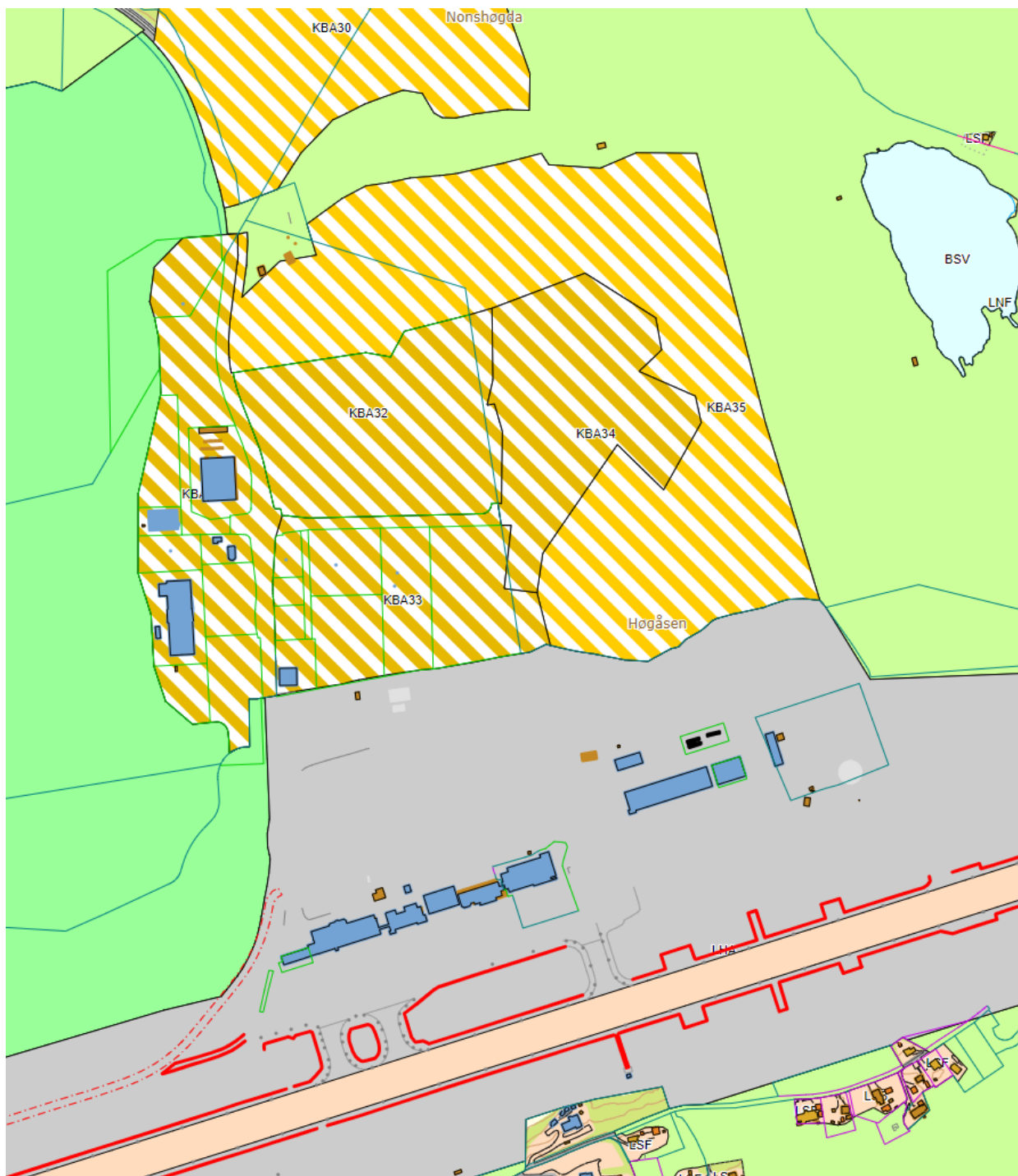
Planstatus og overordnede føringer

Kommuneplanens arealdel, vedtatt 07.09.2023 avsetter arealene i Pilotveien til kombinert formål. KBA31, KBA32, KBA33 og deler av KBA35 ligger innenfor planområdet.

Av KPAs bestemmelse § 23.1 fremgår det hva som tillates innenfor de respektive formålsflatene:

Formålsflate	Tillatt arealbruk
KBA31	Plasskrevende forretning og næring
KBA32	Næring, avfallshåndtering og forretning
KBA33	Plasskrevende forretning, næring og hotell
KBA35	Plasskrevende forretning og næring

Tabell 1. Utsnitt fra KPAs bestemmelse § 23.1



3. Arealbruk, gjeldende KPA.

Reguleringsplan R-182-02 Mindre vesentlig reguleringsendring (av reguleringsplan R-182 Industriområde Kvennbergmyran), vedtatt 24.03.1987 er gjeldende reguleringsplan for området. R-182-02 regulerer arealene til forretning/kontor/industri, med et grønt belte mot vest, nord og nordøst. Sørliche del av R-182-02 regulerer et større område til hotell.

Følgende planer og retningslinjer er listet opp i planbeskrivelsen som relevante:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Planprosess og innkomne innspill til oppstart

Planprosess

- 17.08.2021 – Planinitiativ mottatt av kommunen
- 02.09.2021 – Oppstartsmøte del 1

Etter oppstartsmøte del 1 gjensto noen uavklarte spørsmål knyttet til detaljeringsnivå av plana samt hvorvidt man utløste krav til konsekvensutredning jf. KU-forskriften. Kommunen så behov for å konferere med Statsforvalteren før man konkluderte. Det ble derfor besluttet å ha et oppstartsmøte del 2.

- 29.10.2021 – Oppstartsmøte del 2
- 08.12.2021 – Varsel om oppstart av reguleringsarbeid, med høringsfrist 15.01.2022
- 21.12.2023 – Mottatt planforslag

I oversendt planforslag d. 21.12.2023 gikk deler av faresone H350 brann- og eksplosjonsfare ut over planens avgrensning. Det ble derfor varslet utvidet oppstart for de områder som ble berørt av faresonen, samtidig som allerede utarbeidet rapport *Kvantitative risikovurderinger* (QRA) ble revidert. Dette resulterte i en reduksjon av faresonens avgrensning, viser til rapporten i sin helhet (vedlegg 15).

- 09.01.2024 – Utvidelse av planområdet, begrenset oppstartsvarsel til berørte parter med høringsfrist 06.02.2024
- 30.04.2024 – Siste reviderte versjon av planforslaget mottatt kommunen.

Innspill til oppstart

Det kom inn totalt 10 merknader til oppstartsvarselet. Samtlige merknader ble sendt inn av offentlige høringsinstanser. Under følger plankonsulents oppsummering av de respektive merknadene, forslagsstillers kommentar til merknadene, samt en kommentar fra kommunedirektøren.

Generell kommentar fra forslagsstiller:

I løpet av planprosessen ble planområdet redusert til å gjelde kun østsiden av Pilotveien. I tillegg ble ny kommuneplanens arealdel vedtatt 07.09.2023. Dette kan påvirke noe av merknadsvurderingene.

Statsforvalteren i Møre og Romsdal, 04.01.2022

Oppsummering	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
Merknad fra Statsforvalter inneholder faglige råd innenfor temaene natur- og miljøvern, klimavennlige tiltak, og samfunnsikkerhet og klimatilpassing.	Merknaden og moment i denne vil følges opp i det videre arbeidet.	
De nevner at negative virkninger ved fare for avrenning til naturområde og naturreservat må bli fulgt opp med ev. avbøtende tiltak. Friluftsjakter i området må tas hensyn til og lukt, støy, trafiksikkerhet/parkering, landskapsvirkning og naturverdier	Turstien fra Kate Fastings vei er omlagt og merket av Kristiansund og Nordmøre turistforening (KNT). Det henvises til pkt. 7.2, 7.6 og 7.7 i planbeskrivelsen for beskrivelse av virkninger	Viser til vedlagte VA-plan, samt planbestemmelsenes § 3.19 og § 10.1 som sikrer at hensynet til avrenning er ivaretatt. Viser ellers til forslagsstillers kommentar. Områdets naturverdier er også omtalt

bør bli løftet fram når virkningene for friluftslivet blir utredet. De nevner at tursti fra Kate Fastings vei er registrert som viktig friluftsområde (korridor) og råder til at turstien blir hensyntatt i planarbeidet.	for landskap, friluftslivet og natur.	under kommunedirektørens vurdering.
Det er viktig at ROS-analysen inneholder vurdering av hvilke effekter klimaendringer vil gi for planområdet, konsekvenser og tiltak.	Vurdering av klimaeffekter blir gjort i ROS-analysen og planbeskrivelsen. ROS-analysen omtaler klimaendringer vedr. "overvann grunnet styrtregn". Havnivåstigning er ikke relevant. Klimaprofil Møre og Romsdal brukes som referansedokument i ROS-analysen.	Viser til forslagsstillers kommentar. Bestemmelsenes § 3.19 bokstav f sikrer også utarbeidelse av klimagassregnskap for alle bygg større enn 1000 m ² BRA.
Område med fare, risiko eller sårbarhet skal merkes av i kartet som hensynssone.		Det er gjennomført grunnundersøkelser, viser til vedlegg 13. Undersøkelsene har ikke avdekket forhold som fordrer sikring i plan gjennom hensynssoner. Det er tatt med en bestemmelse (§ 10.1 e) om supplerende grunnundersøkelser for å sikre at ny bebyggelse fundamenteres på sikker grunn.

Møre og Romsdal Fylkeskommune, 18.01.2022

Oppsummering	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
De signaliserer at verken forretninger eller annen direkte publikumsrettede tjenester bør være aktuelt i området. Avfallsanlegg/-mottak er ikke en utfordrende tjenesteyting i denne sammenhengen. De savner vurdering etter kriteriene i KU-forskriftens § 10, jf § 8. Vedlegg II pkt. 11j mener de også er relevant, samt tilrettelegging for mer enn 15 000m ² bruksareal i næringsbygg etter vedlegg I, jf § 6.	Merknaden er tatt til orientering og følges opp med dialog med Fylkeskommunen om planlegging av tiltak inntil fylkesvegen samt tilpassede løsninger for fylkeskommunens eiendommer i det videre arbeidet. Det henvises til vurdering av konsekvensutredningsplikt og vurdering av kriteriene i KU-forskriften i planbeskrivelsens samt konsekvensutredning av naturgass i kapittel 6.	Planforslaget følger opp nylig vedtatte kommuneplanens arealdel, og tilrettelegger for plasskrevende forretning innenfor store deler av planområdet. I tillegg åpnes det for forretning i tilknytning til sirkulærpark for å hjemle for tenkt omløpsstasjon. For KU-vurdering vises det til referat fra oppstartsmøte, samt punkt Konsekvensutredning under kommunedirektørens vurdering.

<p>Samferdsel</p> <p>Fylkeskommunen er vegeier og forvalter av fylkesveg 6248, Pilotveien, som grenser til planområdet. De poengterer at gjeldende byggegrens vil være en minimumsavstand.</p> <p>Byggegrensens avstand må bli vist og tallfestet, i plankart med tilhørende bestemmelser.</p> <p>De forutsetter at planforslaget omtaler trafikkøkning, trafikkkløsnings for både person- og tyngre transport, parkering, kollektivtrafikk, samt situasjonen for myke trafikanter, samt influensområdet. Vurderingene må omfatte nåværende/eksisterende situasjon, beskrivelse av planforslaget, virkninger av planforslaget, ev. avbøtende tiltak, rekkefølgekrav og fravik fra vegnormaler.</p> <p>Det må ikke legges til rette for arealbruk som er direkte knyttet til hverandre på hver side av fylkesvegen. De forutsetter at det ikke legges opp til nye, direkte kjøretilkomster til planområdet fra fylkesvegen.</p> <p>Frisiktsoner skal ha egen bestemmelse, samt bli tallfestet, helst i plankart, ev. i bestemmelsene. Dette gjelder også for gang- og sykkelveg. Det må ikke legges til rette for parkering m.v. innenfor frisiktsoner.</p> <p>Det må bli opplyst om hvor stor sikkerhetssonen for oppbevaring/lagring av gass blir. Denne må ikke komme innenfor fylkeskommunalt vegareal, vegens sikkerhetssone (etter N101) eller fylkeskommunens eiendom. Med hensyn til drift og vedlikehold m.m. skal areal i fylkesvegen sin sikkerhetssone, samt 2 meter, reguleres til «annen veggrunn».</p>	<p>Byggegrenser og frisiktsoner er vist på plankart.</p> <p>Hensynssone for brann og eksplosjonsfare for energisentralen vises på plankartet. Sonen kommer inn på fylkeskommunens eiendom 32/393. Det har vært dialog med MRFK under begrenset høring om hensynssonene (egen merknad fra Fylkeskommunen til begrenset høring.)</p> <p>Større transportulykker på vei er vurdert i ROS-analysen.</p> <p>Dette er kun relevant i tilknytning til energistasjonen.</p>	<p>Viser til forslagsstillers kommentar, og gjennomførte utredninger.</p> <p>For hensynssone brann og eksplosjonsfare vil fylkeskommunen bli utfordret på dette under høringsperioden. Etter kommunedirektørens skjønn vil ikke sonen legge begrensninger på regulert bruk av nevnte eiendom.</p>
---	---	---

Eventuelle avvik fra vegnormalene må drøftes i eget kapittel i planomtalen.		
Støy Støy må blir vurdert i samsvar med T-1442 og planforslaget må inkludere støysoner, bestemmelser og ev. avbøtende tiltak.	Det er gjennomført vurdering av støy i egen utredning vedlagt planforslaget. Støyforholdene vurdert samlet, eksisterende og framtidig, er beskrevet og vurdert under pkt. 4.12 og 7.14. i planbeskrivelsen. Pga. mange hensynssoner i plankartet og lite lesbarhet er støysoner vist kun i støykart vedlagt støyutredningen.	Viser til forslagsstillers kommentar. Planen hjemler i utgangspunktet ikke for støyfølsom bebyggelse, det vurderes derfor som tilstrekkelig at hensynet sikres med bestemmelser (§ 3.18).
Automatisk fredede kulturminner De er ikke kjent med at det er registrert automatisk fredede kulturminner i det aktuelle området og har ingen spesielle merknader knyttet til tiltaket. De ber likevel om at en er varsom under opparbeiding av området, og gjør oppmerksom på at dersom en under arbeid kommer over noe som kan være automatisk fredet kulturminne, plikter en å stoppe arbeidet og ta kontakt med kulturavdelingen i fylkeskommunen for avklaring jf. kulturminneloven § 8 andre ledd. Tiltakshaver plikter å underrette den som skal utføre arbeidet om dette, men står også selv ansvarlig for at det blir overholdt.		Merknad tas til orientering, viser til planbestemmelsen § 3.20

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 11.01.2022

Oppsummering	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
De viser til NVEs kartbaserte veileder for reguleringsplan og deres nettsider for arealplanlegging. Vi kan ta kontakt om det er behov for konkret bistand.	Merknaden er tatt til orientering og følges opp i det videre arbeidet. Det er blitt vurdert sikkerhet mot skred i bratt terreng og grunnforholdene inkl. grunnundersøkelser. Rapportene blir vedlegg til planforslaget.	Merknad tas til orientering.

Mattilsynet, 14.01.2022

Oppsummering	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
<p>De registrerer at det i referat fra oppstartmøte står det at det er bra kapasitet på vann (inkl. slukkevann) fra kommunens vannverk.</p> <p>Det må før utbygging sikres at det aktuelle vannverket har kapasitet til å levere nok drikkevann til det nye anlegget. Vannverkseier er pliktig til å levere nok drikkevann som innfrir forskriftskravene. Det er viktig at alle abonnenter i planområdet er sikret nok og trygt vann under – og etter anleggsperioden. De kan ikke se at planene kommer i konflikt med drikkevannsforsyningen i området, men eventuell konflikt med tekniske installasjoner for eksisterende drikkevannsforsyning eller private vannkilder må undersøkes. Undersøke ev. konflikt med eksisterende drikkevannskilder (tekniske installasjoner eller private vannkilder).</p> <p>Tiltak og innhenting av status på forekomster ved ev. flytting av jord for å unngå spredning av planteskadegjørerere.</p>	<p>Innhold i merknaden er tatt til orientering og vil bli tatt inn i detaljreguleringsplanen. Fremmede arter er beskrevet under pkt. 4.6.2 og håndtering beskrevet under 5.2.3 KBA3. Det er stilt krav til håndtering av fremmede arter i bestemmelsene pkt. 3.10 b og c.</p>	<p>Viser til forslagsstillers kommentar.</p>

Avinor, 10.01.2022

Oppsummering	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
<p>Høyderestriksjoner</p> <p>Området ligger innenfor høyderestriksjonsflaten for Kristiansund lufthavn som ligger på kote 107,5 moh, dvs. 45 meter over rullebanen. Det må for hvert enkelt utbyggingsformål innenfor planområdet legges inn en maksimal tillatt byggehøyde som ikke er i konflikt med horisontalflaten. Avinor vedlegger tekst til bestemmelser som de ber om blir tatt inn i detaljreguleringsplanen.</p>	<p><i>Forslag til hensyn ved planlegging av bebyggelse og tiltak samt innhold i bestemmelser legges inn i detaljreguleringsplanen.</i></p>	<p>Viser til bestemmelsenes § 3.1.</p>
<p>Byggerestriksjoner for navigasjonsanlegg</p> <p>I planområdet må det tas hensyn til byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen. Pga. planområdets størrelse blir det to soner med forskjellig BRA-krav; innenfor og utenfor 500 meter fra rullebanens senterlinje. De ber om at det opprettes hensynssoner for områdene med bestemmelser knyttet til disse (utkast følger merknaden). Radiotekniske vurderinger av bygg/påbygg/anlegg samt kraner kan</p>	<p>Viser til kommentar under punkt høyderestriksjoner.</p>	<p>Hensynssoner er sikret i plankart og planbestemmelsene. Viser til bestemmelsenes §§ 8.4 og 8.5.</p> <p>Avinors forslag til ordlyd er revidert noe, kostnadsspørsmål er privatrettslige forhold man ikke har</p>

bestilles og bekostes av tiltakshaver/utbygger hos Avinor Flysikring AS.		anledning til å sikre i planens bestemmelser.
Turbulensvurderinger De viser til at etablering av nye bygg/anlegg i nærområdene til rullebanen kan skape uønsket turbulens, som vil være uheldig i forhold til flysikkerheten. Størrelsen og plassering av tiltakene vil være avgjørende med hensyn til turbulenspåvirkning for rullebanen. Større bygg/anlegg mv. bør ikke ha en høyde over eksisterende terreng som er større enn 1/35 av avstanden til rullebanens senterlinje eller forlenget senterlinje. Dersom denne høyden overskrides må tiltaket vurderes mht. turbulenseffekter. De ber om at bestemmelser knyttet til dette tas inn i detaljreguleringsplanen (utkast følger merknaden).	Viser til kommentar under punkt høyderestriksjoner.	Viser til bestemmelsenes § 3.2.
Farlig og villedende belysning Det kan ikke etableres farlig eller villedende belysning som kan påvirke flyoperasjoner på lufthavnen eller for personellet i kontrolltårnet. Det er særlig lys som på grunn av intensitet, utforming eller farge. Det er avgjørende at belysningen rettes mest mulig ned mot bakken, og det gjelder også anleggsmaskiner/lastebiler. Eventuelle reklameskilt bør prosjekteres med dempere. De ber om at det skal utarbeides en belysningsplan for bebyggelsen og uteområdene som også omhandler anleggsperioden. Bestemmelser knyttet til dette tas inn i detaljreguleringsplanen (utkast følger merknaden).	Viser til kommentar under punkt høyderestriksjoner.	Viser til planens bestemmelser § 3.10 og § 10.1 bokstav f.
Forebyggende tiltak mot «birdstrike» Avinor vurderer all ny virksomhet/aktivitet rundt en lufthavn som kan tiltrekke seg fugl mot flysikkerheten og en viss risiko for kollisjon mellom fly og fugl. De overvåker en 13 km sone. De ber om at bestemmelser knyttet til dette tas inn i detaljreguleringsplanen (utkast følger merknaden). Avinor vil i utgangspunktet ikke ha etablert en avfallsstasjon så nær Kristiansund lufthavn, som følge av «føre-var prinsippet».	Det utarbeides en risikoanalyse for området vedr. «birdstrike».	Det er utarbeidet to rapporter av hhv. NINA og SINTEF, viser til vedlegg 16 og 17. Viser ellers til kommunedirektørens vurdering under punktet «Etablering av sirkulærpark tett opp mot flyplass».
Parkeringsforbud Gnr/bnr 33/109 som ligger i søndre del av planområdet ble solgt til Pilotveien Eiendom AS i 2018 med vilkår om at parsellen ikke kan benyttes til kommersiell parkering.	Planområdet er under prosessen blitt redusert og gnr/bnr 33/109 ligger ikke innenfor planområdet.	

Flystøysoner De bemerker at en mindre del av planområdet i sør ligger innenfor gul flystøysoner og at lydkravene etter TEK17 bør gjelde for den planlagte bebyggelsen.	Støyforholdene er vurdert samlet og beskrevet/vurdert under pkt. 4.12 og 7.14. i planbeskrivelsen.	Akseptable støyforhold iht. gjeldende retningslinjer sikres i planens bestemmelser § 3.18.
--	--	--

Statens vegvesen, 05.01.2022

Oppsummering	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. De har ingen innspill til foreslått arealbruk. Trafikkanalyse som er utarbeidet må legges til grunn for vurderinger av ev. tiltak med tanke på trafiksikkerhet og framkommelighet på det offentlige vegnettet og den må følge planforslaget til offentlig ettersyn.	Merknaden er tatt til orientering. Løsninger for å oppnå god trafiksikkerhet innarbeides i planforslaget og en oppdatering av tidligere utarbeidet trafikkanalyse vil følge planforslaget ved offentlig ettersyn. Det er innarbeidet trafiksikre gangløsninger i planen.	Viser til forslagsstillers kommentar.

NEAS, 15.01.2022

Oppsummering	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
De informerer om at status for strømsituasjonen i området er stort sett høyspent, og lite utbygd lavspent nett. Ved større strømforbruk vil det bli aktuelt å montere nettstasjoner med anleggsbidrag for utbygger. De minner om at alt behov over 1MW må søkes inn til Statnett, og det er «kø» pga. strømsituasjonen i Midt-Norge.	Det vil bli opprettholdt dialog med NEAS under planarbeidet for tilrettelegging av behov og nye nettstasjoner.	Viser til forslagsstillers kommentar.

ReMidt, 14.01.2022

Oppsummering	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
Det vil ikke være behov for å sette i gang husholdningsrenovasjon da planområdet omfatter i hovedsak næringsarealer. Vedr. areal planlagt til gjenvinningsstasjon: I gjeldende reguleringsplan for Hagelin har avsatt område til gjenvinningsstasjon og omlasting av sortert avfall begrensninger som kan påvirke framtidige funksjonskrav. ReMidt vil kvalitetssikre tidligere behovsvurdering før sommeren 2022 som grunnlag til planlegging av ny sirkulærpark.	ReMidt er en av utbyggerne i planområdet og det vil bli holdt løpende kontakt om behov og løsninger gjennom planprosessen.	Merknad tas til orientering.

Bergmesteren, 11.01.2022

Oppsummering	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
De ser ikke at planen berører registrerte mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift, eller at planen vil omfatte masser omfattet av mineralloven.	Merknaden er tatt til orientering.	Merknad tas til orientering.

Nordmøre brann og redning, 21.12.2021

Oppsummering	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
Det må forebygges brannspredning mellom byggverkene. Byggverk skal plasseres og utformes slik at redning- slokkemannskap har brukbar tilgjengelighet til og i bygget. Gjelder også adkomstveg og oppstillingsplass for brannvesenets biler. Vannforsyning/slokkervann må ha minst 3000 liter/min. fordelt på minst to uttak. Regelverk og sikkerhetsavstand for naturgassanlegg må følges.	Merknaden vil følges opp og innarbeides i detaljreguleringsplanen. Det vil bli utarbeidet en brannstrategi for hele området som vedlegg til planen.	Viser til vedlegg 11. Tilgjengelighet for utrykningskjøretøy er sikret i bestemmelsenes § 3.19

Plankonsulent og forslagsstiller har i merknadsmatrisens kapittel 1.11 kommet med en oppsummering av innkomne merknader: *I merknad fra berørte høringsinstanser blir det blant annet satt krav til ROS-analyse, trafiksikkerhet og sikkerhet for lufthavnens drift. I tillegg vurdering av konsekvenser for naturområder, effekt av klimapåvirkning, energibruk og støy.* Videre skriver plankonsulent: *Merknadene er i nødvendig utstrekning sikret i planens juridiske deler; plankart og bestemmelser.*

For kommunedirektørens vurdering av innkomne merknader vises det til kommentarer over samt Kommunedirektørens vurdering.

I forbindelse med utvidelse av planområdet ble det utstedt et begrenset oppstartsvarsel til berørte parter. Det kom inn totalt 4 merknader.

Møre og Romsdal fylkeskommune, 02.02.2024

Oppsummering	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
Møre og Romsdal fylkeskommune ga uttalelse ved varsel om oppstart og anser merknadene som fortsatt som gjeldende. Der var hensyns-/fare-/risikosoner omtalt, noe som må sikres i det videre arbeidet. De viser til merknad om samferdsel og anser tidligere uttalelser ved planoppstart om dette som fortsatt gjeldende. Der forutsatte de at reguleringsplanen ikke legger opp til arealbruk eller bestemmelser som	MRFK har ingen planfaglige merknader til utvidelsen, men de ber om at risikoanalysen blir oppdatert med at bussdepot inkluderes i listen over relevante objekt/virksomheter. Etter en justert og mer detaljert risikoanalyse for energisentralen (QRA-analyse) er hensynssonen blitt vesentlig redusert på fylkeskommunens eiendom og revidert analyse oversendt MRFK. Merknaden om påvirkning anses	Viser til forslagsstillers kommentar, samt kommentarer til fylkeskommunens innspill d. 18.01.2022

<p>legger begrensinger, og/eller har tilbakevirkende kraft, for tiltak/premisser i godkjent rammesøknad for bussdepoet. De mener bussdepoet må vurderes og sikres på lik linje med boliger, butikker m.v. som er listet opp i relevante objekt/virksomheter i risikoanalyse for energisentralen. Bussdepot med tilhørende funksjoner/drift må ikke blir negativt påvirket av at energistasjon etableres. Som tilgrensende nabo ber de om å holdes oppdatert med relevant informasjon om energisentralen i både planleggings-, bygge- og driftsfase. De har ikke innvendinger til at planområdet blir utvidet, men tidligere uttalelser gjelder fortsatt. De ber om at risikoanalysen for energisentralen oppdateres, og nødvendige tiltak sikres med bakgrunn i ROS-analysen etter pbl. De gjør oppmerksom på at manglende vurderinger og/eller krav til nødvendige tiltak kan medføre innsigelse til planforslaget.</p>	<p>derfor ikke å være like relevant som først varslet vedr. omfang av hensynssonene der midtre sone kom lenger inn på fylkeskommunens eiendom. Det har under begrenset høring vært dialog med fylkeskommunen med informasjon om omfang av sonene. Ytre sone berører deler av eiendommen i tillegg til en svært liten del av midtre sone i tomtegrensen mot energisentralen. Ytre sone har den laveste påvirkning av risikozonene og tillater etablering av boligformål og annen allmenn bruk, parkeringsplasser, butikker og mindre overnattingssteder, men ikke funksjoner som skoler, barnehager, sykehjem, sykehus og lign. institusjoner, kjøpesentra, hoteller eller store publikumsarenaer. Sonene som kommer delvis inn på eiendom 32/293 har ingen konsekvens for godkjent bruk som kollektivanlegg. Risiko knyttet til transport fram til energisentralen er vurdert i ROS-analysen under pkt. 4.</p>	
--	--	--

Avinor, 31.01.2024

Oppsummering	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
<p>Avinor bemerker at de skal iht. EU-forordninger og luftfartsloven påse at lufthavnen ikke har uakseptabel påvirkning fra omkringliggende virksomhet. De forventer at tiltakshaver etterlever relevante forskrifter og retningslinjer. De kommenterer i en del punkt problemstillinger som de ønsker avklares nærmere. De viser til møte den 03.01.2024 der de anbefalte at tiltakshaver ser på planene på nytt og omarronderer den interne plasseringen av anlegget på tomten til energisentral slik at Avinors eiendom ikke blir berørt av den ytterste hensynssonen knyttet til brann- og eksplosjonsfare. De etterspurte også en nærmere detaljanalyse av risikovurderingen med henblikk på å redusere utstrekning av den ytterste hensynssonen da den ytterste hensynssonen vil legge begrensinger på</p>	<p>Det er utarbeidet en detaljert risikoanalyse i etterkant av møte med Avinor den 03.01.2024. Resultatet av nye beregninger viser at Avinors eiendom ikke lenger er berørt av risikokonturer/hensynssoner. Merknaden er derfor ikke lenger like relevant. Analysen besvarer ut en del av det som etterspørres i merknaden fra Avinor, men flere av spørsmålene omhandler prosess mot DSB og er vanskelig å svare ut på dette stadiet. Revidert analyse og justert plangrense ble ettersendt til</p>	<p>Viser til forslagsstillers kommentar. Hensynssone for brann- og eksplosjonsfare berører ikke lengre Avinors eiendom. DSB vil være en høringspart, på lik linje med Avinor. Kommunedirektøren mener hensynene bak faresonen er tilsrekkelig ivaretatt i foreliggende planforslag, og vil utfordre sektorinteressene rundt dette ved offentlig ettersyn.</p>

<p>avsatt formål hangar/administrasjonsbygg i gjeldende reguleringsplan for flyplassområdet. De ber om at det innarbeides en rekkefølgebestemmelse om privatrettslig avtale knyttet til etablering av restriksjons-/faresone på berørte naboeiendommer før rammetillatelse kan gis.</p> <p>De kan ikke ta endelig stilling til planforslaget av hensyn til at de ikke har tilstrekkelig grunnlag til å vurdere risiko/påvirkning for flysikkerheten, at en detaljert risikoanalyse må være slutført og at en detaljert beskrivelse av barrierer som ligger til grunn for risikoanalysen foreligger. De bemerker at merknad i forbindelse med varsel om oppstart vil fortsatt gjelde.</p>	<p>Avinor 22.02.2024. I epost av 27.02.2024 fra Avinor v/Einar Merli kommer det ikke noen ytterligere kommentarer til reduksjon av areal som berøres (ikke lenger på Avinors eiendom), men de opplyser om at de vil behandle samlet planforslag når det blir utlagt til offentlig ettersyn.</p>	
--	---	--

Statsforvalteren i Møre og Romsdal, 31.01.2024

Oppsummering	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
<p>Statsforvalter kommenterer at tursti fra Kate Fastings vei er registrert som viktig friluftsområde (korridor) og råder til at turstien blir hensyntatt i planarbeidet. Det vil bidra til å opprettholde en viktig passasje inn i et fint turområde og påvirke bedre folkehelse.</p> <p>Planlagt arealbruk må være tilpasset avdekt risiko. Det må lages en ROS-analyse for planområdet og de mener at brannvesenet bør inkluderes i arbeidet med ROS-analysen.</p>	<p>Turstien er avtalt med KNT og Avinor i november 2023 å omlegges. Den er blitt omlagt og bemerket. Planlagt trasé berører ikke lenger planområdet. Brannvesenet har vært involvert under arbeidet med ROS-analysen. Analysen ble sendt Statsforvalteren i februar 2024 for gjennomgang. De hadde ingen tilbakemeldinger. De kommenterer at funn fra ROS-analysen må følges opp i plankart og bestemmelser.</p>	<p>Merknad tas til orientering. Viser til forslagsstillers kommentar.</p>

Grunneiere av gnr/bnr 32/1 v/Advokat Sjur Vinje, 15.02.2024

Oppsummering	Forslagsstillers kommentar	Kommunedirektørens kommentar
<p>Antyder at område som avsettes til hensynssone brann- og eksplosjonsfare er av stor verdi for andre formål. De er imot at området er tenkt brukt til hydrogengassanlegg mm.</p>	<p>Det har vært dialog med flere av grunneierne i tillegg til Sjur Vinje. Det er opplyst i epost/tlf. at hensynssonen (den ytre) ikke vil påvirke formål avsatt i kommuneplanens arealdel, med unntak av en mindre del av areal som kan åpne for hotell. Det er også orientert om at kommunen ønsker berørt område avsatt til grønstruktur da det er verdifull myr i området. I tillegg ønsket kommunen at alt areal innenfor gjeldende reguleringsplan i</p>	<p>Utvidelsen av planområdet berører kun en liten del av eiendom 32/1. Store deler av eiendommen er i KPA avsatt til utbyggingsformål. En eventuell fremtidig utnyttning fordrer utarbeidelse av reguleringsplan. Eiendommen sikres to regulerte adkomster gjennom reguleringsprosessen for R-319.</p> <p>Den delen av 32/1 som berøres er et våtmarksområde, rett vest av Høgåsen.</p>

	varslet utvidelsesområde ble tatt med og avsatt til grønnstruktur. I forbindelse med ettersending med redusert areal som berører eiendom 32/1 kom det ikke inn merknader. Det ble også informert om redusert areal for hensynssonen i telefonsamtale med Sjur Vinje.	Kommunedirektøren anser derfor ikke utvidelsen til å hindre fremtidig god arealutnyttelse av 32/1.
--	--	--

Beskrivelse av planforslaget

Forslag til reguleringsplan er mottatt fra WSP Arkitekter AS v/ plankonsulent Oddhild Fausa 21.12.2023, sist supplert 30.04.2024. Planforslaget er en detaljregulering etter plan- og bygningsloven § 12-3, og består av følgende dokumenter:

1. R-319 Plankart_28.04.24
2. R-319 Planbestemmelser_17.04.24
3. Planbeskrivelse_18.04.24
4. R-319 ROS-analyse_16.04.24
5. R-319 Merknadsvurdering_18.04.24
6. R-319 Illustrasjonsplan_16.04.24
7. R-319 3D Illustreringer_08.03.24
8. R-319 Oversiktskart_20.12.23
9. R-319 VA-plan_30.11.23
10. R-319 Vegtegninger_15.08.23
11. R-319 Overordnet brannstrategi_17.04.23
12. R-319 Støyvurdering_22.05.23
13. R-319 Geoteknisk vurdering_15.06.22
14. R-319 Trafikkvurdering_20.11.23
15. R-319 Preliminær QRA for Kristiansund Energihub_16.02.24
16. R-319 NINA-rapport Birdstrike_11.08.23
17. R-319 Sintef-rapport Birdstrike_11.04.24
18. R-319 Oppstartsvarsel_08.12.21
19. R-319 Referat fra oppstartsmøter_26.11.21
20. R-319 Merknader varsel om oppstart, samlet_08.03.24
21. R-319 Merknader utvidelse av planområdet, samlet_08.03.24
22. R-319 Avinors innspill til lokalisering av avfallshånderingsanlegg_17.02.17

Konsekvensutredning

Planforslaget ble i oppstartsmøte vurdert til å utløse krav om konsekvensutredning jf. KU-forskriftens § 8 pkt. a - *reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II*. Viser videre til vedlegg II punkt 3 c – *Lagring av naturgass på jordoverflaten*.

Tiltak omfattet av KU-forskriftens § 8 skal kun konsekvensutredes dersom de kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Vurderingen følger av forskriftens §§ 9-12. Detaljregulering for Kvennbergmyran øst ble vurdert til å utløse krav om konsekvensutredning. Viser til planbeskrivelsens kapittel 6.



2. Plankart datert 28.04.24

Planforslaget hjemler i hovedsak for følgende:

Bebyggelse og anlegg

Næringsbebyggelse (NÆ)

- Åpner for etablering av fyllestasjon for hydrogen og biobasert drivstoff samt elektrisk lading for større kjøretøy. Krav og anbefalinger fra rapport «Preliminær QRA for Kristiansund Energihub» (vedlegg 15) er sikret gjennom bestemmelsenes §4.1 d.
- Maks gesims-/mønehøyde satt til kote 92. Området opparbeides på kote 73.
- Maks utnyttelse er satt til 40% BYA.

Energianlegg (EA)

- Areal avsatt til nettstasjoner

Kombinert bebyggelse og anleggsformål (KBA)

- KBA1, KBA2 og KBA6 er avsatt til plasskrevende forretning og næring.
 - Det tillates inntil 5000 m² BRA pr. område. Maksimal utnyttelse er satt til 80% BYA.
 - Maks gesims-/mønehøyde er satt til kote 86. KBA1, KBA2 og KBA6 opparbeides på hhv. kote 68,5, 70 og 73,5.
- KBA3 kan benyttes til næring, plasskrevende forretning og avfallsanlegg/sirkulærpark med tilhørende funksjoner.
 - Området er primært tenkt benyttet til sirkulærpark, men åpner også for andre arealformål for å sikre fleksibilitet.
 - I forbindelse med sirkulærpark tillates etablert en omløbspark/gjenvinningsstasjon.
 - Bestemmelsenes § 4.3 pkt. c sikrer en rekke tiltak for å imøtekomme bekymringer fra Avinor.
 - Maks gesims-/mønehøyde er satt til kote 93. Området opparbeides på kote 69-73.
 - Maks utnyttelse er satt til 80% BYA.
- KBA4 og KBA5 kan benyttes til plasskrevende forretning og næring, hvor næring inkluderer kontor, hotell/overnatting, bevertning, industri og lager.
 - Det tillates inntil 5000 m² BRA pr. område. Maksimal utnyttelse er satt til 80% BYA.
 - I tilknytning til hotell tillates bevertning.
 - Maks gesims-/mønehøyde er satt til kote 86. Områdene skal opparbeides på hhv. Kote 70 og 70,5.

Forretning/kontor/industri (F/K/I)

- Areal avsatt til næring og plasskrevende forretning.
- Det tillates inntil 5000 m² BRA innenfor F/K/I 1,2 og 4. Innenfor F/K/I 3 og 5 tillates inntil 2000 m² BRA. Maks utnyttelse er satt til 80% BYA.

Samferdsel og teknisk infrastruktur

Kjøreveg (KV)

- Skal benyttes til kjøreveg.
- Offentlige veger er merket med o_ i plankartet
- Opparbeidelse sikret gjennom rekkefølgebestemmelser.

Fortau (FO)

- Fortau skal opparbeides etter prinsipper for universell utforming og ha minimum bredde 2,5 meter. Fortau skal asfalteres.
- Opparbeidelse sikret gjennom rekkefølgebestemmelser.

Gang-/sykkelveg (GS)

- o_GS skal opparbeides etter prinsipper for universell utforming og ha minimum bredde 2,5 meter. Gang- og sykkelveger skal asfalteres.
- Opparbeidelse sikret gjennom rekkefølgebestemmelser.

Annen veggrunn – grøntareal (AVG)

- Sideareal til kjøreveier.

Kollektivanlegg (KA)

- Bussdepot for Møre og Romsdal fylkeskommune. Det er allerede gitt IG for tiltaket.
- Hjemler for administrasjons- og servicebygg samt bussoppstillingsplasser.

Grønnstruktur

Naturområde (GN)

- Eksisterende grønnstruktur mot nord.
- Naturlig terreng skal opprettholdes

Vegetasjonsskjerm (VS)

- Fylling mot eksisterende naturområde mot nord.

Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift

Landbruks-, natur og friluftsområder (LNFR)

- Område i planens sørøstlige hjørne, berørt av hensynssone H350_3.
- Naturlig terreng skal opprettholdes.

Hensynssoner

Faresone – brann og eksplosjonsfare (H350)

- Gjelder faresone rundt biogass- og hydrogenanlegg.
- Faresonene er merket H350_1-3 på plankart:
 - H350_1: Tillater kun opphold for personell for anlegget og kortvarig tilfeldig opphold.
 - H350_2: Kan inneholde faste arbeidsplasser. Tillater ikke funksjoner med overnatting.
 - H350_3: Kan tillate etablering av butikker og mindre overnattingssteder.

Faresone – Høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler) (H370)

- Sikrer areal rundt energianlegg.

Sikringssone – Frisikt (140)

- Sikrer frisikt i regulerte kryss. Sikthindrende gjenstander høyere enn 0,5 meter er ikke tillatt innenfor hensynssonens utstrekning.

Sikringssone – Andre sikringssoner (Avinor) (H190)

- Restriksjonskrav på grunn av nærhet til flyplass. Sone 1 ligger innenfor en radius på 500 meter fra rullebanens senterlinje. Sone 2 gjelder øvrig areal.
- Legger begrensninger på kranbruk og stiller krav til diverse undersøkelser/vurderinger for nye bygg innenfor sikringssonene.
- Hele planområdet dekkes av restriksjonssonene. Se planenes bestemmelser §§ 8.4 og 8.5.

Infrastruktursoner – Krav vedrørende infrastruktur (H410)

- Sikrer trase for vann- og avløps (VA)ledninger.
- Ikke tillatt med byggverk eller installasjoner som hindrer vedlikehold av VA-infrastruktur uten godkjenning fra ansvarlig enhet.

For en mer detaljert beskrivelse av planforslaget vises det til planbeskrivelsens kapittel 5.

Hjemmelshavere innenfor planområdet pr. mai 2024 er:

Gnr/bnr	Eier
32/42	Kristiansund kommune
32/233	PILOTVEIEN 3 AS
32/292	Låsmester Vest AS
32/296	Pilotveien 3 AS
32/295	Pilotveien 2 AS
32/254	Technoport Kvernberget AS
32/298	Kristiansund Storbilverksted AS
32/152	Pilotveien 2 AS
32/293	Møre og Romsdal fylkeskommune
32/232	Pilotveien 3 AS
32/1	Sameie mellom 11 private grunneiere.

Tabell 2. Oversikt over eiendommer helt eller delvis innenfor planområdet.

Planens virkninger

Planbeskrivelsen inkluderer en gjennomgang av virkninger av planforslaget (kapittel 7). Vurderingen bygger på konsekvensutredningen, ROS-analysen og gjennomførte utredninger og fagrapporter. For en nærmere vurdering av virkninger henvises det til planbeskrivelsen og kommunedirektørens vurdering.

Kommunedirektørens vurdering

Overordnede føringer

Planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel, vedtatt 07.09.2023, som avsetter området til kombinert bebyggelse. Kommuneplanens arealdel differensierer næringsområdet inn i flere forskjellige delområder, med tilhørende bestemmelser. Viser til KPAs bestemmelse § 23.

Forslaget er i tråd med Kristiansund kommunens arealstrategi frem mot 2050, hvor Pilotveien er vist som areal for arealkrevende næring.

Konsekvensutredning

Gjennomført konsekvensutredning bygger på QRA-utredning utført av Gexcon, viser til vedlegg 15. Funn i konsekvensutredningen er fulgt opp gjennom planens bestemmelser. Det er bestemmelser til formålet som regulerer utforming og sikrer avbøtende tiltak (§ 4.1), samt bestemmelser til hensynssoner rundt anlegget for å regulere tilstøtende arealbruk (§ 8.1). Hensynssonenes avgrensning fremgår av plankartet.

Ved revidering av QRA ble hensynssonens avgrensning revidert. Avinors eiendom sør for planområdet berøres ikke, mens en liten del av g-/bnr 32/1 mot øst berøres av H350_3.

Vertikal spredning er beregnet i utredningens kapittel 4.5 til å kunne gå 55 meter opp i lufta ved antent væskelekkasje fra LBG-tank. Sannsynligheten er vurdert til å være 10^{-5} , noe som i snitt tilsvarer en episode pr. 100 000 år. En uheldig hendelse relatert til hydrogen har lik sannsynlighet, men lavere vertikal spredning.

Modelleringer i utredninger viser horisontal spredning, viser til utredningens kapittel 3.6.4 for hydrogenlekkasjer, og kapittel 3.6.5 for biogasslekkasjer. Samtlige simuleringer viser begrenset horisontal spredning.

Energihub er planlagt etablert ca. 600 meter nord for rullebanens senterlinje, nært allerede godkjent kollektivanlegg. Kommunedirektøren ser fordelen med å etablere hub'en tett på fylkeskommunens bussdepot, samtidig som det er en klar svakhet i planen at ikke alternative lokasjoner ble vurdert. Dette underbygges også av Avinors tilbakemelding, selv om hensynssonen nå er redusert til å ikke berøre deres eiendom.

Kommunedirektøren er positiv til å tilrettelegge for klimanøytralt drivstoff. Ved siden av skipstrafikk står biltrafikk for en stor andel av Kristiansund kommunes samlede klimagassutslipp. Skal kommunen nå sine egne klimamål, og samtidig bidra til at Norge opprettholder sine forpliktelser ift. Parisavtalen er det vesentlig å redusere forbruk fra fossilt brennstoff betraktelig.

Sektormyndighetene, da særlig Statsforvalteren og DSB vil bli utfordret i høringsperioden på hvorvidt gjennomførte utredninger og tiltak sikret i plan er tilstrekkelige.

Vurdering av andre innslagskriterier etter forskrift om konsekvensutredning

Videre savner fylkeskommunen i sin tilbakemelding en vurdering etter KU-forskriftas vedlegg II, punkt 11j *Næringsbygg, herunder kjøpesentre som ikke inngår i pkt. 10 b, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål.*

Kommunedirektøren viser til vedlagte referat fra oppstartsmøte (vedlegg 19), hvor det fremgår at nevnte punkt ble vurdert. Kommunedirektøren er enig med fylkeskommunen i at våre vurderinger etter forskriftas § 10, jf. forskriftens § 8 skulle vært en del av referatet, og synliggjort på en bedre måte. Oppsummert ble planlagt regulering ikke vurdert til å medføre vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Vurderingene ble gjort høsten 2021, før naturområder i og ved planområdet ble NiN-kartlagt sommeren 2022. Med oppdatert kunnskap ville muligens konklusjonen vært annerledes, men med datidens kunnskapsgrunnlag ble ikke naturverdiene i området fanget opp. Hensynene til naturverdiene er vurdert og omtalt andre steder i plandokumentene, i tillegg vises det til kommunedirektørens vurdering under punkt Naturmangfold og friluftsliv.

Øvrige deler av planområdet var allerede opparbeidet, eller under opparbeidelse, og fastsatt i gjeldende reguleringsplan – planinitiativet ble derfor ikke vurdert til å falle inn under noen av kriteriene i § 10, og følgelig ble det vurdert til at planen ikke utløste krav til KU etter vedlegg II, punkt 11j.

ROS-analyse

Gjennomført ROS-analyse (vedlegg 4) har avdekket fire forhold som krever nærmere oppfølging i plan.

1. Brann i bygninger og anlegg
2. Ulykke ved energistasjonen
3. Sammenstøt mellom fugl og fly (birdstrike)
4. Overvann

For en nærmere beskrivelse/vurdering av punktene vises det til ROS-analysen i sin helhet. Under følger en kort redegjørelse, med henvisning til andre deler av saksframlegget der hvor det er hensiktsmessig.

1. Brann i bygninger og anlegg

Det er utarbeidet en brannstrategi (vedlegg 11). Funn i brannstrategien er sikret gjennom planens bestemmelser. Ny bebyggelse vil følge krav i teknisk forskrift (TEK17) til brannsikring.

Kommunedirektøren mener planen gjennom bestemmelser og avbøtende tiltak reduserer risikoen til innenfor det akseptable. Relevante høringsinstanser vil få planen til uttalelse ved høring og offentlig ettersyn, dette inkluderer Nordmøre interkommunale brann og redningstjeneste (NIBR).

2. Ulykke ved energistasjonen

Kristiansund Energihub skal tilby fylling av hydrogengass (H₂) samt flytende biogass (LBG) og komprimert biogass (CBG). I tillegg skal det etableres ladepunkter for elbiler og hvileplasser for store kjøretøy.

Viser til kommunedirektørens vurdering av gjennomført Konsekvensutredning.

3. Sammenstøt mellom fugl og fly (birdstrike)

ROS-analysen har beregnet sannsynlighet for sammenstøt mellom fugl og fly ved Kristiansund lufthavn Kvernberget som følge av tiltak innenfor planområdet til lav, men konsekvensen vil være høy.

Viser til punkt «Etablering av sirkulærpark tett opp mot flyplass» for kommunedirektørens vurdering av punktet.

4. Overvann

Overvann på tomt, oversvømmelser i bygninger, forurensning som følge av overvann. Erosjon som følge av rask avrenning fra harde flater er ROS-analysens beskrivelse av mulig uønskede hendelser knyttet til ekstremvær.

Overvannshåndtering er sikret gjennom bestemmelsenes § 3.19 dokumentasjonskrav, og sikret gjennomføring gjennom planens rekkefølgebestemmelser. VA-plan er utarbeidet i samarbeid med enhet for kommunalteknikk, som også vil få planen på høring sammen med andre relevante offentlige høringsinstanser.

Kommunedirektøren mener derfor hensynet er tilstrekkelig ivaretatt, og at tiltak sikret i planens bestemmelser bidrar til å redusere risiko til innenfor det akseptable.

Tidligere vedtak vedr. renovasjonsanlegg

Bystyret vedtok i politisk sak (PS) 16/38, 28.06.2016 reguleringsplan R-266 Hagelin. Områdene T1 og T4 ble her vedtatt omregulert fra hhv. omlastingsstasjon og sorteringsanlegg til offentlig formål. Det ble i samme vedtak sendt bestilling til Kommunedirektøren om å utrede aktuelle tomteplasseringer for avfallshåndtering, og komme tilbake til bystyret med en sak i løpet av 2016.

Cowi ble engasjert til å foreta en lokalitetsvurdering. 7 alternativer ble vurdert:

- Nullalternativet, oppgradering av Hagelin
- Løkkemyra ved Maskinveien
- Pilotveien
- Husøya
- Sødalen
- Delt løsning mellom Hagelin og Pilotveien
- Delt løsning mellom Hagelin og Sødalen

Cowi konkluderer med at nullalternativet er best, delt lokalisering mellom Hagelin og Sødalen nest best, og videre at det er liten forskjell mellom alternativene Løkkemyra, Pilotveien og Sødalen.

Kommunedirektøren innstilte i saksframlegget til bystyremøte 28.02.2017 på å legge nytt anlegg til Pilotveien, som etter en helhetsvurdering ble ansett å være mest fremtidsrettet. Innstillingen ble begrunnet med modernisering, effektivisering og ivaretagelse av miljø, byutvikling og service.

Bystyret vedtok vinteren 2017, i politisk sak (PS) 17/17 at «*publikumsrettede aktiviteter med miljøstasjon og gjenbruksbutikk samt nytt anlegg for omlasting beholdes på Hagelin. Bystyret påpeker viktigheten av at nye anlegg og bygninger får god estetisk og arkitekturnmessig utforming og at arealene landskapsmessig og funksjonelt blir oppgradert slik at Hagelin blir et attraktivt område i byen.*

Denne løsningen synes avgjørende for å beholde kommunale avgifter innenfor bystyrets vedtak om at disse skal ligge på et gjennomsnitt innenfor kommunegruppe K 13. Videre er dette den mest optimale plasseringen for å sikre god sørvis for innbyggerne.

Nødvendig prosess med endring av vedtatt reguleringsplan for Hagelinområdet igangsettes for disse formål. Ny omlastingsstasjon for avfall må planlegges for mottak i tråd med de nye forskriftene som kommer som pålegger kommunene å sortere avfall».

Reguleringsplan R-297 Del av Hagelinområdet – renovasjonsanlegg på tomtene T1 og T4 ble vedtatt 28.05.2019.

Etablering av sirkulærpark tett opp mot flyplass

For en nærmere beskrivelse av sirkulærparken vises det til planbeskrivelsens kapittel 5.2.3.

Ved 1. gangs behandling av kommuneplanens arealdel, 27.08.2020 lå ikke renovasjonsanlegg inne som en del av foreslått arealbruk i Pilotveien. I høringsperioden frem mot 2. gangs behandling av KPA kom det inn innspill fra berørte aktører i og ved Pilotveien om at dette var ønsket utvikling, da dagens løsning på Hagelin ikke svarer ut fremtidens behov. Kommuneplanforslaget ble derfor endret, og utbyggingsområdet på Pilotveien ble revidert til å åpne opp for flere bruksformål enn hva tilfellet var ved 1. gangs behandling, herunder avfallsanlegg, hotell og forretning.

Kommuneplanens arealdel ble vedtatt 09.07.2023, med muligheter for å etablere avfalls-/renovasjonsanlegg innenfor delområde KBA32.

Bakgrunnen for ønsket om å flytte renovasjonsløsningen ut av Hagelin er ReMidts behov for større areal. Nye krav til lovlig drift tilsier at tilgjengelig areal på Hagelin er for lite, i tillegg ønsker man å samle virksomheter innenfor miljø- og gjenvinning i et område med potensiale for nye utvidelser.

Fra det ble varslet oppstart av planarbeid for detaljregulering for Kvennbergmyran øst, R-319, vinteren 2022 og frem til foreliggende planforslag har det vært tett og god dialog med Avinor.

Avinor kom med innspill til varsel om oppstart d. 10.01.2022 (vedlegg 19), og en uttalelse til utvidelse av planområdet d. 31.01.2024 (vedlegg 20). Avinor kom også med et innspill til lokalisering av avfallsanlegg tilbake i 2017 (vedlegg 21). For de deler av Avinors uttalelse som ikke omhandler birdstrikte vises det til merknadsmatrisen og plandokumentene for øvrig.

Avinor var negative til etablering av sirkulæranlegg ved Pilotveien forrige gang lokalisering av avfallsanlegg var oppe til behandling, vinteren 2017. Avinor uttalte den gang at dersom kommunen gikk videre med å utrede en lokalisering tett på flyplassen ville de kreve utarbeidelse av en risikoanalyse for å fastslå om et renovasjonsanlegg såpass tett på flyplassen vil være akseptabelt med hensyn til flysikkerheten. Dette budskapet er gjentatt i innspill til oppstartsvarselet for R-319. Avinor ser helst at kommunen finner en annen lokasjon lengre vekk fra Kristiansund lufthavn Kvernberget.

Forslagsstiller har engasjert NINA og SINTEF til å utarbeide to rapporter om risikoen for økt konfliktnivå mellom fugl og flyplass som en direkte konsekvens av etablering av renovasjonsanlegg på Kvennbergmyran. Rapportene er vedlagt (vedlegg 16 og 17).

Rapportene understreker viktigheten av avbøtende tiltak. Uten avbøtende tiltak vil risikoen for birdstrikes som følge av tiltak innenfor planområdet være høy. Særlig måkefugler vil da bli en utfordring. Det er derfor foreslått en generell bestemmelse (§ 3.11) som sikrer en rekke avbøtende tiltak for alle aktører innenfor planområdet, blant annet:

- Utforming av bebyggelse og anlegg
- Begrensning av grønt areal innenfor planområdet
- Strenge bestemmelser for avfallshåndtering

I tillegg legger bestemmelsenes § 4.3 bokstav c. strenge føringer for utforming og etablering av sirkulærpark innenfor KBA3, viser til figur 3.

4.3 Kombinert bebyggelse og anleggsformål (KBA)

- a) Areal vist som KBA1, KBA2 og KBA6 kan benyttes til plasskrevende forretning og næring.
- b) Areal vist som KBA3 kan benyttes til næring, plasskrevende forretning og avfallsanlegg/sirkulærpark med tilhørende funksjoner.
- c) Ved opparbeidelse til avfallsanlegg/sirkulærpark innenfor KBA3 gjelder følgende:
 - I. Behandling av avfall i avfallsanlegget skal skje på en slik måte at lukt og flygeavfall holdes på et minimumsnivå og ikke er til sjenanse for omgivelsene.
 - II. Avfallsanlegget skal holdes rent og ryddig, med gode rutiner for renhold.
 - III. Gjenvinningsstasjon for publikum skal være oversiktlig og trafikkisikker.
 - IV. Avfall skal behandles på en slik måte at fugler og andre åtselere holdes unna avfallsanlegget. Følgende tiltak skal innarbeides:
 - Organisk avfall og emballasje som kan inneholde rester av mat skal mellomlagres og lastes om inne i lukket omlastingshall.
 - Omlastingshall skal være lukket og ha sluser. Porter skal ha automatisk lukking.
 - Omlastingshall skal tilrettelegges for rensing av inneluft.
 - Nivåforskjell i omlastingshall skal utformes slik at det ikke blir avfall på hjul på utkjørende kjøretøy.
 - V. Avfallsfraksjoner hvor kvaliteten ikke forringes eller utgjør en risiko for forurensning av det ytre miljø kan lagres utendørs. Avfall som tiltrekker seg fugl kan ikke lagres utendørs.
 - VI. Avfallsanlegget skal gjerdes inn.
 - VII. Områder rundt bebyggelse og anlegg skal opparbeides parkmessig og med tydelige skiller mellom arealer.
 - VIII. Ved vesentlige driftsmessige endringer ved avfallsanlegget som vil medføre endring av konsesjon skal det gjennomføres en risikoanalyse som belyser tiltakenes samlede innvirkning på flysikkerheten sett i forhold til faren for konflikt mellom fly og fugl.
 - IX. Det tillates forretningsareal inntil 5000 m² BRA.

3. Utsnitt av planens bestemmelser § 4.3

Avfallsanlegg er også konsesjonspliktig, og krever konsesjon gitt av Statsforvalteren etter forurensningslova.

Konsekvenser dersom avbøtende tiltak ikke fungerer

Som det påpekes i SINTEFs rapport er det umulig å på forhånd vite hvorvidt avbøtende tiltak i plan vil ha en effekt eller ikke. Det vil alltid være en viss risiko for at endringer vil kunne slå ut negativt, i dette tilfellet for andel fugl i og rundt flyplassen.

Avinor har både i møter og i skriftlige tilbakemeldinger vært tydelige på at de i ytterste konsekvens vil måtte stenge lufthavna i perioder dersom det skulle vise seg at tetthet av fugl i og ved lufthavna som en konsekvens av næringsutvikling på Kvennbergmyran skulle bli for stor.

Konklusjon, avfallsanlegg/sirkulærpark

Kommunedirektøren tar Avinors bekymringer på alvor. Det har vært tett dialog mellom forslagsstiller og planmyndigheten før innsendelse av komplett planforslag, og flere arbeidsmøter hvor også Avinor har vært involvert.

Kommunedirektøren mener tiltak sikret i planens bestemmelser reduserer risiko for økt sannsynlighet for birdstrik som følge av utbygging hjemlet i denne reguleringsplan til innenfor det akseptable, og innstiller derfor på å legge planen ut til høring og offentlig ettersyn. Dette underbygges også av NINA og

SINTEFs rapporter, som begge konkluderer med at det ikke er noen grunn til å forvente økt forekomst av fugl ved næringsområdet forutsatt at planens bestemmelser følges.

Avinor og andre relevante sektormyndigheter vil bli utfordret til å vurdere hvorvidt planen sikrer hensynet godt nok i høringsperioden.

Hotell

Gjeldende reguleringsplan (R-182-02) regulerer et drøyt 20 dekar stort areal til hotell. Det er blitt gitt dispensasjon fra formålet i flere byggesaker, blant annet for etablering av kollektivanlegg på eiendom 32/293.

Foreliggende planforslag foreslår å endre avgrensning på området hvor det åpnes for hotell til KBA4 og KBA5, samt legge inn flere arealformål for å sikre fleksibilitet. Områdene vil få adkomst via kjøreveg f_KV3. f_KV3 er foreslått regulert uten fortau, dette følger av at veien allerede er opparbeidet uten at det ble tatt høyde for tilstrekkelig sideareal. Det er derfor tatt med en bestemmelse (§ 4.4 j og 10.2 c) som sikrer adkomst for myke trafikanter frem til KBA4 og KBA5, over F/K/I5. I tilknytning til hotellet åpnes det opp for et bevertningstilbud.

Kommunedirektøren ser nytten av etablering av et hotell i nær tilknytning til Kristiansund lufthavn Kvernberget. Det er derimot viktig å begrense bevertningstilbud til kun å ligge i tilknytning til et eventuelt hotell. Bevertning, detaljvarehandel og andre lite plasskrevende virksomheter skal fortrinnsvis plasseres i kommunens allerede etablerte handelssenter på Løkkemyra og i sentrum.

Kommunedirektøren anser bestemmelsenes § 4.3 d til å ivareta ovennevnte, samtidig som det innstilles på å spisse bestemmelsen noe for å presisere at bevertning og hotell må sees under ett.

Universell utforming

Planområdet er flatt, og tilgjengelig. Uteområder, planløsninger, adkomster og parkering vil tilfredsstillende krav til universell utforming. Tilgjengelighet og universell utforming etter loven vil sikres ved gjennomføring av byggesakene. Krav i TEK17 vil gjelde.

Bestemmelsenes § 3.6 pkt. c sikrer at minst 10% av parkeringsplasser innenfor hvert utbyggingsformål skal være HC-parkering.

Naturmangfold og friluftsliv

Planområdet berører to kartlagte naturtyper, kystlynghei og sørlig nedbørsmyr. Naturkartlegging ble gjennomført sommeren 2022, ved hjelp av en NiN-kartlegging. Viser til planbeskrivelsens kapittel 4.6. Det er ikke påvist rødlistede arter innenfor området jf. Artsdatabanken. Kommunedirektøren anser kunnskapsgrunnlaget (jf. Naturmangfoldlovas (NMFL) § 8) til å være tilstrekkelig. Føre-var-prinsippet (NMFL § 9) kommer derfor ikke til anvendelse.

Kystlynghei er en utvalgt naturtype iht. naturmangfoldlovas § 52 og forskrift om utvalgte naturtyper etter naturmangfoldlova dersom lokaliteten er klassifisert med «lav lokalitetskvalitet» eller bedre.

Klassifisering følger utvalgte kriterier etter Miljødirektoratets kartleggingsinstruks.

Lokalitetene av kystlynghei innenfor planområdet er klassifisert til å være av svært lav kvalitet, og omfattes derfor ikke av forskrift for utvalgte naturtyper. Sørlig nedbørsmyr sør i planområdet berører eiendom 32/292 hvor det allerede foreligger godkjent byggesøknad for kollektivanlegg, i tillegg til NÆ og KBA5 og KBA6. Nord i planområdet berører kartlagt sørlig nedbørsmyr KBA1 og KBA2.

Begge lokalitetene er gitt lokalitetskvalitet høy.

Gjennomføring av reguleringsplanen vil ha negativ påvirkning på de fire kartlagte områdene, og da særlig på de to nedbørsmyrene. Viser til NFML § 10, som sier at samlet belastning på økosystemer skal vurderes.

Kommunedirektøren anser denne til å bli negativ innad i planområdet, da de naturområdene som er gjenværende innenfor planområdet vil bli erstattet av lukkede flater. Kommunedirektøren mener man

med fordel kunne bevart noen av områdene. Samtidig er området avsatt til utbyggingsformål i nylig vedtatte KPA. De samfunnsøkonomiske fordelene av en god arealutnyttelse av næringsområdet anses viktigere enn å bevare nevnte naturområder.

Jf. NMFL § 11 skal kostnader ved miljøforringelse bæres av tiltakshaver. Kommunedirektøren anser det ikke som nødvendig å sikre dette med bestemmelser, da det følger av annet lovverk.

Det er sikret gjennom planens bestemmelser at avrenning vil fanges opp, og ledes nordover til allerede etablert fordrøyningsbasseng. Sannsynligheten for miljøforringelse jf. NMFL § 12 på tilstøtende naturområder, og naturreservatet i øst anses derfor som liten.

Friluftsliv

Sør i planområdet gikk det tidligere en tursti ned til området Gløsvågen. Turstien markerer starten på Fjordruta. Som en konsekvens av næringsutvikling på Kvennbergmyran er ny sti lagt sør for planområdet og merket om, etter et samarbeid mellom Avinor og Kristiansund og Nordmøre Turistforening.

Videre utvikling av Pilotveien







KPA avsetter et område øst for Pilotveien/Kvennbergmyran til fremtidig utbyggelsesområde. Innenfor KBA34 er det et godkjent massedeponi, med åpning for næring. KBA35 åpner for plasskrevende forretning og næring. Planforslaget tar høyde for fremtidig utvikling ved å regulere inn to adkomster mot øst.



Kommunedirektøren mener på bakgrunn av dette at hensynet til videre utvikling av næringsområdet på Pilotveien/Kvennbergmyran er tilstrekkelig ivaretatt.

FNs bærekraftsmål som er mest relevant for saken

FNs bærekraftsmål er overordnede i alle planer for Kristiansund kommune. I kommuneplanens samfunnsdel er disse 17 globale målene tilpasset kommunen med 10 lokale bærekraftsmål som er spisset mot våre utfordringer og muligheter.

Under gjøres en vurdering av bærekraftsmål som er relevante for saken

Globale mål		Lokale mål	Vurdering
	→		Planforslaget bidrar til tilrettelegging for nye arbeidsplasser på Kvennbergmyran, i tråd med nylig vedtatte KPA.
	→		Tilrettelegging av ladestasjon for hydrogen, biogass og el-bil vil være et bidrag til utfasing av fossile kjøretøy. Tilgangen til klimanøytralt drivstoff er begrenset i Kristiansund. En realisering av et allerede påstartet næringsområde, med god arealutnyttelse, vurderes å være positivt fremfor nedbygging av nye areal. Samtidig vil utbyggingen gå på bekostning av noe urørt natur, noe som vurderes å være negativt.
	→		En relokalisering av kommunens renovasjonsanlegg vil bidra til å flytte plasskrevende virksomhet til et mere egnet sted sett fra et logistisk perspektiv. Hagelin er innenfor gangavstand til sentrum, å frigjøre arealet til andre typer virksomheter

			anses å kunne ha en positiv effekt for sentrum og tilstøtende boligområder.
	→		For å lykkes med næringsutvikling av Pilotveien/Kvennbergmyran er man avhengig av et godt samarbeid med Avinor som nærmeste nabo. Et flyplasshotell vil kunne bidra til å styrke Kvernberget lufthavn. Samtidig vil økt aktivitet på Kvennbergmyran kunne føre til en interessekonflikt mellom næringsinteressene og Avinor, som i utgangspunktet ønsker færrest mulig inngrep tett på flyplassen.

Konklusjon

Detaljregulering med konsekvensutredning for Kvennbergmyran, R-319, inneholder en rekke gode grep og løsninger som gir et godt utgangspunkt for å oppfylle intensjonene for området.

Enkelte utfordringer, og behov for avveining og vurdering, både politisk og fra fagmyndigheter er å forvente i forbindelse med en reguleringsplan av denne størrelse og kompleksitet. Kommunedirektøren peker da særlig på hensynet til Kristiansund lufthavn Kvernberget.

Kommunedirektøren konkluderer med at gjennomførte utredninger og planens juridiske dokumenter sikrer de hensyn som må ivaretas på en god måte, og sannsynliggjør at avbøtende tiltak sikret i plan vil redusere avdekket risiko til innenfor det akseptable.

Kommunedirektøren tilrår at planforslaget, med de endringer som er listet opp under, legges ut til offentlig ettersyn i seks uker:

- Kommunevåpen settes inn i plankart.
- Planbestemmelsenes § 4.3 pkt. c – Spesifiser at detaljvarehandel tillates for å hjemle for gjenbruksstasjon.
- Planbestemmelsenes § 4.3 pkt. d – Spesifiser at bevertning er avgrenset til å gjelde sammen med hotell.
- Planbestemmelsenes § 4.4 a og b slås sammen.
- Planbestemmelsenes § 5.4 a: Omskriv til «I områder til annen veigrunn – grøntareal tillates etablering av veigrøft, skråninger, fyllinger og veitekniske anlegg som belysning, trafikkskilt, rekkverk, skjermer og lignende.»
- Planbestemmelsenes § 6.2 a: Omskriv til «Vegetasjonsskjerm avsatt som o_VS skal etableres mot tilstøtende naturområder»
- Planbestemmelsenes § 10.2 – Endre til: Før brukstillatelse for ny bebyggelse innenfor områdene KBA4 og KBA5 skal gangtilkomst over F/K/15 være etablert
- Planbeskrivelsen gjøres universelt utformet før høring og offentlig ettersyn
- Planbeskrivelsen kap. 5.2.4 – Presiser at det er snakk om plasskrevende forretning.
- Planbeskrivelsens kap. 5.4.2 – Omskriv teksten til å beskrive hensynssone høyspentanlegg.
- Planbeskrivelsens kap. 7.6.3 – Revider omtale av §10. Kartlagte naturtyper etter NiN må omtales.

31.05.2024

Arne Ingebrigtsen
Kommunedirektør

John Einar Aune Skontoft
Kommunalsjef

Vedlegg

1. R-319 Plankart_28.04.24
2. R-319 Planbestemmelser_17.04.24
3. R-319 Planbeskrivelse_18.04.24
4. R-319 ROS-analyse_16.04.24
5. R-319 Merknadsvurdering_18.04.24
6. R-319 Illustrasjonsplan_16.04.24
7. R-319 3D Illustreringer_08.03.24
8. R-319 Oversiktskart_20.12.23
9. R-319 VA-plan_30.11.23
10. R-319 Vegtegninger_15.08.23
11. R-319 Overordnet brannstrategi_17.04.23
12. R-319 Støyvurdering_22.05.23
13. R-319 Geoteknisk vurdering_15.06.22
14. R-319 Trafikkvurdering_20.11.23
15. R-319 Preliminær QRA for Kristiansund Energihub_16.02.24
16. R-319 NINA-rapport Birdstrike_11.08.23
17. R-319 Sintef-rapport Birdstrike_11.04.24
18. R-319 Oppstartsvarsel_08.12.21
19. R-319 Referat fra oppstatsmøter_26.11.21
20. R-319 Merknader varsel om oppstart, samlet_08.03.24
21. R-319 Merknader utvidelse av planområdet, samlet_08.03.24
22. R-319 Avinors innspill til lokalisering av avfallshånderingsanlegg_17.02.17