



# Kristiansund kommune

---

Saksnummer arkiv	22/02161-30
Saksnummer P&B	PLAN-22/00353-31
Saksbehandler	Ove Brynhildsvoll
Dato	13.09.2024

Behandlet av

---

**Utvalg**

Hovedutvalg plan og bygning

**Møtedato**

23.09.2024

---

## Saksframlegg

### R-322 Detaljregulering med konsekvensutredning for Melkvikan Næringspark, 1. gangs behandling

#### Kommunedirektørens innstilling:

Hovedutvalg plan og bygning legger forslag til detaljregulering med konsekvensutredning for Melkvikan næringspark, R-322, 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 med konsekvensutredning for Melkvikan næringspark, R-322.

Formålet med planen er å tilrettelegge for næringsvirksomhet og videre utvikling av Melkvikan næringspark. Tyngre industri som tidligere preget området fases ut og flyttes til industriområdet på Dale. Planen hjemler for noe utfylling i sjø, samt etablering av nye kaianlegg.

Ikon Arkitekt og Ingeniør AS fremmer planforslag med konsekvensutredning på vegne av forslagsstiller Sterkoder AS.

#### Områdebeskrivelse

Planområdet er 75,1 dekar (75 000 kvadratmeter) stort, beliggende på Nordlandet i Kristiansund. Nord av planområdet ligger Nordsundet, et av tre sund som leder inn til havnebassenget i Kristiansund. Mot vest avgrenses området av en skogkledd, ubebygde kolle, sørlig avgrensning følger riksvei 70 Dalegata, inntil ny innfartsvei over Kråkhaugen er på plass.

Østlig avgrensning er fylkesvei 6248 Dalegata, og tilstøtende industribebyggelse på Gevorbnerholmen.



1. Til venstre et oversiktsbilde med anvisning av planområdet. Til høyre ser man industriområdet i Melkvikan, med anvisning til avgrensning i oppstartsvarselet.

Høyre utsnitt i figur 1 viser planområdets utstrekning ved varsel om oppstart. Planområdet er siden blitt noe redusert, viser til plankartet (vedlegg 1).

Melkvikan har i lang tid vært benyttet til verftsindustri, med etablering av Sterkoder verft i 1916. Umoe konsernet overtok industriaktiviteten i 1991, og skipsbyggingen ble avviklet rundt 2003. Siden den gang er det skjedd en gradvis transformasjon av området, hvor tyngre industri fases ut og erstattes av næringsarealer. Den gamle verftsbygningen, kjent som blåbygget, ble revet sammen med bedding nordøst på eiendommen i 2023. Næringsområdet har adkomst fra Dalegata i sørøst.

Det står i dag tre større næringsbygg på eiendommen, med høyde fra 8-21 meter. Byggenes grunnflate varierer fra 850 til 1900 kvm. Nordvest i planområdet er det etablert et sundbåtanløp, som ble innlemmet i rutenettet til Sundbåten høsten 2023. Fra RV70 går det en gangvei ned til sundbåtanløpet. Både gangvei og sundbåtanløp ligger innenfor foreslått planavgrensning.

En oversikt over berørte eiendommer fremgår av planbeskrivelsens kapittel 1.2.

## Planstatus og overordnede føringer

Detaljregulering for Rv 70 Vikansvingen – Kontrollplassen, plan-ID R-285, vedtatt 24.01.2022 regulerer sørvestlige del av planområdet til parkeringsplass. Utover dette er planområdet uregulert.

Kommunedelplan for sjøområdene, plan-ID K-201601, vedtatt 15.05.2018, avsetter areal i sjø til ferdselsområder. Kommuneplan for Kristiansund, plan-ID K-201801, vedtatt 07.09.2023, heretter omtalt som KPA, avsetter landareal til næringsområde. I tillegg hjemler KPA for noe utfylling i sjø.

Planforslaget forholder seg til avgrensninger satt i nylig vedtatte KPA, og er således i tråd med overordnet plan.

Planforslaget er vurdert opp mot forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften). Det åpnes i planforslaget for å utvide eksisterende kaianlegg og etablere permanente pirer, forslaget er derfor vurdert til å omfattes av KU-forskriftens vedlegg I 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.*

Planforslag som omfattes av forskriftens vedlegg I skal alltid ha planprogram og konsekvensutredning. Planprogram for Melkvikan næringspark ble fastsatt av hovedutvalg plan og bygning 30.01.2023, sak [6/23](#). For konsekvensutredningen vises det til planbeskrivelsens kapittel 7.

Følgende statlige- og regionale føringer er i planbeskrivelsens kapittel 3.3 listet opp som relevante:

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

## Planprosess og innkomne innspill ved oppstart

11.04.2022 – Planinitiativ mottatt kommunen

09.05.2022 – Befaring på planområdet med forslagsstiller og plankonsulent

11.05.2022 – Oppstartsmøte ble avholdt

12.07.2022 – Varsel om oppstart og høring av planprogram. Annonsert i TK 16.07 med høringsfrist 09.09.2022

30.01.2023 – Planprogram fastsatt i hovedutvalg plan og bygning, politisk sak (PS) 6/23

16.02.2024 – Planforslag mottatt kommunen

07.08.2024 – Siste reviderte versjon av planmateriale mottatt kommunen

### Innspill til oppstart og høring av planprogram

Det kom inn 10 merknader til oppstartsvarselet. Nedenfor følger plankonsulentens sin oppsummering av disse, samt kommentarer til de respektive fra hhv. forslagsstiller/plankonsulent og planmyndigheten.

For merknader til høring av planprogram vises det til PS 6/23, fastsetting av planprogram for Melkvikan Næringspark R-322.

### **Møre og Romsdal fylkeskommune, 15.09.2022**

<b>Oppsummering av innspill</b>	<b>Plankonsulents kommentar</b>	<b>Kommunedirektørens kommentar</b>
<u>Automatisk freda kulturminner</u> Det er ikke spesielle merknader knyttet til landsiden, men en ber om at det kommer fram av planen at myndighetene skal kontaktes dersom en mistenker funn av automatisk freda kulturminner. Dette gjelder også sjøarealet.	Hensynet til automatisk freda kulturminner vil omtales i planbeskrivelsen og sikres gjennom planens bestemmelser.	Tatt med en bestemmelse (§2 h) som sikrer hensynet til automatisk freda kulturminner. Temaet er også omtalt i planbeskrivelsens kapittel 4.5.
<u>Kulturminner fra nyere tid</u> Det er to SEFRAK-registrerte bygg innenfor planområdet. Dette gjelder eldre sjøhus i Dalegata 63 og eldre industribygg ved Gevorbnerholmen. Fylkeskommunen har relativt nylig uttalt seg om Dalegata 63, og den har etter fylkeskommunens	Som omtalt i planprogrammet og i oppstartsvarselet, så er det et ønske å ta vare på sjøhuset i Dalegata 63. En ønsker å benytte kvalifiserte håndverkere	Sjøhuset i Dalegata 63 er gitt et eget bestemmelsesområde (#3), viser til planbestemmelsenes § 5.2.

Oppsummering av innspill	Plankonsulents kommentar	Kommunedirektørens kommentar
<p>syn høy kulturhistorisk verdi, selv om det ikke foreligger vern. Sjøhuset er en viktig del av bryggemiljøet i Kristiansund. Fylkeskommunen ser meget positivt på ønsket om istandsetting av sjøhuset, og anbefaler å engasjere kvalifiserte restaureringshåndverkere til å vurdere tilstanden. Fylkeskommunen stiller også gjerne med rådgivning i denne saken.</p> <p>Det anbefales også å vurdere bevaring og ny bruk av SEFRAK-registrert bygg lengst øst i planområdet.</p>	<p>til å vurdere dagens tilstand. Dersom det er realistisk å renovere dagens bygg, så vil man gå videre med disse planene. Dersom det ikke er forsvarlig vil man sette opp en kopi av bygget, men en håper renovering lar seg gjøre.</p>	<p>Brygga søkes bevart, dersom det skulle vise seg umulig skal det ved eventuell rivningssøknad vedlegges faglig begrunnelse.</p> <p>Planområdet er innskrenket og berører ikke lengre SEFRAK-bygg ved Gevorbnerholmen.</p>
<p><u>Samferdsel</u></p> <p>Fylkeskommunen ser det som svært viktig at planforslaget ikke påvirker trafikksikkerheten. Fv. 6248 har en ÅDT på 4391 og fartsgrense 50 km/t. Fylkesvegen er i rammeplan for avkjørsler og differensierte byggegrenser gitt holdningsklasse 2 – streng med byggegrense på 50 meter målt fra senterlinje, avstand på 30 meter kan aksepteres. Det er registrert flere ulykker i området. Byggegrense må vises og målsettes i plankart. Fylkesvegens vegareal må inngå i plankartet. Sideareal skal vises som annen veggrunn, fylkesvegens sikkerhetssone (jf. N101) skal være sikra i planforslaget og skal være regulert til annen veggrunn. Det må settes av tilstrekkelig areal til drift og vedlikehold.</p>	<p>Vi ser på trafikk og trafikksikkerhet som et viktig tema i planarbeidet, og vil naturligvis legge gjeldende håndbøker og lover til grunn for planleggingen.</p>	<p>Det er utarbeidet et trafikknotat, viser til vedlegg 18. Byggegrenser er vist i plankartet. Dagens to avkjørsler til hhv. Melkvikan og Gevorbnerholmen er foreslått samlet til en.</p> <p>Fylkeskommunen vil i høringsperioden bli utfordret på hvorvidt hensynet til FV 6248 er tilstrekkelig ivaretatt.</p>
<p><u>Støy</u></p> <p>Støy må vurderes i samsvar med T-1442. Nødvendige avbøtende tiltak skal sikres i planen.</p>	<p>Det vil utarbeides en støyvurdering i forbindelse med planarbeidet. Merknad tas til følge.</p>	<p>Det er utarbeidet en støyvurdering, viser til vedlegg 16.</p>

#### Statsforvalteren i Møre og Romsdal, 08.09.2022

Oppsummering av innspill	Plankonsulents kommentar	Kommunedirektørens kommentar
<p><u>Støy</u></p> <p>Nasjonale retningslinje T-1442 skal ligge til grunn for planarbeidet. Det anbefales at det blir gjennomført en støyfaglig utredning i forbindelse med planarbeidet.</p>	<p>Det vil bli utarbeidet en støyutredning.</p>	<p>Viser til vedlegg 16.</p>
<p><u>Fylling i sjø</u></p> <p>Fylling og mudring i sjø må skje med særskilt tillatelse etter forurensningsforskriften og</p>	<p>Nødvendige undersøkelser, tiltak og tillatelser vil</p>	<p>Viser til bestemmelsenes § 7.1 c, d, e og f.</p>

Oppsummering av innspill	Plankonsulents kommentar	Kommunedirektørens kommentar
forurensningsloven. Undersøkelser av sjøbunnen skal gjøres i samsvar med veileder <i>M-350/2015 Håndtering av sedimenter</i> .	redegjøres for og sikres i planen.	
<u>Samfunnssikkerhet og klimatilpassing</u> Overvann og flomveier må tas hensyn til i planleggingen. NVE har utarbeidet en veileder som omhandler temaet. Veilederen kan legges til grunn for planarbeidet.	Overvann, stormflo og havnivåstigning vil være viktige hensyn i planarbeidet.	Planens bestemmelser § 3.1.1 k og l ivaretar hensynet til stormflo og havnivåstigning.  For overvann vises det til planbeskrivelsens kapittel 6.9.

**Statens vegvesen, 08.09.2022**

Oppsummering av innspill	Plankonsulents kommentar	Kommunedirektørens kommentar
<u>Trafikkanalyse</u> Ingen innvendinger til planlagt arealbruk. I forbindelse med tidligere utbyggingstiltak er det utarbeidet en trafikkanalyse for hovedtilkomsten til planområdet. Denne må oppdateres iht. nye trafikk tall, dersom adkomsten forblir uendret fra i dag.	Trafikkanalysen vil bli oppdatert med nye trafikk tall.	Viser til vedlegg 18.
Det er tre avkjørsler fra rv. 70. Det må ikke legges opp til at disse skal betjene utbyggingen så lenge vegen har riksvegstatus.	Det foreligger ikke planer om å ta i bruk disse avkjørslene.	Viser til plankonsulents kommentar.
Ved omlegging av rv. 70 vil veien få vesentlig mindre trafikk. I gjeldende reguleringsplan er den vestre avkjørselen til planområdet opprettholdt, men denne må vurderes på nytt dersom det legges opp til endret eller utvidet bruk.	Det er ønskelig å benytte denne avkjørselen i større grad enn i dag når riksvegen legges om. Omfanget av bruken vil gå fram av planen.	Vestre avkjørsel opprettholdes og sikrer adkomst til regulert parkeringsplass. Det åpnes ikke for adkomst til planområdet via f_GS1.
Avkjørsel fra rv 70 til eksisterende kontorbygg må vises som stengt i plankartet. Det samme gjelder den østre tilkomsten til området (stengt med bom i dag).	Merknad tas til følge.	Avkjørselen er foreslått videreført og forbeholdt blålysetater. Viser til kommunedirektørens vurdering under punkt Trafikkforhold.
Det vil naturligvis være en trinnvis utbygging av området og det vil være aktuelt å kreve ulike tiltak i forbindelse med de ulike utbyggingstrinnene. Omlegging av rv. 70 vil kunne spille inn på hvilke tiltak eller trinn som bygges ut.	Vi vurderer det også som sannsynlig at det vil kunne være aktuelt med rekkefølgekrav knyttet til ulike utbyggingstrinn.	Det er ikke foreslått trinnvis utbygging. Rekkefølgebestemmelsene er knyttet opp mot andel ny BRA innenfor planområdet.
Området har i dag store åpne asfaltflater. Det vil være viktig at det legges opp til tydelige, effektive og trafikksikre	Det vil være naturlig å stramme opp internveiene.	Merknaden tas til orientering. Gang-/sykkelvei er sikret

Oppsummering av innspill	Plankonsulents kommentar	Kommunedirektørens kommentar
løsninger også med tanke på de myke trafikantene.	Spesielt med tanke på at bruken endrer seg fra indrustri til kontor, lager og verksted.	gjennom hele planområdet.
<u>Parkeringsdekning</u> Planområdet er sentrumsnært og har kort avstand til ulike kollektivtilbud, samt gang- og sykkelforbindelser. Dette gir et stort potensial for å velge andre transportmiddel enn privatbil. En restriktiv parkeringsdekning vil bygge opp under dette.	En vil i planarbeidet legge til grunn parkeringsnormen som er foreslått i forslag til ny kommuneplan.	Planforslaget legger opp til en mer restriktiv parkeringsdekning enn hva KPA åpner for, 0,5 parkeringsplasser pr. 100 m <sup>2</sup> BRA.
Vegvesenets normalkrav tar hensyn til universell utforming og skal legges til grunn for planlegging av det offentlige vegnettet.	Merknad tas til følge.	Viser til planleggers kommentar.

**Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 08.09.2022**

Oppsummering av innspill	Plankonsulents kommentar	Kommunedirektørens kommentar
Faren for kvikkleireskred må avklares. Det anbefales at man bruker veilederen; «Sikkerhet mot kvikkleireskred» NVE støtter at lokale terrengforhold vurderes med tanke på fare for steinsprang.	Merknad tas til følge.	Viser til gjennomført ROS-analyse. Bestemmelsenes § 7.1 f sikrer gjennomføring av geotekniske undersøkelser før utfylling i sjø innenfor område NT4 og KAI2 eller ved etablering av kaipirer.

**Kystverket, 09.09.2022**

Oppsummering av innspill	Plankonsulents kommentar	Kommunedirektørens kommentar
Det er viktig at ny kai ikke begrenser sikker og effektiv ferdsel for sjøtrafikken. Eventuelle kaianlegg med tilhørende infrastruktur må dimensjoneres for å tåle bølger fra skipstrafikken og flak fra isbryting.	Kaianlegget og nødvendig infrastruktur vil dimensjoneres for å tåle påvirkninger fra bølger. Is og isbryting vurderes som lite aktuelt i våre områder.	Viser til plankonsulents kommentar.
Av planprogrammet går det fram at det skal utarbeides en konsekvensutredning som vurderer om ny kaifront vil kunne få konsekvenser eller komme i konflikt med farvannet. Kystverket har ikke ytterligere kommentarer til oppstartsvarselet.	Merknad tas til orientering.	Merknad tas til orientering. For gjennomført konsekvensutredning vises det til planbeskrivelsens kapittel 7.

**Mattilsynet, 08.09.2022**

Oppsummering av innspill	Plankonsulents kommentar	Kommunedirektørens kommentar
Drikkevann må omtales i ROS-analysen og det må sikres tilstrekkelig kapasitet og kvalitet. Det må tas høyde for at krav til slukkevann vil påvirke dimensjoneringen av vannledningsnett.	Det vil utarbeides en plan for hvordan vann- og avløp skal kunne løses i området. Opplysninger fra kommunen sier at området har god tilgang på vann.	Viser til plankonsulents kommentar. For gjennomført ROS-analyse vises det til vedlegg 4.

**Mellom (NEAS), 09.09.2022**

Oppsummering av innspill	Plankonsulents kommentar	Kommunedirektørens kommentar
Innenfor den blå hallen som er tenkt revet er det en nettstasjon som må ivaretas under og etter at hallen er revet.	Merknad tas til følge.	Nettstasjonen er sikret med hensynssone H370, og planens bestemmelser § 4.1.2.

**Avinor, 15.08.2022**

Oppsummering av innspill	Plankonsulents kommentar	Kommunedirektørens kommentar
<u>Høyderestriksjonsflater</u> Hele planområdet ligger innenfor horisontalflaten som er en høyderestriksjonsflate tilknyttet lufthavnen. Horisontalflaten ligger på 107,5 meter over havet. Nye bygg og kraner til bygging innenfor planområdet vurderes til ikke å komme i konflikt med denne flaten.	Merknad tas til orientering.	Merknad tas til orientering.
<u>Byggerestriksjoner</u> Planområdet vil ikke være i konflikt med flynavigasjonsanleggene.	Merknad tas til orientering.	
<u>Belysning</u> Planområdet vil bli liggende i innflygingen til rullebanen og det er viktig at belysning innenfor planområdet ikke skaper farlig eller villedende belysning. Lys som på grunn av intensitet, utforming eller farge kan medføre en fare for flysikkerheten. Det må derfor stilles krav til hvordan belysning i området skal skje. Dette gjelder både i anleggsperioden og ved ferdig utbygd område.	Planen vil ta hensyn til regler knyttet til belysning.  Merknad tas til følge.	Belysning er sikret i planbestemmelsenes § 2 j.
<u>Birdstrike</u> Avinor ber om at tas inn en bestemmelse for å kunne forebygge faren for «birdstrike».	Planen vil innarbeide en bestemmelse knyttet til å forebygge faren for «birdstrikes».	Viser til planens bestemmelser § 2 i.

**Jemar Dalegata AS, 29.09.2022**

Oppsummering av innspill	Plankonsulents kommentar	Kommunedirektørens kommentar
<p>Det er ønskelig at reguleringsområde utvides til også å gjelde Martiniuseiendommen (Gnr/Bnr 31/27/0/0, Dalegata 115B, 117c, 117d, 117a, 123d, 113b, 113c), samt de to naustene som står mellom Statoil (Dalegata 103) og Dalegata 114.</p>	<p>I utgangspunktet var ønsket å kun regulere eiendommen til Melkvikan Næringspark, men på grunn av kryssløsninger i området ba Kristiansund kommune om at plangrensen ble utvidet. Dette gjør det mulig å stenge en av de to eksisterende tilkomstene, og regulere en felles løsning.</p>	<p>Viser til plankonsulents kommentar. Ny adkomst til nevnte eiendommer er sikret gjennom reguleringsplan for Melkvikan næringsområde. Det anses som hensiktsmessig å videreutvikle Martiniuseiendommen i en egen reguleringsprosess.</p>
<p>En felles veiløsning med gjennomkjøring fra Melkvikan til blåhallen til Sterkoder gjør at man unngår å snu inne på området, avlaster Dalegata som er sterkt trafikkert og som også benyttes som skolevei. Å flytte tungtrafikken ned på kaiplan vil bedre forholdene for boligområdene.</p>	<p>Trafikken som i dag belaster Dalegata er ikke generert av aktiviteten i Melkvikan. Vi vil i denne reguleringsplanen vurdere nødvendige utbedringer som utløses på grunn av økt aktivitet innenfor planområdet. I tillegg har man som nevnt gått med på å regulere en felles tilkomst som det vil være mulig å knytte seg på etter hvert som områdene øst for vårt planområde blir regulert.</p>	<p>Planforslaget viser en felles veiløsning. Kryss etc. er dimensjonert med tanke på en fremtidig utvikling av næringsarealer mot øst.</p>
<p>En utvidelse av planområdet vil også bedre legge til rette for helhetlige løsninger for vann, avløp, overvann og el-forsyning.</p>	<p>Det er naturligvis alltid en fordel å tenke på helhetlig infrastruktur, men vi kan ikke se at den foreslåtte plangrensen legger begrensninger på å finne gode løsninger.</p>	<p>Viser til plankonsulents kommentar.</p>
<p>Videre vil en utvidelse av planområdet legge til rette for flere aktører og aktiviteter. Noe som igjen vil kunne gi et større potensiale for klyngevirksomhet og synergier. En sammenhengende plan mellom Melkvikan og blåhallen til Sterkoder vil også gi bedre løsninger for berørte grunneiere og hensynet til industrien.</p>	<p>Et sammenhengende næringsområde vil naturligvis gi plass til flere aktører og forenkle den interne logistikken, samt gi område en større fleksibilitet. Samtidig mener vi at det vil være fullt mulig å skape klynger og synergier selv om avstanden mellom næringsområdene er 6-700 meter.</p> <p>Dersom de berørte grunneierne øst for planområdet kommer til enighet om å regulere sine areal til næring/industri, så vil det naturligvis bli anledning til å knytte seg til veinettet som reguleres i Melkvikan, slik at</p>	<p>Det anses som hensiktsmessig å regulere i flere etapper. Melkvikan næringspark er et gryteklart prosjekt som er avhengig av rask planavklaring for å kunne videreutvikle sine næringsarealer. Kommunedirektøren ser positivt på ny næringsaktivitet østover langs Nordsundet, og ønsker eventuelle fremtidige reguleringsprosesser i tråd med overordna plan velkommen.</p>



Oppsummering av innspill	Plankonsulents kommentar	Kommunedirektørens kommentar
	det kan etableres nye internveier langs kaifronten.	

**NTNU Vitenskapsmuseet, 14.09.2022**

Oppsummering av innspill	Plankonsulents kommentar	Kommunedirektørens kommentar
<p>NTNU Vitenskapsmuseet er fagmyndighet for kulturminner under vann i Midt-Norge.</p> <p>Dersom reguleringsplanen åpner for inngrep i sjø eller vassdrag i form av mudring eller annen graving, utfylling, moringer, pæling eller annet, kan det kreves gjennomføring av marinarkeologisk befaring på stedet.</p>		<p>Merknad tas til orientering.</p> <p>Planforslaget åpner for noe utfylling. NTNU Vitenskapsmuseet vil bli oversendt planforslaget til uttale under høring og offentlig ettersyn.</p>
<p>Det bes om at tiltakene i sjø blir nøye beskrevet i det videre planarbeidet, med hensyn til materialbruk, alle inngrep i sjø og reelle dimensjoner (herunder fyllingsfot). Dette må komme tydelig fram av kartmaterialet.</p>	<p>Eventuelle fyllingsfoter og type konstruksjoner vil gå fram av plankartet.</p> <p>Merknad tas til følge.</p>	<p>Maks utstrekning av fyllingsfot er vist i plankartet.</p>
<p>Ber om å få oversendt 1. utkast av reguleringsplanen med reguleringsbestemmelser og kartmateriale, til uttalelse når dette foreligger.</p>		<p>Merknad tas til etterretning.</p>

**Beskrivelse av planforslaget**

Planforslaget er en detaljregulering etter plan- og bygningsloven § 12-3, og består av følgende dokumenter:

1. R-322 Plankart\_26.06.24
2. R-322 Planbestemmelser\_26.06.24
3. R-322 Planbeskrivelse\_26.06.24
4. R-322 ROS-analyse\_10.01.24
5. R-322 Planprogram\_31.01.23
6. R-322 Oversiktskart\_16.02.24
7. R-322 Merknadsmatrise\_26.10.22
8. R-322 Innkomne merknader, samlet\_26.10.22

9. R-322 Referat oppstartsmøte\_05.07.22
10. R-322 Rammeplan VAO\_30.01.24
11. R-322 VA-plan\_30.01.24
12. R-322 Illustrasjonsplan, siktlinjer og terrengsnitt\_13.02.24
13. R-322 Mulighetsstudie, øst
14. R-322 Mulighetsstudie, vest
15. R-322 Perspektivtegninger\_29.04.24
16. R-322 Støyutredning\_23.03.23
17. R-322 Havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning – notat\_04.01.23
18. R-322 Trafikknotat\_26.06.24
19. R-322 Beregningsmodell venstresvingefelt, veiplaner og lengdeprofil\_25.06.24

Plankart og planbestemmelser er planens juridiske dokumenter.

### Konsekvensutredning

Planforslaget ble i etterkant av avholdt oppstartsmøte vurdert til å falle inn under forskrift om konsekvensutredning vedlegg I nr. 8 bokstav 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.*

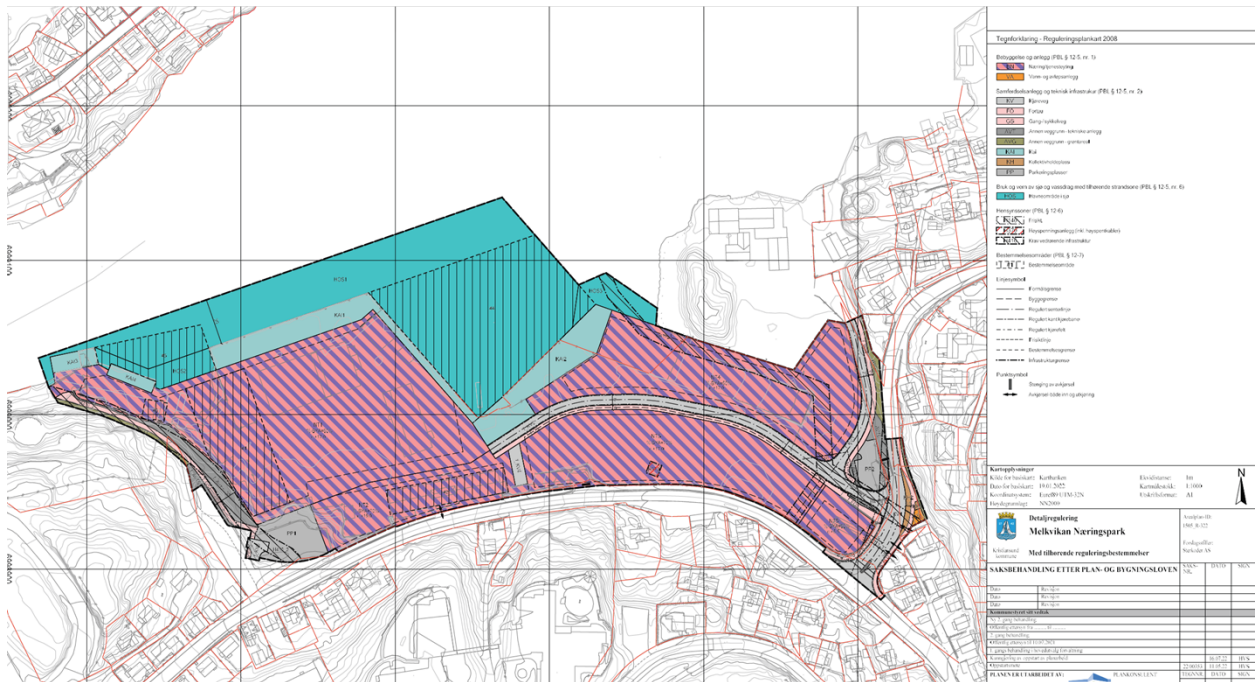
Jf. forskriftens § 6 bokstav b skal planer som omfatter tiltak i vedlegg I alltid konsekvensutredes og ha planprogram. Vedtatt planprogram følger saken som eget vedlegg.

Planprogrammets kapittel 2.2 lister opp utredningstema som skal vurderes, jf. KU-forskriftens § 21. Her fremgår kjent kunnskap og utredningsbehov for de respektive tema. Av planprogrammets kapittel 2.3 fremgår det at følgende tema skal konsekvensutredes:

Tema	Hva skal utredes?
Beredskap og ulykkesrisiko	Det skal utarbeides en konsekvensutredning som vurderer om en ny kaifront vil kunne få konsekvenser eller komme i konflikt med farleden. Utredningen vil innarbeides som del av planbeskrivelsen.

Tabell 1. Tabell over KU-tema hentet fra vedtatt planprogram.

For gjennomført konsekvensutredning vises det til planbeskrivelsens kapittel 7. Konsekvensutredningen omtales også under kommunedirektørens vurdering punkt Konsekvensutredning.



2. Plankart med tegnforklaring, datert 06.08.2024.

Plankartet består av ett kartblad og regulerer areal på grunnen. Viser til figur 2. Plankartet foreligger i kartmålestokk 1:1000

**Planforslaget hjemler i hovedsak for følgende formål:**

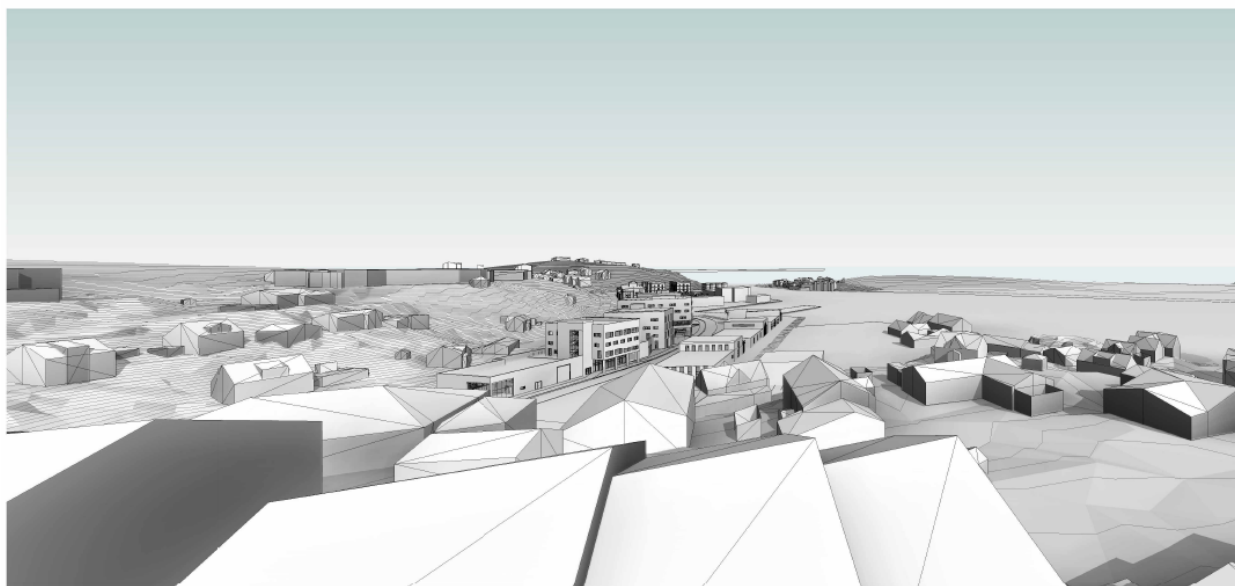
Under følger en oppstilling av arealformål som inngår i planen, jf. plankartets tegnforklaring og plan- og bygningslovens § 12-5. Forkortelser for de respektive formål er vist i parentes. I det videre omtales arealformål kun med forkortelser. Noen forkortelser, eksempelvis kjøreveg (KV), er vist med o\_ eller f\_ foran forkortelsen, der o – offentlig og f – felles.

**Bebyggelse og anlegg (PBL § 12-5 nr. 1)**

*Nærings/tjenesteyting (NT):*

Innenfor areal vist som NT på plankartet tillates det etablert bygninger, virksomheter og arbeidsplasser for tjenesteytende næringer, verksted og produksjonsbedrifter, lager og kontor. NT er delt inn i formålsflatene 1-5. For NT2 tillates i tillegg etablering av parkeringshus i tilknytning til regulert parkeringsplass. Innenfor NT4 og NT5 tillates det etablert vegserviceanlegg.

Maksimal byggehøyde varierer fra felt til felt. NT1, NT3 og NT4 tillater bebyggelse opp til kote 17. NT2 tillater bebyggelse til kote 19, mens NT5 tillater bebyggelse opp til kote 6,5. I tillegg omfattes deler av NT1 og NT2 av bestemmelsesområdene #1 og #2 med egne høydebestemmelser jf. planens bestemmelser § 5.1. Maks byggehøyde er her satt til kote 23,5. Det er utarbeidet perspektivtegninger som viser effekten av full utbygging, viser til vedlegg 15 samt figur 3.



<b>IKON</b> ARKITEKT INGENIØR  <small>NB! Denne teikning kan ikkje kopierast eller nyttast på annan måte enn det som framgår av avtalen.</small>	Rev. Revisjonen gjelder	Målestokk	Uttart	Kont.	Dato
	ABP Sterkoder AS Melkvikan		Dato	20.04.24	
		Tegnet	SHA	Om. lbr.:	
		Kont.		10/50	
	Arktitekt	A-3	Prosjektør	1138	
	Tekningnr.	A-81-08			Rev.
	Perspektiv - sett fra Amundbergan mot vest				

3. Perspektivtegning fra Amundbergan sett mot vest. Planlagt næringsområde ligger midt i illustrasjonen.

#### Vann- og avløpsanlegg (VA):

Innenfor areal vist som VA på plankartet tillates avløpsanlegg/pumpestasjon med tilhørende bygning. Installasjonen er allerede etablert.

#### Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 12-5 nr. 2)

##### Kjøreveg (KV):

Det er innenfor planområdet regulert fem kjøreveier. KV1 er offentlig, og regulerer krysset i Melkvikan og deler av fylkesvei 6248. Dagens to avkjørsler til industri-/næringsområdene skal samlokaliseres i en felles avkjørsel. Planens bestemmelser sikrer både utforming og opparbeiding av krysset Dalegata/næringsområdet. Tidspunkt for opparbeidelse er satt til maks 10 000 m<sup>2</sup> BRA med ny næringsbebyggelse innenfor planområdet.

KV2-5 er internveier innenfor planområdet. KV3 sikrer ny adkomst til næringsinteresser nordøst for Melkvikan næringspark.

##### Fortau (FO):

o\_FO1 og o\_FO2 er regulert som offentlig fortau langs fylkesvei 6248 Dalegata. f\_FO3 og f\_FO4 er felles fortau internt i planområdet. Bredden av regulerte fortau er satt til 3 meter, og fortauene skal skilles fysisk fra tilstøtende kjøreveier med kantstein.

##### Gang-/sykkelveg (GS):

Regulerer eksisterende gang-/og sykkelvei (f\_GS1) ned til KAI3 og KAI4. Adkomst til tekniske anlegg er sikret gjennom planens bestemmelser § 3.2.3 bokstav a.

##### Annen veggrunn – tekniske anlegg (AVT):

Areal regulert til AVT regulerer trafikkøy, rekkverk, støttemurer og andre tekniske innretninger nødvendig for å kunne etablere kjøreveier. Viser til planens bestemmelser § 3.2.4 for en uttømmende liste.

*Annen veggrunn – grøntareal:*

Sideareal og skråningsutslag for f\_GS1 og o\_KV1.

*Kai (KAI):*

Det er regulert inn 4 kaier. KAI1 og KAI2 er nåværende industrikaier, med mulighet for forlengelse av KAI2. KAI3 utgjør en mindre pir og dykdalb vest i området, mens KAI4 er etablert sundbåtanløp.

I tilknytning til KAI2 åpner planforslaget for å etablere en kaipir mot nord innenfor bestemmelsesområde #4. Illustrasjon av mulig pir fremgår av figur 4, som er et utsnitt av vedlagte illustrasjonsplan (vedlegg 12).



4. Utsnitt fra illustrasjonsplanen over mulig kaipir.

*Kollektivholdeplass (KH):*

Planen avsetter tre områder til KH. KH1 regulerer allerede etablert buskur, KH2 regulerer etablert busslomme, og KH3 regulerer areal for fremtidig buskur i tilknytning til KH2.

*Parkeringsplasser (PP):*

Det reguleres to parkeringsplasser innenfor planområdet. PP1 i vest er en regulert utvidelse av allerede regulert parkeringsplass gjennom tilstøtende reguleringsplan, Rv 70 Vikansvingen – Kontrollplassen. I tilknytning til PP1 åpnes det for parkeringshus over to plan. Innenfor PP2 kan det etableres parkeringsplass og kommersielt ladeanlegg for EL-bil.

**Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (PBL § 12-5 nr. 6)**

*Havneområde i sjø (HOS):*

Areal i sjø til ferdsel og havneaktivitet. HOS2 og HOS3 viser maks tillatt utstrekning av mulige fyllingsfoter.

**Sikringssoner og hensynssoner (PBL § 12-6)**

**Frisikt, H140:**

I tilknytning til veikryss. Sikthindrende installasjoner eller vegetasjon høyere enn 0,5 meter over tilgrensende veiens nivå tillates ikke.

**Høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler), H370**

Hensynssone rundt etablert nettstasjon.

**Krav vedrørende infrastruktur, H410:**

Innenfor hensynssonen ligger hovedledning for offentlig vann- og avløpsanlegg. Det tillates ikke oppført ny bebyggelse eller konstruksjoner innenfor hensynssonene som er til hinder for drift og vedlikehold.

**Bestemmelsesområder (PBL § 12-7)**

#1 og #2: Områder med egne høydebestemmelser. Bebyggelse tillates opp til kote 23,5 innenfor bestemmelsesområdene.

#3: Innenfor bestemmelsesområde #3 står en eldre brygge som søkes bevart. Planen åpner for at brygga kan erstattes med en replika dersom bevaring anses umulig.

#4: Innenfor bestemmelsesområde #4 tillates det etablert pir, vinkelrett utstikkende fra KAI2. Pirens lengde skal tilpasses slik at den ikke stikker lengre ut i havnebassenget enn kaifrontlinjen for nordre del av KAI1.

#4 og 5: Innenfor bestemmelsesområdene #4 og #5 tillates etablering av flytebrygger.

Hjemmelshavere innenfor planområdet er pr. september 2024:

Gnr/bnr	Hjemmelshaver(e)
10/42	Gro Hammerås Grødhall
10/50	Sterkoder AS
10/89	Gevorbnerholmen ANS
10/954	Statens vegvesen
31/2	Uavklart eiendomsforhold
31/50	Knut Knudtsen
31/81	Gevorbnerholmen ANS og Jemar Dalegata AS
31/196	Kristiansund kommune
31/314	Sterkoder AS
31/634	Kristiansund kommune
31/645	Kristiansund kommune
31/1099	Uavklart eiendomsforhold
31/1127	Statens vegvesen
31/1128	Møre og Romsdal fylkeskommune

Tabell 2. Oversikt over hjemmelshavere innenfor planområdet

**Planens virkninger**

Planens virkninger og forslag til avbøtende tiltak omtales i planbeskrivelsens kapittel 8 med følgende temaer:

- Overordnede planer
- Støy
- Stedets karakter
- Landskap
- Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi
- Forhold til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven
- Klimaplanlegging
- Mobilitet
- Arealbruk

- Energibruk
- Materialer
- Klimatilpassing
- Trafikkforhold
- Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk
- Barns interesser
- Universell tilgjengelighet
- Folkehelse
- Teknisk infrastruktur
- Økonomiske konsekvenser for kommunen
- Konsekvenser for næringsinteresser
- Interessesetninger
- Avveining av virkninger

## **Kommunedirektørens vurdering**

### **Overordnede føringer/planer**

Planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel, vedtatt 07.09.2024. Kommuneplanen avsetter dagens landareal til næring, og åpner samtidig for noe utfylling ut i sjø – vist som fremtidig næringsareal. Planforslaget åpner for noe utfylling ut i sjø, men ikke så langt ut som det KPA åpner for. Eventuelle fyllingsfoter vil heller ikke utfordre formålsavgrensninga i KPA.

Kommunedirektøren ser positivt på å fortette i et eksisterende næringsområde, tett på allerede utbygde kollektivlinjer. Målkapitlet (kapittel 3) i statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging presiserer viktigheten av å bidra gjennom planlegging til å tilrettelegge for verdiskapning og næringsutvikling, videre at utbyggingsmønsteret legger til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

En fullrealisering av Melkvikan næringspark kan medføre opptil 800 arbeidsplasser innenfor planens yttergrenser. Nærhet til sundbåt, kollektivholdeplasser i tillegg til god tilrettelegging for myke trafikanter vil derfor, etter kommunedirektørens skjønn, stimulere til å velge klimavennlige transportmuligheter. Skal Kristiansund nå sine ambisiøse klimamål er man avhengig av å lykkes med denne type fortettingsprosjekter.

### **Planavgrensning**

Ved varsel om oppstart sommeren 2022 ble det varslet oppstart for et betydelig større område enn det som omfattes av foreliggende planforslag. Dette gjelder særlig næringsarealer i nordøst mot Gevorbnerholmen, samt i vest mot Nordsundbrua. Det er i de fleste plansaker vanlig praksis å varsle større enn det som i utgangspunktet tenkes regulert, dette for å slippe utvidede oppstartsvarsler.

Det kom inn innspill til oppstartsvarselet fra Jemar Dalegata AS, som ønsket at planen også regulerte deres arealer på Gevorbnerholmen. Innspillet ble ikke tatt til følge, da det anses som hensiktsmessig å regulere områdene hver for seg. R-322 sikrer felles adkomst fra Dalegata til de to næringsområdene, viser til punktet Trafikkforhold under kommunedirektørens vurdering.

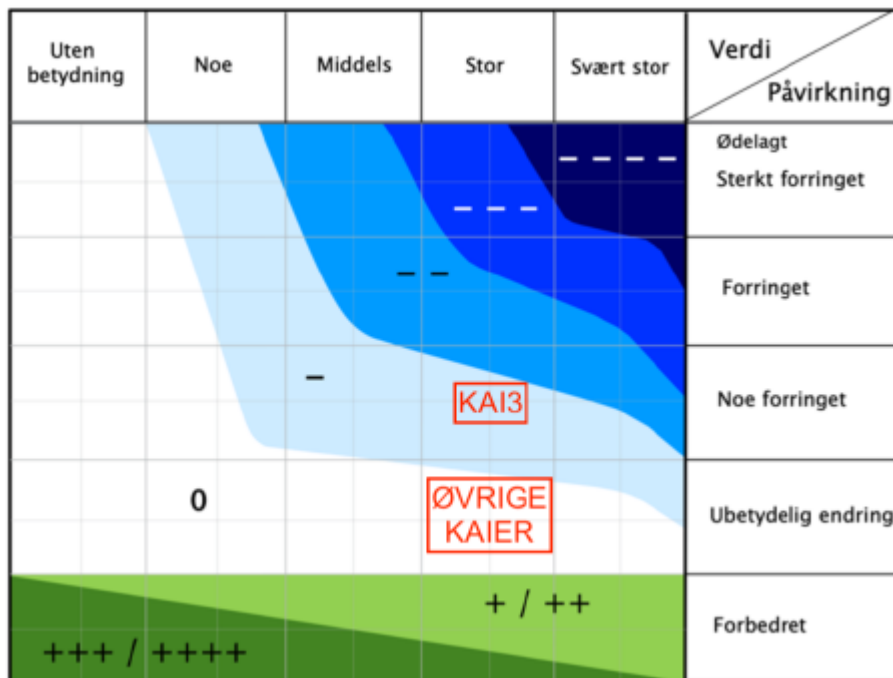
### **Konsekvensutredning**

Det er gjennomført en konsekvensutredning, viser til planbeskrivelsens kapittel 8. Formålet med en konsekvensutredning er å sikre hensynet til miljø og samfunn. Jf. KU-forskriftens § 17, skal *konsekvensutredningens innhold og omfang tilpasses den aktuelle planen, og være relevant for beslutninger som skal tas*. For planer med planprogram skal konsekvensutredningen følge opp vedtatt planprogram jf. KU-forskriftens § 17 4. ledd.

Kommunedirektøren mener gjennomført konsekvensutredning danner et godt beslutningsgrunnlag for foreliggende planforslag. Det kom ikke inn vesentlige merknader da planprogrammet ble sendt på høring, og senere fastsatt. Utredningstema i fastsatt planprogram er fulgt opp, og eventuelle avbøtende tiltak er sikret gjennom planens bestemmelser.

Planprogrammet fastsetter at det «skal utarbeides en konsekvensutredning som vurderer om en ny kaifront vil kunne få konsekvenser eller komme i konflikt med farleden».

Konsekvensene nye kaifronter er vurdert å få for farleden er illustrert i figur 5.



5. Konsekvensvifte med vurdering av konsekvens for planlagte kaifronter, hentet fra planbeskrivelsens kap. 7.6

Arealbruken er i tråd med avgrensninger satt i kommuneplanens arealdel. Planen hjemler ikke for noen utvidelse av KAI3. Øvrige kaianlegg, inklusive KAI2 hvor det åpnes for forlengelse av eksisterende kai samt en kaipir, er vurdert til å ikke gi noen negative konsekvenser for farleden gjennom Nordsundet.

Kommunedirektøren anser på bakgrunn av dette hensynet til farleden til å være tilstrekkelig hensyntatt.

### Trafikkforhold

Dagens kryssløsning i Melkvikan er utfordrende og ulykkesutsatt, noe flere sektorinteresser påpekte i sine innspill til varsel om oppstart. Det er av plankonsulent utarbeidet et trafikknøtt (vedlegg 18) samt veiplaner og lengdeprofiler (slått sammen til vedlegg 19).

Planforslaget samler dagens to avkjørsler til en felles avkjørsel, og øker avstanden fra ny avkjørsel inn på næringsområdet til lyskryss mot RV70 med 8 meter. Prosjektert veiløsning er vist i plankart, og opparbeidelse er sikret gjennom rekkefølgebestemmelser. For detaljer vises det til nevnte trafikknøtt.

Fortau er i plan foreslått regulert frem til NT1. Foreslått rekkefølgebestemmelse sikrer opparbeidelse av fortau frem til kryss f\_KV2/f\_KV3. Kommunedirektøren foreslår å endre rekkefølgebestemmelsen (§ 7.4) til at hele f\_FO3 skal opparbeides samtidig med f\_KV2. Det er i plan ikke vist hvordan løsninger for myke trafikanter skal gjennomføres innenfor NT1 og videre frem til KAI4 (dagens sundbåtanløp i Melkvikan). Utbygger ønsker fleksibilitet innenfor området, og finner det derfor uheldig å låse arealbruken. Kommunedirektøren har forståelse for denne problemstillingen, og innstiller derfor kun på å supplere bestemmelsene (§ 3.1.1 s) med at løsninger for myke trafikanter skal sikres over NT1 og frem til KAI4. Kommunedirektøren foreslår å sikre opparbeidelse av sikker gangadkomst fra FO3 frem til KAI4 samtidig med at øvrig samferdselsinfrastruktur blir opparbeidet.

I tillegg foreslås parkeringsbestemmelsene til NT1-5 (§ 3.1.1) supplert med at det skal avsettes og opparbeides HC-parkering i tilknytning til regulert sundbåtanløp. Dette i henhold til planbeskrivelsens kapittel 6.6 fjerde ledd.



Tidspunkt for opparbeidelse av nye samferdselsløsninger er knyttet tett opp mot videre utvikling av Melkvikan næringspark. Forslag til bestemmelser utløser krav til opparbeidelse av samferdselsinfrastruktur så fort BRA av ny bebyggelse overstiger 10 000 m<sup>2</sup>. Bakgrunnen for innslagskriteriet er at dagens løsning er vurdert til å være tilstrekkelig for eksisterende trafikk inn og ut fra området. For å holde oversikt over ny bebyggelse foreslår kommunedirektøren å supplere bestemmelsenes § 3.1.1 s med at en oversikt over samlet BRA av ny bebyggelse skal vedlegges nye byggesøknader allerede ved rammetillatelse.

Ny adkomst til næringseiendommer i nordøst (Gevorbnerholmen) og opparbeidelsen av denne (f\_KV3) er sikret gjennom rekkefølgebestemmelsenes § 7.4. Hvilke eiendommer denne er felles for fremgår av bestemmelsenes § 3.2.1 e. Kommunedirektøren vil her tilrå å supplere § 3.2.1 d med at f\_KV2 er felles privat vei også for eiendommer nevnt i § 3.2.1 e frem til kryss f\_KV2/f\_KV3. Det er avsatt sideareal til fortau langs f\_KV3, men dette er ikke sikret opparbeidelse. Kommunedirektøren anser det som tilstrekkelig at areal er sikret, eventuell opparbeidelse vil være naturlig å se i sammenheng med en eventuell fremtidig regulering av næringsarealene på Gevorbnerholmen.

Statens vegvesen ba i sitt høringsinnspill om at eksisterende avkjørsel fra RV70 til eksisterende kontorbygg (#2) stenges. Avkjørselen er av plankonsulent foreslått opprettholdt, med en bestemmelse (§ 3.2.9) som er ment å sikre at denne kun skal benyttes av blålysetater. Villkårene for bruken skal fremgå av skilting på stedet, uten at dette er sikret opparbeidelse. Kommunedirektøren foreslår derfor å ta med et endringskrav som sikrer skilting før IG for nye tiltak innenfor NT1-5. Stenging av eksisterende avkjørsel fra RV70 ned til næringsområdet er sikret både i plankart og bestemmelser (§ 7.1 a). Statens vegvesen vil få planen til uttale, og vil da måtte ta stilling til om innspillet er tilstrekkelig svart ut.

### **Universell utforming**

For en generell omtale av universell utforming (heretter UU) og hvordan planen hensyntar dette vises det til planbeskrivelsens kapittel 6.6. Virkninger av planforslaget med hensyn til universell tilgjengelighet sett i forhold til etablert sundbåtanløp er omtalt av plankonsulent i planbeskrivelsens kapittel 8.12.

#### Sakshistorikk, etablert sundbåtanløp i Melkvikan

Eksisterende sundbåtanløp i Melkvikan ble etablert av Kristiansund kommunale sundbåtvesen uten å oppfylle krav til UU satt i teknisk forskrift (TEK17) § 12-16 andre ledd:

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

Sundbåtanløpet avviker fra krav satt i teknisk forskrift 40% av driftstiden på grunn av flo-/fjæreforhold. Det ble derfor søkt om dispensasjon fra universell tilgjengelighet. Søknaden ble avvist administrativt, men senere omgjort politisk av hovedutvalg plan- og bygning i politisk sak 3/23 med følgende vedtaksordlyd:

*Klagen tas delvis til følge. Etter plan- og bygningsloven § 21-4 godkjennes søknad om endring av gitt*

*tillatelse. Etter plan- og bygningsloven §§ 19-2 og 19-3 gis midlertidig dispensasjon fra TEK17 §12-16. Dispensasjon gis fra dags dato frem til nytt anløpssted i Melkvikan, etter gjennomført reguleringsprosess.*

I forbindelse med byggesaken kom det inn flere innspill fra sektorinteresser og andre berørte parter. Både Statsforvalteren, fylkeskommunen og Statens vegvesen var negative til etablering av et anløp som ikke ivaretok kravene til universell tilgjengelighet, og frarådet at det ble gitt dispensasjon.

Vedtaket ble påklaget av Norges Handikapforbund region NHF Nord Vest. Klagen ble ikke tatt til følge, og oversendt Statsforvalteren for behandling 05.02.2024. Kristiansund kommune har pr. 09.09.2024 ikke mottatt endelig avgjørelse fra Statsforvalteren.

### Planforslaget

Planforslaget åpner for etablering av Sundbåtanløp i tilknytning til KAI4 (dagens anløp) og KAI2, lengre øst på planområdet. Det er ikke sikret i planens bestemmelser at eksisterende anlegg ved KAI4 gjøres universelt, men ved eventuell flytting av anløpet til KAI2 vil forskriftens krav til tilgjengelighet komme til anvendelse. Dette fremkommer også av planbeskrivelsens kapittel 6.6, hvor det står;

*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.*

To ofte brukte argument i ordskiftet vedrørende UU er andre etablerte sundbåtanløp, som heller ikke tilfredsstillt dagens krav til UU. I tillegg vises det til sundbåtenes egne driftsrutiner. Allerede etablerte anløp ble behandlet etter den tids gjeldende regelverk, nye lovkrav vil derfor ikke komme til anvendelse før eventuelle nye søknader om tiltak på etablerte sundbåtanløp. Kommunedirektøren ser positivt på at man har forsøkt, så langt det lar seg gjøre på etablert innretning, å imøtekomme forskriftens krav til universell utforming. Anløpet i Melkvikan er det anløpet med minst avvik i forhold til universell tilgjengelighet av sundbåtenes fem anløp. Det ideelle ville dog vært og adressert problemet før innretningen ble bygd, da ville man også sluppet å søke om å gjøre ulovligheten lovlig gjennom søknad om dispensasjon fra teknisk forskrift. Dette hadde også vært kostnadsbesparende dersom dispensasjonssøknaden ikke gikk gjennom.

Som påpekt i planbeskrivelsens kapittel 8.12 er det noen tekniske utfordringer med å etablere et universelt anløp ved KAI4. Hovedutfordringen slik kommunedirektøren ser det er avstand til farleden gjennom Nordsundet. Erfaringer etter et års drift av eksisterende anløp tilsier at det vil være uheldig om innretningen plasseres nærmere farleden enn hva som er tilfelle i dag, på grunn av hekkbølger forårsaket av passerende skipstrafikk.

For å kompensere for manglende UU er det i planen sikret en rekke avbøtende tiltak. Det skal avsettes og opparbeides HC-parkering i tilknytning til KAI4, og det skal sikres universell gangadkomst gjennom næringsområdet. Tiltakene er sikret opparbeidelse gjennom rekkefølgebestemmelser.

Kommunedirektøren har betenkeligheter med at kommunens flaggskip innen kollektivtransport ikke ivaretar kravet til universell tilgjengelighet. Det innstilles derfor på å sende planen ut på høring slik den foreligger uten noen klar konklusjon, og så bruke innkomne høringsinnspill til å konkludere før 2. gangs behandling og sluttbehandling. Pågående klageprosess hos Statsforvalteren vil forhåpentligvis også være ferdig behandlet før planen fremmes for sluttbehandling.

### **Bebyggelsens tilpasning**

For en nærmere redegjørelse av planlagt bebyggelse vises det til planbeskrivelsens kapittel 6.3, samt vedlegg 12-15. Bestemmelsenes § 3.1.1 sikrer at redegjørelse for tiltaks arkitektur, omgivelser og utnyttelsesgrad vedlegges byggesøknader.

I forslag til bestemmelser § 2 a åpnes det for at bebyggelse inntil 50 m<sup>2</sup> BYA eller BRA kan plasseres utenfor byggegrense. Kommunedirektøren vil foreslå å revidere denne til «*Bebyggelse skal plasseres innenfor de byggegrenser som er vist i plankartet*». Tekniske installasjoner etc. vil uansett samles opp av bestemmelsenes § 2 b.



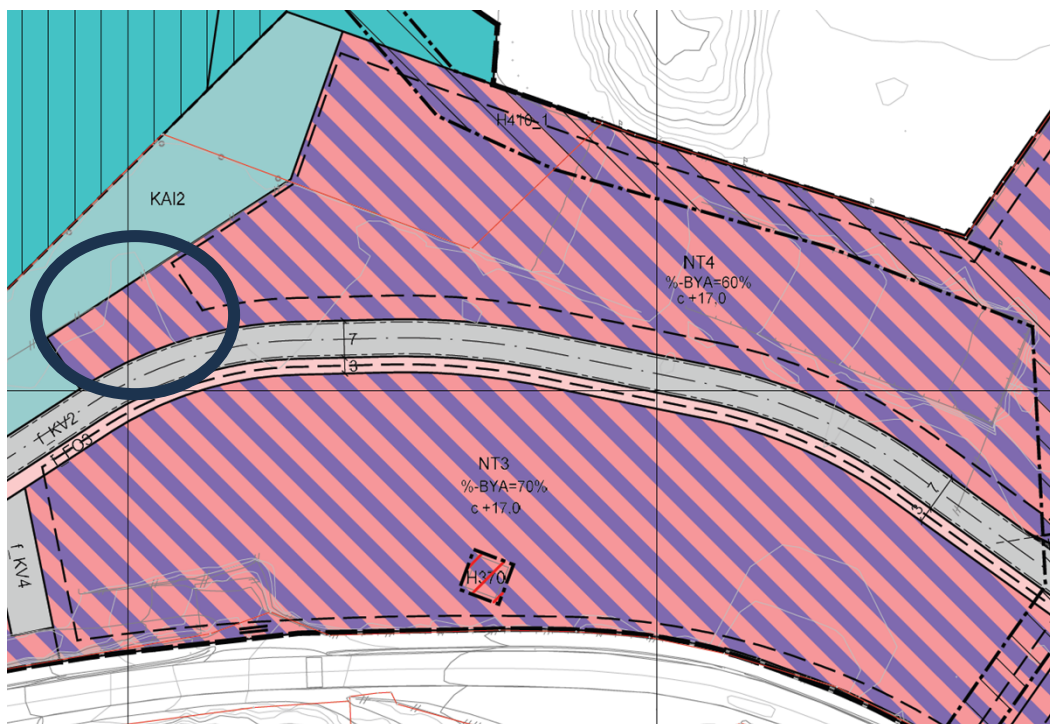
6. Illustrasjonsbilde som synliggjør potensiell utnyttelse av Melkvikan næringspark.

Figur 6 viser et illustrasjonsbilde av Melkvikan næringspark sett fra øst. Illustrasjonen forholder seg til foreslåtte byggehøyder og gir et godt bilde av hvordan næringsparken vil ligge i terrenget langs RV70/Dalegata. Arkitektur vil sannsynligvis avvike fra illustrasjonsbildet.

For bakenforliggende bebyggelse, da særlig bebyggelse langs Dalegata, vil næringsparken stjele noe utsikt nordover. Det er av forslagsstiller utarbeidet et vedlegg som viser siktlinjer fra Dalegata, viser til vedlegg 12. Bestemmelsenes § 3.1.1 s sikrer at en redegjørelse av ny bebyggelse i forhold til nabobebyggelse skal vedlegges byggesøknader.

Kommunedirektøren er usikker på hvorvidt dette ivaretar hensynet til nabobebyggelsen godt nok. Det er ikke sikret juridisk i bestemmelsene at siktlinjer skal ivaretas, samtidig er det relativt inngripende å gjøre vedlegget med siktlinjer juridisk bindende. Kommunedirektøren innstiller derfor på å sende planen på høring slik den foreligger mht. siktlinjer.

Dersom det fremgår av høringsperioden at dette må sikres bedre fordrer dette en begrenset høring før endelig planvedtak.



7. Utsnitt fra plankart over NT3 og NT4.

Byggegrense for NT3 mot f\_FO3 er plassert halvveis inn på FO3 for å muliggjøre utstikk fra 3. etasje. Kommunedirektøren tenker dette er en uheldig måte å løse det på, og foreslår derfor å trekke byggegrense 1 meter inn på NT3. Eventuelle utstikk sikres via en tilleggsbestemmelse som åpner for utkraging inntil 2,5 meter fra fastsatt byggegrense, forutsatt minimum 4,5 meter fri høyde fra terreng/gate.

For NT4 er byggegrense i foreliggende planforslag trukket for langt øst, anvist med tykk sirkel på figur 7. Etter avklaring med plankonsulent foreslår Kommunedirektøren å trekke denne helt vest mot KAI2, med lik avstand til KV2. Mot nordvest legges byggegrensen i formålsgrensen mellom NT4 og KAI2.

## ROS

ROS-analysen har avdekket risiko innenfor følgende tema:

- Tidevannsflom, havnivåstigning og stormflo
- Overvannsflom, klimaendringer og støy
- Forurenset grunn
- Kvikkleireskred, trafikkikkerhet
- Andre ulykkespunkt (trafikkikkerhet)














Analysens kapittel 3.5 (viser til vedlegg 4 for analysen i sin helhet) lister opp forslag til avbøtende tiltak som må innarbeides i planen, og hensyntas i det videre. Det er innarbeidet rekkefølgebestemmelser som ivaretar hensynet til, blant annet, forurensete masser, miljøgeologiske undersøkelser og geotekniske undersøkelser.

Kommunedirektøren anser planens juridiske dokumenter til å svare ut og inkorporere avbøtende tiltak fra ROS-analysen på en god og tilstrekkelig måte. For temaene støy, trafikk og stormflo mm. er det gjennomført tilleggsutredninger, hhv. vedlegg 16, 17 og 18. Relevante hensyn avdekket i utredningene er tatt inn og sikret i plan.

## 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.

FNS BÆREKRAFTSMÅL		LOKALE MÅL	BESKRIVELSE
	→		Tilrettelegging av inntil 800 kompetansearbeidsplasser i Melkvikan næringspark vil bidra til å styrke Kristiansund som regionsenter.
  	→		Å ikke overholde krav satt i teknisk forskrift til universell utforming for etablert sundbåtanløp vil kunne bidra til større ulikhet, da det kan virke ekskluderende for noen samfunnsgrupper.
  	→		Sentrumsnær fortetting, tett på der byens innbyggere bor vil stimulere til utslippsfrie transportmetoder til/fra jobb.
	→		
	→		Melkvikan næringspark er et fortettingsprosjekt nært bysentrum, og vil bidra til å gjøre Kristiansund enda mer kompakt.

### Vekting av virkninger og konklusjon

Planforslaget er godt bearbeidet og ivaretar flere viktige hensyn. Planforslaget vil bidra til å fortette i et allerede etablert sentrumsnært næringsområde, med etablerte kollektivlinjer. Bedre arealutnyttelse tett på hvor majoriteten av kommunens innbyggere er bosatt vil være en viktig bidragsyter mot et fremtidig nullutslippssamfunn. Dagens kryssløsning i Melkvikan vil forbedres, og løsninger for myke trafikanter inne på næringsområdet vil etableres. Dette vurderes til å forbedre trafikksikkerheten i og rundt Melkvikan betraktelig.

Forslaget vil kunne medføre noe tapt utsikt for bakenforliggende bebyggelse, samtidig som forslaget sikrer at ny bebyggelse vil hensynta høydeforskjeller i terrenget sør for planområdet, og dermed ikke prege omgivelsene i særlig grad.

Forslaget ivaretar ikke hensynet til universell tilgjengelighet for etablert sundbåtanløp i Melkvikan. Dårlig tilrettelegging for bevegelsehemmede vil kunne virke ekskluderende, og føre til at denne brukergruppen velger bort sundbåten som transportmiddel. Samtidig viser transporttall for Sundbåten at Melkvikan er et godt brukt anløp, og et viktig supplement til Sundbåtens allerede etablerte rutenett. Samlet sett vurderes tiltaket å ha positiv virkning på miljø og samfunn.

### Konklusjon

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

Generell endring:

- Plandokumenter gjøres universelt tilgjengelige.
- Innholdsfortegnelser gjøres interaktive.

Plankart:

- Byggegrense på FO3 flyttes 1 meter inn på NT3.
- H140 over NT3 utvides iht. merknad fra kommunalteknikk.
- Byggegrense for NT4 forlenges mot sørvest til KAI2, avstand til f\_KV2 opprettholdes. Mellom KAI2 og NT4 endres byggegrense til å følge formålsavgrensning.
- Legg til målestokklinjal.

Planbeskrivelsen:

- Kapittel 3.3, Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 er erstattet. Referer til riktig planretningslinje.
- Kapittel 6.2.2 Annen veggrunn – grøntareal: Erstatt «f\_KV4 med f\_GS1».
- Begrunn der hvorfor det er åpnet for avvik ift. parkeringsdekning i KPA, både for sykkelparkering og bilparkering.

Planbestemmelser:

- § 2 a: Revider til «*Bebyggelse skal plasseres innenfor de byggegrenser som er vist i plankartet*»
- § 3.1.1: Suppler underpunkt **Bil og sykkelparkering** med at det skal opparbeides HC-parkering i tilknytning til etablert sundbåtanløp (KAI4).
- § 3.1.1 b: Presisering at bensinstasjon ikke inngår i vegserviceanlegg.
- § 3.1.1 s: Presiser at bestemmelsen også gjelder ved søknad om igangsettingstillatelse.
- § 3.1.1 s: Legg til kulepunkt om at oversikt over samlet BRA av ny bebyggelse (bebyggelse etter planvedtak av R-322) skal vedlegges alle rammesøknader.
- § 3.1.1 s: Suppler med at det skal foreligge konkrete løsninger for myke trafikanter frem til KAI4 ved søknad om ramme/IG for ny bebyggelse innenfor NT1.
- § 3.2.1 d: Presiser at f\_KV2 er felles privat vei for eiendommer nevnt i § 3.2.1 e frem til kryss f\_KV2/f\_KV3.
- § 3.2.2 b: Presiser hvem det er felles privat fortau for.
- § 7.1: Suppleres med at skilting jf. § 3.2.9 a skal være gjennomført før IG.
- § 7.4 a kulepunkt 3 endres til: *Kjøreveg f\_KV2 og fortau f\_FO3*.
- § 7.4: Ta med et kulepunkt om at fortausløsning frem til KAI4 skal være opparbeidet.
- NT3 – Suppler med en bestemmelse som tillater utkraging utover byggegrense på inntil 2,5 meter forutsatt fri høyde på minst 4,5m mellom utstikk og fortau/terreng.
- Suppler med en bestemmelse om at NT3, NT5 skal ha avkjørsel over f\_FO3
- Suppler med en bestemmelse om at PP2 skal ha avkjørsel over f\_FO4

13.09.2024

Arne Ingebrigtsen  
Kommunedirektør

John Einar Aune Skontoft  
Kommunalsjef

## Vedlegg

1. R-322 Plankart\_26.06.24
2. R-322 Planbestemmelser\_26.06.24
3. R-322 Planbeskrivelse\_26.06.24
4. R-322 ROS-analyse\_10.01.24
5. R-322 Planprogram\_31.01.23
6. R-322 Oversiktskart\_16.02.24
7. R-322 Merknadsmatrise\_26.10.22
8. R-322 Innkomne merknader, samlet\_26.10.22
9. R-322 Referat oppstartsmøte\_05.07.22
10. R-322 Rammeplan VAO\_30.01.24
11. R-322 VA-plan\_30.01.24
12. R-322 Illustrasjonsplan, siktlinjer og terrengsnitt\_13.02.24
13. R-322 Mulighetsstudie, øst
14. R-322 Mulighetsstudie, vest
15. R-322 Perspektivtegninger\_29.04.24
16. R-322 Støyutredning\_23.03.23
17. R-322 Havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning – notat\_04.01.23
18. R-322 Trafikknotat\_26.06.24
19. R-322 Beregningsmodell venstresvingefelt, veiplaner og lengdeprofil\_25.06.24