

FG Eiendom 24 AS

# ► R-317 - Løkkemyra Handelspark II

Planbeskrivelse - del I

Detaljregulering

Oppdragsnr.: 5204516 Dokumentnr.: 44 Versjon: 02 Dato: 2022-01-08



**Oppdragsgiver:** FG Eiendom 24 AS  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Ole-Birger Ulseth  
**Rådgiver:** Norconsult AS Kongens Plass 5, NO-6509 Kristiansund N  
**Oppdragsleder:** Marco Böhm  
**Fagansvarlig:** Marco Böhm  
**Andre nøkkelpersoner:** Stine Misund Fiksdal (arealplan)  
Håvard Parr Dimmen (trafikk)  
Bård Hjellbakk (vei)  
Heidi Kjøll Vevang (vann- og avløp)  
Sunniva Fitjar Lunestad (klimagassutslipp)  
Ole-Magne Nøttveit (kulturminner)  
Vilde Mürer (naturmangfold)

04	2022-02-09	Kontrollert	ADRBAR	JSS	ADRBAR
03	2021-12-03	Kommunal behandling	ADRBAR	JSS	ADRBAR
03	2021-11-12	Kommunal behandling	ADRBAR	JSS	ADRBAR
02	2021-10-14	Videre arbeid med disposisjonsplan	ADRBAR		
01	2021-05-25	Disposisjonsplan	MABRO		
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

## Table of Contents

<b>1</b>	<b>Bakgrunn</b>	<b>6</b>
1.1	Generelt	6
1.2	Planens avgrensning	6
1.3	Hensikten med planforslaget	6
1.4	Tiltakshaver og forslagstiller	6
1.5	Tidligere prosess og vedtak i saken	7
1.6	Planprogram og krav om konsekvensutredning	7
<b>2</b>	<b>Planstatus og rammebetingelser</b>	<b>8</b>
2.1	Overordnede planer	8
2.1.1	<i>Kommuneplanens arealdel 2009-2020</i>	8
2.1.2	<i>Kommuneplanens arealdel 2020-2032</i>	9
2.1.3	<i>Arealstrategi – Kristiansund mot 2050</i>	9
2.1.4	<i>Kommuneplanens samfunnsdel</i>	10
2.2	Gjeldende reguleringsplaner	11
2.3	Temaplaner	12
2.4	Statlige og regionale retningslinjer og føringer	12
<b>3</b>	<b>Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet</b>	<b>13</b>
3.1	Beliggighet, avgrensning og størrelse på planområdet	13
3.2	Dagens bruk og tilstøtende arealbruk	13
3.3	Stedets karakter, topografi og landskap	15
3.4	Fare fra naturlige forhold	15
3.4.1	<i>Skredfare</i>	15
3.4.2	<i>Geologi og grunnstabilitet</i>	16
3.5	Naturverdier	17
3.5.1	<i>Nml § 8-12</i>	17
3.6	Rekreasjonsverdier	18
3.7	Kulturmiljø	19
3.7.1	<i>Automatisk fredet kulturminner</i>	19
3.7.2	<i>Kulturminner fra nyere tid</i>	20
3.8	Naturressurser	21
3.8.1	<i>Jord- og skogbruk</i>	21
3.8.2	<i>Jakt- og fiskeriinteresser</i>	21
3.8.3	<i>Mineralressurser</i>	21
3.9	Vei og trafikk	21
3.9.1	<i>Veisystem</i>	21
3.9.2	<i>Trafikkmengde</i>	22
3.9.3	<i>Gående og syklende</i>	22
3.9.4	<i>Kollektivtrafikk</i>	23

3.9.5	<i>Parkering</i>	23
3.9.6	<i>Flytrafikk</i>	24
3.10	Teknisk infrastruktur	24
3.10.1	<i>Vann og avløp</i>	24
3.10.2	<i>Energiforsyning</i>	25
3.11	Fare fra menneskeskapte forhold	26
3.11.1	<i>Støy</i>	26
3.11.2	<i>Forurensning</i>	30
3.12	Sosial infrastruktur	32
3.13	Barn- og unges interesser	32
3.14	Risiko- og sårbarhet	32
3.15	Grunnlagsanalyser, -undersøkelser og -utredninger	33
<b>4</b>	<b>Beskrivelse av planlagte tiltak i planforslaget,</b>	<b>34</b>
4.1	Planlagt arealbruk	34
4.2	Planlagt arealbruk	34
4.2.1	<i>Plassering</i>	35
4.2.2	<i>Grad av utnyttning</i>	35
4.2.3	<i>Høyde</i>	35
4.2.4	<i>Utforming</i>	35
4.3	Parkering og trafikkavvikling	36
4.3.1	<i>Tilkomst</i>	36
4.3.2	<i>Interne veier</i>	36
4.3.3	<i>Parkering</i>	36
4.3.4	<i>Gående og syklende</i>	36
4.3.5	<i>Kollektivtilbud</i>	37
4.4	Planlagte offentlige anlegg og funksjoner	37
4.5	Terrengtiltak og uteområder	37
4.5.1	<i>Terrengtiltak</i>	37
4.5.2	<i>Uteområder</i>	38
4.6	Tekniske anlegg og tilkobling til eksisterende teknisk infrastruktur	38
4.6.1	<i>Vann- og avløp</i>	38
4.6.2	<i>Energiforsyning</i>	40
4.6.3	<i>Renovasjon</i>	40
4.7	Avbøtende tiltak / løsninger ROS	40
<b>5</b>	<b>Konsekvensutredning</b>	<b>42</b>
5.1	Oppsummering av KU-temaene	42
5.1.1	<i>Naturmangfold</i>	42
5.1.2	<i>Kulturarv</i>	42
5.1.3	<i>Friluftsliv og landskapsbilde</i>	42
5.1.4	<i>Klimagassutslipp I</i>	43

5.1.5	Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging	43
5.1.6	Trafikkbehov	43
5.1.7	Barn og likestilling	43
5.1.8	Klimagassutslipp II	44
5.1.9	Næring og sysselsetting	44
<b>6</b>	<b>Planens virkninger</b>	<b>46</b>
6.1	Overordnede planer	46
6.2	Landskapsbilde	47
6.3	Stedets karakter	49
6.4	Kulturminner og kulturmiljø	49
6.5	Uteområder	50
6.6	Trafikksituasjon	50
6.6.1	Vegforhold	50
6.6.2	Trafikkavvikling	50
6.7	Universell tilgjengelighet	51
6.8	Naturmangfold	51
6.8.1	Biologisk mangfold	51
6.8.2	Verdifull vegetasjon	52
6.9	Vurdering etter vannressursloven	52
6.10	Samfunnssikkerhet - ROS	52
6.10.1	Skred-, erosjonsfare og fare for steinsprang	52
6.10.2	Grunnstabilitet	53
6.10.3	Overvannshåndtering	54
6.10.4	Trafikk	54
6.10.5	Vann og avløp	55
6.10.6	Forurensning	56
<b>7</b>	<b>Planprosess og innkomne innspill</b>	<b>59</b>
7.1	Planoppstart og medvirkning	59
7.1.1	Kunngjøring av reguleringsplan	59
7.2	Sammendrag av merknader med kommentar	59
7.2.1	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), 02.12.2020	60
7.2.2	Avinor, 07.12.2020	60
7.2.3	Statens vegvesen (SVV), 08.12.2020	60
7.2.4	Nordmøre Energiverk AS (NEAS), 12.01.2021	61
7.2.5	Norges vassdrags- og energi direktorat (NVE), 13.01.2021	62
7.2.6	Statsforvalteren (fylkesmannen) i Møre og Romsdal (SFMR), 14.01.2020	62
7.2.7	Morch sameie 16.01.2021	62
7.2.8	Møre og Romsdal fylkeskommune (MRF), 18.01.2020	63
7.2.9	Naturvernforbundet i Kristiansund og Averøy 15.01.2021	63

# 1 Bakgrunn

## 1.1 Generelt

Planbeskrivelsen er framstilt i tre separate dokumenter med et hoveddokument (del I), Risiko- og sårbarhetsanalysen (del II) og planens virkninger/ konsekvensutredning (del III). Dokumentene utfyller hverandre og henger fysisk og innholdsmessig sammen. Del I beskriver de ytre rammene, prosessen og planforslagets formål og utforming, mens det i ROS-analysen beskrives alle forhold som medfører en risiko, samt hvordan disse er hensyntatt i reguleringsplanen. Planens virkninger og konsekvenser samles i ett dokument og er framstilt som konsekvensutredning eller del III av planbeskrivelsen.

I hoveddokumentet refereres kun sammendrag og konklusjonen fra ROS-analysen og konsekvensutredningen, mens det i del II og del III er temaene utredet og framstilt mer detaljert.

## 1.2 Planens avgrensning

Planen dekker i sin helhet:

Gnr.	Bnr.	Eiere
31	1395	FG Eiendom 24 AS
34	179	FG Eiendom 24 AS

og berører følgende eiendommer:

Gnr.	Bnr.	Eiere
31	308	Kristiansund kommune (østgrense i forlengelse av eiendomsgrense 31/1395 og 34/1)
33	88	Avinor (plangrense følger ca. sikringsgjerde mot flyplass)
34	168	Kristiansund kommune (Rørgata – eiendommen til kommunal veg)
34	158	Løkkemyra Handelspark AS (LHP I) – ny rundkjøring

## 1.3 Hensikten med planforslaget

Reguleringsplanen skal legge til rette for etablering av bebyggelse til arealkrevende handel og service med tilhørende infrastruktur.

## 1.4 Tiltakshaver og forslagstiller

Tiltakshaver: FG Eiendom 24 AS, Storgata 41, 65098 Kristiansund

Forslagstiller: Norconsult AS, avd. arkitektur Nordmøre og Romsdal, Grandfjæra 23, 6415 Molde

## 1.5 Tidligere prosess og vedtak i saken

- 2013: etablering av Løkkemyra Handelspark (trinn 1).
- 2014: Inngåelse av opsjonsavtale for kjøp av nabotomt for videre utvikling av handelsområdet (trinn II). Grunneierne av området var Sameiet Morch og Kristiansund kommune.
- 2014-06-05: Godkjenning av opsjonsavtalen i bystyret
- 2019-11-26: Tiltredelse av opsjonen (ervert av arealet)
- 2020-05-06: Fradeling av kommunen sin tomt
- 2020-10-01: Høring av nytt forslag til kommuneplanens arealdel – området er forslått avsatt til friområde.
- 2020-06-18: Planinitiativet jf. Forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven ble sendt til plan- og bygningsmyndighet
- 2020-09-14: Oppstartsmøte med plan- og bygningsmyndighet – Anmodningen ble avslått.
- 2020-10-14: Innspill til høringsforslaget av kommuneplanens arealdel og be om politisk behandling av oppstart med reguleringsplanen for LHP II.
- 2020-11-10: Tilbakemelding fra Kristiansund kommune at planinitiativet ikke skal opp til behandling i det politiske fora med følge at planinitiativet ble godkjent og reguleringsarbeidet kan settes i gang.
- 2020-12-01: Varsel om oppstart ble sendt ut
- 2021-01-17: Frist for merknader og innspill til planoppstart

## 1.6 Planprogram og krav om konsekvensutredning

Det har blitt drøftet om planen utløser krav om konsekvensutredning iht. forskriften.

Det henvises til planbeskrivelsens del III, kapittel 1.1.

Konklusjonen er at tiltaket skal konsekvensutredes etter forskriften, men krever ikke planprogram. Tiltaket er vurdert KU-pliktig iht. forskriftenes vedlegg II og § 8 og med grunnlag i at selve tiltaket ikke ble utredet ved tidligere planprosesser.

For nærmere opplysninger henvises til [«dokument nr. 6 Planbeskrivelse del III – Planens virkninger \(konsekvensutredning\)»](#)



## 2 Planstatus og rammebetingelser

### 2.1 Overordnede planer

#### 2.1.1 Kommuneplanens arealdel 2009-2020

Området ligger på Løkkemyra, som er Kristiansund sitt handelsområde utenfor bysentrum. I gjeldende kommuneplanens arealdel for perioden 2009-2020, vedtatt i 2011, er arealet avsatt til arealformålet erverv og kjøpesenteretablering. Den mørkere blåfargen viser arealformålet erverv – nåværende og den lysere blåfargen viser erverv - framtidig. Den grønne skraveringen viser områder som åpnes for sentrumsfunksjoner og kjøpesenteretablering. Beskrivelse av Løkkemyra i arealdelen:

*«Løkkemyra ble etablert og har blitt videreutviklet som et næringsområde og i noen grad som et bydelssenter fram til nå. Det har imidlertid ikke vært planlagt for etablering av boliger og offentlige tjenester i tilknytning til Løkkemyra. Det er fremdeles et mål å utvikle Løkkemyra i første rekke som et næringsområde. Hensikten med å avgrense et eget sentrumsareal på Løkkemyra er både å gi adgang til, men også å avgrense utbygging av større detaljhandelsvirksomhet der slik lokalisering i sentrum ikke er fysisk mulig på grunn av arealknapphet eller ikke ønskelig av andre grunner. Det er ikke lagt til rette for andre sentrumsfunksjoner **enn tjenesteyting og handelsvirksomhet**. Det er lagt stor vekt på både i reguleringsplanleggingen og ved gjennomføring av disse planer god tilgjengelighet med buss og til etablering av gang-/sykkelveinett. Denne adgangen til å kunne etablere handelsvirksomhet og kjøpesentre på Løkkemyra uten å legge til rette for andre sentrumsfunksjoner, er **ment å balansere Løkkemyras attraktivitet som bydelssenter i forhold til sentrum**. Dessuten har det vært svært viktig for Kristiansund å ha områder for etablering av kjøpesentre for å ivareta sin regionsenterfunksjon og sin konkurransekraft i forhold til andre by- og regionsentra. Kommunens bransjeorganisasjon, By'n oss Kristiansund, som omfatter bedrifter både i det tradisjonelle sentrum på Kirkelandet og på Løkkemyra, har siden januar 2009 samarbeidet om å utvikle begge områder til å bli attraktive senterområder for regionen.»*

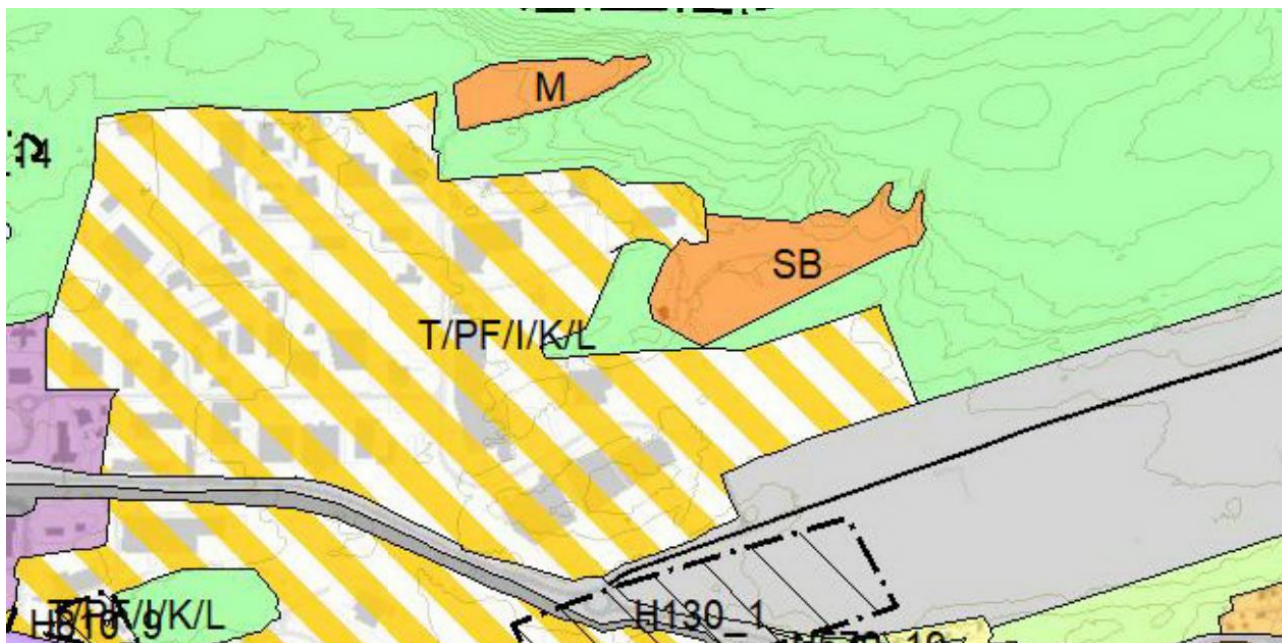


Figur 2-1 Utsnitt fra gjeldende kommuneplanens arealdel (2009-2020). Området er avsatt til erverv og kjøpesenteretablering



### 2.1.2 Kommuneplanens arealdel 2020-2032

Kristiansund kommune er i prosessen med ny arealdel, og forslaget har vært på høring og sendt på 2. gangs behandling. I nytt forslag til KPA er planområdet avsatt til kombinert formål «*Offentlig/privat tjenesteyting, plasskrevende handel/industri/kontor/lager*». Løkkemyra er vurdert som et viktig supplerende handelssenter for Kristiansund sentrum.



Figur 2-2: Nytt forslag til KPA

### 2.1.3 Arealstrategi – Kristiansund mot 2050

Arealstrategien skal på et overordnet og strategisk nivå peke ut en ønsket utviklingsretning for Kristiansund kommune frem mot 2050, og fungere som grunnlagsdokument for revisjoner av kommuneplaner i fremtiden.

I strategikartet er Løkkemyra avsatt som et område for arealkrevende næring, og ligger inntil grønn grensen mot et viktig friluftsområde. Linjeføringen i kartet er på et overordnet nivå og unøyaktig, og er derfor brukt som et kunnskapsgrunnlag i vurderingene.



I kunnskapsgrunnlaget for arealstrategien vises det til et kart med eksisterende og fremtidige næringsarealer i Kristiansund. «Det er for å vise hvor det fortsatt er et **betydelig potensiale** som kan utnyttes i fremtiden».<sup>1</sup>



Figur 2-3: Utsnitt fra kunnskapsgrunnlag for arealstrategi. Rød sirkel viser planområdet.

#### 2.1.4 **Kommuneplanens samfunnsdel**

Gjeldende kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt 15.12.2020 står at «Kristiansund har også et ansvar som et byregionsenter, og dekker regionale funksjoner innen kultur, handel og ulike tjenestetilbud.»

Kommunens satsingsområder er basert på FNs bærekraftsmål. Bærekraftsmålene er sammenfattet gjennom fire satsingsområder/visjoner – Kristiansund skal være:

<sup>1</sup> Kunnskapsgrunnlag for arealstrategi for Kristiansund Kommune – vedtatt 14.11.2019

- Den varme byen – sosial bærekraft
- Den kloke byen – økonomisk bærekraft
- Den smarte byen – økologisk bærekraft
- Den modige byen – helhetlig bærekraft



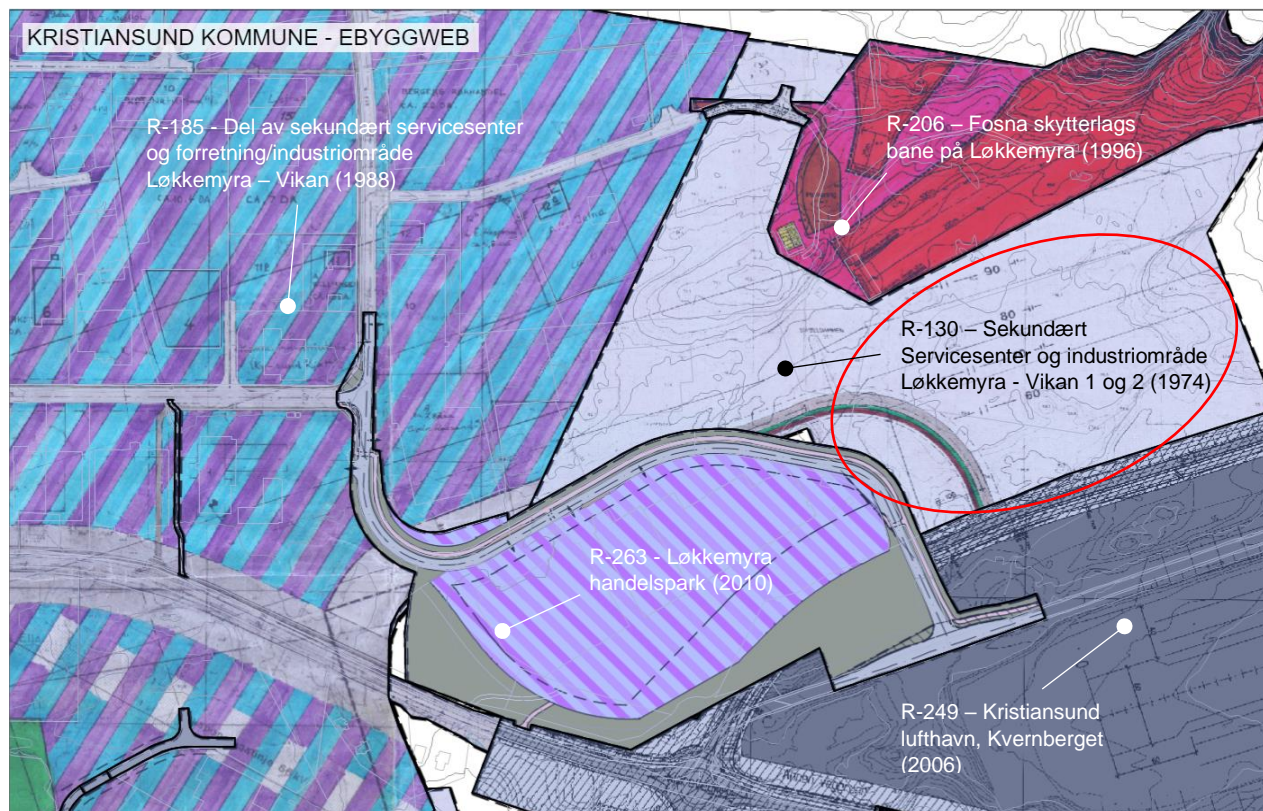
Figur 2-4 Med bakgrunn i de 10 lokale bærekraftsmålene er det definert følgende satsingsområder i kommuneplanen

Særlig målene knyttet til bærekraftig arbeidsliv, samarbeid, infrastruktur, grønt skifte, god helse og bærekraftig by og samfunn vil være aktuelle tema for planarbeidet.

## 2.2 Gjeldende reguleringsplaner

Området er fra før regulert til industriformålet. Gjeldende reguleringsplan er fra 1974 og ble i planområdet ikke iverksatt. Regulert veitrase har endret seg, samtidig som arealformålet ble overstyrt av eksisterende kommuneplanens arealdel.





Figur 2-5 Gjeldende reguleringsplaner for området. Planområdet vises med rød sirkel. Arealet er regulert til industri.

## 2.3 Temaplaner

Aktuelle kommunale planer, vedtekter og utredninger er:

- Hovedplan for vann
- Hovedplan for avløp
- Sykkelstrategi – Løkkemyra har en- til tosidig G/S-vei som mangler tilknytning til sentrum forbi Melkvika. Ola Vigs gate vil bli hovedtraseen langs riksveien inntil ny løsning for gående og syklende gjennom Kråkhaugen blir bygd i tilknytning til Bypakke Kristiansund. G/S-veien skifter side på riksveien, der kryssingspunktene bør utbedres.

## 2.4 Statlige og regionale retningslinjer og føringer

Aktuelle statlige og regionale retningslinjer og føringer er:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 (bærekraftig byutvikling)
- Klima – og energiplanlegging 2018 (reduksjon av klimagassutslipp)
- Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging 2014 (redusert transportbehov og tilgjengelighet for de som ikke disponerer bil)
- Barn og unges interesser i planleggingen 2020 (mulighet for fysisk aktivitet, gode oppvekstvilkår og trafiksikkerhet)
- Støy i arealplanlegging (reduksjon av helseskader pga. støy)

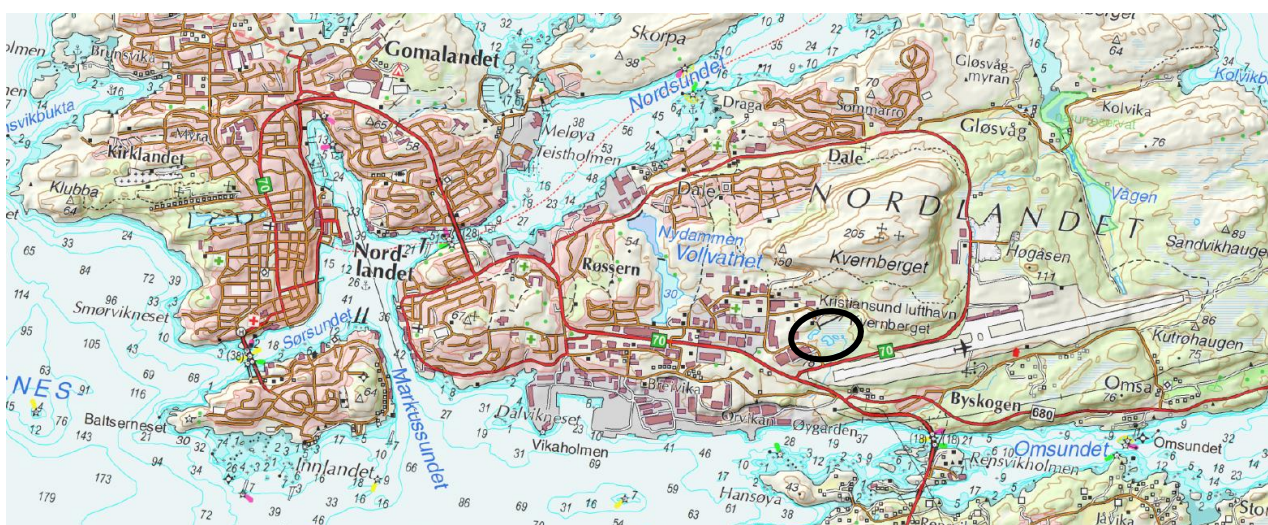
## 3 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

### 3.1 Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet

Planområdet er 64,5 daa og ligger på Nordlandet i Kristiansund kommune. Planområdet berører eiendommene gnr/bnr. 31/1395, 31/308, 34/179, 34/168, 33/50 og 34/158.

I nord grenser Fosna skytterlag sin skytebane på Løkkemyra mot planområdet, i øst ligger Kvernberget (205 m.o.h.) som er Nordlandets høyeste punkt. Mot sør avgrenses planområdet ved Kristiansund lufthavn.

I vest grenser planområdet mot Rørgata og Løkkemyra handelspark I som ligger på motsatt side av veien.



Figur 3-1 Planområdets beliggenhet i Kristiansund

### 3.2 Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Området er i dag ubebygget og framstår som våtmark og myr med lett barskogsvegetasjon og enkelte knaustopper i bart fjell. I øst og nord ligger Kvernberget som er et populært natur- og friluftsområde. Kristiansund flyplass danner en barriere i sør der den vestlige delen av landingsbane grenser mot planområdet. I vest ligger Kristiansund sin største nærings- og handelsområde på Løkkemyra/ Vikan. Nord for planområdet ligger Kristiansund Skytterlag med 100 og 200 m blinker. Planområdet ligger nært riksvei 70 og er hovedåren som kobler Kristiansund til E39 ved Bergsøya.





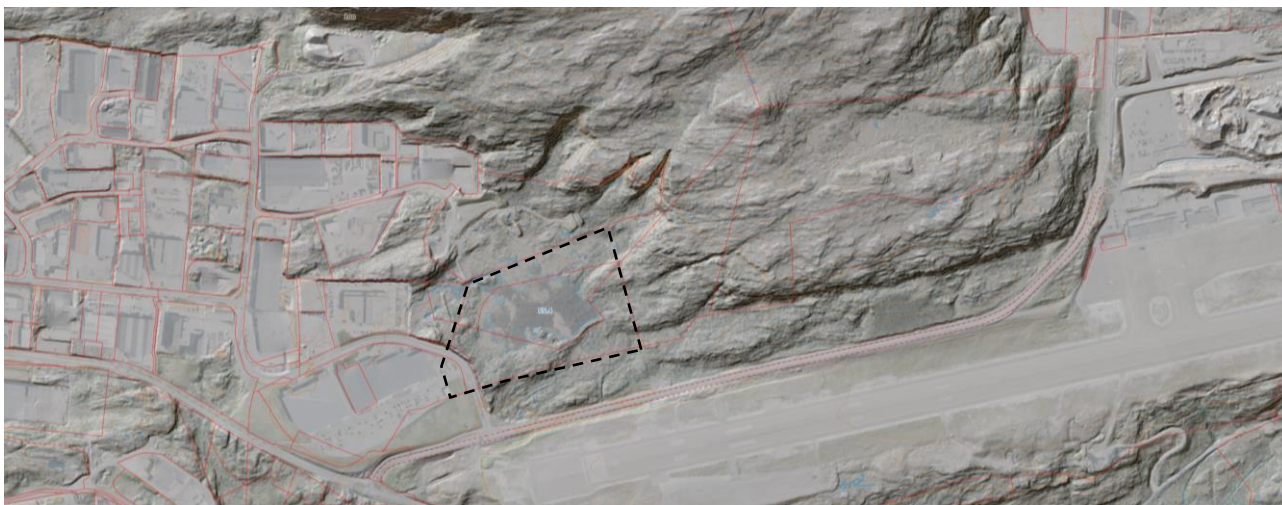
Figur 3-2: Utsnitt fra norgebilder.no med varslet plangrense



Figur 3-3: Dagens situasjon, tiltenkt adkomst fra ny rundkjøring (vist med pil).

### 3.3 Stedets karakter, topografi og landskap

Planområdet ligger ved foten av Kvernberget, omtrentlig på kote + 55 m.o.h. (NN2000) og er småkupert med noen få meter høydeforskjeller, der enkelte knaustopper stikker ut med maks. 10 m. Terrenget virker ellers forholdsvis flatt, noe som forsterkes av eksisterende vannspeil og myrdekke som området består mest av. Det ble gjort dybdemålinger med georadar/drone. Mektigheten av vann- og myrdekke ligger på rundt 1,00 m. Kvernberget er ca. 205 m høy, og danner en slags platå på sørflanken på ca. kote 110 mot flyplassen, der Pikhaugen (139 m) er høyeste punkt. Platået har en relativt bratt skrent mot skytebanen, men heller jevnt mot planområdet. Der former terrenget en brattere skrent med 3 kløfter ved Daudmannsholet.



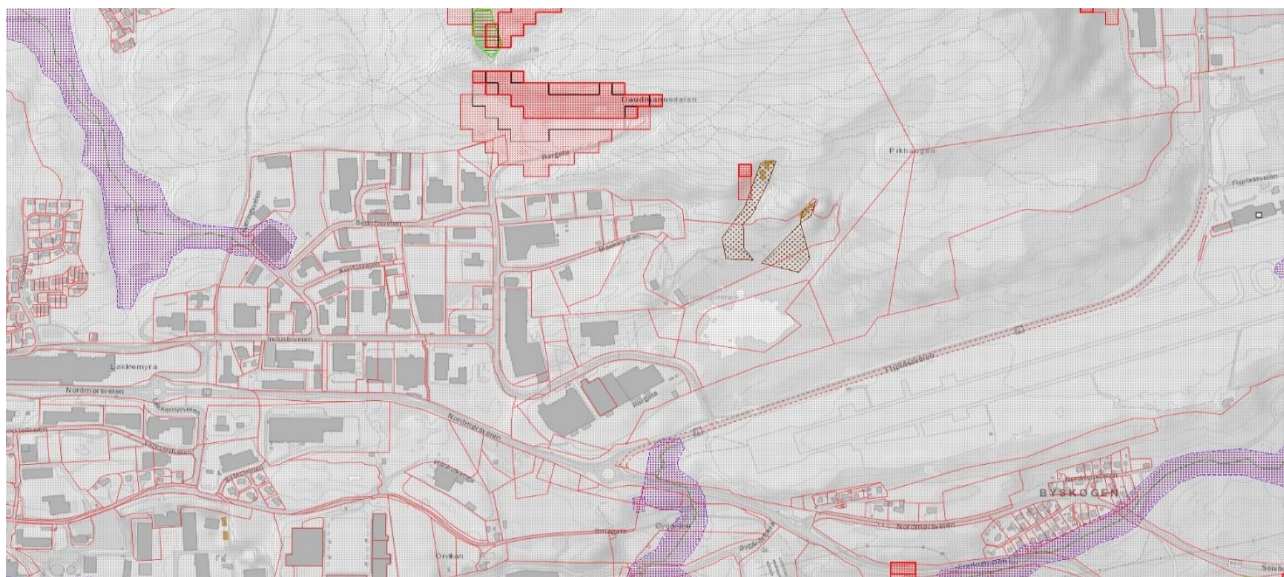
Figur 3-4 Relieffkart med plangrense

### 3.4 Fare fra naturlige forhold

#### 3.4.1 Skredfare

Ifølge aktsomhetskartet er det i og ved planområdet kun jordskredfare som kan være aktuelt.





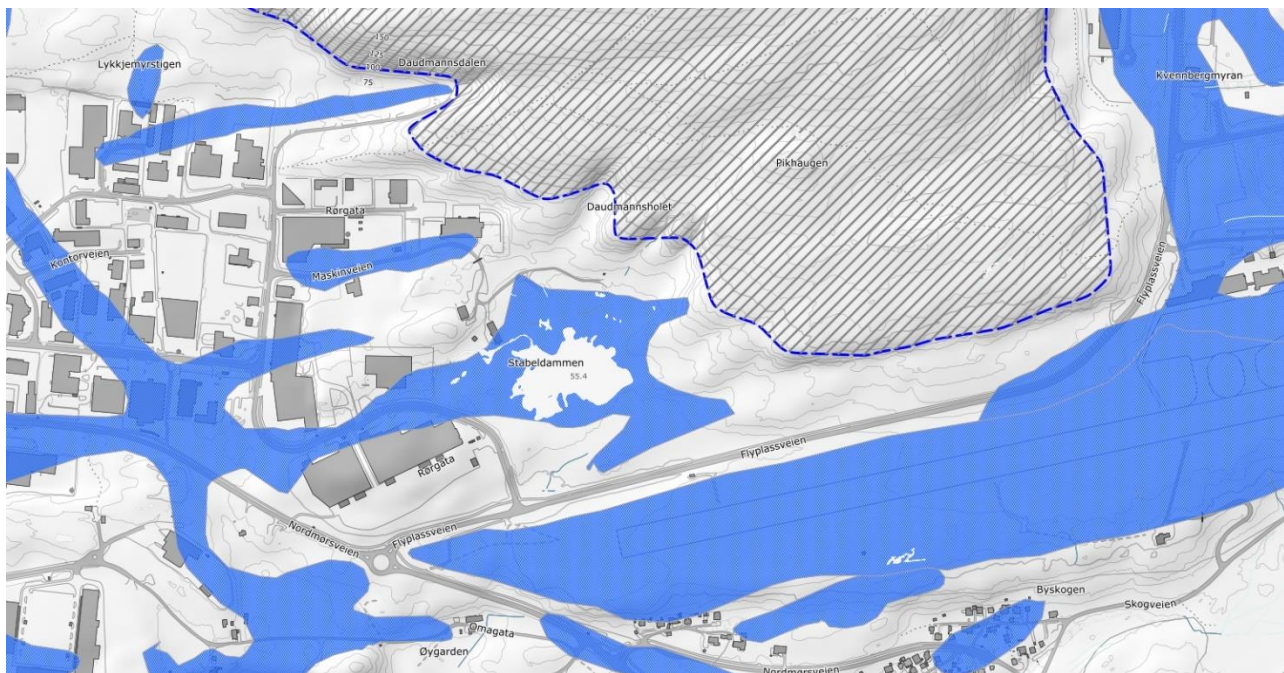
Figur 3-5 Kart med aktsomhetsområder for snøskredfare (rød), jordskredfare (brunt), Steinsprangfare (svart) og flomfare (blå), Kilde: GisLink.no

Potensielt fare for jordskred og erosjon er registrert i kløftene ved Daudmannsholdet. Aktsomhetsområdet kommer delvis inn på planområdet, men er begrenset på gnr. 31, bnr. 308 (kommunen sin tomt). Det er ikke identifisert fare for skred, flom og steinsprang ellers i planområdet.

→ Risikoen vurderes i ROS-analysen kap. 3.1

### 3.4.2 Geologi og grunnstabilitet

Området ligger under marin grense og har større arealer med berg i dagen eller tynt vegetasjonsdekke over berg. Kun i dalsøkkene finnes det tykkere (> 0,5 m) lag med løsmasser der det har samlet seg organiske lag og vann i. Dette er områdene som i dag er myr og våtmark. Disse arealene dekker seg med flatene som i kartet under er merket med mulighet for marin leire.



Figur 3-6 kart som viser marin grense med mulighet for marin leire, løsmasse, sekart, NGU

→ Risikoen vurderes i ROS-analysen kap. 3.2

## 3.5 Naturverdier

### 3.5.1 Nml § 8-12

Det henvises til rapport<sup>2</sup> for vurderingen. Følgende avsnitt er sitert fra rapporten:

#### § 8 Kunnskapsgrunnlaget

«Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet».

Potensialet området har som funksjonsområde for arter fremstår som godt kartlagt hva fuglelivet angår. Eksisterende kunnskap om naturmiljøet i planområdet er her supplert med kartlegging av naturtyper, rødlistearter og fremmede arter innhentet ved feltbefaring den 10. og 11. mai 2021. Eksisterende registreringer tilgjengelige i offentlige nasjonale databaser slik som Naturbase og Artskart, tillegges stor vekt i foreliggende utredning. Videre vurderes det til at det er liten sannsynlighet for at store naturverdier innenfor planområdet ikke er registrert. Basert på dette vurderes kunnskapsgrunnlaget som svært godt. Forekomster av udokumenterte rødlistede arter kan likevel ikke utelukkes, jf. § 9 om føre-var-prinsippet.

#### § 9 Føre-var-prinsippet

«Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for

<sup>2</sup> «Løkkemyra Handelspark II – Utredning av fugl og naturmangfold», Norconsult, 13.05.2021

*alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak».*

I vurderingen av tiltaket er føre-var-prinsippet tillagt noe vekt i vurderingene, jf. § 9. Det vil alltid foreligge usikkerhet rundt om alle naturverdier er fanget opp. Særlig gjelder dette for fugl, da de er mobile og ofte bruker store områder. En befaring vil bare gi et øyeblikksbilde, og man må i stor grad belage seg på eksisterende kunnskap. Likevel ble befaringen gjennomført på et gunstig tidspunkt for observasjon av fugl, noe som fjerner en del usikkerhet.

### § 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

*«En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for».*

Situasjonen for økosystemet, naturtyper eller arter skal vurderes på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå, jf. forvaltningsmålene i §§ 4 og 5. De overordnede målene er at mangfoldet av naturtyper og arter i norsk natur skal ivaretas innenfor deres naturlige utbredelsesområde, og at økosystemers funksjoner, struktur og produktivitet skal ivaretas så langt det anses rimelig.

Våtmarksområder i Norge er utsatt for et stadig økende press, med bit-for-bit utbygging og fragmentering av slike områder [10]. Lokalt på øya Nordlandet finnes et begrenset omfang våtmark og ferskvannressurser med åpent vannspeil, og en nedbygging av Stabeldammen medfører en reduksjon av en begrenset ressurs på Nordlandet. Formålet med planlegging av området er utbygging til industrivirksomhet, og tiltaket vil medføre arealbeslag og forringelse av økologiske funksjonsområder for fugl som oppholder seg ved Stabeldammen ved full arealutnyttelse. Særlig gjelder dette fiskemåke (NT) som er registrert hekkende i forbindelse med dammen. På regionalt nivå har fiskemåke en bestandsnedgang, men regnes som stabil i nordlige områder nord for Stadt. Storspove (VU) har en klar bestandsnedgang i Norge, og er tilknyttet åpne områder. Arten benytter trolig Stabeldammen til næringssøk. Tiltaket må derfor vurderes å kunne ha en negativ effekt på den lokale bestanden av storspove på Nordlandet, både på kort og lengre sikt. Da planforslaget legger opp til en full arealutnyttelse i planområdet og forringelse av funksjonsområder for fugl bør anleggsfasen legges utenom ordinær hekketid (mai-august) som et skadereduserende tiltak. Dette hindrer at man ødelegger pågående hekking, og man unngår å knuse reir og drepe fuglunger og annet sårbart dyreliv i denne perioden (dyrevelferdshensyn). Det kan også argumenteres for at konsekvensene for hekkende fiskemåke og annen fugl vil reduseres dersom de hindres i å begynne hekking i det aktuelle året tiltaket har anleggsstart. På den måten vil ikke fuglene unødig investere ressurser i en hekking som uansett aldri vil bli vellykket, og det kan hende at de får til å etablere seg et annet sted før hekkesesongen starter. Anleggsfasen vurderes ikke å ha noen spesiell negativ effekt på annet dyre- og fugleliv i influensområdet.

For å unngå unødige skader på naturmangfoldet forutsettes det at tiltakshaver etterfølger prinsippene i **naturmangfoldloven §§ 11 og 12** om at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver og at det benyttes miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder.

## 3.6 Rekreasjonsverdier

På nettsiden [www.morotur.no](http://www.morotur.no) står følgende:

*«Kvernberget er et mye brukt turterreng. Området er kupert, med myrer, skog, lynghei og berg i dagen. Fra toppen av Kvernberget er det fantastisk utsikt i alle retninger. Kvernberget ligger i Fosnakkulturens rike. Dette er en flott tur i bynært område. Det er flere ulike turmuligheter i området. Turen til toppen av Kvernberget kan du gå året rundt. Turen som er beskrevet går fra parkeringsplass i Rørgata, opp på toppen av Kvernberget og ned igjen.»*



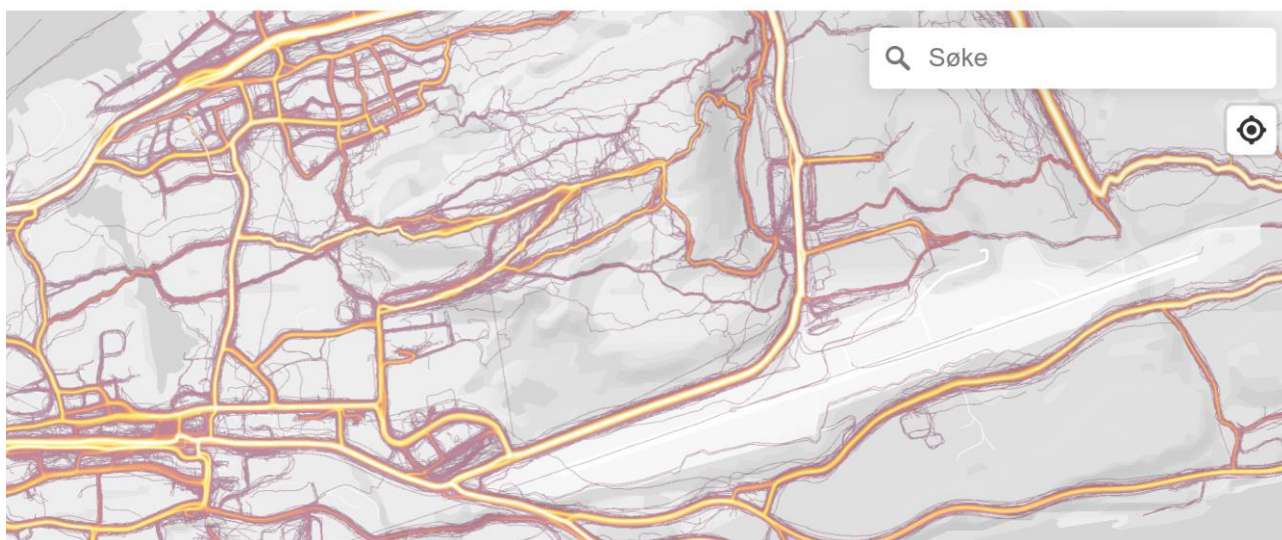
Kartet nedenfor viser veldig godt at turene ved Kvernberget følger fjellryggene og det naturlige terrenget. Den viser også at området ved Stabeldammen ikke er brukt i sammenheng med turer. Dette utelukker ikke at området rundt Stabeldammen brukes for tur- og naturopplevelser av enkelte, men det er ingen tegn på at området er relevant i tursammenheng. Samtidig vil skyteaktiviteten begrense ferdsel i dette området.

Det er litt overraskende at der er heller ikke registrert en turtrase sør for dammen, selv om terrenget evt. kunne være egnet å komme seg opp til Pikhaugen og toppen. Det tyder på at fjellskrenten/ skjæringskant langs gang- og sykkelveien er et fysisk hinder for å komme seg inn på området.

**STRAVA**



Global Heatmap



Figur 3-7 Strava Heatmap som viser bruksintensiteten av turer i området, Kilde: strava.com

### 3.7 Kulturmiljø

#### 3.7.1 Automatisk fredet kulturminner

I forbindelse med melding om oppstart ble det varslet at området kan ha potensiale for funn av automatisk fredete kulturminner. Området må arkeologisk registreres. Dette ga utfordringer i forhold til tilgjengelighet, da deler av området ligger under vann (Stabeldammen). Nedtapping av dammen er nødvendig for å gjøre hele området tilgjengelig for registreringen.

Den arkeologiske registreringen ble derfor delt inn i 2 faser. I den første fasen undersøkes området rundt dammen. Dersom potensialet for funn fortsatt er til stedet, skal dammen tappes ned for å søke området i dammen. Kulturmyndighetene svarte pr. epost:

*«Kulturavdeling har no gjennomført arkeologisk registrering av Stabeldammen del 1, (det vil si området rundt sjølve damarealet). Det vart ikkje gjort funn av automatisk freda kulturminne, men det vart oppdaga ein hule like utanfor planområdet i fjellet i Daudmannsdalen, og nærheiten til denne gjer området interessant. Planområdet vart undersøkt med prøvestikking. Området søraust for*

*hovuddemningen fekk vi ikkje undersøkt med prøvestikking då torva her var for djup. Gi meg ein gjerne oppdatering på korleis det går med arbeidet knytt til nedtapping av damarealet.»*

Etter nærmere vurderinger vedrørende veien videre, svarte kulturmyndighetene ca. en måned senere:

*«Viser til tidlegare korrespondanse. Vi har kome fram til at det ikkje er nødvendig med ytterlegare arkeologiske registreringar av sjølve Stabeldammen, då det ikkje vart gjort funn av automatisk freda kulturminne innanfor planområdet i det omkringliggjande området rundt dammen. Men vi ber om å bli orientert når Stabeldammen er blitt permanent nedtappa slik at vi kan ta ei synfaring av området før ein startar med byggetiltak i området. Elles så ber vi om at ein varsam med opparbeiding av området, og gjer merksam på at dersom ein under arbeid kjem over noko som kan vere automatisk freda kulturminne, så pliktar ein å stoppe arbeidet og ta kontakt med kulturavdelinga i fylkeskommunen for avklaring jf. KML §8.2. Tiltakshavar pliktar å underrette den som skal utføre arbeidet om dette, men står også sjølv ansvarleg for at det blir overhaltd.»*

*Sidan det ikkje vart gjort funn av automatisk freda kulturminne så er ein ikkje avhengig av at registreringsrapporten er ferdigstilt for å legge ut plana på offentleg ettersyn. Ein kan derfor gå vidare med reguleringsplan arbeidet. Den arkeologiske registreringsrapporten og faktura for den arkeologiske registreringa vil bli ettersendt når registreringsrapporten er ferdigstilt.»*

### **3.7.2 Kulturminner fra nyere tid**

Utdrag fra kommunens merknader ved oppstartsmøtet:

*«I Kristiansund har vann vært mangelvare gjennom, nær sagt, uminnelige tider. Utover 1700-tallet, etter at byen Lille Fosen fikk bystatus og skiftet navn til Christiansund, økte folketallet. Det ble mangel på mel til brødbakst. Mesterbaker Svein Andersen Vold fikk overtatt kverna på Dahle gård og satte i gang å planlegge for et nytt stort kornmølleanlegg. Vold finn overtatt retten til vannressurser mot øst. Vann fra myrer og mindre dammer ble ført i trerenner og samlet i det som fikk navnet Voldvannet. Nedenfor anla han Nydammen, og mellom disse var det sluser slik at han kunne regulere vanntilførselen. Mølleanlegget ble en suksess, og i 1770-årene ble det ansatt som møllemester og hadde ansvar for både møller og damanlegg. I en lenger periode utover 1800-tallet ble Vold sitt vannsystem krumtappen i det som etter hvert ble John Storviks mekaniske industri. På denne tiden var mekaniske løsninger i hovedsak basert på energi fra vannkraft. I Arne Jensens bok om Storvik mek. verksted står det m.a. på side 23: Som ved et guds forsyn var Volds vassdrag tilgjengelig. Storvik etablerte sagbruk, støperi, motorverksted og båtreperasjonsverksted. I 1899 brant Storviks anlegg, men han bygget raskt opp igjen. (Kilde: Arne Larsen, Storvik mek. verksted. Fra suksess til havari)*

*I følge pantebok 34 Nordmøre, side 627, fikk Storvik kjøpe Stabeldammen i februar 1905 og knytta den sammen med Voldvatnet og Nydammen. På denne måte fikk han tak i enda mer vann til driften. Stabeldammen ligger ved Fosna Skytterlags gamle område. Det ble bygget murverk mot sør for å kunne samle sammen mest mulig vann.*

*Presten Christian Stabel og Stabelfamilien har mest trolig gitt navn til Stabeldammen. Familien var ledende innenfor baptistsamfunnet i Kristiansund, og dammen ble brukt til voksendåp. (Kilde: Tor Larsen, lærer og historiker)*

*Ved utbyggingen av de nyere næringsområdene og veiene er drenering fra Stabeldammen lagt i rør. I dag renner en del av vannet fortsatt i rør til Voldvannet. Dammen har i dag lavere vannstand enn da den ble brukt til oppsamling av vann til nytte for industri. Murene som ble satt opp er ikke vedlikeholdt lenger og har svakhetspunkter. Området sør for murene bærer preg av dette. Murene*

*og vannspeilet er et kulturminne i forhold til hvor viktig vann har vært i Kristiansund. Slike murer ligger flere steder på Gomalandet, Innlandet og Nordlandet. På Kirkelandet ligger Vanndammen med levada-anlegget i Kringsjø. Nå er det stor vilje til å ta vare på slike kulturminner, dette har endret seg mye på de nesten 50 årene som har gått siden reguleringsplanen for området sist ble behandlet. Om kulturminnene forsvinner eller blir bygget ned vil historien bli vanskeligere å forstå.»*

### **3.8 Naturressurser**

#### **3.8.1 Jord- og skogbruk**

Det er ikke registrert jord- og skogbruksinteresser i området.

#### **3.8.2 Jakt- og fiskeriinteresser**

Området inngår i arealet med forekomst av orrfugl.

Det er ellers ikke registrert andre vilt-, jakt- eller fiskeriinteresser.

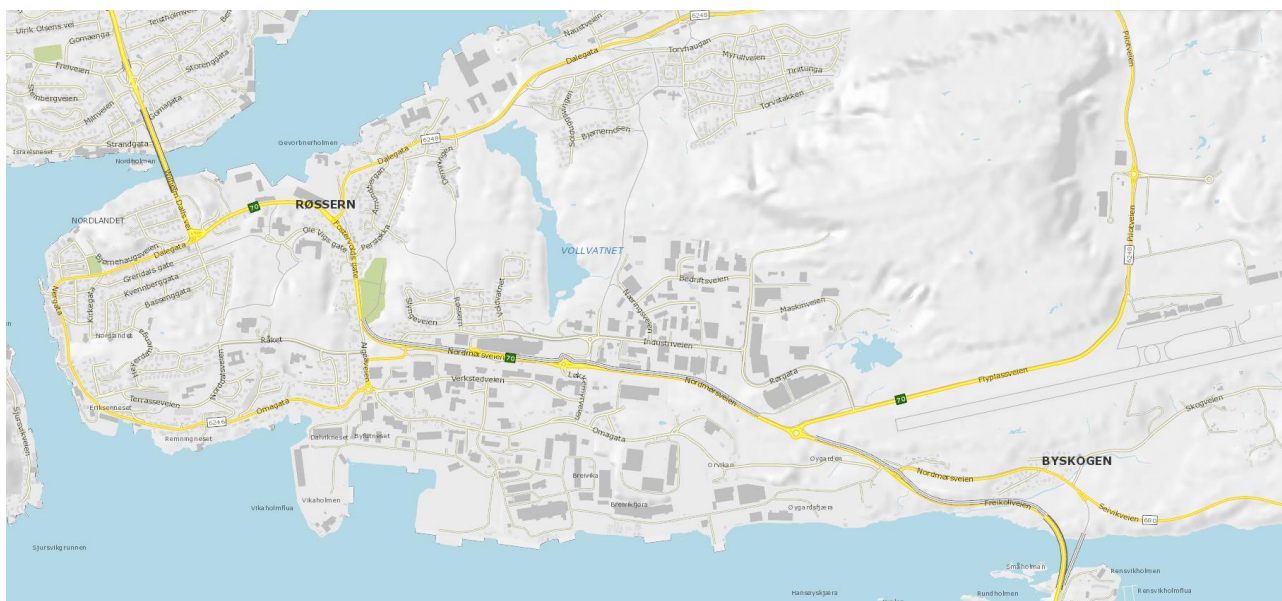
#### **3.8.3 Mineralressurser**

Området er ikke aktuelt som masseuttak.

### **3.9 Vei og trafikk**

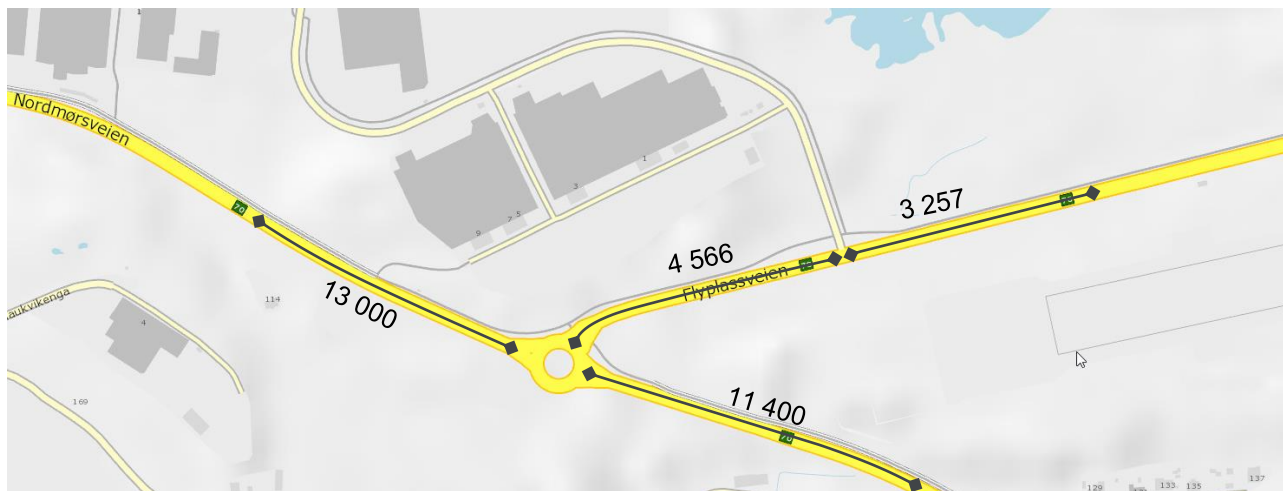
#### **3.9.1 Veisystem**

Enkleste veien til området er via Flyplasskrysset på rv. 70, Flyplassveien og kv. 8470 Rørgata (sør). Vest for planområdet er det i dag et godt etablert næringsområde med et variert tilbud av ulike varer/tjenester. Det vil da også bli trafikk til planområdet fra Rørgata nord. Trafikk fra nord har adkomst via Industriveien og tilknytning til rv. 70 lenger vest.



Figur 3-8 kart med veistruktur, Kilde: vegkart, Statens vegvesen

### 3.9.2 Trafikkmengde



Figur 3-9 Trafikkmengde (ÅDT) på delstrekningene i 2020, Kilde: vegkart, Statens vegvesen

### 3.9.3 Gående og syklende

Gang- og sykkeltilbudet infrastrukturen er tilrettelagt med god standard. Tilbudet for mange trafikanter langs Nordmørsveien (riksveg 70) i vestgående retning er tilrettelagt fra planområdet og helt inn til Kristiansund sentrum. I øst-gående retning langs riksveg 70 er sikker adkomst frem til Freikollveien 442. Der er videre tilrettelagt for gående og syklende langs Kvalvågveien (fylkesvei 265).

Flyplassvegen (riksveg 70) har nylig tilrettelagt gang- og sykkelveg.



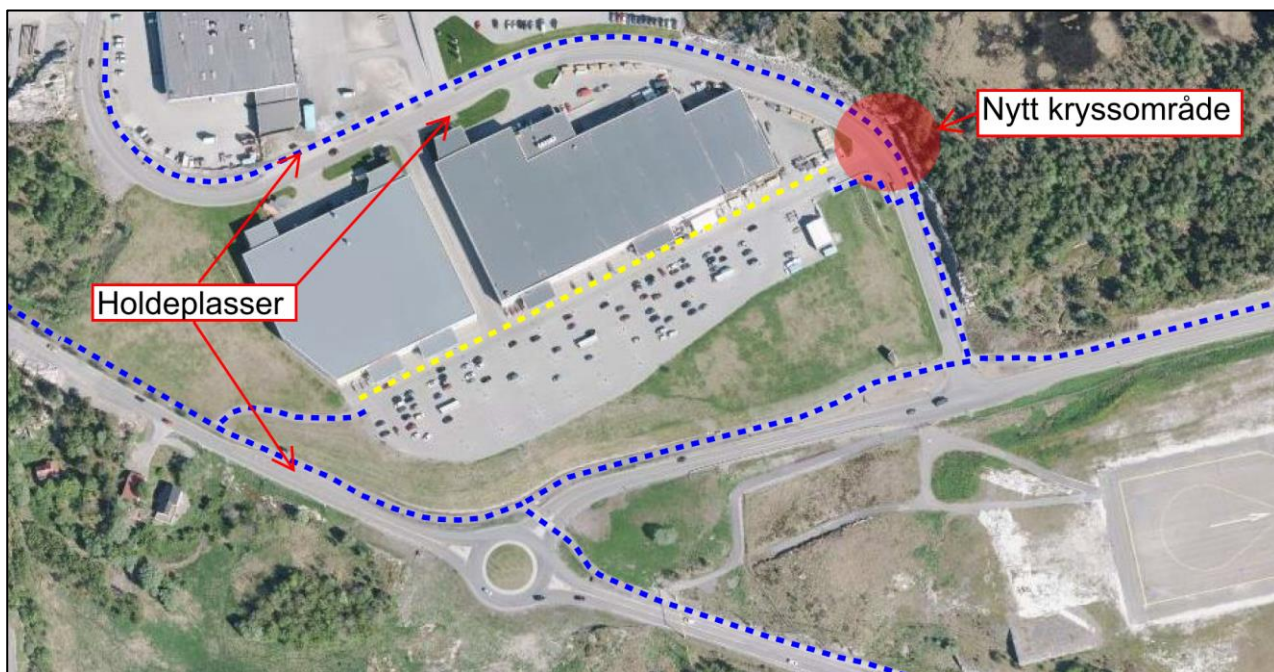
### 3.9.4 Kollektivtrafikk

Kollektivholdeplasser i nærheten av planområdet er:

- Flyplasskrysset (ca. 350m)
  - Buss 811, 812 - sentrum
  - Buss 821 – Sentrum via vikan
- Løkkemyra Handelspark (ca. 350m)
  - Buss 801 – Sentrum via Melkvikan/Vikan

Det er ikke tilrettelagt for gangtrafikk på sørsida av Rørgata mellom holdeplassen på sørsida og det nye krysset.

Behov for, og plassering av holdeplasser avgjøres i første rekke av ansvarlige for kollektivtilbudet, det vil si gjennom dialog mellom Fylkeskommunen og Kristiansund kommune. Eventuelt nye holdeplasser må vurderes opp mot økt reisetid og totaltilbudet for ulike typer reisende. I byområder anbefales det 500-800 m avstand mellom holdeplasser. Lokale busslinjer kan ha kortere holdeplassavstand (ref. SVV. hb. V123 Kollektivhåndboka). I Industriveien lenger vest i Løkkemyra er det ca. 300 meters avstand mellom holdeplasser i begge retninger.



### 3.9.5 Parkering

Det er ingen parkeringsmuligheter ved Rørgata eller Flyplassveien.

Nærmeste parkeringsmuligheter ligger på privat grunn ved Løkkemyra Handelspark I.



### **3.9.6 Flytrafikk**

Kristiansund flyplass hadde i 2016 ca. 10 000 flybevegelser og ca. 300 000 passasjerer<sup>3</sup>. Den mest trafikkerte ruten (ca. 62,2%) er til og fra Oslo. Det er en betydelig andel helikoptertrafikk (21,8 %), da Kristiansund lufthavn er en viktig base for offshore virksomhet på Haltenbanken. Olje- og gasssektoren utgjør ca. 40 % av den totale passasjermengden<sup>4</sup>.

## **3.10 Teknisk infrastruktur**

### **3.10.1 Vann og avløp**

Se VA-rammeplan for mer detaljerte opplysninger for eksisterende anlegg og rammer / plan for vann og avløp.

Eksisterende vannledninger i Rørgata har til sammen kapasitet til å levere en sløkkemengde på 50 l/s, som er preakseptert sløkkevannsbehov for et næringsområde. I videre faser må det gjøres vurdering på etableringer, da særskilt ved etableringer som har høy brannverdi (eksempelvis trelast) og sløkkevannsbehov må vurderes av brannrådgiver. All tilknytning til offentlig nett må planlegges og framlegges for Kommunalteknikk for plangodkjenning før bygging.

I Rørgata er det etablert spillvanns-system beregnet for nye, framtidige etableringer. Systemet er foreløpig ikke i drift. Det må anlegges pumpestasjon for tilknytning til anlegg pumpeledning. Stasjonen plasseres innen område BKB1. Stasjonen kan anlegges som privat stasjon og skal ikke overtas til eie og drift av Kristiansund kommune.

Det må søkes om tillatelse til tiltak for stasjonen, og Kommunalteknikk vil være intern høringspart til søknaden. Stasjonen må være anlagt og i drift før det gis ferdigattest.

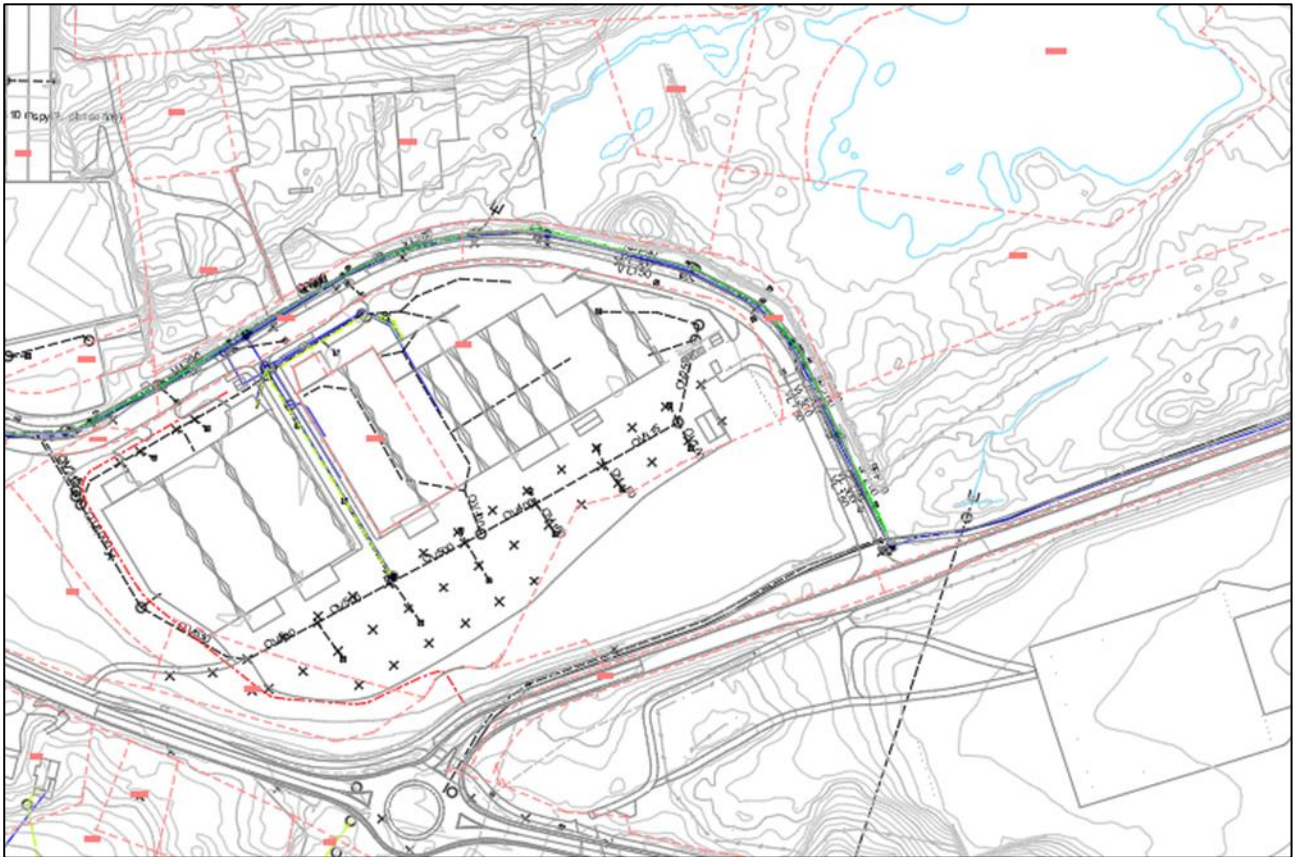
Overvann ledes i dag østover og ender i vassdrag som går mot nord. Dagens overvannsledning i Rørgata har begrenset kapasitet. Området mottar overflatevann fra Kvernberget og området fra skytterbanen og nordøstover. Overflatevannet fordrøyes i «Stabeldammen», et våtmarksområde som er oppdemmet fra gammelt av.

Det er påvist forurensning i jordmasser og i vannprøver Stabeldammen. Det må gjøres tiltak for å sikre at forurensning ikke når overvann som slippes til kommunalt nett eller Vollvatnet.

---

<sup>3</sup> Tallene er hentet fra [no.wikipedia.org](http://no.wikipedia.org)

<sup>4</sup> Kilde: [no.wikipdia.org](http://no.wikipdia.org).



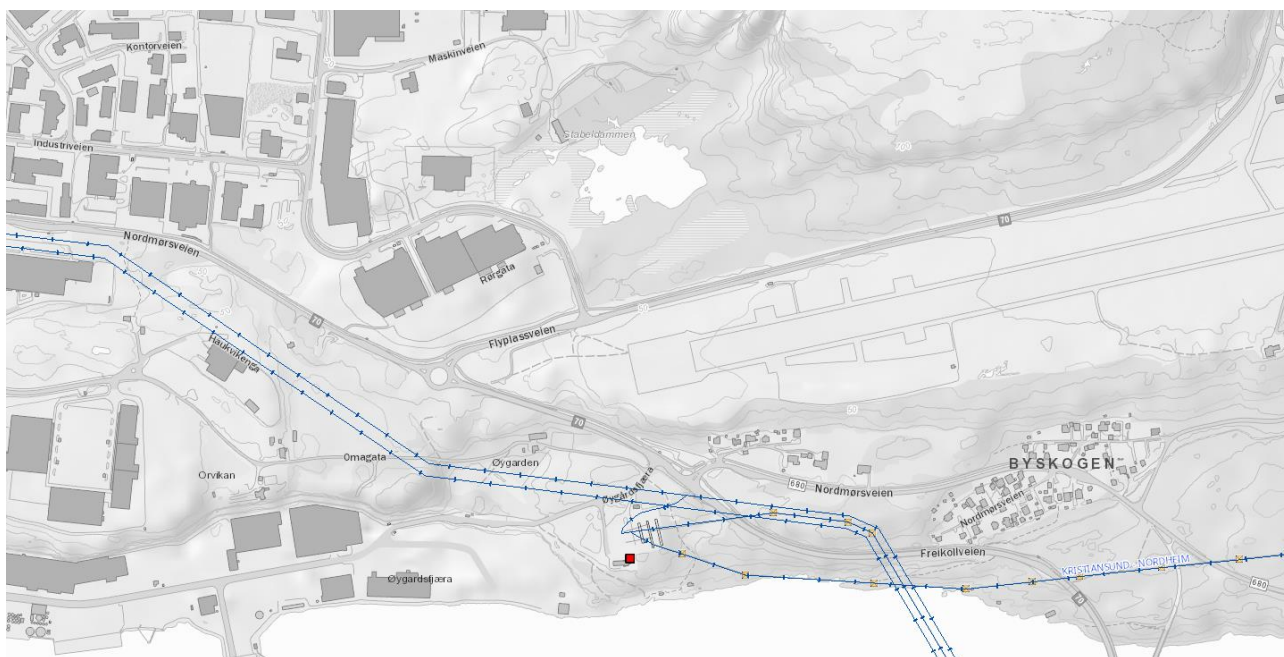
Figur 3-10 Kart med eksisterende VA-ledninger, Norconsult

### 3.10.2 Energiforsyning

Det finnes ingen høyspenningstraseer gjennom eller ved planområdet.

Områdene i øst er tilkoblet strømforsyning med underjordisk distribusjonsnett. Vi har ikke oversikt over underjordiske kabeltraseer eller dens kapasitet.

Sør for Nordmørsveien går en regionalnett trase med 132 kV. Der ligger også en transformatorstasjon.



Figur 3-11 Kart som viser nettanlegg. Blå linje: Regionalnett (132 kv); rød firkant: Transformatorstasjon; kilde: NVE atlas

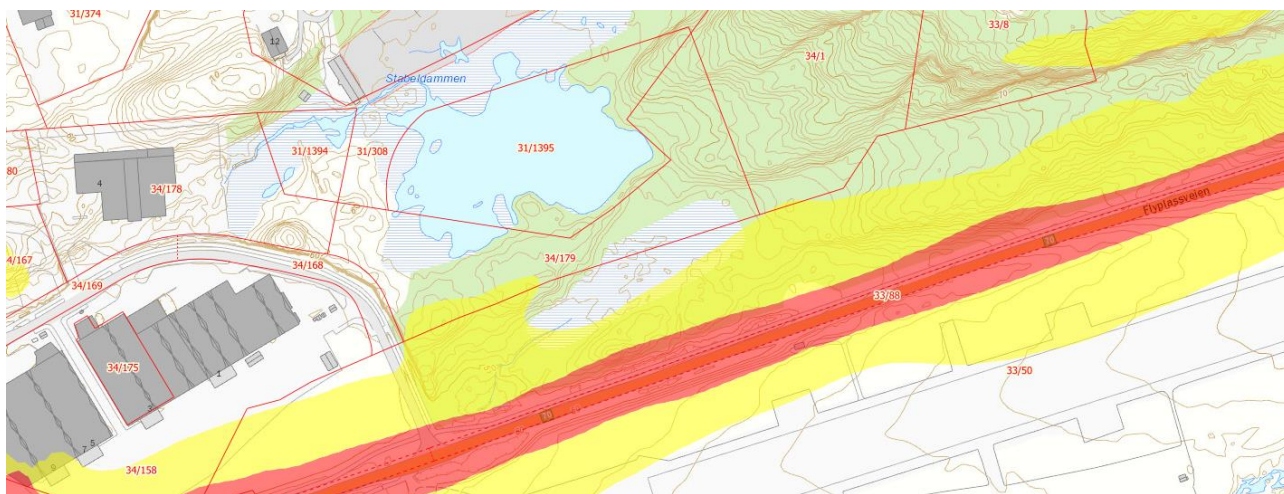
### 3.11 Fare fra menneskeskapte forhold

#### 3.11.1 Støy

##### 3.11.1.1 Veitrafikkstøy

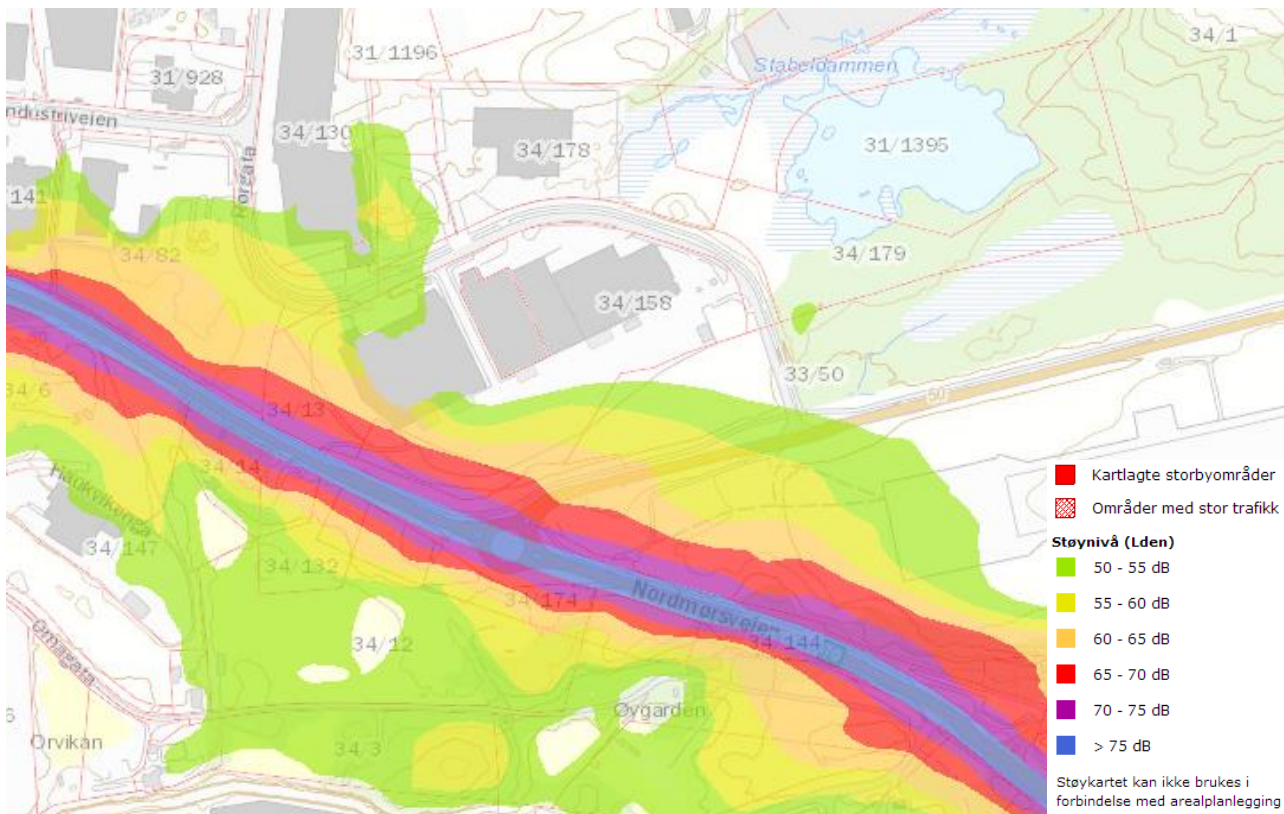
Det er ikke gjort egne beregninger av vegtrafikkstøy i denne utredningen. Støysonekart fra Vegvesenet og fra miljøstatus.no tyder på at tiltenkte tiltak innenfor formålene BKB2 og BN vil ligge utenfor gul støysone. Ettersom de nye tiltakene ikke faller inn under kategorien «støyfølsom bebyggelse» iht. T-1442, foreligger det ingen relevant grenseverdi for utendørs støynivå. Relevant lydkrav vil da være knyttet til kravet om innendørs lydnivå fra utendørs kilder i eventuelle kontorer / møterom og restauranter/ bespisning (fra NS-8175), og disse lydkravene vil være oppfylt med god margin med hensyn på vegtrafikkstøy.





Figur 3-12 Støyvarselkart - Flyplassveien (prg. 15-20 år fram i tid); Kilde: GisLink.no/ Statens vegvesen

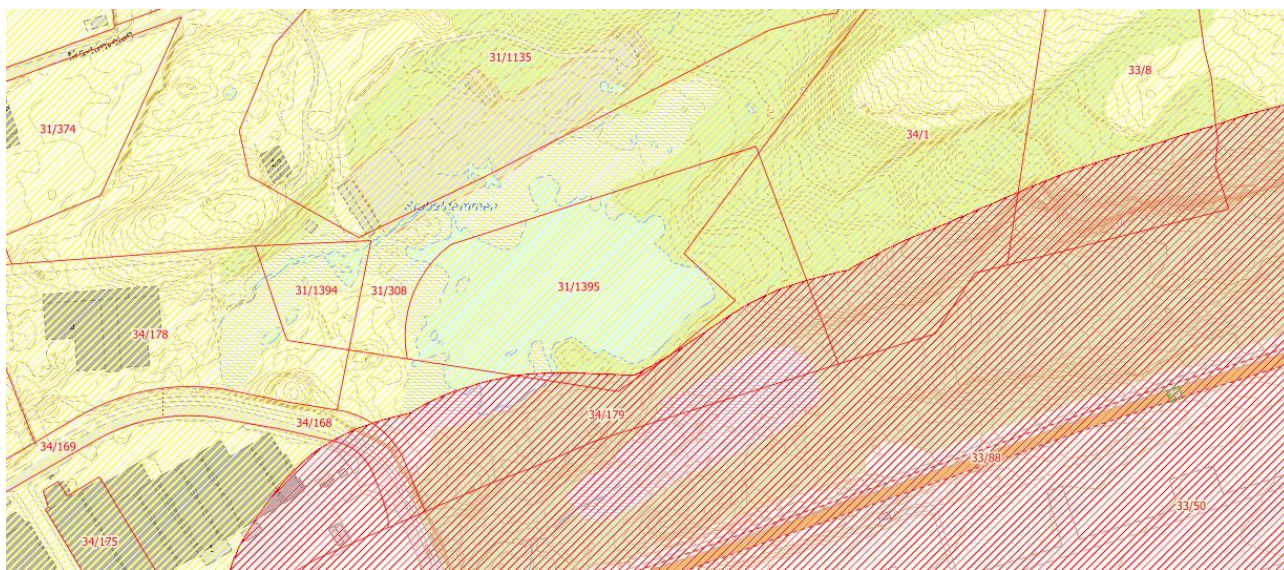
Vegtrafikkstøy langs Nordmørsveien (riksveg 70) berører ikke planområdet.



Figur 3-13 Støyvarselkart - Nordmørsveien Kilde: Miljødirektoratet

### 3.11.1.2 Støy fra lufthavn

Det er ikke utført egne beregninger av flystøy i forbindelse med denne utredningen. Figur 4 viser støysonekart utarbeidet av Avinor og indikerer at de nye bygningstiltakene vil ligge innenfor rød støysone. Ettersom de nye tiltakene ikke faller inn under kategorien «støvfølsom bebyggelse» iht. T-1442, foreligger det ingen relevant grenseverdi for utendørs støynivå fra flytrafikk eller andre støykilder. Relevant lydkrav vil da være knyttet til kravet om innendørs lydnivå fra utendørs kilder i eventuelle kontorer / møterom (fra NS-8175), og disse lydkravene vil være oppfylt med god margin med hensyn på flystøy.



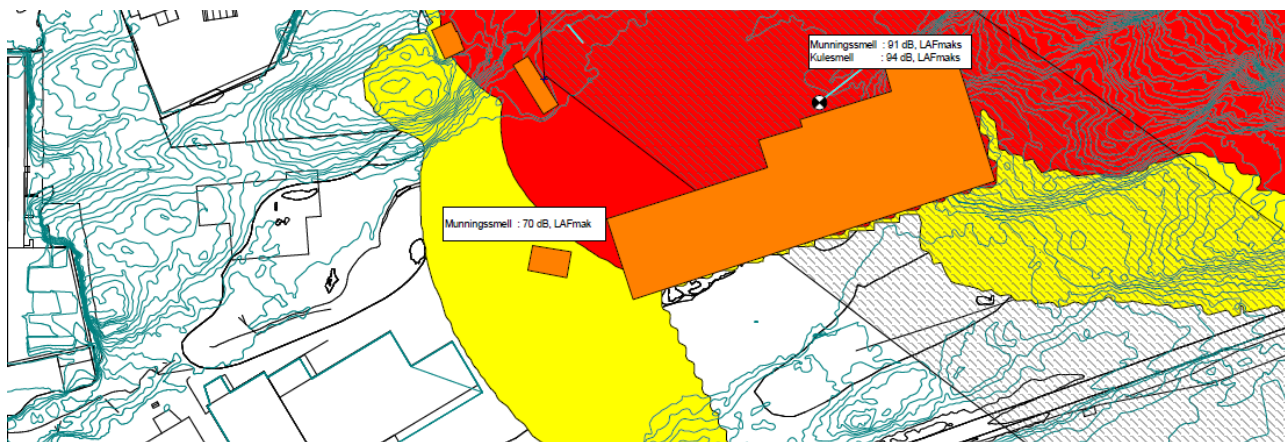
Figur 3-14 Støy lufthavn, Kilde: GisLink.no/ Avinor

### 3.11.1.3 Støy fra skytebanen

Planområdet vil ligge helt innenfor støysone fra skytebanen, der det nordlige halvdel vil ligge i rød støysone. Beregningsresultatene vises i vedlagte støysonekart, X01\_rev01 og viser støynivå for ett skudd fra jaktgevær. Denne beregningsmåten er i tråd med føringene i veilederen til T-1442, M-128. Støysonene representerer munningsmell fra jaktgeværet avfyrt ved standplassoverbygget, mens skravert område viser hvor kulesmell forventes å kunne oppstå. I tillegg vises en punktberregning av både munningsmell og kulesmell på fasaden på nytt tiltak innenfor BKB2 og BN. Det er målt et maksimums dB nivå på 94 produsert av kulesmell.

Støy på tiltaksnivå med avbøtende tiltak er utredet i kapittel 6.10.6.1 og ROS analysen.





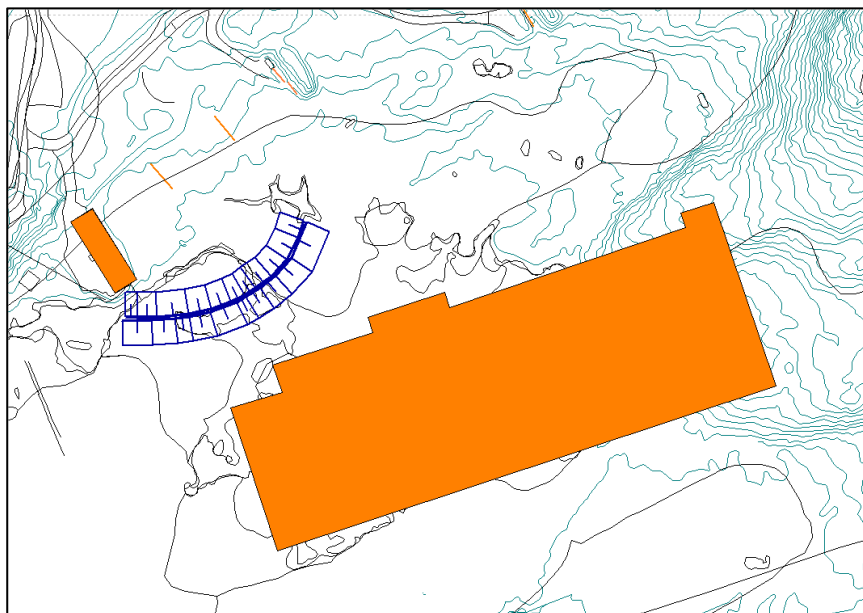
Figur 3-15 Kart som viser støynivå ved munningsmell. Kilde: Notat Aku01, Norconsult, 2021

#### 3.11.1.4 Anbefalinger

Det anbefales å etablere kjøpesenteret med betong i nordfasaden, samt å plassere eventuelle kontorer, møterom og resepsjoner på sørsiden av bygget, altså bort fra skytebanen. Takkonstruksjonen bør være tung for å dempe basslyden tilfredsstillende. Samlet kan disse tiltakene gjøre at skytestøynivåene inne kjøpesenteret oppfattes uproblematisk.

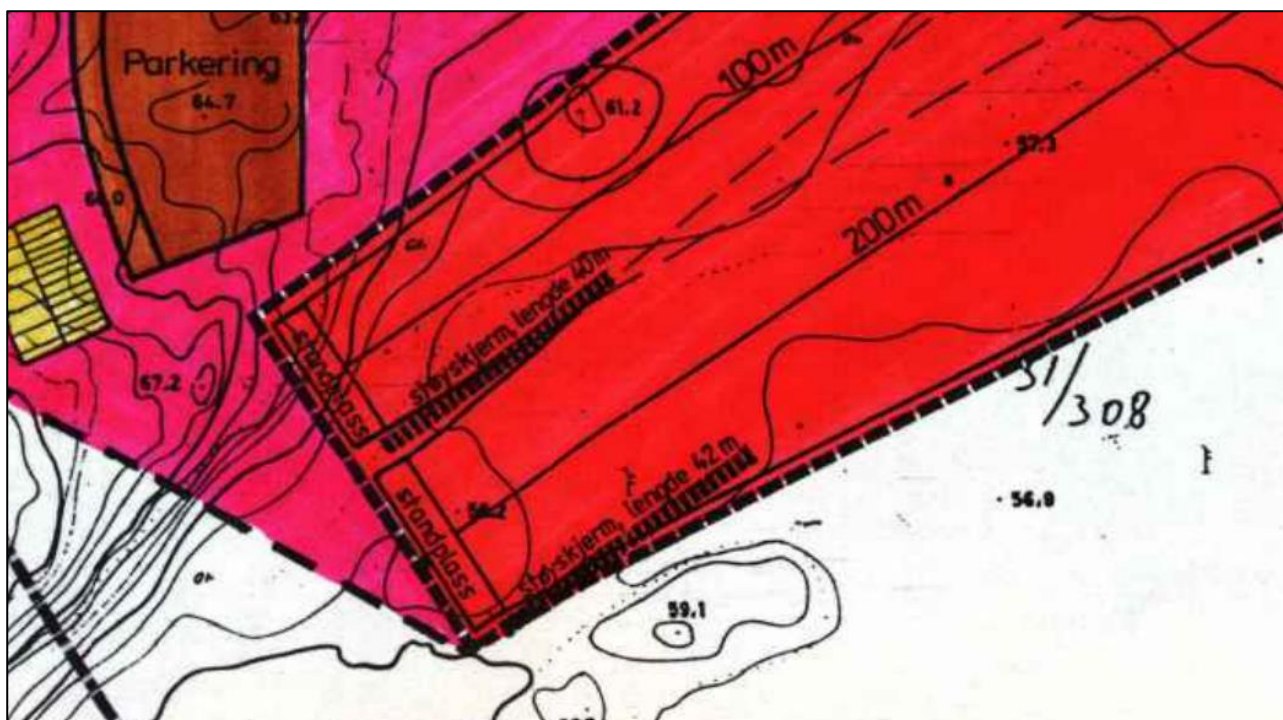
Dersom det i tillegg er ønskelig å forbedre støysituasjonen utendørs vil en støyvoll sør for skytebanen som vist i Figur 3-16 gi betydelig støyreduksjon på store deler av kjøpesenterets tomt, og i tillegg gi noe ytterligere reduksjon av støynivåene innendørs i senteret. En slik voll mellom skytebanen og det nye bygget kan i tillegg redusere refleksjonslyder som ellers kan gå via det nye bygget og mot boligene i nord.

Vollen vil ikke dempe kulesmellet langs nordfasaden nevneverdig.



Figur 3-16: Støyvoll illustrasjon fra støyvurderingsnotat

En annen løsning som kan redusere støynivåene mot det nye næringsbygget og boligene i nord er å etablere støyskjermer langs begge sider av skytterhuset i skuddretningen (Figur 3-17). I tillegg bør det etableres skillevegger mellom hver standplass.



Figur 3-17: Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan for skytebanen R-206.

### 3.11.2 Forurensning

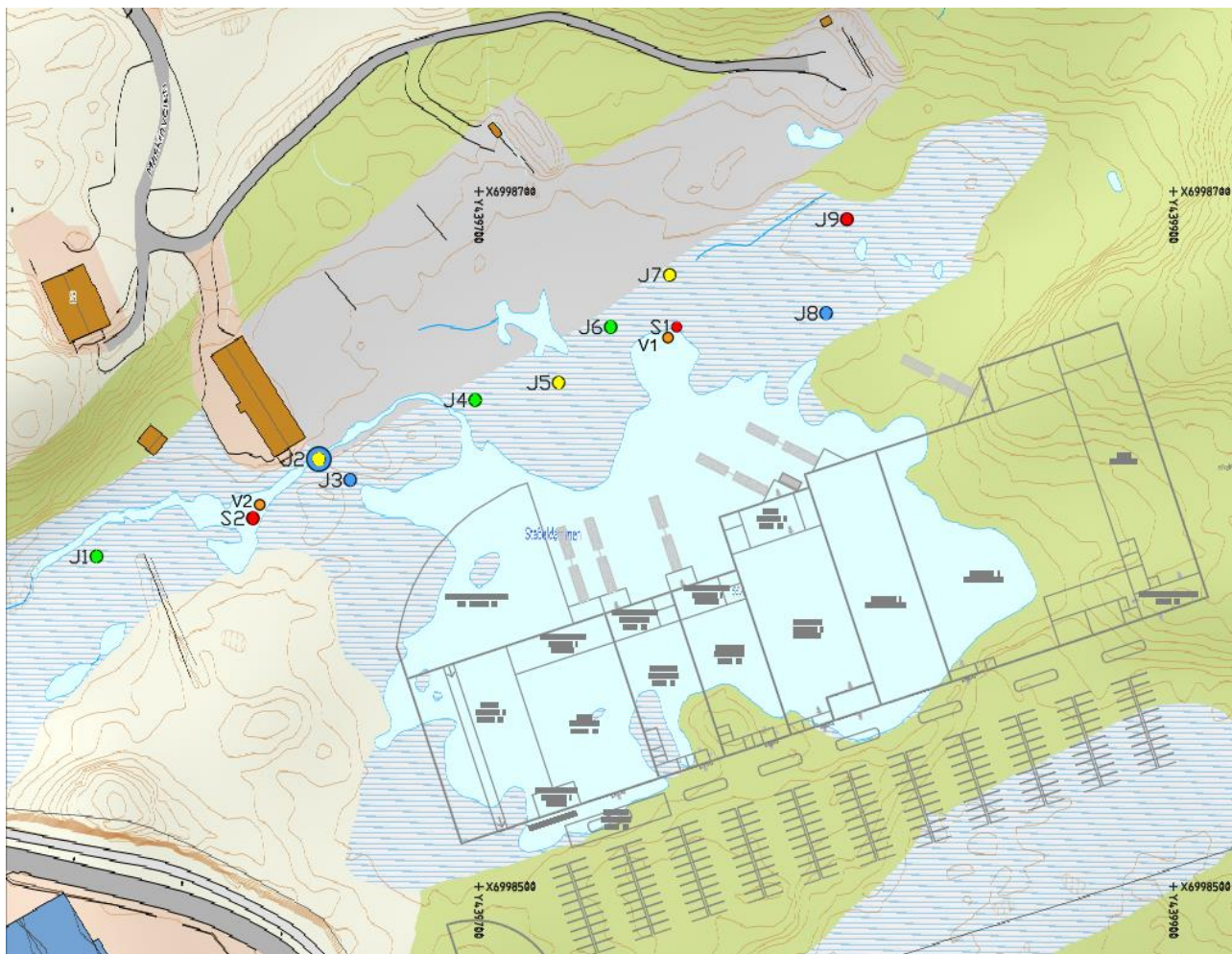
#### 3.11.2.1 Ammunisjon

Kommunen har orientert om at skyteaktiviteten tidligere har vært mot øst/ sørøst, dvs. over Stabeldammen. Det er derfor potensiale for forurensning med ammunisjon i den nordlige delen av planområdet.

For å kartlegge de faktiske forholdene ble det gjennomført miljøteknisk undersøkelser i planområdet. Det er gjort en ROS vurdering av temaet– vedlegg II i planbeskrivelsen.

Det er utført en foreløpig kartlegging på nordsiden av Stabeldammen, da det var for utfordrende å ta prøver fra bunnen av dammen. Det er påvist forurensning av arsen, bly, kobber, BTEX og olje (THC) i tilstandsklasse 2 til 5.





Figur 3-18: Oversikt over prøvepunktene

### Tiltak

Det er flere faktorer som spiller inn når det gjelder forurensning i grunn. Det skal etableres fordrøyningsbasseng på nordsiden av planområdet, noe som vil si at overvann som passerer skytebanen / borepunktene vil ta med seg forurensning. Det er vurdert bruk av et renseanlegg i bassenget. Et slikt tiltak vil medføre en meget positiv effekt, da dagens situasjon innebærer at forurensningen beveger seg vestover i bekkeløpet uten behandling. Renseanlegget innebærer både mye vedlikehold og høye kostnader, og gjør ingenting med selve kilden til problemet

Det anbefales å grave opp og fjerne de områdene som er klassifisert som tilstandsklasse 4 og 5 for å sikre at forurensning ikke spres videre gjennom overflatevann. Metallene som var brukt i kulene før er ikke lenger i bruk, og bruk av skytebanen vil derfor ikke tilføye mer forurensning enn det allerede har gjort. Dersom det skulle komme frem at forurensningen fortsatt øker etter at de forurensede massene er erstattet med rene masser, vil skytebanen måtte stå ansvarlig for forurensning av miljøet.

Det må utføres en ny miljøundersøkelse når Stabelsdammen er tømt for å avklare eventuelle forurensninger i massene / sedimentene. Avhengig av resultatene og innholdet, vil det måtte utarbeides en egen massehåndteringsplan for å avklare hvor massene skal deponeres.

### 3.12 Sosial infrastruktur

Løkkemyra er ifølge kommuneplanens arealdel avsatt til næringsområde.

*«Løkkemyra ble etablert og har blitt videreutviklet som et næringsområde og i noen grad som et bydelssenter fram til nå. Det har imidlertid ikke vært planlagt for etablering av boliger og offentlige tjenester i tilknytning til Løkkemyra. Det er fremdeles et mål å utvikle Løkkemyra i første rekke som et næringsområde. Hensikten med å avgrense et eget sentrumsareal på Løkkemyra er både å gi adgang til, men også å avgrense utbygging av større detaljhandelsvirksomhet der slik lokalisering i sentrum ikke er fysisk mulig på grunn av arealknapphet eller ikke ønskelig av andre grunner. Det er ikke lagt til rette for andre sentrumsfunksjoner enn tjenesteyting og handelsvirksomhet.»<sup>5</sup>*

### 3.13 Barn- og unges interesser

Planområdet ligger på østsiden av industri- og næringsområdet Løkkemyra Handelspark I. Det eksisterer aktivitetstilbud som benyttes av barn og unge som for eks. paintball både øst og vest for planområdet, «Ed sport paintball» i Kontorveien 4, og «Skogsballbanen paintball» ved Flyplassveien. Skytebanen vurderes også som et aktivitetstilbud.

Friluftsområdet nord og øst for planområdet er et viktig friluftsansreal.

Adkomst til de ulike aktivitetene og områdene er ivaretatt gjennom et godt infrastrukturtilbud med gang- og sykkel / fortau-løsninger.

Det er viktig å merke at Løkkemyra er ifølge kommuneplanens arealdel sine mål, ikke et område som skal utvikles med sosial infrastruktur. Næringsformål er hovedintensjonen og er ikke tiltenkt egnet for barn- og unge.

### 3.14 Risiko- og sårbarhet

I forbindelse med varsel om oppstart ble det utført en innledende risiko- og sårbarhetsvurdering basert på dagens situasjon.

Følgende oppsummering har kommet fram av analysen:

Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
Er det kjente problemer med overflatevann, avløpssystem, lukkede bekker, oversvømmelse i kjeller osv?	x		Området ligger i en våtmark og må dreneres. Løsning for overvannshåndtering må drøftes.
Er det regulerte vannmagasin med spesiell fare for usikker is i nærheten?		x	Stabeldammen er ikke regulert.
Vil tiltaket (utbygging/drenering) kunne føre til oversvømmelse i lavere liggende område?	x		Ukjent. Vil avklares i forbindelse med vurderinger til overvannshåndtering og drenering av våtmarka.

<sup>5</sup> Kommuneplanens arealdel 2009 -2020 – beskrivelse s. 16



Vil utilsikta/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer inkl. sjø- og luftfart utgjøre en risiko for området?	x		Området ligger nært flyplass. Farepotensiale vil beskrives. Avinor er høringspart.
Vil planen/tiltaket bli rammet av, eller forårsake forurensing i form av lyd, lukt eller støv?	x		Skytebane og flyplass er støykilder. Støyvurdering for skytebane anbefaler avbøtende tiltak. Disse innarbeides i planforslaget.
Har området mangelfull slukkevannforsyning (mengde trykk)?		x	Vi avklares med kommunalteknikk og ved utarbeiding av VA-plan
Er det spesielle brannobjekt i området?		x	Skytebane. Farepotensial beskrives.
Vil utilsikta/ukontrollerte hendelser i nærliggende virksomheter (industriforetak etc.), utgjøre en risiko?	X		Skytebane. Nødvendig sikring mot skyteaktivitet vil avklares.

En ny vurdering er gjort i forbindelse med nye tiltak innenfor planområdet. ROS analysen for fremtidig situasjon er lagt ved som «del II» av planbeskrivelsen.

### 3.15 Grunnlagsanalyser, -undersøkelser og -utredninger

Følgende rapporter fra fagutredninger og -undersøkelser legges ved plandokumentene.

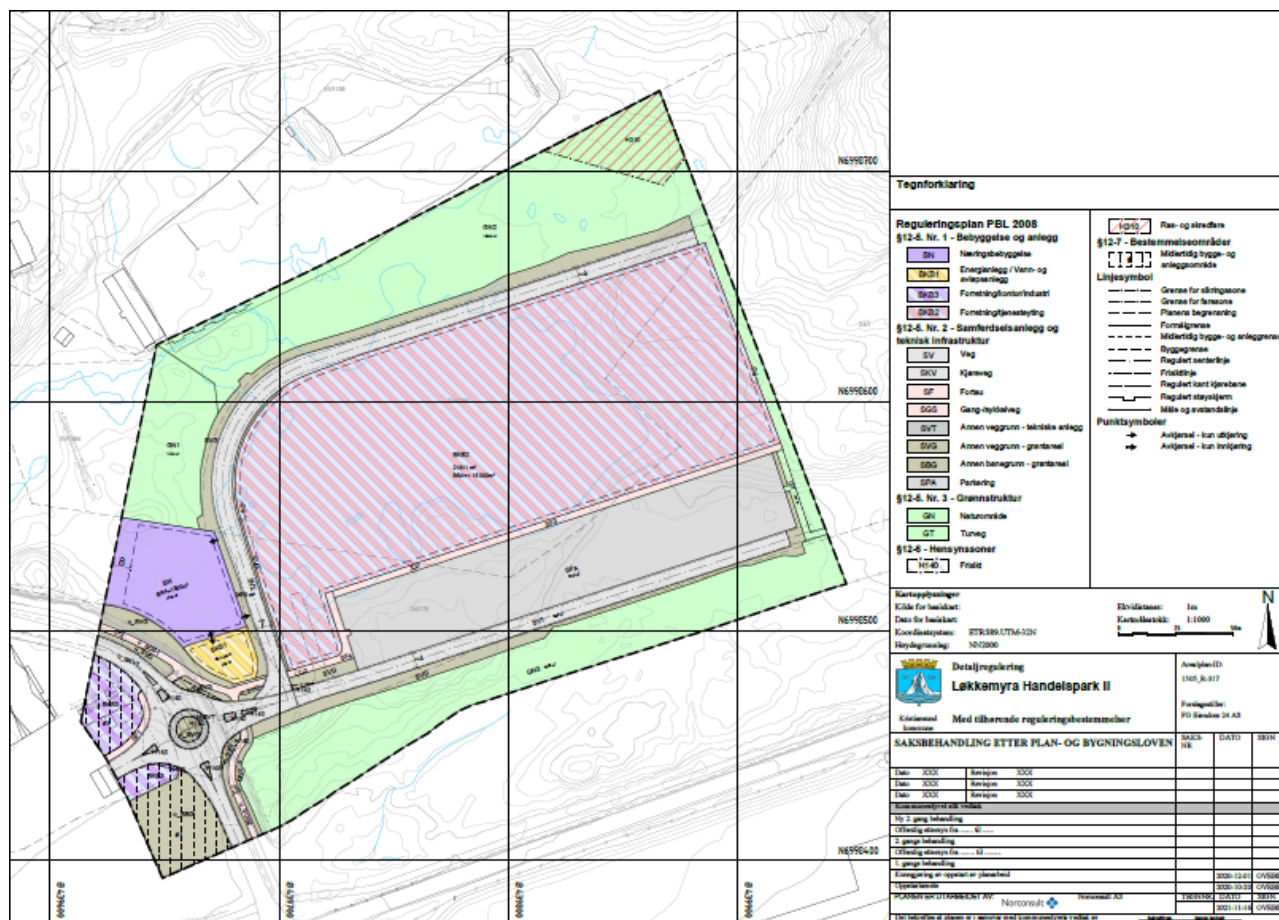
- Naturmangfold:  
«Løkkemyra handelspark II – Utredning av fugl og naturmangfold», Rapp., Norconsult, 2021-06-13
- Flysikkerhet:  
«Risikovurdering Kristiansund Lufthavn Kvernberget» Analyserapport for Kristiansund Næringspark AS, DNV GL, 2017-05-23
- Støy:  
«Vurdering av skytebanestøy ved Løkkemyra handelspark», Notat, Norconsult, 2018-03-16
- Trafikk:  
«Trafikkanalyse Løkkemyra Handelspark II», Notat, Norconsult, 2021-10-15
- Klimagassutslipp:  
«Innledende klimagassberegninger – Arealbruksendringer», Notat, Norconsult, 2021-09-23
- Forurensning:  
«Miljøteknisk grunnundersøkelse», rapport, Norconsult, 2021-11

## 4 Beskrivelse av planlagte tiltak i planforslaget,

### 4.1 Planlagt arealbruk

Området skal brukes til forretning og tjenesteyting med tilhørende arealer for trafikk og parkering, samt overvannshåndtering og vegetasjonsskjerm.

I tillegg vil det avsettes areal for annen teknisk infrastruktur, energiforsyning samt et område for næringsvirksomhet.



Figur 4-1 Utkast av reguleringsplankartet, 16.11.2021, Norconsult

### 4.2 Planlagt arealbruk

I området avsatt til **kombinert formål forretning/tjenesteyting** kan det plasseres ett bygningsvolum i underkant av 15 000 m<sup>2</sup>.

En del av området skal brukes til utelager, varelevering og avfallshåndtering, som primært skal løses på nordsiden av BKB2..

I vest avsettes et område til næringsvirksomhet, der det kan etableres et mindre tiltak på maksimalt 1500 m<sup>2</sup> bruksareal. Næringsvirksomhet begrenset til vegserviceanlegg (vaskehall, verksted) og bevertning (vegkro, kioskarer, catering og annen gastronomi franchises - fast food-kjeder, pizzabakeri o.l.).

I tillegg skal det plasseres et **trafobygg** i planområdet, med mulighet for **pumpestasjon** og annet nødvendig VA anlegg. Dette sikres gjennom et eget kombinert formål (BKB1).

Som byggetekniske tiltak vil planen legge til rette for **trafikkarealer** (kjøreveg, gang- og sykkelveg, parkering og annen veggrunn), **overvannstiltak** (fordrøyningsbasseng) og **skjerm mot skytebanen**, samt nødvendige **terrengtiltak**.

#### **4.2.1 Plassering**

Alle bygningene vil plasseres på ca. samme høydekote + 55 m.o.h. NN2000 og innenfor angitt byggegrense.

#### **4.2.2 Grad av utnyttning**

Området regulert til BKB2 (forretning/tjenesteyting) tillater i underkant av 15 000m<sup>2</sup> BRA. Alle byggets funksjoner skal primært løses over ett plan, og tiltenkte plan regnes dermed ikke med (jf. Tillat «4.3.2 Høyde»). Parkeringsareal medregnes ikke i BRA ettersom formålet «parkering» dekker behovet nødvendig for BKB2.

Området regulert til BN (næringsbebyggelse) tillater maksimalt 1500m<sup>2</sup> BRA. Det legges opp til bygg som for eks. vaskehall og fast-food bespising (det er ikke avklart nøyaktig hva området skal bestå av). Tiltenkte plan regnes med i BRA utregningen, samt parkeringsareal jf. grad av utnyttning.

#### **4.2.3 Høyde**

Bygningstiltak innenfor BKB2 skal primært løse alle sine innvendige funksjoner på ett plan, men vil ha høyere etasjehøyde. Det er definert i bestemmelsene at BRA ikke skal regnes for tenkte plan. Bygningens høyde vil begrenses til 9 m over ferdig planert terreng, men vil i tillegg forholde seg til høyderestriksjonene knyttet til flyaktivitetene. Restriksjonene gjelder også for takoppbygg til teknisk installasjoner, f.eks. ventilasjonsanlegg. For øvrig vil høyderestriksjonene også gjelde for master, flaggstang og lignende installasjoner på uteområdene/ parkeringsplassen.

Bygningstiltak innenfor BN kan bestå av flere funksjoner, men er i hovedsak tiltenkt til fast-food bespising og vaskehall. Det settes tilsvarende høydebegrensning på 9 meter innenfor BN, men her skal tiltenkte plan medregnes BRA utregningen.

#### **4.2.4 Utforming**

Etablerte bygg innenfor BKB2 og BN vil ha en enkel og hensiktsmessig arkitektonisk utforming med lukkede fasader, som i deler brytes opp med vindusflater. For å gi en mer variert utforming ved BKB2 vil inngangspartiene framheves visuelt gjennom utforming i glass og bruk materialer og farger som skiller seg tydelig fra det resterende bygget.

De mindre bygningstiltakene innenfor BKB1 vil være hensiktsmessig med standardisert utforming i henhold til den funksjonen de skal inneholde.

Hovedbygget vil utføres med flattak, der det er tiltenkt etablert solcellepanel.



## 4.3 Parkering og trafikkavvikling

### 4.3.1 Tilkomst

Tilkomst til planområdet skjer fra Rørgata. For å sikre en mer trafikksikker og oversiktlig trafikksituasjon mellom Løkkemyra Handelspark I og II etableres det en rundkjøring sør for eksisterende tilkomst til Løkkemyra Handelspark I. Dagens kryss inn til Løkkemyra Handelspark I blir dermed flyttet.

Det legges opp til at rundkjøringen skal være ferdig etablert før det gis brukstillatelse til BKB2 og / eller BN.

Rundkjøringa har en ytre diameter på 32 m.

### 4.3.2 Interne veier

Det planlegges to internveger på næringsområdet.

SV1 vil bli benyttet som hovedadkomstveg til næringsområdet, og er direkte koblet til parkeringsformålet (SPA) på sørside av bygningen (BKB).

SV2 vil i hovedsak benyttes av vareleveranser / tungtransport, da disse funksjonene planlegges på nordsiden av planlagt bebyggelse. Unntaket er de som skal benytte tjenestene ved næringsformålet (BN). Det kan antas at trafikk til næringsarealet i hovedsak er kombinerte turer med annet besøk i området, det vil si lite/ingen nyskapt trafikk i krysset med Rørgata.<sup>6</sup>

### 4.3.3 Parkering

Parkeringsarealene for besøkende vil etableres sør for hovedtiltaket (SPA), mens varelevering etableres langs nordfasaden.

Det er planlagt i underkant av 300 parkeringsplasser.

Utformingen av parkeringsarealet er tilpasset bygningskroppen i bredde. Løsningen gir korte avstander til de ulike tilbudene som befinner seg innenfor planområdet.

### 4.3.4 Gående og syklende

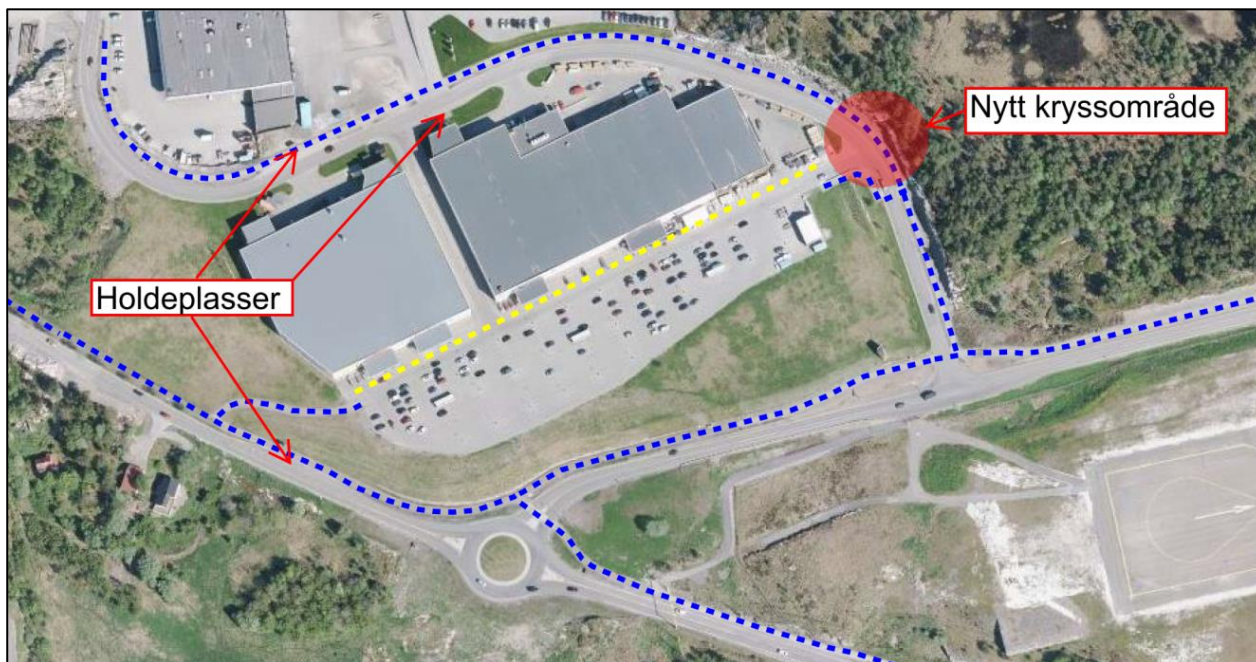
Det skal etableres fortau fra eksisterende infrastruktur langs Rørgata. Planforslaget legger opp til en ny rundkjøringsløsning som vil bidra med å senke trafikkhastigheten ytterligere, og gi tilstrekkelig med oversikt over myke trafikanter inn til Løkkemyra Handelspark I og II.

Fortauløsningen (SF2) legger seg rundt parkeringsformålet for å sikre trygg ferdsel til handelsområdet uten å komme i konflikt med trafikken på parkeringsarealet.

Det er lagt opp til fotgjengerovergang på nord- og østsiden av rundkjøringen. Planforslaget legger opp til at innkjøringen til Løkkemyra Handelspark I flyttes sørover, og vil dermed endre både adkomst – og parkeringsmønsteret i området. Dette vil sikre bilfri ferdsel langs bebyggelsen, i motsetning til dagens løsning der det er udefinert fordeling mellom biler og myke trafikanter.

---

<sup>6</sup> Trafikkanalyse Løkkemyra II – Norconsult, 2021-10-15



Figur 4-2: Gul stiptet linje viser ny ferdselsåra for myke trafikanter.

#### 4.3.5 Kollektivtilbud

Kollektivtilbudet anses å være tilfredsstillende slik det er i dag. Det er viktig at ruten til buss 801 (sentrum via Melkvikan /Vikan) ivaretas under anleggsperioden for rundkjøringen.

#### 4.4 Planlagte offentlige anlegg og funksjoner

Tiltaket innenfor BKB2 er ikke detaljprosjektert, og hva den skal bestå av er derfor ikke avklart. Området reguleres med kombinasjonsformålet «forretning / tjenesteyting» for å gi fleksibilitet i arealbruken. Formålet tjenesteyting tillater kun etablering av anlegg med stort arealbehov som for eks. treningssenter eller andre lignende tilbud for fysisk aktivitet. Tjenesteyting i form av kino, frisør, bank, reisebyrå, advokatfirma, legekontor, velvære og lignende skal ikke være tillatt.

#### 4.5 Terrengtiltak og uteområder

##### 4.5.1 Terrengtiltak

I forbindelse med utbygging vil det være behov for større terrengtiltak for å sikre gode grunnforhold. I første fase vil det være behov for nedtapping av Stabeldammen. Det er foreslått en egen fordrøyningsplan i forbindelse med nedtappingen av dammen. Det er utarbeidet en egen rapport som avdekker konsekvensene knyttet til klimagassutslipp ved fjerning av myrområder, samt samfunnskosten.<sup>7</sup>

Området ble undersøkt med georadar og drone for å avklare dybden av Stabeldammen og tykkelsen av myrdekket. Dette ble gjort for å få en mer detaljert oversikt over fordrøyningsvolumen av Stabeldammen og for

<sup>7</sup> «Innledende klimagassberegning – arealbruksendring». Norconsult 2021

å finne ut kotehøyden til fast fjell med tanke på utfylling og opparbeiding av byggetomt. Resultatene ble framstilt i datarapport<sup>8</sup>.

For å sikre akseptable grunnforhold til nytt tiltak vil hele dammen måtte graves ut samt tilhørende myr. Det er identifisert bart fjell, og det er tiltenkt å utnytte dette grunnmaterialet som utgangspunkt for opparbeiding av grunn for nye tiltak innenfor planområdet. En detaljert massehåndteringsplan vil måtte foreligge før et byggetiltak innenfor BKB kan iverksettes.

#### **4.5.2 Uteområder**

Det avsattes naturområde rundt hele planområdet, med unntak i vest mellom o\_SKV1 og BN. Arealene skal i størst mulig grad forbli uberørt, med unntak av forurensede områder innenfor GN2. For fjerne muligheten for spredning av forurensning, vil massene måtte fjernes og erstattes med rene masser. Områdene som berøres skal tilsås etter massutskiftningen er gjennomført.

Dersom anleggsarbeidet påvirker naturområdene GN1 og 3, er det sikret bestemmelser som pålegger utbygger å så / beplante alle berørte områder.

GN2 vil bli skjermet fra næringsbebyggelsen ved etablering av skjerm for å skape en visuell barriere mellom handelsparken og skytebanen.

### **4.6 Tekniske anlegg og tilkobling til eksisterende teknisk infrastruktur**

#### **4.6.1 Vann- og avløp**

##### **4.6.1.1 Overvannshåndtering**

Stabeldammen har til nå fungert som fordrøyingsbasseng for tilført overvann før det ledes til påslipp til kommunalt nett og videre til vassdrag med utløp til sjø i nord.

Når Stabeldammen fjernes, må vannet fordrøyes med andre løsninger. Videre vil fortetting kreve ytterligere fordrøyning.

Det forslås å etablere tre ulike fordrøyingsvolumer (to åpne og ett lukket) for fordrøyning av utbygd område og tilrenning fra tiliggende områder. Åpent basseng i nord betjener tilrenning fra nord og nordøstre del, samt nordre del av tomte (rødt område på Figur 4-3). Basseng i sør betjener sørøstre del av tilrenningsområdet fra Kvernberget, samt søndre del av tomten (turkis område på Figur 4-3). Et lite område i vest (gult område på Figur 4-3) kan ikke ledes til noen av fordrøyingsarealene pga topografi/tilgjengelig fall. For dette foreslås det å fordrøye i et eget, lukket magasin under bakken

Ledning i øst har begrenset kapasitet. Kommunalteknikk krever imidlertid at det må slippes vann vestover til vassdraget også i det videre, slik at ikke vassdraget tørrlegges. For å unngå for store bassenger, legges det derfor opp til å etablere nytt ledningsystem for å lede videreført overvannsmengde mot sør.

Det er identifisert forurensning (noen tungmetaller) i vannprøver av nordre del av Stabeldammen. Det må avdekkes krav til utslipp/påslipp og eventuelle behov for rensing av slikt overvann før påslipp til kommunalt nett og senere utslipp til sjø. Alternativt anbefales det at forurensede masser som forårsaker problemene masseutskiftes med rene masser, i henhold til gjennomført miljøundersøkelse.

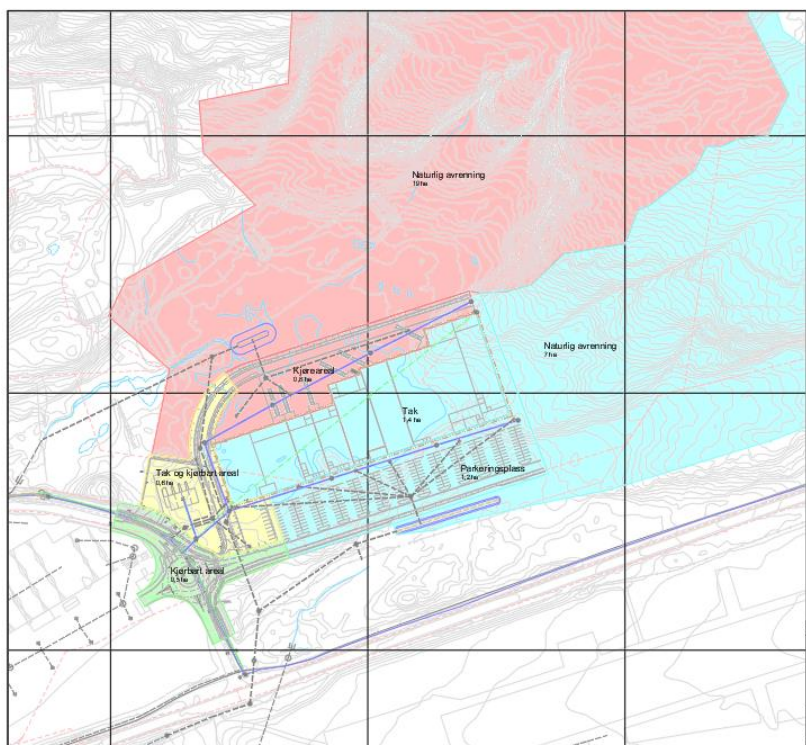
---

<sup>8</sup> Leveranserapport Geofysiske undersøkelser – Løkkemyra, Terratec, mai 2021.



Videre foreslås det at parkeringsarealet i sør kan benyttes som fordrøyende areal for nedbørtillfeller med større gjentakintervall enn dimensjonerende, og blir slik sett et flomareal.

Se kartskisse nedenfor. Det vises også til VA-rammeplan for ytterligere beskrivelse og tegningskisse.



Figur 4-3: Skisse: Plan for overvannshåndtering, vann- og spillvannsløsning

#### 4.6.1.2 Spillvann

Det er etablert en spillvannsledning, selvføll i Rørgata, fra kum vest av tomten, med fall ned mot Pilotveien. I samme trase er det lagt en pumpeledning for spillvann «i retur» med påslippspunkt i toppunkt i Rørgata, lokalisert sør for Auto 8-8. Systemet pumpeledningen knytter seg til, er i drift og leder spillvann mot vest.

Løkkemyra II må knyttes til selvføllsledningen med fall mot sør. Før det gis tillatelse til påslipp/brukstillatelse, må det sikres etablering av pumpestasjon for spillvann for at spillvannet kan pumpes opp til påslippspunktet.

Dette legges til rette for etablering av pumpestasjon innen planavgrensingsområdet kun for dette næringsarealet, med pumpeledning som knytter seg rett til pumpeledning i Rørgata. Stasjonen foreslås da plassert i søndre del av gult område (BKB1). Kommunalteknikk har bekreftet at pumpestasjonen som etableres innenfor planområdet blir privat, og kan dimensjoneres etter ønsket behov.

#### 4.6.1.3 Vannforsyning

Vannuttak etableres i egen kum i Rørgata for både brann og vannforsyning.

I videre faser må det gjøres vurdering på etableringer med tanke på slokkevann, da særskilt ved etableringer som gir høy brannverdi (eksempelvis trelast). Skulle behovet bli større enn preakseptert verdi for slokkevann

(50 l/s), kan Kommunalteknikk tillate at det gjøres tilknytning til eksisterende overføringsledning (VL300). All tilknytning til offentlig nett må planlegges og framlegges for Kommunalteknikk for plangodkjenning før bygging.

#### **4.6.2 Energiforsyning**

Det skal etableres ny trafostasjon vest i planområdet innenfor formål BE «Energianlegg» for å sikre nok strøm til nye tiltak innenfor planområdet, i tråd med Neas sin merknad i forbindelse med varsel om oppstart (12.01.2021).

I forbindelse med utbygging skal Neas kontaktes på et tidlig tidspunkt for å avklare detaljer og behov som medfører en ny trafostasjon.

#### **4.6.3 Renovasjon**

Den mest naturlige plasseringen av renovasjon er på nordsiden av planområdet. Veggen (SV1) er dimensjonert for store kjøretøy, og vil ikke komme i konflikt med eventuelle parkerte biler på parkeringsanlegget (SPA).

Hvilken type renovasjonsløsning som skal benyttes må avklares nærmere i prosjekteringsfasen, men for å sikre at dyreliv ikke tiltrekkes området med hensyn til flyplassen stilles det krav til at løsningene er lukket og inngjerdet. Valg av renovasjonsselskap er opp til hver enkelt leietaker / virksomhet som etablerer seg.

### **4.7 Avbøtende tiltak / løsninger ROS**

#### **Nødvendige tiltak:**

- Det skal ikke legges utbyggingsformål eller formål som genererer personopphold i eller nært aktsomhetssonen for rasfare.
- Det etableres fordrøyningsbasseng som erstatning for Stabeldammen som i tillegg er dimensjonert å fordrøye større vannmengder som oppstår ved økt avrenning pga. en større andel med tette flater.
- Fastsetting av høyderestriksjoner i planene, jf. kravene fra Avinor.
- Fastsettelse av forbud mot lysinstallasjoner som både blender eller kan mistolkes som navigasjonsinstrument.
- Helning på parkeringsplassen og veier etableres på en slik måte at biler ikke peker mot/ blender fly.
- Områder med påvist forurensning må utskiftes og erstattes med rene masser.
- Ny miljøundersøkelse må utføres etter Stabeldammen tappes ned.
- Utarbeide massehåndteringsplan avhengig av resultater fra ny miljøundersøkelse.
- Sikre pumpestasjon for håndtering av spillvann.

Nødvendige tiltak er sikret gjennom bestemmelsene.

#### **Anbefalte tiltak:**

- Alle kontorlokaler er plassert på sørsiden av bebyggelsen.
- Nordlig fasade samt hele taket bygges med betong på minimum 200mm.
- Støydempende materialer på nordveggen av ny bebyggelse
- Utvidelse av skytterhuset med støyskjermer på begge sider i tråd med gjeldende plan.
- 8 – 10 meter støyvoll mellom skytebanen og bebyggelsen.

Anbefalte tiltak er direkte knyttet til støyhåndtering, og det er ikke nødvendig å implementere alle tiltak for å sikre en forbedring av støysituasjonen.

Det stilles krav til minimum 200mm betongvegg på nordfasaden av bygg innenfor BKB2. I tillegg



## 5 Konsekvensutredning

Konklusjonen er at tiltaket skal konsekvensutredes etter forskriften. Tiltaket er vurdert KU-pliktig iht. forskriftenes vedlegg II og § 8 og med grunnlag i at selve tiltaket ikke ble utredet ved tidligere planprosesser.

For nærmere opplysninger henvises til [«dokument nr. 6 Planbeskrivelse del III – Planens virkninger \(konsekvensutredning\)»](#)

Utredningen har vurdert følgende punkter:

- Naturmangfold
- Kulturmiljø
- Friluftslivet og landskapsbildet
- Klimagassutslipp I
- Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Trafikkbehov
- Barn og likestilling
- Klimagassutslipp II
- Næring og sysselsetting

### 5.1 Oppsummering av KU-temaene

#### 5.1.1 *Naturmangfold*

Stabeldammen har stor lokal verdi for fugl. Virkningene er satt på sterk forringet, til tross for at hele det naturlige området bygges ned (ødelegges). Dette begrunnes med at fugl har alternative plasser for hekking og næringssøk (f.eks. Vollvatnet, på Frei) samtidig som det vil etableres én til to nye vannspeil for fordrøyning av overvann. Da området stort sett har lokal verdi vurderes konsekvensen for naturmangfoldet som svak negativ.

#### 5.1.2 *Kulturarv*

De kulturhistoriske konsekvensene vurderes som ubetydelige tross sin ødeleggende karakter. Dette skyldes den mindre lokale verdien av anlegget. At Stabeldammen har vært en del av et vannmagasinanlegg til kraftproduksjon er ikke synlig i dag, og dens opprinnelige funksjon kan ikke oppleves. Her er Vollvatnet/Nydammen bedre egnet å formidle den lokale industrihistorien.

Fjerning av Stabeldammen vil ikke medføre en kritisk situasjon på vannføring i Vollvatnet. En del av overflatevann fra det nordlige delen av Kvernberget må uansett ledes vestover. Å utforme fordrøyningsbassenget med permanent vannspeil kan være et kompromiss, både i forhold til naturmangfold og kulturhistorikken.

#### 5.1.3 *Friluftsliv og landskapsbilde*

Planforslagets konsekvens vil være svak negativ dersom området skulle brukes i friluftssammenheng i dag. Dette er ikke dokumentert. For eksisterende tursti opp Kvernberget vil tiltaket i planområdet har liten betydning. Konsekvensene av tiltaket på friluftslivet vurderes derfor som ubetydelig/ noe negativ.

Dersom en legger til rette for god tilkomst til friluftsområdet der parkeringsplassen kan brukes, vil dette kompensere for evt. potensielle negative virkninger. Skulle det i tillegg etableres friluftfunksjoner i eller ved planområdet kunne konsekvensene endres til svak positiv.

#### **5.1.4 Klimagassutslipp I**

Planforslagets virkninger på klimagassutslipp er negative. Dette skyldes i stor grad nedbygging av myr og våtmark. Utslippet er beregnet å være større enn Kristiansund kommunen (organisasjon) sitt årlige utslipp. Prissatt vil samfunnskostnadene for nedbyggingen vil ligge over 4 millioner kroner. Det er et ønske om å gjenbruke massene lokalt, men det er usikkerhet om grad av forurensingen. Dersom massene må kjøres på deponi, vil dette gi større negativt utslag på klimagassutslipp pga. transportbehovet.

En må bemerke at myr på naturligvis slipper ut klimagasser årlig. Dette vil opphøre når myra er fjernet. Det årlige, naturlige utslippet tas - ifølge beregningsmåten - ikke med i klimagassregnskapet, noe som ikke gir et helt korrekt bilde av inngrepene.

Det vil fortsatt gjenstå deler av myra etter utbygging både i nord, øst og vest. Dette kan blant annet få konsekvenser for skytebanen i nord. Det er viktig at myrlagte områder som grenser planområdet som blir påvirket av masseutskifting tettes for sikre at resterende myrområder ikke drenes.

#### **5.1.5 Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging**

Tiltaket strider mot nullstrategien for utbygging, men var på den andre siden allerede avsatt til utbyggingsformål fra før. Forretninger med behov for større salgsarealer samlokaliseres rundt handelspark I og II og frigjør arealer et annet sted, som er mindre egnet til handel og publikumsfunksjoner. Selv om plasseringen ikke er optimal ut fra byutviklingsidealer, så vurderes virkningene likevel som akseptable og pragmatiske. Dette i forhold til konteksten og situasjonen og ut fra de realistiske mulighetene som medføres av et privat utviklingsinitiativ.

Det offentlige hadde gode påvirkningsmuligheter da Løkkemyra var under utvikling. Konsekvensen for det tidligere veivalget er nå åpenbare og fordrer ofte kompromisser dersom det fortsatt skal være handelsutvikling i kommunen. Situasjonen vurderes samlet sett å bli forbedret i forhold til dagens situasjon og ønske om en områdetransformasjon. Tiltaket vil derfor gis en svak positiv konsekvens. En evt. mer hensiktsmessig plassering ville ha gitt et sterkere positivt utslag.

#### **5.1.6 Trafikkbehov**

Bilbasert handelssentre er dårlig tilrettelagt for de som ikke disponerer bil. Dette strider mot formålet om universell tilgjengelighet og likestilling. Eldre, barn og andre som fysisk ikke er i stand å kjøre bil skal ikke utelukkes fra viktige samfunnsfunksjoner, herunder også handel. Bærekraftig byutvikling betyr at de fleste publikumsfunksjoner bør smales i bysentret som har god tilgjengelighet med kollektivtrafikk og der avstandene mellom destinasjonene er korte, slik at en kan nå flere gjøremål i et avgrenset område mest effektivt.

Det er verd å merke at 0-alternativet for Løkkemyra Handelspark II er i dag tilrettelagt for enkel fremkommelighet for myke trafikanter, både i form av gang- og sykkelvegnett som strekker seg helt til sentrum samt kollektivtilbud. Utdrøingen er som nevnt avstanden fra boligområdene (stor reisetid), og størrelsen på varene som skal transporteres

#### **5.1.7 Barn og likestilling**

Ut fra 0-alternativet må en vurdere at tiltaket er verken positiv eller negativ, da varetilbudet og handelsformen i seg selv er bilbaserte, og at plasseringen da egentlig ikke er avgjørende. Likevel åpnes området for handel og det må påregnes at det etableres også minst én butikk som med fordel kunne ligge i sentrum. Tiltaket vil derfor ha samlet sett en negativ virkning.

Da det er allerede etablert et kjøpesenter utenfor bykjernen bør de negative konsekvensene for barn og de som ikke disponerer bil, ikke tilregnes LHP II for fullt. Området vil også utformes med god tilkomst for myke

trafikanter - både gående, syklende og de som ta kollektivtrafikk. Konsekvensene vurderes derfor som svak negative med tendens mot ubetydelig/ lite avgjørende. Dersom det ville ha vært ønske om etablering av et tradisjonelt kjøpesenter ville det negative utslaget/ konsekvensen ha vært større.

### **5.1.8 Klimagassutslipp II**

Det henvises til gjeldende kommuneplanens arealdel, siste høringsforslag til ny arealdel og kommunens arealstrategi der området er lagt ut til blant annet handel. Handel som belager seg på plasskrevende varer er ut fra funksjonen i all hovedsak bilbasert. Reduksjon av bilbruk må her settes i lyset av reduksjon av unødvendig bilbruk. Unødvendig bilbruk ville være dersom varene ikke tilbys i Kristiansund og at Kristiansundere må kjøre til andre steder utenfor kommunen eller regionen for å handle disse varene. Et annet moment for unødvendig bilbruk er når en allerede har satt seg inn i en bil at gjøremålene og butikkene er så kort som mulig. Et tredje moment er mulighetene ulike bedrifter har for hjemmelevering, og som legger opp til en uavhengighet til bilen. Tiltaket er en utvidelse av handelspark I og samlokalisering flere butikker fra et område der disse ligger mer spredt. Konsentrasjon av flere butikker av samme slag i et område med lignende varetilbud vil dermed bidra til reduksjon av unødvendig bilbruk.

Et siste vurderingspunkt som styres av gjeldende bestemmelser for Løkkemyra Handelspark II er at det ikke er satt krav til hvor mye av arealet som skal disponeres til både plasskrevende handel og detaljhandel. Dette vil i prinsippet si at handelsparken kan potensielt bli utelukkende detaljhandel. Dersom kun detaljhandel blir etablert, vil dette ha en negativ effekt på det totale konsekvensbildet, da en ikke kan forvente at bilbruken reduseres. Som nevnt tidligere, vil plasskrevende handelsvarer som i de fleste tilfeller krever transport med bil gi en positiv forbedring da kunder ikke må kjøre ut av byen og / eller regionen for å få tak i varene. Med full utbygging av detaljhandel vil dette ha en motsatt effekt.

Tiltaket vurderes derfor å ha ubetydelig/ noe konsekvens ut fra forholdene at tilbudet er bilbasert. Ambisjonen er å legge til rette for en handelspark med varierte varegrupper, men dette er avhengig av hvilke leieavtaler som blir godkjent. Ved mer hensiktsmessig plassering kunne tiltaket og tydeligere definering av hvor mye detalj og plasskrevende handel som skal legges til rette for gjennom bestemmelsene, kunne tiltaket bidratt mer positivt.

### **5.1.9 Næring og sysselsetting**

Løkkemyra som handelslokasjon er utenfor gåavstand og på grensen til hva som er akseptabel for syklister. Dette er noe som planforslaget ikke har innflytelse på. Kollektivtilbudet er god, slik at en kommer seg med buss til og fra området. I hvilken grad dette gir LHP II er litt usikker, siden forventet varetilbudet behøver annen transportbehov. Det som vurderes som aktuelt er bruk av el-sykler med vogn. Sykkelvogn for varetransport er ikke så utbredt i Norge/ regionen, men dette kan bli mer vanlig i framtiden. Planforslaget legger til rette for alternative transportformer slik at LHP II vil være rustet når trenden går mot mer miljøvennlig transportvalg også for handel med større varer. Det vil fortsatt være urealistisk å transportere en sofa med sykkelvogn, men som supplement kan dette bli aktuelt.

Ut fra handelsparken sin funksjon og sortiment vil gående og syklende være den klart minste besøkergruppen. Det har derfor ikke mye å si om LHP II ligger ikke helt innpå et kollektivknutepunkt eller er litt lengre fra kjøpesenteret som er et mer naturlig mål for gående og syklende enn plasskrevende handel eller butikker der en forventer salg i store kvanta av varer pr. besøk.

Området er likevel i akseptabel avstand til kollektivknutepunkt og er godt tilknyttet til eksisterende gang- og sykkelvegnett. Samtidig fastsettes i forslaget gode og trafikksikre traseer for myke trafikanter internt i områder og krever at det avsettes flere plasser til oppstilling og lading av sykkel og sykkelvogn. I summen vil området fortsatt være sterkt bilbasert ut fra varene som selges. At området da ligger noe perifert, er ikke



utslagsgivende i dette punktet. Likevel er det mulig og akseptabelt å bruke alternative transportformer. At området ligger langt fra områder der folk bor kan ikke pålegges tiltaket, siden dette er en videreutvikling av en allerede pågått lokalisering med handel på Løkkemyra. Samlokalisering av flere butikker i nærhet til et allerede etablert handelssenter er positivt og reduserer bilbruken av intern reise mellom ulike butikker.

## 6 Planens virkninger

### 6.1 Overordnede planer

Gjeldende kommuneplanens arealdel ble vedtatt i 2011 og utarbeidet, da Rikspolitiske bestemmelser om kjøpesentre og Rikspolitiske retningslinjer om samordnet areal- og transportplanlegging var gjeldende. (Rikspolitiske bestemmelsene for midlertidig kjøpesenterstopp gjaldt fra 1999-2004. Nye Rikspolitiske bestemmelsene om kjøpesentre, trådte i kraft 01.07.2008.) I saksframlegg PS 10/27 som gjelder vedtak av gjeldende kommuneplanens arealdel står det på side 15:

*«Fylket tar også opp kjøpesenterproblematikken i en uttalelse (22.12.09) til reguleringsplanarbeidet for Løkkemyra handelspark. Fylket mener at reguleringsplanforslaget er i strid med rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre ettersom gjeldende kommuneplan mangler en formell avgrensning av område for kjøpesenterlokalisering. Fylket tilrår da at kommunen legger fram eller vedtar et nytt forslag til kommuneplanens arealdel som viser og omtaler sentrumsavgrensningen entydig i kart, bestemmelser og tekstdel, og der sentrumsavgrensningen er konsekvensutredet i samsvar med KU-kravene for kommuneplaner. Dette som alternativ til at reguleringsplanen for Løkkemyra handelspark konsekvensutredes i samsvar med kravene i konsekvensutredningsforskriften. Rådmannen tilrår at kommunen foretar de nevnte oppdateringer i tekstdel, bestemmelser og plankart som ledd i revisjon av arealdelen (dette er senere gjennomført\*).*

\* grønn skravering i gjeldende kommuneplanens arealdel.

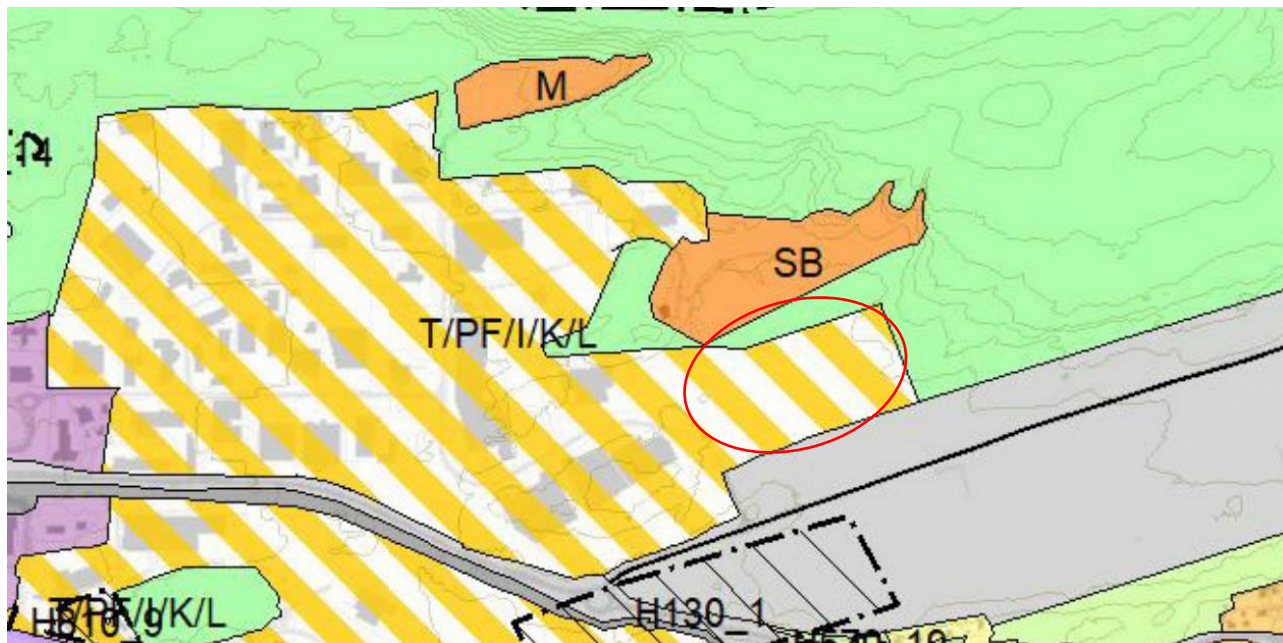
Kjøpesenteretableringen var en aktuell problemstilling på denne tiden. En legger derfor til grunn at saken om kjøpesenteretablering og konsekvensene for bysentrene ble drøftet på administrasjonsnivå og diskutert i det politiske fora. Kommuneplanens arealdel ble stadfestet med den avgrensningen av sentrumsområdet og områder for kjøpesenteretablering som gjeldende planen viser, dvs. inklusive Stabeldammen. Senest ved utarbeiding av «regional delplan for attraktive byar og tettstadar» ble temaet tatt opp på nytt. Her står følgende:

*«Eit regionsenter fungerer som handels-, service og tenestesenter for eit større område av fylket. Byane Ålesund, Molde og Kristiansund framhevar seg som tydelege regionsenter for høvesvis Sunnmøre, Romsdal og Nordmøre. I regionsentera legg ikkje planen nokon avgrensning på omfanget av etablering og utviding av kjøpesenter og andre handels- og tenestetilbod.» [...] I dei tre regionsentera skal utgangspunktet for sentrumsavgrensinga vere bysentrum og dei etablerte handelssentera, dvs. Ålesund sentrum og Moa, Molde sentrum og Lingedalen/Moldegård og Kristiansund sentrum og Løkkemyra. Kommunane kan sjølv, gjennom eigne planar, gå lenger i å fastsette kva for funksjonar dei ser det som føremålstenleg å lokalisere i bysentrum og i handelssentera.»*

Dette bekrefter lokalisering av handelsområde på Løkkemyra iht. eksisterende kommuneplan.

Konsekvensene med etablering av detaljhandel utenfor bysentre har vært tematisert og diskutert i hele landet, da kommuneplanens arealdel og regional delplan ble utarbeidet. De kjente problemstillingene har vært svekkelse av eksisterende bysentre, tilgjengelighet for de som ikke disponerer bil samt klimahensyn pga. økt bilbruk. Konsekvensene ble ikke utredet etter reglene i forskriften, men ble likevel politisk drøftet og har fått en beslutning på tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag.

I Kristiansund sitt nye forslag til KPAåpnes planområdet for etablering avkombinert formål, jf.Figur 6-1. Dette utelukker ikke forretning/ handel. Virksomhetene som ønskes plassert i planområdet har stort arealbehov.



Figur 6-1 utklipp fra høringsforslaget til kommuneplanens arealdel, 09.09.2021. Planområdet vises med rød sirkel og er foreslått til følgende arealformål: tjenesteyting, plasskrevende handel, industri, kontor og lager



Sentrumsområder - områder for kjøpesenteretablering

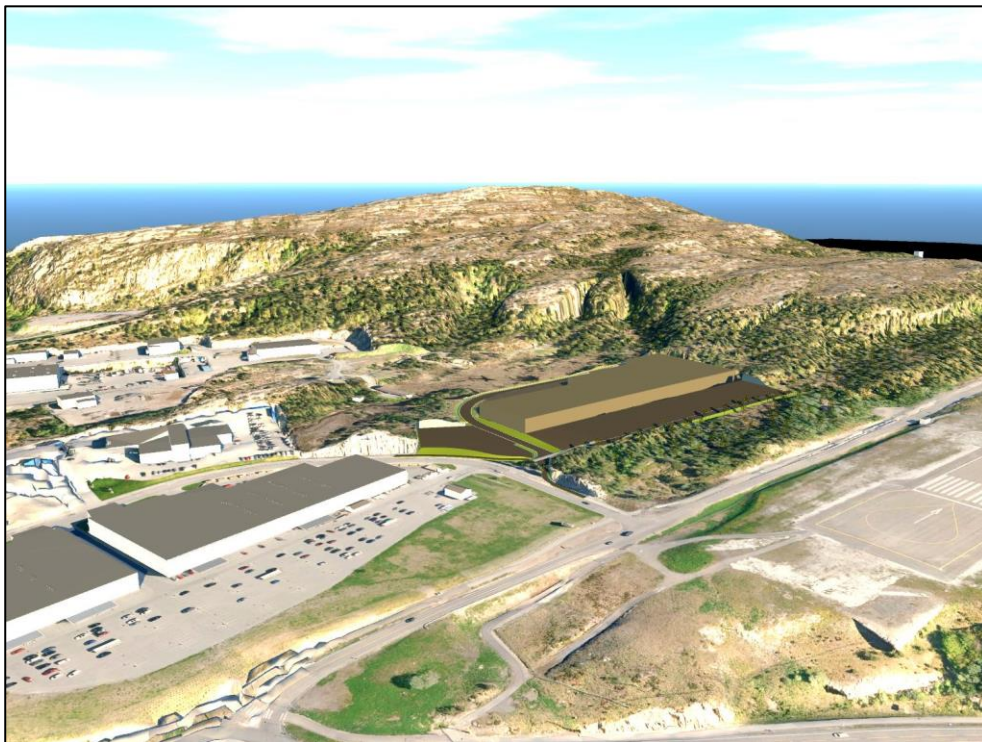
## 6.2 Landskapsbilde

Nytt tiltak innenfor planområdet vil ha en effekt på landskapet og det visuelle uttrykket i området. For å tilrettelegge for nye handelspark vil det innebære store terrenginngrep, dette også i forbindelse med nedtapping av Stabeldammen og utskiftning av myrmassene. For å sikre gode grunnforhold er det nødvendig å få kontakt med berg / stabilt grunn.

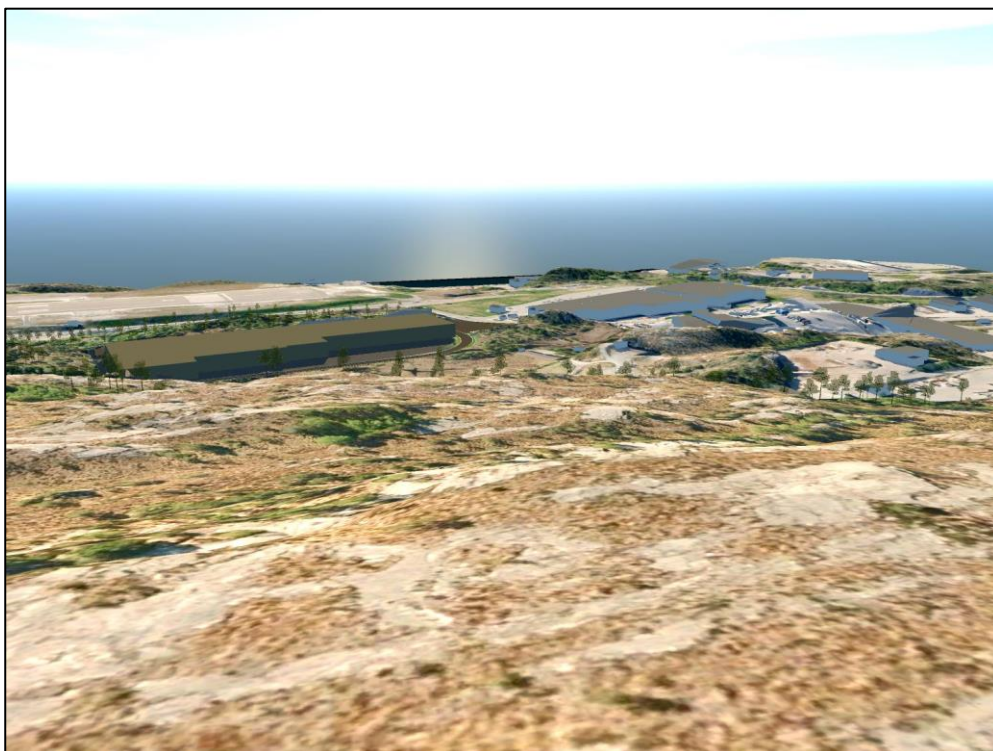
Det er laget illustrasjoner med et foreløpig konsept av handelsparken. Illustrasjonene inkluderer ikke trafo, vaskehall eller skjerm mot skytebanen. I tråd med kommunens anbefalinger er det laget illustrasjoner fra Kvernberget for å vise landskapsvirkningen fra et hyppig brukt friluftsområde.

Visualiseringen viser at det blir store skjæringer ved næringsformålet (BN). Det er avsatt en buffer på 8 meter mellom formålsgrensen i vest og byggegrensen for å sikre at nye bygningstiltak ikke settes for nært skjæringen. Det er i tillegg sikret i bestemmelsene at skjæringen skal terrasseres for å minimere uttrykket inngrepet gir.

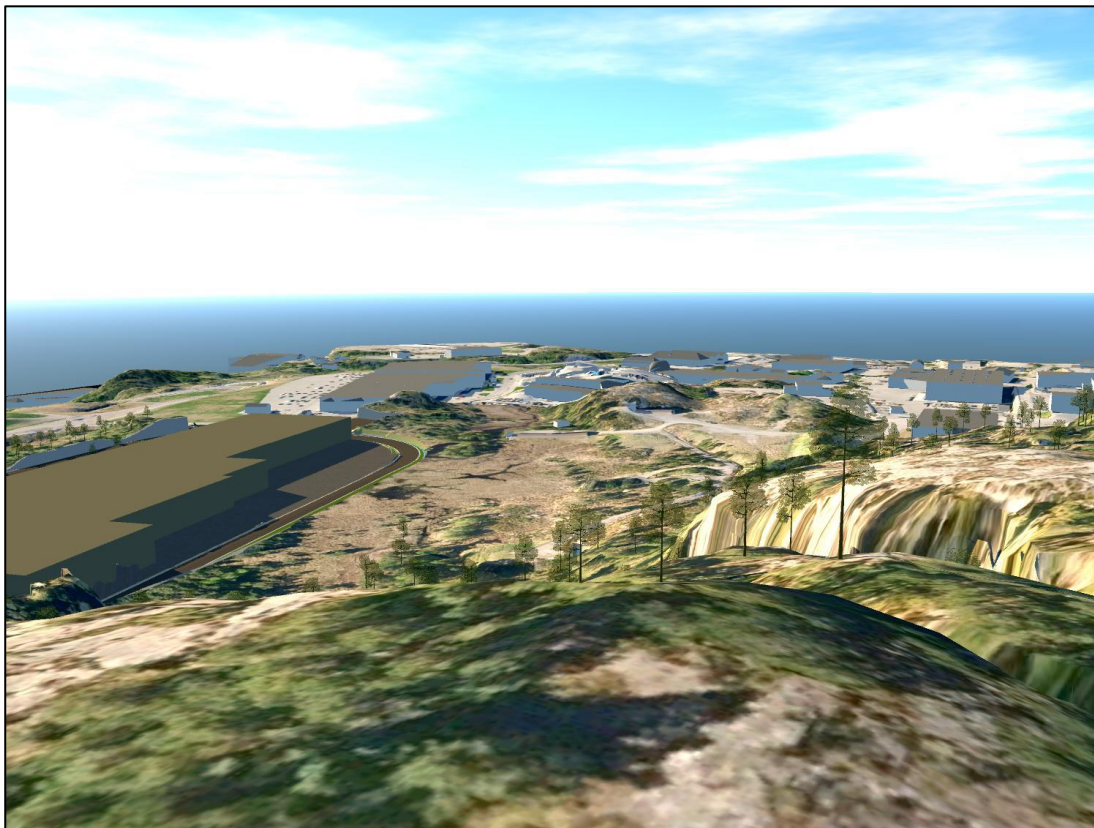




Figur 6-2: Tiltaket (i brunt) sett fra sør



Figur 6-3: Tiltaket (i brunt) sett fra Kvernberget



Figur 6-4: Tiltaket (i brunt) sett fra Kvernberget (2)

### 6.3 Stedets karakter

Løkkemyra Handelspark II er en forlengelse av eksisterende handelsparken i vest. Området er i dag allerede preget av eksisterende næringsvirksomhet. Den nye handelsparken vil gå utover et naturområde som ikke er bebygd i dag, men er i tråd med kommuneplanens arealdel der en vurdering allerede er gjort i forbindelse med plassering.

### 6.4 Kulturminner og kulturmiljø

Stabeldammen i sin dagens utforming vil være borte, men det er nødvendige med fordrøyningsbassenget mellom LHP II og skytebanen. Denne ville på en måte erstatte den gamle dammen i funksjonsmessig og bli en del av historien. En kan også vurdere å kalle senteret «Stabeldammen handelspark», for å minne om den tidligere dammen og dens historie, og sette den nye funksjonen i en historisk kontekst. Dette vil likevel ikke ha innvirkning på tiltakets samlede konsekvens på den svak negative siden.

For å være sikker på at vanntilførselen til Vollvantet ikke blir redusert bør det nordlige fordrøyningsbassenget utformes med en minstevannføring, dvs. at det prosjekteres med permanent vannspeil.

Fjerning av Stabeldammen vil ikke medføre en kritisk situasjon på vannføring i Vollvatnet. En del av overflatevann fra det nordlige delen av Kvernberget må uansett ledes vestover. Å utforme fordrøyningsbassenget med permanent vannspeil kan være et kompromiss, både i forhold til naturmangfold og kulturhistorikken.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> *Konsekvensutredning for Løkkemyra Handelspark II – Norconsult*

## 6.5 Uteområder

Det avsattes naturområde rundt hele planområdet, med unntak i øst mellom o\_SKV1 og BN. Arealene skal i størst mulig grad forbli uberørt. Dersom anleggsarbeidet påvirker naturområdene, er det sikret bestemmelser som pålegger utbygger å så / beplante alle berørte områder.

GN2 vil bli skjermet fra næringsbebyggelsen for å skape en visuell barriere mellom handelsparken og skytebanen.

Alle naturområdene er åpen for allmenn ferdsel, og det er lagt til rette i øst for enkel passasje til friluftsområdet.

## 6.6 Trafikksituasjon

*I forbindelse med planarbeidet har det blitt gjennomført et eget vegnotat og trafikkanalyse for å vurdere de mest akseptable løsningene, med formål om å forbedre dagens trafikksituasjon.*

### 6.6.1 Vegforhold

Det er foreslått en ny rundkjøring mellom eksisterende handelspark i vest og planområdet. I forslaget er det tatt hensyn til sporing for semitrailer i rundkjøringa. Det blir da litt bedre forhold for spesielt byggvarelageret som er nordvest for rundkjøringa. Gangforbindelsen vest-øst på sørsida av Løkkemyra I går til nytt gangfelt på nordsida av krysset. Dagens gangfelt sør for krysset er planlagt fjerna, og det er da ikke lenger gangfelt i vegarmen med mest trafikk.<sup>10</sup>

Før arbeid med rundkjøringen kan igangsettes, må det lages en anleggsplan som viser hvordan dagens trafikk langs Rørgata ivaretas. Anleggsplanen må godkjennes av kommunen før igangsetting, og brukstillatelse til bebyggelsestiltak innenfor planområdet gis ikke før rundkjøringen er ferdigstilt. Det er avsatt midlertidig anleggsområde på vestsiden av regulert rundkjøring. Arealet består av parkeringsareal og kjøreveg inn til Løkkemyra Handelspark I. Dette er tilstrekkelig areal til å legge om en midlertidig kjøreveg for Rørgata under etablering av rundkjøringen, dersom det er behov for det.

### 6.6.2 Trafikkavvikling

#### 6.6.2.1 Rundkjøring

En rundkjøring har i utgangspunktet god kapasitet på minst 1000 kjt/t: Sum trafikk inn mot rundkjøring. Det forutsettes da noenlunde god fordeling av trafikken i de ulike vegarmene. Uten svært mange teoretiske betraktninger om svingebevegelser og retningsfordeling av trafikken, er det en rimelig antagelse at rundkjøringa vil ha tilstrekkelig kapasitet.

#### 6.6.2.2 Krysset Flyplassveien / Rørgata

Med utgangspunkt i en timetrafikk på 450 kjt/t inn/ut fra planområdet kan trafikken fordeles på både retning og adkomstveg. En kan gjøre følgende forutsetning:

- 225 kjt. kjører inn til området.
- 75 kjt. kommer fra nord (Rørgata) eller vest (Løkkemyra I).
- 100 kjt. kommer fra sør (Rørgata) via Flyplassveien-vest.
- 50 kjt.. kommer fra sør (Rørgata) via Flyplassveien-øst.

<sup>10</sup> Trafikkanalyse for Løkkemyra - Norconsult



En vurdering i forhold til eventuell signalregulering, tilsier at en har en trafikkmengde der signalregulering kan vurderes. Imidlertid er det fremdeles trafikk fra Rørgata til Flyplassveien som er mest belastet. Utbygging av Løkkemyra Handelspark II vil medføre turproduksjon på 4500 på vanlig virkedag (tallet er basert på turproduksjon fra Løkkemyra Handelspark I). Trafikkøkning som konsekvens av utbygging av Løkkemyra II i krysset Flyplassveien / Rørgata ser ikke ut til å medføre økt kø og forsinkelse for trafikken på Flyplassveien.

Med utgangspunkt i dagens situasjon er krysset mangelfullt regulert i forhold til trafikkmengde og standard. Problemstillingen går utenfor Løkkemyra Handelspark II sitt ansvar, og det anbefales at grunneier av Flyplassveien må vurdere eventuelle tiltak for å forbedre trafikkavviklingen.

Ved stor trafikkbelastning i krysset Flyplassveien / Rørgata, er det muligheter for omkjøring via Rørgata / Industriveien.

### 6.6.2.3 Trafikkavvikling under anleggsperioden

Der er avsatt areal til midlertidig bygge- og anleggsområde (#1) på området til Løkkemyra Handelspark I. Arealet er disponibelt dersom anleggsplanen til rundkjøringen (som skal etableres og godkjennes av kommunen før igangsetting tillates for BKB2 og BN) tilsier at Rørgata må omlegges midlertidig under utbygging.

## 6.7 Universell tilgjengelighet

Næringsområdet er tiltenkt å være tilgjengelig over kun ett plan. Tilgjengelighet for myke trafikanter vil videreføres fra det eksisterende nettet som er der i dag. Kollektivtilbudet vil ikke påvirkes av den nye tiltenkte rundkjøringen.

Stigningsforhold vil ivaretas i tråd med universell utformingskravene.

## 6.8 Naturmangfold

### 6.8.1 *Biologisk mangfold*

I forbindelse med reguleringsplanen er det utført en utredning for å avdekke fugl og naturmangfold, der følgende er konkludert:

*«Formålet med planlegging av området er utbygging til industrivirksomhet, og tiltaket vil medføre arealbeslag og forringelse av økologiske funksjonsområder for fugl som oppholder seg ved Stabeldammen ved full arealutnyttelse. Tiltaket må derfor vurderes å kunne ha en negativ effekt på den lokale bestanden av storspove på Nordlandet, både på kort og lengre sikt. Fiskemåke er imidlertid tilpasningsdyktig og ikke like kresen på hekkeplasser. [...] Anleggsfasen vurderes til å ha begrenset negativ effekt på annet dyre- og fugleliv i influensområdet.»*

Stabeldammen har stor lokal verdi for fugl. Virkningene er satt på sterk forringet, til tross for at hele det naturlige området bygges ned (ødelegges). Dette begrunnes med at fugl har alternative plasser for hekking og næringssøk (f.eks. Vollvatnet, på Frei) samtidig som det vil etableres én til to nye vannspeil for fordrøyning av overvann. Da området stort sett har lokal verdi vurderes konsekvensen for naturmangfoldet som svak negativ.

### Skadereduserende tiltak

Da planforslaget legger opp til en full arealutnyttelse i planområdet og forringelse av funksjonsområder for fugl bør anleggsfasen legges utenom **ordinær hekketid (mellom mai-august)** som et skadereduserende tiltak. Dette hindrer at man ødelegger pågående hekking, og man unngår å knuse reir og drepe fuglunger og annet sårbart dyreliv i denne perioden (dyrevelferdshensyn).

### 6.8.2 Verdifull vegetasjon

Planområdet består i stor grad av myr med tilhørende dam.

### 6.9 Vurdering etter vannressursloven

Planområdet består i hovedsak av et åpent vassdrag, nemlig Stabelsdammen. Dammen er ca. 40 daa stort våtmarksområde med kunstig vannspeil som tidligere ble brukt som magasin for utnyttning av vannkraft til møller og sagbruk på Dale.

Ifølge vannressursloven §8 skal det ikke iverksettes vassdragstiltak som kan være til nevneverdig eller ulempe for noen allmenne interesser i vassdraget, uten at det skjer i medhold av reglene i §12 eller §15, eller med **konsesjon** fra vassdragsmyndigheten.

Det er flere forhold som tilsier at nedtapping av Stabelsdammen vil kunne medføre ingen eller positiv endring for allmenne interesser og det biologiske mangfoldet. Det er gjort funn av forurensning i grunn langs nordsiden av dammen. Dette vil potensielt si at vannet i seg selv fører forurensning videre i bekkeløpene i vest og sørgående retning. Det er planlagt masseutskifting av de områdene som er tyngst berørt av forurensning, samt etablere opp til tre fordrøyningsbasseng. Disse bassengene vurderes å innfri §12 ved å etablere nytt «løp».

Iht. NVE sin [«veileder til vannressursloven og NVEs behandling av vassdrags- og grunnvannstiltak»](#) kan vassdragsmyndigheten, ved forskrift eller enkeltvedtak, fastsette at et tiltak som er tillatt i reguleringsplan eller bebyggelsesplan etter plan- og bygningsloven ikke trenger konsesjon etter vannressursloven, jf. vannressursloven § 20, første ledd bokstav d. Forutsetningen er at behandlingen etter plan- og bygningsloven tilfredsstillende alle de aktuelle hensyn som vannressursloven skal ivareta.

### 6.10 Samfunnssikkerhet - ROS

Det er utarbeidet en egen risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) som vedlegg til planbeskrivelsen. Følgende tema er vurdert med eventuelle avbøtende tiltak:

- Skred-, erosjonsfare og fare for steinsprang
- Grunnstabilitet
- Overvannshåndtering
- Trafikk
  - Biltrafikk
  - Flytrafikk
- Forurensning
  - Støy
  - Ammunisjon

#### 6.10.1 Skred-, erosjonsfare og fare for steinsprang

##### Bakgrunn

Terrenget i planområdet er forholdsvis flatt, men stiger raskt opp mot øst. I nordøst, utenfor planområdet, finnes det en brattere skrent med 3 kløfter ved Daudmannsholet. Det er i dette området der det er registrert risiko knyttet til skred. Ved kløftene er det registrert potensiell fare for jordras. En del av rasområdet har innenfor planområdet. Opparbeidelse av planområdet vil medføre forholdsvis store skjæringer, og øke risikoen for potensielt steinsprang.

## **Tiltak**

- Det potensielle fareområdet avsettes med hensynssone for skred i plankartet
- Det skal ikke etableres funksjoner i og ved dette området som medfører fare for liv, helse og materielle verdier ved eventuelle skredhendelser
- Dersom det er ønske om etablering av slike funksjoner i og ved dette området, må den reelle faren være avklart før reguleringsplanen kan tre i kraft.
- Dersom faren i området er reell, må en utrede hvilke tiltak som kan gjennomføres for å redusere risikoen til et akseptabelt nivå. Dersom det er ønske om etablering av sårbare funksjoner i området med reell skredfare, må nødvendige sikringstiltak være gjennomført før området kan tas i bruk.
- Avsette nok areal mellom plangrensen i vest, BN og byggegrense for å sikre en form for terrassering av terrenget.

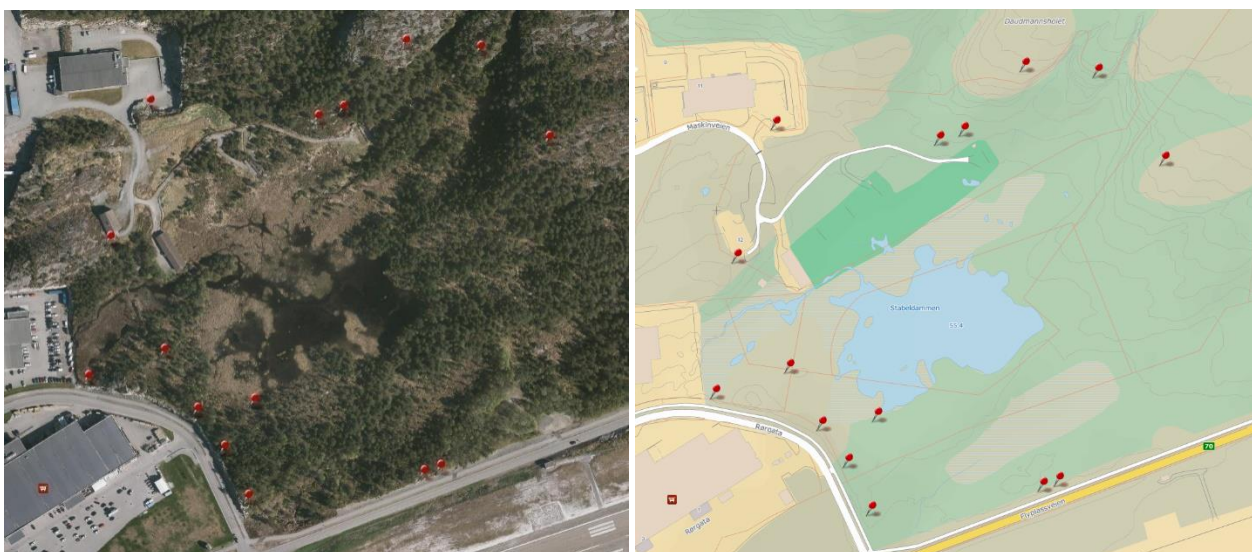
Det etableres ikke sårbare funksjoner i det potensielle rasutsatte området. Området reguleres til grønnstruktur og vil funksjonsmessig beholde sitt nåværende arealformål. Området avsettes i tillegg med faresone for skred. Området vil sikres med gjerde mot utbyggingsområdet for å hindre tilgang.

### **6.10.2 Grunnstabilitet**

#### **Bakgrunn**

Området ble undersøkt med georadar og drone for å avklare dybden av Stabeldammen og tykkelsen av myrdekket. Dette ble gjort for å få en mer detaljert oversikt over fordrøyingsvolumen av Stabeldammen og for å finne ut kotehøyden til fast fjell med tanke på utfylling og opparbeiding av tomt. Resultatene ble framstilt i datarapport<sup>11</sup>.

Innenfor påvist fjell i dagen, er det relativt små høydeforskjeller. Planområdet og tilgrensende areal innenfor påvist fjell i dagen er en forsenkning i terrenget og eventuelle små lommer av sprøbruddmateriale/kvikkleire vil ikke kunne medføre områdeskred.



<sup>11</sup> Leveranserapport Geofysiske undersøkelser – Løkkemyra, Terratec, mai 2021.



## Tiltak

Ingen hensyn i planforslaget nødvendig. Evt. tiltak må evt. vurderes i forbindelse med utbyggingen og fanges opp gjennom ordinære sikkerhetsrutiner i forbindelse med utbygging

### 6.10.3 Overvannshåndtering

#### Bakgrunn

Pga. klimaendringene må en regne med at ekstremværsituasjoner forekommer oftere og med større intensitet. Store nedbørmengder gir sterk avrenning som fort kan overbelaste eksisterende overvannsnett og føre til lokale oversvømmelser. Slik situasjonen er i dag går vi ut ifra at eksisterende ledninger tåler bortledning av overvann også ved større nedbørshendelser, da eksisterende myrområdet og Stabeldammen er naturlige fordrøyningsvolum, selv om eksisterende overvannsledning som leder vannet mot nord (Vollvatnet) har lite restkapasitet. Ledningen mot sør har også begrenset kapasitet.

## Tiltak

Det etableres fordrøyningsbasseng som erstatning for Stabeldammen som i tillegg er dimensjonert å fordrøye større vannmengder som oppstår ved økt avrenning pga. en større andel med tette flater.

### 6.10.4 Trafikk

#### 6.10.4.1 Biltrafikk

#### Bakgrunn

Økt biltrafikk gir tilsvarende økning i sannsynligheten for trafikkuhell. Særlig i kombinasjon med myke trafikanter og nødvendig kryssing av kjøreveger kan det forekomme påkjørsler. Tiltaket er rettet mot besøkende som primært vil komme med bil. Spesielt i parkeringsområdet vil det være en blanding av motorisert ferdsel og myke trafikanter og mye rygging.

## Tiltak

Det vil ikke være nødvendig med tiltak, men planforslaget vil likevel fastsette diverse trafikksikkerhetstiltak for at sannsynligheten for trafikkuhell reduseres ytterligere.

- a) Klart skille mellom motorisert ferdsel og gangsoner gjennom etablering av fortau/ gang- og sykkelveg.
- b) Fastsetting av «gangsoner» på parkeringsområdet
- c) Krav til siktsoner

#### 6.10.4.2 Flytrafikk

#### Beskrivelse

Nærhet til flyplassen og innflygingssonen gir behov for å fastsette tiltak som ivareta flysikkerheten. Høy bebyggelse og anlegg kan være hinder i innflygingen. Belysning og annen redskap kan føre til forstyrrelsen av avionikk eller feiltolkes av pilotene, ved dårlig sikt. Dette kan føre til flystyrt med mange døde eller flere landeforsøk som medfører store kostnader pga. forsinkelser, omdirigering og økt flydrivstoffsforbruk.

## Tiltak

- Fastsetting av høyderestriksjoner i planene, jf. kravene fra Avinor.
- Fastsettelse av forbud mot lysinstallasjoner som både blander eller kan mistolkes som navigasjonsinstrument.

- Helning på parkeringsplassen og veier etableres på en slik måte at biler ikke peker mot/ blander fly.

### **6.10.5 Vann og avløp**

Det er utarbeidet en VA rammeplan av Norconsult, datert 30.11.2021

#### **6.10.5.1 Vannforsyning (slokkevann)**

##### **Situasjon**

Etter orientering fra kommunalteknikk kan det leveres minst 50l/s, noe som er tilstrekkelig vannmengde og vanntrykk for nødvendig vannforsyning inkl. sprinkling.

##### **Tiltak**

Ingen tiltak nødvendig

#### **6.10.5.2 Spillvann**

##### **Situasjon**

Eksisterende spillvannsledning er tilstrekkelig dimensjonert for å ta imot gråvann fra handelsparken. Dette inkluderer spillvann fra toalett og evt. dusj for ansatte, men også vaskehall (bilvask) og/eller kjøkkendrift til veikro/ restaurant og lignende.

##### **Tiltak**

Eksisterende spillvannsledning er tilstrekkelig dimensjonert for å ta imot gråvann fra handelsparken. Dette inkluderer spillvann fra toalett og evt. dusj for ansatte, men også vaskehall (bilvask) og/eller kjøkkendrift til veikro/ restaurant og lignende.

#### **6.10.5.3 Overvann**

##### **Situasjon**

Stabeldammen fungerer i dag som et fordrøyningsbasseng. Utbygging av området medfører tetting av overflatene og raskere avrenning.

Kapasiteten på overvannsnett nordover har liten restkapasitet. Kapasiteten er ikke tilstrekkelig for ufordrøyet avrenning. For å holde seg innenfor kapasiteten til eksisterende ledning mot Westbase, må vannmengden fordrøyes. Det må etableres ett fordrøyningsbasseng nord for tiltak som etableres innenfor BKB2 med en tilstrekkelig kapasitet, og samt ett basseng mot på sørsiden av planområdet. Bassengene kan utføres som bred grøft og må ikke ha permanent vannføring.

##### **Tiltak**

- Overvannet må ledes mot sør (Vestbase)
- Etablere 3 fordrøyningsbassenger (2 åpne og 1 lukket)

Bassengene utformes med slag skråning med vegetasjon/ planter. Det nordlige bassenget vil ha permanent vannføring som erstatning for Stabeldammen og for å garantere minstevannføring til Voldavatnet og Nydammen. Bassenget ved flyplassen skal ikke ha permanent vannføring for å unngå tiltrekning av fugl.

Bassengene sikres mot adgang for uvedkommende ved gjerdet.

**Det må gjennomføres tiltak for å unngå at området og naboer blir oversvømt. Tiltakene er dimensjonert for å tåle ekstremvær med sannsynlighet 1/200.**

## 6.10.6 Forurensning

### 6.10.6.1 Støy

I støyvurderingen av skytebanestøy kommer det frem at munningssmellet er den mest avgjørende støykilden. Konsekvensen av et nytt tiltak innenfor BKB2 kan i verste fall medføre refleksjonsstøy mot boligbebyggelsen i nord. Selv om skytebanen har eksistert i flere år og beboere er vant til støy fra skytebanen, kan refleksjonsstøy medføre en forverring av dagens situasjon.

I tillegg til munningssmellet er det kalkulert at kulesmellet skjer ca. 0,4 sekunder etter avfyrt skudd, noe som kan føre til at skuddet oppleves dobbelt ved refleksjon.

Med lydnivåer som vist i beregningsresultatene vil skytestøy være hørbart inne i tiltaket på BKB2. Typiske lette fasader vil normalt dempe ca 25 – 35 dB, noe som medfører at nivåene innendørs på tiltak innenfor BKB2 kan bli opp mot 59 – 69 dB. Slike nivåer vil oppfattes som sjenerende, og det er derfor gjort overordnede tiltaksvurderinger med hensyn på å redusere skytestøynivåene både utendørs og inne i tiltaket på BKB2. Siden et handelssenter vil ha store innslag av førstegangsbesøkende og andre uten fast tilhold i bygget kan skytestøy oppleves overraskende: Mange forventer ikke å høre skyting når man handler, dette kan også gjelde utendørs ved bygget. Videre kan man forvente at bygget i perioder vil inneholde mange personer, noe som også tilsier at skytestøy bør taes på alvor.

### Ambisjon

Grenseverdiene i T-1442 omhandler utendørs støynivå ved støyfølsomme bygninger. Kjøpesentre, handelssentre, restauranter og tilsvarende type næringsbygg faller derimot ikke inn under kategorien støyfølsomme bygninger, men skytestøy utenfor bygget kan virke overraskende.

Utover dette angir NS 8175 innendørs lydkrav for ulike bygningstyper med hensikt å oppfylle Teknisk forskrift til Plan- og Bygningsloven, men det finnes imidlertid ingen konkrete grenseverdier for tillatt innendørs maksimalt lydnivå i kjøpesentre fra skytebaner. For kontorer finnes en grense for utendørs maksimalstøy fra tekniske installasjoner ( $L_{AFmax} = 45$  dB), og denne vil være overskredet med klar margin på nordsiden av bygget grunnet kort avstand mellom skytebanen og senteret.

Ambisjonen med tiltakene vil dermed være å oppnå akseptable støynivåer inne i tiltaket på BKB2 og BN, samtidig som utendørs støy må håndteres på forsvarlig måte.

### Anbefalte tiltak

Grenseverdiene i T-1442 omhandler utendørs støynivå ved støyfølsomme bygninger. Kjøpesentre, handelssentre, restauranter og tilsvarende type næringsbygg faller derimot ikke inn under kategorien støyfølsomme bygninger, men skytestøy utenfor bygget kan virke overraskende.

Utover dette angir NS 8175 innendørs lydkrav for ulike bygningstyper med hensikt å oppfylle Teknisk forskrift til Plan- og Bygningsloven, men det finnes imidlertid ingen konkrete grenseverdier for tillatt innendørs maksimalt lydnivå i kjøpesentre fra skytebaner. For kontorer finnes en grense for utendørs maksimalstøy fra tekniske installasjoner ( $L_{AFmax} = 45$  dB), og denne vil være overskredet med klar margin på nordsiden av bygget grunnet kort avstand mellom skytebanen og senteret.

Ambisjonen med tiltakene vil dermed være å oppnå akseptable støynivåer inne i tiltaket på BKB2 og BN, samtidig som utendørs støy må håndteres på forsvarlig måte.



### Refleksjonsstøy

- 8 – 10 meter støyvoll mellom skytebanen og bebyggelsen.
- Utvidelse av skytterhuset på gbnr. 31/1135 med støyskjermer på begge sider, minimum grensen mellom skytebanen og planområdet. Dette er i tråd med gjeldende reguleringsplan for skytebanen (R-206).

*Ut av de overnevnte tiltakene vurderes støyvullen som minst aktuell. Opparbeidelse av en voll på mellom 8 – 10 meter vil kreve store mengder masse, samt at vollen vil potensielt bli høyere enn selve bebyggelsen(e) innenfor planområdet. Når en ser på terrenginngrep og landskapsvirkninger vurderes dette som svært **negativt**. Tiltak som materialbruk og støyskjerm mot eksisterende skytterhus vurderes å ha sammenlignbar effekt som en støyvoll. Disse to videreføres og sikres gjennom bestemmelsene.*

### Innendørsstøy

- Nordfasaden på bygninger innenfor BKB2 etableres med minimum 200mm betong.
- Støyskjerm mot skytterhuset på gbnr. 31/1135.
- Alle kontorlokaler er plassert på sørsiden av bebyggelsen innenfor BKB2.

### **Konklusjon**

**For å kunne oppnå best mulig forhold både i forbindelse med refleksjonsstøy og innendørsstøy, vil følgende tiltak sikres gjennom bestemmelsene:**

- Nordfasaden på bygninger innenfor BKB2 etableres med min 200mm betong
- Støyskjerm mot skytterhuset på gbnr. 31/1135.

**Næringsformålet (BN) er i dag, uten skjermingstiltak, utsatt for maks lydnivå fra munningssmell på 70dB. Etablering av støyskjerm mot skytebanen vil dB reduseres med minimum 10dB på utendørsstøy. Normalt vil lette fasader dempe ca. 25 – 35 dB, noe som potensielt vil gi et endelig støynivå på minst. 45dB. Det vil være opp til restauranteier å bruke materialer som oppnår det ønskelige lydnivået. Det er ikke angitt grenseverdier for restauranttiltak, men det anbefales å prøve å oppnå et støynivå på max. 45dB.**

**Ved kombinert formålet (BKB2) er det regnet et maks lydnivå fra kulesmellet på 94 dB. 200 mm betongvegg vil redusere dette mellom 50-55dB. For sikkerhetsskyld regnes støyreduksjonen med lavest demping, som vil si at innendørs støynivå på nordsiden av nytt tiltak vil være på ca. 45 dB. Ved å etablere støyskjerm ved skytebanen i tillegg vil støynivået kunne senkes med ytterligere 10 dB, og resultere et totalt dB nivå på 35dB. Det er sannsynlig at dB nivået er betydelig lavere enn det som er beregnet.**

#### 6.10.6.2 Ammunisjon

Det er utført kjemiske analyser på 10 jordprøver, 2 sedimentprøver og 2 vannprøver. Prøvene ble analysert for innhold av antimon, tungmetaller, polyklorerte bifenyler (PCB<sub>7</sub>), polisykliske aromatiske hydrokarboner (PAH<sub>16</sub>), benzen/toluen/etylbensen/xylene (BTEX) og olje-alifater. Tre av prøvene ble i tillegg analysert for totalt organisk karbon (TOC), som dokumentasjon på organisk innhold.

#### **Tiltak**

Det er flere faktorer som spiller inn når det gjelder forurensning i grunn. Det skal etableres fordrøyningsbasseng på nordsiden av planområdet, noe som vil si at overvann som passerer skytebanen / borepunktene vil ta med seg forurensning.

Det mest effektive tiltaket er å sikre at de forurensede massene fjernes slik at de ikke medfører ytterligere forurensning i vannsystemet. Ut ifra de undersøkelsene som er gjort kan man se at forurensningen ligger tett inn mot skytebanen. Spesielt **prøvepunkt J9** inneholder mye bly (tilstandsklasse 5), kobber (tilstandsklasse 3) og arsen (tilstandsklasse 2). **Prøvepunkt J8** derimot inneholder ingen forurensning, som tilsier at forurensningen er isolert til jordmassene tett inntil skytebanen. Det anbefales derfor å sikre bestemmelser som betinger at massene må fjernes. Omfanget knyttet til hvor mye som må fjernes må gjøres i samarbeid med en miljøteknikker. Ut ifra de prøvepunktene som er tatt, kan en anta at punkt **J9, J5, J6 og J7** må fjernes for å sikre uforurenset overvann inn i fordrøyningsbassengene.

For å sikre at forurensning reduseres ytterligere, vil det måtte pålegges krav ovenfor skytterlaget å ta hånd om sine egne jordmasser dersom, mest trolig rundt blinkområdene.

Det må utføres en ny miljøundersøkelse når Stabelsdammen er tømt for å avklare eventuelle forurensninger i massene / sedimentene. Avhengig av resultatene og innholdet, vil det måtte utarbeides en egen massehåndteringsplan for å avklare hvor massene skal deponeres.

## 7 Planprosess og innkomne innspill

### 7.1 Planoppstart og medvirkning

I forkant av oppstart med planarbeidet ble eiendommen med gnr. 31, bnr. 1395 kjøpt av FG Eiendom fra Kristiansund kommune med ønske om utbygging. Parsellen med gnr. 34, bnr. 179 ble i samme omgang kjøpt fra privat.

**Varsel om oppstart med detaljregulering av R-317 Løkkemyra Handelspark II**

Jf. plan- og bygningslovens § 12-8 varsler Norconsult AS på vegne av FG Eiendom 24 AS oppstart med arbeid til detaljregulering av Løkkemyra Handelspark II (LHP II).

Det ca. 65 daa store planområdet ligger på Stabeldammen ved Rørgata/Flyplassveien. Planområdet berører gnr./bnr. 31/1395, 34/179 og 31/308 og tilgrensende arealer for nødvendig infrastrukturtiltak, herunder avkjørsel og adkomstvei.



Planen skal legge til rette for etablering av forretning/handel med tilhørende trafikkarealer. Det ønskes plassering av ett eller flere bygg i underkant av 15.000 m<sup>2</sup> samlet bruksareal og tilhørende trafikkarealer som parkering og adkomstvei. Tilkomsten skal løses fra Rørgate ved å samle avkjørslene til LHP I (gnr./bnr. 34/175) og LHP II i et x-kryss.

Planmyndigheten har vurdert at planlagt tiltak utløser krav om konsekvensutredning uten planprogram pga. omdisponering og nedbygging av myr og våtmark (Stabeldammen) og fordi selve tiltaket «Kjøpesenter/handelssenter» ikke ble utredet i forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel i 2011.

Eventuelle innspill, kommentarer, opplysninger mm. som kan ha betydning eller interesse for planarbeidet må sendes skriftlig til [Marco.Bohm@Norconsult.com](mailto:Marco.Bohm@Norconsult.com) innen 17.1.2021. Alternativt kan det sendes brev til Norconsult AS v/ Marco Böhm, Kongens plass 5, 6509 Kristiansund N.

Mer utfyllende informasjon om planarbeidet er tilgjengelig på [www.norconsult.no](http://www.norconsult.no) under fanen aktuelt - kunngjøringer

**Norconsult** 

2020-06-18 Planinitiativet sendt til planmyndighet

2020-09-14 Oppstartsmøte med planmyndighet

2020-12-01 Utsending av varsel om oppstart med regulering

2021-01-17 Frist for innspill og merknader til varsel om oppstart med regulering

Det ble ikke lagt inn spesielle medvirkningsmekanismer ut over kravene gitt i plan- og bygningsloven.

I mars 2021 ble det avholdt et drøftingsmøte med berørte myndigheter ang. arkeologiske undersøkelser og hvordan disse kunne gjennomføres.

#### 7.1.1 Kunngjøring av reguleringsplan

Det ble varslet oppstart av planarbeidet i Tidens krav 1. desember 2020. Frist for uttalelse ble satt til 17. januar 2021. Kunngjøring ble også sendt per post til berørte naboer, og på epost til offentlige høringsinstanser.

### 7.2 Sammendrag av merknader med kommentar

Det ble varslet om oppstart med regulering 02. desember 2020. med frist 17. januar 2021.

Etter fristen var ute hadde 8 parter kommet med merknader og innspill til planarbeidet.

### 7.2.1 **Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB),**

02.12.2020

DSB har kommet med en automatisk tilbakemelding og generelt svar.

Merknad	Kommentar
DSB har ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker. Det er Statsforvalteren (Fylkesmann) som har ansvar for samordning av statlige innsigelser av kommunale planer og følger opp samfunnssikkerhet.	Tas til orientering

### 7.2.2 **Avinor,**

07.12.2020

Avinor har merknader vedr. sikkerhet og restriksjoner knyttet til luftfart og flyplassen, som handler om høyderestriksjoner, byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg, turbulensvurderinger, farlig og villende belysning og flystøysoner. Vi tolker merknadene slik at Avinor varsler **innsigelser** mot planforslaget, dersom kravene knyttet til flysikkerhet ikke blir imøtekommet.

Merknad	Kommentar
Restriksjonshøydene i planområdet ligger på kote 55 – 92 moh, med strengest restriksjoner i sørvest. Det må for hvert enkelt utbyggingsformål legges en maks byggehøyde som ikke er i konflikt med restriksjonsflatene. Restriksjonsflatene gjelder også for byggeperioden og bruk av mobilkraner. <b>Avinor kommer med forslag til en planbestemmelse som må tas inn i planen</b>	Vil tas til følge.
Det er gitt byggerestriksjoner for tiltak over kote 54,6 moh knyttet til radioteknisk vurdering og krav om godkjenning hos Avinor Flysikring. Konkrete tegninger av tak, fasade, materialvalg, plassering og fasaderetning må følge med søknaden. Mobilkran opp til 25 m over bestående terreng kan aksepteres uten radioteknisk vurdering. <b>Avinor kommer med forslag til en planbestemmelse som må tas inn i planen</b>	Vil tas til følge.
Etablering av nye bygg og anlegg i nærrområde til rullebanen kan skape uønskete turbulenser. Erfaringer viser at større bygg/anlegg (inkl. masse- og snødeponier) ikke bør ha en høyde over eksisterende terreng som er større enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller den forlengelse. Dersom en kommer over anbefalt høyde, må tiltakene vurderes iht. turbulenseffekter ved turbulensanalyse. En anbefaler at det gjøres strømningsanalyse tidlig i planprosessen. <b>Avinor kommer med forslag til en planbestemmelse som må tas inn i planen</b>	Vil tas til følge.
Lys kan pga. intensitet, utforming og farge medføre fare for flysikkerheten og kan vilde eller vanskeliggjør riktig tolkning av flyplassbelysning. Belysning bør utformes med dempere og rettes mest mulig mot bakken. Dette gjelder også for byggeperioden. Ved evt. klager fra piloter kan Avinor kreve lysbruken endret. <b>Avinor kommer med forslag til en planbestemmelse som må tas inn i planen</b>	Vil tas til følge.
Det henvises til gjeldende <b>flystøysonekart</b> . Planområdet ligger på grensen mellom rød og gul flystøysone, der den sørlige delen ligger i rød sone. <b>Gjeldende lydkrav iht. TEK17 for forretnings- og handelsbebyggelse må oppfylles.</b>	Vil tas til følge.

### 7.2.3 **Statens vegvesen (SVV),**

08.12.2020

SVV har ansvaret for riksveier og sektoransvar for trafiksikkerhet, kollektiv, gang, sykkel, universell utforming og samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og klima. SVV har merknader til arealbruken, trafiksikkerhet, trafikkgrunnlaget og universell utforming.

Merknad	Kommentar
Kr.sund kommune har vedtatt arealstrategi – Kristiansund mot 2050 som grunnlag for arbeidet med rullering av kommuneplanens arealdel. I arealstrategien ønskes å redusere arealene på Løkkemyra som tidligere er avsatt til erverv. Selv om området har relativt god dekning av	Tas til orientering.  Etter at Kristiansund sin arealstrategi ble vedtatt, er det lagt frem nytt forslag



<p>kollektivtransport og er godt tilrettelagt for myke trafikanter er ønsket arealbruk bilbasert. SVV finner det uheldig å vike fra vurderingene fra arealstrategien, som har vært gjennom en helhetlig og omfattende prosess. Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging ha som mål å «fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Potensialet for forfetting og transformasjon rundt kollektivknutepunkter bør utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk. <b>Pga. de nasjonale målsettingene som følges opp i kommunens arealstrategi fraråder en utbygging her.</b></p>	<p><i>til KPA som foreslår at arealet blir en utvidelse av eksisterende handelspark. Da KPAen er den nyeste arealvurderingen av Kristiansund kommune, anses det som riktig å forholde seg til de vurderingene som er gjort her.</i></p> <p><i>Det er også ikke samsvar mellom arealstrategi kartet og kunnskapsgrunnlaget, der planområdet er fortsatt vurdert som aktuelt areal for utbygging.</i></p> <p><i>Størrelsen på næringsparken tilsier at området er attraktivt for de formålene den er avsatt til, og Løkkemyra blir konsekvent uttalt som et viktig handelsområde for Kristiansund kommune, også sett i sammenligning med Kristiansund sentrum.</i></p>
<p>Det skal legges til rette for myke trafikanter og i størst mulig grad skiller dem fra harde trafikanter. Foreslått kryssløsning har samme utfordringer som et x-kryss og er ikke en god løsning med hensyn på trafikksikkerheten på strekningen. <b>SVV sin håndbok N100 skal legges til grunn ved planlegging av offentlige veier.</b></p>	<p><i>Vil tas til følge. Kryssløsningen vil utformes ut fra trafikksikkerheten og gjeldende veinormaler.</i></p>
<p>Ny utbygging på Løkkemyra bør vurderes ut fra kapasitetene på veinettet. <b>En trafikkanalyse må legges til grunn for vurderingene.</b></p>	<p><i>Vil tas til følge. Se også merknad til MRF.</i></p>
<p>Det forventes at prinsippene for universell utforming legges til grunn i planarbeidet. Universell tilgjengelighet skal også innby til å gå og sykle mer.</p>	<p><i>Vil tas til følge.</i></p>

#### 7.2.4 Nordmøre Energiverk AS (NEAS),

12.01.2021

NEAS opplyser om sine nettanlegg i området: Det er en ledning langs Flyplassveien. Det går en mindre ledning nordover fra et bygg nord for skytebanen. NEAS har ellers generelle merknader

Merknad	Kommentar
<p>Det må ikke iverksettes terrengtiltak som medfører til: - forringelse av adkomst til NEAS sine anlegg – overdekning over kabler eller som endre høyden under luftledninger.</p>	<p><i>Tas til orientering</i></p>
<p>Kraftledninger skal få en enhetlig utforming uavhengig spenningsnivå. Kabler under bakken tegnes ikke inn. Parallele kabler tegnes som en trase.</p>	<p><i>Tas til orientering</i></p>
<p>I god tid før bygging må det avklares hvordan nye bygninger skal forsynes med strøm og hvordan eksisterende ledninger kan benyttes eller om ledninger med legges om, samt behov for ny nettstasjon. Den som utløser tiltak i strømforsynings-nettet må dekke kostnadene. Evt. må det avsettes areal til nye ledningstraseer. Bruk av alternativ energiforsyning bør avklares så tidlig som mulig. Gjeldende byggeforbudsgrense langs ledninger kan har annen utstrekning enn anbefalt utredningsgrense for magnetfelt.</p>	<p><i>Tas til orientering</i></p>
<p>Anlegg under 24 kV inngår i distribusjonsnett og trenger ikke søknad om endring av områdekonsesjonen. En del hensyn må likevel ivaretas.</p>	<p><i>Tas til orientering</i></p>

### 7.2.5 Norges vassdrags- og energi direktorat (NVE),

13.01.2021

NVE henviser til sine veiledere på nettet og har innspill til evt. overvannsproblematikk, hensyn til klimaendringer, kartlegging av naturfareområder og hensyn til vassdrag

Merknad	Kommentar
Utbygging av naturområder med harde flater kan ha konsekvenser for avrenningsforhold. Planarbeidet må sørge for <b>sikker håndtering av vann og overvann</b> . Økosystem som flomskog, myr og våtmark har flomdempende funksjon. Dersom omgivelsen ikke har kapasitet å ta imot økt avrenning må det planlegges kompenserende tiltak.	Vil tas til følge.
Virkningene pga. <b>klimaendringer må tas med</b> i beregning av vann og overvann og dimensjonering av kompenserende tiltak.	Vil tas til følge
Planområdet ligger under marin grense med potensiale for marin leire. Det må gjøres <b>vurderinger om faren for områdeskred</b> av kvikkleire	Vil tas til følge
<b>Tiltaket må vurderes</b> opp mot <b>vannressursloven</b> (vrl) og konsekvensene for <b>vassdragsmiljøet og de allmenne interessene</b> må utredes. Allmenne interesser kan være bl.a. fiskens frie gang, allmenn ferdsel, naturvern, biologisk mangfold, vitenskapelig interesse, hensyn til kultur og landskap, jordvern, omsyn til flom og skred, mm. Det vil ikke kreves særskilt løyve etter § 20 i vrl for framtidige tiltak, dersom planen gir en god beskrivelse av tiltakene og konsekvenser for allmenne interesser.	Vil tas til følge

### 7.2.6 Statsforvalteren (fylkesmannen) i Møre og Romsdal (SFMR),

14.01.2020

SFMR har merknader til temaene: Naturmangfold, Friluftsliv, Barn og unges interesser, klima, samfunnssikkerhet og klimatilpasning og forurensning og støy.

SFMR rår til at plankartet kvalitetssikres av Kartverket før offentlig ettersyn.

Merknad	Kommentar
Det er registrert åkerrikse (CR-kritisk truet) og fiskemåke (NT-nær truet) i området. Våtmarksområder/myr kan fungere som oppholds- og hekkested for fugler. <b>Konsekvensene for dyrelivet i området må avklares.</b>	Vil tas til følge.
Røsssem, Vollaavatnet og Kvernberget er et svært viktig sammenhengende friluftslivsområde, som delvis er statlig sikret. Området er et naturområde med turstier på kryss og tvers. Det går en sti langs muren til stabeldammen, som i seg selv er av kulturhistorisk verdi. <b>Det må gjøres verdivurdering av friluftslivsområdet og kompenserende tiltak må komme fram</b> av planen.	Vil tas til følge.
Det ble opplyst at området brukes til paintball. Dette er en aktivitet som kan brukes av barn og unge. Skulle området brukes til dette formålet <b>bør man se etter like egnete erstatningsareal.</b>	Vil tas til orientering. Formell aldersgrense for paintball er 18 år.
Det er et nasjonalt mål å redusere klimagassutslipp. Iflg. kommunen sin grov kalkyle vil det ved fjerning av myr, torv mm gir tilnærmet CO2 utslipp som hele organisasjonen Kr.sund har pr. år. <b>Utslipet bør sees i sammenheng med kommunens mål og strategier.</b>	Vil tas til følge.
<b>Reel fare og risikoforhold må avklares</b> på reguleringsplan nivå. Klimaendringene må tas med i vurderingen. Det bør vurderes helhetlige løsninger som øker kvaliteten av uteområder.	Vil tas til følge.
Planen bør ta hensyn ( <b>fastsette avbøtende tiltak</b> ) <b>knyttet til støy og fare fra skytebanen.</b> Inngrep i terreng med mistanke om forurensning må behandles etter forurensningsforskriften.	Vil tas til følge.

### 7.2.7 Morch sameie

16.01.2021

Morch sameie har ingen vesentlige merknader, men henviser til at de eier gnr. 34, bnr. 168.

## 7.2.8 Møre og Romsdal fylkeskommune (MRF),

18.01.2020

Fylkeskommunen har planfaglige merknader og merknader knyttet til byutvikling/ samordnet bolig- og transportplanlegging, automatisk fredet kulturminner og kulturminner fra nyere tid.

Merknad	Kommentar
<p>MRF ser at kommunen ønsker seg to motstridene arealformål i området og rår til å legge ned bygge- og deleforbud.</p> <p>MRF vurderer at <b>KU må omtale samordna bolig-, areal- og transportplanlegging</b> da er utilstrekkelig utredet på tiltaksnivå. En mener at KU-en må vise hvor stor omsetningene må være for å sikre driftsøkonomi og hvilket markedsområde omsetningen hentes fra, hvilken trafikkøkning dette medfører og hvilke trafikksystemer belastes. <b>Det må vises konsekvensen for den etablerte sentrumsstrukturen og bysentrums attraktivitet.</b></p> <p>Det henvises til kommunens arealstrategi som ble vedtatt etter lang og grundig prosess. Kr.sund kommune vil prioritere foretting og transformasjon av allerede utbygde områder fremfor å bygge nye arealer, og bygge videre på den kompakte byen. <b>Det må tas videre i vurdering av konsekvensene at tiltaket som ønskes etablert vil være bilbasert</b>, og at mulighet å gå, sykle eller å ta buss er lite avgjørende i praksis. Reguleringen vil stride mot kommunens egne arealstrategier og vil svekke kommunens muligheter å nå målene for miljøvennlig og attraktiv byutvikling og vil svekke verdien av arbeidet som er lagt ned i kommunens egne prosesser.</p>	<p><i>Vil tas til orientering.</i></p> <p><i>Utfordringen mellom merknaden og dagens situasjon er KPA sitt nye forslag til arealdisponering av Stabeldammen. Forslaget er i tråd med det kommunen nå foreslår i sin nye KPA, og må derfor ta utgangspunkt i at kommunen har gjort de grunnleggende vurderingene nødvendig for å akseptere området opp imot tidligere planer / strategier / vedtak. Det er viktig å påpeke at Kristiansund sin arealstrategi var vedtatt før nytt forslag til KPA.</i></p> <p><i>Da det er nå motstrid mellom styringsdokumentene, er det vurdert at nyeste framlagt informasjon er mest aktuell å forholde seg til.</i></p>
<p>Det er potensiale for funn av automatisk fredet kulturminner i likhet med Voldvatnet og funnene etter fosnakulturen. <b>Det stilles krav om arkeologisk registrering.</b> Det vil være nødvendig med nedtapping og drenering av Stabeldammen.</p>	<p><i>Vil tas til følge</i></p>
<p><b>Stabeldammen er kulturhistorisk interessant</b> på flere måter. I religiøs sammenheng, som åsted for voksendåp. Som industriminne i forbindelse med mølledrift og kraftkilde for mekanisk verksted. Stabeldammen er ikke underlagt juridiske vern, men en fraråder sterkt at denne fjernes.</p>	<p><i>Tas til orientering</i></p>

## 7.2.9 Naturvernforbundet i Kristiansund og Averøy

15.01.2021

Naturvernforbundet har merknader knyttet til sine interesseområder som påvirkes av planforslaget.

Merknad	Kommentar
<p><b>Markagrensa</b></p> <p>I konsekvensutredningsdokumentet til rullering av kommuneplanen er det noen opplysninger som er vesentlige.</p> <p>Arealet ligger på feil side av grønn grense for friluftsområder. Dette er vel å regne som markagrense for Kristiansund. Arealet har naturlig sammenheng med et større og mye brukt areal ved Kvernberget. Sammenhengende arealer som ikke er prega av tyngre inngrep er det ganske lite av nær bykjernen. Det er derfor ekstra viktig å ta vare på det en har. Stabeldammen er ikke akkurat urørt område, men for friluftslivet kan historiske steder fungere i alle fall delvis som erstatning for natur.</p>	<p><i>Tas til orientering.</i></p>
<p><b>Arealnøytralitet</b></p> <p>I arealstrategien for kommunen, «Kristiansund mot 2050» er det et mål at en ikke skal ta i bruk ubebygde areal, men heller resirkulere areal som alt har vært</p>	<p><i>Tas til orientering.</i></p>

<p>tatt ut av naturen. Virksomheter som ønsker ei framtid i Kristiansund bør være såpass opptatte av sitt miljøavtrykk at de lar være å ta for seg av naturen.</p>	<p><i>Etter at Kristiansund sin arealstrategi ble vedtatt, er det lagt frem nytt forslag til KPA som foreslår at arealet blir en utvidelse av eksisterende handelspark. Da KPAen er den nyeste arealvurderingen av Kristiansund kommune, anses det som riktig å forholde seg til de vurderingene som er gjort her.</i></p> <p><i>Det er også ikke samsvar mellom arealstrategi kartet og kunnskapsgrunnlaget, der planområdet er fortsatt vurdert som aktuelt areal for utbygging.</i></p> <p><i>Omdisponering av arealet i overordnet plan viser at kommunen er kjent med og har vurdert konsekvensene av miljøavtrykket ved utvikling av området.</i></p>
<p><b>Myr</b> Byggeareal på myr er et helt annet tema nå enn for bare et år siden. Kristiansund har lite myrareal og få vannspeil, særlig i denne delen av kommunen. Disse naturarealene er derfor spesielt verdifulle siden det er lite av dem. I tillegg vil det være negativt for kommunen sitt karbonregnskap hvis myra blir tatt til byggeformål.</p>	<p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Nedbygging av myrarealer er et økende problem i Norge, men reguleringsplanen forslaget forholder seg til de overordnede føringene som Kristiansund kommune har lagt for området. Konsekvensene knyttet til nedbygging av myr er utredet i plandokumentene.</i></p>
<p><b>Overflatevann og flom</b> Det er videre stadig skjerpede krav til fordrøyning av overflatevann i forbindelse med kraftig nedbør. Nedbygging av myr er noe av det verste en kan gjøre i så måte.</p> <p><u>Spesiell topografi</u> Det slår oss ellers at topografien i dette området har gitt rom for et skytebaneanlegg svært nær byen, uten at aktiviteten virker å være til sjenanse. Dette må være ganske spesielt. Hvis et handelsareal på dette stedet fortrenger skyteanlegget, må en regne bruk av erstatningsareal som en kostnad når det skal veies for og imot i saken.</p>	<p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Det er sikret gjennom plandokumentene at overflatevann må sikres og ivaretas i utbyggingen. Det skal etableres fordrøyningsbasseng som skal bidra med å ivareta overflatevannhåndteringen.</i></p> <p><i>Skytebaneanlegget er vurdert i plansaken, og ut ifra det som planlegges er det konkludert med at skytebanen ikke påvirkes negativt. Utbyggingen vil sikre støyskjerming i tråd med gjeldende plan for skytebanen, noe som ikke ble opparbeidet da skytebanen ble etablert. Løkkemyra utbyggingen tar dermed grep i å forbedre støysituasjonen skytebanene medfører.</i></p>
<p><b>Behov for naturkartlegging</b> Dette er ventelig første gang dette arealet kommer til behandling etter at naturmangfoldlova ble gjeldende fra 2009. Da følger det en vurdering av kunnskapsgrunnlag for arealet. Det ligger ikke særlig mye i Artskart. Arealet er heller ikke det som tiltrekker seg biologer slik uten videre. Derfor vet en ikke om</p>	<p><i>Tas til følge.</i></p> <p><i>Det er gjennomført kartlegging av fugl og naturmangfold i forbindelse</i></p>



området er dårlig undersøkt eller om det kanskje ikke er så stort artsmangfold i området. Hvis arealet skal tas i bruk til noe annet enn friområde, må det derfor kartlegges. Det er derfor nødvendig med en kartlegging av flora og fugleliv i alle fall.

Vi legger ellers merke til at det på Artskart er markert for observasjon av åkerrikse i området i 1995. Det er nok litt uvisst hvor i området observasjonene er gjort. Fuglen bruker ofte åpen engmark. Dette er de to siste observasjonene av arten i Kristiansund kommune. Dette er spesielt. Samtidig vet vi at det har skjedd mye ellers i området på 25 år, slik at det er lite sannsynlig at åkerrikse kommer tilbake til dette området.

*med reguleringsplanen.  
Konsekvensene er vurdert.*