



Kristiansund kommune
Postboks 178
6501 KRISTIANSUND N

Deres ref:	Deres dato:	Vår ref:	Vår saksbehandler:	Dato:
PLAN- 21/00955	20.12.2024	24/451 - 25/934	Synnøve Valle - 712 80 239	13.02.2025

Kristiansund kommune - detaljregulering - reguleringsplan Kvennbergmyran øst (R-319) - uttale til avgrensa ettersyn

Fylkeskommunen utgjør det regionalpolitiske nivået i det norske styringssystemet. Fylkestinget er øverste myndighet.

Fylkeskommunen er på vegne av staten delegert forvaltingsmyndighet blant annet innen samferdsel, kulturminnevern, vannressursforvaltning, naturressursforvaltning og friluftsliv, men har også viktige roller som pådriver for regional utvikling og som tjenesteleverandør innen kultur, utdanning, tannhelse og samferdsel.

Fylkeskommunens planverk er, sammen med lover, forskrifter og retningslinjer styrende for hvordan de ulike rollene og oppgavene blir samordna og løst, også når vi er høringspart i ulike saker.

Fylkeskommunen har ansvar for drift og gjennomføring av regionalt planforum. Vi tilrår at alle kommuneplaner blir lagt fram og drøfta der, før vedtak om offentlig ettersyn.

INNLEDNING

Saken gjelder avgrensa høring av detaljregulering av Kvennbergmyran øst. Kommunen har i brev 20.12.24 bedt oss trekke innsigelsene som vi hadde ved offentlig ettersyn 27.08.24. Vi beklager at svaret fra oss har dratt ut i tid.

MERKNADER TIL PLANFORSLAGET

Samferdsel

Innledningsvis

I brev datert 27. august 2024 fremmet fylkeskommunen følgende innsigelser til planforslaget (utdrag, fylkeskommunens nummerering):

Fylkeskommunen har innsigelse til planforslaget: Følgende må bli beskrevet, vurdert og sikret i reguleringsplanforslaget:

- 1) *Virkninger av planforslaget*
 - a) *Økt trafikk på fylkesvegnettet*
 - b) *Trafikksikkerheten på fylkesvegnettet generelt, og forholdene for myke trafikanter og skolebarn, spesielt.*
 - c) *Støyforholdene for eksisterende bebyggelse langs fylkesvegen*
 - d) *Nødvendige utbedringstiltak på fylkesvegnettet*
- 2) *Fylkesvegens byggegrense*
- 3) *Bruk av fylkesveg til modulvogntog*
- 4) *Helt konkret hva virkninger av etablering av energisentral, med påfølgende fare-/hensynssoner over etablert bussdepot, vil være (ulempes/begrensninger), herunder også planbestemmelser.*

Etter fylkeskommunens innsigelser i brevet vist til over, har det vært møter med kommunen, og supplerende opplysninger er ettersendt.

Innsigelse nummer 1 - Virkninger av planforslaget

I plankonsulentens «Merknad etter offentlig høring fra Møre og Romsdal fylkeskommunen», oversendt 25.09.2024, opplyses følgende:

I trafikknotatet er det beregnet at tiltaket kan generere en trafikkvekst på 1800 kj/dag. Av dette er anslagsvis fordeling nordover langs fylkesveien ca. 300 kj/dag og 1500 kj/dag sørover langs rv. 70. Økning i antall kjøretøy på fylkesveien er såpass lav at den ikke påvirker kapasiteten på fylkesveien.

Videre opplyses det at en slik økning i trafikkmengden på fylkesvegen ikke vil påvirke trafikksikkerheten eller støyforholdene, og at det ikke er behov for akutte tiltak på fylkesvegnettet.

På bakgrunn av supplerende opplysninger fra kommunen, **trekker** fylkeskommunen innsigelse nummer 1 knyttet til virkninger av planforslaget for fylkesvegnettet.

Innsigelse nummer 2 - Fylkesvegens byggegrense

Vi kunne ikke se at avstanden mellom fylkesvegen, gs-vegen og ny bebyggelse var beskrevet eller vurdert i planbeskrivelsen ved høring av planforslaget (13.06.2024-01.09.2024). Generelt krever fylkeskommunen en avstand på 3,5 meter fra ytterkanten av vegen/gs-vegen til nærmeste tiltak. Denne minsteavstanden er viktig for drift og vedlikehold av vegnettet (vannavrenning, snørydding mv.)

Ifølge notat fra WSP, oversendt før dialogmøte nr. 1, 03.10.24, skal den eksisterende byggegrensen opprettholdes. Sør for rundkjøring (fv 6248) viser målinger i geoinnsyn med kartlag «gjeldende reguleringsplaner» en avstand på ca. 4,5 meter fra gs-vegens østlige vegkant til byggegrensen.

På bakgrunn av supplerende opplysninger fra kommunen, **trekker** fylkeskommunen innsigelse nummer 2 knyttet til byggegrenser langs fylkesveg.

Innsigelse nummer 3 - Bruk av fylkesvegen til modulvogntog

Som opplyst om i vår uttalelse til offentlig ettersyn, datert 27.08.2024, vil endring av veglisten følge en egen prosess/saksgang, og kan ikke fastsettes gjennom reguleringsplan.

På bakgrunn av supplerende opplysninger fra kommunen om at oppskrivning av fylkesvegen/ endring av veglisten ikke vil kreve utbedringer på fylkesvegnettet, **trekker** fylkeskommunen innsigelse nummer 3 knyttet til bruk av fylkesvegen til modulvogntog.

Innsigelse nummer 4 – Ulemper/begrensninger for bussdepot som følge av etablering av energisentral, inkludert planbestemmelser

Møre og Romsdal fylkeskommunens ansvar for kollektivtransport og transportberedskap

Møre og Romsdal fylkeskommune er ansvarlig for kollektivtransporten i fylket, samt har et ansvar for å organisere den regionale transportberedskapen (hjemmel i forskrift om sivil transportberedskap). Dette innebærer å legge til rette for at det er en transportberedskap ved ekstraordinære krisehendelser i fredstid og i krig. Busstransport er et viktig element i den sivile transportberedskapen under krisesituasjoner, og tilgjengelighet er avgjørende.

Tidligere saksgang

Flere alternativer ble vurdert for etablering av bussdepot, og fylkeskommunedirektøren mente at Pilotvegen var det alternativet som best støtter muligheten for ytterligere vekst i kollektivtrafikken for området. Alternativet Pilotvegen ble videre vedtatt i Fylkestinget (jf. protokoll datert 19.10.2021).

Kollektivanlegg/bussdepot er etablert (og nå satt i drift) gjennom varig dispensasjon fra regulert arealformål i gjeldende reguleringsplan *R-182-02 – Industriområde Kvennbergmyra, Mindre vesentlig reguleringsendring* (vedtaksdato 23.01.2008).

Fylkeskommunen mottok «Varsel om oppstart av detaljreguleringsplan for et område ved Pilotveien i Kristiansund kommune», plan-ID: R-319) i brev datert 08.12.2021. I e-post datert 09.01.24 mottok vi varsel om utvidelse av reguleringsplanområdet. Bakgrunnen for utvidelsen var at faresoner skulle reguleres med juridiske hensynssoner.

Helt siden oppstart av reguleringsplanarbeidet har fylkeskommunen vært tydelig på at planforslaget ikke må påføre fylkeskommunen fare og/eller ulemper som videre vil begrense mulighetene for kollektivdrift og transportberedskap. Reguleringsplanforslaget viser faresoner over kollektivanlegg/bussdepot, noe fylkeskommunen har stilt spørsmål ved og generelt sett ikke ønsker.

Kommunens vurderinger/supplerende opplysninger

Kommunen opplyser følgende i «Merknadsmatrise», oversendt 20.12.2024 (utdrag):

Kristiansund kommune kan ikke se at det foreligger noen arealkonflikt mellom planlagt energihub og etablert bussdepot.

Videre bekrefter kommunen følgende:

- I) Kommunen legger til grunn at elforsyningen i området er tilstrekkelig (jf. referat fra dialogmøte 2, 25.10.24)
- II) Planområdet vurderes ikke påvirke eller påvirkes av risikoen for en større transportulykke på veg. Transport av gass anslagsvis 1 gang pr uke i henhold til ADR-krav. [...] Transport til anlegget vil foregå på lavt trafikkert veg og hyppigheten vil være forholdsvis lav. (jf. ROS, 18.12.24)
- III) Sannsynligheten for en hendelse ved energihuben som får innvirkning på fylkeskommunens areal er beregnet til å være 1 pr. million år. Sannsynligheten for at en hendelse ved energihuben skal sammenfalle med en kritisk hendelse som krever tilgang til FRAM sine busser vil være enda lavere, avhengig av sannsynligheten for at hendelse X skal inntreffe (jf. kommunens merknadsmatrise, oversendt 20.12.24). Det er planlagt flere tiltak ved anlegget for å forhindre et slikt scenario. Det skal f.eks. bygges 3 meter høye betongvegger rundt biogassanlegget, og det skal installeres betonggriser e.l. for å hindre kollisjoner mellom kjøretøy og betongvegger (jf. e-post fra Gexcon 17.12.24).
- IV) Transportberedskap er ikke spesifikt vurdert i QRA (kvantitativ risikoanalyse), og akseptkriterier i forhold til dette er ikke eksplisitt omtalt i DSBs rapport (*Sikkerheten rundt anlegg som håndterer brannfarlige, reaksjonsfarlige, trykksatte og eksplosjonsfarlige stoffer - Kriterier for akseptabel risiko*). Det bemerkes imidlertid at offentlig vei, jernbane og kai, som også er relevante med tanke på transportberedskap, er tillatt utenfor 10-5-konturen ifølge DSBs kriterier. Når det gjelder transportberedskap i forbindelse med krig, så vurderes det at beliggenheten i nærheten av Kristiansund lufthavn utgjør en større risiko med tanke på sabotasje/terror enn energistasjonen (jf. e-post fra Gexcon 17.12.24).

- V) Det vurderes som urealistisk at en uønsket hendelse ved bussdepot skal kunne utløse en større hendelse ved energistasjonen. Både biogassanlegget og hydrogenanlegget vil være beskyttet av 3 meter høye betongvegger. En hendelse som f.eks. en bussbrann vurderes derfor å ikke kunne forårsake vesentlig skade på disse anleggene (jf. e-post fra Gexcon 17.12.24).
- VI) Tiltak i tråd med kollektivtransportformålet (bussoppstillingsplasser etc.) vil ikke falle inn under planens rekkefølgebestemmelser. Planutredninger frem til innsendelse av planforslag har tatt høyde for, og bekreftet, at planforslaget ikke vil legge noen begrensninger for tiltak/premisser omfattet av godkjente byggetillatelser for fylkeskommunens bussdepot (jf. kommunens merknadsmatrise, oversendt 20.12.24).

Vi kan ikke se at vårt spørsmål angående behov for beredskapsplan er vurdert. Siste revisjon av planbestemmelser omtaler beredskapsutvalg/-komité, men dette ser til å være avgrenset til flyplass og fugleaktivitet.

Fylkeskommunens vurdering av innsigelse nummer 4, inkludert planbestemmelser for «Kollektivanlegg, KA».

På bakgrunn av kommunens tilleggsopplysninger **trekker** fylkeskommunen innsigelse nummer 4, forutsatt at Kristiansund kommune sikrer koordinering av alle aktørers relevante beredskapsplaner. Denne koordineringen må vurdere eventuelle hendelser som kan føre til at fylkeskommunen ikke har tilgang til bussdepotområdet, samt tiltak og rutiner for slike situasjoner.

Vi forutsetter at Møre og Romsdal fylkeskommune holdes oppdatert i det videre arbeidet med energisentralen, både i planleggings-, bygge- og driftsfase.

Innsigelse nummer 4 omhandlet også planbestemmelser for § 5.5 Kollektivanlegg (KA) og utnyttelsesgrad og høyde. Fylkeskommunens aksepterer bestemmelse 5.5. b) og c) slik de er formulert i siste revisjon datert 18.12.24.

KONKLUSJON

Vi viser til vurderingene over og trekker innsigelsene til reguleringsplanforslaget som vi hadde 27.08.24.

Med hilsen

Toril Hovdenak
fylkeskommunedirektør

Gunn Randi Seime
assisterande
fylkeskommunedirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Kopi til:
Statens vegvesen
Statsforvaltaren i Møre og
Romsdal

Fagsaksbehandler:
Samferdsel: rådgiver Ida Sigerseth, tlf. 71 28 05 48