

DETALJREGULERING FOR EINERSKARET 19 OG 21

Planbeskrivelse

Detaljregulering

PlanID: R-309

Utarbeidet av



Arkitektene bbw

Innhold

1.	Bakgrunnen for planarbeidet	4
1.1	Innledning	4
1.2	Formålet med planarbeidet.....	5
1.3	Forslagsstiller, prosjektledelse, plankonsulent og eierforhold	5
1.4	Utbyggingsavtaler	5
1.5	Krav om konsekvensutredning	5
2.	Planprosessen	5
3.	Planstatus og rammebetingelser	6
3.1	Overordnede planer.....	6
3.2	Gjeldende reguleringsplaner	6
3.3	Statlige retningslinjer og bestemmelser	7
4.	Beskrivelse av planområdet (eksisterende forhold)	7
4.1	Beliggenhet.....	7
4.2	Dagens og tilstøtende arealbruk	8
4.3	Stedets karakter	8
4.4	Eksisterende terrengforhold	9
4.5	Kulturminner og kulturmiljø.....	9
4.6	Naturverdier	9
4.7	Rekreasjonsverdi/-bruk, uteområder	9
4.8	Trafikkforhold	9
4.9	Barns interesser	10
4.10	Sosial infrastruktur.....	10
4.11	Universell tilgjengelighet.....	10
4.12	Teknisk infrastruktur	10
4.13	Grunnforhold.....	11
4.14	Støyforhold	12
4.15	Luftforurensing.....	12
4.16	Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)	12
4.17	Næring	12
5.	Beskrivelse av planforslaget.....	13
5.1	Planlagt arealbruk.....	13
5.2	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål.....	13
5.2.1	Boligbebyggelse – frittliggende småhusbebyggelse	13
5.2.2	Forretninger	14
5.2.3	Kjøreveg, fortau og annen veggrunn – grøntareal	14
5.2.4	Holdeplass/plattform	14
5.3	Bebyggelsens plassering og utforming	14
5.3.1	Bebyggelsens høyde	14
5.3.2	Grad av utnytting	14

5.3.3 Antall arbeidsplasser	16
5.4 Parkering	16
5.5 Tilknytning til teknisk infrastruktur	17
5.6 Trafikkløsning	17
5.6.1 Kjøreatkomst.....	17
5.6.2 Utforming av veger	18
5.6.3 Krav til samtidig opparbeidelse.....	18
5.6.4 Varelevering.....	18
5.6.5 Tilgjengelighet for gående og syklende	18
5.7 Planlagte offentlige anlegg	18
5.8 Miljøoppfølging	19
5.9 Universell tilgjengelighet.....	19
5.10 Kollektivtilbud.....	19
5.11 Kulturminner	19
5.12 Plan for avfallshenting	19
5.13 Avbøtende tiltak/løsninger ROS	19
5.14 Rekkefølgebestemmelser.....	20
5.15 Anleggsperioden.....	20
6. Konsekvensutredning	20
7. Virkninger og konsekvenser av planforslaget.....	20
7.1 Overordnede planer	20
7.2 Stedets karakter og landskapet	21
7.3 Forholdet til kravene i kapittel II i Naturmangfoldloven	21
7.4 Trafikkforhold	22
7.5 Barns interesser	22
7.6 Risiko og sårbarhet.....	22
7.7 Økonomiske konsekvenser for kommunen	22
7.8 Konsekvenser for næringsinteresser.....	23
7.9 Interessemotsetninger	23
7.10 Avveining av virkninger.....	23
8. Innkomne innspill til oppstartsmeldingen.....	24

1. Bakgrunnen for planarbeidet

1.1 Innledning

På grunn av voksende kundegrunnlag og behov for bedre logistikk ønskes det å utvide KIWI-butikken på Rensvik på Frei. NorgesGruppen eier butikken som ble etablert i 2007, men som brant og ble åpnet igjen våren 2008.

Det er ønske om å rive fronten på eksisterende bygg, utvide bygget i bredden, tilsvarende utstikket på eksisterende inngangsparti, og forlenge butikken mot nord. For å kunne gjennomføre tiltaket er tiltakshaver avhengig av å kjøpe boligeiendommen mot nord; GID 37/361. De er enige med grunneierne om betingelser for en eventuell overdragelse. Avtalen vil ikke fullbyrdes før det er klart at prosjektet er gjennomførbart. Boligen vil bli revet når tiltaket igangsettes.



Figur 1: Den aktuelle tomten markert med blå skravur

I planprosessen er det lagt også lagt vekt på å bedre trafikkforholdene, parkeringsløsningen og vareleveringen ved butikken, samt å legge bedre til rette for myke trafikanter og endre dagens busslomme. Forslagstiller har hatt dialog med Statens vegvesen i planprosessen.

I gjeldende reguleringsplan som ble vedtatt i 1971 er KIWI sin eiendom, samt halve boligeiendommen, regulert til *forretningsformål*. Øvrig del av boligeiendommen er regulert til *bolig*.

I kommuneplanens arealdel 2009-2020 er planområdet avsatt til *boligformål*. Kommunen har igangsatt arbeidet med rullering av kommuneplanen. Tiltakshaver har sendt innspill til kommunen med ønske om å tilpasse eksisterende formål i rulleringen av kommuneplanen. Det vil ta uønsket mye tid å vente på prosessen med kommuneplanen, derfor er det satt i gang en egen detaljreguleringsprosess for tiltaket. I planforslaget er begge eiendommene foreslått regulert til et forretningsområde. Øvrig areal reguleres til ulike trafikkformål.

Det kjøres parallell behandling av plansaken og byggesøknaden, som varslet i oppstartsmeldingen.

1.2 Formålet med planarbeidet

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for fortsatt og utvidet butikkdrift, samt bedre trafikkforholdene i nærområdet.

1.3 Forslagsstiller, prosjektledelse, plankonsulent og eierforhold

<u>Forslagsstiller:</u>	NG Eiendom Romsdal og Nordmøre Årøsetervegen 20, 6422 Molde	
<u>Prosjektledelse:</u>	HR Prosjekt AS, Fabrikkvegen 13, 6415 Molde Kontaktperson: Per Eirik Silseth Tlf: 95 19 02 09 E-post: psi@hrprosjekt.no	
<u>Plankonsulent:</u>	Arkitektene bbw as, Fabrikkvegen 13, 6415 Molde Kontaktperson: Ketil Bjerkeland 71 24 02 60 E-post: post@bbw.no	Tlf:

Eiendommer som helt eller delvis inngår i planområdet:

137/360	NG Eiendom Romsdal og Nordmøre, Årøsetervegen 20, 6422 Molde
137/361	Jeanette R. og Thomas Dragset, Einerskaret 19, 6521 Frei
138/110	Oddveig Jorunn Stene og Jon Kofoed, Einerskaret 37, 6521 Frei
137/523	Statens vegvesen
138/522	Statens vegvesen
137/240	Kristiansund kommune
138/301	Kristiansund kommune

1.4 Utbyggingsavtaler

Hvilke utbyggingsavtaler som blir nødvendig for gjennomføring av tiltakene i planforslaget avklares når planforslaget er vedtatt og rammene for tiltaket er satt. Dette avklares av tiltakshaver, kommunen og Statens vegvesen.

1.5 Krav om konsekvensutredning

Tiltaket vil i stor grad være i tråd med formålet i gjeldende reguleringsplan. Kommunen mener derfor at krav om konsekvensutredning ikke slår inn.

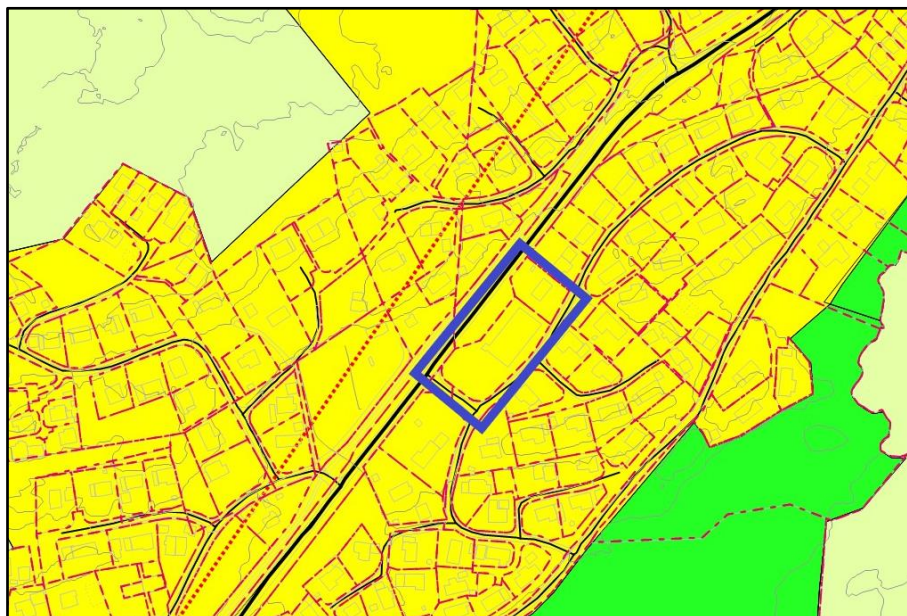
2. Planprosessen

24.06.19	Forhåndskonferanse med Kristiansund kommune.
11.10.19	Planinitiativ utarbeidd og oversendt til Kristiansund kommune.
18.11.19	Oppstartsmøte med Kristiansund kommune.
03.12.19	Møte med Statens vegvesen hvor prosjektleder og plankonsulent deltok.
20.01.20	Oppstartsmelding sendt, samt kunngjort i Tidens Krav og på plankonsulentens hjemmeside. Meldt om felles behandling av detaljplanen og byggesøknad.
21.09.20	Vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn av Hovedutvalg plan og bygning. Offentlig ettersyn i perioden 30.11.2020 – 11.01.2021.

3. Planstatus og rammebetingelser

3.1 Overordnede planer

I **kommuneplanens arealdel 2009-2020**, vedtatt 22.02.11, er planområdet avsatt til boligformål. Kommunen har igangsatt arbeidet med rullering av kommuneplanens arealdel.



Figur 2: Utsnitt av kommuneplanens arealdel med planområdet avmerket (Kilde: kommunens karttjeneste)

Kommuneplanens samfunnsdel 2018-2030, vedtatt 07.11.17, er kommunens øverste styringsdokument og peker ut mål og strategier for ønsket samfunnsutvikling.

Hovedmålet med **planstrategi 2016-2019** er å synliggjøre hvilke planoppgaver kommunen skal prioritere i valgperioden. Dette inkluderer også evaluering av gjeldende planverk.

Bystyret vedtok i møte den 05.03.20 å legge forslag til **planstrategi 2020–2023** og planprogram for **kommuneplanens samfunnsdel 2020-2032** ut til høring og offentlig ettersyn.

Vann- og avløpsnormen er basert på Norsk Vann sin mal for VA-norm og inneholder krav som stilles til prosjektdokumenter, teknisk utførelse av vann- og avløpsanlegg og til slutt-dokumentasjon. Funksjonskrav og detaljkrav gjelder generelt for disse arbeider. Lokale bestemmelser er tilleggskrav som stilles av kommunen. Der det er motstrid gjelder lokale bestemmelser foran generelle bestemmelser.

Hovedplan for avløp og vannmiljø 2011-2021 skal sikre at kommunens hovedmålsettinger for avløp og vannmiljø blir oppfylt. Denne kommunedelplanen vil være det overordnede politiske styringsverktøyet på avløps- og vannmiljøsektoren i kommunen.

3.2 Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet omfattes av reguleringsplan 19710001; *Del av Rensvikområdet (Rensvik øst)*, vedtatt 14.01.71, hvor planområdet er regulert til forretning, bolig, planlagt bilverksted og offentlig gate.

Tilgrensende reguleringsplan i vest er plan 19820001; *Skjærahøgda øst (Rensvik)*, vedtatt 26.03.82. Hovedformålet i reguleringsplanen er bolig.



Figur 3: Utsnitt av gjeldende reguleringsplaner med planområdet avmerket (Kilde: kommunens karttjeneste)

3.3 Statlige retningslinjer og bestemmelser

Statlige retningslinjer som vurderes som særlig relevant i henhold til denne plansaken:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen
- Klimaprofil Møre og Romsdal

4. Beskrivelse av planområdet (eksisterende forhold)

4.1 Beliggenhet

Planområdet ligger på Rensvik på Frei i Kristiansund kommune. Rensvik var kommunesenteret for gamle Frei kommune. Butikken ligger inntil riksveg 70 og i underkant av 10 km fra Kristiansund sentrum.

I oppstartsmøtet kom kommunen med ønske om at foreslått planområde ble utvidet for å:

- inkludere busslommen for å hindre at en del av en eldre plan gjenstår, endre formål i samsvar med dagens bruk og hjemle eventuelle endringer om nødvendig.
- inkludere krysset mot riksveg 70.
- inkludere kommunal veg; Einerskaret, langs butikktomten.

Planområdets avgrensing følger på bakgrunn av det riksvegens senterlinje og eiendomsgrensen mot Einerskaret 17 mot nordøst. Mot sørøst følger den senterlinjen på Einerskaret og mot sørvest inngår hele Einerskaret, samt annen vegggrunn og en mindre del av bolig-eiendommen sørvest for Einerskaret. Planområdets størrelse er 6,79 daa.



Figur 4: Oversiktskart (Kilde: kommunens karttjeneste)



Figur 5: Planområdets avgrensning i oppstartsmeldingen

4.2 Dagens og tilstøtende arealbruk

Butikken ligger i et godt etablert boligområde. I nærområdet, litt mot nord, er det barneskole og barnehager. Rensvikvatnet ligger øst for boligområdet. Riksveg 70 går forbi boligområdet.

Butikkens eiendom har et areal på 3 030 m² og boligeiendommen er på 1 150 m².

4.3 Stedets karakter

Nærområdet består i hovedsak av tradisjonell boligbebyggelse på inntil to etasjer med saltak. Butikken er eneste næringsbygg og har pulttak.

4.4 Eksisterende terrengforhold

Planområdet er flatt. Terrengforholdene er tilsvarende for nærområdene.

4.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen registrerte kulturminner eller SEFRAK-bygninger innenfor planområdet.

4.6 Naturverdier

Det er ingen registrerte arter innenfor, eller i nærheten av, planområdet i Artsdatabanken eller Miljødirektoratets sin naturbase.

4.7 Rekreasjonsverdi/-bruk, uteområder

Dette temaet er kun relevant i forhold til turfolk som benytter planområdet til gå- og sykkel-turer. Temaet omtales derfor ikke videre i planbeskrivelsen. For vurdering av forholdene for gående og syklende jf. planbeskrivelsens kapittel 5 og 7.

4.8 Trafikkforhold



Figur 6: Avkjøringen fra Rv70 til Einerskaret, sett fra sørvest (Kilde: Google Maps)



Figur 7: Bussholdeplass og avkjøringen fra Rv70 til Einerskaret, sett fra nordøst (Kilde: Google Maps)



Figur 8: Innkjørselen fra Einerskaret til butikken og varemottaket (Kilde: Google Maps)

Riksveg 70; Freikollveien, er en av hovedvegene inn til Kristiansund og ligger på vestsiden av butikken. Den har ÅDT på 8 880 og andelen lange kjøretøy er 9 % (telleår 2019). Fartsgrensa er 50 km/t ved planområdet og øker til 70 km/t litt lenger sør. Det er etablert gang- og sykkelveg langs vestsiden av riksvegen og en toveis busslomme ved butikken. Busslommen trafikkeres bare i en retning. Både lokale og mer langdistanse bussruter passerer forbi planområdet. Det er en skiltet fotgjengerovergang over riksvegen fra enden av busslommen.

Atkomstvegen fra riksvegen til butikken er Einerskaret, en kommunal boliggate med fartsgrense 30 km/t. Det er ikke etablert fortau eller gang- og sykkelveg langs Einerskaret.

Det er felles innkjørsel til parkeringsplassen sør for butikken og varemottaket i nordøstlig del. Butikken har etablert ca. 35 parkeringsplasser for kunder og ansatte.

4.9 Barns interesser

Det er ikke tilrettelagt areal for lek og aktiviteter innenfor planområdet. Barns interesser i denne plansaken omfatter trafiksikker ferdsel.

4.10 Sosial infrastruktur

Det er skole og barnehager i nærområdet. Temaet er ikke relevant for denne plansaken og blir ikke videre omtalt.

4.11 Universell tilgjengelighet

Eksisterende butikk er utformet med hensyn til tilgjengelighet for alle og har parkeringsplasser for forflytningshemmede ved inngangen.

4.12 Teknisk infrastruktur

Det går kommunale vann- og spillvannsledninger rundt eksisterende bygg. Det er tre kummer ved byggets nordlige hjørne, samt en kum ved krysset mot riksvegen.

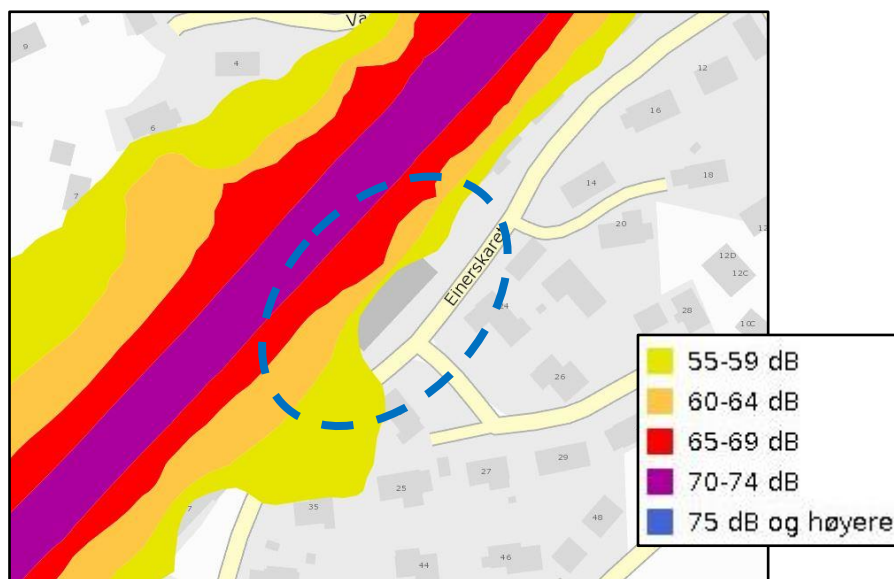
NEAS la ved et utsnitt av EL-nettet i sitt innspill til oppstartsmeldingen og orienterte om at det må tas hensyn til lavspentkabler ved utbygging.

4.13 Grunnforhold

Side 11 av 27

4.14 Støyforhold

Planområdet ligger innenfor soner for trafikkstøy fra riksvegen:



Figur 12: Utsnitt av støysoneskart for riks- og fylkesveger (Kilde: Statens vegvesen)

4.15 Luftforurensing

Det er ingen spesielle miljøfaglige forhold eller forurensing knyttet til dagens butikkdrift.

4.16 Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Risikomatriksen fra ROS-analysen som er utført viser at det er to hendelser som kan være sannsynlige i det aktuelle planområdet i forhold til eksisterende situasjon:

- Utgliding av området (kvikkleire)
- Ulykkespunkt på transportnettet

	Konsekvens				
Sannsynlighet	1 Ubetydelig	2 Mindre alvorlig	3 Alvorlig	4 Svært alvorlig	5 Katastrofalt
5 Svært sannsynlig					
4 Meget sannsynlig					
3 Sannsynlig					
2 Mindre sannsynlig				4. Utgliding av området 17. Ulykkespunkt på transportnettet	
1 Lite sannsynlig					

Tabell 3 Matrise for risikovurdering med hendelsesnummer

Figur 13: Risikomatrikse fra ROS-analysen

4.17 Næring

I nærområdet er det ingen andre næringsvirksomheter. Det er en kilometer, mot Kristiansund, til nærmeste dagligvare, bensinstasjon og spisested.

5. Beskrivelse av planforslaget



Figur 14: Forslag til plankart, sist revidert 17.06.2021

5.1 Planlagt arealbruk

Planområdet er regulert til formålene forretninger, boligbebyggelse, kjøreve, fortau, annen veggrunn – grøntareal og holdeplass/plattform.

Arealoversikt for aktuelle reguleringsformål

Boligbebyggelse	0,08 daa
Forretninger	4,58 daa
Kjøreve	1,38 daa
Fortau	0,17 daa
Annen veggrunn – grøntareal	0,43 daa
Holdeplass/plattform	0,15 daa
Totalt	6,79 daa

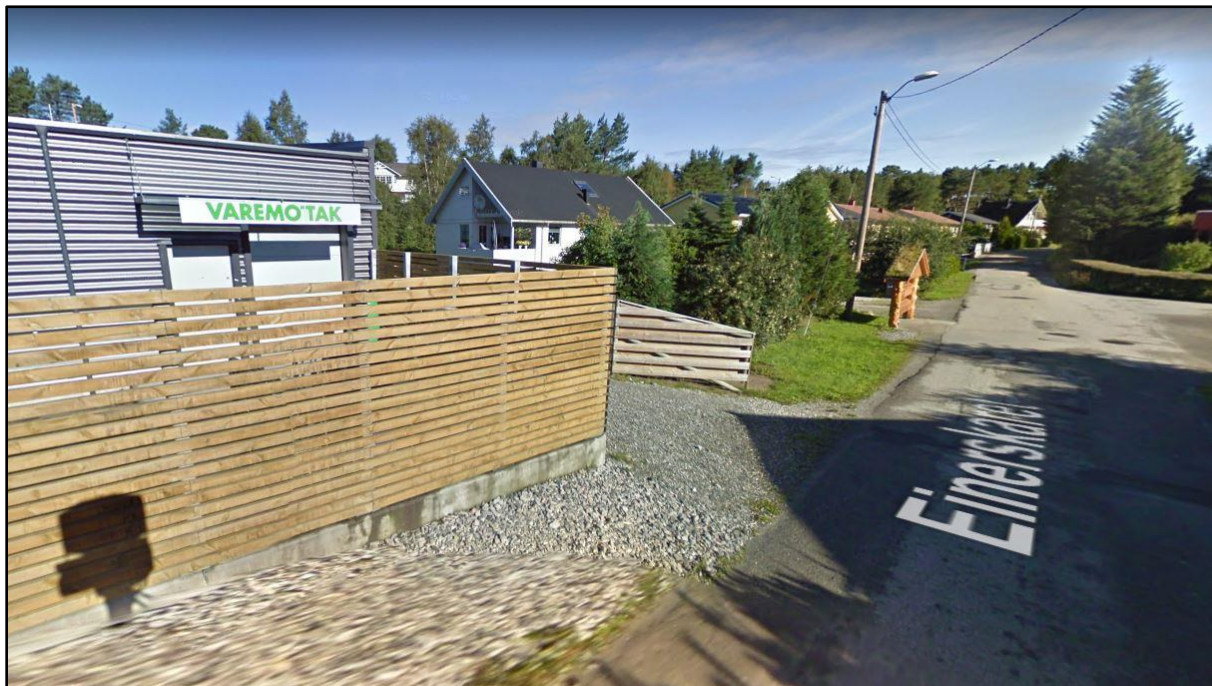
5.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

5.2.1 Boligbebyggelse – frittliggende småhusbebyggelse

En mindre del av boligeiendommen GID 138/110 er med i planområdet for å sikre frisisiktsone i krysset mellom riksvegen og Einerskaret. Dette formålet blir ikke videre omtalt i planbeskrivelsen.

5.2.2 Forretninger

Butikkarealet og boligeiendommen foreslås regulert som forretningsområde for dagligvare. På området skal det i tillegg etableres parkering, varemottak og tilstrekkelig manøvreringsareal for varetransport. Eksisterende bolig og deler av butikkbygningen mot sør tillates revet ved igangsetting av det nye tiltaket. Butikken får et nytt estetisk uttrykk når den er ferdigstilt.



Figur 15: Nordlig del av butikken og boligen på Einerskaret 19 (Kilde: Google Maps)

5.2.3 Kjøreveg, fortau og annen veggrunn – grøntareal

Riksvegen og Einerskaret reguleres til offentlig kjøreveg og det er satt av areal til annen veggrunn – grøntareal langs vegene. Langs bussholdeplassen er gang- og vente-sonen regulert til fortau.

5.2.4 Holdeplass/plattform

Busslommen har i dag en utforming som toveislomme, men trafikkeres bare med en retning. Den reguleres derfor som ensidig etter innspill fra Statens vegvesen.

5.3 Bebyggelsens plassering og utforming

5.3.1 Bebyggelsens høyde

Mønehøyden på eksisterende butikk er 6,35 m. Eksisterende bygning reduseres mot sør for å øke parkeringsarealet. Butikken forlenges isteden mot nord og konstruksjon, takform og høyde opprettholdes som i dag, mens et tilbygg langs vestfasaden får en lavere byggehøyde og flatt tak.

5.3.2 Grad av utnytting

Arealoversikt for dagens situasjon (fotavtrykket av bygningene):

Butikkareal ca.	850 m ²
+ Boligareal ca.	140 m ²
<u>Totalt ca.</u>	<u>990 m²</u>

Arealoversikt for framtidig butikk (fotavtrykket av bygningene):

Eksisterende butikk ca.	850 m ²
- Butikkareal som rives ca.	230 m ²
+ Nytt tilbygg ca.	685 m ²
Total butikkareal	1 305 m ²

Arealet økes med ca. 300 m² i forhold til dagens situasjon (butikk og bolig).

I bestemmelsene er maksimalt tillatt bruksareal for bygninger satt til BRA = 1 400 m². Det gir butikken fleksibilitet om det skulle bli nødvendig med enkelte mindre byggetiltak i fremtiden. For parkeringsareal er maksimalt tillatt bruksareal satt til BRA = 750 m².



Figur 16: Perspektiv sett fra vest. Utarbeidd av Arkitektene bbw



Figur 17: Perspektiv sett fra sørvest. Utarbeidd av Arkitektene bbw



Figur 18: Perspektiv sett fra sør. Utarbeidd av Arkitektene bbw



Figur 19: Perspektiv sett fra nordøst. Utarbeidd av Arkitektene bbw

5.3.3 Antall arbeidsplasser

Butikken har i dag 10 ansatte og KIWI estimerer at bemanningen vil øke med 3 nye ansatte etter butikkutvidelsen. Det er 4-5 ansatte på jobb samtidig.

5.4 Parkering

I bestemmelsene er det satt krav til 3 parkeringsplasser pr. 100 m² forretningsareal for kunder og ansatte. KIWI har egne krav til størrelsen på kundeparkeringsplasser som skal benyttes i dette prosjektet: 2,7 x 5,5 m for vanlige plasser og 4,5 x 6,0 m for plasser for forflytningshemmede. Kjørebredden mellom parkeringsrekkene får en bredde på 8 m (jf.

situasjonsplan). Antall parkeringsplasser for forflytningshemmede skal etableres i henhold til gjeldende forskrifter.

Det er i dag etablert 6-8 sykkelparkeringsplasser ved butikken og det skal tilrettelegges for sykkelparkering videre. I bestemmelsene er det satt inn følgende krav i samsvar med forslag til revidert arealdel av kommuneplanen som er ute på høring: *Det skal etableres min. 1 plass for sykkelparkering pr. 100 m² forretningsareal. Det skal gis mulighet for å låse sykler til en fast installasjon.* I tillegg er det lagt til at det tillates takoverbygg for sykkelparkering.

5.5 Tilknytning til teknisk infrastruktur

Eksisterende vann- og avløpsledninger må legges om. Det er i dag en ledningstrase som ligger nord og nordøst for bygget som må flyttes nordover, tilsvarende utvidelsen. Vann og avløp må tilpasses ny situasjon og overvannshåndtering må utvides med sluker tilsvarende ny situasjon. Kommunens VA-norm skal følges i prosjekteringen.

Eventuelle endringer i el-forsyning avklares med NEAS ved detaljprosjektering av utvidelsen. Belysning av utearealene avklares i samme fase.

5.6 Trafikkløsning



Figur 20: Utomhusplan. Utarbeidd av Arkitektene bbw

5.6.1 Kjøreatkomst

Krysset mellom riksvegen/Einerskaret utbedres slik at trafikken flyter bedre inn og ut fra området, også for varetransporten. Krysset utformes slik at vogntog kan kjøre ut på riksvegen med kjøremåte A; uten å komme over i motgående kjørefelt. Det skal etableres trafikkø i krysset. Vegvesenet har gitt innspill utforming av krysset.

Det totale antallet atkomster til forretningsområdet endres ikke. Inn-/utkjørselssonen til butikkens parkeringsareal utvides når bygget trekkes bakover. Parkeringsrekkene merkes opp og det benyttes eventuelt pilmarkeringer i asfalten for å vise kjøreretninger inne på parkeringsarealet som ekstra tiltak. Dagens boligatkomst blir atkomst til de ansattes parkeringsplasser.

5.6.2 Utforming av veger

Eksisterende riksveg er regulert inn, fram til senterlinje veg, med en kjørefeltbredde på 3,25 m. Einerskaret er regulert inn, fram til senterlinje veg, med en kjørefeltbredde på 2,75 m. Ved krysset fra riksvegen er hele Einerskaret regulert inn.

5.6.3 Krav til samtidig opparbeidelse

I bestemmelsene er det satt krav til at uteareal, parkeringsareal, sykkelparkering og interne gang- og kjøreareal skal være ferdig opparbeidd før ferdigattest gis. Terrenginngrep skal tilsås/beplantes. Dersom bygninger tas i bruk vinterstid, skal utearealene opparbeides så snart som mulig påfølgende år.

5.6.4 Varelevering

Varemottaket blir langs fasaden mot sørøst, som i dag, men trekkes noe lenger bak. Varelevering skjer oftest samlet og på rolige tider på døgnet; tidlig på morgenen og sent på kvelden.

I dag benytter semitrailerne en del av Einerskaret for å kunne rygge bak til varemottaket. Det er ikke trygt for de som ferdes langs vegen. I det nye tiltaket er derfor tilstrekkelig manøvreringsareal løst inne på butikkens område, jf. utomhusplanen. Med ny løsning kan de kjøre inn på butikkens område og rygge bak til varemottaket.

5.6.5 Tilgjengelighet for gående og syklende

Den nye løsningen konkretiserer bedre hvor de myke trafikantene skal bevege seg, i dag flyter det mer sammen og er uoversiktlig. Byggets nye plassering vil i seg selv bidra til bedre oversikt, siktforhold og rettere linjer. Det anlegges gangpassasjer langs bygget mot butikk-inngangen og til busslommen, som skilles fra biltrafikken.

Kunder må krysse parkeringsarealet, men siden det vil framstå som mer oversiktlig vil det bli tryggere. Oversiktighet er vel så viktig som å definere gangsoner.

Vegvesenet ønsker å etablere busslomme på motsatt side av riksvegen. For å kunne legge til rette for trygge krysningspunkt og gangforbindelser mellom busslommene ønsker de at rabatten mellom riksvegen og eksisterende parkeringsplass opprettholdes slik den er i dag. Rabatten opprettholdes som grøntareal, jf. utomhusplanen. Det er regulert inn et fortau langs busslommen for å sikre gangforbindelsene.

5.7 Planlagte offentlige anlegg

Av offentlige anlegg er det endringen av busslommen til dagens bruk, samt oppgradering av krysset riksvegen/Einerskaret, det planlegges for i planforslaget. Dette har blitt aktuelt etter innspill fra Statens vegvesen.

5.8 Miljøoppfølging

Aktuelle miljøtiltak i plantiltaket er:

- Sikrer boligområdets nærbutikk. Kort avstand til nærbutikken reduserer bilbruken da en enten kan gå eller sykle.
- Forholdene for kollektivreisende bedres.

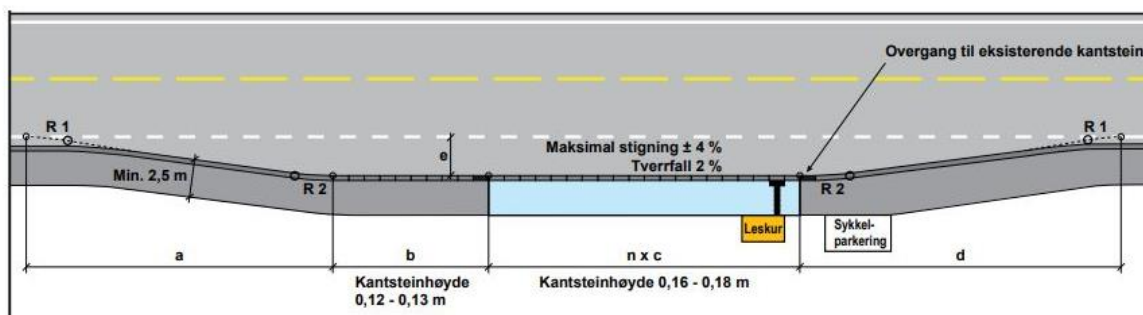
5.9 Universell tilgjengelighet

Kravet til universell tilgjengelighet ivaretas av teknisk forskrift. Det er derfor ikke stilt nærmere krav i bestemmelsene enn at kravet skal være dekket i henhold til gjeldende forskrifter.

5.10 Kollektivtilbud

Det er mange bussruter som trafikkerer forbi området. Kollektivtilbudet endres ikke som følge av tiltaket.

Dagens toveis busslomme reguleres som ensidig etter innspill fra Statens vegvesen. Den blir da lengre og smalere, og det gir muligheter for bedre utnyttelse/ forskjønnelse av arealet mellom busslommen og butikken. Inntil vegvesenet endrer busslommen tilpasses butikkens uteområde til eksisterende situasjon. Busslommen opparbeides etter prinsippet vist i Statens vegvesen sin håndbok V123:



Figur 21: Utsnitt fra Statens vegvesen sin håndbok V123

5.11 Kulturminner

Det er ikke registrert kulturminner eller SEFRAX-bygninger innenfor eller ved planområdet. I bestemmelsene § 2.5 er det tatt inn følgende for å sikre eventuelle kulturminner:

Dersom det under arbeid kommer fram gjenstander eller andre levninger som viser eldre aktivitet i området, skal arbeidet stanses og kulturvernmyndighetene varsles, jf. Lov om kulturminner. Tiltakshaver plikter å underrette den som skal utføre arbeidet om dette, men står også selv ansvarlig for at det blir overholdt.

5.12 Plan for avfallshenting

Avfallsløsningen skal plasseres ved varemottaket, som i dag, og avfallet hentes med faste intervaller.

5.13 Avbøtende tiltak/løsninger ROS

Uønsket hendelse/situasjon: 4. Utgliding av området

Det er satt krav til ansvarsrett for geoteknikk med hensyn til sprøbrudd/kvikkleire for videre prosjektering og oppfølging i byggesaken ved igangsettingsøknad. Ansvarlig: Tiltakshaver.

Uønsket hendelse/situasjon: 17. Ulykkespunkt på transportnettet

Tiltakshaver skal samtidig med butikkutvidelsen utføre trafikksikringstiltak for parkeringsarealet, butikkens inn-/utkjørselssone, kryssutforming riksvegen/Einerskaret, varetransport

og for myke trafikanter, samt at vegvesenet vil redusere busslommens størrelse. Tiltak er tatt inn på plankartet og det er satt rekkefølgekrav i bestemmelsene for å sikre dette, samt at en ved å trekke butikken mot nord gjør butikkområdet mer oversiktlig. Ansvarlig: Tiltakshaver.

5.14 Rekkefølgebestemmelser

I bestemmelsene § 4 er det satt rekkefølgekrav til følgende:

- Fjerning av vegetasjon
- Krav til planer ved søknad om igangsettingstillatelse
- Krav til opparbeiding før ferdigattest
- Krav til oppgradering av vegkrysset mellom Einerskaret og Freikollveien
- Krav til ansvarsrett for geoteknikk

5.15 Anleggsperioden

Prosjektet er tenkt gjennomført i to hovedfaser:

Fase 1: Vil omfatte rivning av boligen og bygging av det nye tilbygget på siden og bak eksisterende butikk. I denne fasen vil opparbeidelse av utearealet langs og bak bygget bli utført, i det omfang årstiden tillater det. I denne perioden vil dagens butikk være i vanlig drift og parkeringsplassen og krysset vil i liten grad være berørt av arbeidene.

Fase 2: Vil omfatte rivning av fronten på eksisterende butikk, samt oppussing/ombygging av eksisterende butikkareal. Opparbeidelse av parkeringsplassen og utomhusarealet foran butikken blir opparbeidet i denne perioden, samt utvidelsen av krysset. Arbeidene planlegges utført på en slik måte at krysset til enhver tid er åpen for normal ferdsel. Men det vil i en kortere periode være en innsnevring i forbindelse med arbeidene i krysset. I denne perioden vil det være behov for å stenge butikkdriften helt, noe som vil medføre en vesentlig reduksjon i trafikken inn og ut av krysset.

Generelt vedrørende gjennomføring av ombygningen:

Butikken ligger som kjent i et etablert boligområde på Rensvik. Området hvor det skal utføres bygningsarbeider vil gjerdes inn for å sikre at uvedkommende ikke kommer inn på byggeplassen. Det søkes også å gjennomføre prosjektet på en slik måte at naboer i så liten grad som mulig blir berørt. Det vil gjennom hele prosjektet være fokus på å gjennomføre arbeidene slik at det gir minst mulig inngrep på butikkens daglige drift.

6. Konsekvensutredning

Det er ikke stilt krav om konsekvensutredning da tiltaket i stor grad er i tråd med formålet i gjeldende reguleringsplan. Kommunen vurderte det derfor til at KU-krav ikke vil slå inn.

7. Virkninger og konsekvenser av planforslaget

Her vurderes virkninger og konsekvenser for tema som er mest relevante i plansaken.

7.1 Overordnede planer

Tiltaket harmonerer med dagens bruk av arealet, men er avhengig av at arealet for næring kan utvides en boligtomt nordover. Formålsbruken er i strid med kommuneplanens arealdel hvor formålet er bolig, men det er igangsatt rullering av arealdelen. Tiltaket er hovedsakelig i tråd med gjeldende reguleringsplan hvor formålet er forretning og bolig. Det er nordligste halvdel av boligeiendommen som er regulert til bolig.

En mindre del av forretningsarealet reguleres om til busslomme, i samsvar med dagens bruk. Endringen gjøres etter innspill fra Statens vegvesen.

7.2 Stedets karakter og landskapet

Det er butikkdrift på størstedelen av planområdet i dag og opplevelsen av området vil ikke bli vesentlig forskjellig etter at tiltakene er gjennomført. Den største endringen blir boligen som rives og inngår som en del av butikkområdet, samt som parkeringsareal for ansatte.

Butikkens totale areal øker ikke i vesentlig grad (tillates en økning på inntil 400 m²), siden butikken delvis rives og trekkes nordover for å få større plass til parkeringsareal. Det bidrar til at arealet sør for butikken vil oppleves åpnere og mer oversiktlig. Høyden på bygget endres ikke. Butikkens uteareal blir oppgradert og området vil framstå med bedre kvaliteter enn det gjør i dag. Det er positivt for kundene og beboerne i området.

7.3 Forholdet til kravene i kapittel II i Naturmangfoldloven

Ut fra en samlet vurdering av kjent kunnskap av naturmangfoldet, lokaliteten, tiltaket og risiko for skade på naturmangfoldet vil konsekvensen etter vår vurdering være svært begrenset, siden planområdet allerede er bebygd og allerede hovedsakelig til næringsvirksomhet.

Vurdering i forhold til Naturmangfoldloven §§ 8-12

§ 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. Myndighetene skal legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

Vår vurdering: Det foreligger ingen registreringer i Naturbasen og Artsdatabanken. Til nå har det ikke kommet fram opplysninger som tyder på at det kan være arter eller naturtyper i planområdet som ikke er fanga opp av nevnte registreringer. Kravet i § 8 om at saken skal baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap er dermed oppfylt.

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

Vår vurdering: Dette er ikke ei relevant problemstilling for planområdet.

§ 10 (økosystemtilnærming og samlet belastning)

Ei påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er, eller vil bli, utsatt for.

Vår vurdering: Dette er ikke ei relevant problemstilling for planområdet.

§ 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Vår vurdering: Dette er ikke ei relevant problemstilling for planområdet.

§ 12 (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Vår vurdering: Dette er ikke ei relevant problemstilling for planområdet.

7.4 Trafikkforhold

Butikken er plassert i et trafikknutepunkt ved et boligområde. Trafikkforholdene for butikken, kunder og beboere er ikke optimale i dag, men får en vesentlig forbedring når tiltakene gjennomføres:

- Ny intern trafikkløsning på butikkområdet for å separere trafikk, parkering, varemottak og gangareal på en bedre måte.
- Bedre manøvreringsareal for semitrailerne som leverer varer.
- Tilrettelegges for trygge krysningspunkt og gangforbindelser. Rabatter mellom riksvegen og parkeringsarealet opprettholdes og kombineres med grøntareal. Økes derfor i areal.
- Parkeringsarealet får bedre kapasitet og gjennomkjøring. Det gir bedre oversikt og tryggere trafikkavvikling.
- Det gjøres tiltak for å bedre forholdene i butikkområdets inn-/utkjøring.
- Det gjøres tiltak i krysset mellom Einerskaret og Freikollveien for å bedre forholdene.
- Forholdene for kollektivreisende bedres når busslommen endres i tråd med dagens bruk.
- Gangforbindelser til/fra busslommen bedres.

7.5 Barns interesser

Trafikksikringstiltakene som iverksettes som følge av butikkutvidelsen vil gjøre det tryggere for barna å ferdes i området og bruke kollektivtilbudet. Gangsoner blir atskilt fra biltrafikken innenfor butikkens område og det blir mer oversiktlig å krysse parkeringsplassen.

7.6 Risiko og sårbarhet

I ROS-analysen er det avdekket hendelser hvor tiltak bør vurderes. Risikoreduserende tiltak vil avdekke reell fare og redusere risikoen for ulykke. Tilfredsstillende sikkerhet kan oppnås. Hendelsene er fulgt opp med krav til risikoreduserende tiltak i plandokumentene. Plantiltaket er vurdert til å ha akseptabel risiko, så lenge de risikoreduserende tiltakene som er nevnt blir fulgt opp i den videre prosjekteringen og gjennomføringsfasen.

Det forutsettes at alle nye byggetiltak blir dimensjonert etter lokale forhold, krav i teknisk forskrift og andre relevante lovverk.

7.7 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Butikkutvidelsen vil ikke medføre økonomiske utgifter for kommunen. Tiltaket sikrer fortsatt butikkdrift, som er positivt for kommunen med tanke på arbeidsplasser og inntekter.

7.8 Konsekvenser for næringsinteresser

Næringsinteresser i denne plansaken omfatter butikkvirksomheten. Plantiltaket gir oppgraderte lokaler og bedre trafikkforhold. Det sikrer fortsatt drift av en godt etablert dagligvarebutikk og bidrar til nye arbeidsplasser. Økt butikkareal vil åpne for større vareutvalg og gjøre butikken mer attraktivt.

7.9 Interesse motsetninger

Vi har ikke avdekket interesse motsetninger i plansaken.

7.10 Avveining av virkninger

I korte trekk medfører plantiltaket disse virkningene for omgivelsene:

- (+) Tiltakshaver skal samtidig med butikkutvidelsen utføre ulike trafiksikringstiltak for parkering, atkomst, varetransport og myke trafikanter, samt at vegvesenet vil redusere busslommens størrelse.
- (+) Plantiltaket vil sikre butikkvirksomheten og arbeidsplassene, samt skape en fornyet og attraktiv butikk for kundene.
- (+) Boligområdet sikres drift av nærbutikken sin. Kort avstand mellom butikken og boligområdet reduserer bilbruken.
- (-) Utvidelsen medfører riving av butikkens sørlige del og nabohuset. Formålsendring fra bolig til forretning.
- (0) Utvidelsen vil ikke endre opplevelsen av området i vesentlig grad; butikken har eksistert i lengre tid og utvidelsen er moderat. Butikkarealet kan økes med inntil 400 m², mens byggehøyden beholdes som i dag.
- (+) Butikken vil få et nytt estetisk uttrykk.
- (+) Ved å trekke butikken mot nord oppnås et større og mer oversiktlig parkeringsareal, samt gangareal. En separering av trafikkareal og gangsoner gjør det tryggere for barn og voksne å ferdes i området.
- (+) Ved å trekke butikken mot nord oppnås også større grøntareal, som øker kvaliteten på området ved at det ikke bare framstår som en stor asfaltdekt flate.
- (-) Butikkarealet økes noe og det vil derfor forventes at trafikken vil øke noe. Butikken fungerer i stor grad som en nærbutikk, det kan derfor ikke forventes like stor vekst i trafikken som arealøkningen på 35 % kan tilsi.

Oppsummert er riving av eksisterende bygninger og formålsendring for boligeiendommen de største negative konsekvensene med plantiltaket. Men tiltakshaver og grunneierne er enige om betingelser for en eventuell overdragelse, om plantiltaket godkjennes av myndighetene.

At butikken kan trekkes lenger mot nord gir positive virkninger for trafikkforholdene, samt at det gir større grøntareal og bedre kvalitet på utearealene. Tiltakene vil gi bedre omgivelser for butikkvirksomheten og nærmiljøet. Opplevelsen av forretnings- og boligområdet vil ikke endres i negativ retning.

8. Innkomne innspill til oppstartsmeldingen

Innspillene er kort referert og kommentert nedenfor:

Kystverket, datert 29.01.20

Plantiltaket har ikke noen betydning eller virkning for statlige anlegg og installasjoner i sjø og er generelt sett ikke relatert til Kystverkets planansvar. Kystverkets saksfelt er ikke berørt. Har ingen avgjørende kommentarer til planarbeidet.

Kommentar:

Innspillet tas til orientering.

Direktoratet for mineralforvaltning, datert 13.02.20

Berører ikke registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift. Planen vil ikke omfatte uttak av masse som vil omfattes av mineralloven. Har derfor ingen merknader. Dersom det viser seg at noen av deres fagområder kan bli berørt ber de om å få saken oversendt ved offentlig ettersyn.

Kommentar:

Innspillet tas til orientering.

NEAS, e-post sendt 14.02.20

Har ikke spesielle merknader. Ved anleggsarbeid må det tas hensyn til noen lavspentkabler. Dersom butikken behøver fornying/flytting av kraftforsyning vil tidlig prosjektering/planlegging legge til rette for gode løsninger. Ladepunkt for el-bil kan for eksempel være aktuelt. Trafo-kapasitet og kabelføringer må da vurderes. Kartutsnitt av nettet er vedlagt, jf. figur 10.

Kommentar:

Innspillet tas til orientering. Tiltakshaver avklarer behov for endring av kraftforsyning ved detaljprosjekteringen. Ladepunkt for el-bil er mer hensiktsmessig ved kjøpesenter og butikker hvor kundene oppholder seg i lengre perioder enn hva de gjør i en dagligvarebutikk. Tiltakshaver velger derfor å ikke etablere ladepunkt.

Fylkesmannen i Møre og Romsdal, datert 14.02.20

Ifølge Statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging er det et mål at planlegging skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer/tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Målet er forankret i bærekraftmål nr. 13; stoppe klimaendringene.

Hvordan man bygger ut områder bør m.a. redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Iht. klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Selv om Rensvik er et mindre sted i den store sammenheng så er det positivt om man planlegger for økt sykkel og gange også her. Sett i et folkehelseperspektiv er det bra med tiltak som bidrar til økt sykkelbruk blant både barn og voksne.

Sentralt plassert og stort nok areal til sykkelparkering må prioriteres, og det bør vurderes hvor vidt sykkelparkeringen skal ha overbygg. Dette kan med fordel forankres i planen.

I sjekklista for ROS-analysen i oppstartsvareselet ser vi at potensiell risiko som overvann, ulykkespunkt på trafikknettet, støy og klimatilpasning skal vurderes nære i ROS-analysen. NGU sitt løsmassekart viser at planområdet ligger i et område med stor mulighet for marin leire. Dette betyr at man ikke kan utelukke faren for ustabil grunn/kvikkleire. Fylkesmannen mener derfor at ROS-analysen må inkludere en vurdering av muligheten for ustabil grunn/kvikkleire. Minner om at reell fare skal avklares senest på siste plannivå.

Det er bra at klimatilpasning skal vurderes i ROS-analysen. «Klimaprofil Møre og Romsdal» gir et kunnskapsgrunnlag for klimatilpasning i fylket. Videre kommer det fram av *retningslinjene for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning* at det skal vurderes hvordan hensynet til et endret klima kan ivaretas. Planer skal blant annet ta hensyn til behovet for åpne vannveier, overordnede blågrønne strukturer og forsvarlig overvannshåndtering. Bevaring, restaurering og etablering av naturbaserte løsninger bør vurderes. Velges andre løsninger, skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort. Fylkesmannen ber om at deres merknader blir tatt hensyn til i videre planarbeid.

Kommentar:

Det legges til rette for økt sykkel og gange i plantiltaket. Det iverksettes trafikk-sikringstiltak og det legges vekt på å separere de myke trafikantene bedre fra biltrafikken. Ellers viser vi til planbeskrivelsen hvor dette er omtalt.

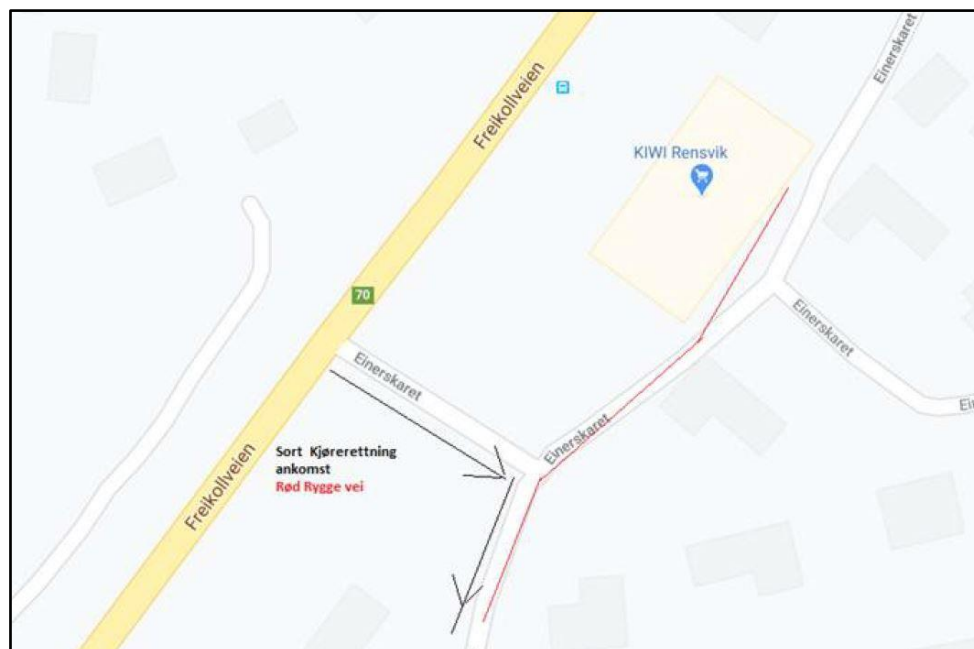
Sykkelparkering prioriteres og det tillates takoverbygg om tiltakshaver finner det hensiktsmessig. Med tanke på klima og biltrafikk vil ikke butikken generere økt bilbruk i stor grad siden den ligger i et boligområde og inntil en innfartsveg, så det er korte avstander for kundene å nå inn til butikken. Når det gjelder vurdering av ustabil grunn/kvikkleire og overvannshåndtering viser vi til vedlagt ROS-analyse.

Innspillet for øvrig tas til orientering.

Thor Arne Barsøe, Einerskaret 35, e-post sendt 17.02.20

Bekymringsmelding vedr. sikkerheten ved varetransport: Vogntog kommer fra hovedvegen inn i Einerskaret og svinger til høyre for å «rette» ut vogntoget. Rygger så fra nedenfor krysset, gjennom krysset, forbi innkjøringen til parkeringsplassen til butikken og bort til varemottaket. En relativt lang strekning som er skoleveg, adkomst til buss og overgangsfelt for skolevegen.

Ved KIWI-etableringen ble det avholdt et infomøte for naboer og velforening (mener jeg å huske) hvor det ble spurt om hvordan vareleveranse skulle gjøres. Det ble fortalt at varebilene skulle kjøre inn på parkeringen, for så rygge seg bak til varemottaket. Håper noen kan se på dette før det skjer en ulykke, for den kommer før eller siden.



Figur 17: Kartutsnitt vedlagt innspillet fra Barsøe

Kommentar:

I planforslaget er det foreslått en bedre løsning for varetransporten ved at krysset riksvegen/Einerskaret utbedres og semitrailerne skal benytte butikkens parkeringsareal til manøvreringsareal for å komme inntil varemottaket, uten å måtte ta i bruk Einerskaret.

Avinor, datert 18.02.20

Planområdet ligger ca. 1980–2120 m sør for landingsterskel til bane 07 (fra vest) ved Kristiansund lufthavn. Planområdet ligger innenfor horisontalflaten, som er en hinderflate (høyderestriksjonsflate) i restriksjonsplanen for lufthavnen. Horisontalflaten ligger på kote 107,5 moh, dvs. 45 m over rullebanen. Siden terreng høyden innenfor planområdet ligger på kote 39 – 42 moh, vil den planlagte forretningen og bruk av kraner ikke komme i konflikt med horisontalflaten (hinderflate). Det legges til grunn at kraner opererer maksimalt 20 m over takene på ny bebyggelse.

Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises det til informasjon om regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder på Luftfartstilsynet sin hjemmeside. Planområdet er vurdert med hensyn til byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen: Planområdet faller utenfor BRA-krav gitt av flynavigasjonsanlegget LOC07, men innenfor BRA-krav gitt av VDF med 110 moh. Siden ny bebyggelse ikke vil bryte BRA-krav, vil det ikke være behov for en egen bestemmelse om krav til radio-teknisk vurdering og godkjenning. Det settes ingen BRA-krav til bruk av kraner uansett type. Til orientering er planområdet ikke berørt av gjeldende flystøysoner for Kristiansund lufthavn.

Kommentar:

Innspillet tas til orientering.

NVE, e-post sendt 18.02.20

PBL og TEK17 setter tydelige krav til sikkerhet mot flom, erosjon og skred. På reguleringsnivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes.

Hensynet til flom må også sees i sammenheng med lokal overvannshåndtering. Økt grad av utbygging i nedbørsfeltet gir økt andel tette flater, som bidrar til raskere avrenning og krappere flomtopper nedstrøms. Dersom vassdraget ikke har kapasitet til å ta imot den økte avrenningen, må det planlegges med tilstrekkelige fordrøynings tiltak i nedbørsfeltet som kompenserer økningen. Dette må tidlig i planprosessen settes av tilstrekkelig areal. Info om overvann: www.nve.no/hydrologi/urbanhydrologi.

Hvis det er behov for at NVE gjør en konsesjonspliktavurdering av vassdragstiltak i planen, ber vi om at dette kommer klart frem av oversendelsesbrev.

Velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må ta hensyn til anlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen. Kommer planen i berøring med energiinteresser, bør berørte energiselskap involveres tidlig.

Informerer om ulike veiledere og verktøy. Berører planen NVEs saksområder skal de ha den tilsendt ved offentlig ettersyn. De legger til grunn at kommunen vurderer om planen ivaretar nasjonale/regionale interesser. I plandokumentene må det framgå tydelig hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet. Alle relevante fagutredninger må være vedlagt. NVE prioriterer reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger.

Kommentar:

Innspillet tas til orientering.

Planområdet ligger i et område med potensiale for at marine avsetninger og forekomster av kvikkleire er til stede, jf. vedlagt ROS-analyse hvor temaet er vurdert.

Vi ber om at NVE uttaler seg om temaet og vurderingen i ROS-analysen ved offentlig ettersyn.

Overvannshåndtering er omtalt i ROS-analysen.

Strømløseleverandør i området, NEAS, er høringspart i plansaken.

Møre og Romsdal fylkeskommune, datert 20.02.20

Forutsetter at løsning for holdeplassen tilfredsstiller krav til sikkerhet og manøvrering. Arealet ligger i et område med tett boligbebyggelse, tidligere kommunesenter. Det er slik sett naturlig å vurdere det som et lokalsentrum innenfor kommunen. Diskusjonen om hva dette eventuelt skal innebære bør tas i kommuneplanens arealdel som er varslet oppstart om. Inntil videre gjelder derfor at handelsarealet ikke kan overstige 3000 m² uten at det følges av en konsekvensutredning. Utover dette har de ingen merknader.

Kommentar:

Bussholdeplassen er regulert i henhold til håndbok V123. Tillatt handelsareal er inntil 1 400 m². Øvrig del av innspillet tas til orientering.

Statens vegvesen, datert 24.02.20

Har tidligere diskutert prosjektet med tiltakshaver. Fornøyd med at planområdet nå også omfatter eksisterende busslomme og krysset til Rv70, samt de tema som skal vurderes nærmere. For å ivareta trafikksikkerheten må en se på gode interne løsninger for å separere biltrafikk, varelevering og myke trafikanter.

Kryss Einerskaret/Freikollveien må utbedres i tråd med krav gitt i N100, da ny/større butikk vil kunne føre til en trafikkøkning. Krysset må reguleres slik at største dimensjonerende kjøretøy kan komme seg ut på riksvegen med kjøremåte A. Utbedringen må sikres gjennom rekkefølgekrav.

Eksisterende busslomme har i dag en utforming som er toveislomme, men trafikkeres kun med en retning. Planen må regulere en ensidig busslomme i tråd med N100. Busslommen vil dermed bli lengre, men smalere og vil føre til muligheter for bedre utnyttelse/forskjønnelse av arealet mellom busslommen og butikken.

Vegvesenet ønsker å etablere busslomme på motsatt side av riksvegen. For å kunne tilrettelegge for trygge krysningspunkt og gangforbindelse mellom busslommene ønsker de at rabatten mellom riksvegen og eksisterende parkeringsplass opprettholdes som i dag. Ved etablering av kundeparkering må eksisterende rabatt mellom dagens parkeringsareal og riksvegen bestå og plassene nærmest riksvegen fjernes. For å ivareta arealbehov for fremtidig utbedring av riksvegen må også plassene nærmest riksvegen for ansatte trekkes lenger unna enn foreslått.

Dersom merknadene over imøtekommes aksepteres en byggegrense på om lag 20 m fra riksvegen.

Kommentar:

Innspillene er imøtekommet i planforslaget. Rabattene opprettholdes i kombinasjon med grøntareal, med en noe annen utforming enn dagens situasjon.