

Kristiansund kommune  
Postboks 178  
6501 KRISTIANSUND N

**Vår ref.**  
19/00455-4

**Vår dato:**  
12.04.2019

**Deres ref.**  
2012/2617-33

**Deres dato:**  
09.01.2019

**Vår saksbehandler:**  
Einar K Merli - 976 51 687

---

## Kristiansund kommune - Kommuneplaner - Varsel om oppstart av arbeid med kommuneplanens arealdel 2019-2030 - Uttalelse fra Avinor

Vi viser til kommunens brev av 09.01.2019 vedrørende varsel om oppstart av arbeid med kommuneplanens arealdel 2019-2030. Videre har Avinor fått utsatt svarfristen til 12.04.2019, jf. e-poster fra Christanse Reitan Yttervik, datert 25.03.2019 og 03.04.2019.

### 1. Innledning

Lufftartilsynet har den 18.05.2016 med hjemmel i § 1 i *Forskrift om sertifisering av flyplasser mv. datert 25.08.2015*, jf. *artikkel 6 i EU-forordning nr. 139/2014*, sertifisert Kristiansund lufthavn Kvernberget.

### 2. Lufthavnarealer

Avinor foreslår en ny avgrensning av lufthavnarealene (kode 2030) i arealdelen til kommuneplanen. Den nye avgrensningen er vist i vedlegg 1 (datert 12.04.2019) med blå stiplet strek på utsnitt av gjeldende arealdel, vedtatt av bystyret i Kristiansund 22.02.2011. Der hvor avgrensningen ligger inntil eksisterende eiendomsgrense følges denne. Den nye avgrensningen av lufthavnarealer vil bli ettersendt kommunen i dwg-format.

Avinor har prøvd å trekke en hensiktsmessig utstrekning av lufthavnarealene basert på masterplanen til Kristiansund lufthavn. Det medfører at deler av de arealene Avinor har kjøpt av Kristiansund kommune kan tilbakeføres til kommunen, eksempelvis arealer til deler av turveien rundt lufthavnen.

Når det gjelder lufthavnarealet på sørsiden av Kvernberget som tidligere har vært avsatt til et navigasjonsinstrument (LOC), så er det pr. dato ingen planer om å etablere det. Avinor foreslår at arealet med tilførselsvei kan tas ut av arealdelen til kommuneplanen og erstattes med LNF-område. Dersom det ved en senere anledning skulle bli aktuelt å realisere, legger vi til grunn at dette kan gjennomføres også om arealet er LNF-område i kommuneplanens arealdel.

Avinor stiller gjerne opp i et møte med kommunen og drøfter en hensiktsmessig avgrensning av lufthavnarealene.

### 3. Restriksjonsplan og byggerestriksjonskart (BRA-kart) for Kristiansund lufthavn Kvernberget

For Avinor er det viktig at høyderestriksjonene rundt rullebanen og byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene blir ivaretatt gjennom kommuneplanen med tilhørende bestemmelser slik Luftfartstilsynet krever. Overholdelse av høyde- og byggerestriksjonskravene er viktig for flysikkerheten og regulariteten, og nødvendig for at lufthavnen skal beholde sin sertifisering i henhold til regelverket.

Luftfartstilsynet har stilt krav om at bestemmelser for hinderfrihet i forbindelse med inn-/utflyging blir ivaretatt ved de enkelte lufthavnene. Luftfartsloven krever at hinderflatene i restriksjonsplanen og byggerestriksjonene for flynavigasjonsanleggene behandles på en slik måte av planmyndighetene at det kan utøves kontroll over områdene og bruken av disse. Det er disse flatene som bestemmer blant annet hvilke minima<sup>1</sup> den enkelte lufthavn vil få ved flyoperasjoner.

Luftfartsloven og retningslinjer som tidligere er sendt flyplasskommunene fra Samferdselsdepartementet, presiserer at hovedregelen er at hinderfriheten rundt flyplassene skal ivaretas gjennom Plan- og bygningslovens (PBL) bestemmelser. I PBL § 11-8 er det fastsatt at kommuneplanen i nødvendig utstrekning skal vise hensyn og restriksjoner som har betydning for bruken av areal. Hensyn og forhold som inngår i PBL § 11-8 siste ledd bokstav a til f, skal markeres i kommuneplanen som hensynssoner med tilhørende retningslinjer og bestemmelser. Når et område senere tas under regulering, gjøres disse forholdene gjeldende i reguleringsplanen.

Restriksjonsplanen og byggerestriksjonskartet (BRA-kartet) for Kristiansund lufthavn må legges inn som egne hensynssoner H190 (andre sikringssoner) i arealdelen til kommuneplanen. Hensikten med å skille ut egne hensynssoner på denne måten, er å vise hvilke viktige hensyn som må iakttas innenfor sonene, uavhengig av hvilken arealbruk det planlegges for. I dette tilfelle dreier det seg om:

- Høyderestriksjonene/hinderflatene rundt rullebanen i henhold til restriksjonsplanen for lufthavnen, hjemlet i *EASA-krav CS ADR-DSN.H (obstacle limitation surfaces) og CS ADR-DSN.J.480 (precision approach runways) gjeldende fra 01.09.2015.*
- Byggerestriksjoner rundt flynavigasjonsanleggene i henhold til BRA-kartet, hjemlet i § 6 i *Forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste (BSL G 6-1 vedtatt 27.06.2011).*

Videre må det stilles krav i bestemmelsene til arealdelen om at alle nye reguleringsplaner innenfor restriksjonsområdene skal innarbeide høyderestriksjonene i form av hensynssoner eller det må angis i bestemmelsene maksimal tillatt byggehøyde (mønehøyde) på bygninger og anlegg som ikke overstiger høyderestriksjonene i restriksjonsplanen.

Avinor er i ferd med å oppdatere både restriksjonsplanen (ENKB-P-08) og byggerestriksjonskartet (BRA-kartet, ENKB-P-09). Disse vil bli sendt Kristiansund kommune i pdf- og sosi-format så snart de foreligger.

---

<sup>1</sup> Minima angir hvor langt ned mot banen et fly kan gå i dårlig sikt før piloten skal se banen/innflygingslysene. Hvis piloten i denne høyden ikke kan se banen/innflygingslysene, skal landingen avbrytes.

Det vil være hensiktsmessig å legge inn yttergrensene for restriksjonene som hensynssoner på arealdelen, og at overnevnte restriksjonsplan og BRA-kart legges som egne vedlegg til arealdelen, som mer detaljert viser høyderestriksjonene.

Når det gjelder bestemmelse for hensynssonene, foreslås følgende tekst:

***Andre sikringssoner, høyderestriksjoner/byggerestriksjoner omkring Kristiansund lufthavn (H190)***

*Innenfor hensynssone H190\_1 gjelder de høyderestriksjoner som er angitt med koter (sorte streksymboler) på gjeldende restriksjonsplan for Kristiansund lufthavn, Avinors tegning ENKB-P-08. For områder beliggende mellom de viste koter, skal høyderestriksjonen beregnes gjennom interpolasjon. Innenfor restriksjonsområdet kan det ikke etableres hinder (bygninger, vegetasjon, anlegg eller andre innretninger) som overstiger høyderestriksjonene som angitt på plankartet. Vegetasjon skal holdes under hinderflatene, og nødvendig fjerning av vegetasjon vil bli gjennomført av Avinor. Det gjelder egen saksbehandlingsrutine for håndtering av utsjekk mot hinderflatene rundt rullebanen på lufthavnen.*

*Alle nye reguleringsplaner innenfor hensynssone H190\_1 skal innarbeide høyderestriksjonene i form av egne hensynssoner på reguleringsplanene. Alternativt må det i nye reguleringsplaner angis bestemmelser med maksimal tillatt byggehøyde (mønehøyde) på bygninger og anlegg som ikke overstiger høyderestriksjonene i restriksjonsplanen ENKB-P-08 for lufthavnen.*

*Dersom det skal benyttes byggekraner som bryter høyderestriksjonene i restriksjonsplanen, skal Avinor Kristiansund lufthavn varsles på forhånd og godkjenne kranbruken.*

*Alle søknader om etablering av nye bygninger og anlegg innenfor hensynssonene H190\_2, dvs. områder med byggerestriksjoner rundt flynavigasjonsanlegg ved Kristiansund lufthavn vist med koter (røde streksymboler) på Avinors tegning ENKB-P-09, skal håndteres etter egen saksbehandlingsrutine. For områder beliggende mellom de viste koter, skal byggerestriksjonen beregnes gjennom interpolasjon.*

Vedlegg 2 viser hvordan Avinor ser for seg en normal saksgang i forhold til utsjekk mot hinderflatene rundt rullebanen, vist i restriksjonsplanen, tegning ENKB-P-08. Mens vedlegg 3 viser hvordan Avinor ser for seg en normal saksgang i forhold til utsjekk mot byggerestriksjonsflatene rundt flynavigasjonsanleggene, vist i BRA-kartet, tegning ENKB-P-09.

Det er Avinor Flysikring AS som nå gjennomfører og godkjenner alle radiotekniske vurderinger der bygg og kraner overstiger/bryter byggerestriksjoner i BRA-kart (Avinors tegning ENKB-P-09) for lufthavnen.

Radiotekniske vurderinger av bygg og kraner bestilles og bekostes av tiltakshaver (utbygger). Bestilling skal sendes til Avinor Flysikring AS på følgende e-post: [post@avinor.no](mailto:post@avinor.no)

En brukerveiledning for hvordan BRA-kart skal leses finnes på følgende side:

[https://avinor.no/globalassets/konsern/miljo-lokal/bra-kart/bra\\_brukerveiledning\\_1-2.pdf](https://avinor.no/globalassets/konsern/miljo-lokal/bra-kart/bra_brukerveiledning_1-2.pdf)

Dersom man i en plan- eller byggesak er usikker på bruken av BRA-kartet, bes man kontakte Avinor Flysikring AS.

Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder:

<https://luffartstilsynet.no/aktorer/flysikkerhet/luffartshinder-oppstilling-og-bruk-av-kraner/>

#### 4. Turbulensvurderinger

Etablering av nye bygg/anlegg i nærområdene til rullebanen kan skape uønsket turbulens, som vil være uheldig i forhold til flysikkerheten. Størrelsen og plassering av tiltakene vil være avgjørende med hensyn til turbulenspåvirkning for rullebanen. Erfaring fra tilsvarende problemstillinger, og de vurderinger som er gjort, tilsier at større bygg/anlegg mv. ikke bør ha en høyde over eksisterende terreng som er større enn 1/35 av avstanden til rullebanens senterlinje eller forlengede senterlinje. Dersom denne høyden overskrides, må tiltaket vurderes mht. turbulenseffekter, eventuelt ved hjelp av en turbulensanalyse. En slik vurdering vil ta hensyn til tiltakets utforming, lokale vindforhold (vindretning og styrke, samt turbulensintensitet), vanlig banebruk, hvor turbulens kan inntreffe, hvilke flytyper som kan bli påvirket, hvilken fase i avgang/landing kan bli påvirket, hvor ofte problemet kan oppstå, risiko for personell og materiell etc. Avinor vil ikke tillate byggeprosjekter som forverrer turbulenssituasjonen ved Kristiansund lufthavn.

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i kommuneplanens arealdel, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.B.015 med tilhørende veiledning GM1 ADR-DSN.B.015 (b) samt AMC1 ADR.OPS.B.075:

##### ***Turbulensforhold ved Kristiansund lufthavn***

*Bygg, massedeponi, snødeponi eller andre anlegg som vil få en høyde over rullebanen som er større enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse med 2 km (basert på terskelhøyde), må forelegges Avinor for eventuell godkjenning. Dersom tiltaket ligger på terreng som er lavere enn rullebanen, skal tiltaket forelegges Avinor dersom det i seg selv er høyere enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse. Avinor vil kostnadsfritt gjøre en forenklet vurdering av mulige turbulenseffekter tiltaket kan ha på operasjoner med luftfartøy. Dersom Avinor finner at det er nødvendig med en mer detaljert turbulensanalyse, må tiltakshaver besørge og bekoste slik analyse fra anerkjent leverandør. Dersom Avinor ikke godkjenner tiltaket, kan tiltakshaver påklage/anke beslutningen til Luftfartstilsynet. Klagen/anken skal sendes via Avinor for kommentar.*

#### 5. Farlig eller villedende belysning

Det er av stor betydning for Avinor at det ikke etableres farlig eller villedende belysning i nærheten av innflygingslysanleggene til lufthavnen, jf. EASA-krav AMC1 ADR.OPS.B.015(a) og EU-regulativ nr. 139/2014, artikkel 9(c). Det er særlig lys som på grunn av intensitet, utforming eller farge, som kan medføre en fare for flysikkerheten eller være villedende ved at de forhindrer eller vanskeliggjør riktig tolkning av flyplassbelysningen. Reklameskilt bør prosjekteres med dempere. Det er avgjørende at belysningen rettes mest mulig ned mot bakken.

Når det gjelder planbestemmelse, kan man videreføre den fra gjeldende kommuneplan:

##### ***Farlig eller villedende belysning ved Kristiansund lufthavn***

*Avinor skal høres i forbindelse med søknad om tiltak som endrer lyssettingen rundt lufthavnen og som kan ha innvirkning på sikkerheten for lufttrafikken.*

#### 6. Innflygingslys - Frisikt

Avinor ber om at det i arealdelen legges inn egen hensynssone rundt innflygingslysene ved vestre baneende som sikrer fri sikt i forbindelse med innflyging, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.M.630(b).

Hensynssonen er vist med gul skravur i vedlegg 1.

Følgende bestemmelse knyttes til hensynssonen:

***Frisikt – Restriksjonsområde rundt innflygingslysene***

*Restriksjonsområdet rundt innflygingslysene skal sikre at ingen objekter, med unntak av antenner for instrumentlandingsystem, skal gjennomtrengre et plan gjennom innflygingslysene ut til 60 meter fra senterrekken sideveis, og som avsluttes 60 meter i forlengelsen av ytterste innflygingslys.*

## 7. Flystøysoner

Gjeldende flystøysonekart for Kristiansund lufthavn er for perioden 2008 – 2018, utarbeidet av SINTEF, rapport A13886 datert 06.01.2010, i medhold av retningslinje T-1442 om behandling av støy i arealplanlegging.

Avinor har startet arbeidet med nye støyberegninger for Kristiansund lufthavn. Det er forventet at disse vil foreligge i løpet av 4.kvartal 2019. De nye støyberegningene med tilhørende støysonekart vil bli ettersendt kommunen.

Flystøysonene bør legges inn som hensynssoner i arealdelen til kommuneplanen med følgende bestemmelse:

***Flystøysoner rundt Kristiansund lufthavn***

*Innenfor rød støysone (H210) bør det ikke oppføres støyfølsom bebyggelse. Innenfor gul støysone (H220) kan ny støyfølsom bebyggelse vurderes dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold i henhold til Miljøverndepartementets retningslinje T-1442/2016 for behandling av støy i arealplanlegging eller senere gjeldende retningslinje.*

*Ved søknad om byggetillatelse innenfor hensynssonene, skal det utarbeides rapport med bygningstegninger og utomhusplan som viser støyisolering/støyavskjerming i henhold til gjeldende retningslinjer og forskrifter. Nødvendige støyreducerende tiltak skal være gjennomført før ferdigattest kan gis.*

Det gjøres imidlertid oppmerksom på at det innenfor gul flystøysone sjelden vil være mulig å overholde kravene til utendørs støy i henhold til grenseverdiene i tabell 3 i retningslinjen da det er vanskelig å skjerme uteområder for støy som kommer ovenfra.

## 8. Akvakulturanlegg og søppelfyllinger/avfallsdeponier

Av hensyn til flysikkerheten vurderer Avinor all ny virksomhet/aktivitet rundt en lufthavn som kan tiltrekke seg fugl. Det vil ved en lufthavn være en viss risiko for kollisjon mellom fly og fugl, såkalt «birdstrike», som Avinor har som mål å redusere til et minimum. Denne faren er mest kritisk ved avganger. I forbindelse med EU-regulativ nr. 139/2014 skal Avinor som flyplasser overvåke en 13 km sone, og være oppmerksom på etableringer som kan tiltrekke seg fugl innenfor sonen.

SFT's tidligere retningslinje TA-533 (Veiledende retningslinjer for deponering av kommunalt avfall i fylling) sier at avfallsplass ikke må ligge nærmere flyplass enn 7 km. Avinor er av den oppfatning at dette punktet også vil gjelde analogt for virksomheter som håndterer fisk, eksempelvis oppdrettsanlegg.

Avinor henstiller sterkt til at det ikke legges nye oppdrettsanlegg eller søppelfyllinger/avfallsdeponier innenfor en avstand av 7 km fra Kristiansund lufthavn. Det vises i den forbindelse til følgende *bestemmelser i EU-regulativ nr. 139/2014*:

- *ADR.OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction (b) og (c).*
- *ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes (a) (3).*
- *AMC1 ADR.OPS.B.075 (a).*

Det er viktig at Avinor er fast høringsinstans for alle søknader om etablering av akvakultur samt kaste- og låssettingssted innenfor en avstand av 7 km fra Kristiansund lufthavn.

## 9. Ny forskrift vedrørende modellfly/droner

Avinor vil orientere om ny *forskrift om luftfartøy som ikke har fører om bord mv av 30.11.2015, hjemlet i luftfartsloven*. Forskriften trådte ikraft fra 01.01.2016 og gjelder for all flyging med modellfly eller luftfartøy som ikke har fører om bord, såkalte droner. Avinor vil særlig nevne § 7 tredje ledd om at det ikke er tillatt å fly modellfly nærmere enn 5 km fra en lufthavn uten tillatelse fra lokal lufttrafikkjeneste.

## 10. Avsluttende merknader

Dersom overnevnte bestemmelser med hensyn til høyderestriksjoner/byggerestriksjoner omkring Kristiansund lufthavn (punkt 3), turbulensforhold ved Kristiansund lufthavn (punkt 4), farlig eller villedende belysning (punkt 5) og frisikt – restriksjonsområde rundt innflygingslysene (punkt 6) ikke innarbeides i kommuneplanens arealdel, vil Avinor senere vurdere å fremme en innsigelse til planen, jf. *Plan- og bygningsloven § 5-4*.

### Med vennlig hilsen

Avinor AS

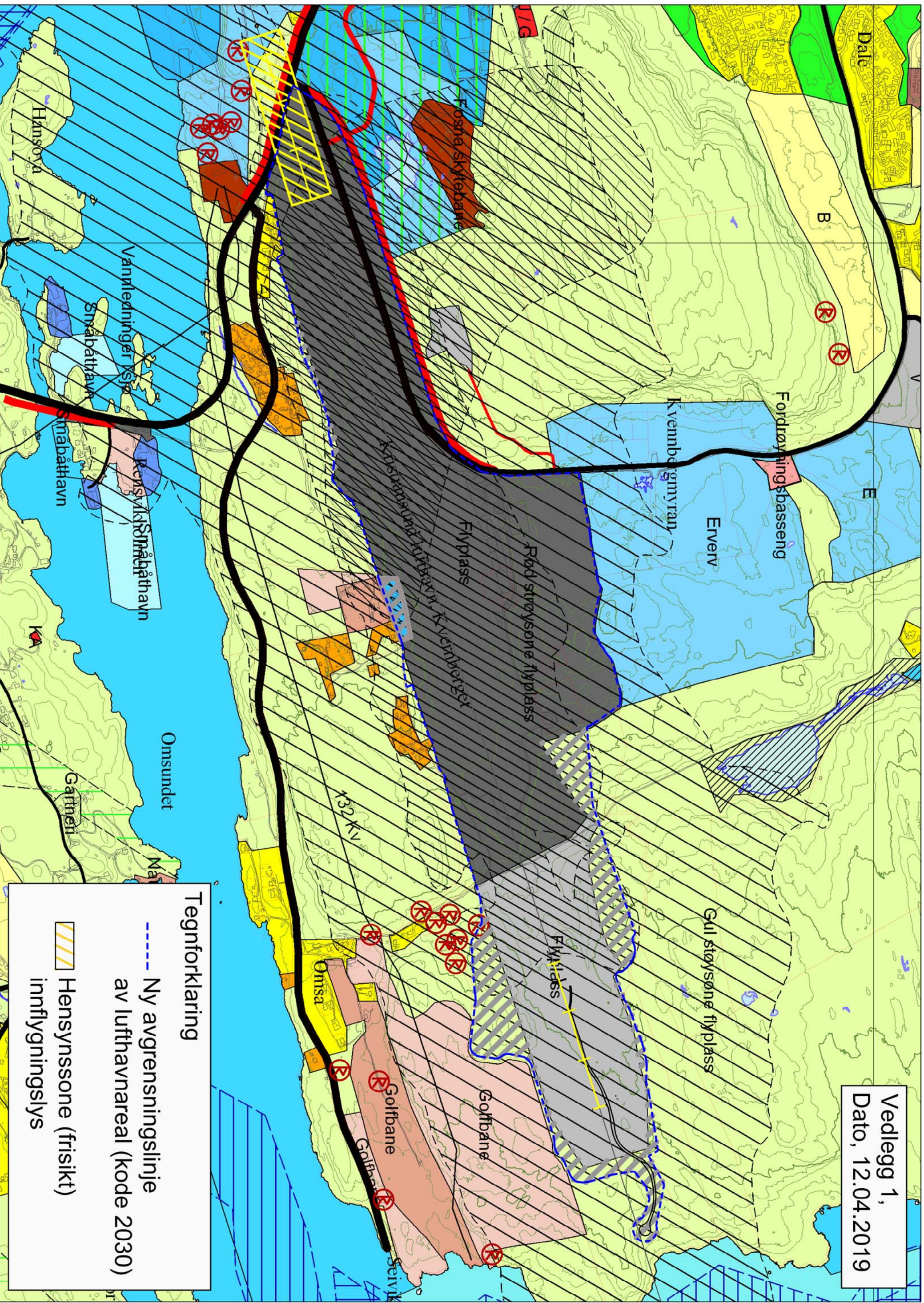
Einar K Merli  
Arealplanlegger  
Masterplaner og arealdisponering

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi: Fylkesmannen i Møre og Romsdal

Vedlegg 3





Tegnforklaring

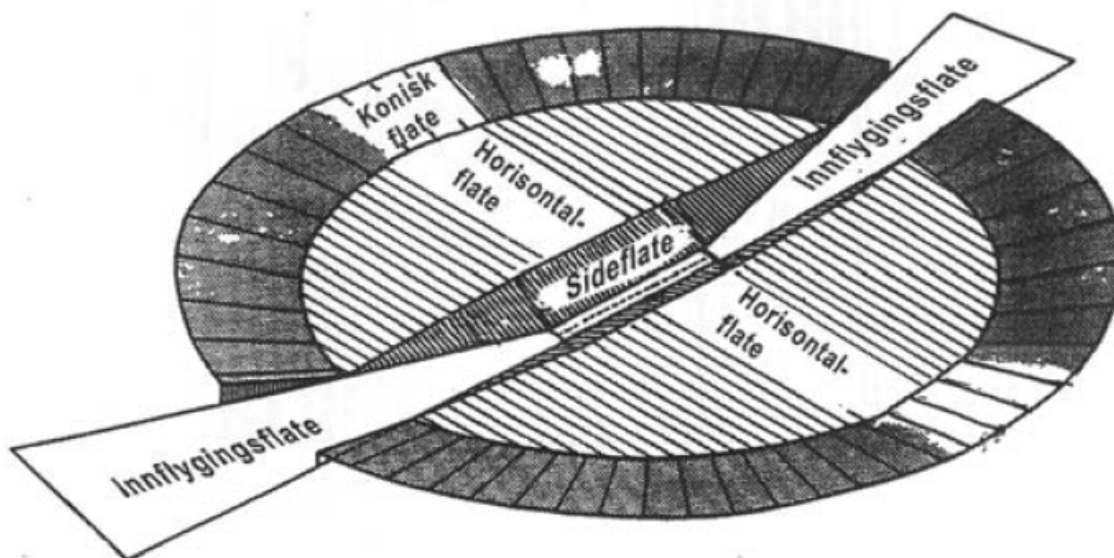
- Ny avgrensningsslinje av lufthavnareal (kode 2030)
- ▨ Hensynssone (frisikt) innflygningslys



**Normal saksgang i forhold til utsjekk mot hinderflatene rundt rullebanen i restriksjonsplanen fra Avinor, tegning ENKB-P-08, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H (obstacle limitation surfaces) og CS ADR-DSN.J.480 (precision approach runways) gjeldende fra 01.09.2015.**

Lov om luftfart stiller som krav at det for drift av flyplasser skal foreligge en konsesjon og et utformingssertifikat. Som en del av sertifiseringsvilkårene forutsettes det at det utarbeides en restriksjonsplan med fastsettelse av hinderflater i medhold av EASA-krav CS ADR-DSN.H (obstacle limitation surfaces) og CS ADR-DSN.J.480 (precision approach runways). Fastsatte hinderflater skal være et redskap for å definere hvilke objekter på og rundt flyplassen som er å anse som hinder. Hinderflatene består blant annet av utflygingsflater, innflygingsflater, indre innflygingsflater, horisontalflate, sideflater, indre sideflater og konisk flate.

Nedenfor følger en prinsippsskisse som viser de ulike hinderflatene rundt rullebanen:



Innenfor områder avgrenset av høyderestriksjoner/hinderflater rundt rullebanen i medhold av EASA-krav CS ADR-DSN.H (obstacle limitation surfaces) og CS ADR-DSN.J.480 (precision approach runways), gjelder de høyderestriksjoner som er angitt med sorte streksymbol på restriksjonsplanen for Kristiansund lufthavn Kvernberget, tegning ENKB-P-08. Disse høyderestriksjonene skal sikre hinderfrihet under inn- og utflygning. Avgrensningen av områder underlagt de aktuelle høyderestriksjonene, avmerkes som hensynssone på arealdelen til kommuneplanen. Det er byggeforbud for tiltak som penetrerer/skjærer gjennom hinderflatene som er definert i overnevnte restriksjonsplan.

Kommunen skal først kontrollere om et omsøkt tiltak er under eller over hinderflatene rundt rullebanen. Dersom tiltaket penetrerer/skjærer gjennom hinderflatene i restriksjonsplanen, er dette i strid med høyderestriksjonene etter EASA-regelverket, jf. CS ADR-DSN.J (obstacle limitation requirements), og derved underlagt følgende saksbehandling:

- En søknad om dispensasjon fra hinderflatene i restriksjonsplanen for lufthavnen må rettes til Avinor, Postboks 150, 2061 Gardermoen eller [post@avinor.no](mailto:post@avinor.no).
- Avinor vil vurdere om Avinor skal søke Luftfartstilsynet om forhåndsgodkjenning av tiltaket relatert til lufthavnens utformingssertifikat.
- Avinor kan i forbindelse med saksbehandlingen av dispensasjonssøknaden forlange at tiltakshaver bekoster en risikoanalyse for tiltaket, utført av firma som har nødvendig kompetanse på området.



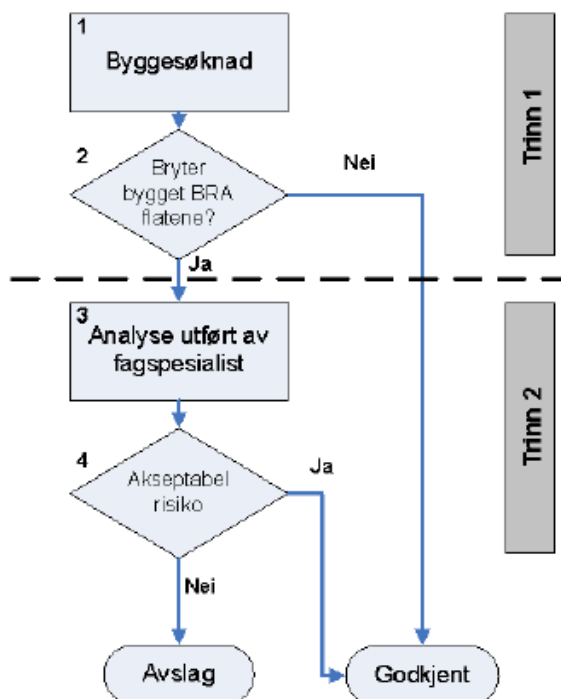
## Normal saksgang i forhold til utsjekk mot byggerestriksjonsflatene rundt flynavigasjonsanleggene i byggerestriksjonskart (BRA-kart) fra Avinor, tegning ENKB-P-09, jf. § 6 i Forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste (BSL G 6-1) av 27.06.2011.

Innenfor områder avgrenset av høyderestriksjoner rundt flynavigasjonsanlegg (NAV-anlegg), gjelder de høyderestriksjoner som er angitt med røde streksymbol på BRA-kartet for Kristiansund lufthavn Kvernberget, tegning ENKB-P-09. Disse høyderestriksjonene skal sikre NAV-anleggene nødvendig funksjonsdyktighet. Avgrensningen av områder underlagt aktuelle høyderestriksjoner for hvert enkelt NAV-anlegg, avmerkes som hensynssone på arealdelen til kommuneplanen.

Saksbehandling ved byggesøknad innenfor byggerestriksjonsflatene (BRA-flatene) til flynavigasjonsanleggene, er som følger:

- Kommunen skal i første omgang kun kontrollere at BRA-flatene ikke brytes. Dette sikrer at det ikke blir unødvendig mye saksbehandling i forbindelse med den første vurderingen.
- Dersom bygget eller konstruksjonen ikke bryter BRA-flatene danner dette et grunnlag for at bygget kan tillates oppført med hensyn til kravene som gjelder NAV-anlegg for lufthavnen.
- Dersom bygget eller konstruksjonen bryter BRA-flatene skal en fagspesialist foreta en radioteknisk analyse av forholdet. Saken sendes inn til Avinor Flysikring AS, Postboks 150, 2061 Gardermoen eller [post@avinor.no](mailto:post@avinor.no), for gjennomgang av fagspesialist. Utbygger må dekke kostnadene ved den radiotekniske analysen.
- Dersom analysen viser at den radiotekniske virkningen er under en, på forhånd klart definert akseptabel grense, er dette et grunnlag for at bygget kan tillates oppført med hensyn til kravene som gjelder NAV-anlegg for lufthavnen.
- Dersom analysen viser at den radiotekniske virkningen overskrider den akseptable grensen, kan bygget ikke anbefales oppført i den foreslåtte posisjonen.
- Avslaget skal begrunnes av Avinor Flysikring AS, og det bør medfølge et forslag til endringer som vil kunne bringe virkningen under de akseptable grenser.

Nedenfor vises flytskjema ved byggesøknad for tiltak innenfor BRA-flatene til flynavigasjonsanleggene:



Kristiansund Kommune

Postboks 178

6501 KRISTIANSUND N

Adm.enhet: Forvaltningsseksjonen i region  
Midt

Saksbehandler: Ole Einar Jakobsen

Telefon: 94135463

Vår referanse: 19/194

Deres referanse: 2012/2617-30

Dato: 13.02.2019

Att:

Christanse Reitan Yttervik

## **Kristiansund kommune Møre og Romsdal - Uttalelse til melding om oppstart av planarbeid og høring av planprogram for kommuneplanens arealdel 2019-2030**

Vi viser til oversendelser datert 18.12.2018 og 09.01.2019 med varsel om oppstart av planarbeid og høring av forslag til planprogram for revidering av kommuneplanens arealdel for Kristiansund kommune.

### **Statlig sektormyndighet**

Fiskeridirektoratet region Midt er statlig sektormyndighet for forvaltningen av akvakultur i medhold av lov av 17. juni 2005 nr. 79: Lov om akvakultur, og den marine ressursforvaltningen hjemlet i lov av 6. juni 2008 nr. 37: Lov om forvaltning av villlevande marine ressursar (havressurslova).

Vår oppgave er å ivareta fiskeri- og havbruksnæringens interesser i planprosesser, herunder ivaretagelse av marint biologisk mangfold, ved å tilstrebe en balansert og bærekraftig utnyttelse av kystsonen. Fiskeridirektoratets samfunnsoppdrag sier at vi skal fremme lønnsom og verdiskapende næringsaktivitet gjennom bærekraftig og brukerrettet forvaltning av marine ressurser og marint miljø.

Fiskeridirektoratet skal ivareta nasjonale interesser og føringer med bakgrunn i bl.a.:

- St. meld. Nr. 48 (1994–1995), Havbruk - en drivkraft i norsk kystnæring
- St. meld. Nr. 43 (1998–1999), Vern og bruk av kystsona
- St. meld. Nr. 12 (2001–2002), Rent og rikt hav
- St. meld. Nr. 42 (2000–2001), Biologisk mangfold, Sektoransvar og samordning



- St. meld. Nr. 19 (2004–2005), Marin næringsutvikling, Den blå åker
- St. meld. Nr. 26 (2006–2007), Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand
- Meld. St. 22 (2012–2013), Verdens fremste sjømatnasjon (Sjømatmeldingen)
- Meld. St. 16 (2014–2015), Forutsigbar og miljømessig bærekraftig vekst i norsk lakse- og ørretoppdrett
- Meld. St. 14 (2015–2016) Natur for livet (Norsk handlingsplan for naturmangfold)

I tillegg kommer føringer gitt hvert år i statsbudsjettet og i tildelingsbrevet til Fiskeridirektoratet. I Prop. 1 S (2018–2019) forslag til stortingsvedtak for Nærings- og Fiskeridepartementet er følgende innenfor marin arealforvaltning sagt:

*"Fiskeridirektoratet er en viktig aktør i marin arealforvaltning ...".*

*"En viktig del av arbeidet med marin arealforvaltning er å ivareta fiskeri- og havbruksnæringens interesser i planprosesser i kystsonen og i arbeidet med forvaltningsplaner for havområdene".*

Regjeringens målsetting er en betydelig vekst og videreutvikling av fiskeri- og havbruksnæringen. Fiskeridirektoratet er derfor opptatt av å opprettholde og legge til rette for en god utnyttelse av de marine ressursene langs kysten innenfor bærekraftige rammer. Sjømatnæringen med både fiskeri, akvakultur, bearbeiding og eksport av sjømat, samt leverandører av utstyr og tjenester er svært viktig for Møre og Romsdal fylke, både lokalt og regionalt.

### **Planstatus**

Kommuneplanens arealdel 2009-2020 ble vedtatt i juni 2010. Den interkommunale kommunedelplanen for sjøområdene på Nordmøre ble vedtatt i 2018. Kristiansund kommune vil viderføre denne i ny arealplan.

### **Generelt om planprogrammet**

Formålet med planprogrammet er å avklare vesentlige utfordringer i forhold til miljø, naturressurser og samfunn, herav hvilke tema som krever ytterligere kartlegging og/eller må utredes nærmere med tanke på konsekvenser.

Planprogrammet skal sikre at påfølgende konsekvensutredning fokuserer på forhold av vesentlig art i selve området. Dette, i tillegg til forhold som ligger utenfor planområdet, men kan ha betydning for, eller kan påvirkes av, planleggingen og/eller planlagte tiltak.

Planprogrammet som foreligger er oversiktlig og kortfattet. Det beskriver formålet med planarbeidet og gir en oversikt over medvirkning, organisering og føringer for planarbeidet. Utviklingstrekk, utfordringer og utredningsbehov er greit beskrevet. Vi vurderer at hovedmål og arealstrategi for revisjon av arealdelen med fordel kunne vært klarere og bedre omtalt. Likeså kunne i forbindelse med omtale av regionale føringer også Regional plan for vassforvaltning i vassregion Møre og Romsdal vært nevnt.

Vi ser positivt på at det blant annet er fokus på næringsliv og klima og miljø. Tilretteleggelse av areal for næringsvirksomhet og bevaring av natur- og kulturmiljø er viktige faktorer i arealplanleggingen. Vurdering av potensialet for å skape nye arbeidsplasser og sikring av viktig naturmangfold og naturområder vil være sentrale element i dette arbeidet. I den forbindelse er det viktig at også mulighetene nær sjøområdene vurderes, samt at biologisk mangfold i strand og kystsonen blir ivare tatt.

### **Innspill til arbeidet med arealdelen til kommuneplanen**

Våre interesser er generelt i hovedsak knyttet til sjøarealet i plansaker, eventuelt sjønære areal som kan ha en viss påvirkning på våre interesser og ansvarsområder. Dette planarbeidet og planprogrammet omfatter bare landarealet i kommunen. Vi vil likevel komme med noen innspill til planforslaget.

Kristiansund kommune har betydelig sjøareal med tilhørende strandlinje. Dette er viktige områder for det marine livet, og er grunnlag for både yrkesaktivitet som høsting av marine ressurser og som grunnlag for fritidsaktiviteter som fritids- og sportsfiske.

Generelt er vi opptatt av at kommunene ser sammenhengen mellom bruk av land og sjø i alt kommuneplanarbeid. Dette mener vi vil bidra til å redusere konflikter i sjø og sjønære områder, og gi en mer forutsigbar utvikling. Ofte vil planlegging av bo- og hytteområder nær sjøen generere behov for å benytte sjøareal til blant annet avløp, vannforsyning, småbåthavn og marinaanlegg. Der slike tiltak kommer i eller i nærheten av viktige områder for fiskeri, havbruk eller marint biologisk mangfold, kan dette medføre økt konfliktpotensial.

Ved planlegging av areal til utbygging i strandsonen, og/eller tiltak med utslipp til sjø, er det derfor viktig å ta høyde for at disse områdene ikke kommer i konflikt med viktige fiskeri- og havbruksinteresser eller marint biologisk mangfold.



Både fiskeri- og/eller akvakulturnæringen kan være arealkrevende. Det er derfor viktig at eventuelle planer for disse følges opp med nødvendige avklaringer og arealdisposisjoner i for eksempel kommuneplanens arealdel. Akvakulturnæringen er spesielt avhengig av at egnede arealer er tilrettelagt i plansammenheng for akvakulturvirksomhet, både på land og sjø, og at kommunen har klare og forutsigbare strategier og mål for næringen.

Betydningen av tilgangen på egnede arealer for sjøbasert næringsliv i vid forstand er vesentlig, spesielt i kommuner som har naturgitte fortrinn i form av godt egnede havne- og sjørelaterte arealer. Vi vil understreke betydningen av at disse arealene i størst mulig grad forbeholdes sjørelatert virksomhet. Det er en sentral forutsetning for en videre utvikling av marin sektor og annet sjøbasert næringsliv.

Vi gjør oppmerksom på at Fiskeridirektoratets elektroniske kartverktøy med geografisk informasjon om fiskeridata og godkjente akvakulturlokaliteter finnes på vår nettside. Kartløsningen legger også til rette for nedlasting av temadata innen fiskeri og akvakultur (sosi- eller shapeformat), <http://kart.fiskeridir.no>.

I Direktoratet for naturforvaltnings "Naturbase" finnes i tillegg til registreringer på land, viktige områder i overgangen mellom sjø og land.

#### *Natur og miljø*

Kystsonen er svært verdifull og attraktiv for rekreasjon og næringsvirksomhet, men er samtidig veldig sårbar. En forutsetning for kystsonens verdi er at den er ren, levende og mangfoldig. Grundig planlegging er en forutsetning for at menneskelig aktivitet i så liten grad som mulig skal påvirke kystsonen og livet i sjøen negativt. Dette er spesielt viktig ved bl.a. planlegging av hytte- og boligtomter på land i tilknytning til sjø, småbåthavner, havneanlegg, industriområder og avløpsnett.

Sikring av viktig naturmangfold og naturområder er et sentralt element i alt arealplanarbeid. I den forbindelse er det viktig at marint biologisk mangfold også blir ivaretatt. Et godt eksempel er den registrerte svært viktige (A) havstranden i Nerbolga (strandeng og strandsump) i Naturbase.

Viktige naturtyper bør beskyttes mot inngrep. For eksempel bør lokalisering og utvikling av offentlig infrastruktur (vann og avløp), industri, næring og småbåthavner være en sentral del av en strategi for beskyttelse og bruk av strandsonen og sjøområdene.

Vi vil anbefale at alle planlagte inngrep eller aktiviteter som kan påvirke livet i sjøen, søkes lokalisert der hvor de gjør minst skade på miljøet. Dette innebærer blant annet å forhindre skader på naturtyper som er sjeldne eller særlig verdifulle.

Som kjent har kommunene ansvar for å ta vare på viktige naturressurser, naturtyper og arter. Regjeringen har utarbeidet et dokument om nasjonale forventninger til den regionale og kommunale planleggingen. Forventningsdokumentet inngår som en formell del av plansystemet og har som målsetting at i all planlegging skal naturgrunnlag og biologisk mangfold sikrest og tas vare på for kommende generasjoner. Kartlegging av biologisk mangfold i Kristiansund kommune 2003, kartlegging av inngrepsfrie naturområder i Norge (INON), registreringer i Naturbase (MD) og Fiskeridirektoratets kystnære fiskeridata er etter vår vurdering gode kilder som kan legges til grunn for vurderingene.

Et virkemiddel for å ivareta biologisk mangfold er å benytte hensynssoner som viser hensyn og restriksjoner som har betydning for bruken av et område. Et eksempel på slik bestemmelse er vern av naturmiljø (biologisk mangfold) jf. Pbl. § 11-8 bokstav c. Svært viktige naturtyper fra kartlegging og verdifastsetting av naturtyper i kommunen kan vises på plankartet med hensynssone. Innenfor disse sonene kan det ikke settes i verk tiltak som kan skade de aktuelle naturtypene.

### **Oppsummering**

Fiskeridirektoratet region Midt har under vår behandling og angitte innspill lagt vekt på å se helheten i både fiskeri- og havbruksnæringens interesser, samt tatt hensyn til andre interesser og næringer.

Vi forutsetter at man ser sammenhengen mellom bruk av land og sjø i planarbeidet, og at Kristiansund kommunen tar hensyn til fiskeri- og akvakulturnæringens ulike interesser og behov i sjø- og strandsonen. Det må avsettes og ivaretas områder som er i samsvar med dagens bruk, behov og kunnskap, samt tas høyde for fremtidige arealmessige behov.

Vi har ingen ytterligere merknader til forslag til planprogram for kommuneplanens arealdel 2019-2030.



Med hilsen

Kristin Skarbøvik  
seksjonssjef

Ole Einar Jakobsen  
seniorrådgiver

*Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten håndskreven underskrift*

**Mottakerliste:**

Kristiansund Kommune	Postboks 178	6501	KRISTIANSUND N
----------------------	--------------	------	----------------

**Kopi til:**

Fylkesmannen i Møre og Romsdal	Postboks 2520	6404	MOLDE
Kystverket Midt-Norge	Postboks 1502	6025	ÅLESUND
Møre og Romsdal fylkeskommune	Postboks 2500	6404	MOLDE



KRISTIANSUND KOMMUNE  
Postboks 178  
6501 KRISTIANSUND N

Saksbehandler, innvalgstelefon  
Kristin Eide, 71 25 84 33

## Kristiansund kommune

### Forslag til planprogram for kommuneplanens arealdel 2019 – 2030

### Uttale til melding om oppstart og forslag til planprogram

Fylkesmannen er statens representant i fylket og har m.a. ansvar for å følge opp vedtak, mål og retningslinjer fra Stortinget og regjeringen. I den kommunale planleggingen skal vi se til at kommunene tar hensyn til viktige regionale og nasjonale interesser som gjelder arealforvaltning, landbruk, klima og miljø, oppvekst, helse og samfunnsikkerhet.

Vi har mottatt melding om oppstart fra Kristiansund kommune angående kommuneplanens arealdel 2019-2030. Planprogram er også sendt oss for uttale. Plan- og bygningsrådet har i møte den 13.12.2018 vedtatt å legge kommunens arealdel ut til offentlig ettersyn.

#### Fylkesmannen har ut fra sine ansvarsområder følgende merknader:

##### MERKNADER TIL PLANPROGRAMMET

Som kommunen gjør rede for skal planprogrammet ifølge pbl § 4-1 opplyse om formålet med planarbeidet, planprosess med frister og deltakere, opplegg for medvirkning, alternativer og behovet for utredninger.

Vår vurdering er at planprogrammet er strukturert og enkelt i sin form, og gjør greie for formålet med arbeidet.

Vi kan ikke se at planområdet er nærmere spesifisert. Kommuneplanens arealdel skal i utgangspunktet omfatte hele kommunen. Vi er kjent med at kommunen parallelt med dette utarbeider *kommunedelplan sentrum*. Planprogrammet må konkretisere tydelig forholdet mellom disse to overordnede planene.

Kommunen har satt seg ambisiøse tidsfrister, noe som kan bidra til at prosessen må prioriteres og være effektiv. Det kan være en fare for at tilrettelagt medvirkning fra innbyggerne må prioriteres ned, siden dette er arbeid som naturlig nok kan ta tid. Det vil være uheldig om tidsnød går ut over graden av medvirkning.



Før man går i gang med planarbeidet kan det være nyttig om kommunen gjør en evaluering av erfaringer med gjeldende kommuneplan som styringsverktøy for areal- og byggesaksbehandlingen i kommunen.

Planprogrammet kan med fordel også vise til eksisterende kunnskap for relevante tema, i tillegg til å peke på behovet for ny kunnskap. Planprogrammet kan også synliggjøre hvordan enkeltområder skal utredes (ev. med alternativ), hvordan man skal vurdere samlede arealbruksendringer m.m.

Det er positivt at kommune vil utarbeide en arealstrategi. Det kan lette arbeidet med å sortere ut innkomne forslag som bryter med hovedlinjene i utviklingen kommunen har som mål. Kommuneplanens samfunnsdel fra 2017 vil her gi viktige rammer og retningslinjer for videre arbeid med kommuneplanens arealdel.

### Medvirkning

Det er gjort rede for medvirkning og involvering i eget punkt i planprogrammet. Dette er planlagt gjennomført i tre hovedfaser. Her kommer det fram at interesseorganisasjoner og næringsliv skal involveres etter behov i utrednings-/strategifasen. Media og internett skal brukes som fora. I høringsfasen er det lagt opp til minst ett folkemøte og en kontordag på offentlig sted.

Kravet til medvirkning er forankret i pbl kap. 5. Grupper som ikke er i stand til å delta direkte, skal sikres gode muligheter for medvirkning på annen måte. Gruppene det her siktes til er de «utenfor systemet», f.eks. ulike organisasjoner og foreninger som kan dekke ulike aldersgrupper eller interessefelt. Barn og unge er en gruppe som er særlig nevnt i loven, og som gjerne kan nå gjennom skolen, ungdommens kommunestyre eller lignende.

For å få konstruktive tilbakemeldinger og aktiv involvering er det gjerne nødvendig å skreddersy et opplegg med avgrensa aktuelle tema retta mot de ulike gruppenes interessefelt. Det finnes ulike metoder/verktøy som kan bidra til at flere blir hørt, både på større folkemøter og i mindre grupper. Vi viser ellers til veileder *Medvirkning i planlegging*, og tillegg kap. 4 «Noen aktuelle metoder og gode eksempel» ([www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no)).

Medvirkning kan være ressurskrevende, og krever forarbeid. Men, kunnskapen som kommer ut av medvirkning er gjerne lokalkunnskap som er viktig å innhente i arbeidet. I tillegg kan bred medvirkning føre til en forankring i befolkningen som gjør endelig plan mer levende og forpliktende når den er vedtatt.

Fylkesmannen kan ikke lese av planprogrammet om opplegget for medvirkning vil nå andre grupper enn de som allerede har en tydelig stemme. Vi råder derfor til at kommunen konkretiserer hvilke grupper som bør informeres spesielt, og hvilke grupper man aktivt skal sørge for bred medvirkning fra.

### *Arealregnskap*

I kommuneplanen bør det være en arealregnskap/oversikt over planreserver. Vi vil rå til at dette blir tatt inn i planprogrammet. Dette er viktig bakgrunnsdokumentasjon for å kunne si noe om behovet for utbygging i kommende planperiode. Arealregnskapet bør vise hvor mye areal de ulike arealformålene legger beslag på, både sett i forhold til dagens situasjon og planlagt arealbruk. I tillegg vil eventuelt areal som blir tilbakeført fra utbyggingsareal til LNFR-formål gå fram av arealregnskapet. Det bør være godt samsvar mellom forventet etterspørsel etter og tilbud på nye utbyggingsområde.

### *Konsekvensutredning*

For arealdelen er konsekvensutredningen et av de viktigste grunnlagsdokumentene. Vi viser til Veileder T-1493 *Konsekvensutredninger – kommuneplanens arealdel* gir føringer for arbeidet med konsekvensutredning og hvilke kilder for kunnskap som skal nyttes og eventuelt behovet for videre utredninger.

Alle nye utbyggingsområder skal konsekvensutredes og bør vises på et oversiktskart, gjerne nummerert. I konsekvensutredningen for hvert område vil vi tilrå at man lager kartutsnitt som viser forslag til endring sammenlignet med eksisterende plan og at det i tillegg er med flyfoto. I tillegg til å vurdere konsekvensene for ulike tema bør utredningen også vurdere eventuelle alternative lokaliseringer av nye utbyggingsområder. Videre skal eventuelle avbøtende tiltak synliggjøres tydelig og være konkrete og forpliktende.

Det bør gå konkret frem av planprogrammet hva som skal utredes og belyses i konsekvensutredningen for planen. Vi kan ikke se at planprogrammet innfrir på dette området. Vi har følgende merknader til våre ansvarsområder:

### *Biologisk mangfold*

Vi viser til Artskart fra Artsdatabanken og Naturbase i arbeidet med å skaffe til veie kunnskap om det biologiske mangfoldet i kommunen. I tillegg bør kommunen bruke sin lokalkunnskap om temaet.

### *Naturmangfoldlova*

For planer som er omfattet av forskrift om konsekvensutgreiinger, må kravene i naturmangfoldlova for arter, naturtyper og økosystem, alternativ lokalisering, samlet belastning mv. sees på som ei tydeliggjøring og konkretisering av kravene i forskriften. Konsekvensutredningen skal gi et tilfredsstillende grunnlag for å vurdere og vektlegge bestemmelsene i naturmangfoldlova §§ 8 til 12, jf. naturmangfoldlova § 7. Der planframlegget eventuelt vil komme i konflikt med naturfaglige registreringer av ulik verdi er det ikke nok å bare vise til registreringene. Konsekvensene ved ei eventuell utbygging skal synliggjøres, og avbøtende tiltak og eventuelle alternative lokaliseringer skal omtales.

### *Støy*

Støy er et økende problem i samfunnet, spesielt knytt til biltrafikk og boligområder. Dette er et tema som skal kartlegges i konsekvensutredningen. Det kan være et arealprinsipp at man så langt som råd skal unngå bygging i gul- og rød støysone.

### *Klima*

Klima er et satsingsområde for regjeringen. Det bør være ei nær kobling mellom kommuneplanens samfunnsdel, kommunedelplan for klima og energi og planprogrammet for arealdelen.

### *Barn og unges interesser*

Flere av satsingene til kommunen vil bidra positivt for barn og unge. Vi savner likevel et større fokus i planprogrammet på barn og unge som gruppe. Opplegg for medvirkning og å vurdere virkningene av tiltak opp mot interessene til denne gruppen bør tydeliggjøres.

*Friluftsliv, vassdrag, samfunnssikkerhet o.a.* er tema som også bør utredes og belyses.



## **INNSPILL TIL VIDERE PLANARBEID**

Som kommunen selv peker på i planprogrammet er mange av kommunens reguleringsplaner svært gamle. Kommuneplanens bestemmelser bør gjelde over eldre reguleringsplaner og slik bidra til at viktige tema blir tilstrekkelig tatt hensyn til ved utbygging.

### **Natur- og miljøvern**

Ulike lover, konvensjoner, stortingsmeldinger og rikspolitiske retningslinjer utdyper følgende emner:

- Vassdragene skal forvaltes gjennom helhetlig arealpolitikk som sikrer vassdragslandskap, vassdragsbelte, vannressurser og leveområder for ferskvassfisk. Sikring av større sammenhengende områder med høy landskaps- og opplevingskvalitet.
- Miljøkvaliteter i landskapet skal bevares og styrkes gjennom økt kunnskap om verdier og bevisst planlegging og arealpolitikk.
- Fritidsboliger skal lokaliseres og utformes med vekt på landskap, miljøverdier, ressursbruk og estetikk.
- Sikring av inngrepsfrie sammenhengende strandområder som et natur- og friluftsområde som er tilgjengelig for alle.
- Ta vare på biologisk mangfold (nøkkelbiotoper, sjeldne og kravfulle vegetasjonstyper).
- Sikre inngrepsfrie naturområder av en viss størrelse som et grunnlag for å drive tradisjonelle friluftaktiviteter.
- Sikre grønne lunger i nærmiljøet.
- Vurdere tiltak for å redusere eller fjerne gamle inngrep som ikke har noen funksjon.

Vi tilrår at disse punktene blir tatt hensyn til i det videre planarbeidet, og har utfyllende kommentarer til noen av punktene:

### **Strandsone**

Det er viktig at kommunen har fokus på verdiene i strandsona og legger opp til en planlegging som sikrer både de biologiske- og landskapsverdiene i strandsona, samt tilgang til strand- og sjøarealene for allmennheten. Mange kommuner opplever problemstillinger knyttet til naust. Det kan være størrelse, innredning og ulike tiltak rundt naustet som kan virke privatiserende. Fylkesmannen har tidligere sendt ut råd om naust og planlegging. Disse bør legges til grunn i arbeidet med kart og bestemmelser.

Vi vil også minne om at byggeforbudet i 100-metersbeltet ikke gjelder der annen byggegrense er fastsatt i kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan, jfr. pbl §1-8. Dersom det ikke er fastsatt byggegrense vil byggeforbudet gjelde i hele 100-metersbeltet. Det kan også trekkes byggegrense i område for spredd bebyggelse i LNF-område. Men også med annen byggegrense skal «det tas særlig hensyn til natur- og kulturminne, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser» innen 100-metersbeltet. Dersom kommunen skal vise en annen byggegrense mot sjø må dette derfor vurderes konkret for de aktuelle byggeområdene og LNF-områdene for spredd utbygging der ny byggegrense skal gjelde.

### **Vassdrag**

Vassforskriften gjennomfører EUs rammedirektiv for vatn, og har som formål å sikre mest mulig helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vassforekomstene. Vi rår til at alle vassdrag blir avmerket i kartet, og av hensyn til friluftsliv og miljøverdier bør det innføres byggeforbud i et bestemt belte langs vassdragene. Arealbrukskategorien Bruk og vern av sjø og vassdrag kan brukes rundt vann, elver og bekker, jf. pbl § 11-7 nr. 6.

## Støy

Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker i Norge. Om lag 1,7 millioner nordmenn er utsatt for et gjennomsnittlig støynivå over 50 dB ved egen bolig, og omkring en halv million er i stor grad plaget av støy. Støy bidrar til redusert velvære og mistrivsel, og påvirker derfor folks oppførsel og helsetilstand. Samferdselssektoren står for nesten 90 prosent av de registrerte plagene, og vegtrafikken alene for nærmere 80 prosent.

I tillegg til å sette i verk nasjonale tiltak som reduserer støyen ved kilden, er det svært viktig å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblem. Forebygging gjennom riktig arealbruk er antakelig det mest kostnadseffektive tiltaket mot støy. Miljøverndepartementets *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442*, med tilhørende veileder M-128 skal legges til grunn for all arealplanlegging og utbygging. Planbestemmelsene må sikre at alle planer skal utredes i forhold til retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegginga T-1442/16, og der anbefalte støygrenser vist i tabell 3 skal gjelde for planområdet.

Vi vil også rå til at kommunen synliggjør støysonekart med rød og gul sone på plankartet eller som eget temakart. Dette gjelder i gjerne støysoner langs vei, men også der det tidligere er utarbeidet støysonekart rundt skytebaner, massetak eller andre støyende virksomheter.

## Barn og unge

Plan- og bygningsloven holder i sin formålsparagraf frem prinsippet om at barn og unges oppvekstvilkår skal tas i vare ved planlegging og i byggesak. Videre blir det i § 5-1 pekt på at kommunene har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever dette, herunder barn og unge. [Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging](#) har forankring i § 6-2 i loven, og legger føringer for arbeidet. Rettleder T-1514 og T-02/08 utdyper retningslinjene.

Formålet med de rikspolitiske retningslinjene er å:

- gjøre synlig og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven.
- gi kommunene bedre grunnlag for å integrere og ivareta barn og unges interesser i sin løpende planlegging og byggesaksbehandling.
- gi et grunnlag for å vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre hensyn og interesser.

I den videre planprosessen vil vi følge opp om det blir gjort greie for virkningene planforslaget har på barn og unge. Med tydelige bestemmelser for leikeareal vil barns interesser bli løftet frem i alle plansaker. Vi viser til Fylkesmannens leikeplassråd der man kan finne forslag til bestemmelser forankret i Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (se Fylkesmannens hjemmeside under fanen Betre oppvekst).

## Landbruk

Vi savner en omtale knyttet til landbruket i kommunen og viser til at det finnes en del landbruk på Frei. I den sammenheng vil nasjonal jordvernstrategi være en viktig nasjonal føring for arealplanleggingen og bør nevnes i planprogrammet. Jordvern er en viktig samfunnsinteresse på lik linje med andre nasjonale hensyn.

## Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging – klima

Kommunal planlegging er viktig for å avgrense energiforbruk og klimagassutslipp. Alle avgjørelser om lokalisering og utforming av næringsvirksomhet, boliger, infrastruktur og tjenester vil ha

virkning på energiforbruk og utslipp i lang tid framover. For å møte overgangen til et lavutslippssamfunn må man legge stor vekt på effektiv arealbruk og på å samordne arealbruken og transportsystemet. Samtidig er det et mål å utforme attraktive byer og tettsteder. Vi ser det som positivt at planprogrammet setter fokus på tilrettelegging for bruk av mer miljøvennlige transportmiddel, og at man samtidig legger til rette for attraktive sentrumsområder og bomiljø.

I arbeidet med rullering av arealdelen til kommuneplanen forventer vi at kommunen gjør følgende grunnarbeid:

- Estimerer behovet for ulike typer boligtilbud (frittliggende, tettbygd, leiligheter og andre byggeområde i planperioden
- Kartlegge tomtereserver i gjeldende arealplaner
- Vurderer å ta ut byggeområder som ikke har blitt realiserte, og som ikke er i tråd med SPR for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Arbeider strategisk med fortetting og knutepunktutvikling
- Utarbeider arealregnskap for forslag til ny arealdel

### **Samfunnsikkerhet og klimatilpassing**

Kommunen bør i forkant av arealplanleggingen være kjent med om det foreligger risiko- og sårbarhetsforhold som kan ha følger for arealbruken. Dette kan for eksempel være forhold som gjør at arealene ikke er egnet til utbyggingsformål, at areal må sikres før utbygging osv. Det skal derfor utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som skal legges til grunn for arealplanleggingen, jf. § 4-3 i plan- og bygningsloven.

Fylkesmannen tilrår at kommunen utarbeider en ROS-analyse på oversiktsnivå *for hele kommunens areal*, og nytter analysen som et grunnlagsdokument før man starter arealplanleggingen. Det kommer klart fram av plan- og bygningsloven § 3-4 at kravet til ROS-analyse gjelder for hele planområdet. På kommuneplannivå er det kommunens totale areal som er analyseobjektet, og hendinger/potensielle farer knyttes til arealet og bruken av dette.

### **Tilbud om kvalitetssikring av arealplaner etter plan- og bygningsloven**

Kartverket Molde gir tilbud om kvalitetskontroll av arealplankart til alle kommuner i fylket. Fylkesmannen oppfordrer kommunene til å nytte seg av dette tilbudet før offentlig ettersyn av arealplaner, og sender et eksemplar av SOSI-fil og PDF-fil til Kartverket Molde på e-post (spesifiser). Ved offentlig ettersyn av kommuneplanen ber vi om at kommunen sender digitalt plankart til saksbehandler hos Fylkesmannen.

Som kjent legger kart- og planforskriften føringer om at alle arealplankart skal framstilles i samsvar med gjeldende SOSI-standard samt *Nasjonale produksjonsspesifikasjoner for arealplan og digitalt planregister*. Slik felles utarbeiding av plankartet er med å sikre økt gjenkjenning og felles forståelse av innholdet, samt at det blir enklere å ta ut statistikk. I tillegg til at produktspesifikasjonen er viktig å følge, bør man unngå at slike feil fører til juridisk eller planfaglig uklarhet.

### **Bestemmelser**

Vi minner om skillet mellom juridisk bindende bestemmelser og retningslinjer til planen. Bestemmelsene må være konkrete og entydige, og krav som blir stilt må være absolutte og ikke skjønsmessige. For eksempel er føringer om saksbehandling og planprosess retningslinjer. Bestemmelser som følger direkte av lov og forskrift trenger heller ikke gå fram av bestemmelsene.



## **Konklusjon**

Kristiansund kommune har arbeidet frem et oversiktlig, kortfattet og godt strukturert planprogram i tråd med pbl § 4-1. Vi viser til merknadene over, samt våre høringsuttaler til kommunens planstrategi for perioden 2016 – 2020, og til kommuneplanens samfunnsdel for perioden 2018 - 2030. Vi ber om at dette blir tatt hensyn til i det videre planarbeidet.

Med hilsen

Sveinung Dimmen (e.f.)  
samordner

Kristin Eide  
senioringeniør

*Dokumentet er elektronisk godkjent.*

## **Fagsaksbehandler**

Landbruk: Gunvor Fossholt Ytterstad, 71 25 04 06

## **Kopi**

Møre og Romsdal fylkeskommune, Fylkeshuset, 6404 Molde  
Statens vegvesen, Region midt, pb. 2525, 6404 Molde



---

**Til:** Plan og bygningsenheten v/ Christanse Reitan Yttervik

---

**Fra:** Kommunalteknikk v/Vidar Dyrnes

---

**Sak nr.**  
2012/2617-48

**Dato**  
14.03.2019

### **Revisjon av kommuneplanens arealdel - uttalelse fra Kommunalteknikk**

Vi viser til igangsatt arbeid med revisjon av kommuneplanens arealdel. Kommunalteknikk har ansvar for kommunal infrastruktur (vei, vann og avløp) samt renovasjon, park og grøntområder, og gir her uttalelse til planoppstart og forslag til planprogram.

#### **Vannforsyning**

Bolgvatnet er kommunens krisevannkilde, og er en svært viktig del av vannforsyningssystemet. Det er viktig at kildebeskyttelsen ivaretas også i den nye planen.

#### **Vannmiljø**

EUs vanndirektiv er implementert i norsk lovverk. Vanndirektivet har som mål at alle vannforekomster skal ha minimum god miljøtilstand, og at miljøtilstanden ikke tillates forverret. Det er viktig at dette ligger som en premiss i planen. Områder hvor vi har utfordringer med å oppnå god miljøtilstand er i dag indre havn, Dalasundet og til dels Bolgsvaet. Problemet i disse områdene er stort sett knyttet til tidligere tiders industrivirksomhet.

For å verne vassdrag mot utbygging, både med tanke på miljø og å sikre disse områdene for rekreasjon og friluftsliv, foreslår vi at de større elvene i kommunen får en beskyttet randsone hvor det ikke tillates utbygging. Dette er også fornuftig med tanke på å hindre bebyggelse i flomutsatte områder. Hva som er riktig størrelse på en slik randsone kan være gjenstand for diskusjon, men retningslinjene fra NVE for flom og skredfare i arealplaner (2011-2, revidert 22. mai 2014) oppgir: «Det vil i dei fleste tilfelle vere tilstrekkeleg å sette av soner på minimum 20 meter på kvar side av bekkar [...] for å dekke område med potensiell flaumfare». Dette kan være et utgangspunkt, og enkelte steder kan det være riktig med en større beskyttet randsone. I hovedsak er det dessuten svært få bygg som ligger nærmere de store elvene enn 20 meter i dag, så vi kan ikke se noen stor negativ konsekvens for utvikling av berørte eiendommer.

#### **Kommunal infrastruktur**

Kommunalteknikk sitter med oversikten over kommunal infrastruktur (vei, vann og avløp) og om det er utbygget med tilstrekkelig kapasitet. I tillegg har vi oversikt over fremtidige planer for å løse behov med fornyelse og kapasitetsutbedring. Vi bidrar gjerne med våre innspill når dere skal vurdere mulige nye utbyggingsområder i kommunen.



Når det gjelder overvann og flomfare så er ikke problemet like stort i Kristiansund som andre steder i Norge, pga små nedbørsfelt, kupert terreng og generelt korte avstander til sjø. Enkelte plasser i kommunen har overvannssystemet begrenset kapasitet. Ved fortetting i eksisterende områder, spesielt industriområder hvor det er aktuelt med store tette flater, pålegges fordrøynings tiltak. Løkkemyra industriområde er vel det området i kommunen hvor dette er mest aktuelt, konkret gjelder dette særlig området ved Stabelldammen som ennå ikke er opparbeidet. Vi har i dag et fordrøyningsanlegg på Pilotveien for områdene øst for Kvernberget, men dette kan det være nødvendig å utvide ved fremtidig utvidelse av området.

### **Innfartsvei**

Det pågår et omfattende planarbeid med utbedring av innfartsveien til Kristiansund. Kommuneplanens arealdel må avstemmes mot disse planene. Vi har følgende innspill:

- Traséen vist i gjeldende plan med tunnel i Rensvikområdet synes nå lite aktuell, og det er vel da naturlig at denne tas ut.
- Tunnelen mellom øvrevågen og Fosnagata som avlastning for Kranaveien anses fremdeles aktuell.
- Østre del av Bjørnehaugen er i dag vist som ervervsområde. Dette er ikke utnyttbart i og med de nye innfartsveiplanene, og må etter vårt skjønn vises som veiareal/LNF eller friområde på en måte som muliggjør fremtidig veiutvidelse.

### **Foreslåtte nye tiltak**

Vi har et håp om at følgende tiltak kan finne sin plass i den nye arealplanen:

- Massedeponi - Det er behov for et område for deponering og håndtering/deponering av rene masser i kommunen. Gjeldende arealplan har et område til dette formålet på Bolneset, men dette området er nå tiltenkt andre formål. I planarbeidet bør det finnes et nytt område for dette.
- Turvei Vadsteinsvik – Møst Det er viktig med en turvei mellom Vadsteinsvik og Møst, som vil gjøre det mulig å gå/sykle hele veien rundt Freikollen. Dette kan være et viktig folkehelsefremmende tiltak, og vil være av stor verdi for de som bor på østsiden av Freiøya. Vi arbeidet en del med dette prosjektet, og legger ved et forslag til trasé som vi anser som et godt utgangspunkt.
- Vikanholmen vest - Det finnes en godkjent reguleringsplan som viser utfylling her. Dette bør også vises i kommuneplanen.

### **Annet**

Planlagt veitrasé til nytt avløpsanlegg i Nerdalen er ferdig regulert, og bør vises i planen.

### **Planprogrammet**

Når det gjelder planprogrammet mener vi dette er et godt utgangspunkt for arbeidet med arealplanen, og har ingen spesielle kommentarer til dette.

Med hilsen kommunalteknikk

Eivind Raanes  
byingeniør

Vidar Dyrnes  
overingeniør

- 1 Vedlegg: Skissert gangveitrasé Vadsteinsvik - Møst

Kopi til:  
Jan Brede Falkevik, HER



# KYSTVERKET

Midt-Norge

Kristiansund kommune  
Postboks 178  
6501 KRISTIANSUND N

Deres ref.: Vår ref.: Arkiv nr.: Saksbehandler: Dato:  
2017/1316-9 Børre Tennfjord 28.01.2019

## Uttalelse til varsel om oppstart av Kommuneplanens arealdel 2019-2030 for Kristiansund kommune - Møre og Romsdal fylke.

Kystverket har mottatt varsel om oppstart av Kommuneplanens arealdel 2019-2030 for Kristiansund kommune.

Kristiansund kommune skal revidere arealdelen til sin kommuneplan og har tidligere denne måneden sendt ut planprogram for arbeidet. Det varsles nå oppstart av selve planarbeidet, i henhold til pbl. § 11-12.

Innspill til varselet om kommuneplanens arealdel må sendes innen 22. mars 2019.

### Planfakta

Det er sammen med planprogrammet, varslet oppstart av en kommunal prosess med grunnlag og formål å revidere kommuneplanens arealdel for Kristiansund kommune

Kommuneplanens arealdel er kommunens overordnede og førende plan for arealbruk og innretning av arealene. Planene skal vise sammenhengen mellom hva som er ønsket framtidig samfunnsutvikling og hvordan man disponerer aktuelle arealer for å oppnå dette. De skal også ivareta regionale og nasjonale mål, føringer og forventninger og tilpasse disse i et lokalt perspektiv.

Kommuneplanens arealdel skal følge opp føringer gitt i samfunnsdelen. Den skal angi hovedtrekkene i arealbruken og gi rammer for ny og endret arealbruk. Arealdelen består av et plankart for kommunens samlede areal med utfyllende bestemmelser og retningslinjer, og en planbeskrivelse.

Arealdelen har som siktemål å dekke alt areal innenfor kommunen sine grenser, både land- og sjøareal og skal erstatte gjeldende kommuneplan for alt arealbruk, samt inkludere Interkommunal kommunedelplan for sjøområdene på Nordmøre.

Det er et generelt lovkrav at man ved revidering av kommuneplanens arealdel utarbeider planprogram med tilhørende konsekvensutredning. I tråd med de nevnte lovkrav er det lagt frem et planprogram for kommuneplanens arealdel for en periode fra 2019 til 2030.

### Region Kystverket Midt-Norge

---

Sentral postadresse:	Kystverket Postboks 1502 6025 ÅLESUND	Telefon:	+47 07847	Internett:	www.kystverket.no
				E-post:	post@kystverket.no
For besøksadresse se	www.kystverket.no	Bankgiro:	7694 05 06766	Org.nr.:	NO 874 783 242

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson



## Kommentarer

Kystverket er **kystens samferdselsetat**. Som ansvarlig for sikkerhet og framkommelighet i havner, leder og kystfarvann, er Kystverket en **sentral aktør i forvaltningen og utviklingen av kystsonen**. Kystverket arbeider målbevisst for å etablere gode navigasjonsforhold i våre kystfarvann, fremme en bærekraftig utvikling av kystsonen og bidra til en konkurransedyktig sjøtransport.

Kystverkets anliggende er først og fremst koblet til sjøarealer i planer og de sjønære arealene som kan sies å ha en virkning på ferdselsmessige forhold. Våre innledende kommentarer til planarbeid er i alle slike saker knyttet i relasjon til slike forhold, i den grad planprogrammet legger opp til det. Planprogrammet er som regel innledningen av planarbeidet og senest ved varsel om planoppstart, skal det være utarbeidet et planprogram med informasjon om hvordan planarbeidet tenkes gjennomført. Planprogrammet kan sees på som en agenda for selve planen og skal gi formålet med rullering av planverket med ulike element, herunder også prosess og opplegg for medvirkning.

### Planprogrammet

Vi har tidligere gitt kommentarer og merknader til foreliggende planprogram og gjentar ikke det i våre kommentarer til oppstartsvarselet. Likevel kan vi si at planprogrammet dimensjonerer kommunens kommende arbeid med overordnet planverk på en meget god og lettfattelig måte og gir rammer og verktøy til aktualiserte og tematiserte innsatsfelt.

### Generelle merknader til arbeid med kommuneplanen

Under er det listet opp en del generelle og spesifikke moment som Kystverket mener er viktig i forbindelse med kommuneplanlegging generelt og kommunenes arealplaner spesielt. Herunder også planlegging av sjø- og kystareal.

### Plan og bygningsloven

Generelt ber vi om at det blir tatt hensyn til sikre og farbare sjøareal og viser til plan- og bygningslovens § 11.7 pkt 6 og § 11.11 pkt 3 og 6 som omhandler forutsetninger omkring arealformål i sjø. Kystverket er i all hovedsak interessert i trygge og farbare sjøareal, samt ivareta intensjonen med statens investeringer. Eventuelle planformål på tvers av Kystverket sine nasjonale interessefelt, kan føre til innsigelse. Vi anser at den etablerte sjøområdeplanen for Nordmøre inneholder kriterier for god arealbruk i sjø.

Det er også viktig å være oppmerksom på at Kystverket ikke kan gi tillatelser til tiltak i strid med gjeldende arealplan, jf. havne- og farvannsloven § 32, annet ledd. Søknad om tiltak som oversendes Kystverket for behandling bør derfor inneholde en avklaring rundt forholdet til arealplan, herunder om det er nødvendig at det foreligger dispensasjonsvedtak fra planen.

### Ny lov om havner og farvann

Kystverket ønsker å minne om *Lov om havner og farvann* som ble gjort gjeldende fra 01.01.2010. Dette innebærer at kommunene har fått endret forvaltningsansvar og myndighet i sine sjøområder, jf. §§ 7 og 9 i ny lov. Det som før var havnedistrikt er nå opphevet.

Plikter som blir pålagt kommunen i den nye loven omfatter spesielt plikten til å sørge for sikkerhet og framkommelighet i eget sjøområde. Dersom tiltak generelt berører Kystverket sin eiendom eller ansvarsområde, er derimot Kystverket myndighet etter loven.

En egen forskrift; Farledsforskriften, klargjør Kystverkets myndighet og ansvar innenfor hoved- og biled mer detaljert. Farledsforskriften skiller mellom kommunalt sjøområde og hoved- og biled. Det betyr blant annet at kommunen skal behandle søknader om tiltak i kommunalt sjøområde og Kystverket søknader om tiltak i hoved- og biled. Et unntak fra behandling av søknader i kommunens sjøområde er tiltaksforskriften. Tiltak som er nevnt i denne forskriften skal alltid behandles av Kystverket.

Kystverket minner videre om at etablering av småbåthavner er søknadspliktige tiltak, jf. havne- og farvannsloven § 27 og krever således tillatelse av kommunen. Dersom etablering av småbåthavner skjer i tilknytning til fiskerihavner eller på annen måte kan være av betydning for Kystverkets anlegg, skal tiltaket behandles av Kystverket, jf. havne- og farvannsloven § 28.

Vi gjør også oppmerksom på at alle tiltak/bygg/installasjoner i sjø krever egne tillatelser etter havne- og farvannsloven. Kystverket har utarbeidet en veiledning til havne- og farvannsloven. Veilederen er publisert på [www.kystverket.no](http://www.kystverket.no) under fanen *Regelverk* og versjonen er ment for at kommunene eventuelt skal kunne benytte den i sin saksbehandling etter havne- og farvannsloven.

#### Planverktøy

Kystverket foreslår at man benytter Kystinfo, kystverkets planleggingsverktøy og kart-tjeneste, som finnes på [www.kystverket.no](http://www.kystverket.no). Her finner man sjøkart og andre oppdaterte, sjørelaterte opplysninger som kan være en tilvekst til planarbeidet. Her finner man informasjon som er viktig for all ferdsel på sjøen. Det være seg navigasjonsinstallasjoner (lykter, blinker, merker, bøyer, staker), farleder, moloer, ankringsområde, sjøkabler, sjøledninger mv. Selv om man ønsker å innlemme sjøområdeplanen i kommunens arealdel, kan det være landbaserte element som gir areal- og bruksmessige føringer som er uheldig for ferdselen.

#### Vannforskriften og EUs vanndirektiv

Vannforskriften er den norske gjennomføringen av EUs direktiv for vannforekomster. Dette er et av EUs viktigste miljødirektiv. Hovedformålet er å sikre god miljøtilstand i vannforekomster, både vassdrag, grunnvann og kystvann. Dette skal gjøres gjennom å forebygge mot forverring av kvalitet, bedring av tilstand og fremme en bærekraftig bruk av vannressursene.

God planlegging gjennom kommuneplanen vil legge premisser for sikring av miljøtilstanden i kommunen.

#### Naturmangfoldloven

Med lov av 19.06.2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven), har vi fått felles retningslinjer for hvordan beslutninger fattet ved utøving av offentlig myndighet, skal synliggjøre hvordan naturmangfold er vektlagt og vurdert. Et godt grunnlag gjennom planfremstillingen vil danne basis for kommende beslutninger som sikrer naturmangfoldet.

Naturmangfoldloven § 7 slår fast at prinsippene i lovens §§ 8–12 skal legges til grunn som retningslinjer når det treffes beslutninger som berører naturmangfold etter andre vedtaks-hjemler, enten i naturmangfoldloven eller i andre lover. De vil da inngå i saksforberedelsen og skjønnsutøvingen når de ulike myndighetene fatter beslutninger etter eget lovverk som berører naturmangfold. Dette får derfor også betydning for saksbehandlingen etter havne- og farvannsloven.

#### Farled

Det er viktig at fremtidige arealdisponeringer tar høyde for at hoved- og biled blir prioritert for sjøverts ferdsel. Transport og ferdsel på sjøen må ikke bli hindret av eksempelvis plasseringer av fortøyninger, lektere, prammer, oppdrettsanlegg mv.

Kystverket har ansvar for farleder på sjø og installasjonene knyttet til disse. Lokale leder har også i mange tilfeller stor lokal betydning og bør tas hensyn til i arealdisponeringen. Viktige lokale leder er som oftest vist i sjøkartene, men ligger ikke alltid innenfor farledsarealet som Kystverket har myndighet over i medhold av *farledsforskriften*.

Utredning av arealplan med sikte på trafikale forhold på sjøen, er allerede gjennomført gjennom *Interkommunal kommunedelplan for sjøområdene på Nordmøre*. Det er nødvendig og viktig at arealdisponeringene tar høyde for at ledene blir hensyntatt som prioritert ferdselsområde. Hoved- og biled er videre et statlig ansvarsfelt, når det gjelder forhold omkring bruk av området og forvaltningsmessige tilknyttede tiltak. I praksis betyr dette at tiltak i ledene, eller tiltak utenfor selve leden som kan påvirke ferdselen i leden, skal behandles av Kystverket, jfr. HFL.

Det forventes fra vår side at ferdselsmessige virkninger av aktuelle tiltak vurdert i sjøområdeplanen blir innlemmet som en del av konsekvensutredningen.

#### Ankringsplasser

I sjøkartene finner man avmerkede ankringsplasser (markert med et anker) på naturgitte og i mange tilfeller historisk, hevdvunne lokaliteter. De er i tillegg omtalt i seneste utgivelser av Den Norske Los. Kystverket ser på disse ankringsplassene som viktige og forutsetter at disse blir sikre og opprettholdt for fremtidig bruk. Se til *Interkommunal kommunedelplan for sjøområdene på Nordmøre*.

#### Opplagsområde

Noen kommuner har i sine arealplaner avsatt sjøområdet til langtidsankring eller opplag eller ønsker å gjøre dette. Slike arealformål kan man sjekke ut i kommende planarbeid. Det er hovedsakelig i kommunens interesser at fartøy eller båter knytt til lokalt næringsliv, lokale verft/verksted, har areal til opplag. Slik sjørelatert arealbruk kan få konsekvenser for arealdelens revisjon, som nå er varslet.

Vi forutsetter at mulige konsekvenser av slik mulig bruk eller kommende interesse for bruk, blir vurdert i utredningen.

#### Maritim infrastruktur

Fjordsystemet er i dag tilrettelagt med aktuelle og relevante merker og lysanlegg som er dimensjonert og fysisk tilpasset transportkorridorene. Kystverket vil etter søknad vurdere tiltaket i h.h.t. gjeldende forvaltningsansvar etter havne og farvannsloven. Nødvendige spesifikke krav til utforming og utrustning vil følge en eventuell tillatelse og basere seg på god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk av farvannet.

I forbindelse med etablering av overordnede plansystem må det tas høyde også for at senere detaljerte utbyggingsplaner ikke gir føringer eller faktiske muligheter for at bygg, installasjoner og lignende blir ført opp slik at de kan komme til å skjerme for lyset fra lyktene. Videre må det i sjøen ikke kunne etableres bygg, installasjoner, oppdrettsanlegg, fortøyninger mv. innenfor hvit lyktesektor. For sikker ferdsel og navigasjon er det ønskelig med god avstand fra hvit sektor til eventuelle tiltak i sjøarealene, særlig der hvit sektor ligger i viktige hoved- og bileder. Jfr. *Interkommunal kommunedelplan for sjøområdene på Nordmøre*

Vurderinger og tilpassinger av installasjoner og utrustninger i farleden, herunder planlagte fjordkryssinger, bør tas med i de tematiserte vurderingene som skal gjennomføres og synliggjøres som konsekvenser.

#### Akvakultur

Kystverket i samarbeid med Fiskeridirektoratet, er særlig oppmerksom på arealdisponering i tilknytning til akvakultur. Med plan- og bygningslovens arealbrukskategorier er det fullt mulig å avklare denne aktiviteten i sjøarealene i forhold til annen bruk og ferdsel, fiskeri og annen maritim virksomhet. Det kan være verdt å merke seg den todimensjonale arealbruken i sjø, der ulike aktiviteter kan etableres på samme arealflate om de forholdsvis etableres på sjøbunnen, i vannsøylen eller på overflaten. I tillatelsen til akvakultur blir det ofte fra Kystverkets side satt vilkår om at anleggenes opphaltau skal trekkes inn til anleggets rammefortøyninger og at fortøyingblåser skal være trukket nærmest mulig inn til anlegget.

Vilkårene blir satt med hensyn til ferdsel og trygghet samt for å redusere arealet anleggene legger beslag på. Kystverket minner videre om at anleggene i utgangspunktet ikke skal komme i konflikt med hvit lyktesektor samt at plasseringen skal være i god avstand fra ankringsområde, farlei, nødhavner og områder med kabler og rør i sjø. Dette momentet er etter det vi ser tatt høyde for gjennom *Interkommunal kommunedelplan for sjøområdene på Nordmøre* og er ivaretatt i den videre etableringen av kommuneplanens arealdel.

#### Risiko og sårbarhet

I planarbeidet må man gå gjennom behovet for vurdering av sikkerhet og forurensningsfare knyttet til ulykker/uhell i hoved- og biled og hva de påregnelige konsekvensene vil være for næringsinteresser, samfunn og natur.

#### Næringsareal

I områder relatert til større fiskeri- og/eller skipsvirksomheter, vil det ofte være behov for etablering av fremtidige industriområder relatert til sjø/havner. Også andre typer næringsarealer vil ha behov for vurderinger som tar hensyn til at mye av den fremtidige transporten vil kunne gjennomføres på sjø. Det kan derfor være formålstjenlig å få etablert sjønære områder for etablering av terminalfunksjoner eller områder for utskipning. Ved bruk av containerløsninger, vil det være behov for åpne og tilgjengelige arealer for omlasting/lossing og kaier med gode dybdeforhold.

#### ISPS

I tråd med forskrift om sikring av havner og havneterminaler mot terrorhandlinger mv., skal det utarbeides sårbarhetsvurdering og sikringsplan for hver havn/havneterminal. I havner er det lokal havnesikringsmyndigheten som er ansvarlig for utarbeidelse og gjennomføring av aktuelle tiltak. For havneterminaler er det terminaleier som er ansvarlig myndighet. Sårbarhetsvurderinger og sikringsplaner skal alltid godkjennes av Kystverket og følges opp ved at et godkjenningsbevis (Statement of Compliance) blir utstedt. Godkjente havneterminaler og havner blir innrapportert til IMO og EU. Vi har så langt registrert 13 ISPS havneanlegg med/uten godkjenning i kommunen.

For å imøtekomme disse sikringskravene, er det viktig at man i det kommende planarbeidet ikke gjennomfører tiltak som vanskeliggjør eller hindrer etterlevelsen av nevnte regelverk. Vi ber derfor om at kommunen etterser dette i planarbeidet.

Vi vil kommentere planforslaget når dette foreligger i løpet av høringsfasen.

Utover dette har ikke Kystverket innspill eller kommentarer til varslet oppstart av revisjon av kommuneplanens arealdel med tilhørende planprogram for Kristiansund kommune.

Med hilsen

Harald Tronstad  
regiondirektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Børre Tennfjord  
sjefingeniør

Eksterne kopimottakere:

Fylkesmannen i Møre og Romsdal

Møre og Romsdal fylkeskommune

Norges vassdrags- og energidirektorat

Fiskeridirektoratet

Statens vegvesen Region midt

Postboks 2520

Postboks 2500

Postboks 5091, Majorstuen

Postboks 185 Sentrum

Fylkeshuset

6404 MOLDE

6404 MOLDE

0301 OSLO

5804 BERGEN

6404 MOLDE





Møre og Romsdal  
fylkeskommune

KRISTIANSUND KOMMUNE  
Postboks 178  
6501 KRISTIANSUND N

Deres ref:	Deres dato:	Vår ref:	Vår saksbehandler:	Vår dato:
2012/2617	18.12.2018	1374/2019/KOMMUNEPLAN/1505	Johnny Loen, 71 28 02 43	18.02.2019

## Kristiansund kommune - kommuneplanens arealdel 2019-2030 - Uttalelse til planprogram og varsel om oppstart

Møre og Romsdal fylkeskommune har ut fra sine ansvarsområder følgende merknader:

### INNLEDNING

Planprogrammet er systematisk bygd og lett leselig, men har et par mangler som gjør at det ikke bør vedtas slik det er lagt fram.

### MERKNADER TIL PLANPROGRAMMET

#### Planfaglige merknader

##### Planens avgrensinger

Planprogrammet er lettlest og logisk oppbygd. Det er greie referanser til kommunal planstrategi og til strategisk del av kommuneplanen, sistnevnte er relativt fersk. Det er også vist til arealdel for sjø, og det ser ut til at kommunen tenker å vedtak denne på nytt, sammen med arealdelen for landsida. Vi har ingen merknader til dette, men planprogrammet bør kanskje presisere at arealbruken til sjøs ikke er under diskusjon/til høring.

Vi savner generelt lenker eller henvisninger som gjør bakgrunnsstoffet tilgjengelig for høringspartene.

Det mangler referanse til kommunedelplan for sentrumsområdene, som ligger til andre gangs offentlige ettersyn nå. Snarere tvert i mot, viser kapitlet om bystruktur og utbyggingsmønster (blant annet) til konkrete utfordringer i sentrumsområdene, og antyder dermed at disse skal drøftes som en del av den samla kommuneplanen. Dette kan neppe være riktig. Det vil være avgjørende for forståelsen av den kommende planprosessen at forholdet mellom disse to prosessene klargjøres.

Allerede i innledninga fastslås at første fase i planlegginga er å drøfte strategiske prinsipper for arealplanlegginga. Det kan innvendes at arealstrategi burde vært drøfta i kommuneplanens samfunnsdel, men når dette ikke er gjort, er det svært positivt at kommunen legger opp til dette nå. Kapitlene om medvirkning og framdrift følger dette opp på en grei måte. Det er også positivt at utredninger bestilles slik at de kan ligge til grunn for strategivalgene. Det følger av sakens natur at det i forkant av et slikt strategiarbeid er vanskelig å være konkret i hvordan den kommende planen kan komme til å se ut. Vi har forståelse for dette, jamfør merknader om viktige planspørsmål nedenfor.

I omtalen av føringer, kunne kommunen med fordel vist med noen få hvordan de enkelte føringene kan påvirke resultatet av planlegginga, hvorfor føringene er relevante.

#### Utviklingstrekk og utfordringsbilde

Utfordringsbildet som legges fram er overordna, kortfatta og oppdatert. Forutsetningsvis er det omtrent de samme utfordringene som lå til grunn for arbeidet med samfunnsdel, og kanskje også tilbake til siste kommunale planstrategi. Kanskje burde det også her være konkrete henvisninger til bakgrunnsstoffet, og en poengtering av eventuelle endringer i utfordringsbildet. Kunnskap er som kjent makt, og det burde være mulig for publikum å etterprøve kunnskapsgrunnlaget, for å kunne stille spørsmål ved utfordringsbildet.

Vi har ikke vesentlige innvendinger til den tematiske inndelinga i utfordringsbildet, men savner et avsnitt om kultur og kulturvern. Teksten konkluderer stort sett på en god måte hvorfor utfordringene er relevante i arealplanlegginga, men med to unntak. Avsnittet om klima og miljø må problematisere *hvordan* arealplanlegginga innvirker på klima, både på klimautslipp og på klimatilpassing. Et avsnitt (eventuelt egen overskrift) må også si noe om de store utmarksarealene og behovet for å ivareta naturmangfold og biologiske naturressurser, inkludert jordvernet. Trua naturmangfold er det andre store, globale miljøspørsmålet i tillegg til klima.

I tillegg bør det sies noe om hva som har vært utfordringer knytta til gjeldende arealdel.

#### Utredningsbehov versus viktige planspørsmål

Vi savner et kapittel som omhandler planarbeidets faktiske innhold; hvilke viktige oppgaver skal planen løse? Dette må sjølsagt bygge på utfordringsbildet. Kapitlet som i planprogrammet heter "utredninger", blander viktige planspørsmål med utredningskravet etter KU-forskrifta. Det sistnevnte må være så konkret at det framkommer som en bestilling som kan etterprøves i utgreiingene. Vi forsøker å forklare dette nærmere:

Kommuneplanens arealdel utløser krav om konsekvensutgreiinger, jamfør plan- og bygningsloven § 4-2 og forskrift om konsekvensutgreiinger § 6 a. Det er føringene og begrepsapparatet i lov og forskrift som må ligge til grunn for hvordan planprogrammet blir bygd opp. I pbl § 4-2 er formuleringen slik:

*"For planer....., skal planbeskrivelsen gi en særskilt vurdering og beskrivelse - konsekvensvurdering - av planens virkninger for miljø og samfunn."*

Det er med andre ord planens virkninger for miljø og samfunn som skal utredes, og konsekvensutgreiinga er en del av planbeskrivelsen. Planprogrammet er den konkrete bestillinga, og begrepet "utredningsbehov" i planprogrammet må tilpasses dette. KU-forskrifta bygger under det samme prinsippet, og skiller derfor i § 14 [krav til innhold i planprogrammet] mellom:

*a) planen eller tiltaket, det berørte området og de problemstillingene som i den konkrete saken anses som viktige for miljø og samfunn*

*b) forholdene som etter kapittel 5 skal utredes, og hvilke metoder som er tenkt benyttet for å skaffe nødvendig kunnskap*

Ut fra dette er det nødvendig å skille hva som er de viktige problemstillingene som planen skal løse, fra hva som skal konsekvensutredes. Planprogrammet som ligger til høring, gjør ikke dette på en god måte:

For å tydeliggjøre ytterligere, vil for eksempel å sikre et tilstrekkelig og variert boligtilbud være en viktig problemstilling som planprosessen skal løse. Det vil ofte være nødvendig å hente inn ny kunnskap for å kunne ta riktig avgjørelse om boligpolitikken, og for å kunne vurdere konsekvensene av de avgjørelsene man faktisk tar i planen. Det er dette som må komme fram i bestillinga av utredninger. I dette konkrete eksempelet, kan utredninger for eksempel være markedskartlegging, kartlegging av boligpreferanser hos innbyggerne, sammenstilling av kunnskap om eksisterende boligtilbud med demografiske prognoser etc.

Et annet eksempel gjelder kulturminner og -miljøer. Planens oppgave er/kan være å sikre kulturminner og kulturmiljøer som er viktige lokalt eller i større sammenheng. For å kunne gjøre dette og for å kunne synliggjøre konsekvenser, kan kommunen bygge på eksisterende register (Askeladden, regional delplan for kulturminne m.fl.), men kanskje er det nødvendig med tilleggsutgreiinger. Disse må konkret bestilles i planprogrammet. Mange kommuner viser til kommunale kulturminneplaner som en delprosess som kan gi nødvendige svar.

Vi viser ellers til Veileder T-1493 om konsekvensutredninger til kommuneplanens arealdel, særlig kapitlene 3.1, 3.2 og 3.5:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/620abe41d28a4c3eb3b08727d67c732e/t-1493.pdf>

### **Samfunns- og næringsutvikling/byutvikling**

Vi er enige i at planen bør ta stilling på strategisk nivå til hvordan ulike typer arbeidsplasser skal lokaliseres. Utfordringsbildet synliggjør også dette. Som utgangspunkt for vurderingene, kan vi rå til å utarbeide en kartbasert presentasjon av hvordan ulike næringer er lokalisert i dag, inkludert antall arbeidsplasser. Dette bør eventuelt være konkret bestilt i planprogrammet.

Vi merker oss også at kommunen tar til orde for å definere bydelssentre med et utvalg nærfunksjoner. Også dette er vi positive til. Spørsmålet om handel og annen publikumsretta virksomhet, privat så vel som offentlig, er viktig i den sammenheng, og er naturlig å se i sammenheng med forhold i forrige avsnitt. Her kommer imidlertid kapitlet om utfordringsbildet litt til kort. Avsnittet om bystruktur og byutvikling nevner ikke bydelsspørsmålet som en aktuell utfordring, herunder heller ikke forholdet mellom sentrum og Løkkemyra. Kommunen bør drøfte hvilke utredninger som er nødvendig for å kunne ta avgjørelser om dette spørsmålet. Rensvik er et annet område med såpass tett struktur at det burde være nevnt.

### **Samferdsel**

Bypakkearbeidet er nevnt under utfordringsbildet knytta til transport og infrastruktur. Men det er ingen konkrete opplysninger om hva slags avgjørelser som allerede er tatt og som legger konkrete føringer, eller hva som er hovedproblemstillingene i bypakkearbeidet.

## **INNSPILL TIL PLANARBEIDET**

### **Planfaglige merknader**

#### Arealstrategi

Vi er som nevnt ovenfor, positive til en arealstrategi som første stadium i planleggingsprosessen. Gjeldende samfunnsplan peker bare på behovet for helhetlig transportplanlegging, og å utvikle bysentrum med gode bymessige kvaliteter (jamfør egen prosess i sentrum). Det gjenstår å skaffe samfunnsdelens mål konkret, materielt inn-

hold. Vedtak om arealstrategi er også et gunstig grunnlag for mer målretta innspill til sjølvle arealbruksforslaget.

Kommunen påpeker i planprogrammet viktigheten av å tenke utafor kommunegrensene. Dette gjelder ikke minst i arbeidet med arealstrategi. Fylkeskommunen har tidligere tatt til orde for regionale areal- og transportplaner rundt de tre største byene. En slik prosess er igangsatt interkommunalt i Ålesundsregionen. Dette fører ikke ut i rettslig bindende arealplaner, men vil legge føringer for arealplanlegginga i de aktuelle kommunene.

Sjøl om tilsvarende prosess kanskje ikke kommer i gang i Kristiansundsregionen med det aller første, rår vi sterkt til at Kristiansund kommune drøfter de statlige planretningslinjene (SPR) for samordna bolig-, areal- og transportplanlegging i samband med kommuneplanen. Jamfør også regional delplan for attraktive byar og tettstader. Dette må skje i nært samarbeid med andre kommuner i bo- og arbeidsmarkedsregionen.

#### Konsekvensutgreiingene

Normalt vil konsekvensutgreiinger til kommuneplanens arealdel framkomme som tabeller over de enkeltområdene som er nye ubyggingsområder. Det er disse områdene KU-forskrifta krever utgreiinger til. For oversiktens del, bør likevel alle endringer fra tidligere plan synleggjøres på en eller annen måte, gjerne tilsvarende, sjøl om det reint juridisk er mulig å tolke seg bort fra et KU-krav for noen endringer.

Det er viktig at de samlede konsekvensene også vises, inkludert en vurdering av den valgte arealstrategien opp mot ulike strategiske alternativ. Arealregnskap er nyttig for den samla vurderinga. Samla vurderinger bør både gjøres formålsvis (kartformålene) og temavis (utgreiingstema). Planomtalen hoveddokument bør dermed inneholde alle utgreiingstema, eventuelt med et kort sammendrag av de som måtte vedlegges i egne rapporter eller temakart.

#### Bydeler

i debatten rundt bydeler bør kommunen ta utgangspunkt i hva slags lokal infrastruktur man ønsker å bygge opp under og gjøre mer robust. I tillegg til VA, vei og andre transportsystemer, vil dette typisk være skoler, barnehager, nærbutikker, kulturhus og offentlige samlingssteder m.v. Motsatt vei er det også naturleg å vurdere hva som må på plass av slike tilbud i og nær eksisterende boligkonsentrasjoner, for at områdene skal framstå som robuste og attraktive, og for å redusere transportavhengigheten.

#### **Automatisk freda kulturminner**

Kommuneplanen må vise viktige områder med kulturlandskap og kulturmiljø gjennom hensynssoner med tilhørende retningslinjer. Områder og forekomster som er fredet eller vernet, må også vises som hensynssone med bestemmelser. For arealdelen vil det være viktig at prioriterte kulturminner og kulturmiljø blir tydelig avmerket og avgrenset, og at man gjennom konsekvensutredningene i størst mulig grad unngår konflikter.

Kulturminner som er fredet etter kulturminneloven (jfr. Askeladden), inkludert sikringsone på fem meter, bør vises som hensynssone D (SOSI H\_730) med tilhørende bestemmelse:

*"Hensynssone for automatisk fredete kulturminner (H\_730), jf kml §§ 4 og 6. Det er ikke tillatt å sette i gang tiltak som kan skade, øydelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme kulturminnene innenfor disse områdene, uten tillatelse til inngrep fra kulturminnemyndighet jf. kml §§ 3 og 8.*



*Automatisk fredete kulturminner som ligger innenfor områder vist som utbyggingsområder (bygg og anlegg, samferdsel og teknisk infrastruktur) skal, med tilstrekkelig vernesone, jf. kml § 6, bevares gjennom bruk av hensynssone i kombinasjon med grøntområde/friområde eller lignende i fremtidig område-/detaljregulering."*

Alternativt kan funene avmerkes med rune-R, med henvisning til temakart der hensynssonene kommer fram. Vi presiserer for ordens skyld at fornminner som er automatisk freda, ikke er frigitt etter kulturminneloven, sjøl om kommuneplanen legger til rette for annen bruk. Dette gjelder også kulturminner som vil bli registrert ved fremtidige registreringer etter kml § 9. Vi tar derfor utgangspunkt i at kommuneplanen er en overordnet plan, og at en del konflikter kan være nødvendig å avklare videre gjennom regulering. Krav om regulering bør i tilfelle komme fram som avbøtende tiltak. Dersom det er innlysende at konflikten ikke kan løses på reguleringsnivå, må kulturminnene sikres i kommuneplanen, og ikke dekkes av utbyggingsformål.

Planomtalen bør være tydelig på følgende når det gjelder omtalen av kulturminner:

- Ved utarbeiding av reguleringsplaner og annen utbygging skal eventuelle kulturminner og kulturmiljø skildres i planomtalen, og det skal vises hvordan en har søkt å ta hensyn til disse. Dersom kulturminner eller kulturmiljø blir berørt av tiltaket, eller tiltaket kan virke inn på hittil ukjente automatisk freda kulturminne, skal saken legges frem for regional kulturminnemyndighet (jf. PBL § 11-9, nr. 7 og Kulturminneloven (KML) § 8, 1. og 4. ledd.).
- Dersom det i forbindelse med gravearbeid blir avdekt automatisk fredet kulturminne, eller det viser seg at tiltaket kan virke inn på automatisk fredet kulturminne, skal arbeidet straks stanses og regional kulturminnemyndighet orienteres for en nærmere gransking på stedet, jf. Kulturminneloven § 8, 2.ledd.

Plan- og bygningslova åpner for at verdifulle kulturmiljø og områder med særlig høyt funnpotensial kan legges ut som hensynssone C (SOSI H\_570) i kommuneplanen, sjøl om de ikke er freda. Fylkeskommunen vil kreve at kulturminner og kulturmiljø som er omfattet av regional delplan for kulturminne blir markert med slik hensynssone, og med tilhørende retningslinjer. Kommunen må også vurdere egen kulturminneplan med sikte på eventuelle hensynssoner. En slik prioritering vil både gi en tydeligere og mer forutsigbar arealplanlegging. Omfanget av, og utstrekninga av slike hensynssoner er vi åpne for å drøfte, men vedlagt følger SOSI-fil med foreslåtte kulturmiljøer for automatisk fredete kulturminner og nyere tid (vedlegg 1, sendes separat. Altinn takler ikke dette filformatet):

- Vollvatnet boplass
- Atlanten, heller/boplass
- Bjerkestrand, Frei
- Rastarkalv, Frei
- Frei kirkested
- Grip stavkirke

Vi ber også om at følgende retningslinjer blir innarbeidet til disse hensynssonene:

*"I verdifulle kulturmiljø (H570) omkring utvalgte automatisk fredete kulturminner skal det føres en streng dispensasjonspraksis, og en må ta hensyn til disse verdiene ved eventuell område- og detaljregulering. Områdene har stort potensiale for nye funn, og det er viktig å opprettholde den visuelle opplevelsen av landskapet som grunnlag for*

*kunnskap og opplevelse. Alle tiltak skal sendes regional kulturminnemyndighet for uttale, inkludert maskinell hogst og større jordbrukstiltak".*

Saken er også sendt over til Riksantikvaren. Deres uttalelse blir oversendt når den foreligger.

### **Barn og unge**

Gjeldende kommuneplan har bestemmelser om ute- og leikeareal som ikke harmonerer med krav som vil bli satt i dag. Den nye planen bør fastsette nye regler.

### **KONKLUSJON**

Vi viser til råd og kommentarer ovenfor. Planprogrammet bør ikke vedtas endelig før bestillingene til utgreiing av konsekvenser for miljø og samfunn er tydeligere.

Med hilsen

Ole Helge Haugen  
Fylkesplansjef

Johnny Loen  
Plansamordner

*Dette brevet er elektronisk godkjent og vil ikke bli utsendt i papir*

### Fagsaksbehandler

Automatisk freda kulturminne: Arkeolog Torill Einara Nerbøvik, tlf 71 28 03 30

Kopi:  
Statens vegvesen, Region midt  
Kystverket Midt-Norge  
Fylkesmannen i Møre og Romsdal

Fra: Gjørven André (AndreG@neas.no)  
Sendt: 22.03.2019 12:36:21  
Til: Postmottak Kristiansund kommune  
Kopi: Christanse Reitan Yttervik; Pedersen Arne; Stene Tormod; Stig Helle-Taura

Emne: Innspill til kommuneplanens arealdel 2019-2030, Kristiansund kommune

Vedlegg:

Innspill til kommuneplanens arealdel 2019-2030, Kristiansund kommune

Fra NEAS AS

Som det lokale nettselskapet, med ansvar for å gjøre utvikling mulig gjennom sikker tilgang på energiforsyning, ønsker NEAS å spille inn emnet «energiplanlegging» som en viktig del av samfunnsplanlegging, herunder regulering av areal til ulike formål.

Helt konkret vil vi peke på elektrifisering av transportsektoren, der kommuneplanen bør legge til rette for ladeparker for bil, bybuss og etter hvert lastebil, i områder med god energitilgang. Med dette oppnår man at selve etableringskostnaden blir lavere ved at eksisterende kapasitet blir godt utnyttet, og man unngår å bruke opp kapasiteten mot Kristiansund sentrum på forbruk som ikke er så direkte lokaliseringsavhengig.

I det sentrale Kristiansund forventes det økt effekt/energibehov til både Høgskoleenteret, kulturhus, flere landstrømsuttak langs Storakaia, elektrifisert Sundbåt, landstrøm til Hutrigruten, og mulig hydrogenanlegg for Kystekspresen. I tillegg er det potensiale for økt industrielt forbruk i Hagelinområdet og på Fiskeribasen, og med Skorpa fullt utbygd utgjør også dette en betydelig lastøkning fra husholdning.

Elektriske bybussar må forventes å bli innført i første halvdel av planperioden, og de første el-lastebilene vil dukke opp både til distribusjon og langtransport. Samtidig vil andelen ebilber øke både i privatbilpark og næringsbilpark. Ladepark for store kjøretøy vil kreve både store effekter og et oppstillingsareal. Man kan også se for seg en innfartsparkering med et stort antall ellibadeuttak, der det er overgang til elektrisk skyttelbuss til sentrum.

NEAS spiller inn at lavterskel energitilgang til formålet finnes i nærheten av de to regionalnettstasjonene

- Kristiansund Transformatorstasjon (østre Løkkemyra sør for Rv70, Øygarden, Seivikakrysset)
- Rensvik Transformatorstasjon (øst for Rensvikvatnet/Fv265 og mot området ved Frei Rådhus)

I litt mer distribuert form (undervegsledning på bussrute) kan det også være utnyttbart potensiale bl.a. ved Flyplassen/Pilotveien.

NEAS oppfordrer i første omgang Kristiansund kommune til å invitere Samferdselsavdelingen i fylkeskommunen til drøfting av veien videre mot elektrifisering av kollektivtransporten i Kristiansund by og omland.

Videre at det tas hensyn til de forventede endringer med elektrifisering av vegtransporten, og de behov og muligheter som følger med denne transformasjonen.

NEAS stiller selvsagt til samtaler når det er ønskelig.

Med vennleg helsing

NEAS

André Gjørven

Fagansvarlig Nettsystem

Sentralbord: +47 71 58 10 00  
Mobilnr: +47 99 28 15 99  
E-post: andreg@neas.no  
[www.neasnett.no](http://www.neasnett.no) | Følg oss på Facebook!

**NEAS**

Markeringen på kartskissen er ikke absolutt, men en indikasjon på hvor det er nærhet til god kapasitet i strømmettet.



Kristiansund kommune  
Postboks 178  
6501 KRISTIANSUND N

Vår dato: 12.02.2019  
Vår ref.: 201900362-5  
Arkiv: 323  
Dykkar dato: 09.01.2019  
Dykkar ref.: 2012/2617-33

Sakshandsamar:  
Ole-Jakob Sande

## **NVE sitt innspel til varsel om oppstart og høyring av framlegg til planprogram for Kommuneplanen sin arealdel 2019-2030 i Kristiansund kommune**

Vi viser til brev datert 18.12.2018 og 09.01.2019. Saka gjeld offentleg ettersyn av framlegg til planprogram for kommuneplanen sin arealdel 2019-2030, og varsel om oppstart av arbeid med den same planen. Vi vel å svare på begge breva i eitt skriv.

### **Om NVE sine oppgåver og sektorinteresser**

Noregs Vassdrags- og Energidirektorat (NVE) har det overordna ansvaret for statlege forvaltningsoppgåver innan førebygging av flaumskader og skredulykker, vassdrag, energi og energianlegg. Vi skal som høyringspart hjelpe til med opplysningar, råd og rettleiing slik at kommunane best mogeleg kan vurdere og innarbeide desse interessene i planar etter plan- og bygningslova (pbl). Innanfor NVE sine ansvarsområde skal vi og rettleie kommunane om tilpassing til eit endra klima.

NVE rettleiar 2/2017 «[Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#)» gjer greie for kva som skal til for at NVE sine sektorinteresser skal vere tilstrekkeleg teke i vare i arealplanar etter pbl.

### **Kartlegg areal som er utsett for potensiell naturfare**

Utgreiing av flaum-, erosjon- og skredfare på kommuneplannivå har som mål å avklare om det er areal med potensiell fare i område der det kan vere aktuelt med utbygging. De må difor vurdere om det kan vere naturfare også i dei eksisterande byggeområda i gjeldande plan. Dette fordi tryggleikskrava i Byggteknisk forskrift (TEK17) kap. 7 gjeld all utbygging i kommunen, uavhengig av reguleringsstatus, arealføremål i plan, om det er nye utbyggingsområde eller fortetting. Planprogrammet bør reflektere at de skal vurdere og kartfeste potensiell naturfare for alle område der utbygging er aktuelt.



### **Marker areal utsett for fare med omsynssoner i plankartet og styr utbygging til trygge område**

Omsynssoner er eit svært godt verkemiddel for å synleggjere ulike omsyn som skal de skal ta i vidare planlegging og sakshandsaming av einskildsaker. Omsynssonene, og føresegner/retningsliner knytt til dei, kan gå på tvers av arealbruksføremål, på tvers av eksisterande og framtidig bruk, og på tvers av regulerte og ikkje regulerte areal. For omsynssone *Fareområde* (§ 11-8a/(H310, H320)) gjev pbl dykk heimel til å gi føresegner knytt til sona som de ikkje har heimel til å gi til det einskilde arealbruksføremål på kommuneplannivå. NVE rår difor til at de innarbeider alle aktsemdområde for naturfare i plankartet som omsynssoner. Særleg legg vi vekt på at de gjer dette i eksisterande og framtidige byggeområde. Til omsynssonene må de knyte føresegner med anten byggeforbod, eller krav om nærare kartlegging av faren i alle plan og byggesaker. Vårt generelle råd er å styre ny utbygging til trygge område.

NVE retningsline 2/2011 [«Flaum- og skredfare i arealplanar»](#) med vedlegg gjev nærare oversikt over korleis flaum, erosjon og skred kan utgjere ein fare og korleis desse bør utgreiast og innarbeidast i kommuneplanen sin arealdel.

### **Nytt best mogleg kunnskap om naturfare i planlegginga**

Det er viktig at kommunen nyttar best mogleg kunnskap om naturfare i planlegginga. Der det er kartlagt faresoner for skred, er utarbeidd flaumsonkart i kommunen, eller der kommunen har annan konkret og etterprøvbar kunnskap om fare, så kan denne kunnskapen nyttast i staden for dei landsdekkande aktsemdområda i dei aktuelle områda.

### **Korleis kartlegge potensiell naturfare**

- Skredfare i bratt terreng.

NVE har utarbeidd ei [prosedyreskildring](#) for identifisering, vurdering og kartlegging av skredfare i bratt terreng ved utarbeiding av arealplanar. Trinn 1 i denne prosedyreskildringa kan nyttast i ROS analysen til å identifisere potensiell skredfare. I prosedyreskildringa ligg også link til ein rapportmal (rapportmal 1) som kan nyttast til å dokumentere arbeidet. Vi syner elles til aktsemdkart for snø, steinsprang, jord- og flaumskred som er tilgjengeleg på [NVE Atlas](#).

- Flaumfare og erosjon

Det beste generelle rådet er å halde nye bygg i god avstand frå vassdraga. Ei byggegrensing på minst 20 m frå bekker med mindre nedslagsfelt enn 20 km<sup>2</sup> og 50 – 100 m frå elvar vil i dei aller fleste tilfelle vere tilstrekkeleg til å unngå fare for flaum. Med unnatak av område der bekker har skore seg djupt ned i lausmassar, dvs. ravinert terreng, vil 20 m avstand ofte vere tilstrekkeleg i høve til erosjonsfare langs bekker. Areal nærare vassdrag enn dette er å sjå på som aktsemdområde dersom ein ikkje gjer nærare vurderingar av flaum- og erosjonsfaren.

Rettleiaren [«Flaumfare i bekker»](#) gir råd om korleis de kan identifisere og kartlegge flaumutsette område langs bekkar. Dersom de på ein enkel måte skal gjere konkrete vurderingar av maksimal vasstandsstiging i utbyggingsområde langs vassdrag kan de nytte formelen i pkt.1 s. 13 i rettleiaren Kunnskap om maksimal vasstandsstiging i høve til normalvasstand kan de og nytte til å avgrense aktsemdsoner for flaum langs den aktuelle strekkinga. Estimert vasstandsstiging ved hjelp av formelverket de og finne i dette [temakartet](#) ved å klikke på den farga streken. Sjølv aktsemdkartet er utarbeidd i svært grov kartoppløysing og bør ikkje nyttast direkte i kommuneplankartet for å avgrense omsynssoner.

- **Kvikkleire**

I [NVE rettleiar 7/2014](#) finn de på s. 21 ein prosedyre som skildrar korleis de kan identifisere og avgrense kvikkleireområde i arealplansaker. Di lenger ut i prosedyren sine 5 første punkt de går di meir areal kan de friskmelde. Areal som ikkje er friskmeld i samsvar med prosedyren er å sjå på som aktsemdområde for områdeskred av kvikkleire. Mange kommunar avgrensar dette arbeidet til å innarbeide generelle føresegnar, jf. pbl § 11-9, til kommuneplanen med krav om utgreiing av fare for kvikkleireskred under marin grense.

### **Ta omsyn til venta klimaendringar**

[Statlege planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing](#) vart vedtekne 28.09.2018.

I planretningslinjene heiter det mellom anna at planlegging skal bidra til at samfunnet vert budd på, og tilpassa klimaendringane. Vi oppmodar dykk om å sette dykk inn i planretningslinjene og nytte arealdelen aktivt for å oppnå ei samla arealdisponering som tek omsyn til eit klima i endring. I følge planretningslinjene må de gjere ei vurdering av om omsynet til eit endra klima inneber trong for oppheving eller revisjon av gjeldande reguleringsplanar.

De bør referere til planretningslinjene i planprogrammet sitt kapittel om nasjonale føringar for planarbeidet.

Faktaarket [«Hvordan ta hensyn til klimaendringer i arealplanleggingen»](#) gir ei kort skildring av korleis de bør innarbeide omsynet til klimaframskrivingar i arealplanane.

### **Kva endringar i klima er venta**

Norsk klimaservicesenter har utarbeidd [klimaprofil for Møre og Romsdal fylke](#). Vi rår dykk til å nytte kunnskapen som klimaprofilen gir om venta klimaendringar i arbeidet med kommuneplanen.

Havnivåstiging er ein alvorleg konsekvens av klimaendringane. Vi syner her til DSB sin rettleiar [Havnivåstiging og stormflo](#).

### **Utbygging kan gi problem med overvatn**

Utbygging av naturområde med auka del harde flater kan gi auka avrenningsfart og auka flaumtoppar nedstraums. I verste fall kan dette auke sannsynet for flaum- og erosjonsskadar. Ved store utbyggingsområde og utbygging i tettbygde strøk bør de vurdere kva krav til dryging av avrenning som bør gjelde i dei ulike områda. Flaum- og vassføringssituasjonen i bekkar og elver bør de og vurdere. Kartlegging av flaumvegar kan og vere eit hjelpemiddel for planlegging av utbyggingsområde. Basert på flaumvegkart, flaumsituasjon i vassdrag og som oftast avgrensa kapasitet til overvatn i leidningsnettet, bør de vurdere konkrete krav til lokal dryging av vatn i nye byggeområde.

Sjølv om det i Kristiansund er korte avstandar til resipient og avgrens utfordringar med overvatn, saknar vi fokus på handtering av overvatn i planprogrammet. Det er fokus på høg utnytting av areal og etablering av nye næringsareal, og vi meiner at planprogrammet også bør vise at det vert sett fokus på utfordringar vatn som kan følgje av meir utbygging.

### **NVE rår dykk til å sette byggegrenser mot vassdrag**

Alle vassdrag bør merkast tydeleg i plankartet. Område i og langs vassdrag er verdfulle for miljø og friluftsliv. De bør ikkje legge til rette for utbygging tett inn til vassdrag, og vi rår dykk til å innføre byggeforbod i eit bestemt meterbelte langs vassdrag. Breidda kan differensierast ut frå vassdraget og

omgjevnadane sin karakter. For å ta i vare vassdragsmiljø og ålmenne interesser i vassdrag, er det oftast naudsynt å sette byggegrenser i større avstand til vassdraget enn kva som er naudsynt av tryggleikssyn. For å gi god oversikt og sikre god styring med vassdrag og vassdragsnære areal rår NVE til at kommunen nyttar arealbrukskategorien *Bruk og vern av sjø og vassdrag*, jf. pbl § 11-7 nr.6, til å merke alle vatn, elvar og bekkar.

### **Gjer greie for konsekvensar for ålmenne interesser i vassdrag**

Dersom kommuneplanens arealdel legg opp til tiltak som inneber inngrep i vassdrag må de i konsekvensutgreiinga (KU) gjere greie for om tiltaket påverkar ålmenne interesser i vassdraget. Som døme på ålmenne interesser kan vi nemne fiskens frie gong, ålmenn ferdsel, naturvern, biologisk mangfald, vitskapleg interesse, kultur og landskapsomsyn, jordvern, omsyn til flaum og skred osb.

### **Korleis ta omsyn til vassdrags- og energianlegg i planen**

Sentral- og regionalnettanlegg, transformatorstasjonar og andre større kraftleidningar som krev konsesjon etter energilova er unnateke frå pbl, jf. § 1-3. Eksisterande og vedtekne større høgspenningsanlegg og transformatorstasjonar må de syne med omsynssone *Bandlegging etter anna lovverk H740*, jf. pbl § 11-8 d, i plankartet.

Mindre kraftleidningsanlegg innanfor områdekonsesjonane fell innanfor verkeområdet til pbl. Desse kan de sette av i plankartet som *Teknisk infrastruktur* etter pbl § 11-7 nr. 2.

NVE ber dykk kontakte Statnett, regional netteigar og områdekonsesjonær, slik at de kan ta omsyn til planlagde nye kraftleidningar, og oppgradering av eksisterande kraftleidningar.

De bør markere reguleringsmagasin i plankartet som omsynssone/område som er bandlagt etter vassdragslovverket med føremål *Reguleringsmagasin* (pbl § 11-8 d).

Anlegg for produksjon av energi bør de sette av som område for *Bebyggelse og anlegg*.

Data om vassdrags- og energianlegg er tilgjengeleg på NVE Atlas.

### **Rettleiingsmateriale frå NVE**

På NVE sine sider om [arealplanlegging](#) ligg ytterlegare rettleiingsmateriale som syner korleis de kan arbeide med våre tema i samband med kommuneplanarbeidet. Våre nettsider inneheld og ei [nedlastingsløysing](#) for ei lang rekke temadata.

Dersom de ynskjer ytterlegare informasjon og rettleiing oppmodar vi dykk om å ta kontakt. Vi kjem gjerne på vitjing for å drøfte korleis arbeidet kan leggest opp.

Med helsing

Brigt Samdal  
regionsjef

Ole-Jakob Sande  
senioringeniør



*Dokumentet vert sendt utan underskrift. Det er godkjent etter interne rutinar.*

Vedlegg:

Kopi til:

Fylkesmannen i Møre og Romsdal



SAKSBEHANDLER  
Line Bårdseng  
Ingrid Smedstad  
Olaf Steen

VÅR REF.  
09/01948-9

ARK. P - Plansaker

336 Kristiansund kom. - MR

DERES REF.

INNVALGSTELEFON  
+47 98202808

DERES DATO

VÅR DATO  
06.03.2019

TELEFAKS  
+47 22 94 04 04  
postmottak@ra.no  
www.riksantikvaren.no

Møre og Romsdal fylkeskommune  
Fylkeshuset, Postboks 2500  
6404 MOLDE

## Varsel om oppstart - revidering av kommuneplanens arealdel, Kristiansund kommune 2019-2030 - Riksantikvarens innspill

Riksantikvaren viser til oversendelse fra Møre og Romsdal fylkeskommune datert 23.1.19. Det bes om innspill til ovennevnte sak. Riksantikvaren uttaler seg her som forvaltningsmyndighet for de middelalderske kirkestedene og de listeførte kirkene.

### Middelalderske kirkesteder

Det finnes to kjente middelalderske kirkesteder i Kristiansund kommune, Grip og Frei. Riksantikvaren uttalte seg til varsel om høring og offentlig ettersyn av revidert utgave av kommuneplanens arealdel for Kristiansund kommune for perioden 2009-2020 i brev av 22.9.2009. De to kirkestedene er etter denne uttalelsen registrert og lagt inn i Askeladden.

Kirken på Grip er en stående middelalderkirke med ID-nummer 84428-1.

Middelalderkirken på Frei sto like sør for dagens kirke, på sørsiden av veien. Kirken brant ned etter et lynnedslag i 1766. Året etter sto den nye kirken ferdig nord for veien. Denne ble revet i 1896 og erstattet av nåværende kirke på samme sted. Den nåværende kirken på Frei er listeført av Riksantikvaren. Det middelalderske kirkestedet og kirkegården er registrert i Askeladden med ID-nummer 84195-1 og 4.

Store endringer av landskapet omkring disse kirkestedene vil generelt være konfliktfylt og bør vurderes som tiltak med stor konsekvens, selv om kulturminnene ikke blir direkte fysisk berørt. Det gjelder i særlig grad kirkestedet på Frei. Riksantikvaren viser i den forbindelse til bestemmelsen om utilbørlig skjemming, jf. kulturminneloven § 3.

Kirkene og kirkegårdene bør merkes av i kommuneplanen som hensynssone d) SOSI-kode 730. I planbestemmelsene bør det opplyses om at alle tiltak innenfor kirkestedet skal vurderes av kulturminneforvaltningen opp mot bestemmelsene i kulturminneloven. Det er ikke tillatt å iverksette tiltak som kan virke inn på kirken eller kirkegården, med mindre det foreligger dispensasjon fra kulturminneloven. Det er med dette ikke tatt uttrykkelig stilling til arealbruken, jf. kulturminneloven § 8 fjerde ledd.

Vi ber om at følgende tekst blir tatt inn i planen:

«Kirkebygninger fra middelalder og den middelalderske kirkegården/kirkestedet er et automatisk fredet kulturminne, og er fredet i medhold av kml. § 4 første ledd pkt. a og j. Innenfor middelalderkirkegården er gravlegging bare tillatt i gravfelt som har vært i



kontinuerlig bruk etter 1945. Gravfelt som ikke har vært i bruk etter 1945 skal ikke brukes til gravlegging. Inngrep i grunnen eller andre tiltak som kan virke inn på det automatisk fredete kulturminnet er ikke tillatt med mindre det foreligger dispensasjon fra kulturminneloven.»

#### **Listeførte kirker**

Nordlandet kirke fra 1914 og Kirkelandet kirke fra 1964 er listeførte kirker med nasjonal verdi, vi anbefaler derfor at disse avsettes som hensynsoner c) SOSI-kode 570 med retningslinjer om bevaring av kirkene.

Riksantikvaren ber om at Møre og Romsdal fylkeskommune innarbeider våre merknader i sin samlede uttalelse for kulturminneforvaltningen.

Vennlig hilsen

Ingunn Holm (e.f.)  
fung. seksjonssjef

Line Bårdseng  
seniorrådgiver

**Brevet er elektronisk godkjent uten underskrift**



## Statens vegvesen

Kristiansund kommune  
Postboks 178  
6501 KRISTIANSUND N

Behandlerenhet: Region midt	Saksbehandler/telefon: Linda Heimen / 71274243	Vår referanse: 19/9314-7	Deres referanse: 2012/2617-30	Vår dato: 22.02.2019
--------------------------------	---	-----------------------------	----------------------------------	-------------------------

### Uttale til forslag til planprogram for kommuneplanens arealdel 2019 – 2030 – Kristiansund kommune

Statens vegvesen viser kommunens oversendelse av planprogram datert 9.1.2019.

Statens vegvesen har ansvar for å sørge for at føringer Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, forvalter av fylkesveg på vegne av fylkeskommunen og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.

Gjennom sektoransvaret skal vi bidra til oppfølging av statlig politikk og ivareta hensynet til trafiksikkerhet, byutvikling, kollektiv, gange, sykkel, luft, støy og universell utforming også der andre enn staten har myndighet.

#### Saken gjelder

Kristiansund kommune har startet arbeidet med rullering av kommuneplanens arealdel 2019–2030 og har utarbeidet forslag til planprogram.

#### Arealpolitiske føringer for planarbeidet

Det er flere dokumenter som gir føringer for dette planarbeidet med tanke på areal- og transportplanlegging. Vår vurdering og uttale bygger blant annet på disse:

- Nasjonal transportplan (NTP)
- Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg
- Nasjonal gåstrategi
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Fylkesplan for Møre og Romsdal fylkeskommune
- Fylkeskommunens strategier; for syklende og gående, kollektiv, trafikktrygging.
- Statens vegvesens normaler, retningslinjer og veiledninger

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region midt  
Postboks 2525  
6404 MOLDE

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost-midt@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Bjørnstjerne Bjørnsons veg 6  
6412 MOLDE

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø

- Rammeplan for avkjørsler
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T-1442

**Statens vegvesen har følgende merknader til planprogrammet:**

Kristiansund kommune har etter det vi kan se utarbeidet ett kortfattet og oversiktlig planprogram som gir god informasjon om planarbeidet, organisering av planprosessen og hvilken fremdriftsplan en ser for seg.

Vi er kjent med at kommunen også arbeider med en kommunedelplan for sentrum og at kommuneplanens arealdel derfor ikke vil omfatte Kristiansund sentrum. Dette burde derimot vært nærmere presisert i planprogrammet.

Videre ser kommunen for seg å dele arbeidet med planen inn i to faser hvor en først ser på strategiske føringer for så senere å utarbeide de formelle dokumentene. Dette ser vi på som positivt.

Vi er også fornøyd med det i planprogrammet legges opp til ett bredt fokus på samordnet bolig, – areal og transportplanlegging og at det mellom annet skal gjennomføres en mobilitetsanalyse for reisevaner i kommunen.

**Innspill til det videre planarbeidet:**Arealregnskap

Vi forutsetter det blir gjort vurderinger av kommunens arealreserve, og at områder som ikke er lengre ønskelig å bygge ut tas ut av planen. Det kan være områder som ikke lengre er i tråd om føringer som økt bruk av kollektiv, gang- og sykkel som transportmiddel. Vi forventer at det er samsvar mellom forventet behov og det som legges ut av utbyggingsareal i planen.

Konsekvensutredning:

Konsekvensutredningen skal tilpasses plannivået, men det er viktig at utredningen er tilstrekkelig detaljert og grundig slik at man har et godt grunnlag å fatte beslutninger på. Utredning av enkeltområder ikke bare vurderes hver for seg, men også samlet sett i forhold til hvordan de ulike utbyggingsområdene vil ha innvirkning på hverandre og på miljø og samfunn. I konsekvensutredningen må det vurderes om nye utbyggingsområder vil ha trafikale konsekvenser for vegnettet, for eksempel om trafikkøkning vil utløse behov for utbedringer av kryss, oppgradering av vegnett eller trafiksikkerhetstiltak. Behov for trafikkanalyser må også vurderes. Nye utbyggingsområder må også vurderes, hver for seg og samlet, i forhold til retningslinjene for samordnet bolig, – areal og transportplanlegging.

Statens vegvesen vil allerede nå signalisere at utbyggingsområder som er vesentlig i strid med prinsippene for samordnet bolig- areal og transportplanlegging, eller hensynet til trafiksikkerhet vil kunne medføre innsigelse.

#### Tilknytting til riks- og fylkesvegnett:

Vi ber dere legge til grunn gjeldende rammeplan for avkjørsler som et av flere grunnlagsdokumenter for vurderingen av ny arealbruk. Nye boligfelt og andre trafikkgenererende formål bør etableres slik at en i størst mulig grad kan benytte eksisterende avkjørsler/kryss fra riks-/fylkesveg og kommunale eller private adkomstveger. Rammeplanen for holdninger til avkjørsler er en retningslinje. For å gi rammeplanen juridisk virkning må den tas inn som en bestemmelse i kommuneplanen.

#### Støy:

Det er mange veger i Kristiansund som har høy trafikkmengde og spesielt innfartsåren riksveg 70. Det er ett nasjonalt mål at færre skal være plaget av støy i fremtiden. Arealplanlegging blir da ett viktig virkemiddel for å nå dette målet. Når det gjelder vegtrafikkstøy fra riks- og fylkesveger har Statens vegvesen utarbeidet støyvarselskart som ligger tilgjengelig på våre hjemmesider. Støyvarselskartene bør legges til grunn for planleggingen og det må legges inn en bestemmelse om at retningslinje T-1442 for behandling av støy i arealplanlegging skal gjelde for planlegging og byggesaksbehandling.

Link til støyvarselskartet:

<https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/miljo+og+omgivelser/stoy/Stoykart>

#### Medvirkning:

Statens vegvesen anbefaler at kommunen arbeider for at barn, ungdom, kollektivreisende og andre grupper som ikke har egne interesseorganisasjoner eller av andre årsaker trenger spesiell tilrettelegging, aktivt kan medvirke i planprosessen.

Statens vegvesen bidrar gjerne med trafikkdata, ulykkesdata eller lignende dersom dere ønsker det. Vi viser for øvrig til vår kartbaserte innsynsløsning vegkart.no som gir innsyn i data fra NVDB.

#### **Konklusjon**

Statens vegvesen ber om at våre merknader blir ivaretatt i det videre planarbeidet. Vi deltar gjerne i møter eller befaringer for tidlige avklaringer innenfor våre fagområder.

Vi ønsker til slutt Kristiansund kommune lykke til med planarbeidet.

Plan- og trafikkseksjonen

Med hilsen

Lisbeth Smørholm  
Seksjonsleder

Heimen Linda

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Kopi

Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Postboks 2520, 6404 MOLDE

Møre og Romsdal fylkeskommune, Postboks 2500, 6404 MOLDE