PLANPROGRAM FOR

Detaljregulering for Flatholmen øst

PlanID 2026001169, Ålesund kommune

Fastsatt av planutvalget 27.10.2026, sak 167/26

FORSLAGSTILLER

Ålesundregionens havnevesen

EMNE

Planprogram

DATO / UTGAVE: 06.11.2026/3

DOKUMENTKODE: 10227539-01-PLAN-RAP-001



Multiconsult

Med unntak av de rettigheter oppdragsgiver har i henhold til avtalen med Multiconsult AS, tilhører alle rettigheter til dette dokument Multiconsult.

Innholdet – eller deler av det – må ikke benyttes til andre formål eller av andre enn forutsatt i avtalen. Multiconsult har intet ansvar hvis dokumentet benyttes i strid med forutsetningene. Dokumentet kan ikke kopieres uten tillatelse fra Multiconsult.

Multiconsult

RAPPORT

OPPDRAG	**Flatholmen øst**	DOKUMENT KODE	10227539-01-PLAN-RAP-001
EMNE	**Planprogram**	TILGJENGELIGHET	Åpen

OPPDRAGSGIVER	**Ålesundregionens havnevesen**	OPPDRAGSLEDER	Solveig Renslo
KONTAKTPERSON	**Per Magnus Grødal**	UTARBEIDET AV	Solveig Renslo
		ANSVARLIGE ENHET	10234031 Arealplan og landskap Region vest

03	06.11.2026	Oppdatert i samsvar med planutvalgets vedtak 27.10.2026, sak 167/26	OV		OV
02	18.08.2026	Revidert etter offentlig høring	SR/KF/L.H	LML	SR
01	29.4.2026	Oppdatert etter oppstartsmøtet	SR	SÅ	SR
00	15.1.2026	Forslag til planprogram til oppstartsmøtet	SR	LML	SR
REV.	REV. DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

INNHOLDSFORTEGNELSE

1 Innledning 7
1.1 Bakgrunn og formål med planarbeidet 7
1.2 Krav om konsekvensutredning 8
1.3 Hensikten med planprogrammet 8
1.4 Tiltakshaver, forslagsstiller og godkjent planforetak 8
2 Beskrivelse av området, eksisterende situasjon. 9
2.1 Plangrense 9
3 Gjeldende planer, retningslinjer og føringer 11
3.1 Relevante lover 11
3.2 Statlige føringer 11
3.2.1 Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging 11
3.2.2 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. 12
3.2.3 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging 12
3.2.4 Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024), fastsatt 20.12.2024 12
3.2.5 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995), fastsatt 20.09.1995 12
3.2.6 Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, fastsatt 24.01.2025 13
3.3 Regionale planer 13
3.4 Kommuneplanens arealdel for Ålesund kommune 13
3.5 Reguleringsplaner i området 14
3.6 Pågående planarbeid 15
4 Planprosess, medvirkning og framdrift 16
4.1 Planprosess 16
4.2 Planprogram 16
4.3 Organisering av planarbeidet 16
4.4 Informasjon og medvirkning 16
4.5 Foreløpig fremdriftsplan 17
5 Beskrivelse av planforslaget 18
5.1 Alternativsvurderinger 18
5.1.1 Vurdering av lokasjon 18
5.1.2 Alternativer som utredes 18
5.2 Tiltakets innhold og utforming 19
5.2.1 Utforming og utnyttelsesgrad 19
5.2.2 Fylling i sjø 20
5.2.3 Kai og gjerde 20
5.2.4 Fjellhaller 21
5.2.5 Ulike alternative løsninger for utnyttelse 22
5.3 Grunnforhold 23
5.4 Anleggsfasen 23
5.5 Nullalternativet 24
6 Oversikt over tema som skal beskrives eller konsekvensutredes 25
6.1.1 Metoder og presentasjonsform 25
7 Omtale av tema som skal beskrives eller konsekvensutredes 26
7.1 Naturmangfold 26
7.1.1 Dagens situasjon 26
7.1.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov 26
7.2 Landskap 27
7.2.1 Dagens situasjon 27
7.2.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov 27
7.3 Kulturminner og kulturmiljø 27
7.3.1 Dagens situasjon 27
7.3.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov 28
7.4 Energi, vann og avløp, overvann 28
7.4.1 Antatte problemstillinger og utredningsbehov 28
7.5 Friluftsliv 29
7.5.1 Dagens situasjon 29
7.5.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov 31
7.6 Klimagassutslipp 31

7.6.1 Dagens situasjon 31
7.6.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov 31
7.7 Støy, støv og luftforurensing 32
7.7.1 Dagens situasjon 32
7.7.2 Fjellene i bakkant av tiltaksområdet og fjorden mellom tiltaksområdet bidrar til å forsterke støy og lysforurensing til areal på andre siden av fjorden. Antatte problemstillinger og utredningsbehov 32
7.8 Grunnforurensning 32
7.8.1 Dagens situasjon 32
7.8.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov 32
7.8.3 Vannmiljø 33
7.8.4 Dagens situasjon 33
7.8.5 Antatte problemstillinger og utredningsbehov 33
7.9 Naturressurser 34
7.9.1 Dagens situasjon 34
7.9.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov 35
7.10 Trafikk og transportbehov 35
7.10.1 Dagens situasjon 35
7.10.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov 36
7.10.3 Tilkomst og trafikkmengde 36
7.11 Energiforbruk og energiløsninger 37
7.11.1 Dagens situasjon 37
7.11.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov 37
7.12 Virkninger som følge av klimaendringer 37
7.12.1 Dagens situasjon 37
7.12.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov 37
7.13 Helsevirkninger 37
7.13.1 Dagens situasjon 37
7.13.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov 37
7.14 Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett 37
7.14.1 Dagens situasjon 37
7.14.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov 38
7.15 Barn og unges oppvekstsvilkår 38
7.15.1 Dagens situasjon 38
7.15.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov 38
7.16 Kriminalitetsforebygging 38
7.16.1 Dagens situasjon 38
7.16.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov 38
7.17 Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet 38
7.17.1 Dagens situasjon 38
7.17.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov 38
7.18 Lokal og regional utvikling 38
7.18.1 Dagens situasjon 38
7.18.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov 39
8 Utredningsprogram 40
8.1 Metode 40
8.2 Beskrivelse av tiltaket/planforslaget 40
8.3 Naturmangfold 40
8.3.1 Metode og kilder 40
8.4 Landskap 41
8.4.1 Metode og kilder 41
8.5 Friluftsliv 41
8.5.1 Metode og kilder 42
8.6 Klimagassutslipp 42
8.6.1 Metode og kilder 43
8.7 Vannmiljø 43
8.7.1 Metode og kilder 43
8.8 Befolkningens helse 43
8.8.1 Metode og kilder 44
8.9 Støy 44
8.9.1 Metode og kilder 44
8.10 Luftforurensning 45
8.10.1 Metode og kilder 45
8.11 Lokal og regional utvikling 46

8.11.1 Metode og kilder 46
8.12 Risiko og sårbarhet 46
8.13 Oppsummering av tema som skal beskrives eller konsekvensutredes 47
9 Vedlegg 51

1 Innledning

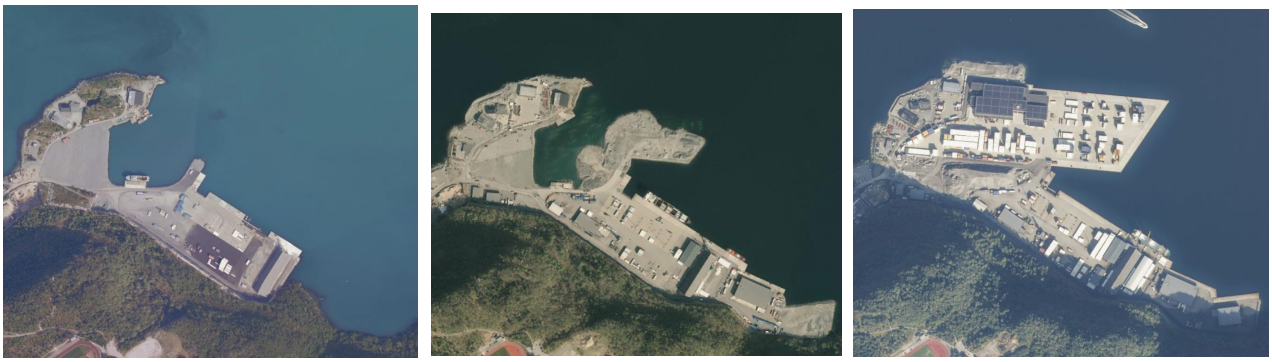
1.1 Bakgrunn og formål med planarbeidet

Ålesundregionens havn har en visjon om å være Norges viktigste havn for fiskeri og maritim industri, kjent for sin innovasjon, sitt miljøfokus og effektive transportløsninger. Målet er å styrke regionens nasjonale slagkraft og tilrettelegge for fremtidig næringsutvikling.

Ålesund havn er blant Norges største havner for fiskeri, gods og cruise, med en variert forretningsprofil som gjør den til et sentralt import- og eksportknutepunkt for nasjonal og internasjonal transport.

Havneaktiviteten i regionen er økende, og formålet med reguleringen er å dekke fremtidens arealbehov for virksomheter som ønsker havnetilknytning.

Containerterminalen i Skutvika ble sommeren 2024 flyttet til eksisterende havn på Flatholmen. Alle tilgjengeligere arealer på Flatholmen er nå fylt ut og tatt i bruk av næringsaktører. Pr. aug. 2026 er det dialog med aktuelle leietakere for deler av arealet som omfattes av foreslått utvidelse. Alt eksisterende utfylt areal ved Flatholmen havneanlegg er i dag utleid. Dette er illustrert i de historiske flybildene under.



Figur 1-1: Utviklingen på Flatholmen fra år 2006, 2016 og 2025 (Norgeibilder.no) viser at arealet raskt ble fylt opp etter flyttingen av virksomheten fra Skutvika.

Havnevesenet ønsker med planarbeidet å legge til rette for næringer med behov for havnetilknytning på Flatholmen. Det gjelder fiskerinæringen med levering, foredling og frysing, og ulike logistikknæringer, samt å møte behov fra den maritime klynga[1] (bl.a. offshore), det vil si selskaper innen virksomhetsområder som rederier, verft, utstyr og tjenester. I fremtiden kan det være økning av kapasiteter innenfor disse næringene eller det kan være nye næringer. Hovedformålet med planen er å tilrettelegge for industri og lager, havneområde og kaianlegg med tilhørende kontorer, samt fjellhaller med lagerfasiliteter.

Den Strategiske havneplanen 2025-34 ble vedtatt i Havnerådet 10.02.25. Havnerådet er sammensatt av politikere fra deltakerkommunene. Havneplanen har vært behandlet i eierkommunenes styringsgrupper og sendt på høring 13.11.2024. Formannskapet i Ålesund uttaler i sin høring av planen at de støtter planen (sak 13/25).

Utvidelse av Flatholmen havneanlegg er forankret i kommuneplanens arealdel i tråd med Strategisk havneplan 2010-17, og videreføres i planen for 2025-34.

[1] Den maritime klynga i Møre-regionen består av et tett integrert nettverk av bedrifter, forsknings- og utdanningsinstitusjoner og offentlige aktører. Samarbeidet understøttes blant annet gjennom Blue Maritime Cluster (GCE Blue Maritime Cluster), som er et formalisert klyngesamarbeid for den maritime næringen.

1.2 Krav om konsekvensutredning

Det er krav om konsekvensutredning fordi tiltaket omfatter nye utbyggingsområder som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og er over terskelverdien i vedlegg I pkt. 8 i forskrift om konsekvensutredninger.

1.3 Hensikten med planprogrammet

Plan- og bygningsloven stiller i § 4-1 krav om utarbeidelse av planprogram som grunnlag for planarbeid som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Planprogrammet skal gjøre rede for formålet og gjennomføringen av arbeidet med utredningen, søknadsprosess, aktuelle alternativer, behovet for utredninger, fremdrift og medvirkning.

Generelt skal et planprogram legge til rette for en forutsigbar prosess etter retningslinjene i plan- og bygningsloven og tilhørende forskrift om konsekvensutredninger. Dette skal man oppnå gjennom:

- Avklaring av rammer og premisser for arbeidet.
- Beskrivelse av opplegg for medvirkning og informasjon.
- Redegjørelse om overordnede planer og retningslinjer.
- Beskrivelse av alternativer som vil bli vurdert.
- Redegjørelse om de utredninger det er behov for i videre utredningsarbeid med tanke på å synliggjøre hvilke konsekvenser tiltaket medfører.

1.4 Tiltakshaver, forslagsstiller og godkjent planforetak

Tiltakshaver og forslagsstiller:	Ålesund havnevesen
Kontaktperson:	Per Magnus Grødal
Planrådgiver:	Multiconsult Norge AS
Kontaktperson**:**	Sigmund Aarrestad

2 Beskrivelse av området, eksisterende situasjon.

Planområdet ligger ca. 2,5 km øst for Ålesund sentrum, jfr. figur 2-1 under.

Deler av området er eksisterende havneområde, noe ubebygd strandlinje og LNF-område og det resterende er sjøareal.

Planområdet grenser til eksisterende havn ved Flatholmen. Der er det ulike havneaktiviteter som containertransport, stykkgods- og varetransport, terminaldrift, lagerdrift (herunder også kjøl og frys), transportaktiviteter (land), samt service- og tjenesteyting knyttet opp mot havneaktiviteter.



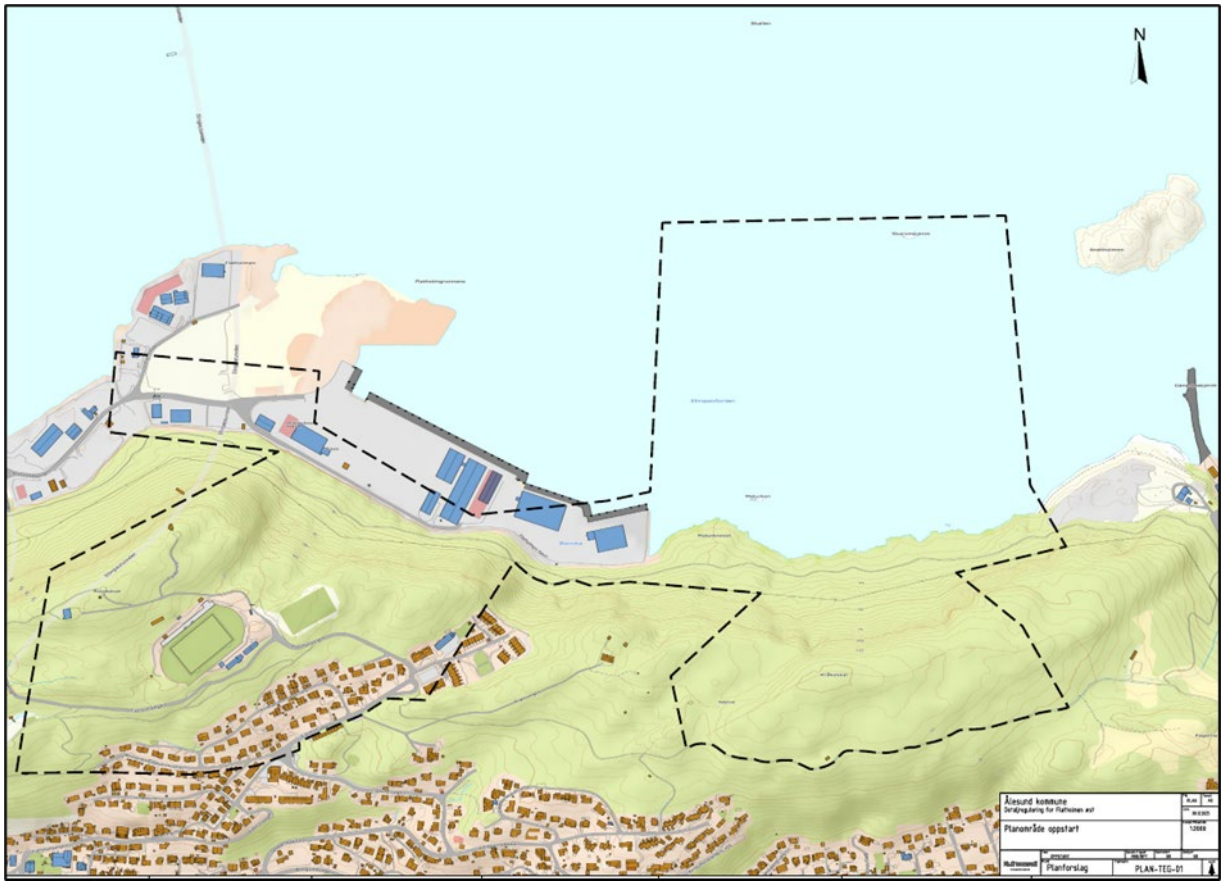
Figur 2-1 Oversiktskart med varslet plangrense.

2.1 Plangrense

Foreløpig planområde er ca. 1121 daa. Det inkluderer også areal til fjellhaller i tilgrensende område av eksisterende og planlagt havneareal, se figur 2-2 under.

Deler av rv. 658 er tatt med fordi det kan bli nødvendig å utbedre tilkomsten til området.

Det er varslet oppstart for et større område enn det som til blir regulert, endelig plangrense blir fastsatt senere i prosessen når flere detaljer er avklart.



Figur 2-2 Kart som viser beliggenheten og foreløpig avgrensingen av planområdet med svart stiplet linje.

Mot nord går grensen i ytterkant av Skarveskjeret. Sjøareal går ned til ca. -20-30 m dybde

Mot sør inkluderer foreløpig plangrense store deler av fjellpartiet Aksla og Kråkeskar. Mot øst er planen tilpasset reguleringsplan i Gangstøvika, mot vest plan for eksisterende havneområde. Tilkomst til området er planlagt langs eksisterende vei gjennom eksisterende havneområde og via eksisterende avkjørsel fra riksvei 658. Veier er tatt med for det tilfellet at det må gjøres tiltak her.

Planen er tenkt å omfatte regulering av arealer på flere vertikalnivåer, inkludert fjellhaller under bakken, utfyllingsområder under havnivå og arealer på bakkenivå. I de sørlige delene av planområdet vil regulering av fjellhaller og tilkomst til disse bli vurdert. Planarbeidet legger ikke opp til endringer i dagens bruk av friluftsområdet på Aksla eller eksisterende bebyggelse innenfor plangrensen. Behovet for og utformingen av regulering på ulike vertikalnivåer vil bli nærmere utredet som del av planarbeidet. Foreløpig plassering av fjellhallene er vist i figur 5.3 og figur 5.4.

3 Gjeldende planer, retningslinjer og føringer

3.1 Relevante lover

Plan- og bygningsloven legger føringene for planarbeidet. Særlovene skal i det vesentligste koordineres gjennom plan- og bygningsloven. Relevante særlover er vannressursloven, forurensningsloven, naturmangfoldloven, kulturminneloven, vegloven, havne- og farvannsloven, folkehelseloven, mineralloven og friluftsloven. Havne- og farvannsloven og Forurensingsloven vurderes som sentrale i dette planforslaget og omtales særskilt under. Steinuttak er også omtalt.

Havne- og farvannsloven tredde i kraft i 1. januar 2020 og hører inn under Samferdselsdepartementets ansvarsområde. Lovens formål er å fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv. Loven skal videre ivareta nasjonale forsvars- og beredskapsinteresser. Forvaltningsansvar og myndighet etter loven er delt mellom stat og kommune. Der loven gir kommunen ansvar eller myndighet, gjelder dette i kommunens sjøområde. Begrepet "kommunens sjøområde" er i loven definert som område hvor kommunen har planmyndighet etter plan- og bygningsloven med unntak av hoved- og biled, jf. § 3 første ledd bokstav f. Der staten er gitt ansvar og myndighet, gjelder dette i hele farvannet. Kystverket er nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og akutt beredskap mot forurensning, og er delegert deler av den myndigheten som loven tildeler staten.

Forurensingsloven. Forskrift til forurensningsloven gir detaljerte regler om forurensning. Overordnede regler finnes i forurensningsloven. Forurensning kan være tilføring av stoffer til luft, vann eller grunn, støy og rystelser, lys og stråling og påvirkning av temperaturen.

Forurensingsforskriften har regler om beredskap mot akutt forurensning, mudring og dumping av materiale i vann, forurensning fra skipsfart, tillatelse til forurensning og en rekke andre temaer.

Statsforvalteren er forurensningsmyndighet.

Steinuttak og mineralloven
Dersom steinuttaket skjer utelukkende for å etablere fjellhallene som en del av bygge- eller anleggstiltaket, og ikke som et selvstendig kommersielt uttak, faller uttaket normalt utenfor mineralloven, jf. mineralloven § 3 andre ledd. Dersom massene derimot skal selges eller utnyttes kommersielt, kan mineralloven komme til anvendelse helt eller delvis. Ved tvil skal Direktoratet for mineralforvaltning (DMF) foreta en vurdering og eventuelt fatte vedtak.

3.2 Statlige føringer

3.2.1 Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging

Regjeringen legger hvert fjerde år fram nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging for å fremme en bærekraftig utvikling i hele landet. Dette går fram av plan- og bygningsloven § 6-1. De nasjonale forventningene skal følges opp i fylkeskommunenes og kommunenes arbeid med planstrategier og planer.

Regjeringen har i nasjonale forventninger 2023-2027 (vedtatt 20.6.2023) lagt frem følgende hovedpunkter som skal presisere regjeringens forventninger:

Samordning og samarbeid i planleggingen
Sikre helhetlig og koordinerende planarbeid mellom stat, fylke og kommune gjennom felles dialog og digital deling av kunnskap.

Trygge og inkluderende lokalsamfunn
Legge til rette for gode oppvekstsvilkår, universell utforming og medvirkning — med særskilt fokus på sårbare grupper.

Velferd og bærekraftig verdiskaping
Fremme næringsutvikling, jobbskaping og bosetting i hele landet — særlig i distriktene — og sikre bevaring av jordvern og landbruksarealer.

Klima, natur og miljø for framtida
Planene skal bidra til lavutslippssamfunnet, verne naturmangfold, kulturminner, vann- og vassdragsmiljø, samt redusere transportbehov og utslipp.

Samfunnssikkerhet og beredskap
Bygge robusthet mot klimaendringer, ulykker, naturhendelser og andre samfunnsutfordringer.

Regjeringen har bestemt at FNs 17 bærekraftmål skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer. Av disse er det fem som er viktig å ta med seg inn i arbeidet med denne planen.



Figur 3-1 Fem av FNs bærekrafts mål som er viktige i arbeidet med denne planen.

3.2.2 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging.

Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021) gir føringer for planlegging av arealbruk i støyutsatte områder, samt områder hvor det legges til rette for støyende virksomheter (1). Retningslinjen er veiledende, og ikke rettslig bindende. Statlige myndigheter kan imidlertid gi innsigelse dersom det gjøres vesentlige avvik.

3.2.3 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging

Retningslinje T-1520 er en statlig anbefaling om hvordan luftkvalitet bør håndteres i kommunenes arealplanlegging. Hensikten med denne retningslinjen er å forebygge helseeffekter av luftforurensninger gjennom god arealplanlegging (2).

3.2.4 Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024), fastsatt 20.12.2024

Formålet er å sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen. Staten, fylkeskommunene og kommunene skal gjennom planlegging stimulere og bidra til ytterligere reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene.

3.2.5 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995), fastsatt 20.09.1995

Formålet er å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven, gi kommunene bedre grunnlag for å ivareta barn og unges interesser,

samt bedre grunnlag for å vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre hensyn/interesser.

3.2.6 Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, fastsatt 24.01.2025

Formålet med retningslinjene er å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser.

Retningslinjene skal fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder. Arealbruken skal tilrettelegge for gode mobilitetsløsninger og redusert transportbehov. Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging og næringsutvikling, med vekt på gode regionale løsninger.

I regioner med større byer der det er høyt utbyggingspress skal retningslinjene særlig bidra til effektiv arealbruk gjennom samordning av utbyggingsmønster og transportsystem.

I distriktsområder med lavt utbyggingspress, lavt folketall og/eller negativ befolkningsutvikling skal retningslinjene særlig bidra til utvikling av levedyktige lokalsamfunn.

Veiledere om planlegging etter plan- og bygningsloven, nasjonale forventninger og statlige planretningslinjer, høringer, rundskriv, tolkningsuttalelser, lovkommentaren og spørsmål og svar finnes på regjeringen.no.

3.3 Regionale planer

Fylkesplan for bærekraftfylket Møre og Romsdal 2021-2024, kap. 5 inneholder mål for næringspolitikken i perioden.

Regional planstrategi er fylkeskommunen sitt overordnede plandokument. Det er ikke en plan, men en gjennomgang av hvilke utfordringer og muligheter samfunnet Møre og Romsdal har, og hvilke planbehov dette gir.

Arealplanlegging på land skal bidra til strengere jordvern, mer fokus på naturmangfold, sikre kulturminner og kulturlandskap og bidra til å øke naturen sin karbonlagring. Arealplanlegging i sjø skal sikre bærekraftig forvalting av biologiske ressurser. Arealplanleggingen skal samordne behovet for boligbygging, næringsutvikling og transport.

Den regionale planstrategien for 2020 – 2024 (RPS) er bygd opp rundt FN sine 17 globale bærekrafts mål og de tre bærekrafts dimensjonene. Dette er fordi klima- og miljøutfordringer, sosial bærekraft og økonomisk utvikling henger sammen, og at disse utfordringene må løses i et samspill.

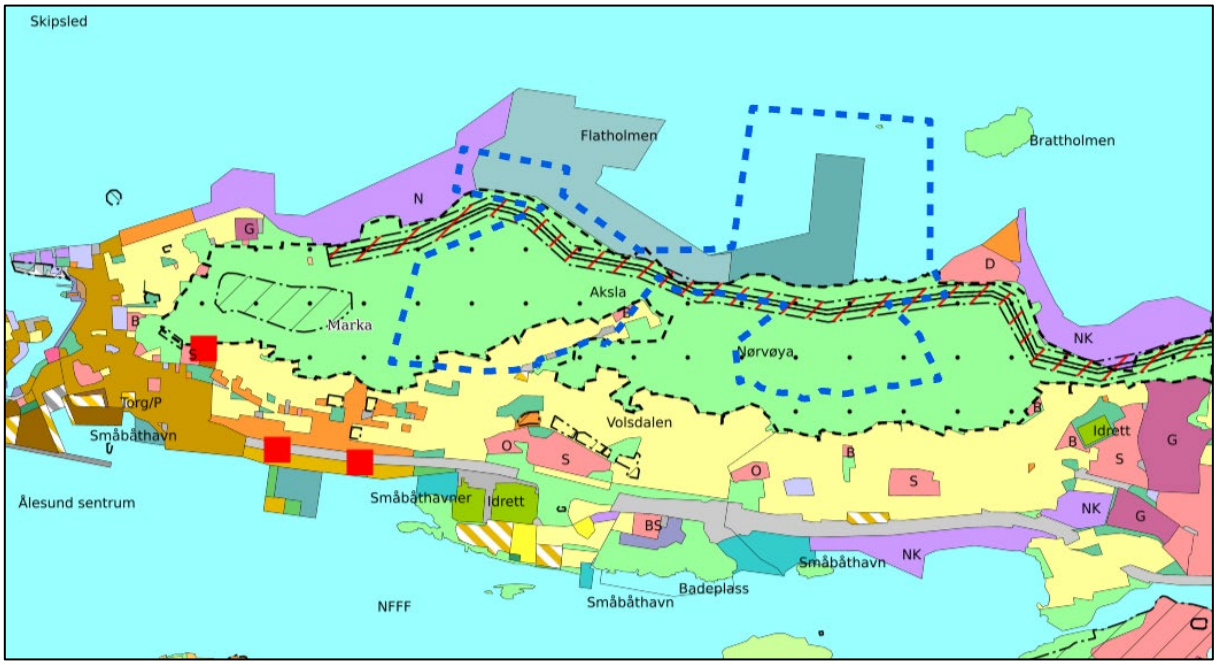
3.4 Kommuneplanens arealdel for Ålesund kommune

Kommunedelplan for Ålesund 2016-2028 er gjeldende i planområdet. Utviding av havneformål er i tråd med kommunedelplanen, men utvidelsen vil berøre noe areal avsatt til LNF formål. Kaifronten blir sammenfallende med planformål i kommunedelplanen, deler av fyllingsfoten vil gå utenfor. Hvor mye areal som trengs til fyllinger og eventuelle motfyllinger beregnes i forbindelse med utforming av reguleringsplanen. Fjellhallene er ikke vist i kommuneplanen. Kommunedelplanen regulerer ikke areal i flere vertikalnivåer. Reguleringsplanen vil regulere flere vertikalnivå.

Kommunedelplanen viser en fremtidig tunnel mellom Flatholmen og Gangstøvika med adkomst fra utvidet havneområde på Flatholmen. Denne er tenkt som internvei med formål å redusere trafikken langs Gangstøvikvegen, ved å lede trafikken fra Flatholmen/Gangstøvika vestover og gjennom Akslatunnelen. Planforslaget skal vise at denne muligheten ikke blir avskjært.

Arealformål i planen er:

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur - Framtidig havn.
- Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone - Område for natur, ferdsel, fiske og friluftsliv.
- Grønnstruktur/friområde/naturområde.

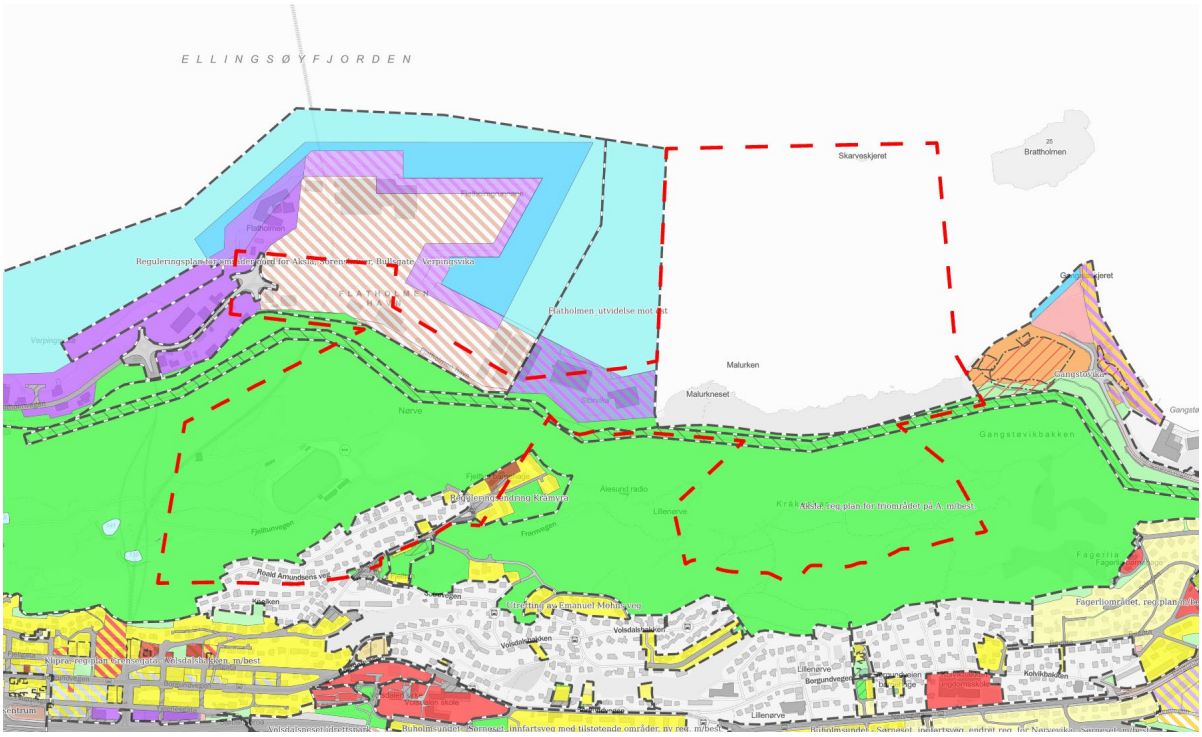


Figur 3-2 Utsnitt forenklet versjon av kommunedelplanen for Ålesund. Foreløpig plangrense er vist med blå stiplet linje.

3.5 Reguleringsplaner i området

Det er flere gjeldende reguleringsplaner i og nær planområdet. Kart i figur 3-3 under viser omriss av gjeldende reguleringsplaner og planene er listet opp som kulepunkt under.

- 1504492 - Reguleringsplan for områder nord for Aksla, Sorenskriver, Bullsgate – Verpingsvika, ikrafttredelsesdato 6.2.2003 (industri/havneområde vest for planområdet).
- 1504612 Flatholmen utvidelse mot øst, ikrafttredelsesdato: 4.5.2009 (industri/havneområde vest for planområdet).
- 1504238 Aksla, ikrafttredelsesdato: 1.6.1976 (friområde sør for planområdet).
- 1504402 Nørve - Parken, ikrafttredelsesdato: 5.1.1994 (fareområde for linjetrasé for 132 kV ledning sør for planområdet).
- 1504660 – Gangstøvika, ikrafttredelsesdato 13.12.2012 (øst for planområdet).
- 150469 Riksvei 685 Flatholmen, ikrafttredelsesdato 11.12.2014.



Figur 3-3 Regulerte områder. Varslet plangrense er vist med stiplet rød strek.

3.6 Pågående planarbeid

Der er ikke registret pågående planarbeid i nærområdet.

4 Planprosess, medvirkning og framdrift

4.1 Planprosess

Oppstartsmøte ble holdt 24.03.2026. Forslagsstiller Ålesund havnevesen med plankonsulent var til stede. Referat fra oppstartsmøte følger saken.

I forbindelse med varsel om oppstart og høring av forslag til planprogram, arrangerte tiltakshaver 24. juni 2026 et åpent møte som ble kunngjort i Sunnmørsposten. Naboer innenfor varslingsgrensen ble særskilt invitert.

4.2 Planprogram

Et planprogram skal inneholde en beskrivelse av tiltaket, det berørte området og de problemstillingene som i denne konkrete plansaken anses viktige for miljø og samfunn.

Forslag til planprogram skal sendes på høring til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner. Forslag til planprogram også legges ut til offentlig ettersyn. Dette skal normalt skje samtidig med varsling av oppstart planarbeider.

Planutvalget fastsatte planprogrammet i møte 27.10.2026, sak 167/26. Fastsettingen gjelder planprogram datert 29.04.2026, sist revidert 18.08.2026, med følgende tillegg:

«Det skal greiast ut om betre arealutnytting innanfor eksisterande hamne- og næringsområde, trinnvis utbygging eller andre løysingar kan redusere det samla naturinngrepet.»

Tillegget er innarbeidet i kapittel 5.1.2 og 8.2, med en tilhørende presisering i kapittel 5.2.5. Dokumentet er oppdatert 06.11.2026 i samsvar med vedtaket.

4.3 Organisering av planarbeidet

Ålesund havnevesen er forslagstiller og Multiconsult Norge AS er plankonsulent frem til fastsatt planprogram. På grunn av økning i omfang må planarbeidet lyses ut på nytt iht. regelverk for offentlige anskaffelser.

Multiconsult sammenstiller merknader til planprogram, gjør eventuelle endringer. Planutvalget fastsetter planprogrammet. Plankonsulent forbereder plandokumentene. Administrasjonen fremmer planforslag, saksbehandler og innstiller til politisk behandling.

Kommunen legger forslag til reguleringsplan og konsekvensutredning ut på høring og offentlig ettersyn, behandler merknader og innstiller til kommunestyret.

Kommunestyret vedtar reguleringsplanen.

4.4 Informasjon og medvirkning

Forslagsstiller skal varsle oppstart og høring for planprogram av planarbeidet i Sunnmørsposten, som er alminnelig lest på stedet. Varsling skal inneholde vurdering av krav til konsekvensutredning.

Kommunen legger varsel om oppstart ut på kommunens hjemmeside og på servicetorget i Rådhuset. Offentlige instanser, grunneiere og naboer kontaktes direkte med brev, med oppfordring om å komme med merknader. Planprogram legges ut på høring samtidig med varsel om oppstart.

Høringsfrist for oppstart av planarbeid med planprogram skal være på minst 6 uker.

Planprogrammet fastsettes på bakgrunn av forslagsstillers forslag til planprogram og innspill ved høring. Endelig planprogrammet fastsettes av kommunen.

Offentlig folkemøte

Når planforslag og konsekvensutredninger legges ut til offentlig ettersyn vil forslagstiller sammen med kommunen arrangere et nytt åpent møte. Naboer på andre siden av Ellingsfjorden skal inviteres særskilt via velforeninger.[2]

Anleggsplan I forbindelse med anleggsgjennomføringen skal en oppdatert informasjonsplan gjøres tilgjengelig for interesserte via digitale medier.

4.5 Foreløpig fremdriftsplan

Det ble varsla oppstart av planarbeidet våren 2026, med høringsfrist 6. juli 2026. Planprogrammet ble fastsatt av planutvalget 27.10.2026, sak 167/26. Forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning er planlagt sendt på høring i 2027, med forventet sluttbehandling og vedtak i 2028.

[2] Foreninger register I Brønnøysund registeret med adresse på Ellingsøy

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Alternativsvurderinger

5.1.1 Vurdering av lokasjon

Forskrift om konskvensutredninger stiller i § 14 og § 19 krav om at planprogrammet skal inneholde relevante og realistiske alternativer.

Havnelokaliseringen på Flatholmen er et resultat av en prosess over flere ti-år med mål om å samle container- og fiskerihavna utenfor Ålesund sentrum. Dette er politisk forankret både i havneplan og kommuneplan. Planområdet ligger i direkte tilknytning til eksisterende havne- og næringsarealer. Lokaliteten er godt egnet på grunn av beliggenhet, etablert infrastruktur og samordningsmuligheter med eksisterende havnevirksomhet.

I tidligere utredningsarbeid er det vurdert en rekke alternative lokaliseringer for cruiseanløp og havnefunksjoner, herunder Sørsidekaiene, Aspa, Skansekaia, Verpingsvika, Flatholmen, Meierikaia øst, Bålholmen, Skutvika, Sildegarnsholmen, Vikaneset, Friarvika og Aspevågen. Alternativene ble vurdert opp mot maritime forhold, havnetekniske forhold, kostnader, byutvikling, reiseliv og mobilitet. Flere av alternativene ble ikke prioritert videre etter den sammenlignende analysen. Det har også vært vurdert løsninger som innebærer helt eller delvis flytting av cruisehavna fra Sørsidekaiene, samt ulike avveininger mellom videre havnedrift og byutviklingsinteresser på Sørsida. Flatholmen ble forkastet som cruisehavn på grunn av at andre havneformål har behov for arealet og at en ytterligere utvidelse blir svært dyr. Samling av all trafikken på et sted vil også gi sikkerhets- og logistikkmessige utfordringer.

Gjøsundet i Giske kommune har de senere årene vært utviklet som en spesialisert fiskerihavn og næringspark med vekt på fiskeri-, sjømat- og havrelaterte næringer. Giske kommune trakk seg i 2024 ut av Ålesundregionens Havnevesen for å sikre lokal styring av den videre utviklingen av havneområdet. Lokasjonen vurderes derfor ikke som et realistisk alternativ for regional container- og godshavnvirksomhet.

På denne bakgrunn vurderes det ikke å foreligge andre realistiske lokaliseringsalternativer for den aktuelle havneutvidelsen. Planarbeidet omfatter derfor kun Flatholmen. Alternative løsninger kan vurderes innenfor planområdet. Vurderingen av bedre arealutnyttelse innenfor eksisterende havne- og næringsområder følger av kapittel 5.1.2 og 8.2.

5.1.2 Alternativer som utredes

Det utredes to hovedalternativer for havneutvidelsen, ett med og ett uten fjellhaller. Utformingen av kaianlegg og utfylling skal vurderes ut fra tekniske, økonomiske og miljømessige forhold og resultatene av konsekvensutredningen.

I samsvar med planutvalgets vedtak 27.10.2026, sak 167/26, skal det utredes om bedre arealutnyttelse innenfor eksisterende havne- og næringsområder, trinnvis utbygging eller andre løsninger kan redusere det samlede naturinngrepet. Vurderingen skal ses i sammenheng med hovedalternativene med og uten fjellhaller og behovet for nye utfyllingsarealer.

Alternativ 1: Utvidelse med fjellhaller og utfylling i sjø, jf. kapittel 5.2.1 og 5.2.4.
Alternativ 2: Utvidelse med utfylling i sjø uten fjellhaller, jf. kapittel 5.2.4.
For begge hovedalternativene vurderes ulike grader av arealutnyttelse (BYA), jf. kapittel 5.2.5:

Alternativ A: BYA 60 %

Alternativ B: BYA 50 %
Alternativ C: BYA 30 %

5.2 Tiltakets innhold og utforming

Hovedformålet med planen er å tilrettelegge for industri og lager, havneområde og kaianlegg med tilhørende kontorer, samt fjellhaller med lagerfasiliteter. Nytt areal etableres på fylling i sjø og i fjell med utsprengning av bergrom.

Havnevesenet ønsker å kunne møte behov fra den maritime klynga (bl.a. offshore), det vil si selskaper innen virksomhetsområder som rederier, verft, utstyr og tjenester, samt fra fiskerinæringen.

Planen skal også legge til rette for fylling/levering av relevante energibærere/drivstofftyper. Dette kan være strøm, biogass, eller annet. Det er ikke aktuelt med hydrogenhåndtering innenfor området.

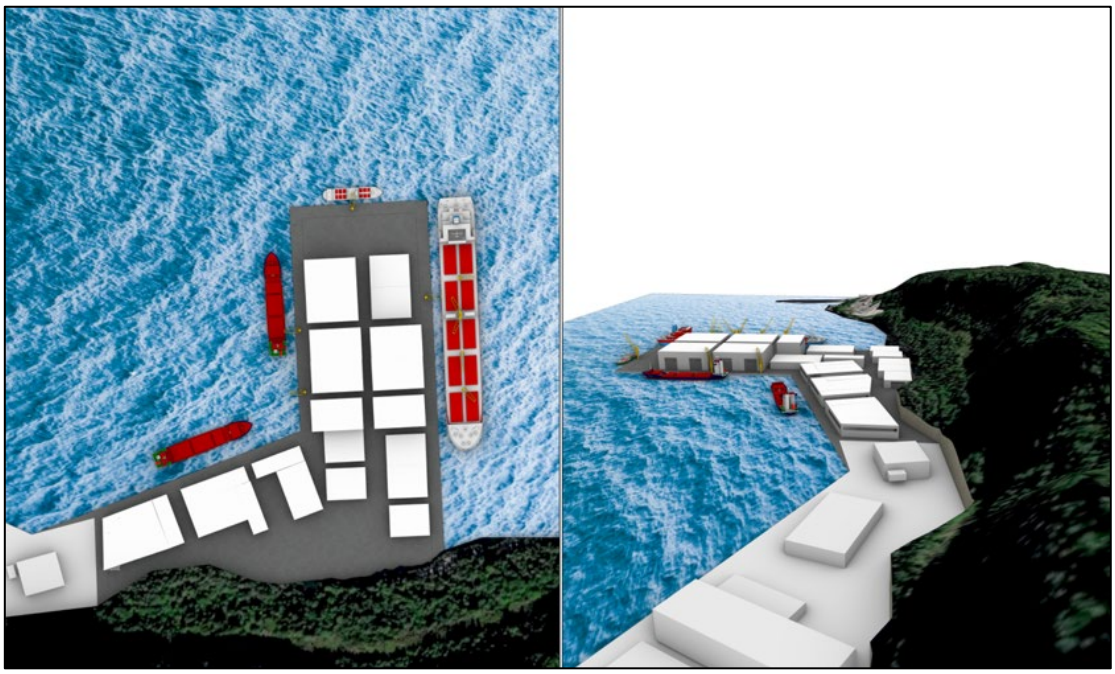
Det anslås at planen vil tilrettelegge for anslagsvis 100 nye arbeidsplasser. Hvilke konkrete virksomheter som skal etablere seg her er ikke avklart enda.

5.2.1 Utforming og utnyttelsesgrad

Det er ønskelig med en BYA på maks 60%. BYA beskriver tillatt utnyttelsesgrad av en tomt, altså hvor stor del av tomten som kan bebygges i henhold til reguleringsbestemmelsene.

Planen skal tilrettelegge for bygninger med varierende høyde, maks gesimshøyde er 30 meter over bakkenivå. Planen skal tilrettelegge for utendørs lagring og intern transport. Illustrasjonen under er foreløpig.

Figur 5-1 under viser en foreløpig plassering av bygninger, lagerområder og kaianlegg.



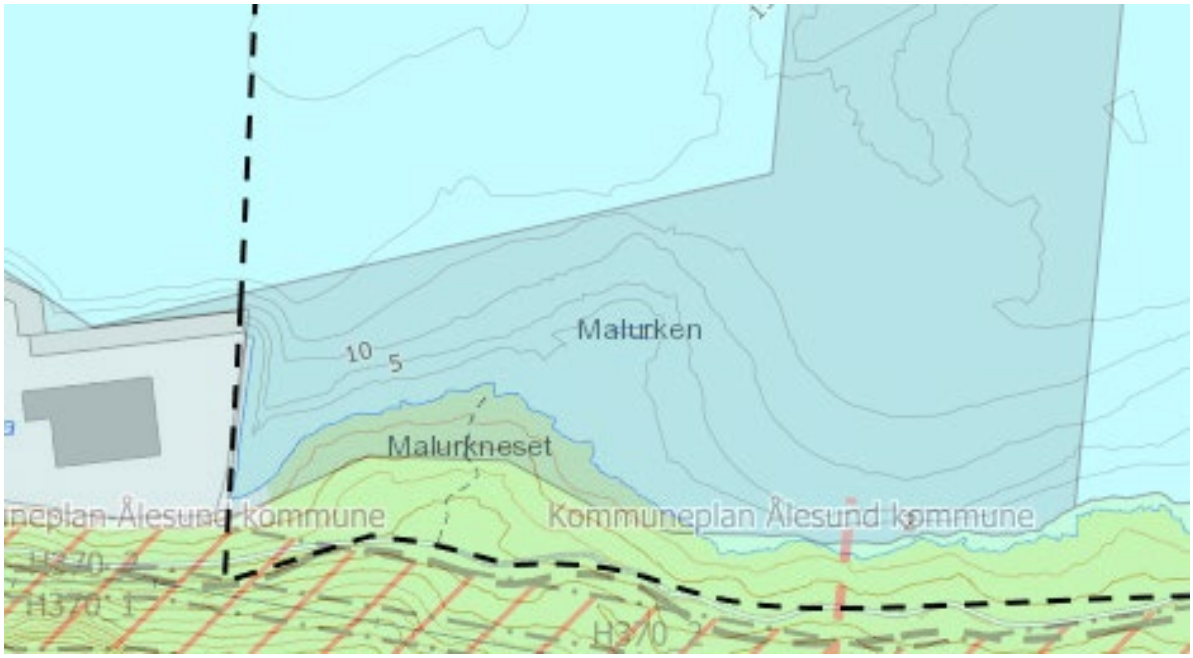
Figur 5-1 Illustrasjon som viser en mulig plassering av nye bygg med BYA lik 60%. Hvit grunn er eksisterende havneanlegg.

Havnevesenet vurderer at det behov for større arealer for lignende aktiviteter som allerede er på Flatholmen i dag, men ønsker også å legge til rette for andre typer virksomheter som har behov for havnetilknytning. Dette kan være innenfor logistikk og produksjon, service eller annet.

Det er planlagt en 15 meter bred kai langs hele industriområdet. Kaien etableres med påler på fyllingen. Nytt landareal, inkludert areal til kai er i kommuneplanen oppgitt til å være ca. 140 daa, se Figur 5-2 over. Det vurderes at arealet er stort nok til minst fem virksomheter.

Planen forutsetter at det sprenges bort masser nord på Malurkneset for å få en bedre arrondering inne på næringsområdet. Det vil bli en skjæring i bakkant av næringsområdet som følge av det, se kartutsnitt under.

Det er ønskelig å tilrettelegge for døgnkontinuerlig drift med lyssetting av hele havneområdet.



Figur 5-2 Del av Malurkneset som planlegges planert vist med grå markering. Kilde: Kommunedelplan for Ålesund.

5.2.2 Fylling i sjø

Nytt næringsareal etableres på en fylling i sjø, utstrekning av fyllmasse i sjø avhenger av helning og om det må etableres en motfylling for at fyllingen skal ligge stabilt. Innledende plassering av tiltaket og tidligfasemodellering av fyllingen vil gi grunnlag for å vurdere behovet for supplerende grunnundersøkelser for å dokumentere om tiltaket kan gjennomføres innenfor plangrensen.

Det beregnes at det vil være behov for ca. 1,7 mill.m^3 fyllmasser. Behov for fyllmasse er beregnet med topp fyllingsmasse kote +3 m. Utslag av fyllingsfot beregnes i planfasen, utslag blir regulert i eget vertikalnivå og konsekvensene vurderes i planfasen.

Avhengig av fremdrift vurderes det at overskuddsmasse fra fjellhallene nyttes som fyllmasse. Fjellet er hovedsakelig gneis og erfaringsmessig er det en egnet bergart for steinfylling, egnethet må verifiseres med undersøkelser i neste fase.

5.2.3 Kai og gjerde

Tiltaket skal legge til rette for skip i ulike størrelser. Det tilrettelegges for skip på over 250 000 tonn, de kan ha en lengde på i overkant av 300 meter.

Ut mot sjøfronten er det planlagt å bygge ca. 15 m bred kai. Kaien er først og fremst beregnet for lasting og lossing av containere og annet gods.

Seilingsdybde ved kai skal være minst 10 meter.

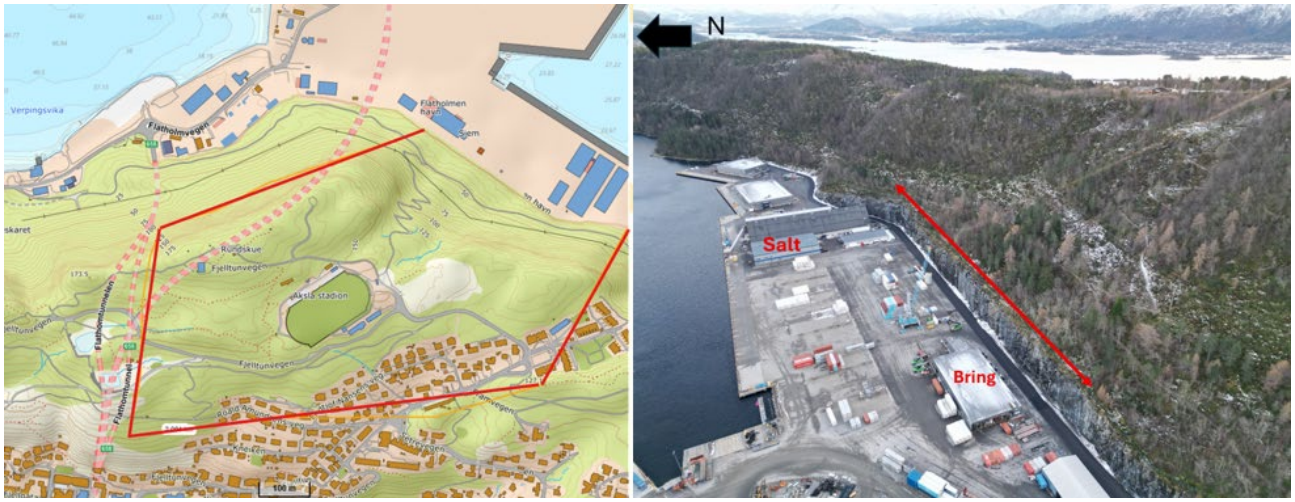
Kaiområdet vil ha adkomstkontroll som sikres med gjerde.

5.2.4 Fjellhaller

Det er behov for større kapasitet til kjølelager, og planen er å etablere disse inne i fjellet. I denne tidlige fasen vurderes to områder, ett under Aksla og et under Kråkeskar. Det kan bli aktuelt å regulere begge, alt etter hva det forventes at markedet vil etterspørre.

Aksla

Det er gjort foreløpige vurderinger knyttet til volum. Innenfor varslingsgrensen er plass til fire fjellhaller med 50 m spennvidde og ca. 2000 m^2 halldimensjon. Disse hallene er planlagt i tilknytning til eksisterende næringsområde. Foreløpig er det bedriftene Salt og Bring som har fremmet et ønske om etablering inne i fjellet. Med halldimensjonene beskrevet ovenfor er det forutsatt at hallene kan etableres når terrenget passerer kote 100 m.o.h, gitt at sålen er lokalisert ved kote 5 m.o.h. Dvs. at det må etableres en eller flere adkomsttunneler før hallene kan etableres for å oppnå tilstrekkelig bergoverdekning og innspenning. Med denne forutsetningen må det først etableres 100 til 200 m lange tilkomsttunnel(er).



Figur 5-3 Kart. Foreløpig avgrensing fjellhall Akslafjellet Foto: Rød strek viser sted for tunellinnslag

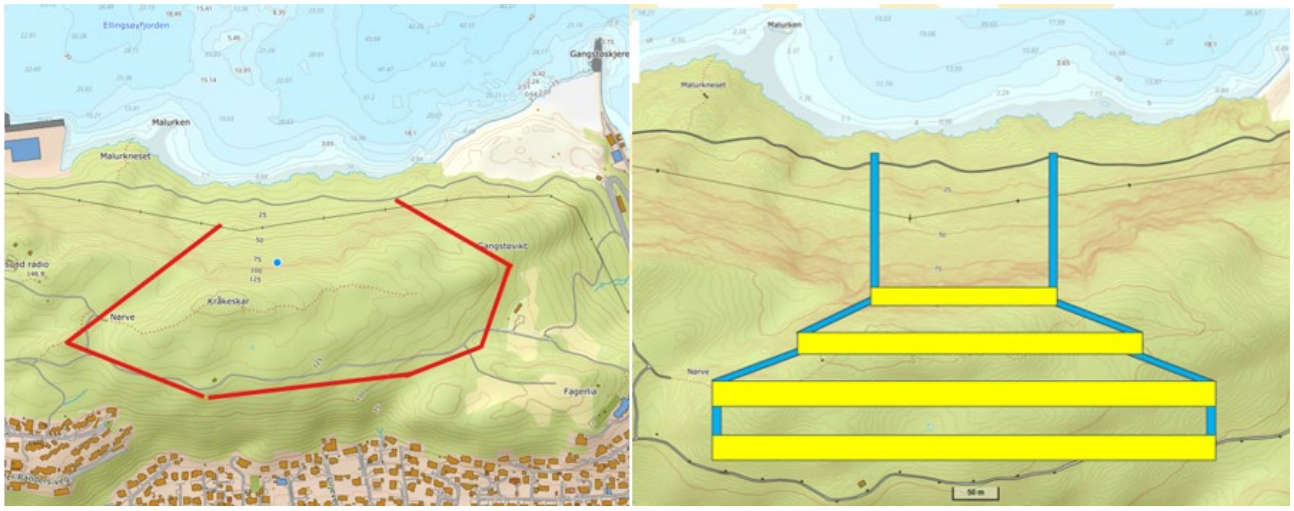
Kråkeskar

Det må drives en adkomsttunnel frem til bergoverdekningen er stor nok til at fjellhallene kan etableres. Av bergtekniske hensyn bør bergoverdekningen (vertikalavstand fra tunnelheng til dagen) være minimum halve spennvidden på hallene, og ideelt minimum spennvidden på hallene. Dimensjonene til fjellhallene bør både vurderes med hensyn til bruksbehovet (foreløpig ikke kartlagt) og byggekostnader. Det anbefales å begrense bredden på fjellhallene til 18 m (standard rekkevidde på borerigger). Videre anbefales det å ta berguttak i ytterligere 1-3 paller slik total høyde på hallene blir inntil 50 m. De anbefalte dimensjonene er bare basert på økonomiske anbefalinger. For å unngå problematikk tilknyttet innlekkasje av saltvann anbefales det at hallene etableres over havnivå (antatt såle ved kote 5). Avhengig av høyden på fjellhallene kan det være aktuelt å etablere adkomsttunnel i flere nivåer (topp og bunn) og fra flere sider av berganlegget.

Figuren 5-4 under viser en forenklet illustrasjon av hvordan fjellhallene kan plasseres med orientering øst-vest. Avgrensning for lengdene er topografiske forsenkninger på sidene av hallene og bergnivået, eventuelt lagringsbehov. Ettersom hallene følger terrengkvoten vil bergnivået være tilnærmet konstant langs hallene, nordligste hall vil dermed få minst bergoverdekning. Adkomsttunnelen er i skissen plassert i enden av hallene slik at de kan etableres i to ulike nivåer. Plassering av adkomsttunnelen må ses i sammenheng med bruksbehovet. I skissen er fjellhallene inntil 500 m lange. Ettersom hallene følger terrengkvotene, gir dette alternativet de lengste hallene. En ulempe med denne orienteringen er at hallene følger hovedsprekkeretningen som ved dårlig bergmassekvalitet kan være et vedvarende problem. Det kan være hensiktsmessig å rotere hallene 15-20°, men dette vil redusere lengden.

Det må settes av en tilstrekkelig stor stabbe mellom nabohaller for å minimere stabilitetsutfordringer. Denne bredden anbefales å være rundt 20-40 m, men må optimaliseres når endelig utforming av hallene er bestemt. Basert på dette er det foreløpig antatt en total bredde på 200 m ved et anlegg bestående av fire fjellhaller, lengden av anlegget avhenger av valgt/ønsket lagringsvolum og tilgjengelig plass innen plangrensene. Ettersom spennvidden til hallene foreløpig ikke er definert er det antatt at fjellhallene tidligst kan starte under kote 80, gitt at hallene er 50 m høy. Men det anbefales å påbegynne hallene når bergoverdekningen tilsvarer spennvidden, dvs. kote 105. Denne antagelsen er bare basert på økonomiske hensyn, og må tilpasses etter lagrings- og bruksbehovet når dette kartlegges.

Hallene kan også legges i nord-sør retning, og med bare ett tunellinnslag. Figuren under viser tversgående fjellhaller med to tunellinnslag,



Figur 5-4 Foreløpig planavgrensning(rødt) Illustrasjon av tversgående fjellhaller(gult) og tunneler (turkis)

Påhuggsplasseringen i skissene er tilfeldig plassert og må avklares i neste fase. I denne omgang forutsettes det påhugg med såle på kote 5 moh.

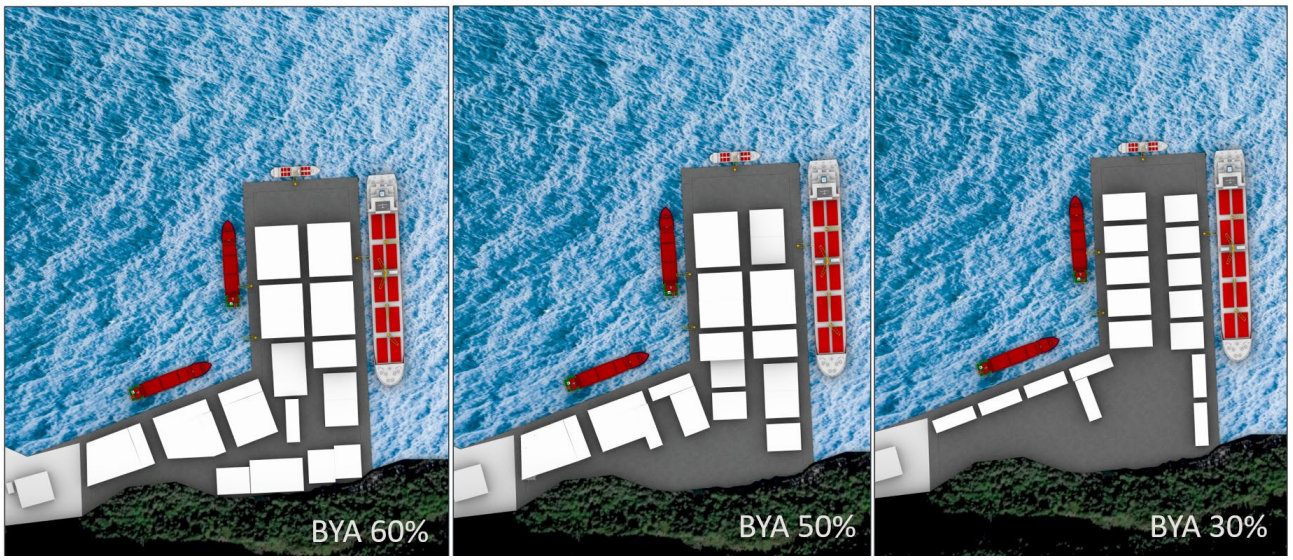
Eksisterende turvei (Borgernes vei) er vist med grå strek i figuren 5-4 over. Turstien ligger lavt i terrenget og havneutvidelsen og tunnelpåhugget kan komme i konflikt med denne. Dersom det blir konflikt er det forutsatt at den skal legges om. Sør for turstien er det bratte bergskrenter med fare for steinsprang. Nord for turstien er det antydning til bergblotninger, og det må kartlegges om dette er fast berg eller blokker (steinsprang).

5.2.5 Ulike alternative løsninger for utnyttelse

Det er ønskelig med en høyest mulig utnyttelse av arealet.

Det er vurdert å utrede tre alternative utnyttelsesgrader, for å vurdere hvilke innvirkning plassering og tetthet har fra ståsted utenfor planområdet. Skissen under viser tre ulike alternativer, ett med en relativt høy utnyttelse (BYA 60%), en med noe lavere (BYA 50%) og et alternativ som gir mulighet for flere åpne flater (30%). Det er laget 3D-modeller for ulike alternativer (høyde, volum og plassering) til bruk i videre vurderinger.

Vurderingen av utnyttelsesgrad på nye arealer kommer i tillegg til vurderingen av bedre arealutnyttelse innenfor eksisterende havne- og næringsområder, jf. kapittel 5.1.2. Utredningen skal belyse om slike løsninger kan redusere behovet for nye arealer og det samlede naturinngrepet.



Figur 5-5 Ulike alternativ for utnyttelse og plassering av bygninger

5.3 Grunnforhold

Det er gjort grunnundersøkelser i forbindelse med utfylling i sjø, Multiconsult 2023.

Utførte sonderinger viser at sjøbunnen hovedsakelig består av faste løsmasser, trolig sand og grus, over berg. Det er også enkelte innslag av finere løsmasser som silt og leire. Løsmassemektigheten varierer mellom 0,2 og 6,4 meter.

Den antatte bergoverflaten ligger mellom kote –9,5 og –41,4. Bergoverflaten blir tolket til å følge sjøbunnen, med en fjellrygg som er antydet på sjøkart. Mot sidene av fjellryggen får bergoverflaten økende dybde fra sjøbunnen.

5.4 Anleggsfasen

Det er usikkert hvor lang tid det vil ta å få et byggeklart utfyllingsareal, det styres blant annet av tilgang steinmasser. Det er pr. dags dato ikke avklart hvor eventuell resterende steinmasser skal komme fra. Havnevesenet er i dialog med aktuelle leverandører.

Det er av samme årsak uavklart om massene som kommer utenifra vil fraktes til området sjøveien med lekter eller med lastebil langs veinettet. Lekter vurderes som mest hensiktsmessig om kilden ligger slik til at det er praktisk gjennomførbart.

Det er ønskelig å benytte masser fra utsprengning av fjellhallene til utfylling i sjø, men det er usikkert hvor mye av massene som vil være egnet til formålet, og om massene vil være tilgjengelige når utfyllingen skal gjennomføres.

Den tiden det vil ta å etablere fyllingen vil avhenge av hvor intensivt det kan jobbes. Det er planlagt å bruke ca. 10 år på utfyllingen. Dersom vi legger til grunn at hver båt tar ca. 1000 m^3 og at det legger til to båter om dagen vil anleggsperioden bli ca. 3,5 år (253 arbeidsdager pr. år). Tilsvarende dersom det kjører 100 biler om dagen (16m^3/bil med henger) vil det ved kontinuerlig tilførsel av masse gi anleggsperiode på i overkant av 4 år. Det er planlagt å bruke ca. 10 år på utfyllingen. I tillegg kommer byggeperioden.

Planen skal tilrettelegge for avbøtende tiltak som siltgardin eller lignende for å hindre spredning av finpartikler eller forurensing (plast) fra eventuelle sprengsteinsmasser. Søknad om fylling etter forurensningsloven avklarer metode.

I forbindelse med anleggsgjennomføringen er det planlagt å lage en informasjonsplan slik at omgivelsene kan følge fremdriften.

Trafikk

Det vil bli en økning av trafikken i anleggsfasen, der volumet påvirkes av om det fylles med båt eller bil. Dersom vi legger til grunn effektiv utfyllingstakt som over med 90 – 100 lastebiler med henger hver dag, vil det gi en økning i forhold til dagens trafikkmengde med 180-200 ÅDT.

5.5 Nullalternativet

Nullalternativet brukes som sammenlikningsgrunnlag når det vurderes hvilken påvirkning en plan eller et tiltak vil ha.

Nullalternativet innebærer at reguleringsplanen ikke gjennomføres. Området forblir i hovedsak som i dag, uten havneutvidelse, utfylling i sjø eller etablering av fjellhaller.

Eksisterende arealbruk, aktiviteter og miljøtilstand legges til grunn som referansesituasjon for konsekvensvurderingene.

6 Oversikt over tema som skal beskrives eller konsekvensutredes

6.1.1 Metoder og presentasjonsform

Metode

Gjennomgangen av tema som skal utredes er basert på de tema som er oppført i disse kildene:

- Forskrift om konsekvensutredninger, § 21
- Miljødirektoratets veileder om konsekvensutredninger for klima og miljø, M-1941
- Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser

For konsekvensutredninger for klima og miljø brukes miljødirektoratets veileder M-1941. I denne veilederen omtales anerkjente metoder for å beregne virkninger av planer og tiltak på klima og miljø. Veilederen er utarbeidet til bruk ved konsekvensutredning av alle planer og tiltak. Veilederen angir metoder for å kartlegge klima- og miljøtema, sette verdier og vurdere påvirkning og konsekvens.

Metoden er delt inn i 6 steg for fagtemaene naturmangfold, landskap, kulturmiljø og friluftsliv. Metoden for fagtemaene forurensning og klimagassutslipp er også delt inn i steg, men har en litt annen oppbygning.

Presentasjonsform

Konsekvensutredningen for hvert tema skal inneholde en beskrivelse av de metodene som er brukt, verdisetting, illustrasjoner, konsekvensvurdering og forslag til avbøtende tiltak.

Beskrivelsen skal videre omfatte utfordringer, tekniske mangler og kunnskapsmangler som har påvirket sammenstillingen av informasjonen og de viktigste usikkerhetsfaktorene ved utredningen.

Utredningen skal inneholde en liste med opplysninger om de kildene som er brukt i beskrivelser og vurderinger i rapporten.

Konsekvensutredningene for alle tema presenteres i en samlerapport med en sammenstilling av resultatene fra alle de vurderte tema til slutt.

7 Omtale av tema som skal beskrives eller konsekvensutredes.

Omtale av hvilke faktorer som kan bli påvirket, samt vurdering av vesentlige virkninger for miljø og samfunn, følger av forskrift om konsekvensutredninger § 21.

Konsekvensutredningen skal identifisere og beskrive de forhold som kan påvirkes av tiltaket, og vurdere hvilke vesentlige virkninger dette kan medføre for både miljø og samfunn.

7.1 Naturmangfold

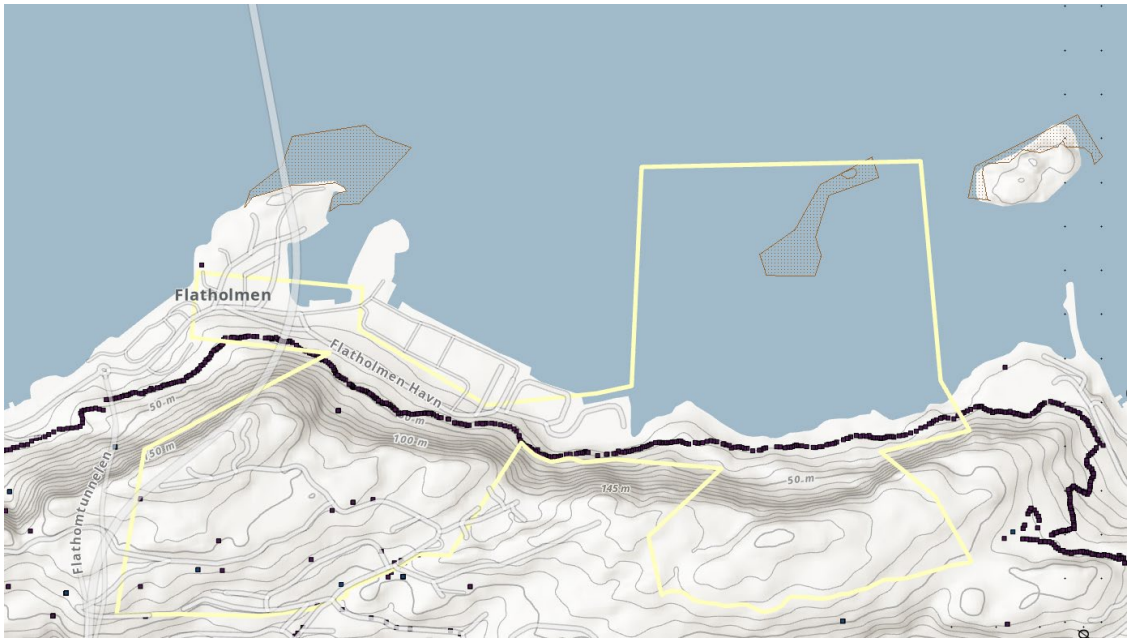
Marint naturmangfold vurderes i kpt.7.8.3.

7.1.1 Dagens situasjon

Eksisterende kunnskap om biologisk mangfold er ikke tilstrekkelig for å vurdere konsekvenser av planlagte tiltak.Kornkråke (trua art) er registret i nærområdet. Platanlønn, som er vurdert som fremmed art, er registret i strandkantområdet.

Det ble observert hettemåke like nord for planområdet i 2023, CR (kritisk truet) siden 2021. I de grunnere område kan det forekomme prioriterte naturtyper, jfr. Naturbase.

Det foreligger innspill om at området kan inngå i et hjortetrekk mellom Sula og Ellingsøya via Borgundgavlen og området ved Gangstøvika/Brattholmen. Dette vil bli undersøkt nærmere som del av planarbeidet.



Figur 7-1 Naturmangfold. Tareskog (brunt) og fremmende arter (svart). Foreløpig plangrense (gult). Kilde: Geonorge.no

7.1.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Sårbare arter, hekke-/rastelokaliteter, trekk-korridorer; naturtyper (NiN); økologiske funksjonsområder. I tråd med M1941 er det behov for NIN-kartlegging , samt feltundersøkelser knyttet til sjøfugl og andre mobile arter.

Temaet skal konsekvensutredes, se kap. 8.

7.2 Landskap

7.2.1 Dagens situasjon

Aksla er en markant fjellrygg som danner en grønn struktur midt i Ålesund by. Området ligger i overgangen mellom kystlandskap og fjordlandskap, med bratte skråninger som stiger direkte opp fra bysentrum og havneområdene. Fjellet er en del av et variert og småskala kystlandskap med øyer, sund og fjorder, rammet inn av Sunnmørsalpene i bakgrunnen.

Landskapet har høy visuell verdi. Aksla gir panoramautsikt over bysentrum, fjordene og det omkringliggende øyriket. Kontrasten mellom den urbane bebyggelsen ved foten og den grønne fjellryggen skaper et særpreget bylandskap. Utsiktspunktene på Aksla, særlig ved Fjellstua, er ikoniske og en del av Ålesunds identitet.

Landskapet er sårbart for inngrep som reduserer tilgjengelighet, opplevelseskvalitet eller visuell sammenheng. Tiltak som medfører synlig industriell utbygging, fylling i sjø eller endringer i turveinettet kan ha betydelig negativ effekt på landskapsopplevelsen og friluftsliv.

7.2.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Nær- og fjernvirkninger på landskapsbildet, volum/høyder, lysvirkninger, plassering av byggeområder og arkitektoniske grep.

Vurdere virkning av byggens plasseringer med hensyn på høyde.

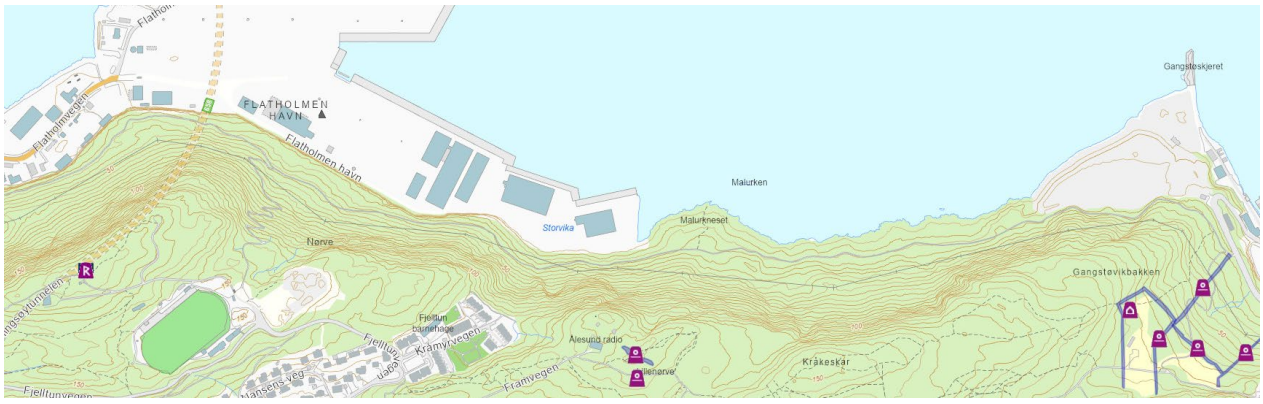
Temaet vil konsekvensutredes, se kpt. 8.

7.3 Kulturminner og kulturmiljø

7.3.1 Dagens situasjon

Det er ikke registrert noen kulturminner på land som blir direkte påvirket av tiltaket. På det høyeste punktet på Aksla, der det i dag heter Rundskue, skal tidligere ha vært et varslingssted med vete. Kilde: Naturbase.

Akslafjellet inneholder flere krigsminner inne i fjellet med regional verdi som er vernet gjennom reguleringsplan, blant annet kommandobunker ved fjellstua og Tunnelanlegg i byparken. Dette er påpekt i innspill fra fylkeskommunen.



Figur 7-2 Kulturminne og kulturmiljø (fiolett). R marker varslingssted med vete.

7.3.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Marine kulturminner og eventuelt behov for kartlegging avklares med sjøfartsmuseet. Det gjøres en vurdering i forhold til avstand og synlighet i forbindelse med KU landskap.

7.4 Energi, vann og avløp, overvann

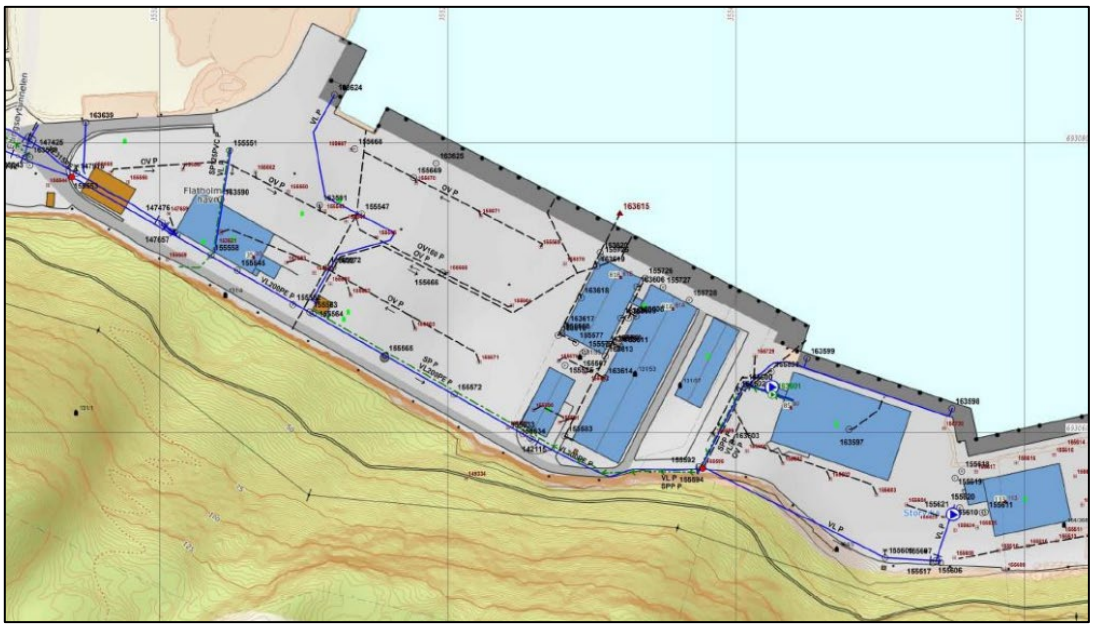
Det går en 132 kV kraftledning gjennom området, se kartutsnitt under.

Det er ikke offentlig vann og avløp til området der havna skal utvides. Figuren under viser ledningsnettverket i tilgrensende havneområde.

Ålesund kommunale vannverk har store drikkevannsmagasiner i Akslafjellet.

Slokkevannkapasitet er begrenset. Det har vært dialog mellom kommunen og Havnevesenet om eventuelt nytt høydebasseng på Aksla. Kommunen har behov for å legge ny 300 mm hovedvannledning gjennom området og videre mot Gangstøvika/ Fagerlia.

Området ligger innenfor nedbørsfelt fra Aksla.



Figur 7-3 VA ledningsnett vest for planområdet. Kraftledning vist med grå strek i grønt område. Kilde: Ålesund kommune

7.4.1 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Slokkevann må vurderes. Behov for pumpestasjon må vurderes. Kapasitet på eksisterende ledningsnett og renseanlegg må utredes.

Tilgang til strøm og løsninger for kraftforsyning må drøftes med netteier, og om det er behov for en ny nettstasjon. Det må undersøkes om elforsyning og VA anlegg kan legges i samme grøft.

Det skal utarbeides en overordnet plan for vannforsyning, spillvann og overvann (VA-rammeplan). Denne sees i sammenheng med eksisterende utbygging. Detaljplan for vann og avløp utarbeides ved byggesak.

Overvannsproblematikk utredes og beskrives i VA-rammeplan. Løsninger utformes i samsvar med kommunens norm for overvannshåndtering.

Påvirkning av fjellhaller på drikkevannsmagasinene og grunnvann gjøres i en egen hydrogeologisk vurdering. En hydrogeologisk vurdering må også vurdere om det er andre områder som kan bli

påvirket av tunnelene (pga setninger eller senkning av grunnvann) og om eventuelle verdifulle grunnvannsavhengige naturområder (vann, myr) vil bli påvirket.

Det må også vurderes om selve sprengningsarbeidene kan påvirke vannmagasinene eller vannbehandlingsanlegg. En hydrogeologisk vurdering vil avdekke om det er behov for kartlegging og undersøkelser.

7.5 Friluftsliv

7.5.1 Dagens situasjon

Aksla er et lett tilgjengelig nærturområde med turveier, stier og utsiktspunkter. Området brukes intensivt til friluftsliv, rekreasjon og turisme, og har stor betydning for folkehelse og byens attraktivitet. Den grønne strukturen fungerer som en buffer mot utbygging og gir viktige naturopplevelser i umiddelbar nærhet til sentrum.

Langs eksisterende og planlagt havneområde går turveien Borgernes vei, en tilrettelagt turvei i grus. Turveien går tett inn til bratt fjellside opp til Aksla, med industriområde på nedsida mot sjøen. Enkelte steder er det åpninger i skogen slik at en ser ned mot sjøen og industriområdet med store kaianlegg. Kilde: https://morotur.no/tur/borgermnes-vei-byparken-til-gangstoevika

Malurkneset, like øst for eksisterende havn, er opprustet med sti og trapp ned til sjøen samt en benk til å sitte på.

Området der det er planlagt fjellhaller, inngår i et nærturområde med utsiktspunkt mot blant annet havneområdene.

DNT opplyser i sin merknad til oppstart at Sjøområdene rundt Aksla og Flatholmen også er viktige for padling og annet enkelt sjøbasert friluftsliv. Det har i flere år vært snakk om å etablere en padleled i Ålesund og omkringliggende kommuner, der disse farvannene inngår som en naturlig del av

traseen. Padleturen rundt Nørvøya er også en populær tur.



Figur 7-4 Borgernes vei, vist med blå strek. Kilde: Morotur

Kommunen skriver om forvaltning av statlig sikrede friluftslivsområder[3]. De statlig sikrede friluftslivsområdene kan på mange måter vurderes som «verneområdene for friluftslivet. Det er

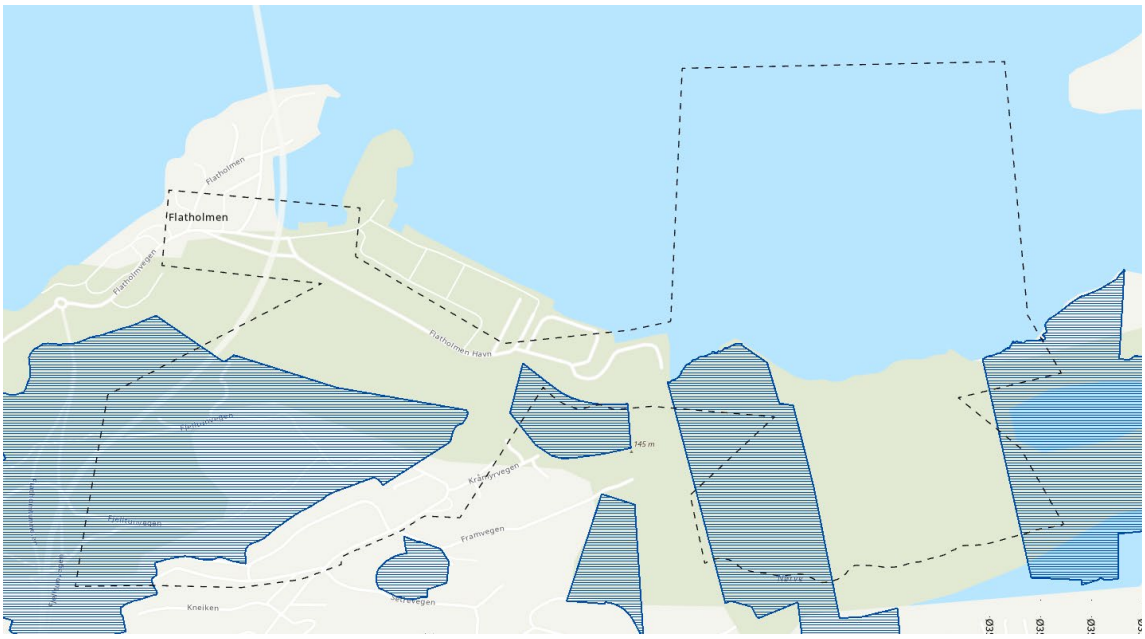
[3] https://alesund.kommune.no/politikk-og-samfunnsutvikling/planane-til-kommunen/fag-og-handlingsplanar/tema-og-fagplanar/forvaltningsplanar-for-statleg-sikra-friluftsomrade.52980.aspx

kommunene som har hovedansvaret for daglig drift og skjøtsel, og dessuten for å lage forvaltningsplaner for de statlig sikrede friluftslivsområdene.
Kommunene har et ansvar for å ivareta områdene i kommunal planlegging og kan synliggjøre dem i arealplanene som anbefalt «hensynssone friluftsliv»

Det er en forutsetning for reduksjon av statlig sikrede friluftråder at det skjer et makebytte, og at Miljødirektoratet samtykker til dette. I brev av 19.9.2016 la Miljødirektoratet til grunn at et eventuelt makebyttearеal i Skutevika skal sikres gjennom tilsvarende tinglyst klausul som for Aksla. Direktoratet uttaler blant annet:.

«*Vi føresett at makebyttearealet i Skutvika blir sikra gjennom tilsvarande tinglyst klausul som Aksla: Gnr … bnr … kan ikkje nyttast til anna enn friluftsføremål utan samtykke frå staten ved Miljødirektoratet (org.nr. 999 601 391)*»

De statlig sikrede friluftsområdene innenfor planområdet er vist i Figur 7-5 under.



Figur 7-5 Statlig sikret friluftslivsområde, blå farge. Foreløpig plangrense markert med svart stiplet linje. Kilde: Geonorge.no

Potensielt tilgjengelig strandsone.

Potensielt tilgjengelige strandsonearealer i strandsonen beregnes ut fra terreng, veistrekninger, jernbanestrekninger, dyrket markarealer, bygninger og kystlinje. Oversikten brukes i konsekvensutredninger for vise hvor mye som går tapt og hvor mye som gjenstår etter utbyggingen.

Figur 7-6 under viser mulig tilgjengelig strandsone i området.



Figur 7-6 Potensielt tilgjengelig strandsone er vist med grønn farge. Foreløpig plangrense markert med svart stiplet linje. Kilde: Geonorge.no

7.5.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Tiltakets påvirkning på bruken av nærområdet, konsekvenser for statlig sikrede friluftslivsområder, reduksjon av potensiell strandsone. Vurdere særskilt hvordan tiltaket vil påvirke sikkerhet, tilgjengelighet og opplevelseskvalitet for padlere og annen ikke motorisert virksomhet.

- områdets verdi som bynært friluftsområde
- konsekvenser for landskapsopplevelse, stillhet og naturopplevelse
- den samlede belastningen sammen med eksisterende og planlagt havneutbygging på nordsiden av Nørvøya

Temaet vil konsekvensutredes, se kpt. 8.

7.6 Klimagassutslipp

7.6.1 Dagens situasjon

Dagens samfunn har betydelige logistikkutfordringer og økende transportbehov. Havnene er sentrale virkemidler i løsningen av disse oppgavene. Energiforbruk er en fysisk størrelse som karakteriserer alle former for energi som blir tatt i bruk.

Fornybare energiløsninger som bidrar til å redusere havnens CO2 utslipp.

7.6.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Klimagassutslipp fra bygging og drift; drivstofforbruk; transportskifter (bil → båt); alternativ drivstoff (strøm).

Temaet vil konsekvensutredes, se kpt. 8.

7.7 Støy, støv og luftforurensing

7.7.1 Dagens situasjon

Området er ubebygget, men det er aktivitet i tilgrensende havneområdet som genererer noe støy, støv og luftforurensing. Området ligger nær rekreasjonsområder og områder med naturverdier der støy kan ha betydning for friluftsliv og dyreliv. Støy kan også få betydning for boliger.

7.7.2 Fjellene i bakkant av tiltaksområdet og fjorden mellom tiltaksområdet bidrar til å forsterke støy og lysforurensing til areal på andre siden av fjorden. Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Det er forventet støy fra lasting og lossing, container håndtering, lasteluker og tungtransport.

Det er forventet støy fra sprengning av tuneller og fjellhaller. Vurdering av strukturstøy (støy som forplanter seg gjennom faste konstruksjoner) og vibrasjoner kan være aktuelt.

Det er forventet støv i anleggsfasen, og støy ved transport og dumping av masser i sjø. Fylling i sjø kan føre til spredning av finpartikler eller forurensing (plast) fra eventuelle sprengsteinsmasser.

Det er forventet utslipp av CO_2 i driftsfasen, fra båter og landtransport.

Støy: Økt tungtrafikk, maskiner og drift kan påvirke dyreliv, nærliggende friluftsområder og boligområder.

Støv: Byggeaktivitet og massetransport kan redusere luftkvalitet og opplevelsesverdi i friluftsområder i anleggsfasen.

Lysforurensning: Belysning fra bygg og drift kan forstyrre landskapsopplevelse, friluftsliv og natur (fugl/insekter).

Åpne sjøarealer gir begrensede muligheter for skjerming. Dette kan føre til at forurensning fra havne- og anleggsvirksomhet får større utbredelse og oppleves mer belastende for nærliggende bebyggelse enn dersom terreng, vegetasjon eller andre fysiske barrierer hadde gitt skjerming.

Støy, luft og lysforurensing konsekvensutredes, se kpt. 8.

7.8 Grunnforurensning

7.8.1 Dagens situasjon

Det er tidligere gjort undersøkelser i sjøområdene øst for planområdet i regi av kommunen. Prøvene viser at sedimentene er svært forurenset. Det må derfor regnes med å være tilfelle for hele bassenget.

Det er forurenset grunn på land i utfyllingsområdene på begge sider av tiltaket. I øst ligger det avsluttede deponiet Gangstøvika.

7.8.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Forurenset grunn/sjøbunn, geoteknisk egnethet, risiko ved graving og fundamentering. Utredningsbehov:

Forurenset grunn og sjøbunn: Risiko for miljøgifter (metaller, oljeprodukter, PAH, PFAS) fra tidligere aktivitet eller fyllmasser. Det må gjøres miljøtekniske grunnundersøkelser i sjø i tråd med veileder for risikovurdering av forurenset sediment (M1489). Temaet vil også inngå i konsekvensutredning vannmiljø.

Geoteknisk egnethet: Stabilitet, bæreevne, setningsrisiko, erosjon i strandsonen.

Risiko ved graving og fundamentering: Spredning av forurensning, håndtering av masser, HMS.

7.8.3 Vannmiljø

Vannmiljø dekker også tema naturmangfold i sjø

7.8.4 Dagens situasjon

Fjorden har flere mulig miljøbelastende planlagte og pågående tiltak knyttet til avløp, næring og utfylling.

Eksisterende kunnskap om biologisk mangfold er ikke tilstrekkelig for å vurdere konsekvenser av planlagte tiltak. I de grunnere område kan det forekomme prioriterte naturtyper. Sjøområdet er registret som et regionalt viktig gytefelt for torsk og det er registret tareskogforekomster her.

Berørte vannforekomster er fjorden Ellingsøyfjorden – ytre. Økologisk tilstand: Moderat. Kjemisk tilstand: Dårlig. Miljømål for begge tema: God.

Det er ingen elvenett i planområdet, området har ingen naturlige vannstrenger som må tas hensyn til i planleggingen.

Området ligger i sone hvor kommunalt renseanlegg RA20 på Flatholmen per nå ikke oppfyller rensekrav i forhold til forurensingsforskriften.

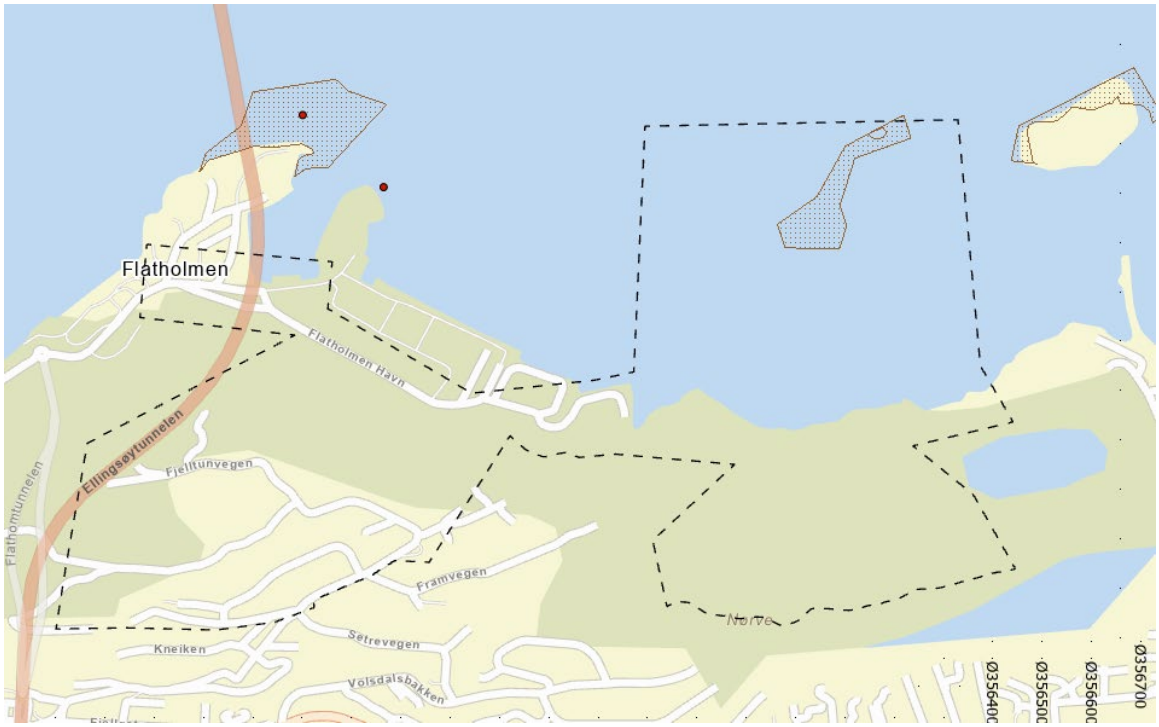
7.8.5 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Risiko for forurensning, endringer i sedimentforhold og vannkvalitet som følge av tiltaket vurderes.

Tareskogforekoster kan være potensielle oppvekst- og beiteområder for torsk og andre arter. Påvirkninger som nedslamming av tareplanter og redusert lystilgang grunnet partikler i vannet kan være sannsynlige påvirkninger i en anleggsfase.

Samlet belastning for naturmangfoldet fra tiltaket skal vurderes opp imot eksisterende samla situasjon og tilstand, og ikke isolert.

Temaet konsekvensutredes, se kpt. 8.



Figur 7-7 Kart viser større tareforekomster (brun strek) og kritisk truet art (røde prikker). Foreløpig plangrense markert med svart stiplet linje. Kilde: Geonorge.no

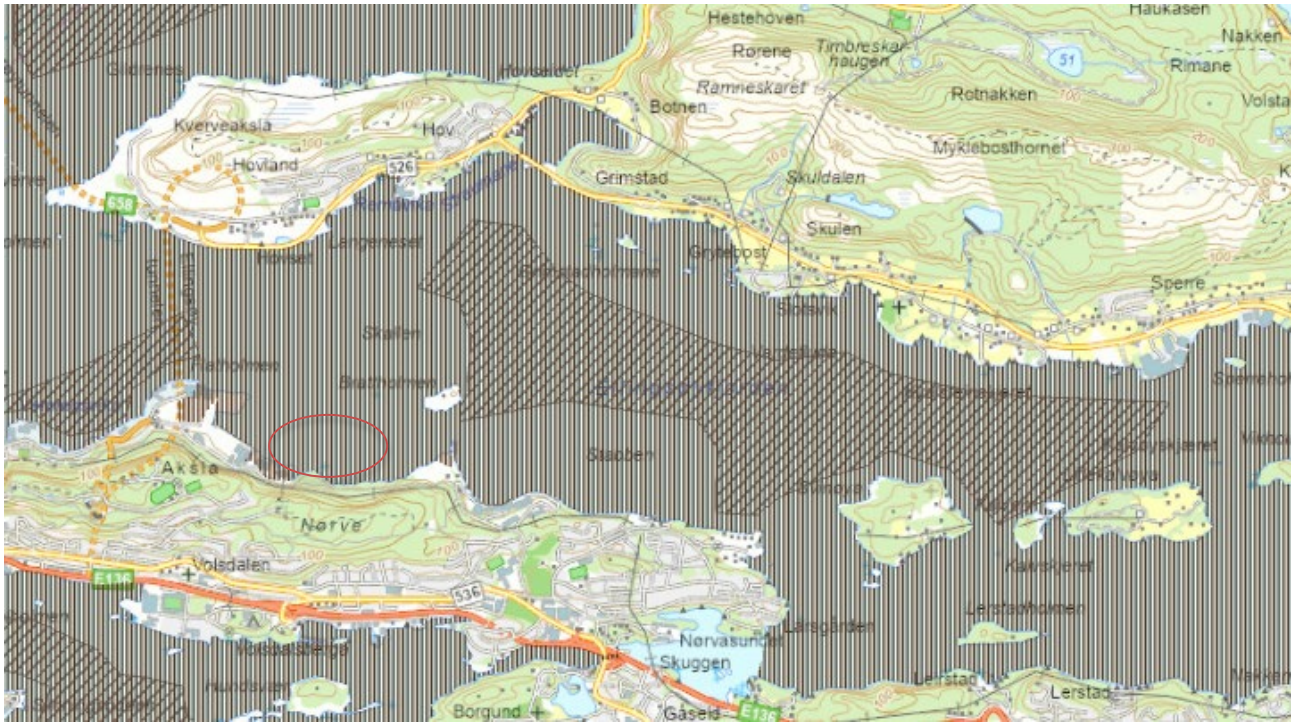
7.9 Naturressurser

7.9.1 Dagens situasjon

Det er registrert barskog med middels bonitet i området. Det vurderes som lite aktuelt med uttak av skog i dette området.

Flere fiskebedrifter (de nærmeste er Br. Sperre og Nils E. Sperre) på Ellingsøya bruker store mengder sjøvann i produksjonen – i hovedsak til å tine fisk.

De nærmeste registreringene er to områder for passive redskap. Det nærmeste området for garn og teiner kalt «Ytre Ellingsøyfjorden» ligger cirka 360 meter fra planområdets sjødel. Lengre vest, rundt 700 meter unna er det et garnområde kalt «Bak fjellet». Hele fjorden er registrert som et gytefelt for torsk.



Figur 7-8 Gytefelt torsk (grå skravur), område passive redskap (mørkere skravur og planområde i sjø markert med en rød sirkel .Kilde: Yggrasil

Det er ellers ingen kjente registreringer ift. fiskeriinteresser eller viktige mineralforekomster.

7.9.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Spredning av forurensede finpartikler til inntaksledningene på Ellingsøya ved utfylling i sjø på Flatholmen.

Støyende anleggsarbeid og skremmeeffekt på torsk til og fra gyteplass, påvirkning av tidlige livsstadier.

Betydning av og konsekvens med påvirkning av større tareskogforekomst, jfr. Figur 7-7 over.

Ellers ingen kjente problemstillinger eller særlige utredningsbehov.

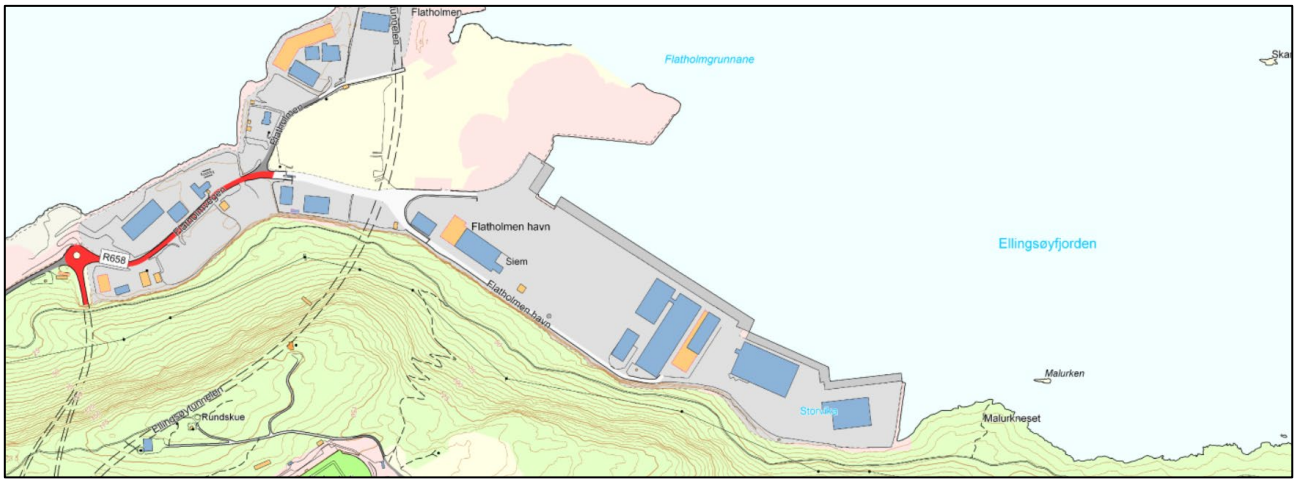
7.10 Trafikk og transportbehov

7.10.1 Dagens situasjon

Avkjørsel til eksisterende havn fra RV 658 er vist i kartet under. Tilkomst til planområdet er via Flatholmen havn.

Den delen av RV 658 som er mellom rundkjøring og avkjørsel til Flatholmen havn har en ÅDT[4] på 2500. Andel lange kjøretøy er 50%. (Vegkart SVV, 2024).

[4] Årsdøgntrafikk, forkortet ÅDT, er i prinsippet summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en vegstrekning (for begge retninger sammenlagt) gjennom året, dividert på årets dager, altså et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde. ÅDT beregnes normalt ut fra trafikktellinger på ulike dager gjennom året.



Figur 7-9 Tilkomst fra RV 658 (rød farge) til eksisterende havneområde Flatholmen. Kilde: Statens kartverk

7.10.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Økt tungtrafikk og massetransport i anleggsfasen gir høyere risiko for ulykker, spesielt ved avkjørsel til havn og i rundkjøring. Økt skipstrafikk kan påvirke miljøet i strandsonen.

7.10.3 Tilkomst og trafikkmengde

Området vil få tilkomst via eksisterende havneområde Flatholmen. Tilkomst fra RV 658 gjennom eksisterende havneområde skal reguleres i en standard tilpasset forventet trafikktype og volum. Tilkomst er regulert som en rundkjøring, i dag er det bare et vanlig kryss her.

Kommunedelplanen for Ålesund viser en fremtidig tunnel mellom Flatholmen og Gangstøvika. Tunnelen vil ikke bli regulert eller utredet i denne planen.

<u>Antatte problemstillinger og Utredningsbehov</u>

Det er forventet 1-2 anløp i uken pr. virksomhet, det vil si 5-10 anløp i uken. I tillegg kan det være båter som legger til for å tanke eller sporadiske anløp av andre skip.

Det er behov for en havnekapasitetsanalyse som vurderer hvor mye trafikk og aktivitet en havn eller kai kan håndtere på en sikker og effektiv måte.

Det forventes økt trafikk, både persontransport og godstransport av varer for utskiping.

I anleggsfasen kan det blir økning i lastebiltrafikk dersom fylling i sjø skal skje med tilkjørte masser, eller det ikke blir mulig å bruke overskuddsmassene fra fjellhallene lokalt.

Det er behov trafikkanalyse som underlag for vurdering av veikapasiteten inn til planområdet. Kommunalteknisk veg- og gatenorm for Ålesund kommune og Statens Vegvesens håndbøker vil bli lagt til grunn for vurderingene.

- Kapasitetsanalyse av rundkjøring og avkjørsel (nåværende og fremtidig ÅDT).
- Konfliktpunkter mellom tungtrafikk og personbiltrafikk.
- Vurdering av siktforhold, kryssutforming og behov for kanaliserings-/oppmerkingsendringer.
- Vurdere risiko for kø og tilbakeblokkering på RV 658.

7.11 Energiforbruk og energiløsninger

7.11.1 Dagens situasjon

Det er ikke nok kapasitet i høyspentnettet til alle planene som foreligger på Flatholmen.

Det planlegges å tilrettelegge for leveranse av ulike energibærere/drivstoff.

7.11.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Nettilknytning og vurdering av ny nettstasjon må avklares med netteier. Plass til nettstasjon må avklares i reguleringsplanen.

7.12 Virkninger som følge av klimaendringer

7.12.1 Dagens situasjon

Det skal etableres ny kai på fylling i sjø. Eksisterende havområde ligger på kote + 3 moh, kilde Vestlandskart.

7.12.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Planforslaget vil vurdere havstigningsnivå for å fastsette minimumshøyder for kai og fyllinger. Det skal gjøres beregninger av bølgehøyder, bølgelengder og returperioden for å vurdere behov for bølgebryter. ROS-analysen skal ta for seg mulige uønskede hendelser som kan forekomme og foreslå avbøtende tiltak.

7.13 Helsevirkninger

7.13.1 Dagens situasjon

Planområdet ligger i et sjøområde i Ellingsøyfjorden, uten eksisterende bebyggelse eller aktivitet som gir helserisiko. Området ligger eksponert til for bebyggelse på andre siden av fjorden.

Det er forurenset grunn på land i utfyllingsområdene på begge sider av tiltaket. Ingen kjente kilder til støy, luftforurensning eller forurenset sjøbunn innenfor planområdet.. Støy og lys fra eksisterende havnevirksomhet kan i perioder oppleves som belastende for naboer.

Fjorden brukes til rekreasjon og fiske, og har registrerte naturverdier (tareskog, kamskjell) som indirekte bidrar til økosystemtjenester og folkehelse.

7.13.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Bokvalitet, støy og vibrasjoner, lysforurensing, luftkvalitet anleggs- og driftsfasen, eventuelle utslipp som kan forringe vannkvaliteten og mattrygghet og risiko og beredskap.

7.14 Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett

7.14.1 Dagens situasjon

Det er tilkomst via sti mellom Aksla og Malurkneset.

Flatholmen har ingen tydelig kobling til det øvrige gang- og sykkelvegnettet eller til nærliggende uteområder. Det er mye benyttet turvei (Borgenesveien) nær skjæringen mot havnen.

7.14.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Det skal lages en trafikkanalyse som underlag for å vurdere om dagens veinett har kapasitet til å ta imot trafikk til og fra planområdet. Forventet båttrafikk som følge av tiltaket skal vurderes i samråd med rette myndighet.

Tilgjengelighet til Borgenesveien fra fremtidig næringsområdet bør vurderes. Det må da i så fall etableres en ny veistrekning mellom Borgenesvei og havneområdet.

Trafikksikkerhet for myke trafikanter skal vurderes og eventuelle tiltak skal beskrives og reguleres/sikres inn i planforslaget.

ROS-analysen skal ta for seg mulige uønskede hendelser som kan forekomme.

7.15 Barn og unges oppvekstsvilkår

7.15.1 Dagens situasjon

På Aksla finnes større grøntområder og Aksla stadion.

Volsdalen barneskole ligger ca. 3,5 km gange fra Flatholmen Havn.

Flatholmen Havn er ingen tilgang til sjø eller andre områder for fritidsaktiviteter. Området er dominert av anlegg- og næringsaktivitet og er ikke tilrettelagt for barn og unge.

7.15.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Ingen spesielle problemstillinger utover det som vurderes under andre tema som f.eks. friluftsliv, trafikksikkerhet og forurensing.

7.16 Kriminalitetsforebygging

7.16.1 Dagens situasjon

Ingen kjente utfordringer med nåværende kriminalitetsnivå.

7.16.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Havneområdet blir lukket for allmenn ferdsel.

7.17 Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet

7.17.1 Dagens situasjon

Det er ingen særskilte arkitektoniske kvaliteter i tilgrensende områder som må hensyntages.

7.17.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Det blir gjort en vurdering av arkitektoniske grep i forbindelse med KU-landskap.

7.18 Lokal og regional utvikling

7.18.1 Dagens situasjon

Mange aktører har etablert seg i tilgrensende område. Dette inkluderer både terminaloperatører, lagerselskaper, og leverandører, antall arbeidsplasser er ukjent. Utvidelse av havneanlegget vurderes å kunne tilføre ca. 100 nye arbeidsplasser.

7.18.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Hva betyr det for lokal og regional utvikling dersom tiltaket ikke gjennomføres. Hva betyr det for fremtidige tuneller som skal løse andre samfunnsutfordringer om bergvolumene brukes til fjellhaller.

Temaet konsekvensutredes, se kpt. 8.

8 Utredningsprogram

8.1 Metode

Konsekvensutredningen skal beskrive og vurdere aktuelle avbøtende tiltak for å unngå, redusere eller kompensere for negative virkninger, i tråd med Miljødirektoratets veileder M-1941 og Statens vegvesens håndbok V712.

Temaspesifikke metodekrav er angitt under det enkelte tema under.

Det skal utarbeides en sammenstilling av konsekvenser i tråd med metoden i V712/M-1941.

For aktuelle fagtema skal det også gis en vurdering av samlede virkninger. For beboerne på Ellingsøya skal støy, lys og visuelle virkninger vurderes både enkeltvis og samlet.

8.2 Beskrivelse av tiltaket/planforslaget

Konsekvensutredningen skal ha en detaljert tiltaksbeskrivelse. Her inngår anlegget/planforslaget sine fysiske egenskaper og planlagte tekniske løsninger, lokalisering og arealbruk i både bygge- og driftsfasen.

Aktuelle underpunkter er f.eks.

- energibehov, -bruk, og -løsninger
- transportbehov/trafikk
- grunnforhold/geoteknikk/bergteknikk
- arkitektonisk og estetisk utforming
- universell utforming
- overvannshåndtering
- tiltak for å håndtere forurenset grunn og sjøbunn
- renseløsninger (for industri)
- avfallsproduksjon m.v

De viktigste trekk ved tiltaket i driftsfasen skal omtales.

Arealutnyttelse og løsninger som kan redusere naturinngrepet

Det skal utredes om bedre arealutnyttelse innenfor eksisterende havne- og næringsområder, trinnvis utbygging eller andre løsninger kan redusere det samlede naturinngrepet, jf. planutvalgets vedtak 27.10.2026, sak 167/26. Vurderingene skal dokumenteres.

8.3 Naturmangfold

Marint naturmangfold utredes under tema vannmiljø. Tiltakets påvirkning skal utredes for sårbart fugleliv, naturtyper og økologiske funksjonsområder. Tiltak skal vurderes i forhold til nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål.

Konsekvensutredningen skal inneholde en særskilt vurdering av samlet belastning på naturmangfoldet, jf. naturmangfoldloven § 10, herunder effekter i kombinasjon med eksisterende og planlagte tiltak i influensområdet

8.3.1 Metode og kilder

- Kartlegging av hekkende og trekkende arter, særlig sårbare og rødlistede arter.

- Vurdere funksjonsområder: hekkeplasser, rasteplasser og næringsområder.
- Kartlegging av strandsonen og berørte skogområder etter NiN-systemet.
- Identifisere verdifulle naturtyper og eventuelle prioriterte naturtyper.
- Kartlegge sammenhengende grønnstruktur, korridorer og viktige habitater.

Viktige kilder

- Artsdatabanken (rødlistede arter, naturtypekart)
- Miljødirektoratets Naturbase (verneområder, friluftsområder, naturtyper)Kartverket og NIBIO (arealdata, terrengmodeller)Norsk Ornitologisk Forening (NOF) (fugledata)Havforskningsinstituttet (marine data)Artsobservasjoner (observasjoner av arter)Kommunale og regionale planregistre (eksisterende kartlegginger)

Miljømål som må vurderes

Naturmangfoldloven (føre-var-prinsippet, samlet belastning)

Nasjonale mål for naturmangfold og friluftsliv (St.meld. 14, Naturstrategien)

8.4 Landskap

Nær- og fjernvirkninger av forandringer i landskapsbildet illustreres og beskrives med utgangspunkt fra Ellingsøya (Hovland), friområde/Borgenes veg, Kråmyra (boligområde), utsiktspunkt fra Aksla og andre steder etter vurdering. Virkning av tiltaket for tema lys. Plassering av byggeområder og arkitektoniske grep. Tiltaket skal visualiseres, også nattsituasjonen.

8.4.1 Metode og kilder

Landskapsanalyse, kartlegging av dagens landskapskarakter og visuelle kvaliteter.

Identifisere utsiktspunkter og viktige landskapsrom (Ellingsøya/Hovdeland, Borgenes veg, Kråmyra, nærturområder).

Fastsette representative fotostandpunkter for visualisering (nær- og fjernvirkning).

Vurdere sol/skygge-effekter og refleksjon fra bygninger og sjø.

Beregne og visualisere lysforurensning og nattbelysning.

Bruke 3D-modeller for å vurdere ulike alternativer utforming og plassering av bygg

Vurdere materialbruk, farger og tilpasning til landskap.

Viktige kilder

Miljødirektoratets Naturbase (verneområder, friluftsområder). Kartverket (terrengmodeller, ortofoto). NIBIO kart (arealressurser). Kommunale planregistre (reguleringsplaner, landskapsanalyser).

Artsdatabanken (for naturmangfold som kan påvirkes).

8.5 Friluftsliv

Tiltakets virkning skal utredes for frilufts- og turområde, bruken av areal som er allment tilgjengelige, barn og unges interesser, universell utforming, sambindingslinjer for myke

trafikanter/barrierer, påvirkning fra tiltaket for tema støy og lys og grense mot friluftsområde og strandsone. Det gjelder også konsekvenser for friluftsliv på fjorden.

Det må avklares særlig hvordan tiltaket påvirker bruken av friluftsområdet og særlig bruk av Borgernesveien.

- Dokumentere hvordan turveien og nærturområdene brukes (frekvens, type aktiviteter, sesongvariasjon).
- Registrere verdien av det statlig sikrede friluftsområdet (nasjonal/interkommunal betydning).
- Vurdere hvordan planlagt havneområde og fylling i sjø vil påvirke utsikt fra nærturterreng og viktige utsiktspunkter.
- Bruke visuelle simuleringer (3D-modeller, fotomontasjer).
- Analysere om turveien blir fysisk avbrutt eller redusert i kvalitet.
- Vurdere alternative traseer og kompensasjonstiltak.
- Støy, trafikk, visuell forringelse og redusert naturopplevelse.
- Effekter på rekreasjonsverdi og folkehelse.
- Vurdere tiltaket opp mot plan- og bygningsloven § 3-1 og nasjonale retningslinjer for strandsonen og friluftsliv.

8.5.1 Metode og kilder

Metode: Bruksregistrering, opplevelses- og synlighetsanalyse. Vurdere Borgernesveiens betydning for friluftslivet. Samordne med synlighetsvurderinger under landskap.

Viktige kilder: Miljødirektoratets Naturbase, Kartverket, Ålesund kommune

8.6 Klimagassutslipp

Aktuelle tema i Anleggsfasen

- Maskinbruk og sprengning: Dieseldrevne maskiner og sprengstoff gir betydelige CO_2-utslipp.
- Materialproduksjon: Betong og stål til kai og konstruksjoner har høyt klimafotavtrykk.
- Massehåndtering og transport: Lange transportdistanser med tunge kjøretøy gir store utslipp.
- Logistikkvalg: Hvordan valg av transportmiddel (bil vs. båt) påvirker utslippsnivået.

Aktuelle tema for driftsfasen

- Overgang fra bil til båt: Kan redusere utslipp per tonnkilometer, men avhenger av fartøyets drivstofftype.
- Elektrifisering av skip: Tilrettelegging for landstrøm og nullutslippsløsninger gir stor reduksjon i driftsfase.
- Mulighet for lavutslippsmaskiner i anleggsfasen: Biodiesel eller elektriske maskiner.
- Energibruk i fjellhall og næringsområde: Oppvarming, ventilasjon og drift av anlegg.
- Pendling til arbeidsplasser: Transportmønster for 100 ansatte (bilandel vs. kollektiv).
- Skipstrafikk ved kai: Utslipp fra havneoperasjoner og ventetid.
- Materialvalg og konstruksjon: Klimafotavtrykk fra produksjon, transport og vedlikehold.
- Langsiktige utslippsgevinster: Reduksjon ved transportskifte og elektrifisering må veies mot anleggsutslipp.

8.6.1 Metode og kilder

Kartlegge utslippskilder, uttak av stein, fylling og bygging i sjø og transport. Driftsfasen, beregne konsekvenser ved at mer transport kan foregå sjøveien og tilrettelegging for ladefasiliteter for skip.

Viktige kilder: Miljødirektoratet (nasjonale mål og metodikk). Enova (støtteordninger for elektrifisering). Transportaktører (logistikkdata for bil/båt). Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO) og SINTEF (LCA og klimagassberegninger).

8.7 Vannmiljø

Fylling endrer fjordens fysiske struktur (dybde, strømforhold, sediment transport), som kan påvirke økologisk tilstand og vannkvalitet. Vanndirektivet (vannforskriften) krever at vannforekomster ikke forringes. Tiltaket kan medføre økt turbiditet, endret saltholdighet, og spredning av forurensning fra masser.

Miljømål som må vurderes

- Naturmangfoldloven (føre-var-prinsippet, samlet belastning)
- Vannforskriften (god økologisk og kjemisk tilstand)
- Nasjonale mål for naturmangfold og friluftsliv (St.meld. 14, Naturstrategien)

8.7.1 Metode og kilder

Metode

- Kartlegging av strandsonen og marine naturtyper etter NiN-systemet, inkludert registrering av verdifulle naturtyper, prioriterte naturtyper og relevante arter.
- Sediment undersøkelser og risikovurdering i tråd med Miljødirektoratets veileder M-1489.

Strømningsmålinger og hydrodynamisk modellering for å analysere tiltakets påvirkning på strømforhold, vannutskifting og tilknyttede økologiske verdier.

GIS -analyse av vannforekomst og påvirkningsfaktorer.

Viktige kilder

- Artsdatabanken
- Artsobservasjoner
- Miljødirektoratets Naturbase
- Vann-Nett / klassifisering etter vannforskriften
- Havforskningsinstituttets datagrunnlag
- Kommunale og regionale planregistre
- Relevante veiledere fra Miljødirektoratet

8.8 Befolkningens helse

Temaet befolkningens helse omfatter forhold som kan påvirke fysisk og psykisk helse, trivsel og livskvalitet hos beboere og andre brukere av nærområdet. Sentrale problemstillinger er eksponering for støy, vibrasjoner, støv, lysforurensning og økt transportaktivitet i både anleggs- og driftsfasen. Potensielle helsevirkninger knyttet til langvarige støybelastninger, søvnforstyrrelser og redusert opplevd bokvalitet vil være sentrale vurderingstema.

Det skal særlig vurderes hvordan planlagt aktivitet vil påvirke bebyggelsen på motsatt side av fjorden, som allerede er eksponert for støy og lys fra eksisterende havnevirksomhet. Utredningen skal belyse samlet belastning fra eksisterende og planlagt virksomhet, herunder om tiltaket kan bidra til økt belastning på befolkningen over tid.

Det skal også vurderes om enkelte grupper kan være særlig sårbare for påvirkning, for eksempel barn, eldre eller personer som oppholder seg mye hjemme. Eventuelle avbøtende tiltak for å redusere negative helsevirkninger skal beskrives og vurderes.

8.8.1 Metode og kilder

Konsekvensutredningen skal bygge på tilgjengelig kunnskap om sammenhengen mellom miljøpåvirkninger og helse, samt på kartlegging av eksisterende situasjon i influensområdet.

Vurderingen skal baseres på:

- Beregninger og utredninger av støy i anleggs- og driftsfasen.
- Vurderinger av vibrasjoner fra sprengningsarbeider.
- Vurderinger av støv og luftforurensning i anleggsfasen.
- Vurderinger av lysutslipp og lysforurensning fra havnevirksomheten i driftsfasen.
- Kartlegging av eksisterende bebyggelse, boligområder, friluftsområder og andre følsomme bruksområder.
- Vurdering av samlet belastning fra eksisterende og planlagt havnevirksomhet.
- Relevante innspill fra offentlige myndigheter, interesseorganisasjoner og berørte naboer.

Utredningen skal ta utgangspunkt i nasjonale retningslinjer og veiledere for støy, luftkvalitet og folkehelse, herunder Miljødirektoratets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442), Folkehelseloven, Folkehelseinstituttets kunnskapsgrunnlag om miljø og helse, samt relevante veiledere fra Helsedirektoratet og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap der disse er relevante. Konsekvensene skal vurderes med særskilt fokus på varighet, omfang, antall berørte personer og mulige avbøtende tiltak.

8.9 Støy

Området ligger nær rekreasjonsområder eller naturverdier der støy kan ha betydning for friluftsliv eller dyreliv. Støy kan også få betydning for beboere i området og på andre siden av fjorden. Støy kan ha betydning for bruk av fjorden som rekreasjonsområde.

Det bør gjennomføres detaljerte beregninger av:

- lavfrekvent støy
- impulsstøy
- nattestøy
- støyspredning over sjø

8.9.1 Metode og kilder

Kriteriene i M-1941 benyttes for vurdering av omfang og betydning.
Bruk av anerkjente beregningsmodeller (f.eks. Nord2000 eller tilsvarende) for:
-Byggefasen: anleggsmaskiner, sprengning og transport.

-Driftsfasen: havneaktivitet, skipstrafikk, ventilasjonsanlegg, trafikk til/fra området.
Beregningene skal vise ekvivalentnivå (Lden) og maksimalnivå (Lmax) ved nærmeste støyfølsomme bebyggelse og uteområder.

Visualisering: Støysonekart for bygge- og driftsfase.
Tiltaksvurdering: Tidsbegrensning, skjerming, støydempende utstyr.

8.10 Luftforurensning

Luftforurensning kan oppstå både i anleggs- og driftsfasen. I anleggsfasen vil håndtering av store masser, sprengningsarbeider, intern transport og tungtrafikk kunne medføre utslipp av svevestøv (PM10 og PM2,5) og avgasser fra anleggsmaskiner og kjøretøy. I driftsfasen vil havneaktivitet, skipsanløp, tungtransport og annen næringsvirksomhet kunne bidra til utslipp til luft.

Tiltaksområdet ligger i nærhet til friluftsområder og bebyggelse som kan påvirkes av luftforurensning. Fjorden og de åpne sjøarealene kan påvirke spredningen av luftforurensning. Luftforurensning kan få betydning for befolkningens helse, friluftsliv og opplevelseskvalitet i nærområdene.

Konsekvensutredningen skal vurdere luftkvaliteten i både anleggs- og driftsfasen, herunder:

- Utslipp av svevestøv (PM10 og PM2,5) fra massehåndtering, sprengning og transport.
- Utslipp fra anleggsmaskiner, skip og tungtransport.
- Virkning av økt trafikk til og fra havneområdet.
- Risiko for overskridelse av anbefalte grenseverdier og luftkvalitetskriterier.
- Eksponering ved nærliggende bebyggelse, friluftsområder og andre følsomme bruksområder.
- Samlede virkninger av luftforurensning sammen med andre miljøbelastninger som støy og lys.

Utredningen skal også beskrive mulige avbøtende tiltak for å redusere utslipp og støvplager i anleggs- og driftsfasen.

8.10.1 Metode og kilder

Metode

- Kartlegging av utslippskilder i anleggs- og driftsfasen.
- Beregning av utslipp fra anleggsmaskiner, skip, tungtransport og intern logistikk.
- Spredningsberegninger for luftforurensning og svevestøv ved bruk av anerkjente modeller.
- Vurdering av luftkvalitet ved nærliggende bebyggelse, friluftsområder og andre følsomme mottakere.
- Vurdering av om tiltaket kan medføre overskridelse av anbefalte luftkvalitetskriterier eller grenseverdier.
- Vurdering av effekten av mulige avbøtende tiltak som støvdemping, elektrifisering av maskiner, landstrøm og logistikktiltak.

Viktige kilder

- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)

- Miljødirektoratets veileder M-1941
- Folkehelseinstituttets anbefalinger om luftkvalitet og helse
- NILU og aktuelle spredningsmodeller for luftforurensning
- Statens vegvesen og trafikkanalyser for planområdet
- Utslippsdata for skip, havnedrift og transport

Miljømål som må vurderes

- T-1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging
- Folkehelseloven
- Nasjonale mål for luftkvalitet og folkehelse
- Relevante krav og grenseverdier etter forurensningsregelverket

8.11 Lokal og regional utvikling

Vurdere hvilke type bedrifter og leverandører kan forventes hit som følge av havneutvidelse. Vurdere muligheter for å skape synergier ved å tilrettelegge for nøkkelbransjer med gjensidig nytte, for eksempel maritim industri, logistikk, havbruk og teknologi samt etablere felles fasiliteter som verksteder, laboratorier og testområdet mv.

Vurdere hvordan lokalsamfunnet påvirkes med hensyn på identitet og trivsel.

8.11.1 Metode og kilder

- Verdikjedeanalyse: Kartlegge hvordan havneutvidelsen påvirker eksisterende og nye næringer (maritim industri, logistikk, havbruk og teknologi).
- Klyngeanalyse: Vurdere potensial for synergier mellom nøkkelbransjer og mulighet for felles fasiliteter (verksteder, laboratorier og testområder).
- Samfunnsanalyse: Vurdere konsekvenser for lokalsamfunn, identitet og trivsel (arbeidsplasser, bosetting og kulturmiljø).
- Stakeholderintervjuer: Dialog med lokale bedrifter, næringsforeninger og offentlige aktører.

Kilder kan være regional næringsstrategi, statistikk fra SBB, Havne og logestikkdata fra Kystverk og havneselskap, SINTEF, NTNU og havforskningsinstituttet.

8.12 Risiko og sårbarhet

Som del av reguleringsplanen skal det utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Det gjelder også for fjellhallene.

ROS-analyse er en systematisk gjennomgang av risiko og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til formålet. Det stilles spørsmål om det aktuelle utbyggingsområdet kan være utsatt for ulykkesrisiko og om det er spesielle utfordringer knyttet til beredskap, jf. plan- og bygningsloven § 4-3.

Vurderinger av mulige trusler som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, flom og skred vil inngå.

Skred. Det er registrert utløpsområde for steinsprang langs strandsonen og snøskred i ytterkant av utbyggingsområdet jfr. NVE atlas. Det skal gjøres en skredutredning i forbindelse med planarbeidet.

Kvikkleirer. Det er ikke registrert kvikkleirer innenfor planområdet, jfr. NVE atlas.

Stormflo oppstår når påvirkning fra været gjør vannstanden ekstra høy. Særlig lufttrykksendring og vind påvirker vannstanden.

Endringer i grunnvannet kan påvirke vegetasjon og brannfare.

8.13 Oppsummering av tema som skal beskrives eller konsekvensutredes

Tabellen under viser en oppsummering av tema som skal vurderes, enten som en del av en konsekvensutredning eller en omtale i planbeskrivelsen.

Tabell 8-1 Oppsummering av tema som skal beskrives eller konsekvensutredes.

Tema	KU	Planbeskrivelse	Metode for utredning	Begrunnelse/kommentar
Tiltaksbeskrivelse	Ja	Ja	Ingen metode	Objektiv beskrivelse av tiltak og anleggsfase
Nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål	Nei	Ja	Vurdering opp mot vannforskriften, klimamål og naturmangfoldloven	Tiltaket berører sjøareal og kan påvirke miljømål
Naturmangfold	Ja	Ja	Feltkartlegging naturtyper på land (NiN), sjøfugl. Naturbase, Artsdatabanken, KU etter M-1941	Begrenset kunnskap om særlig naturtyper på land og sjøfugl. Kan ha vesentlig påvirkning.
Landskap	Ja	Ja	Landskapsanalyse, visualisering	Fylling i sjø endrer kystlinje og landskapsbilde
Kulturmiljø	Nei	Ja	Beskrivelse, evt. registrering i Askeladden	Ingen direkte konflikt med kjente kulturminner, marine kulturminner må undersøkes.
Friluftsliv	Ja	Ja	KU etter M-1941, kartlegging av bruk og tilgjengelighet	Tiltaket kan redusere tilgjengelighet til sjø og nærliggende grøntområder. Tiltaket kan påvirke bruk i anleggsfasen.
Klimagassutslipp	Ja	Ja	Beregning av utslipp fra anlegg og drift, KU etter M-1941	Store massetransporter og energibruk gir utslipp. Skipstrafikk gir utslipp
Støy	Ja	Ja	Beregning etter T-1442 og veileder, vurdering etter M-1941	Sprengning, anleggsmaskiner og havnedrift gir støy. Sjøen som forsterkende faktor.
Luftforurensning	Ja	Ja	Luftkvalitetsutredning. Inkludert	Prosjektet innebærer betydelig trafikkøkning og bruk av

Tema	KU	Planbeskrivelse	Metode for utredning	Begrunnelse/kommentar
			spredningsberegning (NILU-modeller), vurdering etter M-1941	anleggsmaskiner over lang tid. Det forventes svevestøv fra massehåndtering og utslipp fra anleggsmaskiner og skip. KU vurdering også av dette tema gjør det lettere å vurdere virkning samlede konsekvenser..
Grunnforurensning	Nei	Ja	Prøvetaking og analyse av sjøbunn inngår i KU-tema vannmiljø. Forurenset grunn må undersøkes i tråd med forurensingsforskriften kap 2.	Vurderer at tiltaket ikke fører til at grunnen forurenses på en slik måte at det er risiko for helse og miljø.
Vannmiljø	Ja	Ja	Kartlegging marine naturtyper (NiN). Miljøgeologiske undersøkelser av sedimenter. Strømningsmålinger og beregning/ modellering av strømforhold, vannutskifting og partikkelspredning. KU etter M-1941.	Begrenset kunnskap om marint biologisk mangfold, registrert tareskog. Sannsynlig forurenset sjøbunn. Kan ha vesentlig virkning for vannmiljø, gyte- og oppvekstområder og verdifulle naturtyper. Tiltaket kan medføre overskridelser av grenseverdier for økologisk og kjemisk tilstand. Finpartikler kan spres til fiskeribedrifter som bruker sjøvann i produksjon, og kan bidra til dårlig rensing.
Naturressurser	Nei	Ja	Hydro geologisk vurdering; vurdering av arealer som påvirkes av ev. grunnvannssenking eller setninger. Det må også vurderes om anleggsarbeidet kan påvirke grunnvann og kommunale vannmagasin og vann-behandlingsanlegg. Feltundersøkelser/målinger ved behov.	Det kan få vesentlige virkninger om fjellhallene påvirker grunnvannspeilet og medfører setninger. Konsekvenser vurderes i ROS analysen.
Samisk natur- og kulturgrunnlag	Nei	Nei		Ikke aktuelt i dette området
Trafikk og transportbehov	Nei	Ja	Trafikkanalyse Beregne økning i skipstrafikk	Vurderer at trafikkøkningen som følge av tiltaket, særlig anleggsfasen kan påvirke eksisterende trafikknett. Økt

Tema	KU	Planbeskrivelse	Metode for utredning	Begrunnelse/kommentar
				skipstrafikk kan påvirke strandsone og sjømiljøet.
Energiforbruk og energiløsninger	Nei	Nei	Beregning av energibruk og vurdering av løsninger	Vurderer at tiltaket ikke medfører vesentlige virkninger for omgivelsene
Virkninger som følge av klimaendringer	Nei	Ja	ROS-analyse	Risiko for havnivåstigning, stormflo
Befolkningens helse	Ja	Ja	Faglig vurdering basert på kartdata, planforslag, tilgjengelig kunnskapsgrunnlag og ROS-analyse. Konsekvenser for folkehelse vurderes med vekt på støy, lysforhold, luftkvalitet og tilgang til rekreasjonsområder.	Omfattende anleggsarbeider og framtidig døgnkontinuerlig havneaktivitet kan påvirke folkehelse, bokvalitet og trivsel gjennom støy, lys, støv og økt transportaktivitet.
Tilgjengelighet for alle	Nei	Ja	Beskrivelse	Vurdere gang- og sykkelveier
Barn og unges oppvekstsvilkår	Nei	Ja	Beskrivelse	Utbyggingen berører ikke barn – og unge sin hverdag i vesentlig grad
Kriminalitets-forebygging	Nei	Ja	Beskrivelse av sikringstiltak	Plantiltaket påvirker i mindre grad området der folk ferdes. Havneområde vil ha adgangskontroll.
Arkitektonisk og estetisk utforming	Nei	Ja	Se hen til vurderinger i KU landskap, og gi føringer som kan dempe fjernvirkningen.	Området har ingen nærhet til områder med særpreg eller historiske bygg. Det er tilstrekkelig med en vurdering i planbeskrivelsen.
Lokal og regional utvikling	Ja	Ja	*Det foreligger ingen egen metodikk for temaet i M-1941. Utredningen baseres derfor på planfaglige vurderinger av samfunnsmessige virkninger med grunnlag i planforslaget og*	Tiltaket har stor betydning for næringsutvikling og lokale arbeidsplasser både lokalt og regionalt.

Tema	KU	Planbeskrivelse	Metode for utredning	Begrunnelse/kommentar
			relevant kunnskapsgrunnlag.» .	

9 Vedlegg

1. Kart som viser foreløpig planavgrensning
2. Referat fra oppstartsmøte med Ålesund kommune
3. Planinitativ