



Næringsområde Sandvikane, Kverve, Ellingsøy

DETALJREGULERING, planomtale 18.08.26



Innhald

1	Samandrag.....	4
1.1	Planforslaget.....	4
1.2	Samfunnsnytte og interessekonflikt.....	5
	Bakgrunn.....	7
1.3	Formålet med planen.....	7
1.4	Forslagsstillar, plankonsulent, eigarforhold.....	7
1.5	Tidlegare vedtak i saka.....	7
1.6	Utbyggingsavtalar.....	8
1.7	Krav om konsekvensutgreiing.....	8
2	Planprosessen	8
2.1	Medverknadsprosess, varsel om oppstart, planprogram	8
2.2	Innspel til oppstartsvarsel og planprogram	8
2.3	Vurdering av innspel.....	9
2.4	Medverknad ved utarbeiding av planforslag.....	10
2.5	Forkasta løysingar ved utarbeiding av planforslag	10
3	Planstatus og rammevilkår	11
3.1	Overordna planar.....	11
3.2	Gjeldande reguleringsplanar	12
3.3	Tilgrensande planar.....	12
3.4	Statlege planretningslinjer/rammer/føringar	12
4	Omtale av planområdet, eksisterande forhold.....	13
4.1	Plassering av området	13
4.2	Dagens arealbruk og tilstøytande arealbruk.....	14
4.3	Landskap	14
4.4	Kulturminne og kulturmiljø	14
4.5	Naturverdiar	14
4.6	Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområde	15
4.7	Trafikkforhold.....	15
4.8	Barns interesser	16
4.9	Sosial infrastruktur.....	16
4.10	Universelt tilgjenge	16
4.11	Teknisk infrastruktur.....	17
4.12	Grunnforhold.....	17
4.13	Støyforhold.....	17
4.14	Luftforureining.....	17
4.15	Risiko- og sårbarheit (eksisterande situasjon).....	18
4.16	Analyser/ utgreiingar.....	18
5	Skildring av planforslaget.....	18
5.1	Planens formål.....	18
5.2	Om aktuelle tiltak og utbyggingsetappar	18
5.3	Plankart, to alternativ	20
5.4	Planlagt arealbruk.....	21
5.5	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	22
5.5.1	Vass- og avlaupsanlegg i vestre alternativ.....	22
5.5.2	Leikeplass i vestre alternativ.....	22
5.5.3	Grøntstruktur.....	22
5.5.4	Natur- og friluftformål.....	23
5.5.5	Hamneområde i sjø	27

5.5.6	Omsynssoner og føresegnsområde	27
5.5.7	Næringsområde, beskriving av valde løysingar	28
5.6	Bygningar si plassering og utforming	33
5.6.1	Estetikk og materialval	33
5.6.2	Terrengbehandling	33
5.6.3	Bygningar si høgde	33
5.6.4	Grad av utnytting	34
5.6.5	Tal arbeidsplassar, storleik næringsareal	34
5.7	Parkering	35
5.8	Trafikkløysing	35
5.8.1	Køyretilkomst	35
5.8.2	Utforming av vegar	36
5.8.3	Krav til samtidig opparbeiding	36
5.8.4	Tilgjenge for gåande og syklende	37
5.9	Miljøoppfølging	39
5.10	Universell utforming	39
5.11	Kollektivtilbod	39
5.12	Sosial infrastruktur	39
5.13	Plan for vatn- og avlaup samt tilknytning til offentleg nett	39
5.14	Plan for avfallshandtering	39
5.15	Avbøtande tiltak/ løysingar ROS	39
5.16	Rekkjefølgjekrav før igangsetjingsløyve	39
5.17	Rekkjefølgjekrav før bruksløyve	42
5.18	Rekkjefølgjekrav for byggetrinn 2	42
5.19	Endring av gjeldande reguleringsplanar som følge av ny plan	43
6	Konsekvensutgreiing	43
6.1	Innleiing	43
6.2	Byggetrinn og utbyggingsalternativ	43
6.3	Natur og miljø	44
6.3.1	Samanstillinga av konsekvens for natur og miljø	53
6.4	Andre tema	54
6.4.1	Trafikkberekning, maksimalbelastning	54
6.4.2	Infrastruktur	57
6.4.3	Massehandtering	59
6.4.4	Samanstilling av konsekvens for andre tema	60
6.5	Forslag til avbøtande tiltak	60
7	Andre verknadar av planforslaget	61
7.1	Verknad for overordna planar og føringar	61
7.2	Verknad for næringslivet	63
7.3	Regionale verknadar	67
7.4	Utsleppsreduksjonar av klimagassar ved samlokalisering av Hofseth sine anlegg ..	68
7.5	Verknad for bumiljøet	69
7.6	Verknad for barns interesser	71
7.7	Verknad for eksisterande fritidseigedomar	72
7.8	Økonomiske verknadar for kommunen	73
7.9	Avveging av verknadar	74

1 Samandrag

1.1 Planforslaget

Planforslaget er i samsvar med godkjend arealdel til kommuneplan for Ålesund. I samband med revisjon av arealplanen i 2015-16 blei det gjort konkret vurdering av næringsområdet på nytt med bakgrunn i kartlagt biologisk mangfald. Det blei då konkludert med å ta ut deler av området ved Moldvika, og deler av Kvervområdet. Kverve nord blei vidareført med slik grunnngjeving:

«Kverve nord vurderes fortsatt som viktig fremtidig utbyggingsområde for industriformål, og blir derfor ikke tatt ut av planen.»

Planområdet er seinare innlemma i PAKT (plan for areal, klima, og miljø, av 2022), utarbeidd av kommunane Ålesund, Sula og Giske i samarbeid med Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylkeskommune.

Planforslaget opnar for utbygging av om lag 290 daa næringsareal, der formålet er å leggje til rette for sjørelaterte verksemder inkludert service-/logistikk-/lagerbehov som desse verksemdene har. Området er planlagd bygd ut i to etappar, med start frå vest med etablering av tilkomstveg og tomt på om lag 100 daa. Første byggetrinn er planlagd ferdig i 2035 og andre byggetrinn i 2050.

Bakgrunnen for planarbeidet er behovet for at Hofseth International AS sine verksemder skal kunne ha moglegheit for samlokalisering. Intensjonen er difor at planforslaget skal leggje til rette for ein slik etablering i det første byggetrinnet. Verksemda har i dag ein spreidd struktur med foredlingsanlegg og slakteri i ulike kommunar. Planen er å samle all verksemd til Kverve og etablere eit heilintegrert anlegg (slakteri/ fryseri/foredling/rest-råstoff) der omlag 80% av logistikken går sjøvegen. Flytting av Hofseth sitt anlegg på Aspøya og anlegg frå andre kommunar, kan frigi bygningar og tomter til andre formål. Det vil òg kunne bidra til vesentleg reduksjon av tungtransport på fylkesvegnettet og gjennom Ålesund sentrum om fråflytta sentrale anlegg heller kan nyttast til andre formål.

Næringsområdet i Sandvikane på Kverve er unikt når det gjeld størrelse og plassering. Arealet kan tilby store tomter og bidra til etablering av ein større næringsklynge. Det ligg skjerna i forhold til etablerte bustadområde, sentralt i forhold til hovudvegnett og skipslei, nær bydels-senteret på Kverve, Ålesund sentrum, og flyplassen.

Bustadområda ligg med god avstand til det planlagde næringsområdet. Fjellryggen frå Kverveaksla til Storhaugen skjermar for innsyn, lysforureining og for støy i driftsfasen. Ingen bustadområde vil få tap av utsikt, eller auka innsyn.

Området kan koplast til kommunalt vass- og avlaupsnett. Næringsområdet vil utløyse behov for kapasitetsauke i straumnettet, og det er iverksett dialog med Linja for å planlegge straumutbygging.

Berekningane viser at det totalt sett er stor masseoverskot, og mest overskot av fjellmassar i første byggetrinn. Overskot av sprengstein kan knusast og mellomagrast på området for seinare sal til lokalt og regional marknad. Det ligg til rette for at mesteparten av massane kan blir transportert direkte ut frå området med lekte.

Det er vurdert alternative tilkomstar, veg frå aust eller frå vest. Dagens fylkesveg er vurdert å ha tilstrekkeleg kapasitet til utbygginga anten tilkomst blir frå aust eller frå vest. Basert på samla vurdering av verknadar synes vestre tilkomstalternativ å vere marginalt betre enn austre tilkomst. Dette med bakgrunn i følgjande:

- Tilkomst frå aust vil gi meir tungtrafikk forbi etablerte bustader og auka behov for planfrie kryssingar langs fylkesvegen.
- Nærføring av bustadfeltet i Hovlia gir auka trafikkstøy, og anleggsfasen vil kunne medføre støy og visuell påverknad. Det er færre bustader som blir negativt påverka av støy i vestre alternativ.
- Vegen ligg betre i terrenget med mindre skjeringar og fyllingar i vestre alternativ.
- Vass- og avlaupsnett kan ved vestre alternativ, leggst i vegen og koplast til offentleg nett i sørvest. Ein unngår då omfattande pumping av avlaupsvatn vestover og unngår belastning på eksisterande nett/pumpestasjonar.
- Ein får sambruk og betra stigningsforhold for tilkopling for Skjønbergvegen og sambruk som del av vegtraséen for Hamnsundsambandet ved vestre alternativ.

Utbyggingshorisonten er lang, særleg for andre byggetrinn som er antatt ferdig i 2050. I løpet av denne tida vil det mest sannsynleg skje stor utvikling i materialteknologi, utsleppsfri transport og fornybare energikjelder.

1.2 Samfunnsnytte og interessekonflikt

Næringslivet er fundamentet for lokal og regional verdiskaping, sysselsetting og økonomisk utvikling. Tilgang på næringsområde er avgjerande for etablering av arbeidsplassar, og unngå utflytting av verksemdar. Næringsverksemdene gir skatteinntekter som finansierer offentlege tenester. Tilstrekkeleg tilgang på næringsareal og næringsklynger skaper attraktivitet som er viktig for kommunen. Ålesund kommunes næringsanalyse viser at det ikkje finst areal av denne størrelse med moglegheit for kai, andre stadar i kommunen. Utan dette næringsområdet vil det måtte takast i bruk andre mindre attraktive og små areal som kan gi større grad av fragmentering, og som også kan vere i konflikt med natur- og miljøverdiar.

Næringsområdet på Kverve vil kunne stette mange av måla i næringsstrategien og PAKT :

- Arealet kan tilby store tomter og bidra til etablering av større næringsklynge
- Det kan etablerast betydeleg kaiareal, og transport via sjø
- Sentral plassering nær hovudskipslei og hovudvegnett
- Flytting av Hofseth sitt anlegg på Aspøya (Ålesund sentrum), kan bidra til vesentleg reduksjon av tungtransport gjennom sentrum av byen
- Det kan etablerast god infrastruktur
- Arealet ligg skjerma til i forhold til etablerte bustadområde
- Arealet ligg nær større bustadkonsentrasjonar med tilgang på ledige tomter
- Arealet ligg nær bydelssenteret på Kverve, Ålesund sentrum og flyplassen
- Arealet beslaglegg ikkje dyrkamark / landbruksjord.
- Bidrar til nasjonalt mål om auka eksportandel frå Fastlands-Norge (mål: auke med 50% innan 2030. Eksportsatsing m.a. i maritim sektor
- Kan legge til rett for grønn energi (solcelle)

Avveging av dei ulike interessene må vektast med basis i samfunnsinteresse og kartlagde fagtema. Konsekvensutgreiinga for natur og miljø viser at næringsområdet ikkje kan etablerast utan konflikt med naturmangfald, kulturminne, klimagassutslepp og friluftslivsinteresser.

Sjølvsagt om opphørt bruk og gjengroing er største trugsmålet for kystlynghei og strandeng i nye tid, er nedbygging ein viktig faktor. Klimaforandring vil påskunde gjengroing og spreiding av framande artar ytterlegare.

Kystlynghei, myr, skog og strandlinje i mosaikk med kvarandre er viktige funksjonsområde for mange artar. Fleire sårbare artar (av fugl og flaggermus) vil miste sine leveområde når arealet blir nedbygd.

Utbygginga kjem i konflikt med automatisk freda fornminne. Det vil bli krav om full utgraving av råka fornminne, dersom området blir frigitt til utbygging.

For friluftslivet medfører utbygginga redusert opplevingsverdi for turgåing over fjellplatået/ Fjellsenden – Kverveaksla - Storhaugen. Sjølvsagt om mesteparten av området i vest med Kverveodden blir tilgjengeleg og oppretthalde, vil vegen og trafikken medføre barriereeffekt og redusert opplevingsverdi.

Konsekvensutgreiing (KU) i tråd med gjeldande metodikk viser at klimagassutsleppet for fullt utbygd næringsområde gir svært stor negativ konsekvens. Største utsleppskjeldane er frå materiale til bygg- og konstruksjon, samt drift av bygg og verksemd (energi), men også arealbruksendring og grunnarbeid utgjer ein stor del.

Hofseths planlagde etablering av eit nytt og moderne anlegg på Kverve vil sannsynlegvis medføre nedstrøms- og oppstrøms utsleppsreduksjonar. Slik som energibruk i drift, materialbruk og redusert transport pga. samlokalisering. På grunn av metodiske begrensingar i M-1941, skal dette ikkje leggjast til grunn for KU for klimagassutslepp.

Hofseths konkrete analyse viser at utsleppsreduksjonar som følgje av samlokalisering av Hofseth sine anlegg er betydeleg og vil meir enn nulle ut berekna klimagassutslepp i KU-en, føreset at etablering skjer som planlagt. Nettoeffekten vil vere avhengig av framtidig bruk av dei fråflytta areala og transportbehovet dit.

Planforslaget svarer ut intensjonane i kommuneplanens arealdel, og kommunens næringsstrategi. Planen sikrar at kommunen har store og fleksible næringsareal med kaianlegg i lang tid framover.

Bakgrunn

1.3 Formålet med planen

Planens hovudformål er å legge til rette for etablering av sjø- og landbasert næringsareal med kaier, ferdselsareal og tilkomstvegar, i tråd med gjeldande kommuneplan.

1.4 Forslagsstillar, plankonsulent, eigarforhold

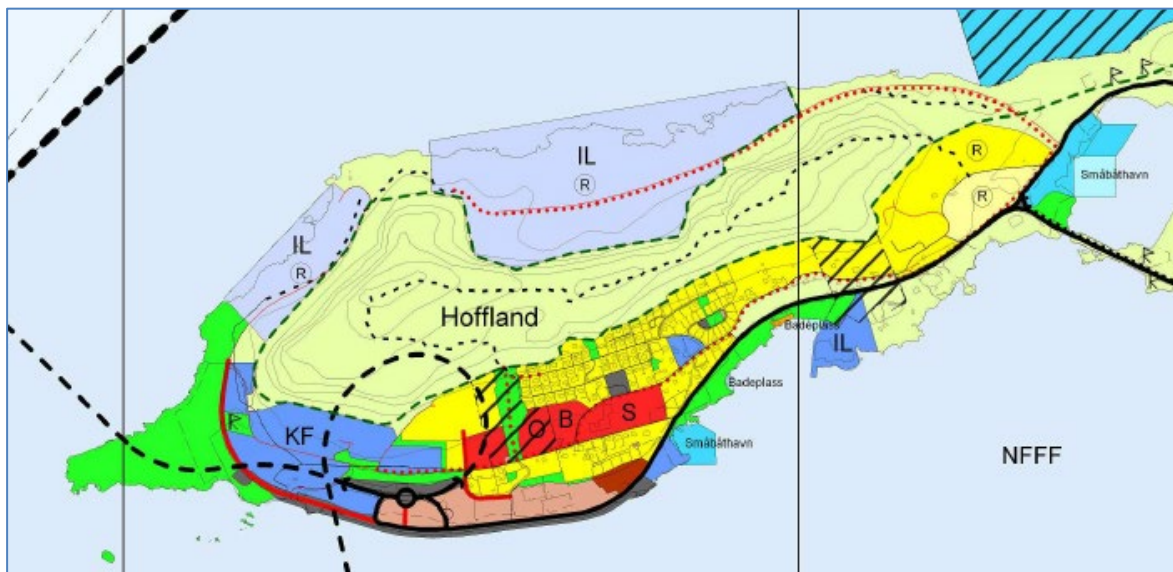
Sandvikane Utvikling AS er forslagsstillar.

Utbyggjarane er eigar av deler av arealet i planområdet, og har elles inngått opsjonsavtale med eigarar av dei resterande areala som planen vil omfatte.

Det er Nordplan AS som er plankonsulent og står for utarbeiding av planforslaget.

1.5 Tidlegare vedtak i saka

Planområdet har frå 1977 og fram til i dag vore sett av til næringsformål. I 1986 var det under arbeide ein reguleringsplan som også omfatta Moldvika og ein stor del av Kverveområdet. Reguleringsplanen blei ikkje fullført, men arealet låg inne i kommuneplanen både i 1989, 1998 og 2008.



Utsnitt av kommuneplan, vedtatt i 2008.

I 2014 blei det godkjent omdisponering til bustadformål for deler av området på Kverve. Områdeplan for Kverve – Hoffland blei godkjend i 2017.

I samband med revisjon av arealplanen i 2015-16 blei det gjort konkret vurdering av området på nytt med bakgrunn i kartlagt biologisk mangfald. Det blei då konkludert med å ta ut deler av området ved Moldvika, og deler av Kvervområdet. Kverve nord blei vidareført med slik grunngjeving:

«Kverve nord vurderes fortsatt som viktig fremtidig utbyggingsområde for industriformål, og blir derfor ikke tatt ut av planen.»

I kommuneplan for 2008 var det vist mogleg tilkomst både frå aust og frå vest. Dette falt bort ved revisjon i 2016, slik at ein då la til grunn tilkomst berre frå aust.

Planutvalet vedtok i sak 15/24 at planforslaget skal utarbeidast som detaljreguleringsplan og ikkje som områdeplan som forslagsstillar ønskte. Det blei vidare gitt aksept for vurdering og utgreiing av to alternative tilkomstvegar; ein frå aust og ein frå vest.

1.6 Utbyggingsavtalar

Det er aktuelt med utbyggingsavtale for infrastruktur som skal etablerast. Veg, vatn og avlaup.

1.7 Krav om konsekvensutgreiing

Planforslaget medfører krav om konsekvensutgreiing (KU) etter forskifta (FOR-2017-06-21-854).

KU-krav

§6, pkt. 8 bokstav b) i vedlegg 1 – nyetablering av farleder, havner og havneanlegg, der skip på over 1 350 tonn kan seile og anløpe.

Vedlegg 1, pkt. 24 - Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tenesteyting og bygg til almennyttige formål med et bruksareal på meir enn 15 000 m².

Vedlegg 2, pkt. 11, Andre prosjekter «Deponier for masse på land og i sjø større enn 50 dekar eller 50 000 m³»

2 Planprosessen

2.1 Medverknadsprosess, varsel om oppstart, planprogram

Oppstartsmøte med kommunen blei gjennomført 15.03.24.

Oppstartsvarsel blei sendt ut 29.5.24, og planarbeidet blei annonsert i Nytt i Uka og på Kommunen sin nettside, 29.5.24. Samstundes blei planprogrammet lagt ut til offentlig etter-syn og høyring.

Merknadsfristen var sett til 10.07.24.

Det blei gjennomført ope informasjonsmøte med Ellingsøy bydelsutval som arrangør, den 10.09.24, der ulike interessegrupper blei invitert og kunne kome med synspunkt.

2.2 Innspel til oppstartsvarsel og planprogram

Innkomne merknader blei behandla i planutvalet, og planprogram blei fastsett i møte 1.10.24, sak 115/24.

Det var få merknader til sjølve planprogrammet, i hovudsak gjaldt det supplement til utgreiingskravet som blei innarbeida.

Mange av merknadane frå private lag og organisasjonar, samt privatpersonar, var negative til varsel om oppstart av plan for næringsområdet.

Det var særleg fokusert på:

- a) negativ verknader for friluftsliv og nærturområde
- b) tap av naturmangfald
- c) auka trafikk og redusert trafikktryggleik for mjuke trafikantar, problem i dag med manglande tilrettelegging av busslommer og overgangsfelt på sørsida av Ellingsøyvegen (fylkesvegen)
- d) trafikkutvikling og tryggleik i Ellingsøyvegen og Ålesundstunnelane
- e) negativ verknad for bu- og oppvekstmiljø m.a. støy og anna ureining

2.3 Vurdering av innspel

a) Friluftsliv og nærmiljø

Det er utarbeida konsekvensutgreiing for friluftsliv. Den konkluderer med at utbygginga vil gi negativ verknad for friluftslivet. Konsekvensgraden er vurdert til «middels negativ konsekvens (--)» anten vegen kjem frå vest eller aust.



Illustrasjon delområde 1-5 for KU-vurdering av friluftsliv

Friluftsområdet slik det ligg i dag, vil bli redusert, m.a. vil nordsida, delområde 3, bli nedbygd.

Påverknaden i utgreiingsområdet byggjer m.a. på ei vurdering av endring i attraktivitet for, og endring av funksjon av delområda. Dette er vurderingar som gjerne er subjektive, og kan difor bli ulikt vurdert av ulike menneske.

T.d. blir delområde 4, ikkje råka direkte med arealbeslag eller med barrierar, men attraktiviteten og funksjonen av området blir påverka gjennom endra nærmiljø og kontekst, samt visuell endring. Nokon vil kanskje oppleve at delområde 4 mistar sin attraktivitet som turmål ved utbygging. For andre blir området attraktivitet berre redusert, men dei kan framleis ha glede av å nytte området som turområde.

Delområde 2 er vurdert å bli forringa ved realisering av alternativet med vegtilkomst frå vest. Landskapsrommet her er lite, og vegen vil bli dominerande. Sjølv om strandsona og Kverveodden framleis blir intakt, vil vegen utgjere ei barriere mellom områda på oversida av vegen og områda ned mot sjøen.

Delområde 1 og 5 blir tilnærma ikkje råka av utbygginga. Heller ikkje austleg del av delområde 3 blir påverka dersom tilkomst blir frå vest.

b) Tap av naturmangfald

Det er også utarbeida KU for naturmangfald. Den viser at utbygginga vil medføre tap av naturmangfald på land. Planforslaget inneber negativ påverknad for naturmiljø og dyreliv. Det er ikkje mogleg i særleg grad å kompensere for dette, men nokre avbøtande tiltak er lagt inn: m.a. krav om skjøtsel av kystlynghei og at anleggsarbeid må skje utanom hekke og yngleperioden for raudlista fugleartar og flaggermus. Det er også krav om re-vegetering i skrånings-/skjeringsutslag og krav om fjerning av framande artar.

c) Trafikktryggleik mjuke trafikantar

Det er krav om etablering av gangbru ved kryss Skjønbergvegen og Fylkesvegen dersom tilkomstveg blir vald frå aust. Med tilkomstveg frå vest er det vurdert at trafikkauken langs fylkesvegen blir låg.

d) Trafikale forhold Ellingsøyvegen og Ålesundstunnelane

Det er utarbeida trafikkvurdering av Norconsult. Den viser at det er kapasitet i etablert vegnett til planlagd næringsutbygging, men pga. usikkerheit i 2. byggetrinn er det krav om ny trafikkvurdering før igangsetjingsløyve til 2. byggetrinn kan bli gitt. Dette for å avklare om ev. behov for sikrings- og/eller utbetringstiltak.

Det er utført kvalitetssikring av konseptutvalsutgreiing Ålesundstunnelane, den konkluderer slik: *KVU beskriver reelle problemer, men gir ikke grunnlag for å kunne konkludere at omfanget av problemene er av vesentlig betydning. Dagens tunneler oppfyller tunnelsikkerhetsforskriften etter utbedringene i 2016–2018, og det har ikke vært brann eller branntilløp i perioden fra 2021 til i dag i noen av tunnelene. Vi anbefaler å videreføre nullalternativet (K0).*

e) Negativ verknad bu- og oppvekstmiljø

Det er utarbeida KU for støy som viser at bustadområda i liten grad vert påverka av trafikkstøy, med vestre tilkomstalternativ. For austre alternativ vil ein del av bustadane i Hovliafeltet bli negativt påverka, spesielt i anleggsfasen. For bu- og oppvekstmiljøet er det verknad knytt til friluftsliv og tap av naturmiljø som gir størst negativ verknad.

Det er forsøkt å gitt noko tilbake gjennom å etablere friluftslivstiltak i eit par av dagens mest brukte opphaldsområde. Jf. punkt 6.5.4.

2.4 Medverknad ved utarbeiding av planforslag

- Det har vore dialog og drøftingsmøte med kommunen undervegs i planprosessen.
- Barntrakkregistrering er utført av Ellingsøy barne- og ungdomsskule i januar 2025.
- Informasjons- og medverknadmøte med FAU, repr. frå skule og barnehage, friluftsrådet, Hoffland velforeining og Ålesund paraglidarklubb er gjennomført på teams i november 2025.
- regionalt planforum 04.03.26.

2.5 Forkasta løysingar ved utarbeiding av planforslag

1) Tunnelalternativ for veg i aust

Tunnelalternativet er vist i gjeldande kommuneplan og blei fastsett som eit utgreiingsalternativ i planprogrammet. Ved nærare vurdering er det konkludert med at ein vil få lav overdekning over tunnelen i eit lengre parti, noko som kompliserer tunneldrivinga og fører til større kostnader. Tunnelløysinga er difor forkasta og det er i staden vald løysing for veg i dagen.

2) Tunnelalternativ for veg i vest

Planutvalet vedtok i samband med fastsetting av planprogrammet at det skulle vurderast alternativ med tunnel frå dagens rundkøyring mellom Valderøy og Ellingsøytunnelen.

Også dette alternativet er forkasta pga. usikkerheit med omsyn til oppgradering av dagens tunnelar. Statens vegvesen har i konseptutvalsutgreiinga tilrådd som langsiktig løysing å bygge nye parallelle tunnellop ved sida av dei eksisterande. Både tidsaspekt m.o.t planarbeid og prosjektering for nye, anleggsproblematikk og trafikale forhold medfører at dette alternativet ikkje blir tatt med vidare.

Meir detaljert vurdering av alternativa er gjort i trafikknutatet til Norconsult av 17.06.2025.

3 Planstatus og rammevilkår

3.1 Overordna planar

- Kommuneplanen sin arealdel, kommunedelplanar for Ålesund med temakart/planar.

Planforslaget avvik frå kommuneplanen i forhold til tilkomstveg. Forslaget vil vurdere tilkomst frå vest i tillegg til aust.

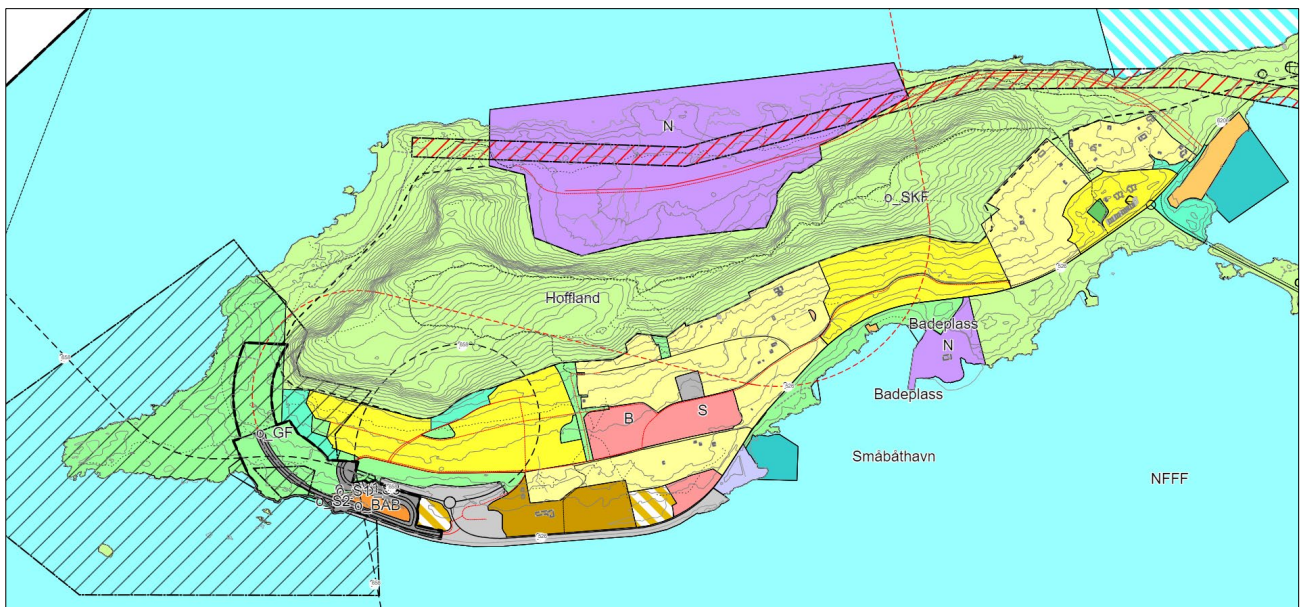


Fig. 1. Utsnitt av gjeldande kommuneplan, av 09.03.2017.

- PAKT – plan for klima, areal, og transport i Ålesundregionen (Ålesund, Sula og Giske kommunar, 2022)

3.2 Gjeldande reguleringsplanar

Området er avsett til næringsformål i kommuneplanen og er uregulert.

3.3 Tilgrensande planar

- Kommunedelplan for Hamnsundsambandet, vedtatt 29.08.2019.
- PlanID: 1504334 Reguleringsplan for Kverve, vedtatt 03.10.1985.
- PlanID: 15042013000765, Kverve-Hoffland områdeplan, vedtatt 09.03.2017
- PlanID: 1504601 Kverve kryss rv 658/fv 107, vedtatt 18.06.2009.
- PlanID: 15081504338 - Eidsvågen småbåthavn, vedtatt 10.3.1986.
- PlanID: 1504338, Eidsvågen småbåthavn, vedtatt 05.02.2015.
- PlanID: 1504609, Reguleringsplan for Hovlia, Ellingsøy, vedtatt 15.10.2009.

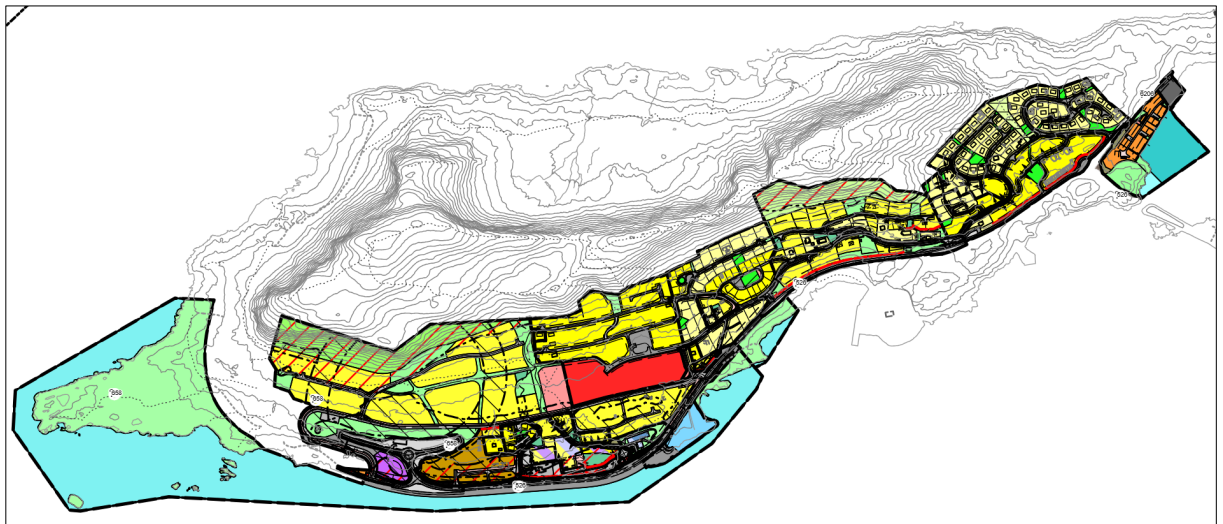


Fig. 2 Kart som viser tilgrensande reguleringsplanar.

3.4 Statlege planretningslinjer/rammer/føringar

- Plan- og bygningslova
- Forskrift om konsekvensutredning, iverksett 01.07.2017.
- Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2023-2027 (KDD, 2023).
- Rundskriv H-6/18 Lover og retningslinjer for planlegging og ressursutnytting av kystnære sjøområde (KDD, 2018).
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (KDD, 2021).
- Rettleiar: Planlegging i sjøområdene (KDD, 2020).
- Havne- og farvannsloven.
- Naturmangfoldloven.
- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, FOR-2025-01-24-69
- Statlige planretningslinjer for klima og energi, FOR-2024-12-20-3359.
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021 (KDD, 2021).
- Forurensningsloven med forskrift.
- Vannforskriften.
- Rundskriv H-5/18 Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling (KDD, 2018).

4 Omtale av planområdet, eksisterende forhold

4.1 Plassering av området

Planområdet ligg på Ellingsøya i Ålesund kommune, og nærare bestemt Sandvikane på nord-sida av Kverve.



Fig. 3 Oversiktskart, område markert med raudt.

Næringsarealet omfattar om lag 300 daa. Planavgrensing er vist med stipla linje på ortofoto under.



Fig. 4 Ortofoto med plangrense for tilkomst både frå vest og aust.

I nord grenser området til sjøen og skipsleia Valderhaugfjorden /Grytafjorden, i aust til bustadfeltet Hovlia, i vest til friluftsområdet Kverveneset og planlagd bustadområde Kverve-Hoffland, og i sør til Kverveaksla.

4.2 Dagens arealbruk og tilstøytande arealbruk

Planområdet er hovudsakleg ubygd. Arealane består av naturområde med lyng, myr og blandingsskog. Innafor området i vest er det rester av hærkystbatteri frå andre verdskrig.

Kerveodden i vest og området nordover mot Gildreneset er mykje brukt turterreng. Ein grusveg går frå bustadfeltet Hoffland i søraust og nordvestover til Moldvika. Ved Moldneset går ei reservevassleidning til Giske kommune.

I nord går det kraftleidning i luftspenn med overgang til kabel ved Gildreneset. Her er det ein større trafostasjon, og ved Sandvikane i nordaust er det to hytteeigedomar.

4.3 Landskap

Planområdet er registrert i NiN som eksponert ytre slakt til småkupert kystslettelandskap. Landskapet er prega av få inngrep, og ubygd strandsone. Kverveaksla er høgste punktet og ligg som ein rygg i aust/vestretning i bakkant av planlagd byggeområde.

Næringsområdet ligg på nordsida av Kverveaksla vil delvis ha skygge i vinterhalvåret. Området er eksponert for nordavind.

4.4 Kulturminne og kulturmiljø

Ved utarbeiding av kommunedelplan for Hamnsundsambandet blei det gjort undersøkingar av kulturminne og kulturmiljø. Rester av hærkystbatteri på Kverve blei då nærare kartlagt. Ingen andre funn er registrert. Rapport datert 15.08.2015.

Ved Hovseidet i aust er det registrert ei gravrøys frå eldre jernalder, og eit SEFRAX-registrert naust.

4.5 Naturverdiar

Nesten heile planområdet er registrert (2020) som utvald naturtype kystlynghei, med svært stor verdi. Det er pågåande skjøtselstiltak rundt Kverveneset i regi av kommunen og Statsforvaltar. Tiltak i form av fjerning av uønskte artar, brenning, sauebeiting.

På nordsida av planområdet er det registrert naturtype kystmyr, med lokalt viktig verdi. Deler av denne lokaliteten er registrert som nedbørsmyr/terrengdekkande myr (oransje areal) med stor verdi og høg kvalitet. I Sandvika er det registrert semi-naturleg strandeng med stor verdi.

Det er registrert trekkrute for hjort ved Gildreneset og tilhaldsstad for rådyr i søraust.

Kystområdet er registrert som lokalt viktig gytefelt for torsk. Gildreneset er registrert som viktig naturtype tareskog.

Det er elles ulike typar nær trua artar, og artar av nasjonal interesse innafor plan- og influensområdet.

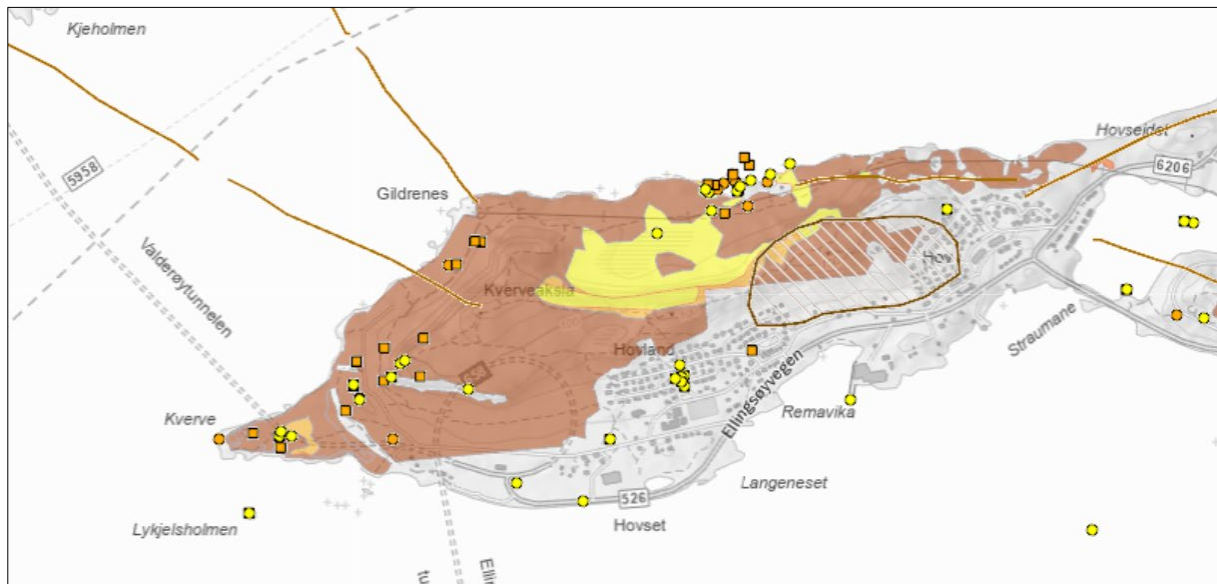


Fig. 5 Naturverdiar i planområdet. Brun farge er kystlynghei, gul og oransje er myr Kjelde: gislink

4.6 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområde

Store deler av området er i bruk som tur- og friluftsområde. Det er etablert ulike stiar på kryss og tvers av Kverveneset. Turstiar går også nordover til Gildreneset og vidare austover til Hovlia bustadfelt. Langs fjellryggen går det sti frå Hovseidet i aust og vestover til Kverveaksla, og bustadområdet på Hoffland. På nettsida «Stikk-UT» er det registrert ein tur som går frå Kverve og ut til Moldeneset.

Registrering av utført av Ålesund kommune i 2024 viser svært viktige friluftsområde (mørk farge) og viktige (lys farge) i kartutsnitt under.

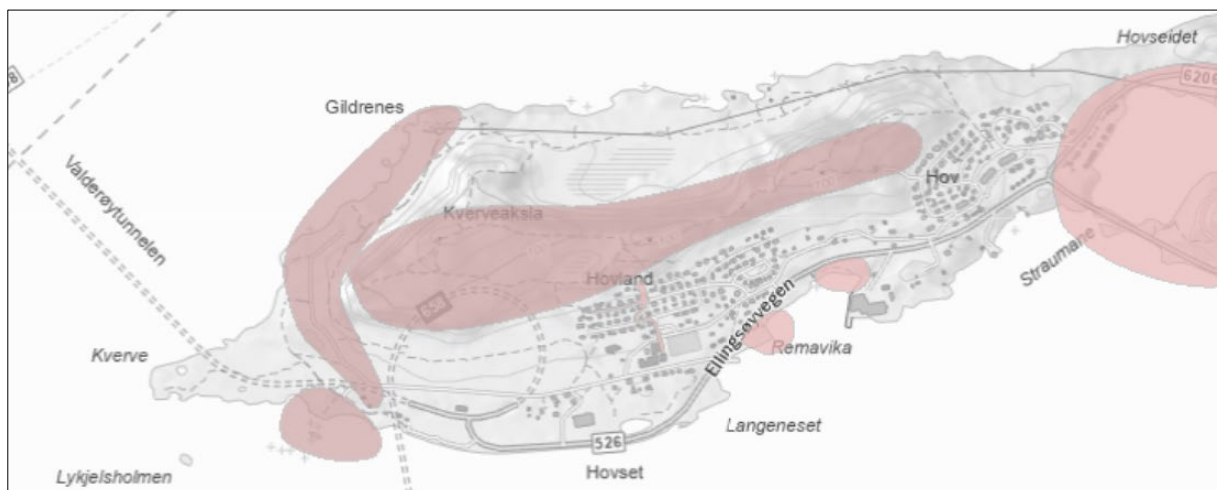


Fig. 6 Kart som viser svært viktige (mørk rosa farge) og viktige (lys rosa) friluftsområde. Kjelde: gislink

4.7 Trafikkforhold

Området har ikkje tilkomstveg i dag. Planforslaget skal avklare om tilkomstvegen skal kome via Kveldeveggen i aust, eller via Ellingsøyvegen i vest.

Tilstøytande vegsystem har slik trafikkmengd :

Strekning	ÅDT(2024)	Andel lange køyretøy
Ellingsøytunnelen, rv 658	10 700	6 %
Valderøytunnelen, rv 658	9030	7 %
Ellingsøyvegen, fv526	4 900 (estimat)	12 %
Kveldssolvegen, fv 6206	700 (estimat)	9 %

Kjelde: SVV Vegkart 2025

Det er registrert fem ulykker med personskadar i løpet av dei siste 10 åra.

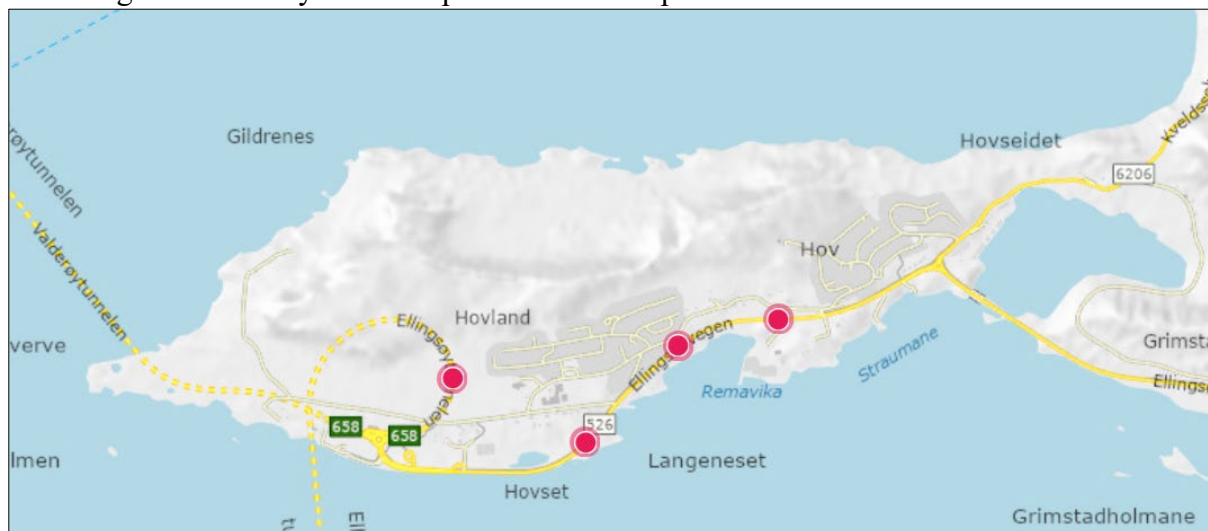


Fig. 7 Kart som viser ulykkespunkt siste 10 år langs fylkesvegane.

Trafikktryggleiken for mjuke trafikantar er dårleg, spesielt gjelde det busstopp som ligg på sørsida av Ellingsøyvegen. Det manglar tilrettelegging med trygg kryssing av fylkesvegen og det manglar busslommer.

Kollektivknutepunkt er etablert rett vest av Kvervesenteret, og det er relativt hyppige avgangar gjennom dagen.

4.8 Barns interesser

Ellingsøy barne- og ungdomsskule, og Ellingsøy barnehage bruker Kverveområdet både i nord og sør i undervisningssamanheng og knytt til uteaktivitetar. Barnetrakkregistreringar viser også at området er nytta på fritida.

4.9 Sosial infrastruktur

Framtidig næringsområde ligg nær bustadområda på Hoffland og Hovlia, Kvervesenteret med ulike servicetilbod, Ellingsøy barne- og ungdomsskule og Ellingsøy barnehage.

4.10 Universelt tilgjenge

Dagens grusa tursti frå Hoffland og nordvestover til Moldneset er universelt tilgjengeleg. Ellers er området ubyggd naturområde.

4.11 Teknisk infrastruktur

Det er etablert hovudvassleidning på Kverve med reservevassforsyning i sjøleidning til Giske kommune. Sjøført frå Moldneset.

Ellingsøy vassverk har hovudansvar for vassforsyninga på Ellingsøya. Ei kopling til kommunalt nett på Kverve er no under utbygging.

Det er bygd kommunalt avlaupsnett på sørsida av Kverve til Hovlia i aust. Reinseanlegget RA7 på Kverve har utsleppsløyve til inntil 2700pe.

Nytt avlaups- og overvassnett er også under bygging på Kverve. Leidningsnettet er lagt i framtidig køyreveg til regulert bustadfelt Kverve/Hoffland.

4.12 Grunnforhold

Innanfor planområdet er det ein del myr. Det er også i enkelt parti registrert potensiale for marin leire.

4.13 Støyforhold

Det er ingen støykjelder i området i dag, men ved aktuelle tilkomstområde er det trafikkstøy. Spesielt konsentrert rundt tunnelmunningane for Ålesundstunnelane. Jf. kartutsnitt under.

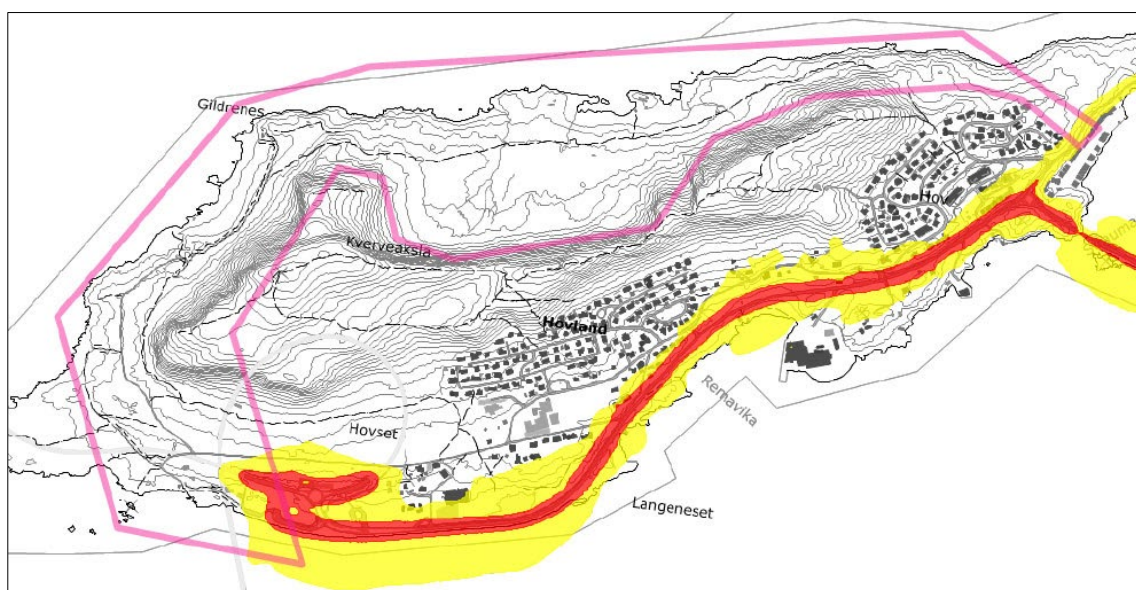


Fig. 8 Støysonekart; gul sone = vurderingssone for bebyggelse, med krav om skjermingstiltak.

4.14 Luftforureining

Det er registrert moderat luftforureining ved tunnelmunningane til Ålesundstunnelane i rush-tida. Kjelde: Luftkvalitet, Miljødirektoratet.no.

4.15 Risiko- og sårbarheit (eksisterande situasjon)

I aktsemdkart (NVE) er det registrert fare for steinsprang- og snøskred langs deler av Kverve-aksla. Det er elles punktvis område med potensiale for kvikkleireskred.

Planlagd næringsområde vil bli påverka av havnivåstigning og stormflo.

Ei større høgspenlinje kryssar planlagd næringsområde.

4.16 Analyser/ utgreiingar

I området er det gjennomført følgande kartleggingar

- a) Naturtyperegistrering utført 2019 (Kystlynghei, myr, strandeng).
- b) Konsekvens for biologisk mangfold Kverve, Faunafokus, rapport av 2014.
- c) Biologisk mangfold på Kverve, Viltkartlegging, Michaelsen Biometrika, rapport 2014.
- d) Konsekvensutgreiing Hamnsundsambandet, Naturressursar, ornitologi, Rådgivende biologer 2013.
- e) Konsekvensutgreiing Hamnsundsambandet, kulturminne og kulturmiljø, Rådgjevande arkeologer 2015.
- f) Arkeologisk rapport: Kverve, Hoffland, Hoff – Møre og Romsdal fylkeskommune 2014.
- g) Skred- og steinsprangvurdering Kverve, Multiconsult 1. juni 2015, rev. 2.

5 Skildring av planforslaget

5.1 Planens formål

Planforslaget skal legge til rette for å realisere eit næringsområde som har lagt i kommunens planar heilt tilbake til 1977. På grunn av den sentrale plasseringa nær skipsleia, flyplass og næringsaktørar, blei området planlagd for sentralhamn i si tid.

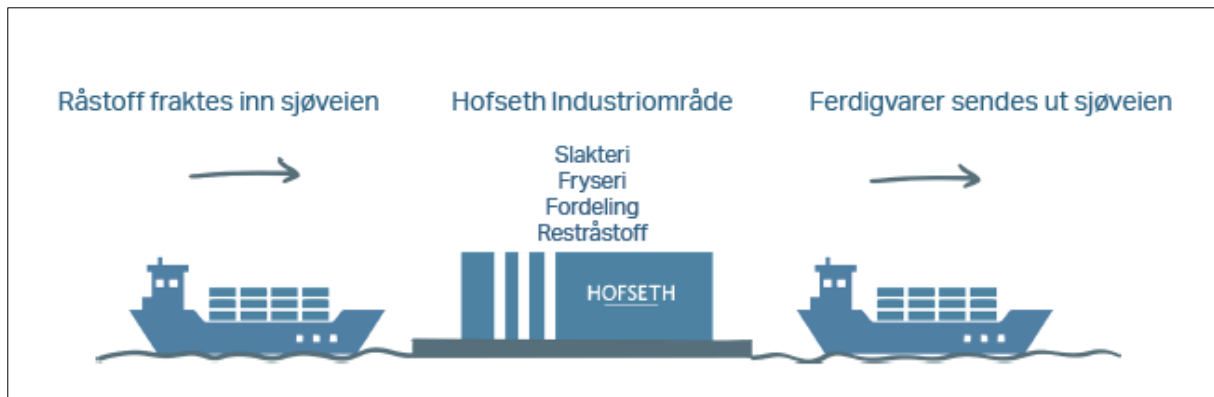
I Ålesund kommune er det mangel på sjørelaterte areal som kan leggst til rette med kaianlegg. Planforslaget vil bidra til å dekke behovet for sjørelaterte areal. Planen legg til rette for etablering av bygningar, lokale og areal for offshore, sjø- og fiskerelaterte verksemder, og servicenæring relatert til denne type næring (t.d. fryse- og slakteri, rør/elektro, utstysverksemd, forskningssenter og liknande).

Den sjønære delen av næringsarealet skal reserverast for direkte sjøbaserte næringar (som t.d. mottaksanlegg og fiskeri, og verksemder med behov for kai), medan landbaserte serviceverksemder skal plasserast lenger bak i landarealet.

5.2 Om aktuelle tiltak og utbyggingsetappar

Planområdet kan byggast ut i to eller fleire etappar. Det er pr dags dato kjend at Hofseth International AS har utbyggingsplanar og det er dette som har løyst ut behovet for å regulere her no. Anlegget til Hofseth er planlagt på tomte NÆ1. Første utbyggingsetappen med start i vest omfattar områda NÆ1-2.

Hofseth International AS har i dag ein spreidd struktur med foredlingsanlegg og slakteri i ulike kommunar. Planen er å samle all verksemd til Kverve/Sandvikane og etablere eit heilintegrert anlegg (slakteri/ fryseri/ foredling/restråstoff) der logistikken går sjøvegen.



Hofseth sitt anlegg er planlagt gjennomført i tre fasar:

1. 2030–2032: Bygging av eit nytt prosesseringsanlegg med kapasitet på opptil 200 000 tonn, inkludert fryselager. I denne fasen vil slakteriet framleis vere lokalisert i Ålesund sentrum.
2. 2032 - 2033: Bygging av eit nytt slakteri med kapasitet på opptil 200 000 tonn, som vil erstatte det eksisterande slakteri i Fjordgata i Ålesund sentrum.
3. 2033 – 2034: Bygging av eit anlegg for prosessering av restråstoff med kapasitet på opptil 70 000 tonn.

I første etappe blir tilkomstveg etablert, samt byggeareal på om lag 100 daa, inkludert kailinje i front. Antatt ferdigstilling i 2035.

Antatt arealbehov for Hofseth sitt anlegg er 70 daa, derav om lag 25600 m² bygningsmasse, kailinje og parkering. Resterande areal er for tilkomstveg, manøvrering, containerar, andre anleggs- og lagerfunksjonar.



Fig. 9 Illustrasjon av Hofseth sitt anlegg, utarbeida av Skalér arkitektkontor

Under utbygging vil deler av arealet måtte nyttast til rigg og anleggsområde for maskiner, samt sortering og bearbeiding av massar.



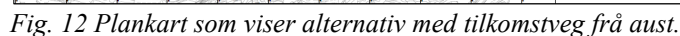
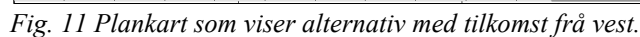
Fig. 10 Illustrasjon av Hofseth sitt anlegg, utarbeida av Skalér arkitektkontor

Utbyggingsetappe 2 ligg langt fram i tid og er antatt ferdig i 2050. Arealet utgjør om lag 200 daa. Det er ingen konkrete etableringsplanar for denne delen av næringsområdet. I føreseggene er det fastsett at igangsetjingsløyve for terrengarbeid i byggetrinn 2 ikkje kan bli gitt før det er gitt bruksløyve/ferdigattest for tiltak i byggetrinn 1.

I og med det er stor usikkerheit kring type verksemd som vil etablere seg i området, vil det også vere usikkert kor stor trafikk nye verksemdar vil generere. Det blir derfor stilt krav om ny trafikkberekning, og vurdering av behov for støyvurdering og ev. skjermingstiltak i tilknytning til byggesøknad i byggetrinn 2.

5.3 Plankart, to alternativ

Utbyggar vil starte utbygginga av næringsarealet med tilkomst frå vest. I gjeldande arealplan har kommunen lagt til grunn tilkomst frå aust, og har difor kravd vurdering av begge alternativ. Derfor blir planforslaget lagt fram med to alternative plankart, eitt for vestre tilkomstalternativ og eit for austre.



Arealformål

Ålesund kommune – Nordplan AS

I vestre alternativ dekker planområdet delvis areal som alt er regulert, og planforslaget blir derfor tilpassa regulert situasjon. Tabelloppsettet under tar for seg formåla i for kvart av alternativ.

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bygningar og anlegg	Areal (daa)
1300 - Næringsbebygging (4)	285,1
1540 - Vass- og avløpsanlegg	8,6
1610 - Leikeplass	2,2
Sum areal denne kategori:	295,9
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011 - Køyreveg (5)	23,8
2012 - Fortau	0,5
2015 - Gang- og sykkelveg	1,7
2018 - Annan veggrunn, teknisk anlegg	3,6
2019 - Annan veggrunn, grøntareal (11)	24,2
Sum areal denne kategori:	53,8
§12-5. Nr. 3 – Grøntstruktur	Areal (daa)
3031 - Turveg (6)	12,4
3060 - Vegetasjonsskjerm	25,7
Sum areal denne kategori:	38,1
§12-5. Nr. 5 – Landbruks-, natur- og friluftsmål og reindrift	Areal (daa)
5120 - Naturformål (10)	323,2
5130 - Friluftsmål (2)	5,0
Sum areal denne kategori:	328,2
§12-5. Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone	Areal (daa)
6220 - Hamneområde i sjø	130,1
Sum areal denne kategori:	130,1
Totalt alle kategorier:	846,1

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1300 - Næringsbebyggelse (4)	297,0
Sum areal denne kategori:	297,0
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011 - Kjøreveg (6)	20,2
2015 - Gang- og sykkelveg (4)	3,9
2019 - Annen veggrunn, grøntareal (10)	20,2
Sum areal denne kategori:	44,4
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (daa)
3060 - Vegetasjonsskjerm	28,1
Sum areal denne kategori:	28,1
§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift	Areal (daa)
5120 - Naturformål (4)	157,4
Sum areal denne kategori:	157,4
§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	Areal (daa)
6220 - Havneområde i sjø	130,1
Sum areal denne kategori:	130,1
Totalt alle kategorier:	657,0

Arealformål i vestre alternativ

Arealformål i austre alternativ

5.5 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

5.5.1 Vass- og avlaupsanlegg i vestre alternativ

Aralet omfattar eksisterande kloakkreinseanlegg, og anlegg for vassforsyning. Tomta gir rom for framtidig utviding. Utnyttingsgraden er sett til BYA=80% og maks byggehøgde er sett til 2 m.

5.5.2 Leikeplass i vestre alternativ

Aralet er vidareført som kvartalsleikeplass i samsvar med godkjend områdeplan for Kverve-Hoffland, godkjend 09.03.2017. Leikeplassen skal opparbeidast samstundes med utbygging av områda B1 og B2 i områdeplanen.

5.5.3 Grøntstruktur

Dagens turvegar er regulert som offentleg og merka o_TV1-6.

I samsvar med kommunens krav er turvegar regulert med bredde 7 meter, derav skal 2,5 – 3 meter vere grusa toppdekke.

Der køyreveg (KV1) kryssar eksisterande turvegar, skal kryssinga tilretteleggast på ein naturleg måte, slik at ferdsle langs eksisterande turveg ikkje blir hindra.

Turveg o_TV1 skal erstatte dagens rås/tursti som blir nedbygd av tilkomstvegen. Turstien blir lagt parallelt med køyreveg og blir ført fram til Gildreneset.

Det er regulert **vegetasjonsskjerm** langs sør og søraustre del av planområdet. Arealet skal m.a. ta opp skjeringsutslag og nyttast til etablering av skredvollar. Det kan plasserast overskotsmasse i området for å dempe skjeringane og for anlegg av skredvollar som sikringstiltak mot steinsprang.

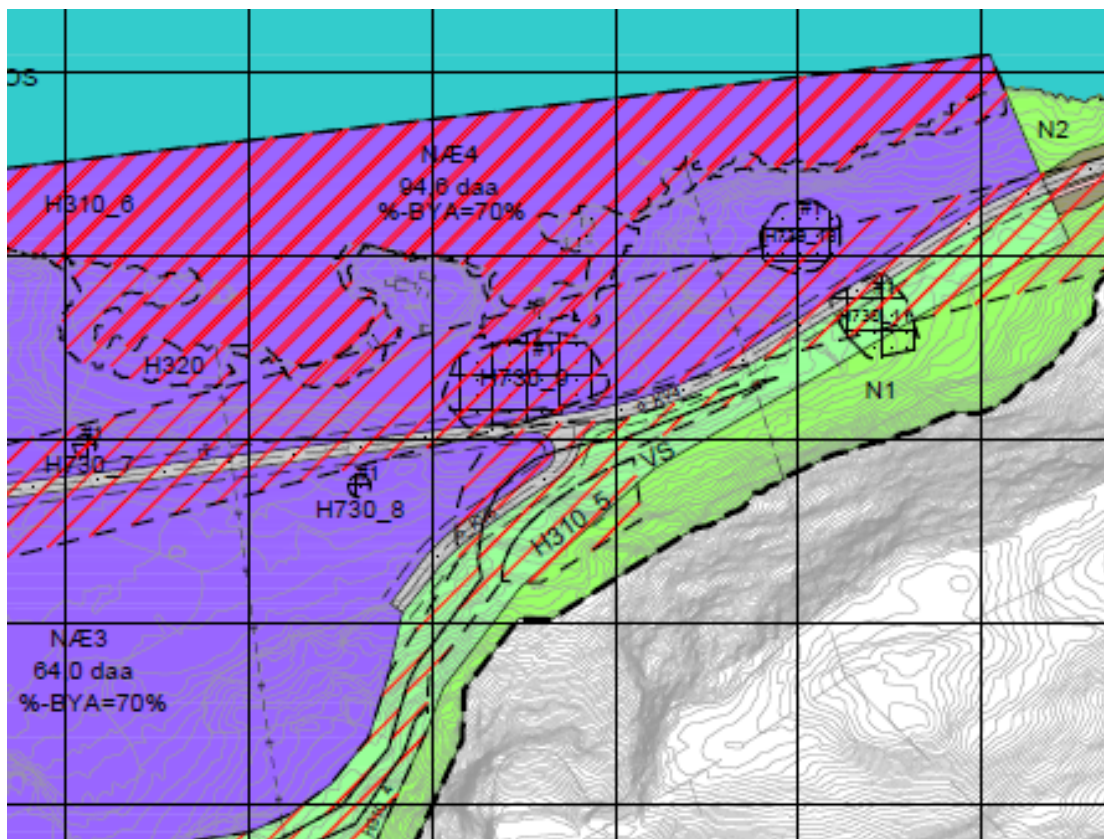


Fig. 13 Område aktuelt som vegetasjonsskjerm er markert med VS i kartet, her vist i austre alternativ.

5.5.4 Natur- og friluftsmål

Naturområda N1- 7 skal haldast inngrepsfrie. Etablerte stiar i områda og anlegg ved Gildreneset skal vidareførast og kan haldast ved like. Skjøtselstiltak knytt til kystlynghei er tillate.

Regulerte friluftsområde FL1-2 kan tilretteleggast med sitteplassar, bålpanne, og klopper. Det skal nyttast naturbaserte materiale.

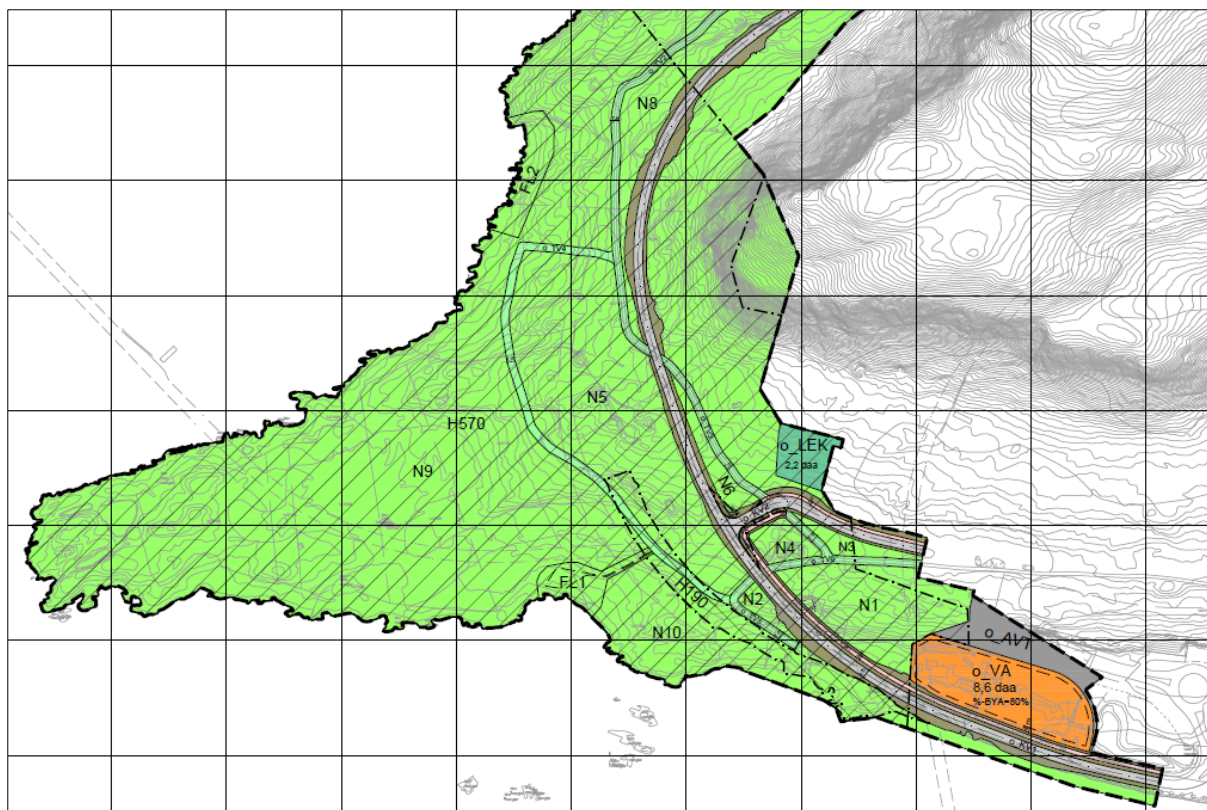
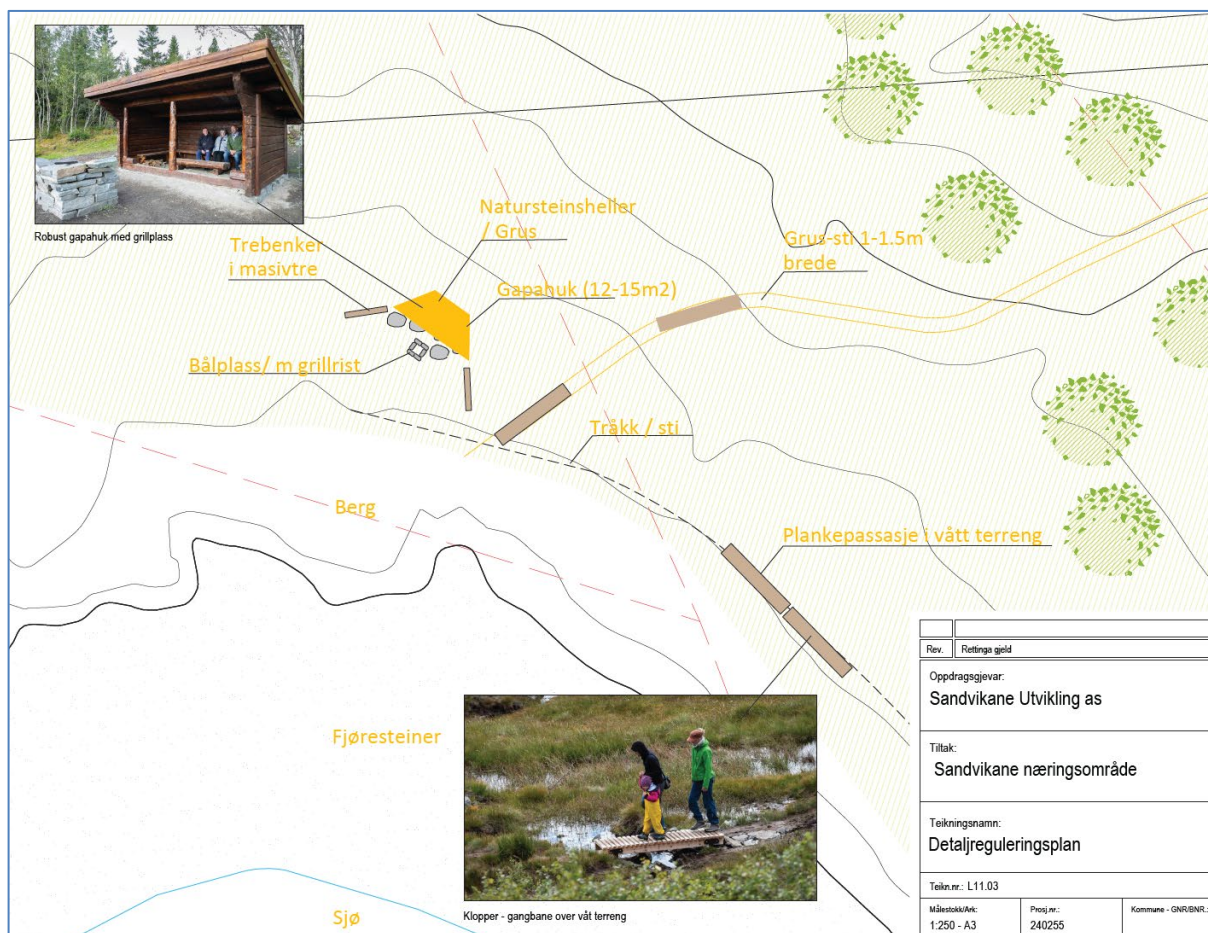


Fig. 14 Utsnitt som viser regulerede friluftareal FL1 (sør) og FL2 (vest) og etablerte turveggar i vestre alternativ.

I område FL1 kan det etablerast gapahuk med maks. størrelse 15m². Dette området ligg sør- vendt med god kontakt til strandsona, og er mykje brukt av m.a. barnehagen.



Fig. 15 Illustrasjon som viser enkle tiltak i Tuvkjfjora, Nordplan AS

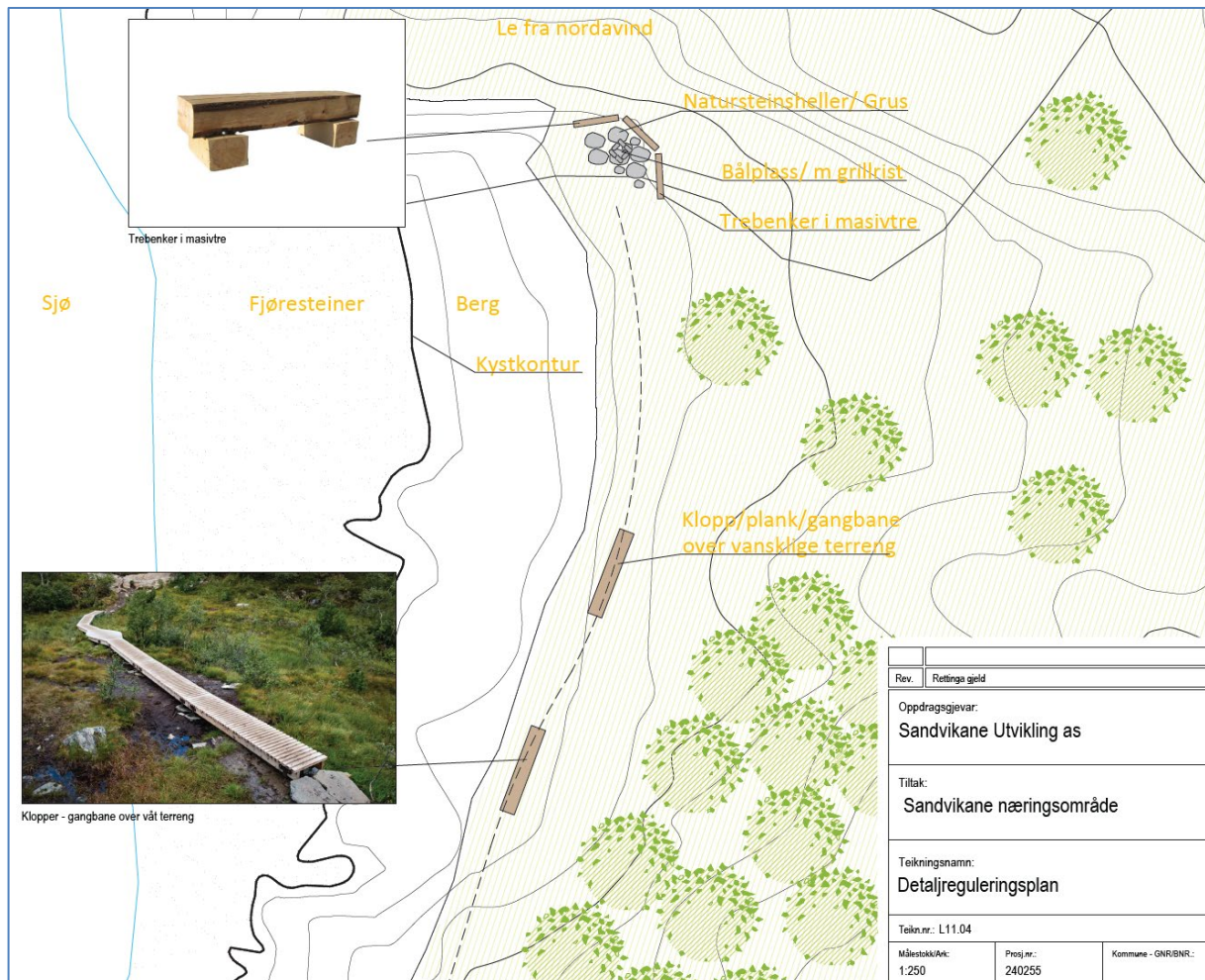


Kjelde: Nordplan.

Område FL2 ligg i Moldvika i nord og har vore Stikkut tur, og er eit mykje brukt turmål. Staden er også flittig bruk av skulen og barnehagen. Område er vestvend med rullesteinstand, svaberg og ligg skjerma mot nordavind av ein bergknaus.



Fig. 16 Illustrasjon som viser enkle tiltak i Moldvika, Nordplan AS.



Kjelde: Nordplan

5.5.5 Hamneområde i sjø

Arealet merka HOS i plankartet skal sikre tilkomst til kaianlegget. Det kan etablerast fortøyningsbøyer og mellombelse hamnerelatert anlegg innanfor arealet.

5.5.6 Omsynssoner og føresegningsområde

- Planlagt vegtrasé for Hamnsundsambandet er markert med omsynssone H190 i plankartet. Sona skal sikre at det ikkje blir gjort inngrep i traséen som kan vanskeleggjere framtidig utbygging av Hamnsundsambandet. Jf. kart i fig.14.
- Faresone skred H310 gjeld steinsprangfare, og kvikkleire i sjøfyllingsområdet.
- Faresone H320 gjeld stormflo og havnivåstigning.
- Høgspenlinja er markert med faresone H370.
- Bevaring av kulturmiljø er markert H570 og omfattar hærkystbatteriet (berre i vestre alternativ).
- Bandlegging etter lov om kulturmiljø gjeld registrerte funn av fornminne, og er merka H730.
- Føresegningsområde med krav om utgraving av fornminne er markert med #1.

5.5.7 Næringsområde, beskriving av valde løysingar

Planområdet legg til rette for utbygging av ca. 290 daa næringsareal for ulike sjørelaterte verksemdar, inkludert service-/logistikk-/lagerbehov som desse verksemdene har.

Næringsarealet er avgrensa av fjellfoten i sør og har ca. 15 graders helling mot sjøen i nord. Arealet skal planerast i to nivå, der tilkomstveg blir liggande som eit skille mellom nivåa. Det er også aktuelt å etablere ein internveg i øvre nivå for fleksibel tilkomstløsning. Internvegar elles må avklarast etter kvart som utbygging skjer.

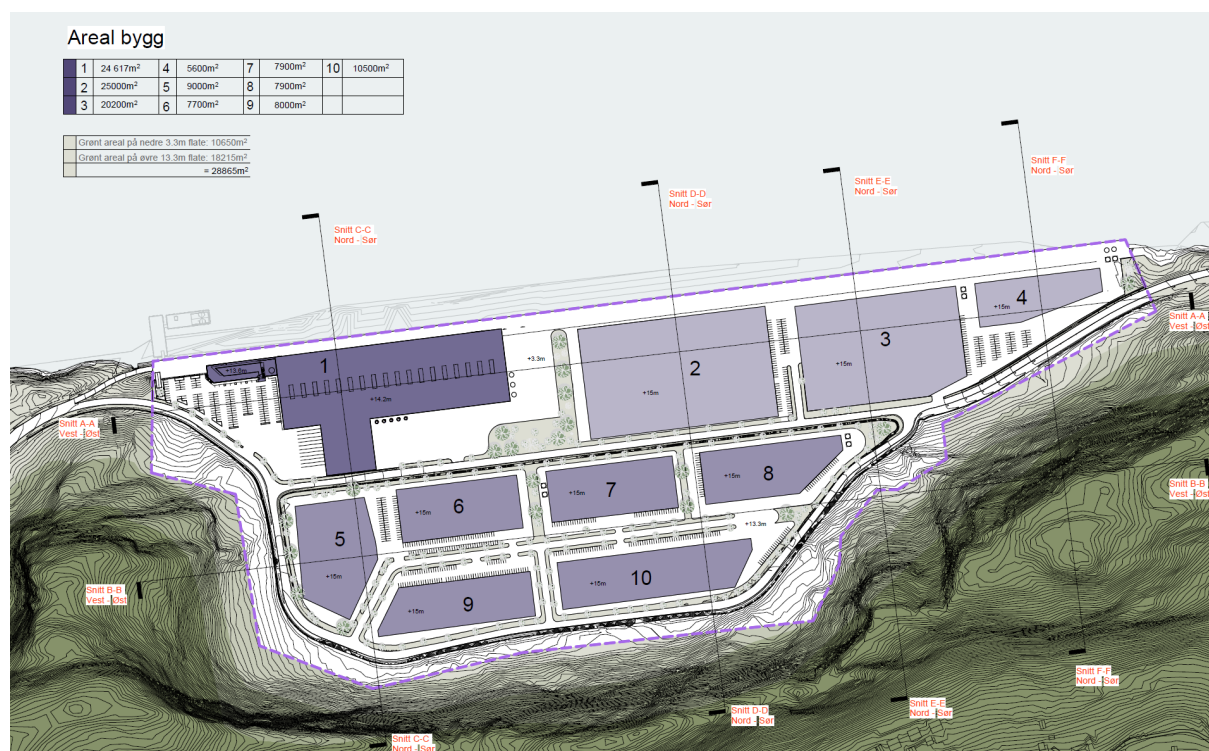


Fig. 17 Illustrasjon utarbeida av Skalér arkitektkontor, bygningspotensialet ved full utbygging (80% BYA), NB tall påført takplan er meter over planert terreng og ikkje kotehøgde.

Nedre nivå er planlagd på kote 3,3 og det blir lagt til rette for kai langs heile sjøfronten. Overkant golv skal ligge på kote +3,5. Basert på øvste estimerte stormflo på 2,7 meter + 0,7m for bølgepåverknad. Med denne marginen vil ein også kunne tilfredsstille tryggleiksklasse F3, der stormflo er rekna til 280 cm.

Kainivået må leggst lågare for å fungere ut frå dagens situasjon ved flo og fjøre sjø. Nivå på stormflo i dag er 190/200 cm, og kaier som er under bygging for eksempel i Gjøsundet er planlagd med toppdekke på kote + 2,6. Kai må konstruerast slik at den toler periodevis overfløyning.

Nivå to er planlagd på kote 13,3. Dei to nivåa gir rom for etablering av store bygningsvolum som gir moglegheit for effektiv drift for både produksjon og logistikk.



fig. 18 3D flyfoto av dagens terreng.

Bakgrunn for val av to nivå er for m.a. å ta ned høgdeforskjellen i bakkant og for å redusere masseoverskotet. Visuelt er det også en fordel med fleire nivå. Det ligg ei steinur langs fjellfoten, og det må etablerast ein fangvoll (stadlege masser) i bakkant av næringsområde pga. fare for steinsprang. Dette vil krevje areal. Næringsarealet må derfor trekkast litt ut frå fjellet i forhold til formålsgrensa. Det er plass til å legge ein internveg i bakkant og deretter ein sikringsvoll. Ein internveg i bakkant kan vere aktuelt, men er ikkje nødvendig for å gi tilkomst til øvre nivå. Den kan gi ein fleksibilitet i utnytting av område, men er ikkje vist i reguleringskartet då ein ikkje vil låse plasseringa.

Norconsult har utført steinsprangsimulering i planområdet og konkludert med at det er behov for to sikringsvollar, ein på 3 m høgde (rosa strek på kartet under) og ein på 2 m høgde (blå strek på kartet under). Dette ligg no inne i vegetasjonsskjermområdet.

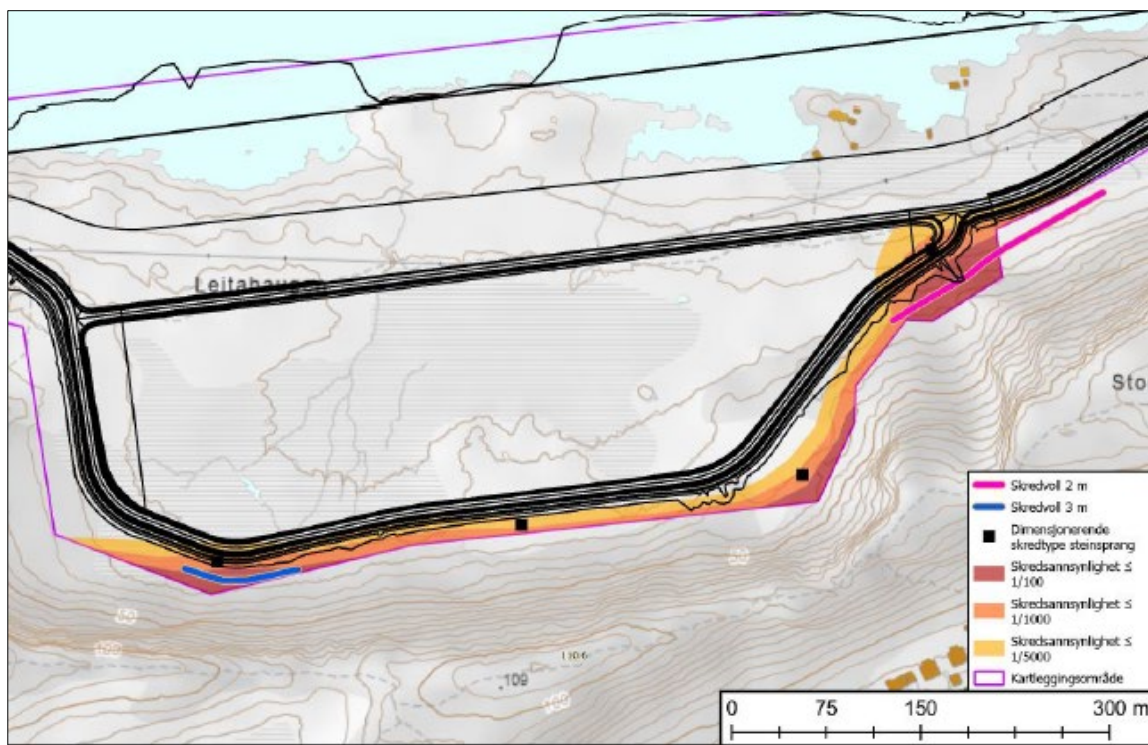


Fig. 19 Skredafarekart med markering av nødvendige sikringsvollar (blå og rosa strek), kjelde: Norconsult.

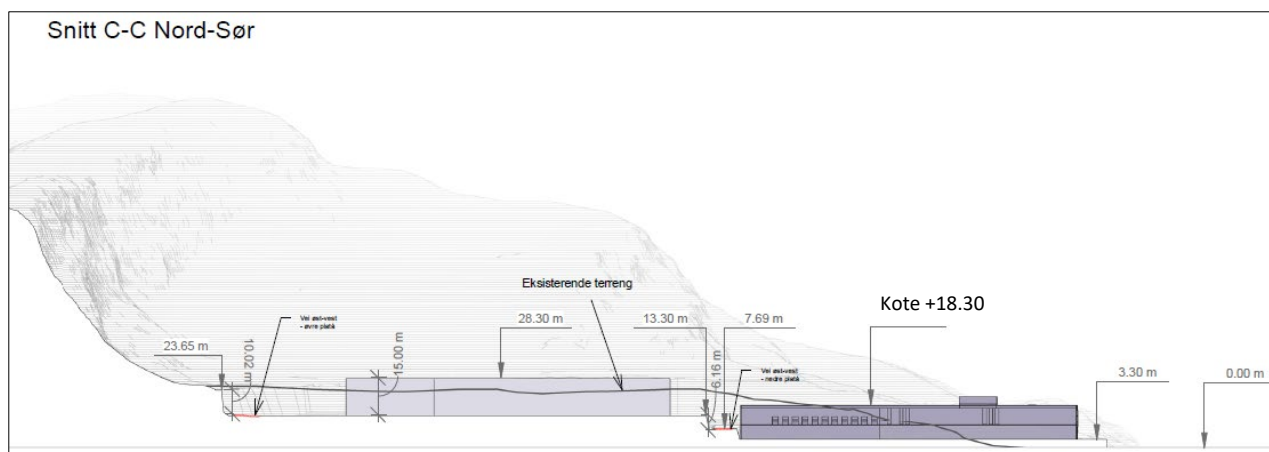


Fig. 20 Snitt som viser situasjonen i vest. Tilkomstveg er markert med raud strek. Kaianlegg er ikkje vist i snittet. Kjelde: Skalér arkitektkontor

Sjølv om området ligg på ei stor terrengflate inn mot fjellet og ser relativt flatt ut, så utgjør helling mot sjøen relativt stor høgdeforskjell. Snittet C-C viser eksisterande terreng i forhold til planlagd. Av dette ser ein at det må takast ut store masser for å kunne tilrettelegge for to nivå. Tilkomstveg i vest vil gi skjeringsutslag på opp mot 17 meter. Byggehøgden på snitta og takplan er vist med 15 meter (ikkje kotehøgde), som er makshøgde fastsett i føresegnene. Bygga i bakkant ligg inn mot fjellfoten, og den visuelle virkninga blir dermed dempa. Terrengskjering i bakkant inn mot fjellet i nivå 2 er på ca. 10 meter, medan det er ca. 6 meter skjering i bakkant av veg som skiller nedre og øvre nivå.

Som før nemnt er det steinsprangfare langs heile fjellfoten og i området er det behov for ein voll på 3 m høgde. Norconsult anbefaler skråningar på vollen på 1:1,5 med ei vollkrone på 1 m, men brattare støtside vil auke kapasiteten til vollen. Vollen kan også ha slakare leside, utan at dette påverkar kapasiteten. Vollane må detaljprosjekterast. Med deponering av myrmassar og etablering av sikringsvollar blir terrenginngrepet inn mot fjellet skjerma.

Snitt D-D under viser at nedre nivå delvis ligg på terreng og delvis på fylling i sjø. Terrenget i nivå 2 stig betydeleg i bakkant og krev større masseuttak. Dersom det blir lagt tilkomstveg i bakkant kan skjering inn mot fjellet bli opp mot 13 meter. Som før nemnt er det steinsprangfare langs heile fjellfoten. Omfang av sikringstiltak vil vere avhengig av om det blir etablert veg langs fjellfoten eller ei.

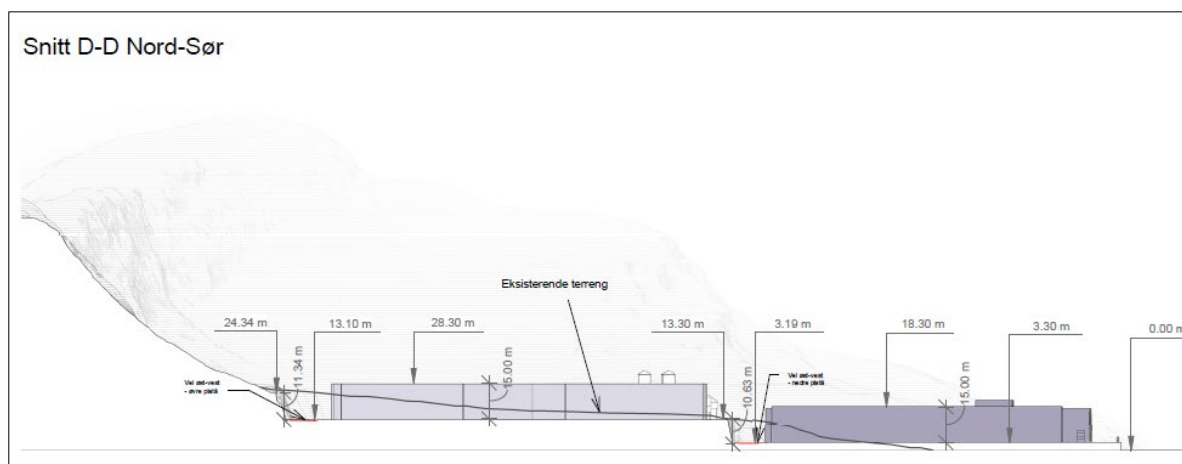


Fig. 21 Snitt som viser situasjonen i midtre del. Vegar er markert med raud strek. Kjelde: Skalér arkitektkontor

I området som er vist i snitt E-E under er det også behov for skredvoll på 2 m høyde, jf. skredfarekart. Med tilkomstveg frå aust vil startpunktet for veg til øvre nivå skjere seg ned i terrenget, slik at deler av byggearealet blir liggande på ei terrenghille. Skjeringsutslag for tilkomstveg mellom øvre og nedre nivå er ca. 10,5 meter. Som snittet viser ligg deler av bygningsmassen på terreng, men her er det behov for terrengfylling.

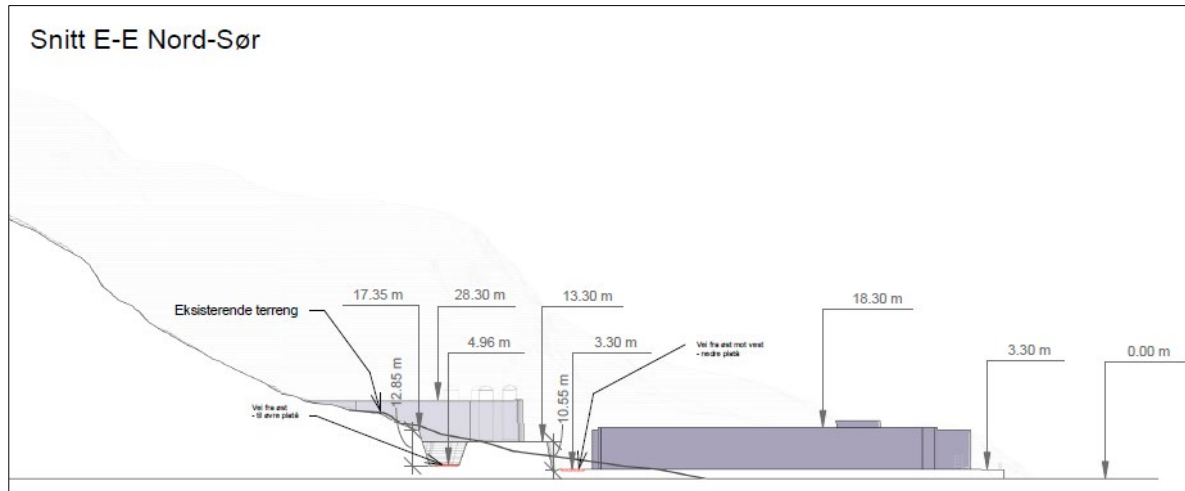


Fig.22 Snitt som viser situasjonen i aust. Tilkomstvegar er markert med raud strek. Kjelde: Skalér arkitektkontor

Snitt F-F viser at terrenget i bakkant stig raskt og at arealet blir forholdsvis smalt og ligg på eitt nivå. Det er også her nødvendig med ein del masseuttak, men også utfylling. Tilkomstvegen medfører mindre skjeringsutslag, medan høgdeskilnaden mellom byggeareal og tilkomstveg er på ca. 6 meter.

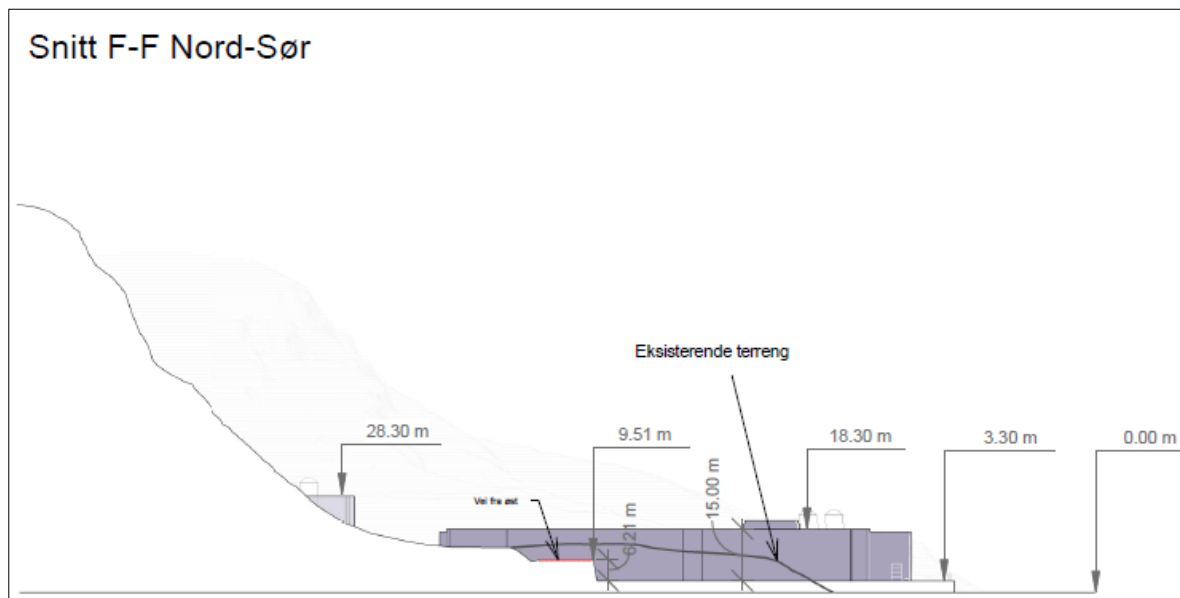


Fig.23 Snitt som viser situasjonen lengst aust. Veg er markert med raud strek. Kjelde: Skalér arkitektkontor

Utbygging av næringsområdet er planlagt med start i vest, uansett vald løysing for tilkomstveg. Det er i vest ein oppnår mest byggeareal frå start, og her ein får dei beste djupneforholda for kai.

I første byggetrinn er det aktuelt med utbygging av ca. 100 daa. I hovudsak tiltenkt for samlokalisering av Hofseth International AS sine anlegg som i dag er lokalisert i ulike kommunar.

Men planforslaget legg til rette for at andre verksemdar enn Hofseth International kan etablere her.

Ein illustrasjon av fullt utbygd næringsområde er vist under.



Fig. 24. Illustrasjon utarbeida av Skalér arkitektkontor, bygningspotensialet ved full utbygging. Byggehøgde 15 meter og 70% BYA.



Fig. 25. Over: Illustrasjon utarbeida av Skalér arkitektkontor, der bygningspotensialet er vist med lågare utnytting enn føresegnene legg opp til: Her er vist BYA ca 50 %. Byggehøgden vist på illustrasjonen varierer mellom 11 og 15 meter, der alle ved sjøkanten er vist med 14 m.

5.6 Bygningar si plassering og utforming

5.6.1 Estetikk og materialval

Bygningar skal tilpasse seg framtidige klimaendringar og ha robuste og verbestandige bygningsmateriale. Bygga skal planleggast med god funksjonalitet og vere tilpassa omgjevnaden både i forhold til terreng og fargeval.

For å bryte opp dei potensielt store grå areala som parkering og manøvreringsareala vil utgjere, er det krav om at minst 10 % av næringsarealet skal vere grøntareal. Innanfor desse areala kan det også etablerast anlegg for å handtere overvatn.

Det er krav om bruk av berekraftig materiale. Dvs. materiale med lang levetid og miljødeklarasjon (EPD). Ein skal følgje miljødirektoratets liste over helse- og miljøfarlige stoffer som skal unngås, kalla [Prioritetslisten](#). Og så langt råd nytte resirkulerbart materiale som óg kan brukast på nytt seinare.

Farge og form skal bidra til å dempe visuell verknad av store bygningsvolum. Ikkje-reflekterande materiale og nøytrale fargar skal nyttast, for eksempel grøn/brun/grå. Vindauge skal ha anti-reflekterande glas, for å unngå uønska lysrefleksjon, særleg med tanke på fjernverknaden. Variasjon med bruk av ulike nivå, varierte fasadar og tilbaketrekte parti vil også dempe den visuelle verknaden av utbygginga.

5.6.2 Terrengbehandling

Det skal leggst vekt på gjenbruk av jordmassar på staden til fyllings- og skjeringsskråningar langs vegar og til etablering av grøntareala innafor byggeområda. Massar skal også brukast for å etablere fangvoll som sikringstiltak mot steinsprang.

Metode for avtaking og mellomlagring av vegetasjonsdekke skal beskrivast i anleggsplan. Naturleg re-vegetering skal vere eit hovudprinsipp for vegetasjonsetablering. Det skal ikkje plantast eller såast andre plantar enn dei som naturleg finst i området.

Der det er behov for støttemurar mot byggeareal eller veg, skal desse i hovudsak utførast i naturstein eller liknande kvalitet og farge

Saman med søknad om byggjeløyve skal kommunen krevje at det vert utarbeidd ein utomhusplan for den ikkje utbygde delen av tomta. Denne skal ved sida av å vise utbygd areal, også vise terrengbehandling og eksisterande og ev. ny vegetasjon.

5.6.3 Bygningar si høgde

Det er lagt til rette for at bygg kan etablerast med ulike høgde alt etter behov. Maks byggehøgde er sett til 15 meter målt frå gjennomsnittleg planert terrengnivå.

Byggeområdet ligg skjerna på ei flate inn mot fjellfoten og utan annan bebyggelse i nærleiken. Området kan derfor tole denne byggehøgda og store byggevolum. Jf. snitt og illustrasjonar i pkt. 6.5.7.

5.6.4 Grad av utnytting

Utnyttingsgraden er fastsett til 70 % BYA. Parkering og manøvreringsareal skal inngå i berekning av utnyttingsgrad. Jf. rettleiar; Grad av utnytting, 2014.

Det er også stilt krav om at 10 % av arealet skal settast av til grøntareal og opparbeidast med tre og anna beplantning.

5.6.5 Tal arbeidsplassar, storleik næringsareal

Næringsområdet er på ca. 290 daa.

Fotavtrykk av bygningsmassen utgjør ca. 126 000 m², slik det er illustrert under. Resterande omfattar parkering, kaiareal og grøntareal. Innanfor dei ulike tomtene må det elles vere plass til interne tilkomstvegar, manøvreringsareal, og som før nemnd grøntareal.

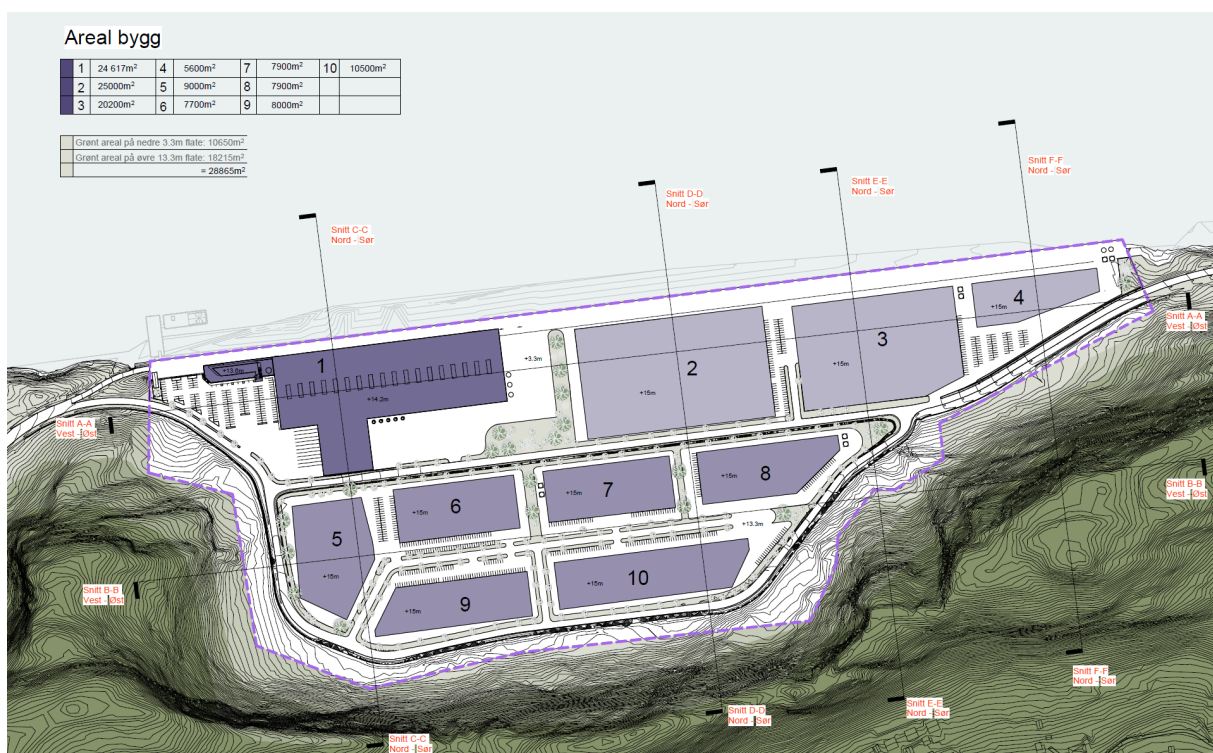


Fig. 26 Illustrasjon utarbeida av Skalér arkitektkontor. Syner ca 70 % BYA.

Kommunen har krav om 1 parkeringsplass pr 100 m² bruksareal i kommuneplanen. Dette synes høgt og er foreslått redusert, jf. punkt 5.7

Hofseth sine anlegg har i dag ca. 300 arbeidsplassar som gradvis blir flytta til Kverve ved utbygging.

Potensialet for resterande næringsområde ligg truleg på om lag 1000 -1500 arbeidsplassar. Det er usikkerheit om det blir nyskapte arbeidsplassar eller om det er verksemdar som for eksempel pga. plassmangel vil flytte til Kverve.

5.7 Parkering

I kommunedelplanens parkeringskrav synes høgt då det er sannsynleg at det vil bli etablert ulike lagertypar som fryseler, og større produksjonslokale som treng stor romhøgde. Planforslaget legg derfor til grunn at parkeringsdekninga skal reknast ut med grunnlag i bruksareal for maks 2 etasjar.

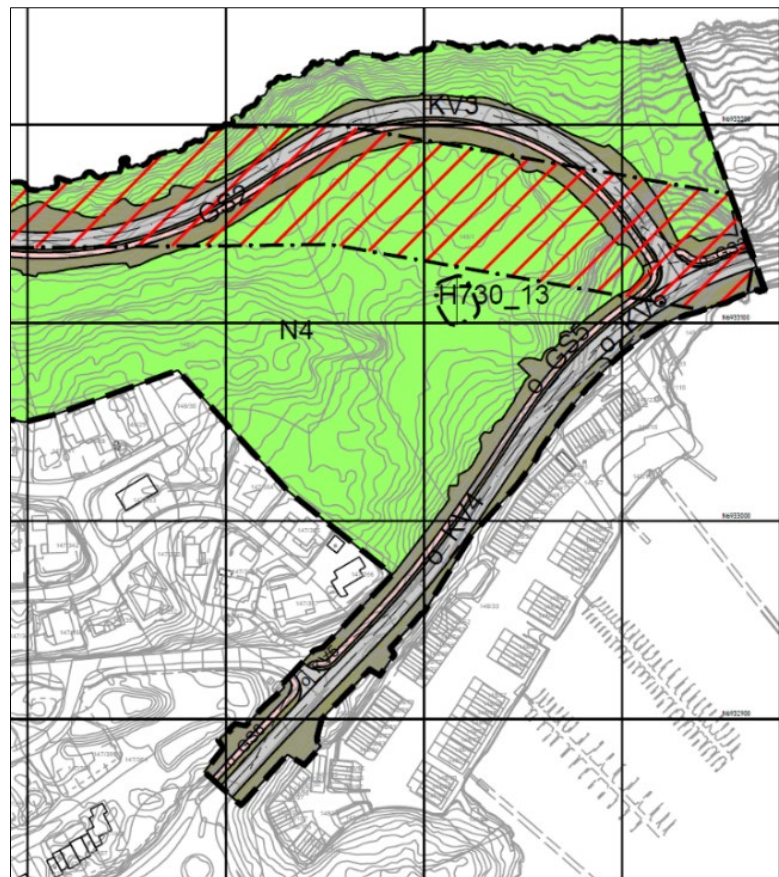
Kommunedelplanens krav til sykkelparkering er også vurdert å vere kunstig høgt, med 1 overdekt plass pr 150 m² BRA. Planforslaget legg til grunn 0,5 plass pr. tilsett plassert nær hovud-innngang og minst 30% skal vere overdekt.

5.8 Trafikkløysing

5.8.1 Køyretilkomst

Alternativ med tilkomst i **aust** er planlagd som tofeltsveg i dagen, med gang- og sykkelveg, og kopla til Kveldssolvegen (fv) eit stykke nord-aust for naustområdet i Eidsvågen (Hovlia småbåthamn). Fylkesvegen er planlagd med oppgradering til to køyrefelt og gang- og sykkelveg frå kryss Nilsbakken og aust-over til kryss KV3.

Jf. kartutsnitt i fig. 27 til høgre.



For tilkomstløysing i **vest** er vegen kopla til fylkesvegen, Ellingsøyvegen, i etablert kryss vest for rundkøyring på Kverve. Vegen ligg sør for kommunalt reinseanlegg og følgjer veglinja for Hamnsundsambandet, nordover, fram til planlagd kryss for kopling til Skjønbergvegen. Veglinja er deretter lagt inn mot Kverveaksla og går nordover til Gildreneset. O_KV1er planlagde som tofeltsveg med gang og sykkelveg fram til planlagd kryss for o-KV2 (Skjønbergvegen), og deretter er det lagt opp til at mjuke trafikantar nyttar etablerte grusa turveggar. Der vegen blir liggande i eksisterande tursti ca. frå Moldvika og nordover til Gildreneset, er det planlagt turveg/sti parallelt med tilkomststvegen.

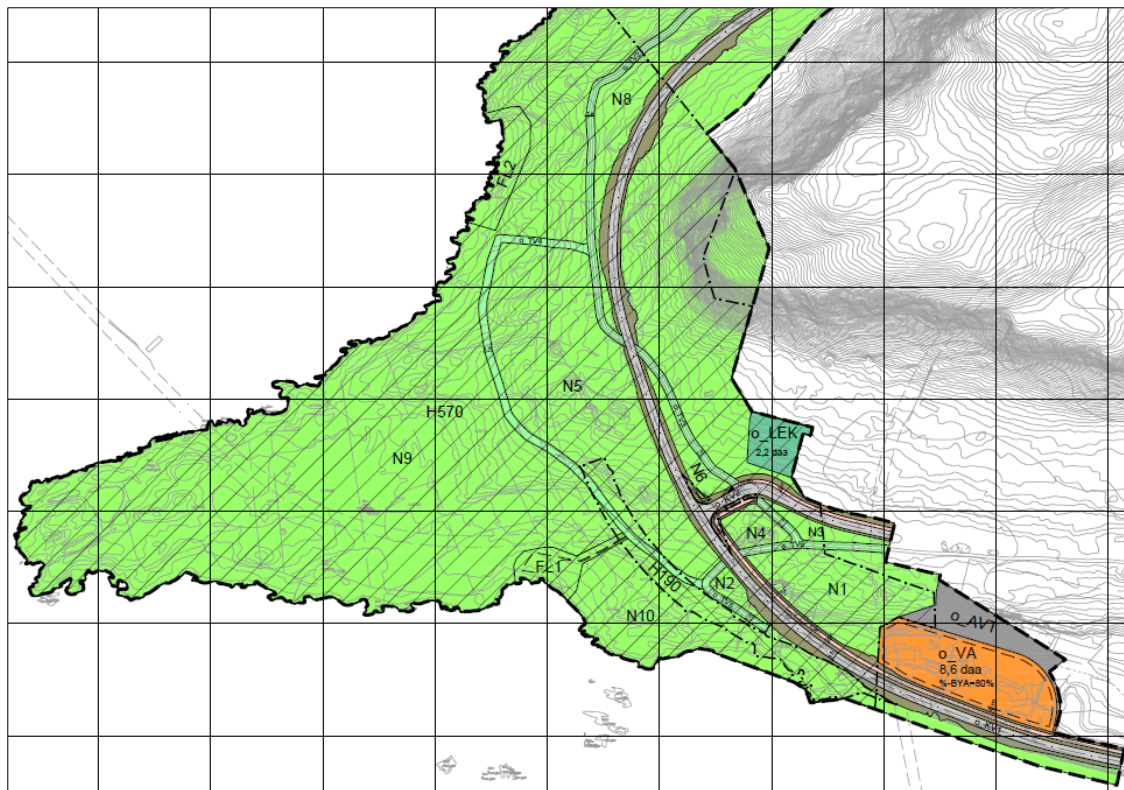


Fig. 28 Kartutsnitt som viser tilkomstveg og fortausløsning, og turvegar i vestre alternativ.

5.8.2 Utforming av vegar

Vegen i aust er planlagd etter Statens vegvesens vegnormal N100 som Hø2 veg. Samla vegbredde 7,5 meter, køyrebanebreidde 3 meter og 0,75 meter skuldre. Gang- og sykkelvegen og er planlagt med 3 meter bredde, og grøft på 1,5 meter som er krav etter N100.

Fortau har regulert bredde 3 meter.

Tilkomstveg i vest har same vegstandard som i aust, men for mjuke trafikantar er det planlagt bruk av eksisterande turvegar f.o.m. kryss Skjønbergvegen. Tilkomstvegar er planlagt med breiddeutviding i kurver.

Fyllingar langs industrivegen er i denne fasen planlagt med 1:2 helling.

KV3 er regulert som tilkomst til nedre nivå for tomte NÆ 1 i vestre alternativ. Den er regulert med samla vegbredde på 5,5 meter.

I austre alternativ omfattar KV3 etablert tilkomst til Hovlia bustadfelt og KV4 til Hovlia småbåthamn.

5.8.3 Krav til samtidig opparbeiding

Dersom austre vegalternativ blir vald, må Kveldssolvegen (fv) oppgraderast til to-felt med gang- og sykkelveg, frå Hovlia-feltets kryss Nilsbakken og nord-aust til kryss o_KV1. I tillegg må gangbru ved kryss Skjønbergvegen – Ellingsøyvegen i vest etablerast. Jf. kartutsnitt under pkt 5.8.1

For alternativ vest må gang- og sykkelveg byggast frå fylkesveg fram til krysset o_KV2,

Skjønbergvegen. Planlagt kryss Skjønbergvegen, må byggast når bustadfeltet skal opparbeiddast.

5.8.4 Tilgjenge for gåande og syklande

Godkjende reguleringsplanar viser at gang- og sykkeltrafikken i bustadområda på strekninga Kverve - Hovlia er planlagd slik at mjuke trafikantar kan bevege seg langs både fortau, gang- og sykkelvegar og interne bustadgater/-vegar til og frå skule.



Fig. 29 Kartillustrasjon som viser gang- og sykkelvegruter i området (lilla farge).

Hovedproblemet for mjuke trafikantar er at det ikkje er etablert busshaldeplassar og heller ikkje trygge kryssingspunkt til sørsida av fylkesvegen. Vegen har fartsgrense 70 km/t og stor trafikk, og det er 80 km/t lengst vest.

Det er regulert gangbru over fylkesvegen med rampe ned til busslomme i krysset Skjønbergvegen – fylkesveg i aust. Brua vil også gi trygg tilkomst til badeplass og sandvolleyballbane ved Klubbneset.



Fig. 30 Kart som viser plan for gangbru o. sykkelveg slik den er regulert i områdeplan for Kverve-Hoffland.

I fleire av dei regulerte utbyggingsområda er det knytt rekkefølgjeføresegner om etablering av gangbrua før det kan bli gitt bruksløyve for nye bustadar.

I reguleringsplan for Remvikafeltet er det regulert fortau langs Grønebelgvegen. Det er ikkje etablert tiltak i området i dag, vegen er ein smal tilkomstveg for etablerte bustadar. Frå Hoffland bustadfelt er det etablert fortau langs Grønebelgvegen og fram til Ellingsøy barne- og ungdomsskule. Vidare vestover er det regulert fortau langs Skjønbergvegen. I tillegg er det gang- og sykkelveg langs Ellingsøyvegen.

Med tilkomst for næringsområdet frå vest vil det bli lagt til rette med vidareføring av fortau som går over i gang og sykkelveg sør og austover mot fylkesveg og rundkøyringa, jf. utsnitt av reguleringskartet i punkt 5.8.1. fig. 27 ovanfor.

Det er vidare lagt opp til at dagens grusa gangstiar så langt som råd blir vidareført. Stiane vil ligge med litt avstand til køyrevegen og vil kunne dempe noko på opplevinga av negativ effekt frå trafikkstøy. I nord er det regulert turveg parallelt med køyrevegen, då køyrevegen ligg i dagens sti/turveg.

Det er etablert gang- og sykkelveg langs Ellingsøyvegen frå Hovliafeltet i aust til kryss Remvika i vest. Det er også etablert fortau internt i feltet. Det er ingen tiltak vidare austover langs Kveldssolvegen (fv).

Tilkomstveg med austre alternativ legg til rette for gang- og sykkelveg parallelt med køyrevegen. Langs Kveldssolvegen blir dagens gang- og sykkelveg forlenga austover frå Nilsbakken og forbi krysset til tilkomstvegen for næringsområdet. Jf. kartutsnitt i pkt. 5.8.1. fig 27. ovanfor.

5.9 Miljøoppfølging

I føresegnene til planen er det stilt krav om:

- Fjerning av framande artar ved terrengtiltak.
- Krav om hindring av partikkelspreiing i samband med sjøfylling.
- Tiltak for å hindre avrenning i samband med masseuttak.
- Undersøking av potensialet for syredannande bergartar i samband med masseuttak.
- Plan for handtering av anleggstrafikk og -støy.
- Skjøtsel av kystlynghei.

5.10 Universell utforming

TEK 17 sine krav skal følgjast for bygningsmassen m.a. tilgjengeleg og trygg tilkomst, trinnfri inngang, tilstrekkeleg breidde på dører og gangveggar og tilgjengelege toalett i kvar etasje.

5.11 Kollektivtilbod

Bussforbindelse går langs fylkesvegane, Kveldssolvegen og Ellingsøyvegen. Kollektivknutepunktet på Kverve ligg søraust for tunnelinnslaget for Ellingsøytunnelen. Avstand frå næringsområdet i vestre alternativ til kollektivknutepunktet er ca. 1-1,5 km. I austre alternativ er avstand frå næringsområdet til etablert busshaldeplass om lag den same.

5.12 Sosial infrastruktur

Planområdet ligg nær bydelssenteret på Kverve, om lag 1,5 km unna. Senteret har ulike servicefunksjonar, skule og barnehage. I nærområdet er det tilgjengelege og ledige bustadtomter.

5.13 Plan for vatn- og avlaup samt tilknytning til offentleg nett

Det er utarbeida VAO-rammeplan som viser at området kan knyte seg til kommunalt vassforsyningsnett ved Moldvika, og det kommunale avlausanlegget på Kverve.

5.14 Plan for avfallshandtering

Det er pr. dato ikkje konkrete byggeprosjekt utover Hofseth sitt anlegg. Framtidige verksemdar vil ha ulike mengder og typar avfall. Reguleringsføresegnene stiller derfor krav om at den enkelte verksemd må utarbeide eigne renovasjonstekniske planar for avfallshandtering i samband med søknad om byggeløyve.

5.15 Avbøtande tiltak/ løysingar ROS

ROS-analysen konkluderer med at det er fare for havnivåstigning og stormflo, steinsprangfare og fare for erosjon/utgliding i sjøgrunn pga. registrert sprøbruddsmateriale. Faresoner er markert i kartet, og det er stilt krav om sikringstiltak i føresegner. Aktuelle tiltak er skredvoller, mudring/fjerning av sprøbruddsmateriale m.m.

Pga. framtidige potensielle store bygningsvolum er det særskild krav til sløkkevassforsyning. Det er vidare krav om styrka energiforsyning.

5.16 Rekkjefølgjekrav før igangsetjingsløyve

Det er stilt slike rekkjefølgjekrav før igangsetjingsløyve kan bli gitt:

a) Krav om anleggsplan

Det må ligg føre kommunalt godkjent anleggsplan for det/dei aktuelle tiltak som blir omsøkt slik som hovudtilkomstveg og næringstomt/-er.

Anleggsplanen skal kartlegge og avklare nødvendige tiltak knytt til utslepp til luft, sjø og grunn, støy og vibrasjonar, avfallshandtering, og energibruk i anleggsfasen. Den skal også avklare og fastsette sikringstiltak ved behov. Slik som ev. behov for trafikkisikring og -regulering, sikring av naturmiljø jf. punkt d under, skjerming av nærmiljø og friluftsliv.

Det er føresett at hovudtyngda av massar skal transporterast ut sjøvegen med skip og/lektere. 10% av massane kan fraktast via veg.

Anleggsplanen skal fastsette nærare driftstid, og

- drivemetode som gir best mogeleg utnytting av ressursane
- plan for logistikk, sortering, bearbeiding, og lagring.
- plan for ombruk/gjenvinning, pukk-/steinproduksjon
- plan for bruk av jord- og myrmassar.
- analyse- og tiltaksplan som beskriv korleis ein kan hindre at framande artar spreier seg med massehandtering
- undersøke og avklare potensialet for syredannande bergartar.
- tiltak for å hindre avrenning og spreining av partiklar til sjø.

Massehandteringsplan utarbeida av Norconsult, datert 13.02.2026 eller nyare handteringsplan som erstattar denne, skal vere rettleiande for massehandteringa.

b) Krav om skjøtselsplan for kystlynghei

For byggetrinn 1 er det krav om at det ligg føre godkjend skjøtselsplan for kystlynghei ved tilkomst frå vest. Det er ikkje krav viss tilkomsten kjem frå aust, sia kystlyngheia då i liten grad blir råka.

Skjøtselsplanen skal avklare aktuelle tiltak, prioritering av start-/angrepspunkt, og type skjøtselstiltak som bør settast i verk først (t.d. rydding av skog og kratt, fjerning av framande artar, sviing/ brenning, beiting). Det skal gå fram av skjøtselsplanen tidspunkt for oppstart av skjøtelsarbeidet, kven som er ansvarleg for gjennomføring, og framdriftsplan.

Planen skal utarbeidast av fagkunnig i samarbeid med kommunen og statsforvaltar.

Skjøtselsplanen skal omfatte naturområde N1-9, og influensområda Fjellsenden – Purkeskylet – Kverveaksla – Fjellsmyra. Som vist i kartutsnitt under, fig. 31.

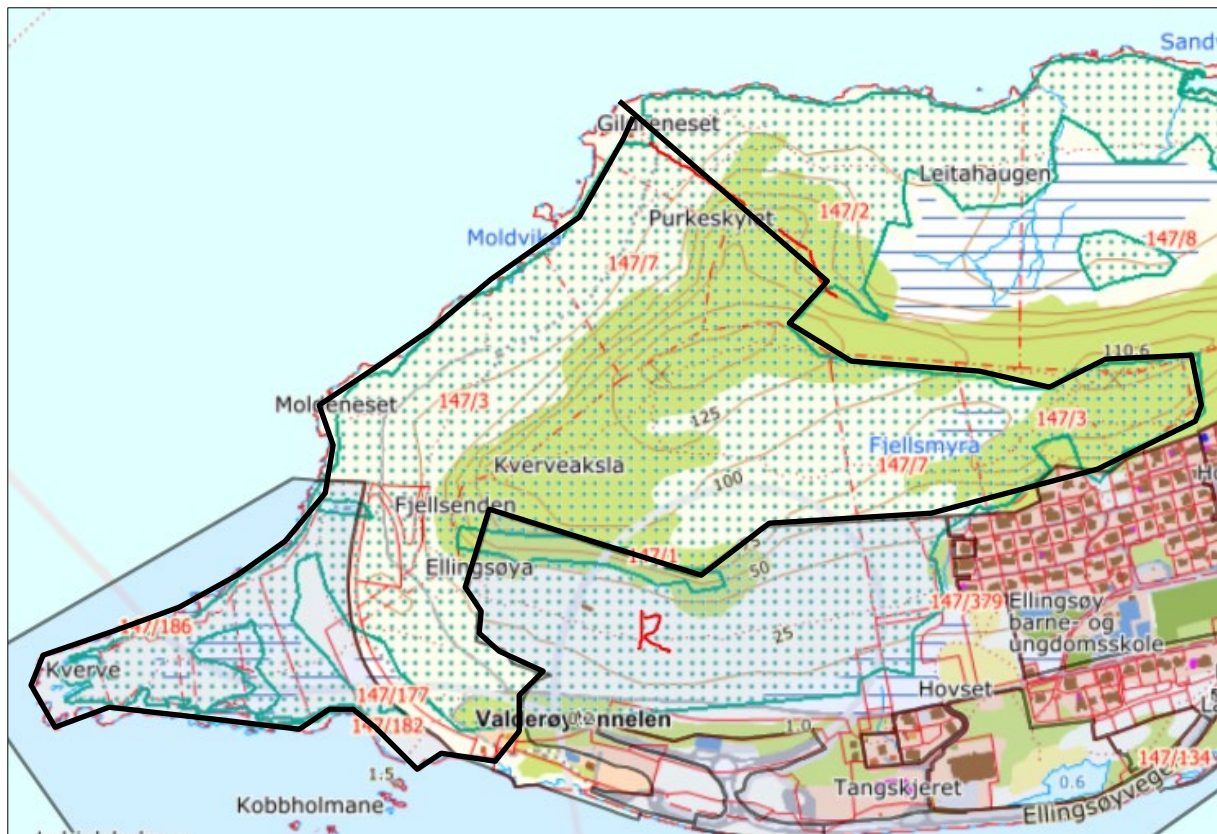


Fig. 31 Kart som viser aktuelt skjøtselsområde, ca. avgrensning mot nordaust vist med svart linje. R= områdeplan for Kverve -Hoffland.

c) Krav om arkeologiske utgravinger

Det er registrert fornminne innanfor deler av tiltaksområda i reguleringsforslaget. Utbygger må søkje kulturminneforvaltninga i Møre og Romsdal om dispensasjon frå kulturminnelova for utgraving i god tid før arbeidet er planlagt igangsett.

Arkeologiske utgravinger av automatisk freda kulturminne skal vere utført for det aktuelle tiltaksområdet/tiltaksområda før igangsetjingsløyve kan bli gitt.

d) Krav om skjerming i hekke- og ynglingstid, og gyteperiode

Det er registrert raudlista fugleartar, flaggermus og gyteområde for torsk innanfor planområdet. Det skal takast omsyn til artane i hekke-, yngle- og gyteperiode

Anleggsarbeid, særleg sprenging med høgt støynivå, skal skje utanfor hekke- og yngleperioden for raudlista fugl og flaggermus, d.v.s ikkje støyande anleggsarbeid frå starten av mars til slutten av august. Vegarbeid nær overvintringsplass for nordflaggermus ved bunkersanlegg, skal utførast utanfor overvintringstid (d.v.s ikkje i perioden oktober – april).

Utfylling i sjø skal utførast utanom gyteperiode for torsk (d.v.s ikkje i perioden januar-april) Det skal nyttast siltgardin/-duk eller andre tiltak, for å hindre spreining av partiklar i vatnet som kan skade torskeyngel.

e) Krav om detaljprosjektering

Tekniske løysingar for vatn-, avløps- og overvasshandtering skal detaljprosjekterast og godkjennast i samband med søknad om byggjeløyve. Løysinga skal vere i tråd med prinsippa i

VAO-rammeplan datert 29.01.25 utarbeida av Nordplan as, eller nyare rapport som erstattar denne.

Avløp frå planområdet skal førast til godkjent kommunalt reinseanlegg. Før det kan gjevast godkjenning til tilkopling for nye utbyggingstiltak i planområdet, må det dokumenterast at anlegget stettar vilkåra som er gitt i utsleppsløyvet frå Statsforvaltaren.

Det er steinsprangfare innanfor deler av planområdet, og det er registrert sprøbruddsmateriale i sjøen. Sikringstiltak i område med skredfare (steinsprang og kvikkleire) må detaljprosjekterast og godkjennast i samband med søknad om byggeløyve.

f) Høgspentanlegg

Det går ei høgspenteleidning gjennom området i nord. Høgspentanlegg må vere fjerna/flytta eller ev. nedgravd før igangsetjingsløyve kan bli gitt.

5.17 Rekkefølgekrav før bruksløyve

Følgjande krav er stilt før bruksløyve til bygningar kan bli gitt;

- a) etablering av tilfredsstillande VAO-løysingar, inkludert sløkkevatn.
- b) etablert sikringstiltak mot steinsprang og mot utgliding i sjøfylling
- c) byggeområde råka av havnivåstigning og stormflo må vere sikra mot overfløyming ev. ha konstruksjonar som toler overfløyming.
- d) etablering av gang-/og sykkelveggar i planområdet
- e) etablering av gangbru over fylkesvegen ved kryss Skjønbergvegen i aust, dersom hovudtilkomst blir etablert i aust.
- f) nærare vurdering av behov for støyskjerming langs fylkesvegen av 2 bustadar i Hovlia-feltet lengst aust, dersom hovudtilkomst blir etablert frå aust.
- g) tiltak i områda FL1 og FL2 skal vere tilrettelagt i samsvar med skisse utarbeida av Nordplan, sjå pkt.5.5.4 dersom hovudtilkomstveg blir etablert i vest.
- h) Der o_KV1 i vestre alternativ kryssar eksisterande turveggar, skal kryssingspunkta vere kopla i hop slik at ferdsle langs eksisterande turveg kan fortsette uhindra.

5.18 Rekkefølgekrav før byggetrinn 2

Det kan ikkje bli gitt igangsetjingsløyve for terrengarbeid i andre byggetrinn, område NÆ3- og 4, før det er gitt bruksløyve for tiltak i første byggetrinn. Det er anledning til etter løyve frå kommunen, å bruke delar av NÆ3 og/eller NÆ4 til riggareal/anleggsmaskiner for gjennomføring og ferdigstilling av byggetrinn 1.

Før løyve til oppstart av terrengarbeid og utbygging i andre byggetrinn kan bli gitt, skal det ligge føre ny trafikkvurdering basert på planlagd utbygging og trafikksituasjon i eksisterande vegnett. Denne skal gi grunnlag for å vurdere verknaden for mjuke trafikantar, om det er behov for tiltak i vegnettet og om det er behov for ny kartlegging av trafikkstøy inkludert skjermingstiltak.

Det kan ikkje bli gitt igangsetjingsløyve før krav i 5.16. punkt a, c – f er stetta.

Før bruksløyve kan bli gitt skal rekkefølgekrava i punkt 5.17. a-d vere etablert. Dersom hovudtilkomstveg blir frå aust inngår også e og f.

5.19 Endring av gjeldande reguleringsplanar som følge av ny plan

- Reguleringsplan med PlanID: 15042013000765, Kverve-Hoffland områdeplan, vedtatt 09.03.2017 blir endra og deler blir oppheva.

Dette gjeld: Veglinje for tilkomstveg mot Skjønbergvegen og formåla i og ved reinseanlegget.

- PlanID: 1504334 Reguleringsplan for Kverve, vedtatt 03.10.1985.
Kverveodden blir omregulert frå friområde til natur- og friluftsområde og lagt inn i reguleringsplanforslaget.
- Planforslaget kjem i konflikt med framtidig veglinje for Hamnsundsambandet slik den er lagt i kommunedelplanen. Veglinje som planlagd i kommunedelplan for Hamnsundsambandet vedtatt 29.08.2019, er vist med omsynssone i reguleringsplanen for alternativ tilkomstveg vest.

Ved detaljregulering- og prosjektering er det gode moglegheiter til å kople saman vegane i ei trafikksikker løysing.

6 Konsekvensutgreiing

6.1 Innleiing

Det er utarbeida delrapportar for dei ulike natur- og miljøtema, i tillegg til samlerapport som gir ei samanstilling av konsekvensutgreiingane og oppsummering av samla konsekvens. Rapportane følgjer som eigne vedlegg.

Samandrag under gir ei kort innføring i kva verknad utbygginga har for dei ulike fagtema, og sum verknad når alle fagtema er samanstillt.

6.2 Byggetrinn og utbyggingsalternativ

Det er aktuelt med utbygging i to trinn, der første utbyggingstrinnet omfattar arealet til eit fiskeforedlingsanlegg med arealbehov på om lag 100 daa (ca. 300 arbeidsplassar). I konsekvensutgreiingssamanheng er det hensiktsmessig å vurdere alternativ med full utbygging 300 daa (1000 arbeidsplassar) i forhold til eit byggetrinn 1 med 100 daa.

Konsekvensutgreiingane har lagt til grunn fire alternativ for utbygging av området:

- Alt. 1 Utbygging av ca. 100 daa i den vestlege delen av planområdet med tilkomst frå aust.
- Alt. 2 Utbygging av ca. 100 daa i den vestlege delen av planområdet med tilkomst frå vest, med tilrettelegging friluftsliv.
- Alt. 3 Utbygging av heile området, ca. 290 daa, med tilkomst frå aust.
- Alt. 4 Utbygging av heile området, ca. 290 daa, med tilkomst frå vest, med tilrettelegging friluftsliv.

Sjå kartutsnitt for dei ulike alternativa under:

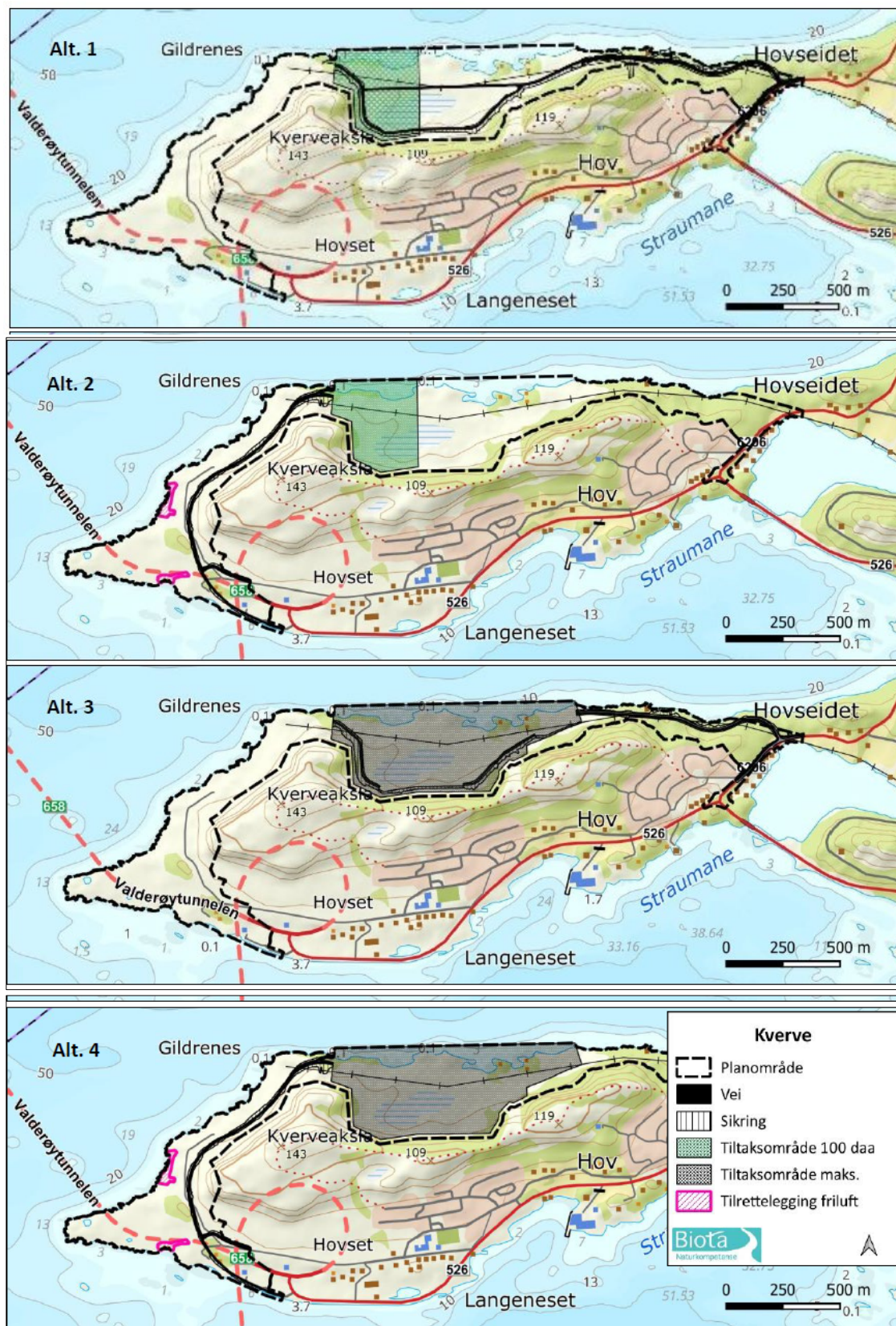


Fig 32 Illustrasjon utbyggingsalternativ 1-4.

6.3 Natur og miljø

Vurderingar, konklusjonar og rangeringar er henta frå dei ulike fagrapportane.

Naturmangfald land

På land er det registrert 8 naturtypelokaliteter (kystlynghei, myr, strandeng og skog), 4 funksjonsområder for fugl, funksjonsområde for flaggermus (yngleområde, overvintringsområde, jaktområde), samt eit funksjonsområde for vanlege arter og landskapsøkologiske samanhengar. Alle registrerte naturtypar er raudlista, og kystlynghei er i tillegg utvalgt naturtype etter Naturmangfaldlova.

Påverknaden på land er både direkte, som arealbeslag, og indirekte, som fragmentering (oppdeling av områder som minskar økologiske funksjoner), støy og auka forstyrringar. Skilnaden i påverknad mellom dei ulike alternativa er størrelse på råka areal og at tilkomst frå aust eller vest medfører at forskjellige naturområde blir råka. For myrområde kan påverknaden bli ein del større enn det råka arealet fordi dei hydrologiske forholda blir endra.

Kystlynghei er vurdert som sterkt trua naturtype fordi det er mindre enn 10% igjen i Norge. Naturtypen dekker store deler av planområdet og mykje vil gå tapt, og utbygginga vil elles føre til ytterlegare fragmentering av kystlyngheia i planområdet.

Semi-naturleg strandeng er også strekt trua naturtype. Den som er registrert i Sandvikane (i nord) vil bli nedbygd, medan den som er registrert på Kvervespissen (i vest) vil bli bevart.

Opphøyr av beiting og gjengroing er største trugsmålet for kystlynghei og strandeng i nyare tid. Klimaforandring vil påskunde gjengroing og spreiding av framande artar ytterlegare, og nedbygging av areal er og ein viktig negativ faktor.

Atlantisk høymyr er sterkt truga naturtype, mens terrengdekkande myr er sårbar. Begge er i markant tilbakegang pga. utbygging. Myrområda som ligg innanfor planlagd næringsområde i Sandvikane vil bli nedbygd, medan den som ligg på Kverveodden blir bevart.

Kystlynghei, myr, skog og strandlinje i mosaikk med kvarandre er viktige funksjonsområde for mange artar som vil miste sitt leveområde når arealet blir nedbygd.

Det er vurdert at utbygginga vil føre til auka samla belastning på økosystemet generelt og på dei raudlista naturtypane på land, og fleire sårbare artar av fugl og flaggermus.

Det er vurdert at full utbygging vil gi stor til **svært stor negativ konsekvens** for naturmangfald på land.

Avbøtande tiltak:

Biota sin rapport slår fast at det er lite som kan avbøte permanente arealbeslag i naturområda, men at det bør vere tidsavgrensa anleggsarbeid for å minimere negative verknad for artar. Masser på land bør handterast slik at ein minimerer spreiding av framande artar. Spreiding av finstoff i sjø bør i størst mogleg grad bli redusert, spesielt i gytetida for kysttorsk (januar-april).

I føresegnene er det stilt krav om skjerming i hekke- og ynglingstid.

Det er også stilt krav om utarbeiding av skjøtselsplan og tiltaksplan for å forsøke å bevare attverande kystlynghei etter utbygging. Samt plan for fjerning av framande artar.

Naturmangfald sjø

I sjø er det avgrensa 11 delområde, tre for vassførekomstar i sjø, fem for naturtypen større tareskogførekomstar, to for gytefelt for torsk og eitt for andre naturområde i sjø. Alle med stor verdi, men ingen raudlista.

For naturmangfald i sjø vil direkte påverknad i sjø inkludere arealtap i grunne sjøområde og auka utslepp av avlaupsvatn til Ellingsøyfjorden, og ev. utslepp av reinsa prosessvann frå lakseslakteri til sjøområdet nord for Kverve/Ellingsøya. Tiltaket vil påverke gytefeltet for kysttorsk *Grytafjorden sørvest* (delområde I) og andre naturområde i sjø (delområde L) negativt, men med lav konsekvensgrad.

Det planlagde næringsområdet vil ikkje ha store negative konsekvensar for vassførekomstar eller naturtypar og raudlisteartar i sjø. Ingen av artene som er registrert er rekna som nøkkelarter som er spesielt viktige for økosystemets funksjon, struktur og samansetning. Tiltaket er vurdert å ikkje medføre auka belastning for naturtypar eller raudlisteartar i sjø. Samla konsekvens blir **noko negativ**.



Fig. 33 Moderat bratt fjæresone med belter av blæretang og sagtang, foto Biota.

Avbøtande tiltak:

Spreiing av finstoff i sjø må i størst mogleg grad bli redusert, spesielt i gytetida for kysttorsk (januar-april). I føresegnene er det stilt krav om skjermingstiltak i gyteperioden.

Landskap

Området er i dag naturlandskap med få tekniske inngrep. Sjølve næringsarealet ligg nordvendt på ei flate i eit skålforma landskapsrom med Kverveaksla som rygg i sør. Det er ingen bebygging i nærområdet. Utbygging av næringsarealet vil føre til varig omforming av landskapet frå naturområde til bebygd område. Strandsona i nord blir nedbygd og landarealet i bakkant blir planert i to nivå. Tilkomstveg vil gi tydeleg spor i dei område den blir ført gjennom.

Tiltaket blir godt synleg både frå Buneset, Gildreneset, og frå skipsleia. For Gildreneset og ryggen mot Kverveaksla vil tiltaket gje store negative visuelle nærverknader, som vil forsterkast av mellom anna støypåverknad. Tilkomstvegen frå aust gir negative visuelle nærverknader for bustadfeltet i Hovlia. Buneset og skipsleia vil i hovudsak få negative visuelle fjernverknader som kan påverkast av årstidsvariasjonar.

Alle alternativa kjem ut med relativt lik verknad og konsekvens. Alternativa med veg i aust er vurdert å ville få størst konsekvensar for landskap, då tilkomstvegen gjev større terrengutslag og fragmentering som fylgje av at den må byggast gjennom heile området uansett byggetrinn. Tilkomstveg frå vest blir liggande betre i terrenget, med mindre terrengutslag. Ved utbygging i første trinn vil store deler av arealet i aust bli intakt naturområde, utan fragmentering. Samla konsekvens er vurdert til **middels negativ**.

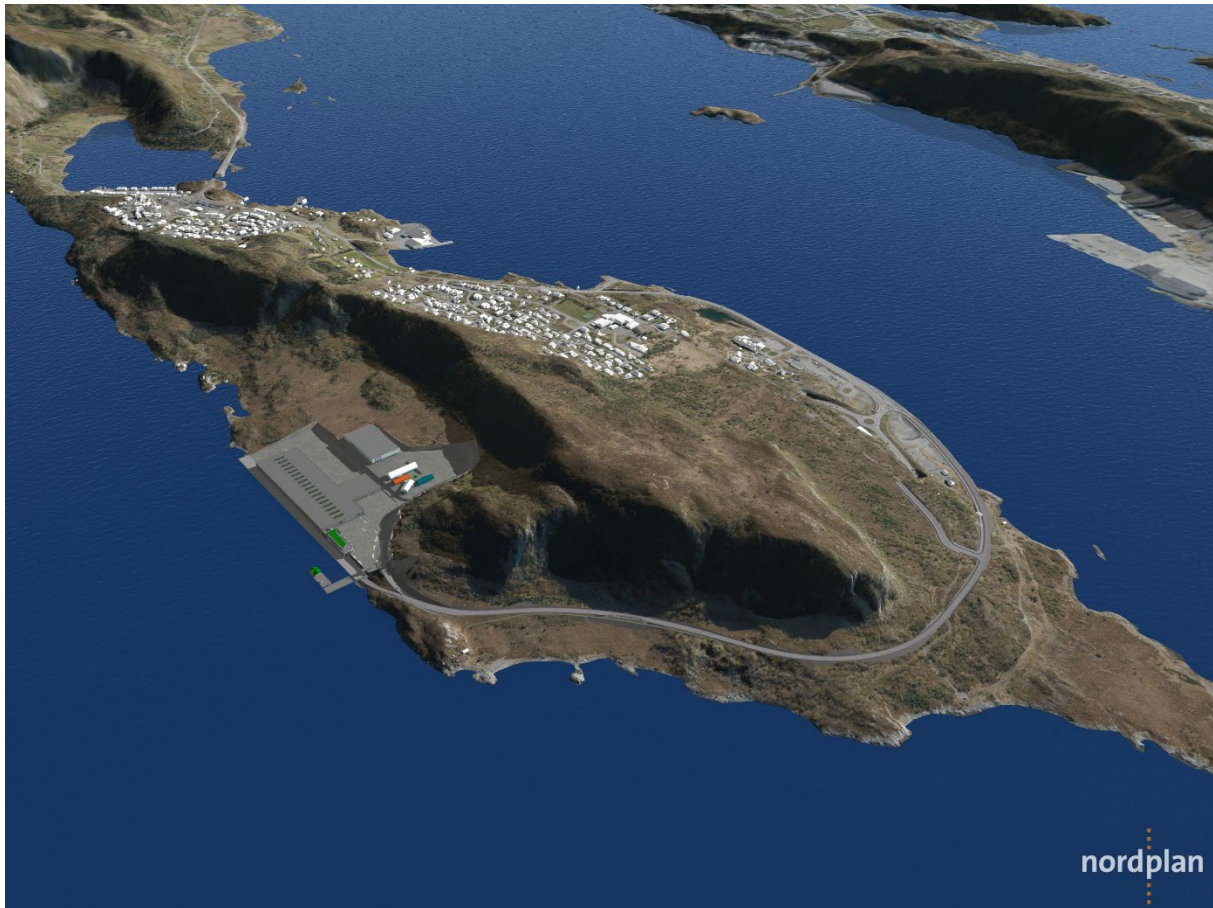


Fig. 34 Illustrasjon Utbygging av vestre del av næringsområdet i byggetrinn 1 med tilkomst frå vest og frå aust.



Fig. 35 Illustrasjon Utbygging av vestre del av næringsområdet i byggetrinn 1 med tilkomst frå aust.

Avbøtande tiltak: Det er krav i føresegnene om terrengtilpassing, revegetering langs vegar, avgrensa belysning og bruk av ikkje-reflekterande materiale i avdempa fargar for bygningsmassen.

Tiltaka kan redusere visuelle utslag, men vil ikkje endre hovudkonklusjonen om at utbygginga medfører ei varig omforming av landskapet.

Kulturminne og miljø

I plan- og influensområdet er det definert fem kulturmiljø. Kverve kystbatteri (KM1), tre steinalderlokalitetar ved Gildreneset (KM2), der to er særleg store og funnrrike. I tillegg til fyrlykta på Gildreneset.

I næringsområde nord austre del (KM3) er det fem mindre og funnfattige steinalderlokalitetar, kunnskapsverdien er såleis noko redusert. Fritidseigedomane og naust er vurdert som kulturminne frå nyare tid, nær desse er fem lokalitetar frå steinalder (KM4). Nokre av desse er litt større og meir funnrrike enn lokalitetane i KM 3.

KM 5 er også vurdert å ha stor verdi og består av tre førhistoriske gravminne, to lokalitetar frå steinalder, samt nyare tids kulturminne i form av naust og steingardar.

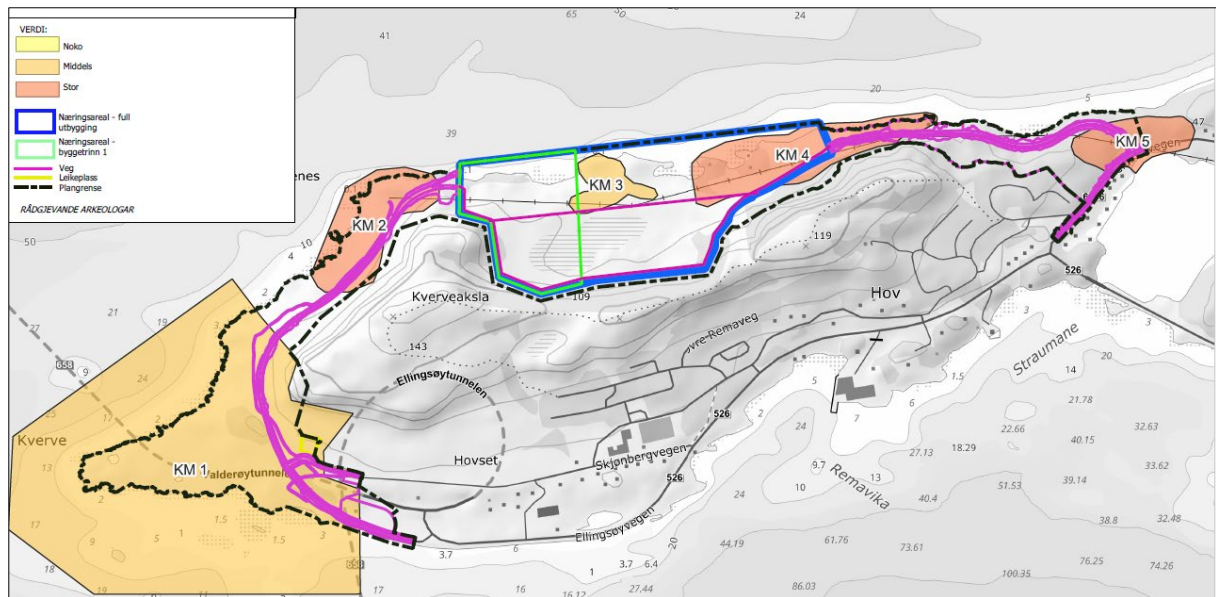


Fig. 36 Kart som viser område med kulturminne og korleis planlagde tiltak råkar desse. Illustrasjon; rådgjevande arkeologar.

Alternativa med tilkomst frå aust er vurdert å gi færrest negativ verknader for kulturminne, men det er liten skilnad mellom desse og alternativa med veg frå vest. Alle alternativa vil gi direkte inngrep i steinalderlokalitetar, det vestre vil også medføre nærføring og barrieredanning i forhold til krigsminna.

Alle utbyggingsalternativ er konfliktfulle i forhold til fagtema kulturmiljø og den samla konsekvensen for alle er vurdert til **stor negativ konsekvens**.

Avbøtande tiltak:

Det er vanskeleg å bøte på arealinngrepet som følgje av tiltaket, men re-vegetering av terreng og landskapstilpassing vil redusere noko på negativ visuell verknad, og er fastsett som krav i føresegnene.

Rådgjevande arkeologar har foreslått avbøtande tiltak for KM 1: Om mogleg bør tilkomstveg alternativ vest leggst lenger mot sørvest i sør, for å unngå konflikt med krigsminne nr. 2 og nr. 64. Vi har vurdert det slik:

Dei to fritidseigedomane (sjå svart sirkel i kartet under) er i kommunalt eige, og ber preg av forfall. Eigedomane var i si tid erverva for å inngå i regulert næringsareal. Det er ikkje aktuelt å bevare dei. Linjeføringa gjer at ein kan bevare meir av strandsona og unngå å råke andre krigsminne vidare nordover. Jf. kartutsnitt.

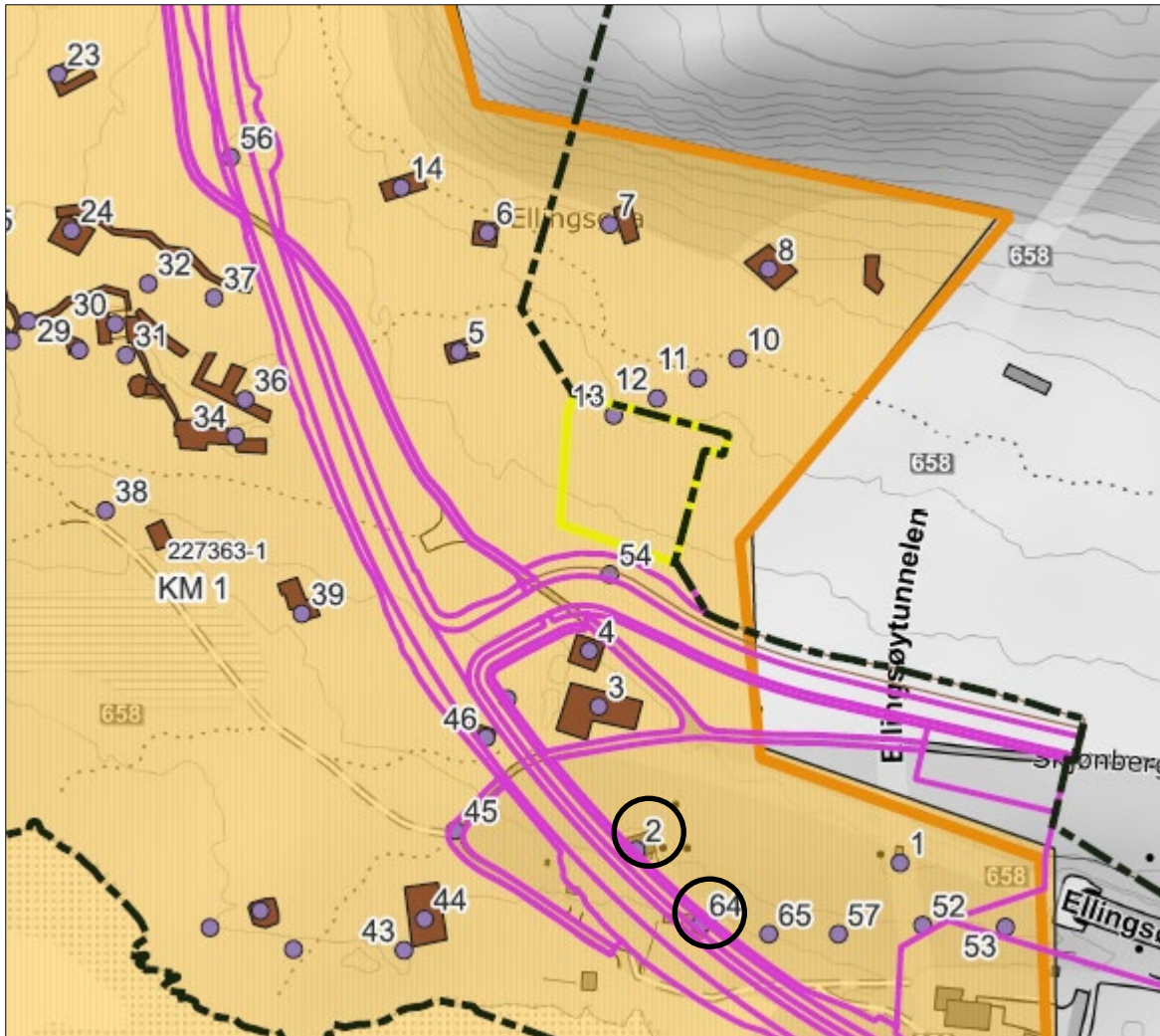


Fig. 37 Kart som viser registrerte element i kystfortet og planlagt vegføring. Illustrasjon; rådgjevande arkeologar. Dei svarte sirklane viser dei to fritidseigedomane som blir rivne.

KM 2 - Om mogleg bør tilkomstveg alternativ vest leggst om slik at ein unngår konflikt med ASK336968-0 Området ligg ved Gildreneset i nord.

Vår vurdering: Veglinja i dette området er trekt ut frå fjellsida etter råd frå geolog, fordi ein vil unngå fare for steinsprang. Jf. s.29 i skredfarerapport datert 12.03.25, utarbeida av Norconsult.

Friluftsliv

Konsekvensutgreiinga har delt planområdet inn i delområde for å vurdere bruk, verdi og vernad av planlagde tiltak.



Fig. 38 Illustrasjon som viser inndeling av delområde 1-5 for friluftsliv.

Kverveodden, område 1, er eit mykje brukt turområde. Tuvikfjora i sør er flittig brukt av barnehagen. Det er gangavstand frå barnehagen og friluftsområdet, og gangtilkomsten er i hovudsak bilfri. Planforslagets hovudtilkomstveg (alt. vest) gir ein barriere-effekt, då den må kryssast for å nå Kverveodden og Tuvikfjora. Kverveodden elles bli ikkje råka, men biltrafikk vil kunne gi redusert opplevingsverdi.

Turvegen frå Skjønbergvegen til Moldvika og vidare til Gildreneset, område 2, er mykje brukt både av skule, og regional/ lokalbefolkning. I Moldvika har det vore Stikkut-tur i 2025. Det er ein fin bål- og kveldssolplass. Strandsona og opphaldsplassen vil ikkje bli råka. Hovudtilkomstvegen i planforslaget vil ligg nær turvegen, og vil krysse den på eitt punkt. I nordre del vil dagens sti bli erstatta med ein turveg som går parallelt med tilkomstvegen.

Det går ein sti gjennom område 3, Sandvikane, denne vil falle bort og området vil bli nedbygd ved full utbygging.

Kverveaksla, område 4, er registrert med svært stor friluftsverdi, og er mykje brukt. Det er lett tilgang med fleire stiar frå bustadfelt i området. Planforslaget medfører ingen fysiske inngrep og hindrar ingen gangtilkomst til Kverveaksla. Men aktivitet og støy frå næringsområdet vil kunne gi reduserte natur- og opplevingsverdi for mange av brukarane.

Friluftsområde i Eidsvågen, område 5, vil i liten grad bli påverka. Dersom tilkomstvegen blir lagt i aust, vil det medføre auka trafikk langs fylkesvegen.

Alternativ med delutbygging og tilkomst frå aust (alt. 1) er vurdert å gi minst negativ konsekvens for friluftslivet, for dei andre er det vurdert middels negativ konsekvens. Utbygginga er vurdert å gi stor negativ konsekvens for opplevings- og rekreasjonsverdien av turområdet Kverveaksla – Storhaugen – Hovlia (visuell verknad og støy). Tilkomstveg frå vest er vurdert å gi middels negativ konsekvens for turvegområdet Skjønbergvegen-Moldneset-Gildreneset.

Samla konsekvensen for friluftsliv er vurdert til **middels negativ konsekvens**.

Avbøtande og kompensierende tiltak:

Det er krav i føresegnene om at turvegar som kryssar hovudtilkomstvegen må tilretteleggast slik at gangtrafikken kan gå uhindra, og ny turveg skal etablerast i nord der dagens tursti blir nedbygd.

Det er også krav om etablering av enkle tiltak for friluftslivet i Tuvikfjora med gapahuk, sitteplassar/benkar og bål plass. Like eins med sitteplassar og bål plass i Moldvika.

Klimagassutslepp

Det totale klimagassutsleppet for plantiltaket, med tilkomstveg (uavhengig av vest eller aust) er estimert til 186 635 tonn CO₂-ekv. Tiltaket er vurdert å gi **svært stor negativ konsekvens** innanfor fagtemaet.

Dei største utsleppa i tiltaket er knytt til bygg og konstruksjonar frå materialar og drift av bygg og verksemd og energibruk i drift. Dette er indirekte klimagassutslepp.

Dei direkte utsleppa er også store, der arealbruksendringar og grunnarbeid/infrastruktur står for ein vesentleg del av totalen.

Det er stor usikkerheit i andre byggetrinn, knytt til m.a. lang tidshorisont 2050, potensielle byggetiltak, endringar i framtidig materialbruk, drivstoff- og energiformer. Metoden i M1941 gjer at klimagassreduksjonane som samlokalisering av Hofseth International sitt anlegg kan gi, heller ikkje kan leggst inn i berekningane.

Avbøtande tiltak:

Planforslaget har krav om bruk av lavkarbonbetong og krav om bruk av berekraftig materiale. Dvs. materiale med lang levetid og miljødeklarasjon (EPD). Og så langt råd nytte resirkulerbart materiale som kan brukast på nytt.

Moglege utsleppsreduksjonar som følge av meir effektiv drift, samlokalisering og endringer i logistikk eller marknad (f.eks. redusert internttransport eller endra betingelser for eksport av varer). Slike effekter avheng i stor grad av bedriftsinterne valg, markedsforhold etc.

Det er stor usikkerhet omkring alt frå inndeling og faktisk tidslinje/realisering for ulike byggetrinn, til framtidig teknologisk utvikling innan maskiner og utstyr, samt material- og energi-produksjon. Mykje vil truleg skje framover med materiale og teknologi som kan gi utsleppsreduksjon.

Støy

Samla sett er det vurdert at fagtema støy gir **ubetydeleg konsekvens**. Felles for alle alternativ er at det vil ligge bustadar i gul og raud sone for vegtrafikk langs fylkesvegen. Endring i støynivå som følgje av utbygging er tilnærma likt for begge alternativ, om lag 1 -2 dB.

For bygge- og anleggsfasen er det forventa overskriding av grenseverdi L_d 60 berre ved grunnarbeid for etablering av tilkomstveg aust.

Alternativ vest er rangert som best, pga. 11 bustadar får auke i støynivået ved austre alternativ. Nivåauken fører likevel ikkje til at dei er over grenseverdi på 55 dB.

I kommunedelplan for Ålesund er det krav om lydnivå i grønstrukturområde skal haldast under 55 dBA og eit lydnivå ned mot 50 dBA skal tilstrebes i sokalla stille soner.

Støynivå i rekreasjonsområdet er vurdert å ligge på 40-45 dBA i driftsfasen, dvs. under kommunens krav. Men i anleggstida kan det komme opp mot 55-60 dBA for etablering av tilkomstveg i vest.

Avbøtande tiltak:

Det er ikkje vurdert avbøtande tiltak for støy frå vegtrafikk då endringa i berekna støynivå for utbyggingsalternativa i all hovudsak er 1-2 dB eller mindre for dei ulike delområda.

Dersom austre vegtilkomst blir vald kan det vurderast skjerming av eksisterande bustadar, i form av lokale eller langsgåande støyskjermer, for bustadar i Nilsbakken i Hovliafeltet.

For aktivitetar ved næringsområdet har støykonsulenten Sweco vurdert at avbøtande tiltak ikkje er nødvendig, då berekningane viser at grenseverdiar er ivaretatt. Det er stilt krav i føresegnene knytt til støy frå bygge- og anleggsaktivitetane. Det er føresett at arbeidet i hovudsak skjer på dagtid (kl. 7–19) i vekedagane.

6.3.1 Samanstillinga av konsekvens for natur og miljø

Samanstillinga av konsekvens for alle fagtema innanfor natur og miljø og sum verknad er vist i tabellen under, den viser at det ikkje er stor skilnad mellom alternativa.

Det er særleg negativt i forhold til naturmangfald på land, og klimagassutslepp. Det er som før nemnt stor usikkerheit knytt til klimagassutslepp i andre byggetrinn, og verknad av samlokalisering av Hofseths anlegg er heller ikkje medrekna. Utsleppsreduksjonar knytt til samlokalisering vil vere betydeleg. Dette går fram av pkt. 8.4.

Vurdering av konsekvens	Alternativ				
	Null-alternativet	Alternativ 1 100 daa, veg aust	Alternativ 2 100 daa, veg vest	Alternativ 3 full utb, veg aust	Alternativ 4 full utb. veg vest
Naturmangfald land	Ubetydeleg	Stor negativ	Stor negativ	Svært stor negativ	Svært stor negativ
Rangering	1	2	2	3	4
Naturmangfald Sjø	Ubetydeleg	Noko negativ	Noko negativ	Noko negativ	Noko negativ
Rangering	1	2	2	3	3
Landskap	Ubetydeleg	Middels negativ	Middels negativ	Middels negativ	Middels negativ
Rangering	1	2	1	4	3
Kulturminne- og miljø	Ubetydeleg	Stor negativ	Stor negativ	Stor negativ	Stor negativ
Rangering	1	2	4	3	5
Friluftsliv	Ubetydeleg	Noko negativt	Middels negativ	Middels negativ	Middels negativ
Rangering	1	2	4	3	5
Klimagassutslepp	Ubetydeleg	Svært stor negativ	Svært stor negativ	Svært stor negativ	Svært stor negativ
Rangering	1				
Støy	Ubetydeleg	Ubetydeleg	Ubetydeleg	Ubetydeleg	Ubetydeleg
Rangering	1	3	2	3	2
Samla konsekvens	Ubetydeleg	Stor negativ	Stor negativ	Svært stor negativ	Svært stor negativ

6.4 Andre tema

6.4.1 Trafikkberekning, maksimalbelastning

Bakgrunn

Kommunen har stilt krav om ei trafikkberekning som viser maks ÅDT som utbygginga potensielt kan generere. Etter kommunens vurdering er ikkje planformålet avgrensa tilstrekkeleg til verksemdar med lav trafikk, og det må derfor gjerast ei vurdering av maksimal belastning på vegnettet.

Grunnlag

Næringsområdet omfattar total 300 000 m². Det er opna for 80 % BYA dvs. at 240 000 m² kan byggast ut, inkludert parkeringsareal. Dersom bygningsmassen skal utgjere 80 % på terreng, må parkering etablerast i parkeringskjellar. Det er truleg lite aktuelt i eit næringsområde å etablere all parkering under bakken.

Det er planlagt for kai langs sjøfronten og det er nødvendig med manøvreringsareal og areal for kraner og liknande knytt til kaianlegga. Vidare vil det gå med areal inn mot fjellfoten til sikring mot steinsprang og deponering av myrmassar. Anslagsvis vil dette utgjere ca 45 –50 daa.

Offshore og fiskerirelatert næringsverksemd har som regel større lager/arbeidshallar og fryseri, i tillegg til produksjons- og kontorlokale. Erfaring frå produksjonsanlegg, lagerhallar og fryseri tilseier at bygga ofte har høgde mellom 12-15 meter og vil ha store bygningsvolum. Kontorrelatert areal kan potensielt gå over fleire etasjar. Ut over dette trengs også manøvrerings- og transportareal innandørs. Det er ikkje planlagt for publikumsretta aktivitet.

Det er planlagt for offshore og fiskeriretta verksemdar med serviceverksemdar knytt til denne aktiviteten og behov for sjønær lokasjon. Det er forventa at hovuddelen av gods- og varetransport vil gå sjøvegen, og at trafikk i stor grad er arbeidsreiser til og frå planområdet.

Då ein ikkje veit korleis bygningsmassen blir utforma eller eksakt kva for verksemdar som kjem inn på dette tidspunktet, utover Hofseth International AS, vil trafikkberekningane måtte baserast på skjønsmessige vurderingar.

Metode

Datagrunnlag for turproduksjon til industribedrifter i Noreg er spinkelt. For trafikkberekning er Statens vegvesens si handbok v713 (1988) lagt til grunn. Handboka har ingen konkrete tal for maritim industrisektor. Det er derfor nytta den generelle for industri.

Turproduksjon omfattar summen av aller turar ut (genererte turar) og inn (attraherte turar) av ei sone/eit område. For biltrafikk vil derfor tall for turproduksjon pr døgn vere det same som ÅDT (gjennomsnittleg årsdøgnstrafikk).

Handboka viser slik variasjon i turproduksjon:

TURPRODUKSJON PR. ENHET PR. DØGN

AREALBRUK	ENHET	TURPRODUKSJON		
		Person-turer	Bil-turer	Variasjons-område
BOLIG - eget eller andres hjem	pr. bolig pr. person		3.5 1.0	2.5 - 5.0 0.5 - 1.5
	pr. bolig pr. person	9.0 3.0		7 - 12 2 - 4
INDUSTRI - fabrikk - lager - verksted - engros	pr. ansatt pr. 100 m ²		2.5 3.5	1.5 - 5 2.0 - 6
	pr. ansatt pr. 100 m ²	4.0 6.0		3 - 8 4 - 10
HANDEL - detalj - kiosk - bensinstasjon - kjøpesenter	pr. ansatt pr. 100 m ²		25 45	10 - 45 15 - 105
	pr. ansatt pr. 100 m ²	50 90		20 - 80 30 - 150
KONTOR - post - bank - helse - off. kontorer	pr. ansatt pr. 100 m ²		2.5 8	2 - 4 6 - 12
	pr. ansatt pr. 100 m ²	4 12		2 - 6 5 - 20

Vurdering

Som det går fram av Norconsult sitt trafikknotat, datert 17.06.25, er det nytta den generelle turproduksjonen for industri, og ein har lagt til grunn nedre del av variasjonsområdet.

For å imøtekome kommunens krav er det forsøkt å få ei så realistisk tilnærming av maks ÅDT for planlagd byggeområde som råd. Det er vanskeleg å finne gode eksempel på erfaringstal for maksvurdering.

Det er vurdert urealistisk å legge til grunn høgste nivå i variasjonsområdet anten ein legg til grunn turar pr. tilsett eller turar pr. 100 m² næringsbygg. Handboka er gamal (1988) og det er ingen grunn til å tru at norsk næringsliv blir meir arbeidstakarintensiv, heller tvert i mot så vil teknologiutviklinga medføre reduksjon i antal arbeidstakarar i tida framover. Det er ingen publikumsretta aktivitet som er planlagt, og verksemdene det er planlagt for kan ha svært ulik turproduksjon. Mange av bedriftene vil kunne ha ulike typar bygg slik som fryseler, lager for utstyr og not, eller større produksjons- og lagerlokale. Med anten separate eller integrerte administrasjonskontor.

Ein del av verksemdene vil også kunne ha skiftarbeid, og transport av tilsette med minibuss. I tillegg er det sannsynleg at tilsette vil kunne ha samkøyring til /frå arbeid, og det kan også bli ein andel som sykklar.

Det er lite sannsynleg at arbeidstakarar vil ta private turar i arbeidstida pga. avstand til servicetilbod. Besøktal knytt til kundar er også vurdert å bli lavt.

Vi har sett på faktiske tal tilsette for verksemdar som kan bli aktuelle i planområdet for å kunne ha eit samanlikningsgrunnlag. Jf. tabell under:

Firma	Bygningsmasse m ²	Tal tilsette
Tyholm & Farstad	14045	45
C.Rieber	9393	16
Saltimport	8498	5
Br. Sperre	14059	140
Nils Sperre	15794	82
Epax	5477	75
Celsa Steel Ålesund	2410	8
MMC Fosnavåg	4000	163
Skipservice Ulmatec	1200	54
Egersund Group	4700	39
Strand Rederi (trål-/ringnot)	2006	10 (adm)
Veibust fiskeriselskap / Veibustkaia AS	2100	Ca. 3-5 (adm)

Med grunnlag i dette og handboka til SVV har vi vurdert at sannsynleg maksnivå er 2,5 turar pr tilsett Dette basert på:

Tilsette til/frå arbeid 2 turar pr. døgn
Mindre vareleveransar 0,5 turar pr. døgn

Då Hofseths planlagde verksemd er den einaste kjende verksemda her, nyttar vi antatt tal arbeidsplassar for denne verksemda som grunnlag. Berekningane blir då slik:

Med 300 tilsette i verksemd på tomta NÆ1 (tomteareal 70 daa) og 2,5 bilturar pr tilsett får vi ein ÅDT på 750.

Ved å legge dette til grunn for dei 4 næringstomtene får ein ÅDT på 3000 for heile planområdet, som er ein stor auke i høve til Norconsult si utrekning i deira trafikknotat.

Berekning med bruk av 100 m² golvareal gir større usikkerheit pga. stor variasjon i bygningsmassen. Det er også vanskeleg å anslå kor mange etasjar den enkelte verksemd vil etablere. Det vil vere urealistisk å legge til grunn at all bygningsmasse blir bygd med 4 etasjar ut frå maks byggehøgde på 15 meter. For eksempel vil lagerbygg, fryseri og produksjonslokale med stor grad av teknologiske hjelpemiddel har stor takhøgde og bli etablert i én etasje, og ha få arbeidstakarar. Vi har derfor vald å ikkje bruke 100 m² golvareal som berekningsgrunnlag.

Ved full utbygging og ÅDT 3000, er anslaget i forhold til trafikknotatet oppjustert med ca. 50%.

Vi har vore i kontakt med støykonsulenten for å avklare om dette får konsekvens i form av auka trafikkstøy. Sweco har difor nyleg utført nye berekningar som viser at endringa frå ÅDT 2000 til ÅDT 3000 til og frå næringsområdet gir i hovudsak kun marginale endringar i berekna støynivå. For austre alternativ gir det ei endring i støynivå på 0,5 dB. For vestre gir det ei endring i støynivå på berre 0,2-0,3 dB, dvs. er gunstigare enn austre vegtilkomst.

I forhold til 0 alternativet (dagens situasjon) gir ÅDT 3000 ein auke i støynivået på 1-2 dB for Hovdeland, Remavika og Hovlia for det austre alternativet. Mot 1 dB ved ÅDT 2000. Dvs. 19 fleire bueiningar ligg i gul støysone og 4 fleire bueiningar i raud sone for Alternativ 1 aust.

For alternativ 2 vest gir det 14 fleire bueiningar i gul støysone og 3 fleire bueiningar i raud sone. Alternativ 2 er m.a.o. framleis gunstigast av desse to alternativa.

Norconsult har vurdert at «realistisk» trafikktall er slik:

Størsteparten av trafikken er antatt til/frå arbeid, og berekna trafikkgrunnlaget for første byggetrinn er 450 køyretøy. Det er då lagt til grunn 300 tilsette ved Hofseth sitt anlegg, med 1,5 turar pr tilsett. Pga. maritim verksemd som gir transport via sjø er det antatt ÅDT på ca. 1500 for andre byggetrinn, basert på turar pr. 100 m². Totalt 2000 ved full utbygging.

6.4.2 Infrastruktur

Trafikkforhold konsekvens for fylkesvegssystem

I trafikkvurderingane til Norconsult er det lagt til grunn at transport til- og frå området i hovudsak vil skje der 2/3 kjem frå Ellingsøytunnelen og Valderøytunnelen og 1/3 via Ellingsøyvegen.

Trafikkvurderinga konkluderer med at fylkesvegssystemet har kapasitet til å tole nyskapt trafikk frå næringsområdet. Vi vurderer det slik at om trafikken auka frå 450 til 750 i første byggetrinn endrar ikkje det konklusjonen.

Pga. usikkerheit om aktuelle verksemdar og trafikk i andre byggetrinn blir det stilt krav om ny trafikkvurdering før oppstart av byggetrinn 2.

Alternativ aust medfører at Kveldssolvegen må oppgraderast til to-felts veg med gang- og sykkelveg.

Kapasiteten i dagens rundkøyring er god, også med trafikk frå planlagd utbygging. Ev. krav om auka standard på sirkulasjonsfelt kan imøtekomast.

Trafikkmengda i **Alternativ vest** ved full utbygging (inkludert bustadpotensialet i plan Kverve-Hoffland) medfører krav om venstresvingefelt i dagens kryss inn mot fv. 526 Ellingsøyvegen. Dette er allereie etablert.

Ei samling av trafikken frå næringsområdet og bustadfeltet i ei kryssløysing inn mot Ellingsøyvegen, vil skape betre flyt på hovudvegen enn om desse blei splitta og trafikk frå bustadområde blei ført ut i kryss Skjønbergvegen i aust.

Det er forventa at mykje trafikk retter seg mot Ellingsøy- og Valderøytunnelen. Kort avstand til tunnelane vil dermed ikkje påverke trafikkbildet og barriereverknad fv. 526 Ellingsøyvegen utgjør på strekningen.

Mjuke trafikantar

I begge alternativ er det lagt inn tiltak med gang- og sykkelveg, fortau og turvegar. Løysing er nærare skildra i pkt. 5.8.4. Det er også gjort vurdering i pkt. 7.6.

Kollektivhaldeplassar

Avstand frå dagens etablerte haldeplassar til næringsområde er ca. 1 -1,5 km. Dette er vurdert å vere for langt unna til at bruk av buss vil vere aktuelt i særleg grad for framtidige arbeidstakarar. Rekkefølgekrav om etablering av gangbru ved kryss Skjønbergvegen-fylkesvegen, vil måtte bli stilt dersom tilkomst blir vald frå aust.



Kverve.

Hamneområde

Planforslaget er ikkje i konflikt med registrert farleiareal eller skipstrafikk for næringsfartøy. Navigasjonsinstallasjonane vil bestå uhindra som i dag.

Kaianlegget vil medføre at fritidsbåaktivitet og fiske ikkje kan skje så nær land som i dag.

Vatn og avlaup

Næringsområdet kan kople seg til eksisterande kommunale anlegg og utnytte kapasitet som er etablert i vest. Dermed unngår ein slitasje og fordyrande drift på overføringsnett og pumpestasjonar i søraust, og kapasitetsproblem med sløkkevatn i privat vassverk.

Energiforsyning

Linja har uttalt at det må gjerast tiltak både i regional- og distribusjonsnettet, for å kunne forsyne næringsområdet med straum. I Linja sin langtidsplan er det indikert behov for regionalnettransformering på Ellingsøya for å styrke leveringstryggleiken, og avlaste nærliggande transformatorstasjonar. Linja har antyda eit behov på 5-6 daa for etablering av regionalnetts-trafostasjon (132 kV) inn på det regulerte området

Linja har estimert at dei vil kunne etablere nettforsyning inkludert konsesjonsarbeid i løpet av 5-6 år frå oppstart.

Tilkomstveg

Tilkomstveg i **vest** ligg godt i terrenget, og gir mindre grad av fyllings- og skjeringsutslag enn i aust. I vestre alternativ unngår vi trafikkauke forbi bustadområda, og mindre belastning på dagens fylkesveg. Den gir direkte kopling til hovudvegnettet der størsteparten av trafikken vil gå. Tilkomsten i første del vil gi sambruksfordelar for planlagd bustadområde, og for Hamnundsambandet. Nærleik til kommunedelsenter og kollektivknutepunkt er positivt.

Austre alternativ vil gi auka trafikk forbi dagens etablerte bustadområde, og medføre nærføring til Hovlia bustadfelt. Vegføringa vil gi større skjerings- og fyllingsutslag nær strandsona.

6.4.3 Massehandtering

Den sentrale samfunnsmessige fordelene med tiltaket er at det imøtekjem behovet for eit større, sjøretta næringsareal. Ved å sprengje ned terrenget på nordsida av Kverve, får vi eit næringsareal på land. Lausmassar og masser frå sprenging av fjell blir utnytta til å utvide næringsarealet ytterlegare med minimal massetransport.

Det er estimert eit betydeleg overskot av fjellmassar, ca. 1,2 millionar m³. Det blir planlagd for bruk/gjenvinning av overskotsmassen slik at desse kjem til nytte ved vidareforedling og sal.

Øyegneis er en bergart som blir rekna som solid bygningsstein. Berget blir knust og sortert til ulike fraksjoner innanfor planområdet. Lokalisering nær sjø og etablering av kaianlegg tilrettelegg for at transport av disse massane kan skje med lekter som blir skipa direkte ut frå området. Dette er ein effektiv og miljøvenleg transportform som ikkje belastar nærmiljø og naturmiljø i særleg grad. Massane kan seljast til utbyggingstiltak som har underskot på kvalitetsmassar. Steinressursen frå Kverve kan dermed bidra til å forlenge levetida på knust fjell elles i regionen og redusere behov for etablering av nye masseuttak.

Forhold til Minerallova jf. § 3 sitat: «Loven gjelder likevel ikke uttak som hovedsakelig er en del av annen utnyttelse av grunnen.» Typisk eksempel: uttak som er nødvendig for å tilrettelegge for andre «tiltak», som oppføring av ulike bygg og etablering av næringsanlegg. I slike tilfeller er uttaket en nødvendighet for å realisere et annet formål, og mineralloven kommer ikke til anvendelse. Uttaket reguleres da av annet regelverk, typisk av plan- og bygningsloven. Dette gjelder uavhengig av størrelsen på uttaket og hva massene skal anvendes til.»

Transport

Det er vesentleg forskjell i kostnader med sjøtransport kontra vegtransport. Sjøtransport er mykje rimelegare per tonnkilometer enn landeveg, men krev at begge anleggsområde har kai. Ved store volum og lange distansar kan skip koste ned mot ein brøkdel (ofte 10–20 %) av lastebiltransport, sjølv om avgifter for lasting, lossing og hamneleie må takast med i reknestykket.

Transport via sjø kan gi ein innsparing på ca. 100–400 kr/m³ for typiske regionale/nasjonale kjøparar, og potensielt meir ved lange avstandar.

Ved samanlikning av liknande næringstomtprosjekt i nærområdet, ser ein at sjøtransport er nytta for meir enn 80 % av masseuttaket og at resterande er transportert langs landeveg til nærliggande mottaksareal.

I føresegnene er det sett krav om at massetransporten hovudsakleg skal skje sjøvegen, medan det er opna for at 10 % kan gå via landvegen.

Det er planlagt at massar blir bearbeida og mellomagra i næringsområdet, for å redusere transportomfanget.

Utbygginga er planlagd trinnvis, der tomte NÆ1 er planlagd som første byggetrinn og NÆ2 vil vere anleggs- og driftsområde når tomt 1 er ferdig tilrettelagt.

Av massehandteringsoversikta ser ein at masseomfanget er størst i første byggetrinn (NÆ 1 og 2) og utgjør 841 000 m³ faste masser. Dersom ein reknar 10 % av massane, ca. 84100 m³

skal transporterast ut via landeveg vil det utgjere ca. 4672 lastebillass (18 m³ pr lass). Anleggsperioden er antatt 2 – 3 år, og med 250 arbeidsdagar i eitt år vil det kunne medføre i gjennomsnitt 6-9 lastebillass pr. dag i anleggsperioden. Dette kan likevel variere i periodar, og kan i kortare periodar ligge høgare eller lågare. Transporten vil ikkje medføre problem for vegnettet. I periodar kan lokalmiljøet oppleve den som negativ.

6.4.4 Samanstilling av konsekvens for andre tema

Vurdering av konsekvens	Alternativ				
	Null-alternativet	Alternativ 1 100 daa, veg aust	Alternativ 2 100 daa, veg vest	Alternativ 3 full utb, veg aust	Alternativ 4 full utb. veg vest
Tilkomstveg	Ubetydeleg	Negativ for bustadomr	Negativ for fri-luftsliv	Negativ for bustadomr	Negativ for fri-luftsliv
Rangering	1	3	2	3	2
Fylkesveg	1	Negativ	Nøytral	Negativ	Nøytral*
Rangering	1	3	2	3	2
VA-anlegg	1	Negativ	Positiv	Negativ	Positiv
Rangering	1	3	2	3	2
Energi		Nøytral	Nøytral	Nøytral	Nøytral
Rangering	1				
Skipstrafikk/farlei	Ubetydeleg	Ubetydeleg	Ubetydeleg	Ubetydeleg	Ubetydeleg
Rangering					
Massehandtering	Ubetydeleg	Nøytral**	Nøytral**	Nøytral	Nøytral
Rangering	1	3	2	3	2

*Usikkerheit, krev ny trafikkvurdering for 2. byggetrinn.

**Ressurs som blir brukt på staden, sal av overskotsmasse, størst overskot i 1. byggetrinn, mellomlagring på tomt, effektiv transport via sjø, lav forureiningsfare, reine jordmassar

6.5 Forslag til avbøtande tiltak

1. Plan for handtering av og fjerning av framande artar for å hindre spreining. (I sjø er spreiningfaren vurdert som ubetydeleg).
2. Anleggsarbeid, særleg sprenging med høgt støynivå, skal skje utanfor hekke- og yngleperioden for raudlista fugl og flaggermus, dvs skal unngås frå starten av mars til slutten av august. Vegarbeid nær overvintringsplass for nordflaggermus ved bunkersanlegg bør utførast utanfor overvintringstid (dvs skal unngå oktober – april).
3. Utarbeiding-av belyningsplan for å redusere/unngå lysureining, slik at størst mogleg grad av nattmørke blir oppretthalde.
4. Bruk av siltgardin/-duk ved utfylling i sjø for å hindre avrenning og spreining av finstoff, særleg i gytetida for kysttorsk, januar-april.
5. Dersom vestre alternativ blir vald, skal ein reetablere samanheng i turstinettet og etablere enkle tilretteleggingstiltak i Tuvikfjora og Moldeneset (tilkomst, benkar og bål plass)
6. Skjøtselstiltak kystlynghei Kverveodden - Fjellsenden – Purkeskylet – Kverveaksla.

7 Andre verknadar av planforslaget

7.1 Verknad for overordna planar og føringar

Kommuneplan for Ålesund

Planforslaget er i samsvar med godkjend arealdel til kommuneplanen.

Regionalt

Planområdet er innlemma i PAKT (plan for areal, klima, og transport av 2022). Utarbeidd av kommunane Ålesund, Sula og Giske i samarbeid med Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylkeskommune.

Rikspolitisk retningsline

1) Strandsone

Gjeldande arealplan har ikkje fastsett byggegrense mot sjø, og byggeforbodet i 100 meters-beltet er då gjeldande. I følge statlege retningslinjer for strandsoneforvaltning er det heller ikkje tilstrekkeleg at arealet er sett av til byggearealet i kommuneplanen.

Tiltak

I reguleringsplanen blir byggegrense fastsett.

2) Arealbruk og mobilitet

Retningslinjene skal; «*fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, komPLAN for areal, e 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.*

Ålesund er i kategori 1 – regioner med større byer.

Nullvekstmål - I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

I byområdene skal hovedtyngden av vekst i boliger og arbeidsplasser planlegges slik at transportbehovet kan begrenses og det legges godt til rette for kollektivtrafikk, sykling og gange. I byområder med byvekstavtale skal hovedtyngden av veksten komme i eller i nærheten av store kollektivknutepunkter innenfor avtaleområdet.»

Vurdering

Planområde ligg nær bysentrum, under 10 min transportavstand i bil/buss, og nær bydelssenter og større utbygge og planlagde bustadområde på Ellingsøya.

Flytting av næringsverksemd frå Aspøya til Kverve vil potensielt gi betydeleg reduksjon av tungtrafikken gjennom bysentrum.

Hovedtyngda av tungtransport vil kunne gå sjøvegen. Transportovergang frå landveg til sjø er i tråd med nasjonal målsetning.

3) Klima og energi

«Formålet med retningslinjene er å sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen etter [plan- og bygningsloven](#) og øvrig myndighetsutøvelse og virksomhet i staten, kommunene og fylkeskommunene. Klima omfatter både reduksjon av klimagassutslipp, karbonopptak og -lagring og tilpasning til forventede klimaendringer.»

Vurdering

Planforslaget tar omsyn til klimaendringar, og vil ikkje medføre auka risiko for naturfarar og økonomiske tap eller fare for liv og helse. Det vil bli etablert aktuelle sikringstiltak m.o.t skredfare og havnivåstigning.

Planforslaget legg til rette for å kunne auke og styrke straumforsyninga i regionnettet, med framtidig etablering av større trafostasjon. Det er elles planlagt for framtidig solcellepanel på tak av bygningar.

Planforslaget medfører nedbygging av karbonrike myrareal som gir klimagassutslippet, men det kan bli utjamna av reduserte utslepp ved samlokalisering av Hofseth International sine anlegg. M.a. i form av reduserte og endra transportformer, redusert emballasjebruk og vegslitasje.

Det blir overskot av steinmassar i prosjektet, men massane kan brukast til samfunnsnyttige formål andre stadar, og kan nyttast til utfylling og planering i sjølve planområdet óg. Massar kan elles mellomlagrast i planområdet og transporterast bort via båt, og dermed redusere utslepp og unngå belastning på vegsystem og nærmiljø.

4)Vannforskriften.

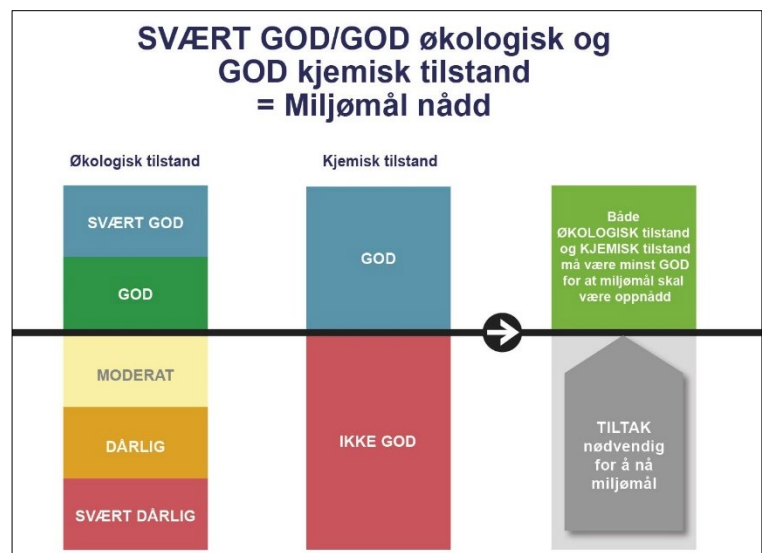
«Vannforskriften §§ 4 til 7 setter krav om at vannmiljøet i elver, innsjøer, grunnvann og kystvann skal beskyttes mot forringelse, og at miljøtilstanden skal forbedres. Målet er at alt vann skal nå minst god miljøtilstand (økologisk, kjemisk og kvantitativ tilstand). For vannforekomster som har svært god tilstand er miljømålet at disse skal opprettholde svært god tilstand (jf. figur).»

Data frå Vann-nett, viser at Gryta-fjorden har god økologisk tilstand. Kjemisk tilstand er ikkje klassifisert. Det er ingen data på utslepp frå separate avlaupsanlegg, og elles registrert lite påverknad av utslepp frå akvakultur.

Tiltak:

God økologisk tilstand vil bli vidareført. Alt avlaupsvatn frå bygningsmasse skal reinsast, like eins gjeld det prosessvatn frå lakseslakteri.

FNs- berekraftsmål



«FNs medlemsland ser på økonomisk vekst som en del av *løsningen* for å skape bærekraftige samfunn. Målet er å skape bærekraftig økonomisk vekst, såkalt grønn vekst. Det er stor enighet om at produksjonen må bli mer bærekraftig, og at forbruket må ned, i hvert fall i de rikeste landene der forbruket er størst.»



Mål 8: Anstendig arbeid og økonomisk vekst

Fremme varig, inkluderende og bærekraftig økonomisk vekst, full sysselsetting og anstendig arbeid for alle.

Mål 9: Industri, innovasjon og infrastruktur

Bygge solid infrastruktur og fremme inkluderende og bærekraftig industrialisering og innovasjon

Mål 14: Livet i havet

Bevare og bruke havet og de marine ressursene på en måte som fremmer bærekraftig utvikling.

Mål 15: Livet på land

Beskytte, gjenopprette og fremme bærekraftig bruk av økosystemer, sikre bærekraftig skogforvaltning, bekjempe ørkenspredning, stanse og reversere landforringelse samt stanse tap av arts mangfold

Vurdering:

Planforslaget legg til rette for utvikling av ulike typer næringsaktiviteter, og dermed potensiale for nye arbeidsplasser og auka sysselsetting. Ny teknologi vil bli vektlagt både i produksjons- og foredling. Saman med miljøvenleg transport og energiforsyning vil det kunne bidra positivt i forhold til bærekraftmåla.

7.2 Verknad for næringslivet

Ålesund kommune sin visjon:

«Nasjonal slagkraft, regional attraktivitet og lokal identitet.»

«Ålesundsregionen skal vidareutvikle vår styrke og posisjon innanfor næringar med utgangspunkt i havet som maritim industri, hav- og kystfiske.»

«Ålesundsregionen skal ha nasjonal slagkraft ved å vere Norges viktigaste hamn for fiskeri og maritim industri, kjent for innovasjon, miljø og aktiv tilrettelegging for effektive transportløsningar og næringsutvikling.»

I planprogrammet er det sagt følgjande:

Planens bidrag til å nå måla i kommunens næringsstrategi og næringslivssatsing skal omtalast. Regionens tilgang på bynære næringsareal og potensiale for arbeidsplassar skal vurderast.

Regionens tilgang på bynære næringsareal

I PAKT-planen (plan for areal, klima, og transport, av 2022) er det gjort ei enkel analyse over areal sett av til næringsformål i kommuneplanane. Nærings- og industriareal er vurdert opp mot datasett frå SSB for utbygde område. Ubygd areal utgjør då grovt sett om lag 2000 daa. Mykje av dette er reserveareal for eksisterande verksemdar. Kartet under viser område med lokalisering av større næringsareal som er ledige for nyetableringar.

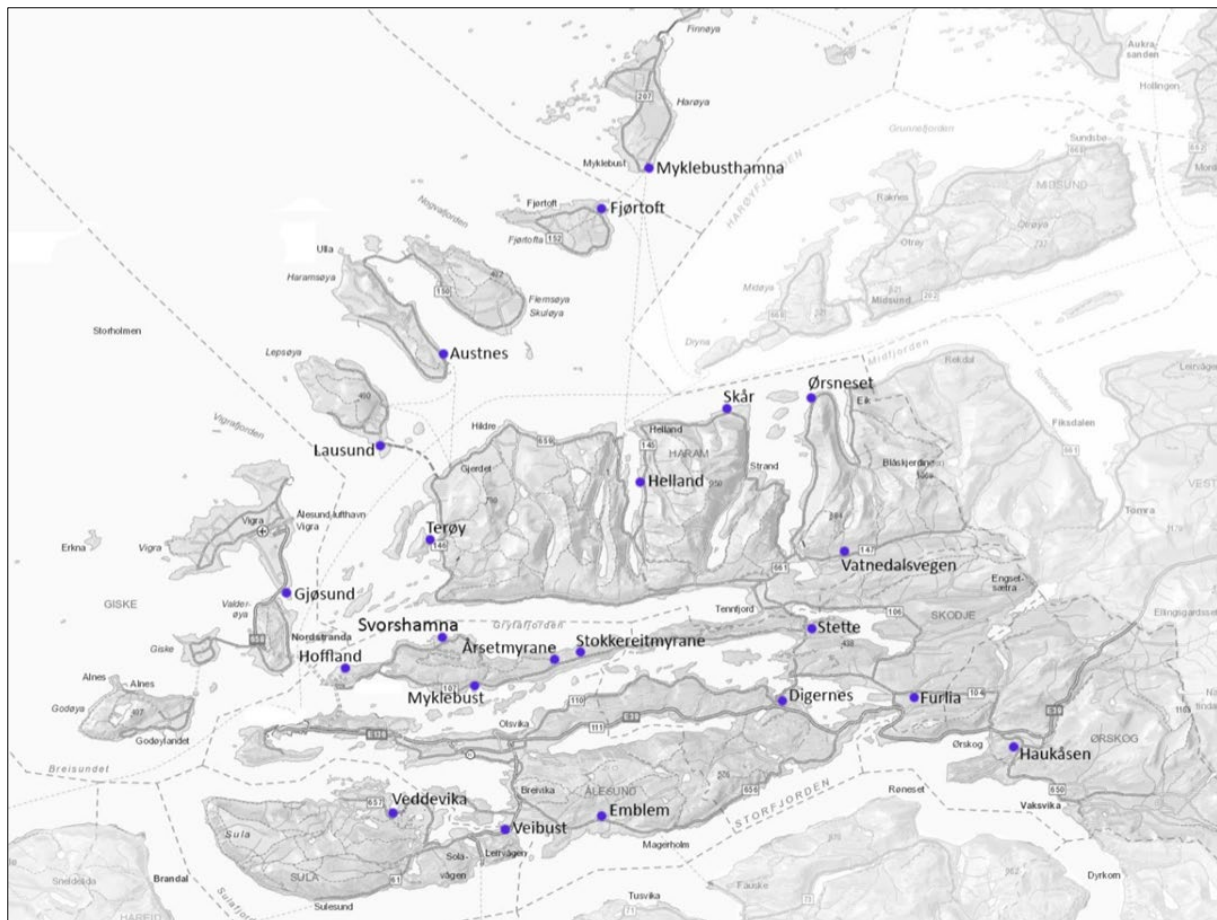


Fig. 39 Kart som viser plassering av ledige næringsareal i regionen. Kjelde PAKT-planen.

Mange av dei ledige areala ligg usentralt i forhold til befolkningstyngde og transportvegar, og er heller ikkje regulert. Fleire av areala er forholdsvis små og manglar tilknytning til sjø.

Også regulerte og delvis utbygde næringsareal har små og fragmenterte areal, og har dårleg tilgang til vegsystem som toler tungtrafikk. Bygningsmassen er vanskeleg å transformere fordi mange bygg er små, av eldre årgang og lite fleksible.

Dette blir også understreka i kommunens næringsanalyse som er utarbeida av Asplan Viak 2026, i samband med revisjon av kommuneplanens arealdel.

Dagens næringsverksemdar har behov for store bygningsvolum m.a. på grunn av teknologiske løysingar med maskinelle produksjonslinjer som redusere behovet for menneskeleg arbeidskraft. Strengare miljøkrav knytt til utslepp, krav til hygiene og logistikk gjer det vanskeleg med ombygging av eksisterande bygningsmasse. Bygningar og tomter er også ofte for små til omstilling og utviding. Store nyetablerte lakseslakteri viser at arealbehovet ligg rundt 70-100 daa, inkludert kaiareal og logistikk, og framtidig utviding.

Av større bynære og sjørelaterte areal er det få tilgjengelege, jf. tabell under.

Område	Ca. daa	Planstatus	Sjonær	Nær RV/ Europaveg	Merknad
Gjøsundet Vigra	200 da	Regulert	Ja	Ja, rv 658	Under utbygging. Kan utvide jf. KPL, med ca. 100 daa.
Svorshamna Ellingsøy	80	Regulert	Ja	Nei	Krevjande opprydding før tomt kan nyttast, rekkefølgjekrav om oppgradering ca.4-5 km fylkesveg.
Årsetmyrane Ellingsøy	100	Uregulert	Nei	Nei, ved fv 526	Ikkje starta planarbeid, manglar infrastruktur
Stokkereit- myrane Ellingsøy	50	Uregulert	Nei	Nei, ved fv 526	Ikkje starta planarbeid, manglar infrastruktur
Flatholmen	230	Regulert	Ja	Ja, E136	Utbygd, ingen ledige utvidingsareal.* KPL avsett ca. 120 daa til utviding i nordaust.
Bingsa/Brei- vika/Hols- sletta					Ingen ledige areal
Digerneset	160	Regulert	Nei	Ja, E39	Restareal ca. 45 daa. KPL har avsett ca. 160 daa, der reg.pl. for delareal er starta.

* Strategisk havneplan Ålesundsregionens havnevesen 2025-2034.

Næringsanalysen til Asplan Viak konkluderer slik:

«De fleste industriområdene er allerede i stor grad tatt i bruk. Andre områder er lokalisert langt fra tettsteder eller mangler mulighet for en god adkomstveg. Dermed gjenstår bare fem nye industriområder der det er mulig å etablere virksomheter som har behov for noe større areal:

- Kverve, ca. 327 dekar
- Sperre, ca. 174 dekar, allerede delvis utbygd
- Årsetmyrene, ca. 108 dekar
- Stokkemyrene, ca. 38 dekar
- Digerneset, ca. 324 dekar, allerede delvis utbygd

Ingen av områdene vil kunne etableres uten konflikt med andre hensyn. Kverve, Årsetmyrene, Stokkemyrene og Digerneset er i konflikt med myrområder, mens Sperre delvis er dyrket mark. Kanskje industriområder med riktig plassering er en type bruk der det kan være riktig å utfordre vernehensyn?»

I *strategisk havneplan 2025-2034 for Ålesundsregionens havnevesen* går det fram at det er gitt slik tilbakemelding frå lokalt næringsliv når det gjeld hamner:

- Underkapasitet ved Gjørundet, m.o.t kapasitet djupvasskai
- Behov for å oppretthalde kapasitet for trygg vente- og nødhamn i Ålesund
- Behov for å utvide tilgangen til landstraum ved dei ulike kaiene
- Underkapasitet ved Flatholmen, m.o.t arealtilgang for utviding av aktiviteten.

Godstrafikken i Skutvika er flytta til Flatholmen, og det er behov for å auke lagerkapasiteten ved Flatholmen.

Det er ei nasjonal målsetting å få meir av godstrafikken over frå veg til sjø og bane, av miljøomsyn. Den raske utviklinga som skjer innan automasjon og elektrifisering av skip kan gjere godstransport på sjø meir konkurransedyktig. Tilrettelegging av hamneområde og ein gjennomtenkt ladeinfrastruktur blir viktig framover, i tråd med kommunens næringsstrategi om utvikling av havrommet. Planforslaget for Kverve opnar for betydeleg auke i kaikapasitet, med om lag 1000 meter kailinje.

ABC-prinsippet

PAKT-planen legg opp til å søke å styre lokalisering av rett verksemd på rett stad etter ABC-prinsippet, slik at verksemdene får dekkja sine transportbehov på ein måte som bidrar til å redusere det samla transportarbeidet og den samla miljøbelastninga i regionen.

ABC-prinsippet inneber slik inndeling og lokalisering:

- A-verksemdar, dvs verksemdar som har mange tilsette og/eller mange besøkande, bør lokaliserast i by- og tettstadsenter og i tilknytning til offentleg kommunikasjon, slik at dei er tilgjengeleg for mange med kollektivtransport, sykkel og gange.
- B- verksemdar kan ha relativt mange tilsette eller besøkande i forhold til arealbehovet, men er samtidig avhengig av ein del varetransport. Desse bør lokaliserast i by- og tettstadsstrukturen i tilknytning til kollektivtraseane, men ikkje nødvendigvis i sentrum.
- C-verksemdar med større arealbehov og færre besøkande/tilsette (industri og transportbedrifter mv) bør lokaliserast til næringsområde utanfor/i ytterkant av tettstadar, og med god tilknytning til infrastruktur med tilstrekkeleg kapasitet.

Næringsanalysen til Asplan Viak viser at Kverve er eigna som C-område og er unik som stort nytt industriområde med moglegheit for kai.

Arealet ligg nær bysentrum, under 10 min transportavstand i bil/buss. Det er gode bussforbindelser til Kverve, men haldeplassane har ikkje ideell gangavstand til næringsområdet. Næringsområdet ligg nær større utbygde og planlagde bustadområde på Ellingsøya, og nær bydelssenteret på Kverve.

PAKT-planen legg vekt på å samle næringsareal i større satsingsområde m.a. for å tilby næringsareal til aktørar som etterspør større område. Konsentrasjon i større næringsområde kan gi meir effektiv utnytting av areal og infrastruktur, legge til rette for samlast av gods- og varetransport og mindre nedbygging av naturområde, samanlikna med ei meir spreidd utvikling av enkeltområde.

Pr dato er det ein kjent aktør som er aktuell for etablering i planområdet. Hofseth International har planlagt etablering av nytt lakseslakteri i planområdet, og det betyr utflytting av slakteri- verksemd frå Aspøya. Dersom anlegget blir flytta, vil det kunne medføre vesentleg reduksjon av tungtransport gjennom bysentrum, om ein føreset at same type verksemd ikkje blir etablert på den fråflytta tomte. I dag passerer om lag 26 Hofseth-vogntog pr. dag gjennom sentrum. Dagleg transport gjennom Ellingsøytunnel utgjer ca. 10 vogntog. Denne transporten vil også falle bort ved etablering på Kverve. Det er også aktuelt å flytte foredlingsanlegget på Valderøya til Kverve, og dermed redusere transport gjennom Valderøytunnelen.

Det skal etablerast betydelege kaiareal slik at hovudtyngda av tungtransport kan gå via laste- og containerskip, brønn- og bløggebåtar. Transportovergang frå landveg til sjø er i tråd med nasjonal målsetning.

Tomt til større trafostasjon vil kunne etablerast innanfor næringsområdet. Det vil vere ei god strategisk plassering med tanke på behov for kapasitetsutbygging av straum både i regional- og lokalnettet.

Næringsområdet på Kverve vil kunne stette mange av måla i næringsstrategien og PAKT :

- Arealet kan tilby store tomter og bidra til etablering av større næringsklynge
- Det kan etablerast betydeleg kaiareal, og transport via sjø
- Sentral plassering nær hovudskipslei og hovudvegnett
- Flytting av Hofseth sitt anlegg på Aspøya, kan potensielt bidra til vesentleg reduksjon av tungtransport gjennom Ålesund sentrum. Dette kan òg gjelde for andre sentralt plasserte verksemdar som eventuelt flyttar til Kverve-området
- Det kan etablerast god infrastruktur
- Arealet ligg skjemma til i forhold til etablerte bustadområde
- Nær større bustadkonsentrasjonar med tilgang på ledige tomter
- Nær bydelssenteret på Kverve, Ålesund sentrum, og flyplassen
- Beslaglegg ikkje dyrkamark / landbruksjord
- Bidrar til nasjonalt mål om auka eksportandel frå Fastlands-Norge (mål: auke med 50% innan 2030. Eksportsatsing m.a. i maritim sektor
- Kan legge til rette for grønn energi (solcelle)

7.3 Regionale verknader

Ålesund har stor regional betydning både for næringslivet på Sunnmøre og i Møre og Romsdal, og fungerer som ein økonomisk motor og eit maritimt kompetansesenter for heile regionen.

Norsk Maritimt kompetansesenter er sentral for å profilere regionen og styrke samarbeidet på tvers av bransjar. Byens størrelse og næringslivskraft driv veksten i omkringliggende kommunar.

Hofseth International er eit typisk eksempel på dette, med sine anlegg som i dag er etablert i fleire kommunar; Fjord (oppdrett og smoltproduksjon), Vanylven, Giske, Ålesund og Molde (tidl. Midsund). Den spreidde strukturen knytt til foredling medfører stor grad av intertransport, og med det store klimagassutslepp. Samlokalisering er nødvendig og viktig for å kunne møte stadig endringar i regelverk knytt til kvalitet og hygiene (i høve noverande utdaterte,

eldre og uhensiktsmessig bygningsmasse), ny teknologi knytt til produksjonslinjer (automatisering) og generell konkurranse i marknaden.

HOFSETH VALDERØYA



FOREDLING

HOFSETH ÅLESUND



FOREDLING

HOFSETH PROCESSING

SLAKTERI &
FOREDLING

HOFSETH SYVDE



FOREDLING

HOFSETH BIO CARE



RESTRÅSTOFF

EKSTERNT FRYSERI



FRYSERI

Utflytting av verksemder frå dei aktuelle kommunane vil fristille næringslokala og tomtene til andre næringsverksemder og eller bruksendring til andre formål. Med ny-/gjenbruk kan behov for etablering av nye areal på upløgd mark sparast/reduserast.

For Ålesund spesielt vil flytting til Kverve kunne ha stor betydning for redusert tungtransport gjennom sentrum, og det kan opne for t.d. etablering av attraktive sentrums- og sjønære bustadar.

Sandvikane næringsområde på Kverve er innlemma i PAKT- planen som definerer mål og strategiar for den framtidige utviklinga i regionen, vurderer kvar veksten bør komme og korleis transportsystemet best kan binde ulike område saman.

7.4 Utsleppsreduksjonar av klimagassar ved samlokalisering av Hofseth sine anlegg

Hofseth International har utarbeida notat som kartlegg potensiell reduksjon av klimagassutslepp ved å samlokalisere firmaets verksemder i eitt anlegg på Kverve. Dette omfattar direkte og indirekte utsleppseffektar som ikkje blir fanga opp i metodikken i rettleiar M-1941

utarbeida av Miljødirektoratet. Notat; «Analyse av potensielle klimagassreduksjoner knyttet til Sandvika-prosjektet», følgjer som vedlegg.

Analysen viser at eit nytt integrert anlegg på Kverve vil føre til målbare reduksjonar i klimagassutslepp samanlikna med dagens desentraliserte driftsstruktur. Ved samlokalisering vil slakting, prosessering, frysing og logistikkfunksjonar skje på éin stad. Fisk vil bli levert levande med brønnbåt direkte til slakteriet og prosessert innanfor same anlegg. Som følge av dette eliminerer det interne logistikkstraumar som i dag krev bruk av EPS-kasser (ekspandert polystyren).

Dei mest betydeleg potensielle indirekte klimaeffektane av Sandvika prosjektet er knytt til korleis auka produksjonsvolum utover Hofseth Internationals noverande produksjon, kan bearbeidast i Noreg og distribuerast til internasjonale marknad ved bruk av transportmetodar med lågare utslepp. Analysen vurderer utsleppsreduksjon dersom dette tilleggsvolumet blir bearbeida innanlands og blir transportert med sjøtransport, i staden for å eksporterast som fersk heil fisk med fly til fjerntliggande marknader.

7.5 Verknad for bumiljøet

Bustadområda ligg med god avstand til det planlagde næringsområdet. Fjellryggen frå Kverveaksla til Storhaugen skjermar for innsyn, lysforureining og for støy i driftsfasen. Ingen bustadområde vil få tap av utsikt, eller auka innsyn.

Den planlagde utbygginga vil likevel gi negativ verknad for bumiljøet, visuell og friluftsmessig. Tilkomstveg i aust og næringsområde vil vere synlege frå bustader i Hovlia og på Buneset, og dei tekniske inngrepa – inkludert breiare veg, nye køyrefelt og gang- og sykkelveg – vil endre landskapskarakteren frå naturprega til meir utbygd. Trafikkstøy vil òg vere merkbar, særleg over sjøflata, sjølv om nivåa ligg under gjeldande grenseverdier.

Strandsona blir påverka gjennom både fysiske inngrep og reduserte kvalitetar. I nordaust vil tilkomstvegen avskjere ei bratt og lite tilgjengeleg strandsone og krevje fyllingsarbeid som endrar terreng og naturpreg. Med tilkomstveg frå vest oppstår ei tydeleg barriere mot strandsone og friluftsområde ved Kverveodden, og mjuke trafikantar må krysse ein veg med usikker trafikkmengde. Dette svekkjer samanhengen i området og kan redusere tryggleiken for brukarane.

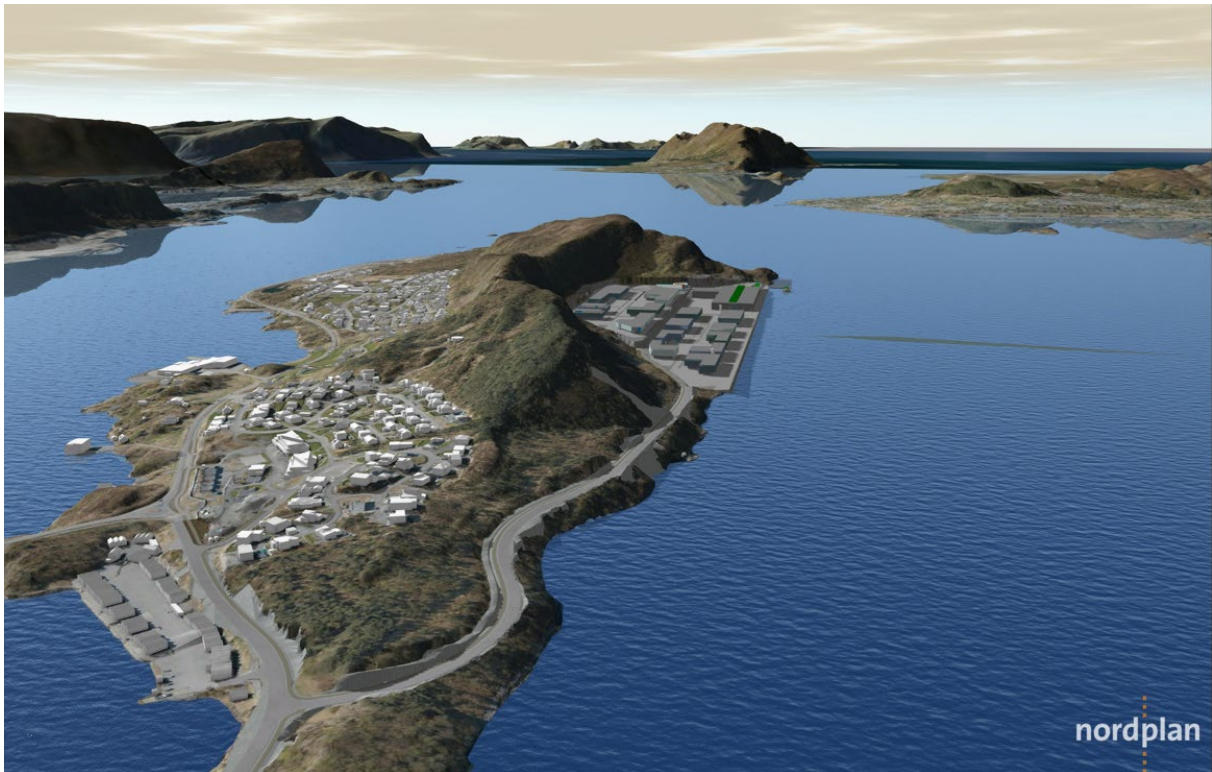


Fig. 40 Illustrasjon, full utbygging med veg frå aust.

Friluftslivsområda rundt Kverveodden, Gildreneset og turruta over Kverveaksla–Fjellsenden–Hovlia vil få redusert opplevingsverdi. Auka aktivitet, støy og visuell eksponering frå næringsområdet vil endre eit i dag stille og naturprega område. Sjølv om områda ikkje blir fysisk utilgjengelege, vil kvaliteten på naturopplevinga bli svekka, og turvegen langs nordsida vil ikkje lenger vere attraktiv når ferdsel må gå gjennom industriområdet.

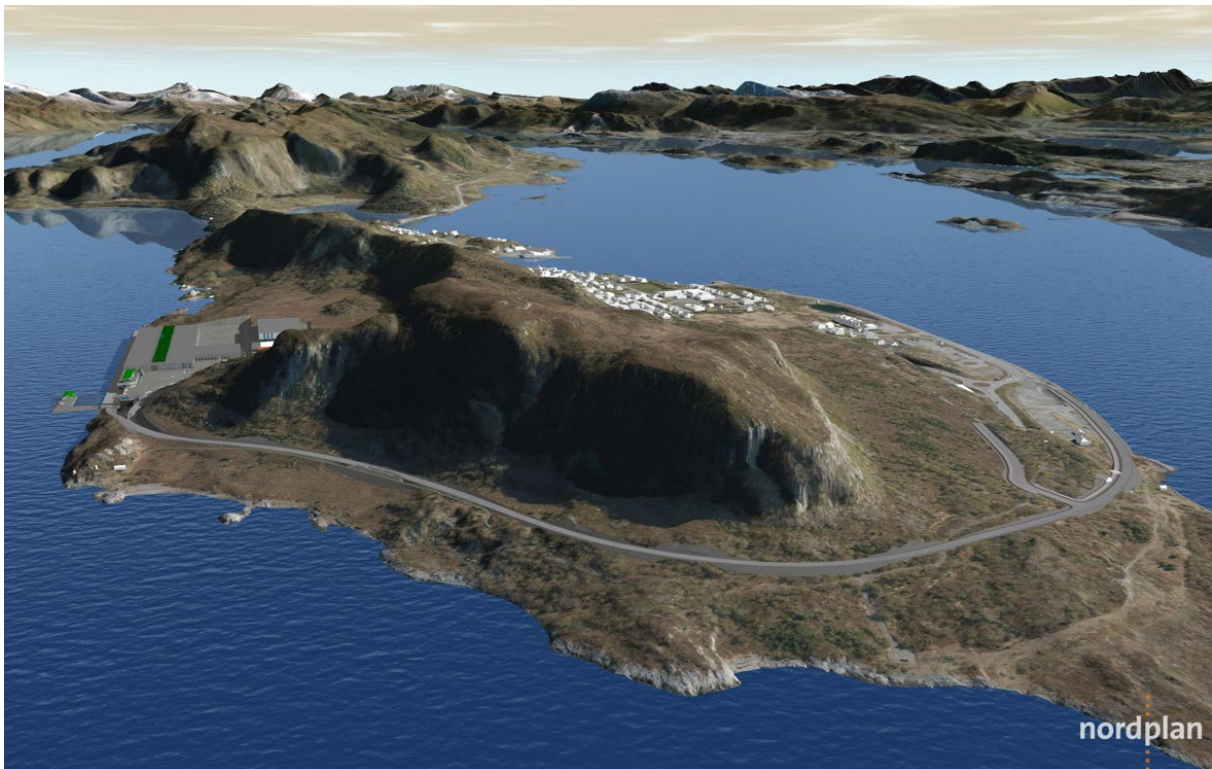


Fig. 41 Illustrasjon, delvis utbygging med veg frå vest.

7.6 Verknad for barns interesser

Barnetråkkregistreringane viser at barn og unge nyttar Kerveodden, Gildreneset, Tuvikfjæra og bunkersområdet som sentrale leik-, lærings- og friluftsområde. Desse områda har høg verdi fordi dei kan nåast utan konflikt med trafikk, og fordi dei gir eit stille og trygt nærmiljø for både skule og barnehage. Planlagde vegløyningar vil i ulik grad påverke denne tilgangen.

Med vestre alternativ vil tilkomstvegen gå gjennom dei mest brukte friluftsområda og skape ei trafikal barriere mellom bustadfeltet og Kerveodden–Gildreneset. Barn og unge vil måtte krysse ein veg med fartsgrense 50 km/t og usikker trafikkmengde ved full utbygging. Dette inneber redusert tryggleik, meir støy og ei forringing av eit i dag samanhengande og naturprega område. Sjølv om det blir etablert kryssingspunkt, fortau og turveg langs delar av tra-seen, vil opplevingsverdien og den frie tilkomsten bli svekka.

Det austre alternativet gir mindre direkte inngrep i dei mest brukte friluftsområda og påverkar i hovudsak ferdsel langs eksisterande bustadgater og ved småbåthamna. Trafikktryggleiken blir delvis betra gjennom etablering av gang- og sykkelveg, men utfordringar knytt til kryssing av fylkesvegen og manglande planfrie overgangar til busshaldeplassar består. Likevel vil dette alternativet i mindre grad enn det vestre skape nye barrierar eller redusere kvaliteten på dei viktigaste opphalds- og aktivitetsområda for barn og unge.

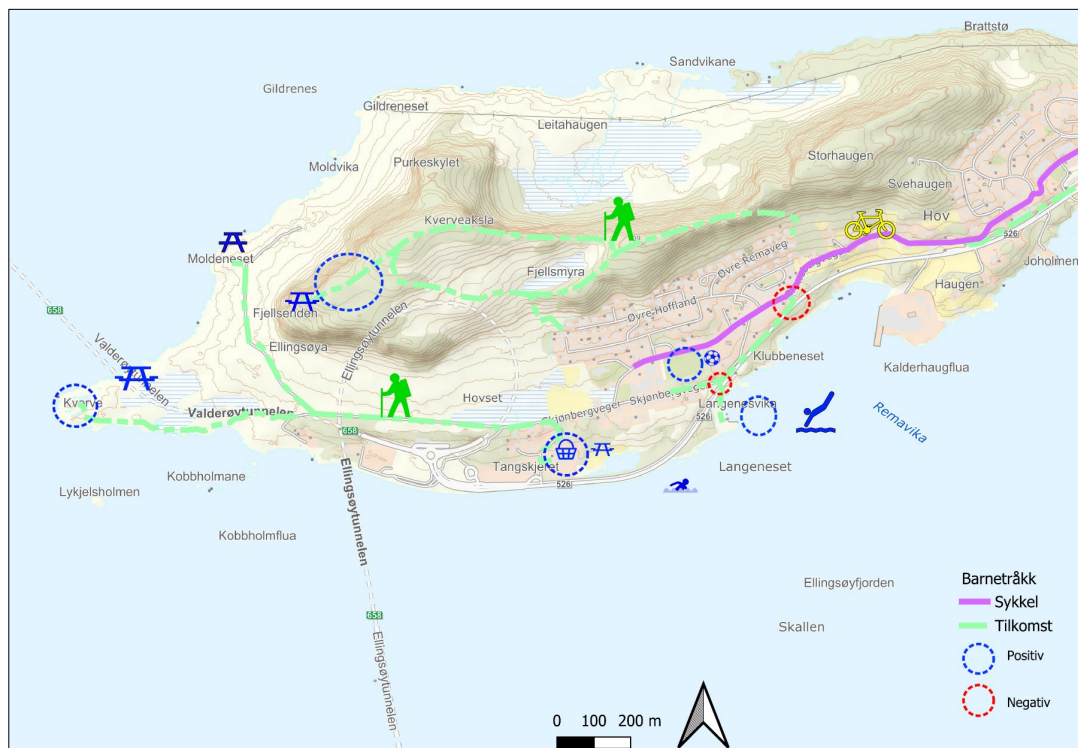


Fig. 42 Barnetråkkregistrering som viser positive og negative forhold og aktiviteter i nærmiljøet. Det negative er knytt til manglande trygge kryssingspunkt til busslomme og aktivitet på sørsida av fylkesvegen.

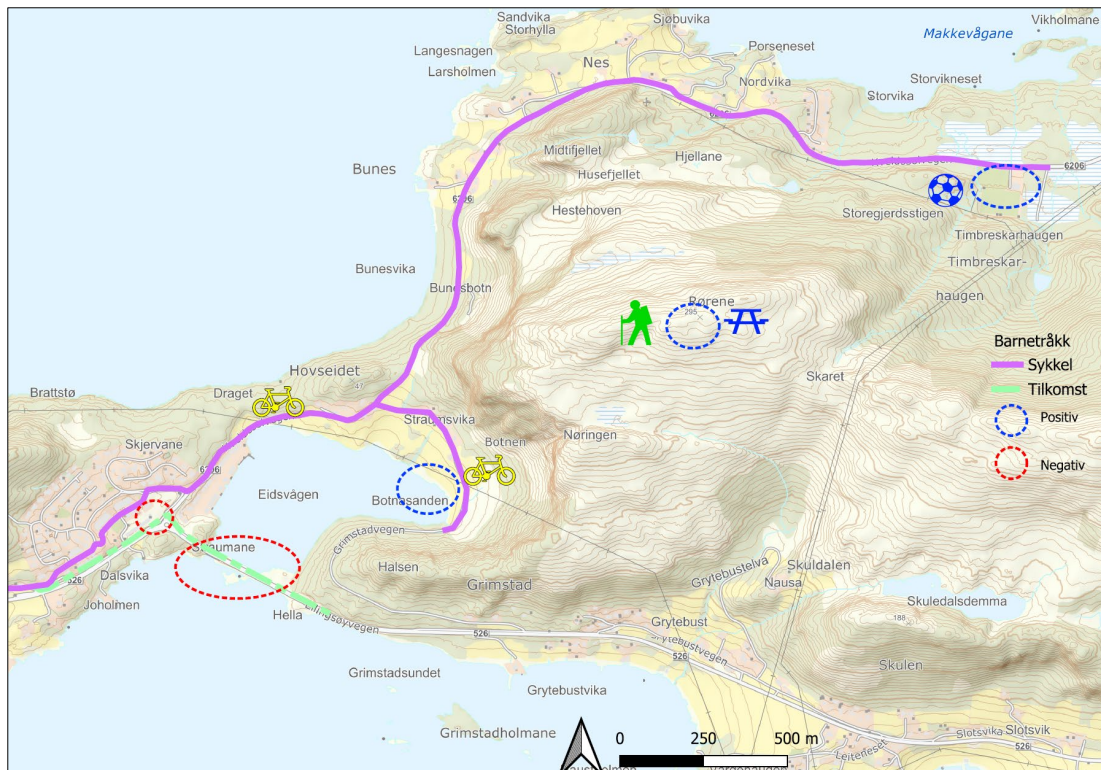


Fig. 43 Barnetrakkregistrering som viser positive og negative forhold og aktiviteter i nærmiljøet.

7.7 Verknad for eksisterande fritidseigedomar

Innanfor planområdet ligg to fritidseigedomar, der 147/32 er i aktiv bruk medan 147/1 verka å vere lite nytta. Begge kan bestå i første byggetrinn, men vil bli påverka av anleggsarbeid og auka aktivitet i nærområdet. Anleggsperioden vil gi særleg ulemper, men også i driftsfasen vil auka båttrafikk, kaiaktivitet og synleg næringsutbygging redusere ro og rekreasjonsverdi for brukarane. Terrenginngrep og planering vil gradvis gjere næringsområdet meir synleg frå fritidsbustadene, trass noko skjerming frå åsrygg i vest.

Med tilkomst frå aust vil vegen kome nærare fritidseigedomane og liggje på om lag same terrengnivå. Dette gir negativ visuell verknad og auka støy- og trafikkpåverknad, noko som ytterlegare reduserer opplevings- og bruksverdien. Begge alternativa inneber at fritidseigedomane vil bli nedbygde ved full utbygging, men eigarane kan halde fram med bruk fram til andre byggetrinn nærmar seg, noko som er venta først rundt 2050.

Det er inngått intensjonsavtale om kjøp av 147/1, medan eigarane av 147/32 er imot utbygginga. For å gjennomføre byggetrinn to kan oreining bli nødvendig dersom frivillig løysing ikkje blir oppnådd.



Foto av bygning på gbnr 147/1. Rådgivande arkeologar



Foto av bygning på gbnr 147/32. Nordplan AS

7.8 Økonomiske verknadar for kommunen

Utbyggings- og gjennomføringsavtale er aktuelt for området. Vass- og avlaupsnett er føresett kopla til offentlig anlegg.

Tilkomstvegar er regulert som offentlig veg. Det same gjeld gang- og sykkelveg og fortau. Framtidig drift vil då bli eit kommunalt ansvar.

Friluftsområde og turvegar som blir tilrettelagt for offentlig bruk vil også kunne bli ei kommunal driftsoppgåve.

Kommunen vil elles få auka inntekter i form av behandlingsgebyr i byggesaker, skatt og avgifter frå verksemdar og framtidige arbeidsplassar.

7.9 Avveging av verknadar

Arealbruk

Planforslaget er konfliktfylt med omsyn til verknadane for natur, kulturmiljø, landskap og friluftsliv. Tiltaka i planen lar seg ikkje realisere utan betydeleg negativ verknad for desse tema.

Konsekvensutgreiinga viser også svært stor negativ konsekvens for klimagassutslepp, særleg knytt til arealbruksendringar, grunnarbeid og materialbruk. Men dette er verknader som vil kome meir eller mindre uansett der kor ein tar i bruk ubygde areal. Det er ei rask utvikling knytt til utsleppsfrie maskinar, miljøvenlege bygningsmateriale og energibruk som i nær framtid kan gi vesentlege utsleppskutt.

Høg utnytting av næringsområde er lagt til grunn i planforslaget, BYA=80% og byggehøgde 15 m, dette for å kunne få maksimal utnytting av naturarealet som blir bygd ned.

Bustadområda ligg skjerma frå sjølve næringsområdet, og ingen vil miste utsikt eller få auka innsyn, men tilkomstvegen kan gi negativ verknad for Hovlia bustadfeltet dersom den blir lagt i aust.

Konsekvensane må vegast opp mot kommunens behov for større næringsareal med moglegheit for kaianlegg. Næringsanalysen viser at dei få ledige næringsareala kommunen har, ligg usentralt i forhold til befolkningstygde og transportvegar, og er heller ikkje regulert. Fleire av areala er forholdsvis små og manglar tilknytning til sjø, er fragmenterte med dårleg tilgang til vegsystem som toler tungtrafikk. Etablert bygningsmasse er vanskeleg å transformere fordi mange bygg er små, av eldre årgang og lite fleksible.

Planforslaget er i tråd med kommunens overordna arealplan og strategi for næringslivssatsing. Planområdet har lagt som ein tomteresevne i kommunens arealplanar over lang tid, og har i ulike revisjonar vore vidareført fordi det er vurdert som ein viktig reserve. Behov for arealet er understreka i kommunens næringsanalyse som er utarbeida av Asplan Viak i 2026, i samband med revisjon av kommuneplanens arealdel.

Trafikkbelastning og val av tilkomstveg

Det er vanskeleg å legge fram eit godt estimat på potensiell maksimal trafikkbelastning som næringsområdet kan generere, og særleg gjeld det for andre byggetrinn der usikkerheita er størst. Datagrunnlag for turproduksjon (ÅDT) til industribedrifter i Noreg er spinkelt. Det er elles ein generell trend at teknologisk utvikling med robotar og datastyrte produksjonslinjer, stadig fører til færre arbeidstakarar både i næringsmiddelindustrien og elles.

Framtidige verksemdar i planområdet kan ha svært ulik trafikk/turproduksjon og tal tilsette. For eksempel er fryselager store bygg, men krev få tilsette. Sannsynleg trafikkbelastning er også vurdert ut frå etablerte verksemdar som kan vere aktuelle i planområdet og som kan gi eit samanlikningsgrunnlag m.o.t bygningsstørrelse og tal tilsette.

Det er vurdert med grunnlag i SVV si handbok at maks ÅDT, som følgje av full utbygging i planområdet, kan utgjere 3000.

Dei sikraste tala er for første byggetrinn og Hofseth International sitt planlagde anlegg med 300 arbeidsplassar. Sida dette er den einaste kjende faktoren er dette talet nytta som grunnlag for berekningane. Med bruk av handbokas faktor for turproduksjon på 2,5 turar vil ÅDT for 300 arbeidsplassar utgjere 750 i ÅDT. For første byggetrinn NÆ1 og 2 totalt ÅDT 1500.

Det er vurdert at fylkesvegssystemet vil ha kapasitet til den nyskapte trafikken, men då det er stor usikkerheit knytt til potensiell trafikk i andre byggetrinn er det krav om ny trafikkberekning før igangsetjingsløyve for byggetrinn 2 kan bli gitt.

Med grunnlag i konsekvensutgreiingane og vurderingar knytt til dei andre tema ovanfor blir vestre vegalternativ vurdert som marginalt betre enn det austre fordi:

- Tilkomst frå aust vil gi meir tungtrafikk forbi etablerte bustader og auka behov for planfrie kryssingar langs fylkesvegen.
- Nærføring av bustadfeltet i Hovlia gir auka trafikkstøy, og anleggsfasen vil kunne medføre støy og visuell påverknad. Det er færre bustader som blir negativt påverka av støy i vestre alternativ.
- Vegen ligg betre i terrenget med mindre skjeringar og fyllingar i vestre alternativ.
- Vass- og avlaupsnett kan ved vestre alternativ, leggst i vegen og koplast til offentleg nett i sørvest. Ein unngår då omfattande pumping av avlaupsvatn vestover og unngår belastning på eksisterande nett/pumpestasjonar.
- Ein får sambruk og betra stigningsforhold for tilkopling for Skjønbergvegen og sambruk som del av vegtraséen for Hamnsundsambandet ved vestre alternativ.

Byggetrinn og anleggsperiode

Arealet er stor og blir planlagt utvikla i fleire byggetrinn, og utviklinga av område vil ta lang tid. Antatt ferdigstilling av første trinn i 2035 og siste trinn i 2050.

Det er eit stort overskot av fjellmassar, og størst i første byggetrinn. Det er derfor lagt til grunn at massane blir knust og sortert til ulike fraksjoner innanfor planområdet. Transport skal i hovudsak skje via sjø, men det er opna for at 10% kan fraktast ut via veg. Anleggsperioden for tilrettelegging av tomteareal i første byggetrinn er antatt 2-3 år.

Det er elles eit krav at første byggetrinn skal vere ferdig før ein kan starte utbygging av trinn to. Dette for å sikre at det ikkje blir liggande store utsprengde areal unytta over lang tid.

Samfunnsøkonomiske verknader

Næringsområdet vil styrke lokal og regional verdiskaping gjennom nye arbeidsplassar, auka skatteinntekter og betre rammevilkår for eksisterande verksemdar. Ålesund kommune har svært avgrensa tilgang på større industriområde med kai, og Kverve framstår som eit av få eigna areal som kan romme større næringsklynger. Lokaliseringa er gunstig med nærleik til hovudvegnett, skipslei, bydelssenter, sentrum og flyplass.

Samlokalisering og flytting av Hofseth International sitt anlegg frå Aspøya vil kunne redusere tungtransporten på fylkesvegane og gjennom Ålesund sentrum. Det vil opne for ny bruk av dagens næringsbygg og eigedomar både i Ålesund og dei andre kommunane verksemda er etablert i.

Samfunnsøkonomiske verknadar	Anslag på verknad	Usikkerheit
Verdiskaping av kjent næringsverksemd - Hofseth	Positiv	Betydeleg aktør innan sjømatnæringa med laks/aureoppdrett og foredling. Ein av Europas største foredlar av laks og aure. Usikkerheit: Lav
Meirverdi næringsliv elles. Potensiale for næringsklynge.	Positiv	Basert på kommunens næringsanalyse. Usikkerheit: Lav
Bidrar til forsterkning av energiforsyning i regionen.	Positiv	Basert på netteigars vurdering (Linja) Usikkerheit: Lav
Byutvikling, redusert støy og trafikk. Redusert vegslitasje fylkes- og riksvegar.	Positiv	Redusert tungtransport gjennom Ålesund sentrum og vegnettet generelt jf. analyse utført av Hofseth. Usikkerheit: lav
Fordelings- og ringverknadar	Anslag på verknad	Usikkerheit
Lokal sysselsetting heile industriområdet	1000 – 1500 arbeidsplassar	Basert på berekningar av potensiell m ² bygningsmasse. Hofseth ikkje medrekna. Usikkerheit: middels
Lokalt/regionalt næringsliv i anleggs- og driftsfase	Positiv	Ingen anslag Usikkerheit: middels
Kommunale skatteinntekt	Positiv	Ingen anslag Usikkerheit: lav
Samlokalisering Hofseth frigjer dagens næringsbygg og tomter til annan verksemd	Positivt	Basert på planomtalen, Hofseth sin næringsstruktur Usikkerheit: lav
Globale verknad	Anslag på verknad	Usikkerheit
Globalt klimagassutslepp Frå fly- til sjøtransport, transportreduksjon ved samlokalisering, redusert emballasjebruk mm.	Reduksjon på ca. 410 000 – 710 000 tonn CO ₂ -ekv.	Basert på analyse utført av Hofseth. Usikkerheit: lav
Større grad av lokal foredling. Beredskap.	Positiv	Auka matsikkerheit og lagringskapasitet Usikkerheit: middels

Planforslaget bidrar til å nå mål og intensjonar i kommuneplanens arealdel, og kommunens næringsstrategi om å stryke sin posisjon og *ha nasjonal slagkraft ved å vere Norges viktigaste hamn for fiskeri og maritim industri, kjent for innovasjon, miljø og aktiv tilrettelegging for effektive transportløysingar og næringsutvikling*

Planen sikrar at kommunen har store og fleksible næringsareal med tilgang til kaiareal, i lang tid framover.

