

**Næringsareal nord på Kverve, Sandvikane - Detaljregulering - 1. gangs
behandling****Dokumentinformasjon:**

Saksbehandlar: Oskar Vikman

E-post: postmottak@alesund.kommune.no

Arkivsak: 23/7909

Journalpost: 26/88543

Behandling:

Saksnummer:	Utval:	Dato:
147/26	Planutval	08.09.2026

147/26 - Planutval**Vedtak:**

Planutvalget vedtar, med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10, å legge forslag til detaljregulering for næringsområde nord på Kverve, Sandvikane, ut til offentlig ettersyn og sende det på høring.

Høringen omfatter to alternative plankart for planforslaget, datert 14.08.2026:

- plankart med tilkomstveg fra vest
- plankart med tilkomstveg fra øst

Til planforslaget følger reguleringsbestemmelser og planbeskrivelse, begge datert 18.08.2026, samt konsekvensutredning datert 25.03.2026.

Behandling:

Alternativt forslag Jarle Hauge Steffenssen Miljøpartiet De Grønne

Planforslaget legges ikke ut til offentlig ettersyn i foreliggende form.

Planutvalget ber forslagsstiller bearbeide planforslaget med sikte på en vesentlig reduksjon av arealbeslag og terrenginngrep, og særlig redusere inngrep i myr, kystlynghei, sammenhengende naturområder og viktige friluftsområder.

Det skal i det videre planarbeidet legges særlig vekt på å redusere samlet arealbruk og prioritere arealer som i minst mulig grad berører naturmangfold, friluftsliv, barn og unges interesser, kulturmiljø og landskap.

Revidert planforslag fremmes for ny førstegangsbehandling.

Tileggssforslag fremma av Jarle Hauge Steffenssen Miljøpartiet De Grønne

Planutvalget ber om at følgende krav vurderes særskilt i høringen og sikres i den videre bearbeidingen av planforslaget før sluttbehandling:

Før igangsetting av byggetrinn 2 skal det foreligge:

1. Dokumentasjon av konkret og tidsaktuelt behov for arealene NÆ3–NÆ4.
2. Oppdatert vurdering av naturmangfold og samlet naturbelastning.
3. Oppdatert trafikkvurdering basert på faktisk virksomhet og transportbehov i byggetrinn 1.
4. Dokumentasjon av at forutsatte klimamessige gevinster ved samlokalisering, redusert internttransport og økt sjøtransport faktisk er realisert eller sikret gjennom bindende avtaler og planbestemmelser.
5. Godkjent massehåndteringsplan som sikrer høyest mulig grad av lokal gjenbruk av masser og minst mulig transport på vei.
6. At hoveddelen av overskuddsmasser transporteres sjøveien, og at veitransport begrenses til det som er strengt nødvendig.
7. At nødvendige tiltak for trafiksikkerhet, gang- og sykkelforbindelser, friluftsliv og barns ferdsel er etablert før næringsarealene tas i bruk

Votering:

Jarle Hauge Steffenssen (MDG) sitt alternative forslag fekk 2 stemmer.

Desse stemte for: Jarle Hauge Steffenssen (MDG) og Karoline Stette (Sp)

Kommunedirektøren sitt forslag fekk 11 stemmer og er vedtatt.

Jarle Hauge Steffenssen (MDG) sitt tilleggsforslag fall med 5 stemmer mot 8 stemmer.

Desse stemte for: Jarle Hauge Steffenssen (MDG), Karoline Stette (Sp), Tove Nygård og Sindre Nakken (A) og Thor Erik Aag (Frp)

Kommunedirektørens innstilling:

Planutvalget vedtar, med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10, å legge forslag til detaljregulering for næringsområde nord på Kverve, Sandvikane, ut til offentlig ettersyn og sende det på høring.

Høringen omfatter to alternative plankart for planforslaget, datert 14.08.2026:

- plankart med tilkomstveg fra vest
- plankart med tilkomstveg fra øst

Til planforslaget følger reguleringsbestemmelser og planbeskrivelse, begge datert 18.08.2026, samt konsekvensutredning datert 25.03.2026.

Saksgang:

Ålesund kommune har mottatt et privat forslag til detaljregulering for næringsområde nord på Kverve, Sandvikane. Planforslaget legges nå fram til 1. gangs behandling i planutvalget.

Planutvalget har myndighet til å behandle private reguleringsplanforslag og vedta offentlig ettersyn og høring, jf. plan- og bygningsloven § 12-10.

Til 1. gangs behandling er det fremmet et planforslag med to alternative tilkomstveger, og dermed også to alternative plankart og planavgrensninger. Planutvalget skal i denne fasen ta stilling til om planforslaget skal sendes på høring. Utvalget kan vedta å sende begge alternativene på høring, kun ett av alternativene, eller å ikke legge planforslaget ut til offentlig ettersyn på bakgrunn av avveining mellom ulike hensyn, og vekting av interessene.

Dersom planutvalget vedtar å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn, vil planen bli annonsert og sendt på høring til naboer, berørte myndigheter, kommunale råd og utvalg, organisasjoner og andre interesserte.

Innkomne merknader vil bli vurdert og lagt fram for planutvalget ved 2. gangs behandling og deretter i sluttbehandling i kommunestyret.

Sammendrag:

Planforslaget er utarbeidet av Nordplan AS på vegne av Sandvikane Utvikling AS. Formålet er å regulere et større næringsområde nord på Kverve på Ellingsøy, med tilhørende kaiareal, sjøareal, tilkomstveg, teknisk infrastruktur, grønnstruktur, natur- og friluftsmål og hensynssoner.

Planforslaget legger til rette for om lag 290 daa næringsareal, i hovedsak for sjørelaterte virksomheter, med utbygging i to byggetrinn. Planen fremmes med to alternative tilkomstløsninger, én fra vest og én fra øst. Begge alternativene er konsekvensutredet, og det er utarbeidet to plankart. Vi foreslår å sende begge alternativene på høring. Formålet er å få et bredere beslutningsgrunnlag for den videre behandlingen. Dette vil gi kommunen bedre forutsetninger for å vurdere alternativene opp mot hverandre før det tas endelig stilling til planforslaget.

Siden arealet er avsatt til næringsformål i gjeldende kommuneplan, må reguleringsforslaget vurderes med utgangspunkt i denne planforutsetningen. Samtidig er det avdekket vesentlige interessekonflikter i området. I reguleringssaken må kommunen derfor ta stilling til om de negative konsekvensene for naturmangfold, landskap, kulturmiljø, friluftsliv, nærmiljø og klima er tilstrekkelig utredet, og om konsekvensene kan aksepteres eller avbøtes sett opp mot nytten av å etablere nye sjønære næringsarealer.

Etter administrasjonens vurdering underbygger den nylig utarbeidede næringsanalysen (lenke: [Kartlegging og analyse av næringsareal i Ålesund kommune](#)) behov for nye næringsarealer i Ålesund kommune, særlig for arealkrevende virksomhet, industri og sjørelaterte næringer med behov for kai. Samtidig viser konsekvensutredningen at planforslaget har omfattende negative konsekvenser.

De største utfordringene i saken er knyttet til:

- nedbygging av et større sammenhengende naturområde med registrert kystlynghei, myr, strandeng og rødlistede arter
- konflikt med automatisk fredete kulturminner og kulturmiljø
- reduksjon i friluftsverdier og barns bruk av området
- store terrenginngrep og varig landskapsomforming
- høye beregnede klimagassutslipp fra arealbruksendring, grunnarbeider, bygg og drift
- avveiningen mellom østlig og vestlig tilkomst, der begge alternativene har betydelige, men ulike, ulemper

Administrasjonen vurderer at planforslaget er tilstrekkelig utredet til å legges ut til offentlig ettersyn, men understreker at dette er en plan med store og dels svært store negative konsekvenser.

Saksopplysninger:

Tidligere behandlinger:

Det ble avholdt oppstartsmøte med kommunen 15.03.2024. Varsel om oppstart ble sendt ut 29.05.2024, samtidig som forslag til planprogram ble lagt ut til offentlig ettersyn og høring. Merknadsfristen var satt til 10.07.2024.

Planutvalget behandlet innkomne merknader og fastsatte planprogrammet i møte 01.10.2024, sak 115/24. I vedtaket ble det lagt til grunn at det videre planarbeidet skulle utrede to alternative tilkomstløsninger til området, fra øst og fra vest. I tillegg vedtok planutvalget at tunnel fra sør, ved rundkjøringen mellom dagens to tunneler, også skulle inngå i planprogrammet.

Planutvalget har tidligere i sak 15/24 lagt til grunn at planforslaget skal utarbeides som detaljregulering og ikke områdeplan.

Det er gjennomført flere informasjonstiltak og medvirkningsaktiviteter underveis i planprosessen, blant annet:

- åpent informasjonsmøte med Ellingsøy bydelsutvalg 10.09.2024
- barnetråkkregistrering ved Ellingsøy barne- og ungdomsskole i januar 2025
- informasjons- og medvirkningsmøte med FAU, skole, barnehage, friluftsråd, velforening og paragliderklubb i november 2025
- regionalt planforum 04.03.2026

Planområdet:



Figur 1. Ortofoto med plangrense (inkl. tilkomst både fra vest og øst)	▲ Nord - Ikke i målestokk
--	---------------------------

Planområdet (Figur 1) ligger i Sandvikane på nordsiden av Kverve på Ellingsøya. Området grenser mot sjøen og skipsleia i nord, boligfeltet Hovlia i øst, friluftsområdet Kverveneset og planlagt boligområde Kverve-Hoffland i vest/sørvest, og Kverveaksla i sør.

Området er i hovedsak ubebygd og består av naturarealer med kystlynghei, myr og blandingsskog. Store deler av området brukes i dag til tur- og friluftsmål, og det går flere stier gjennom området mot blant annet Moldvika, Gildreneset, Hovlia og Kverveaksla. Deler av området brukes også av skole og barnehage.

Innenfor og i tilknytning til planområdet finnes viktige naturverdier, blant annet utvalgt naturtype kystlynghei, myrområder, strandeng og registrerte marine naturverdier i sjøområdene utenfor. Det finnes også kulturminner i området, herunder rester av hærkystbatteri fra andre verdenskrig.

Samlet framstår planområdet i dag som et i hovedsak ubebygd natur- og friluftsområde med viktige landskaps-, natur- og kulturmiljøverdier, men også med en sentral beliggenhet i forhold til sjøtransport, hovedvegnett og eksisterende teknisk infrastruktur.

Plandokumenter:

Dette er et omfattende planforslag med konsekvensutredning og et flertall underliggende fagutredninger. I saksfremlegget har vi gått gjennom vesentlige forhold av betydelse for saken, men vi viser også til plandokumentene, der planforslaget og de ulike utredningstemaene er grundig beskrevet og vurdert. Vedlagt planbeskrivelse (vedlegg 2) gir et samlet bilde av planen, og den samlede konsekvensutredningen sammenstillers konklusjonene fra de ulike fagutredningene.

Hoveddokument

- Planomtale, datert 18.08.26
- Føresegner, datert 18.08.26
- Ros-analyse, datert 24.03.26
- Konsekvensutgreiing , samstilling av KU-rapportar, datert 25.03.26, Nordplan AS
- Plankart, – vegalternativ vest, datert 14.08.26
- Plankart – vegalternativ øst, datert 14.08.26.

Konsevensutredning- fagutredninger

- KU- Naturmangfold og vannmiljø, Biota 18.11.25.
- KU- Kulturmiljø, Rådgivende arkeologer 19.12.25.
- KU-Støy, Sweco 26.11.25, rev. 19.08.26.
- KU-Friluftsliv, Nordplan AS 13.02.26.
- KU-klimagassutslepp, Nordplan AS 13.02.26.
- Klimagasskalkulatoren
- KU-Landskap, Nordplan AS 02.03.26.

Øvrige fagutredninger

- Trafikknotat, Norconsult 17.06.25.
- VAO-rammeplan, Nordplan AS 29.01.26.

- Massehåndteringsplan, Norconsult 13.02.26.
- Evaluering av vind, strøm og bølgeforhold ved Ellingsøya, rapport 20.12.24, Mossmaritime
- Skredfarevurdering, Kverve industriområde og veglinje, Norconsult, 12.03.25.
- Steinsprangsimulering og vurdering av sikringstiltak Kverve, Norconsult 13.08.25.
- Datarapport Myrsondering, Sandvikane Ellingsøya, Era Geo 17.12.24.
- Områdestabilitet og innledende vurderinger, Sandvikane Ellingsøya, Era Geo 12.03.25.
- Analyse av potensielle klimagassreduksjoner knyttet til Sandvikane- prosjektet, Hofseth AS.
- Arkeologiske undersøkingar, rapport Møre og Romsdal fylkeskommune

Planforslaget:

Planforslaget legger til rette for et nytt større sjørnært næringsareal (ca. 290 daa) med tilhørende kai, veganlegg, gang- og sykkeløsninger, teknisk infrastruktur, grønnstruktur og arealer til natur- og friluftsmål. Planforslaget foreligger i to alternative løsninger for tilkomst (vedlegg 4 og 5), der hovedforskjellen mellom alternativene er om adkomsten til næringsområdet skjer fra vest eller fra øst.

Næringsområde

Planen åpner for nye næringsareal og kaianlegg (NÆ1 - NÆ4) på ca. 290 daa, som får brukes til offshore, sjø- og fiskerelaterte virksomheter, og servicenæring relatert til denne typen næring (rør/elektro, utstyrsvirksomhet, forskningssenter og lignende).

Maksimal utnyttingsgrad satt til %-BYA = 70 % for næringsområdene, inkludert parkering på bakkenivå. Maksimal gesims- eller byggehøyde skal ikke overstige 15 meter. 10 % av arealet skal avsettes til grøntareal og opparbeides med trær og annen beplantning.

Hovedveier innenfor næringsarealet er regulert, men internt veinett må avklares ved utbygging. Næringsområdene kan deles inn i flere tomter og tilpasses de enkelte bedriftenes behov. Før tomt kan fradeles eller byggetillatelse kan gis, skal det utarbeides situasjonsplan for hele eller deler av næringsområdet. Situasjonsplanen skal blant annet vise interne kjøreveger, parkeringsareal, interne gangveger, felles uteoppholdsareal, eksisterende og eventuell ny vegetasjon, terrengbehandling, plassering av støttemurer, samt plassering og høyde på bygninger.

Planen legger opp til store terrengingrep, da næringsområdet skal etableres i to nivåer opp mot fjellsiden. Det er behov for betydelig masseuttak og delvis utfylling. Det er estimert et betydelig masseoverskudd av fjellmasser, om lag 1,2 millioner m³, som i hovedsak er planlagt transportert ut sjøveien. Planen legger opp til kai langs hele sjøfronten på nedre nivå, og kaien må konstrueres slik at den tåler oversvømmelse ved stormflo. Nedre nivå i planområdet ligger delvis på eksisterende terreng og delvis på fylling i sjø.

Nord for næringsområdet er det i begge alternativ regulert havneområde i sjø (HOS). Dette arealet skal sikre tilkomsten til kaiarealene og holdes åpent for fri ferdsel i havna og omkringliggende sjøområde.

Langs sørøstre grense av næringsområdet er det regulert vegetasjonsskjerm (VS). Denne skal også kunne ha funksjon som skredvoll.

Utforming og gjennomføring

Reguleringsbestemmelsene stiller krav om at bygninger skal ha god arkitektonisk utforming

og gode visuelle kvaliteter, og fargebruken skal være avdempet og tilpasset omgivelsene, primært i jordfarger. Materialoverflater skal være lite reflekterende, og vinduer skal ha anti-reflekterende glass. Det er også stilt krav om tiltak for å redusere kollisjonsfare for fugl. Det er videre krav om bruk av lavkarbonbetong klasse A eller lavere og bærekraftige byggematerialer med miljødeklarasjon.



Figur 2. Illustrasjon utarbeida av Skalér arkitektkontor, bygningspotensialet ved full utbygging. Byggehøgde 15 meter og 70% BYA

Etappevis utbygging

Planen legger opp til etappevis utbygging i to hovedtrinn. Første byggetrinn skal i begge alternativene starte i vest og omfatte NÆ1–NÆ2, mens andre byggetrinn omfatter NÆ3–NÆ4. Planbeskrivelsen legger til grunn at første byggetrinn særlig skal kunne legge til rette for samlokalisering av Hofseth International AS sine anlegg.

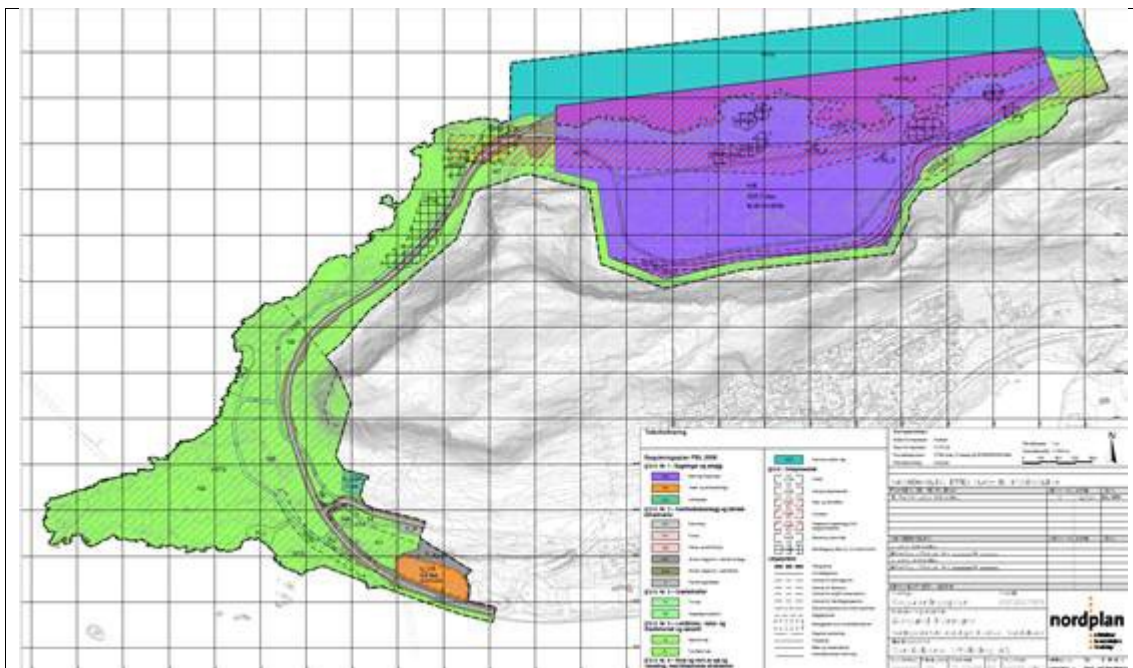
Det kan ikke gis igangsettingstillatelse for terrengarbeid i andre byggetrinn før det er gitt brukstillatelse for tiltak i første byggetrinn. For byggetrinn 2 kreves det også ny trafikkvurdering basert på planlagt utbygging og trafikksituasjonen i eksisterende vegnett.

Rekkefølgekrav

Før igangsettingstillatelse kan gis, stilles det blant annet krav om godkjent anleggsplan, skjøtselsplan for kystlynghei (innenfor formål N1-N10 og i influensområde), arkeologiske utgravinger, nødvendige sikringstiltak og godkjente tekniske løsninger for vann, avløp og overvann. Før næringsbygg kan tas i bruk, skal blant annet tilkomstveger, gang- og sykkelveger (GS), fortau (FO), turveger (TV), VAO-løsninger, støyskjermingstiltak og nødvendige sikringstiltak være etablert i samsvar med planen.

Tilkomst

Vestre alternativet



Figur 3. Forslag til plankart med tilkomst fra vest. Se vedlegg 4 for større kart.

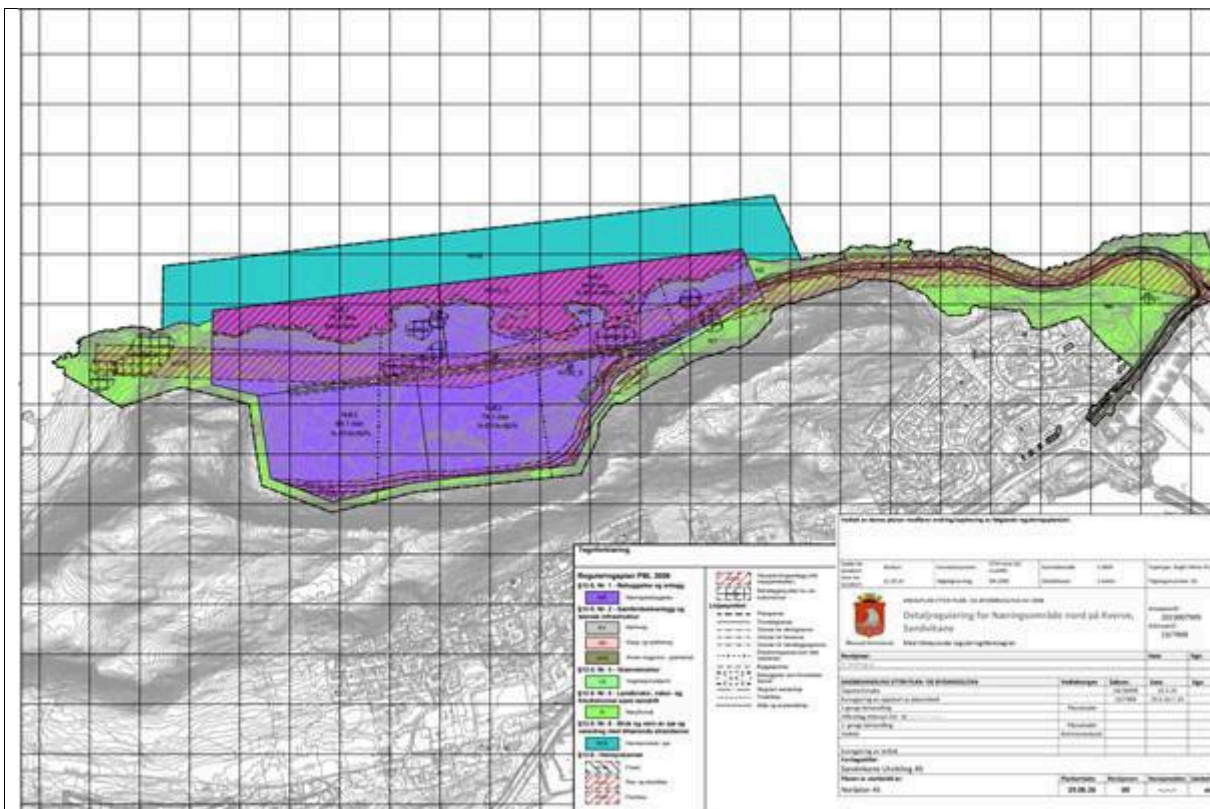
Plankartet viser ny tilkomstevei som fører trafikken inn fra vestsiden av planområdet og videre inn til nytt næringsareal. I dette alternativet er det regulert offentlige kjøreveger o_KV1, o_KV2, o_KV4 og o_KV5, samt kjøreveger KV3 og KV4 med annen eierform. Tilkomstvei kobles til Ellingsøyvegen i etablert kryss vest for rundkjøringen på Kverve, og kobles til planlagt kryss for Skjønbergsvegen og følger deretter veglinjen for Hamsundsambandet nordover. Veglinjen er deretter lagt inn mot Kerveaksla og går nordover til Gildreneset.

Planforslaget omfatter flere turveger (o_TV1–o_TV6). Turvegene skal bidra til å opprettholde ferdsel og tilgjengelighet gjennom området og til omkringliggende arealer.

Det er regulert flere områder til naturformål (N1–N10) og friluftsmål (FL1 og FL2). Naturområdene skal holdes inngrepsfrie og eksisterende vegetasjon skal bevares. Det er rekkefølgekrav til opparbeiding av friluftsområder Tuvikfjora (FL1) og Moldvika (FL2) i tråd med planforslaget, dvs. enkel tilrettelegging med benker, sitteplasser, informasjonsskilt, klopper og bål plass. Det skal også etableres gapahuk i FL1 med maksimal størrelse 15 m².

I plankart er areal til offentlig vann- og avløpsanlegg (o_VA) og offentlig lekeplass (o_LEK) i område plan for Kerve videreført.

Østre alternativet



Figur 4. Forslag til plankart med tilkomst fra øst. Se vedlegg 3 for større kart.

Tilkomst fra øst er kopla til Kveldssolvegen et stykke nord-øst for naustområdet i Eidsvågen (Hovlia småbåthavn). Forslaget forutsetter at Kveldssolvegen oppgraderes til tofelts veg med gang- og sykkelveg. Det er også rekkefølgekrav til at det må etableres gangbru ved krysset Skjønbergvegen – Ellingsøyvegen (i tråd med områderegulering for Kverve) med anledning av økt trafikk.

Plankartet viser offentlige kjøreveger (o_KV1, o_KV2, o_KV4 og o_KV5), samt KV3 som veg med annen eierform. I tillegg er det vist fortau o_FO, gang- og sykkelveg o_GS1. Det er regulert flere områder til naturformål (N1–N4), som skal holdes inngrepsfrie.

Hensynssoner

Begge alternativene inneholder flere hensynssoner som legger føringer for utbyggingen. Dette gjelder blant annet:

- frisiktsoner (H140)
- infrastruktursone for Hamnsundsambandet (H190)
- faresoner for ras- og skredfare (H310_1–H310_6)
- faresone for havnivåstigning/stormflo (H320)
- faresone for høyspenningsanlegg (H370)
- hensynssone bevaring kulturmiljø (H570)
- båndleggingssoner for automatisk fredete kulturminner (H730_1–H730_12)

Innenfor disse sonene gjelder særskilte restriksjoner og krav til dokumentasjon, sikring og eventuelle tillatelser, jf. reguleringsbestemmelsene kap. 9. Dette omfatter blant annet krav om sikringstiltak mot skred og kvikkleire, krav om tilstrekkelig sikkerhet mot havnivåstigning og stormflo, og restriksjoner knyttet til kulturminner og høyspenningsanlegg.

Eiendomsforhold:

Ifølge planbeskrivelsen eier forslagstiller Sandvikane Utvikling AS deler av arealet og har opsjonsavtaler for øvrige grunneiere som inngår i planen.

To fritidseiendommer innenfor planområdet kan bli berørt ved full utbygging. Av planbeskrivelsen går frem at det for én eiendom er inngått intensjonsavtale om kjøp, mens eierne av en annen er imot utbyggingen. Ved gjennomføring av byggetrinn 2 kan det bli aktuelt med ekspropriasjon av fritidseiendommen dersom minnelig løsning ikke kan oppnås.

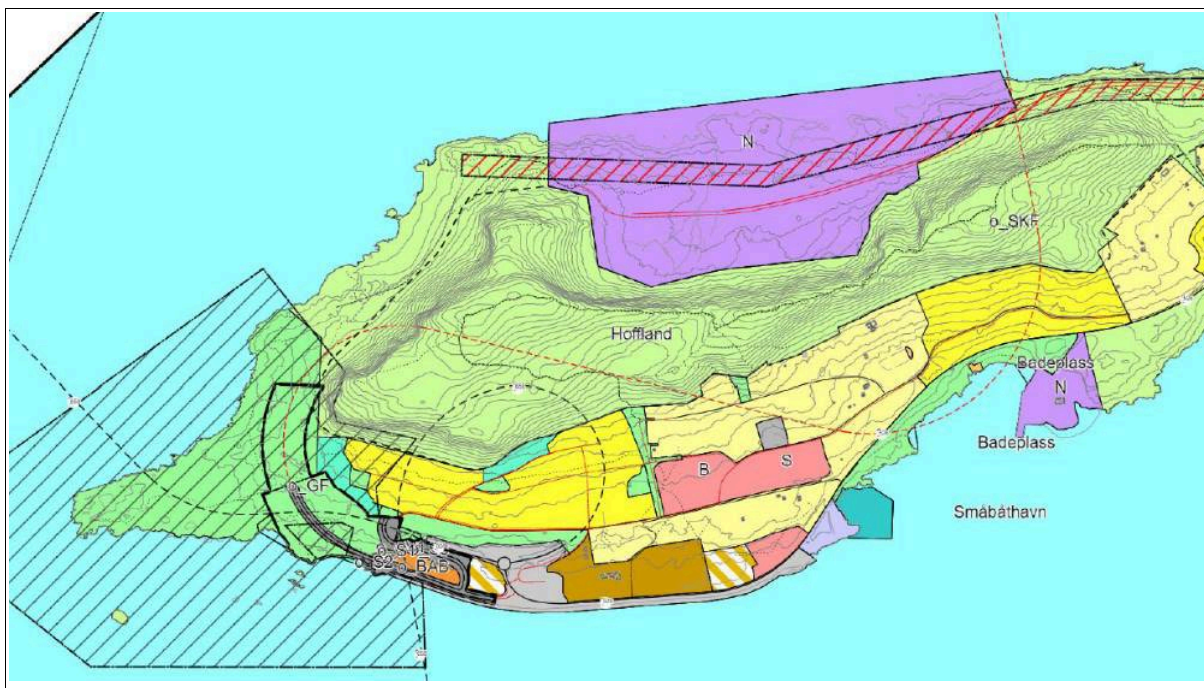
Forhold til overordna planer og føringer:

Ålesund 2040

Planområdet er avsatt til næringsformål i kommuneplanens arealdel for Ålesund, vedtatt 09.03.2017 (Figur 5). Planforslaget er dermed i hovedsak i samsvar med overordnet arealbruk. Planforslaget avviker fra kommuneplanen når det gjelder tilkomstløsning ved at også vestlig tilkomst er fremmet som alternativ.

Kverveområdet har vært avsatt til næringsformål over lang tid, planområdet har ligget som næringsreserve i kommunale planer siden 1970-tallet. At arealet er avsatt til næringsformål i kommuneplanens arealdel er et tungtveiende planpremiss, men det avskjærer ikke kommunen fra å foreta en ny og mer detaljert vurdering av konsekvenser og interesseavveining i reguleringsplanen.

Kommunen er i gang med arbeidet mer rullering av kommuneplanen, i den forbindelsen er det krav til å vurdere også tidligere avsatte areal med utgangspunkt i bl.a. nye nasjonale føringer for arealbruk. De siste årene er nasjonale føringer for ivaretagelse av naturmangfold blitt tydeligere. I bl.a. nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027 fremheves det at kommunene skal legge større vekt på å begrense tap av naturmangfold og bruke oppdatert kunnskap om natur i arealplanleggingen. Dette innebærer også at tidligere areal avsetninger kan revurderes dersom ny kunnskap viser konflikt med viktige naturverdier. Herunder myr og særskilte naturtyper som kystlynghei som er utbrett i planområdet på Kverve.



Figur 5. Utsnitt av gjeldende kommuneplan, av 09.03.2017. Lilla areal er avsatt til næringsformål.

▲ Nord - Ikke i målestokk

Næringsanalyse

Det er etter administrasjonens vurdering et tydelig og dokumentert behov for nye næringsarealer i Ålesund kommune gjennom «[Kartlegging og analyse av næringsareal i Ålesund kommune](#)» utarbeidet av Asplan Viak i forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel i 2026. Særlig for ny arealkrevende virksomhet, industrivirksomhet, virksomhet med behov for kai og virksomhet som bør lokaliseres i C-område etter ABC-prinsippet.

Næringsanalysen viser at kommunen har en planreserve av næringsarealer, men at en stor del av denne består av små restarealer eller områder som i mindre grad er egnet for industriformål. Analysen peker på at det i praksis bare gjenstår fem nye industriområder av en viss størrelse, og at Kverve og Sperre er de eneste av disse med mulighet for kai. I tillegg har kommunen avsatt areal til havneutvikling med kai på Flatholmen. Alvika næringspark er et annet større næringsareal som er under regulering, men som ikke er i tråd med overordnede planer og ikke har tilgang til kai.

Kverve framstår som et av få arealer i kommunen som kan dekke behovet for større, sjønære og fremtidsrettede industriarealer.

Samtidig er området konfliktfylt, og planforslaget kan ikke realiseres uten betydelige negative konsekvenser for natur- og miljøverdier. Dette innebærer at saken må vurderes som en tydelig målkonflikt mellom næringsutvikling og vern. Næringsanalysen er klar over at kartleggingen har et ensidig fokus på næring, og at funnene må settes inn i en større helhet i regulerings- eller kommuneplan-arbeid.

PAKT

Næringsanalysen bygger på ABC-prinsippet, som også er lagt til grunn i PAKT (plan for areal, transport og klima i Ålesundregionen). Prinsippet innebærer at:

- A-områder er best egnet for virksomheter med mange ansatte og/eller mange besøkende

- B-områder er egnet for blanding av bolig og næring
- C-områder er best egnet for arealkrevende virksomheter og virksomheter med mye godstransport og tungtrafikk

Kverve har flere egenskaper som gjør området relevant som et C-område i et ABC-perspektiv:

- stort sammenhengende areal
- mulighet for kai
- egnethet for sjørelatert industri og logistikk
- avstand til de mest sentrale A- og B-områdene
- potensial for næringsklynge
- relativ nærhet til tettsted og arbeidsmarked sammenlignet med mer perifere alternativer

Dette samsvarer med PAKTs retningslinjer om at C-virksomheter bør lokaliseres til næringsområder utenfor eller i ytterkant av tettsteder og at slike områder bør ha god tilknytning til infrastruktur med tilstrekkelig kapasitet.

Samtidig legger PAKT til grunn at utbygging på myr og andre karbonrike områder som hovedregel bør unngås og at bedre utnyttelse av allerede utbygde arealer skal vurderes før nye grønne arealer tas i bruk.

Innkomne innspill til oppstart og planprogram:

Forslag til planprogram ble sendt på høring samtidig med varsel om oppstart i perioden 29.05.2024–10.07.2024. I høringsperioden kom det inn totalt 106 innspill til planoppstart og planprogram. Mange av innspillene fra private, lag og organisasjoner var negative til planarbeidet. Hovedtemaene i merknadene var:

- negative virkninger for friluftsliv og nærturområder
- tap av naturmangfold
- økt trafikk og redusert trafikksikkerhet for myke trafikanter
- trafikkutvikling på Ellingsøyvegen og i Ålesundstunnelene
- negative virkninger for bo- og oppvekstmiljø, herunder støy og annen forurensning

Innspillene er oppsummert og vurdert i planbeskrivelsen. Administrasjonen legger til grunn at disse temaene i hovedsak er fulgt opp gjennom konsekvensutredningene og vurderes som del av planforslaget.

Konsekvensutredning:

I planarbeidet er gjennomført et omfattende arbeid med konsekvensutredning i tråd med krav i fastsatt planprogram. Konsekvensutredningen er basert på delutredninger for de ulike fagtemaene naturmangfold, kulturmiljø, støy, friluftsliv, klimagassutslipp, landskap, (vedlegg 8 -14) og oppsummert i en samlet sammenstilling av KU-rapportene (vedlegg 6).

I tråd med metoden i M-1941 (Miljødirektoratet sin veiledning for konsekvensutredning) er det ikke foretatt vekting mellom fagtemaene i sammenstillingen. Prioriteringen mellom fagtemaene må gjøres av beslutningstaker.

Konsekvensutredningen oppsummerer konsekvensene for alternativene, 100 daa utbygging eller full utbygging innenfor planområdet, og tilkomst fra vest og øst. I tillegg er et nullalternativ (dagens situasjon) vurdert.

Samlet konsekvens av KU-tema er vurdert slik:

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				
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
Samlet konsekvens	1	Stor negativ	Stor negativ	Svært stor negativ	Svært stor negativ
Rangering	1	3	2	5	4
Grunngjeving for rangering					

Figur 6. Konklusjon i konsekvensutredning - samla konsekvens av planforslaget

Samlet vurdering av andre fagtema i konsekvensutredningen

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 friluftsliv	Negativ for bustadomr.	Negativ for friluftsliv
Rangering	1	3	2	3	2
Fylkesveg	1	Negativ	Nøytral	Negativ	Nøytral*
Rangering		3	2	3	2
VA-anlegg		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

Figur 7. Samlet vurdering av andre fagtema fra konsekvensutredningen

Samlet konsekvens av full utbygging av næringsarealet gir særlig svært store negative konsekvenser for naturmangfold og klimagassutslipp, samt store negative konsekvenser for kulturmiljø. Alternativene der kun 100 daa bygges ut, er vurdert som bedre en full utbygging for naturmangfold og delvis friluftsliv. I konsekvensutredningen er det vurdert at det samlet sett er liten forskjell mellom alternativene, men i KU-sammenstillingen er vestlig tilkomst vurdert som marginalt bedre enn østlig tilkomst. Hvilket alternativ som er best er avhengig av hvilke tema som vektlegges i avvegingen.

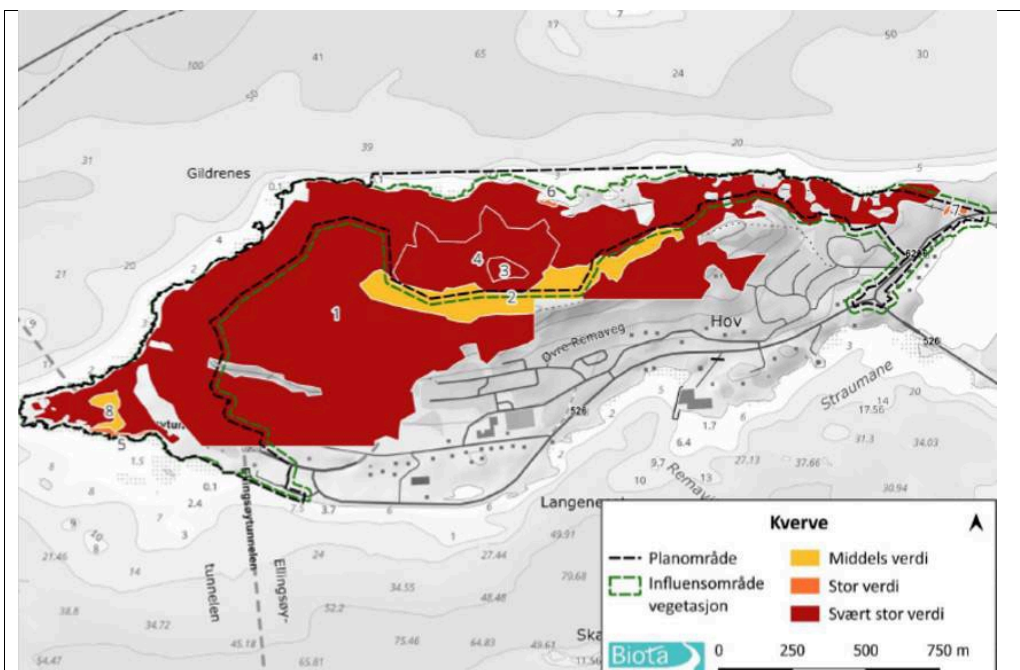
Naturmangfold:

Dette er et av planforslagets mest konfliktfylte tema. Det er utarbeidet en egen konsekvensutredning for naturmangfold og vannmiljø av Biota Naturkompetanse AS, datert 18.11.2025, etter Miljødirektoratets veileder M-1941.

Noen sentrale temaer er beskrevet i saksfremlegget, men vi viser også vedlagt KU der konsekvensene for naturmangfold er nærmere beskrevet (vedlegg 8).

Planområdet omfatter store naturverdier på land. Nesten hele området er registrert som kystlynghei, som er utvalgt naturtype etter naturmangfoldloven § 52 og forskrift om utvalgte naturtyper. I tillegg er det registrert myrområder, strandeng, skog og viktige funksjonsområder for fugl og flaggermus. Flere av naturtypene er rødlistet, herunder kystlynghei og atlantisk høymyr som sterkt truet (EN), og terrengdekkende myr som sårbar (VU), jf. Norsk rødliste for naturtyper 2018. Figur 8. viser verdikart for naturtyper på land i forhold til planområdet.





Figur 8. Verdikart for delområder på land - naturtyper. Rød = svært stor verdi

At kystlynghei er en utvalgt naturtype innebærer ikke et absolutt byggeforbud, men det innebærer et lovpålagt ansvar for å vurdere og synliggjøre hvilke virkninger et tiltak vil ha for naturtypen, og å legge vekt på disse i beslutningen. Offentlige myndigheter skal ta særskilt hensyn til forekomster av utvalgte naturtyper ved utøving av offentlig myndighet.

Etter naturmangfoldloven § 7 skal prinsippene i §§ 8–12 legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet, og vurderingen skal framgå av beslutningen.

Konsekvensutredningen viser at planforslaget vil medføre omfattende inngrep i natur på land, og i mindre grad i sjø. De viktigste virkningene er direkte arealbeslag, fragmentering av sammenhengende naturområder, tap av leveområder for fugl og flaggermus og økt samlet belastning på økosystemet. Kunnskapsgrunnlaget vurderes som godt, jf. naturmangfoldloven § 8.

Konsekvensutredningen vurderer også den samlede belastningen på naturtypen og økosystemet, jf. naturmangfoldloven § 10. Det legges til grunn at utbyggingen, sammen med tidligere inngrep og andre planlagte tiltak i området, vil gi økt samlet belastning på naturmiljøet på land. Dette gjelder særlig kystlynghei, myr og tilhørende funksjonsområder for arter. Utredningen viser til at området allerede er påvirket av tidligere utbygging på Ellingsøya, og at ytterligere nedbygging vil bidra til mer fragmentering og svekkelse av naturverdiene. For sjø er den samlede belastningen vurdert som mindre enn på land, og samlet konsekvens er vurdert som noe negativ.

Samlet konsekvens for naturmangfold på land er vurdert som stor negativ ved delutbygging på om lag 100 daa og svært stor negativ ved full utbygging på om lag 300 daa. For naturmangfold i sjø er samlet konsekvens vurdert som noe negativ for alle alternativer.

Utredningen viser at full utbygging vil medføre tap av et større myrområde på om lag 95,6 daa. I tillegg vil vesentlige deler av kystlyngheiarealene bli bygget ned eller få redusert økologisk funksjon. For en stor kystlyngheiforekomst i planområdet er direkte arealbeslag beregnet til om lag 124–220 daa, avhengig av alternativ. Tallene illustrerer omfanget for

sentrale naturforekomster, men utgjør ikke et samlet arealregnskap for all natur som blir berørt i planområdet.

Det er foreslått avbøtende tiltak, blant annet hensyn i hekke- og yngletiden, revegetering, begrensning av lysforurensning, håndtering av fremmede arter og skjøtsel av kystlynghei innenfor naturområde N1- N10 og i influensområdet Fjellsenden – Purkeskylet – Kverveaksla – Fjellsmyra. Det vurderes imidlertid at slike tiltak bare i begrenset grad kan redusere konsekvensene av de permanente arealbeslagene.

På bakgrunn av konsekvensutredningen vurderer administrasjonen at konsekvensene for naturmangfold må tillegges betydelig vekt i den videre planbehandlingen.

Landskap:

Planområdet framstår i dag som et i hovedsak naturpreget kystlandskap med få tekniske inngrep. Planforslaget innebærer en varig omforming fra naturområde til industriområde med store terrenginngrep, planering i to nivåer, kaifront og tilkomstvei. Konsekvensene for planområdet er vurdert i *Konsekvensutredning Landskap*, Nordplan, datert 02.03.2026 (vedlegg 14).

Konsekvensutredningen vurderer den samlede konsekvensen for landskap som middels negativ for alle alternativer.

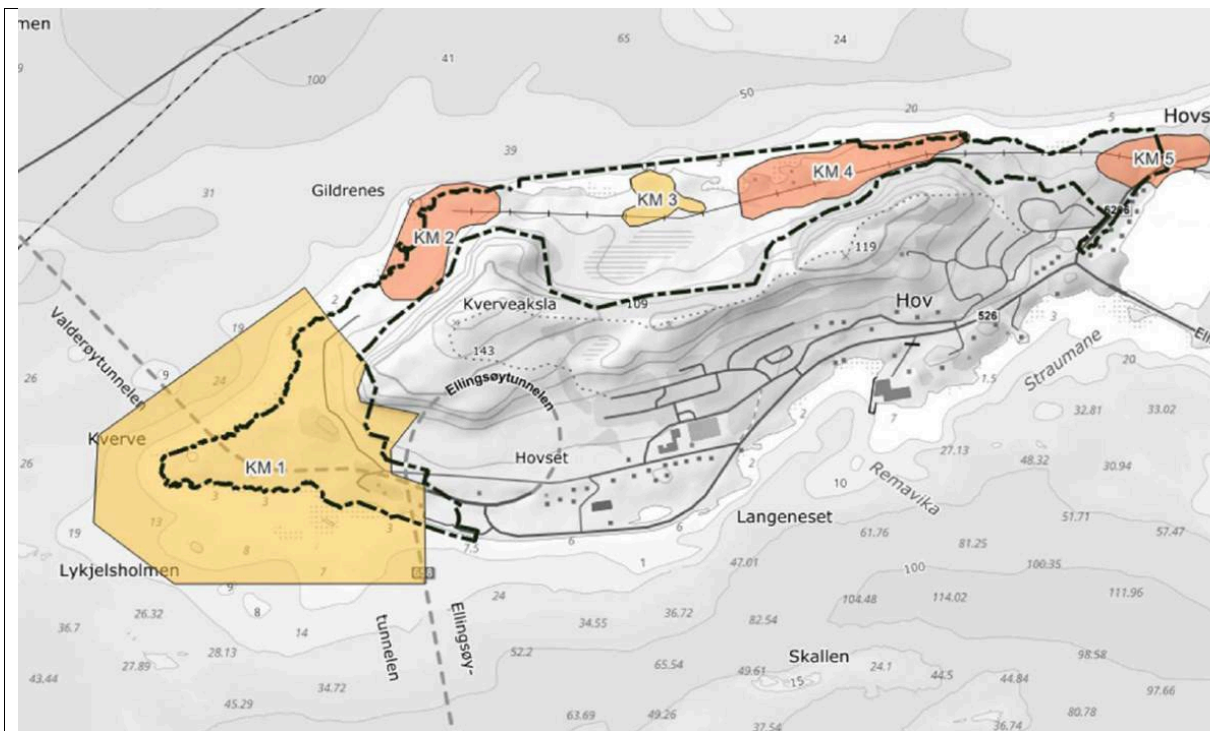
De viktigste landskaps virkningene er:

- nedbygging av strandsonen
- store skjæringer og fyllinger
- synlighet fra sjøen, Gildreneset, Buneset og Kverveaksla
- endret landskapskarakter fra naturpreget til teknisk og industrielt

Vestlig tilkomst er vurdert å ligge noe bedre i terrenget, med mindre terrengutslag enn østlig tilkomst.

Kulturminner og kulturmiljø:

Planforslaget kommer i konflikt med både automatisk fredete kulturminner og kulturmiljø fra nyere tid. Etter kulturminneloven er automatisk fredete kulturminner vernet mot inngrep. Det er utarbeidet en konsekvensutredning for kulturmiljø av Rådgejevande arkeologer Nordplan, datert 19.12.2025 (vedlegg 10). Vi viser også til utredningen der konsekvensene for kulturmiljø er nærmere beskrevet.



Figur 9. Oversyn over verdi og kulturmiljø. gul - middels verdi, rød - stor verdi

Konsekvensutredningen viser konflikt med:

- steinalderlokaliteter
- gravminner
- kulturmiljø ved Gildreneset og Sandvikane
- rester av hærkystbatteriet på Kverve

Samlet konsekvens for kulturmiljø er vurdert som stor negativ for alle utbyggingsalternativer.

Planforslaget legger opp til at arkeologiske utgravinger må være gjennomført før igangsettingstillatelse kan gis i berørte områder. Dette er et nødvendig rekkefølgekrav, men det endrer ikke at planen innebærer tap eller forringelse av kulturminneverdier.

Administrasjonen vurderer at kulturmiljøkonflikten er betydelig, men at den er godt beskrevet i konsekvensutredningen. Ved høring vil Møre og Romsdal fylkeskommune, som regional kulturmiljømyndighet, ha mulighet til å komme med merknader til hvordan fornminner er ivaretatt i forslaget.

Friluftsliv:

Store deler av området brukes i dag som tur- og friluftsområde. Kerveodden, Moldvika, Gildreneset og fjellryggen mot Kerveaksla er viktige nærturområder. Barnetråkkregistreringene viser at området brukes av barn og unge både i skole, barnehage og fritid. Konsekvensene for friluftsliv er beskrevet i KU-friluftsliv, Nordplan, datert 13.02.2026. (vedlegg 11).



Figur 10. Figur viser verdi for de 5 vurderte delområdene i KU 1- middels, 2- stor, 3 -noe, 4- svært stort, 5- middels

Konsekvensutredningen viser:

- redusert opplevelsesverdi i flere delområder
- barriereeffekter, særlig ved vestlig tilkomst
- tap av sti og naturpreg i deler av området
- redusert kvalitet i et mye brukt nærfriluftsområde

Samlet konsekvens for friluftsliv er vurdert til:

- noe negativ for alternativ 1 (delvis utbygging tilkomst fra øst)
- middels negativ or øvrige alternativer

For barns interesser vurderes vestlig tilkomst som mer negativ fordi den går gjennom de mest brukte friluftsområdene og skaper en ny trafikal barriere. Østlig tilkomst gir mindre direkte inngrep i de viktigste oppholds- og aktivitetsområdene, men har andre ulemper knyttet til trafikk og nærføring til boligområde.

Planforslaget inneholder avbøtende tiltak som turveg, krysningspunkter og enkel tilrettelegging i friluftsområdene FL1 og FL2. Administrasjonen vurderer at disse tiltakene er positive, men at de ikke oppveier tapet av dagens kvaliteter.

Klimagassutslipp:

Det er utarbeidet en konsekvensutredning for klimagassutslipp, Nordplan, datert 13.02.2026 (vedlegg 12). Konsekvensutredningen vurderer klimagassutslippene som svært stor negativ konsekvens for alle utbyggingsalternativer.

Det totale klimagassutslippet for plantiltaket er estimert til om lag 186 635 tonn CO₂-ekvivalenter. De største utslippskildene er:

- materialbruk til bygg og konstruksjoner
- energibruk i drift
- arealbruksendring
- grunnarbeider og infrastruktur

Det er i tillegg utført beregning av klimagassutslipp med Nibios nye verktøy "Klimagasskalkutoren" (vedlegg 13), der resultatet av fullt utbygget område øker med 5 529 tonn CO₂-ekvivalenter, noe som ikke endrer den samlede konsekvensvurderingen.

Planbeskrivelsen viser også til en egen analyse utarbeidet av Hofseth International AS (vedlegg 23) som vurderer at samlokalisering av virksomheten på Kverve kan gi betydelige utslippsreduksjoner gjennom redusert internttransport, mindre bruk av emballasje og overgang fra vei- og flytransport til mer sjøtransport. Analysen anslår at slike reduksjoner over tid kan være større enn de beregnede utslippene fra selve utbyggingen.

Administrasjonen vil understreke at det i denne plansaken er konsekvensene av den regulerte arealbruken som skal vurderes. Eventuelle framtidige gevinster knyttet til bestemte virksomheter er ikke fullt ut sikret gjennom planvedtaket alene, og kan derfor ikke tillegges avgjørende vekt i vurderingen av planforslagets klimakonsekvenser.

Støy:

Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet en konsekvensutredning for støy, Sweco, sist revidert 19.08.2026 (vedlegg 9). Beregningene er basert på maksimal årsdøgntrafikk ved full utbygging. Utredningen konkluderer med at økning i støy ved tilkomstalternativ øst vil være noe negativ (om lag 1–2 dB), mens økning ved tilkomstalternativ vest vil være ubetydelig til liten (om lag 1 dB eller mindre).

I tråd med retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021) er målsettingen å begrense støybelastningen for støyfølsom bebyggelse. Rød støysone er en restriksjonssone, og det bør som hovedregel unngås løsninger som medfører at flere boenheter blir liggende i rød sone. Gul støysone er en vurderingssone, der målsettingen er å begrense antall berørte boenheter og vurdere behovet for avbøtende tiltak.

Utredningen viser at det i området vil være boliger som ligger i gul støysone (>55 dB) og rød støysone (>65 dB). Forskjellene mellom alternativene er vist i tabellen under.

Alternativ	Boliger i gul støysone	Boliger i rød støysone
Nullalternativet	93	6
Tilkomstveg fra øst	112 (+19)	14(+8)
Tilkomsveg fra vest	107 (+14)	12 (+6)

Begge utbyggingsalternativene medfører en økning i antall boenheter i gul og rød støysone sammenlignet med nullalternativet. Økningen er størst for tilkomstveg fra øst, der økt trafikk på Ellingsøyvegen og Kveldsolvegen vil kunne berøre boliger på Hoffland, Remvika og Hovlia. Tilkomstveg fra vest gir færre berørte boenheter i både gul og rød støysone, og vurderes derfor som det mest gunstige alternativet ut fra støyhensyn.

Det er ikke foreslått egne avbøtende tiltak for vegtrafikkstøy, da beregnet endring i støynivå er relativt begrenset. Dersom tilkomstalternativ øst blir valgt er det likevel krav til å vurdere skjerming av noen eksisterende boliger i form av lokale eller langsgående støyskjermer for to boliger i Nilsbakken i Hovliafeltet. Økningen i antall boenheter i gul og rød støysone lagt til grunn i konsekvensvurderingen og i vurderingen av alternativene.

Trafikk og infrastruktur:

Oppfølging av tredje utredningsalternativ:

Planutvalget vedtok i sak 115/24 den 01.10.2024 at det, i tillegg til tilkomst fra øst og vest, også skulle utredes et tunnelalternativ fra sør med tilknytning ved rundkjøringen mellom Ellingsøy- og Valderøytunnelen.

Dette er fulgt opp i trafikknnotat fra Norconsult datert 17.06.2025. I vurderingen er det blant annet sett på forhold knyttet til trafiksikkerhet, terrenginngrep, tilknytning til eksisterende veganlegg, gjennomførbarhet og kostnader. Det er vist til at løsningen vil kreve tilkobling ved eksisterende rundkjøring på rv. 658, og at dette må ses i sammenheng med Statens vegvesens arbeid med rv. 658 Ålesund–Vigra og framtidige løsninger for Ellingsøy- og Valderøytunnelen. Det er videre vist til at løsningen vil være anleggsmessig krevende, påvirke trafikkavviklingen på rv. 658 i anleggsperioden og medføre høye kostnader. På denne bakgrunn er tunnelalternativet ikke anbefalt videreført. Planforslaget som legges fram omfatter derfor bare tilkomst fra vest eller øst.

Trafikkvurdering

Det er utarbeidet trafikknnotat av Norconsult (vedlegg 15) som vurderer at fylkesvegnettet har tilstrekkelig kapasitet til den planlagte utbyggingen, både ved tilkomst fra øst og fra vest. For østlig tilkomst forutsetter dette oppgradering av fv. 6206 Kveldssolvegen.

Trafikknnotatet bygger på et anslag for trafikkgenerering fra næringsområdet, og legger til grunn om lag 450 kjøretøy i ÅDT i første byggetrinn og om lag 2000 kjøretøy i ÅDT ved full utbygging. Vurderingen bygger på at hoveddelen av trafikken til og fra området vil gå via Ellingsøytunnelen og Valderøytunnelen, og i mindre grad via Ellingsøyvegen lokalt.

Det er samtidig betydelig usikkerhet knyttet til framtidig trafikkgenerering, særlig for byggetrinn 2. Dette skyldes at det ikke er kjent hvilke virksomheter som eventuelt vil etablere seg i denne delen av området, og at ulike typer næringsvirksomhet kan gi svært ulik trafikkbelastning.

I planbeskrivelsen er det derfor, i tillegg til Norconsults anslag, gjort en egen vurdering av mulig maksimal trafikkbelastning. For første byggetrinn er Hofseth International AS den eneste kjente aktøren. Med utgangspunkt i om lag 300 arbeidsplasser er det i planomtalen vurdert at dette kan gi en årsdøgntrafikk på om lag 750 kjøretøy. Ved full utbygging er det i planbeskrivelsen vurdert at maksimal årsdøgntrafikk kan komme opp mot 3000 kjøretøy. Også dette anslaget er beheftet med betydelig usikkerhet.

På grunn av usikkerheten er det tatt inn rekkefølgekrav i planforslaget om at det skal utarbeides ny trafikkvurdering før det kan gis igangsettingstillatelse for terrengarbeid i byggetrinn 2. I den fortsatte planprosessen må klares ut hvordan en slik bestemmelse skal følges opp, derunder hvordan det sikres eventuelle nødvendige tiltak i vegnettet, tiltak for myke trafikanter og behov for ny støyvurdering.

Ellingsøytunnelen

Trafikkvurderingen legger til grunn at en betydelig del av trafikken til og fra næringsområdet vil ha retning mot Ålesund. For alternativet med tilkomst fra vest er det i trafikknnotatet forutsatt at om lag 50 prosent av trafikken fra næringsområdet vil gå via Ellingsøytunnelen. På bakgrunn av fremskrevet trafikkutvikling og forventet trafikkbidrag er det lagt til grunn at tiltaket vil gi en merkbar økning i trafikkbelastningen i tunnelen sammenlignet med dagens nivå.

Trafikknotatet viser samtidig til at Ellingsøytunnelen og Valderøytunnelen allerede i dag er ettløpstunneler med sterk stigning og relativt høy trafikkbelastning. Vurderingen av konsekvenser for Ellingsøytunnelen må derfor ses i sammenheng med Statens vegvesens overordnede arbeid med rv. 658 Ålesund–Vigra.

Ved offentlig ettersyn vil planforslaget bli sendt på høring til Statens vegvesen. Administrasjonen legger til grunn at konsekvenser for statlig vegnett, herunder tunnelene, vil være et sentralt tema i deres uttalelse.

Vår vurdering er at plangrunnlaget for trafikk og infrastruktur er tilstrekkelig utredet til at planforslaget kan sendes på høring og offentlig ettersyn. Samtidig foreligger det usikkerhet knyttet til framtidig trafikkgenerering, særlig for byggetrinn 2, og det er behov for nærmere avklaringer i den videre planbehandlingen om hvordan krav til ny trafikkvurdering, anleggstrafikk og eventuelle avbøtende tiltak skal følges opp i senere byggesaksbehandling.

VAO - infrastruktur

Det er utarbeidet VAO-rammeplan datert 29.01.2026 (vedlegg 16) for planområdet. Rammeplanen konkluderer med at utbygging er prinsipielt gjennomførbar, forutsatt at nødvendige tekniske tiltak gjennomføres og at løsningene detaljprosjekteres i senere fase.

For vannforsyning framstår tilknytning mot kommunalt nett i vest som best dokumentert og mest robust. Denne løsningen er vurdert å kunne ivareta ordinær vannforsyning og utvendig slokkevann. For tilknytning i øst foreligger det ikke tilstrekkelig dokumentasjon til å vurdere kapasitet for nødvendig slokkevann fra Ellingsøy vassverk.

For spillvann viser rammeplanen at avløp bør føres vestover til kommunalt renseanlegg RA7. Løsning via øst vurderes som lite aktuell, blant annet på grunn av manglende kapasitet i eksisterende pumpestasjoner og ledningsnett, samt behov for unødvendig mye pumping. Det må etableres interne pumpestasjoner i planområdet, og enkelte eksisterende strekk kan måtte oppgraderes ved detaljprosjektering. Før det kan gis godkjenning til tilknytning for nye utbyggingstiltak, må det dokumenteres at renseanlegg tilfredsstiller vilkårene i utslippstillatelsen fra Statsforvalteren.

Rammeplanen bygger på at prosessvann og prosessavløp fra fiskeforedlingsanlegg løses særskilt (eget anlegg), og disse mengdene er derfor ikke inkludert i de ordinære VA-beregningene. Dette må dokumenteres nærmere i senere fase.

For overvann legges det til grunn lokal håndtering så langt som mulig, kombinert med avledning til sjø. Det må etableres avskjærende grøfter, sandfang, stikkrenner og sikre flomveger. Valgte løsninger er ikke sikret med arealformål i plankartet, men det er rekkefølgekrav til å etablere tilstrekkelige VAO-løsninger i tråd med rammeplanen. Endelig dimensjonering og utforming må avklares i detaljprosjekteringen.

Massehåndtering

Planforslaget innebærer store terrenginngrep og betydelig masseuttak. Det er i planarbeidet utarbeidet en massehåndteringsplan av Norconsult, datert 13.02.2026 (vedlegg 17). I planmaterialet er det estimert et overskudd av fjellmasser på om lag 1,2 millioner m³ ved full utbygging. Størstedelen av masseoverskuddet vil oppstå i første byggetrinn.

Planbeskrivelsen legger til grunn at overskuddsmassene i hovedsak skal gjenbrukes, bearbeides og mellomlagres innenfor planområdet, og deretter transporteres ut sjøveien. Dette er begrunnet både med hensynet til ressursutnyttelse og med ønsket om å redusere belastningen på lokalt vegnett og nærmiljø.

Det er videre stilt krav om anleggsplan før igangsettingstillatelse kan gis. Anleggsplanen skal blant annet avklare logistikk, sortering, bearbeiding, lagring, ombruk og gjenvinning av masser, samt tiltak for å hindre avrenning, partikkelspredning og spredning av fremmede arter. Det skal også undersøkes om det finnes syredannende bergarter i massene. Det er lagt til grunn at hovedtyngden av massetransporten skal skje sjøveien, mens inntil 10 prosent kan transporteres på veg.

Anleggstrafikk er vurdert i planbeskrivelsen med utgangspunkt i massehåndteringen i første byggetrinn. Det er vurdert at dette ikke vil gi kapasitetsproblemer på vegnettet, men at lokalmiljøet i perioder kan oppleve transporten som negativt.

I den videre planbehandlingen bør det avklares nærmere hvordan bestemmelsene om anleggsplan og oppfølging av anleggstrafikk skal forstås og praktiseres, herunder om planbestemmelsene gir tilstrekkelig hjemmel for å styre omfang og fordeling av anleggstrafikk på veg.

Vurdering:

Tilkomstveg fra øst eller vest

Valg av tilkomstveg fra øst eller vest er et sentralt spørsmål i plansaken. Begge alternativene er konsekvensutredet og vurdert i planbeskrivelsen. Tabellen nedenfor oppsummerer hovedforskjellene med utgangspunkt i konsekvensutredningen og øvrige faglige vurderinger. Begge alternativene har betydelige negative konsekvenser, men på ulike tema. Det er ikke ett alternativ som kommer best ut på alle tema, likevel er alternativ med tilkomst fra vest vurdert som marginalt bedre i plandokumentene. Valget av tilkomstveg vil i stor grad bero på en avveining mellom ulike hensyn, og hvilket som er "best" er avhengig av hvilke tema som vektlegges.

På bakgrunn av vurderingene ovenfor anbefaler ikke administrasjonen ett alternativ framfor det andre ved 1. gangs behandling. Høringen vil kunne gi et bedre grunnlag for å vurdere alternativene opp mot hverandre før sluttbehandling.

Tema	Tilkomst fra vest	Tilkomst fra øst
Trafikk og overordnet vegnett	Vurderes som trafikkmessig mest gunstig fordi hoveddelen av trafikken forventes mot Ellingsøytunnelen og Valderøytunnelen. Gir mindre påvirkning på fv. 526.	Gir større belastning på lokalvegnettet østover, og krever oppgradering av Kveldssolvegen til tofelts veg med gang- og sykkelveg.
Støy for boliger	Kommer bedre ut for boligstøy enn østalternativet. Ingen tilsvarende overskridelser for etablert boligområde i anleggsfasen er beregnet.	Gir økt støybelastning for boliger i Hovlia. 11 boliger får om lag 2 dB økning, og 2 boliger mister stille uteoppholdsareal. I anleggsfasen er det også beregnet overskridelser av grenseverdi for flere boliger.
Friluftsliv	Gir større konflikt med friluftsliv, særlig fordi vegen går gjennom eller	Kommer bedre ut enn vestalternativet fordi viktige

	tett på viktige tur- og rekreasjonsområder.	friluftsområder i vest og nord blir mindre direkte berørt av tilkomstvegen.
Kulturmiljø/kulturminner	Gir større konflikt med kulturmiljø i vest, blant annet krigsminner og steinalderlokaliteter.	Vurderes samlet å gi noe færre konflikter enn vestalternativet, selv om også dette alternativet berører automatisk fredete kulturminner.
Naturmangfold	Kan gi større konflikt med myrområder og naturverdier i vest/nord, særlig ved enkelte alternativer.	Kommer noe bedre ut enn vest ved delvis utbygging, men forskjellene er ikke store.
Landskap	Vurderes noe bedre for landskap enn østalternativet, særlig ved delvis utbygging, fordi større areal i øst kan bli liggende urørt.	Vurderes å gi større terrenginngrep og mer fragmentering fordi vegen må føres gjennom større deler av området.
VA-løsning	Mer gunstig. Samordning med anbefalt VA-føring vestover vurderes som en fordel.	Mindre gunstig. KU-en peker på at vann og avløp helst bør føres vestover, og at løsning i øst er mer usikker med tanke på kapasitet.
Samlet vurdering	Bedre for trafikk, boligstøy og teknisk infrastruktur, men svakere for friluftsliv og kulturmiljø.	Bedre for enkelte hensyn knyttet til friluftsliv og kulturmiljø, men svakere på trafikk, støy for boliger og teknisk infrastruktur.

Barn og unge sine interesser:

Det er utarbeidet nye barnetråkkregistreringer fra Ellingsøy barne- og ungdomsskole, og det har vært medvirkning fra blant annet skole, barnehage og FAU i planprosessen. Kunnskapsgrunnlaget viser at planområdet og tilgrensende arealer brukes av barn og unge til lek, friluftsliv, ferdsel og undervisningsformål. Særlig Kverveodden, Gildreneset, Tuvikfjora og stinettet over Kverveaksla er framhevet som viktige nærfriluftsområder.

Planforslaget vil medføre negative virkninger for barn og unge ved at deler av dagens natur- og friluftsområder får redusert kvalitet og tilgjengelighet. Vestre tilkomstalternativ vil i større grad berøre de mest brukte friluftsområdene og etablere en ny trafikal barriere mellom boligområdene og utfartsområdene mot Kverveodden og Gildreneset. Østre tilkomstalternativ gir mindre direkte inngrep i de mest brukte friluftsområdene, men innebærer fortsatt utfordringer knyttet til trafikksikkerhet for myke trafikanter langs og kryssing av Ellingsøyvegen (fv 526)

Det er innarbeidet avbøtende tiltak i planforslaget, blant annet knyttet til turveger, kryssingspunkter, gang- og sykkeløsninger og enkel tilrettelegging i friluftsområder. Disse tiltakene vurderes å redusere deler av ulempene, men ikke å oppveie den samlede reduksjonen i opplevelsesverdi og brukskvalitet. Etter administrasjonens vurdering har planforslaget samlet negative konsekvenser for barn og unge, og det vestre tilkomstalternativ vurderes som mest belastende.

Økonomiske, juridiske og driftsmessige konsekvenser:

Det er aktuelt med utbyggingsavtale for veg, vann og avløp, jf. plan- og bygningsloven kapittel 17.

Planen regulerer flere offentlige anlegg, blant annet veg, gang- og sykkelveg, fortau og turveger. Dersom disse etableres som offentlige anlegg, vil det kunne gi fremtidige drifts- og vedlikeholdsoppgaver for kommunen.

Samla vurdering og konklusjon:

Planforslaget gjelder et større og strategisk viktig næringsområde som over lang tid har vært avsatt til næringsformål i kommuneplanen. Samtidig er dette et område med store natur-, landskaps-, kulturmiljø- og friluftsverdier. Saken innebærer derfor en tydelig interessekonflikt mellom hensynet til næringsutvikling og hensynet til miljø- og samfunnsverdier.

Etter administrasjonens vurdering er det dokumentert behov for større sjønære næringsarealer i Ålesund kommune, særlig for arealkrevende virksomhet og næringer med behov for kai. Kverve framstår som ett av få større sammenhengende arealer i kommunen som kan dekke et slikt behov.

Samtidig viser konsekvensutredningen at planforslaget vil gi store og dels svært store negative konsekvenser, særlig for naturmangfold på land, kulturmiljø, landskap, friluftsliv og klimagassutslipp. Dette er ikke konsekvenser som fullt ut kan avbøtes gjennom reguleringsbestemmelser eller tekniske tiltak.

Det sentrale spørsmålet ved 1. gangs behandling er likevel ikke om planen bør vedtas, men om planforslaget er tilstrekkelig opplyst og utredet til å legges ut til offentlig ettersyn. Administrasjonen vurderer at det foreligger et tilstrekkelig faglig grunnlag for å sende planen på høring, samtidig som det må understrekes at dette er en plansak med omfattende konflikt og betydelige negative konsekvenser.

Selv om planforslaget vurderes som tilstrekkelig utredet for offentlig ettersyn, er det flere forhold som det vil være viktig å få nærmere belyst gjennom høringen og i den videre behandlingen. Dette gjelder blant annet:

- avveiningen mellom østlig og vestlig tilkomst
- konsekvenser for naturmangfold og friluftsliv
- oppfølging av kulturminnehensyn og nødvendige arkeologiske avklaringer
- om rekkefølgekrav og avbøtende tiltak er tilstrekkelige
- oppfølging av trafikkbelastning på statlig og regionalt vegnett
- gjennomførbarhet av tekniske løsninger for trafikk og VAO

Kommunedirektøren anbefaler derfor at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring, samtidig som det understrekes at dette er et planforslag med omfattende, og til dels svært store, negative konsekvenser for naturmangfold, klima, kulturmiljø, landskap, friluftsliv og nærmiljø. Det forutsettes at høringen gir grunnlag for nærmere vurdering av planforslagets konsekvenser og avklaringer fra berørte myndigheter og andre høringsinstanser før endelig behandling.

Jon Steven Hasseldal
kommunedirektør

Silja Øvrelid
virksomhetsleder

Vedlegg:

1. Plankart - tilkomstveg fra øst 14.08.26
2. Plankart - tilkomstveg fra vest 14.08.26
3. Planomtale, Sandvikane, Kverve, datert 18.08.26
4. FØRESEGNER Sandvikane, Kverve, 18.08.26
5. Konsekvensutgreiing 25.03.26
6. ROS-analyse, 24.03.26
7. KU naturmangfold og vannmiljø - Biota
8. KU Fagrapport Støy
9. KU, kulturmiljø
10. KU, friluftsliv, 13.02.26
11. KU, klimagassutslipp
12. KU, klimagassutslipp - Klimagasskalkulator, utslipp fra arealbeslag (scenario 3 , fult utbygget næringsområde)
13. KU, landskap, 02.03.26
14. Trafikkvurdering, 17.06.25
15. VAO-Rammeplan
16. Massehåndteringsplan
17. Evaluering av vind, strøm og bølgeforhold ved Ellingsøya
18. Skredfarevurdering
19. Steinsprangsimulering og vurdering av sikringstiltak
20. Myrsonderinger- datarapport
21. Områdestabilitet og innledende vurderinger
22. Analyse av potensiell klimagassreduksjon knyttet til Sandvikaprojektet, Hofseth As
23. Arkeologisk rapport Kverve
24. Hofseth Industriområde - nye bygg med areal, høyder og snittlinjer - oppdatertNP
25. 240255 LARK Område Sør 1_250
26. 240255 LARK Område Nord 1_250
27. Innspill til oppstartsvarsel og merknader til planprogram Kverve nord, Sandvikane - Offentlige
28. Innspill til oppstartsvarsel og merknader til planprogram Kverve nord, Sandvikane - Private, lag og organisasjoner