
FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR

Detaljregulering for Flatholmen øst

PlanID 2026001169, Ålesund kommune

FORSLAGSTILLER

Ålesundregionens havnevesen

EMNE

Planprogram

DATO / UTGAVE: 29.4.2026

DOKUMENTKODE: 10227539-01-PLAN-RAP-001



Multiconsult

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

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

RAPPORT

OPPDRAG	Flatholmen øst	DOKUMENT KODE	10227539-01-PLAN-RAP-001
EMNE	Planprogram	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	Ålesundregionens havnevesen	OPPDRAGSLEDER	Solveig Renslo
KONTAKTPERSON	Per Magnus Grødal	UTARBEIDET AV	Solveig Renslo
		ANSVARLIGE ENHET	10234031 Arealplan og landskap Region vest

REV.	REV. DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV
01	29.4.2026	Oppdatert etter oppstartsmøtet	SR	SÅ	SR
00	15.1.2026	Forslag til planprogram til oppstartsmøtet	SR	LML	SR

INNHALDSFORTEGNELSE

1	Innledning	6
1.1	Bakgrunn og formål med planarbeidet	6
1.2	Krav om konsekvensutredning.....	6
1.3	Hensikten med planprogrammet.....	6
1.4	Tiltakshaver/forslagsstiller og plankonsulent/rådgiver	6
2	Beskrivelse av området, eksisterende situasjon.	7
2.1	Plangrense	7
3	Gjeldende planer, retningslinjer og føringer.....	9
3.1	Statlige føringer	9
3.1.1	Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging	9
3.1.2	Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging.....	10
3.1.3	Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging	10
3.1.4	Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024), fastsatt 20.12.2024	10
3.1.5	Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995), fastsatt 20.09.1995	10
3.1.6	Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, fastsatt 24.01.2025	11
3.2	Regionale planer	11
3.3	Kommuneplanens arealdel for Ålesund kommune.....	11
3.4	Reguleringsplaner i området	12
3.5	Pågående planarbeid	13
4	Planprosess, medvirkning og framdrift.....	14
4.1	Planprosess	14
4.2	Planprogram	14
4.3	Organisering av planarbeidet.....	14
4.4	Informasjon og medvirkning.....	14
4.5	Foreløpig fremdriftsplan	14
5	Beskrivelse av planforslaget.....	15
5.1	Lokalisering, alternativsvurderinger	15
5.2	Tiltakets innhold og utforming.....	15
5.2.1	Utforming og utnyttelsesgrad	15
5.2.2	Fylling i sjø.....	17
5.2.3	Kai og gjerde	17
5.2.4	Fjellhaller	17
5.2.5	Ulike alternative løsninger for utnyttelse	19
5.3	Grunnforhold	20
5.4	Anleggsfasen	20
5.5	Nullalternativet	21
6	Oversikt over tema som skal beskrives eller konsekvensutredes.....	22
6.1.1	Metoder og presentasjonsform	22
7	Omtale av tema som skal beskrives eller konsekvensutredes.....	23
7.1	Naturmangfold.....	23
7.1.1	Dagens situasjon	23
7.1.2	Antatte problemstillinger og utredningsbehov.....	23
7.2	Landskap	24
7.2.1	Dagens situasjon	24
7.2.2	Antatte problemstillinger og utredningsbehov.....	24
7.3	Kulturminner og kulturmiljø	24
7.3.1	Dagens situasjon	24
7.3.2	Antatte problemstillinger og utredningsbehov.....	24
7.4	Energi, vann og avløp, overvann	25
7.4.1	Antatte problemstillinger og utredningsbehov.....	25
7.5	Friluftsliv	25
7.5.1	Dagens situasjon	25
7.5.2	Antatte problemstillinger og utredningsbehov.....	27
7.6	Klimagassutslipp	28
7.6.1	Dagens situasjon	28
7.6.2	Antatte problemstillinger og utredningsbehov.....	28
7.7	Støy, støv og luftforurensing.....	28
7.7.1	Dagens situasjon	28

Planprogram

7.7.2	Antatte problemstillinger og utredningsbehov.....	28
7.8	Grunnforurensning	28
7.8.1	Dagens situasjon	28
7.8.2	Antatte problemstillinger og utredningsbehov.....	29
7.9	Vannmiljø.....	29
7.9.1	Dagens situasjon	29
7.9.2	Antatte problemstillinger og utredningsbehov.....	29
7.10	Naturressurser	30
7.10.1	Dagens situasjon	30
7.10.2	Antatte problemstillinger og utredningsbehov.....	30
7.11	Trafikk og transportbehov	30
7.11.1	Dagens situasjon	30
7.11.2	Antatte problemstillinger og utredningsbehov.....	30
7.11.3	Tilkost og trafikkmengde	30
7.12	Energiforbruk og energiløsninger	31
7.12.1	Dagens situasjon	31
7.12.2	Antatte problemstillinger og utredningsbehov.....	31
7.13	Virkninger som følge av klimaendringer	31
7.13.1	Dagens situasjon	31
7.13.2	Antatte problemstillinger og utredningsbehov.....	31
7.14	Helsevirkninger	32
7.14.1	Dagens situasjon	32
7.14.2	Antatte problemstillinger og utredningsbehov.....	32
7.15	Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett.....	32
7.15.1	Dagens situasjon	32
7.15.2	Antatte problemstillinger og utredningsbehov.....	32
7.16	Barn og unges oppvekstvilkår.....	32
7.16.1	Dagens situasjon	32
7.16.2	Antatte problemstillinger og utredningsbehov.....	32
7.17	Kriminalitetsforebygging.....	33
7.17.1	Dagens situasjon	33
7.17.2	Antatte problemstillinger og utredningsbehov.....	33
7.18	Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet.....	33
7.18.1	Dagens situasjon	33
7.18.2	Antatte problemstillinger og utredningsbehov.....	33
7.19	Lokal og regional utvikling	33
7.19.1	Dagens situasjon	33
7.19.2	Antatte problemstillinger og utredningsbehov.....	33
8	Forslag til utredningsprogram	33
8.1	Metode	33
8.2	Beskrivelse av tiltaket/planforslaget.....	33
8.3	Naturmangfold.....	34
8.3.1	Metode og kilder.....	34
8.4	Landskap	34
8.4.1	Metode og kilder.....	34
8.5	Friluftsliv	35
8.5.1	Metode og kilder.....	35
8.6	Klimagassutslipp	35
8.6.1	Metode og kilder.....	36
8.7	Vannmiljø.....	36
8.7.1	Metode og kilder.....	36
8.8	Støy.....	36
8.8.1	Metode og kilder.....	36
8.9	Lokal og regional utvikling	37
8.9.1	Metode og kilder.....	37
8.10	Risiko og sårbarhet	37
8.11	Oppsummering av tema som skal beskrives eller konsekvensutredes	38
9	Vedlegg.....	39

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål med planarbeidet

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

Containerterminalen i Skutevika ble sommeren 2024 flyttet til eksisterende havn på Flatholmen. Kapasiteten her er nå fullt utnyttet.

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

1.2 Krav om konsekvensutredning

Det er krav om konsekvensutredning fordi tiltaket omfatter nye utbyggingsområder som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og er over terskelverdien i vedlegg I og vedlegg II i forskrift om konsekvensutredninger. Dette gjelder vedlegg I pkt. 8 og vedlegg II pkt. 11k).

1.3 Hensikten med planprogrammet

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

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

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

1.4 Tiltakshaver/forslagsstiller og plankonsulent/rådgiver

Tiltakshaver: Ålesund havnevesen

Kontaktperson: Per Magnus Grødal

Plankonsulent

Multiconsult Norge AS er engasjert for å utarbeide Planinitiativ og planprogram.

Kontaktperson: Solveig Renslo

2 Beskrivelse av området, eksisterende situasjon.

Planområdet ligger ca. 2,5 km øst for Ålesund sentrum, jfr. **Error! Reference source not found.** under.

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

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



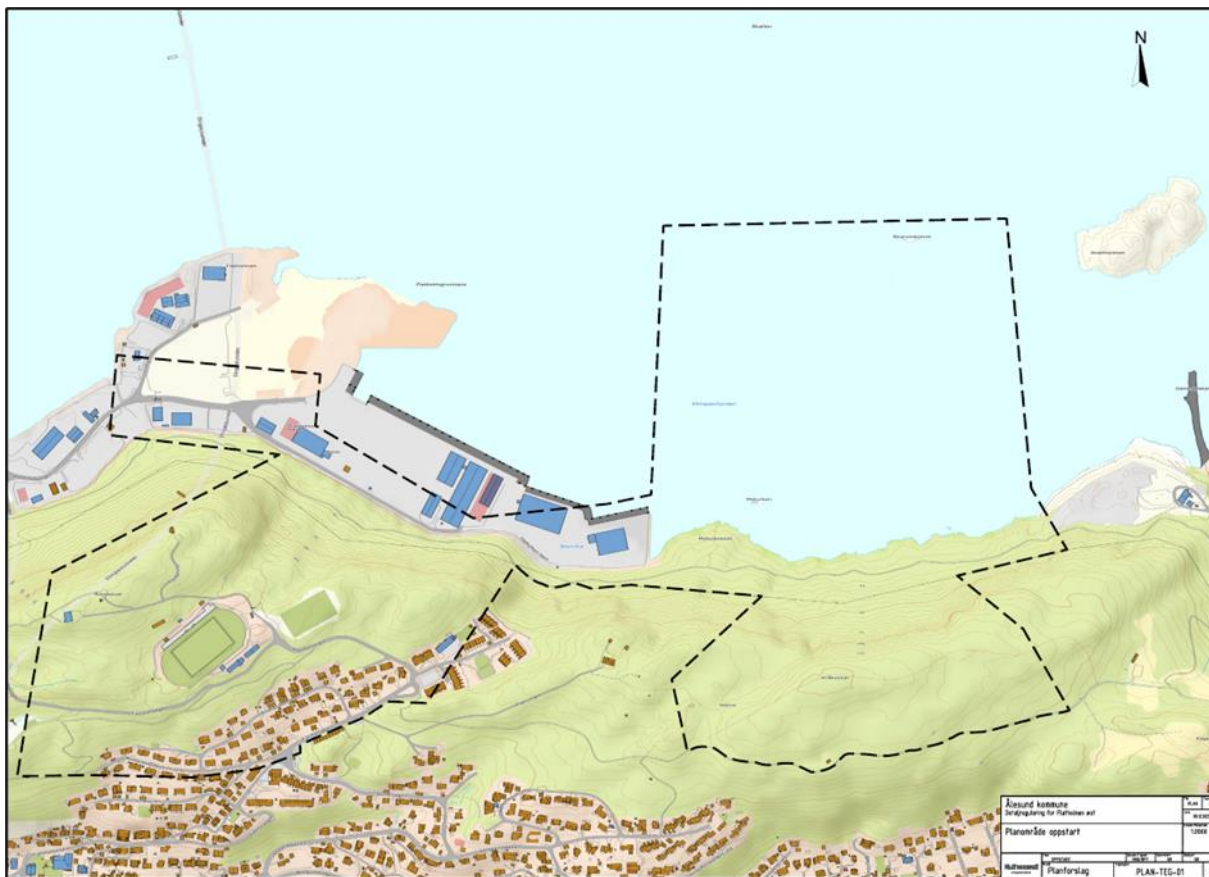
Figur 2-1 Oversiktskart med varslet plangrense.

2.1 Plangrense

Foreløpig planområde er ca. 1121,5 daa. Det inkluderer også areal til fjellhaller i tilgrensende område av eksisterende og planlagt havneareal, se Figur 2-2 under.

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

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



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

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

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

Det blir regulert i flere vertikalnivå plan, fjellhaller under bakken, fyllinger under havnivå og areal på bakken. Områdene innenfor varslet plangrense i sørlige deler er bare aktuelle for regulering av fjellhaller under bakken og tilkomst til disse. Det er ikke intensjonen å regulere friluftsområde på Aksla eller i bebyggelsen som er innenfor plangrensen. Regulering av fjellhaller reguleres under bakken, og vil da kunne gjelde samtidig med overflatereguleringsplan for friområdet. Hallene er foreløpig plassert, se figur 5.3 og figur 5.4.

3 Gjeldende planer, retningslinjer og føringer

Relevante lover

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

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

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

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

Statsforvalteren er forurensningsmyndighet.

Steinuttak og mineralloven

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

3.1 Statlige føringer

3.1.1 Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging

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

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

Samordning og samarbeid i planleggingen

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

Trygge og inkluderende lokalsamfunn

Legge til rette for gode oppvekstvilkår, universell utforming og medvirkning — med særskilt fokus på sårbare grupper.

Velferd og bærekraftig verdiskaping

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

Klima, natur og miljø for framtida

Planene skal bidra til lavutslippssamfunnet, verne naturmangfold, kulturminner, vann- og vassdragsmiljø, samt redusere transportbehov og utslipp.

Samfunnssikkerhet og beredskap

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

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

**3.1.2 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging.**

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

3.1.3 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging

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

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

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

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

Formålet er å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven, gi kommunene bedre grunnlag for å ivareta barn og unges interesser, samt bedre grunnlag for å vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre hensyn/interesser.

3.1.6 Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, fastsatt 24.01.2025

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

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

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

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

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

3.2 Regionale planer

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

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

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

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

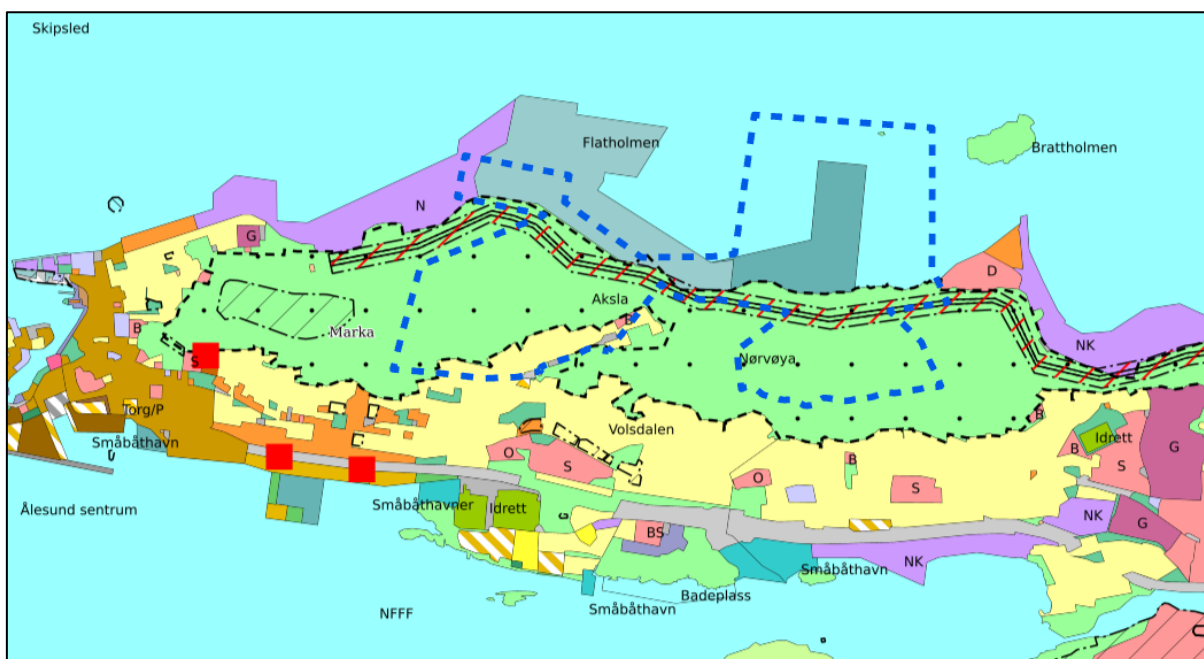
3.3 Kommuneplanens arealdel for Ålesund kommune

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

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

Arealformål i planen er:

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



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

3.4 Reguleringsplaner i området

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

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

4 Planprosess, medvirkning og framdrift

4.1 Planprosess

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

4.2 Planprogram

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

Forslag til planprogram skal sendes på høring til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner.

Forslag til planprogram også legges ut til offentlig ettersyn. Dette skal normalt skje samtidig med varsling av oppstart planarbeider

4.3 Organisering av planarbeidet

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

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

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

Kommunestyret vedtar reguleringsplanen.

4.4 Informasjon og medvirkning

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

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

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

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

Offentlig folkemøte_I forbindelse med varsel om oppstart og høring av forslag til planprogram, arrangerer tiltakshaver et åpent møte der naboer, velforeninger og brukere av friluftsområdet på Aksla blir særskilt invitert.

Når planforslag og konsekvensutredninger legges ut til offentlig ettersyn vil forslagstiller sammen med kommunen arrangere et nytt åpent møte.

Anleggsplan_I forbindelse med anleggsgjennomføringen skal en oppdatert informasjonsplan gjøres tilgjengelig for naboer via digitale medier.

4.5 Foreløpig fremdriftsplan

Det blir varslet oppstart av planarbeid våren 2026, med en høringsfrist på minst 6 uker.

Planprogrammet forventes fastsatt i august 2026, høring av plan og KU sommeren 2027. Endelig vedtak 2028.

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Lokalisering, alternativsvurderinger

Det utredes bare en lokasjon for utvidelse av havnekapasiteten på Flatholmen. Det vurderes som en fordel å utvide der det allerede næringsaktiviteter fra før. Lokaliteten er godt egnet på grunn av beliggenhet og samordningsmuligheter med eksisterende havn. Lokasjonen er avsatt til formålet i kommunedelplanen.

Det er derfor ikke vurdert andre alternativ for lokasjon.

Ulike alternativ for utnyttelse vil bli vurdert og det utredes derfor 3 forskjellige løsninger, se kpt. 5.2.1 under.

5.2 Tiltakets innhold og utforming

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

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

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

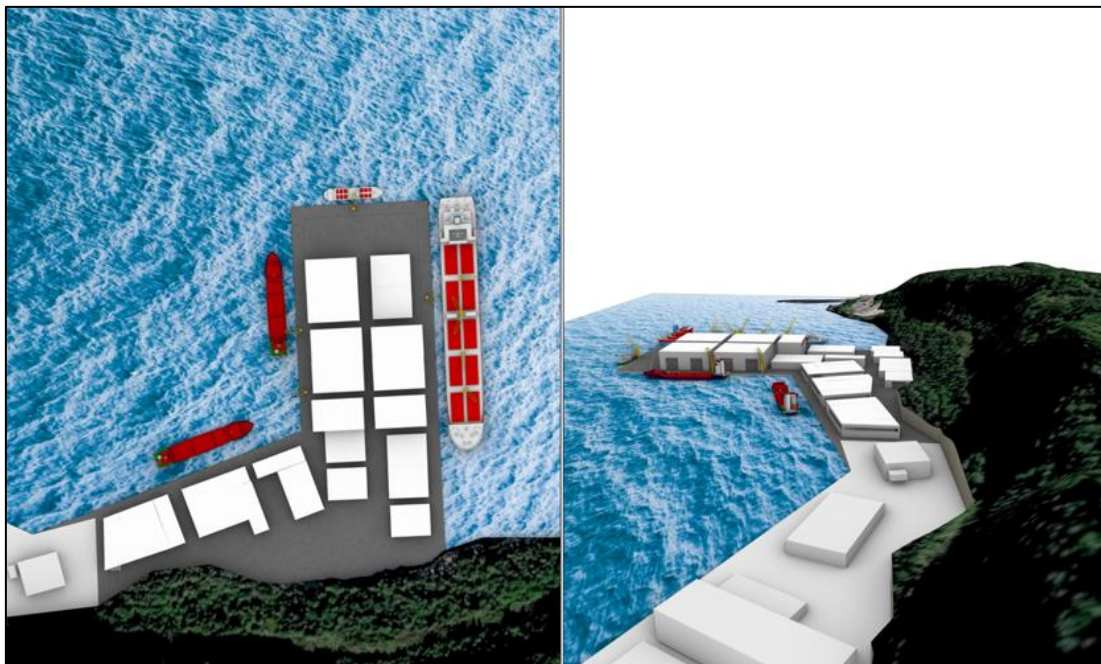
Det anslås at planen vil tilrettelegge for anslagsvis 100 nye arbeidsplasser. Hvilke konkrete virksomheter som skal etablere seg her er ikke avklart enda.

5.2.1 Utforming og utnyttelsesgrad

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

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

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



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

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

Det er planlagt en 15 meter bred kai langs hele industriområdet. Kaien etableres med påler på fyllingen. Nytt landareal, inkludert areal til kai er i kommuneplanen oppgitt til å være ca. 140 daa, se **Error! Reference source not found.** over. Det vurderes at arealet er stort nok til minst fem virksomheter.

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

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



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

5.2.2 Fylling i sjø

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

Det beregnes at det vil være behov for ca. 1,7 mill.m³ fyllmasser. Behov for fyllmasse er beregnet med topp fyllingsmasse kote +3 m. Utslag av fyllingsfot beregnes i planfasen, utslag blir regulert i eget vertikalnivå og konsekvensene vurderes i planfasen.

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

5.2.3 Kai og gjerde

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

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

Seilingsdybde ved kai skal være minst 10 meter.

Kaiområdet vil ha adkomstkontroll som sikres med gjerde.

5.2.4 Fjellhaller

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

Aksla

Planen legger til rette for at det kan lages fire fjellhaller med 50 m spennvidde og ca. 2000 m² halldimensjon. Disse hallene er planlagt i tilknytning til eksisterende næringsområde. Foreløpig er det bedriftene Salt og Bring som har fremmet et ønske om etablering inne i fjellet. Med halldimensjonene beskrevet ovenfor er det forutsatt at hallene kan etableres når terrenget passerer kote 100 m.o.h, gitt at sålen er lokalisert ved kote 5 m.o.h. Dvs. at det må etableres en eller flere adkomsttunneler før hallene kan etableres for å oppnå tilstrekkelig bergoverdekning og innspenning. Med denne forutsetningen må det først etableres 100 til 200 m lange tilkomsttunnel(er).



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

Kråkeskar

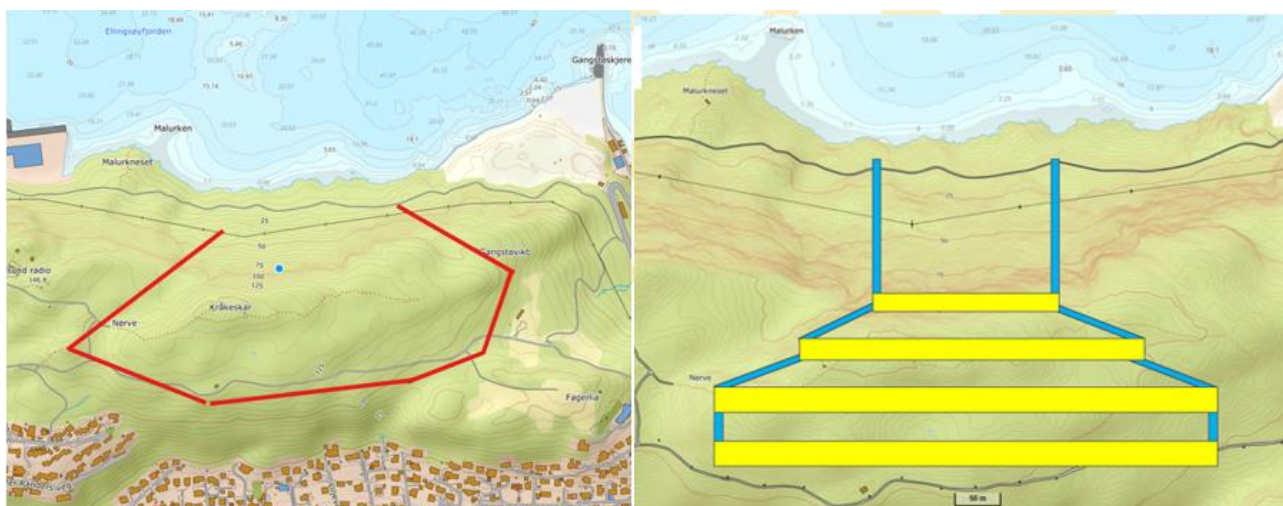
Det må drives en adkomsttunnel frem til bergoverdekningen er stor nok til at fjellhallene kan etableres. Av bergtekniske hensyn bør bergoverdekningen (vertikalavstand fra tunnelheng til dagen) være minimum halve spennvidden på hallene, og ideelt minimum spennvidden på hallene. Dimensjonene til fjellhallene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

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

Det må settes av en tilstrekkelig stor stabbe mellom nabohaller for å minimere stabilitetsutfordringer. Denne bredden anbefales å være rundt 20-40 m, men må optimaliseres når endelig utforming av hallene er bestemt. Basert på dette er det foreløpig antatt en total bredde på 200 m ved et anlegg bestående av fire fjellhaller, lengden av anlegget avhenger av valgt/ønsket

lagringsvolum og tilgjengelig plass innen plangrensene. Ettersom spennvidden til hallene foreløpig ikke er definert er det antatt at fjellhallene tidligst kan starte under kote 80, gitt at hallene er 50 m høy. Men det anbefales å påbegynne hallene når bergoverdekningen tilsvarer spennvidden, dvs. kote 105. Denne antagelsen er bare basert på økonomiske hensyn, og må tilpasses etter lagrings- og bruksbehovet når dette kartlegges.

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



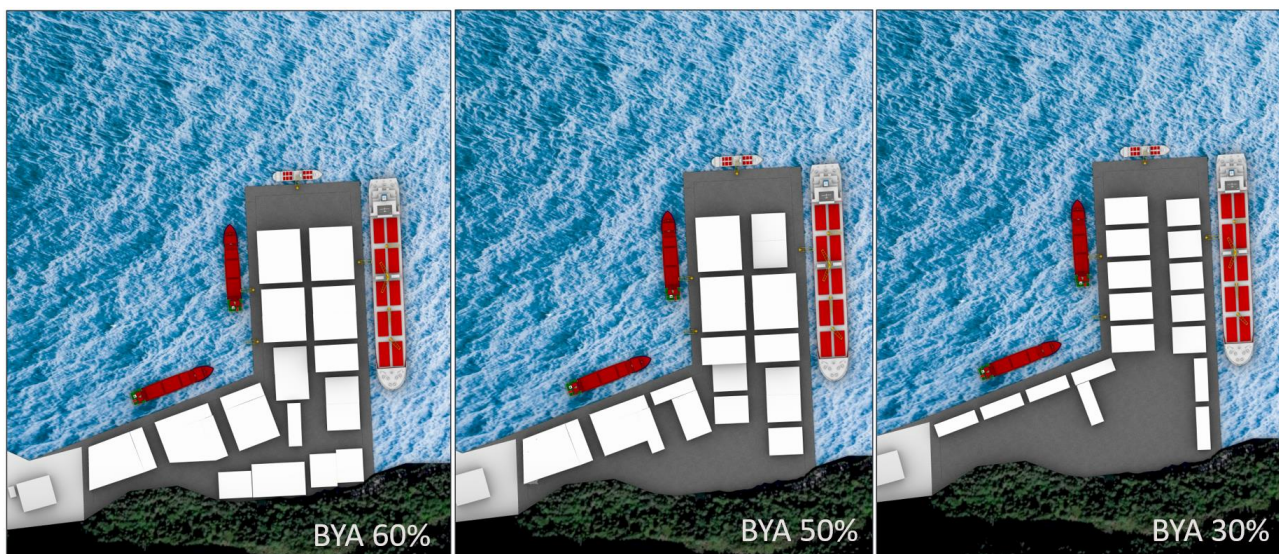
Figur 5-4 Foreløpig planavgrensning (rødt) Illustrasjon av tversgående fjellhaller (gult) og tunneler (turkis)

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

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

5.2.5 Ulike alternative løsninger for utnyttelse

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



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

5.3 Grunnforhold

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

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

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

5.4 Anleggsfasen

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

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

Det er ønskelig å bruke massene som sprenges ut fra fjellhallene til utfylling i sjø, men det er uklart hvor mye masse som kommer fra fjellhallene og hva som blir først i tid.

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

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

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

Trafikk

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

5.5 Nullalternativet

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

I dette planarbeidet legges følgende til grunn for nullalternativet:

Dagens miljøtilstand med bakgrunn i eksisterende kunnskap. Nullalternativet er nåværende situasjon, slik området brukes i dag.

6 Oversikt over tema som skal beskrives eller konsekvensutredes

6.1.1 Metoder og presentasjonsform

Metode

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

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

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

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

Presentasjonsform

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

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

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

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

7 Omtale av tema som skal beskrives eller konsekvensutredes.

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

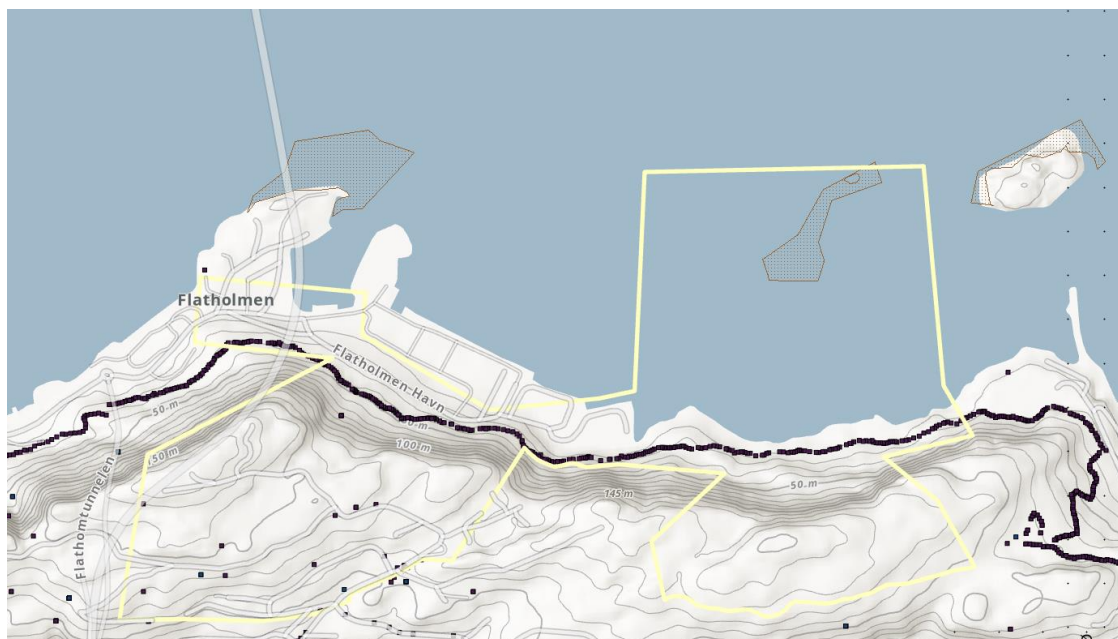
Konsekvensutredningen skal identifisere og beskrive de forhold som kan påvirkes av tiltaket, og vurdere hvilke vesentlige virkninger dette kan medføre for både miljø og samfunn.

7.1 Naturmangfold

7.1.1 Dagens situasjon

Eksisterende kunnskap om marint biologisk mangfold er ikke tilstrekkelig for å vurdere konsekvenser av planlagte tiltak. I de grunnere område kan det forekomme prioriterte naturtyper. Sjøområdet er registret som et regionalt viktig gytefelt for torsk og det er registret tareskogforekomster her. Kornkråke (trua art) er registret i nærområdet. Platanlønn, som er vurdert som fremmed art, er registret i strandkantområdet.

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



Figur 7-1 Naturmangfold. Tareskog (brunt) og fremmede arter (svart). Foreløpig plangrense (gult).

Kilde: Geonorge.no

7.1.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Sårbare arter, hekke-/rastelokaliteter, trekk korridorer; naturtyper (NiN); økologiske funksjonsområder.

Temaet vil konsekvensutredes, se kpt. 8.

7.2 Landskap

7.2.1 Dagens situasjon

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

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

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

7.2.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

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

Vurdere virkning av byggens plasseringer med hensyn på høyde.

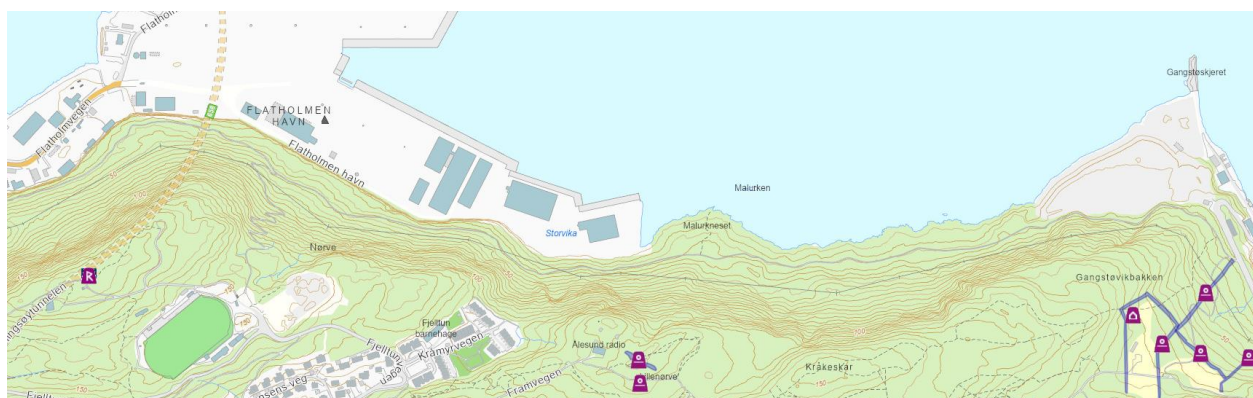
Temaet vil konsekvensutredes, se kpt. 8.

7.3 Kulturminner og kulturmiljø

7.3.1 Dagens situasjon

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

Kilde: Naturbase.



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

7.3.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

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

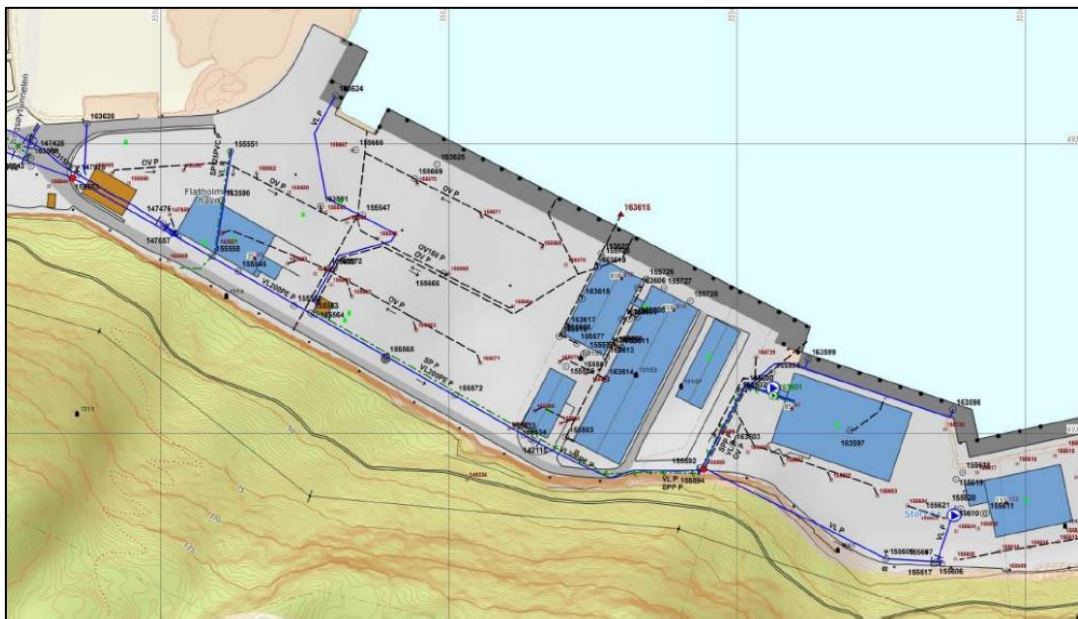
7.4 Energi, vann og avløp, overvann

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

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

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

Området ligger innenfor nedbørsfelt fra Aksla.



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

7.4.1 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

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

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

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

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

7.5 Friluftsliv

7.5.1 Dagens situasjon

Aksla er et lett tilgjengelig nærturområde med turveier, stier og utsiktspunkter. Området brukes intensivt til friluftsliv, rekreasjon og turisme, og har stor betydning for folkehelse og byens

attraktivitet. Den grønne strukturen fungerer som en buffer mot utbygging og gir viktige naturopplevelser i umiddelbar nærhet til sentrum.

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

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

Området der det er planlagt fjellhaller er nærturområde med utsiktspunkt mot blant annet havneområdene.



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

Kommunen skriver om forvaltning av statlig sikrede friluftslivsområder¹: *De statlig sikrede friluftslivsområdene kan på mange måter vurderes som «verneområdene for friluftslivet. Det er kommunene som har hovedansvaret for daglig drift og skjøtsel, og dessuten for å lage forvaltningsplaner for de statlig sikrede friluftslivsområdene.*

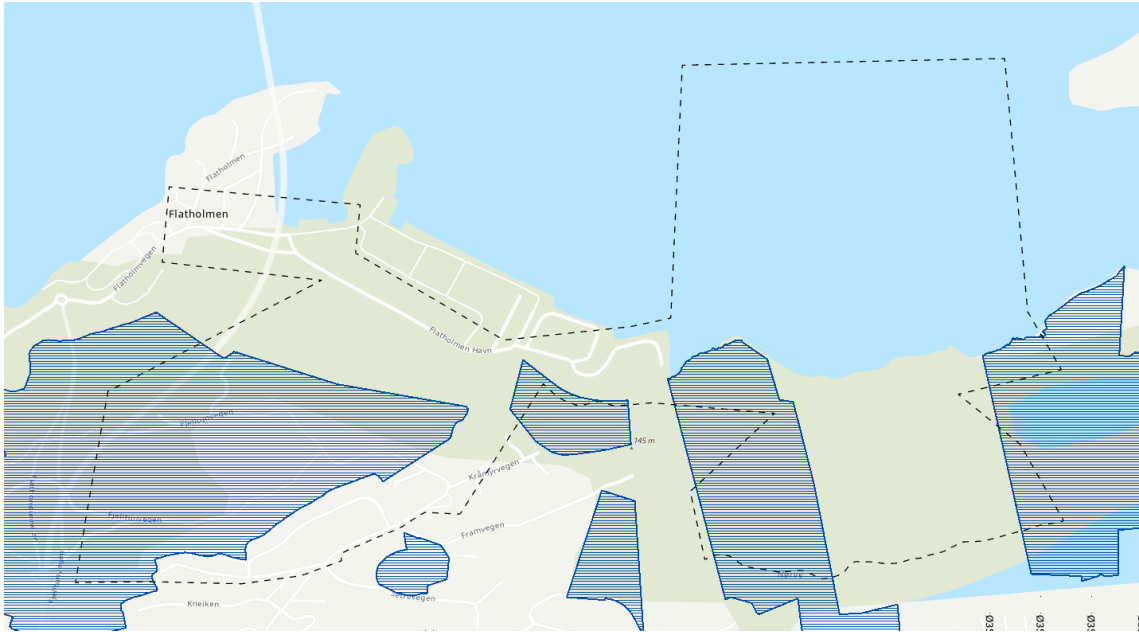
Kommunene har et ansvar for å ivareta områdene i kommunal planlegging og kan synliggjøre dem i arealplanene som anbefalt «hensynssone friluftsliv»

Det er avklart med overordnet myndighet jfr. brev fra Miljødirektoratet datert 19.9.2016. Her fremkommer det bl.a. følgende:

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

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

¹ <https://alesund.kommune.no/politikk-og-samfunnsutvikling/planane-til-kommunen/fag-og-handlingsplanar/tema-og-fagplanar/forvaltningsplanar-for-statleg-sikra-friluftsomrade.52980.aspx>



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

Potensielt tilgjengelig strandsone.

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

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



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

7.5.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Tiltakets påvirkning på bruken av nærområdet, konsekvenser med reduksjon av statlig sikrede friluftslivsområder, reduksjon av potensiell strandsone.

Temaet vil konsekvensutredes, se kpt. 8.

7.6 Klimagassutslipp

7.6.1 Dagens situasjon

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

Fornybare energiløsninger som bidrar til å redusere havnens CO2 utslipp.

7.6.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

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

Temaet vil konsekvensutredes, se kpt. 8.

7.7 Støy, støv og luftforurensing

7.7.1 Dagens situasjon

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

7.7.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

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

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

Det er forventet utslipp av CO₂ i driftsfasen, fra båter og landtransport.

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

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

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

Støy og lysforurensing konsekvensutredes, se kpt. 8.

7.8 Grunnforurensning

7.8.1 Dagens situasjon

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

7.8.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

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

Utredningsbehov:

Forurenset grunn og sjøbunn: Risiko for miljøgifter (metaller, oljeprodukter, PAH, PFAS) fra tidligere aktivitet eller fyllmasser.

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

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

7.9 Vanmiljø

7.9.1 Dagens situasjon

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

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

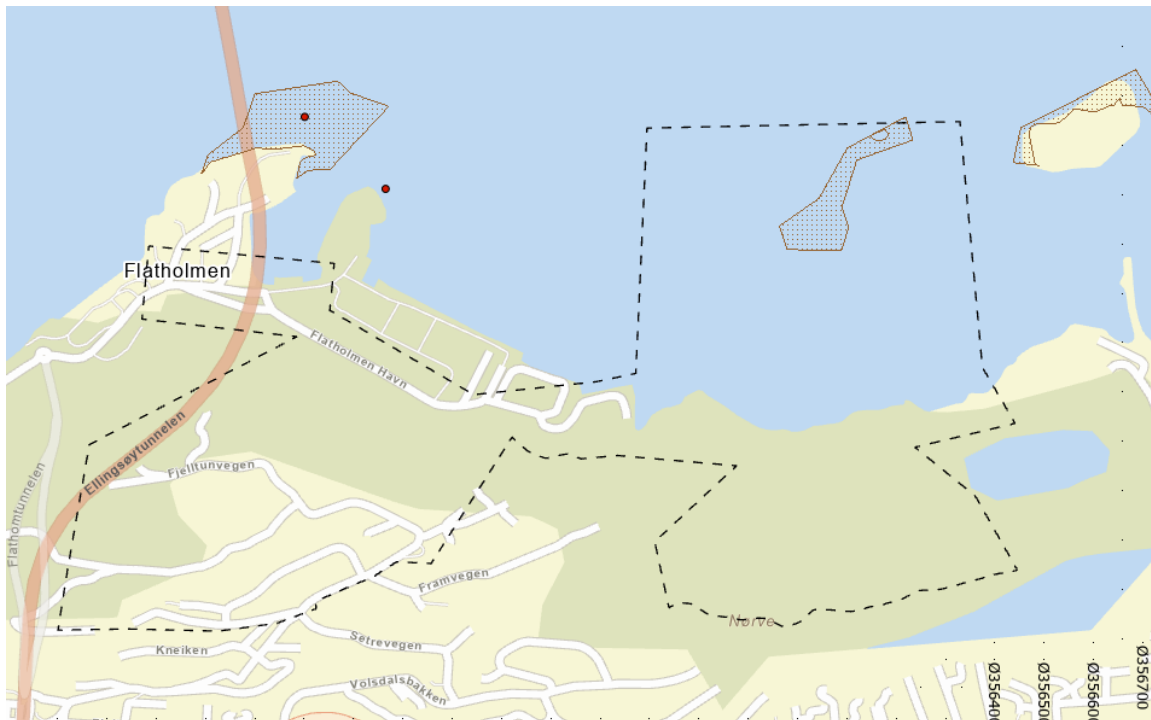
Området ligger i sone hvor kommunalt renseanlegg RA20 på Flatholmen per nå ikke oppfyller rensekrav i forhold til forurensningsforskriften.

Se kpt. 7.1 om marint naturmiljø.

7.9.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Tiltak som gjelder naturmangfold vurderes under marint naturmangfold. Risiko for forurensning, endringer i sedimentforhold og vannkvalitet som følge av tiltaket vurderes.

Temaet konsekvensutredes, se kpt. 8.



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

7.10 Naturressurser

7.10.1 Dagens situasjon

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

Det er ingen kjente registreringer ift. Fiskeriinteresser eller viktige mineralforekomster.

7.10.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

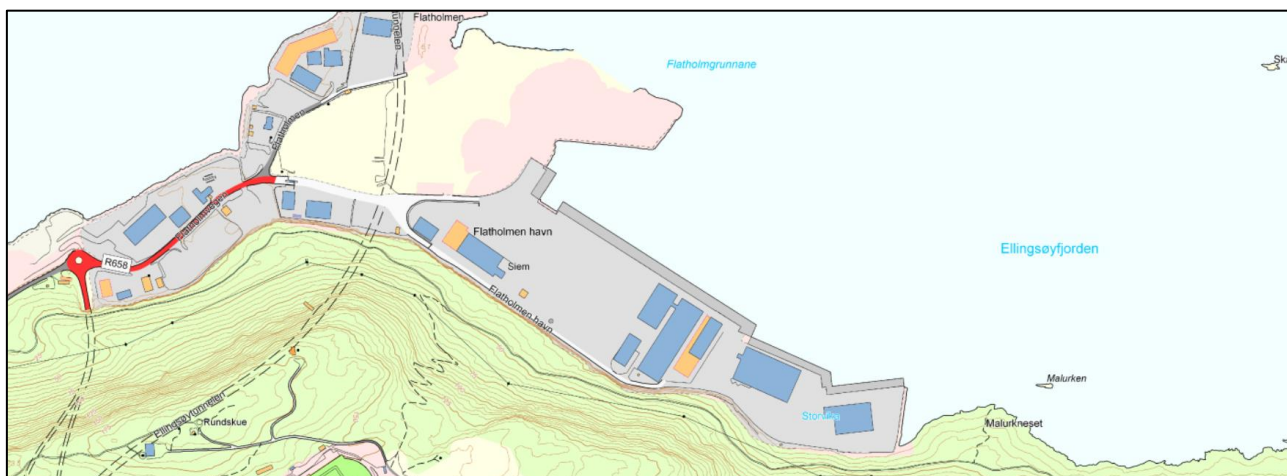
Ingen kjente problemstillinger eller særlige utredningsbehov.

7.11 Trafikk og transportbehov

7.11.1 Dagens situasjon

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

Den delen av RV 658 som er mellom rundkjøring og avkjørsel til Flatholmen havn har en ÅDT² på 2500. Andel lange kjøretøy er 50%. (Vegkart SVV, 2024).



Figur 7-8 Tilkomst fra RV 658 (rød farge) til eksisterende havneområde Flatholmen. Kilde: Statens kartverk

7.11.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Økt tungtrafikk og massetransport i anleggsfasen gir høyere risiko for ulykker, spesielt ved avkjørsel til havn og i rundkjøring.

7.11.3 Tilkomst og trafikkmengde

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

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

² Årsdøgntrafikk, forkortet ÅDT, er i prinsippet summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en vegstrekning (for begge retninger sammenlagt) gjennom året, dividert på årets dager, altså et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde. ÅDT beregnes normalt ut fra trafikktegninger på ulike dager gjennom året.

Antatte problemstillinger og Utredningsbehov

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

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

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

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

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

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

7.12 Energiforbruk og energiløsninger

7.12.1 Dagens situasjon

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

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

7.12.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

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

7.13 Virkninger som følge av klimaendringer

7.13.1 Dagens situasjon

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

7.13.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

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

7.14 Helsevirkninger

7.14.1 Dagens situasjon

Planområdet ligger i et sjøområde i Ellingsøyfjorden, uten eksisterende bebyggelse eller aktivitet som gir helserisiko.

Ingen kjente kilder til støy, luftforurensning eller forurenset sjøbunn i området.

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

7.14.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

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

7.15 Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett

7.15.1 Dagens situasjon

Det finnes en mindre tilkomst i form av en sti fra Aksla til Malurkneset som ligger innenfor planområdet.

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

7.15.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

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

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

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

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

7.16 Barn og unges oppvekstvilkår

7.16.1 Dagens situasjon

På Aksla finnes større grøntområder og Aksla stadion.

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

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

7.16.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

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

7.17 Kriminalitetsforebygging

7.17.1 Dagens situasjon

Ingen kjente utfordringer med nåværende kriminalitetsnivå.

7.17.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Havneområdet blir lukket for allmenn ferdsel.

7.18 Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet

7.18.1 Dagens situasjon

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

7.18.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

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

7.19 Lokal og regional utvikling

7.19.1 Dagens situasjon

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

7.19.2 Antatte problemstillinger og utredningsbehov

Temaet konsekvensutredes, se kpt. 8.

7.20 Forslag til utredningsprogram

7.21 Metode

Konsekvensutredningen skal baseres på metoden i Miljødirektoratets veileder M-1941 Konsekvensutredninger for klima og miljø ev. Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser for de utredningstema som inngår i denne.

Temaspesifikke metodekrav er angitt under det enkelte tema under.

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

7.22 Beskrivelse av tiltaket/planforslaget

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

Aktuelle underpunkter er f.eks.

- energibehov, -bruk, og -løsninger
- transportbehov/trafikk
- grunnforhold/geoteknikk/bergteknikk
- arkitektonisk og estetisk utforming
- universell utforming
- overvannshåndtering
- tiltak for å håndtere forurenset grunn

- renseløsninger (for industri)
- avfallsproduksjon m.v

De viktigste trekk ved tiltaket i driftsfasen skal omtales.

7.23 Naturmangfold

Tiltakets påvirkning skal utredes for sårbart fugleliv, naturtyper og økologiske funksjonsområder. Det utføres feltundersøkelse av marint biologisk mangfold. Tiltak skal vurderes i forhold til nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål.

7.23.1 Metode og kilder

- Kartlegging av hekkende og trekkende arter, særlig sårbare og rødlistede arter.
- Vurdere funksjonsområder: hekkeplasser, rasteplasser og næringsområder.
- Kartlegging av strandsonen, fjellområder og marine naturtyper etter NiN-systemet.
- Identifisere verdifulle naturtyper og eventuelle prioriterte naturtyper.
- Kartlegge sammenhengende grønnstruktur, korridorer og viktige habitater.
- Feltundersøkelser av bunnfauna, vegetasjon, fisk og eventuelle verneverdige arter.
- Vurdere effekter av fylling i sjø på hydrodynamikk og økosystem.

Viktige kilder

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

Miljømål som må vurderes

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

7.24 Landskap

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

7.24.1 Metode og kilder

Landskapsanalyse, kartlegging av dagens landskapskarakter og visuelle kvaliteter. Identifisere utsiktspunkter og viktige landskapsrom (Ellingsøya/Hovdeland, Borgeness veg, Kråmyra, nærturområder). Fastsette representative fotostandpunkter for visualisering (nær- og fjernvirkning). Vurdere sol/skygge-effekter og refleksjon fra bygninger og sjø. Beregne lysforurensning og nattbelysning. Bruke 3D-modeller for å vurdere ulike alternativer utforming og plassering av bygg. Vurdere materialbruk, farger og tilpasning til landskap.

Viktige kilder

Miljødirektoratets Naturbase (verneområder, friluftsområder). Kartverket (terrengmodeller, ortofoto). NIBIO kart (arealressurser). Kommunale planregistre (reguleringsplaner, landskapsanalyser). Artsdatabanken (for naturmangfold som kan påvirkes).

7.25 Friluftsliv

Tiltakets virkning skal utredes for friluftsliv og turområde, bruken av areal som er allment tilgjengelige, barn og unges interesser, universell utforming, sambindingslinjer for myke trafikanter/barrierer, påvirkning fra tiltaket for tema støy og lys og grense mot friluftsliv og strandsoner.

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

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

7.25.1 Metode og kilder

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

Viktige kilder: Miljødirektoratets Naturbase, Kartverket, Ålesund kommune

7.26 Klimagassutslipp

Aktuelle tema i Anleggsfasen

- Maskinbruk og sprengning: Dieseldrevne maskiner og sprengstoff gir betydelige CO₂-utslipp.
- Materialproduksjon: Betong og stål til kai og konstruksjoner har høyt klimafotavtrykk.
- Massehåndtering og transport: Lange transportdistanser med tunge kjøretøy gir store utslipp.
- Logistikkvalg: Hvordan valg av transportmiddel (bil vs. båt) påvirker utslippsnivået.

Aktuelle tema for driftsfasen

- Overgang fra bil til båt: Kan redusere utslipp per tonnkilometer, men avhenger av fartøyets drivstofftype.
- Elektrifisering av skip: Tilrettelegging for landstrøm og nullutslippsløsninger gir stor reduksjon i driftsfase.
- Mulighet for lavutslippsmaskiner i anleggsfasen: Biodiesel eller elektriske maskiner.
- Energibruk i fjellhall og næringsområde: Oppvarming, ventilasjon og drift av anlegg.

- Pendling til arbeidsplasser: Transportmønstre for 100 ansatte (bilandel vs. kollektiv).
- Skipstrafikk ved kai: Utslipp fra havneoperasjoner og ventetid.
- Materialvalg og konstruksjon: Klimafotavtrykk fra produksjon, transport og vedlikehold.
- Langsiktige utslippsgevinster: Reduksjon ved transportskifte og elektrifisering må veies mot anleggsutslipp.

7.26.1 Metode og kilder

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

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

7.27 Vannmiljø

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

7.27.1 Metode og kilder

Kartlegge sediment kvalitet og risiko for spredning, vannkvalitetens fysiske og kjemiske tilstand, strømforhold og hydrodynamikk (vurdere hvordan partikler spres ved fylling).

Miljødirektoratets veileder for vannmiljø vil benyttes.

Klassifisering etter vannforskriften (Vanddirektivet): økologisk og kjemisk tilstand.

Feltkartlegging ved behov (prøver av vannkvalitet, biologiske indikatorer).

Vurdere bruk av GIS-analyse av vannforekomst og påvirkningsfaktorer.

Aktuelle institusjoner å kontakte er Statsforvalter, NVA, havforskningsinstituttet og fiskeridirektoratet.

7.28 Støy

Området ligger nær rekreasjonsområder eller naturverdier der støy kan ha betydning for friluftsliv eller dyreliv. Støy kan også få betydning for boliger i området.

7.28.1 Metode og kilder

Kriteriene i M-1941 benyttes for vurdering av omfang og betydning.

Bruk av anerkjente beregningsmodeller (f.eks. Nord2000 eller tilsvarende) for:

-Byggefasen: anleggsmaskiner, sprengning og transport.

-Driftsfasen: havneaktivitet, skipstrafikk, ventilasjonsanlegg, trafikk til/fra området.

Beregningene skal vise ekvivalentnivå (Lden) og maksimalnivå (Lmax) ved nærmeste støyfølsomme bebyggelse og uteområder.

Visualisering: Støysonkart for bygge- og driftsfase.

Tiltaksvurdering: Tidsbegrensning, skjerming, støydempende utstyr.

7.29 Lokal og regional utvikling

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

Vurderer hvordan lokalsamfunnet påvirkes med hensyn på identitet og trivsel.

7.29.1 Metode og kilder

Verdikjedeanalyse: Kartlegge hvordan havneutvidelsen påvirker eksisterende og nye næringer (maritim industri, logistikk, havbruk og teknologi).

Klyngeanalyse: Vurderer potensial for synergier mellom nøkkelbransjer og mulighet for felles fasiliteter (verksteder, laboratorier og testområder).

Samfunnsanalyse: Vurderer konsekvenser for lokalsamfunn, identitet og trivsel (arbeidsplasser, bosetting og kulturmiljø).

Stakeholderintervjuer: Dialog med lokale bedrifter, næringsforeninger og offentlige aktører.

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

7.30 Risiko og sårbarhet

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

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

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

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

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

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

7.31 Oppsummering av tema som skal beskrives eller konsekvensutredes

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

Tabell 7-1 Oppsummering av tema som skal beskrives eller konsekvensutredes.

Tema	KU	Planbeskrivelse	Metode for utredning	Begrunnelse/kommentar
Tiltaksbeskrivelse	Ja	Ja	Ingen metode	Objektiv beskrivelse av tiltak og anleggsfase
Nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål	Nei	Ja	Vurdering opp mot vannforskriften, klimamål og naturmangfoldloven	Tiltaket berører sjøareal og kan påvirke miljømål
Naturmangfold	Ja	Ja	Feltkartlegging, Naturbase, Artsdatabanken, KU etter M-1941	Begrenset kunnskap om marint biologisk mangfold, registrert taeskog og kamskjell
Landskap	Ja	Ja	Landskapsanalyse, visualisering	Fylling i sjø endrer kystlinje og landskapsbilde
Kulturmiljø	Nei	Ja	Beskrivelse, evt. registrering i Askeladden	Ingen direkte konflikt med kjente kulturminner, marine kulturminner må undersøkes.
Friluftsliv	Ja	Ja	KU etter M-1941, kartlegging av bruk og tilgjengelighet	Tiltaket kan redusere tilgjengelighet til sjø og nærliggende grøntområder. Tiltaket kan påvirke bruk i anleggsfasen.
Klimagassutslipp	Ja	Ja	Beregning av utslipp fra anlegg og drift, KU etter M-1941	Store massetransporter og energibruk gir utslipp. Skipstrafikk gir utslipp
Støy	Ja	Ja	Beregning etter T-1442 og veileder, vurdering etter M-1941	Sprengning, anleggsmaskiner og havnedrift gir støy
Luftforurensning	Nei	Ja	Spredningsberegning (NILU-modeller), vurdering etter M-1941	Vurderer at tiltaket sammen med eksisterende virksomhet ikke gir betydelig økt belastning.
Grunnforurensning	Nei	Ja	Prøvetaking og analyse av sjøbunn	Vurderer at tiltaket ikke fører til at grunnen forurenses på en slik måte at det er risiko for helse og miljø.
Vannmiljø	Ja	Ja	Marint naturmangfold utredes under Naturmangfold	Tiltaket kan medføre overskridelser av grenseverdier for økologisk og kjemisk tilstand.

Tema	KU	Planbeskrivelse	Metode for utredning	Begrunnelse/kommentar
Naturressurser	Nei	Ja	Beskrivelse	Ingen vesentlige virkninger
Samisk natur- og kulturgrunnlag	Nei	Nei		Ikke aktuelt i dette området
Trafikk og transportbehov	Nei	Ja	Trafikkanalyse	Vurderer at trafikkøkningen som følge av tiltaket, særlig anleggfasen kan påvirke eksisterende trafikknett.
Energiforbruk og energiløsninger	Nei	Nei	Beregning av energibruk og vurdering av løsninger	Vurderer at tiltaket ikke medfører vesentlige virkninger for omgivelsene
Virkninger som følge av klimaendringer	Nei	Ja	ROS-analyse	Risiko for havnivåstigning, stormflo
Befolkningens helse	Nei	Ja	Vurdering av støy, luft og rekreasjon. ROS	Tiltaket kan påvirke helse og trivsel, men ikke i vesentlig grad.
Tilgjengelighet for alle	Nei	Ja	Beskrivelse	Vurdere gang- og sykkelveier
Barn og unges oppvekstvilkår	Nei	Ja	Beskrivelse	Utbyggingen berører ikke barn – og unge sin hverdag i vesentlig grad.
Kriminalitetsforebygging	Nei	Ja	Beskrivelse av sikringstiltak	Plantiltaket påvirker i mindre grad området der folk ferdes. Havneområde vil ha adgangskontroll.
Arkitektonisk og estetisk utforming	Nei	Ja	Se hen til vurderinger i KU landskap, og gi føringer som kan dempe fjernvirkningen.	Området har ingen nærhet til områder med særpreg eller historiske bygg. Det er tilstrekkelig med en vurdering i planbeskrivelsen.
Lokal og regional utvikling	Ja	Ja	KU etter M-1941, supplert av PBL-veilederen for dybde og presisering av samfunnsperspektivet.	Tiltaket har stor betydning for næringsutvikling og lokale arbeidsplasser både lokalt og regionalt.

Vedlegg

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

