



REGION ÅLESUND



PAKT

Plan for areal, klima og transport i Ålesundregionen

22.04.2022

Innhald

1	Samandrag	3
2	Bakgrunn	4
	2.1 PAKT – eit samarbeidsprosjekt	4
	2.2 Kva planen er og ikkje er – og korleis skal den brukast	4
	2.3 Kvifor treng vi denne planen?.....	5
	2.4 FN sine berekraftsmål som grunnlag	5
	2.5 Tidsperspektiv	6
3	Rammer for planarbeidet og samanheng med anna planarbeid	7
	3.1 Rammer	7
	3.2 Samanheng med anna planarbeid/ utviklingsarbeid	7
4	Mål og målkonflikhtar	8
	4.1 Mål	8
	4.2 Målkonflikt	10
5	Utfordringsbilde og utviklingstrekk	11
	5.1 Klimagassutsleppa.....	11
	5.2 Attraktivitet og folketalsvekst.....	12
	5.3 Teknologeutvikling i transportsektoren.....	13
	5.4 Trafikken i det sentrale byområdet	13
	5.5 Utfordringar med sentrale tunnelar	14
	5.6 Utfordringar og potensiale for kollektivtrafikken	15
	5.7 Sjøen som reiseveg	16
	5.8 Byspreiing og arealøkonomisering.....	17
	5.9 Teknisk infrastruktur	17
	5.10 Gå og sykle i regionen	19
	5.11 E39 Ålesund – Molde; utfordringar og potensiale.....	20
	5.12 Nordøyvegen.....	21
	5.13 Naturmangfaldskrisa og nedbygging av landbruksareal.....	22
	5.14 Klimarisiko/ ROS.....	23
	5.15 FN-evalueringa	25
	5.16 Atferd	26
	5.17 Planlegging for eit samfunn etter koronapandemien.....	27
6	Plantema	29
	6.1 Senterstruktur	29
	6.2 Bustadar	37
	6.3 Næringsareal og arbeidsplassar	41
	6.4 Transportsystem	44
	6.5 Landbruk	56
	6.6 Natur, kulturmiljø og landskap	57
	6.7 Risiko, sårbarheit og klimatilpassing	59
7	Strategiar	60
	7.1 Bakteppe for forslag til strategiar	60
	7.2 Strategiar - korleis nå måla	61
8	Planretningslinjer	66
9	Handlingsprogram	73
10	Kjelder	73
11	Vedlegg - kunnskapsgrunnlag	79

1 Samandrag

I Ålesundsregionen er det i åra framover venta folketalsvekst, noko som vil legge press på vegnettet og areala i området. Folketalsveksten vil primært skje i den eldre delen av befolkinga. Samtidig flyttar unge ut for å ta utdanning, og det er utfordrande å rekruttere folk med høg kompetanse til regionen. Regionen treng å bli meir attraktiv, både for innbygarane og næringslivet.

Arealbruk og transportsystem verkar gjensidig på kvarandre. Behovet for transport oppstår gjennom lokalisering av bustader, arbeidsplassar og andre funksjonar. Samtidig avgjer det etablerte og planlagde transportsystemet kvar det er aktuelt å bygge ut areal. Vegsystemet kring det sentrale byområdet i Ålesundsregionen er allereie hardt belasta, og det er behov for nye strategiar for at veksten ikkje skal gi meir kø og dårlegare framkomelegheit.

PAKT – plan for areal, klima og transport i Ålesundsregionen – består av to delar;

- denne planomtalen med mål, strategiar, retningslinjer og handlingsprogram,
- eit kunnskapsgrunnlag, som utgjer det viktigaste faglege grunnlaget for utforminga av strategiane i planen.

PAKT ser arealbruk og transport i regionen i samanheng, i eit klimaperspektiv, og med FN sine berekraftsmål som fundament. Sentralt i planen står berekraftsmål knytt til berekraftige byar og lokalsamfunn, infrastruktur og å stoppe klimaendringane. Også berekraftsmåla knytt til livet på land og i vatn er sentrale. Natur kan ikkje sjåast som ein uavgrensa ressurs ein fritt kan forsyne seg av, og tap av naturmangfald er ei akutt krise verda står over for, på linje med klimakrisa.

På bakgrunn av dette vil berekraftig mobilitet og effektiv arealbruk vere nøkkelord for ei god regionsutvikling i åra framover. Fortetting og betre utnytting av allereie nedbygd areal er sentrale grep i planen. Meir kompakt og effektiv arealbruk vil også gi mindre tap av dyrka mark og redusere klimagassutslepp som oppstår ved nedbygging av karbonrike område som skog og myr.

Ei meir effektiv utnytting av det vegsystemet vi allereie har, er både nødvendig og samfunnsøkonomisk gunstig. For å få til det, må det satsast tungt på å få fleire til å reise kollektivt, samkøyre, sykle og gå. Ei slik utvikling vil også vere positivt for folkehelsa og gi mindre klimagassutslepp.

Bandbyen Ålesund har ein smal tettbygd struktur som legg til rette for eit effektivt kollektivtilbod i den tettast befolka delen av regionen. Sjønær lokalisering av bebyggelsen kan gi grunnlag for meir sjøbasert person- og næringstransport, som igjen kan avlaste eit pressa vegsystem. I tillegg vil elektrifisering av sjøbasert transport bidra til å nå måla om redusert klimagassutslepp. Overgang til utsleppsfri og meir autonom sjøtransport er kostnadskrevjande å gjennomføre, men det blir viktig å stimulere til ei slik utvikling.

Dersom fleire skal gå, sykle og reise kollektivt må lokalisering av nye bygg og etableringar støtte opp under kollektivtransporten. Dette gjeld både bustadutvikling og arbeidsplassar med mange tilsette og/eller besøkande. Eit viktig grep i planen er å bygge tettare ved knutepunkt og senter. Kompakte sentrumsområde der fleire får gangavstand til det dei treng i kvardagen, legg også grunnlag for betre folkehelse og attraktive møteplassar. «Rullatoravstand» og universell utforming blir viktige omgrep i planlegginga framover, og folketalsprognosane som viser mest vekst i den eldre delen av befolkinga, støtter ei slik knutepunktsutvikling.

For å oppnå ei meir berekraftig utvikling av Ålesundsregionen er det avgjerande med eit breitt samarbeid mellom ulike aktørar i regionen. Dette speglar også berekraftsmål nr. 17 om samarbeid for å nå måla.

2 Bakgrunn

2.1 PAKT – eit samarbeidsprosjekt

Ålesundregionen med kommunane Ålesund, Sula og Giske er med sine ca. 85000 innbyggjarar den største byregionen i Møre og Romsdal og det niande største byområdet i landet (SSB 2021). Regionen har bak seg ei periode med sterk vekst i folketalet. Prognosane framover er meir moderate, men det er likevel venta vesentleg vekst. Veksten vil først og fremst skje i den eldste delen av befolkninga, og talet på unge er venta å gå kraftig ned. Veksten vil legge press på areal og transportsystem på tvers av kommunegrensene.

Plan for areal, klima og transport (PAKT) skal sjå arealbruk og transport i regionen i samanheng, i eit klimaperspektiv, og med FN sine berekraftsmål som fundament. Planarbeidet blir utført av kommunane i samarbeid med Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen.

2.2 Kva planen er og ikkje er – og korleis skal den brukast

PAKT skal definere mål og strategiar for den framtidige utviklinga i regionen, vurdere kvar veksten bør komme og korleis transportsystemet best skal kunne binde ulike område saman. Hensikta med planen er å samordne verkemiddel og tiltak innanfor areal- og transportplanlegging, slik at alle aktørar drar i same retning og får best mogleg effekt ut av satsingar og investeringar.

PAKT er ikkje ein brei klimaplan. Klimaaspektet i denne planen handlar først og fremst om korleis areal- og transportpolitikken kan bidra til å nå mål om reduksjon i klimagassutslepp.

PAKT blir utarbeidd som ein **interkommunal temaplan** (til samfunnsdelen av kommuneplanen) etter plan- og bygningslova §9-1 og §11-2. I tillegg skal den same planen vedtakast i fylkesutvalet som ein **regional plan**, etter plan- og bygningslova § 8-4.

Verken som interkommunal plan eller som regional plan vil PAKT bli juridisk bindande – berre retningsgivande. Men som regional plan kan PAKT gi fylkeskommunen og staten grunnlag for motsegn til kommunale arealplanar, dersom desse blir utarbeidd i strid med det ein har blitt samde om i PAKT. Då vil retningslinjene i planen vere sentrale, men også vedtatte mål og strategiar.

Motsegn skal berre nyttast i viktige konfliktsaker, for eksempel dersom konsekvensane av eit foreslått planforslag går mot nasjonale eller vesentlege regionale interesser. I praksis vil heimel for motsegn i slike saker oftast i allereie ligge nedfelt i anna regelverk, som i statlege planretningslinjer for samordna bustad- areal- og transportplanlegging eller i krav til jordvern.

For å få gjennomført strategiane i PAKT, er det ein føresetnad at dei blir konkretisert og utdjupa gjennom kommuneplanens arealdel og reguleringsplanar i den enkelte kommune. PAKT har ikkje tilbakeverkande kraft, og vedtatte arealplanar gjeld til dei blir erstatta av nye.

Også innan andre fagfelt og prosessar, både kommunalt og fylkeskommunalt, blir det viktig å ha med seg strategiane i PAKT. Dette gjeld til dømes ved utvikling av eigedomsstrategiar og lokalisering av offentleg tenestetilbod, utvikling av av kollektivtilbod og parkeringspolitikk, og ved revisjon av hovudplan for vatn og avløp.

2.3 Kvifor treng vi denne planen?

- **Bygge ein berekraftig og attraktiv region**
Regionen treng å utvikle seg i ei berekraftig og klimavenleg retning, og bli meir attraktiv både for innbyggjarar og næringsliv. Planen skal legge grunnlaget for auka attraktivitet, og bidra til berekraftige og klimavenlege løysingar som rustar regionen for framtida.
- **Folkehelse**
Transport og arealbruk heng saman med helse. Gode bumiljø med inkluderande, tilgjengelege og trygge møteplassar fremjar god livskvalitet. Måtane vi beveger oss på har direkte samanheng med helsetilstanden. Planen skal ta høgde for ei aldrande befolkning, og legge til rette for at fleire skal kunne nå tenester ein treng i kvardagen innanfor gangavstand. Planen skal legge til rette for meir gåing og sykling, og det skal bli lettare å ta helsevenlege val i kvardagen.
- **Samarbeid og overordna planlegging**
Arealplanlegging og transportbehov må vurderast ut over kommunegrensene, og ein må utnytte betre dei areala som allereie er bygd ut. Det ligg eit stort potensiale i godt samarbeid mellom offentlege instansar, private aktørar, akademia, frivillige organisasjonar og andre. Ei ramme for eit slikt samarbeid i regionen er etablert gjennom Ålesund Framtidslab U4SSC på NTNU Campus Ålesund. Skal vi nå berekraftsmåla, må vi samarbeide på tvers, og tenke region framfor kommune. Løysingar må sjåast i ein større samanheng, både lokalt, regionalt og globalt.

2.4 FN sine berekraftsmål som grunnlag

FN sine berekraftsmål er grunnlag for planen. Berekraftig utvikling handlar om å ta vare på behova til menneske som lev i dag, utan å øydelegge framtidige generasjonar sine moglegheiter til å dekke sine behov. Berekraftsmåla reflekterer dei tre dimensjonane i berekraftig utvikling; klima og miljø, økonomi og sosiale forhold.



Foto: Giske kommune

Arealbruk og transportsystem er to hovudtema i planen, og dei verkar gjensidig på kvarandre. Behovet for transport oppstår gjennom lokalisering av bustader, arbeidsplassar og andre funksjonar. Samtidig avgjer etablert og planlagt transportsystem kvar det er aktuelt og interessant å bygge ut.

Ein tilleggsdimensjon som får stadig sterkare fokus, er at vi ikkje lenger kan sjå på natur som ein uavgrensa ressurs ein fritt kan forsyne seg av. Tap av naturmangfald er ei akutt krise verda står over for, på linje med klimakrisa. Det største trugsmålet mot naturmangfaldet er nedbygging av areal. Betre utnytting av allereie nedbygd areal vil bidra til å bremse tapet av naturmangfald, og også redusere nedbygginga av dyrka mark.

På bakgrunn av dette vil berekraftig mobilitet og effektiv arealbruk vere nøkkelord for ei god regionsutvikling i åra framover. Dette omfattar sentrale berekraftsmål knytt til berekraftige byar og lokalsamfunn, infrastruktur og livet på land og under vatn. Tilrettelegging for meir bevegelse i kvardagen og god by- og stadsutvikling er også knytt til berekraftmålet om god helse og livskvalitet. Klima er eit gjennomgåande tema i planen; knytt til berekraftmålet om å stoppe klimaendringane. Og sist, men ikkje minst, står samarbeid for å nå måla heilt sentralt i PAKT-arbeidet.



2.5 Tidsperspektiv

Endringar i arealbruk skjer over lange tidsrom, og tidsperspektivet for ein plan som skal gi retningslinjer for framtidig arealbruk vil vere langsiktig, dvs ca 20-30 år. Samtidig må planen også ha eit kortare perspektiv. Både nasjonalt og globalt er det definert mål for reduksjon av klimagassutslepp innan 2030. Ein del endringar knytt til transport, til dømes som følgje av auka innfartsparkering, kan skje i løpet av få år.

Planen bør følgjast opp med fireårig revisjon, og årleg revisjon av handlingsprogrammet.

3 Rammer for planarbeidet og samanheng med anna planarbeid

3.1 Rammer

Internasjonale føringar og avtalar legg viktige rammer for PAKT. Særleg viktig er **FN sine berekraftsmål**, saman med **Parisavtalen**, som har som mål å redusere av globale utslepp så raskt som mogleg, og avgrensing av oppvarminga til «godt under to grader».

Nasjonale rammer følgjer av mellom anna **Statlege planretningslinjer for klima- og energi-planlegging og klimatilpassning**, som skal sikre reduserte klimagassutslepp ved heilskapleg tilnærming i verkemiddelbruken, herunder arealplanlegging, **Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging**, som mellom anna skal bidra til å utvikle effektiv trafikkavvikling og bærekraftige byar og tettstadar, **nasjonalt jordvernmål** om at omdisponering av dyrka jord ikkje skal overstige 3000 daa, og **Lov om klimamål (klimalova)** som skal fremje gjennomføringa av Noreg sine klimamål som ledd i omstillinga til lavutsleppsamfunnet i 2050.

Vidare fleire stortingsmeldingar, mellom anna **Nasjonal transportplan 2018-2029**.

Regionale rammer omfattar **fylkesplanen (2020)**, som er bygd opp rundt FN sine berekraftsmål, og der satsinga på samordna areal- og transportplanlegging er eit viktig punkt. **Regional delplan for attraktive byar og tettstader (2015)** har retningslinjer for lokalisering av handel og tenester for byar og tettstader i fylket. Denne blir erstatta av ny fylkesstrategi for byar og tettstader som er under utarbeiding no. Det er også under utarbeiding ny fylkesstrategi for transport, og ny fylkesstrategi for landbruk. Fylkesstrategiane er ein del av fylkesplanen. **Regional delplan for folkehelse (2013)** har som eit mål at alle skal kunne gå, sykle og køyre med låg risiko på veg til og frå daglege gjeremål og fritidsaktivitetar. Herunder ligg eit mål om å etablere sykkelnett inn til og i byar og tettstader og store arbeidsplasskonsentrasjonar.

Lokale rammer omfattar **Samarbeidsavtalen** mellom partane i PAKT, vidare **deltaking i FN-nettverket United for Smart Sustainable Cities (U4SSC)**, som gir føringar knytt til FN sine berekraftsmål, vurderingar og måloppnåing, og **kommuneplanar** for den enkelte kommune i plansamarbeidet. Her inngår grøen strategi, folkehelsestrategi, næringsstrategi og strategi for tenestutvikling og nyskaping, som er utarbeidd som ein del samfunnsdelen i Ålesund.

3.2 Samanheng med anna planarbeid/ utviklingsarbeid

PAKT står også i ein samanheng med fleire andre planprosessar og prosjekt som pågår i kommunane. Særleg kan nemnast arbeid med samfunnsdelen til kommuneplanane.

På meir detaljert nivå er ulikt utviklingsarbeid i bysentrum og tettstadane viktig, som utarbeiding av sentrumsplanar, byromssatsing og parkeringskartlegging i Ålesund. Også pågåande planprosessar knytt til E39 må nemnast.

Vidare vil Bypakke Ålesund, ny NTP 2022-2033 og fylkeskommunal kollektivsatsing definere viktige rammer for PAKT.

SMART PLAN- prosjektet, der PAKT er case, samverkar også med planprosessen til PAKT med omsyn til utvikling av digital tvilling til bruk i planprosessar.

4 Mål og målkonflikter

4.1 Mål

Den overordna målsettinga med plansamarbeidet PAKT er å legge til rette for berekraftig utvikling og ein godt fungerande bu- og arbeidsmarknadsregion, ved å stimulere til ei samfunnsutvikling som er klimavenleg, fremjar folkehelse, gir betre trafikktryggleik og legg til rette for gode byar og stadar.

Dette er konkretisert i følgjande delmål, kobla til FN sine berekraftsmål:

1. Klimavenleg utbyggingsmønster og transportsystem

Planen skal bidra til klimagassreduksjon i tråd med dei nasjonale måla, med 55% innan 2030, målt frå referanseåret 1990.

Planen skal legge til rette for eit utbyggingsmønster med arealeffektive og attraktive bustad- og næringsareal, som støttar opp om kollektivtransport. Transportsystemet skal knyte regionen og tilgrensande område saman på ein effektiv måte, gi god tilgang for alle og lavast mogleg behov for biltransport.

Samla vekst i persontransport i regionen skal takast med sykkel, gange og kollektivtrafikk (det reviderte nullvekstmålet). Byområdet skal vere leiande i regionen når det gjeld reduksjon av klimagassutslepp frå transportsektoren.



2. Attraktivt bysentrum og attraktive stadar

Ålesund bysentrum skal utviklast og styrkast som det urbane tyngdepunktet i regionen, og det skal leggest til rette for attraktive kommunesenter, bydelscenter og lokalsenter i heile regionen. Fleire daglege aktivitetar skal kunne skje innanfor eit avgrensa område.

Omsynet til sosial berekraft skal ivaretakast. Målet er å legge til rette for gode liv for alle aldersgrupper og sosiale lag, og eit sterkt og berekraftig næringsliv.



3. Berekraftig og effektiv mobilitet

Planen skal leggje til rette for berekraftig og effektiv mobilitet i byområdet og distrikta, og ei transportmiddelfordeling som bidrar til god folkehelse. Gode koplingar mellom ulike transportformer skal vektleggast. Regionen skal tilby eit godt og funksjonelt kollektivtilbod, og det skal stimulerast til delte løysingar for mobilitet.

Klimavenleg sjøbasert person- og godstransport skal styrkast, og det skal leggest til rette for fleksible teknologiske løysingar.



4. Berekraftig forvaltning av blågrøne område

Utbygging i regionen skal ta omsyn til naturmangfald, drikkevatt og andre naturressursar, viktige friluftsområde, kulturmiljø og kulturminne. Arealbruken skal legge til rette for grønne kvalitetar i nærområda og god tilgang på samanhengande natur- og friluftsområde.

Planen skal gi rammer for ei berekraftig og framtidretta landbruksnæring. Omdisponering av verdifullt jordbruksareal skal reduserast.



5. Samarbeid for å nå måla

Det skal leggst til rette for godt samarbeid mellom offentlege aktørar, næringsliv, akademia og andre aktørar i regionen, samt med tilgrensande kommunar og regionar, med mål om møte utfordringar innan areal-utvikling og transportsystemet.



4.2 Målkonflikt

Redusert transportbehov vs utvida felles bu- og arbeidsmarknad

Det ligg fleire målkonfliktar innebygd i målsettingane for PAKT. Ein klar målkonflikt er at ein på den eine sida skal oppnå klimanøytralitet og redusert transportbehov, og på den andre sida vil ta heile regionen i bruk i ein styrka felles bu- og arbeidsmarknad. Ein utvida felles bu- og arbeidsmarknad betyr auka pendling og lengre reiser, og dermed auka transport.

Denne målkonflikten finn ein også i overordna plandokument, som nasjonal transportplan NTP. Eit hovudmål i NTP 2022-2033 gjeld eit effektivt transportnett for personar og gods i heile landet. Eit anna hovudmål er å bidra til å oppfylle Noreg sine klimamål, gjennom mellom anna reduserte utslepp og arealbeslag. Målkonflikten blir sett på spissen ved at statens vegvesen i dei samfunnsøkonomiske analysane i vegprosjekt vektar auka trafikk positivt, medan ein i byvekstavtalar stiller krav om null trafikkvekst.

Kompakte senterområde vs utvikling av heile regionen

Ein annan målkonflikt i PAKT er målet om kompakte og transportreducerande senterområde med gangavstand til flest moglege daglege aktivitetar, kontra målet om utvikling av heile regionen. Størstedelen av areala i regionen vil ligge utanfor senter, og utvikling av kompakte senterområde inneber at utbygging i stor grad blir styrt mot desse. Dette gir ein desentralisert senterstruktur, og dermed vil det vere ei motvekt til rein sentralisering kring regionsenteret. Samtidig er det viktig å vere merksam på at den sterke nasjonale sentraliseringa til Osloregionen i denne samanhengen er det største trugsmålet for utviklinga i Ålesundregionen.

Jordvern vs fortetting

Mål om jordvern kontra mål om fortetting og kompakte senterområde er ein tydeleg målkonflikt i planen. Denne målkonflikten speglar seg også i to ulike statlege retningslinjer; den eine om jordvern og den andre om samordna bustad-, areal- og transportplanlegging. Tettstadar har ofte grodd fram der det var god landbruksjord, og særleg i områda utanfor det sentrale byområdet ligg det framleis landbruksareal inne i tettstadane. Målet om jordvern kan også kome i konflikt med utvikling av små lokalsamfunn i distrikta, og tilrettelegging for busetting i område med fråflytting. Den største delen av omdisponeringa av dyrka mark skjer likevel i samband med vegbygging og andre samferdselstiltak (SSB, 2020).

Fortetting vs trafikkstøy

Fortetting kan innebere ei målkonflikt med omsyn til vegtrafikkstøy og tilhøyrande redusert bukvalitet, då mange aktuelle område for fortetting ligg nær trafikkert veg. Kompakt senterutvikling må ta omsyn til denne problemstillinga.

Sjøbasert vs landbasert kollektivtransport

Det kan også ligge ein målkonflikt mellom utvikling av sjøbasert persontransport og styrking av kollektivtransport i form av buss på tilsvarende strekning. Det kan bli konkurranse om dei same passasjerane, og utfordring med finansiering av kollektivtilbodet totalt sett.

Nullvekstmålet vs transportbehov i distrikta

Det er vidare ein «innebygd» konflikt i nullvekstmålet, ved at det ikkje er realistisk at kollektivtransport kan dekke veksten i transportbehovet i utkantområda. Dette er fanga opp gjennom ei revidert målformulering av nullvekstmålet, der det er opna for ei soneinndeling der trafikken i byområdet får størst fokus. Dette kan sikre at trafikken i utkantane ikkje får same krav om å unngå trafikkvekst som meir sentrale område, der problema med kø, luftforureining og støy er størst.

5 Utfordringsbilde og utviklingstrekk

5.1 Klimagassutsleppa

Dei globale klima- og miljøutfordringane gjeld alle, og krev omstilling til eit samfunn der vekst og utvikling skjer innanfor naturen si eiga tålegrense. Klimautfordringa krev samordna innsats på tvers av alle sektorar.

Sjøfart og vegtrafikk er to store kjelder til klimagassutslepp i vår region. I tillegg er det eit stort punktutslepp av CO₂ frå avfallsforbrenningsanlegget på Grautneset, som tar i mot og gjenvinner energi av restavfall frå heile nordvestlandet.

Eit felt som tidlegare har fått lite merksemd er utslepp ved nedbygging av myr og andre karbonrike område. Slik nedbygging gir store klimagassutslepp, og er eit område med behov for betre kunnskapsgrunnlag og sterkare fokus.

Denne planen sitt bidrag vil knyte seg til arealbruk og tilhøyrande transportbehov, og handlar først og fremst om korleis areal- og transportpolitikken kan bidra til å nå mål om reduksjon i klimagassutslepp.

I Ålesundsregionen bidrar transportsektoren samla sett med 75% av dei direkte klimagassutsleppa, og er dermed den største bidragsytaren til utslepp.

Sjøfart har størst utslepp med 50%, og vegtrafikk står for 18%. Resten fordeler seg på luftfart og annan mobil forbrenning.

Kommunar med sjøareal får tillagt utslepp frå alle skip, også dei som berre passerer forbi. Dei fleste skip går til kai.

Utsleppa frå hurtigbåtane i regionen er høge, og inngår i desse tala.

Kjelde: www.miljodirektoratet.no
Sektorfordelte utslepp 2019



5.2 Attraktivitet og folketalsvekst

Ålesundsregionen har vekst i folketallet, men prognosane viser at fødselstalet vil gå ned, og at veksten først og fremst vil skje i den eldste delen av befolkninga. Med færre unge i regionen «å ta av», vil utfordringa med den sterke sentraliseringa av unge mot Oslo og dei store byområda forsterke seg. Dette er også peika på som ei av distrikta sine store utfordringar framover, i demografiutgreiinga *Det handler om Norge* (NOU 2020:15). For å sikre ung arbeidskraft i regionen er det ikkje berre nødvendig å stimulere utflytta unge vaksne til å vende tilbake til regionen; regionen må også klare å trekke til seg dei som ikkje har røter her.

Regionen har tradisjonelt sett eit sterkt næringsliv, men det er behov for utvikling og omstilling for å møte utfordringane framover. Dette er mellom anna knytt til digitalisering, grønn teknologi og styrking og utvikling av den sjøbaserte næringa.

For å møte utfordringane treng regionen å bli meir attraktiv, både for innbyggjarane og næringslivet. Og regionen har eit sterkt kort på handa; Ålesund by. Generelt er eit sterkt regionsenter attraktivt både for innbyggjarar og næringsliv. Som bysentrum har Ålesund i tillegg store arkitektoniske og historiske kvalitetar, noko som er ein stor ressurs med omsyn til attraktivitet.

For bu-attraktivitet er elles mangfald i arbeidsmarknaden viktig, gode og tilgjengelege tenester, variert bustadtilbod og tilgang på effektiv transport viktig. For næringsutvikling står tilgang på arbeidskraft og lokal infrastruktur og tilrettelegging sentralt. Samtidig verkar forhold som bransjestruktur og nasjonale og internasjonale konjunkturar sterkt inn på næringslivet.

Det sentrale byområdet er allereie belasta med høg trafikk. For å styrke attraktiviteten i bysentrum blir det avgjerande å unngå at folketalsveksten gir ein tilsvarende vekst i biltrafikken. Meir trafikk gir meir kø, støy og støv. I staden bør ein legge til rette for ein arealbruk og transportløyningar som bidrar til mindre kø, styrka kollektivtrafikk og gjer det meir attraktivt å ferdast ute. Ei slik utvikling av bysentrum er ikkje berre viktig for dei aktuelle bydelane, men for heile regionen.

Folketalet i Ålesundsregionen er 85.038 (2021). Fram mot 2040 er det venta å auke med ca +8000. (SSB, middelprognose 2020)

Størst vekst skjer i den eldste delen av befolkninga. Unge flyttar ut for å ta utdanning, og samtidig er det nedgang i barnefødselar for dei som bur her. Alderssammansetninga i regionen blir dermed blir endra.

Ålesund er ein drivar for veksten i regionen. Vestre del av regionen vekst mest, med bysentrum og Moa som sentrale tyngdepunkt. Her har ein det største folketallet i dag, og transportsystemet er allereie pressa. Pendling, næringstransport, handel og bruk av ulike tenester vil auke presset yttarlegare på transportsystem og areal i denne delen av regionen i åra framover.

Kjelde: Fylkesstatistikk/ SSB



5.3 Teknologit utvikling i transportsektoren

Transportsektoren står overfor eit teknologiske skifte, drive fram av utviklinga innanfor elektronikk, informasjon- og kommunikasjonsteknologi. Denne utviklinga vil mellom anna påverke korleis vi forflyttar oss. På mange felt skjer dei teknologiske og faktiske endringane skjer svært fort, medan ein på andre felt truleg står framfor ei lengre utviklingsfase før endringane blir implementert.

Det teknologiske skiftet i transportsektoren er vurdert av eit regjeringsoppnemnt ekspertutval i rapporten [Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet](#) (2019). Utvalet meiner samfunnet gjennom tilrettelegging for ny teknologi kan få betre mobilitet til ein lågare kostnad, løyse problem med utslepp, ulykker og kø, og auke verdiskapinga i samfunnet.

Denne utviklinga er både ein ressurs og ei utfordring ved langsiktig planlegging. På den eine sida vil ny teknologi gi eit avgjerande bidrag til å redusere klimagassutsleppa, gjere det enklare å få oversikt over og bruke mobilitetstilbod og legge til rette for meir effektiv bruk av infrastruktur og transportmiddel. På den andre sida gjer den same teknologit utviklinga det meir utfordrande å drive langsiktig planlegging. Endringane blir sannsynlegvis store, utan av vi heilt har oversikt over kva endringar som faktisk vil slå inn i stort omfang, og når dette vil skje. I NTP er det tatt høgde for denne type usikkerheit, ved at vurdering av teknologirisiko skal inngå i porteføljestyringa av prosjekt, på linje med vurdering anna usikkerheit.

Ekspertutvalet for teknologi og framtidens transportinfrastruktur (2019) har identifisert fire teknologitrender:

- Elektrifisering
- Automatisering/ autonomi
- Samhandlande intelligente transportsystem
- Delingsmobilitet

5.4 Trafikken i det sentrale byområdet

Kø og trengsel i det sentrale byområdet morgon og ettermiddag er ei stor utfordring for mobiliteten. Hovudtyngda av arbeidsplassar i regionen ligg mellom bysentrum og Moa, og mange brukar lang tid til på reisa til og frå jobb.

Fleire faktorar har bidratt til at køproblemet no kan opplevast som utfordrande å løyse. Sentralt står sterk vekst i randsonene til byen, med auka bilavhengigheit som resultat. Vidare bidrar god tilgang på gratis eller subsidiert arbeidsplassparkering til at mange køyrer på jobb. Mange opplever også at det er få reelle alternativ til å ta bil.

Når mange køyrer eigen bil, blir resultatet dårleg framkomelegheit, og støy, støv og redusert tryggleik gjer det blir mindre attraktivt å gå og sykle. Det som i utgangspunktet er eit gode; fri arbeidsplassparkering, bidrar til å skape mykje av problema. Handlingsparkering er generelt mindre utfordrande; når butikkane opnar er rushtida over. Likevel bidrar den store handelsaktiviteten på Moa til problem med trafikkavviklinga også utanom rushtida.

Det er få gode offentlege datakjelder som dokumenterer kø og ventetid i byområdet i Ålesund.

Brukarerfaringar og Google maps sine trafikkdata tilseier at heile vegsystemet langs det tettbygde området rundt Borgundfjorden, frå Skarbøvika vest for bysentrum, forbi Vegsundbrua og eit godt stykke inn i Sula kommune, har utfordringar med kø i rushtida. Ein klar flaskehals er Moaområdet, der det også er problem med trafikkavviklinga utanom rushtida.

I motsetning til mange andre byområde har det i Ålesund ikkje blitt satsa på kollektivfelt og sykkelfelt. Der bussen andre stadar kan køyre forbi køa i egne felt, og dermed ha ein reisefordel samanlikna med bil, står bussen her i den same køa som bilane. Det bidrar til at mange tar bilen. Det

har i liten grad blitt reservert areal til egne kollektivfelt og sykkelfelt. Det er dermed vanskeleg å få på plass i dette ettertid, no når områda er utbygde.

Ser ein på dei nasjonale reisevaneundersøkingane, er andelen bilreiser svært høg i regionen, også på korte reiser. I dei fleste bilane er det berre ein person. Kjø på vegane kan dermed også vinklast som at kapasiteten i dagens vegsystem er dårleg utnytta.

Den nasjonale reisevaneundersøkinga (2013/14) viser at totalt 62% av dei daglege reisene i Ålesundsregionen (Ålesund, Haram, Skodje, Sula, Giske) blir utført som bilførarar, mot 55% på nasjonalt nivå. Andelen bilpassasjerar var oppgitt til 9%, mot 8% på nasjonalt nivå.

Turisttrafikk blir ikkje fanga opp av nasjonale reisevaneundersøkingar, men inngår like fullt i totalbildet. Ålesund er eit attraktivt reisemål, og aukande turisttrafikk gir auka belastning på vegnettet og aukande etterspurnad etter sentral bubilparkering. Turismen inneber også mange gåande i bysentrum, og god tilrettelegging er nødvendig både for å ivareta tryggleiken og sikre god trafikkflyt. I periodar har store straumar av gåande forsterka køproblematikken over Hellebroa. Før koronapandemien kom mange av fotgjengarane frå cruiseskip som låg til kai. Men også gjennom koronapandemien 2020, utan cruiseskipanløp, gav stor innanlands turisttrafikk mange gåande i sentrum.

Turismen kan også innebere eit potensiale for sterkare passasjergrunnlag for sjøbasert persontransport. God koordinering mellom kollektivselskapet og reiselivet er ein føresetnad.

5.5 Utfordringar med sentrale tunnelar

Inn mot det sentrale byområdet er det tre tunnelar, som alle har store utfordringar knytt til seg. Dette gjeld Blindheimstunnelen på E39, og Ellingsøytunnelen og Valderøytunnelen på rv 658 ut til Giske kommune og flyplassen.

Begge vegane har hatt sterk trafikkvekst siste åra. Trafikken aukar stadig, og Giske kommune har den sterkaste folketalsveksten i fylket. Blindheimstunnelen har større trafikk enn grensa sett i tunnelsikkerheitsforskrifta. Her er det også dagleg stillestående kø i rushtida. Statens vegvesen arbeider med ein kommunedelplan for ny trase for E39, som skal ta høgde for den auka trafikkmengda.

ÅDT = årssdøgntrafikk; eit gjennomsnittstal for dagleg trafikkmengde gjennom året.

ÅDT Blindheimstunnelen: 22730

ÅDT Ellingsøytunnelen: 9800

ÅDT Valderøytunnelen: 8300

Tal frå 2019.

Kjelde: Statens vegvesen



For tunnelane på rv 658 Ålesund-Vigra er hovudutfordringa risiko og sårbarheit totalt sett, ikkje trafikkmengda i seg sjølv. Faktorar i tillegg til trafikkmengda er stigning, og at tunnelane er undersjøiske. Valderøytunnelen er vidare einaste tilkomstveg til regionflyplassen, samt til heile Giske kommune. Det er også utfordringar på strekninga utanom tunnelane, særleg i kryssområda, og det manglar gang samband over Gjøvsundbrua. Det er starta ei konseptvalsutgreiing KVU av rv 658 Ålesund-Vigra, for å greie ut alternative løysingar for strekninga. Hensikten er å vurdere korleis tryggleik og framkomelegheit kan ivaretakast, og det skal vurderast tre konsept: Yttarlegare sikkerheitstiltak i dagens tunnelar, nye tunnellop og bru på ei eller begge av fjordkryssingane. Frå politisk hald har det også blitt foreslått å utgreie sjøbasert og landbasert kollektivtransport som eitt av konsept.

For både Blindheimstunnelen og tunnelane på rv 658 gjeld at ein uansett må forhalde seg til dagens infrastruktur i mange år framover.

5.6 Utfordringar og potensiale for kollektivtrafikken

Ålesundsområdet manglar eigne kollektivfelt, men prioritering av buss i form av eigne felt over kortare strekk er det likevel rom for. Saman med prioritering av buss i lyskryss og andre tiltak kan bussen fortare fram. Dette går fram av rapporten Framtidige kollektivkonsept i Ålesund (Cowi i 2018). Rapporten tilrår vidare dobling av frekvens på buss og hurtigbåt.

Med alle tiltak, inkludert dobling av frekvens, anslår Cowi ein passasjervekst som grovt rekna tilsvarar ei auke frå dagens 6% til ca 8% kollektivandel. Ein vil altså ikkje nå målet om kollektivvekst berre gjennom eit betre buss- og båttilbod. Cowi peikar på at det i tillegg vil vere nødvendig å støtte kollektivtilbodet med gode tilbringartilbod for sykkel og innfartsparkeringar, skape konkurransefordelar for buss gjennom restriktiv parkeringsstrategi og bompengar, og ha ein arealstrategi som støttar opp under kollektivbruk.

Bystyret i gamle Ålesund og samferdelsutvalet i fylkeskommunen har vedtatt at Cowi-rapporten skal leggest til grunn for framtidig utvikling av kollektivtrafikken i regionen. Tiltak for betre framkomelegheit for buss inngår i bypakken, men finansiering av auka frekvens manglar.

Som mellomstort byområde har regionen mange av dei same transportutfordringane som dei større byområda. Dei mellomstore byane har tidlegare ikkje kome inn under statelege finansieringsordningar med byvekstavtalar. Byvekstavtalar har gjort det mogleg for dei største byområda å både investere i og drifte eit godt kollektivtilbod.

I framlegg til Nasjonal transportplan NTP (mars 2020) er det for Ålesund og fire andre mellomstore byområde foreslått ei tilsvarande, men forenkla, tilskotsordning for investeringar knytt til kollektiv, sykkel og gange. Ordninga omfattar likevel ikkje driftstilskot til kollektivtrafikken. Nullvekstmålet ligg som eit vilkår for å kunne nytte seg av ordninga.

Mål i samferdselsstrategien for Møre og Romsdal fylkeskommune:

«Møre og Romsdal skal ta all vekst i persontransport i dei største byområda med auka bruk av kollektivtransport, mobilitetsløysingar, sykling og gåing.»

Regionbyane; eit nettverk der Ålesundsregionen, Haugesundsregionen, Vestfoldbyen, Arendal-Grimstad og Bodø arbeider for statleg støtte til satsing på kollektiv, sykkel og gange.

Ein felles areal- og transportpolitikk i regionen, nedfelt i ein areal- og transportplan, har vore ein føresetnad for byområda som har tilsvarande avtalar med staten i dag.

Nullvekstmålet blei revidert i 2020 og er formulert slik: *I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.* Det reviderte nullvekstmålet gjer det mogleg å dele opp avtaleområdet i ulike soner. Dette kan sikre at trafikken i utkantane ikkje får same krav om å unngå trafikkvekst som meir sentrale område, der problema med kø, luftforureining og støy er størst.

5.7 Sjøen som reiseveg

Regionen har vakse fram med sjøen og fjordane som hovudferdselsåre, og ein stor del av busetnaden ligg med kort avstand til sjø. Dei fysiske forholda ligg til rette for auka bruk av sjøen som eit blått kollektivfelt.

Hurtigbåtane som kollektivt transportmiddel er i dag svært dyre å drifte på grunn av drivstoff (diesel), og krav til mannskap. Dei har og svært store klimagassutslepp.

Elektrifisering, og på sikt automasjon, kan etter kvart gi store gevinstar på driftssida. Elektrifisering av hurtigbåtar vil også gi vesentleg reduksjon av klimagassutsleppa. Det vil likevel vere store utgifter knytt til slike båtruter, mellom anna store investeringskostnader. Og som annan kollektivtrafikk vil båttrafikk vere avhengig av eit best mogleg marknadsgrunnlag for å sikre drifta.

Det er gjennomført ei transportfagleg vurdering av NTNU av ulike båtruter (Frøyen, 2020). Passasjergrunnlaget for ulike rutestrekningar er vurdert basert på folketalsdata og arbeidsplassdata, og konkurranseevne mot alternative reiseformer. Konklusjonen er at båtrutene Ålesund-Langevåg, Ålesund-Hareid og Ålesund-Hamnsund kjem best ut med tanke på å kunne fange opp størstedelen av passasjergrunnlaget. Rapporten følgjer som vedlegg til planen.

I dag går 11% av kollektivreisene i regionen med hurtigbåt. Dette gjeld Ålesund-Langevåg, Ålesund-Valderøy-Hareid og Ålesund-Valderøy-Nordøyane. Båtruta til Nordøyane er vedtatt nedlagt når Nordøyvegen opnar i 2022.

Kjelde: Møre og Romsdal fylkeskommune



5.8 Byspreiing og arealøkonomisering

Mykje av utbygginga i regionen ber preg av at areal har vore ein lett tilgjengeleg ressurs. Det har vore enkelt å ta i bruk stadig nye område med natur eller dyrkamark til nye bustadfelt, næringsareal eller samferdselstiltak.

Busetting i heile regionen har ein eigenverdi, og bør utviklast ved å bygge opp under infrastruktur og tilbod som allereie finst. Men det er viktig å vere merksam på at byspreiing, der ein spreiar seg tynt utover frå eit sentralt byområde, har negative konsekvensar på mange plan. Det gir lengre avstandar til jobb, skule og andre tenester, samfunnet blir meir bilavhengig, marknadsgrunnlaget for kollektivtrafikken blir svekka ved at busstraséane blir lengre og mindre effektive, oppdyrka areal går tapt og naturområde og leveområde for plantar og dyr blir oppdelt og redusert.

Inneklemte restareal har ofte ein stor bruksverdi som det kan vere vanskeleg å få auge på, fordi ein tenker på området som «fullt». Det ligg eit stort potensiale i både å utnytte betre areal som allereie er tatt i bruk gjennom fortetting, og å økonomisere godt med areala ved nye utbyggingsprosjekt.

5.9 Teknisk infrastruktur

Nødvendig infrastruktur må vere på plass i område der ein ønskjer utvikling. For delar av regionen er det utfordringar knytt til dette, særleg når det gjeld VA (vatn og avløp) og straumnett.

5.9.1 Vatn og avløp

For avløp i tettbebyggelse gjeld reinsekrav etter kapittel 13 og 14 i forureiningslova. Kapittel 14 definerer dei strengaste krava.

Krav til reinsing er avhengig av talet på tilknytte husstandar. Vidare vil avstand mellom hus, samt resipient, avgjere om dei strengaste reinsekrava slår inn.

Delar av regionen har eit avløps-system med sprengt kapasitet, og stort behov for utbetring. Fleire reinseanlegg held ikkje reinsekrava, og det er til dels mykje overløp i nettet der avløpsvatnet går ureinsa ut i ein resipient. Dette gjeld for den samanhengande tettbebyggelsen i Ålesund og Sula, som har strengaste krav til reinsing. Mangelfulle avløpsløyser kan sette avgrensingar for vidare utbygging. Kommunane samarbeider med sikte å få til eit felles større reinseanlegg på Kvasnes i Sula.



Fig. 1. Kartet viser tettbebyggelse i regionen, markert som rosa felt. Desse områda har dei strengaste krava til reinsing av avlaupsvatn (kap. 13 og 14 i forureiningslova). Kjelde: Miljødirektoratet.

Brusdalsvatnet er drikkevasskjelde for størstedelen av innbyggjarane i regionen, og ein svært verdifull naturressurs. Vern av drikkevasskjeldene mot forureining er svært viktig, og må ivaretakast gjennom mellom anna arealplanlegging.

Vassforsyninga i regionen er dei fleste stadar god, men vasstap gjennom rørsystemet er ei utfordring. Delar av regionen har vidare utfordring med kapasitet knytt til vassforsyninga ved større utbygging.

5.9.2 Straumnett

Elektrifisering av samfunnet er avgjerande for å nå måla om kutt i klimagassutsleppa, men fører samtidig til behov for å styrke straumnettet for å sikre forsyninga.

Alle delar av samfunnet er omfatta. Transportsektoren har kome langt med omsyn til privatbilar, og også etterkvart hurtigbåtar og ferjer, men er framleis i startgropa for større køyrety og skipstransport generelt. Avinor har mål om full elektrifisering av innanlands flytransport innan 2040.

Bygg- og anleggssektoren blir også elektrifisert, og effektbehovet for anleggsstraum aukar dramatisk i takt med stadig fleire elektriske anleggsmaskiner. Eksisterande verksemder som som har vore petroleumsbasert legg om til elektrisk drift, og ny næringsetablering er avhengig av god tilgang på straum.

For Ålesundregionen er kapasiteten på nettet inn til regionen frå transmisjonsnett god, medan regionalnett og distribusjonsnett lokalt i regionen har avgrensa ledig kapasitet.

I fleire tettbygde område er det kapasitetsutfordringar knytt til elektrifisering, og særleg større etableringar krev at straumnettet styrkast. (Kjelde: Mørenett)

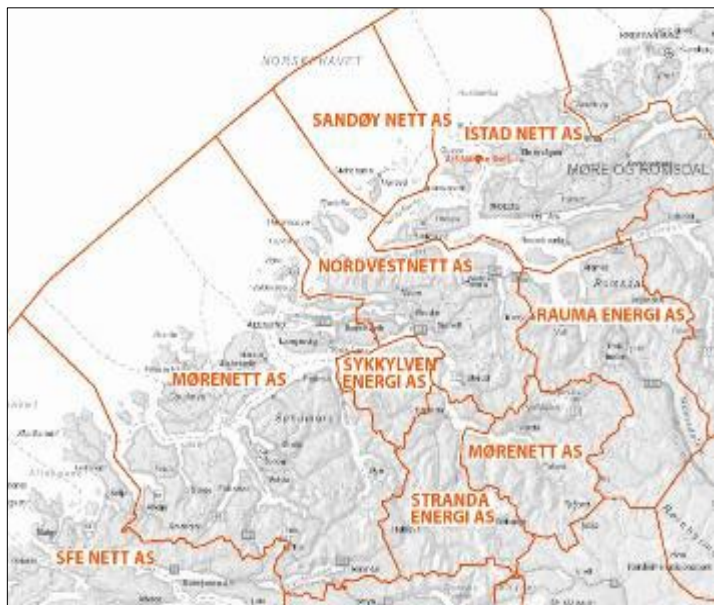
Generelt er det eit raskt veksande behov for å sjå ladeinfrastrukturen og kapasiteten i straumnett i samheng med transportinfrastrukturen og øvrig arealplanlegging. Samanhengen mellom veg-, sjø- og lufttransport sett i eit energiperspektiv blir viktig, ikkje minst for næringsliv og godstransport.

Kraftnettet er organisert i tre nivå:

*Transmisjonsnett*et har høgst spenningsnivå og mogleggjer overføring av større kraftmengder over lengre strekningar. Transmisjonsnett bind saman produksjon og forbruk i ulike delar av landet.

*Regionalnett*et dekker mindre geografiske område, og fungerer som bindeledd mellom sentralnett og distribusjonsnetta.

*Distribusjonsnett*et har det lågaste spenningsnivået, og dekker område tilsvarande ein eller fleire kommunar.



Figur 2. Områdekonsesjonærar. Kjelde: NVE

5.10 Gå og sykle i regionen

Gang- og sykkelvegnettet er bra mange stadar, men forbedringspotensialet er også stort. Viktige strekningar manglar tilrettelegging, til dømes for sykling gjennom bysentrum, der fortaua er for smale for både fotgjengarar og syklistar. Nokre stadar manglar det bitar av gang- og sykkelvegstrekningar, som over Gjørundbrua mellom Valderøya og Vigra. Det er også manglar over lengre strekk, som mellom Skodje sentrum og Digernesskiftet.

Andelen av reiser som skjer med sykkel og gange er 3 % for sykkel og 19 % for gåande i Ålesundsregionen. Potensialet for ei auke er stort, då mange av reisene er korte.

Kjelde: Reisevaneundersøkinga (2013/2014)

Vidare manglar det trygge og funksjonelle kryssingspunkt for gåande og syklande mange stadar. Eit eksempel er Sjøholt sentrum, der det er behov for fleire kryssingspunkt over E39 mellom dei to sidene av sentrum. Det kan også gjelde utflytande trafikkareal lokalt, der manglande skilje mellom mjuke og harde trafikkantar gjer det utrygt for gåande. Manglande gangvegsamband og usikra kryssområde gir farlege punkt på skulevegen til barn og unge i regionen. Dette er dokumentert i mellom anna barnetrakkregistreringar. Kommunale trafikktryggingssplanar gir ei oversikt over farlege område og prioritering av tiltak.

Også standarden på vegnettet for gåande og syklande er varierende. Ofte gjer mangelfullt vedlikehald, kantar og dårleg brøyting det vanskeleg å ta seg fram. Utfordingane er særleg store i bysentrum, der fortaua er smale og brukarane mange. Den enkelte huseigar har ansvar for fortauet framfor sin eigedom. Manglande oppfølging av denne plikta gir fortau fulle av snø eller is, med dårleg framkomelegheit for gåande som resultat.

Det må bli tryggare, enklare og meir attraktivt å gå og sykle i kvardagen. Dette er spesielt viktig for barn og unge, og trygg skuleveg må prioriterast særskilt. Men også for andre grupper er dette viktig, og vil gi gevinstar for enkeltmennesket og for samfunnet. Det er bra for klimaet, bra for folk si fysiske og psykiske helse og for trafikkavvikling. For trafikkavviklinga er det særleg viktig i det sentrale området, der presset er størst.

Helsedirektoratet peikar på inaktivitet i befolkninga som ein av dei største helseutfordringane i landet. Ein av dei enklaste måtane å bli fysisk aktiv på, er å legge bevegelse inn i daglege rutinar, for eksempel å gå eller sykle til og frå skule, jobb eller butikken.



Helsegevinsten ved fleire gåande eller syklande er vurdert av TØI (Den norske verdsettingsstudien 2010). Dobling av syklinga i ein tettstad med 10 000 innbyggjarar er vurdert å gi ein samfunnsmessig nyttegevinst på 48 mill. kr per år. Heile 60 % av helsegevinsten er forventa utgiftsreduksjon i helsevesenet og trygdesystemet. Tilrettelegging for sykkelturisme har også eit næringsmessig potensiale.

5.11 E39 Ålesund – Molde; utfordringar og potensiale

Ny E39 mellom Ålesund og Molde er eit stort samferdselstiltak som vil påverke regionen sterkt, også ut over utvidinga av bu- og arbeidsmarknaden. Strekninga Ørskogfjellet – Breivika ligg innanfor planområdet til PAKT.

E39 Ålesund – Molde inngår i Stortingsvedtak om ferje-fri E39 mellom Kristiansand og Trondheim. Strekninga Ålesund– Molde ligg inne i gjeldande NTP, del 1. Målet er at heile strekninga er ferdig utbygd i 2030.

Kjelde: Statens vegvesen

Regjeringa vedtok i 2014 at planlegging av E39 Ålesund-Molde skal ta utgangspunkt i Tautra-konseptet, og gå via Otrøya. Etter ei tilleggsutgreiing avgjorde Samferdselsdepartementet i 2019 at ny E39 skal gå via Ørskogfjellet (K2-alternativet), og ikkje forbi Svartløkvatnet. Det overordna trasévalet for alle delstrekningane i prosjektet er dermed bestemt. Nærare planlegging i form av kommunedelplanar og reguleringsplanar vil fastsette vegtraseen på meir detaljert nivå.

I aust vil traseen mellom Digernesskiftet og Ørskogfjellet føre E39 utanom Sjøholt sentrum. Viktige omsyn ved vidare detaljplanlegging her vil knyte seg til Solnørrelva, Postvegen og grønne verdiar, samt konsekvensar for eksisterande bebyggelse. I vest, mellom Digernesskiftet og Breivika er det svært lite bebyggelse. Her vil omsynet til drikkevasskjelda Brusdalsvatnet bli ei sentral problemstilling, og med dette vurderingar om delar av traséen bør gå i tunnel forbi vatnet.

Ny E39 vil påverke bussen si konkurransevne i forhold til privatbil. Dersom ein skal nå måla om auka kollektivandel blir det viktig at konkurransevna til bussen ikkje blir svekka, men heller styrka. Viktige moment blir lokalisering av av haldeplassar, slik at bussen ikkje treng å køyre lange omvegar, og innfartsparkering/ fleksible areal for nye mobilitetsløyser.



Figur 3. Planlagt trase for E39 Ålesund – Molde. Aktuell innkorting vist med grøn stipla linje. Ill.: Statens vegvesen

Ny E39 kan også opne for nye løysingar som det i dag er vanskeleg å få etablert. For Sjøholt sentrum er det ikkje trafikkmengda som har hindra fleire kryssingspunkt, men krav til minst mogleg hinder for gjennomgangstrafikken. Når vegen blir nedgradert vil det gi heilt andre moglegheiter til sentrumsutvikling, fartsreducerande tiltak og fotgjengarkryssing i plan. Der dagens E39 blir liggande som ein parallell «gamlevæg» til ny E39, kan det opne seg moglegheiter for betre sykkelsamband på grunn av vesentleg nedgang i trafikkmengde.

5.12 Nordøyvegen

Nordøyvegen er under utbygging, og skal vere ferdig i 2022. Nordøyvegen vil gi fastlandsamband til rundt 2700 menneske i den nordlege delen av Ålesund kommune. Dette omfattar Lepsøya, Haramsøya, Flemsøya/Skuløya, Fjørtofta og Harøya. Ferje- og hurtigbåtsamband blir lagt ned når vegen er på plass.

Nordøyvegen knyt regionen tettare saman, og inneber eit meir fleksibelt transportsystem for innbyggjarar og næringsliv. Det kan bli meir attraktivt å busette seg eller ha fritidsbustad i området når ein ikkje er avhengig av ferje. Og vegen gir potensiale for næringsutvikling og fleire arbeidsplassar i denne delen av regionen. Særleg utvikling innanfor havbruksnæringa framstår som aktuelt.



Figur 4. Nordøyvegen, illustrasjon: Samferdselsdepartementet.

5.13 Naturmangfaldskrisa og nedbygging av landbruksareal

På same måte som klimautfordringa er vår felles globale utfordring, er naturmangfaldskrisa det. Tap av biomangfald skjer i stort omfang globalt. Det internasjonale naturpanelet (www.ipbes.net) slo i 2019 fast at 85 % av verda sin våtmarksnatur er tapt. 75 % av landarealet og 66 % av havområda er påverka i så sterk grad at det kan gå ut over naturen sin evne til å bidra med mat, energi og fornybare ressursar. Dei negative prosessane aukar i omfang.

Også mange naturtypar og artar i Noreg er under sterkt press. Fysiske inngrep i leveområda er den viktigaste årsaken til tapet av naturmangfald. I det sentrale byområdet er mangelfull reinsing av avløp ei utfordring for livet i sjøen. Det er stilt krav om nødvendige og omfattande tiltak for reinsing, og dette vil vere eit vilkår for vidare utvikling.

Dyr og plantar sameksisterar med oss menneske, og det er også viktig å ivareta naturomsyn i område som skal byggast ut. Forholda kan betrast vesentleg med enkle grep, som ivaretaking av opne vassvegar med sideterreng, samanhengande grønne korridorar og tilrettelegging for artsmangfald i staden for monokulturar. Slike prioriteringar er ofte fråverande eller mangelfulle i utbyggingssaker, og ein ser at byggeområde blir klargjort i form av total masseutskifting og planering.

Også for landbruket representerer nedbygging og fragmentering den viktigaste årsaka når matjord går ut av produksjon. Ofte har tettstadane grodd fram der det var god landbruksjord, og ønsket om fortetting og prioritering av vekst ut frå ein samordna areal- og transportstrategi kan kome i konflikt med jordvern. Her står to nasjonale målsettingar mot kvarandre.

Lokalt i region Ålesund er kystfuru-skog, kystlynghei og slåttemark døme på utsette og trua naturtypar.

Fleire truga sjøfuglartar opplever nedgang i bestanden. Krykkje er eit eksempel på ein sjøfugl i sterk tilbakegang.

Kjelde: Statsforvaltaren i Møre og Romsdal

Dei største landbruksområda i regionen ligg i gamle Haram kommune og i Giske kommune, men det er landbruksareal i alle delar av regionen.



Foto: Peder Otto Dybvik

Ei utfordring for landbruksnæringa er at leigejord utgjør mykje av driftsgrunnlaget, og det kan vere vanskeleg å få utvide bruk som er i drift. Vidare er det ei utfordring at landbruksareal med driveplikt i realiteten ikkje blir drive. Landbruksjord som ikkje blir halde i hevd vil forfalle, og i verste fall bli ubrukeleg som dyrkingsjord.

Dei seinare åra har konsekvensane av nedbygging av karbonrike område som myr og skog blitt tydelegare. Slike område bind store mengder av klimagassen CO₂. Nedbygging fører til klimagassutslepp, samtidig som naturen si evne til å binde karbon i framtida blir svekka.

5.14 Klimarisiko/ ROS

Det er i framtida venta vesentleg auke i kraftig nedbør, meir overvatn og fleire og større regnflaumar. Vidare vil havnivået stige, og særleg gi utfordringar i samband med stormflo.

Naturinngrep som skoghogst og utbygging gir auka avrenning. For å dempe effektane av klimaendringar blir det særleg viktig å bevare våtmarker, myr, skog og kantvegetasjon langs bekkar og vassdrag.

Det er venta auka fare for jord-, flaum- og sørpeskred, og det kan komme skred på nye stadar. Ei nyleg hending var jordskredet over fv 61 mellom Sulesund og Mauseidvåg i november 2020. Det råka reisande på ferjesambandet Hareid-Sulesund, i tillegg til fastbuande på Sulesund. Krevjande terreng gjorde oppryddingsarbeidet vanskeleg, og vegen var stengt i mange dagar.

Meir ekstremver gir store utfordringar for vegnettet. I vår region er fleire vegstrekningar vurdert til å ha særleg stor risiko, mellom anna er det risiko for at fundamenta kan svikte i Sjøgata i bysentrum. Valderøytunnelen har både særleg høg risiko og særleg høg sårbarheit ved brann.

Ålesundsregionen er generelt mindre sårbar enn mange andre område i fylket. Regionen har lite skredfare. Flodbølgjefare i samband med skred frå Åkneset er også avgrensa. Av dei tettbygde områda er Sjøholt sentrum mest utsett for flodbølgjefare, men vatnet vil ha lav fart og

Nydyrking av myr blei som hovudregel forbode i 2020. Det er foreløpig ikkje tilsvarande forbod når det gjeld utbygging på myr. Miljødirektoratet vurderer på oppdrag av Klima- og miljødepartementet korleis karbonrike areal kan ivaretakast i den kommunale arealplanlegginga.

Krav om konsekvensutgreiingar og betre moglegheit for motsegn frå miljømyndighetene er aktuelle tiltak.

Kjelde: Miljødirektoratet

Havnivåstigning i Ålesundregionen år 2100, relativt år 2000: Ca 70 cm. Stormflo ca 275 cm over gjennomsnitt havnivå 2000. Usikkerheit: -20 til +35 cm.

Kjelde: Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap DSB, 2009.

Stormflo oppstår når veret sin påverknad på vasstanden er spesielt stor. Årsaken er som regel lavt lufttrykk og kraftig pålandsvind. Dersom stormflo fell saman med springflo, kan vasstanden bli ekstra høg.



Figur 5. Eit stort jordskred sperra fv 61 mellom Sulesund og Mauseidvåg november 2020. Foto: MR fylke

avgrensa skadepotensiale samanlikna med bygder lengre inne i fjorden. Ny utbygging skal generelt vere sikra mot naturfare gjennom krav i teknisk forskrift.

Regionen har relativ lav sårbarheit, men folk bur tett i område nær sjø og/eller vassdrag, og mange kan bli råka av hendingar. Klimaendringar vil auke sårbarheita for flaum og stormflo. Mest sårbare for stormflo er tett befolka lågtliggende område. Ålesund sentrum fyller desse kriteria, og vil vere svært utsett. På nettsida <https://www.kartverket.no/til-sjos/se-havniva> kan ein finne oppdatert kunnskap om havnivåstigning.

Kjelder: FylkesROS 2017 (fylkesmannen i Møre og Romsdal), VegROS 2017 (Statens vegvesen), <https://klamarisiko.kommunalbanken.no> .



Figur 6. Overfløymde areal i Ålesund sentrum ved 200-års stormflo i dag og i 2090.
Kjelde: Statens kartverk

5.15 FN-evalueringa

Ålesundsregionen er som det første byområdet i Noreg evaluert etter eit standardisert sett berekraftkriterium, utvikla i nært samarbeid med FN gjennom prosjektet [U4SSC](#). Regionen er her målt opp mot andre byar i verda.

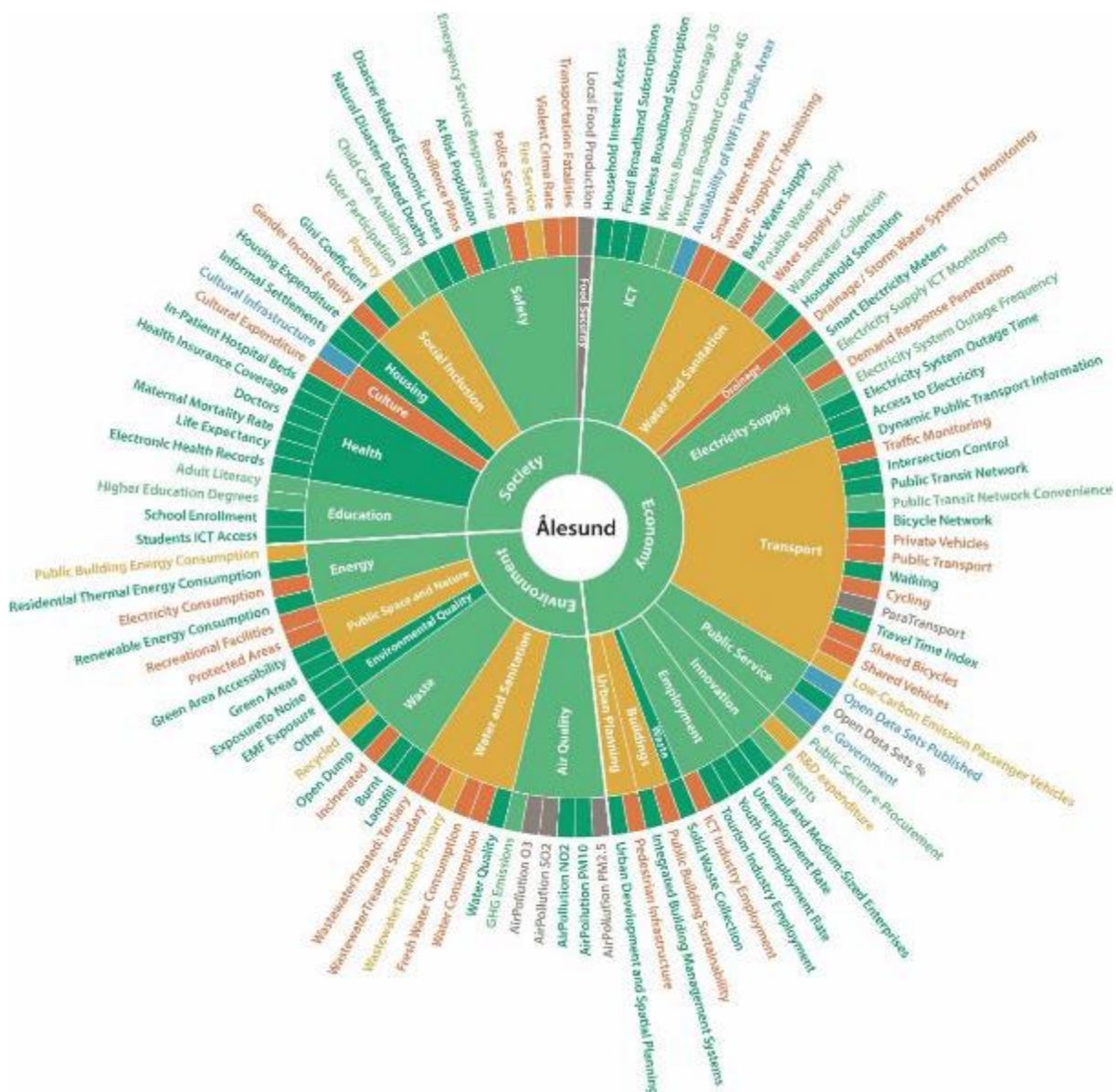
Evalueringa dekker alle samfunnsområde, og femnar slik langt vidare enn emna i denne planen. Den er likevel eit viktig bakteppe for PAKT, og ei verdifull måling av no-situasjonen i regionen 2019.

17 FN-organisasjonar, rundt 300 organisasjonar frå privat næringsliv og offentlig sektor står bak utviklinga av eit sett nøkkeltal - KPI'ar, som gjer at byar kan måle kor smarte og berekraftige dei er.

Utgangspunktet for nøkkeltala er dei 17 berekraftsmåla til FN.

Ålesundsregionen blei kartlagd i 2019.

Innanfor temaet transport scorar regionen totalt sett middels bra; gul farge, som tilsvarar ei måloppnåing på 33-66%. Vi er gode på gang- og sykkelveggar og infrastrukturen til kollektivtilbodet. Her er det *om* det finns eit busstilbod som er målt, og ikkje kor hyppig busen går. Regionen får også



Figur 7. Resultat av kartlegginga av Ålesundsregionen etter FN sine berekraftsindikatorar 2019.

full score på reisetidsindeks, noko som er eit uttrykk for at køproblematikken her er marginal i verdsmålestokk. Vi scorar dårleg på at så mange køyrer bil, og så få reiser kollektivt eller sykklar, og også på at regionen manglar tilbod for bildeling og sykkeldeling.

Temaet luftkvalitet omfattar ulike utslepp til luft. Her får regionen god score med lys grøn farge, men her manglar data for dei halvparten av indikatorane.

Innanfor temaet offentleg rom og natur får regionen også gul farge. Her er mykje grøntområde, og god tilgang. Det som trekk ned er dårleg tilgang på tilrettelagte rekreasjonsareal som parkar, idrettsanlegg og leikeplassar målt i forhold til innbyggartal. Vi scorar også lavt på andelen verna naturområde i forhold til totalt grøntareal.

Både innanfor temaet bygningar og byplanlegging får vi gul farge. Regionen har mykje å gå på når det gjeld berekraftige offentlege bygg, og har forbettringspotensiale mellom anna med omsyn til energibruk, materialbruk, sambruk og avfallshandtering. Planlegging i form av å utarbeide planar er regionen god på, men temaet inneheld også ei måling av fotgjengarareal i by, og der er scoren lav. Her blir nemleg ikkje fortalt rekna med; berre større gangsoner som gågater og liknande.

Temaet «housing» omfattar bustadlause og slum, og der får regionen naturleg nok topp score når ein blir samanlikna med verda elles. Vidare er regionen god på helse, utdanning og IKT. Her er lav arbeidsløyse, men regionen kan bli betre på forskning og utvikling. God IKT-infrastruktur utgjør eit godt fundament for utnytting av ny teknologi og smart utvikling.

Innanfor energi har regionen ein styrke i fornybar vasskraft som energikjelde, men stort energi-forbruk trekk med. Regionen scorar vidare lavt på fleire område knytt til vatn; stort vassforbruk, tap av vatn i vassforsyningssystemet og lav reinsegrad.

5.16 Atferd

Ei utfordring ved gjennomføring av samfunnsendringar i ei meir berekraftig retning, er knytt i kor stor grad den enkelte er villig til å endre atferd.

Det er forskjell mellom haldning og atferd når det gjeld klimatiltak. Eit fleirtal uttrykker ei positiv innstilling til klima- og miljøspørsmål, men viljen til å gjennomføre tiltak ofte mindre. Samtidig ser ein klare forskjellar mellom aldersgruppene. Dei mellom 18 og 30 er meir bekymra for klimaet, og meir positive til klimapolitikk og klimatiltak generelt enn dei andre aldersgruppene. Dette gjeld også mindre populære tiltak, som for eksempel avgifter. (Cicero, klimaundersøkelsen 2019)

Val som den enkelte av oss tar, har til saman ein vesentleg klimaeffekt. Innanfor vegtransport kan utsleppa i all hovudsak knytast til den enkelte sin atferd. Den omstillinga som er nødvendig for å nå verdssamfunnet sine klimamål, vil krevje at dei fleste bryt med vante handlingsmønster, og tar andre val enn i dag.

Det blir gjerne skilt mellom harde og mjuke tiltak for å påverke reiseatferden. «Harde» tiltak omfattar ofte transportinfrastruktur, økonomiske verkemiddel og arealbruk. «Mjuke» tiltak rettar seg mot å auke kjennskap og attraktiviteten til meir miljøvenleg transport (informasjon, kampanjar, image, m.m.).

Mobilitetstiltaket HjemJobbHjem (HJH) er eit såkalla «mjukt» tiltak, som tilbyr verksemder å inngå avtalar der dei tilsette får kraftig rabatterte ordningar på kollektivtransport. Målet er å redusere talet på bilreiser til og frå jobb.

Ordninga har blitt evaluert av NORCE (rapport 22-2019), og det blir også utført reisevaneundersøkingar som ein del av prosjektet. Undersøkingane viser at lokalisering av bustad og arbeidsplass har mykje å seie for bilbruken. HJH-tilbodet har liten effekt på reiseatferd til tilsette med arbeidsplassar lokalisert meir perifert i forhold til sentrale kollektivaksar og knutepunkt. Ein annan viktig faktor er bilparkeringstilbodet ved arbeidsplassen, som tydeleg fremjar stabilitet i bilbruk.

Undersøkingane viser også korleis folk oppfattar dei alternative reisemåtane til privatbilen. Mange av dei som køyrer bil til jobb legg vekt på valfridomen og fleksibiliteten som bilen representerer. Mange har også fordømmar mot kollektivtilbodet, og det skal lite til før desse blir stadfesta. Samtidig viser ei undersøking utført av TØI i 2020 at syklistar og fotgjengarar saknar jobbreisa mest i periodar med pålagt heimekontor. Meir psykologiske faktorar verkar dermed også inn på valet om transportmiddel.

5.17 Planlegging for eit samfunn etter koronapandemien

I løpet av arbeidet med denne planen har verda blitt ramma av ein pandemi, som har gitt store endringar i reiser og transportmønster. Særleg endringar og tilpassingar som har gitt større fleksibilitet og meir effektiv bruk av tid kan bli varige. Dette kan påverke reisemønster og reiseomfang også på sikt.

Større fleksibilitet mellom heimekontor og fysisk oppmøte på arbeid kan gi redusert trafikkbelastning i rushtida. Mykje talar for at effekten blir størst i dei største byområda i landet, der befolkninga og arbeidsplasskonsentrasjonen er tettast, og kollektivandelen er høg.

Trafikkmengdene på sentrale vegar i vår region var i september 2020, då smittetrykket var lavt og restriksjonane få, oppe på omtrent same nivå som før pandemien.

Talet på kollektivreiser har gått kraftig ned under pandemien, i samsvar med restriksjonar og oppmodingar om å unngå kollektivreiser. I periodar med lavt smittetrykk og få restriksjonar har kollektivreisene ikkje tatt seg opp igjen som forventa. I rapporten Pandemien langsigte konsekvenser (Urbanet Analyse, 2021) utført på oppdrag frå KS, blir det på grunnlag av forventningar om meir bruk av heimekontor og auka motstand mot trengsel, sannsynleggjort ein langsiktig nedgang i kollektivreiser på 10-15%. Dette tilsvarar 1,5 til 2,3 milliardar kroner i tapte billettinntekter. Rapporten konkluderar vidare med at mesteparten av reisebortfallet knytt til svekka konkurransekraft vil overført til bil. Samtidig vil heimekontor bidra til færre reiser og redusert bilbruk, noko som gir ein berekna nedgang i bilbruken på mellom 2 og 8 prosent.

Det er venta at det kan ta fleire år før flytrafikken kjem opp til 2019-nivå. Dette kan lokalt kan gi ein lengre periode med redusert aktivitet på Ålesund lufthavn Vigra, som før pandemien var den største arbeidsplassen i Giske kommune. Nedgang i flytrafikken kan elles gi noko redusert belastning i tunnelane ut til flyplassen, men trafikktalet i Valderøytunnelen september 2020 tyder på at denne effekten kan vere liten.

Koronaviruset blei først påvist omkring årsskiftet 2019/2020. Viruset er svært smittsamt, og førte i 2020 til ein verdsomspennande pandemi.

På landsbasis har smittereduserande tiltak frå mars 2020 ført til redusert reiseaktivitet generelt, og for flytrafikk spesielt.

I framtida må ein ta høgde for likande, og kanskje verre pandemiar. Det kan innebere sterkare fokus på fysisk avstand der menneske oppheld seg og forflyttar seg, og større arealbehov til gangsoner og møteplassar. Pandemien har også synleggjort kor viktig det er med tilgang på og tilrettelegging av kortreiste rekreasjonstilbod. Tilrettelegging og sikring av slike område kan bli viktigare enn før, både fordi folketalet i regionen aukar, og fordi tilrettelagte område stimulerar ei større befolkningsgruppe til å ta dei bruk, slik at presset på allereie tilrettelagte område aukar.

6 Plantema

Planprogrammet fastset seks hovudtema for planen. Desse er drøfta i dette kapittelet. Her er det dels gått nærare inn i tema omtalt i kapittel 5 om utfordringsbilde og utviklingstrekk, og det er gjort vurderingar som legg grunnlag for dei valde strategiane i kapittel 7.

Temaet natur, kulturmiljø og landskap omfattar i planprogrammet også landbruk. I planforslaget er landbruk trekt ut i eit eige delkapittel, då planprosessen har avdekka behov for eit slikt fokus.

6.1 Senterstruktur

6.1.1 Omgrep

Planen foreslår ein struktur med **utvalde senterområde** vist på kart i figur 8. Innanfor kvart av dei utvalde senterområda skal det definerast ei **vekstzone**, med utgangspunkt i hensiktsmessig gangavstand. Det er lagt opp til at framtidig vekst i stor grad skal konsentrerast og prioriterast til vekstsonene i dei utvalde sentra. Målet er generelt at bustad- og tenestetilbodet på kvar stad kan styrkast og utviklast, og at fleire kan få gangavstand til tenester ein treng i kvardagen.

Utstrekning av vekstsonene, og nærare konkretisering av ønska utviklinga på kvar stad, må avklarast gjennom revisjon av kommuneplanens arealdel i kvar kommune.

Senterstrukturen har fokus på by og tettstadar (ikkje reine næringsområde), og er delt inn i tre nivå:

- **Regionsenter** (bysentrum = hovudsenter og Moa=suppleringsenter)
- **Områdesenter** (kommunesenter, kommunedelsenter)
- **Lokalsenter** (mindre tettstadssenter og grendasenter)

I tillegg kjem Digernesskiftet, som skil seg frå dei andre sentra ved at den ikkje har bustadar. Digernesetskiftet er i senterstrukturen definert som **logistikknutepunkt**.

Ein del stadar har tilleggfunksjon som kollektivknutepunkt av ulik storleik. Dette er ikkje fanga opp i senterstrukturen, og omfattar i hovudsak bysentrum, Moa, Ytterland og Digernesskiftet.

Det er vidare definert ei særskilt **fortettingssone** langs hovudkollektivaksen mellom dei to regionsentera bysentrum og Moa. Fortettingssona strekk seg ut til Skarbøvika i vest og Spjelkavika i aust. Strukturen i planforslaget vil til dels avvike frå strukturen i stadanalysen, som følgjer som vedlegg til planen. Stadanalysen viser ein no-situasjon i dei ulike stadane, medan planen viser ei ønska utvikling.

Senterstrukturen representerer ei desentralisert sentralisering. Funksjonar blir konsentrert, men konsentrasjonen fordeler seg på stadar i heile regionen. Hovudsenteret blir likevel Ålesund by.

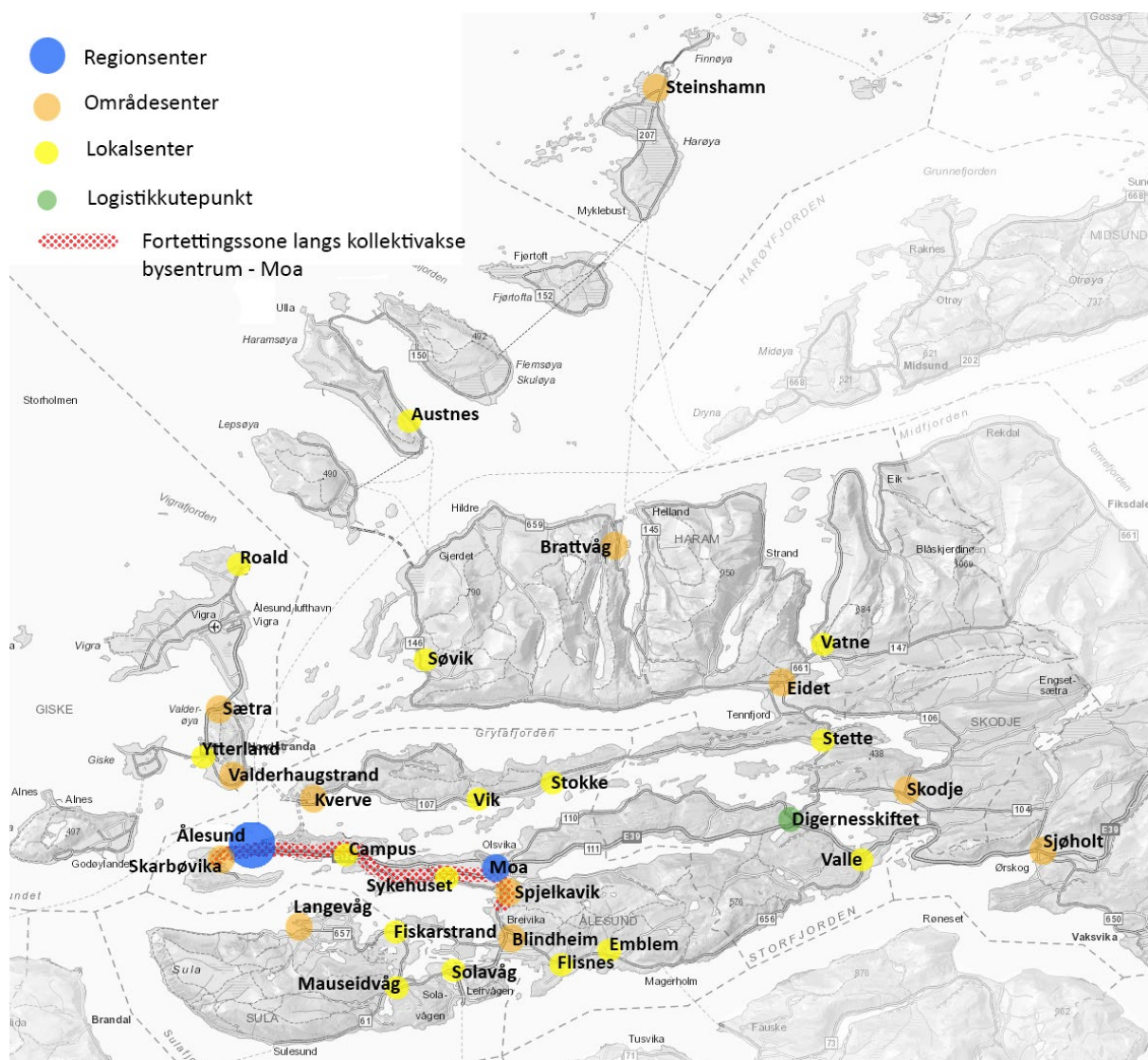
Viktige rammefaktorar som folketalsutvikling og teknologisk utvikling kan endre seg raskt, medan arealplanprosessar tar lang tid. Det kan også gå tid mellom vedtak av PAKT og revisjonsoppstart av arealplanane. Vidare kan kunnskapsgrunnlag og vedtak i andre prosessar, til dømes gjennomgang av offentleg tenestetilbod i Ålesund, gi endra føresetnader. Retningslinjene i PAKT opnar derfor for at senterstrukturen i samband med nærare planlegging kan justerast i forhold til strukturen i figur 8.

Utvalde senterområde:

Store og små stadar i regionen, der framtidig utvikling og vekst skal samlast, særleg når det gjeld tenestetilbod og konsentrert bustadbygging. Dei utvalde senterområda er fastsette i PAKT.

Vekstsoner:

Skal definere ei avgrensa sentrums-kjerne i den aktuelle staden, der mesteparten av veksten skal samlast. Vekstsoner skal fastsettast i kommuneplanens arealdel, og skal ta utgangspunkt i kompakt senterutvikling, storleik på staden og forventa folketalsvekst.



Figur 8. Utvalde senterområde

Type senter	Stad	Kommentar
Regionsenter	Bysentrum, Moa	Bysentrum er kommunesenter i Ålesund og hovudsenter i regionen. Moa er suppleringscenter.
Områdesenter	Skarbøvik, Spjelkavik, Blindheim, Kverve, Sjøholt, Skodje, Eidet, Brattvåg, Steinshamn, Valderhaugstrand, Sætra, Langevåg	Valderhaugstrand er kommunesenter i Giske. Langevåg er kommunesenter i Sula.
Lokalsenter	Campus, Sykehuset, Flisnes, Emblem, Vik, Stokke, Valle, Stette, Vatne, Sjøvik, Austnes, Roald, Ytterland, Fiskarstrand, Mauseidvåg, Solavåg	Campus og sykehuset har i tillegg funksjon som knutepunktsenter for hhv kunnskap og helse.
Logistikkutepunkt	Digernesskiftet	Senter utan bustadar.

6.1.2 Senterhierarki

Senterstrukturen i PAKT er ein overordna struktur, som må arbeidast vidare med i arealplanane. Det kan til dømes vere nødvendig med ein justert og meir spissa struktur for lokalisering av offentlege tenester, noko som bør sjåast i samanheng med både eigedomsstrategi og bustadsosial plan.

Regionsenter

Både bysentrum og Moa definert som regionale senter. Bysentrum er hovudsenter, og Moa er suppleringsenter. Dei fyller ulike funksjonar og supplerar kvarandre, men dekkjer begge behova for eit svært stort omland.

Eit sterkt bysentrum er viktig for attraktiviteten til heile regionen. Bysentrum må få eit særskilt fokus med tanke på aktiv tilrettelegging av bustadar. Fleire bustadar i byen vil gi betre rammevilkår for aktivitet og ulike tilbod, og eit sterkare bysentrum vil styrke heile regionen.

I kommunedelplan for Ålesund ligg det inne krav om at offentlege funksjonar som ikkje er dupliserbare skal lokaliserast i bysentrum, som eit ledd i å sikre eit sterkt bysentrum. Det er behov for å vidareføre eit liknande prinsipp i PAKT, men tilpassa dei regionane forholda – mellom anna at planen gjeld for tre ulike kommunar. Dette er gjort gjennom retningslinje 1.4, som seier at offentlege funksjonar av regional betydning skal søkast lokalisert til bysentrum.

Områdesenter

Stadane som er definert som områdesenter er ulike i storleik og innhald. Dei er, eller er tenkt utvikla til å bli, eit større senter for bydelen eller kommunen dette senteret høyrer til i. Områdesenter bør utviklast med bustadar og eit tilbod av handel og tenester for sitt omland. Rammer for det enkelte områdesenteret må vurderast nærare i kommuneplanens arealdel. Gjennom bevisst og kompakt lokalisering av offentleg tenestetilbod og konsentrert bustadutvikling har områdesentra potensiale for å utvikle lokale attraktive møteplassar og lett tilgjengelege kvardagsfunksjonar.

Lokalsenter

Lokalsentra vil som regel ha eit avgrensa befolkningsgrunnlag og tenestetilbod, men bør utviklast med sikte på å kunne dekke dei mest sentrale behova i kvardagen for nærområdet, som daglegvarebutikk og offentlege tenester som barnehage. Også her kan ein oppnå ei styrking og utvikling av staden gjennom bevisst lokaliseringspolitik.



Logistikknutepunkt

Digernesskiftet har utvikla seg til å bli eit stort senter for logistikk og handel i regionen, og har ei sentral rolle knytt fornybar energi i transportsektoren saman med store logistikkaktørar. Senteret skil seg ut frå dei andre ved at staden ikkje har bustadar. Digernesskiftet har derfor fått ei eiga nemning i senterstrukturen som logistikknutepunkt. Det er fleire viktige logistikknutepunkt i regionen, som Flatholmen, men Digerneset er det einaste som samtidig er eit senter. Det er lagt opp til at Digernesskiftet utviklar seg vidare utan bustadar, i samsvar med gjeldande arealplanar.

Fortettingssone langs kollektivaksen bysentrum - Moa

Fortettingssona langs kollektivaksen bysentrum – Moa i kommunedelplan for Ålesund blir vidareført i PAKT. På denne strekninga er det i hovudsak bustadfortetting i gangavstand frå kollektivaksen som er aktuelt, men sona bør også vurderast særskilt i samband med arbeid med lokalisering av offentlege tenester.

6.1.3 Avvik frå kommuneplanane

PAKT har i stor grad tatt utgangspunkt i senterstrukturen i dei gjeldande kommuneplanane. Ettersom desse er laga for ulike kommunar og med ulike problemstillingar, vil senterstrukturen i PAKT kunne avvike frå hierarkiet i den enkelte kommuneplan med omsyn til nemningar (for eksempel områdesenter i staden for bydelssenter), men også i faktisk innhald.

Generelt har tidlegare planar i stor grad hatt fokus på handel, og eit ønske om å samle denne i dei største sentera. Bygde omgjevningar, og særleg historiske senter har blitt vektlagt – med rette. Handel er framleis ein viktig faktor i senterutviklinga, men samtidig gjer mellom anna stadig aukande nettbasert handel at andre forhold får større innverknad. PAKT har samanlikna med tidlegare planar eit sterkare fokus på lokalisering av tenestetilbod, mellom anna offentleg tenestetilbod som skule, omsorgssenter og helsetenester. Dette er ofte tunge funksjonar som truleg blir viktigare i sentrumsutviklinga framover. Ei aldrande befolkning gir også andre type utfordringar enn tidlegare, og både tenestemottakarar og dei som skal yte tenestene vil ha nytte av sentral lokalisering og korte avstandar.

På bakgrunn av dette er det gjort endringar i PAKT i forhold til kommunedelplanane. Blindheim og Eidet er i PAKT prioritert som områdesenter, medan Flisnes er lokalsenter.

- *Blindheim* blei endra frå bydelssenter (arealplan 2008) til nærsenter (tilsvarande lokalsenter) i gjeldande kommunedelplan for Ålesund (2017). Blindheim har hatt sterk folketalsvekst. Her er ikkje noko tett bygningsmessig sentrum, men området ved daglegvarebutikken er likevel eit tydeleg senter. Her finn ein mellom anna tannlege, legesenter, apotek, treningssenter, omsorgssenter og kafe, i tillegg til mange leiligheiter. Blindheim fungerer som eit områdesenter i dag, og er også definert som dette i PAKT.
- *Flisnes* (Flisneskrysset) er definert som bydelssenter (tilsvarande områdesenter) i gjeldande kommunedelplan for Ålesund. Flisnes har sterk folketalsvekst, og ligg sentralt plassert i indre bydel, midt mellom Blindheim og Emblem. Dette blei vektlagt i 2017-planen. Samanlikna med Blindheim er det få tilbod på Flisnes. Her er to daglegvarebutikkar, ein take-away og ein hjelpemiddelsentral. Flisnes er derfor definert som lokalsenter i PAKT.
- *Eidet* er i senterstrukturen i kommunedelplan for Haram sett av til knutepunktsenter. Knutepunktsenteret skal ha same funksjonar som eit nærsenter (tilsvarande lokalsenter), men skal vere bussknutepunkt i tillegg. I PAKT har Eidet fått status som områdesenter, basert på tenestetilbodet som er etablert der, og den sterke folketalsveksten. Området manglar heilt eit bygningsmessig sentrum, men har mange funksjonar tett samla kring dei to daglegvarebutikkane: Legekontor, omsorgssenter, fysioterapi, frisør, politi, kulturhus, skule, barnehage mm.

6.1.4 Vekstsoner i dei utvalde senterområda

Det er lagt opp til at framtidig vekst i stor grad skal prioriterast til og konsentrerast i dei utvalde stadane innanfor **vekstsoner**. Vekstsonene skal vere enkle og føreseielege å bygge ut i, og dei skal ivareta to viktige formål:

- Legge til rette for ei kompakt by- og tettstadsutvikling, der fleire kan gå til tenester ein treng i kvardagen.
- Bidra til å verne om store samanhengande jordbruks- og naturområde, slik at ein kan unngå fragmentering og nedbygging.

Vekstsonene skal definere ei avgrensa sentrumskjerne på kvar stad, og utstrekning skal fastsettast gjennom kommuneplanens arealdel. Dei utvalde stadane er svært ulike, både med omsyn til storleik, naturgitte forhold og vekstkraft, og vidare arbeid med vekstsonene må ta omsyn til dette. Det er likevel eit mål å unngå at vekstsonene blir for store. Store vekstsoner vil gjere det vanskeleg å oppnå den ønska tettleiken og intimiteten i sentrumskjernen.

Konkret bør konsentrert bustadbygging i form av blokkbebyggelse og offentleg og privat tenestetilbod samlast innanfor vekstsonene. Det bør også arbeidast for å oppnå funksjonsfortetting, dvs fleire funksjonar i same bygg eller på same areal.

Gangavstand innanfor vekstsona er ein føresetnad. Ein vanleg dimensjonerande gangavstand ved sentrumsplanlegging er 10 minutt, basert på at dette er det lengste folk er villige til å gå til butikken eller bussen. Helst bør det planleggast for 5 minutt gangavstand, dersom ein ønskjer at flest mogleg skal velje å gå. (Kjelde: TØI rapport 1530/2016).



Figur 9. Illustrasjon av 10 minutt gangavstand frå det markerte punktet i Langevåg sentrum i [kartportalen til PAKT](#). Helst bør det planleggast med kortare avstand enn dette, dersom ein ønskjer at flest mogleg skal velje å gå.

10 minutt gangavstand er illustrert i stadanalysen, som følgjer som vedlegg til PAKT. Vekstsonene bør avgrensast til kort gangavstand, både for å unngå utflytande sentrumskjerner, stimulere fleire til å gå og å oppnå «rullatoravstand» mellom bustadar og tenester. Rullatoravstand er ikkje eit eksakt omgrep, men *kort* og *flatt* er ei god tilnærming. Det er også avgjerande at rullatoravstand blir sett i samanheng med universell utforming.

Aktuelle funksjonar som bør lokaliserast innanfor vekstsona vil variere med storleiken på senteret. Nærare definisjon av funksjonar bør avklarast i kommuneplanens arealdel samtidig med utstrekning av vekstsona. «Funksjonsfortetting» som deling av lokale og fellestenester skal også vektleggast. Dette er arealeffektivt og bidrar til å skape meir aktivitet over døgnet. Bysentrum skal ha det største mangfaldet av funksjonar, innanfor offentlege og private tenester, handel, arbeidsplassar, kultur og undervisning, samt bustadar og sosiale møteplassar inne og ute.

Eit viktig poeng er at sjølv om omsynet til utbygging og vekst skal vege tungt i vekstsonene, så vil ikkje alt areal innanfor ei vekstsona vere utbyggingsområde. I eit sentrum er det mange andre interesser og verdiar som må ivaretakast, mellom anna knytt til grønne areal, uteopphaldsareal, kulturminnevern, støyskjerming og andre faktorar som verkar inn på kvalitetane i nærmiljøet.

I samband med utarbeiding av vekstsoner er det nødvendig å gjennomføre ei avveging mellom utbyggingsbehov og sikring av viktige nærmiljøkvalitetar/ vernebehov. I den samanheng blir ei fortettingsanalyse viktig: Utbyggings- og fortettingspotensialet i areal som allereie er tatt i bruk må synleggjerast, og potensialet i nye utbyggingsareal må kartleggast. Det må avklarast kva hensyn som må takast for å ivareta nærmiljøkvalitetar og verneinteresser. Grønnstruktur, jordbruksareal, kulturminne og kulturmiljø må kartleggast. Det må gjerast ei prioritering av utbyggingsrekkefølge, som sikrar at fortettingspotensialet blir utnytta, og at eventuelle areal som inneheld dyrka og dyrkbar mark blir utbygd så seint som mogleg i planperioden.



Figur 10. Funksjonsfortetting i tenestehuset i Brattvåg, der bibliotek er samlokalisert med kommuneadministrasjonen.

6.1.5 Differensiert arealforvaltning innanfor og utanfor vekstsonene

Konflikt mellom jordvern og fortetting er ei utfordring i mange tettstadar. Ei konsentrert utbygging i vekstsoner vil bidra til å ta vare på store, samanhengande landbruksområde utanfor sentera. PAKT legg på overordna nivå til grunn ein strategi om differensiert arealforvaltning knytt til dette temaet.

Denne differensieringa skil mellom utbygging innanfor og utanfor vekstsonene i dei utvalde senterområda. Differensieringa skal støtte opp under intensjonen med vekstsonene; å legge til rette for kompakt by- og tettstadsutvikling og å redusere fragmentering og nedbygging av landbruksareal utanfor vekstsonene.

Som hovudregel skal utbygging skje innanfor vekstsonene i dei utvalde senterområda, og underbygge målet om kompakt utbyggingsstruktur. Jordvern er likevel sentralt, og potensialet for transformasjon og fortetting på anna areal i vekstsonene skal vurderast før eventuell omdisponering av dyrka og dyrkbar mark. Ved fastsetting av vekstsoner skal det aktivt søkast løysingar som skjermar verdifull dyrka mark, særleg i senter med særleg verdifull dyrka mark, jamfør kartlegging i vedlegg Landbruksareal i senterområda og temakart i kartportalen til PAKT. Utanfor vekstsonene bør omdisponering av dyrka og dyrkbar mark ikkje skje.

Konkretisering av den differensierte arealforvaltninga skal skje gjennom arbeidet med kommuneplanens arealdel. Potensialet for utvikling av lokale småskala dyrkingsprosjekt på eventuelle innklemte mindre areal med dyrka mark bør inngå i vurderinga.

6.1.6 Stadanalysen

Det er utarbeidd ei enkel stadanalyse for dei utvalde stadane, som følgjer som vedlegg til PAKT. Her er kvar stad kort omtalt på overordna nivå, med opplysningar om mellom anna naturgitte tilhøve, folketalsutvikling, tilbod som finns på staden i dag og kollektivtilbod. Det er også vist kart med utstrekning av 10 minutt gangavstand frå eit gitt senterpunkt. Denne gangavstanden vil vere eit utgangspunkt for arbeidet med vekstsonene. For nokre stadar bør ein søke å få til mindre vekstsoner enn dette, dersom ein skal få til eit tett og kompakt senter og for å skjerme viktige område som verdifullt landbruksareal eller strandsone. I bysentrum vil 10 minutt gangavstand gi for lita vekstsoner.

6.1.7 Grunnlag for senterutvikling

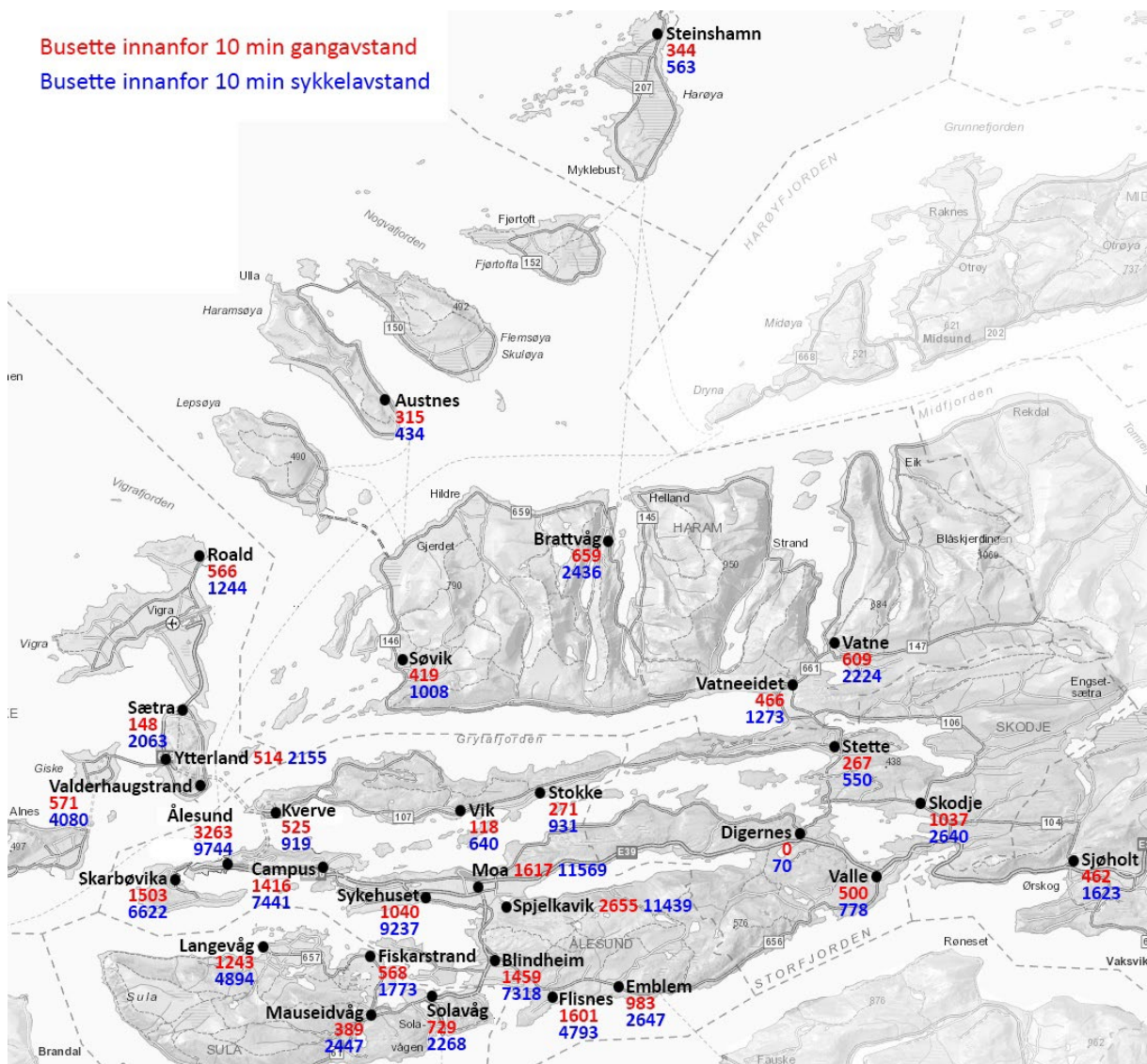
Det er ei utfordring med tanke på utvikling av tenestetilbod at mange av dei utvalde stadane er små. Det er litt ulike anslag for kor mange innbyggjarar som er nødvendig for å gi grunnlag for eit godt kvardagstilbod. I rapporten 2013/05 – «*Næringsutvikling i Osloregionen - vekstmuligheter i alternative utbyggingsmønstre*», konkluderer Vista analyse med at byar og tettstadar må ha 8-10.000 innbyggjarar for å kunne gi tilstrekkeleg kundegrunnlag for eit levedyktig og godt utvikla tenestetilbod. Tettstadar med færre enn 10.000 innbyggjarar vil i følgje denne rapporten i avgrensa grad kunne utvikle ein handels- og servicestad som kan bidra med meir enn å dekke kvardagsbehov. Ein kritisk faktor er lokalisering i forhold til store handels- og kjøpesentra.

TØI har i rapporten 1530/2016 *Hvordan utforme selvforsynte boligsatelitter med lav bilavhengighet*, sett på kva som skal til for å utvikle mindre bilavhengige bustadområde rundt byar med forventa folketalsvekst. Dei konkluderer med at eit bustadområde bør ha om lag 3000-5000 innbyggjarar, for å gi grunnlag for eit lokalt handels- og servicetilbod. I tillegg må det ha eit godt kollektivtilbod. Innbyggartettleiken i bustadsatelitten bør vere høg. Ut frå dette er det berre Ålesund sentrum i vår region som har høg nok innbyggartettleik til ha godt handels- og servicetilbod og lav bilavhengighet. Dette stemmer godt med det TØI sjølv peikar i rapporten; at ei gjennomgåande utfordring for caseområda i studien, og truleg for dei fleste andre norske bustadsatelittar, er at dei i all hovudsak ikkje har høgt nok innbyggartal innanfor kort gangavstand til å få eit godt handels- og servicetilbod og

konkurransedyktig kollektivtransport. Til det er tettleiken for lav og/eller utstrekninga av bustadområdet for stor.

Realitetane i vår region, både med omsyn til bustadtettleik og innbyggartal i dei utvalde stadane, tilseier at ei utvikling mot «sjølvforsynte» kvardagscenter vil bli utfordrande. Samtidig er det i dag eit minimum av tilbod i alle desse stadane. Det ligg eit potensiale i å bygge vidare på og styrke tilbodet som allereie finns, ved å konsentrere utviklinga også i dei mindre sentra. Om ikkje alle får gangavstand til tenester, så kan *fleire* få det – noko som kan bli særleg viktig i samband med utbygging av leilegheiter og tilrettelegging for eit aldersvenleg samfunn.

Lokalisering av offentlege tilbod er eit verkemiddel som må brukast aktivt dersom ein skal oppnå god sentrumsutvikling. På mindre stadar der offentlege tilbod er dominerande kan dette vere heilt avgjerande, og kanskje det einaste verkemiddelet ein har i sentrumsutviklinga. Dersom det offentlege skal ta ei aktiv rolle i den fysiske utviklinga i ein tettstad – og kunne styre kva funksjonar som skal ligge kvar, kan det også bli nødvendig med ein aktiv offentlig eigedomstrategi.



Figur 11. Illustrasjonen viser tal på innbyggjarar innanfor 10 minutt gangavstand (raudt) og 10 minutt sykkelavstand (blått), rekna frå eit senterpunkt i dei utvalde stadane. I tettbygde område med kort avstand mellom stadane kan dei same innbyggjarane «bli telt» to gonger, som til dømes Moa og Spjelkavik. Informasjonen kan også finnast i [kartportalen til PAKT](#), ved å klikke på figuren som viser utstrekning av gang-/sykkelavstand på kvar stad.

6.2 Bustadar

6.2.1 Folketalsutvikling og bustadbehov i regionen

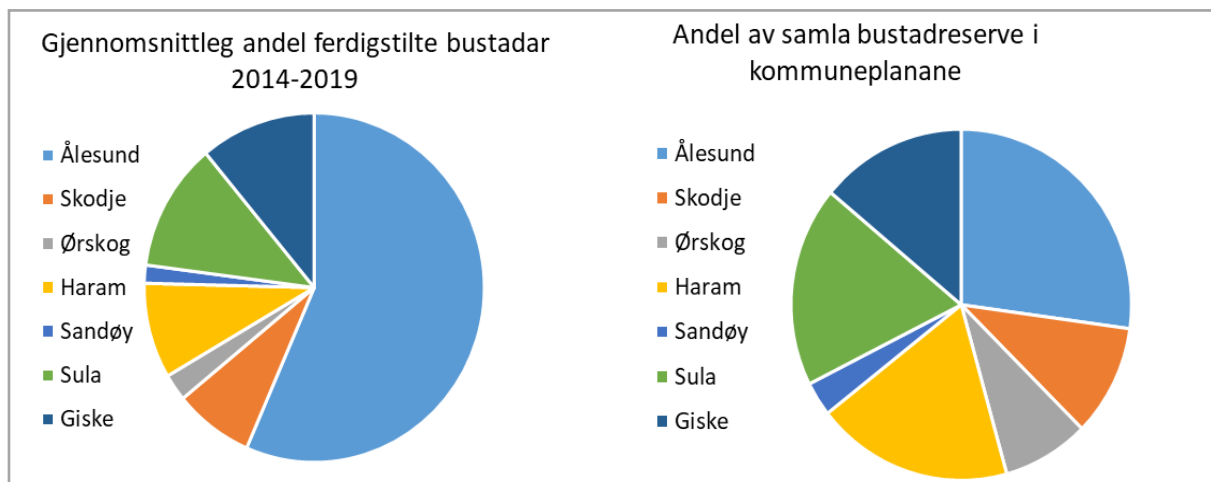
Totalt er det 40.055 bustadar i regionen, fordelt på 32.473 i Ålesund, 4.044 i Sula og 3.538 i Giske. Einebustadar er den dominerande bustadtypen (SSB, 2020). Fram mot 2040 er det venta at det innanfor planområdet blir ca 8000 fleire personar enn i dag, noko som vil skape behov for om lag 4000 nye bustadar. Sjå arealvedlegg til planen.

Dei nye bustadane vil utgjere ein mindre del av den samla bygningsmassen, og dei fleste framtidige hus er allereie bygde. Skal ein oppnå ei kompakt by- og tettstadsutvikling, blir det viktig å prioritere mange av dei nye bustadane til vekstsonene i dei utvalde stadane. Som ei oppfølging av PAKT bør det gjerast nærare fortettingsanalyser i dei ulike utvalde senterområda, for å få eit betre kunnskapsgrunnlag. Det må vurderast både kvar det kan byggast innanfor vekstsona, kor mange bustadar (og andre funksjonar) det er plass til, og kva behovet er på den enkelte staden ut frå forventa vekst.

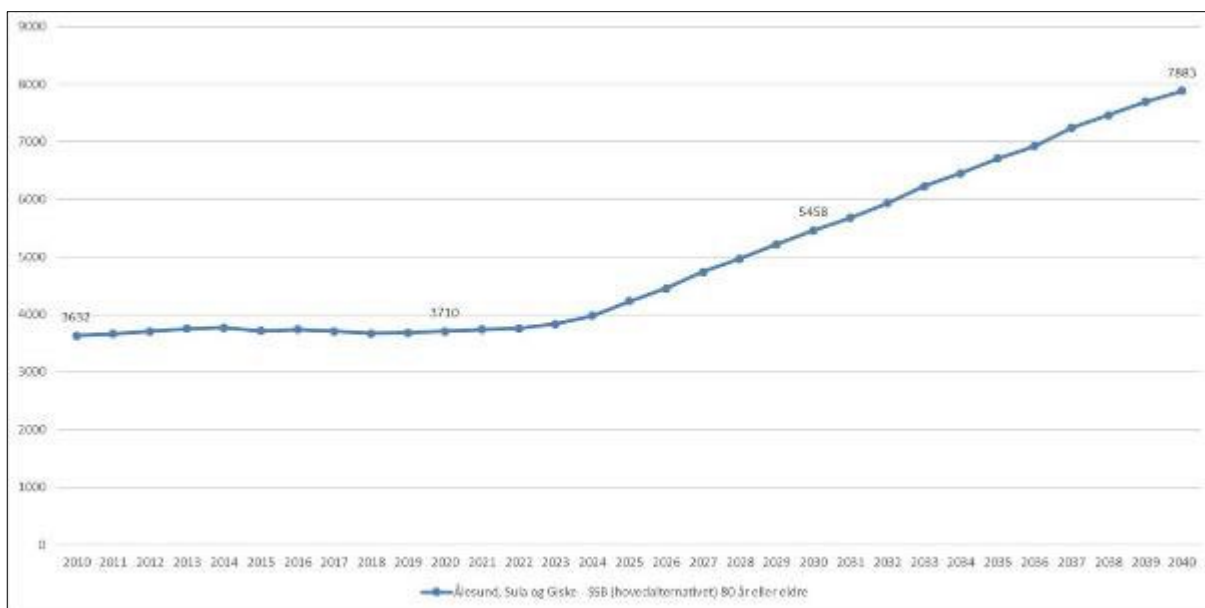
I regionen er det sett av vesentleg meir bustadareal i gjeldande arealplanar enn behovet tilseier, med varierende omfang i dei ulike delane av regionen. Dette gjer strategisk styring av bustadbygginga utfordrande, og kjem også i konflikt med behovet for å redusere nedbygging av naturområde og dyrka mark. Ved revisjon av arealplanane må det gjennomførast ei nærare vurdering av det store omfanget av nytt bustadareal, med sikte på ei betre tilpassing til forventa folketalsutvikling og strategiane i PAKT.

Veksten i folketalet vil først og fremst skje i den eldre delen av befolkninga, og i Ålesund vil nesten 80% av veksten i folketalet fram til 2030 kome i aldersgruppene over 67 år (Kommuneplanens samfunnsdel, Ålesund kommune). Aleinebuande utgjere allereie i dag størstedelen av hushaldningane, og i åra framover vil talet vekse. Stadig fleire av aleinehushaldningane vil bestå av eldre over 80 år. Dette gir eit aukande behov for leilegheiter. Samtidig vil behovet for nye einebustadar avta, ettersom stadig fleire eksisterande einebustadar etter kvart vil bli ledige.

Eldre er ei samansett gruppe med ulike behov og ønske, men aldring er uansett eit svært viktig premiss for arealstrategien i planen. «Rullatoravstand» og universell utforming blir viktig for at fleire eldre skal klare sine daglege gjeremål utan hjelp. Utviklinga med fleire eldre og aleinebuande, samt behov for kort avstand til daglege gjeremål og attraktive møteplassar, støttar opp under ei strategien med ei kompakt by- og stadsutvikling.



Figur 12. Illustrasjonen viser til venstre andelen den enkelte kommune hadde av ferdigstilte bustadar i perioden 2014-2019, og til høgre andelen den enkelte kommune har av det samla arealet til nye bustadar i kommuneplanane. Henta frå vedlegg Arealoversikt.



Figur 13. Utvikling av andelen eldre over 80 år i Ålesund, Sula og Giske 2010-2040. Hovudalternativet, SSB.

6.2.2 Utvikling av bustadområde

Bustadområde bør generelt utviklast med sikte på variasjon i type og storleik på bustadar. Slike område gir betre sosial stabilitet enn store område med berre ein type bustad. Eit differensiert bustadtilbod opnar for ein meir variert samansetnad av aldersgrupper og sosiale grupper, og legg til rette for at folk kan bli buande i same område gjennom ulike fasar av livet.

Kvalitet er også eit viktig aspekt ved utvikling av bustadområde. Dette inneber at materialbruken bør vere haldbar og slitesterk, at planløysingane er gode, at fellesareala ikkje er for tronge og skuggefulle, at området er skjerma mot støy og at bustadane er planlagde med omtanke og tilpassa særpreget på staden. Fokus på kvalitet blir viktigare dess tettare ein bygger.

Tilrettelegging av velferdsteknologi vil stå sentralt i mykje av bustadbygginga i åra framover. Koordinering og samarbeid mellom det offentlege og næringsliv blir viktig for å sikre gode og samordna løysingar innanfor dette feltet.

6.2.3 Bustadar i bysentrum

Eit sterkt bysentrum er viktig for attraktiviteten til heile regionen, og fleire bustadar i bysentrum er viktig for å oppnå dette. Utbygging *utanfor* sentrum er enklare å gjennomføre enn *i* sentrum, mellom anna på grunn av lågare tomtekostnader, plankrav som er enklare å oppfylle og moglegheit for rasjonell utbygging (unngår kompliserande faktorar som manglande riggareal, mellombels stenging av gater ol). Det blir derfor viktig å gå i dialog med byggebransjen, og sjå på fleire verkemiddel for å stimulere til den ønska bustadutviklinga i bysentrum.

Ei kjend utfordring er korleis ein skal møte krava til leikeareal i bysentrum. Ei løysing kan vere at areal til leik og felles uteopphald for bustadprosjekt i bysentrum blir løyste på offentleg tilgjengeleg areal som parkar og byrom. Det kan også ligge eit uutnytta potensiale i areal som i dag blir oppfatta som «restareal» utan nokon funksjon. I dag blir det i bysentrum praktisert frikjøpsordning enkeltvis i samband med byggesaker, men kommunen manglar både ein overordna plan med omsyn til prioritering av byromma, konkrete kostnadsberekna utbyggingsprosjekt og eit overordna system for

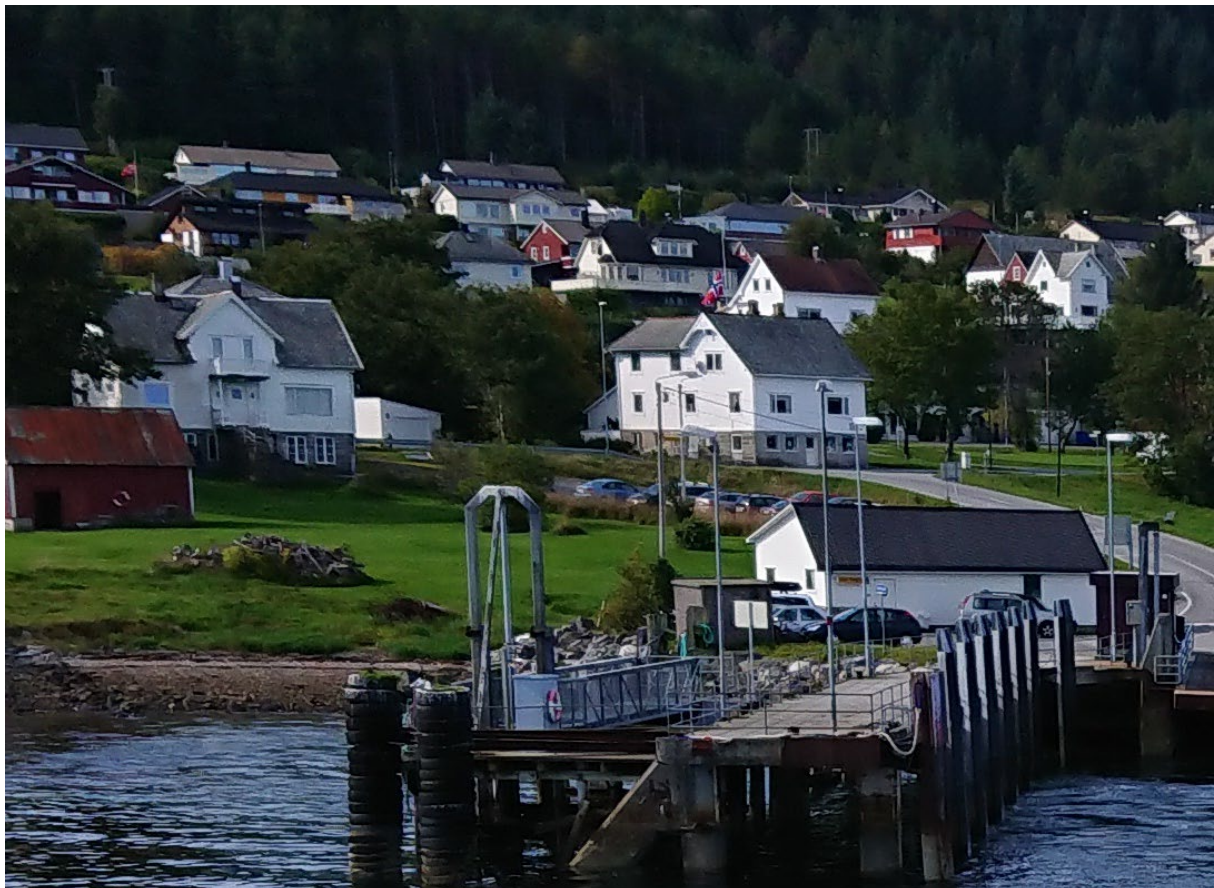
finansiering. I denne sammenhengen er det også viktig å ha særleg fokus på Aspøya, som er svært tett befolka, har få uteoppfallsareal og stort behov for denne type tilrettelegging.

Prosjektet «Tettere byer med høyere kvalitet - Virkemiddel for attraktiv byutvikling i Vestfold» (rapport Vestfold fylkeskommune 2016) foreslår ei endring av dagens krav til leikeareal (føresegner i reguleringsplan og kommuneplan), slik at fortettingsprosjekt kan velje å løyse leikeareal ved å bidra til oppgradering av eit byrom. Ein føresetnad for endringa er at kommunen har ein plan for byromsutvikling i sentrum, og gjennomfører tiltaka på vegne av bustadaktørane. Dei private bidrar med finansiering gjennom utbyggingsavtalar.

6.2.4 Bustadar i distrikta

Sjølv om det er ønskjeleg å samle nybygging i kompakte vekstsoner, er det samtidig viktig ivareta busettinga i distrikta. I spreiddbygde område kan utfordringa bli å unngå at hus blir ståande tomme. Våningshus på gardar som ikkje lenger blir drivne blir i ein del tilfelle ståande til forfalls, fordi dei er knytte til gardsdrifta og ikkje kan seljast på den opne marknaden. Slike våningshus ligg ofte godt plassert i landskapet, med fin utsikt og gode lokalklimatiske forhold, og kan utgjere ein ressurs i arbeidet med å kunne tilby varierte og attraktive buformer i regionen.

Det bør stimulerast til at våningshus kan skiljast ut som eigne bustadeigedomar. Tomta bør vere relativt romsleg, både for å unngå dyrka mark heilt inn i husveggen, og for at desse bustadane kan gjerast attraktive gjennom å representere kvalitetar ein ikkje får i komprimerte og sentralt plasserte bustadområde. Føresetnaden for slik frådelling er at resten av gardsbruket blir seld som tilleggsjord til eit gardsbruk i drift (jfr jordlova).



6.2.5 Fritidsbustadar

Ein annan faktor som kan påverke busettinga er at skiljet mellom fritidsbustad og ordinær bustad er mindre enn tidlegare. Høg standard på fritidsbustadar og tilgang på breiband gjer at mange kan arbeide frå fritidsbustaden, og opphalde seg der over lengre periodar. Denne utviklinga mot «hyttekontor» har akselerert under koronapandemien.

Sula og Giske har få fritidsbustadar; 124 i Sula og 33 i Giske. Ålesund har 1549 fritidsbustadar, noko som i reine tal er meir enn i nærliggande typiske hyttekommunar som Stranda (887) og Fjord (982). Samtidig er andelen fritidsbustadane mykje større i forhold til ordinære bustadar i desse hyttekommunane, samanlikna med Ålesund. I Ålesund utgjer fritidsbustadane i underkant av 5% av den samla bustadmassen (vanlege bustadar og fritidsbustadar), medan tilsvarande tal for Stranda er 27% og for Fjord heile 39%.

(Kjelde: SSB)

Sjølv om det er potensiale for fleire fritidsbustadar i Ålesundsregionen, og kanskje særleg Nordøyane kan få ei auke i denne type utbygging med nytt vegsamband, er andelen fritidsbustadar likevel så liten at den neppe vil påverke den samla bustadfordelinga i særleg grad.

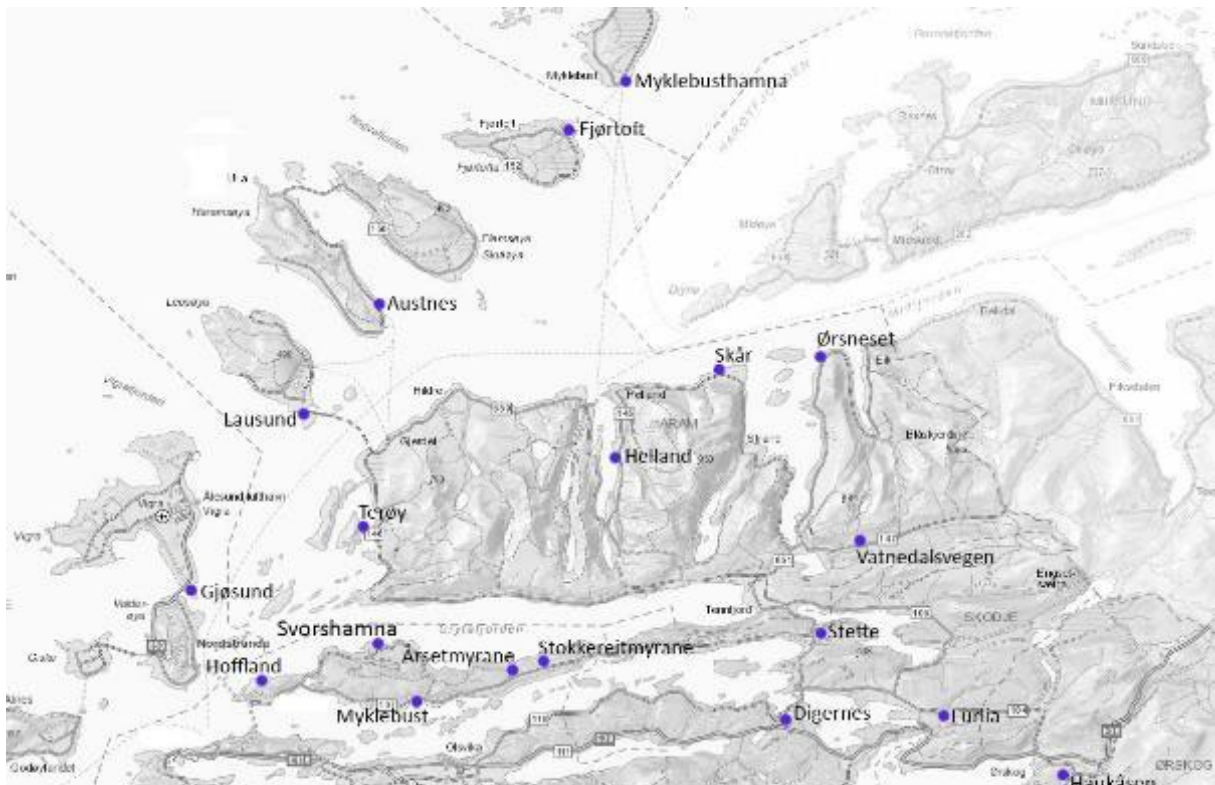
6.3 Næringsareal og arbeidsplassar

6.3.1 Lokaliseringskriterier for næringsareal

Det er eit mål i planen å legge til rette for eit sterkt og berekraftig næringsliv, og effektiv klimavenleg transport. Dette omfattar både gode rammer for utvikling for etablerte verksemdar, og tilrettelegging av attraktive næringsareal for nyetablering.

Ved utvikling av næringsareal er ei heilskapleg tilnærming viktig, og eit bevisst forhold til kva som gjer eit næringsareal attraktivt. Dette vil variere etter næringstype.

- Ledig kapasitet i straumnett er ein stadig viktigare faktor. Tilgjengeleg kapasitet varierer mykje i regionen, og utbygging av kapasiteten er i mange tilfelle svært kostbart. Også lokalisering nær framtidige energipunkt og ladeinfrastruktur blir viktig for mange.
- Veginfrastruktur ein ein annan viktig faktor. Nærleik til hovudvegnett er som regel ein fordel, og lokalisering i knutepunkt kan vere særleg gunstig. Behov for ny veg har ei kostnadsside som kan gjere eit område mindre attraktivt, i tillegg til at det kan gi ulemper for miljøet.
- Kapasitet på VA-nettet er avgjerande ved nye etableringar.
- Lokalisering ved sjø og tilgang på kai/hamn er viktig for nokre næringar. Framtidig utvikling av havbruk og det langsiktige nasjonale målet om å få meir godstransport over på sjø, kan gjere sjønær lokalisering meir attraktiv på sikt.
- Storleik på tilgjengeleg areal kan vere ein lokaliseringsfaktor.
- Ferdig regulerte/ byggeklare område kan vere avgjerande i mange samanhengar.
- Nærleik til eit godt kollektivtilbod blir viktig for verksemdar med mange tilsette og/eller mange besøkande.



Figur 14. Større samanhengande næringsareal avsett i kommuneplanane, og som er ledig for nyetablering, jfr vedlegg Arealoversikt. I tillegg kjem næringsareal i sentrumsformål og kombinerte formål. Ved revisjon av kommuneplanane bør næringsareala vurderast med omsyn til kapasitet, attraktivitet og utbyggingskostnad.

Næringsområde og godsterminalar bør samlast i avgrensa knutepunkt, slik at samordning og samlasting av gods blir mogleg, og grunnlaget for etablering av utsleppsfrie løysingar blir styrka. I områder som Digerneset næringspark og Gjøvsund hamn blir det allereie arbeidd med slik tilrettelegging for utsleppsfrie løysingar.

6.3.2 Ledig næringsareal

Arealreserven av større samanhengande næringsareal i kommuneplanane, som er ledig for nyetablering, er kartlagt i vedlegg Arealoversikt. Desse områda fordelar seg over heile regionen, og er ulike med omsyn til planstatus (om dei er regulerte eller ikkje), sjøtilgang, vegtilkomst og nærleik til hovudvegssystem. Kapasitet i straumnett for det enkelte område vil også variere. Ved revisjon av arealdelen til kommuneplanane bør det gjerast ei nærare kartlegging, og næringsareala bør takast opp til ny vurdering, med omsyn til attraktivitet og realisme i utbygging.

Samling av næringsareal i større satsingsområde er ønskjeleg av fleire årsaker. Det blir enklare for regionen å tilby næringsareal til aktørar som etterspør større område. Vidare kan konsentrasjon i større næringsområde gi meir effektiv utnytting av areal og infrastruktur, legge til rette for samlast av gods- og varetransport og mindre nedbygging av naturområde, samanlikna med ei meir spreidd utvikling av enkeltområde.

Tilrettelegging av næringsareal må koordinerast med satsingsområda i [næringsstrategien](#), der mellom anna utvikling av næring knytt til havrommet står sentralt.

Tilrettelegging for fleire arbeidsplassar omfattar meir enn utvikling av reine næringsareal. Mange arbeidsplassar, til dømes innan kommersiell tenesteyting og offentleg tenesteyting og forvaltning kan innpassast i eksisterande bygg eller nybygg i bystrukturen eller tettstadane. Slik kapasitet er ikkje kartlagt, men generelt er det både ledige lokale og i mange tilfelle ledige tomter i senterområda.

Også oppvekstsektoren og helse- og omsorgssektoren omfattar mange arbeidsplassar. Ny lokalisering bør skje på ein måte som bygger opp under by- og stadutviklinga og kollektivtransport.



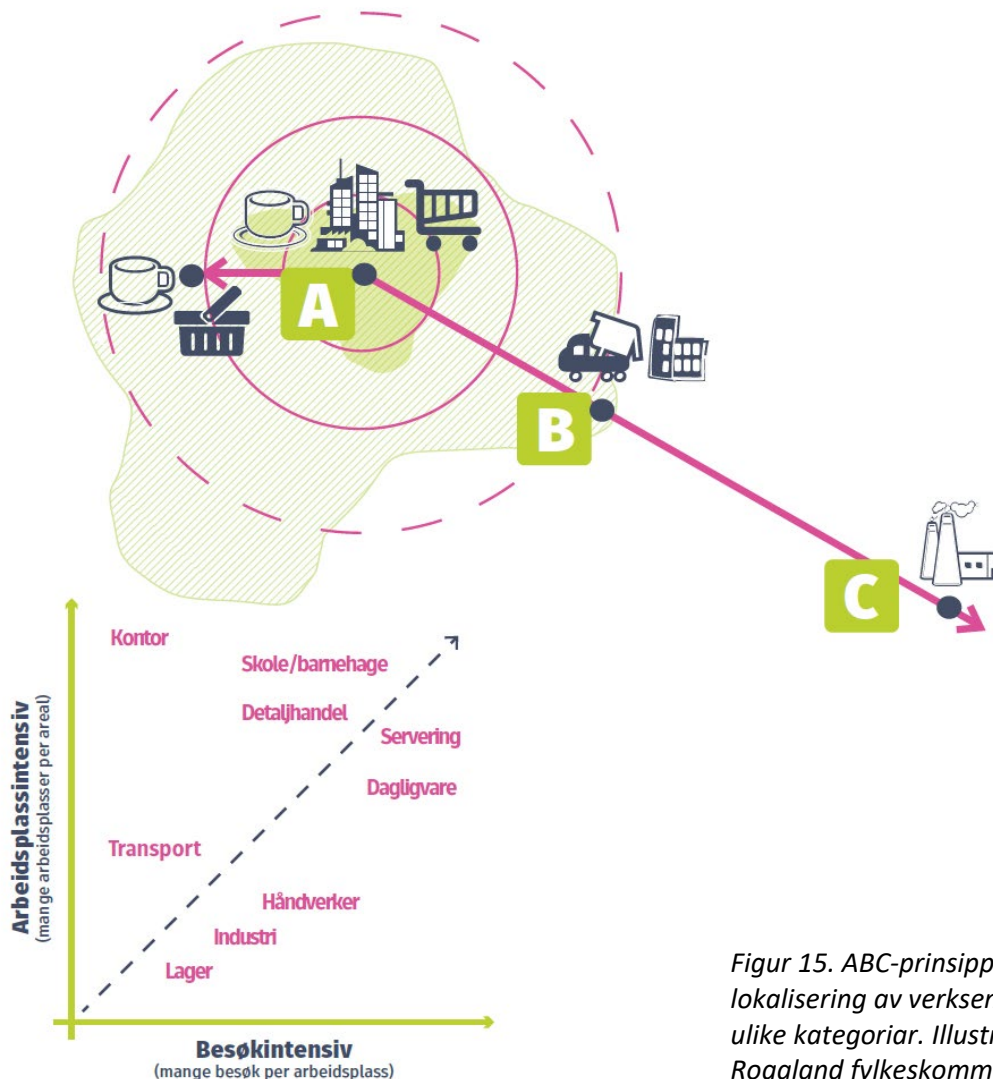
Foto: Peder Otto Dybvik

6.3.3 ABC-prinsippet

Planen legg opp til å søke å styre lokalisering av rett verksemd på rett stad etter ABC-prinsippet, slik at verksemdene får dekkja sine transportbehov på ein måte som bidrar til å redusere det samla transportarbeidet og den samla miljøbelastninga i regionen. I tillegg vil ei slik bevisst lokalisering styrke grunnlaget for kollektivtransporten.

ABC-prinsippet inneber slik inndeling og lokalisering:

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



Figur 15. ABC-prinsippet og lokalisering av verksemdar innanfor ulike kategoriar. Illustrasjon: Rogaland fylkeskommune.

6.4 Transportsystem

Transportsystemet i vår region består av vegnettet, hamner og flyplassen. Utanfor regionen finn vi i tillegg jernbanenettet, som er ført fram til Åndalsnes.

6.4.1 Vegnett

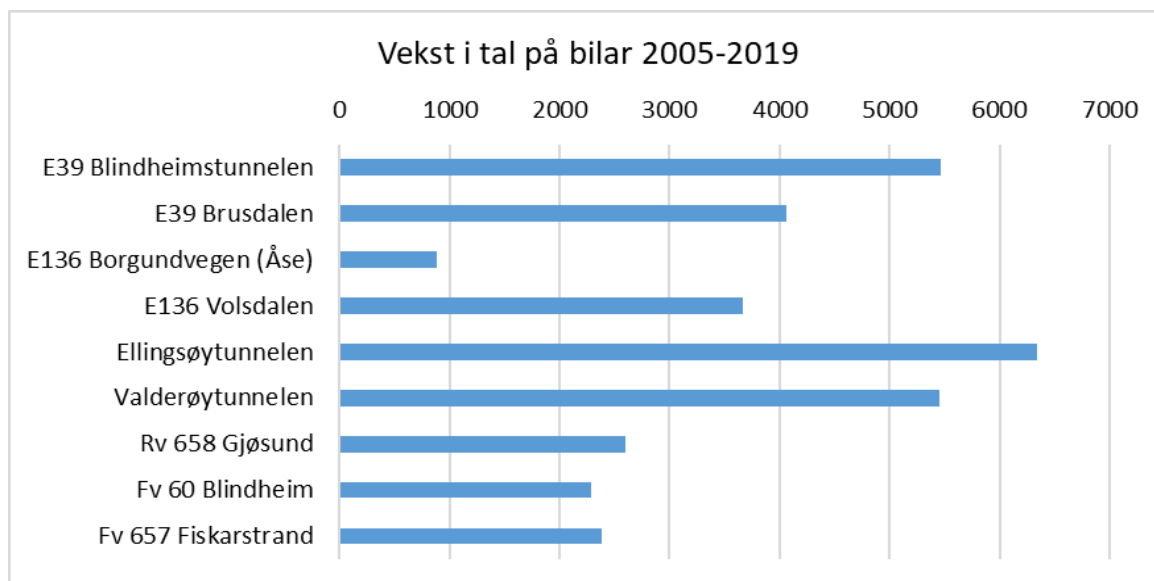
Mesteparten av vegtrafikken i regionen er lokal. Trafikken er mest konsentrert i områda som er tettast befolka og har flest arbeidsplassar; dvs bysentrum og Moa/Breivika og tilgrensande område.

Dei seinare åra har i biltrafikken i regionen vakse kraftig. I perioden 2005 – 2019 har årstdøgntrafikken i Valderøytunnelen og Ellingsøytunnelen hatt ein vekst på hhv 260% og 265%. Veksten skaut fart etter at bomstasjonen på strekninga blei fjerna i oktober 2009. Samtidig gjekk talet på busspassasjerar ned.

I same periode har også trafikken på andre delar av hovudvegnettet auka kraftig. ÅDT på E39 i Brusdalen har auka med 55%, og i Blindheimstunnelen på E39 er trafikkmengda no er godt over sikkerheitskrava. Også på vegar i utkanten av byområdet har trafikken auka. Riksveg 658 ved Gjørundbrua på Vigra har hatt ein trafikkkvekst på 62% i perioden, og på fylkesveg 657 på Fiskarstrand har trafikken auka med 52%.

Det er elles viktig å vere merksam på at ÅDT representerer gjennomsnittleg trafikkmengde i løpet av eit år. I helger er det som regel mindre trafikk, slik at «kvardagstrafikken» på dei enkelte vegane vil vere høgare.

Fleire nye vegsamband og andre samferdselstiltak er under planlegging i og tilgrensande til regionen, og Nordøyvegen er under bygging. Dei planlagde tiltaka er svært ulike, både med omsyn til omfang, kor langt dei har kome i planleggingsprosessen, om det er eit offentleg eller privat initiert tiltak, og med omsyn til godkjenning og finansiering. Dei ulike tiltaka er nærare omtalt i eit vedlegg om infrastruktur.



Figur 16. Vekst i talet på bilar (ÅDT) på utvalde strekningar i perioden 2005-2019. Sjå kart i figur 8 og 9 i vedlegg infrastruktur. Kjelde: Statens vegvesen.

Dersom alle dei planlagde vegsambanda i regionen blir bygde ut, vil ein utan restriktive tiltak som vegprising eller bom få vesentleg vekst i biltrafikken, i strid med dei måla i PAKT. Dette er vist gjennom byanalysen som er gjennomført av Statens vegvesen, og som inngår i kunnskapsgrunnlaget til PAKT. Auka transportkapasitet, som legg til rette for meir trafikk i *ein* del av vegnettet, kan vidare føre til at køproblema flyttar seg til ein annan del av vegnettet, som ikkje har så god kapasitet.

At auka kapasitet gir auka trafikk er godt dokumentert gjennom forskning, og kan finnast i Tiltaks-katalogen for transport og miljø www.tiltak.no ; eit samarbeid mellom dei viktigaste forskingsmiljøa innan fagfeltet. Forskinga støttar også opp om meir effektiv utnytting av kapasiteten i det vegsystemet ein allereie har, i form av fleire kollektivreiser, meir samkøying, sykling og gange. Her kan ny teknologi bidra til å gjere det enklare å velje alternative reiseformer, i form av ulike app'ar for kombinerte mobilitetsløyningar, samkøying, opptening av gå-poeng som kan løysast inn i rabatterte kollektivreiser mm.

Eit vegsystem med tilstrekkeleg kapasitet og god framkomelegheit er avgjerande for god regions-utvikling. Konsentrert arealbruk knytt til knutepunkt og senterområde, og auka satsing på kollektiv, sykkel og gange vil avlaste vegsystemet. Restriktive tiltak er erfaringsmessig likevel nødvendige.



6.4.2 Næringstransport

Forventa folketalsauke, vekst i næringslivet og auka netthandel med tilhøyrande varelevering vil innebere auka godstransport inn og ut av regionen, og auka nyttetraffikk internt i regionen. Vareflyt, med terminalområde, lokalisering og struktur av varelager, vareutlevering generelt og bylogistikk spesielt er komplekse prosessar med eit samansett aktørbilde. Nyttetransport og varelevering har mindre rom for tilpassing enn anna trafikk. Særleg i byområda må det leggast til rette for nyttetraffikk gjennom å ha dette med i planlegginga frå starten av. Varelevering vil bli eit viktig tema i gatebruksplanen for Ålesund sentrum, som er planlagt starta i 2022.

Det ligg eit potensiale i betre koordinering, samlast og større oppfyllingsgrad i bilar, samt overgang til meir klimavenleg transport. Dette er også vektlagt i Klimakur, der forbetra logistikk for varebiltransport og auka effektivisering av lastebilar er trekt fram som tiltak med stort reduksjonspotensial. Erfaring frå andre område tilseier at det er nødvendig med gode og breie medverknadsprosessar frå alle aktørar, for å kome fram til konkrete og gode løysingar for meir effektiv og klimavenleg logistikk.

Eit slikt prosjekt går ut over rammene til PAKT, men er foreslått som eit punkt til oppfølging i handlingsprogrammet. I første omgang er det foreslått å etablere ein arena for samarbeid og kunnskapsdeling mellom kommunane og logistikkaktørar. Her bør moglegheiter for koordinering, utsleppsreduksjon og effektivisering og av godstransport og bylogistikk kartleggast. Behov for eigen logistikkstrategi, og konsekvensar inn mot kommuneplanarbeidet bør også vurderast.

Det er ei nasjonal målsetting å få meir av godstrafikken over frå veg til sjø og bane. Miljøomsyn er ei viktig grunngeving for dette. Utviklinga har dei seinare åra gått motsett veg, og stadig meir av godstrafikken går på vegen. Den raske utviklinga som skjer innan automasjon og elektrifisering av skip kan gjere godstransport på sjø meir konkurransedyktig. Tiltak for å møte denne utviklinga i form av tilrettelegging av hamneområda og ein gjennomtenkt ladeinfrastruktur blir viktig. Møre og Romsdal fylkeskommune skal i gang med ein plan for ladeinfrastruktur og fyllpunkt for hydrogen i fylket. Her må sjøbasert transport inngå i vurderingane.

Jernbane finns ikkje i regionen. Næraste jernbanestasjon er Åndalsnes, og der er godstrafikken har blitt lagt ned. Det private godsselskapet Onrail har nyleg gjenopptatt godstransporten frå Åndalsnes. Faren for periodevis stenging av traseen på grunn av rasfare er vesentleg mindre enn tidlegare, sidan fjellpartiet Velsemannen raste ut i 2019. Dette kan opne for overføring av ein del av godstrafikken frå Ålesundsregionen frå veg til bane.

Ålesund lufthavn Vigra er svært viktig for næringslivet i regionen. Også ein del av godstransporten går med fly, gjerne omtalt som den globale ekspressmarknaden. Dette kan til dømes dreie seg om maskindelar til lokale verksemder, men også eksport av fersk sjømat. Det må leggast til rette for at flyplassen kan utvikle seg på ein framtidretta måte. Sikring av nødvendig kapasitet på straumnettet for å kunne møte den forventa elektrifiseringa, er avgjerande. I dag er det avgrensa kapasitet til elektrifisering ved og på Ålesund lufthavn, og kapasiteten i nettet må styrkast for å møte behovet.

6.4.3 Hamnene

Hamnene i regionen har ein sentral funksjon i det overordna transportsystemet. Ålesund, Sula og Giske samarbeider om felles drift og forvaltning av hamnene gjennom Ålesundregionens havnevesen (ÅRH). Hamnene er ulike i storleik og funksjon, og har forskjellig type skipstrafikk og hamneverksemd. I tillegg er det ei rekke private bedriftskaier i regionen.

Sentrale hamnefunksjonar i Ålesund er fordelt på fleire geografiske område. Ei av Noregs største fiskerihamner er lokalisert midt i sentrum, på sørsida, ved Storneskaia. Totalt er det om lag 1500-

2000 skipsanløp årleg på sørsidekaiene. Ålesund hamn også stor på godstransport. Godstrafikk er lokalisert til Skutvika sør på Aspøya og Flatholmen på nordsida av byen. Andre store hamneområde i regionen er Terøya i Søvika og Gjøvsund på Vigra.

På Gjøvsund er det under planlegging mudring av sundet, og bygging av ei ny offentlig djupvasskai, og her ligg store byggeklare næringsareal knytt til hamna. Området er planlagt utvikla til ei lokal, regional og nasjonalt viktig fiskerihamn, tilrettelagt for berekraftige energiløysingar.

Hamneaktiviteten i Skutvika skal avviklast, og containerterminalen her skal flyttast til Flatholmen. Med dagens nivå inneber dette at trafikken til og frå Flatholmen vil bli meir enn dobla. I tillegg er det under regulering yttarlegare utviding av Flatholmen, og nye vegløysingar kan bli aktuelt.

Ålesund har også hatt mykje turisttrafikk i form av cruisebåtar og faste anløp av hurtigruta. Årleg kjem over 600.000 turistar sjøvegen til Ålesund. Ved sørsidekaiene legg årleg ca 200 cruiseskip til kai, og dagleg er det i dette området opp mot 70 turistbussar knytt til cruiseskipa. Cruisetrafikken står for ca 3-400.000.000,- i årleg næringsomsetning i regionen (TØI-rapport 1702/2019), i tillegg til inntekter til hamna. I 2020 har turisttrafikken endra seg som følge av koronaepidemien, og talet på turistskip har gått ned. Det er venta at denne trafikken tar seg opp igjen når pandemien er over.

Styrkinga av E39 som hovudåre langs kysten kan innebere potensiale for meir eksport frå Flatholmen. Det blir generelt viktig å sjå vidare utvikling av næringsområde i regionen i samheng med hamnene, for støtte opp under ein berekraftig godstransport. Dette er tatt inn i retningslinjene til PAKT.

Ålesundregionens havnevesen har som strategi å aktivt legge til rette for god intern sjøtransport mellom private og offentlege kaier i regionen, med samlasting/knutepunkt på Flatholmen, for å styrke regionens samla konkurransekraft. Hamnevesenet peikar også i sin strategi på moglegheiter for etablering av sjøbasert feedertransport frå enkelte kaier i regionen og til Flatholmen, for meir effektiv og miljøvenleg transport. Det er etablert landstraum ved sørsidekaiene. I 2021 blei det levert landstraum her tilsvarande utsleppskutt på 10.000 tonn CO₂. (3,5% av Ålesund kommune sitt samla CO₂-utslipp.)



6.4.4 Kollektivtransport

Eit godt og klimavenleg kollektivtilbod er vesentleg for å løyse dei trafikkale utfordringane i regionen, møte folketalsveksten og nå nasjonale klimamål. Det blir forventa at ein by på Ålesund sin storleik har eit velfungerande kollektivtilbod, så dette er også viktig med omsyn til attraktivitet. Både Ålesund kommune og fylkestinget har vedtatt eit mål om 15% kollektivdekning, noko som inneber ei tredobling av talet på kollektivreiser i forhold til dagens situasjon.

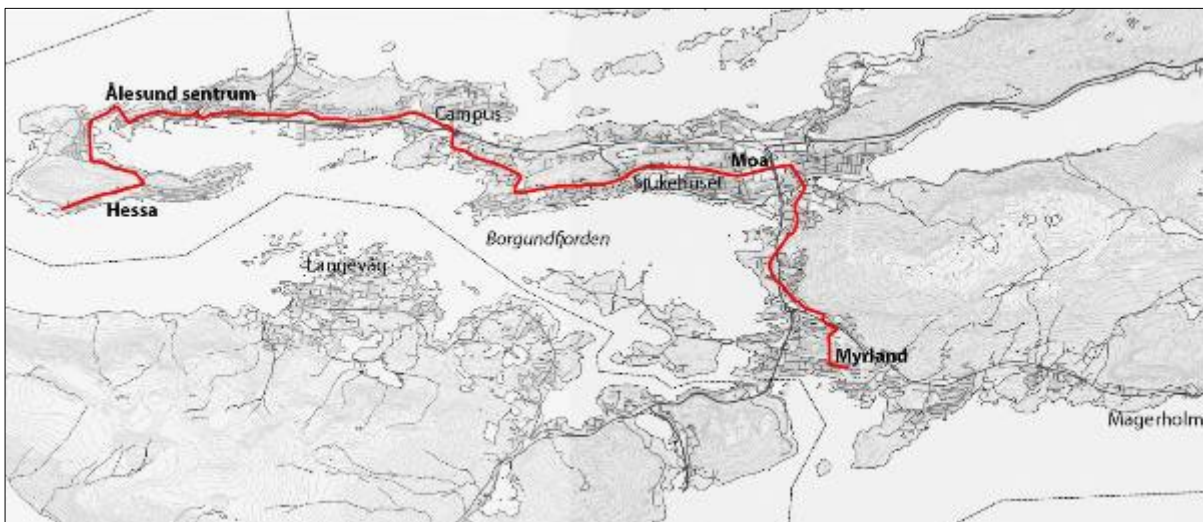
Reisetid, frekvens og pålitelegheit er avgjerande for at folk vel kollektivtransport. Betre framkomelegheit er nødvendig for å auke attraktiviteten til bussen, og auka frekvens er nødvendig både for buss og hurtigbåt. Slike tiltak er omtalt i rapporten Framtidige kollektivkonsepter i Ålesund (Cowi 2018), som blir lagt til grunn i den vidare kollektivsatsinga i regionen.

Eit godt kollektivtilbod heng saman med eit godt passasjergrunnlag. Arealpolitikken bør forsterke kollektivsystemet, ved at bustader og arbeidsplassar blir lokalisert til areal med god kollektivdekning. Dette er det lagt opp til i strategiane for PAKT.

Ålesund sin smale bystruktur legg eit godt grunnlag for effektiv kollektivtransport i den mest tettbygde delen av regionen. Busslinja frå Hessa i vest til Myrland i aust har svært høgt belegg, også nasjonalt sett. Årsaken er at det bur så mange langs Borgundvegen mellom bysentrum og Moa. Denne busslinja dekker 71 % av innbygarane og 77 % av arbeidsplassane i gamle Ålesund kommune (Kjelde: COWI). Dette tilsvarar 41% av alle innbygarane i regionen, og 53% av alle arbeidsplassane.

Mange passasjerar går av og på mellom bysentrum og Moa, og ruta langs Borgundvegen har derfor større belegg enn ekspressruta Skateflua-Magerholm, som går innfartsvegen og Lerstadvegen mellom bysentrum og Moa. Samla sett er det i dag eit svært godt busstilbod på strekninga bysentrum - Moa, med 14 avgangar i timen i rushtida (2020).

Ålesund kommune, Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen har samarbeidd om ein utviklingsplan for kollektivtrafikken i Ålesundsområdet, som skal følgje opp konseptet «Prioritert buss», tilrådd av COWI. Utviklingsplanen ser både på fysiske tiltak og på driftsutvikling av kollektivtrafikken.



Figur 17. Bussruta mellom Hessa og Myrland har høgt belegg også i nasjonal samanheng. Den dekker 41% av alle innbygarane i regionen, og 53% av alle arbeidsplassane.

Utanfor det sentrale byområdet, der passasjergrunnlaget er dårlegare, kan innfartsparkering og bestillingstransport gjere det mogleg for fleire å reise kollektivt. Det er gjennomført ei kartlegging av innfartsparkeringsplassar i eit eige vedlegg til planen. Her er også avgangsfrekvens til Ålesund sentrum i rushtida frå dei ulike parkeringsplassane registrert (2020).

Styrking av innfartsparkering og utvikling av bestillingstransport inngår i strategiane for PAKT.

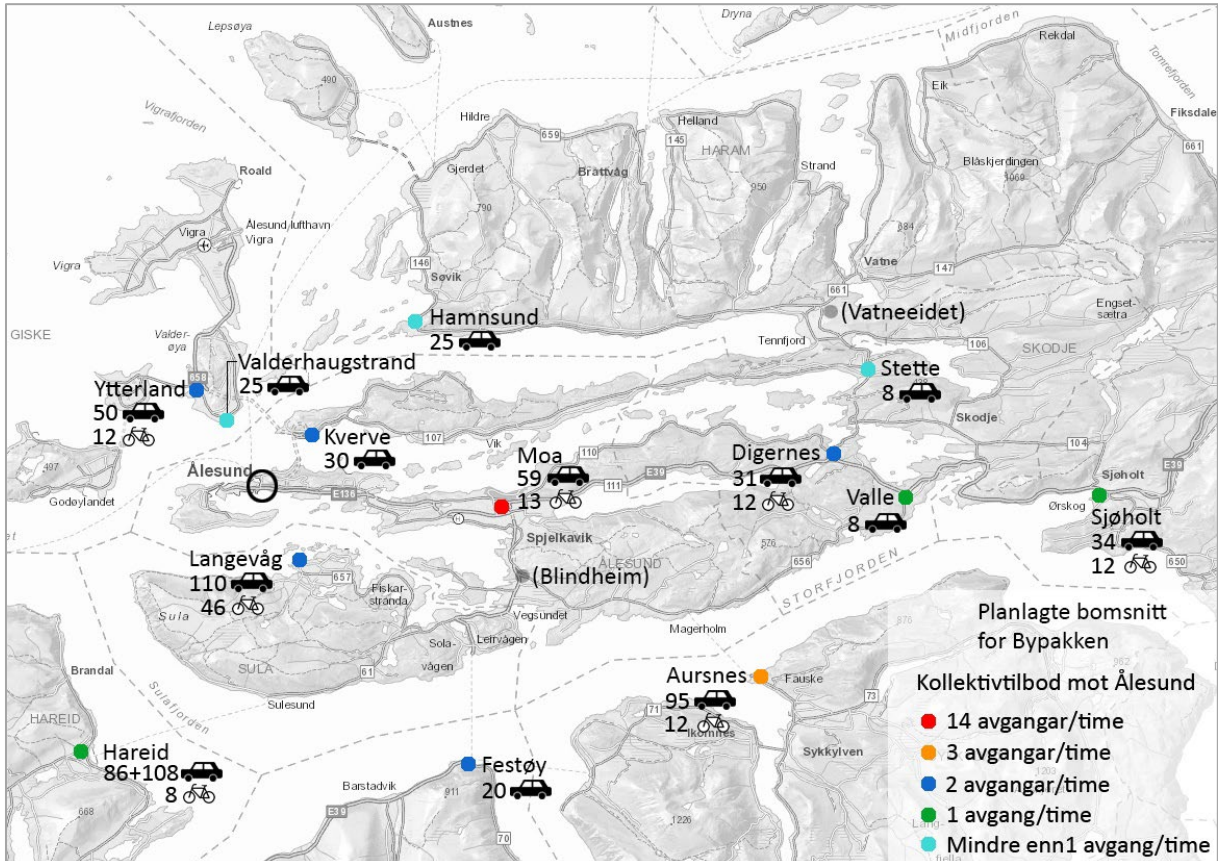


Fig. 18. Eksisterande innfartsparkeringsplassar, med tal på bilplassar, sykkelplassar og kollektivavgangar i timen (rushtid) mot Ålesund. Planlagte nye innfartsparkeringsplassar er markert med grått. Henta frå vedlegg innfartsparkering.

6.4.5 Sjøbasert kollektivtransport

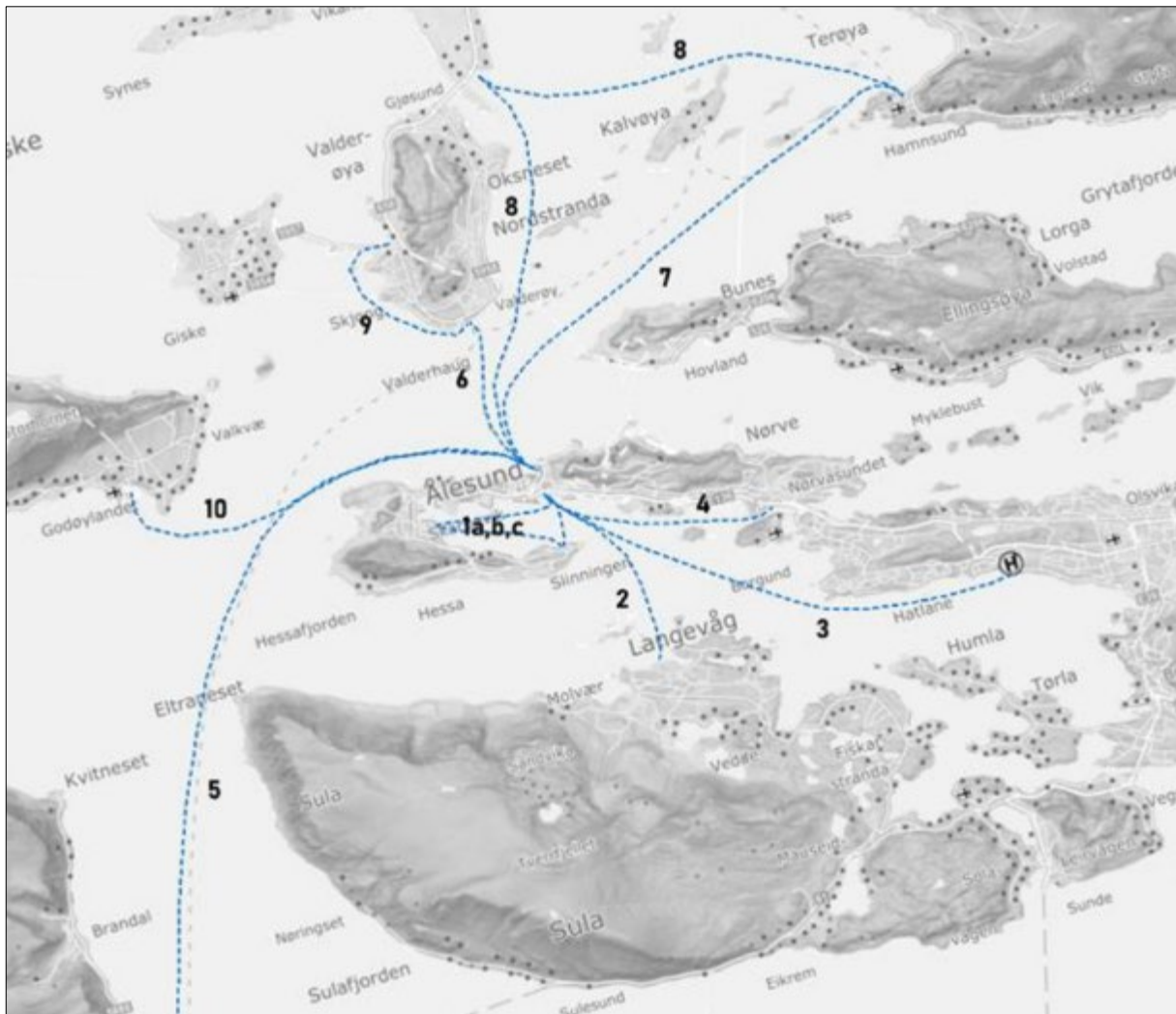
Den sjønære bebyggelsen i regionen kan gi grunnlag for meir sjøbasert person- og næringstransport, som igjen kan avlaste eit pressa vegsystem. Framtidige løysingar med elektrifisering og automasjon kan gi rimelegare drift og vesentleg reduksjon i klimagassutsleppa. Likevel må marknadsgrunnlag og konkurranseforhold mot andre framkomstmiddel vurderast ved etablering av nye ruter.

Potensialet som ligg i å kunne utnytte det blå kollektivfeltet betre er vurdert i eit notat om sjøbasert persontransport (NTNU, Yngve Frøyen, 2020) som vedlegg til PAKT. Her er det sett på passasjergrunnlag, ruteopplegg og potensielle anløp for ulike strekningar. Driftskostnadar er ikkje vurdert, og vurderingane er gjort uavhengig av den planlagde bypakken, der bompengar kan påverke situasjonen. Potensialet som kan ligge i koordinering med turistransport er heller ikkje vurdert.

I notatet er det dokumentert at marknadsgrunnlag og konkurranseforhold mot andre framkomstmiddel kan gi utfordringar med omsyn til etablering av nye passasjerbåtruter i regionen. Går det ein veg parallelt med båtruta, er ofte andre transportmiddel raskare.

Rapporten konkluderer slik:

- Båtrutene Ålesund-Langevåg (2), Ålesund-Hareid (5) og Ålesund-Hamnsund (7) kjem best ut med tanke på å kunne fange opp størstedelen av passasjergrunnlaget.
- Bybåt i trekantsamband sentrum-Skarbøvika-Slinningen (1) er lite konkurransedyktig. Sentrum-Slinningen gir kortare reise, men på ei kort strekning og med lite passasjergrunnlag.
- Ålesund-Campus har godt befolkningsgrunnlag, men er lite konkurransedyktig mot andre transportmiddel på grunn av parallell veg og lite optimal tilførselsveg til kai.
- Ålesund-sjukehuset (3) blir også lite konkurransedyktig, av same grunn som Campusruta.
- Ålesund-Valderhaugstrand (6) kan med halvtimesrute og/eller lav billettpris konkurrere med bilalternativet.
- Trekantsamband Ålesund-Valderøy-Ytterland (6+9) gir auka befolkningsgrunnlag, men ekstra reisetidsulempe dempar passasjergrunnlaget. Ålesund-Ytterland har svakare befolkningsunderlag og dårlegare konkurranseforhold mot bil.
- Ålesund-Gjørund-Hamnsund (8) har som trekantsamband svak konkurransevne på grunn av passasjergrunnlag, og at trekantsamband er lite effektive for passasjerane. Eit reint samband Ålesund-Gjørund kan med timesavgangar konkurrere mot bilalternativet.
- Ålesund-Godøy (10) har lav reisetid, men lite befolkningsgrunnlag og lange avstandar til kaia gir svakt konkurranseforhold mot bil.



Figur 19. Båtruter vurdert i notat om sjøbasert persontransport (NTNU, Yngve Frøyen, 2020).

Generelt bør båttruter med godt potensiale for passasjergrunnlag og god konkurransekraft prioriterast i det vidare arbeidet. Fokus bør ligge på å utvikle desse rutene med vekt på utnytting av ny teknologi og reduksjon av klimagassutslepp. Båtruta Ålesund-Valderhaugstrand vil kunne få ein avlastande funksjon for Valderøytunnelen og Ellingsøytunnelen, og bør derfor takast med i utgreiingsarbeidet som er starta av Statens vegvesen (KVU).

Eit moment som ikkje er vurdert i rapporten, er at det må etablerast ei transportløyising for dei som bur på Store Kalvøy, når hurtigbåten til Nordøyane blir nedlagt i samband med opning av Nordøyvegen. Potensiale og grunnlag for ei båtrote med anløp Ålesund, Gjøssund, Hamnsund/Søvika og Store Kalvøy bør derfor vurderast nærare, saman med koordinert kollektivtransport til flyplassen.



Foto: Møre og Romsdal fylkeskommune

6.4.6 Gående

Det viktigaste plangrepet for at fleire skal velje å gå er satsinga på meir kompakt sentrums- og knutepunktsutvikling, og tilrettelegging av bustadar i gangavstand frå eit godt kollektivtilbod. På denne måten kan fleire kan nå dei daglege gjeremåla sine i gangavstand frå bustaden. Andelen som vel å gå på ei reise fell ganske mykje allereie når gangturen blir lenger enn 500 meter. Det er derfor viktig at distansane ikkje blir for lange.

For å få folk til å gå meir, må områda gjerast meir gangvenlege, dvs at det er godt, trygt, hyggeleg og interessant å gå der. Biltrafikk og mykje overflateparkering gjer at det blir mindre attraktivt å gå. Tilsvarande gjer breie gangareal, natur og lite biltrafikk det meir attraktivt å gå. Universell utforming og fokus på «rullatoravstand» er også ein viktig faktor. Vidare må det satsast aktivt på tilrettelegging av snarvegar, både oppgradering og skilting av eksisterande, og etablering av nye.

I bysentrum blir det viktig å prioritere eigne sykkeltrasear, særleg i den mest trafikkerte delen. Dette gir færre syklistar på fortaua, og betre forhold for både gåande og syklande. I tillegg bør fortausbreidda aukast der det er rom for det, ettersom dagens fortau er smalare enn gjeldande normer.

Vesentleg for å sikre god gangvenlegheit er drift og vedlikehald av infrastrukturen. Særleg viktig er dette for eldre menneske, men god gangvenlegheit er også viktig for på skulevegen. Drift er knytt til god dagleg trafikkavvikling (brøyting, strøing mm). Vedlikehald vil seie fysiske tiltak i infrastrukturen (reasfaltering, fylling av hol i vegbana, utjamning av kantar, lyssetting mm). Det bør vurderast tiltak for å sikre betre vintervedlikehald på fortau i bysentrum.

(Kjelde: Kunnskapsgrunnlag for gåstrategier, TØI rapport 1688/2019)

6.4.7 Sykling

I regionen er det stort potensiale for auka sykkelbruk i kvardagen, som sykling til skule og arbeidsplass. Særleg gjeld dette i byområda og tettstadane. Sykkelandelen blei ved siste omfattande måling målt til 3% (RVU 2013/2014). Mange reiser er korte og forholda bør ligge godt til rette for ei auke. Topografien er relativt flat i dei folketette områda. Ålesund har tilsvarande klima som Stavanger, som er best på sykkel på Vestlandet, og det er lite som skil vind og temperatur i Ålesund i høve til verdas beste sykkelbyar i Nederland og Danmark.

Innfartsparkering for sykkel ved kollektivknutepunkt med hyppig avgangsfrekvens, kan auke sykkelbruken på til dømes jobbreisen. Sikker og trygg oppbevaring av sykklar over eit lengre tidsrom er viktig, gjerne i eigne sykkelhotell. Moa er eit trafikkknutepunkt med stort potensiale for sykkelparkering, og der tilbodet ved bussterminalen er svært dårleg i dag.

Generelt er bysentrum dårleg tilrettelagt for sykling, og har stort potensiale for auka sykkelbruk. Smale fortau gjer at syklistane i stor grad må sykle i vegbana, og dette opplevast utrygt for mange. I



mulighetsstudien for sykkel i Ålesund sentrum (Norconsult 2018), er det foreslått ein hovudsykkeltrase gjennom bysentrum frå Steinvågbrua til Klipra. Behova til fleire trafikkantgrupper (gåande, syklande, kollektivtrafikk, bil, varelevering) må sjåast under eitt, før ein kan konkludere med hovudsykkeltrase gjennom sentrum. Dette vil bli gjort som ein del av arbeidet med ein gatebruksplan.

I bypakke Ålesund ligg det inne fleire tiltak som inneber betre tilrettelegging for syklande. For lengre sykkelturar vil samband mellom tettstadane og senterområda bli viktig. Dette gjeld til dømes strekninga mellom Skodje og Digernes, Gamle Brusdalsveg - Digerneset og Dragsundet - Tøssesvingen. Ny E39 Ålesund-Molde kan det gjere det lettare å ta seg fram med sykkel, fordi syklistar kan nytte «gamlevegen» der dagens veg blir erstatta.

Betre sykkeltilrettelegging vil også auke potensialet for sykkelturisme i regionen. Ålesund og Ålesundregionen er allereie eit attraktivt reisemål, og med auka fokus på berekraft ligg det godt til rette for å legge betre til rette for sykkelturisme.

I Ålesund kommune er det utarbeidd eit [digitalt sykkelkart](#) . Her er eksisterande gang-/sykkelveg, lokalveg med lite trafikk og turveg registrert, samt stiar som er eigna til sykling. Det er skilt mellom ruter for sykling i blanda trafikk, sykling på breie fortau eller gang- og sykkelveg og sykling på turveg og stiar. Det digitale sykkelkartet bør utvidast til å omfatte heile regionen.

Det er behov for nærare analyser og kartlegging knytt til syklande og behov for tilrettelegging, og konkrete planlegging for utfordrande/farlege punkt og strekningar. Her må behova til ulike brukargrupper og generasjonar (barn, unge, studentar, transportsykling til/frå jobb, fritidssykling) vurderast.



Figur 20. Utsnitt over sykkelkartet i Ålesund. Blå rute går i veg med blanda trafikk og avgrensa trafikkmengde, lilla rute er breie fortau eller gang- og sykkelveg og grøn rute er turveg/tursti.

6.4.8 Parkering

Parkeringsløyningar og parkeringspolitikk blir ein viktig faktor i arbeidet med å legge grunnlaget for framtidsetta mobilitetsløyningar i regionen.

I sentrumsområda må ulike omsyn balanserast. Parkeringspolitikken her må legge til rette for både parkering knytt til handelsreiser og bustadparkering/besøksparkering. Samtidig skal omsynet til levande og attraktive sentrum ivarekast, med gangareal som inviterer til bruk og opphald. Større bruk av parkeringsanlegg under bakkenivå og mindre gateparkering er i mange tilfelle ei god løysing. Bysentrum har i tillegg særlege utfordringar knytt til konkurransen med Moa, både når det gjeld handel og arbeidsplassar.

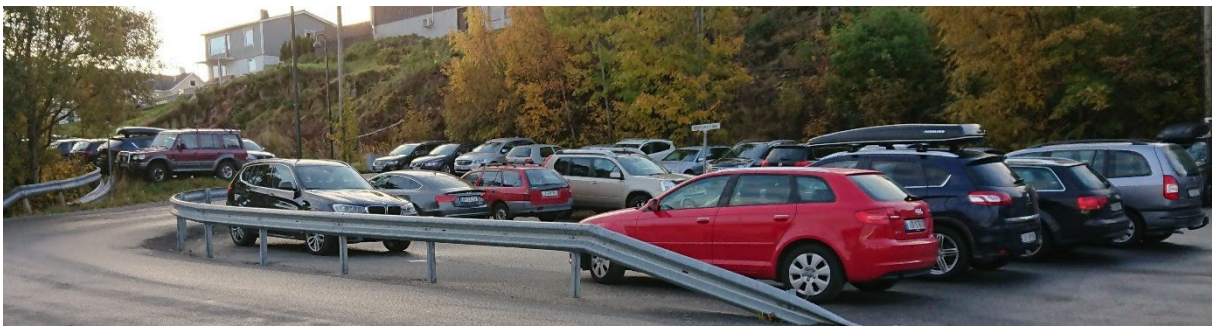
Innfartsparkering har potensiale for å å lette presset på det sentrale vegsystemet i rushtida. Bussen kan få betre framkomelegheit, og det kan bli grunnlag for fleire bussavgangar. Det er i dag etablert fleire innfartsparkeringar av varierende storleik og standard mot Moa/ bysentrum, kartlagt i eit eige vedlegg om innfartsparkering. Parkeringsarealet knytt til hurtigbåten mellom Ålesund og Langevåg er den største etablerte innfartsparkeringa innanfor planområdet, med ein kapasitet på 110 bilar og 46 sykklar. Med gjennomføring av bypakken, kan det ventast meir pågang på innfartsparkering utanfor dei planlagde bomsnitta.

På Ytterland har det vore arbeidd med eit større parkeringsanlegg for bil og sykkel, som vil gjere det enklare å reise kollektivt frå Giske. Også på Kverve er det konkrete planar om utviding av dagens innfartsparkering. Begge desse innfartsparkeringane kan gjennom utviding av kapasiteten bidra til å lette presset på dei undersjøiske tunnelane til Ålesund.

I område med press på parkering må parkeringsløyvet vere kobla mot kollektivbilletten på ein enkel og brukarvenleg måte. Dette er særleg aktuelt på Moa, der den etablerte parkeringsplassen med ca 60 plassar er full frå morgonen av. Det blir også arbeidd med eit nytt billettsystem i FRAM, som skal vere klart i 2022. Her kan ei kobling mot innfartsparkering vere mogleg.

Med kobling mellom parkeringsløyve og kollektivbillett er det aktuelt å utvide innfartsparkeringa på Moa med ca 200 plassar, på den sørlege delen av «Ikea-tomta». Det kan virke lite hensiktsmessig med meir parkering på Moa; eit område som er sterkt belasta av trafikk i utgangspunktet, og der ein ønskjer ei meir urban utvikling. Men Moa har heile 14 bussavgangar i timen mot sentrum i rushtida, etablert infrastruktur, kommunal tomt og lave opparbeidingskostnadar. Med avgrensa økonomiske verkemiddel framstår ei utvida innfartsparkering på Moa som eit realistisk og godt tiltak for å få i gang positive ringverknadar, i form av ein «god sirkel» der fleire reiser kollektivt, det blir betre lønsemd i kollektivtrafikken og mindre bilar på vegane ut mot bysentrum.

På lengre sikt bør det etablerast innfartsparkering som kan fange opp trafikk lenger ute i vegsystemet. Ut frå trafikkmengde bør det særleg fokuserast på Vegsundet/ Indre del av Sula og Flisnes/Blindheim. Meir bynær innfartsparkering i Skarbøvika, som kan fange opp trafikk frå Hessa, kan også vere aktuelt.



Utanfor regionen framstår parkeringa ved hurtigbåtkaia på Hareid med høgt belegg. Passasjertalet på hurtigbåten gjekk ned då betalingsparkering blei innført i 2016, og låg i 2019 om lag 10% under under 2015-nivå. Ei kobling mellom hurtigbåtbillett og parkeringsløyve i form av redusert pris eller gratis parkering for hurtigbåtpassasjerar kan stimulere fleire til å ta hurtigbåt, og dermed avlaste vegnettet.

Generelt er det viktig med god skilting og informasjon for å stimulere til bruk av innfartsparkering. Det bør søkast samarbeid mellom fylkeskommunen og større arbeidsplassar med sikte på etablering av mobilitetsordningar retta mot bedriftsmarknaden.

God tilrettelegging for parkering ved flyplassen har saman med folketalsveksten i Giske kommune gitt stor trafikkbelastning i Ellingsøy-tunnelen og Valderøy-tunnelen. Fram mot 2040 er det venta svært sterk folketalsvekst i Giske. Andelen flyplasstransport i tunnelane vil etter kvart truleg krympe samanlikna med transportbehovet til innbyggjarane i Giske. I tillegg har koronapandemien skapt usikkerheit om omfanget av flytrafikken dei komande åra.

Det bør likevel arbeidast med å finne løysingar for å få fleire flypassasjerar over på flybuss. Parkering på Ålesundssida av tunnelane kan vere eit aktuelt verkemiddel, med hensiktsmessig lokalisering i traseen til flybussen, og eit visst overvakings-/kontrollsystem. Det er få aktuelle areal på Ålesundssida, og det er også ei utfordring korleis ein skal få folk til å velje å parkere her når det er etablert rikeleg med parkeringsplassar ved flyplassen. Vegvesenet arbeider med ei konseptvalsutgreiing for tunnelane, der problemstillingar knytt til transport til og frå flyplassen bør vurderast breitt.

6.4.9 Teknologiutvikling

PAKT legg til rette for elektrifisering gjennom overordna føringar for planlegging og etablering av god ladeinfrastruktur for transport både på sjø og land, og stiller konkrete krav om tilrettelegging av ladestasjonar på parkeringsplassar. Nødvendig kapasitet i straumnettet er sentralt, og planen legg opp til faste møtepunkt mellom nettselskapa og plan- og utbyggingsavdelingane i kommunane for å sikre god informasjonsflyt og koordinering.

Planen legg i handlingsprogrammet til grunn at det skal utvikle brukarvenleg bestillingsbasert kollektivtransport, og dette er sannsynlegvis ein av dei første marknadane for automasjon. Ruter har sidan 2019 prøvd ut sjølvkøyrande bussar, og meiner at dette på sikt kan gi reisande større fleksibilitet ved bestilling til heimeadresse eller ein gitt møtestad.

For båttransport har PAKT fokus på utnytting av ny teknologi og reduksjon av klimagassutslepp. Regionen skal vere pådrivar for å utvikle sjøen som reiseveg, basert på nye teknologiske løysingar knytt til nullutslepp og automasjon.

Vidare fastset planen at det skal arbeidast for digitale løysingar som legg til rette for fleksibel utnytting av det totale mobilitetstilbodet, tilpassa den enkelte brukar sitt behov. Ein samkøyringsapp knytt til den planlagde bomringen til bypakken skal utgreiast. Vidare skal det utviklast ein nettbasert oversikt over tilbodet av innfartsparkeringar og mobilitetspunkt, der parkeringskapasitet, vilkår for bruk, opplysningar om sykkelparkering og eventuelle andre tilbod som sykkelutleige og bildeling inngår.

Det skal også arbeidast for aktiv tilrettelegging for bruk av ny teknologi knytt til intelligente samhandlande transportsystem ITS i og ved mobilitetsinfrastruktur. Den teknologiske utviklinga opnar for meir treffsikker regulering, betre trafikktryggleik og nye verkemiddel for å redusere klima- og miljøbelastningane.

6.5 Landbruk

Tap av dyrkamark i form av nedbygging er ei utfordring for heile landet. Derfor inngår det i målsettingane til PAKT at omdisponering av verdifult jordbruksareal skal reduserast. Det viktigaste grepet i planen for å møte denne utfordringa, er å gjennomføre arealøkonomisering ved å utnytte betre areal som allereie er bygde ned, framfor å ta i bruk nye grøne område. I tillegg til å skjerme landbruksareal mot nedbygging, er det også viktig for naturmangfald, kulturmiljø, friluftsiinteresser, og for å bevare karbonrike område som skog og myr. Det blir også viktig å ta vare på matjord som ein ressurs, i område som skal byggast ut.

Konflikt mellom jordvern og fortetting er ei aktuell problemstilling i mange tettstadar. Dette temaet er omtalt i punkt 6.1 Senterstruktur.

Ei anna utfordring for landbruket som næring, er at leigejord utgjør mykje av driftsgrunnlaget. Det er ofte vanskeleg for bønder å få kjøpt tilleggsjord, på grunn av forhåpningar om at arealet på sikt kan utnyttast til byggeformål som bustad eller fritidsbustad – noko som gir heilt andre prisar.

Ein tydeleg, langsiktig og føreseieleg arealpolitikk i samsvar med realistiske prognoser for folketalsvekst og definerte satsingsområde, vil kunne gi betre rammer for landbruksnæringa ved at det blir klart kvar ein kan forvente utbyggingsområde og kvar ein vil unngå utbygging. Saman med tilrettelegging for å kunne dele frå våningshuset som ein attraktiv bustadeigedom, kan dette kanskje stimulere til at meir av landbruksjorda blir seld som tilleggsjord til bruk i drift.

Mykje landbruksareal med driveplikt i regionen blir i realiteten ikkje drive. Det er dårleg ressursforvaltning, og gjer det vanskelegare å utvikle nærliggande bruk som er i drift. Jord som ikkje blir drive tapar seg i kvalitet, og samfunnet går glipp av verdiskaping. Etter jordlova er det kommunane sitt ansvar handheve driveplikta. Slik oppfølging er ressurskrevjande, men nødvendig om ein vil gi gode rammer for utviklinga av landbruksnæringa i regionen.



Foto: Peder Otto Dybvik

6.6 Natur, kulturmiljø og landskap

I arealplanlegginga blir gjerne naturområde, parkmessige område og vassdrag omtalt under eitt som blågrøn struktur, fordi desse områda inngår i ein større samanheng som er knytt saman på mange vis.

Den blågrøne strukturen omfattar heile spekteret frå opparbeidde område for lek og aktivitet, landbruksareal og anna kulturlandskap, til «sjølvgrodd» natur innanfor og utanfor tettbygd strøk. Dette utgjer til saman ein overordna struktur, som kan være meir eller mindre samanhengande.

Også i vår region skjer ei stadig nedbygging og fragmentering som svekkar den blågrøne strukturen, og gir negative konsekvensar for landbruk, naturmangfald, kulturmiljø, friluftssinteresser. Det har også direkte innverknad på klimaet, ved at karbonrike område som skog og myr slepp ut klimagassen CO₂ når dei blir bygde ned.

Viktige naturressursar, som drikkevasskjelda Brusdalsvatnet, og økosystem i sjøområda i regionen, vil vere under press som følge av folketalsvekst og utbygging. For Brusdalsvatnet er det viktig å vere merksam også på aktivitet i nedslagsfeltet. Vegtrafikken forbi utgjer ein risiko for forureining, og det er også viktig å i størst mogleg grad tilrettelegge for ferdsel og friluftssaktivitetar *utanfor* nedslagsfeltet.

Samling av framtidig utbygging i meir konsentrerte område, vil gi meir effektiv arealbruk og mindre nedbygging av grøne areal. Arealøkonomisering i form av å utnytte betre dei areala som allereie er bygde ned er ein viktig del av ein slik strategi.

Blågrøn struktur:

Nettverket av blågrøne område, som ligg mellom og utanfor bybebyggelsen. Dette er store og små naturområde, kulturlandskap og meir urbane områder tilrettelagt for lek og rekreasjon, samt vassdrag og vassdraga sine nære omgjevningar.



Foto: Peder Otto Dybvik

Det er behov for å verne om større naturområde, sikre viktige grønne korridorar mellom desse områda, samt få til ei god kobling til den meir bynære grønne strukturen. Større grøntområde i ein samanhengande blågrøn struktur gir grunnlag for friluftsliv, ferdsel og aktivitet, bevarer biologisk mangfald, kulturminne og kulturmiljø, og kan bidra til klima- og flaumregulering.

I by og tettbygde strøk er det behov for å sikre og tilrettelegge større grønne område som strøksleikeplassar og turløyper. Tilgang til grønstruktur nær bustaden blir særleg viktig med aukande inaktivitet i befolkninga. Kort avstand frå bustaden og trafikksikker tilkomst er viktig for å å stimulere til hyppig bruk av rekreasjonsareala, og å seinke terskelen for uorganisert aktivitet. Særleg born, eldre og menneske med nedsett helsetilstand vil vere avhengig av kort avstand til lokale grønne lungar. Korte avstandar er også viktig for at born og unge skal venne seg til eit aktivt livsmønster. Grønne område i tettbebyggelsen kan også ha ein funksjon for artsmangfaldet, samt som naturleg buffer ved ekstremnedbør og flaum.

I bysentrum er det på grunn av plassmangel særlege utfordringar knytt til opparbeiding av leikeareal i samband med bustadbygging. Ei løysing kan vere at areal til lek og felles uteopphald for bustadprosjekt i bysentrum blir løyste på offentleg tilgjengeleg areal som parkar og byrom. Dette er omtalt under kapittel 6.2 Bustadar.

På regionalt nivå er det stort behov for å legge til rette for tilkomst til og ferdsel i viktige utfartsområde og friluftsområde. Her er gjerne god parkeringstilrettelegging for bilar og sykklar nødvendig, samt ordna forhold for avfallshandtering og toalett. Generelt er god tilgang på og tilrettelegging av turløyper, badeplassar og andre rekreasjonsområde på land og ved vatn svært viktig, både med omsyn til attraktivitet og folkehelse, og fordi presset på allereie tilrettelagte område aukar.

Alle kommunane i regionen har gjennomført ei kartlegging og verdisetting av viktige friluftsområde, etter ein rettleiar frå Miljødirektoratet. For Sula, Giske og dei «gamle» kommunane Skodje, Ørskog og Sandøy er kartlegginga tilgjengeleg på [GisLink karttjeneste](#). Her vises mellom anna Sulafjellet og områda Skodje - Fylling og Molnes - Roald som svært viktige friluftsområde i regionen. For gamle Ålesund og Haram kommune gjenstår delar av digitaliseringa og overføring av informasjon til Gislink.

Viktige naturtypar og artar og vedtekne verneområde er registrert av Miljødirektoratet, og lagt inn i den same karttenesta (Gislink). Desse kartlaga ligg også inne under fana verdifulle naturområde i [kartportalen til PAKT](#). Registreringane er ikkje komplette, og særleg er kartlegginga av sårbare artar mangelfull.

Det er tatt inn i retningslinjene til planen at ei samla og oppdatert kartlegging av den blågrønne strukturen bør gjennomførast som ein del av arbeidet med kommuneplanens arealdel. Med ei god kartlegging i botnen kan det dokumenterast kvar den den blågrønne strukturen har blitt usamanhengande. Det kan vidare vurderast konkrete tiltak for å styrke og reetablere den, samt sikre nødvendig areal.

6.7 Risiko, sårbarheit og klimatilpassing

Ålesundsregionen vil måtte tilpasse seg eit klima i endring framover. I ROS-samanheng er det i ein plan for areal, klima og transport særleg relevant å fokusere på veginfrastruktur, trygge areal og arealforvaltning som berører viktige naturressursar. Sårbarheita for flaum og stormflo vil auke for både bebygd areal og infrastruktur, og det same gjeld konsekvensar av auka nedbør. Sårbarheita for drikkevasskjelda Brusdalsvatnet er også sentral.

Mest sårbare for stormflo er lågtliggande områder med mange innbyggjarar innanfor eit lite område. Bysentrum vil vere svært utsett. Gjeldande regelverk gir rammer som skal sikre nye bygg og anlegg mot slike skader. Men moglege tiltak for å sikre seg mot stormflo er som i liknande historiske bysentrum ofte avgrensa, nettopp fordi gatestruktur og bebyggelse allereie er etablert, og i tillegg i stor grad er verneverdig. Nye bygg og anlegg kan plasserast høgare over havet, men må samtidig henge saman med den etablerte strukturen, både visuelt og reint fysisk. Full sikring mot stormflo kan derfor vere utfordrande i dette området.

Den venta auken i kraftig nedbør kan vere utfordrande i mange område. Viktige tiltak for å forebygge skader vil vere sikring av kantvegetasjon langs bekkar og vassdrag, og generelt å bevare naturområde; særleg våtmarker, myr og skog. Dette er overordna tiltak som ikkje blir fanga opp av lovverket ved den enkelte utbyggingssak, og er kanskje det viktigaste klimatilpassingstiltaket i PAKT. Slike naturområde bind store mengder vatn under nedbørsperiodar, og avgir vatnet sakte gjennom infiltrasjon og fordamping. Dette kan vere avgjerande for å forebygge skader på bygg og infrastruktur når nedbøren aukar.

Ved den enkelte reguleringsplan og andre utbyggingssaker er det i tillegg viktig å vurdere om området kan vere utsett for klimaendringar som gir eit endra risiko- og sårbarheitsbilde, eller at det planlagde tiltaket kan auke påkjenninga for anna areal. Særleg bør det fokuserast på overvasshandtering i det enkelte utbyggingsprosjekt, for å sikre at utbygginga ikkje skapar større utfordringar med overvatn for vegar og byggeområde som ligg lågare i terrenget.

I samband med risiko- og sårbarheitsvurderinga som er gjennomført for det overordna vegnettet i regionen (VegROS) merkar Valderøytunnelen seg ut ved både å ha særleg stor risiko og sårbarheit for uønska hendingar. Faren for brann er større enn ved nye undersjøiske tunnelar på grunn av stigningsforholda. Dette gjeld også Ellingsøytunnelen. Valderøytunnelen er i tillegg einaste tilkomstveg til Giske kommune og flyplassen. Konseptvalsutgreiinga som er under utarbeiding av vegvesenet vil vurdere aktuelle tiltak for å oppnå større tryggleik i Valderøytunnelen og Ellingsøytunnelen.

7 Strategiar

7.1 Bakteppe for forslag til strategiar

Vegsystemet kring det sentrale byområdet i Ålesundsregionen er hardt belasta, og har kø og til dels stillestående trafikk morgon og ettermiddag. Andre regionar har erfart at det nyttar lite å veg-bygge seg ut av slike trafikkproblem. Det samsvarar også med forskning innanfor feltet (www.tiltak.no). Auka vegbygging gir auka trafikk, som skapar problem andre stadar i vegnettet.

Vegtiltak kan vere rett løysing i ein del tilfelle. Men ei meir effektiv utnytting av det vegsystemet vi allereie har, saman med fokus på trafikktryggleik, er nødvendig ut frå berekraftomsyn. I dette ligg også at det er samfunnsøkonomisk gunstig. For å få til det, må det satsast tungt på å få fleire til å reise kollektivt, samkøyre, sykle og gå. Ei slik utvikling vil også vere positivt for folkehelsa og gi mindre klimagassutslepp.

Eit særtrekk og potensiale for vår region er bandbyen Ålesund, der den tettbygde strukturen strekk seg som eit smalt band mellom bysentrum og Moa, og også vidare i kvar retning langs Borgundfjorden og inn til Flisnes. Bandbyen legg til rette for eit effektivt kollektivtilbod i den mest tettbygde delen av regionen. Eit anna særtrekk er sjønær lokalisering av bebyggelsen i heile regionen. Det kan gi grunnlag for meir sjøbasert person- og næringstransport, som igjen kan avlaste eit pressa vegsystem. Persontransport til sjøs er i dag både dyrt og forureinande, men framtidige løysingar med elektrifisering og automasjon kan gi grunnlag for rimelegare drift og mindre utslepp.

Dersom vi skal få fleire til å gå, sykle og reise kollektivt må lokalisering av nye bygg og etableringar støtte opp under kollektivtransporten. Dette gjeld både bustadutvikling og arbeidsplassar med mange tilsette og/eller besøkande.

Vidare må infrastrukturen for gåing og sykling må byggast ut, gjerast tryggare og meir attraktiv. Her må ein ivareta både dei store grepa, med utbygging av manglande lenker i gang- og sykkelvegnettet, og samtidig ha fokus på det heilt nære, som trygge ganglinjer over vegkryss og parkeringsplassar. Det må også vere vilje til prioritering av drift og vedlikehald gjennom årlege budsjettbehandlingar både i kommunane, fylkeskommunen og på statleg nivå.

Eit viktig grep blir å bygge tettare ved knutepunkt og senter. Kompakte sentrumsområde har fleire fordelar enn dei trafikkmessige; eit sentrum med variert tenestetilbod på eit avgrensa område legg grunnlag for gangavstand til det ein treng i kvardagen, betre folkehelse, gode møteplassar og gode nabolag. Folketalsprognosane som viser mest vekst i den eldre delen av befolkninga, støtter også ei slik knutepunktsutvikling.

Kompakte sentrumsområde, betre utnytting av allereie utbygde område og fokus på effektiv arealutnytting støttar også opp om behovet for å ta vare på grøne areal. Arealendringar er den største trusselen mot naturmangfald, og ei slik utvikling vil bidra til å bremse tapet av naturmangfald. Vidare vil det redusere nedbygging av dyrka mark og redusere klimagassutslepp som oppstår ved nedbygging av karbonrike område som skog og myr.

7.2 Strategiar - korleis nå måla

Strategiane er konkrete forslag til korleis ein skal nå måla i PAKT.

Strategiar til mål 1:

1.1 Legge gangavstand til grunn for ny arealutvikling.

Nye bustadområde skal primært utviklast i gangavstand frå sentrumsområde, skule og busshaldeplass.

1.2 Ny vurdering av bustadområda i kommuneplanens arealdel

Område som er sett av til bustadformål i kommuneplanane, som ikkje er regulert enda, og som ligg utanfor gangavstand frå sentrumsområde, skule eller kollektivhaldeplass med eksisterande eller planlagt høg frekvens, må vurderast særskilt ved revisjon av kommuneplanens arealdel. Dette vil redusere transportbehovet og legge grunnlaget for meir miljøvenlege transportløyningar som gange, sykling og kollektivreiser.

1.3 Lokalisering av rett verksemd på rett stad etter ABC-prinsippet

slik at verksemdene får dekkja sine transportbehov på ein måte som bidrar til å redusere samla transportarbeid og miljøbelastning i regionen. Prinsippet inneber lokalisering av besøks- og arbeidsplassintensive verksemder nær tettstadar og kollektivtransport. Areal- og transportkrevjande verksemder blir lokalisert nær hovudvegssystemet. Det er særleg viktig at arbeidsplass- og besøksintensive verksemder blir lokalisert i gangavstand frå sentrale kollektivknutepunkt, slik at dei som er avhengig av transport til jobb og til tenester kan reise kollektivt, og ikkje blir avhengig av bil. Det skal takast utgangspunkt i ABC-prinsippet ved revisjon av kommuneplanens arealdel.

1.4 Tilrettelegging for effektiv og klimavenleg logistikk

Næringsområde og godsterminalar bør samlast i avgrensa knutepunkt, slik at samordning og samlast av gods blir mogleg, og grunnlaget for etablering av utsleppsfrie løyningar blir styrka.

1.5 Ladeinfrastruktur og kapasitet i straumnett

Det skal arbeidast for tilrettelegging av god ladeinfrastruktur for person- og godstransport. God dialog med nettselskapa blir viktig for å sikre nødvendig kapasitet i straumnett i ladepunkt og utbyggingsområde for næring og bustad. Tilgang på energi blir særleg viktig i knutepunkt for næring og logistikk.

1.6 Unngå utbygging i karbonrike område

Det bør leggjast vekt på å unngå utbygging på myr og andre karbonrike område. Bevaring av myr vil i tillegg til redusert utslepp av CO₂, ha eit viktig formål i høve til avrenning av overflatevatn og fare for flaumar.

Mål 1 - Klimavenleg utvikling

Planen skal bidra til klimagassreduksjon i tråd med dei nasjonale måla, med 55% innan 2030, målt frå referanseåret 1990.

Planen skal legge til rette for eit utbyggingsmønster med arealeffektive og attraktive bustad- og næringsareal, som støttar opp om kollektivtransport.

Transportsystemet skal knyte regionen og tilgrensande område saman på ein effektiv måte, gi god tilgang for alle og lavast mogleg behov for biltransport.

Samla vekst i persontransport i regionen skal takast med sykkel, gange og kollektivtrafikk (det reviderte nullvekstmålet). Byområdet skal vere leiande når det gjeld reduksjon av klimagassutslepp frå transportsektoren.

Strategiar til mål 2:

2.1 Utvalde senterområde og vekstsoner

Prioritere kompakt by- og tettstadsutvikling med meir konsentrert vekst og funksjonsfortetting i utvalde senter, innanfor nærare definerte vekstsoner. Vekstsonene avgrensast til ei sentrumskerne, der blokkbebyggelse og offentleg og privat tenestetilbod bør samlast. Planlegge for at flest mogleg får tilgang på eit godt kollektivtilbod og daglege tenester innanfor ein gangavstand på 10 minutt, og at dei utvalde senterområda kan ha eit godt servicetilbod for sine omland. Dei utvalde senterområda er vist på på kart i figur 8.

2.2 Fortetting med kvalitet tilpassa lokale forhold

Legge til rette for fortetting i dei utvalde senterområda tilpassa staden, samtidig som sentrale kvalitetar som lysforhold, støyskjerming og gode felles uterom er ivaretatt. Sikre nødvendig infrastruktur for vatn og avløp som grunnlag for vidare utvikling av dei utvalde senterområda.

2.3 Differensierte og attraktive bustadar

Legge til rette for attraktive og sentralt plasserte bustadar, som kan ivareta behov for ulike typar bustadar i ulike prisklassar, og i samsvar med forventa framtidig befolkningsstruktur.

2.4 Fleire bustadar i bysentrum

Legge til rette for fleire bustadar i bysentrum. Fleire bustadar styrkar bysentrum, og er eit viktig grunnlag for meir liv, aktivitet og handel.

2.5 Styrke tettstads- og lokalsenter i hele regionen

Legge til rette for å utvikle attraktive tettstadar og lokalsenter i distrikta, med fleire møteplassar, gode bustadar, universell utforming og redusert miljøbelastning, og i samarbeid med lokale aktørar.

2.6 Funksjonsblanding og sambruk

Legge til rette for funksjonsblanding og funksjonsfortetting/sambruk innanfor vekstsonene i dei utvalde senterområda, for å stimulere til liv og aktivitet over ein større del av dagen.

2.7 Lokalisering av offentlege tenester

Ha ein bevisst lokaliseringsspolitikk for offentlege tenester i tråd med prinsippa over, som bidrar til å styrke tenestetilbodet i dei utvalde senterområda.

2.8 Differensiert arealforvaltning av landbruksareal innanfor og utanfor vekstsoner

Som hovudregel skal utbygging skje innanfor vekstsonene i dei utvalde senterområda. Jordvern er likevel sentralt, og potensialet for transformasjon og fortetting på anna areal skal vurderast før eventuell omdisponering av dyrka og dyrkbar mark. I senter med særleg verdifull dyrka mark skal skjerming vektleggast særskilt. Eventuell omdisponering av dyrka og dyrkbar mark skal skje så seint som mogleg i planperioden. Utanfor vekstsonene bør omdisponering av dyrka og dyrkbar mark ikkje skje.

2.9 Prioritering av gåande

Prioritere gåande med tanke på framkomelegheit, tryggleik, plass, kvalitet og vedlikehald. Skape attraktive, gode møteplassar i menneskeleg skala, tilgjengelege for alle og med gode solforhold. Sentrale område skal så lagt som råd skjermast frå gjennomgangstrafikk, og fotgjengarane skal ha forrang framfor bilen.

Mål 2 – Attraktivt bysentrum og attraktive stadar

Ålesund bysentrum skal utviklast og styrkast som det urbane tyngdepunktet i regionen, og det skal leggast til rette for attraktive kommunesenter, bydelssenter og lokalsenter i heile regionen. Fleire daglege aktivitetar skal kunne skje innanfor eit avgrensa område.

Omsynet til sosial berekraft skal ivaretakast. Målet er å legge til rette for gode liv for alle aldersgrupper og alle sosiale lag, og eit sterkt og berekraftig næringsliv.

Strategiar til mål 3:

3.1 Utnytte parkering som verkemiddel

Utvikle ein parkeringspolitikk og vurdere ulike parkeringsrestriksjonar og pris som verkemiddel for å oppnå at fleire går, sykklar og bruker kollektivtransport, samtidig som ein støttar opp om handelsnæring og bustadar i sentrum. Samarbeide med verksemdene om å avgrense tilgang på gratis arbeidsplassparkering i område med god kollektivdekning, og andre tiltak som kan få fleire til å velje andre transportmiddel enn bil til jobb.

3.2 Innfartsparkering for bil og sykkel

Etablering av nye og styrking av eksisterande innfartsparkering for bil og sykkel, i område der trafikkstraumane er størst og kollektivtilbodet godt, så nær brukarane som mogleg. Utvikle og vedlikehalde eit godt sykkelvegnett fram til innfartsparkeringane. Overgang mellom ulike transportmidlar må gjerast enklast mogleg.

3.3 Utvikling av sjøbasert kollektivtransport

Arbeide for utsleppsfrí sjøbasert kollektivtransport, og utnytte potensialet som ligg i autonome løysingar. Utvikle hurtigbåtsamband med godt passasjergrunnlag, der dei ikkje konkurrerer med andre transportmiddel med mindre utslepp.

3.4 Prioritere bussen i vegnettet

Arbeide for god framkomelegheit og prioritering av bussen i vegnettet.

3.5 Bestillingsbasert kollektivtransport

Utvikle brukarvenleg bestillingsbasert kollektivtransport, med fokus på å styrke kollektivtilbodet i distrikta.

3.6 Etablering av digitale mobilitetsløysingar

Arbeide for etablering av digitale løysingar som legg til rette for fleksibel utnytting av det totale mobilitetstilbodet, og til dømes felles billettering og sømlause overgangar/tilrettelegging for kombinasjon mellom ulike transportmiddel, tilpassa den enkelte brukar sitt behov.

3.7 Bruk av ny teknologi i mobilitetsinfrastruktur

Arbeide for aktiv tilrettelegging for bruk av ny teknologi knytt til intelligente samhandlande transportsystem ITS i og ved mobilitetsinfrastruktur. Den teknologiske utviklinga opnar for meir treffsikker regulering, betre trafikktryggleik og nye verkemiddel for å redusere klima- og miljøbelastningane.

3.8 Attraktivt og trygt gangvegnett

Legge til rette for bevegelse i kvardagen og god folkehelse gjennom å sikre, utvikle og synleggjere eit samanhengande nettverk av attraktive og trygge gangvegar og snarvegar. Fokus skal ligge på område der potensialet for auka kvardagsgange er størst; i tettbygde område, ved skular og kollektivknutepunkt. Prioritere godt vedlikehald, belysning og skilting for auka tryggleik og bruk. Vintervedlikehald av gangareal bør få høg prioritet.

Mål 3 - Berekraftig og effektiv mobilitet

Planen skal legge til rette for bærekraftig og effektiv mobilitet i byområdet og distrikta, og ei transportmiddelfordeling som bidrar til god folkehelse. Gode koplingar mellom ulike transportformer skal vektleggast. Regionen skal tilby eit godt og funksjonelt kollektivtilbod, og det skal stimulerast til delte løysingar for mobilitet.

Klimavenleg sjøbasert person- og gods transport skal styrkast, og det skal leggast til rette for fleksible teknologiske løysingar.

3.9 Samanhengande sykkelvegnett

Utvikle eit samanhengande, attraktivt og trygt sykkelvegnett i heile regionen, på tvers av vegeigarskap. Fokus skal ligge på område der potensialet for auka kvardagssykling er størst; i tettbygde område, ved skular og kollektivknutepunkt. Som hovudregel skilje gåande og syklande der det er mange mjuke trafikkantar, for å auke trafikktryggleiken og framkomelegheit for begge gruppene. Vintervedlikehald av sykkelvegnettet bør få høg prioritet.

3.10 Universelt utforma infrastruktur

Infrastruktur og mobilitetstenester skal være universelt utforma, slik at alle kan ta seg fram uavhengig av funksjonsevne. Det skal takast omsyn til universell utforming i alle ledd i planlegging, bygging, drift- og vedlikehald. Koordinering mellom ulike aktørar, transportformer og forvaltningsnivå er nødvendig for å sikre ein samanhengande reisekjede som er universelt utforma.

Strategiar til mål 4:

4.1 Overordna blågrøn struktur og viktige grønne korridorar

Sikre ein god regional blågrøn struktur gjennom å sikre større naturområde og grønne korridorar mellom desse, samt god kobling til den meir bynære grønne strukturen.

Ein samanhengande blågrøn struktur gir grunnlag for friluftsliv, ferdsl og aktivitet, legg til rette for å bevare kulturminne og kulturmiljø, bevare og utvide det biologiske mangfaldet, og kan bidra til klima- og flaumregulering.

4.2 Samanhengande grønstruktur i by og tettbygde strøk

Utvikle samanhengande grønstruktur for rekreasjon, opphald og leik i by og tettbygde strøk, i kort avstand frå bustadane. Sikre og tilrettelegge snarvegane internt i og frå bustadområde til skular, sentrum, busshaldeplassar, turområde og strandsone.

4.3 Tilrettelegge for friluftsliv i regionalt viktige område

Legge til rette for god tilkomst til og tilgang på viktige regionale utfartsområde og friluftsområde.

4.4 Grøn buffer mot flaum

Vektlegge grønstrukturen sin funksjon som naturleg buffer ved ekstremnedbør og flaum. Samanhengande grønstruktur og opne vassvegane i og rundt tettbebyggelse reduserer faren for overfløyming. Kommunen sitt leidningsnett har avgrensa kapasitet og er kostbart å oppgradere, og naturlege metodar for overvasshandtering må i større grad nyttast.

4.5 Betre utnytting av allereie utbygde areal

Gjennomføre arealøkonomisering ved å utnytte betre areal som allereie er bygd ned, framfor å ta i bruk nye grønne område.

Mål 4 - Berekraftig forvaltning av blågrønne område

Utbygging i regionen skal ta omsyn til naturmangfald, drikkevatn og andre naturressursar, viktige friluftsområde, kulturmiljø og kulturminne.

Arealbruken skal legge til rette for grønne kvalitetar i nærområda og god tilgang på samanhengande natur- og friluftsområde.

Planen skal gi rammer for ei berekraftig og framtidsretta landbruksnæring. Omdisponering av verdifullt jordbruksareal skal reduserast.

Blågrøn struktur:

Nettverket av blågrønne område mellom og utanfor bebyggelsen. Dette er store og små naturområde, kulturlandskap og meir urbane område tilrettelagt for leik og rekreasjon, samt vassdrag med tilhøyrande kantsoner.

Det er viktig for landbruk, naturmangfald, kulturmiljø, friluftsjnteresser, og for å bevare karbonrike område som skog og myr. Tiltak for arealøkonomisering skal vurderast seinast i samband med revisjon av kommuneplanens arealdel.

4.6 Oppfølging av landbruksareal med driveplikt

Følgje opp driftsavtalar for landbruksareal med driveplikt, for å sikre gode rammer for utviklinga av landbruksnæringa i regionen.

Strategiar til mål 5:

5.1 Framtidslaben

Utvikle framtidslaben United Future Lab Norway som nettverk, samarbeidsarena og pådrivar for å bidra til å utvikle gode løysingar og realisere konkrete prosjekt som drar regionen i ei meir berekraftig retning.

5.2 Bypakken

Gjennomføre bypakke Ålesund; eit samarbeidsprosjekt mellom Ålesund kommune, Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylkeskommune, med mål om å få fleire til å gå, sykle og reise kollektivt, samtidig som framkomelegheita skal ivaretakast.

Mål 5 – Samarbeid for å nå måla

Det skal leggjast til rette for godt samarbeid mellom offentlege aktørar, næringsliv, akademia og andre aktørar i regionen, samt med tilgrensande kommunar og regionar, med mål om møte utfordringar innan arealutvikling og transportsystemet.

5.3 Byvekstvtaler/Partnerskap for berekraftige regionbyer

Gjennom partnerskap med fire andre mellomstore byområde arbeide for ein partnerskapsavtale med staten og fylkeskommunen, knytt til utvikling av miljøvenleg transport i regionen.

5.4 God koordinering knytt til straumnett

Arbeide for god koordinering mellom ansvarlege myndigheiter innan arealplanlegging og planlegging av ladeinfrastruktur og kapasitet i straumnett.

5.5 Aktivt samarbeid mellom aktørar og tilrettelegging for medverknad

Utvikle regionen gjennom å aktivt søke samarbeid mellom ulike aktørar, i form av prosjektbaserte eller faste møteplassar, og legge til rette for aktiv medverknad, i prosessar knytt til utvikling av areal og mobilitet.

5.6 Deling av opne data

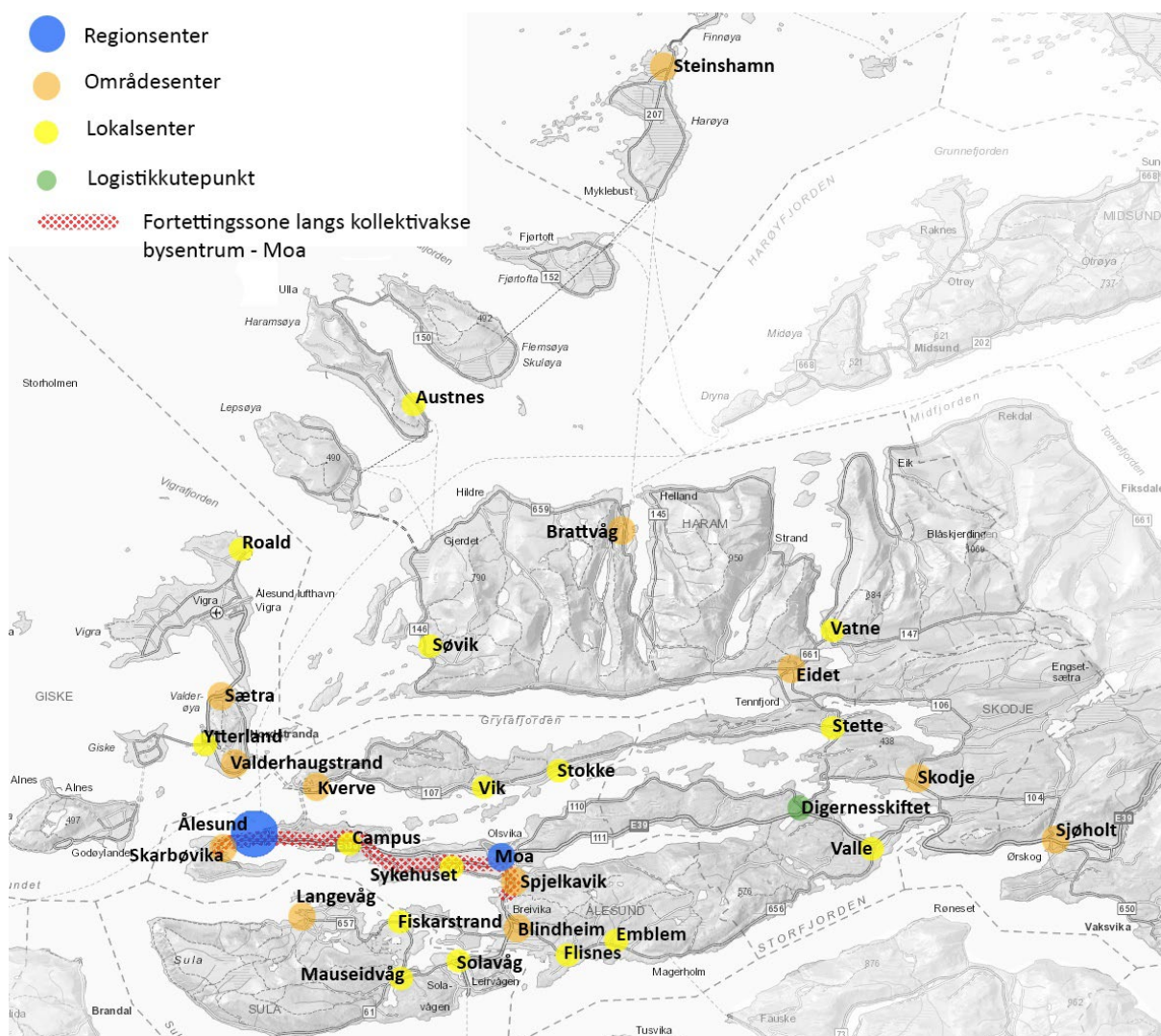
Arbeide for deling av relevante opne data, slik at dei blir lett tilgjengelege i vidare oppfølging av PAKT. Dette omfattar både datafangst i samband med til dømes miljøovervaking og transport, trafikktejingar og data frå relevante fagrapportar, til dømes skredvurdering, kartlegging av biologisk mangfald, vasskvalitet mm. Tilgang til sanntidsdata må inngå.

8 Planretningslinjer

Planretningslinjene er ei konkretisering av strategiane til PAKT, og verkemiddel for å nå måla. Retningslinjene skal leggast til grunn for framtidige arealplanar i regionen, og også for andre prosessar i kommunane og fylkeskommunen som omhandlar tema i PAKT.

1. Senterstruktur og utbyggingsmønster

1.1. Veksten i bustadar og arbeidsplassar bør i hovudsak kome innanfor vekstsoner knytt til utvalde senterområde, vist på kartet under. Senterstrukturen kan justerast dersom nærare planlegging tilseier dette.



1.2. Utstrekning av vekstsonene skal avklarast gjennom rulling av kommuneplanens arealdel i den enkelte kommune. Utstrekninga må relatere seg til storleiken på staden, og må sjåast i samanheng med mål om ei kompakt sentrumskerne. Det skal leggast vekt på gangavstand til sentrumsfunksjonar, skule og kollektivhaldeplass. Stadanalysen til PAKT skal vere retningsgivande for fastsetting av vekstsoner, men val av senterpunkt må vurderast meir detaljert ut frå lokale forhold på kvar stad.

- 1.3. Det bør leggest til rette for høg arealutnytting i vekstsonene, særleg inn mot viktige kollektivknutepunkt og senterområde med konsentrasjon av arbeidsplassar. Fortetting må utførast med god kvalitet, slik at bukvaliteten blir ivaretatt og viktige verdiar som grønne område, og lokal identitet ikkje går tapt. Det må setjast av og opparbeidast gode og tilstrekkelege opne uteareal, og tilgang til turdrag og strandsone må sikrast.
- 1.4. Bysentrum skal ha eit særleg fokus med omsyn til tilrettelegging for vekst og fortetting. Det skal stimulerast til fleire bustadar i bysentrum. Offentlege funksjonar av regional betydning skal søkast lokalisert til bysentrum.
- 1.5. Det skal leggest til rette for funksjonsblanding og sambruk i vekstsonene. God utnytting av eksisterande sosial og teknisk infrastruktur skal vektleggast.
- 1.6. Ny utbygging utanfor vekstsonene bør utnytte eksisterande sosial og teknisk infrastruktur, og lokaliserast innanfor gangavstand frå busshaldeplass.
- 1.7. Kommuneplanens arealdel bør innehalde kvalitetskrav til arealutvikling både innanfor og utanfor vekstsonene. Generelt må leggest det til rette for ei attraktiv by- og stadutvikling der viktige arealverdiar som bumiljø, støyskjerming, blågrønne strukturar, kulturminne og kulturmiljø er ivaretatt. For vekstsonene blir det spesielt viktig med kvalitetskrav som balanserar ønsket om høg arealutnytting og sikring av gode uteareal og viktige arealverdiar.
- 1.8. By- og stadutvikling skal bidra til å fremje god folkehelse og til utjamning av sosiale forskjellar. Tilrettelegging for trygge og funksjonelle gangsamband, felles møteplassar og aktivitetsareal skal prioriterast. Konkrete krav om tilrettelegging bør vurderast ved revisjon av kommuneplanens arealdel.
- 1.9. Offentlege tenester skal som hovudregel lokaliserast i tråd med prinsippa over, innanfor vekstsonene. Eventuelle avvik skal grunngjevast.
- 1.10 Innanfor vekstsonene skal potensialet for transformasjon og fortetting på anna areal vurderast, før eventuell omdisponering av dyrka og dyrkbar mark. I senter med særleg verdifull dyrka mark skal skjerming vektleggast særskilt, jamfør kartlegging i vedlegg Landbruksareal i senterområda og temakart i kartportalen til PAKT. Eventuell omdisponering av dyrka og dyrkbar mark skal skje så seint som mogleg i planperioden. Utanfor vekstsonene bør omdisponering av dyrka og dyrkbar mark ikkje skje.

2. Bustader

- 2.1. Det må leggest til rette for eit differensiert bustadtilbod, som kan ivareta behov for ulike typar bustadar i ulike prisklassar innanfor dei ulike nabolaga, og i samsvar med forventta framtidig befolkningsstruktur.
- 2.2. I kommuneplanane bør det vurderast krav til variasjon i type og storleik på bustadar i sentrumsnære område og større utbyggingsområde, for å fremje sosial stabilitet og variert samansetnad av aldersgrupper og sosiale grupper.
- 2.3. Det bør stillast krav om at nye større bustadområde skal kunne dokumentere trygg gangveg til kollektivhaldeplass og grunnskule.
- 2.4. Uregulerte område sett av til bustadformål i kommuneplanane, og som ikkje følgjer strategiar/retningslinjer i PAKT, skal vurderast på nytt ved revisjon av kommuneplanens arealdel. Eventuell vidareføring av arealbruk i strid med strategiane/retningslinjene i PAKT skal grunnjevast.

3. Transport/mobilitet

- 3.1 berekraftsmåla må vektleggast ved planlegging av nye samferdelstiltak; både miljømessig, økonomisk og sosial berekraft. Ved planlegging av vegprosjekt må omsynet til gåande, syklende og kollektivtrafikk vektleggast frå starten. Ved lokalisering og utforming av veg (inkludert gang- og sykkelveg) skal beslaget av matjord og karbonrike område avgrensast til eit minimum.
- 3.2 Tilrettelegging for betre framkomelegheit og utbygging av infrastruktur for kollektivtrafikk skal prioriterast.
- 3.3 Det skal leggest vekt på utvikling av samanhengande, attraktive, universelt utforma og trygge gangsamband med god framkomelegheit. Skulevegar skal vektleggast spesielt. Eksisterande overordna gangvegstruktur bør kartleggast ved revisjon av kommuneplanens arealdel. Det bør innarbeidast krav i arealplanane om kartlegging av eksisterande gangsamband og snarvegar ved planlegging og utbygging, samt opprusting av eksisterande og etablering av nye samband til viktige målpunkt som grøntområde, busshaldeplass, skular og tilgrensande bustadområde.
- 3.4 Samanhengande nett for syklende i heile regionen skal utviklast, med sikte på god framkomelegheit, tryggleik og attraktivitet. Løysingar må tilpassast dei fysiske forholda og trafikkmengder på kvar stad, og det må leggest vekt på trygge løysingar det er behov for systemskifte. Gåande og syklende skal som hovudregel skal skiljast der det er mange mjuke trafikkantar.
- 3.5 Det bør leggest til rette for trafikksikre «hjartesoner» ved grunnskulane, slik at det blir tryggare å gå og sykle til skulen. Hjartesonene inneber ei bilfri sone rundt skulen tilpassa lokale forhold, med trygge stopp- og hentesoner i utkanten tilrettelagt for skulebussar og privatbilar.
- 3.6 For strekningane Ålesund – Langevåg, Ålesund-Hareid og Ålesund- Valderøy skal ein vurdere potensialet for styrking og utvikling av passasjerbåtruter, med vekt på utnytting av ny teknologi og reduksjon av klimagassutslepp. Potensiale og grunnlag for ei båtrote med anløp Ålesund, Gjøvsund, Hamnsund/Søvika og Store Kalvøy, og med koordinering med annan kollektivtransport inkludert flyplassen, skal utgreiast nærare.

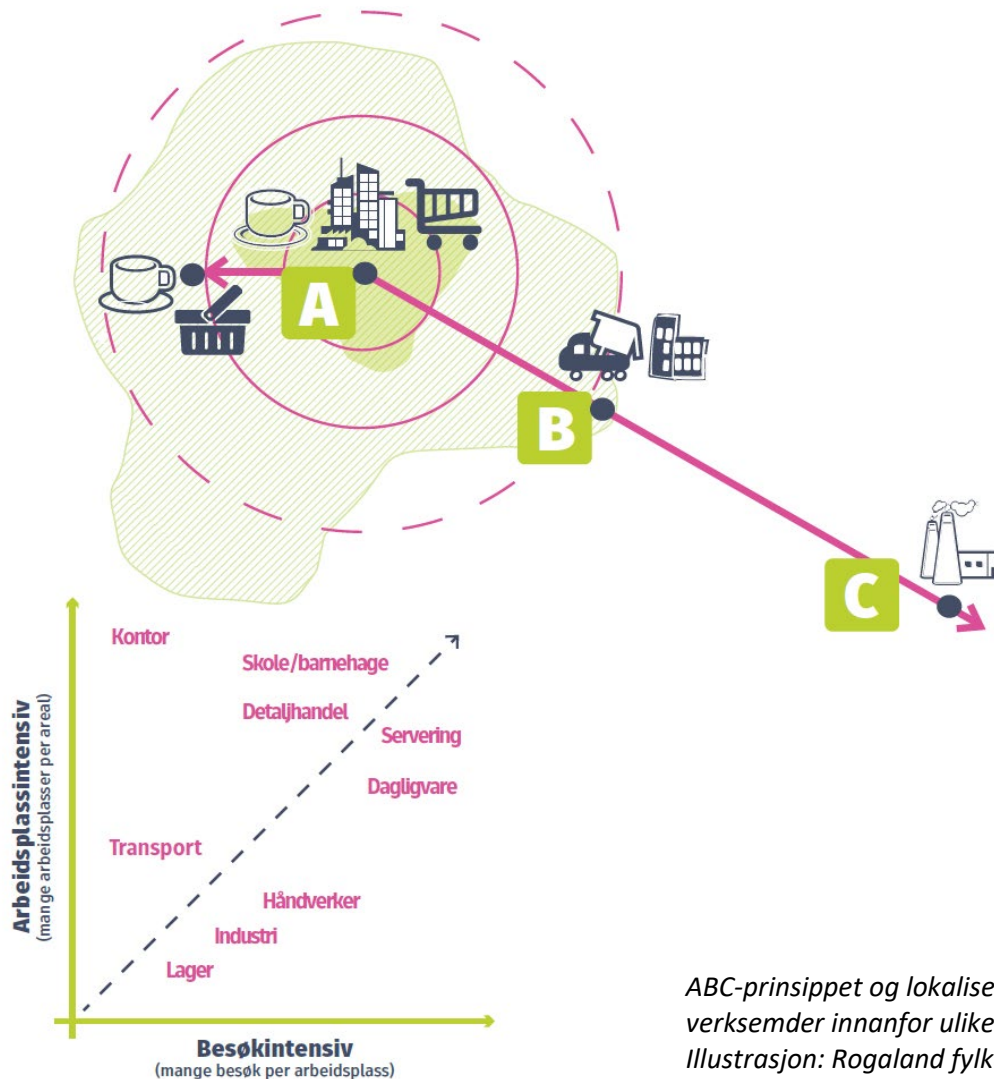
4. Parkering

- 4.1 Ved revisjon av kommuneplanens arealdel, eller delplanar for sentrumsområda, skal det gjerast enkle analyser som viser parkeringskapasitet og bruksfrekvens på ein representativ måte. Analysene skal ligge til grunn for arealplanlegginga, med sikte på løysingar som bidrar til reduksjon av transportbehovet og utvikling av attraktive sentrum. Behovet for analyser må også vurderast ved utarbeiding av reguleringsplanar i sentrumsområda.
- 4.2 Innfartsparkering for bil og sykkel skal etablerast og vidareutviklast der trafikkstraumane er størst og kollektivtilbodet godt, så nær brukarane som mogleg. Lokalisering skal utgreiast gjennom arbeid med årleg handlingsprogram. Nødvendig areal og vilkår for bruk, fasilitetar og opparbeiding skal fastsettast ved revisjon av kommuneplanens arealdel/ reguleringsplanar. Det skal arbeidast for styrka innfartsparkering ved aktuelle ferje- og hurtigbåtkaier utanfor planområdet.
- 4.3 Sikker innfartsparkering for sykkel skal etablerast ved kollektivknutepunktet på Moa. Det bør etablerast sykkelparkering ved busstopp med høge påstigningstal.
- 4.4 Behov for innfartsparkering til randsonene i bysentrum, med gang- og/eller sykkelavstand til sentrumskjernen, skal vurderast i samband med kommuneplanens arealdel. Eventuelle aktuelle parkeringsareal, samt vilkår for bruk, fasilitetar og opparbeiding, skal fastsettast i plan.
- 4.5 Der tilgangen på kollektivdekning og service- og senterfunksjonar er god, skal det som hovudregel settast maksnorm for parkering.
- 4.6 Det skal som hovudregel stillast krav om tilrettelegging av eit tilstrekkeleg tal på ladepunkt for motorkøyrety på alle parkeringsplassar og parkeringsanlegg.
- 4.7 Bustadprosjekt der det blir etablert parkeringsplass til bildeling gjennom tinglyst ordning bør få frådrag i parkeringskrava.
- 4.8 Det bør stillast krav om at moglegheitene for sambruk av parkeringsareal skal vurderast og eventuelt sikrast i alle plan- og byggesaker. For eksempel skal parkering for tilsette kunne nyttast til andre formål som kultur, rekreasjon og liknande utanom arbeidstid.
- 4.9 Parkering i tettbygde område bør i størst mogleg grad etablerast i felles anlegg. Trygge areal for gåande gjennom parkeringsplassen skal sikrast.
- 4.10 Det skal som hovudregel settast krav til sykkelparkering. Sykkelparkering skal plasserast slik at den gir rask og trygg tilkomst til målpunktet, og utformast slik at sykkelen kan låsast til ein fast installasjon. Sykkelparkeringsplassar som skal brukast i eit lengre tidsrom bør vere skjerma mot nedbør og vind, og sikrast mot tjuveri.
- 4.11 Det bør vurderast å stille krav i kommuneplanens arealdel om tjuverisikker sykkelparkering, dvs innandørs sykkelparkering bak låsbar dør eller ved utvida krav til bodplass, for bustadar med meir enn 4 bueiningar og i nybygg med meir enn 20 tilsette.
- 4.12 Prinsipp for parkering i PAKT skal som hovudregel leggest til grunn for føresegner om parkering i arealplanane, seinast ved revisjon av kommuneplanens arealdel. Kommuneplanane sine parkeringsføresegner bør gjelde over eldre reguleringsføresegner om parkering.

5. Næringsareal og arbeidsplassar

5.1 Lokalisering av verksemder skal som hovudregel følgje ABC-prinsippet. Dette går ut på at verksemder etablerar seg i område som passar med areal- og transportbehova deira, slik at ein oppnår god arealutnytting og tilgang, samtidig som transportbehova blir redusert:

- A: Verksemder, som har mange tilsette og/eller mange besøkande i forhold til arealbehovet, bør lokaliserast i by- og tettstadsenter, slik at dei er tilgjengeleg for mange med kollektivtransport, sykkel og gange. Det same gjeld offentlege bygg, institusjonar, skular m.v. med høg besøksfrekvens, mange tilsette, studentar eller elevar.
- B: Verksemder kan ha relativt mange tilsette eller besøkande i forhold til arealbehovet, men er samtidig avhengig av ein del varetransport. Desse bør lokaliserast i by- og tettstadsstrukturen i tilknytning til kollektivtraseane, men ikkje nødvendigvis i sentrum.
- C: Verksemder med større arealbehov og færre besøkande/tilsette (industri og transportbedrifter mv) bør lokaliserast til næringsområde utanfor/i ytterkant av tettstadar, og med god tilknytning til infrastruktur med tilstrekkeleg kapasitet.



- 5.2 Verksemdar med høgt potensiale for konflikt med annan arealbruk bør skjermast med buffersoner.
- 5.3 Det skal utviklast regionale næringsområde som kan støtte opp under ein berekraftig godstransport, sett i samanheng med hovudvegnett og godshamner.
- 5.4 Ved revisjon av arealdelen til kommuneplanane bør næringsareala takast opp til ny vurdering, med omsyn til attraktivitet og realisme i utbygging. Samling av næringsareal i større satsingsområde kan legge til rette for ei meir effektiv arealutnytting, og mindre nedbygging av naturområde, samanlikna med ei meir spreidd utvikling av enkeltområde.

6. Natur, kulturmiljø og landskap

- 6.1 Samanhengande blågrøne strukturar og viktige grønne korridorar mellom større naturområde skal ivaretakast og sikrast. Det bør leggest til rette for utviding av det biologisk mangfaldet i den blågrøne strukturen. Ei samla og oppdatert kartlegging av den blågrøne strukturen bør gjennomførast som ein del av arbeidet med kommuneplanens arealdel. Ved revisjon av kommuneplanens arealdel bør det trekkast klare og langsiktige grenser mellom utbyggingsområde og grønnstruktur, og det skal vurderast å styrke og reetablere den blågrøne strukturen i område der den har blitt usamanhengande. Nødvendig areal til dette skal sikrast.
- 6.2 I by og tettbygde strøk skal det leggest vekt på å utvikle samanhengande grønnstrukturar for rekreasjon, opphald og leik, i kort avstand frå bustadområda. Snarveggar internt i og frå bustadområde til skular, sentrum, busshaldeplassar, turområde og strandsone skal sikrast og tilretteleggast.
- 6.3 Det skal leggest til rette for god tilkomst til og tilgang på regionalt viktige utfartsområde og friluftsområde, i form av og trafikksikre løysingar og nødvendig parkering for bilar og sykklar. Behov for avfallshandtering og toalett bør vurderast.
- 6.4 Utbygging på myr eller andre karbonrike område bør som hovudregel unngåast. Ved utbygging eller regulering av byggeareal i karbonrike område som myr og skog, skal omfanget av CO₂-utslepp som direkte konsekvens av utbygginga dokumenterast. Kompenserande tiltak, som restaurering av tilsvarande område, bør vurderast ved særleg negativ klimaeffekt.
- 6.5 Kantvegetasjon til vassdrag og naturlege flaumveggar bør bevarast så langt som mogleg.
- 6.6 Tiltak for arealøkonomisering skal vurderast, seinast i samband med revisjon av kommuneplanens arealdel.
- 6.7 Matjord frå nye godkjende byggeområde skal som hovudregel nyttast som ein ressurs på ein berekraftig og landbruksmessig forsvarleg måte, for vidare bruk til matproduksjon.
- 6.8 Nedslagsfelt for drikkevasskjelder skal i kommuneplanens arealdel sikrast mot nedbygging eller annan arealbruk som kan innebere fare for forureining.

7. Risiko, sårbarheit og klimatilpassing

- 7.1 Økosystem og arealbruk med betydning for klimatilpassing bør kartleggast i kvar kommune, seinast i samband med revisjon av kommuneplanens arealdel. Spesielt våtmarker, myrer, elvebreidder og skog som kan dempe effektane av klimaendringar er viktige å ivareta i arealplanlegginga.
- 7.2 Ved planlegging av nye område for utbygging, fortetting eller transformasjon, skal det vurderast korleis omsynet til eit endra klima kan ivaretakast. Det bør leggjast vekt på gode heilskaplege løysingar og ivaretaking av økosystem og arealbruk med betydning for klimatilpassing, som også kan bidra til auka kvalitet i uteområde. Planar skal ta omsyn til behovet for opne vassvegar, kantvegetasjon langs bekkar og vassdrag, overordna blågrøne strukturar, og forsvarleg handtering av overvatn.
- 7.3 Areal som er aktuelt som utbyggingsformål i kommune- og reguleringsplanar kan vere utsett for fare, som for eksempel flaum og skred. Utbygging kan også auke påkjenninga for anna areal. For å kunne forebygge tap av liv, helse, kritisk infrastruktur og andre materielle verdiar er det tidleg i planprosessen det nødvendig å vurdere om klimaendringar gir eit endra risiko- og sårbarheitsbilde. Det skal leggjast vekt på auka risiko for ekstremver i form av store nedbørsmengder, sterk vind og havnivåstigning.

9 Handlingsprogram

Dersom region Ålesund skal lukkast med å nå felles mål, må strategien følgjast opp av kommunane sjølv, fylkeskommunen og staten. Handlingsprogrammet gir ei oversikt over tiltak og utgreiingar som bør gjennomførast for å gi PAKT den nødvendige oppfølginga. Nokre oppgåver er det forventa at enkeltaktørar gjennomfører sjølv, andre oppgåver krev samarbeid mellom fleire aktørar.

Handlingsprogrammet skal rullerast årleg, som ein del av Region Ålesund-samarbeidet.

1. Revisjon av kommuneplanens arealdel

Mange av strategiane i PAKT er avhengig av å bli innarbeida i kommuneplanens arealdel for å bli forpliktande. Arealdelen skal reviderast med sikte på innarbeiding av felles strategiar for arealbruk og transport i PAKT. Sentrale oppgåver ved revisjon av kommuneplanens arealdel er

- Legge opp til kompakte senterområde, gjennom konsentrert arealbruk knytt til ei brei funksjonssamansetning, sambruk/funksjonsfortetting og avgrensa utstrekning.
- Konkretisere krav til arealutnytting og utstrekning av vekstsonene i dei utvalde senterområda.
- Innarbeiding av kvalitetskrav til arealutvikling innanfor og utanfor vekstsonene.
- Legge til rette for eit differensiert bustadtilbod som kan ivareta behov for ulike typar bustadar i ulike prisklassar, og i samsvar med forventa framtidig befolkningsstruktur.
- Vurdere å ta ut uregulerte område som er sett av til bustadformål i kommuneplanane, og som ikkje følgjer strategiane/retningslinjene i PAKT.
- Legge til rette for fleire bustadar i bysentrum, med sikte på å skape grunnlag for meir liv, aktivitet og handel og styrke bysentrum som ressurs for regionen. Vurdere lokalisering av støyande og forureinande verksemder/aktivitet i samanheng med lokalisering av bustadar.
- Ta inn føringar om betre utnytting av areal som allereie er bygde ned, framfor å ta i bruk nye grøne område.
- Ta inn føringar knytt til å unngå utbygging av karbonrike areal.
- Utarbeide normkrav til parkering, basert på retningslinjene i PAKT.
- Legge vekt på å sikre samanhengande grønnstruktur for rekreasjon, opphald og leik i tettbygde strøk, herunder områdeleikeplassar.
- Ivareta omsynet til vassdrag og samfunnstryggleik

Utgreiingsoppgåver knytt til revisjon av kommuneplanens arealdel, men som også kan gjennomførast separat:

- Gjennomføre ei nærare kartlegging av næringsareal, og vurdere attraktivitet/realisme i utbygging og samling av næringsareal i større satsingsområde.
- Vurdere næringsareal og arbeidsplasslokalisering opp mot prinsippet om rett verksemd på rett stad i forhold til transportsystemet (ABC-prinsippet).
- Vurdere areal til innfartsparkering og vilkår for bruk, fasilitetar og opparbeiding, herunder behov for innfartsparkering til randsonene i bysentrum.
- Kartlegge overordna grønnstruktur og gangvegnett. Vurdere å styrke/reetablere blågrøn struktur i område der den har blitt usamanhengande, gjennom å sikre nødvendig areal.
- Kartlegge økosystem og arealbruk med betydning for klimatilpassing.
- Utarbeiding av fortettingsanalyser knytt til dei ulike utvalde senterområda.
- Utarbeide enkle analyser for senterområda som viser parkeringskapasitet og bruksfrekvens.

Ansvar: Kommunane

Tidshorisont: 2022-2025

2. Styrking av bysentrum gjennom byromsatsing

Oppruste og utvikle sentrale byrom i bysentrum og opparbeide Kulturhavna med støtte frå prosjektet Byen som regional motor.

Ansvar: Ålesund kommune, Sørsida utvikling

Med: Fylkeskommunen

Tidshorisont: Kort sikt (2022-2025)

3. Aktiv tilrettelegging for utvikling i bysentrum

Etablere arbeidsgruppe som ser på hindringar og tiltak for å stimulere til meir utvikling i bysentrum, herunder bustadbygging og krav til etablering av leikeplassar. Det skal vurderast om fortettingsprosjekt kan løyse krav til leikeareal ved å bidra til oppgradering av eit byrom, etter ein nærare definert byromsplan.

Ansvar: Ålesund kommune

Med: Lokale aktørar

Tidshorisont: Kort sikt (2022-2025)

4. Utvikling av tettstads- og lokalsenter

Utvikle attraktive tettstadar og lokalsenter i distrikta i samarbeid med lokale aktørar, med sikte på etablering av fleire møteplassar og gode bustadar, betre universell utforming og redusert miljøbelastning – både relatert til folkehelse (støy, trafikktryggleik mm) og til negativ påverknad på naturmiljøet.

Ansvar: Fylkeskommunen og kommunane

Tidshorisont: Kort sikt (2022-2025)

5. Strategi for lokalisering av offentleg tenestetilbod

Prioritere kvar den største satsinga på kommunale og andre offentlege tenester, føremålsbygg og bustadar skal skje. Det skal leggest vekt på sentral lokalisering i vekstsoner i dei utvalde senterområda/ fortettingssone langs kollektivaksen bysentrum-Moa, godt kollektivtilbod, funksjonsfortetting/ sambruk og gode gangsamband med universell utforming. Langsiktig lokaliseringsstrategi er viktig både for effektiv drift og for god stadutvikling (potensiale for samlokalisering/ funksjonsblanding, betre utnytting eksisterande av infrastruktur, utvikling av møteplassar).

Ansvar: Kommunane, fylkeskommunen

Med: Andre offentlege aktørar

Tidshorisont: Kort sikt (2022-2025)

6. Utvikle gåstrategi

Utvikle gåstrategi med vekt på samanhengande og finmaska nett i senterområda og gode samband i og rundt kollektivknutepunkt og viktige haldeplassar. Det skal vere enkelt, trygt og attraktivt å vere fotgjengar. Gåande skal prioriterast med tanke på plass, kvalitet og vedlikehald. Avklare utfordringar, tiltak og verkemiddel knytt til utfordringar med framkomelegheit for gåande, til dømes snørydding, fortau i privat eige mm. Gåstrategien kan innarbeidast som del av kommuneplanarbeidet.

Ansvar: Kommunane

Tidshorisont: 2022-2025

7. Utvikle gangvegnettet

Arbeide for betre framkomelegheit og tryggleik for gåande gjennom planleggingstiltak og investeringstiltak. Prioritering av gåande i drift- og vedlikehaldsbudsjetta. Kartlegging og utbetringstiltak av gangtilkomst til kollektivhaldeplassane.

Ansvar: Kommunane, fylkeskommunen og Statens vegvesen

Tidshorisont: Kort og lang

8. Utvikle sykkelvegnettet

Samarbeid mellom kommune, fylkeskommune og Statens vegvesen om utvikling av eit samanhengande sykkelvegnett i regionen, på tvers av vegeigarskap og tilpassa fysiske forhold og trafikkmengde på kvar stad. Prioritere framkomelegheit og tryggleik for syklande, og prioritere syklande i drift- og vedlikehaldsbudsjetta. Legge vekt på å skilje gåande og syklande der det er mange mjuke trafikkantar. Vidareutvikle temakart med anbefalte sykkelruter i Ålesund, og utvide det til Sula og Giske.

Ansvar: Kommunane, fylkeskommunen og Statens vegvesen

Tidshorisont: Kort og lang

9. Parkeringskartlegging og moglegheitsstudie

Kartlegging av dagens parkeringssituasjon i bysentrum og på Moa. Vurdering av kva verkemiddel som er nødvendig for å nå måla for sentrumsutvikling og transportutvikling i området gjennom ei moglegheitsstudie.

Ansvar: Ålesund kommune

Tidshorisont: Under arbeid, forseinka pga koronasituasjonen. Estimert ferdig i løpet av 2022.

10. Utarbeiding av gatebruksplan for bysentrum

Utarbeide plan for prioritering av dei ulike trafikkantgruppene køyrande, kollektivtrafikk, syklistar og gåande i dei ulike gatene i bysentrum, med sikte på tryggleik og god framkomelegheit for alle, samtidig som handel og byliv er ivaretatt. Målet er ein attraktiv og levande by som er tilgjengeleg for alle.

Ansvar: Ålesund kommune

Tidshorisont: Kort sikt (2022-2025)

11. Tilpassing av hovudplan for vatn og avløp med prinsippa i PAKT

Hovudplan for vatn og avløp bør støtte opp under hovudgrepa i PAKT, slik at ønska utbygging blir mogleg å gjennomføre.

Ansvar: Ålesund kommune

Tidshorisont: Kort sikt (2022-2025)

12. Gjennomføring av bypakke Ålesund

Gjennomføring av bypakke Ålesund med utbygging av E136 Breivika-Lerstad og Lerstadtoppen-Campus, ny Brosundbro og gate mellom Posthuskrysset og Waterfront hotell, gateterminal, kollektivknutepunkt Campus og sjukehuset, nytt kryss fv60 Blindheim, påkøyringsrampe Myrland og framkomelegheitstiltak for buss, gåande og syklende.

Ansvar: Ålesund kommune, fylkeskommunen, Statens vegvesen
Tidshorisont: 2022-2028

13. Utvikle innfartsparkering/pendlerparkering

Utvikle innfartsparkering for sykkel og bil ved sentrale knutepunkt og busshalde plassar (bynært og i randsonene). Utviklinga skal ta utgangspunkt i analyser av aktuelle område for innfartsparkering, dette kan til dømes gjelde områda Moa, Digernes, Skarbøvika, Ytterland, Kverve, Blindheim, Hamsund/Søvika, Lerheimkaia i Langevåg, og i aktuelle kryssområde for ny E39. Vurderinga skal inkludere behov for lengre tids parkering knytt til flybuss og lengre bussreiser.

Ansvar: Fylkeskommunen, kommunane, Ålesund parkering, statens vegvesen
Tidshorisont: Kort sikt 2022-2025

14. Bestillingsbasert kollektivtransport

Utvikle brukarvenleg bestillingsbasert kollektivtransport, med fokus på å styrke kollektivtilbodet i distrikta. Løysinga vil bli basert på ordninga Fram Flexx.

Ansvar: Fylkeskommunen
Tidshorisont: Kort sikt (2022-2025)

15. Etablering av digitale mobilitetsløysingar

Arbeide for etablering av digitale løysingar som legg til rette for fleksibel utnytting av det totale mobilitetstilbodet, tilpassa den enkelte brukar sitt behov.

Ansvar: Fylkeskommunen
Tidshorisont: Kort sikt (2022-2025)

16. Oppfølging av plan for utvikling av busstilbodet i Ålesund byområde

Oppfølging av utviklingsplanen for busstilbodet i byområdet. Planen gjeld fram til 2030, og konkretiserer og arbeider vidare med tiltak for betre framkomelegheit for kollektivtrafikken, som blei tilrådd i rapporten Framtidige kollektivkonsept i Ålesund (Cowi 2018).

Ansvar: Ålesund kommune, fylkeskommunen, vegvesenet
Tidshorisont: Kort og lang sikt

17. Arbeide for å utvikle sjøvegen som reiseveg

Vere pådrivar for å utvikle sjøen som reiseveg. Søke deltaking i innovasjonsprosjekt for sjøtransport, basert på nye teknologiske løysingar knytt til nullutslepp og automasjon. Legge til rette for nødvendig areal og infrastruktur på land.

Ansvar: Fylkeskommunen og kommunane

Tidshorisont: Kort sikt og lang sikt

18. Utreie moglegheit for samkøyringsapp og betalingsreduksjon ved bompassering

Utreie moglegheiter for å stimulere til samkøyring ved å ta i bruk ny teknologi knytt til bypakken og den planlagde bomringen, med vekt på å koble personar som skal same veg, og gi prisreduksjon ved bompassering.

Ansvar: Bypakken i samarbeid med FRAM

Tidshorisont: Kort sikt (2022-2025)

19. Arbeide for tilrettelegging for effektiv og klimavenleg logistikk

Etablere arena for samarbeid og kunnskapsdeling mellom kommunane og logistikkaktørar, med sikte på å kartlegge moglegheiter for koordinering, utsleppsreduksjon og effektivisering og av godstransport og bylogistikk. Vurdering av behov for eigen logistikkstrategi, og konsekvensar inn mot kommuneplanarbeidet, særleg opp mot utvikling av regionale næringsområde som kan støtte opp under ein berekraftig godstransport.

Ansvar: Ålesund kommune

Tidshorisont: Kort sikt (2022-2025)

20. Plan for fylkesdekkande lade- og fylleinfrastruktur

Utarbeide plan for ladeinfrastruktur og fyllepunkt for hydrogen i fylket. Planen vil bli følgje opp rapporten Energistasjoner i Møre og Romsdal – tilrettelegging for produksjon, levering og fylling/lading av null- og lavutslippsenergi for transportsektoren (Vista Analyse, 2019).

Ansvar: Fylkeskommunen

Med: Kommunane, nettselskapa og andre aktuelle aktørar

Tidshorisont: Kort sikt (2022-2025)

21. Marknadsføring av mobilitetstilbod og innfartsparkering

Gjennomføring av kampanjar og systematisk marknadsføring av mobilitetstiltak etter kvart som dei kjem på plass, slik at tiltaka bli gjort kjent og fleire kan ta dei i bruk. Utvikle ein nettbasert oversikt over tilbodet av innfartsparkeringar og mobilitetspunkt, der parkeringskapasitet, vilkår for bruk, opplysningar om sykkelparkering og eventuelle andre tilbod som sykkelutleige og bildeling inngår.

Ansvar: Fylkeskommunen

Tidshorisont: Kort sikt og lang sikt

22. Mobilisering/koordinering av aktører i framtidslaben

Bruke Framtidslaben til å mobilisere aktuelle partnerar til å fremje auka andel kollektivreiser, sykling og gange gjennom å ta i bruk mobilitetstiltaka som blir etablert. Stimulere verksemder til å utarbeide mobilitetsplanar for å få fleire til å velje andre transportmiddel enn bil til jobb. Dette kan samtidig gi lavere kostnader og betre helse for dei tilsette, og inngå i berekraftsatsinga til verksemda.

Ansvar: Ålesund kommune/ Framtidslaben

Tidshorisont: Kort sikt og lang sikt

23. Arbeide for styrka finansiering og nye forpliktande samarbeidsformer mellom staten og byområdet om mobilitet

Gjennom nettverket Regionbyane arbeide for å utvikle ei statleg finansieringsordning i NTP, som liknar på byvekstavgiftane i dei store byområda, Ordninga skal ta sikte på å nå måla om reduksjon i klimagassutsleppa og bidra til tiltak og finansiering av kollektivtrafikken – herunder drift, og tiltak for syklende og gåande.

Ansvar: Ålesund kommune, fylkeskommunen

Tidshorisont: Kort sikt (2022-2025)

24. Samhandlingsarena for arealbruk og nettutbygging i regionen

Vidareføre arbeidet med eit fast forum mellom nettselskapa og kommunane i regionen, med sikte på å sikre god koordinering og tilrettelegging for nødvendig energitilgang knytt til utbygging og transport.

Ansvar: Ålesund kommune

Med: Kommunane, nettselskapa

Tidshorisont: Kort sikt og lang sikt.

10 Kjelder

Bypatrioten/ Ålesund kommune: Sentrumsregnskap Ålesund 2018
Cowi (2018): Framtidige kollektivkonsepter i Ålesund
Cowi (2019): How self-driving transport will affect the Oslo region
Cicero senter for klimaforskning: Klimaundersøkelsen 2019
Ekspertutvalget for fremtidens transportinfrastruktur (juni 2019): Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet
Miljødirektoratet: Utslippsstatistikk 2019.
Møre og Romsdal fylkeskommune: Flyttestraumanes betydning for Møre og Romsdal 2007-2016
Møre og Romsdal fylkeskommune, Fylkesstatistikk 2020
Møre og Romsdal fylkeskommune. Påstigningstal for kollektivtransport
NOU 2020:15 Det handler om Norge. Konsekvenser av demografiutfordringer i distriktet.
NORCE, Norwegian Research Center AS (2019): Evaluering av mobilitetstiltaket «hjemjobbhjem»
Region Ålesund (2015): Forprosjekt byregionprogrammet. Styrking av samspillet i Ålesundsregionen
Region Ålesund (2018): Sluttrapport byregionprogrammet fase 2
Statens vegvesen. Trafikkdata
Statens vegvesen: VegROS 2017
Statens vegvesen (2018): Planprogram - Kommunedelplan for E39 Vegsund – Breivika
Statistisk sentralbyrå. Statistikk
Statsforvaltaren i Møre og Romsdal. FylkesROS 2017
Transportøkonomisk institutt m.fl.: Tiltakskatalog for transport og miljø
Transportøkonomisk institutt: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14
Transportøkonomisk institutt, rapport 1688/2019: Kunnskapsgrunnlag for gåstrategier
Transportøkonomisk institutt, rapport 1530/2016: Hvordan utforme selvforsynte boligsatelitter med lav bilavhengighet
Transportøkonomisk institutt (2010): Den norske verdsettingsstudien for persontransport
Urbanet Analyse (2015): Klimaeffektiv kollektivsatsing – Trafikkantene i Ålesundsområdet
United 4 Smart Sustainable Cities (2019): U4SSC Key Performance Indicators Verification Report Ålesund, Norway
Vestfold fylkeskommune: Tettere byer med høyere kvalitet. Virkemiddel for attraktiv byutvikling i Vestfold (2016)
Vista analyse (2013): Næringsutvikling i Osloregionen - vekstmuligheter i alt. utbyggingsmønstre
Ålesund Havn: Strategisk havneplan 2019-2028

11 Vedlegg - kunnskapsgrunnlag

- **Digitale kartportaler** [Ålesundregionen \(arcgis.com\)](https://arcgis.com) og [Plan for klima, areal og transport i Ålesundregionen \(PAKT\) \(arcgis.com\)](https://arcgis.com)
- [Vedlegg arealoversikt](#)
- [Vedlegg veginfrastruktur](#)
- [Vedlegg innfartsparkering](#)
- [Transportfagleg vurdering av båtruter](#)
- [Byanalyse](#)
- [Stadanalyse](#)
- [Kommunestatistikk PAKT-området](#)
- [Vedlegg Landbruksareal i senterområda](#)