

# PLANPROGRAM

---

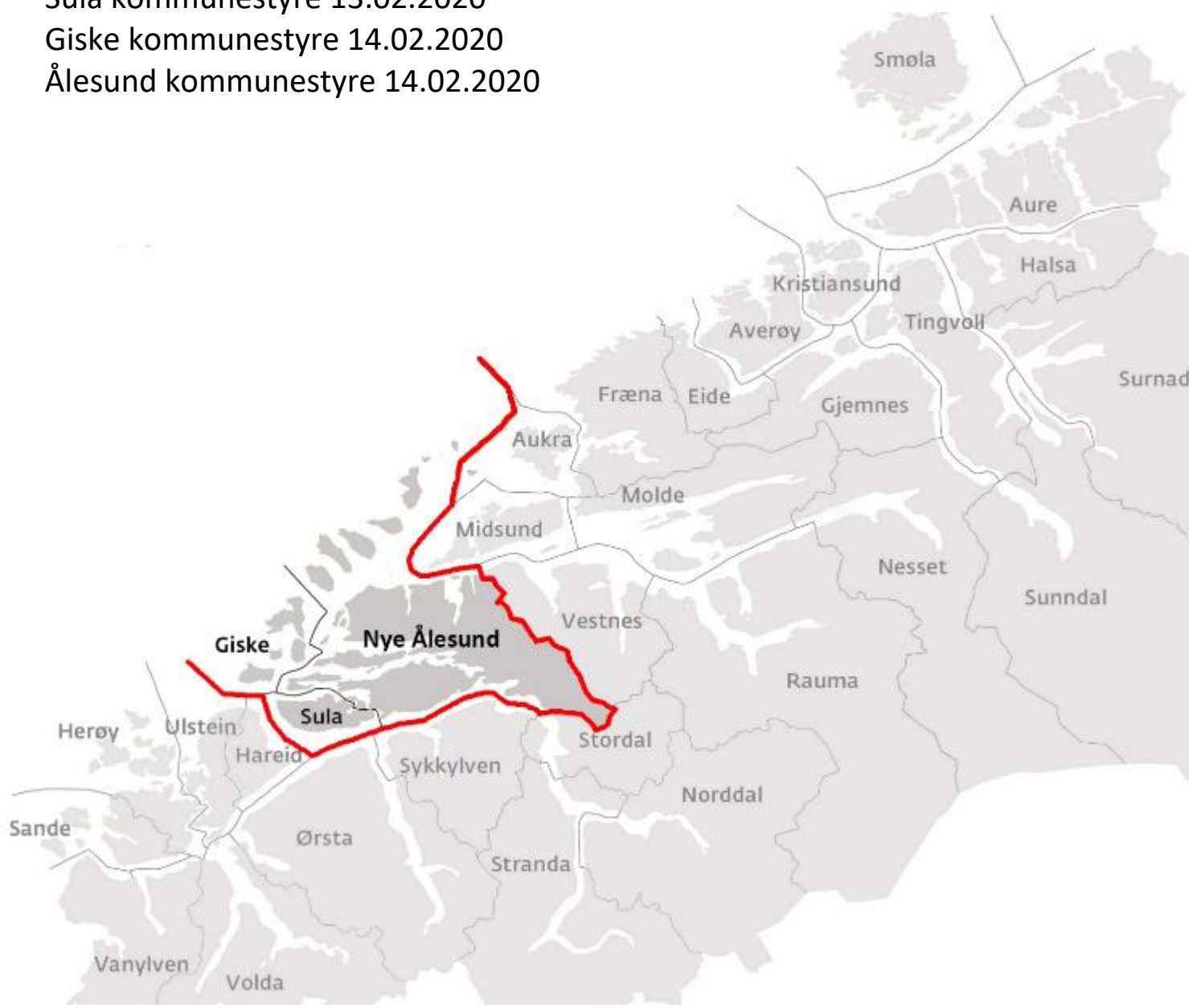
## Plan for areal, klima og transport i Ålesundsregionen

Fastsett i

Sula kommunestyre 13.02.2020

Giske kommunestyre 14.02.2020

Ålesund kommunestyre 14.02.2020



## Innhald

<b>1</b>	<b>Samandrag .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Innleiing .....</b>	<b>5</b>
2.1	PAKT – eit samarbeidsprosjekt .....	5
2.2	Grunnlag for planen .....	5
2.3	Kvifor treng vi denne planen?.....	5
2.4	Kva skal planen handle om? .....	6
2.5	Trender og teknologisk utvikling.....	6
2.6	Plantype.....	6
2.7	Tidsperspektiv .....	7
2.8	Grenseoppgang mot andre planar .....	7
<b>3</b>	<b>Situasjonen i regionen i dag.....</b>	<b>8</b>
3.1	FN sine berekraftsmål og FN-evalueringa.....	8
3.2	Klimagassutslepp i regionen .....	9
3.3	Folketalsvekst.....	10
3.4	By- og bygdesenter .....	11
3.5	Næringsliv og kompetanse .....	15
3.6	Reiseliv .....	16
3.7	Handel .....	17
3.8	Vegnett .....	18
3.9	Godstransport.....	23
3.10	Parkering .....	25
3.11	Kollektivtilbod .....	26
3.12	Pendling og reisevaner.....	27
3.13	Infrastruktur for straum og kommunikasjonsnett.....	28
3.1	Naturressurar og arealøkonomi.....	28
3.2	Landbruk .....	29
3.3	Barn og unge .....	30
3.4	Klimarisiko/ ROS.....	30
<b>4</b>	<b>Mål og målkonflikter .....</b>	<b>32</b>
4.1	Overordna mål .....	32
4.2	Delmål .....	32
4.3	Målkonflikt .....	34
<b>5</b>	<b>Rammer for planarbeidet .....</b>	<b>35</b>
5.1	Internasjonalt.....	35
5.2	Nasjonalt .....	35
5.3	Regionalt .....	36
5.4	Lokalt .....	37
<b>6</b>	<b>Framtidsbilde .....</b>	<b>38</b>
6.1	Kva er framtidsbilda? .....	38
6.2	Framtidsbilde 1 – utviklinga held fram som i dag (nullalternativet).....	38
6.3	Framtidsbilde 2 – Konsentrert utvikling av bysentrum, Moa og kommunesentera.....	39
6.4	Framtidsbilde 3 – Kollektivakse Hessa – Flisnes og kommunesenter .....	39
6.5	Framtidsbilde 4 – Desentralisert konsentrasjon .....	39
6.6	Fortetting .....	40
<b>7</b>	<b>Plantema .....</b>	<b>41</b>
7.1	Senterstruktur og utbyggingsmønster.....	41
7.2	Bustadområde.....	42
7.3	Næringsareal og arbeidsplassar .....	42
7.4	Transportsystem .....	43
7.5	Natur, kulturmiljø og landskap .....	45

7.6 Risiko, sårbarheit og klimatilpassing.....	45
<b>8 Kunnskapsgrunnlag og utgreiingsbehov.....</b>	<b>46</b>
8.1 FN-rapportar .....	46
8.2 Transport og mobilitet .....	46
8.3 Utbyggingsstruktur, samfunnsutvikling og attraktivitet.....	47
8.4 Klimautslepp og forureining .....	47
8.5 Jordvern og landbruk .....	47
8.6 Naturmangfald .....	47
8.7 Kulturmiljø, kulturminne og landskapsverdiar .....	48
8.8 Friluftsliv .....	48
8.9 Folkehelse og tilgjengelegheit .....	48
8.10 Økonomi.....	48
<b>9 Organisering og medverknad.....</b>	<b>49</b>
9.1 Organisering av arbeidet.....	49
9.2 Planprosess og framdrift.....	50
9.3 Visualisering .....	50
9.4 Medverknad og involvering .....	51
9.5 Gjennomføring av planen .....	52
<b>10 Kjelder.....</b>	<b>53</b>

---

## 1 Samandrag

Ålesundsregionen er i sterk vekst og utvikling. Folk bur, arbeider og nytter fritidstilbod uavhengig av kommunegrensene, og behova for å sjå utbyggingsareal og transportsystem på tvers av kommunegrensene er aukande.

Det skal utarbeidast ein felles plan for areal, klima og transport for kommunane nye Ålesund, Sula og Giske, som nettopp har slik samordning som ambisjon. Dette planprogrammet utgjer første del av planprosessen. Planprogrammet skal mellom anna definere målsetting for planen, innhald i planen, kva utgreiingar som skal gjennomførast og korleis arbeidet skal leggest opp.

Målet med planen er å legge til rette for ein attraktiv region som kan gi rammer for gode liv for alle aldersgrupper, og eit sterkt og berekraftig næringsliv. Planen skal stimulere til berekraftig vekst og ein godt fungerande bu- og arbeidsmarknadsregion.

FN sine berekraftsmål er skal vere eit 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.

Dei globale klima- og miljøutfordringane krev omstilling til eit samfunn der vekst og utvikling skjer innanfor naturen si eiga tålegrense. Klimaperspektivet vil vere eit gjennomgåande tema i planen, og konkret vil det dreie seg om klimagassutslepp frå transportsektoren. Sosial berekraft er tett knytt opp mot attraktivitet, og vil vere stå sentralt i planen.

Det er ein samanheng mellom utbyggingsmønster og transportbehov. Tett utbygging gir mindre transportbehov, betre driftsgrunnlag for eit godt kollektivsystem og gjer det enklare for fleire å gjennomføre daglege gjeremål. Eit viktig tema i planen blir derfor korleis vi kan planlegge utbygginga både av bustadar og næringsareal i regionen slik at den blir mest mogleg berekraftig. Transportsystemet og kollektivtransport både på land og sjø blir andre viktige tema, saman med balansering av utbygging opp mot bevaring av grøne område.

I planprogrammet er det skissert ulike retningar som utviklinga kan ta, i form av framtidsbilder. Desse skal danne grunnlag for trafikkanalyser, som viser korleis trafikkutviklinga og transportbehovet kan bli med ulike utbyggingsmønster.

Det vil bli etablert ein digital tvilling av Ålesundsregionen. Målet er at kunnskapsgrunnlag, analyser og planforslag skal bli visualisert og simulert i den digitale tvillingen, for på den måten å gjere informasjonen mest mogleg tilgjengeleg og forståeleg.

Dette planprogrammet er planlagt fastsett av dei aktuelle kommunestyra i februar 2020. Eit konkret planforslag skal utarbeidast på grunnlag av fastsett planprogram, og er venta å vere klart våren 2021.

## 2 Innleiing

### 2.1 PAKT – eit samarbeidsprosjekt

Kommunale i Ålesund, Skodje, Ørskog, Haram og Sandøy, Giske og Sula har sidan 2015 samarbeida om regionsutvikling. Plan for areal, klima og transport (PAKT) er ei vidareføring av dette arbeidet, og i tråd med vedtekne planstrategiar i alle kommunane. Arbeidet blir utført av kommunane i samarbeid med Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen.

Målet er ein felles, sameint og forpliktande plan som ser arealbruk og transport i samanheng i eit klimaperspektiv. Planen 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.

Kommunane i region Ålesund deltar i eit nettverk av mellomstore byområde, som arbeider for å komme inn under den statlege finansieringsordninga byvekstavtale. Ein regional areal- og transportplan, som legg nullvekstmålet i personbiltrafikken til grunn, er pr i dag eit vilkår for å inngå ein slik avtale.



### 2.2 Grunnlag for planen

FN sine berekraftsmål er skal vere eit 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.

### 2.3 Kvifor treng vi denne planen?

- **Bygge attraktivitet**  
Regionen treng å bli meir attraktiv. Attraktivitet er nært knytt til nærleik til andre menneske, nærleik til og kvalitet på tenester, trygg og effektiv transport, mangfald i arbeidsmarknaden og eit sterkt regionsenter. Ein attraktiv region er også ein berekraftig region, og sentralt i attraktivitetsbygginga står FN sine berekraftsmål. Planen skal legge grunnlaget for attraktivitet, og bidra til berekraftige løysingar som rustar regionen for framtida.
- **Folkehelse**  
Transport og helse heng saman. Måtane vi beveger oss på har direkte samanheng med helsestilstanden vår. Planen skal legge til rette for meir gåing og sykling, og gjere det lettare å ta helsevenlege val i kvardagen.
- **Samarbeid og overordna planlegging**  
Skal vi nå berekraftsmåla, må vi samarbeide på tvers av kommunar og instansar, og tenke region framfor kommune. Løysingar må sjåast i ein større samanheng, både lokalt, regionalt og globalt. Arealplanlegginga og det tilhøyrande transportbehovet må vurderast ut over kommunegrensene, og ein må utnytte betre dei areala som allereie er bygd ut.

## 2.4 Kva skal planen handle om?

Eit kjernesporsmål i planen blir korleis ein kan redusere klimagassutsleppa frå transportsektoren i regionen, samtidig som ein tek heile regionen i bruk og gjer bu- og arbeidsmarknaden meir robust. Viktige tema blir lokalisering av utbyggingsområde, og dette sett i samheng med kollektivtrafikk og potensialet som ligg i å utnytte sjøvegen betre. Vidare står attraktivitet sentralt, og gode rammer for å drive næringsverksemd, bu, reise og frakte gods i regionen.

Også andre forhold enn klima skal vurderast, så lenge dei relaterer seg til arealbruk og transport. Det vil gjelde mellom anna bukvalitet, luftkvalitet, støy, ulykkesrisiko og vern av landbruksjord og andre verdifulle grønne område.

## 2.5 Trendar og teknologisk utvikling

Vår region er også påverka av såkalla megatrendar for korleis folk ønskjer å bu, jobbe, handle og leve. Nokre sentrale megatrender er;

- Vi brukar mykje meir pengar på tenester og opplevingar enn før.
- Aukande fokus på berekraft.
- Ønske om ein levande by, motreaksjon til den digitale verda.
- Aleinehushaldningar aukar, dette krev fleire møteplassar der folk får dekt sine sosiale behov.
- Deling, deltaking, smarte miljø.
- Kraftig auke i handel via mobiltelefon.

Den teknologiske utviklinga innanfor transport skjer raskt, og sjansen for gjennomgripande endringar er større enn nokon gong. Eit ekspertutval nedsett av samferdelsdepartementet leverte i juni 2019 ein rapport om teknologi og framtidens transportinfrastruktur

[https://www.regjeringen.no/contentassets/ccdc68196014468696acac6e5cc4f0e7/rapport-teknologi-utvalget\\_web.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/ccdc68196014468696acac6e5cc4f0e7/rapport-teknologi-utvalget_web.pdf) . Utvalet identifiser fire trendar som dei meiner vil prege utviklinga framover:

Elektrifisering, automatisering/autonomi, samhandlande intelligente transportsystem og nye forretningsmodellar/ delingsmobilitet.

Ulike teknologiske løysingar kan gjere det enklare og meir attraktivt å samkøyre og reise kollektivt, og stimulere til meir gange og sykling. Det er også dokumentert at utviklinga med sjølvkjørande bilar kan føre til auka bilbruk, om utviklinga ikkje blir styrt (Cowi 2019).

Også utviklinga innan sjøbasert transport går svært fort. Dagens bilde for kva som er lønsamt og ikkje lønsamt er under endring, både når det gjeld persontransport og godstransport. Dette må planen søke å fange opp, og legge til rette for at den ønska utviklinga kan la seg gjennomføre.

Elbilar utgjer ein stadig større del av bilparken, noko som gjer at klimagassutsleppa frå biltrafikken går ned. Det er likevel relevant å arbeide for å endre transportmiddelfordelinga over til meir samkøyring, kollektiv, sykkel og gange, fordi også utsleppsfrie bilar skapar kø, og gir miljømessige utfordringar med hjulstøy, vegstøv og trafikkfare, og krev areal som har verdi for andre formål.

## 2.6 Plantype

Planen blir utarbeidd som ein interkommunal temaplan etter plan- og bygningslova §9-1 og §11-2. Fylkeskommunen vil i tillegg legge opp til eit vedtak i fylkestinget av det kommunane i fellesskap kjem fram til, slik at planen også blir vedtatt som ein regional plan.

Planen vil ikkje vere ein arealplan og dermed ikkje rettsleg bindande, men retningsgivande for seinare arealplanlegging i kommunane og for fylkeskommunens og statens behandling av desse arealplanane.

## 2.7 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. Nasjonale mål og FN sine mål tilseier at klimagassutsleppa skal redusert med 40-50% innan 2030, målt frå referanseåret 2010. Dette inneber eit 10-årsperspektiv.

## 2.8 Grenseoppgang mot andre kommunale planar

Temaet **klima** er stort, og omfattar alt frå bevisste offentlege innkjøp, søppelhandtering, utslepp frå jordbruket og oppvarming av bygningar. I PAKT vil fokuset ligge på klimaeffektar knytt til arealbruk og transport. Andre klimarelaterte tema vil bli fanga opp i andre planar.

Innanfor temaet **arealbruk** har kommunane sterk styringsrett gjennom plan- og bygningslova, og det er her planen vil ha størst rom for påverknad. PAKT skal gi føresegner og retningslinjer på overordna nivå, som den enkelte kommune seinare innarbeider i arealdelen til kommuneplanen og gjennom reguleringsplanar. I tillegg kommunane ha ulike temaplanar, for eksempel bustadsosial plan, næringsplan og landbruksplan.

Temaet **transport** er også omfattande, involverer mange ulike aktørar og ulike type lovverk. Mange avgjerder knytt til transport blir tatt over det kommunale nivået, til dømes i nasjonal transportplan. Vidare er det ulikt lovverk for sjøfart, luftfart og landbasert trafikk og infrastruktur.

PAKT kan ikkje vedta endringar av transport på overordna nivå. Det vil likevel bli gjort vurderingar av dei ulike transportsektorane, med særleg fokus på å dreie transportmiddelfordelinga over i ei ønska retning. Ulike teknologiske løysingar for å stimulere til samkøyring, kollektivbruk, gange og sykling er relevant å vurdere. Samordning med strategisk hamneplan blir også viktig. I denne planen vil transportbehov som konsekvens av arealbruk ha eit hovudfokus, og ein vil vurdere aksar for kollektivtrafikk og vegnett for gåande, syklende og køyrande.

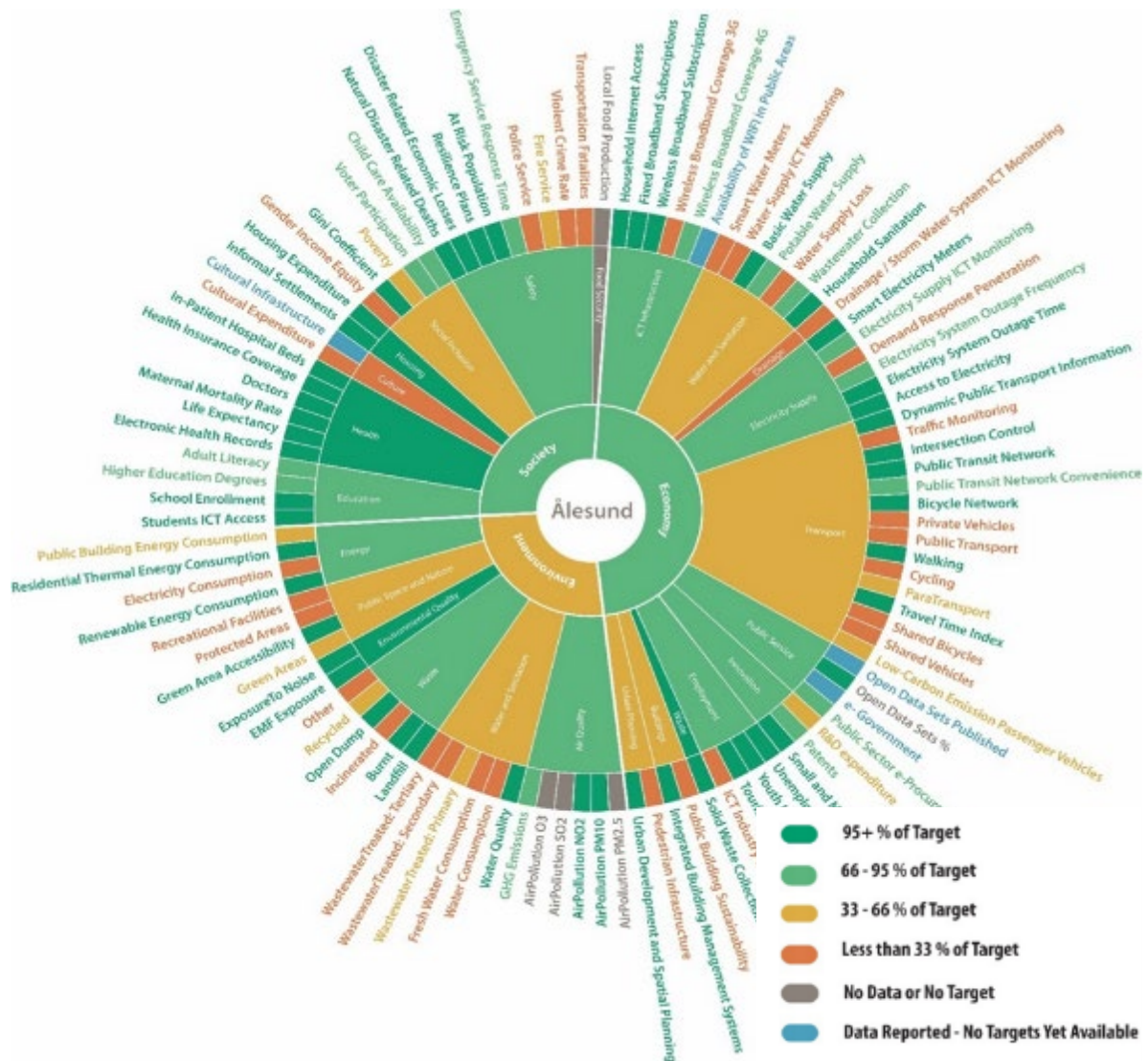
### 3 Situasjonen i regionen i dag

Dette kapittelet gir ei kort oppsummering av situasjonen i regionen i dag, innanfor nokre sentrale område.

#### 3.1 FN sine berekraftsmål og FN-evalueringa

Gjennom deltaking i FN-nettverket United for Sustainable Smart Cities U4SSC har Ålesundsregionen blitt vurdert etter kor godt regionen scorer på eit gitt sett med indikatorar (KPI) som er knytt opp mot berekraftsmåla. Evalueringa gir eit bilde av dagens situasjon, og om korleis regionen ligg an innan ulike tema samanlikna med andre byregionar i verda. Påfølgjande evalueringar vil kunne seie noko om utviklinga over tid.

Ikkje overraskande scorer vi godt på helse, og mindre bra på til dømes andel som nyttar kollektivtrafikk og at vi har høg andel privatbilisme. Det vil vere nødvendig å «gå bak tala» for å fange opp nyan-sar innanfor kvart tema, men evalueringa vil uansett vere eit godt grunnlag for arbeidet med denne planen.

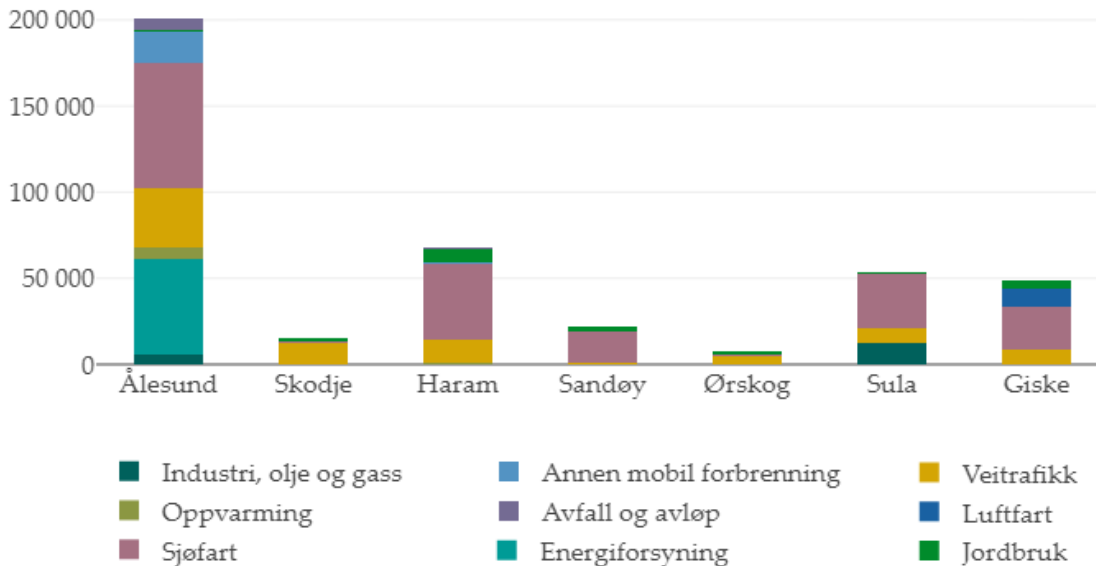




### 3.2 Klimagassutslepp i regionen

Dei globale klima- og miljøutfordringane krev omstilling til eit samfunn der vekst og utvikling skjer innanfor naturen si eiga tålegrense. Klimaperspektivet vil vere eit gjennomgåande tema for denne planen, og konkret vil det dreie seg om klimagassutslepp frå transportsektoren.

I dag fordeler utsleppa seg som diagrammet under viser, henta frå [www.miljodirektoratet.no](http://www.miljodirektoratet.no). Utsleppa er oppgitt i CO<sub>2</sub>-ekvivalentar.



#### 3.2.1 Transportsektoren

Transportsektoren bidrar samla sett med 72,6% av klimagassutsleppa i regionen, og er dermed den største bidragsytaren til utslepp. Utsleppa frå transportsektoren i regionen fordeler seg slik: Vegtrafikk: 19,6%, sjøfart: 46%, luftfart: 2,3% og anna mobil forbrenning (anleggsmaskiner mm): 4,7%

Sjøfart har størst utslepp. Noko av dette skuldast at kommunar med sjøareal får tillagt utslepp frå alle skip, også dei som berre passerar forbi. Andelen passerande skir er usikker, men for Ålesund sin del (som har den største prosentvise andelen av utsleppa) går dei fleste skip til kai.

Planen vil primært ha fokus på utslepp frå vegtrafikk og sjøtransport, og annan mobil forbrenning.

#### 3.2.2 Utslepp frå Grautneset

Heile 28% av utsleppa i Ålesund kjem frå søppelforbrenningsanlegget på Grautneset, tilsvarande 13% andel i regionen.

Grautneset tar i mot restavfall frå heile nordvestlandet. Utsleppet ei utfordring for regionen og dei kommunale eigarane av anlegget. På sikt kan CO<sub>2</sub>-fangst vere aktuelt, noko som er under utprøving på landets største forbrenningsanlegg på Klemetsrud i Oslo. Energien frå Grautneset blir nytta til fjernvarme, som går til oppvarming av bustadar og andre anlegg i Ålesundsområdet. Det er også ei utfordring, og sjølv kjerna i problemet, av vi produserer så mykje søppel. Utsleppa er ikkje relatert til arealbruk og transport, og styring må skje gjennom andre prosessar enn PAKT.

### 3.2.3 Jordbruk

Jordbruk står for 4,5% av dei samla klimagassutsleppa for vår region. Jordbruk blir ofte framstilt som ein klimaversting, men samanlikna med transportsektoren er andelen liten. Utsleppa frå jordbruket i vår region er for øvrig omtrent halvparten av landsgjennomsnittet, der jordbruket utgjer 8,7%.

Skogen er ei stor kjelde til opptak av karbon. Inkluderer vi karbonopptak frå skog i klimareknestykket, ender norsk landbruk opp i pluss. Skogen bind aleine omtrent 60 prosent av dei norske CO<sub>2</sub>-utsleppa.

### 3.2.4 Utslepp frå kommunen som organisasjon

Klimagassutslepp kan delast i direkte og indirekte utslepp. Direkte utslepp skjer lokalt, gjennom reising, oppvarming av bygg og liknande. Indirekte utslepp omfattar varer og tenester vi kjøper, der klimagassutsleppa skjer ein annan stad.

Vi har ikkje tal frå Ålesundsregionen, men i Oslo står dei direkte utsleppa for 3% av totalen, og dei indirekte for 97%. Det er grunn til å tru at fordelinga her er omtrent tilsvarande. Det er starta eit arbeid i regionen for å vurdere korleis kommunane kan stille effektive klimakrav til innkjøp.

Arbeidsreiser og byggsektoren (oppvarming) utgjer størsteparten av direkte utslepp. Det blir arbeid med ein klimastrategi for Ålesund kommunale eiendomsselskap ÅKE. Vidare er ein bilpool av elektriske bilar under etablering. I tillegg vil PAKT søke å redusere bilreisene internt i kommunane.

## 3.3 **Folketalsvekst**

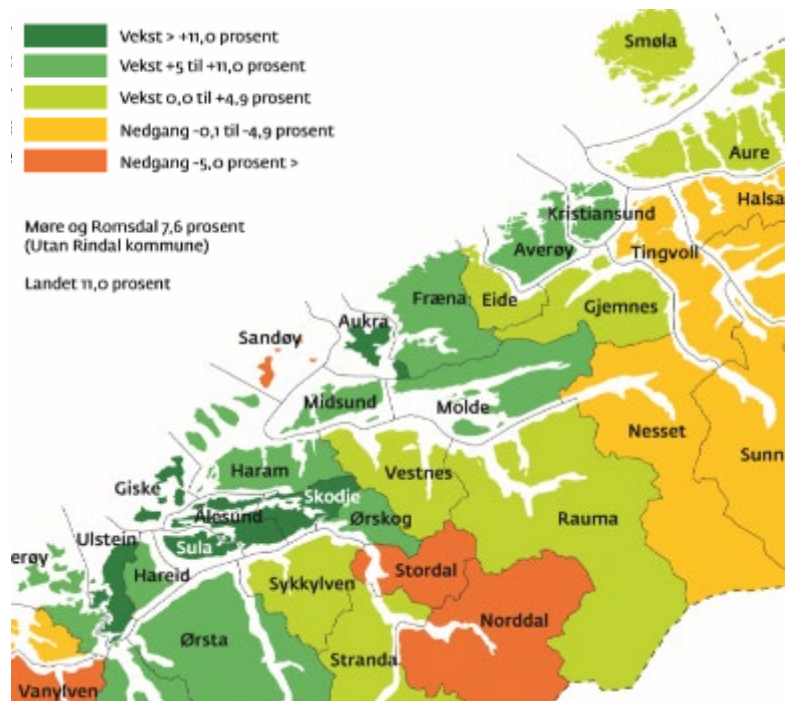
Ålesundsregionen er svært samansett, og dekker heile spennet frå gråsgrendt distrikt til tett by.

Nye Ålesund, Sula og Giske har om lag 83500 innbyggjarar (SSB 2019), og er den største og raskest veksande regionen i fylket.

Folketalsutviklinga flatar no ut etter ein periode med svært sterk vekst. Vi har lågare innvandring, høgare utvandring, og flyttetap mot dei andre fylka, samt rekordlave fødselstal som resten av landet.

Det er likevel venta vesentleg vekst, og fram mot 2040 vil folketallet auke med 12000 (SSB, middelprognose).

Pendling, næringstransport, handel og bruk av ulike tenestetilbod går på tvers av kommunegrensene, og veksten vil legge press på transportsystema og arealbruken i det sentrale området.



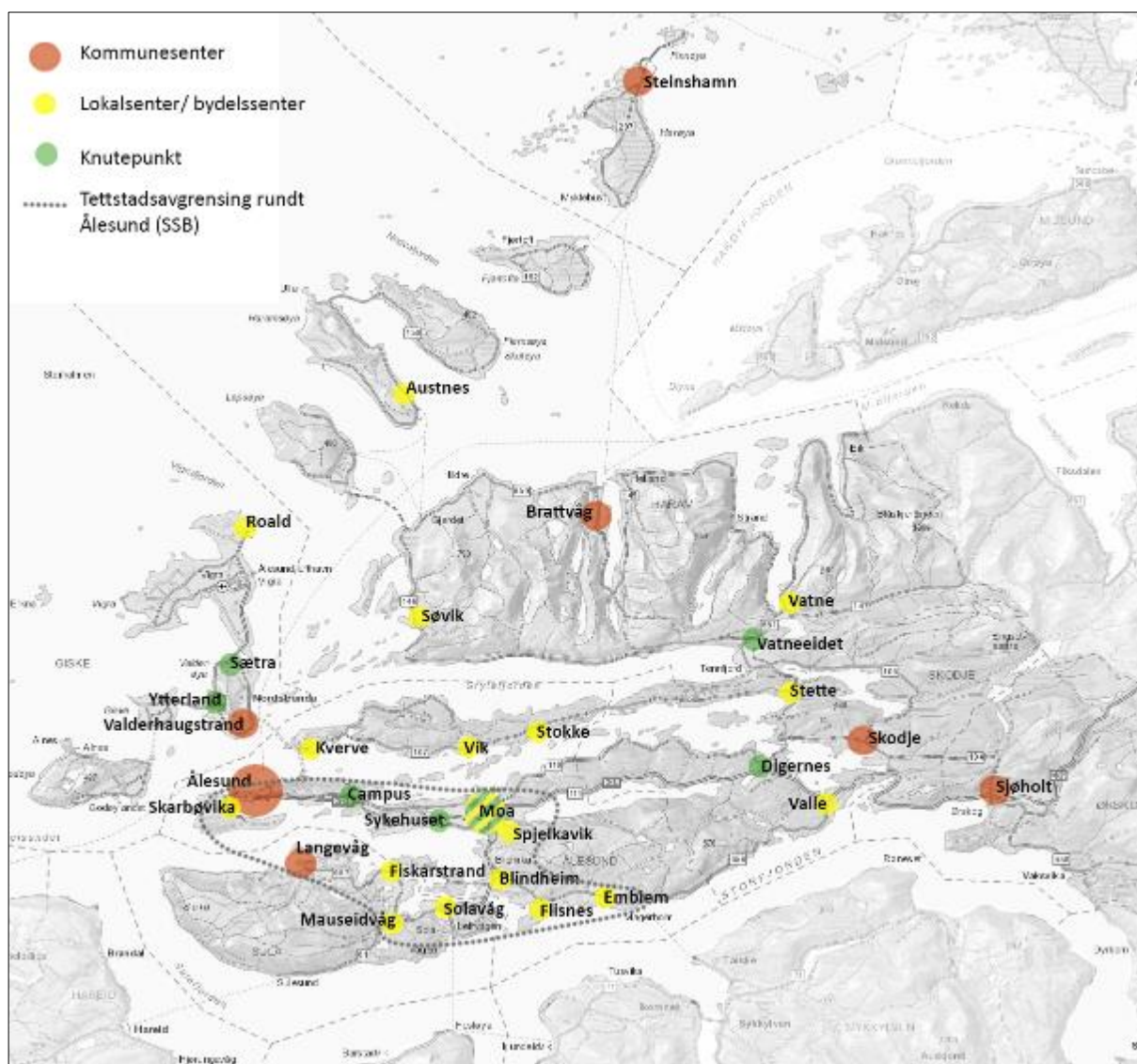
Venta folketalvekst i Møre og Romsdal 2019-2029.  
Møre og Romsdal fylkeskommune, fylkesstatistikk 2019.

### 3.4 By- og bygdesenter

#### 3.4.1 Senterstruktur og knutepunkt

Ålesund bysentrum og Moa merkar seg ut som dei klart største senterområda i regionen. Begge er store på handel og tenester. Moa er også eit trafikalt knutepunkt og eit bydelssenter. Bysentrum er administrasjonssenter for kommunen, og har størst tenestetilbod og konsentrasjon av bustadar og arbeidsplassar.

Kommunane har gjennom sine kommuneplanar definert ulike senter og knutepunkt. Senterområda er i hovudsak samanfallande med SSB sin tettstadsdefinisjon (minimum 200 innbyggjarar, maks 50 m mellom bygningane). I det bynære området Ålesund/Sula gir denne definisjonen ein samanhengande tettstad rundt Borgundfjorden, frå Hessa til Langevåg, og inn til Emblem.



Senterstruktur og knutepunkt i regionen.

### 3.4.2 Sentralisering og byspreiing

Ein tydeleg trekk ved samfunnsutviklinga er ei kraftig sentralisering til Ålesund og nærområda. Byvekst er positivt, mellom anna fordi byen er ein viktig drivarar i utviklinga av regionen. Det er ein global trend at byregionar trekk til seg menneske, og har sterkare vekst enn regionar utan ein sterk by. Det er også eit sentralt mål i regionsutviklinga å styrke Ålesund som eit urbant tyngdepunkt mellom Bergen og Trondheim. (Sluttrapport for byregionprogrammet, 2018)

Veksten skjer på grunn av høgare fødselstal i bynære område. Det er ikkje netto flytting frå bygdene til dei bynære områda, då flyttestraumen frå dei kommunane med nedgang i folketalet primært går til Oslo, Bergen og Trondheim. I kommunane nærmast Ålesund er det ein eigen variant: Her skjer det ei flytting *til* Ålesund frå Sula, Giske og Skodje i aldersgruppa 50+. Medan unge i etableringsfasen flyttar *ut* frå Ålesund til dei same kommunane.

Utbygging har primært skjedd i randsonene til byen. Vi har fått byspreiing og eit mindre kompakt byområde. Karta under viser bustadbygginga i gamle Ålesund kommune i perioden 1950-2018. Vi ser at byspreiinga skaut fart etter 1970, noko som fell saman med betre vegstandard ut av det sentrale området.



1950



1970



1990



2010



2018

### 3.4.3 Bysentrum

Regionen sin attraktivitet og omdømme er nært knytt opp til bysentrum. Bysentrum er ein stor ressurs for regionen, som må takast vare på og vidareutviklast.

I ein del samanhengar har utviklinga i bysentrum blitt framstilt som negativ, med butikkdød og eit dødt sentrum. Ein gjennomgang av faktiske tal viser at situasjonen er lysare enn mange trur.

Tilbodet av kafear og restaurantar i bysentrum har auka, og det er stabil aktivitet av verksemder på gatenivå. Reiselivsnæringa er i vekst, særleg i bysentrum, og breidda i kulturtilbodet er stort.



*Løvenvoldgata, Ålesund.*

Folketalet i sentrum har auka på linje med resten av gamle Ålesund kommune, og er no oppe i over 6000 personar (SSB 2018, Aspøya og sentrum aust til Utstillingsplassen/Storledbakken).

Ein ser at lønsemda til ein del verksemder i bysentrum varierer, og det har vore fleire konkursar siste året enn åra før. Dette er ein del av eit større bilde, der handelsstanden har mindre marginar mellom anna på grunn av netthandel. Vidare er det ein trend at detaljhandel ikkje lenger fungerer som motor bysentrum. No er dette erstatta av samskaping mellom kultur, kafé/restaurant og detaljhandel.

Bysentrum har også utfordringar med aukande biltrafikk, smale fortau og manglande sykkeltilrettelegging.

Kjelde: SSB/ Sentrumsregnskap Ålesund 2018

### 3.4.4 Moa

Moa er med sine store kjøpesenter det største handelssenteret i fylket, og omfattar også mykje kontorareal og ulike type tenesteyting. Tilgrensande i nord ligg Breivika, eit tidlegare industriområde som no også har mykje handelsareal og kontorarbeidsplassar.

Moa er i tillegg eit lokalsenter med mellom anna kyrkje, idrettsanlegg, svømmehall, omsorgssenter og bustadar. Moa er vidare eit svært viktig kollektivknutepunkt. Bussterminalen her er den mest trafikkerte haldeplassen i fylket, med mellom 5000 og 6000 reisande kvar dag.



*Frå Moaalléen, ein gangveg mellom Borgundvegen og Spjelkavik kirke.*

Moa er visuelt dominert av kjøpesentera, med tilhøyrande store parkeringsplassar, men har også fine grøntområde, som Moaalléen. Det er sett i gang arbeid med ein områdeplan, som har som abmisjon å utvikle Moa til eit attraktivt senter med meir urbane kvalitetar og fleire bustadar.

### 3.4.5 Digerneset

Digerneskrysset er dei seinare åra utvikla til eit stort forretnings- og logistikk-område.

Det er planar for vidare utvikling av området innanfor offentleg verksemd, logistikk og kommunikasjon.

Digerneset blir også eit sentralt kollektivknutepunkt for nordre og austre del av regionen, sidan alle bussar frå Molde, Ørskog, Skodje og Haram er innom her.



*Digerneset næringspark. Foto: Wenaas Kapital.*

### 3.4.6 Kommunesenter og andre tettstadar

Tettstadane i regionen varierer svært i storleik og funksjon, og har ulike fortrinn og utfordringar. Dei største kommunesentera har mange innbyggjarar og breitt samansett handels- og tenestilbod, medan dei minste stadane gjerne berre har daglegvareforretning og skule/barnehage.

Fleire tettstadar arbeider aktivt med tettstadsutvikling med sikte på å bli meir attraktive for bustad- og næringsetableringar. Det er også arbeidd bevisst med samlokalisering av funksjonar for å skape gode møteplassar og meirverdi i form av tilbod ein elles ikkje kunne ha etablert.

### 3.4.7 Møtestadar og sosial infrastruktur

Kapasitet og kvalitet på sosial infrastruktur som skular, barnehagar og omsorgstenester er sentrale element i by- og tettstadsutvikling. Vekstområde opplever større press på tenestene, og det generelle bildet er at behovet for opprusting av dei fysiske bygga og utviding av kapasiteten er størst i det sentrale Ålesundsområdet.

Leikeplassar, parkar og rekreasjonsområde, men også kafear, bibliotek og andre innandørs arenaer der ein kan treffe folk i utan å vere invitert utgjør til saman eit svært viktig nettverk av møteplassar. Dei ulike stadane i regionen har svært varierende tilbod av møteplassar, og utviklingspotensialet er for mange stort når det gjeld attraktive og offentleg tilgjengelege plassrom.

For mindre stader kan lite marknadsgrunnlag vere ei utfordring med tanke på å kunne drive til dømes ein kafé. Der kan ei løysing vere samlokalisering av ulike funksjonar, både offentlege og private.



*Sandøy kommune har etablert ein kafé i kommunesenteret Steinshamn, gjennom samlokalisering av m.a. administrasjon og omsorgssenter på Sandøytunet. Kafeen som fungerer som kantine og møteplass.*

### 3.5 Næringsliv og kompetanse

Regionen har eit sterkt, kunnskapsbasert og globalt retta næringsliv, og utgjer ein av de mest verdiskapande regionane i Noreg. Industriproduksjon skjer i omlandet, medan byen i aukande grad blir eit tenestesenter for bedrifter og privatpersonar. Skal næringslivet fortsette å utvikle seg, må det leggast til rette for å vidareutvikle vertskapsattraktiviteten som har gjort at bedriftene har etablert seg i regionen.

Regionen har opplevd ein nedgang i talet på arbeidsplassar etter 2014, og næringslivet har vore gjennom ei omstilling. No ser ein igjen ei auke i talet på arbeidsplassar, og 2 av 3 nye arbeidsplassar i fylket er i næringslivet. Veksten i region Ålesund har skjedd i Skodje, Sula og Giske, som har hatt ein vekst større enn landsgjennomsnittet. I dei andre kommunane er det framleis svak nedgang. (Kjelde: SSB, sysselsette pr 4. kvartal 2018).

Generelt aukar kompetansekrava i arbeidslivet, og nye jobbar har høgare kompetansekrav den dei som forsvinn. Regionen har lav andel med lengre høgare utdanning, og det er til dels utfordrande å rekruttere folk med høg kompetanse. Samtidig er det verdt å merke seg at ungdom frå vår region tar like lang utdanning som anna ungdom, men dei reiser ut og kjem i liten grad tilbake.

Gjennom fusjonen med NTNU i januar 2016 blei Ålesund universitetsby, og ein del av det største universitet i landet. Denne tilknytninga inneber eit stort potensiale for Ålesundsregionen. Mange unge etablerer seg i byen dei studerer i, universitetsstatusen er med på å styrke regionen sin attraktivitet.

Ålesundsregionen er tatt opp i FN-nettverket United for Smart Sustainable Cities U4SSC, og er målt på korleis regionen scorer på indikatorane på berekraftsmåla, og korleis ein bør jobbe for å nå måla. Ålesund er også vertskapskommune for FN sin Smart City Lab, som opna på Campus Ålesund i oktober 2019.



Vard Brattvåg. Foto: Peder Otto Dybvik.

### 3.6 Reiseliv

Ålesund og Sunnmøre er mellom dei best besøkte turiststadene i Norge, og reiselivsaktiviteten er aukande. Det er vekst i alle reiselivsnæringar, men opplevingsnæringane aukar mest.

Byen Ålesund er kjend for sin unike historie og arkitektur, og Ålesund er no eit av de mest attraktive reisemåla i Noreg. Talet på turistar som kjem til byen har auka i fleire år, og særleg frå cruiseskip. I 2019 mottok hamna 175 cruiseskip, og for 2020 er prognosen 234. Hamna i Ålesund har også anløp av Hurtigruten, om sommaren tre gonger dagleg. Ålesund blir brukt som inngang til Geirangerfjorden, og seinare i sesongen Hjørundfjorden, og Hurtigruten legg til i hamna både på veg inn og ut av fjordane.

Den store cruisetrafikken er ikkje uproblematisk. Den fysiske tilrettelegginga for dei store mengdene med gåande i sentrum er til dels mangelfull. Vidare har skipa store klimagassutslepp når dei ligg ved kai. Landstraumanlegg ved hamna er under utvikling, noko som vil bidra vesentleg til å redusere desse utsleppa.

Fleire lokale selskap tilbyr guida turar og utflukter i og utanfor byen. Tradisjonelt har dette skjedd med buss, men miljøvenlege alternativ og meir kortreiste lokale opplevingar, til dømes på sykkel, er stadig meir etterspurt.

Andelen reiseliv elles i regionen er varierende. Giske og Sandøy har den største turistnæringa, med godt etablerte tilbod og attraksjonar. Alnes fyr, Giskespelet og mellomalderkyrkja er sentrale attraksjonar på Giske, og øyhopping og kystkultur står sterkt i Sandøy. Generelt er gardsturisme og kortreiste mattilbod veksande trendar, som gir store moglegheiter for utvikling av reiselivsnæringa i heile regionen.



*Cruiseskip ved hamn i Ålesund mai 2019.*



### 3.7 Handel

Ålesund bysentrum og Moa utgjør til saman det handelsmessige tyngdepunktet mellom Trondheim og Bergen, og trekk til seg kundar frå eit svært stort omland. Dei to områda har ulike kvalitetar og rammevilkår for utvikling, både når det gjeld tilkobling til overordna vegnett, parkeringspolitikk og utbygging. Der sentrum har betalingsparkering og restriksjonar på utbygging av omsyn til store verneverdiar har Moa gratis parkering og få restriksjonar på utbygging. I tillegg er Moa eit knutepunkt for veg- og kollektivtrafikk; gunstig lokalisert i krysset mellom trafikk frå sørleg og austleg del av fylket, og ligg samtidig midt i det mest folketette området i regionen. Det er ei utfordring at Moa saman med Breivika til ein viss grad «drenerer» bysentrum for handel og kontorarbeidsplassar.

Digerneset har dei seinare åra utvikla seg til eit viktig knutepunkt for arealkrevjande næringsverksemd. Her er også etablert detaljhandel, og det er planar for vidare utvikling av området. Andre trafikkale knutepunkt som etter kvart har blitt viktige for handel er Sætra i Giske kommune og Vatneidet i Haram kommune.

Av kommunesentra i regionen, med unntak av Ålesund, er det Langevåg som har hatt den sterkaste utviklinga innan handel dei seinare åra. Her er den gamle Devoldfabrikken utvikla til eit attraktivt område for handel og opplevingar, og trekk til seg både turistar og besøkande frå eit stort omland.

Generelt påverkar den aukande netthandelen også handelsnæringa i vår region negativt.



Devoldfabrikken, Langevåg. Foto: [www.devoldfabrikken.no](http://www.devoldfabrikken.no)

### 3.8 Vegnett

#### 3.8.1 Riksvegar og andre gjennomfartsårer

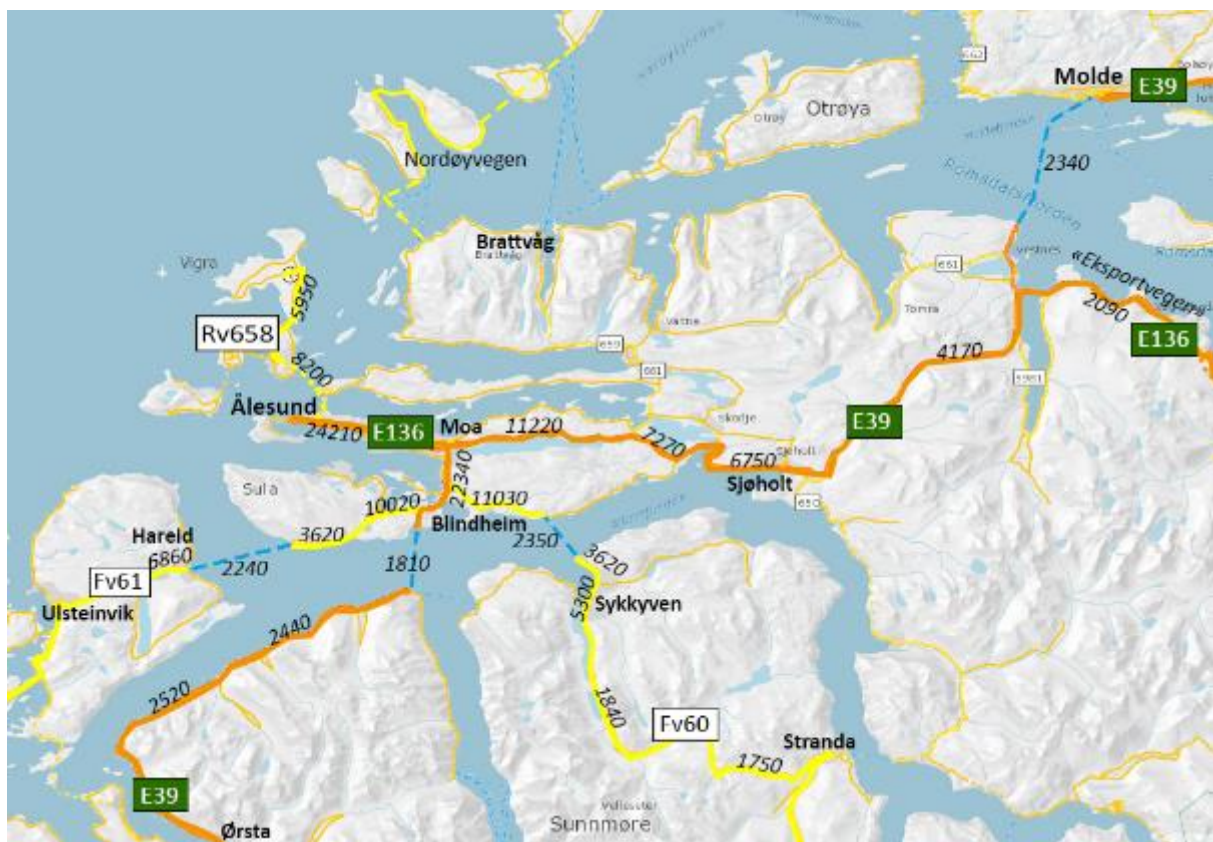
Det er fleire gjennomgåande ferdselsårar i regionen;

- **E39** kjem frå Volda/Ørsta inn på Sula i sør, gjennom Moa, Brusdalen og vidare over Ørskogfjellet i retning Molde og Trondheim. Ferjestrekningane Solavågen – Festøya og Vestnes-Molde inngår her.
- **E136** går frå Moa til bysentrum, og frå Vestnes mot Gudbrandsdalen. Saman med delar av E39 inngår den i den såkalla «Eksportvegen» til austlandet.
- **Fylkesveg 60** kjem frå Stranda og Sykkylven inn på Magerholm, og går fram til Blindheim der den møter E39. Ferjestrekninga Sykkylven-Magerholm inngår her.
- **Fylkesveg 61** kjem frå Ulsteinvik/Hareid inn på Sulesund, og går fram til Solavågen der den møter E39. Ferjestrekninga Hareid-Sulesund inngår her.

I tillegg går **riksveg 658** frå bysentrum gjennom Ellingsøy-tunnelen og Valderøy-tunnelen ut til Ålesund lufthavn Vigra.

Trafikken på desse vegane er i all hovudsak lokaltrafikk, noko illustrasjonen under viser, med påførte tal for årstdøgntrafikken ÅDT. Trafikken er særleg stor på strekninga Blindheim – Moa – bysentrum. Trafikken her er også større enn illustrasjonen gir inntrykk av, sidan det her er fleire parallelle lokalvegar som trafikken fordeler seg på.

Kjelde: statens vegvesen.



Riksvegar og andre gjennomfartsvegar i regionen. Årsdøgntrafikken ÅDT er påført vegstrekningar og ferjestrekningar, og viser at hovudmengda av trafikken er lokaltrafikk.

I Blindheimstunnelen på E39 er trafikkmengda vesentleg høgare enn sikkerheitsforskriftene for tunnelar tilseier, og utbetring av strekninga Vegsund-Breivika er under planlegging.

Modellberekningar viser at halvparten av den totale trafikkmengda på E39 og E136 skal til Moa/Breivika/ Spjelkavika. Den største gjennomgangstrafikken skal mot sentrum, og utgjer ca 1/3 av trafikken som passerer snittet Blindheimstunnelen. Mindre enn 1/10 av trafikken som passerer snittet Blindheimstunnelen skal mot eller kjem frå E39 Brusdalen.



Kartet viser fordeling av trafikk som passerer snittet Blindheimstunnelen. Mindre enn 10% er gjennomgangstrafikk på E39, dvs kjem frå eller skal i retning E39 Brusdalen.

Illustrasjon frå planprogrammet til Kommunedelplan for E39 Vegsund – Breivika (2018)

### 3.8.2 Øvrig overordna vegnett

Overordna vegnettet elles i regionen består stort sett av fylkesvegar.

Nordøyvegen er under utbygging, og vil gjere nordleg del av regionen ferjefri. Både ferja og hurtigbåten her blir lagt ned når vegen er på plass.

### 3.8.3 Kapasitet og trafikkavvikling

Utfordringar knytt til kapasitet på vegnettet i regionen er svært varierende. I distriktet er kapasiteten god, og utfordringane er i hovudsak knytt til standard, trafikktryggleik og sentrums- og bukvalitet.

I nærområdet til bysentrum og Moa er det kø i rushtid og overbelastning på Blindheimstunnelen og tunnelane på ut til flyplassen. Det er avgjerande for heile regionen at trafikkavviklinga i dei sentrale området fungerer godt.



Overordna samferdselssystem, inkludert Nordøyvegen.  
Kjelde: Møre og Romsdal fylkeskommune.

Dei seinare åra har det vore sterk vekst i biltrafikken i regionen, og utfordringar med kø rushtida i dei sentrale områda har auka. Veksten har vore ulik på dei ulike vegane, og nærare dokumentasjon på dette må utgjere ein del av kunnskapsgrunnlaget for planen.



*Illustrasjonen viser ei grafisk framstilling av trafikkmengda i regionen, og gir eit bilde av kvar kapasitetsutfordringane er størst. Årsdøgntrafikk (ÅDT) på vegane varierar frå ca 100 – 25000.*

#### 3.8.4 Større samferdselstiltak under planlegging

Fleire nye vegsamband og andre samferdselstiltak er under planlegging, med ulik status med omsyn til godkjenning og finansiering.

- **Bypakken**

I Ålesund er det vedtatt ei bypakke for å møte utfordringane i dei sentrale områda. Følgjande tiltak inngår: Ny Brosundbro og gateterminal i bysentrum, kollektivknutepunkt på sjukehuset og campus, ny E136 Breivika-Lerstad, påkøyringsrampe på Myrland, tiltak på fv60 Blindheim-Flisnes, tiltak for kollektiv, sykling og gåande. Bypakken med finansiering er vedtatt av bystyret, og er sendt til behandling i Stortinget.

- **Brosundtunnelen**

Det er under planlegging ein tunnel under Brosundet i bysentrum, som vil avlaste sentrums-kjernen for trafikk. Brosundtunnelen var inne som ein del av bypakken, men blei tatt ut ved sluttbehandling. Reguleringsarbeid og prosjektering av tunnelen er i gang i regi av Ålesund kommune. Bystyret har vedtatt at Brosundtunnelen skal inn i trinn 2 av bypakken.
- **Kollektivtiltak i Cowi-rapporten**

Cowi gjennomførte i 2018 ei vurdering av framtidige kollektivkonsept i Ålesund, og konkluderte med å anbefale ei forsterking av dagens kollektivtilbod med auka frekvens og tiltak for framkomelegheit. Cowi tilrår ei generell dobling av frekvensane på buss og båt. Bystyret og fylkestinget har vedtatt at rapporten skal leggast til grunn for framtidig utvikling av kollektivtrafikken. Finansiering av framkomelegheitstiltak skjer delvis gjennom bypakken. Finansiering av auka frekvens manglar.
- **E39 Vegsund – Breivika**

Utbetring av strekninga ligg inne i gjeldande NTP, og vegvesenet er i gang med utarbeiding av kommunedelplan med konsekvensutgreiing. Bakgrunnen for prosjektet er den store trafikkmengda på strekninga i dag, som går ut over sikkerheitskrava til tunnelar. Strekninga inngår som ein del av det større prosjektet ferjefri E39.
- **Veddetunnelen/Borgundfjordtunnelen**

Privat initiativ til tunnelforbindelse frå Sula til Ålesund via tunnel gjennom Veddemarka på Sula og under Borgundfjorden mellom Vedde og Gåseid. Eit privat forslag til detaljregulering er under utarbeiding. Finansiering er forutsett å skje privat.
- **Krabbefelt på E39 opp Ørskogfjellet** er finansiert og vedtatt utbygd, med mogleg oppstart i 2020. Det vil ha stor betydning for næringstrafikken ut av regionen.
- **E39 Digernes – Vik**

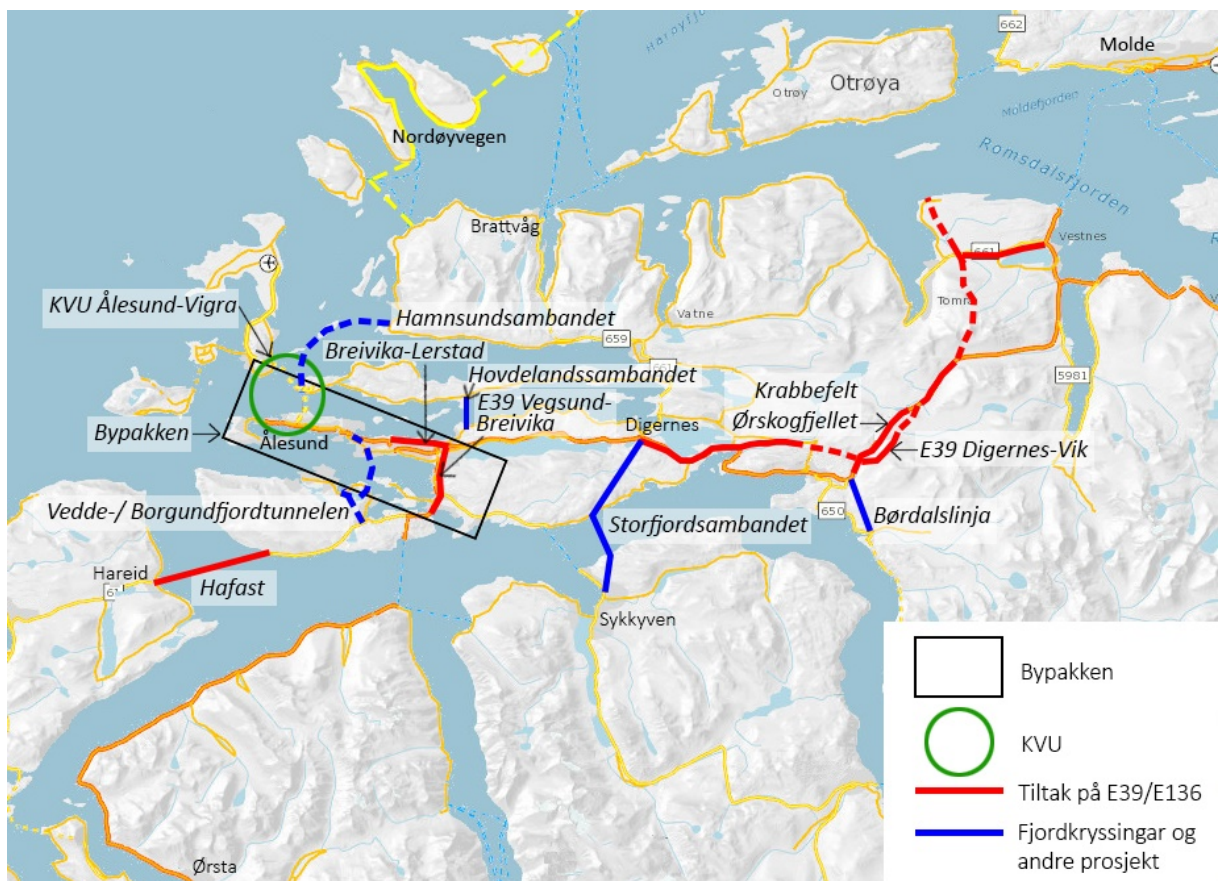
Traseval for framtidig E39 mellom Digernes i Skodje og Vik i Vestnes er fastsett. Prosjektet er i utgreiingsfasen, og utarbeiding av plan har ikkje starta. Prosjektet inngår som ein del av ferjefri E39, og er omtalt i NTP. Prosjektet vil føre E39 utanom Sjøholt sentrum.
- **Hamnsundsambandet**

Eit undersjøisk tunnelsamband mellom Hamnsund i Haram til Kverve på Ellingsøya. Sambandet vil binde saman Haram og Nordøyane med Ålesund sentrum og flyplassen. Kommunedelplan for Hamnsundsambandet blei godkjend i august 2019. Prosjektet er ikkje med i NTP, og finansiering er ikkje avklart.
- **Tunnelane til flyplassen**

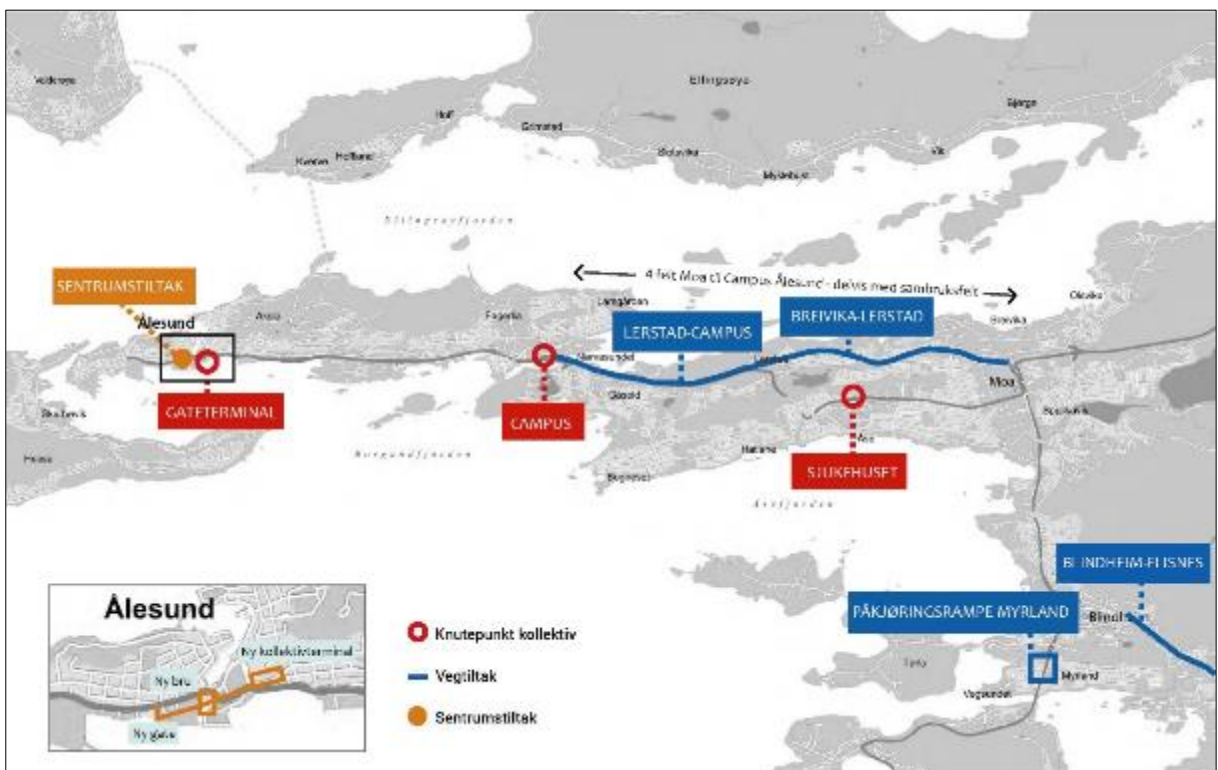
Vegvesenet har varsla oppstart av konseptvalsutgreiing KVV av rv658 Ålesund-Vigra. Vigra 55 % av all flytrafikk i fylket, og 84 % av utanlandstrafikken. Hyppig stenging av tunnelane er ei utfordring for flyplassen. Bakgrunnen for KVV'en er ei stadig aukande trafikkmengde, som i dag ligg i grensa for sikkerheitskrava til tunnelar. Hensikten er å vurdere korleis tryggleik og framkomelegheit kan ivaretakast. Utgreiingsarbeidet er i startfasen, og det er ikkje fatta vedtak eller finansiering av tiltak.

Andre større vegprosjekt det blir arbeid for er **Børdalslinja** mellom Vaksvika og Valgermo, og **Storfjordsambandet** med ny trase Digernes-Magerholm og fjordkryssinga **Hafast** mellom Hareid og Sula. Det er utarbeidd kommunedelplan for Børdalslinja. Prosjekta er under utgreiing.

---



Oversikt over større samferdselstiltak som er under planlegging i regionen.



Hovudtiltak i bypakke Ålesund.

### 3.8.5 Vegnett for gåande og syklende

Det er bygd ut fortau og gang- og sykkelvegar mange stader i regionen, men forbetringspotensialet er stort. Det gjeld viktige strekningar som heilt manglar tilrettelegging, men også manglande veglenker i elles utbygde gang- og sykkelvegstrekingar.

Vidare er det mange stader mangel på trygge og funksjonelle kryssingspunkt for gåande og syklende. Eit eksempel er Sjøholt sentrum, der kommunen ønskjer fleire kryssingspunkt over E39 mellom dei to sidene av sentrum.

Også standarden på vegnettet for gåande og syklende er varierende. Mange stader er framkomelegheita dårleg på grunn av mangelfullt vedlikehald og kantar som er vanskeleg å forser, og særleg syklistar vel i mange tilfelle å sykle i vegbana på grunn av ujamnt dekke og hol og i gang- og sykkelvegen.

Regionen manglar heilt eigne sykkelvegar eller sykkelfelt. Dette er særleg viktig i dei tettast befolka områda, der det er mange gåande, smale fortau og stor biltrafikk.

## 3.9 Godstransport

Møre og Romsdal er det største eksportfylket i landet målt etter innbyggartal, og godstransporten i regionen er stor. Mesteparten går med bil, men ein stor del går også sjøvegen.

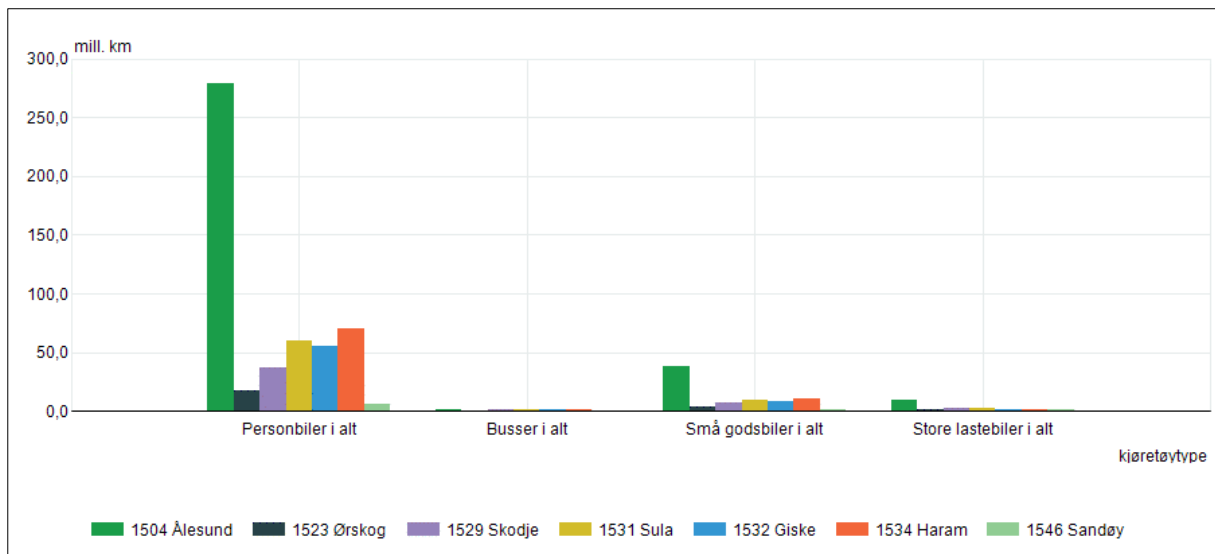
På vegane går det ein godsstraum ut av regionen opp Romsdalen og sørover til gjennom E6 til Oslo og Europa. Først og fremst er det laks som blir frakta ut med bil, og store delar av eksporten som går gjennom Ålesundsregionen kjem frå ytre søre del av Sunnmøre over Hareid-Sulesund. Tilsvarande går det ein godsstraum tilbake fylket og regionen frå Osloområdet, med varer som skal til Sunnmøre, først og fremst daglegvarer og stykkgoods.

Ålesund hamn er ei av Noregs største fiskerihamner, og ei stor godshamn i fylket. Eksport av klippfisk, sild og makrell går i all hovudsak i container frå Ålesund hamn til store hamner i Europa som Hamburg og Rotterdam. Her er det til dels store sesongvariasjonar i trafikken, og særleg makrell-eksport er sesongbasert. I tillegg til dette kjem brønnbåtar, som fraktar levande fisk direkte til produsent. Her går mellom anna mykje laks frå Eggesbønes på Søre Sunnmøre til Hirtshals i Danmark.

Styrkinga av E39 som hovudåre langs kysten kan innebere eit potensiale for styrking av hamna i Ålesund som eksportkai.



Oppslag i Sunnmørsposten 24.11.2019 om Sjøholt sentrum.



### 12579: Kjørelengder, etter region, kjøretøytype, statistikkvariabel og år

		Kjørelengde (mill. km)
		2018
<b>1504 Ålesund</b>	Personbiler i alt	278,9
	Busser i alt	0,7
	Små godsbiler i alt	38,2
	Store lastebiler i alt	9,1
<b>1523 Ørskog</b>	Personbiler i alt	17,3
	Busser i alt	0,0
	Små godsbiler i alt	3,9
	Store lastebiler i alt	0,3
<b>1529 Skodje</b>	Personbiler i alt	37,2
	Busser i alt	0,1
	Små godsbiler i alt	7,7
	Store lastebiler i alt	2,7
<b>1531 Sula</b>	Personbiler i alt	59,8
	Busser i alt	0,6
	Små godsbiler i alt	8,9
	Store lastebiler i alt	2,5
<b>1532 Giske</b>	Personbiler i alt	54,8
	Busser i alt	0,1
	Små godsbiler i alt	7,8
	Store lastebiler i alt	0,2
<b>1534 Haram</b>	Personbiler i alt	69,8
	Busser i alt	0,5
	Små godsbiler i alt	10,6
	Store lastebiler i alt	1,6
<b>1546 Sandøy</b>	Personbiler i alt	6,0
	Busser i alt	0,0
	Små godsbiler i alt	1,5
	Store lastebiler i alt	0,1

Tabellen og søylediagrammet er henta frå Statistisk sentralbyrå, og viser køyrelengder i regionen for 2018, fordelt etter type køyretøy. Vi ser at personbiltrafikken dominerar klart, med 84,3% av det totale antal køyrde kilometer. Innanfor dei andre kategoriane køyretøy er små godsbilar størst, med 12,6%, deretter kjem store lastebilar med 2,7% og bussar med 0,3%.



### 3.10 Parkering

Den lave kollektivandelen og høge privatbilbruken i regionen heng saman med god tilgang på parkeringsplassar ved viktige reisemål. Mange har gratis eller arbeidsgivarbetalt parkering ved arbeidsplassen, og i regionen har det ikkje blitt satsa på utbygging av innfartsparkering kobla med kollektivsatsing.

I bysentrum og på Moa er det særskilte utfordringar med parkering. Bysentrum har trange gater og behov for å prioritere mellom trafikkantgrupper, og begge områda opplever press på areal og eit ønske om fortetting og sentrumsutvikling som utfordrar den plassen bilen har i dag. For sentrum og Moa er det under oppstart eit arbeid med ein parkeringsstrategi, som skal gi føringar for den vidare utviklinga.

Innfartsparkering er parkeringsanlegg som skal dekke eit behov for å kombinere ei bil- eller sykkelreise med ei kollektivreise. I vår region er det reisestraumar inn mot Moa og Ålesund sentrum som er aktuelle for innfartsparkering. Eit slikt parkeringsanlegg skal vere lokalisert ved haldeplassar for kollektivtrafikk, der frekvensen på avgangar er stor nok til at tilbodet blir opplevd som attraktivt.

I praksis finns det likevel ein del innfartsparkering i regionen. Dei største finn ein i Langevåg ved hurtigbåtkaia til Ålesund og på Hareid ved hurtigbåtkaia til Ålesund/ ferjekaia til Sulesund. Vidare er det innfartsparkering ved dei andre ferjesambanda inn til regionen, på Moa og Ytterland/ Valderøya (knutt til buss), og også mindre innfartsparkeringsplassar på Digernes, Valle og Sjøholt. Ny innfartsparkering er under planlegging på Kverve på Ellingsøya.

Potensialet er stort for å utvikle større og sentralt plasserte innfartsparkeringar ved dei store trafikkstraumane inn mot Moa og sentrum. Ein føresetnad er at ein kan koordinere retten til å stå parkert med kjøp av kollektivbillett. Pr i dag er ikkje dette mogleg, men nytt billetteringssystem for kollektivtrafikken (planlagt innført frå 2021) er skal gjere dette mogleg.

Også for reisande til flyplassen er det aktuelt med «innfartsparkering». I dag er det enkelt og rimeleg for reisande å stå parkert ute på flyplassen, men dei mange privatbilane her skapar utfordringar for dei svært belasta tunnelane til Ellingsøya og Valderøya.



*Parkeringsområdet ved kaia til Langevågsbåten er den største innfartsparkeringa i regionen. Her er det plass til ca 110 bilar, og parkeringsplassen er full på kvardagar. Utvidingsareal er regulert.*

### 3.11 Kollektivtilbod

Det er Møre og Romsdal fylkeskommune som har ansvar for kollektivtilbodet i regionen. I tillegg til ferjene, som ikkje vil inngå i denne planen, omfattar kollektivtilbodet i Ålesundsregionen buss og hurtigbåt. Båtpassasjerane utgjer 11% av dei kollektivreisande.

Kollektivandelen i regionen er lav og tilsvarende som i dei fleste mellomstore byar; om lag 6%. I dette talet inngår også flyreiser. Fylkeskommunen har ei målsetting om 15% kollektivandel på buss og båt, noko som inneber ei tredobling av dagens passasjertal. Generelt er kollektivtilbodet avhengig av eit visst kundegrunnlag for å drive økonomisk godt og miljøvenleg, og tilbodet i regionen ber preg av dette. Tilbodet er vesentleg betre i Ålesund nær bysentrum og Moa enn ute i distrikta. Hovudtraseen for busstrafikken i Ålesund går frå Hessa i vest til Magerholm i aust.

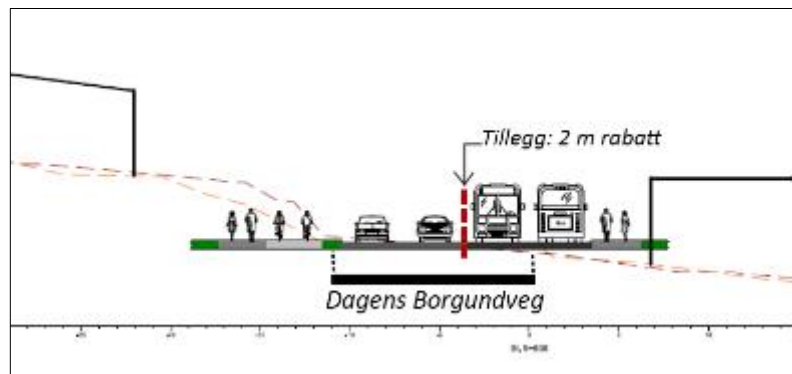
På dei regionale rutene har ekspressbussnettet gitt eit betre kollektivtilbod byane imellom. Fram Ekspress frå Volda til Kristiansund dekker mange viktige reiseruter i fylket.

Hurtigbåtar er i dag dyre å drifte på grunn av høgt drivstofforbruk og krav til mannskap. Båtane går på diesel, og er ei stor kjelde til forureining. Det blir arbeidd med overgang til nullutsleppsåtar, noko som truleg vil redusere driftskostnadane, men som krev vesentlege investeringar ved oppstart. Det er også fokus på større grad av autonomi, noko som kan redusere kostnadar til mannskap. Fylkeskommunen er involvert i fleire utviklingsprosjekt knytt til dette.

Cowi gjennomførte i 2018 ei vurdering av framtidige kollektivkonsept i Ålesund, og konkluderte med å anbefale ei forsterking av dagens kollektivtilbod med auka frekvens og tiltak for framkomelegheit, framfor bybane og superbuss. Tilrådinga var basert på kostnadar ved dei ulike alternativa, og at tett bebyggelse og til dels bratt terreng vil gi utfordringar for etablering av eigen ny trase for superbuss eller bane.

Cowi tilrår ei generell dobling av frekvensane på buss og båt, og separate båtar Ålesund-Valderøy og Ålesund-Hareid der det i dag er eit trekantsamband.

Cowirapporten er vedtatt av Ålesund bystyre og samferdselsutvalet i fylkeskommunen som grunnlag for den vidare kollektivsatsinga i regionen.



*I rapporten har Cowi utarbeidd terrengsnitt gjennom Borgundvegen, som viser at eigne trasear for bane eller superbuss vil meir enn doble dagens vegbreidde, innebere riving av hus og garasjer og avskjere mange av dagens tilkomstvegar.*

### 3.12 Pendling og reisevaner

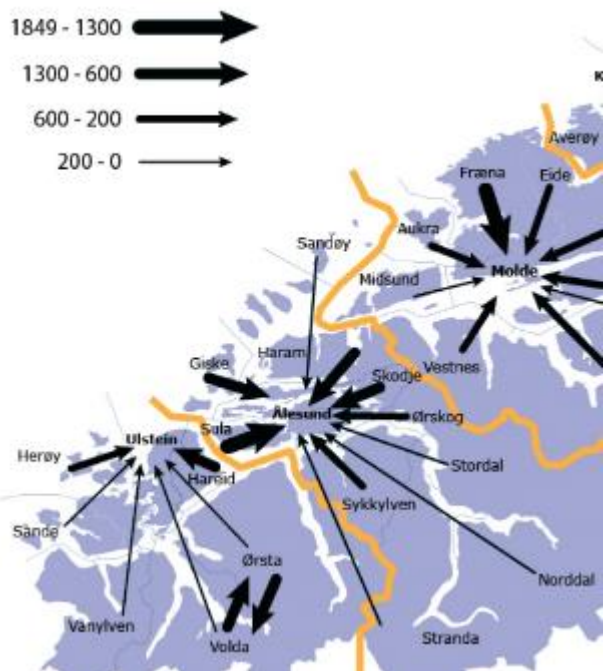
I det overordna bildet ser vi ei stor innpendling til Ålesund, der dei fleste arbeidsplassane ligg. Pendlarane til Ålesund kjem i stor grad frå nabokommunane, men det er også ein del pendling frå heile Sunnmørsregionen. Det er også ein del pendling i andre retningar i regionen.

Reisevaneundersøkinga frå 2013/2014 viser at kvar person i Ålesundsregionen i gjennomsnitt tar 3,5 reiser per dag. Distanse pr reise ligg i gjennomsnitt på 12,2 km, og gjennomsnittleg tidsbruk pr reise er 21 minutt. 55 prosent av alle reiser er under 5 km, medan berre 12 prosent er lengre enn 20 km.

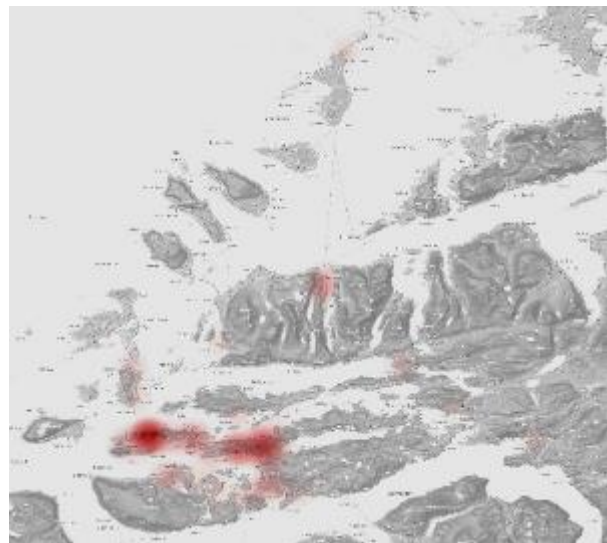
Figuren viser reisemiddelfordeling for reiser i Ålesundregionen. Ein stor del (62 prosent) reiser som bilfører. Berre 6 prosent av reisene skjer med kollektivtransport. Buss dekker 69 prosent av kollektivreisene, medan båt dekker 11 prosent. De resterande 20 prosent er dekt av av fly og drosje.

Andelen for buss og båt utgjør dermed i underkant av 5 prosent. Til samanlikning er tilsvarende tal 13,5 prosent i Bergensområdet, 9 prosent i Trondheimsområdet, 7 prosent i Stavangerområdet og 6 prosent i de øvrige 5 største norske byane. Samtidig er det andre finansieringsmodellar i desse byane.

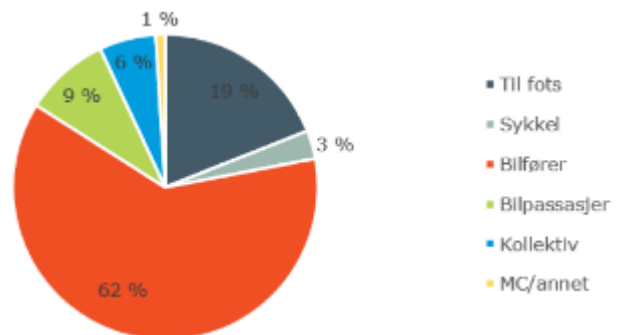
Innpendling på strekningen



Hovudstraumane for pendling. Pendling over lengre strekningar, særleg til Ålesund, kjem i tillegg. Kjelde: Fylkesstatistikk 2018



Fordeling av arbeidsplassar i regionen. Kjelde: SSB



Reisemiddelfordeling for reisande i Ålesundsregionen. Kjelde: Reisevaner undersøkinga 2013/14

### 3.13 Infrastruktur for straum og kommunikasjon

Nettet for straum og kommunikasjon er samfunnskritisk infrastruktur, som er heilt avgjerande for at samfunnet skal fungere. Denne infrastrukturen kjem til å bli enda viktigare framover, mellom anna på grunn av den teknologiske utviklinga ein ser innanfor transportsektoren med elektrifisering og samhandlande intelligente transportsystem.

Straumnettet består av tre nivå, som kan samanliknast med infrastrukturen på veg:

- Sentralnettet (transmisjonsnettet) tilsvarar motorvegane, og er eigd og drifta av Statnett.
- Regionalnettet kan samanliknast med fylkesvegar. I region Ålesund er det Mørenett som eig og driftar dette nettet.
- Distribusjonsnettet tilsvarar det kommunale vegnettet. I regionen er det tre aktørar som eig og driftar dette nettet; Mørenett (Ålesund, Sula, Giske), Nordvestnett (Haram, Skodje, Ørskog) og Sandøy energi (Sandøy).

Kapasiteten i straumnettet har generelt vore god i vår region. Men endringane skjer fort også innanfor dette samfunnsområdet, og landstraum på kaier, elektrifisering av ferjer og store næringsaktørar som går over frå fossil til elektrisk energiforsyning gir utfordringar med omsyn til kapasitet.

Kommunikasjonsnettet i regionen er bygd ut delvis som fibernett og delvis i form av basestasjonar. Fibernettet har blitt bygd ut gjennom dei seinare åra, og dekkjer no store delar av regionen. Kommunikasjonsnettet er eigd av ulike straumnettselskap og kommersielle aktørar.

### 3.1 Naturressursar og arealøkonomi

Naturmangfald eit sentralt element i bærekraftomgrepet. Globalt har tapet av biomangfald lenge vore problematisert som ei utfordring i same skala som klimanedringane, men har ikkje fått same fokus. Det internasjonale naturpanelet ([www.ipbes.net](http://www.ipbes.net)) ga i mai 2019 ut den mest omfattande internasjonale rapporten nokon sinne, om status for naturmangfaldet.

Rapporten slår 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. Vidare blir det slått fast at dei negative prosessane akselererer ([www.miljodirektoratet.no](http://www.miljodirektoratet.no), 6 mai 2019).

Også mange naturtypar og artar i Noreg er under sterkt press. Med 44 000 kjente artar i Norge, og truleg fleire tusen ukjente, er kunnskapen om tilstanden mangelfull. Meir enn 20 000 artar er likevel vurdert, og det kjem klart fram at fysiske inngrep i leveområda er den viktigaste årsaken til tapet av naturmangfald. Menneskeskapte endringar i arealbruken set meir enn 2 000 norske artar i faresona ([www.miljostatus.no](http://www.miljostatus.no)). Lokalt i region Ålesund er det også utsette og trua naturtypar, til dømes kystlynghei og kystfuruskog, og område med trua artar.

Same type trugsmål vil også gjere seg gjeldande i forhold til landbruksareala. Nedbygging og fragmentering representerer den viktigaste årsaka når matjord går ut av produksjon. Samordna bustad-, areal- og transportpolitikk handlar derfor også om å økonomisere med areal på ein slik måte at ein i størst mogleg grad ivaretar naturmangfaldet og jordvernet.

### 3.2 Landbruk



Dei største landbruksareala i region Ålesund finn vi i Haram. Foto: Peder Otto Dybvik.

Haram og Giske er dei kommunane i vår region med den største landbruksnæringa. Landbruket produserer mat og trevirke, og forvaltar i tillegg store fellesverdiar. Det er grunnlaget for kulturlandskap, levande bygder og står for økonomisk verdiskaping og sysselsetting. Næringa har i mange år stått overfor store utfordringar. Strukturendringar, dårleg lønsemd, svak rekruttering og fleire nedlegingar enn landsgjennomsnittet har prega utviklinga i fylket.

Fokuset på berekraft og miljøbelastning i landbruket aukar. For få tiår sidan var praktisk talt all mat produsert i nærmiljøet, og ressursane gjekk inn i berekraftige kretsløp. I dag blir godt under halvparten av maten produsert av norske ressursar og råvarer, resten blir importert – til dels langsvegs frå.

Dette er neppe berekraftig over tid, og mykje tyder på at utviklinga er i ferd med å snu. Forbrukarar har blitt meir opptatt av kvar maten kjem i frå, og etterspør lokalprodusert mat. I fjor lanserte bonde- og småbrukarlaget distribusjonskanalen REKO-ringen, der produsentar kan selje varer lokalt direkte til kunden gjennom Facebook. Det er etablert REKO-ringar både i Ålesund og Molde, og det har vore ein stor suksess.

Landbruket er ei kjelde for utslepp av klimagassar, og må innrette produksjonen slik at miljøbelastninga blir minst mogleg. Samtidig er landbruket ein del av løysinga på klimautfordringane gjennom produksjon av fornybar energi, miljøvenlege material og ved lagring av karbon. Skogen si rolle som CO<sub>2</sub> bindar er viktig, og produksjonsareala må takast vare på. God skog må vernast mot nedbygging, og skog som blir hoggen må erstattast gjennom nyplanting.

Skog kan gi grunnlag for langt større lokal verdiskaping enn i dag. I prinsipp kan trevirke brukast som utgangspunkt for ei lang rekke produkt som i dag er laga med olje som råstoff. Det skjer ei rivande utvikling rundt nye produkt basert på råvarer frå skogen.

rbnett  
Mening, sport, lokal, kultur, næringsliv

Reko-ring i Molde har fått 4000 medlemmer på kort tid

**– Det har tatt heilt av. Folk vil ha lokalprodusert mat**

Annunskvar torsdag er det lange køar på parkeringsplassen ved Glarnax. Det handlar om lokalmat – direkte frå produsent til kunde.

Romsdals Budstikke 24.10.2019

Vern av arealressursane er fundamentet for å halde oppe lokal matproduksjon, god matvareberedskap og levande kulturlandskap. Nedbygging av jordbruksareal er ei stor utfordring, og det er ei nasjonal målsetjing er å redusere nedbygging og omdisponering av dyrkamark til under 4000 dekar i året. Møre og Romsdal sin relative del av dette er 200 dekar i året, noko ein ikkje har klart å oppnå. Omdisponeringa skjer gjerne i og nær tettstadar, som ofte har grodd fram der det var god landbruksjord, og som følgje av vegprosjekt. Grunngevinga for den enkelte omdisponeringa er ofte god, og det enkelte arealet kan vere lite, men den samla omdisponeringa blir stor.

### 3.3 Barn og unge

Representantar frå ungdomsråda i kommunane i region Ålesund var invitert med på ein politisk verkstad i februar 2019 i samband med oppstart av arbeidet med PAKT. Ungdomspanelet bidrog saman med andre aktørar med innspel til planarbeidet. Ungdomspanelet var opptatt av involvering og medverknad, og at deira stemme må bli høyrte.

Heile 11 av 17 innspel frå ungdomspanelet gjaldt behovet for eit betre kollektivtilbod. Dei var opptatt av at det må bli enklare, meir miljøvenleg og rimelegare å reise kollektivt i heile regionen. Dei ønskjer kortare reise- og ventetid, fleire avgangar og betre kapasitet på bussen, både i skuletida og i helgene. Dette samsvarar godt med undersøkingar andre stadar i landet, som viser at større barn og unge er svært opptatt av og avhengige av eit godt kollektivtilbod for å kunne komme seg på ulike aktivitetar, besøke vener osv. Ungdomspanelet var også opptatt av tilrettelegging for miljøvenlege transportformer, var positive til ny teknologi og særleg opptatt av potensialet som kan ligge i meir sjøtransport.

Manglande gangvegsamband og usikra kryssområde er eksempel på farlege punkt på skulevegen til barn og unge i regionen. Det er gjennomført barnetråkkregistreringar som utgjer eit viktig kunnskapsgrunnlag, og det er også utarbeidd trafikktryggingssplanar i kommunane, som gir ei oversikt over farlege område og prioritering av tiltak.

Tilgang på gode møteplassar, leike- og rekreasjonsareal og idrettsanlegg i kort avstand frå bustaden er også viktige rammefaktorar for barn og unge.

### 3.4 Klimarisiko/ ROS

Klimaendringane vil føre til meir ver, også i Møre og Romsdal. Dette er utfordringsbildet ein ser i dag:

- **Nedbør og flaum:** Det er venta vesentleg auke i kraftig nedbør, både i intensitet og førekomst. Dette vil også føre til meir overvatn. Det er venta fleire og større regnflaumar.
- **Stormflo:** Som følgje av havnivåstiging er det venta høgare stormflo.
- **Skred:** Auka fare for jord-, flaum- og sørpeskred. Med eit varmare og våtare klima vil snøgrensa bli høgare, og regn vil oftare falle på snødekt underlag. Dette kan redusere faren for tørrsnøskred, og auke faren for våtsnøskred i skredutsette område. Det er ikkje venta at klimaendringane vil auke faren for fjellskred vesentleg.

Kjelde: <https://klimarisiko.kommunalbanken.no>

Ved planlegging av ny arealbruk er vurdering av risiko og sårbarheit ivaretatt som ein del av den lovplagde planleggingsprosessen. Når det gjeld eksisterande anlegg kan utfordringane vere større.

---

Meir ekstremver gir store utfordringar for vegnettet. Kostnadar knytt til manglande framkomelegheit er svært store, samfunnsøkonomisk sett. For eksisterande riksvegnett blir jobba systematisk med kartlegging og risikovurdering av vegstrekningane gjennom VegROS. I vår region er følgjande vegstrekningar vurdert til å ha særleg stor *risiko*:

- **Brua over Nørvasundet (E136):** Einaste veg inn til Ålesund sentrum frå sør og aust. Ved ulykke på brua og stenging er framkomelegheita for nødetatane kritisk.
- **Sjøgata i Ålesund sentrum (E136):** Sjøgata går på kaikonstruksjon gjennom sentrum. Det er omfattande korrosjonsskader på konstruksjonen, risiko for fundamenteringssvikt.
- **Valderøytunnelen (rv658):** Mange hendingar knytt til politi/brannvesen. Nedetid på tunnelen. Stor risiko ved brann i tunnelen.
- **Rv 658 Gjøvsund, Vigra:** Einaste veg til flyplassen. Vanskeleg å sette inn ferje. Ulykkespunkt/-strekning.

Vegstrekningar nemnt i VegROS med særleg stor *sårbarheit* i vår region:

- **Valderøytunnelen:** Stor sårbarheit ved brann.
- **Rv 658 Gjøvsund, Vigra:** Stor sårbarheit ved ulykke.

(Kjelde: VegROS 2017)

Vidare er mange av kaianlegga i regionen sårbare for havnivåstigning. Nye kaier blir planlagt med kaiflata på ca kote 3,3 for å møte forventta havnivåstigning (krav i kommuneplanen til gamle Ålesund kommune dersom tilstrekkeleg tryggleik gjennom andre tiltak ikkje kan dokumenterast), medan eldre kaianlegg ofte ligg heilt nede på kote 2.



Frå flaumen i Jølster 2019. Foto: Vegvesenet.

## 4 Mål og målkonflikter

Måla for planen bygger på FN sine berekraftsmål, sluttrapporten for byregionprogrammet og samarbeidsavtalen for klima-, areal- og transportplanen. Prioriteringar og drøfting av mål er ein sentral del av planprosessen. Mål som er foreslått i planprogrammet kan bli endra før endeleg planvedtak.

### 4.1 Overordna mål

***Klima-, areal- og transportplanen skal 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 ei god by- og stadsutvikling.***

### 4.2 Delmål

#### 4.2.1 Reduksjon i klimagassutsleppa

Planen skal bidra til å nå dei nasjonale måla om at klimagassutsleppa blir redusert med 60% innan 2030, målt frå referanseåret 2010. Samla vekst i persontransport i regionen skal takast med sykkel, gange og kollektivtrafikk (nullvekstmålet). Byområdet skal vere leiande når det gjeld reduksjon av klimagassutslepp frå transportsektoren.

Kommentar:

Region Ålesund har vedtatt å arbeide for å komme inn under ordninga med byvekstvtalar, og deltar i eit nettverk av fem mellomstore byar som har dette som mål. Eit vilkår for byvekstvtale er pr i dag at avtaleområdet forpliktar seg på å nå nullvekstmålet i personbiltrafikk. Nullvekstmålet handlar om meir enn klima; det gjeld også reduksjon av arealet vegane legg beslag på, betre bumiljø og mindre støv, støy og kø.

Det er vanskeleg for distriktsområda/ ytterkantane til byområdet å nå dette målet og framleis ha vekst, og det er opna for at nullveksten kan målast for regionen sett under eitt. Det vil seie at ein kan ha auke i randsonene, så lenge ein har nedgang i byområdet.

I samband med pågåande arbeid med nasjonal transportplan NTP vil det bli vurdert andre måtar å medverke til å nå desse måla enn gjennom byvekstvtalar, slik dei er nytta i dei ni byområda som tar slike avtalar i dag.

#### 4.2.2 Berekraftig arealbruk

Ålesundsregionen skal tilby attraktive bustad- og næringsareal. Arealøkonomisering og omsyn til sosial berekraft skal vere viktige rammefaktorar. Målet er å legge til rette for gode liv for alle aldersgrupper og alle sosiale lag, og eit sterkt og berekraftig næringsliv.

Ålesund sentrum skal utviklast og styrkast som det urbane tyngdepunktet i regionen, og det skal legast til rette for levande og attraktive kommunesenter, bydelsenter og lokalsenter i heile regionen.



Regionen skal ha ein arealbruk med kompakt by- og stadsutvikling, samtidig som ein tek vare på viktige kvalitetar i nærområda. Sentera skal i størst mogeleg grad vere sjølvforsynte, slik at fleire daglege aktivitetar kan skje innanfor eit avgrensa område.

Kommentar:

I dag er tilbodet av landlege bustadar godt. Ei meir konsentrert senterutvikling vil auke tilbodet av sentralt plasserte bustadar, noko det er etterspurnad etter og som vil bidra til å redusere transportbehovet. Planen må tilby fleire alternativ. Fleire – men ikkje alle - skal kunne bu tettare.

#### 4.2.3 Klimavenleg og effektiv mobilitet

Transportsystemet skal knyte den fleirkjerna regionen saman på ein effektiv måte, og tilby miljøvenleg mobilitet, god tilgang for alle og gi lavast mogleg behov for biltransport. Planen skal leggje til rette for ei transportmiddelfordeling som bidrar til god folkehelse og gode koplingar mellom ulike transportformar.

Det skal stimulerast til delte løysingar for mobilitet.

#### 4.2.4 Godt kollektivtilbod

Regionen skal tilby eit godt og funksjonelt kollektivtilbod. Planen skal legge til rette for ein arealbruk som støtter opp om kollektivtransport, gjennom lokalisering av bustader og besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplassar, god parkeringspolitikk, knutepunktsutvikling og tilrettelegging for enkle overgangar mellom transportmiddel, sykkel og gange. Verksemdar som genererer mykje persontransport må lokaliserast nær viktige kollektivårer.

#### 4.2.5 Tilrettelegging for utsleppsfri sjøbasert transport

Klimavenleg sjøbasert person- og gods transport skal styrkast, med sikte på avlastning av vegnettet og eit breiare kollektivtilbod. Område med størst potensiale for overføring frå veg- til sjøtransport skal vurderast og prioriterast. Det skal tilretteleggast for fleksible teknologiske løysingar.

Kommentar: Planen har avgrensa med verkemiddel når det gjeld sjøbasert transport, men skal leite etter moglegheiter for å stimulere til den ønska utviklinga. Eksempelvis kan tilrettelegging av landareal vere aktuelt.

#### 4.2.6 Berekraftig forvaltning av natur og naturressursar

Mangfaldet av naturleg forekomande artar og naturtypa i regionen skal sikrast.

Drikkevatt og andre naturressursar, viktige friluftsområde, kulturmiljø og kulturminne skal forvaltast på ein berekraftig måte.

#### 4.2.7 Berekraftig landbruk

Planen skal gi rammer for ei berekraftig og framtidretta landbruksnæring i regionen.

Omdisponering av verdifult jordbruksareal skal reduserast.

---

#### 4.2.8 God samhandling

Utvikling av ein framtidsretta og attraktiv region er avhengig av samhandling på tvers av kommunegrensar, forvaltningsnivå og sektorar. Planen skal bidra til god samhandling og samarbeid mellom offentlege aktørar, næringsliv, academia og andre aktørar i regionen.

### 4.3 Målkonflikt

Ei klar målkonflikt i planen er:

- Måla om klimanøytralitet og redusert transportbehov kontra måla om å ta heile regionen i bruk i ein styrka felles bu- og arbeidsmarknad.

Ein utvida felles bu- og arbeidsmarknad betyr auka pendling og lengre reiser, dermed gjerne auka transport. Det må derfor utviklast strategiar og tiltak som fremjar grøn mobilitet.

Andre målkonflikter ein kan vente å sjå i planarbeidet er

- Lokale ønske om vekst utanfor knutepunkta (oppretthalde busetting i distrikta, støtte lokale initiativ mm) kontra regionale mål om styring av vekst til knutepunkta (redusere transportbehov og utslepp, betre grunnlaget for kollektivtilbodet mm).
  - Utbyggarar sine ønske om enkel utbygging med lav risiko og korte planprosessar på rimeleg, jomfrueleg mark i randsonene, kontra fortetting på mindre, dyrare og meir konfliktfylt areal med lange planprosessar i knutepunkta.
  - Lokale ønske om desentraliserte, bilbaserte handelssenter (arbeidsplassar, auka handelstilbod) kontra overordna føringar om at handel skal tilpassast eksisterande og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkt, samt mål om redusert bilavhengigheit.
  - Ønske om fortetting i knutepunkta og langs aksens bysentrum – Moa, kontra ønske om lite miljøbelastning for bustadar og statlege retningslinjer for støy.
  - Mål om utbygging av store samferdselsprosjekt som krev avvikling av hurtigbåtar og ferjer, kontra målet om satsing på auka sjøtransport for å avlaste vegnettet.
  - Mål om nullvekst i personbiltrafikken, kontra manglande realisme i at kollektivtransporten skal dekke transportbehovet i distriktet.
  - Mål om jordvern kontra fortetting. Ønske om fortetting i tettstader, som ofte har grodd fram der det var god landbruksjord, opp mot målet om å unngå omdisponering av dyrka mark.
  - Mål om jordvern kontra ønske om styrking av små lokalsamfunn i distrikta, og tilrettelegging for busetting i område med fråflytting.
  - Sjøbasert persontransport kan gå ut over bruk og finansiering av kollektivtilbod på land ved konkurrerande transportformer på same strekninga, dersom det ikkje blir fleire kollektivreisande.
-

## 5 Rammer for planarbeidet

Prosessreglane i plan- og bygningslova ligg til grunn for planarbeidet.

Planen vil bli utforma som *kommunale planar* i medhald av § 11-15. Det vil samstundes leggest til rette for vedtak som *regional plan* jamfør § 8-4. Vedtak som regional plan fordrar konsekvensutgreiing, jamfør forskrift om konsekvensutgreiingar § 6 a. Sjå nærare i kap 8 om kunnskapsgrunnlag og utgreiingar.

Planens innhald er uavhengig av dette. Same tema må utgreiast, og ein vil få lik oppbygging av planen med strategiar, retningslinjer, føresegner og kart. Kommunane og fylkeskommunen må gjere egne vedtak gjennom planprosessen. Dette fordrar stor grad av konsensus. Planen vil ikkje vere ein arealplan og dermed ikkje rettsleg bindande, men retningsgivande for seinare arealplanlegging i kommunane og for fylkeskommunens og statens behandling av desse arealplanane.

Planarbeidet er elles underlagt ei rekkje politiske og juridiske rammer, både internasjonalt, nasjonalt og regionalt. I tillegg kjem kommunane sine egne ambisjonar. Særleg relevante er desse føringane:

### 5.1 Internasjonalt

**FN sine berekraftsmål** skal ligge til grunn for denne planen. Desse handlar om å ta vare på behova til menneske som lever i dag, utan å øydelegge framtidige generasjonar sine moglegheiter til å dekke sine behov. Måla reflekterer tre dimensjonar i bærekraftig utvikling: klima og miljø, økonomi og sosiale forhold. Noreg har slutta seg til desse måla. Det betyr mellom anna at tiltaka i planen i størst mogleg grad skal bidra til å redusere klimagassutsleppa.

**Parisavtalen** (12.12.2015) har som mål at globale utslepp skal reduserast så raskt som mogleg, og at oppvarminga avgrensast til «godt under to grader». Landa som er omfatta av avtalen skal arbeide for å avgrense temperaturstigninga til 1,5 grader samanlikna med førindustriell tid (1850). Også denne avtalen har Noreg slutta seg til.

### 5.2 Nasjonalt

**[Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging](#)** (12.06.2015)

inneber at kommunane og fylkeskommunane legg til rette for gode og effektive planprosessar, berekraftig areal- og samfunnsutvikling og attraktive og klimavenlege by- og tettstadsområde.

**Statlege planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing** (28.09.2018) skal sikre at kommunane går fremst i arbeidet med å redusere klimagassutslepp, ved heilskapleg tilnærming i verkemiddelbruken, herunder arealplanlegging. Planlegginga skal også bidra til at samfunnet blir førebudd på og tilpassa klimaendringane (klimatilpassing).

**Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging** (26.09.2014): Skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnytting, god trafikktryggleik og effektiv trafikkavvikling. Planlegginga skal bidra til å utvikle bærekraftige byar og tettstadar, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byar og tettstadar, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlege transportformer. Det er eit mål at veksten i persontransporten i storbyområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange. Det skal leggest vekt på gode regionale løysingar på tvers av kommunegrensene.

---

**Lov om klimamål (klimalova) frå 1.1.2018**

skal fremje gjennomføringa av Noreg sine klimamål som ledd i omstillinga til lavutsleppsamfunnet i 2050. Jamfør også Meld. St. 21 (2011-2012): Norsk klimapolitikk, og Klimaforliket 2012.

**Meld. St. 18 (2016–2017): Berekraftige byar og sterke distrikt:** Meldinga formulerar nasjonal politikk for ei bærekraftig utvikling av byane og tettstadane, distrikta og regionane. Den legg mellom anna vekt på knutepunktstruktur.

**Meld. St. 33 (2016-2017): Nasjonal transportplan 2018-2029:** Presenterer regjeringa sin transportpolitikk og prioriteringar innanfor veg- og transportsektoren. Formulerer mål knytt til framkommelegheit, trafikkisikkerheit, miljø og universell utforming. Nasjonal transportplan er under revidering.

**Meld. St. 22 (2015-2016): Nye folkevalgte regioner – rolle, struktur og oppgaver:**

I 2010 vart store delar av riksvegnettet overført til fylkeskommunane. Drifta og forvaltninga av desse har vore skjøtta av Statens vegvesen. Frå 2020 blir oppgåvene flytta ut til fylkeskommunane, som før har ansvar for finansiering og drift av kollektivtrafikken. Endringa gir betre føresetnader for å sjå ulike samferdselsoppgåver i samanheng, og prioritere ut frå regionale utviklingsmål.

**Med. St. 6 (2018-2019): Oppgaver til nye regioner.** Meldinga presenterer nye oppgåver til fylkeskommunane i samband med regionreforma.

## 5.3 Regionalt

### Fylkesplanen

Fylkesplanen er under rullering, og vil bli ferdigstilt i løpet av 2020. I same prosess blir også regional planstrategi rullert, og det var invitert til møte med kommunane i løpet av mai/juni 2019.

I gjeldande fylkesplan (2015), er attraktive bu- og arbeidsmarknadsregionar ei av tre overordna prioriteringar. Å vidareutvikle heilskapelege regionar gjennom samordna areal- og transportplanlegging, samt å få Ålesundsregionen inn i ordninga med bymiljøavtaler er viktige strategiar her. Omstilling er ei anna overordna prioritering, med må oppfølging av måla i Paris-avtalen og medverknad til auka verdiskaping gjennom teknologiutvikling i regionen. Klima og miljø er eit gjennomgåande perspektiv i planen. Ambisjonar om 10 % reduksjon i klimagassutsleppa innan 2020, med 2009 som referanseår.

Fylkesplanen har konkrete mål innan tre ulike innsatsområde. Målet om attraktive byregionar høyrer inn under innsatsområdet kompetanse og verdiskaping. Samferdsel er eit eige innsatsområde. Her er mellom anna mål om auka bruk av kollektivtilbodet, omstilling av transportsektoren mot lavutsleppsamfunnet og utbygging av gang- og sykkelvegnettet.

Ny fylkesplan vil bygge på FN sine berekraftsmål i større grad enn gjeldande plan, og det er derfor god grunn til å tru at satsinga på samordna areal- og transportplanlegging vil halde fram.

### Delplanar

Regional delplan for attraktive byar og tettstader (2015) har retningslinjer for lokalisering av handel og tenester for byar og tettstader i fylket, og bygger på målet om vidareutvikling av heilskapelege regionar. Planarbeidet som no blir starta, vil erstatte denne delplanen i Ålesundsregionen.

Regional delplan for folkehelse (2013) har som eitt av hovudmåla 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.

#### **5.4 Lokalt**

**Samarbeidsavtalen** for klima-, areal- og transportplanen utgjer ei viktig ramme for arbeidet.

**Deltaking i FN-nettverket United for Smart Sustainable Cities (U4SSC)** gir føringar knytt til FN sine berekraftsmål, vurderingar og måloppåing. Ålesundsregionen har i samband med deltakinga i nettverket blitt vurdert med omsyn til måloppnåing av berekraftsmåla knytt til eit gitt sett med indikatorar. Evalueringa er relevant som inn i arbeidet med planen.

**Kommuneplanar.** Kommunane som inngår i plansamarbeidet har ei rekke vedtekne kommuneplanar og reguleringsplanar. Gjeldande kommunale planar vil utgjere eit viktig grunnlag i planprosessen ein no skal inn i. Planen for areal, klima og transport PAKT vil ikkje gjere rettsleg bindande planar ugyldige, men samtidig må det vere opning for å kunne finne nye løysingar gjennom planprosessen, som kan følgjast opp i seinare arealplanlegging. Dette må vere ein grunnleggande føresetnad for arbeidet.

## 6 Framtidsbilde

### 6.1 Kva er framtidsbilda?

Framtidsbilda er verktøy for å undersøke om ulike utbyggingsformer gir ulike utslag i transportmodellane, og ikkje forslag til løysing.

Dei illustrerer ulike retningar som utviklinga kan ta, i form av klare forskjellar i utbyggingsmønster. Det skal vurderast korleis alternativa slår ut på andre trafikkrelaterte kriterier som trafikktryggleik og tilrettelegging for kollektivtrafikk, gange og sykling. Tydelege forskjellar i utbyggingsmønster er nødvendig for at analysene skal gi eit klart bilde av dei trafikkmessige forskjellane mellom alternativa.

Framtidsbilda tar alle utgangspunkt i folketalsframskrivingar for regionen (SSB, middelverdi), og skal ha som føresetnad at tiltaka i bypakken og vegprosjekta som ligg inne i nasjonal transportplan NTP er gjennomført. Analysene av framtidsbilda vil inngå i grunnlaget for tilrådingane i planen.

Fire ulike framtidsbilde er skissert. Gjennom planarbeidet kan det vere aktuelt med justeringar av framtidsbilda, å greie ut yttarlegare alternativ, og/eller kombinasjonar av desse.

For kvart av framtidsbilda må det gjerast vurderingar av

- kva som vil vere premissane for at ei slik utvikling skal kunne skje
- i kva grad framtidsbildet bidrar når måla som er definert for planen
- kva tiltak som eventuelt er nødvendig for å nå måla ved eit slikt utbyggingsmønster

For alle alternativa bortsett frå nullalternativet gjeld at fordelinga av veksten må konkretiserast. Dvs det må avklarast kor stor prosentdel av veksten som skal styrast inn mot fortettingsområda, og kor stor del som kan kome utanfor desse. Utstrekninga av fortettingssonene må også konkretiserast.

Transportmodellane som vil bli nytta til analysene er regional transportmodell (RTM) og ATP-modellen, eit GIS-basert analyseverktøy utvikla av AsplanViak AS. Dette er omtalt nærare i kapittel 9.1 om kunnskapsgrunnlag og utgreiingsbehov.

### 6.2 Framtidsbilde 1 – utviklinga held fram som i dag (nullalternativet)

Nullalternativet inneber ei vidareføring av utviklinga fram til i dag, med vekst i dei historiske vekstområda og stagnasjon/nedgang i dei områda som har hatt det. Her blir framskrivingane til SSB lagt til grunn direkte.

Dette vil i praksis bety stor grad av spreidd utbygging, og sterk vekst i indre bydel i Ålesund og i randsonene til Ålesund (Sula, Giske og Skodje). Lokaliseringa av bustadar og næringsområde skal følgje gjeldande arealplanar i kommunane.



### 6.3 Framtidsbilde 2 – Konsentrert utvikling av bysentrum, Moa og kommunesentera

Alternativet inneber ei fleirkjerna utvikling med sterkare lokal sentralisering, ved at meir av veksten av bustadar og arbeidsplassar skjer i kommunesentra, dvs Valderhaugstrand, Langevåg, Skodje sentrum, Sjøholt, Brattvåg og Steinshamn, i tillegg til i dei to store senterområda i Ålesund; bysentrum og Moa. Moa er også eit knutepunkt.

Alternativet inneber fortetting i desse områda, dvs utvikling mot meir konsentrerte senterumskjerner, og også at ein større andel av den lokale veksten kjem i dei lokale sentra.



### 6.4 Framtidsbilde 3 – Kollektivakse Hessa – Flisnes og kommunesenter

Framtidsbildet inneber ei forsterka fortetting i det samanhengande utbyggingsområdet Hessa – Flisnes (i den allereie mest folketette delen av regionen), men i gangavstand til kollektivaksen. Dette inneber ei samling av veksten som uansett er venta å skje i denne delen av regionen. I tillegg inneber framtidbildet ei fortetting i dei lokale kommunesentra i regionen.

Kollektivaksen er allereie etablert som den mest trafikkerte i regionen, og her er det mogleg med hyppige kollektivavgangar; minimum 10 minutts frekvens.



### 6.5 Framtidsbilde 4 – Desentralisert konsentrasjon

Dette framtidbildet viser ein desentralisert og samtidig konsentrert utvikling i ein mangekjerna struktur.

Alternativet vil ta utgangspunkt i strukturen av senter og knutepunkt som er definert i dei ulike kommuneplanane, dvs kommunesenter, mindre lokalsenter og knutepunkt, samt bydels-senter. I dette alternativet kjem ein større prosentandel av den lokale veksten i desse punkta, og utbygginga her blir tettare.



## 6.6 Fortetting

Alle framtidsbilda unntatt nullalternativet inneber ei eller anna form for samling og fortetting av utbygginga, sidan det er ein direkte samanheng mellom utbyggingsmønster og transportbehov.

Fortetting er eit omgrep som omfattar utbygging i allereie utbygde område. Omgrepet famnar vidt; alt frå fortetting i liten skala, for eksempel oppføring av fleire bueiningar på ei tidlegare frådelt einestadtomt (eplehagefortetting), til utbygging i større skala, feks på eit tidlegare industriområde (typisk blokkbebyggelse). På mindre stadar har ofte parkeringsplassar eit stort potensiale for fortetting.

Fortetting er ei krevjande øving, med høgt konfliktpotensiale. Utsiktstap og skyggeverknad for omgjevnaane er eit vanleg konflikttema, der det kan vere utfordrande å vurdere kva ulemper som skal må akseptertast i ei fortettingssone, og når utslaga blir urimelege. Dårlig kvalitet på felles uteareal er også ein gjengangar, med skuggefylte og lite innbydande leikeplassar og gangareal.

I planen blir viktig å utarbeide klare retningslinjer for kvar og korleis ein skal fortette for å oppnå den kvaliteten ein ønskjer, og drøftingar av ulike fortettingsstrategiar kan inngå som ein del av arbeidet med framtidsbilder.



*Over: Ved fortetting er tverrsnitt (høgde i forhold til avstand) saman med orientering av bebyggelsen avgjerande for solforholda på fellesareala mellom bygga. Eksempel frå Hovedgårdstunet, Kristiansand. Fortett med vett – eksempelsamling NIBR 2009.*

*Til høgre: Eplehagefortetting i Stavanger. KAP arkitekter.*



## 7 Plantema

Dette kapitlet skildrar tema som skal drøftast i planen. Det er nødvendig å sortere problemstillingane tematisk, men både innan tema og mellom tema er overlapp, og nødvendig å sjå ulike utfordringar og verkemiddel i samanheng.

### 7.1 Senterstruktur og utbyggingsmønster

Tidlegare vegdirektør Terje Moe Gustavsen er ofte sitert på at «arealbruk er all transports mor», og samanhengen mellom arealbruk og transport er ein vesentleg premiss i plansamanheng:

- **Tett utbygging i sentrumsområde** gir minst transportbehov, fordi reisene blir kortare og fleire kan gå, sykle og reise kollektivt.
- **Spreidd utbygging** gir størst transportbehov, kollektivtilbodet blir dyrt å drifte og transporten blir bilavhengig.
- **Tett utbygging nær kollektivaksar** er meir gunstig enn spreidd utbygging. Dette inneber utbygging med gangavstand til kollektivaksar med 2-4 avgangar i timen. Marknadsgrunnlaget for kollektivtrafikken blir betre, og bussen kan her bli eit reelt alternativ til bilen.

Redusert transportbehov gir også reduserte klimagassutslepp.

Kompakt og by- og stadsutvikling, gjennom å samle og konsentrere funksjonar og busetting vil være gode plangrep både på store og små stadar. Kombinert med lokalisering nær kollektivaksar, god tilrettelegging for gåande og syklende og attraktive møteplassar kan ein få til ei berekraftig utvikling som styrkar folkehelsa og legg grunnlaget for reduserte klimagassutslepp.

Ei slik utvikling gir også betre grunnlag for lokal handel og service, slik at fleire får kort avstand til tenester ein treng i kvardagen. Ein føresetnad for vellukka by- og stadsutvikling er at lokale forhold som kulturmiljø, byggeskikk og stadsidentitet blir ivaretatt, og at sosial berekraft er i fokus. Det må leggast vekt på å forme omgjevnadane slik at dei bidrar til å bygge fellesskap på tvers av generasjonsmessige, etniske og religiøse forskjellar.

Gjennom planarbeidet skal ein søke å finne semje om utviklingsretning og langsiktig by- og regionsutvikling i eit 20-30-års perspektiv, der målet er å legge til rette for gode liv for alle aldersgrupper. I arbeidet skal fordeling av veksten mellom kommunar og senterområde leggast til grunn. Eit viktig spørsmål i planarbeidet blir korleis denne veksten skal fordelast, og ein må drøfte kva innhald og funksjonar som er tenleg og ønskeleg i ulike delsentar.

Planen har som ambisjon å fastsette ein framtidig senter- og knutepunktsstruktur for regionen, frå bysentrum til lokalsenternivå. Satsinga på transportkorridorar og transportknutepunkt, herunder kollektivaksar og gang- og sykkeltilrettelegging må sjåast i samanheng med senterstrukturen i regionen.

Gjennom planarbeidet skal dei ulike stadane i regionen skal kartleggast. Korleis har staden utvikla seg, kva er staden sterk på, potensiale for utvikling, og kva er utfordringane på den enkelte staden. Dette vil utgjere eit viktig bakteppe for drøftingane om den framtidige utviklinga i regionen.

Ulike utbyggingsmønster vil bli vurdert i form av ulike scenarier/framtidsbilder omtalt i kapittel 6. Analysene av framtidsbilda vil utgjere viktig grunnlagsinformasjon. Eit viktig spørsmål innanfor dette temaet vil vere kor sterkt konsentrasjonen av framtidig utvikling skal styrast inn mot fortettingsområda.

Det må og utarbeidast klare retningslinjer for kvar og korleis ein skal fortette for å oppnå den kvaliteten ein ønskjer. Jordvern må drøftast som ein del av dette temaet. Vidare drøfting av vidare bygging

på grønne areal generelt, opp mot å nyttiggjere seg betre allereie nedbygde areal. Dette vil i praksis ofte samsvare med fortetting, men er aktualisert gjennom FN sitt fokus på å unngå vidare nedbygging av naturområde.

## 7.2 Bustadområde

Prognosane viser ei folketalsauke i regionen på 12000 personar fram mot 2040. Dette vil skape behov for om lag 5000 nye bustadar.

Ut frå eit klimaperspektiv bør nye bustadar i størst mogleg grad kome i fortettingsområde langs viktige kollektivaksar og i bysentrum, bydelssenter og lokalsenter. Det er ei utfordring å fortette på ein måte som ikkje går vesentleg ut over nærmiljøkvalitetar.

Tilgang på rett bustadtype og storleik er viktige faktorar for val av bustad. Omlandskommunane kan ofte tilby rimelege bustadar og privat hageareal, og desse bustadane er ofte attraktive for barnefamiljar. Dette kan føre til spesialisering av kommunar/bydelar mot bestemte grupper og segregering av bustadmarknaden. Ein variert bustadmarknad gir mangfald, og gjer det mogleg å bu i same område i ulike livsfasar, og det må leggast vekt på å oppnå dette i fortettingssonene.

Denne planen skal leggje til rette for vidare vekst i regionen, mellom anna gjennom å tilby bustadområde som gjer det attraktivt å flytte hit. Ein berekraftig vekst inneber bevisste val på kor bustadbygginga bør skje, kva type bustadar ein bør bygge og korleis bygging og fortetting av område bør gjennomførast. Overordna føringar for dette skal utarbeidast i planen.

## 7.3 Næringsareal og arbeidsplassar

Næringslivet er avhengig av eit godt fungerande transportsystem og tilgang på tenleg næringsareal, både til nyetableringar og til utviding av etablerte verksemder. Samtidig kan transformasjon av gamle og sentralt plasserte næringsområde opne for endra bruk.

Behov for ulike typar næringsareal må vurderast. Korleis er det samla nye næringsarealet i kommuneplanane i forhold til faktisk behov? Har næringsareala i regionen rett lokalisering og rett storleik i forhold til det som kan vere forventa å bli behova framover? Er det næringsareal som har lagt regulert til næringsformål i lang tid, utan å ha blitt tatt i bruk? Er det aktuelt å endre til anna planformål?

Planen skal legge til rette for eit differensiert tilbod av næringsareal i regionen. Ut frå eit klimaperspektiv er det eit mål at næringar med mange arbeidsplassar og/eller besøkande blir lokalisert nær eit godt kollektivtilbod.

Planen skal fastsette ein framtidig overordna struktur for næringsareal, og utvikle retningslinjer for lokalisering av verksemder med ulike transportbehov, herunder handel og tenesteyting.

Rammevilkår for landbruket som næring må drøftast i planen, med sikte på å legge til rette for berekraftig utvikling og auka lokal verdiskaping.

## 7.4 Transportsystem

### 7.4.1 Vegnett

Eit velfungerande transportsystem er vesentleg for ei vidare positiv utvikling av Ålesundsregionen, og vegnettet utgjør saman med ferjene den viktigaste infrastrukturen for transportsystemet. utfordringar knytt til kapasitet på vegnettet er svært varierende. I distriktet er kapasiteten god, medan nærområdet til bysentrum og Moa har kø i rushtid og tunnelar som ikkje fyller sikkerheitskrava på grunn av overbelastning.

Gjennom planarbeidet skal behov for ny infrastruktur for veg bli vurdert. Dette skal sjåast i samanheng med utbyggingsmønster og arealbruk.

Transportsystemet skal vere effektivt og påliteleg, sørge for god tilgang til viktige reisemål, og skal tilby god overgang mellom ulike transportformer. Planen har som ambisjon å oppnå ei endring i reisemiddelfordelinga, slik at fleire reiser kollektivt, sykklar og går. Dette vil i tillegg til andre positive effektar gi ei avlastning av vegnettet. Ulike teknologiske løysingar for å stimulere til samkøying, kollektivbruk, gange og sykling er i denne samanhengen relevant å vurdere.

### 7.4.2 Kollektivtransport

Eit godt kollektivtilbod er avgjerande for å løyse dei trafikkale utfordringane i regionen, møte folketalsveksten og nå nasjonale klimamål. Eit moderne og effektivt kollektivtilbod vil knyte regionen betre saman, og vil møte behova til den yngre generasjonen, som etterspør eit godt kollektivtilbod. Både gamle Ålesund kommune og fylkestinget har vedtatt eit mål om 15% kollektivdekning, noko som inneber ei tredobling av andelen kollektivreiser i forhold til dagens situasjon.

I dag går 11% av kollektivreisene i regionen med båt. Regionen har vakse fram med sjøen og fjordane som hovudferdselsåre, og ein stor del av busetnaden ligg med kort avstand til sjø. Det finns også ein etablert infrastruktur av kaianlegg i heile regionen.

Reisetid, frekvens og pålitelegheit er avgjerande for at folk vel kollektivtransport. Tiltak som skal gi bussen betre framkomelegheit vil vere ei nødvendig satsing for å auke attraktiviteten til bussen. Slike tiltak er omtalt i rapporten Framtidige kollektivkonsepter i Ålesund (Cowi 2018), og omfattar i hovudsak prioritering i kryss og passeringslommer.

Arealpolitikken bør forsterke kollektivsystemet, ved at bustader og arbeidsplassar blir lokalisert til areal med god kollektivdekning. Planen skal definere framtidig hovudstruktur for kollektivnettet, både landbasert og sjøbasert. Planen skal vurdere potensialet som ligg i å kunne utnytte det blå kollektivfeltet betre, samt aktuell tilrettelegging for at ei slik utvikling kan skje. Framtidig arealbruk skal bli lagt til grunn for dette arbeidet og skal vere dimensjonerande for kollektivsystemet. Cowirapporten vil bli lagt til grunn for arbeidet.

### 7.4.3 Sykkel og gange

Andelen av reiser som skjer med sykkel og gange er i den siste reisevaneundersøkinga (2013/2014) på 3 % for sykkel og 19 % for gåande i Ålesundsregionen. Potensialet for ei auke er stort, då mange av reisene er korte. Fleire gåande og sykklende bidrar til å redusere klimagassutsleppa, men det har også ein stor gevinst med tanke på folkehelse. Vi har ein altfor stillesitjande kvardag, noko som gir seg utslag i stadig større helseutfordringar.

Gjennom planarbeidet skal det utarbeidast strategiar for styrking av sykling og gange, og viktige strekningar og satsingsområde for tilrettelegging skal identifiserast. Både verkemiddel og infrastruktur skal vurderast.

#### 7.4.4 Næringstransport

Den forventa folketalsauken og vekst i næringslivet i regionen vil innebere auka godstransport inn og ut av regionen og auka nyttetraffic internt i regionen.

Eit viktig spørsmål knytt til godstrafikken blir korleis godsstraumane i fylket og regionen kan handterast på best mogleg måte. Det er ei nasjonal målsetting å få meir av godstrafikken over frå veg til sjø og bane. Miljømsyn er ei viktig grunngeving for dette. Utviklinga har dei seinare åra gått motsett veg, og stadig meir av godstrafikken går på vegen. Gjennom planarbeidet skal det vurderast moglege tiltak som kan legge betre til rette for ei slik dreiging av transportmiddelfordelinga for godstrafikk. Utfordringar og moglegheiter for overføring av større transportmengder frå veg til sjø skal identifiserast. Jernbane finns ikkje i regionen, og godstrafikken frå Åndalsnes er lagt ned. Det skal likevel vurderast om ein lokalt i regionen kan påverke overføring frå veg til bane.

Varelevering og lokalisering og struktur av varelager i regionen skal vurderast. Logistikk i sentrumsområda skal vurderast særskilt.

#### 7.4.5 Parkering

Tilgang på parkeringsplassar er ein viktig faktor for kor vidt folk nyttar bil eller andre reisemiddel, og ein tydeleg parkeringspolitikk er sentralt i arbeidet med å endre transportmiddelfordeling.

Arbeidsreiser er erfaringsmessig den type reiser der er enklast å endre reisemiddel frå privatbil til kollektivtrafikk, sykkel og gange. Dette er ein type reise som for dei fleste er lik frå dag til dag. Samtidig er det ei rekke forhold som gjer at det for mange ikkje finns eit reelt alternativ til privatbil.

Innfartsparkering kobla til sentrale knutepunkt for kollektivtrafikken kan gjere det lettare for mange å reise kollektivt på delar av arbeidsreisa. Potensialet er stort for å utvikle større og sentralt plasserte innfartsparkeringar ved dei store trafikstraumane inn mot Moa og sentrum. Dersom ein kombinerar slike tiltak med restriksjonar på arbeidsplassparkering, noko mellom andre NTNU er i ferd med å gjere, vil slik tilrettelegging kunne ha stor effekt.

I sentrumsområde er parkering knytt til handelsreiser eit viktig tema. Ein ønskjer å stimulere handelen i senterområda, og parkeringspolitikken her må legge til rette for dette. Vidare må bustadparkering/besøksparkering i sentrumsområde ivaretaast på ein god måte. Samtidig skal omsynet til ei utvikling av levande og attraktive sentrum ivaretaast.

God tilrettelegging for parkering ved flyplassen har saman med folketalsveksten i Giske kommune skapt utfordringar med stor trafikkbelastning i Ellingsøytunnelen og Valderøytunnelen. Vegvesenet har sett i gang arbeid med ei konseptvalsutgreiing for å vurdere moglege tiltak for å ivareta tryggleiken og framkomelegheita i tunnelane.

Det skal som ein del av planarbeidet utarbeidast ein overordna parkeringsstrategi for regionen, som tar opp i seg alle desse problemstillingane. Parkeringsplassar knytt til flybussen kan vere eit alternativ til parkering ute ved flyplassen, og skal vurderast som ein del av temaet.

## **7.5 Natur, kulturmiljø og landskap**

Det er ei nasjonal målsetting å redusere omdisponeringa av verdifult jordbruksareal, og ta vare på dyrka mark, drikkevatt og andre naturressursar som er viktige for samfunnet.

Det er vidare viktig å ta vare på friluftsområde, kulturmiljø og kulturminne, samt å ivareta risiko og sårbarheitsomsyn.

Til sist er det ei internasjonal utfordring å sikre mangfaldet av naturleg forekomande artar og naturtypar, slik at ein ivaretar stabiliteten og produksjonsgrunnlaget i økosystema.

Folkeveksten som er venta i Ålesundsområdet vil skape eit auka press på å omdisponere grøne areal. Auka fortetting kan føre til auka byggepress på friområde og viktige grøntareal i utbygde område.

Transportsystemet påverkar alle desse forholda. Planen skal gi felles retningslinjer for korleis viktige kvalitetar for landskap, biologisk mangfald, kulturminne, friluftsliv og landbruk kan bli tatt vare på. Planen skal vidare legge grunnlaget for at grønstrukturen nær folk kan bli utvikla som ein ressurs og i større grad vert gjort tilgjengeleg.

Planen skal kartlegge og synleggjere verdifulle areal som grunnlag for å vurdere eventuelle nye utbyggingsområde. Planen skal utvikle prinsipp for korleis ein kan legge til rette for auka fortetting, men samtidig ta vare på kvalitetar i nærområda.

## **7.6 Risiko, sårbarheit og klimatilpassing**

Grunnleggande kunnskap om risiko og sårbarheit må ligge til grunn for all samfunnsplanlegging, også i denne planen. Det må vere eit mål å auke samfunnsstryggleiken på generelt grunnlag.

Gjennom ROS-analyse vil det bli avdekka kva forhold som er nødvendig å drøfte i denne planen. Planen må omtale nødvendig tilpassing for å motverke forventa skadeverknadar av klimaendringar.

---

## 8 Kunnskapsgrunnlag og utgreiingsbehov

Nedanfor er det gitt ei oversikt over kva kunnskap ein tenker skal ligge til grunn for avgjerder i planen. Utgangspunktet for den tematiske inndelinga er plan- og bygningslova si forståing av "miljø- og samfunn" og kravet om konsekvensutgreiing, jamfør plan- og bygningslova § 4-2 og tilhøyrande rettleiingsmateriale, sjå [www.planlegging.no](http://www.planlegging.no)

Planen skal gi føringar for arealbruk, sjølv om desse føringane ikkje er rettsleg bindande. Det er ein plan på svært overordna nivå, og utgreiingane som må gjennomførast er derfor ikkje detaljerte og knytt til konkrete utbyggingstiltak. Desse må eventuelt utgreiast i samband med reguleringsplan eller på byggesaksnivå, jamfør forskrift om konsekvensutgreiingar §§ 6 og 8.

Referansealternativet for utgreiingane er dagens situasjon, gitt ei trendbasert utvikling. Det vil i tillegg bli synleggjort konsekvensar for planalternativ som er vurdert som gjennomførbare, men forkasta i planframlegget. Dette vil hovudsakleg gjelde ulike variantar av utbyggingsstruktur.

### 8.1 FN-rapportar

På overordna nivå vil rapportar frå FN sitt klimapanel utgjere eit viktig kunnskapsgrunnlag. FN har i løpet av 2018 og 2019 levert tre spesialrapportar basert på store forskningsprosjekt:

- **1,5-gradersrapporten**, som omtalar forskjellen på resultatane av ei oppvarming på 1,5 grader og 2 grader. Rapporten konkluderar med at forskjellen vil bli svært stor; den lavaste oppvarminga vil gi mellom anna mindre havstigning, mindre ekstremver og mindre kritisk mangel på vatn. Rapporten gav legitimitet til Parisavtalen sitt politiske mål om å flytte målet om maksimal temperaturstigning frå 2 til 1,5 grader.
- **Rapporten om jordbruk, skog og arealbruk** (08.08.2019) konkluderte mellom anna med at vi må endre verda sin matproduksjon. Kosthaldet vårt må endrast til å bli meir plantebasert, og mindre kjøtbasert. Vidare må skogplanting må aukast for å trekke CO<sub>2</sub> ut av atmosfæra.
- **Rapporten om hav og is** (25.09.2019) seier mellom anna at oppvarminga av havet skjer dobbelt så raskt som for 25 år sidan, med store konsekvensar for livet i havet. Ein vil få hyppigare snøskred, leirskred og jordskred. Risiko for naturkatastrofer vil oppstå på stader der det ikkje er risiko i dag. Mange isbrear vil reduserast eller forsvinne, med kritisk vassmangel i store område som konsekvens, og permafrost vil tine. Havnivåstigninga blir større enn antatt, noko som blir rekna som det mest kritiske. Ekstreme havnivåhendingar vil gå frå å skje ein gong i hundreåret til å skje årleg allereie i 2050.

### 8.2 Transport og mobilitet

Konsekvensutgreiinga vil i hovudsak basere seg på to tilnæringsmåtar. Det vil bli utarbeidd ein regional transportmodell (RTM) etter metodikk som vert nytta av Statens vegvesen. I tillegg vil det bli gjort analyser i samsvar med ATP-modellen, eit GIS-basert analyseverktøy utvikla av AsplanViak AS.

Gjennom desse transportmodellane kan ulike faktorar manipulerast for å synleggjere kva verknad ulike utbyggingsmønster og plangrep vil ha på transportsystem og klima. Desse modellkøyringane vil også gi grunnlag for å vurdere kva konsekvensar plangrepa og tiltaka i transportsystemet har for *andre* område; dvs kva ulike miljø- og samfunnsverknader vil bli. Dette gjeld innanfor tema som naturmangfald, landbruk, trafikktryggleik, støy, samfunnsstryggleik, sjå også andre delkapittel under 8, samt 9.3 om visualisering.

I konsekvensutgreiingane vil eksisterande, tilgjengeleg kunnskap om vegtrafikkstraumar, sjøtransport, kollektivtransport og om det fysiske transportnettet leggast til grunn. Dette gjeld også gang- og sykkelveggar. Barnetrakkregistreringar vil inngå i kunnskapsgrunnlaget.

For nokre område blir det også lagt opp til å styrke kunnskapsgrunnlaget. Dette gjeld mellom anna:

- Trafikkdata generelt. Kartlegging av vekst over tid på ulike strekningar.
- Trafikkdata for gods- og næringstransporten.
- Kunnskap om godshandtering i regionen. Oversikt over godsstraumane i fylket.
- Oversikt over arealreserver i kommuneplanane og eksisterande arealbruk
- Tilrettelegging av detaljerte folketals- og næringsdata.
- Supplering av kartlagde snarveggar for gange og sykkel
- Kartlegging av parkeringssituasjonen

### **8.3 Utbyggingsstruktur, samfunnsutvikling og attraktivitet**

Det vil bli gjort greie for alternative utbyggingsstrukturar og korleis desse kan påverke samfunnsutviklinga, klima og regionen sin attraktivitet. Grunnlaget for utgreiingane vil vere kjent forskingsmateriale og fagrapportar knytt til temaet. Dette er problemstillingar som er vanskeleg å synleggjere kvantitativt. Utgreiingane vil derfor i hovudsak vere kvalitative, men underbygd med demografiske og økonomiske data. Det vil særskilt bli vurdert konsekvensar av ulike lokaliseringsprinsipp for næringsareal, herunder handel og tenesteyting.

### **8.4 Klimautslepp og forureining**

Det vil på eit overordna nivå bli gjort greie for klimaverknaden i transportsektoren av dei tiltaka planen foreslår. Grunnlaget for desse utgreiingane vil vere normalt nytta i nasjonal klimastatistikk.

Det vil også bli gjort kvalitative vurderingar av andre forureiningsverknader, så som støy og vegstøv.

### **8.5 Jordvern og landbruk**

Det skal så langt mogleg gjerast ei kvalitativ vurdering av konsekvensen av tiltaka planen foreslår for dyrka og dyrkbar jord og produktive skogressursar, eventuelt synleggjere moglege avbøtande tiltak. Utgreiingane skal gjerast med utgangspunkt i eksisterande kartressursar og lokal kunnskap om landbruksnæringa i kommunane.

### **8.6 Naturmangfald**

Det skal så langt mogleg gjerast ei kvalitativ vurdering av konsekvensen av tiltaka planen foreslår for av naturområde og kulturpåverka livsmiljø, eventuelt synleggjere moglege avbøtande tiltak. Det skal særskilt gis oversikt over prioriterte artar og utvalde naturtypar jamfør naturmangfaldlova §§ 23 og 52. Utgreiingane skal gjerast på grunnlag av eksisterande kunnskap frå [www.naturbase.no](http://www.naturbase.no). Det vil ikkje bli gjennomført feltarbeid.

### **8.7 Kulturmiljø, kulturminne og landskapsverdiar**

Utgreiingane skal så langt mogleg synleggjere konsekvensar for kulturminne og kulturmiljø. Utgreiingane skal basere seg på kunnskap kjent frå databasene til Riksantikvaren, regional kulturminneplan og kommunale kulturminneplanar. Det vil ikkje bli gjennomført feltarbeid.

### **8.8 Friluftsliv**

Utgreiingane skal synleggjere kjende friluftsområde og ferdselskorridorar og korleis desse kan bli påverka av tiltak i planen. Det skal gjerast greie for moglege avbøtande tiltak. Utgangspunktet for utgreiingane er eksisterande registreringar i [www.naturbase.no](http://www.naturbase.no), samt eksisterande friluftskart og registreringar gjort i kommunane og i fylkeskommunen. Det vil ikkje bli gjennomført feltarbeid.

### **8.9 Folkehelse og tilgjengelegheit**

Utgreiingane skal gi ei kortfatta omtale av planens moglege verknader for folkehelsa og for korleis tilgjengelegheita til ulike tenester og tilbod kan bli påverka. Med tilbod og tenester meiner ein her handels- og sørvistenester, skule og barnehage, arbeidsplassar, kollektivtenester, kultur-, fritidstilbod og rekreasjon. Inkludert i dette skal ein også gi eit estimat over moglege endringar i transportvaner som kan ha folkehelseverknad. Vurderingane vil i hovudsak vere kvalitative og skal om mogleg underbyggast med relevant erfaringsmateriale. Barnetrakkregistreringar vil inngå i kunnskapsgrunnlaget.

### **8.10 Økonomi**

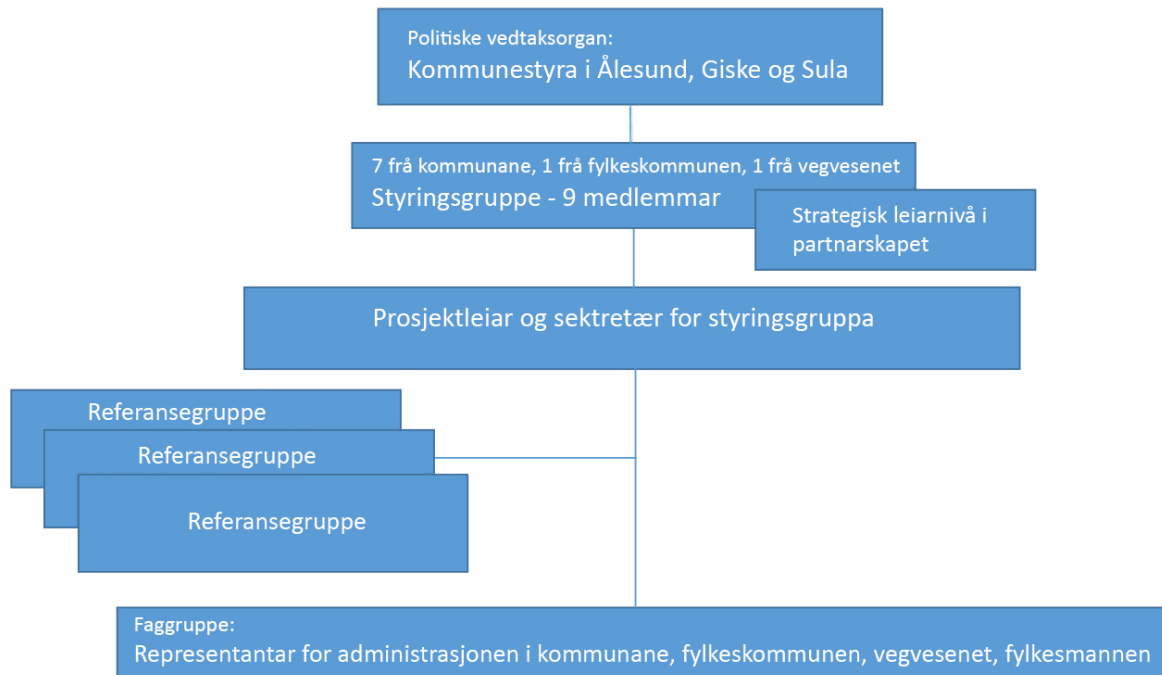
Utgreiingane skal gi eit grovmaske overblikk over kostnadsbildet for å nå måla i planen. Dette gjeld både investeringar og drift. Det skal ikkje utarbeidast noko budsjett for gjennomføring, men om mogleg skal ein gi råd om rekkefølge.

---



## 9 Organisering og medverknad

### 9.1 Organisering av arbeidet



Planarbeidet er organisert slik det går fram av figuren over.

**Politiske vedtaksorgan** blir kommunestyra i Ålesund, Sula og Giske.

**Styringsgruppa** har 9 medlemmar:

Frå kommunane 7 politisk valte representantar: 5 frå Ålesund, 1 frå Sula og 1 frå Giske.

Frå fylkeskommunen: 1 politisk valt representant.

Frå vegvesenet: 1 representant

**Prosjektleiari** er administrativ leiari for planprosessen og sekretær for styringsgruppa.

**Faggruppa** består av administrativt tilsette i nye Ålesund, Sula og Giske, samt i vegvesenet, fylkeskommunen og hos fylkesmannen – til saman 9 personar.

**Referansegrupper** er etablert frå næringslivet og for sjøbasert transport. Referansegruppene vil gi innspel til planarbeidet undervegs i prosessen.

## 9.2 Planprosess og framdrift

### Planprogram

Planarbeidet startar med dette dokumentet, som er eit planprogram. Planprogrammet skal definere rammene for arbeidet, mål, kunnskapsgrunnlag, utgreiingsbehov, plantema og organisering av arbeidet.

Forslag til planprogram blei behandla politisk i fellesnemnda for nye Ålesund, og kommunestyra for Giske og Sula i juni 2019, og lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 25. juni – 30. september 2019. Planprogrammet blir lagt fram for fastsetting i kommunestyra i Ålesund, Giske og Sula i februar 2020.

### Planforslag

Etter at planprogrammet er fastsett, vil det bli utarbeida eit planforslag. Det er i dette konkrete planforslaget at retningsvala vil bli synleggjort, og forslag til tiltak og prioriteringar vil ligge. Mellom endeleg planprogram og eit ferdig planforslag vil det ligge mange politiske drøftingar og avklaringar. Eit konkret planforslag er venta å vere klart våren 2021.

Planforslaget skal også leggast ut til offentlig ettersyn, og merknadar som kjem inn må behandlast. Det kan vere aktuelt med fleire revisjonar og høyringar før planforslaget er klart for endeleg vedtak.

### Vedtatt plan

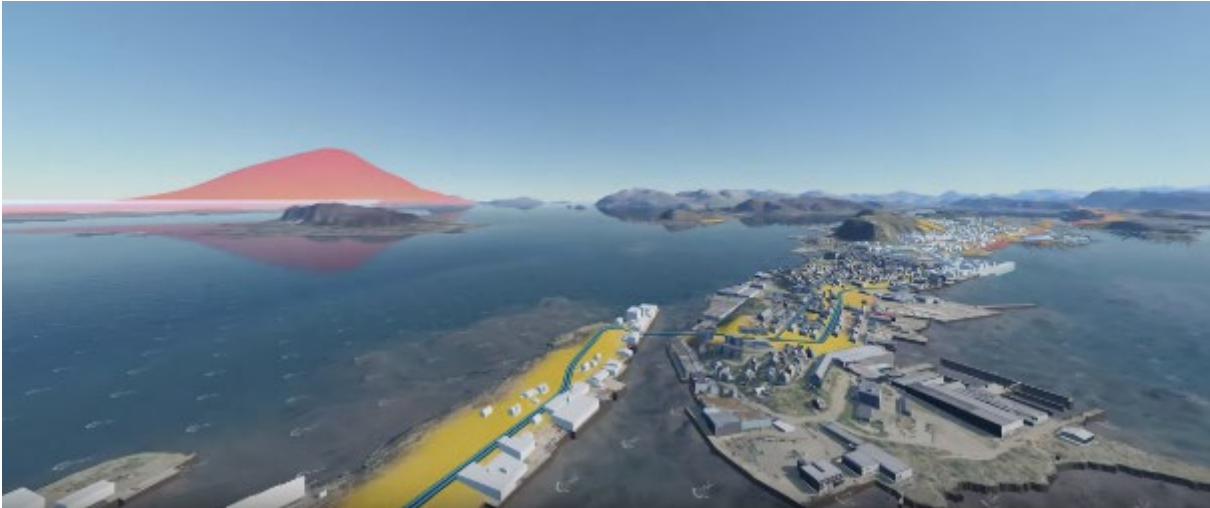
Om ein ser på erfaringar med tilsvarende planar andre stadar i landet, vil eit realistisk tidspunkt for godkjend plan tidlegast vere på nyåret 2022.

År	2019				2020				2021				2022	
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2
Kvartal														
Informasjonsmøte														
Utforme planprogram														
Høyring planprogram														
Fastsetting planprogram														
Kunnskapsinnhenting														
Utarbeiding av planforslag														
Høyring av planforslag														
Bearbeiding av planforslag														
Vedtak av plan														

## 9.3 Visualisering

Det vil bli etablert ein digital tvilling av Ålesundsregionen, der kunnskapsgrunnlag og analyser og også planforslag vil bli visualisert og simulert, for på den måten å gjere dataene mest mogleg tilgjengelege og forstålege. Ei god visuell framstilling vil gi grunnlag for betre medverknad undervegs i planprosessen, og gi betre avgjerdsstøtte når planen skal vedtakast.

Arbeidet med visualisering er enno i ein tidleg fase. Målet er å gjere den digitale tvillingen godt tilgjengeleg for alle, på ein slik måte at visualiseringane for eksempel kan lastast ned via mobil.



*Eksempel på visualisering av støysoner i Ålesund. Det raude «fjellet» i bakgrunnen viser støy frå flyplassen på Vigra.*

#### 9.4 Medverknad og involvering

I samband med denne planen er det etablert eit samarbeid mellom dei aktuelle kommunane, fylkeskommunen og vegvesenet. At planarbeidet blir godt forankra i kommunane er ein føresetnad for å bli samde om ein plan i første omgang, og for gjennomføring av planen i neste omgang.

Ambisjonen er å formidle informasjon, kunnskap og retningar i arbeidet til eit samla politisk miljø i kommunane, og ikkje berre til den politiske leiinga. Involvering og samarbeid krev at kommunestyra prioriterer å bruke tid på dette. I arbeidet må en gå inn i politisk utfordrande tema knytt til arealdisponering, fortetting og transformasjon.

Det er arrangert ein felles verkstad for politikarar i alle kommunane og fylket, samt for representantar frå ungdomsråda og administrasjonane. Dette oppstartsmøtet blei halde i februar 2019. Fleire tilsvarende møte vil bli arrangert knytt til milepælar i planarbeidet.

Planprosessen skal legge til rette for at ulike grupper og interesser kjem til orde. Det vil bli arrangert opne møter knytt til milepælar i planarbeidet der alle interesserte kan komme. Desse er ikkje beramma enda, men vil forhalde seg til framdriftsplanen over. Sidan dette er en overordna plan for heile regionen er det ikkje mogleg å involvere direkte alle aktuelle lag og organisasjonar på lokalt nivå, men ulike interessefelt vil bli representert i referansegrupper.

Barn og unge vil bli involvert gjennom temamøter. Barnetrakkregistreringar er gjennomført i heile regionen. Desse inneheld viktig kunnskap om snarvegar, farlege strekningar, areal for leik mm, og vil bli brukt som kunnskapsgrunnlag inn i planen.

FN-laben vil bli nytta til som arena for møter og formidling på ulike stadier i planprosessen.

Høyring og offentleg ettersyn vil bli gjennomført i samsvar med reglane i plan- og bygningslova. Planen vil kunngjerast i aktuelle aviser i samsvar med praksisen i den enkelte kommune, og vil bli lagt ut til gjennomsyn i alle bibliotek, kommunehus og fylkeshuset.

Prosjektleiari med kontorstad i Ålesund rådhus kan kontaktast gjennom epostadressa [grete.valen.blindheim@alesund.kommune.no](mailto:grete.valen.blindheim@alesund.kommune.no).

## 9.5 Gjennomføring av planen

Gjennomføring av planen vil vere sterkt knytt opp til andre prosessar som pågår parallelt i regionen. Viktige prosessar i den samanheng er:

- Bypakke Ålesund: Omfattar store samferdselstiltak i gamle Ålesund kommune.
  - Utviklingsplan for kollektivtrafikk i Ålesundsregionen: Omfattar fysiske tiltak og driftstiltak omtalt i Cowirapporten om framtidig kollektivkonsept for Ålesundsområdet (2018)
  - Strategisk havneplan for Ålesundsregionen
  - Næringsplan for Ålesund
  - Tettstadsutviklingsprosjekt og reguleringsplanar for knutepunkt og senter i regionen
-

## 10 Kjelder

Styrking av samspillet i Ålesundsregionen, rapport frå ByR-prosjektet, april 2015  
Sluttrapport byregionprogrammet fase 2, september 2018  
Framtidige kollektivkonsepter i Ålesund, Cowi, juni 2018  
Flyttestraumanes betydning for Møre og Romsdal 2007-2016, Analyseavdelinga, Møre og Romsdal fylkeskommune 2018  
Fylkesstatistikk 2018, analyseavdelinga, Møre og Romsdal fylkeskommune  
Klimaeffektiv kollektivsatsing – Trafikkantene i Ålesundsområdet, Urbanet Analyse, desember 2015  
Reisevaneundersøkelsen 2013/14, Transportøkonomisk institutt  
Utsleppsstatistikk 2018, Miljødirektoratet  
Sentrumsregnskap Ålesund 2018, Bypatrioten/ Ålesund kommune  
Planprogram - Kommunedelplan for E39 Vegsund – Breivika, Ålesund kommune  
Strategisk hamneplan, Ålesund Hamn  
Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet, Ekspertutvalget for fremtidens transportinfrastruktur (juni 2019)  
Cowi 2019: How self-driving transport will affect the Oslo region

---