



ÅLESUND KOMMUNE

Digerneset Næringspark øst - gbnr. 531/176 og 100 mfl.

DETALJREGULERING



Planbeskrivelse

Dato 06.03.2026

1 Innhold

1	Innhold	2
2	Sammendrag	4
	2.1 Dokumenter som er utarbeidet i forbindelse med planforslaget	4
3	Bakgrunn	5
	3.1 Hensikten med planen	5
	3.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold	5
	3.3 Beskrivelse av tiltaket	5
	3.4 Planprogram og konsekvensutredning	6
4	Planprosessen	7
	4.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, ev. planprogram.....	7
	4.2 Oversikt over møter og fremdrift i planarbeidet	7
	4.3 Videre planprosess og fremdriftsplan	8
	4.4 Innspill og merknader til planforslaget	8
5	Planstatus og rammebetingelser	9
	5.1 Overordnede planer	9
	5.2 Gjeldende reguleringsplaner	10
	5.3 Pågående planarbeider	11
	5.4 Tidligere planarbeider	11
	5.5 Tidligere arbeider og prosesser på Digerneset næringsområde	12
	5.6 Overordnede planretningslinjer/rammer/føringer	13
	5.7 Regionale føringer.....	14
6	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	17
	6.1 Beliggenhet plangrense og adkomst.....	17
	6.2 Utviklingen av Digerneset som et regionalt knutepunkt.....	18
	6.3 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	18
	6.4 Landskap	19
	6.5 Kulturminner og kulturmiljø	19
	6.6 Naturverdier	19
	6.7 Barns interesser	19
	6.8 Friluftsliv.....	20
	6.9 Landbruk	21
	6.10 Trafikkforhold	21
	6.11 Universell tilgjengelighet	21
	6.12 Teknisk infrastruktur	22
	6.13 Grunnforhold og skredfare	23
	6.14 Støyforhold.....	23
	6.15 Luftforurensing	23
	6.16 Risiko- og sårbarhet	23
7	Beskrivelse av planforslaget	24
	7.1 Planlagt arealbruk.....	24
	7.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	25
	7.3 Bebyggelsens plassering og utforming	28
	7.4 Parkering	29
	7.5 Løsninger for energi.....	29
	7.6 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett.....	29
	7.7 Trafikkløsning	31
	7.8 Universell utforming	32
	7.9 Uteområde (miljøplan/utomhus).....	33

7.10	Kollektivtilbud	35
7.11	Plan for avfallshenting	35
7.12	ROS-analyse.....	35
7.13	Rekkefølgebestemmelser	36
8	Konsekvensutredning	37
8.1	Konsekvensutredning for naturmangfold.....	37
8.2	Konsekvensutredning for helse	38
8.3	Konsekvensutredning for klimagassutslipp	41
9	Virknings/konsekvenser av planforslaget.....	43
9.1	Overordnede planer sammendrag	43
9.2	Landskap	46
9.3	Stedets karakter, byform og estetikk	48
9.4	Kulturminner og kulturmiljø, evt. Verneverdi	49
9.5	Forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven	49
9.6	Vurdering av vannmiljø og vannforskriften § 12.....	50
9.7	Friluftsliv	52
9.8	Uteområder.....	52
9.9	Trafikkforhold	53
9.10	Barns interesser	53
9.11	Universell tilgjengelighet	55
9.12	Energibehov – energiforbruk	55
9.13	Støy, støv og lysforurensing.....	55
9.14	ROS	57
9.15	Teknisk infrastruktur	58
9.16	Økonomiske konsekvenser for kommunen	59
9.17	Konsekvenser for næringsinteresser	59
9.18	Interessemotsetninger.....	59
10	Innkomne innspill	59
10.1	Varsel om oppstart og høring av planprogram.....	59
11	Avsluttende kommentar	70

2 Sammendrag

Planen for Digerneset næringspark øst legger til rette for utvidelse av næringsareal på handelsområdet Digerneset. Planen er i tråd med kommuneplanens arealdel for området og skal legge til rette for lette næringsvirksomheter som ikke genererer sjenerende støy til omgivelsene. En har i arbeidet med planen utarbeidet en rekke fagvurderinger for å gi planen et best mulig kunnskaps- og beslutningsgrunnlag. Det har vært utarbeidet planprogram for reguleringsplanen, dette ble godkjent 07.03.2023. Det er utarbeidet KU for temaene klima og miljø, naturmangfold og for helse etter folkehelseoven § 11 (helsekonsekvensutredning). En rekke avbøtende tiltak er innarbeidet i plandokumentene. Det er fulgt opp og tatt til følge merknader fra myndigheter og naboer i forbindelse med planarbeidene, bl.a. har det vært stort fokus på virkningene for omgivelsene som støy, støv, lysforurensning og fjernvirkninger i landskapet. Planforslaget har innarbeidet løsninger og bestemmelser som skal sikre at utbyggingen gir liten til ingen negative virkninger for omkringliggende boliger/fritidsboliger. Anleggsperioden vil naturlig nok avgi noe mer støy og støv, avbøtende tiltak er sikret i bestemmelsene.

2.1 Dokumenter som er utarbeidet i forbindelse med planforslaget

Vedlegg	Dok.nr.	Dokument tittel
Plandokumenter: beskrivelse, bestemmelser og kart		
	PLAN-01	Detaljregulering Digerneset næringspark øst - Planbeskrivelse med KU (sammendrag)
	PLAN-02	Detaljregulering Digerneset næringspark øst - Planbestemmelser
	PLAN-03	Detaljregulering Digerneset næringspark øst - Plankart
	PLAN-04	Detaljregulering Digerneset næringspark øst – ROS-analyse
	-	-
Fagrapporter etter KU-forskrift		
Vedlegg 1		Konsekvensutredning naturmangfold
Vedlegg 2		Konsekvensutredning helse
Vedlegg 3		Konsekvensutredning klimagassutslipp
Tekniske fagrapporter, temarapporter og fagnotater		
Vedlegg 4A	VA	VA - rammeplan
Vedlegg 4B	VA	VA- situasjonsplan
Vedlegg 5	MILJØ	Vurdering vannmiljø
Vedlegg 6	TRAFIKK	Trafikkvurdering
Vedlegg 7	RIG	Vurdering av grunnforhold og områdestabilitet
Vedlegg 8	INGGEO	Skredfarevurdering
Vedlegg 9	PLAN	Miljøplan
Vedlegg 10	PLAN	Notat barnetråkkregistreringer Digerneset-Valle
Vedlegg 11	RIG	R02-Prosjektering natursteinsmur
Tegninger og illustrasjoner		
Vedlegg 12		Illustrasjonsplan LARK
Vedlegg 13		Illustrasjon D02 Mulig forlenging av veg
Vedlegg 14		Samlet illustrasjonshefte

Figur 1: Utarbeidede dokumenter i forbindelse med planforslaget

3 Bakgrunn

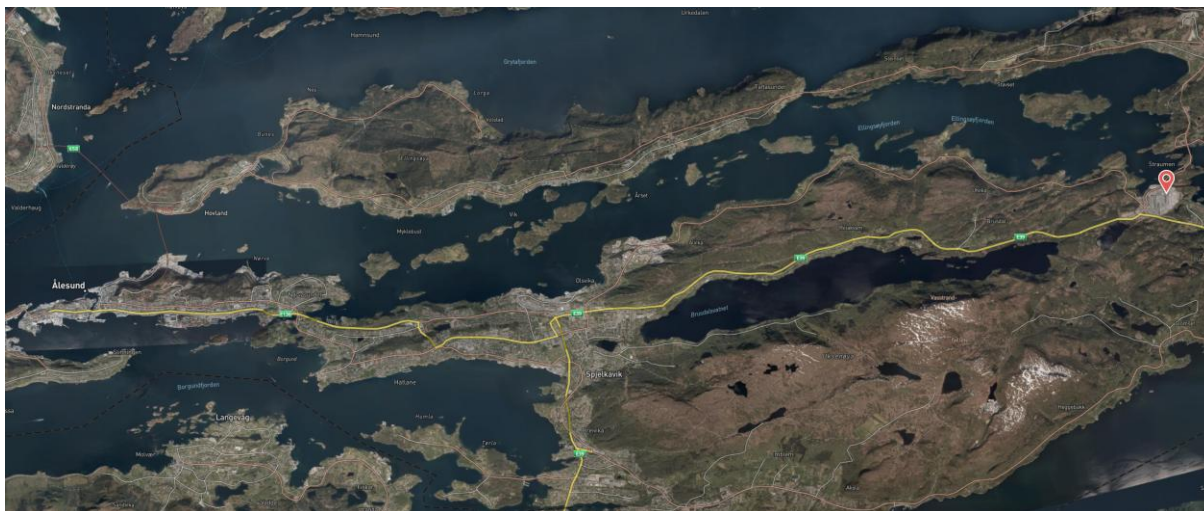
3.1 Hensikten med planen

Det skal utarbeides detaljreguleringsplan med planprogram og konsekvensutredning for en utvidelse av Digerneset næringspark mot øst. Detaljreguleringsplanen med konsekvensutredning skal utarbeides i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-3.

Hele området er avsatt til næringsbebyggelse BN1-A i gjeldende kommunedelplan for Skodje 2019-2029. Intensjonen i planen er dermed i tråd med overordnede planer. Deler av planområdet er detaljregulert fra før, men inkluderes i denne planen for å få et helhetlig vegsystem.

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for næringsvirksomhet med tilhørende parkering og veganlegg på eiendom 531/176 og 531/100. Det skal legges til rette for bygging av flere næringsbygg. Bygningstype og størrelse er tenkt å skulle harmonere med bygningene på naboarealene.

Målet for Digerneset Næringspark er å utvikle kortreiste arbeidsplasser, kortreist handel, kortreiste offentlige tjenester kombinert med energi produsert på stedet.



Figur 2: Oversiktsbilde – rød markør viser området Digerneset. Ålesund ses helt mot vest.

3.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagsstiller og tiltakshaver er Digerneset næringspark AS. Norconsult Norge AS er innleid konsulent for å utføre arbeidene.

Det er 4 eiendommer som inngår i planområdet, gbnr. 531/176, 531/100, 531/128 og 531/129. Alle eiendommene eies av datterselskaper til Digerneset Næringspark AS.

3.3 Beskrivelse av tiltaket

Det skal legges til rette for utvidelse av eksisterende næringsareal gjennom uttak av masser og planering. Prosjekteringen har som mål å oppnå massebalanse i størst mulig grad slik at minimalt med masser skal transporteres ut/inn av selve Digernesområdet. Det er ønskelig med en fleksibel plan som ivaretar eksisterende virksomheter i planområdet og som gjør området attraktivt for nye næringsetableringer og virksomheter. Det er foreløpig ikke endelig avklart hvilke nye virksomheter som skal etableres i planområdet. Ny byggegrunn skal legges til rette og opparbeides for framtidig næringsbebyggelse, interne veier og infrastruktur. Det skal

reguleres sammenhengende gang- sykkelveg fra kollektivholdeplassen og frem til, og gjennom planområdet.

Planen gir rammer for tomteutnyttelse til bebyggelse og tilhørende parkering: herunder byggehøyder, utforming, og vei- og adkomstforhold.



Figur 3 plangrense med flyfoto

3.4 Planprogram og konsekvensutredning

Ålesund kommune har i etterkant av oppstartsmøtet 07.03.22 vurdert at planen utløser krav om konsekvensutredning, blant annet på grunn av størrelsen på næringsbyggene som planen legger til rette for. I henhold til Forskrift om konsekvensutredninger, vedlegg I (tiltak som alltid skal ha planprogram og konsekvensutredning), skal alle planer med næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m², alltid ha planprogram med konsekvensutredning.

Ålesund kommune vurderer at unntaksbestemmelsen i forskriftens §6b ikke gjør seg gjeldende i denne saken. Kommunen vurderer at planforslaget som ble presentert i planinitiativet er i tråd med overordnet plan og omtalt i KU til kommunedelplan for Skodje, men da kommunedelplanen sin KU er på et overordnet nivå, gir den ikke svar på de spørsmålene som er nødvendige i forbindelse med detaljregulering. Kommunen vurderer derfor at planen utløser behov for både planprogram og konsekvensutredning.

Det eksisterer flere konsekvensvurderinger knyttet til tidligere arbeider med planlegging på Digerneset, både på kommunepennivå og i forbindelse med eksisterende detaljreguleringer. Disse er tatt til orientering i arbeidene med plandokumentene og i vurdering av de tema som ifølge planprogrammet skulle utredes nærmere.

Planprogrammet ble sendt ut til offentlig ettersyn i 6 uker i perioden 08.11.22-20.12.22, samtidig ble det varslet oppstart av planarbeidet med detaljreguleringen. Det kom inn 11 merknader til planprogram og varsel om oppstart.

Planprogrammet ble vedtatt den 07.03.2023.

4 Planprosessen

4.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, ev. planprogram

Planforslaget er utarbeidet som en detaljregulering iht. plan- og bygningsloven § 12-3, og forskrift om konsekvensutredninger. Planprosessen har fulgt krav til rutiner og saksbehandlingsprosedyrer som plan- og bygningsloven krever. Fasene, samt medvirkning i planprosessen, framgår av figur 4.

Varsel om oppstart av planarbeider ble annonsert i Sunnmørsposten 8. november 2022, og samtidig sendt ut til grunneiere, offentlige instanser og andre berørte parter. Ålesund kommune kunngjorde varselet på sin hjemmeside.

Det er gjennomført særskilt medvirkning fra barn og unge ved barnetråkkregistrering på Valle skole i samarbeid med Ålesund kommune. Resultatet fra registreringene er sammenfattet og vurdert i eget notat.

4.2 Oversikt over møter og fremdrift i planarbeidet

Aktivitet		Tidsperiode
Oppstart, planvarsel og planprogram		
Saksbehandling	Planinitiativ med oppmoding om oppstartsmøte. Innsending til kommunen for behandling og innkalling til oppstartsmøte.	27.01.2022
Planmøte 1	Oppstartsmøte med Ålesund kommune. Avklaringer med administrasjonen.	07.03.2022
Planvarsel	Oppstart av detaljregulering og offentlig ettersyn av planprogram (6 uker) via Byggesøk, Sunnmørsposten og hjemmesiden til Ålesund kommune	08.11 - 20.12.2022
Planprogram	Utarbeidelse av planprogram for detaljregulering m/KU.	Høst 2022
←←	Høring og offentlig ettersyn (6 uker)	08.11 - 20.12.2022
←←	Revidert etter off. ettersyn.	19.02.2023
←←	Planprogram – fastsatt (Planutvalget)	07.03.2023

Konsekvensutredninger, vurderinger og planforslag		
Utredninger	Feltbefaringer, tekniske fagvurderinger og konsekvensutredninger	2023-2024
Særskilt medvirkning	Medvirkning fra barn og unge ved gjennomføring av barnetråkkregistrering på Valle skole	28.02.2024
Plandokumenter	Utarbeide planforslag: <ul style="list-style-type: none"> • Planbeskrivelse m/KU • Bestemmelser • Plankart • ROS-analyse • Div. vedlegg 	2023-2024
Planforslag	Innsending av endelig planforslag	12.12.2025

Figur 4: Oversikt over prosess, fremdrift, møter og medvirkning i planprosessen

4.3 Videre planprosess og fremdriftsplan

Når planforslaget er mottatt, sender administrasjonen planforslaget til planutvalget for politisk behandling. 1. gangs behandling av planutvalget innebærer vedtak om offentlig ettersyn og høring av planforslaget. Etter at planforslaget er lag ut til offentlig ettersyn overtar kommunen slutføring av planen.

Aktivitet		Tidsperiode
Planforslag		
Planforslag	Adm. behandling av forslag til detaljregulering	
-<-	Politisk behandling (Planutvalget)	
-<-	Offentlig ettersyn og høring (6 uker)	
-<-	Merknadsbehandling og ev. revidering av planforslag (adm.)*	
-<-	Politisk behandling (Planutvalget)	
-<-	Sluttbehandling og vedtak (kommunestyret)	
* Det vil bli ny utlegging av planforslaget til offentlig ettersyn, hvis merknadsbehandlingen etter første høring medfører en vesentlig reguleringsendring.		

Figur 5: Prosess og fremdrift for sluttbehandling av planforslaget – **fylles ut etter vedtak av planen**

4.4 Innspill og merknader til planforslaget

Kunngjøring av oppstart av planarbeider og offentlig ettersyn av planprogrammet 08.11.2022-20.12.2022

- 08.11.2022 - Planvarsel sendt til berørte parter og myndigheter via Byggesøknaden.no
- 08.11.2022 - Planvarsel annonsert i Sunnmørsposten og kommunens hjemmeside
- 20.12.2022 - Merknadsfrist

Ved merknadsfristens utløp var det kommet inn 11 merknader til varsel om oppstart og offentlig ettersyn av planprogrammet.

Merknadene er oppsummert og kommentert/vurdert i kap. 10 i dette dokumentet og i vedlagt merknadssammenstilling.

5 Planstatus og rammebetingelser

5.1 Overordnede planer

5.1.1 Kommuneplanen sin samfunnsdel

Ålesund kommune vedtok 14.01.2021 ny samfunnsdel for perioden 2021-2031. Planen har tre satsingsområder som skal ligge til grunn for utviklingen framover:

- Livskvalitet for innbyggerne
- Bærekraftig miljø
- Konkurranseskraft/vekstkraftig samfunn

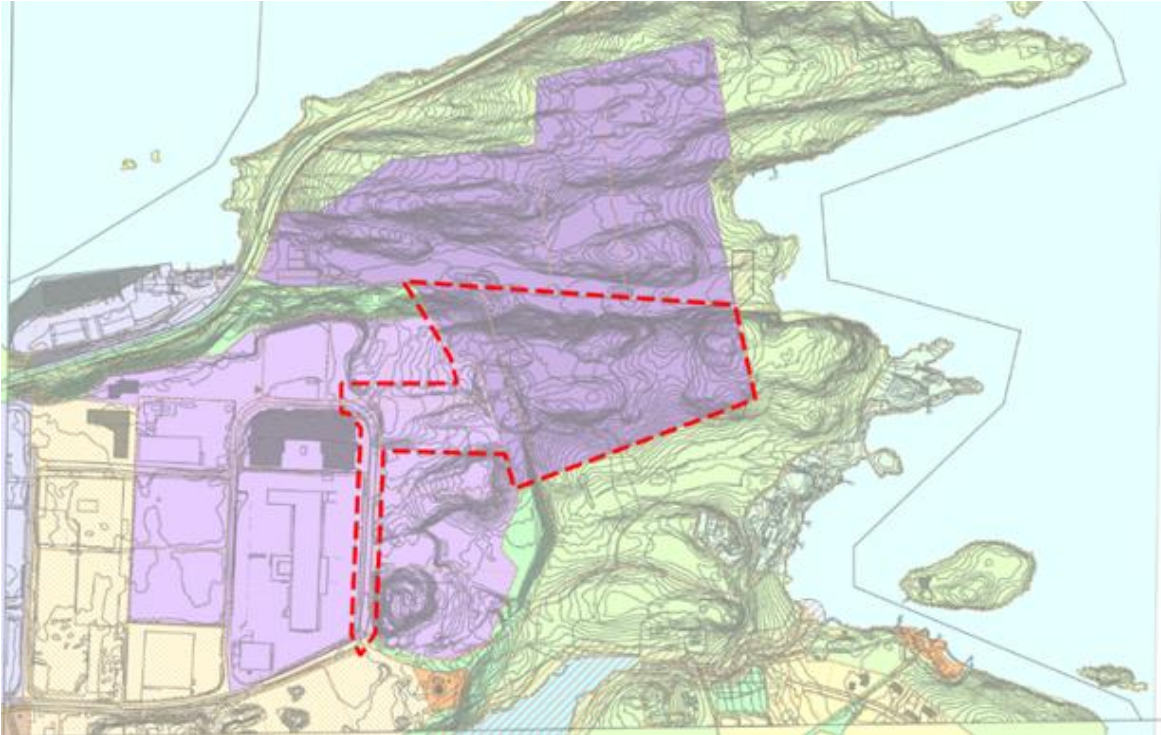
Tilhørende de tre satsingsområdene er det satt lokale mål og strategier. Disse bygger på FNs bærekraftsmål.

5.1.2 Kommunedelplanen sin arealdel

Hele området er avsatt til næringsbebyggelse BN1-A i gjeldende kommunedelplan for Skodje 2019-2029. Næringsformålene i utbyggingsområdet på Digernes øst omfatter industri, håndverks- og lagervirksomhet, næring, transport og logistikkformål, jf. kapittel 17 i kommunedelplanen sine bestemmelser. Det er ikke åpning for etablering av bolig/forretning/detaljhandel, rent kontorbygg og/eller offentlig/privat tjenesteyting.

Kommunedelplanen stiller krav om utarbeidelse av «miljøplan» som grunnlag for planarbeidet. Miljøplanen skal vise hvordan næringsarealet er tilpasset omgivelsene, bl.a. med terrengvoll som skjerming mot omgivelsene/naboene.

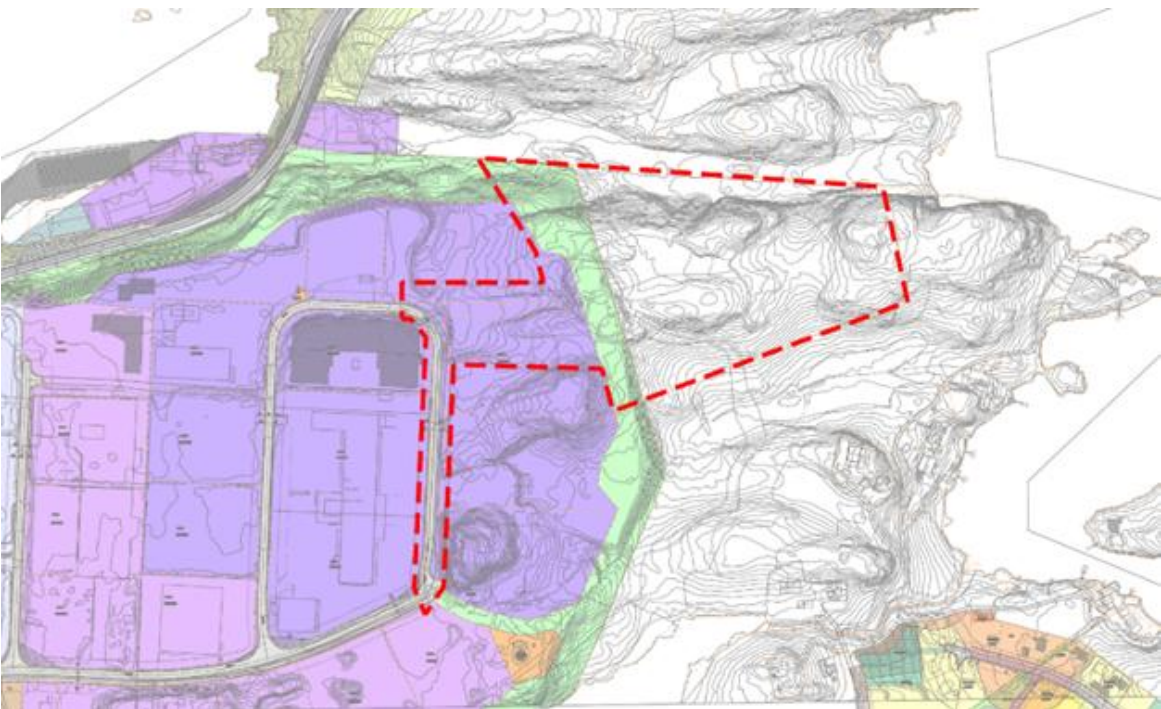
Planlagt tiltak er ikke i strid med formålene i kommuneplanen.



Figur 6: Utsnitt av gjeldende kommunedelplan for området.

5.2 Gjeldende reguleringsplaner

Plangrensen overlapper et mindre område av eksisterende reguleringsplan for Digernes næringsområde vedtatt i 2015 (se utsnitt under). Detaljplanen viser byggeformål som forretningsformål, kombinert forretning/næring og næringsformål. Det er lagt inn en grønn «bufferzone» mellom utbyggingsformål og omkringliggende område mot øst. Denne er i gjeldende planer kalt «Vegetasjonsskjerm - VS» og skal i størst mulig grad beholde sitt naturlige preg.



Figur 7: Utsnitt av Detaljplaner på Digernes næringsområde

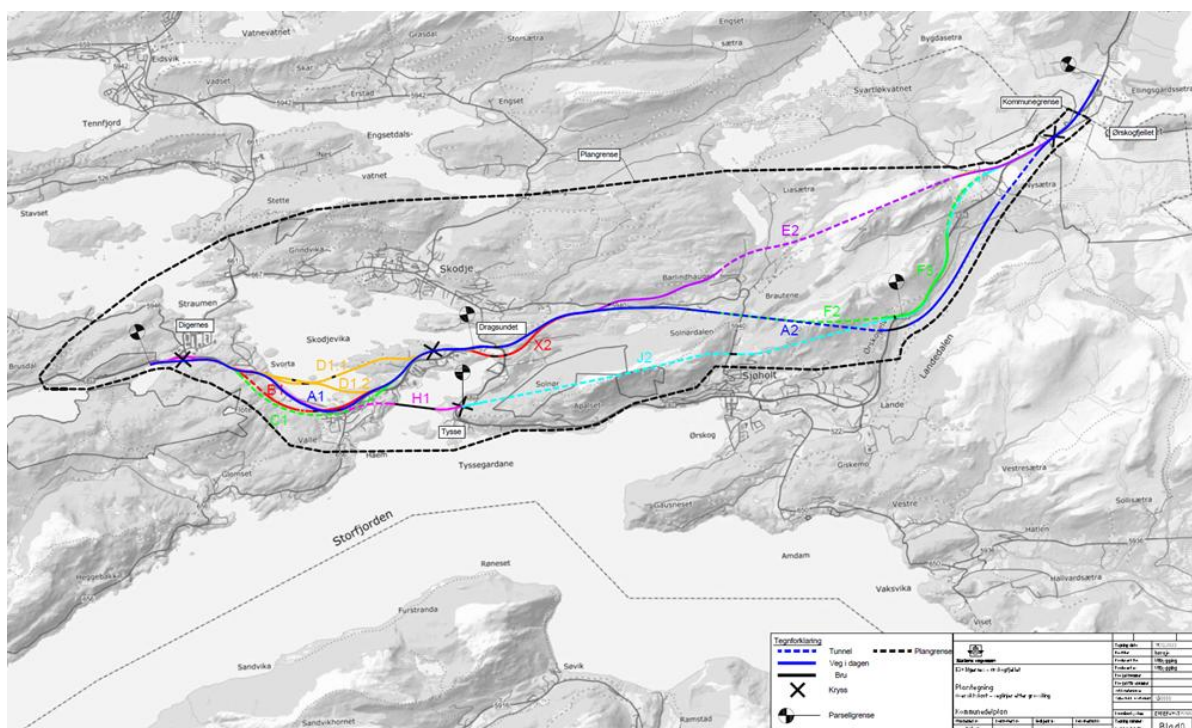
Detaljreguleringsplaner knyttet til Digerneset næringsområde:

- 1529R47C – Detaljplan for Digerneset næringsområde
- 1529R47D – Reguleringsendring for Digerneset næringspark
- 1529R48 – Reguleringsplan for toplanskryss Digernes
- 1529R87 – Sunnmøre soningssenter m.m. Digernes
- 1529R33 – Reguleringsplan for Digernesskiftet (X E39) – Straumen – Stette
- 1529R83 – Reguleringsendring for detaljplan Kallarhaugen, Jensvika – gbnr 531/164 og 141

5.3 Pågående planarbeider

Det er pågående reguleringsarbeider i nærheten, både E39/E136 Digernesskiftet/Ørskogfjellet og Svorta massedeponi, men disse berører ikke Gnr/bnr. 531/176 og 531/100 direkte.

For E39/E136 foreligger det per nå flere alternative traseer for vegen. Imidlertid konkluderer planprogrammet og silingsrapporten for kommunedelplanen med at traseen som kunne kommet i konflikt med planområdet på Digerneset skal forkastes. Kilde: «Silingsrapport E39_Digernes-Ørskogfjellet Høring, 20.12.2022»



Figur 8: Illustrasjon av gjenværende traséalternativer etter grovsiling.

5.4 Tidligere planarbeider

Det har tidligere vært utarbeidet flere detaljreguleringer for næringsområdet på Digerneset. I opprinnelig plan, godkjent i 2013, skulle området primært inneholde virksomheter som drev med handel av plasskrevende varer og logistikktjenester. Senere ble bestemmelsen om maks 3000kvm detaljhandel ved omregulering (2015) endret til 9000kvm i siste gjeldende detaljplaner. Derav har området i større grad utviklet seg i retning et bydelssenter med forretninger og virksomheter som tiltrekker seg kunder i alle aldre, både til fots, på sykkel og ved bilkjøring. Reguleringsplanen som det nå varsles oppstart for skal legge til rette for en type formål/aktivitet som Digerneset var tiltenkt fra starten av (noe også Fylkeskommunen påpeker i sine

merknader til oppstartsvarsel og planprogram). Det er ikke motstrid mellom opprinnelige planer/intensjoner og det som nå planlegges utviklet videre på Digerneset. Likevel må en i planarbeidene ta høyde for hvordan Digerneset har utviklet seg og tenke helhetlige løsninger for trafikk og ferdsel av myke trafikanter m.m.

5.5 Tidligere arbeider og prosesser på Digerneset næringsområde

Forprosjektet «Digerneset Innovasjon» har vært gjennomført i perioden juni 2020 - februar 2021, der Digerneset Næringspark har vært prosjekteier. BDO har fasilitert prosessen og koordinert prosjektet. Det har i tillegg vært 25 partnere tilknyttet forprosjektet, representert med aktører fra akademia, det offentlige og næringslivet. Disse partnerne har deltatt og bidratt inn med faglig kompetanse, erfaring og stort engasjement.

Formålet med forprosjektet har vært å undersøke mulighetene for å etablere Digerneset Næringspark som en framtidig smart bydel og knutepunkt for logistikk i regionen, og identifisere konkrete kommersielle muligheter og løsninger som kan bidra til å nå målsetningen om en utslippsfri transportsektor. Dette skulle blant annet gjøres ved å etablere et partnerskap med de mest innovative og framoverlente aktørene i regionen.

Forprosjektet har identifisert at mye ennå ikke er økonomisk bærekraftig for aktørbildet.

For å nå de ambisiøse klimamålene må man klare å etablere fremtidsrettede energistasjoner i regionen. Rapporten «Energistasjoner i Møre og Romsdal» utarbeidet på bestilling av Møre og Romsdal Fylkeskommune, har kartlagt at man må etablere fyllestasjoner for hydrogen, biogass og elektrifisering, hvor man også har tilgang på dagens energi, diesel. Man klarer ikke å transformere over til utslippsfri energi over natten, og derfor må man ha energistasjoner etablert.

Aktuelle aktører venter på hverandre. Transportørene venter på hva som blir den fremtidsrettede energikilden. Produsentene av biler venter på at distribusjonskanaler for energi skal etableres, og energiledet venter på at produsentene skal produsere biler. I dette bildet kan Digerneset Næringspark bidra til å tilrettelegge for levering og fylling/lading av null- og lavutslippenergi for transportsektoren, ved å være villig til å sette av et kommersielt riktig tomteareal for dette formålet. Det vil ta tid å få samlet aktuelle aktører, og derfor er det viktig at arealet (Torgplassen) settes av for å skape trygghet for at dette blir etablert. Gjennom å tilrettelegge areal for en energistasjon går Digerneset Næringspark inn for å skape trygghet i prosessen med å bygge opp et marked. Mange av aktørene er på Digerneset i dag og flere er på vei til å etablere seg, slik at grunnlaget for å lykkes med dette er til stede.

Klarer man å få etablert en energistasjon på Digerneset, er det trolig at dette vil kunne skape muligheter for å kunne jobbe videre med et «samordnet energisystem» på Digerneset. Den store utfordringen for å kunne klare å skape en utslippsfri transportsektor er utfordringene med strømtopper. Dette vil kunne føre til store samfunnsøkonomiske investeringer ved at linjekapasiteten må bygges kraftig ut, noe som vil øke energikostnadene. Ved å kunne samordne ulike energikilder med vann, sol, batteri, fjordvarme etc. ved hjelp av smarte styringssystem, vil man kunne redusere strømtopper og dermed redusere fremtidige samfunnsinvesteringer. Det er store ubenyttede takflater på Digerneset som kan utnyttes uten at dette fører til store naturinngrep. For å kunne jobbe videre med dette er man avhengige av støttemidler som kan tilføres et fremtidig hovedprosjekt. Partnerne i samarbeidet har lagt ned et stort arbeid i forprosjektet og de mener det vil være synd om dette ikke blir fulgt opp videre. De mener dette kan være med å løse den store fremtidige utfordringen med strømtopper.

Innholdet i dette punktet er hentet fra rapporten «Digerneset innovasjon – forprosjekt» datert 09.april 2021.

5.6 Overordnede planretningslinjer/rammer/føringer

5.6.1 Internasjonale føringer

FNs bærekraftsmål (verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030)

Relevante bærekraftsmål for denne planen:



Delmål og vurdering av måloppnåelse for bærekraftmålene er beskrevet og vurdert i kapittel 9 i dette dokumentet.

5.6.2 Nasjonale føringer

- Statlige planretningslinjer for samordna areal- og transportplanlegging (2014)

Hensikten med retningslinjene er å stimulere til, og bidra til reduksjon i klimagassutslipp, samt øke miljøvennlig energiomlegging. Klimatilpassing og utslippsreduksjoner skal ses i sammenheng der det er relevant. Det skal planlegges for løsninger som både reduserer utslipp, og reduserer risiko og sårbarhet som følge av klimaendringer.

Retningslinjen legger også føringer for reguleringsplanen ved vurdering av utnyttingsgrad/byggehøyder og utforming og omfang av anlegg for transport.

- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke av barn og unge sine interesser i planlegging (1995)

Formålet med retningslinjen er å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Retningslinjen skal gi kommunene bedre grunnlag for å integrere og ivareta barn og unges interesser i sin løpende planlegging og byggesaksbehandling og gi et grunnlag for å vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre hensyn/interesser. Kommunen viser til at det ikke er gjennomført barnetrakk i området, og at det er ønskelig med reell medvirkning fra barn og unge. Vurdering av tema som berører barn- og unge skal inkluderes i planomtalen.

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing (2018)

Kommunene, fylkeskommunene og staten skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpassing).

Retningslinjen legger føringer for reguleringsplanen ved vurdering av type og plassering av bygg og anlegg, og krav til utbyggingen når det gjelder energibruk, overvann etc.

- Rikspolitisk retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442

Retningslinjen skal legges til grunn ved arealplanlegging og behandling av enkeltsaker etter plan- og bygningsloven. Den gjelder både ved planlegging av ny støyende virksomhet og for arealbruk rundt eksisterende støyende virksomhet.

Retningslinjen vil komme til anvendelse i forbindelse med helsekonsekvensutredningen som kommunen ønsker utført i henhold til folkehelseloven § 11. I utredningen skal støy i anleggsfasen og driftsfasen vurderes, og eventuelle tiltak reguleres.

- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging

Formålet med retningslinjen er å sikre og legge til rette for en langsiktig arealplanlegging som forebygger og reduserer lokale luftforurensningsproblemer.

Retningslinjen vil komme til anvendelse i forbindelse med helsekonsekvensutredningen som kommunen ønsker utført i henhold til folkehelseloven § 11. I utredningen skal støvplager i anleggsfasen vurderes, og generelt utbyggingens påvirkning på trivsel, bo- og oppvekstforhold, og eventuelle avbøtende tiltak.

- Nasjonal transportplan (NTP)

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022–2033 er en plan for hvordan man de neste tolv årene skal arbeide i retning av det overordnede målet for transportsektoren, som er: Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Transportplanen gir rammene for utviklingen av transportsystemet og –tilbudet i tolvårsperioden, med spesiell vekt på prioriteringer i de første seks årene. Planarbeidet må se til NTP sitt langsiktige mål om et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. For næringslivet er transportsystemets kvalitet avgjørende for konkurransekraften.

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Formålet er å fremme en bærekraftig utvikling i hele landet med særskilt fokus på de fire områdene:

- Å skape et bærekraftig velferdssamfunn
- Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en
- forsvarlig ressursforvaltning
- Å skape et sosialt bærekraftig samfunn
- Å skape et trygt samfunn for alle

Føringene vil komme til anvendelse ved at planarbeidene må ha fokus på bl.a. bærekraft i både anleggsfasen og driftsfasen, klimavurderinger (klimagassutslipp) og trygge løsninger for alle trafikanter i både planområdet og influensområdet.

5.7 Regionale føringer

- Fylkesplan for Møre og Romsdal 2025-2028

Fylkesplanen er den overordnede planen for samfunnsutvikling i Møre og Romsdal. Planen skal gi fylkeskommunen, kommunale og regionale styresmakter, næringsliv, institusjoner og

organisasjoner i fylket et prioriterings- og beslutningsgrunnlag. Planen skal også bidra til godt samarbeid og samhandling i fylket.

Møre og Romsdal har satt seg fire langsiktige utviklingsmål:

1. Møre og Romsdal skal være god på regionbygging og samarbeid
2. Møre og Romsdal skal være pådriver for å løse klima- og miljøutfordringene
3. Møre og Romsdal skal være et attraktivt og inkluderende fylke der folk velger å bo
4. Møre og Romsdal skal ha et internasjonalt konkurransedyktig næringsliv og en innovativ offentlig sektor

Under det fjerde langsiktige utviklingsmålet er to av underpunktene at «Møre og Romsdal skal ha eit arbeids- og næringsliv med auka innovasjonstakt, som lukkast med det grøne skiftet, utnyttar lokale fortrinn og dei teknologiske moglegheitene» og «Møre og Romsdal skal ha eit transportsystem både på land, luft og sjø, som er trygt, smart og miljøvennleg, og er tilpassa innbyggjarane og næringslivet sine behov så langt som råd».

Fylkesplanen vil komme til anvendelse i vurdering av om prosjektet er med til å oppfylle de målene som er satt for fylket. Innledningsvis er det de fremhevede målene som er nevnt over som anses som mest relevante i denne sammenhengen.

- Fylkesstrategi for klima miljø og energi 2023-2026

Planen tar for seg hvordan man i Møre og Romsdal skal redusere utslipp av klimagasser, hvordan energibruken kan bli mer effektiv og med mer fornybar energi, og hvordan vi kan tilpasse oss klimaendringene.

Retningslinjen legger føringer for reguleringsplanen ved vurdering av type og plassering av bygg og anlegg, og krav til utbyggingen når det gjelder energibruk, overvann etc.

Fylkesstrategi for attraktive byar og tettstader 2023 – 2026

Formålet med planen er å legge til rette for en fremtidsrettet utvikling av Møre og Romsdal fylke gjennom å fremme bærekraftig by- og tettstedsutvikling og styrke samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging i og mellom kommunene. Planen skal bidra til å styrke eksisterende by- og tettstedsenter, fremme effektiv arealbruk og legge til rette for miljø- og helsefremmende transportvalg. En av strategiene/målene i planen er kalt «*På vei mot ein samla Møreregion*». Her fokuseres det på at Ferjefri E39 og andre nye samferdselsprosjekt skaper grunnlag for større funksjonelle regioner. Effekten av dette skal brukes til å styrke eksisterende byer og tettsteder. Særlig viktig er det å utvikle kystaksen mellom regionsentrene som grunnlag for en samlet Møreregion.

Som en del av konsekvensutredningen skal det beskrives hvordan målene i regional delplan for attraktive byer og tettsteder ivaretas i den nye reguleringsplanen.

- Fylkesstrategi for samferdsel 2021-2024

Fylkesstrategi for samferdsel er en fireårig strategi, med tiårig tidshorison. I strategien beskrives samferdselsområdet som en viktig bidragsyter under verdiskapingsfylket. Samferdsel er et redskap som kan bidra til regional utvikling og verdiskaping, gjennom å knytte området sammen gjennom transportsystemet, og bidra til attraktiv utvikling. Videre pointeres det i strategien at næringslivet har behov for rask og forutsigbar framkomst av varer og tjenester, og

behovet til næringslivet skal bli tatt hensyn til ved planlegging og gjennomføring av tiltak på fylkesveg.

- PAKT

Plan for areal, klima og transport - PAKT - er en langsiktig strategiplan for bærekraftig vekst i Ålesundregionen. PAKT er utarbeidet av kommunene Ålesund, Sula og Giske i samarbeid med Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylkeskommune.

Den overordnede målsettingen med plansamarbeidet PAKT er å legge til rette for bærekraftig utvikling og en godt fungerende bo- og arbeidsmarkedsregion, ved å stimulere til en samfunnsutvikling som er klimavennlig, fremmer folkehelse, gir bedre trafikksikkerhet og legger til rette for gode byer og steder.

Aktuelle plantema fra PAKT:

- Senterstruktur
- Næringsareal og arbeidsplasser
- Transportsystem
- Natur, kulturmiljø og landskap
- Risiko, sårbarhet og klimatilpasning

Målsettinger i PAKT som er relevante å svare ut i planarbeidet:

1. Klimavennlig utbyggingsmønster og transportsystem

- Lokalisering av rett virksomhet på rett sted etter ABC prinsippet
- Tilrettelegging for effektiv og klimavennlig logistikk
- Ladeinfrastruktur og kapasitet i strømmettet
- Unngå utbygging i karbonrike områder

2. Bærekraftig og effektiv mobilitet

- Innfartsparkering for bil og sykkel
- Prioritere bussen i vegnettet
- Bruk av ny teknologi i mobilitetsinfrastruktur
- Attraktivt og trygt gangvegnett
- Universelt utformet infrastruktur

4. Bærekraftig forvaltning av blågrønne områder

- Utbygging i regionen skal ta hensyn til naturmangfold, drikkevann og andre naturressurser, viktige friluftsområder, kulturmiljø og kulturminner.
- Arealbruken skal legge til rette for grønne kvaliteter i nærområdene og god tilgang på sammenhengende natur- og friluftsområder.
- Grønn buffer mot flom

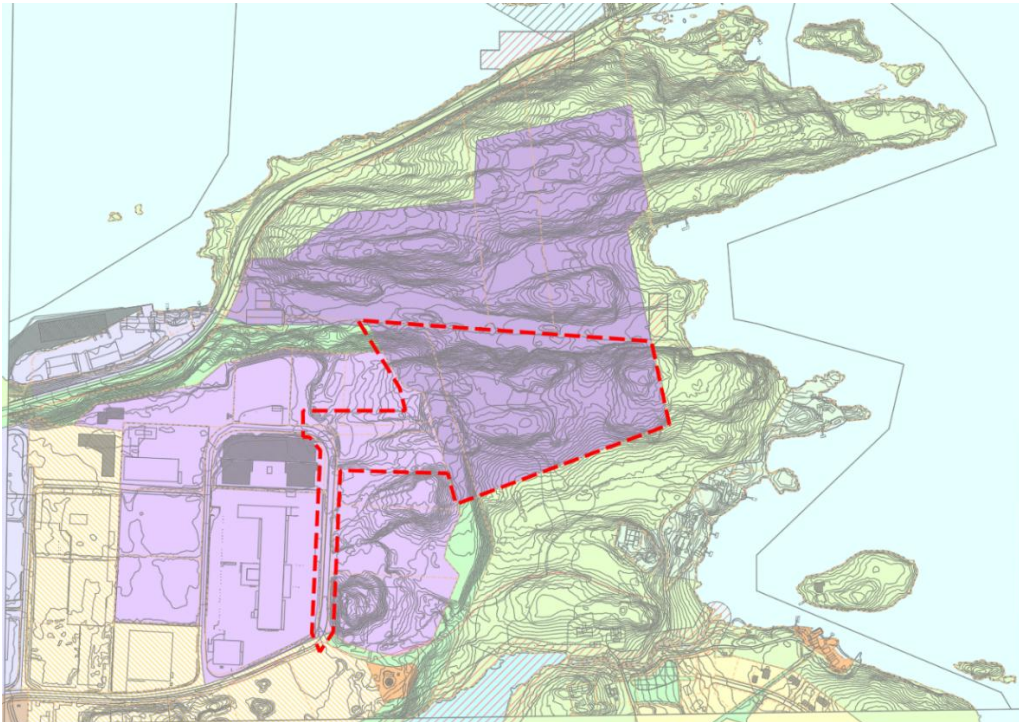
Digernesskiftet skiller seg fra andre senterstrukturområder som regionsenter, områdesenter og lokalsenter ved at det ikke er boligområder der. Digernesskiftet defineres i PAKT som et logistikknutepunkt. Videre står det om Digerneset at området har en sentral rolle knyttet til fornybar energi i transportsektoren sammen med andre store logistikkaktører. Det er lagt opp til at Digerneset utvikler seg videre uten boliger, i samsvar med gjeldende arealplaner.

6 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

6.1 Beliggenhet plangrense og adkomst

Planområdet ligger 25 km øst for Ålesund sentrum, i gamle Skodje kommune, like ved Skodjevika. Området har en strategisk beliggenhet som knutepunkt ved vegene E39 og fylkesveg 661, og med nærhet til Moa og bygdene Skodje, Vatne, Valle, Stette og Eidsvika for å nevne noen.

Digerneset næringspark er et 400 dekar stort område med byggeklare tomter.



Figur 9: Oversiktsbilde av Digerneset, planområdet viser med rød stiplet linje

Størrelsen på planområdet er ca. 81 daa. Plangrensen deler opp området BN1 i kommunedelplanen for Skodje. Dette har sin forklaring ved eierskapet til eiendommene og at det naturlige terrenget i nord går ned i et stort søkk like nord for plangrensen. Ålesund kommune har stilt krav om at det skal tilrettelegges for tilkomst til de deler av BN1 som ikke reguleres i denne prosessen. Tilkomsten vil da bli gjennom området som nå reguleres.

Adkomsten til planområdet går via toplanskryss på E39 og gjennom etablert næringsområde på Digerneset. Eksisterende vegsystem er dimensjonert for å ta høyde for utvidelsen av næringsområdet mot øst, som denne planen skal legge til rette for. Ålesund kommune har imidlertid påpekt i oppstartsmøtet at det må etableres fortau til planområdet, og det er derfor tatt med en smal korridor rett nord/sør for å regulere inn gang-/sykkelveg (det ble senere i prosessen bestemt at det stilles krav til gang- og sykkelveg på strekningen).



Figur 10: Illustrasjon av plangrensen

6.2 Utviklingen av Digerneset som et regionalt knutepunkt

Området bestod tidligere av stort sett urørt natur med skog, myr og knauser. Tidligere Skodje kommune (nå del av Ålesund kommune) ønsket etablering av et trafikknutepunkt med mulighet for lokalisering av logistikkjenester og handel av plasskrevende varer m.m. Siden starten på opparbeidingen av næringsområdet har antall bedrifter og tjenester på området vokst for hvert år og utviklet seg til et handelsområde innen både detaljhandel og handel med plasskrevende varer, samt logistikkvirksomheter, kontorer og lett industri.

6.3 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

I dag består planområdet av tilnærmet urørt utmark og et etablert vegsystem som skal omreguleres med tilrettelegging av sammenhengende gang-/sykkelveg mot kollektivterminalen. Tilliggende område er etablerte næringsstomter med hovedvekt på forretning, kontor og virksomheter innen logistikk. På tilgrensede areal i nord er det bygget en energistasjon rettet mot tyngre kjøretøy der man har etablert energigivnlige drivstoffkilder som biogass og elektrisitet. I tillegg er det bygd en vaskehall for storbiler, samt at det er satt av areal til hvileplass for tungtransporten.

6.4 Landskap

Planområdet ligger 25 km øst for Ålesund sentrum, i gamle Skodje kommune like ved Skodjevika, og tilhører landskapsregionen Ytre fjordbygder på vestlandet. Regionen strekker seg fra Ryfylket i sør til Romsdalsfjorden i nord. Typisk for regionen er et åpent landskap med blant annet vide fjordstrek og ofte en lavere horisont mot vest. Landskapet er ofte preget av storskåret mosaikk av landformer, dvs veksling mellom ulike åsformer, storkupert hei, godt avrunda paleiske fjellformer og mindre strandflater fragmentert. Planområdet har de typiske trekkene for regionen med varierte åsformer.

Planområdet grenser i vest mot eksisterende næringsareal og planområdet skal utvikles til næring som er typisk i området. Østlige del av planområdet ligger på et småknudrete landskap med skog. I nord er området avgrenset av en bratt skrent ned mot et dalsøkk.

I planområdet er vegetasjon dominert av næringsfattige lyngdominerte bjørke- og furuskoger.

Det åpne kystlandskapet er sårbart for inngrep. Når de småkuperte arealene blir planert over store flater blir de synlige i terreng fra mange steder. Fjernvirkning for Skodjebuene, Skodjebygda og Vallebygda/Kallarhaugen samt Jensvika er illustrert og vist i denne planomtalen og som vedlegg.

6.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen kjente kulturminner registrert i området. Møre og Romsdal fylkeskommune har ved varsel om oppstart av planarbeid ikke stilt krav til kulturminneundersøkelser. Standard tekst angående kulturminner er innarbeidet i planbestemmelsene.

6.6 Naturverdier

Det er ingen registrerte viktige artsforekomster eller naturtyper innenfor planområdet. Konsekvenser for artsforekomster som er registrert i nærheten til området er undersøkt.

Standard vurdering etter naturmangfoldloven er utført, samt vurdering av påvirkning på eventuelle drikkevannskilder (etter Vannforskriften). Planprogrammet setter i tillegg krav om kartlegging av fremmede uønskede arter.

Det er utført konsekvensutredning for naturmangfold se vedlegg 1 og kap. 8.1.

6.7 Barns interesser

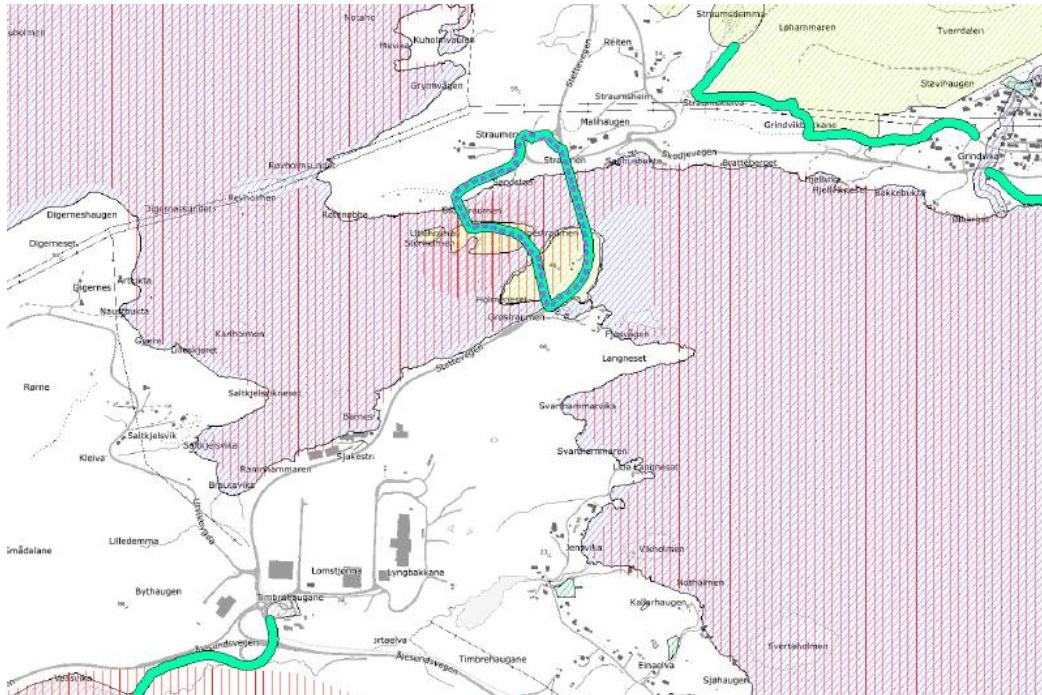
Dagens område har ingen kjent bruk av barn- og unge. Kommunen har ikke barnetråkkregistreringer i området og ønsker at dette blir utført i forbindelse med planarbeidene, minimum for Valle skole. Planprogrammet stiller krav om reell medvirkning fra barn- og unge, hvordan dette er løst beskrives nærmere under «planens virkninger».

Det er barneskoler i bygdene Valle, Stette (privat) og Skodje som er de nærmeste til planområdet. Ungdomsskolen i området ligger i Skodje. Det er opplyst at det er barn og unge som ankommer Digernesområdet til fots og på sykkel. Myke trafikanter fra Valle-området har mulighet for å komme seg til Digernesområdet via gang- og sykkelveg. I dag mangler trygg, sammenhengende gang- og sykkelveg fra Skodjesiden og mot Digerneset. I planarbeidene vil en se på muligheten for tilrettelegging av en fremtidig tursti/sykkelsti som kan være en alternativ/supplerende tilkomst til Digerneset frem til det etableres gang- og sykkelveg langs fylkesvegen.

6.8 Friluftsliv

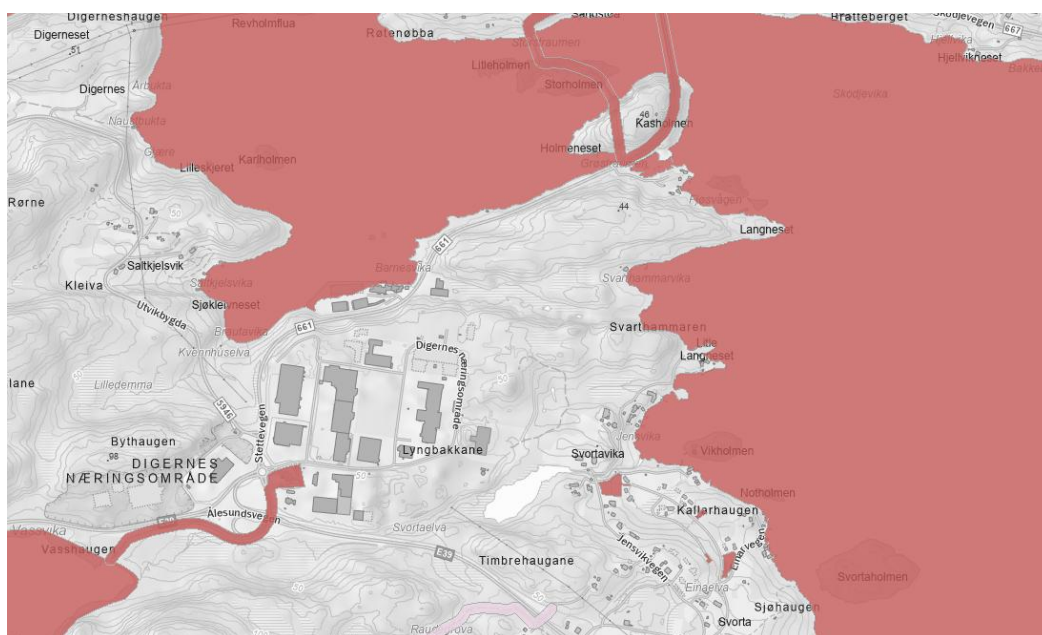
Det er ingen registrerte frilufts- eller nærmiljøinteresser i planområdet, jf. barnetråkk og kommunedelplan sitt temakart 1: Viktige friluftsinteresser.

Imidlertid er det stor friluftslivsaktivitet i strandsona og i Skodjevika (fiske, båtliv og rekreasjon). Strandsonen er derfor kartlagt og verdsatt som svært viktig friluftslivsområde, jf. kartlegging av friluftslivsområde i regi av Skodje kommune 2018/2019.



Figur 11: Temakart friluftsinteresser utarbeidet i forbindelse med kommuneplanen for Skodje

Temakart viser ingen registrerte friluftsområder i eller i tilknytning til planområdet. Det er imidlertid en stor andel registrert friluftslivsaktivitet i områdene rundt Digerneset.



Figur 12: Kartlagte friluftsområder. Kilde: Naturbase.no

6.9 Landbruk

Det er ingen landbruksfaglige interesser i området. Større deler er kartlagt som skog-impediment (område som ikke egner seg til dyrking eller skogproduksjon). Temaet vurderes ikke videre.

6.10 Trafikkforhold

Vegnettet inne på Digernes næringspark har blitt gradvis utbygget etter hvert som nye virksomheter har blitt etablert på nye tomter. Eneste tilkomst til næringsområdet er via rundkjøring på fv. 661/E39. Internt vegsystem har god vegstandard med tanke på bredde og dekke, typisk tilpasset mye storbiltrafikk. Fartsgrensen inne på næringsområdet er 50 km/t, trafikkmengden inne på området er noe usikker, det finnes ikke eksakte målinger på ÅDT på internvegssystemet. Tidligere trafikkvurderinger har anslått en høy trafikkmengde på næringsområdet ved full utbygging og kapasitetsberegnet rundkjøringen ut fra dette. Det er utført en ny trafikkvurdering i forbindelse med utvidelsen av næringsområdet og virkninger av økt trafikk i rundkjøring og på internvegssystem.

Inne på næringsområdet er det ikke registrert politirapporterte trafikkulykker. Fra og med 2013 er det i kryssområdet registrert 2 utforkjøringsulykker i avrampene på E39, og 5 ulykker i rundkjøringa.

I dag er det etablert gang- og sykkelveg østover fra kollektivpunkt til sørgrensa for planområdet. Fra kryssområdet/rundkjøringen i vest er det forbindelse med gang- og sykkelveg i retning Svorta (langs E39), og en forbindelse til kryss fv. 661/5946. Sørvest i området er det bussholdeplass og innfartsparkering tilknyttet gang- og sykkelvegnettet.

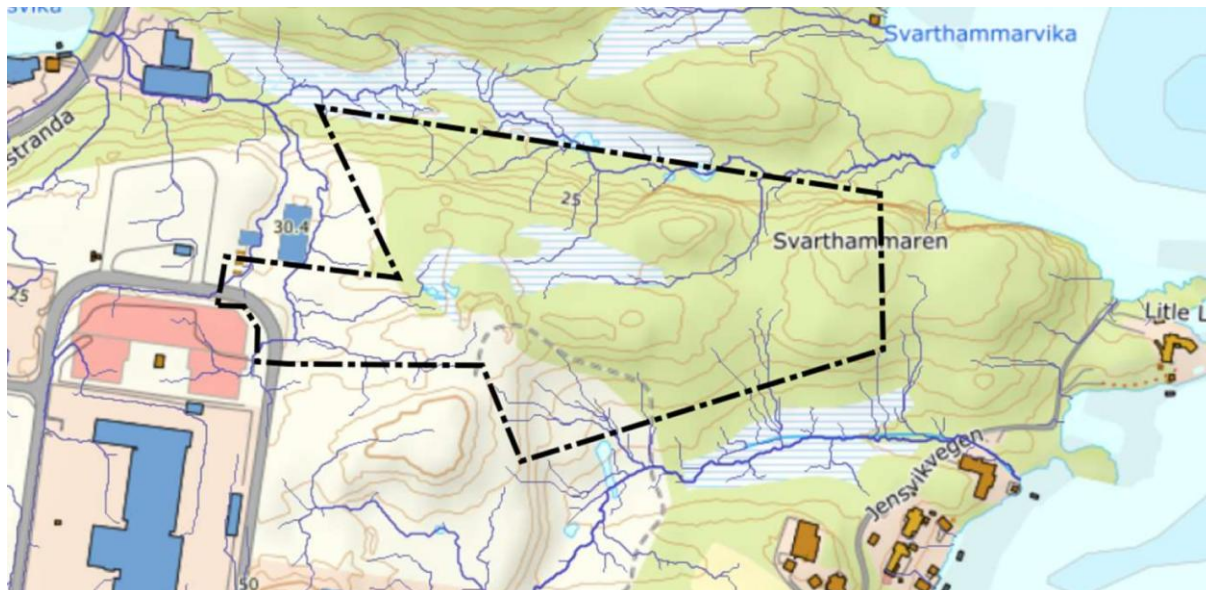


Figur 13: flyfoto med illustrasjon av gang- og sykkelveger

6.11 Universell tilgjengelighet

Prinsippet om universell tilgjengelighet på utearealer er lagt til grunn for hele området. Det er etablert flere gangfelt med nedsenket kantstein og oppmerking. Hele næringsområdet er relativt flatt og en anser ikke stigning/fall til å være et hinder for tilgjengeligheten for alle.

6.12 Teknisk infrastruktur



Figur 14: oversikt over planområdet (illustrasjon av plangrense ikke korrekt)

Overvann

Det er kun overvann som skapes på prosjektområdet som håndteres på området. Overvann som skapes sør på prosjektområdet føres til en mindre bekk sør-øst for tomte via naturlige vannveier.

Fra næringsområdet er det tilrettelagt overvannsledning, OV 630 PP, som føres til sjø i Barnesvika nordvest for prosjektområde, vist på Figur 15.

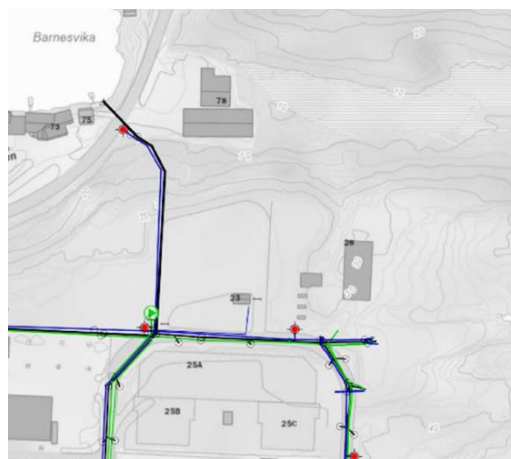
Vann

Vannledningene i området er etablert med ringstruktur som sikrer robust tosidig vannforsyning.

Næringsområdet Digerneset øst blir forsynt med tilstrekkelig slukkevann via etablert brannpumpe og tilhørende basseng sør for prosjektområdet. Det er tilrettelagt en kommunal vannledning, VL DN225 PVC, med stikk til prosjektområdet for videre tilkobling til Digerneset Næringspark felt BN1.

Spillvann

Både spillvann ført via pumpeledning og selvfallsledning ender opp i spillvannskum 157467 sør for prosjektområdet. Spillvannet føres deretter videre til silanlegget Håhjem via kommunale pumpestasjoner på Jensvika og Valle. Det er ukjent om pumpestasjonene på Jensvika og Valle har tilstrekkelig kapasitet til å håndtere mengdene som følger med utbyggingen. Renseanlegget på Håhjem har per i dag ikke godkjent utslippstillatelse og det planlegges å utbedre renseanlegget i løpet av 2024/2025. Godkjent utslippstillatelse må ligge til grunn før oppstart av utbygging av Digerneset Næringspark BN1, og stilles som rekkefølgekrav.



Figur 15: oversikt over ledningsnett for m.a. overvann

6.13 Grunnforhold og skredfare

Fare for områdeskred: Deler av tiltaksområdet ligger innenfor aktsomhetsområder for marin leire, som gjør at det må gjøres en vurdering av grunnforholdene og områdeskredfare av geoteknisk fagkyndig. Deler av tiltaksområdet er også brattere enn 1:20, og kan derfor mulig inngå i et løsneområde for skred.

Fare for ras: NVEs aktsomhetskart for skred viser potensielle områder innenfor plangrensen som kan være utsatt for snøskred og steinsprang. Det er utført en vurdering av reell fare for skred i planområdet.

6.14 Støyforhold

Det foreligger svært begrenset info om støysituasjonen fra dagens næringsområde. Basert på informasjon om dagens virksomheter forventes det at støybidrag fra næringsområdet til boligbebyggelsen i øst er svært begrenset / fraværende. Det vil si at potensielle støyende hendelser er knyttet til varemottak / lossing av varer dersom dette eventuelt foregår på natt. Det er likevel rimelig å anta at støybidrag fra E39 / E136 er dimensjonerende med hensyn på boligfeltet øst for planområdet.

6.15 Luftforurensing

Ifølge nærmeste målestasjon i Tennfjorden er luftforurensningen på grønt nivå (lite) for Digerneset og området rundt. Kilde: luftkvalitet.miljodirektoratet.no

6.16 Risiko- og sårbarhet

Sjekklisten fra Statsforvalteren angående ROS-tema er gjennomgått for å avdekke eventuell risiko knyttet til planendringen. Tema som må undersøkes ytterligere er tatt videre til en detaljert risiko- og sårbarhetsvurdering.

7 Beskrivelse av planforslaget

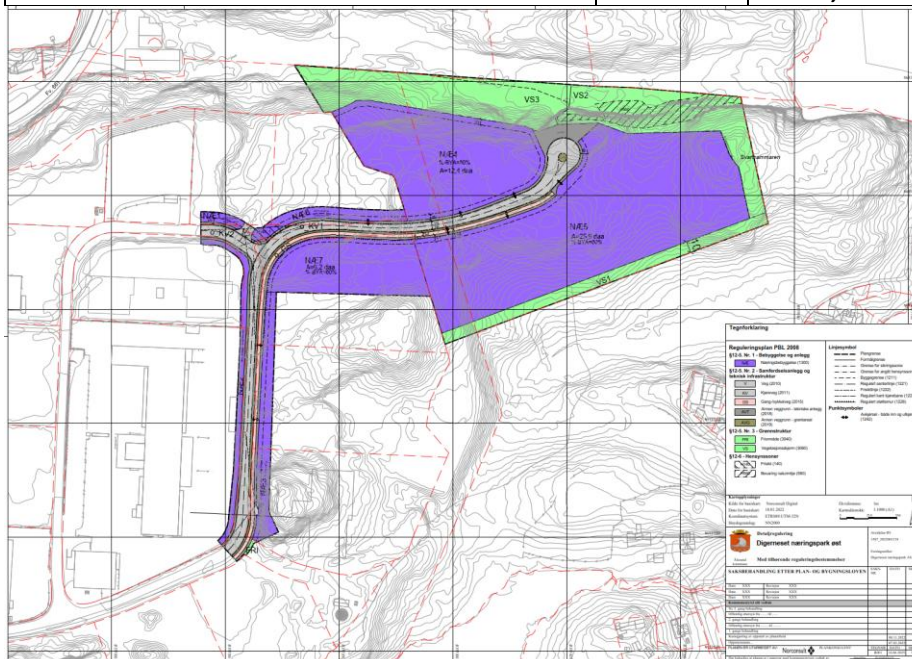
7.1 Planlagt arealbruk

Tilsvarende arealbruk som tilliggende næringsarealer er planlagt videreført med tilhørende gang- og sykkelveg, vegetasjonsbelte, parkering og veganlegg m.m. på eiendom 531/176 og 531/100. Det skal legges til rette for bygging av flere næringsbygg. Bygningstype og størrelse skal harmonere med bygningene på naboarealene.

7.1.1 Reguleringsformål

Arealformål (§12-5)	Sosi-kode	Beteg-nelse	Areal i daa
Næringsbebyggelse	1300	NÆ	50,3
Veg	2010	V	0,2
Kjøreveg	2011	KV	6,1
Gang- og sykkelveg	2012	FO	1,6
Annen veggrunn-tekniske anlegg	2018	AVT	3,1
Annen veggrunn-grøntareal	2019	AVG	0,8
Friområde	3040	FRI	0,05
Vegetasjonsskjerm	3060	VS	17,4
SUM daa			79,6

Hensynssone (§12-6)	Sosi-kode	Areal i daa
Frisikt	140	0,3
Bevaring naturmiljø	560	2,3
SUM daa		2,5



Figur 16 foreslått planløsning

7.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

7.2.1 §12-5. Nr. 1 Bebyggelse og anlegg

Næringsbebyggelse (NÆ)

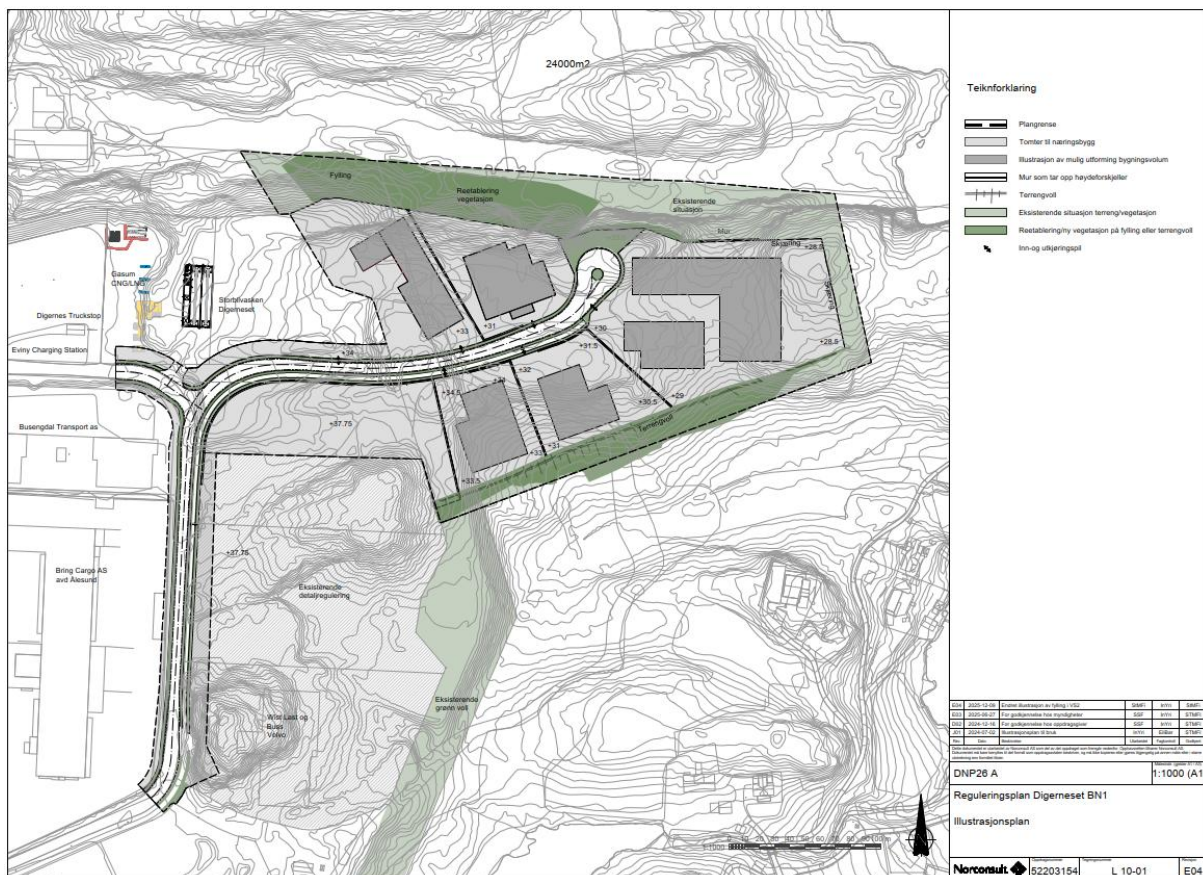
Areal for næringsbebyggelse legges til som en utvidelse av eksisterende næringsbebyggelse på Digerneset. Av de 50,3 daa som er avsatt til næringsbebyggelse i ny plan er det ca. 38 daa som ikke allerede er detaljregulert til dette formålet, fordelt på områdene NÆ4 og NÆ5.

Innenfor formålet er det tillatt å etablere «lette» industrivirksomheter som ikke medfører støy eller andre forurensningsproblemer, og kontorfunksjoner tilknyttet de ulike virksomhetene. Det er i tillegg tillatt å føre opp bygninger med rene lagerfunksjoner og rene logistikkfunksjoner som transportvirksomhet og lagervirksomhet i forbindelse med transport.

På området er det også tillatt å bygge garasjeanlegg som omfatter virksomheter som driver med service og verkstedtjenester for biler, lastebiler, busser o.l.

Det stilles krav i bestemmelsene til at utelagring skal skje på en ryddig og tiltalende måte, og at plan for utelagring skal vises i situasjonsplan ved byggesøknad.

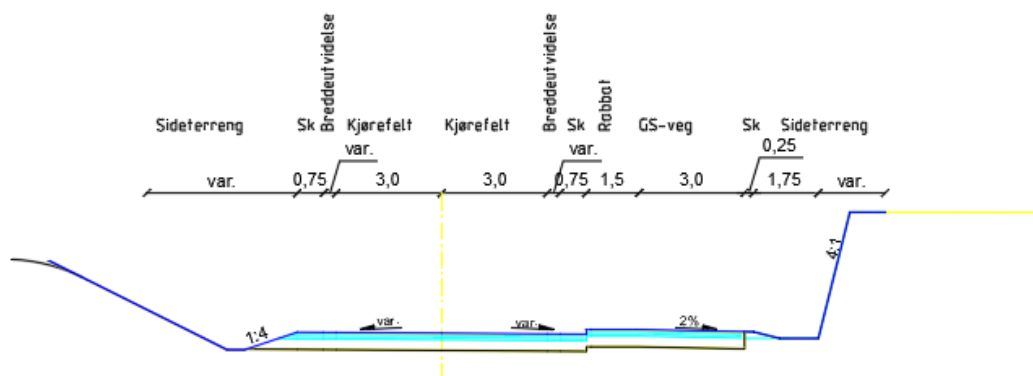
Illustrasjonsplan under viser hvordan området kan deles inn i næringstomter som trappes nedover i terrenget, samt et utbyggingsvolum som svarer til ca. 60% når man regner bygningsmasse og parkering sammen. En utnyttelse på opp mot 60% vil være nødvendig for å utnytte området på en areal- og kostnadseffektiv måte. Tilgrensende planer har en utnyttelsesgrad på 40%, men har samtidig bestemmelser om at parkering ikke skal inngå i beregningen. Det nye planforslaget følger TEK 17, kapittel 5 angående beregning av grunnlaget for utregning av utnyttelsesgraden.



Figur 17 illustrasjonsplan som viser mulighet for inndeling av tomter, bebyggelse og nedtrapping av terreng

7.2.2 §12-5. Nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Det etableres kjøreveg i samsvar med veg- og gatenormen til Ålesund kommune, dimensjonert for modulvogntog. Det etableres en 1,5m rabatt på østsiden som skiller kjørebanelen fra gang- og sykkelvegen. Se normalprofil under for eksempel på bredder. Profilet er ulikt gjennom planen grunnet varierende breddeutvidelse. Kommunen har stilt krav til kantstein på begge sider av rabatten, men på innsiden mot gang- og sykkelveg kan den stå i «flush», altså i plan med rabatt og gang- og sykkelveg. Kommunen har samtidig godkjent at rabatten etableres med 1,5m bredde i samsvar med Vegvesenet sine vegnormaler, selv om Ålesund kommune sin vegnorm sier at rabatten i utgangspunktet skal være 3 m bred. Gang- og sykkelveg etableres med 3m bredde. Annen veggrunn er definert med en fast bredde på 2 m utenfor formålsgrensen til kjøreveg og gang- og sykkelveg, dette med bakgrunn i vegnormen til kommunen og krav til 2 m bredde utenfor samferdselsanlegg. Kommunen skal ta over veganlegget etter avtale med utbygger, og drifte det som et offentlig veganlegg.



Figur 18 normalprofil av kjøreveg

Støttemur som vist i normalprofilen over er prosjektert og etablert fra ca. profil 240-450. Prosjekteringsnotatet følger som vedlegg til planen.

7.2.3 §12-5. Nr. 3 Grønnstruktur

Vegetasjonsskjerm

Det er satt av 17,4 daa til vegetasjonsskjerm rundt næringsarealet mot sør, øst og nord. Vegetasjonsskjermene skal fungere som en buffersone mot de omkringliggende områdene og inngår i næringsarealet vist i kommuneplanen. Områdene avsatt til vegetasjonsskjerm skal i størst mulig grad beholde sitt naturlige preg. Inngrep i disse områdene skal jordslås med stedege masser og plantes til med stedegen vegetasjon slik at man får en naturlig gjengroing, og det skal legges vekt på å få naturlige overganger mot eksisterende terreng. Ved fjellskjæringer høyere enn 1 meter er det krav om at det skal settes opp sikringsgjerde.

Vegetasjonsskjermene er delt i tre områder, VS1, VS2 og VS3.

VS1

VS1 er vegetasjonsskjerm mot sør og skal være minimum 10 meter bred i samsvar med plankartet og krav i kommunedelplanen for Skodje. Den skal fungere som en visuell avgrensning slik at næringsbygg blir mindre eksponert mot omgivelsene i sør, som Jensvika og Kallarhauget. Vegetasjonsskjermen skal utformes som en jordvoll med topp på minimum 2 meter over bakkenivå, med utgangspunkt i etablert høyde på næringstomta. Fyllingsutslag skal i utgangspunktet holde seg innenfor plangrensen, men på grunn av usikre terrengdata er det ikke lagt

vekt på at grovprosjektering viser noen fyllingsutslag ut over plangrensen, ytterlige detaljprosjektering er uansett nødvendig før utbygging.

Det skal benyttes egnede vekstmasser med tilstrekkelig dybde for etablering av trevegetasjon-blandingsskog bar/løv. Det er ikke tillatt med snauhogst, men området kan skjøttes på en slik måte at det alltid har skjermingseffekt.

Det er ellers ikke tillatt med tekniske inngrep.

VS2

VS2 rammer inn nord- og østsiden av planområdet. Innenfor området er det ikke tillatt å etablere fyllinger og skjæringer.

Innenfor området er det gjort funn av boreonemoral regnskog, og et område på 2,3 daa blir derfor omfattet av hensynssone for bevaring av naturmiljø (H560). Innenfor hensynssonen er det sterke begrensninger for tiltak.

VS3

Det er tillatt å etablere sti for myke trafikanter gjennom VS3, og som knytter seg til planlagt gang- og sykkelveg (o_GS) og eksisterende gang- og sykkelveg nord for planområdet, ved Skodjebruene. Se kap. 7.9.2 for skisse over mulig trasé for tursti. I VS3 planlegges en større fylling for å gi god arealutnyttelse på NÆ4, fyllingen må etableres innenfor byggegrensen i plankartet. Den må i tillegg detaljprosjekteres og stabilitetsberegnes før den kan etableres, dette er sikret i planbestemmelsene i tillegg til krav om utforming/revegetering m.m. Fyllingen vil sørge for at det er mulig å etablere nevnte tursti med en fornuftig stigning, i tillegg skal den benyttes som grunnlag for fremtidig vegføring ved utvidelse til den nordlige delen av BN1-A. Fyllingen er en videreføring av fylling langs hele nordsiden av eksisterende næringsområde på Digerneset, og den ligger innenfor formål avsatt til næring i kommunedelplanen for Skodje.

Friområde

Et mindre areal er avsatt til friområde, dette er en del av et større areal med friluftsmål i tilgrensende plan 1529R47D.

7.3 Bebyggelsens plassering og utforming

7.3.1 Bebyggelsens høyde og utforming

Det legges til rette for bygging av flere næringsbygg. Det er tenkt at bygningstype og størrelse skal harmonere med bygningene på naboarealene, og ikke skape store fjernvirkninger mot naboene i nord, sør og øst.

Det stilles krav i bestemmelsene om at byggehøyder ikke skal overstige 12,0 meter. Det er tillatt at mindre deler av bygningene, begrenset til maks 20%, kan ha byggehøyde på inntil 16,0 meter. Gesims- og mønehøyde skal beregnes i henhold til TEK §§ 5.9 og 6.2, i forhold til gjennomsnittlig planert terreng.

Bebyggelse skal prosjekteres og utføres slik at den får en god arkitektonisk utforming i samsvar med sin funksjon, og at den innehar gode visuelle kvaliteter både i seg selv (form og materialbruk) og i forhold til dets funksjon og dets bygde og naturlige omgivelser og plassering. På næringsarealet skal bygninger i tillegg være fullverdige og permanente, og skal ikke ha preg av midlertidige løsninger som brakker, plasthaller og lignende.

7.3.2 Grad av utnyttelse

Grad av utnyttelse for byggeområdene er oppgitt i maks %BYA og er for nye næringsområdene satt til maks 60% BYA. Mindre næringsområder som er del av eksisterende planer, har i hovedsak fått videreført 40% BYA. Parkering på bakkenivå regnes med i utregningen.

7.3.3 Antall m² næringsarealer

Planen setter av ca. 38 daa til ny næringsbebyggelse, totalt ca. 50 daa i planområdet (deler av det er allerede regulert til næring). Av dette er maks bebygd areal 60%, som tilsvarer i underkant av 30daa (inkludert parkering på bakkenivå) ved maks utbygelse.

7.4 **Parkering**

Parkering løses internt på næringsarealene. Det er tatt utgangspunkt i Kommunedelplan for Ålesund 2016 – 2028 for utarbeidelse av bestemmelser knyttet til parkering. Det stilles krav til at det skal opparbeides minst 1 p-plass per 100 m² for næringsareal. I tillegg kommer lasteareal for vare- og lastebiler. Biloppstillingsplasser reservert for bevegelsehemmede skal utgjøre 10 % av de første hundre og deretter 5 % for de neste. Det skal etableres ladestasjoner for elbil i tilknytning nye næringsbygg.

Sykkelparkering

Oppstillingsplass for sykler avsettes på egen tomt eller på fellesareal for flere tomter. Virksomheter skal ha lett tilgjengelige sykkelplasser for besøkende nær inngangspartiene. Sykkelparkering kan anlegges i kjeller, på terreng eller i felles bod.

Det stilles krav til at næringsareal skal ha sykkelparkering minst 1 per 250m² BRA. I kommunedelplan for Ålesund 2016-2028 stilles det krav til 1 per 150m² BRA sykkelparkering for kontor og forretning. Det stilles ikke krav til sykkelparkering for øvrige funksjoner som tillates på næringsarealet, og det er derfor valgt et noe høyere bruksareal for denne planen.

7.5 **Løsninger for energi**

Digernes Næringspark har en strategi om å utnytte takflatene i næringsparken til solenergi, og utveksle energi mellom byggene og til en eventuell batteribank. Dette kan bidra til å øke strømkapasiteten i parken, gi byggene bedre energikarakter og mer forutsigbare strømutfgifter for leietakerne. Dagens regelverk er ikke tilpasset et slikt samordnet energisystem da det ikke åpner for å utveksle strøm mellom ulike organisasjonsnummer eller gårds- og bruksnummer. Myndighetene jobber med å tilpasse regelverket.

7.6 **Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett**

Det foreslås å føre hovedtraseen fra eksisterende tilrettelagt vann-, spillvann- og pumpeledning ved eksisterende vannkum 159828 og spillvannskum 159798 til enden av prosjektområdet langs planlagt gang- og sykkelveg. Endepunkt for foreslått VA-trase tilrettelegges for videre utbygging av den nordlige delen av BN1. Endepunkt for foreslått VA-trase for prosjektområde er plassert i enden av planlagt vei. For utvidelse av planområdet mot nord må det

legges til rette for at VA-traseen videreføres langs ny veitrase ned til den nordlige delen, som vil ligge på en lavere høyde enn det gjeldende prosjektområde.

Vann

Hovedtraseen videreføres fra tilrettelagt vannledning langs planlagt vei. Det tilrettelegges for eventuell bruk av sprinkelanlegg med stikkledninger tilknyttet foreslåtte private vannkummer.

For å oppnå tilstrekkelig brannvannsdekning foreslås det å etablere rundt 3 nye brannhydranter, avhengig av plassering av bygg og hovedangrepsveier. Tilstrekkelig slukkevannskapasitet er sikret via brannpumpe og tilhørende basseng på Digerneset øst. I tillegg planlegges det å etablere felles høydebasseng på Digernes vest som vil øke leveringssikkerheten.

Spillvann

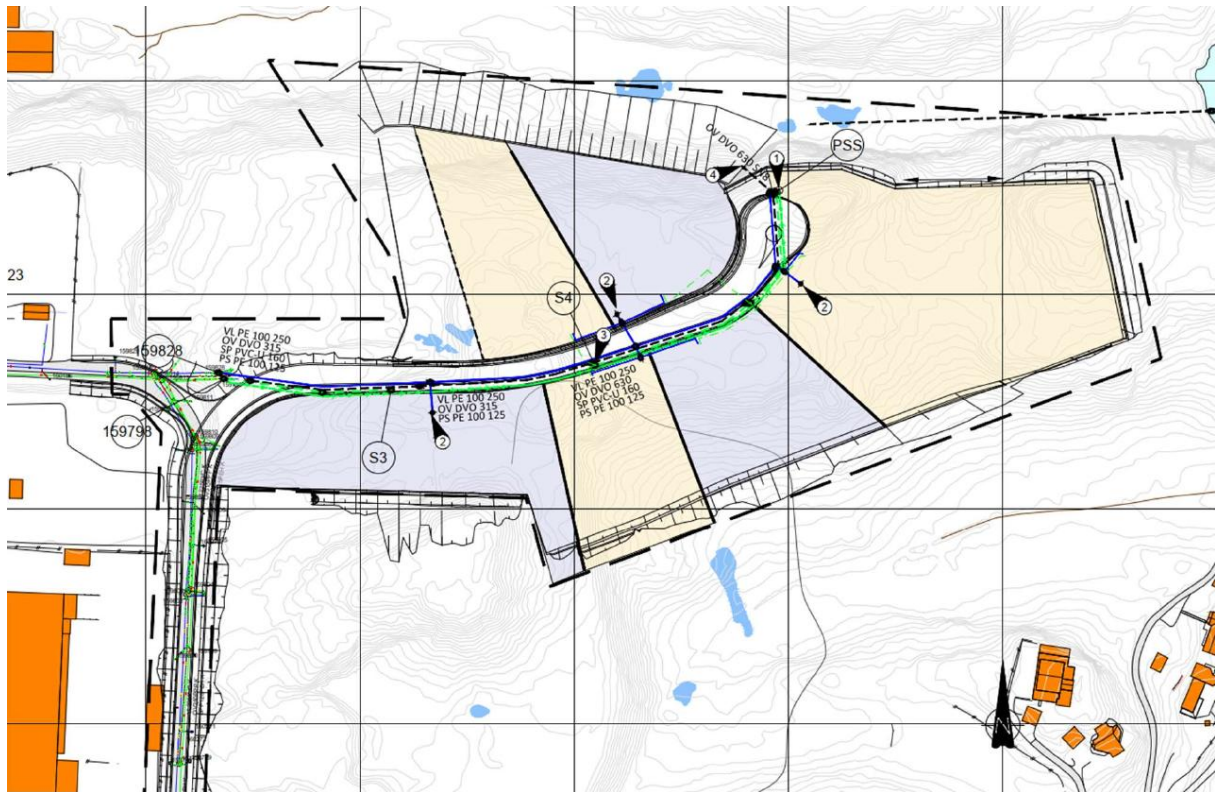
Det foreslås å tilknytte næringsbyggene som ligger tilstrekkelig høyt til eksisterende kum 159798. Spillvannskum S3 er planlagt som høyeste punkt på nytt ledningsanlegg og har fall til eksisterende spillvannsledning. Næringslokalene som blir liggende for lavt til å kunne kobles på S3 med selvføll, kobles på foreslått spillvannskum S4. Fra S4 planlegges det å etablere spillvannsledning, SP 160 PVC, med fall mot øst og som vil føre avløpet til ny pumpestasjon, PSS. Pumpestasjonen foreslås etablert øst på tomte, i enden av planlagt vei og VA-trase. For å unngå unødvendig belastning på eksisterende pumpestasjon 157523, foreslås det å pumpe avløpsvannet til spillvannskum 159785 via foreslått pumpeledning PS 125 PE100, til eksisterende pumpeledning, SPP 125 PEH. For fremtidig utvidelse av næringsparken i nord, skal det være mulig å flytte pumpestasjonen ned til lavestliggende punkt for nytt felt og å videreføre foreslått selvføllsledning og pumpeledning til ny plassering av pumpestasjon. Pumpestasjon med tilhørende fundament og pumpeump bør derfor utformes slik at den kan flyttes ved senere anledning.

Det er informert om at renseanlegget på Håheim per i dag ikke har kapasitet til å ta imot avløpsvannet fra ny utbygging. Det stilles som rekkefølgekrav at renseanlegget på Håheim (eller annet kommunalt anlegg) må ha godkjent utslippstillatelse før avløpsnettets tilkobles ny utbygging.

Forslag til bærekraftige rør- og grøftevalg

Det anbefales, i samråd med geotekniker, å vurdere om stedlige masser er egnet for gjenbruk til omfylling av grøfter. For å benytte stedlige masser må det avklares at krav til kornstørrelse og komprimering kan oppnås, i henhold til VA-norm for Ålesund kommune.

Flere leverandører tilbyr fossilfrie PVC, PP og PE-rør. Disse rørene leveres med 30%, 60% eller 100% fossilfritt råmateriale. Fossilfrie rør har de samme egenskapene som tradisjonelle rør, og prosjekteres, monteres og driftes på tradisjonelt vis.



Figur 19 Utklipp av plantegning for VAO, GH020-E01

Overvann

Å bygge ut tilnærmet urørt natur til næringsområde vil øke mengden overflatevann betraktelig. I tråd med tretrinnsstrategien, anbefales det å benytte blågrønne overvannstiltak i størst mulig grad for å håndtere mengdene. I tillegg foreslås det å etablere overvannsledninger for å få unna mengdene ved store nedbørshendelser. For å unngå å belaste eksisterende kommunal overvannsledning foreslås det å føre overvannet direkte til sjø ved fremtidig utbygging, istedenfor til eksisterende, kommunal overvannsledning.

Forslag til lokale overvannstiltak:

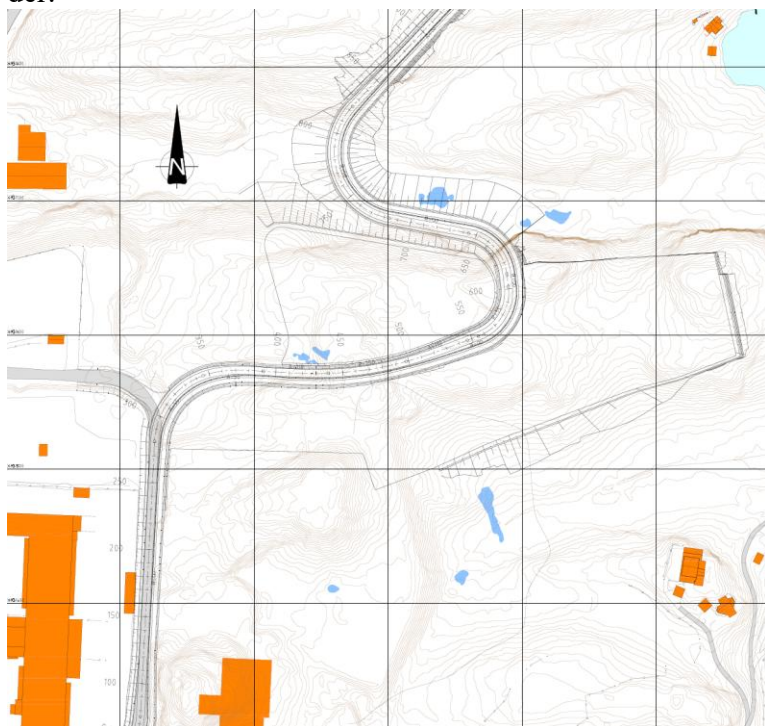
1. Infiltrasjonssandfang
2. Grønne tak
3. Vadi
4. Forsenking i terrenget (åpent, tørt fordrøyningsbasseng)
5. Permeable dekker

VA-anlegget skal prosjekteres og bygges etter Ålesund kommune sin VA-norm for kommunal overtakelse. For utfyllende informasjon se vedlegg 4A og 4B VA rammeplan og situasjonsplan.

7.7 Trafikkløsning

Vegen som blir regulert vil fjerne dagens t-kryss ved innkjøring til energistasjonen og omgjøre vegen i planområdet til hovedprioritet. Det vil si at man kan kjøre til tomtene i planområdet uten å trafikkere kryss. Det planlegges etablert nytt kryss i svingen ved energistasjonen.

I enden av planområdet vil det etableres rundkjøring som fungerer som snuplass. Om den nordlige delen av BN1-A bygges ut på et senere tidspunkt kan man fjerne snuplassen og regulere/etablere en sammenhengende kjøreveg til neste byggetrinn. Dette illustreres i skissen under.



Figur 20: skisse av mulig vegløsning ved utvidelse av næringsareal nordover

7.7.1 Kjøreatkomst

Området har tilkomst via eksisterende næringsområde med offentlig kjøreveg. Hele næringsområdet er knyttet til fv. 661 og E39 som møtes i rundkjøring like ved innkjøring til næringsområdet. Dette er eneste kjørbare tilkomst til området. Det er utført en trafikkvurdering for å undersøke om vegnettet og rundkjøringen har kapasitet til den utvidede trafikkmengden som planforslaget legger opp til. Trafikkvurderingen fastsetter at planforslaget ikke vil overbelaste vegnettet og rundkjøringen. Se vedlegg for fullstendig vurdering.

7.7.2 Varelevering

Lasteareal for vare- og lastebiler løses internt på næringsarealene. Dette kommer i tillegg til krav om parkeringsdekning.

7.7.3 Tilgjengelighet for gående og syklende

Det etableres gang- og sykkelveg gjennom hele planområdets lengde, slik at alle nye nærings- tomter har trygg tilkomst for mange trafikanter.

7.8 **Universell utforming**

Prinsippet om universell tilgjengelighet på utearealer er lagt til grunn for hele planområdet. Det er etablert flere gangfelt med nedsenket kantstein og oppmerking. Hele næringsområdet er relativt flatt og en anser ikke stigning/fall til å være et hinder for tilgjengeligheten for alle. Ved framtidig utvikling av BN1A er utvidelsen av vegen prosjektert slik at gang- og sykkelveg ikke har mer enn 5% stigning for å tilfredsstille krav til universell utforming.

Byggeteknisk forskrift stiller ellers krav til at blant annet at byggverk for publikum og arbeidsbygninger skal være universelt utformet, med mindre byggverket eller deler av

byggverket etter sin funksjon er uegnet for personer med funksjonsnedsettelse. I tillegg skal uteareal for allmennheten og i tilknytning til arbeidsbygninger og byggverk for publikum være universelt utformet.

7.9 Uteområde (miljøplan/utomhus).

7.9.1 Næringsareal:

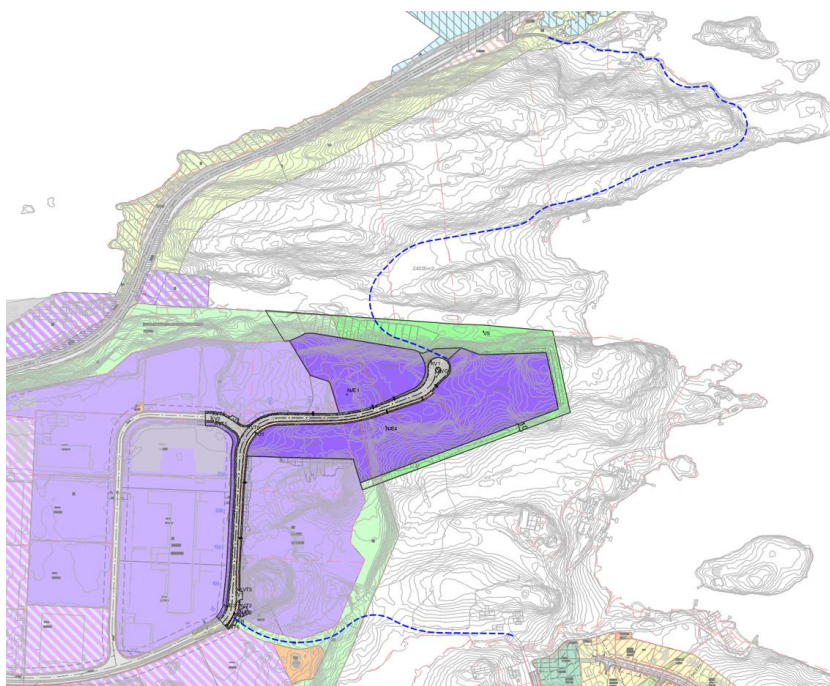
Det er i plandokumentene illustrert flere flater internt på næringsområdet som trapper seg i terrenget med høyder satt i sammenheng med vegen. Ved å bryte opp flaten blir det variasjon i området, og en tilpassing til eksisterende terreng. En avtrapping av terrenget gir også avtrapping av bygningsvolumene.

Nivåsprangene internt på næringsområdet kan tas opp med mur. Dersom man har plass til det kan nivåsprangene tas opp med grønne skråninger. Dette vil gi et mykere og grønnere uttrykk, og et tydeligere skille mellom for eksempel næringsareal og gang- og sykkelveg og mellom de ulike tomtene. Detaljert utforming med grønne tiltak skal illustreres i situasjonsplan ved byggesøknad.

7.9.2 Veg:

Vegen kobler seg til eksisterende veg i vest, og følger terrenget gjennom planområdet. Vegen er prosjektert slik at den kan forlenges nordover ved videre utvikling av området.

Turveger: Fra rundkjøring, og der o_GS avsluttes, kan det etableres en sti videre nordover mot Skodjebruene til der dagens gang- og sykkelveg opphører. Stien legges da i fyllingen som etableres i tilknytning til NÆ4, og får da stigning innenfor kravene til universell utforming.



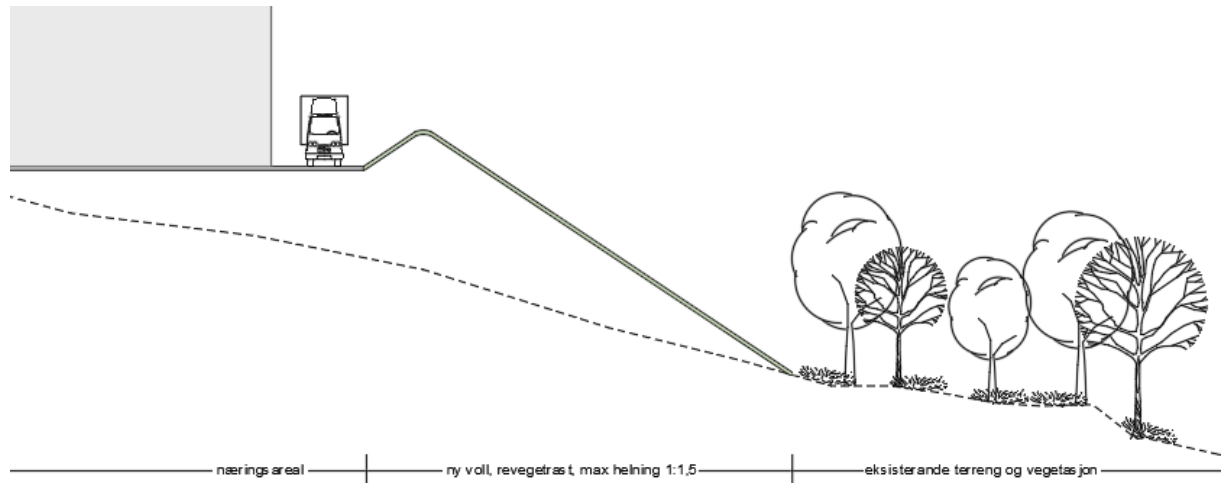
Figur 21 Illustrasjon av mulig trase for sti fra rundkjøring i planområdet og videre nordover.

7.9.3 Grønn buffer:

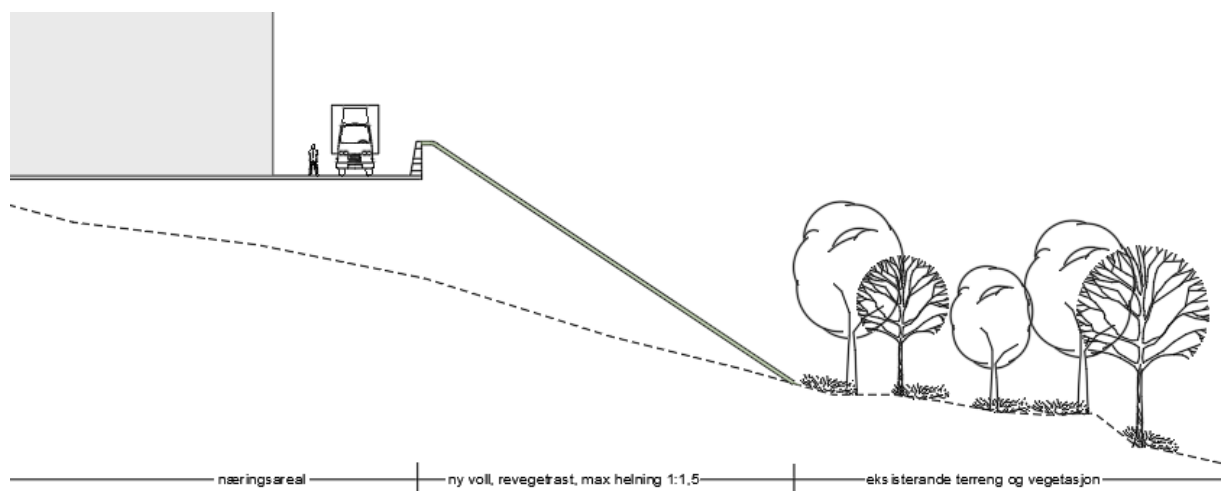
Rundt næringsområdet er det regulert inn en buffersone. Denne inneholder blant annet en voll i VS1 som reduserer fjernvirkning av tiltaket. Vollen skal være 2m over nivået på næringsarealet, og skal ut mot naturen revegeteres med stedlig vegetasjon.

For en sikker og stabil overflate kan maksimal helningsvinkel på vollen være 1:1,5 (byggforsk 517.421). Det er stilt rekkefølgekrav i bestemmelsene om at vegetasjonsskjerm VS1 skal være etablert før det gis brukstillatelse.

Utstrekning av terrengvollen vil variere etter faktiske terrengforhold. Høyder i kartgrunnlaget er ikke kvalitetssikret, så snitt under viser prinsipputforming av voll.



Figur 22 Prinsippsnitt som viser næringsareal, ny voll og eksisterende terreng. Vollen er vist med skråning inn mot næringsarealet.



Figur 23 Prinsippsnitt som viser næringsareal, ny voll og eksisterende terreng. Her er vollen vist med mur inn mot næringsarealet.

VS2 blir vegetasjonsbuffer mot omgivelsene og det er ikke tillatt med inngrep i dette området.

I VS3 åpnes det for etablering av fylling i tilknytning til NÆ4.

7.9.4 Terrenghjerming mot omgivelsene:

For å skjerme omgivelsene og ivareta fjernvirkninger av tiltaket, er det mot øst satt av vegetasjonsskjerm som omfatter deler av Svarthammaren. Svarthammaren er et av de høyeste

punktene i planområdet, og bevaring av denne bidrar til å unngå negative fjernvirkninger av tiltaket.

7.9.5 Ivaretagelse av eksisterende vegetasjon:

Deler av vegetasjonsskjermen mot nord er omfattet av henssynssoner «Bevaring av naturmiljø». Her er det gjort funn av naturtypen boreonemoral regnskog, som er vurdert som sårbar. Innenfor henssynssonen skal det ikke foretas inngrep som forringer naturtypen. Bevaring av eksisterende vegetasjon bidrar også til å dempe negative nær- og fjernvirkninger knyttet til landskap.

7.10 Kollektivtilbud

Kollektivterminal ligger ca. 800-1000m fra planområdet. Det er regulert inn sammenhengende gang- og sykkelveg fra terminalen og til planområdet.

7.11 Plan for avfallshenting

Planforslaget legger til rette for utvidelse av næringsvirksomhet. Ifølge lovverket er det virksomhetenes plikt å sørge for at avfallet blir levert til et godkjent behandlingsanlegg. Næringsavfall omfattes ikke av tvungen kommunal avfallsordning, og eier eller bruker står fritt til å velge leverandør av avfallstjenester.

Dette innebærer privat avfallshåndtering med egne avfallsbeholdere eller containere og returavtaler. Forretninger har ofte egne komprimatorer og ellers landsdekkende avtaler for avfallshåndtering. Dimensjoner og valg av løsning avhenger av virksomhetens størrelse og art, og det finnes ulike bransjeløsninger.

Det blir stadig strengere krav til kildesortering og dokumentasjon av utsortert avfall for bedrifter. For næringsvirksomheter som genererer husholdningslignende avfall er man i dag forpliktet til å sortere matavfall og plastemballasje fra restavfallet. Bedrifter kan i så fall velge å knytte seg til den kommunale avfallsløsningen.

Plassering av oppsamlingsenhetene og tilgjengelighet og tømmested for renovasjonsbil

Bestemmelsene stiller krav til at bygninger i hovedsak skal ha eget rom for håndtering av avfall. Kommunen kan godkjenne at virksomheter som krever at avfall må lagres ute, på grunn av plasshensyn eller andre bygningsmessige hensyn, gjør dette på en ryddig måte i lukkede containere.

Ny regulert veg tilfredsstillende sporingkrav for modulvogntog type 1 og 2, og er godt dimensjonert for renovasjonsbil. Inne på hver enkelt næringstomt må det sikres løsning for avfallshåndtering og tilgjengelighet for renovasjonsbil.

Plan for avfallshåndtering skal følge byggesaken.

7.12 ROS-analyse

Det er i arbeidene med reguleringsplanen gjennomgått ROS-sjekkliste tilhørende Statsforvalteren. Tema som i sjekklisten viste seg relevante å vurdere videre er tatt inn i en ROS-analyse der en har vurdert risiko og sårbarhet for hvert enkelt tema. Oppsummering av hvilke tema som er vurdert og konklusjon fra ROS-analysen står i kap. 9.14. ROS-analysen følger som vedlegg til planen.

7.13 Rekkefølgebestemmelser

Det er lagt inn rekkefølgebestemmelser for VS-områdene, sikkerhet for myke trafikanter, slukkevann, renseanlegg, ferdigstilling av uteområder og sikringsgjerde.

8 Konsekvensutredning

Det er gjennomført konsekvensutredning for 3 tema; naturmangfold, klimagassutslipp og folkehelse. Naturmangfold og klimagassutslipp er utredet etter Miljødirektoratet sin veileder M-1941 «Konsekvenser for klima og miljø». Folkehelse er vurdert etter folkehelselova §11. Konsekvensutredningene i sin helhet kan leses i vedlegg 1, 2 og 3. Under følger et sammendrag av utredningene og forslag til avbøtende tiltak.

8.1 Konsekvensutredning for naturmangfold

Konsekvensene for naturmangfold er vurdert etter metodikken i Miljødirektoratet sin rettleider M-1941. 0-alternativet er vurdert å bestå av dagens situasjon der planområdet ikke er bygd ut, og hovedsakelig består av natur.

Området ble befart og kartlagt for naturtyper og arter den 22. mai 2023, i tillegg er eksisterende informasjon hentet inn fra Naturbase og Artskart. Det ble kartlagt to naturtyper i området, en boreonemoral regnskog med dominans av bartre med høy kvalitet, og en terrengdekkende myr med moderat kvalitet. Begge naturtypene er sårbare (VU) på rødlista. Ellers ble det registrert et økologisk funksjonsområde for arter, og et landskapsøkologisk funksjonsområde knyttet til våtmark med lokal sammenbindingsfunksjon i nord. Det ble ikke funnet rødlistearter, men noen indikatorarter på fuktig, oseanisk skog ble registrert. Ellers ble fremmedarten platanlønn (svært høy risiko, SE) funnet i nordaust.

Tiltaket gir store terrenginngrep over det meste av planområdet. Det gjør at den terrengdekkende myra går tapt, og det blir et arealbeslag på omtrent 30 % av den boreonemorale regnskogen. Våtmarkssystemet i nord vil trolig bli påvirket av utfylling av masser, mens leveområdet for vanlig forekommende arter vil få noe redusert funksjon. Ut fra en vektning av konsekvensgradene for delområdene vurderes det at tiltaket får middels negativ konsekvens for naturmangfoldet. I anleggsfasen vil tiltaket kunne gi virkninger blant annet i form av hogst som gir forstyrrelser av hekking, samt virkninger fra støy, lys og avrenning.

Nr.	Skildring av delområde	Påverknad	Konsekvensgrad	
Naturtyper				
N01	Boreonemoral regnskog (VU) med høg kvalitet	Stor verdi	Tiltaket gjev eit arealbeslag som utgjer ca. 30 % av det totale arealet til lokaliteten. Det er konsentrert til den vestlege enden av lokaliteten, og det vurderast at øvrige delar vil kunne oppretthalde funksjonen som naturtype. Dette vurderast å utgjera ein foringelse av lokaliteten.	Betydeleg (--)
N02	Terrengdekkande myr (VU) med moderat kvalitet	Stor verdi	Tiltaket gjev eit arealbeslag som tek heile lokaliteten. Det vurderast at dette gjev ein sterk forringelse av lokaliteten.	Alvorleg (---)
Økologiske funksjonsområde for artar				
ØF01	Økologisk funksjonsområde for vanleg førekommande artar	Noko verdi	Tiltaket gjer at det tilgjengelege arealet for vanleg førekommande artar blir noko redusert. Samstundes ligg planområdet i eit litt marginalt område som alt er sterkt utnytta. Det vurderast at dette utgjer noko forringelse av lokaliteten.	Ubetydeleg (0)
Landskapsøkologiske funksjonsområde				
LØ01	Våtmarkssystem med lokal samanbindingsfunksjon	Noko verdi	Tiltaket gjev ytterlegare utfyllingar i våtmarksområdet, som endrar både hydrologi og hydrogeologi, og gjev tilførsel av næringsstoff. Observasjonar gjort under synfaring av området viste stor oppstuvning av vatn tilført frå fyllingane lenger vest, og det leggst til grunn at tiltaket har liknande verknader. Det vurderast derfor at det gjev foringelse av lokaliteten.	Noko (-)
Samla konsekvens	Tiltaket gjev arealbeslag i to naturtypelokalitetar, der den eine blir heilt bygd ned. I tillegg gjev det svekking av eit landskapsøkologisk funksjonsområde, og reduserer tilgjengelege leveområde for vanleg førekommande artar. Eitt av delområda får alvorleg konsekvensgrad, og ut frå tabell 3-4 tilseier dette at den samla konsekvensen blir middels negativ.		Middels negativ konsekvens	

Figur 24 Sammenstilling av verdi og påvirkning for delområdene, og vurdering av samlet konsekvens. Tabell hentet fra vedlegg 1 Konsekvensutredning for naturmangfold.

8.1.1 Avbøtende tiltak

Av skadereduserende tiltak foreslås det blant annet å unngå, og å avgrense tiltaket sine negative virkninger så langt det går, med vekt på den boreonemorale regnskogen og våtmarka i nord. I tillegg få gjort planområdet så grønt som mulig etter ferdig bygging ved å bruke stedeegne jordmasser og arter, plante lokale trær som furu, benytte naturbaserte løsninger til overvannshåndtering, få inn grønne tak med stedeegne arter (ikke Sedum-tak), og å tilpasse avskoging av området ved anleggsstart slik at det ikke gjøres i hekkeperioden fra april til juli.

8.2 Konsekvensutredning for helse

Konsekvensutredning for helse har tatt for seg hvilken påvirkning tiltaket kan medføre for helsen og trivselen til innbyggere i nærheten av Digerneset næringspark. Det er vurdert påvirkning av støy og støv i anleggsfasen, samt støy og belysning i driftsfasen.

Støy i anleggsfasen vil kunne oppleves sjenerende, spesielt med tanke på de nærmeste boligene som ligger 100 meter unna planområdet. Her forventes det støy over gjeldende grenseverdier. Det tillates kun etablering av lett næringsindustri, noe som ikke medfører merkbar støy i driftsfasen. Støy på kvelds- og nattetid generert av transport kan medføre redusert søvnkvalitet.

Umiddelbare effekter som følge av støy kan blant annet være reduserte kognitive evner og år-våkenhet, dårligere prestasjoner og redusert livskvalitet. Flere studier peker på at dårligere søvn, og stress relatert til søvnmangel, kan være årsaken til økt fare for hjerte- og karsykdommer (Van Kempen m.fl., 2017).

Planen er at masseforflytning skal skje internt i næringsområdet for å minimere forekomst av støv. Dette bidrar til å opprettholde bedre luftkvalitet både i og utenfor området. Et knuseverk kan likevel gi betydelig støvproduksjon. Det er viktig å ta vindretning i betraktning når det gjelder lokasjon av knuseverk. Selv om det kan være praktisk å ha knuseverket ved planområdet for å minimere behovet for transport, må tiltak settes inn for å begrense og kontrollere luftforurensningen. Forurensningsforskriften (jf. § 30-4. Støvdempende tiltak) krever at virksomheten gjennomfører effektive tiltak for å redusere støvutslipp fra all støvende aktivitet slik som knusing, sikting, transport og lagring.

Både kortvarig og langvarig eksponering for forurenset luft er knyttet til økt dødelighet og forverret helse. Studier har vist at luftforurensning kan øke risikoen for luftveissymptomer, kronisk bronkitt og forverring av hjerte- og karsykdommer. (Fongsodsri m.fl., 2021; Kumi m.fl., 2022; Manzhilecskaya m.fl., 2019).

I driftsfasen kan nærliggende boliger påvirkes av belysning fra næringsparken, inkludert lys på bygninger, parkeringsplasser og veier. Økt biltrafikk kan også skape forstyrrelser fra sveipende lys, samtidig kan belysning være nødvendig for sikkerheten til ansatte.

Beboere nær parken kan oppleve negative helseeffekter av lysforurensning, som søvnforstyrrelser og redusert livskvalitet, spesielt på vinteren. Selv om vegetasjonsskjerming kan redusere lysforurensning fra næringsbygninger, kan biltrafikken fortsatt være sjenerende.

I sum kan virksomhetene på Digerneset næringspark medføre ulemper for helsen til naboene, mest relatert til trivsel. Dette gjelder både støy, lys og forurensning. Planområdet ligger i et område som allerede er preget av næringsvirksomhet. Dette innebærer at området allerede har en viss grad av påvirkning fra næringsaktiviteter. Under anleggsfasen forventes det likevel økt støy og luftforurensning, hovedsakelig fra planering, utslipp og oppvirvling av støv fra anleggsarbeidene. Avbøtende tiltak blir dermed helt avgjørende i denne prosessen. Det er svært viktig med en åpen prosess med beboere i området.

Konsekvensene i driftsfasen vil være mer begrenset, da det kun tillates etablering av lette industribedrifter som ikke vil generere betydelig støy mot nærliggende boligområder. I tillegg vil den grønne buffersonen bidra til å redusere påvirkningen, spesielt når det gjelder lysforurensning.

Gitt at flere av konsekvensene vil være midlertidige under anleggsfasen, vil den totale vurderingen av tiltakets innvirkning på helsen bli ansett som liten.

8.2.1 Forslag til avbøtende tiltak, støy

- Retningslinjen T-1442:2021 gjøres juridisk bindende for bygge- og anleggsfasen.
- Unngåelse av støyende arbeid om natten (kl. 23 – 07), med tilbud om alternativ overnatting for berørte beboere ved støyende nattarbeider.
- Vurdere strategisk plassering av brakkerigger og andre faste installasjoner mot tilgrensende boligbebyggelse for å skjerme for en del av støyen.
- Krav om at særlig støyende aktiviteter, som sprengningsarbeid og omlasting av masser, til dagtid på arbeidsdager.
- Bruk av støymålere rundt og i nærheten av anleggsplassen for å vurdere behovet for ytterligere tiltak og identifisere områder med størst risiko for overskridelser.
- Vurdering av montering av støymålere før anleggsstart og opprettholdelse av dem til arbeidene er ferdig.
- Vurdere begrensning av anleggsdrift etter kl. 18 på hverdager om sommeren, når det er høyere grad av hverdagsaktivitet ute.
- Informasjon til naboer om fremdrift og varighet av arbeidene for å redusere ulemper og bekymringer.
- Kun etablering av lette industrivirksomheter som ikke genererer merkbar støy mot nærmeste støfølsomme bebyggelser.
- Ved etablering av nye virksomheter må det dokumenteres at bedriften ikke bidrar til økt støy mot omgivelsene og samtidig overholder grenseverdiene i Tabell 2 i T-1442:2021.
- Under fremtidig detaljplanlegging må det tas hensyn til hvordan støy fra de nye virksomhetene påvirker den totale samlede støyen i området.

8.2.2 Forslag til avbøtende tiltak, støv

- Vurdering av regelmessig måling av luftkvaliteten mellom boligene i nærheten.
- Overveie av permanent støvdemping med vann og eventuelt støvbindende kjemikalier under graving i støvende masser.
- Overvåkning av støvnedfall i perioder med særlig støvende arbeid.
- Vurdering av bruk av støvsamlere som kan installeres på utstyret som brukes til støvende arbeid for å redusere støvutslipp
- Implementering av fukting av anleggsområdet og massene under tørt vær og ved støvende arbeid for å redusere støvutslipp.
- Etablere god kommunikasjon med lokale myndigheter og naboer før og under arbeidet for å informere om tiltakene som gjennomføres for å redusere utslippene og hvilke tiltak som iverksettes for å kontrollere dem.

8.2.3 Forslag til avbøtende tiltak, lysforurensning

- Vurdering av riktig bruk av lyskilder og fastsettelse av det laveste akseptable lysnivået.
- Valg av armaturer som kan dirigere lyset mest presist mot området/objektet som skal belyses, og plassering av armaturene så nær disse områdene/objektene som mulig.
- Implementering av blendefri belysning for å unngå at omkringliggende områder oppleves mørkere.

- Vurdere bruk av skjerming av lyskilder ved bruk av skjermer eller lysskjold for å begrense spredning av lys.
- Bruk av lysstyringsanlegg for å redusere lysnivåene når området ikke er i bruk.
- Bruk av varm fargetone i lyset.

8.3 Konsekvensutredning for klimagassutslipp

I forbindelse med detaljreguleringsarbeidet for Digernes næringspark i Ålesund kommune, er det utført en konsekvensutredning av klimagassutslipp. Konsekvensutredningen er gjennomført i henhold til metoden beskrevet i Miljødirektoratets håndbok Konsekvensutredninger for klima og miljø M-1941. Utredningen inkluderer kvantitative beregninger for klimagassutslipp knyttet til arealbruksendringer, etablering av bygninger og infrastruktur, samt transport i driftsfase. Konsekvensutredningen for klimagassutslipp legger dagens miljøtilstand til grunn for vurderingene av planen og nullalternativet.

Tiltaket vil kunne medføre et netto klimagassutslipp på ca. 27 100 tonn CO₂-ekvivalenter over analyseperioden sammenlignet med nullalternativet. Dette gir en samlet konsekvens for tiltaket (--) Middels negativ konsekvens.

Klimagassberegningene er basert på en analyseperiode på 75 år for arealbruksendringer, og 50 år for øvrige klimagassberegninger. Arealbruksendringer står for 3 500 tonn CO₂e, utbygging står for 9 000 tonn CO₂e, mens trafikkøkning står for 14 600 tonn CO₂e i løpet av analyseperioden på 50 år. Elektrisitetsforbruk i driftsfase, og eventuelle direkteutslipp i driftsfase er ikke kvantifisert grunnet manglende datagrunnlag. Ved bruk av norsk elektrisitetsmiks, vil konsekvensgraden øke til (---) Stor negativ konsekvens dersom det årlige forbruket er mer enn 29 300 MWh/år. Figuren under viser konsekvens for hver aktivitet der klimagassutslippene er kvantifisert, samt samlet konsekvens for tiltaket.

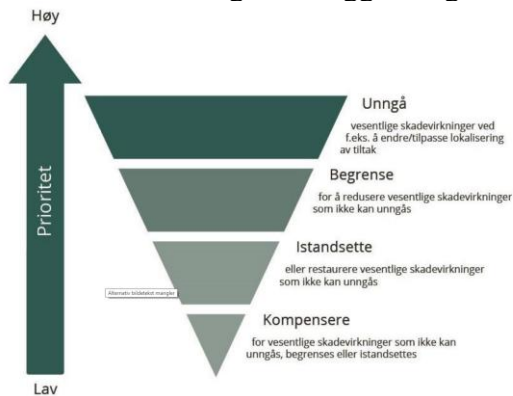
Utslippskilde	Nullalternativet	Tiltaket
Arealbruksendring	0	-
Utbygging	0	-
Trafikk	0	-
Energiforbruk i drift	0	Ikke kvantifisert
Direkteutslipp i drift	0	Ikke kvantifisert
Samlet konsekvens	0	--
	1	2
Usikkerhet	Dagens miljøtilstand er satt som nullalternativ for konsekvensutredningen.	Klimagassutslipp fra energiforbruk i drift er ikke kvantifisert grunnet manglende datagrunnlag. Analyseperioden vil i stor grad påvirke størrelsesordenen på alle klimagassutslippene som foregår i driftsperioden.

Illustrasjon av fargeskala med forklaring:

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	Svært stor negativ konsekvens	Mer enn 100 000 tonn CO ₂ -ekv
---	Stor negativ konsekvens	Mer enn 50 000 tonn CO ₂ -ekv
--	Middels negativ konsekvens	Mer enn 15 000 tonn CO ₂ -ekv
-	Noe konsekvens	Mer enn 2 000 tonn CO ₂ -ekv
0	Ubetydelig konsekvens	
+/++	Noe/betydelig reduksjon i utslipp/økt opptak	Mer enn 2 000 tonn CO ₂ -ekv
+++ /++++	Stor/svært stor reduksjon i utslipp/ økning opptak	Mer enn 50 000 tonn CO ₂ -ekv

8.3.1 Avbøtende tiltak

Tiltakshierarkiet i figur 25 legges til grunn for vurderingene av avbøtende tiltak.



Figur 25 Tiltakshierarkiet. Først og fremst skal man unngå skadevirkninger for miljø og klima. Der det ikke er mulig skal man begrense skaden, deretter istandsette arealer. Kompensasjon er siste utvei.

For å endre denne konsekvensgraden fra *middels negativ konsekvens* til *noe negativ konsekvens* kreves en klimagassreduksjon på 45 % sammenlignet med planlagt tiltak.

For å redusere klimagassutslipp fra arealbruksendringer bør det sees på muligheter for å minimere omfanget av natur som blir beslaglagt, både permanent og midlertidig, spesielt myrarealer og skog med høy bonitet.

Når tilstrekkelig informasjon foreligger om elektrisk energiforbruk i driftsfasen kan det gjennomføres analyser for å se på energitnyttelses- og reduksjonsmuligheter.

For å redusere klimagassutslipp fra utbyggingen bør det sees på muligheter for å redusere materialmengder, spesielt av klimagassintensive materialer som betong og stål. Det er stor forskjell på klimafotavtrykket til ulike materialer, også innenfor samme materialkategori.

Det er tiltenkt at alt av masser skal brukes innenfor planområdet. Dette er et godt utslippsreducerende tiltak, da det reduserer behovet for jomfruelige masser og behovet for massetransport.

For fullstendig konsekvensutredning se vedlegg 3 «Konsekvensutredning klimagassutslipp».

9 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

9.1 Overordnede planer sammendrag

Reguleringsplan for Digernes næringspark øst er hovedsakelig i tråd med overordnede planer. Flere planer, både kommuneplanens samfunnsdel og fylkesplan for Møre og Romsdal fokuserer på å styrke og legge til rette for næringsliv. Tilgjengelige, attraktive næringsareal er viktig for å få til dette. Digernes næringspark videreutvikler et eksisterende næringsareal som har en strategisk beliggenhet som knutepunkt ved vegene E39 og fylkesveg 661, og med nærhet til Moa og bygdene Skodje, Vatne, Valle, Stette og Eidsvika. Reguleringsplanen legger til rette for sammenhengende gang- og sykkelveg som senere kan kobles til gang- og sykkelveg ved Skodjebruene. Dette er i tråd med flere strategier, blant annet PAKT og Regional delplan for attraktive byar og tettstadar.

Møre og Romsdal og Ålesundregionen trekker frem mål om å være bærekraftige og framtidrettede i flere av sine planer. Digernes næringspark jobber med ulike løsninger for alternativ energi og smartby-konsepter. Dette er i tråd med blant annet Regional delplan for klima og energi.

9.1.1 Utdypende kommentarer til overordnede mål og planer

FNs bærekraftsmål

[3]God helse og livskvalitet

Planforslaget sikrer trygg ferdsel for myke trafikanter fra kollektivterminal og gjennom planområdet ved etablering av gang- og sykkelveg og tilrettelegging for mulighet for sti som kan knyttes sammen med gs-veg som i dag stopper ved Skodjebruene. Det stilles krav om sykkelparkering i planbestemmelsene i tillegg til strenge krav til tema som støy, støv og lysforurensning, både i anleggsfasen og driftsfasen.

[9]Industri, innovasjon og infrastruktur

Planforslaget legger til rette for innovative energiløsninger i tråd med tiltakshavers fremtidsplaner for samordnet solcelleenergi system. Planområdet ligger tilknyttet eksisterende næringsområde som gjør at en benytter store deler av eksisterende infrastruktur og får utnyttet sambruk av tjenester og anlegg.

[13]Stoppe klimaendringene

Innenfor plangrensen finnes et begrenset myrområde som vil bli nedbygd. Konsekvensvurderingen beregner at hele tiltaket vil kunne medføre et netto klimagassutslipp på 27 100 tonn CO₂-ekvivalenter. Av denne totale mengden så utgjør arealbeslaget (myr m.m.) 3 500 CO₂e. Resten tilskriver seg til utbygging og trafikkøkning. En kan derfor gjøre tiltak innenfor utbygging og trafikk som i stor grad vil kunne kompensere for klimagassutslipp tilknyttet fjerning av myr. Det er satt bestemmelser om krav til vurdering av klimavennlige materialer og løsninger i forbindelse med utforming av bygningsmasse. I tillegg legges det fra tiltakshaver opp til at all massehåndtering skal skje innad på Digernesområdet, noe som vil redusere behovet for massetransport. Området er også innenfor rekkevidde for kollektivtransport som kan redusere behovet privat biltransport. På nabotomten er det etablert, som første i landet, en energistasjon som sikrer at alt ligger til rette for bruk av grønn energi som elektrisitet, biogass og hydrogen.

[7]Ren energi til alle

Det planlegges for et samordnet solcelleenergisystem for store deler av Digerneset og det legges til rette for infrastruktur (trekkerør) som kan benyttes når slike løsninger er realiserbare etter dagens lovverk. Like ved planområdet er det etablert energistasjon for miljøvennlig drivstoff.

[17]Samarbeid for å nå målene

Digerneset næringspark samarbeider med store aktuelle aktører innen fornybar energi med tanke på transportsektoren, samtidig pågår prosjekter med utvikling av samordnet energisystem for området som skal forsynes av solcelleenergi. Tidligere prosjekter som «Digerneset innovasjon», et prosjekt med mål om å gjøre Digerneset til et knutepunkt som bidrar til en utslippsfri transportsektor, bestod av ca. 20 partnere som sammen skulle jobbe for å undersøke om Digerneset hadde potensiale til å utvikles til en fremtidig smart bydel og et smart knutepunkt for logistikken i regionen. Prosjektet fikk støtte fra Innovasjon Norge og er en del av Ålesund fremtidslab.

[11]Bærekraftige byer og lokalsamfunn

Ved krav i bestemmelsene til bl.a. håndtering av overvann, bruk av bærekraftige materialer i bygg, tilrettelegging for myke og harde trafikanter, fremtidige turstier m.mm som er implementert i plandokumentene anser en at planforslaget vil bidra til bærekraft i den grad det er forventet av tiltaket.

Kommuneplanen sin samfunnsdel:

Livskvalitet for innbyggerne

Planforslaget legger opp til tilgjengelighet for alle og at det er utført ekstra involvering av barn og unge i planprosessen. Samtidig har en hatt fokus på bærekraft og miljø gjennom planprosessen, dette gjenspeiler seg i kravene i planbestemmelsene. Helsekonsekvensutredningen ivaretar temaene støy, støv og lysforurensing for å sikre at planforslaget ikke fører til forringet livskvalitet.

Bærekraftig miljø

Det tilstrebes bruk av miljøvennlige materialer i bygninger, overvannsløsninger og fremtidig energibruk i bygg. Samtidig ligger alt til rette for at mest mulig av trafikk kan kjøre med klimavennlig drivstoff som hydrogen, biogass og elektrisitet. Det er tilgjengelig kollektivløsning med trygg tilkomst til planområdet.

Vekstkraftig samfunn

Digerneset ligger sentralt plassert i Møre og Romsdal i et område i sterk vekst. Området ligger sentralt for nye vegløsninger under planlegging som vil styrke området og fremtidig utvikling.

Digerneset næringspark er fremoverlente og samarbeider med store nasjonale aktører for å utvikle et handels- og logistikknutepunkt med energiløsninger som på sikt skal bidra til en utslippsfri transportsektor. Digerneset utvikler seg raskt og er et ettertraktet område for næringsetablering, potensialet for å utgjøre enn forskjell innen klimasatsning er stor. Ved nyetableringer på området vil en utvide og forsterke bo- og arbeidsmarkedsregionen. Planforslaget bygger videre på eksisterende og planlagte bærekraftige løsninger på området ved å utnytte synergien av allerede etablert energistasjon, døgnhvileplass for store kjøretøy og etablert infrastruktur som kjøreveg, høydebasseng og annen teknisk infrastruktur. Det legges som

tidligere nevnt til rette med trekkerør for eventuelle fremtidige løsninger for samordnet energisystem og utveksling av strøm mellom bygninger og solcellesystemer.

PAKT

Klimavennlig utbyggingsmønster og transportsystem

Type virksomhet er i samsvar med opprinnelige intensjoner for handelsområdet Digernes og er i tråd med kommuneplanens arealdel. I PAKT defineres området som et sted for C-bedrifter, noe som treffer type virksomheter som planen legger opp til.

«C-verksemder med større arealbehov og færre besøkende/tilsette (industri og transportbedrifter mv) bør lokaliseras til næringsområde utanfor/i ytterkant av tettstadar, og med god tilknytning til infrastruktur med tilstrekkeleg kapasitet.»

Området er utvilsomt tilrettelagt for effektiv og klimavennlig logistikk ved å ligge så sentralt plassert i regionen og med tilgang på klimavennlige drivstoffløsninger. Elnettet er dimensjonert for lading av større kjøretøy, men en må uansett sikre tilstrekkelig forsyning til ny utbygging. Noe av utbyggingsområdet er karbonrikt (myr), men det er av begrenset omfang og andre klimavennlige tiltak kompenserer i en viss grad for utslippene fra myr.

Bærekraftig og effektiv mobilitet

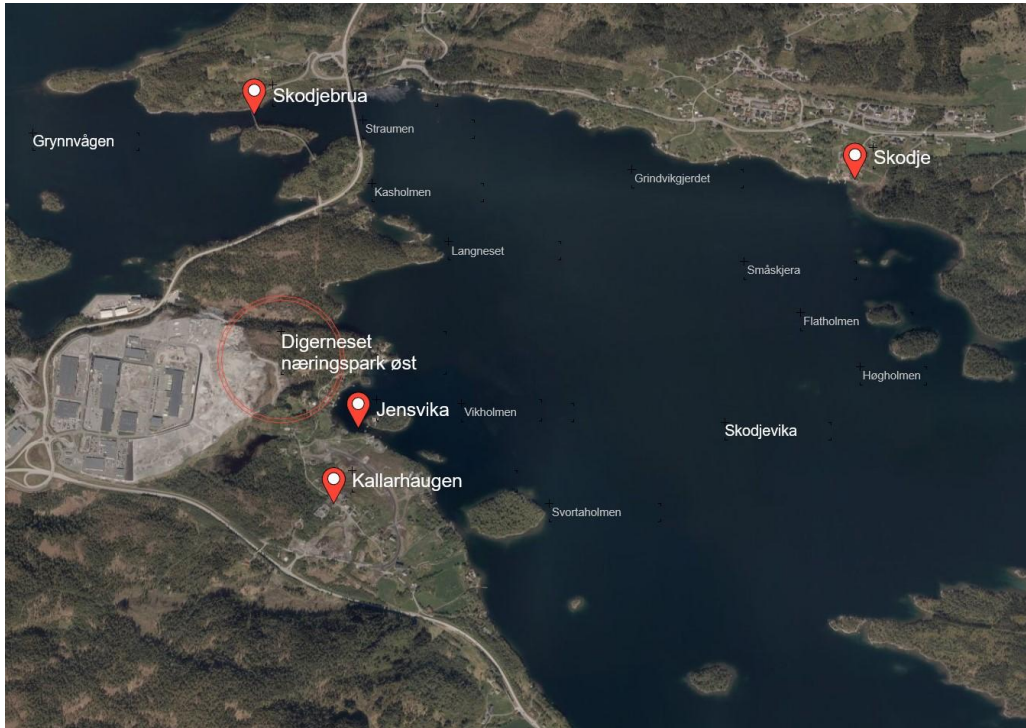
Det eksisterer innfartsparkering i nærheten av planområdet og det er også gangavstand fra kollektivterminalen til planområdet for de som kommer med buss. En har i arbeidene med barnetråkk avdekt et par krysningspunkter som har forbedringspotensiale, men dette ligger utenfor planområdet og er ikke en del av denne reguleringsplanen. Tiltakshaver tar uansett med seg informasjonen i arbeidene med å gjøre Digerneset til et trygt handelssted å ferdes for både myke og harde trafikanter. Planforslaget legger opp til gang- og sykkelveg helt frem til og gjennom planområdet, i tillegg er det krav om universell utforming av veganlegget og uteområder m.m.

Bærekraftig forvaltning av blågrønne områder

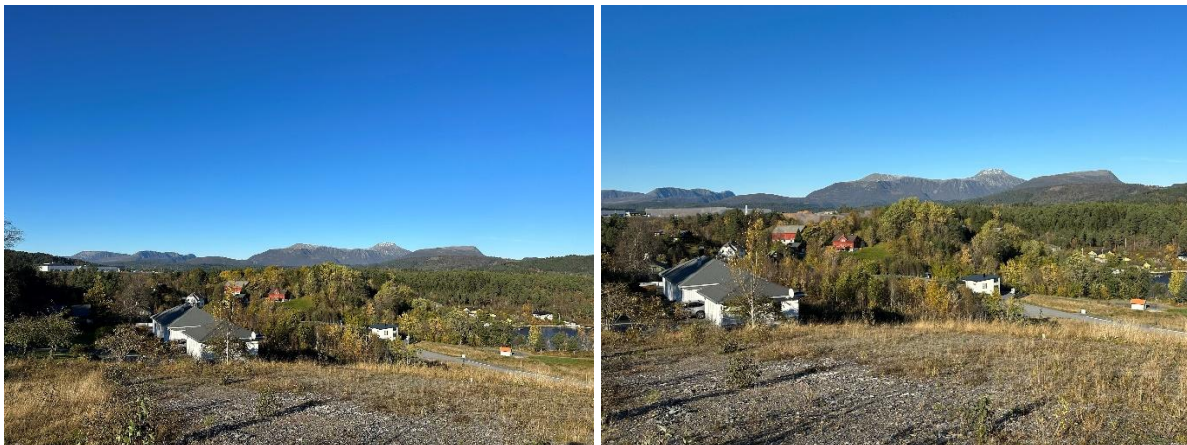
Viktige tema som naturmangfold, drikkevann, friluftsliv og kulturminner er grundig undersøkt og vurdert i reguleringsprosessen. Nødvendige tiltak er innarbeidet i plandokumentene. Det er sikret bevaring av et grønt belte rundt stort sett hele planområdet med bestemmelser om revegetasjon og bevaring av trær m.m. for å opprettholde funksjonen til eksisterende skog som skjerming for bebyggelse i Jensvika og Kallarhaugen. Bestemmelsene setter krav om håndtering av overvann etter tretrinnsstrategien og at en skal tilstrebe å beholde/etablere grønne områder innenfor planområdet for naturlig infiltrering og fordrøyning.

9.2 Landskap

I planprogrammet er det trukket fram at Skodjebruene, Skodjebygda og Vallebygda, samt boligområdet på Kallarhaugen og hyttene som vender mot Skodjevika/Jensvika er særlig utsatt for fjernvirkninger av tiltaket. Det er laget illustrasjoner av situasjonen før- og etter tiltak fra Kallarhaugen, Jensvika, Skodjebrua og Skodjebygda.



Figur 26 Posisjoner for illustrasjoner av situasjon før og etter tiltaket



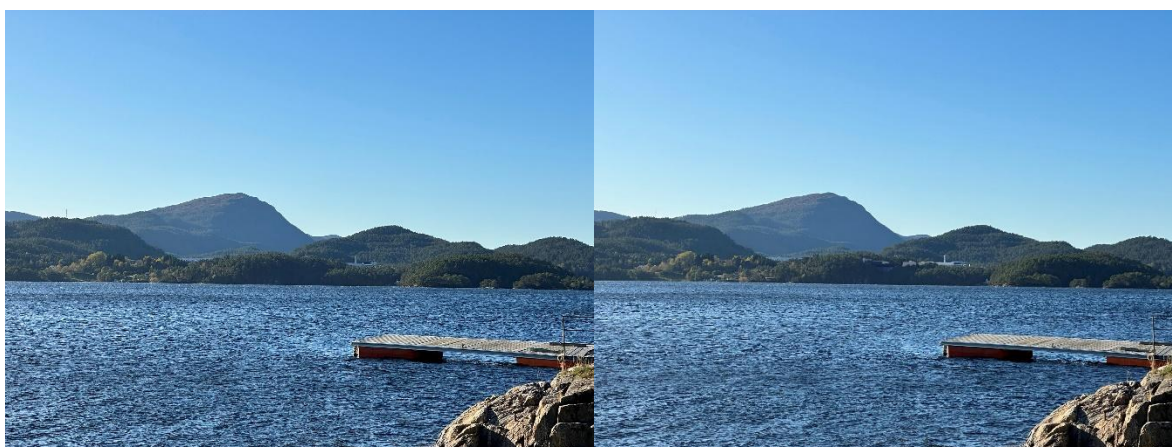
Figur 27 Før- og ettersituasjon, sett fra Kallarhaugen



Figur 28 Før- og ettersituasjon sett fra Jensvika



Figur 29 Før- og ettersituasjon sett fra Skodjebrua



Figur 30 Før- og ettersituasjon sett fra Skodjebygda

Illustrasjonene av situasjonen før og etter tiltak viser at nye næringsbygg er lite synlige fra de fire posisjonene og at det vil føre til liten/ingen negativ fjernvirkning. Det kommer fram av illustrasjonene at vegetasjon og terreng i stor grad vil skjerme omgivelsene fra tiltaket. I og med at skogen i stor grad består av furutrær, vil skjerming fra vegetasjon også ha effekt på vinteren.

Jensvika og Kallarhaugen er preget av småhusbebyggelse/fritidseiendommer. Store industribygg bryter med denne skalaen. Samtidig er det allerede etablert næringsbygg vest for planområdet som er synlige fra de fleste standpunktene, og nye bygningsvolum vil bli en del av allerede etablert bygningsstruktur.

Tiltaket medfører store terrenginngrep som bryter med det eksisterende landskapet. Det er lagt opp til flere felter internt på næringsområdet som trapper seg i terrenget med høyder satt i sammenheng med vegen. Ved å bryte opp flaten blir det variasjon i området, og denne tilpasningen vil kunne oppleves som tilpassing til eksisterende terreng. En avtrapping av terrenget gir også avtrapping av bygningsvolumene.

Illustrasjonene viser hvor viktig vegetasjon og terreng er for skjerming. For å dempe fjernvirkninger og skjerme naboer er det regulert inn vegetasjonsbelte sør, øst og nord av planområdet. Jensvika og Kallarhaugen som ligger i sørøst er tettest på det nye næringsområdet og kanskje mest sårbart. Mot sørøst er det stilt krav om 10 m vegetasjonsskjerm, der det skal etableres jordvoll på min. 2 meter høyde målt fra planert næringsområde. Denne skal vegeteres med stedegne arter og trevegetasjon.

Mot øst medfører vegetasjonsskjermen bevaring av Svarthammaren. Svarthammaren er et av de høyeste punktene i planområdet, og bevaring av denne er et viktig tiltak for å unngå negative fjernvirkninger. I Figur 30 og 31 kan man se at det meste av næringsbebyggelsen blir skjermet av Svarthammaren.

Mot nord omfattes vegetasjonsskjermen av hensynssone «Bevaring av naturmiljø», på grunn av funn av den sårbare naturtypen boreonemoral regnskog. Bevaring av eksisterende vegetasjon bidrar også til å dempe negative nær- og fjernvirkninger av tiltaket.

Deler av planområdet ligger innenfor 100-metersbeltet langs sjøen. Det meste av dette arealet er avsatt til vegetasjonsskjerm. I plankartet er det lagt inn en byggegrense ca. 70m fra kystkonturen. I tillegg medfører hensynssone «Bevaring av naturmiljø» i nordøst ytterligere krav til ivaretagelse av eksisterende terreng og vegetasjon. Siden tiltaksområdet ligger terrengmessig avskåret fra strandsonen vil ikke utbyggingen berøre strandsonen, ei heller påvirke bruken av strandsonen og sjøområdene negativt. Friluftsliv er vurdert i punkt 9.7.



Figur 31 Perspektivillustrasjon av næringsområdet i terrenget

9.3 Stedets karakter, byform og estetikk

Reguleringsplan for Digernes næringspark øst er en utvidelse av et eksisterende næringsområde og er preget av næringsbebyggelse og den praktiske arealbruken knyttet til dette. Nye næringsareal og bygningsvolum vil derfor ikke bryte med de nærmeste omgivelsene.

Som vurderingen av landskapspåvirkning viser, vil vegetasjon og terreng i stor grad skjerme ny næringsbebyggelse fra de nærmeste småhusområdene.

9.4 Kulturminner og kulturmiljø, evt. Verneverdi

Det er ingen kjente kulturminner eller kulturmiljø i planområdet. Det er lagt inn bestemmelser om arbeidsstans ved potensielt funn av automatisk fredede kulturminner. Nord for planområdet ligger et større verneområde, Skodjebuene, med regional verneverdi. Det er laget illustrasjon for å vise fjernvirkninger av utvidelsen av næringsområdet sett fra Skodjebuene (se figur 29). Denne viser at tiltaket er svært lite synlig fra dette ståstedet.

Det vurderes at kulturminner og kulturmiljø ikkje påvirkes negativt av planforslaget.

9.5 Forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven

Det er gjennomført konsekvensutredning for naturmangfold. Her er også forholdet til kravene i kap II Naturmangfoldloven §§ 8-12 vurdert (se vedlegg 1, kap 10). Dette er gjengitt under.

Alle vedtak som kan påvirke naturmangfoldet skal vurderes etter bestemmelser om bærekraftig bruk i naturmangfoldloven kap. II. Bestemmelser om bærekraftig bruk omfatter naturmangfoldloven §§ 8-12:

§8 Kunnskapsgrunnlaget

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

«Planområdet er oppsøkt og kartlagt for naturtyper og arter av personell med relevant kompetanse. Kartlegginga vart gjort tidleg i sesongen, men tilhøva vart likevel vurdert som tilfredsstillande. Ei slik kartlegging fangar likevel ikkje opp alle moment, som området sin funksjon for fugl og vilt gjennom året, forekomst av artar som ikkje er framme på kartleggingstidspunktet (til dømes markbuande sopp), og vanskelege, store artsgrupper som insekt. Samstundes er planområdet lite, og det vurderast at omsynet til slike artsgrupper er fanga opp gjennom naturtypane og dei økologiske og landskapsøkologiske funksjonsområda som er omtalt. Samla sett vurderast det at kunnskapsgrunnlaget står i eit rimeleg forhold til saken sin karakter og risikoen for skade på naturmangfoldet.»

§9 Føre-var-prinsippet

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

«Føre var-prinsippet er i denne saka nytta mellom anna ved at det har vore noko usikkerheit om kor vidt lokalitet N01 oppfyller kravet til å vera borenemoral regnskog. Her har tvilen kome til gode, og lokaliteten har fått stå. Det ligg òg noko usikkerheit i artar som ikkje enkelt lot seg kartlegge på ein dags synfaring, det gjeld mellom anna fuglar, pattedyr og insekt. Det er forsøkt inkludert i den generelle verddivurderinga av område med naturleg vegetasjon, og i det landskapsøkologiske funksjonsområdet med våtmark. Usikkerheit rundt omfanget av tiltaket gjer at størst mogleg arealbeslag er lagt til grunn ut frå teikningane.»

§10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

«Området husar to sårbare naturtypar. Samstundes er desse små og ikkje av dei beste utformingane, og det totale arealet som går tapt er nokså lite. Det vurderast derfor at tiltaket ikkje gjev eit vesentleg bidrag til den samla byrden på desse naturtypane.»

§ 11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

«Det leggst til grunn at tiltakshavar følgjer prinsippa i naturmangfoldlova §§ 11 og 12 om at kostnadene ved miljøforringing skal berast av tiltakshavar, og at det nyttast miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar.

Tiltaket er gitt en middels negativ konsekvens for naturmangfoldet grunnet at deler av den terengdekkende myra går tapt, og det blir et arealbeslag på omtrent 30 % av den boreonemorale regnskogen. Samtidig vil tiltaket i anleggsfasen kunne gi virkninger blant annet i form av hogst som gir forstyrrelser av hekking, støy, lys og avrenning.»

For å begrense negative virkninger er det lagt inn hensynssone «bevaring naturmiljø» på størstparten av den boreonemorale regnskogen for å sikre bevaring av denne.

Hogst tillates ikke i perioden april-juli av hensyn til hekkende fuglearter.

VS1-2 skal revegeteres med stedege masser og vegetasjon etter opparbeidelse for å bevare et mest mulig grønt preg på området.

Bestemmelsene fastsetter også at det skal settes i verk tiltak for å hindre spredning om man oppdager fremmede skadelige arter under anleggsarbeidene.

Andre tiltak som ikke er sikret i bestemmelsene, men som kan vurderes i forbindelse med arbeidene er å ta vare på større furutrær som må felles, og legge de tilbake i tilgrensende skogområde som fremtidig levested for sopp og insekt. En kan også vurdere etablering av erstatningshabitat som f.eks grønne tak med stedege arter på (ikke Sedum-tak). Det kan også legges til rette for fauna ved å henge opp fuglekasser, legge til rette for overvintrende flaggermus og lignende (hentet fra KU-vurdering av naturmangfold).

9.6 Vurdering av vannmiljø og vannforskriften § 12.

I planprogrammet fastsatte kommunen at hensyn til vannforekomster og sikring av drikkevannskilder skal beskrives og være tema i planarbeidet. Det skal gjøres synlig hvordan nye tiltak og inngrep kan påvirke vannforekomster, og om det er behov for forebyggende tiltak. Dette er gjennomført i vedlegg 5 Vurdering av vannmiljø.

9.6.1 Vurdering av virkninger

I vurdering av virkninger ift. vannforskriften er det sett på hvilke vannforekomster som blir berørt. Myren nedenfor planområde og flombekken er imidlertid ikke egne vannforekomster.

Anleggsfase:

Risiko for forurensning til Skodjevika vil være knyttet til overflateavrenning i nedbørsperioder. Særlig åpen jord er erosjonsutsatt, og nylig utsprengte masser vil også inneholde finstoff. I tillegg vil det være en risiko for avrenning av nitrogen fra nylig utsprengte masser. Bergarten i området består ifølge NGU sin berggrunnsdatabase av Glimmergneis. Det er ikke kjent at det har forekommet problemer med sur avrenning og utlekking av metaller fra denne bergarten tidligere.

I begge nedbørsfeltene innenfor planområdet vil avrenning i første omgang dreneres til flate myrområder. Her vil vannet som hovedregel få redusert hastighet og infiltreres. I perioder med mye vann vil vannet kunne renne over som overflateavrenning, og vil da kunne nå Skodjevika. Innholdet av nitrogen og partikler vil derimot avta som følge av fortykning. Noe av nitrogen i form av ammonium vil omdannes før utløp til resipient.

Fra ytterkant av myra og ned til Skodjevika er det ca. 150 meter. Det vurderes at det er tilstrekkelig avstand fra planområdet og til resipient for å håndtere overflateavrenning fra anleggsområder via fordrøyning og infiltrasjon i myr og terrenget nedenfor. Skodjevika er i tillegg en stor resipient med kapasitet til å ev. motta en midlertidig økning av nitrogen og ev. suspendert stoff. Eventuelt finstoff som følger med helt ut til Skodjevika vil sedimenteres nær land. Fra det opprinnelige næringsområdet i vest ser det ikke ut til at det har vært problemer med avrenning av finstoff og tilslamming.

Driftsfase:

Etablering av det nye industriområdet vil øke arealet av tette flater. Andelen tette flater sammenlignet med hele nedbørsfeltet til Skodjevika er derimot liten.

Det er ikke kjent hvilke typer industri/næring som skal etableres på området, men det legges til grunn at det etableres gode løsninger for håndtering av ev. forurenset utslippsvann og overvann etter gjeldene regelverk. Selv med tiltak for å rense overvann vil det kunne oppstå svakt forhøyede konsentrasjoner av enkelte stoffer, sammenlignet med naturtilstand. Det kan også oppstå utslipp fra uhell og søl.

Mengden vann fra planområdet vil være liten sett opp mot den samlede vannmengden i vannforekomsten. Dette vil gi god fortykning av ev. restforurensning som vil nå resipient. Ved disse forutsetninger forventes det ikke at industriområdet vil kunne medføre noen betydelig påvirkning på vannmiljøet i Skodjevika.

9.6.2 Avbøtende tiltak

Anleggsfase:

Tiltak som forsinker og/eller fordrøyer avrenning fra anleggsområdet vil være en fordel. En mulighet vil være å infiltrere vann fra anleggsområdet og inn i fyllingen til det eksisterende industriområdet i øst. Dette vil gi lengre oppholdstid før vannet går til resipient.

For å få minst mulig plast i sprengsteinen bør det stilles krav til et definert lavt vektinnhold av plast i massene. Det bør i hovedsak brukes elektriske- eller elektroniske tennsystemer.

Driftsfase:

Næringsområdet vil bestå av store områder med tette flater, noe som vil øke avrenningsfarten til overvann. Det bør legges opp til løsninger for å fordroye overvann, enten ved at overvann dreneres i selve fyllingen eller via sedimentasjonsdammer.

Aktivitetene på næringsområde vil ha betydning for hvilke typer utslipp som kan forekomme. Generelt bør det etableres sandfang for oppsamling av partikler og mikroplast på parkeringsområder og laste/losse-områder. Sandfang må tømmes jevnlig for å opprettholde renseeffekten. Ved etablering av industri som håndterer oljeprodukter, må det etableres oljeutskillere før utløp til OV.

9.6.3 Vurdering etter vannforskriften § 12

Tiltaket er vurdert opp mot vannskriften §12. Tiltaket i seg selv forverrer ikke vannkvaliteten etter ferdigstilling og er ikke til hinder for at miljømålene kan nås i henhold til Regionalt vassforvaltningsplan 2022 – 2027. Derfor kommer ikke § 12 til anvendelse.

Dette argumenteres ut ifra følgende forhold:

- Tilstrekkelig avstand fra planområdet og til Skodjevika.
- Avrenning fra planområdet er lite sett opp mot den samlede vannmengden i vannforekomstene (stor fortykning).
- Utbyggingen vil ikke føre til store utslipp av organisk stoff. Vannforekomsten er sensitiv for organisk stoff på grunn av lave oksygenivåer i bunnvannet

9.6.4 Drikkevannsbrønner

Det er gjort en kartlegging av drikkevannsbrønner i området som potensielt vil kunne bli påvirket av tiltaket. Leder for veilaget i Jensvika er kontaktet, og det ble opplyst om at alle fastboende og fritidsboliger får vann fra Skodje vannverk. Temaet er derfor ikke vurdert videre.

9.7 Friluftsliv

Friluftslivsinteresser er ikke registrert i planområdet og anses å ikke bli direkte berørt av planforslaget. Illustrasjoner sett fra Skodjebrua, Skodje, Jensvika og Kallarhaugen viser at anlegget vil få minimale fjernvirkninger på grunn av terrengformasjon og vegetasjon. Med andre ord vil friluftslivsaktivitet på fjorden som båtliv, padling, bading, fiske m.m. ikke bli merkbart påvirket av utbyggingen, bygningskroppene vil knapt ses fra fjorden.

Støy kan påvirke friluftslivet, men siden det kun tillates å drive "lette" industrivirksomheter som ikke medfører støy eller andre forurensningsproblemer anser en ikke at støy vil påvirke friluftslivsaktiviteten negativt. For trafikkstøy er det ikke realistisk med en støyøkning på 1-2 dB (se kap 9.1.1 Støy fra industri). Det forventes på en annen side at typiske anleggsarbeider kan gi støy over gjeldende grenseverdier ved nærmeste boliger. Dette kan også gjelde for nærmeste friluftsområder. Anleggsperioden er for øvrig midlertidig, og det stilles restriksjoner i bestemmelsene knyttet til støy, blant annet gjøres retningslinje T-1442 gjeldende.

Det vurderes at friluftsliv totalt sett vil bli lite berørt av planforslaget.

9.8 Uteområder

Det er i planen lagt opp til flere flater internt på næringsområdet som trapper seg i terrenget med høyder satt i sammenheng med vegen. Ved å bryte opp flaten blir det variasjon i området, og denne tilpasningen vil kunne oppleves som en tilpassing til eksisterende terreng. En avtrapping av terrenget gir også avtrapping av bygningsvolumene.

Nivåsprangene internt på næringsområdet kan tas opp med mur. Dersom man har plass til det kan nivåsprangene tas opp med grønne skråninger. Dette vil gi et mykere og grønnere uttrykk, og et tydeligere skille mellom for eksempel næringsareal og gang- og sykkelveg, og mellom de ulike tomtene.

9.9 Trafikkforhold

Vurdering av trafikkforholdene (se vedlagt rapport) på Digerneset samlet sett konkluderer med at det er et ryddig trafikkbilde med eget tilbud til gående og syklende. Systemet videreføres forholdsvis likt i planområdet med gang- og sykkelveg som er skilt fra kjørevegen med rabatt. Det planlegges for snusirkel i enden av planområdet, noe som sikrer at kjøretøy slipper å rygge for å komme seg ut av området igjen.

Det er ikke registrert trafikkulykker inne på selve handelsområdet.

Beregninger utført i trafikknotatet estimerer en økning på 400 bilturer/dag for en antatt utbygging på 20 000m². Kapasitetsberegning for rundkjøring på E39/fv. 661 konkluderer med at rundkjøringen har kapasitet til den økte trafikken.

Planforslaget legger opp til trygg løsning for myke trafikanter til/fra kollektivanlegg ved etablering av gs-veg helt til enden av planområdet.

Samlet sett blir det ansett at planforslaget ikke vil ha negative virkninger på trafikkforholdene og trafikksikkerheten.

9.10 Barns interesser

9.10.1 Barnetråkkregistreringer

I forbindelse med detaljregulering og utvidelse av næringsvirksomhet på Digerneset ble det i samråd med Ålesund kommune vurdert behov for medvirkning av barn og unge i planarbeidene. Grunnet bygda Valle sin nærhet til handelsområdet på Digerneset ble det vurdert til at det skulle gjennomføres involvering fra barn og unge ved å utføre barnetråkkregistreringer på Valle skole. Valle og områder som Svorta (Kallarhaugen og Jensvika) ligger i nærheten av Digerneset og har mulighet for ferdsel til handelsområdet til fots eller på sykkel.

Representanter fra Ålesund kommune og Norconsult deltok i organiseringen av barnetråkket. To puljer med elever på Valle skole, 5. klasse og 6.-7. klasse samlet, var med i gjennomføring av registreringene. For å dokumentere ferdselen fikk elevene utdelt papirkart som de fikk tegne på og markere hvor de oppholder seg og om det var steder/kryssningspunkter der de følte seg utrygge. Den digitale barnetråkkregistreringen utførte elevene på pc i etterkant.

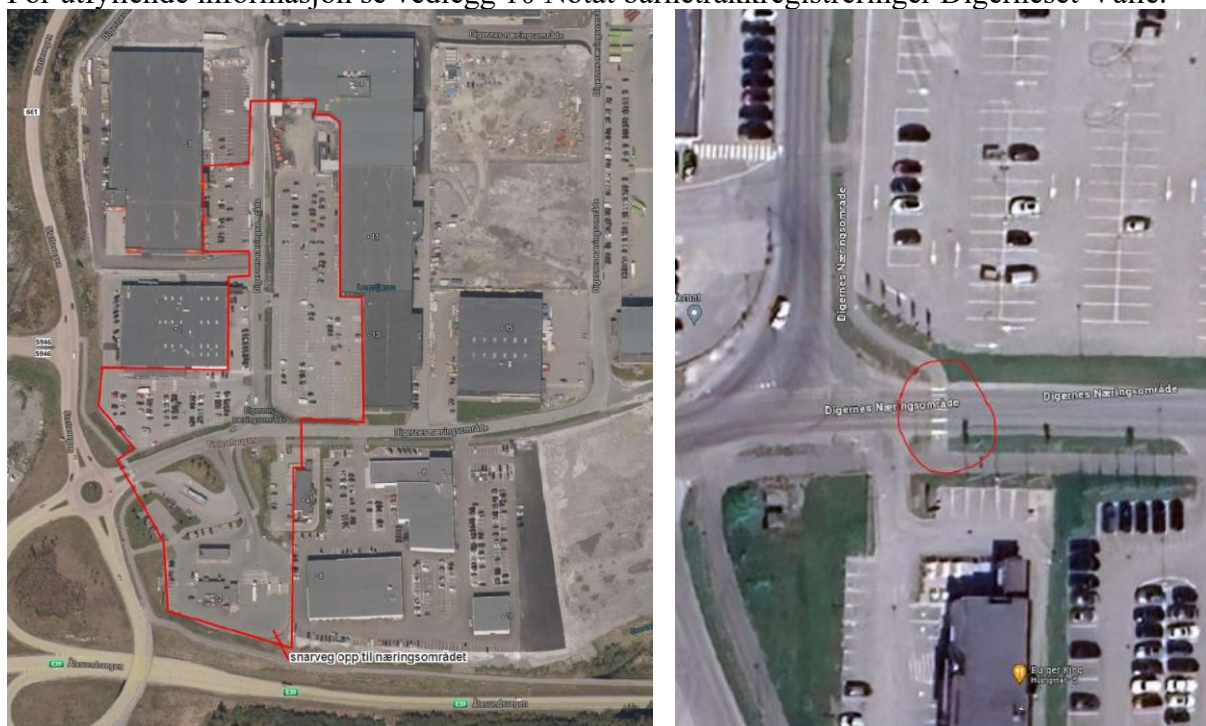
I stor grad virker elevene fra Valleområdet fornøyde med tilkomsten til Digerneset via gang- og sykkelveg og at de benytter etablert snarveg sørøst for bensinstasjonen. Noen elever har markert parkeringsplassene som utrygge grunnet stor trafikk, mens andre har markert parkeringene som en plass de føler seg trygge og at det er kryssingene med kjøreveg som virker utrygt.

Manglende gang- og sykkelveg mot Skodje ble nevnt og registrert av flere elever, samt noen andre markeringer med ønske om fremtidige gang- og sykkelveger /sti. Tilknytning til

eksisterende GS-veg mot Skodje via skissert sti anses som et større prosjekt som går ut over rammene i denne planen og er et tiltak med så stor samfunnsnytte at det er naturlig at kommunen går inn og tar eierskap til det for å sikre gjennomføring. Stien strekker seg over flere eierdommer i strandsonen og det kan ta noe tid å få alle formelle prosesser godkjent i forbindelse med et slikt tiltak. Det er heller ikke direkte nytte for tiltakene innenfor planområdet at det etableres en sti, nytten er hovedsakelig for myke trafikanter som skal til fra andre målpunkter på Digerneset og ikke innenfor dette planområdet. Stien kan også bli del av en fin turrute for beboere i området.

Etter en helhetlig vurdering av kartskisser og muntlige tilbakemeldinger fra elevene under øvelsen er det spesielt kryssing av kjøreveg markert i figur 32, som kommer noe negativt ut med tanke på elevenes følelse av trafikksikkerhet.

For utfyllende informasjon se vedlegg 10 Notat barnetråkkregistreringer Digerneset-Valle.



Figur 32 området som elevene stort sett holder seg innenfor når de er på Digerneset (venstre). Markering av fotgjengerfelt som elevene markerte som utrygt (høyre).

9.10.2 Vurdering

Barnetråkk viser at barn og unge ikke ferdes i planområdet i dag. Planforslaget legger til rette for gang- og sykkelveg til/gjennom planområdet. Samtidig vil dette tilrettelegge for en ferdselsmulighet gjennom planområdet som senere kan kobles til gang- og sykkelveg ved Skodjebruene (se turstiskisse (figur 21) som viser mulighet for etablering av trase fra Digerneset til Skodjebruene). Det er også mulig å etablere sti fra boligområdene i Jensvika/Kallarhaugen og opp gjennom grønnkorridor utenfor planområdet, dette illustreres også på skissen nevnt over (figur 21).

Det vurderes til at planforslaget ikke har negativ virkning for interessene til barn og unge og at det vil være meget positivt om en klarer å etablere en sammenhengende tursti mot gang- og sykkelveg ved Skodjebruene.

9.11 Universell tilgjengelighet

Prinsippet om universell utforming av utearealer og bygninger er sikret i planens bestemmelser. Veganlegg er planlagt/prosjektert etter Vegvesenet sine vegnormaler med stigninger som ivaretar universell utforming. Detaljer i kryss/avkjørsler, rabatter osv med ledelinjer, nedskede kantsteiner osv tas i detaljprosjektering og må dokumenteres at universell utforming er ivare tatt.

9.12 Energibehov – energiforbruk

Det foreligger ikke tilstrekkelig datagrunnlag til å si noe om effektbehov eller energibehov for kommende etableringer da dette ikke er kjent. Dersom det etableres kraftkrevende industri og næring på planområdet må dette temaet vurderes i forbindelse med etableringen. Tiltakshaver har stort fokus på grønn energi og energismarte løsninger. Det arbeides med planlegging av et samordnet energisystem for området og det tilrettelegges med infrastruktur i bakken (trekkerør som skal dekke fremtidige behov) som kan benyttes når man eventuelt er klare til å etablere en slik løsning. Slik sett anser en at utbygger tilrettelegger på best mulig måte for å gjøre utbyggingen og energiforbruket så «grønt» som mulig og at energibehovet ikke utgjør negative konsekvenser for planområdet eller omgivelsene.

Bestemmelsene sikrer at en i forbindelse med byggesøknad skal dokumentere hvordan man har vurdert energiutnyttelses- og reduksjonsmuligheter av energiforbruk i driftsfasen.

9.13 Støy, støv og lysforurensing

9.13.1 Støy fra ny industri

Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442:2021 skiller mellom nye virksomheter, og utvidelse av eksisterende virksomheter. I noen tilfeller kan det være utfordrende å skille disse to kategoriene fra hverandre, for eksempel når det etableres nye virksomheter i en eksisterende næringspark med flere støykilder fra før. I slike tilfeller vil det være viktig å vurdere den nye virksomhetens støybidrag sett i sammenheng med samlet støynivå fra hele næringsparken.

Det anses som hensiktsmessig å vurdere denne reguleringen som en utvidelse av eksisterende virksomhet, jf. kap. 5.3.2. i T-1442:2021. Det essensielle er å ta stilling til hvorvidt reguleringen medfører en støyøkning på 1 – 2 dB mot nærmeste boliger sammenlignet med dagens situasjon, og samtidig medfører at boliger havner i gul støysone (55 dB Lden).

Med tanke på trafikale forhold vil en slik støyøkning på 1-2 dB kreve at trafikkmengden økes med mellom 25 % (1 dB) og 60 % (2 dB), noe som ikke er realistisk ifølge trafikkvurdering som følger planen.

Når det gjelder støy fra ny industri, kan det tenkes at støynivåene lokalt øker betraktelig dersom de nye virksomhetene er støyende mens de eksisterende virksomheter alene avgir moderat / ingen støy. Bestemmelsene sikrer imidlertid at det kun etableres lette virksomheter som ikke medfører merkbar støy mot nærmeste støyfølsomme bebyggelse.

Ved nyetableringer stiller bestemmelsene krav til dokumentasjon på at tiltaket ikke bidrar til økt støy mot omgivelsene og samtidig oppfyller grenseverdiene i Tabell 2 i T-1442:2021. De fleste av foreslåtte avbøtende tiltak fra helsekonsekvensutredningen er sikret i planens bestemmelser. En anser dermed at en har ivare tatt omgivelsene mot eventuell negativ støypåvirkning.

9.13.2 Støy i anleggsfasen:

Basert på avstand til nærmeste bebyggelse, forventes det at typiske anleggsarbeider kan gi støy over gjeldende grenseverdier ved nærmeste boliger / støyfølsomme bebyggelser. Det er i utgangspunktet entreprenørs ansvar å planlegge arbeidene på en måte som ikke medfører støy over grenseverdiene i T-1442:2021.

Å planlegge arbeidene på en måte som gir minst mulig støyulemper for beboerne i nabolaget er en viktig forutsetning for å kunne redusere støyplage. Erfaring viser at forutsigbarhet, god informasjon til og åpen dialog med naboer er avgjørende for å forebygge og redusere støyplage for naboer til bygge- og anleggsområder.

Dersom det av ulike grunner ikke er mulig å overholde grenseverdiene vil det være nødvendig med tiltak. Bestemmelsene inneholder krav om utplassering av støymålere i anleggsfasen for å fange opp områder som blir utsatt for uakseptabelt støynivå.

Aktuelle støyreducerende tiltak vurderes fortløpende ved behov. Driftstidsbegrensning for støyende arbeider nærme bebyggelser bør vurderes. Dette kan være hensiktsmessig i spesielle perioder / helligdager. Samtidig vil driftstidsbegrensninger kunne medføre at den totale anleggsperiodens varighet øker, noe som sjeldent er ønskelig hverken fra berørte, byggherre eller myndigheters side. Bestemmelsene sikrer at støyende arbeider ikke foregår mellom 23-07. Om det ikke er mulig å oppfylle dette kravet skal berørte beboere tilbys alternativ overnatting.

På generelt grunnlag frarådes det å utføre støyende arbeider på nattetid i dagen. I tillegg bør boring, pigging o.l. inne i fjell unngås på natt da dette kan gi strukturoverført støy over anbefalte grenseverdier innendørs.

Midlertidig støyskjerming kan være aktuelt i områder nær støyfølsomme bebyggelser, men ved noen områder kan det være vanskelig å etablere gode skjermingstiltak grunnet siktlinje mellom boliger og anleggsmaskiner, samt at anleggsmaskinene forflytter seg. For at skjermingstiltakene skal ha god virkning må det ha en flatemasse på ca. 15 kg/m² og plasseres slik at siktlinje mellom støykilde og mottaker brytes. Skjermene må være tette, både mellom elementene og ned mot bakken.

Bruk av støysvake anleggsmaskiner bør til enhver tid tilstrebes, og tilpasninger i tidsrom for gjennomføring av særlig støyende anleggsarbeider bør vurderes i områder med nærliggende støyfølsom bebyggelse.

En anser at bestemmelsene sikrer at anleggsperioden kan gjennomføres med minst mulig ulempe for nærliggende støyfølsom bebyggelse.

9.13.3 Støv i anleggsfasen:

Støv i anleggsfasen kan påvirke nærliggende bebyggelse og luftkvaliteten. Det er i helsekonsekvensvurderingen vurdert hvordan en best mulig kan følge opp temaet i anleggsfasen for å begrense negativ påvirkning på omgivelsene. Det er foreslått en rekke avbøtende tiltak om det viser seg at omgivelsene blir utsatt for uakseptable støvplager.

Bestemmelsene sikrer at luftkvaliteten måles regelmessig i anleggsperioden og at det må utarbeides en plan med tiltak som skal iverksettes for å oppnå tilfredsstillende luftkvalitet for nærliggende boliger. Støv er hovedsakelig et tema i anleggsperioden. Siden den foregår en begrenset periode og planbestemmelsene sikrer oppfølging og avbøtende tiltak så anser en at den negative konsekvensen for nærliggende bebyggelse er liten.

9.13.4 Lysforurensing

Det er potensiale for negativ påvirkning av belysning fra området mot tilliggende bebyggelse. Helsekonsekvensvurderingen påpeker negative virkninger av lysforurensning og forhold som bør vurderes, samt lister opp tiltak som kan vurderes benyttes i planlegging av utbyggingen. Bestemmelsene setter i forbindelse med behandling av byggesøknad krav om utarbeidelse av lysplan som skal vise hvordan belysningen kan etableres uten å være til sjenanse for tilliggende boligområder.

Med dette skal tilliggende bebyggelse være sikret mot plager fra lysforurensning.

9.14 ROS

Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i forbindelse med planforslaget, se vedlagt ROS-analyse. Denne er i samsvar med plan- og bygningsloven sine krav om ROS-analyse ved all planlegging (jf. § 4-3). Analysen inngår som en del av grunnlaget for å identifisere behov for risikoreduserende tiltak.

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart. Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Skred i bratt terreng
- Ustabil grunn
- Ekstremnedbør og overvann
- Brann/eksplosjon ved industrianlegg
- Transport av farlig gods
- Trafikkforhold

Av disse fremsto planområdet som moderat sårbart for transport av farlig gods, og det ble derfor utført en risikoanalyse. Analysen av ulykke med farlig gods viste akseptabel risiko, men behov for at risikoreduserende tiltak må vurderes. Basert på en kost-/nyttevurdering er ingen risikoreduserende tiltak identifisert for ulykke ved transport av farlig gods, utover den beredskap som nødetatene har.

Det er også, gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering, identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Tiltakene er sammenfattet nedenfor og er fulgt opp i planarbeidet.

Oppsummering av tiltak:

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Ekstremnedbør og overvann	Anbefalte løsninger og tiltak i VAO rammenotat må tas til følge i videre prosjektering.
Brann/eksplosjon ved industrianlegg	Behov for areal til hensynssoner rundt fremtidig hydrogenanlegg må avklares og ivaretas når disse foreligger.
Støy	Videre prosjektering må utføres i tråd med Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442).
VA-anlegg/-ledningsnett	Eksisterende VA-anlegg og ledningsnett må ivaretas i anleggsfasen.
Eksisterende kraftforsyning	Kraftforsyningen til planområdet må dimensjoneres for å dekke plantiltakets behov.
Fremkommelighet for utrykningskjøretøy og slokkevann for brannvesenet	Det må sikres fremkommelighet for utrykningskjøretøy, samt slokkevann for brannvesenet.

Figur 33 oppsummering risikoreduserende tiltak

9.15 Teknisk infrastruktur

Overvann:

Å bygge ut tilnærmet urørt natur vil øke mengden overflatevann betraktelig. Ifølge VA-rammeplanen vil utbyggingen av Digereneset Næringspark øst endre overvannshåndteringen og avrenningsmønstrer betraktelig til omtrent en dobling i mengden overvann som må håndteres. I tillegg vil fjerning av myra, som fungerer som en buffer for overvann, føre til økte mengder overflatevann og lavere fordrøyningskapasitet for området.

VA-rammeplanen anbefaler å benytte blågrønne overvannstiltak i størst mulig grad for å håndtere overvann. I tillegg foreslås det å etablere overvannsledninger for å få unna mengdene ved store nedbørshendelser. For å unngå å belaste eksisterende kommunal overvannsledning foreslås det å føre overvannet direkte til sjø ved fremtidig utbygging, istedenfor til eksisterende, kommunal overvannsledning. VA-anlegget skal prosjekteres og bygges etter Ålesund kommune sin VA-norm for kommunal overtakelse.

Vannforbruk, brannvannsdekning og spillvann:

Vannforbruk, brannvannsdekning og spillvann er vurdert i VA-rammeplanen og foreslåtte tiltak er ivaretatt i planforslaget. Tilstrekkelig slukkevannskapasitet er sikret via brannpumpe og tilhørende basseng på Digerneset øst. I tillegg planlegges det å etablere felles høydebasseng på Digernes vest som vil øke leveringssikkerheten.

Renseanlegget på Håheim har per i dag ikke kapasitet til å ta imot avløpsvannet fra ny utbygging. Det stilles derfor som rekkefølgekrav at tilfredsstillende renseløsning for Håhjem må være på plass før avløpsnettet tilkobles ny utbygging.

Ledningstraseer, tekniske løsninger og endepunkt for foreslått VA-trase er planlagt med tanke på å kunne videreføres til en eventuell utvidelse av næringsområdet i nord.

Det vurderes at med de løsninger som VA-rammenotatet anbefaler og som er implementert i planforslaget er teknisk infrastruktur og overvann ivaretatt.

9.16 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Utbyggingskostnad for anlegg innenfor planområdet belastes i utgangspunktet utbygger og vil ikke få økonomiske konsekvenser for kommunen. Kommunen overtar etter avtale det offentlige vegnettet.

9.17 Konsekvenser for næringsinteresser

Ålesund kommune ønsker å tilrettelegge for etablering og utvikling av arbeidsplasser og ulike typer næring. For at dette skal være mulig må det sikres arealer som er fleksible, slik at ulike typer virksomheter har mulighet til å etablere seg. Utvidelse av næringsområdet på Digernes vil legge til rette for næringsstomter for «lette» industrivirksomheter, i et attraktivt trafikknutepunkt. Målet er å utvikle kortreiste arbeidsplasser, kortreist handel, kortreiste offentlige tjenester kombinert med energi produsert på stedet. En anser ikke at de virksomheter som en her legger opp til å etablere er bedrifter som av lokalisering- og handelshensyn burde ha ligget for eksempel i et sentrumsområde. De type bedrifter en ønsker å etablere på området vil ikke være et naturlig målpoint til fots/sykkel, de fleste vil ankomme i bil eller kollektivt.

9.18 Interessesmotsetninger

Naboer har uttrykt bekymring knyttet til støy, visuelle fjernvirkninger og friluftinteresser ved utvidelse av næringsområdet. For å sikre interessene til naboene er det utarbeidet helsekonsekvensvurdering og laget illustrasjoner av fjernvirkninger av nye næringsbygg. Det er ivarettatt grønn buffer som rammer inn planforslaget i sør, øst og nord, og som skjærer naboene fra næringsområdet. Det stilles krav i bestemmelsene med utgangspunkt i støyutredning og helsekonsekvensutredning som sikrer naboene mot permanente støyplager. Fagutredningene har ellers ikke avdekt negative permanente konsekvenser for naboene til planområdet, og med de bestemmelsene som stilles vurderes det at planforslaget ivaretar interessene til naboene. Møre og Romsdal og Ålesundregionen trekker fram mål om å være bærekraftige og framtidrettede i flere av sine planer. Digernes næringspark jobber med ulike løsninger for alternativ energi og smartby-konsepter. Dette er i tråd med blant annet Regional delplan for klima og energi. Samtidig er tap av biologisk mangfold en global trend, og en av de største truslene mot naturmangfoldet er arealendringer. Næringsparken legger beslag på et område som har vært urørt natur med skog, myr og knauser. For å redusere de negative virkningene av beslaget av urørt natur gjøres flere avbøtende tiltak, som etablering av grønne buffere og hensynssone for bevaring av naturmiljø for å verne om den boreonemoral regnskogen.

10 Innkomne innspill

10.1 Varsel om oppstart og høring av planprogram

Ved melding om høring av planprogram og oppstart av planarbeid har det kommet inn 11 merknader. Disse er oppsummert og kommentert nedenfor.

01 - Statens vegvesen

Merknad	Kommentar
Nasjonal transportplan (NTP) og Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging gir viktige nasjonale føringer for areal- og transportplanleggingen og må legges til grunn i dette planarbeidet	<i>Tas til følge-lagt til i planprogrammet som overordnede føringer.</i>

<p>Vi finner det uheldig at ikke varslet planarbeid for kommunedelplan E39/E136 Digernes skiftet – Ørskogfjellet er fanget opp. Alle-rede nå anser vår prosjektorganisasjon at det alternativet som berører Digernes næringspark vil være både teknisk- og kostnadskre-vende, og vil i silingsrapporten anbefale at den ikke tas med videre. Vi har derfor ikke vesentlige merknader til at det startes plan-legging av et nytt næringsareal på Digernes</p>	<p><i>Vi er enige i at det kunne vært nevnt i plan-programmet, bakgrunnen for at det ble ute-latt er at Ålesund kommune i oppstartsmøtet bekreftet at planarbeidene for E39/E136 ikke ville påvirke arbeidene med denne planen.</i></p> <p><i>Det er likevel tatt inn et avsnitt om temaet i det reviderte planprogrammet.</i></p>
<p>På bakgrunn av planprogrammet vil vi frem-heve viktigheten av at arealutnytting og plan-legging blir gjennomført i samsvar med na-sjonale føringer. Dette innebærer å planlegge for å redusere behovet for transport, og etab-lere trygge og effektive løsninger for gående og syklende.</p>	<p><i>Det er planlagt adskilt gang- og sykkel-felt (o_GS) langs kjøreveg KV1. I tillegg legges det til rette for sammenhengende trase for myke trafikanter gjennom VS3 fra gs-veg langs KV1 og eksisterende gang- og sykkel-veg nord for planområdet.</i></p>
<p>Ut fra de utredningene som skal gjennomføres, må det gå tydelig frem hvilke tiltak planfor-slaget utløser. Nødvendige tiltak for å sikre tilfredsstillende kapasitet på vegnettet og trafikksikker frem-kommelighet for kjørende, syklist og fotgjengere må sikres i rekkefølgebestemmel-sene, jf. plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 10.</p>	<p><i>Det er laget en trafikkvurdering som tar for seg virkningene av planforslaget. Planforsla-get sikrer nødvendige tiltak for å sikre til-fredsstillende og sikker trafikk-løsning.</i></p> <p><i>Det stilles rekkefølgekrav om at sammen-hengende trase (o_GS) for myke trafikanter skal være opparbeidet og knyttet til gang- og sykkelveg til kollektivterminalen for brukstil-latelse gis innenfor planområdet.</i></p>

02 - Fylkeskommunen

Merknad	Kommentar
<p>Med bakgrunn i tidligere detaljreguleringer, omreguleringer og dispensasjoner bør en se på Digernesområdet samlet med nye øyne og utredningene bør ta hensyn til at Digernesom-rådet er i ferd med å utvikle seg til et bydels-sentrum med sine publikumsrettede funksjo-ner og detaljhandel. Det legges vekt på at det aktuelle arealet ligger inntil strandsonen i øst, og som dermed vil være en viktig kvalitet dersom det skal etableres flere boliger i nær-heten og som element i en eventuell urban struktur.</p>	<p><i>Reguleringsplanen legger til rette for en type formål/aktivitet som Digerneset var tiltenkt fra starten av (noe også Fylkeskommunen påpeker i sitt brev). Det er ikke motstrid mel-lom opprinnelige planer/intensjoner og det som nå planlegges utviklet videre på Diger-neset. En skjønner likevel Fylkeskommunen sine poeng og innspill, men vurderer at en eventuell prosess med en helhetlig område-plan for Digerneset må bli en egen prosess i fremtiden.</i></p>

<p>Konsekvensutgreiingene må konkret svare ut de to følgende punktene innenfor samferdsel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transportbehov og belastning på offentlig vegnett. Det må bli gitt et omtrentlig anslag for forventet trafikkmengde reguleringsplanen kan medføre. Konsekvens-utredningen må ut fra dette også vurdere klimavirkningene av generert transport. • Trafikksikkerhet på Digernes næringsområde, både for trafikken inn og ut av arealet og internt. I dette må det også vurderes trygge ganglenker fra kollektivknutepunkt frem til det varslede planområdet. 	<p><i>Dette er allerede definert i planprogrammet som krav i videre arbeid, men de konkrete punktene er likevel lagt til i planprogrammet.</i></p> <p><i>Det er utført en trafikkvurdering og konsekvensutredning for klimagassutslipp.</i></p> <p><i>Det stilles rekkefølgekrav om at sammenhengende trase for myke trafikanter skal være opparbeidet og knyttet til gang- og sykkelveg til kollektivterminalen før brukstillatelse gis innenfor planområdet.</i></p>
<p>Det vil ikke bli stilt krav om arkeologisk registrering i forbindelse med planen</p>	<p><i>Tas til orientering.</i></p>
<p>Tilrår at det blir utført en 3D-siktanalyse mot strandsonen i øst for å visualisere tiltaket og synliggjøre bl.a. vegetasjon som bør stå igjen. Planprogrammet bør bestille dette.</p>	<p><i>Planprogrammet har krav om illustrasjoner av tiltaket og landskapsvirkninger, dette blir slik vi ser det stort sett det samme. Det er visualisert hvordan tiltaket vil virke på landskapet med definerte/relevante siktepunkt. Ut ifra disse arbeidene er det vurdert hvilken vegetasjon som skal bevares og hvordan tiltaket kan tilpasses omgivelsene på best mulig måte.</i></p>
<p>Viser til Moa-området, som nå er planlagt transformert. Her ser en at utviklingen fra den opprinnelige intensjonen og fram til det som i dag krever en mer urban struktur, har skjedd relativt raskt og hatt en stor rekkevidde. Lignende utvikling kan tenkes på Digerneset, og det vil være gunstig å sikte riktig fra starten. Mao å tenke utviklingen av Digerneset på nytt, som et bydelssenter, med en mer urban infrastruktur, der publikum legger breiere premisser. Både omfanget av eksisterende detaljhandel og dispensasjoner for andre, publikumsrettede funksjoner, viser at Digerneset ikke er et rent næringsområde, men er på vei til å utvikle seg mot tilbud parallelt med et bydelssenter, med mer urbane og</p>	<p><i>Se svar i første punkt. Planarbeidene vil ta høyde for behovene til publikum så langt det lar seg gjøre.</i></p>

komplekse behov. Dette kan planarbeidet ta høyde for.	
Mener at hele Digernes bør omreguleres samlet i en områdeplan, der også andre arealbehov kan drøftes, enn de som fremstår umiddelbart behov for nå.	<i>Se svar i første punkt</i>
For å sikre trygge gangforbindelser for myke trafikanter anbefaler vi at det stilles rekkefølgekrav om etablering av gang- og sykkelveg fra kollektivterminalen til planområdet.	<i>Det stilles rekkefølgekrav om at sammenhengende trase for myke trafikanter skal være opparbeidet og knyttet til gang- og sykkelveg til kollektivterminalen før brukstillatelse gis innenfor planområdet.</i>
Det bør i planprosessen bli sikret at resterende område avsatt til næringsvirksomhet i kommunedelplanen kan koble seg på internvegssystemet.	<i>Det er lagt til rette for tilkomst og videre utvikling av teknisk infrastruktur til resterende areal av BNI-A.</i>
Løsninger som sikrer god trafikkavvikling innenfor hele næringsområdet BNI-A bør vises/illustreres.	<i>Det er lagt til rette for tilkomst til BNI-A sin nordlige del som ikke er del av denne reguleringen. Videre vegsystem innad på BNI-A vil ikke planlegges på dette tidspunktet da en ikke ser det hensiktsmessig når en ikke vet behovet til området og hva som skal etableres.</i>
Det må utføres kapasitetsberegning på rundkjøringen på fv. 661. Kapasitetsvurderingen bør blant annet se på om det vil bli utfordring med tilbakeblokkering i rundkjøringen, og om rundkjøringen er tilstrekkelig utformet for dimensjonerende kjøretøy. Rundkjøring må være utformet i samsvar med krav gitt i Statens vegvesen sin håndbok N100, blant annet kravet til stoppsikt i rundkjøring. Eventuelle behov for utbedring må stilles som rekkefølgekrav.	<i>Trafikkvurderingen tar for seg kapasiteten til rundkjøringen. Det vurderes at rundkjøringen er litt liten etter dagens krav og at det er lite avbøying inn mot rundkjøringa.</i> <i>Det foregår planarbeid for ny E39/E136 i dette området. Planen er forventet å medføre ombygging/endring av dagens kryss. Rundkjøring ved innkjøring til Digerneset vil da også få en nødvendig ombygging, og en må forutsette at ny utforming vil bli i samsvar med dagens krav. Endring av dagens rundkjøring bør derfor forventes til dette planarbeidet er fullført.</i>
I tillegg til dagens friluftsjinteresser, vil det også være viktig å sikre friluftsjinteresser for et mer urbanisert Digernes. Landskapsformasjonene og strandsonen i øst vil være vesentlige, ettersom dette er den eneste retningen Digerneset grenser til et naturlandskap.	<i>Friluftsliv er vurdert i planomtalen. Planforslaget berører ikke kartlagte friluftsjområder. For å skjerme omgivelsene og ivareta fjernvirkninger av tiltaket, er det mot øst satt av vegetasjonsbelte som omfatter deler av Svarthammaren.</i>

	<i>Siden tiltaksområdet ligger terrengmessig avskåret fra strandsonen vil ikke utbyggingen berøre strandsonen, ei heller påvirke bruken av strandsonen og sjøområdene negativt.</i>
Peker særskilt på behovet for et utgreiingsalternativ som skisserer en videreføring av den utviklinga som faktisk har vært på Digerneset.	<i>Et slikt behov kan være reelt, men må være en annen prosess enn dette planarbeidet. Planlagt tiltak er i tråd med kommuneplanen.</i>

03 - Statsforvaltaren

Merknad	Kommentar
<p>Område med fare, risiko eller sårbarheit skal merkast av i kartet som omsynssone, jf. plan- og bygningslova § 12-6. Ved siste plannivå er det ikkje mogleg å skyve nærare avklaring av reell fare til byggesak. Kravet til ROS-analyse i pbl. § 4-3 vil då ikkje vere oppfylt.</p>	<p><i>ROS-analyse for planen er utarbeidet. Det ble gjort en sårbarhetsvurdering av følgende tema:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Skred i bratt terreng</i> - <i>Ustabil grunn</i> - <i>Ekstremnedbør og overvann</i> - <i>Brann/eksplosjon ved industrianlegg</i> - <i>Ulykke med transport av farlig gods</i> - <i>Trafikkforhold</i> <p><i>Av disse fremsto planområdet som moderat sårbart for transport av farlig gods, og det ble derfor utført en risikoanalyse. Analysen av ulykke med farlig gods viste akseptabel risiko, men behov for at risiko-reducerende tiltak må vurderes.</i></p>
<p>Det er viktig at ROS-analysen inkluderer ei vurdering av kva effektar klimaendringar vil gje, om planområdet er utsett for klimaendringar, og vurdere konsekvensane klimaendring vil ha for planområdet og planlagde tiltak.</p>	<p><i>Klimaendringer er tema i ROS-analysen.</i></p>

04 - NVE

Merknad	Kommentar
<p>I planarbeidet må den reelle faren for skred avklares med dokumentasjon på at sikkerheten er ivaretatt i henhold til krava i byggteknisk forskrift (TEK17) §7-3.</p>	<p><i>Det er i forbindelse med detaljreguleringen for Digerneset næringspark øst gjennomført en skredfarevurdering. Skredfarevurderingen konkluderer med at området er vurdert til å ikke ha reell skredrisiko og krav innen TEK17 er tilfredsstilt for sikkerhetsklasse S3. Planområdet vurderes, med grunnlag i skredfarevurderingen gjennomført for planområdet, som ikke sårbart for skred i bratt terreng.</i></p>
<p>I område med marine avsetninger kan det ikke utelukkes forekomster av kvikkleire. Fare for områdeskred av kvikkleire må være et tema i ROSanalysen. NVE anbefaler at prosedyren i NVE veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred kap. 3.2 blir benyttet så langt som nødvendig for å avklare skredfaren.</p>	<p><i>I forbindelse med detaljreguleringen er det gjennomført geotekniske vurderinger av grunnforhold i henhold til NVEs veileder av 2019. Planområdet vurderes som ikke sårbart, med utgangspunkt i den geotekniske rapporten.</i></p>

For eventuelle tiltak i strandsone eller sjø viser vi til anbefalingene i samme veileder kap. 2.8.	<i>Det gjøres ikke tiltak i strandsone eller sjø.</i>
NVE anbefaler å bruke tretrinnsstrategien som verktøy for å håndtere nedbør og overvann	<i>Tatt til følge i planforslaget.</i>
Det må avklares og tas hensyn til effekt av klimaendringene på avrenninga.	<i>VA-rammenotat og ROS-analyse har tatt høyde for dette i sine vurderinger.</i>
Det bør kartlegges eksisterende avrenningslinjer i og ved planområdet.	<i>Tatt til følge i VA-rammenotat.</i>
Fremtidige flomveier for trygg avledning av overvann bør vises i plankartet og sikres tilstrekkelig kapasitet.	<i>For å sikre pålitelig overvannshåndtering for området er det anbefalt at det i neste fase detaljprosjektes i tråd med tretrinnsstrategien beskrevet i Norsk Vann Rapport 162. Det anbefales å i størst mulig grad å lede vannet til sjøen i åpne flomveier, for eksempel i grønnskledde grøfter og kanaler. Dette er ikke vist på plankartet siden nøyaktig plassering av disse er vanskelig å fastsette på dette tidspunktet</i>

05 - DSB-direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

Merknad	Kommentar
Generell tilbakemelding. Ingen konkrete merknader til planarbeidene eller planprogrammet. Viser til Statsforvalteren med sitt ansvarsområde innen samfunnssikkerhet.	<i>Tas til følge.</i>

06 – Mattilsynet

Merknad	Kommentar
Vi forventer at de hensyn som er gitt i Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023 (vedtatt 14. mai 2019) legges til grunn i arbeidet. Vi viser her til pkt. 2.3, «... Det er viktig at vannforekomster som benyttes til vannforsyning beskyttes mot forurensning slik at brukerkonflikter kan unngås og at befolkningen er sikret tilstrekkelige mengder helsemessig trygt drikkevann. Sikring av drikkevannskilder og areal til infrastruktur er en viktig del av kommunale planer». Det samme gjelder Nasjonale mål for vann og helse, vedtatt av Regjeringen 22. mai 2014.	<i>Tatt til følge i videre planarbeider. Forekomst av drikkevannskilder undersøkt og dokumentert i vedlegg 5 Vurdering av vannmiljø. Det er ikke registrert drikkevannsbrønner som kan bli påvirket av tiltaket. Fastboende i området er påkoblet kommunalt vannverk.</i>

Det bør framgå av planbeskrivelsen hvordan relevante nasjonale mål og forventninger blir ivaretatt i planforslaget.	
Om der finnes drikkevannskilder i utbyggingsområdet eller i nedbørsfeltet som inkluderer utbyggingsområdet, skal dette beskyttes. Regler for hvilke aktiviteter som kan tillates i området må fastsettes i konsekvensutredningen.	<i>Se svar over.</i>
Utvikling eller spredning av planteskadegjørere: Bestemmelsene bør omfatte all bygge- og anleggsvirksomhet, etablering av bolig- og industriområder og annen anleggsvirksomhet som innebærer en risiko for å spre planteskadegjørere og ugras som måtte befinne seg i jorda. Smitte kan spres både med jordmasser som flyttes og med maskiner med jord, frø og andre planterester.	<i>Det er utført kartlegging av fremmede uønskede arter i konsekvensutredning for naturmiljø. Det ble registrert en fremmed art i området, platanlønn (svært høy risiko, SE). Arten ble først og fremst funnet i område som ikke berøres av tiltaket. Det er tatt inn bestemmelse om at det må iverksettes tiltak dersom det oppdages fremmede skadelige arter i tiltaksområdet.</i>

07 – Naturvernforbundet

Merknad	Kommentar
Bekymret for registrert myr i planområdet, en bør vurdere å restaurere myr et annet sted om myr i planområdet må ofres.	<i>Virkninger på naturmangfoldet er vurdert i konsekvensutredning for naturmangfold. Tiltaket gir store terrenginngrep over det meste av planområdet, som gjør at den terrengdekkende myra går tapt. Det er ikke lagt opp til å restaurere myr noe annet sted som kompensere tiltak. Se rapport/KU om klimagassutslipp.</i>
Må lages plan for reduksjon av klimagassutslipp i anleggsperioden, inkludert eventuelle uttransporterte masser.	<i>Det er utført en konsekvensutredning for klimagassutslipp. Denne tar blant annet for seg utslipp i forbindelse med Grunnarbeider, massehåndtering og infrastruktur. Det er tenkt at alt av masser skal benyttes innenfor planområdet. Jordmassene og fjellmassene brukes som fyllingsmasser, de resterende massene knuses og brukes til vegbygging og planering av næringsarealene. I klimagassberegningene er det lagt til grunn at alt av masser håndteres i planområdet og har en gjennomsnittlig transportavstand på 0,5 km.</i>
Det må dokumenteres rutiner for rensing av sprengt masse for plastpartikler og rutiner for	<i>Det er lagt inn bestemmelse om at det i hovedsak skal brukes elektriske eller</i>

at disse ikke blir spredt i terreng, vann og ekstern deponering av utsprengt/knust masse.	<i>elektroniske tennsystemer for å begrense plastrester i sprengtsteinen, samt at det skal etableres tiltak som forsinker/fordøyer avrenning fra anleggsområdet og avgrenser partikkelavrenning.</i>
Ved tildekking av områder i og rundt regulert område er det viktig å bruke stedegen jord og vegetasjon.	<i>Det er planlagt å benytte stedegen jord og vegetasjon. Dette er sikret i bestemmelsene.</i>
Videre vil vi minne om at der finnes elvemusling i tilstøtende bekkefar til det totale regulerte området på Digerneset, inkludert det regulerte trafikkarealet rundt. Vi ber om at der blir etablert rutiner for å sikre eventuelle forekomster i det foreslåtte regulerte området.	<i>Planområdet er kartlagt og utredet i henhold til naturmangfoldloven, se konsekvensutredning for naturmangfold. Det er registrert elvemusling (EN) i Svortaelva søraust for planområdet. Det er vurdert at vassdraget ligger såpass langt unna nedbørsfeltet til planområdet at det ikke inngår i influensområdet til tiltaket.</i>

08 – Tore Sperre m.fl.

Merknad	Kommentar
Påpeker at intensjonen om grønn buffer mot boligbebyggelsen må opprettholdes.	<i>Grønn buffer er sikret i bestemmelsene til kommuneplanen og er videreført i detaljreguleringsplanen.</i>
Bekymret for stor økning i trafikk, spesielt tungtrafikk og sikkerheten for myke trafikantene i området.	<i>Trafikkøkning og type trafikk vil beregnes i forbindelse med planarbeidene og eventuelle avbøtende tiltak vil innarbeides i plandokumentene.</i>
Er bekymret for støy og visuell støy fra tiltaket og mot eksisterende boligbebyggelse.	<i>Støy, lys, støv og landskapsvirkninger er tema i planarbeidene (helsekonsekvensutredning). Det vil søkes å unngå ulemper for naboer så langt det er praktisk mulig.</i>
Bekymret for hensynet til friluftsinnteresser, naturinteresser og naturmangfold.	<i>Det er ingen registrerte friluftsområder i planområdet eller omkring (bortsett fra sjø). Hensynet til nærheten til sjø må vurderes i planarbeidene. Naturmangfold er utredet av fagpersonell.</i>
Det er registrert 18 forskjellige fuglearter på foringsplass, disse må tas hensyn til. Generell bekymring for fugl- og dyreliv.	<i>Naturmangfold er utredet av fagpersonell.</i>
Ønsker ingen utbygging på området av hensyn til natur, dyreliv, friluftsinnteresser, eksisterende bebyggelse m.m.	<i>Arealet er allerede avsatt til næringsareal i tidligere prosesser. Nå er spørsmålet mer hvordan man kan etablere tiltak i tråd med formålet som blir mest mulig skånsomt mot naboer og omgivelsene.</i>

09 – Ålesund kommune – kommuneoverlegen

Merknad	Kommentar
Det skal utarbeides en helsekonsekvensvurdering etter folkehelseloven § 11. Tema nevnt i oppstartsmøtet er opplistet og utdypet, se merknadsbrev for detaljer.	<i>Helsekonsekvensutredning er gjennomført, se vedlegg og oppsummering i planbeskrivelsen.</i>

10 – Ålesund kommune – Miljø og samferdsel

Merknad	Kommentar
Virksomhet Miljø og samferdsel viser til kommunens tilbakemeldinger i referat fra oppstartsmøte, under tema Veg-og vegtekniske forhold, trafikktryggleik og renovasjon. Vi viser også til kommunalteknisk veg- og gatenorm og Statens Vegvesens håndbøker ved trafikkavvikling og utforming av tilkomst. Alle krav til sikt, stigning, svingradius, sideareal m.m. står beskrevet.	<i>Tatt til følge.</i>
Det er viktig å dimensjonere alle trafikkarealer til rette regulerende kjøretøy og se til hvilken standard og hensyn som er tatt i bruk ved eksisterende adkomstveg de skal knyttes til.	<i>Modulvogntog er dimensjonerende kjøretøy. Se ellers vedlagt trafikkvurdering og oppsummering i planbeskrivelsen.</i>
Det er svært ønskelig at adkomstvegen inn til planområdet setter av areal til gang- og sykkelveger tilsvarende det som allerede er utbygd på Digernes.	<i>Det etableres gang- og sykkelveg gjennom hele planområdets lengde slik at alle nye næringstomter har trygg tilkomst for myke trafikanter.</i>
Plassering og utforming av videre forbindelse mot nord må sees nærmere på ved detaljregulering.	<i>Vegen er prosjektert slik at den kan forlenges nordover ved videre utvikling av området. Se vedlegg 13, Illustrasjon D02 Mulig forlenging av veg.</i>
Digernes er et veldig viktig knutepunkt for videre etablering av et større gang- og sykkelvegnett som tilknytter flere steder. Nordover mot Stette, østover mot Skodje og sør-øst mot Svorta, Valle og Håhjem. En slik forbindelse er helt avhengig av en god løsning gjennom Digernes og det er viktig at denne forbindelsen blir tatt hensyn til og omtalt i en tidlig fase.	<i>Det er laget illustrasjon for mulig trase for sti fra rundkjøring i planområdet og videre nordover mot Skodjebruene.</i>

11 – Ålesund kommune – Vann og avløp

Merknad	Kommentar
<p>Virksomhet VA viser til kommunens tilbakemeldinger i referat fra oppstartsmøte, under tema vann-, avløp, og overvannshåndtering, samt krav til dokumentasjon og rekkefølgekrav.</p> <p>Fra oppstartsmøtoreferat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Teknisk infrastruktur og ledningsnett fram til området er utbygd og tatt over. Det er etablert avløpspumpestasjon i nord og basseng med brannpumpe i sør.</i> • <i>Det er krav om VA-rammeplan. (overordna VA plan). Ledningstrasear og tekniske løysingar for området skisserast etter ein heilskapleg plan for framtidig utviding av den nordlege delen av BNI-A.</i> • <i>VA-anlegg skal prosjekterast og byggast etter kommunen si VA-norm for kommunal overtaking.</i> • <i>Behov og krav til sløkkjevattn, ledningstrasear og BV-uttak skal utgreiast. For Digerneset aust blir sløkkjevattn forsynt via brannpumpe med basseng, men jf. Asplan Viak sine rapportar (sjå vedlegg) er det nødvendig med å etablere felles høgdebasseng på Byt- haugen/Digernes vest.</i> • <i>Sanitæravløp må samlast og pumpast til reinseanlegg på Håhjem - via kommunale pumpestasjonar på Jensvika og Valle. Det er uklart om ledningsnettet/pumpestasjonar har nok kapasitet. Avløpsleidning ned mot Jensvika er ikkje registrert. Pr. i dag er ut-sleppsløyve for reinseanlegg på</i> 	<p><i>Det er utarbeidet VA-rammeplan der innspill er tatt til følge. Denne tar høyde for utvidelse av næringsområdet mot nord. Behov for sløkkevann er vurdert og sikret i planforslaget. Overvannshåndtering er vurdert og sikret i planforslaget.</i></p>

<p><i>Håhjem ikkje godkjent. Oppgrade- ringa er planlagt i 2024/25.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Overvasshandtering skal vurderast og utgreiast. Det skal takast omsyn til lokale flomvegar, avrenning av overflatevatn gjennom området. B4 Norm for overvasshandtering skal leggest til grunn.</i> 	
<p>Vi kan tilføye at det også er aktuelt med rekkefølgekrav på at kommunalt avløpsrenseanlegg på Håhjem skal ha godkjent utslippstillatelse.</p>	<p><i>Det stilles rekkefølgebestemmelse om at før det kan gis godkjenning til tilkopling for nye utbyggingstiltak i planområdet må tilfredsstillende renseløsning for Håhjem (eller annet kommunalt anlegg) være på plass.</i></p>

11 Avsluttende kommentar

Med de utredninger og forslag til avbøtende tiltak som er anbefalt vurderes det at nødvendige hensyn knyttet til omgivelsene og sikkerhet er ivaretatt, og det er ikke avdekt konsekvenser eller virkninger av tiltaket som er så negative at man ikke kan tilråde at planen blir gjennomført.