Planomtale

Detaljplan Vigra næringspark nord

Giske kommune

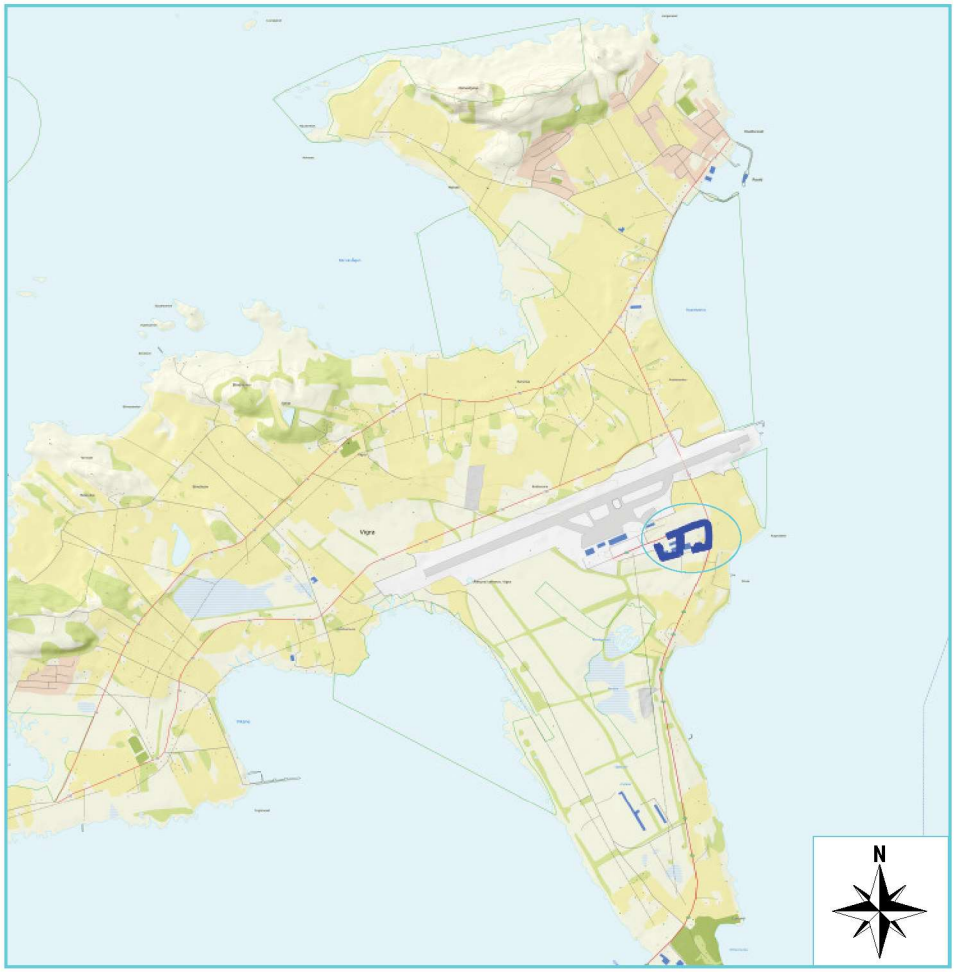
Planid 1532-2018006

Framlegg til planomtale med KU 04.11.2019

Avklaring motsegn

Innhald

1.	Samandrag	3
2.	Dagens situasjon	3
3.	Bakgrunn/mål med planarbeidet	4
4.	Planprosess og medverknad	6
5.	Planstatus og rammer for planområdet	7
6.	Planområdet, eksisterande situasjon	10
7.	Omtale av planen	15
8.	Verknad/konsekvensar av planframlegget	23
9.	Konsekvensutgreiing (KU)	29
10.	Teiknforklaring	46
11.	Plankart	47



Figur 2. Oversiktskart som syner planområdet på Vigra, markert med blått areal og blå ring.

Figur 1. Framside: Avgrensing av planområdet, ortofoto frå 2017

Alle bilete:B. Friisvold

OSE

Kontaktinformasjon:
Adresse: Vikegata 19 A, 6150 Ørsta
E-post: firmapost@oseing.no
Tel.: 70 04 52 20
Heimeside: www.oseing.no

Lokalisering	Vigra næringsområde, sør for flyplassen, Giske kommune
Adresse	Flyplassvegen 4, 8, 20 og 22
Gards- og bruksnr.	3/186, 190, 284 og 287
PlanId	1532-2018006
Areal planområdet	Om lag 50,5 daa
Gjeldande planstatus (regulerings-/kommune(del) plan)	Reguleringsplan Vigra næringspark og kommuneplanen sin arealdel for Giske kommune
Forslagsstillar	Cormoran AS
Grunneigar	Privat
Plankonsulent	OSE AS v/ Bjarte Friisvold
Sidekontroll	Kenneth Myrhol
Planen sine formål	Kombinasjonsformål næring, service og betalingsparkering
Aktuelle problemstillingar	Parkering, støy, handel volumvarer, trafikk, klima og energi
Er det varsel om motsegn (j/n)	J, tilrettelegging av detaljhandel eller plasskrevjande varer i planområdet må vurderast i KU
Konsekvensutgreiingsplikt (j/n)	J
Informasjonsmøte halde (j/n)	N

1. Samandrag

Cormoran AS ønskjer å leggje til rette for vidare utvikling av næringsområdet med blant anna høgare utnytting og endring av formål.

2. Dagens situasjon

Bilete 1. Bilete av hovudkontoret og produksjonshallar nordvest i planområdet.

Bilete 2. Bilete av produksjonshallar sørvest i planområdet og utbygging av areal sør for planområdet, tilrettelegging for AVIS AS.

Bilete 3. Flyfoto frå 2018.

Bilete 4. Bygning på gnr./bnr. 3/287 som ligg søraust i planområdet.

3. Bakgrunn/mål med planarbeidet

Bakgrunn for planarbeidet er å leggje til rette for vidare næringsutvikling i eit område som har vore under utvikling siste 10 år. Det har vore fleire møter med administrasjonen i Giske kommune om utvikling av området og planarbeidet. Regulering er også eit resultat av krav/ønskje frå offentleg mynde for å få delar av drifta i godkjente former.

3.1 Lokalisering

Planområdet ligg søraust for Ålesund lufthamn Vigra, og femnar om gnr./bnr. 3/186, 190, 284 og 287. Tilkomst til planområdet er frå Flyplassvegen, rv. 658.

3.2 Mål med planen

Føremålet med planarbeidet er fleirdelt. Dei viktigaste måla er:

- Leggje til rette for framtidig næringsutbygging med tilhøyrande funksjonar/lagerhotell
- Leggje til rette for privat tenesteyting, «kunderetta produksjon»
- Utnytting i samsvar med samfunnsdelen og arealdelen – inntil 80 % BYA
- Leggje til rette for betalingsparkering i samsvar med kommuneplanen sin arealdel
- Ladestasjonar for el-bilar
- Vidareføre sal av volumvarer i samsvar med eksisterande reguleringsplan
- Leggje til rette for turisme/overnatting

3.3 Forslagsstillar, plankonsulent, eigarskap

Cormoran AS er forslagsstillar og OSE AS utfører planarbeidet.

Alt areal innanfor planområdet er eigd av Cormoran AS og Karoline B AS.

3.4 Tidlegare vedtak i saka

Oppstart
Varsel om oppstart og høyring av planprogram vart politisk handsama i planutvalet 18.10.2018, sak KMT-060/18, med vedtak om oppstart av regulering.

Planprogram
Planprogrammet vart fastsett av kommunestyret i Giske kommune 14.02.2019, sak K004/19.

Figur 3. Framside av fastsett plamnprogram.

3.5 Utbyggingsavtalar

Det vert ikkje lagt opp til kommunale anlegg/tiltak innanfor planområdet, det er difor ikkje aktuelt å nytte utbyggingsavtalar. Det er bygd ut teknisk infrastruktur i vegane ved planområdet. Det er tilstrekkeleg kapasitet for teknisk infrastruktur ved planområdet.

3.6 Plantype og kartgrunnlag

Planarbeidet blir gjennomført som detaljregulering etter plan- og bygningslova § 12-3. Kartgrunnlag vart motteke 11.04.2018 frå Giske kommune.

3.7 Plandata

Namnet på detaljplanen er Vigra næringspark nord. Planen består av:

- Plankart i målestokk 1:1000, målestokkrett i A2
- Planomtale med KU og ROS omtale
- Sjekkliste ROS
- Føresegner
- Merknadsvurdering etter oppstart av planarbeid
- Innkomne merknadar
- Fastsett planprogram
- Saksutgreiing offentleg ettersyn (kommunen som utarbeidar)

Bilete 5. Veg som går gjennom planområdet, til kryss med fv. 658.

4. Planprosess og medverknad

4.1 Varsel om oppstart/høyring av planprogram

Varsel om oppstart vart sendt ut med brev av 24.10.2018 til heimelshavarar og naboar til planområdet. Oppstart av planarbeid vart annonsert i Øy-Blikk 25.10.2018 og lagt ut på kommunen og OSE sine heimesider. Frist for å kome med fråsegn var sett til 07.12.2018.

VARSEL OM REGULERINGSARBEID

I samsvar med plan- og bygningslova § 12-8, varslar OSE AS med dette at det vert igangsett arbeid med utarbeiding av private reguleringsplanar i Giske kommune:

DETALJPLAN VIGRA NÆRINGSPARK NORD

Planområdet ligg sør for flyplassen på Vigra, på gnr./bnr. 3/186, 284 m.fl. og femnar om eit areal på om lag 50 daa. Planid: 2018006. Varslingsområdet er vist med stipla strek på kartutsnittet. Cormoran AS står som forslagsstillar og OSE AS står for planarbeidet.

Det vart halde oppstartsmøte med Giske kommune 16.04.2018. Formålet med planarbeidet er hovudsakleg å regulere til:

- Næring og service

Det er konkludert med at reguleringsplanen utløyser krav om konsekvensutgreiing og planprogram. Planprogram blir lagt ut på høyring samstundes med varsel om oppstart.

Høyringsfrist er 07.12.2018.

Figur 4. Del av annonse i Øy-Blikk 25.10.2018

4.2 Innkomen fråsegner

Det kom inn 6 fråsegner. I vedlegg merknadsvurdering, datert 13.12.2018, er det utarbeidd oppsummering av innkomne fråsegner med vurdering og originale fråsegner. I tillegg er det utarbeidd merknadsvurdering som gjeld merknadar til planprogrammet.

4.3 Saksgong

Skissering av normal saksgong for regulering med KU:

- Varsel om oppstart/høyring av planprogram – frist for merknad 6 veker
- Fastsetting av planprogram
- Vurdering av fråsegner, utarbeiding av framlegg til reguleringsplan; plankart, føresegner, planomtale, konsekvensutgreiing og ROS
- Politisk handsaming for offentleg ettersyn
- Offentleg ettersyn av plandokumenta minimum seks veker
- Gjennomgang og vurdering av innkomne merknadar
- Politisk handsaming for vedtak
- Vedtak av planen i kommunestyret
- Utsending av vedtak
- Klagefrist 3 veker etter mottak av vedtak

Det kan vere aktuelt med 2. gongs offentleg ettersyn for planar der det er nødvendig med større endringar etter første gongs offentleg ettersyn. Det har vore behov for minihøyringar med offentleg mynde for å avklare motsegner, knytt til detaljhandel, konsekvensutgreiing og veg, etter offentleg ettersyn av planen.

4.4 Vidare framdrift

Vidare framdrift i saksgongen, meir usikkert til lenger fram i tid:

- Fastsetting av planprogram – Februar 14.02.2019
- Offentleg ettersyn av plandokumenta i minimum 6 veker –vår/ sommar 2019
- Kunngjering av vedtak av planen – vinter 2020
- Klagefrist – vinter 2020

4.5 Eigedomar innanfor planområdet

Etter matrikkellova skal ikkje kopling mellom namn, adresse og gnr./bnr. bli offentleggjort.
Heile eller delar av eigedomar som blir råka av planarbeidet: gnr./bnr. 3/186, 190, 284 og 287.

4.6 Medverknad

Etter innkomne merknadar til oppstart av planarbeid/høyring av planprogram har det ikkje kome merknadar som tilsei behov for medverknadsmøte. Det er difor vurdert at det ikkje er behov for medverknadsmøte før plandokumenta blir lagt ut til offentleg ettersyn.

5. Planstatus og rammer for planområdet

5.1 Statlege rammer

Lov

Plan- og bygningsloven (pbl)

- Utarbeiding av detaljplan etter pbl.

Naturmangfaldlova

- Vurdering av konsekvensar planen vil få for naturmiljø

Folkehelselova

- Vurdering av konsekvensar for folkehelse

Forskrift

Forskrift om konsekvensutredning

- Vurdering om planar og tiltak skal konsekvensutgreiast

Byggteknisk forskrift (TEK17)

- Krav for å føre opp lovlege bygg

Retningsliner

Rikspolitisk retningslinje for samordnet areal og transportplanlegging

- Det blir lagt opp til utbygging av næring og service som vil medføre endringar for området

Rikspolitisk retningslinje for universell utforming

- Gje føringar for publikumsbygg/uteareal

Statlig planretningslinje for klima og energiplanlegging i kommunene

- Planen legg opp til utbygging av nærings- og serviceareal

5.2 Regionale rammer

Fylkesplan for Møre og Romsdal

- Gjev overordna føringar for blant anna næring, kompetanse og verdiskaping

Regional delplan klima og energi

- Planen legg strategiar og mål for klimaarbeidet i Møre og Romsdal

Regional delplan for attraktive byar og tettstadar

- Planen legg opp til fortsett sal av volumvarer for verksemder innanfor planområdet

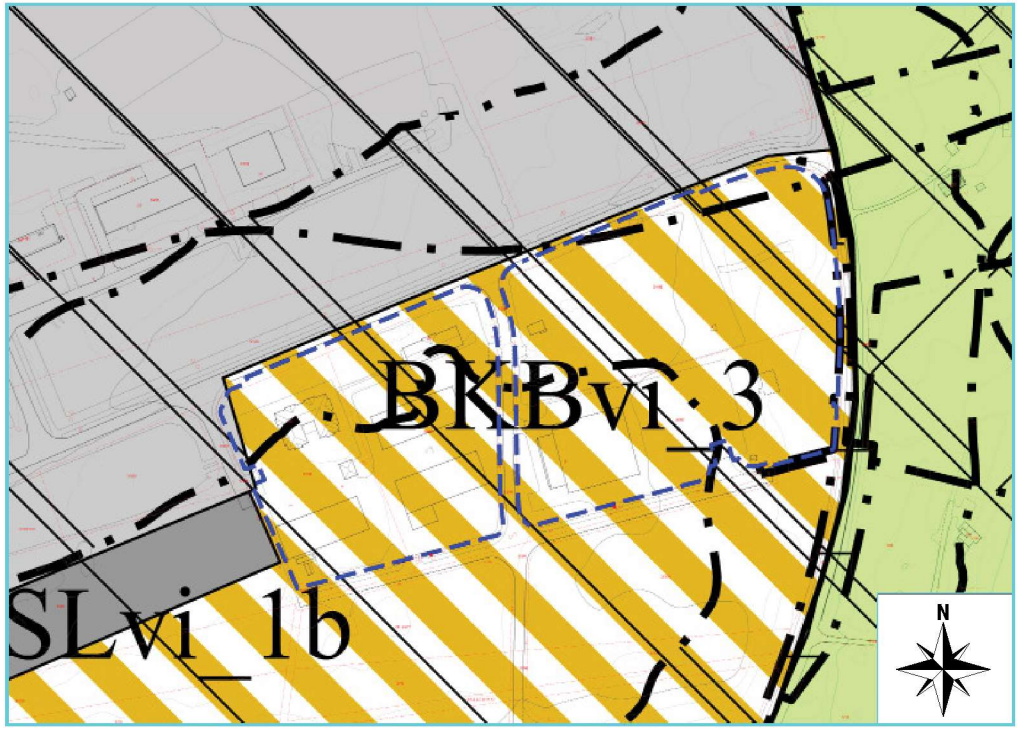
5.3 Overordna planar

Kommuneplanen sin samfunnsdel for Giske 2014 – 2026

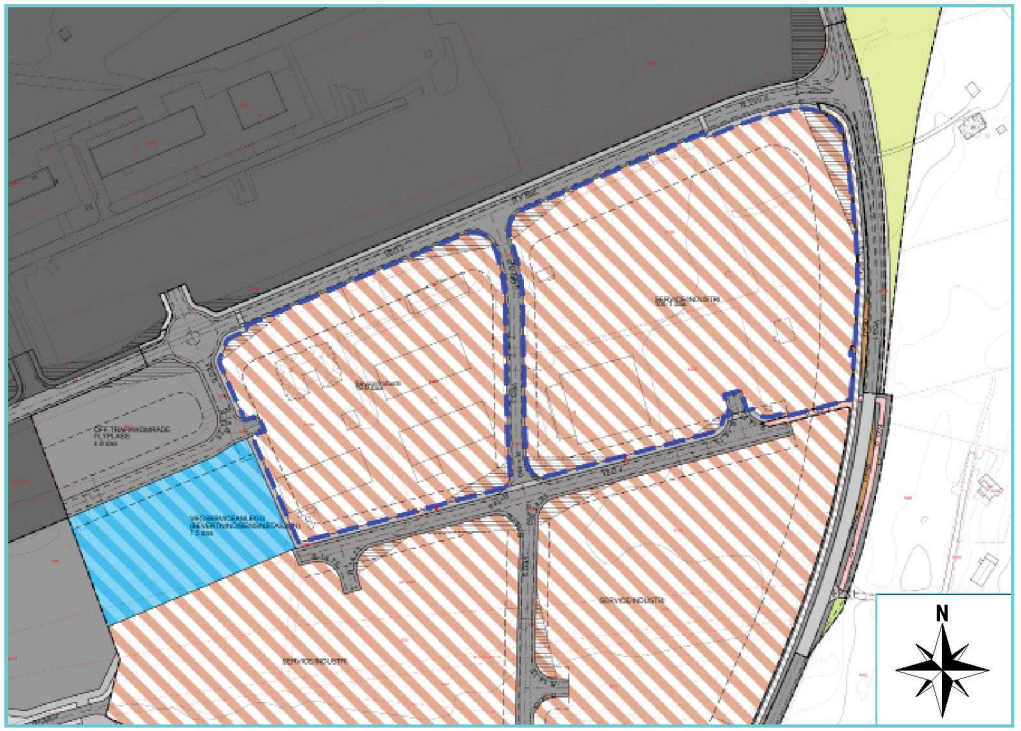
- I samfunnsdelen er det gjennomgåande perspektiv at i alle planar og tiltak skal ein:
  - Fremje god folkehelse
  - Leggje til rette for universell utforming og tilgjenge for alle
  - Leggje til rette for god oppvekst for barn og unge
  - Ha fokus på energisparing og reinare miljø
  - Ha låg risiko og sårbarheit (ROS)

  Når det gjeld næring, er det uttrykt at «Giske kommune skal vere ein aktiv medspelar overfor eksisterande næringsliv og legge til rette for etablering av nye bedrifter og næringar»

- Kommuneplanen sin arealdel 2018 – 2030
  - Arealbruken i kommuneplanen sin arealdel for planområdet, del av formålet BKBvi_3, er kombinasjonsformål privat eller offentleg tenesteyting og næring. Det er i føresegnene opna for betalingsparkering for inntil 50 % av heile BKBvi_3.
- Klima og energi plan 2010
  - Legg føringar for klima og energibruk i kommunen
- Strategisk næringsplan 2016 – 2025
  - Strategiar og 4-årig tiltaksplan – langsiktige retningsliner for kommunen sitt arbeid med



Figur 5. Kommuneplanen sin arealdel for Giske kommune med plangrense over. BKBvi_3 er sett av til kombinasjonsformål offenteleg eller privat tenesteyting og næring. Retningsline opnar for betalingsparkering for inntil 50 % av BKBvi_3.



Figur 6. Gjeldande reguleringsplanar i og ved planområdet, med plangrense over.

næringsutviklinga

- Porten til Sunnmøre 1999 ("Gateway to Sunnmøre")
  - Visjon og strategi for strekninga flyplassen - Gjøsund

5.4 Gjeldande reguleringsplanar

Planområdet femnar om del reguleringsplan Vigra næringspark, vedteken 24.06.2003, planid 2003002. Arealbruken i denne planen blir i hovudsak vidareført.

5.5 Tilgrensande planar

Planområdet grensar til tre reguleringsplanar:

- Mot nord reguleringsplan Ålesund Lufthamn, Vigra, eigengod-kjent 15.03.2010, planident 2005001
- Mot aust GS rv658 Gjøsund – flyplasskrysset, eigengodkjent 19.06.2014, planident 2013001
- Mot sør Vigra næringspark vedteken 24.06.2003, planid 2003002.

5.6 Dispensasjon

I vedtak K-003/14 vart det gjeve mellombels dispensasjon i 5 år frå reguleringsplan for betalingsparkering. I handsaming i sak K-059/15 vart vedtak K-003/14 oppretthalde, med tilleggsvedtak om å starte opp områderegulering av områda rundt flyplassen.

5.7 Vurdering etter forskrift om konsekvensutredning

Etter pbl. § 4-1 skal alle reguleringsplanar som kan få vesentleg verknad for miljø og samfunn utarbeide planprogram som grunnlag for planarbeidet.
Forslagsstillar skal også vurdere om plan eller tiltak vil bli omfatta av forskrift om konsekvensutredning §§ 6, 7 og 8.

Heimel for krav om planprogram er plan- og bygningslova § 4-1 og forskrift om konsekvensutredning.

§ 6 Planar og tiltak som alltid skal KU og ha planprogram eller melding

Tiltaket skal vurderast mot forskrift om konsekvensutgreiing av 2017, § 6, bokstav b; tiltak etter vedlegg I. Etter vedlegg I, nr. 24, skal planar for næringsbygg, bygg for offentleg eller privat tenesteyting og bygg til allmennyttig formål med bruksareal (BRA) på meir enn 15 000 m^2 konsekvensutgreiast.

Planen vil blant anna leggje opp til høg utnytting, det vil då kunne bli bygd meir enn 15 000 m^2 BRA med næringsbygg innanfor planområdet. I planar det blir lagt til rette for utbygging av nytt næringsareal på over 15 000 m^2 BRA eller for eit område med nytt areal over 15 000 m^2 BRA, vil det vere krav om konsekvensutgreiing.

5.7.1 § 7 Planar og tiltak etter andre lover som alltid skal KU, men ikkje ha melding

Det er ikkje krav om KU etter § 7 sidan det blir lagt opp til detaljregulering etter pbl., og ikkje andre lover for tiltak etter vedlegg I og II

5.7.2 § 8 Planar og tiltak som skal KU dersom dei kan få vesentleg verknad for miljø og samfunn

Planar skal KU-vurderast dersom dei får vesentleg verknad etter § 10.
Vurdering etter § 10:
Eigenskapar for planen/tiltaket:

a) Planområdet femnar om areal som i all hovudsak er teke i bruk til næringsformål/infrastruktur og som er regulert frå før.

b) Det vert ikkje lagt opp til bruk av naturressursar; jord, mineral vatn eller biologiske

c) Det blir ikkje lagt opp til avfallsproduksjon eller utslepp

d) Det blir ikkje auka risiko for alvorlege ulykker/katastrofar

Lokalisering og påverknad som planen kan kome i konflikt med:

a. Planen vil ikkje medføre tiltak i verneområde, utvalde naturtypar, prioriterte artar, verna vassdrag eller kulturmiljø.

b. Planen vil ikkje medføre tiltak som vil skade truga artar eller naturtypar, verdifulle landskap, verdifulle kulturminne, viktige mineralressursar eller friluftsliv.

c. Planen/tiltak kjem ikkje i konflikt med statlege planretningslinjer.

d. Det vert ikkje lagt opp til omdisponering av LNF-formål som er dyrka eller dyrkbart. Planen vil ikkje få konsekvensar for landbruksdrift.

e. Det blir ikkje lagt opp til særleg auka miljøbelastning.

f. Planen vil gje små negative konsekvensar for befolkninga si helse.

g. Planen vil ikkje gje vesentleg forureining eller klimagassutslepp.

h. Risiko for alvorlege ulykker som følgje av naturfarar er liten. Det blir vurdert avbøtande tiltak mot flaum.

Etter gjennomgang av kriteria for om ein plan kan få vesentleg verknad for miljø eller samfunn i § 10, er det ingen av desse som vil slå inn for planområdet. Det blir difor konkludert med realisering av planen ikkje vil gje vesentleg verknad for verken miljø eller samfunn.

5.7.3 Konklusjon KU

Det skal utarbeidast KU (konsekvensutgreiing) på grunn av:

- Det blir lag titl rette for ny bygningsmasse for næringsbygg på over 15 000 m^2 BRA, utover det som alt kan byggjast innanfor/ ved planområdet.

Konsekvensutgreiinga kjem i kapittel 9.

Bilete 6. Bygningar nord for planområdet, bygning til høgre ligg nordvest i planområdet.

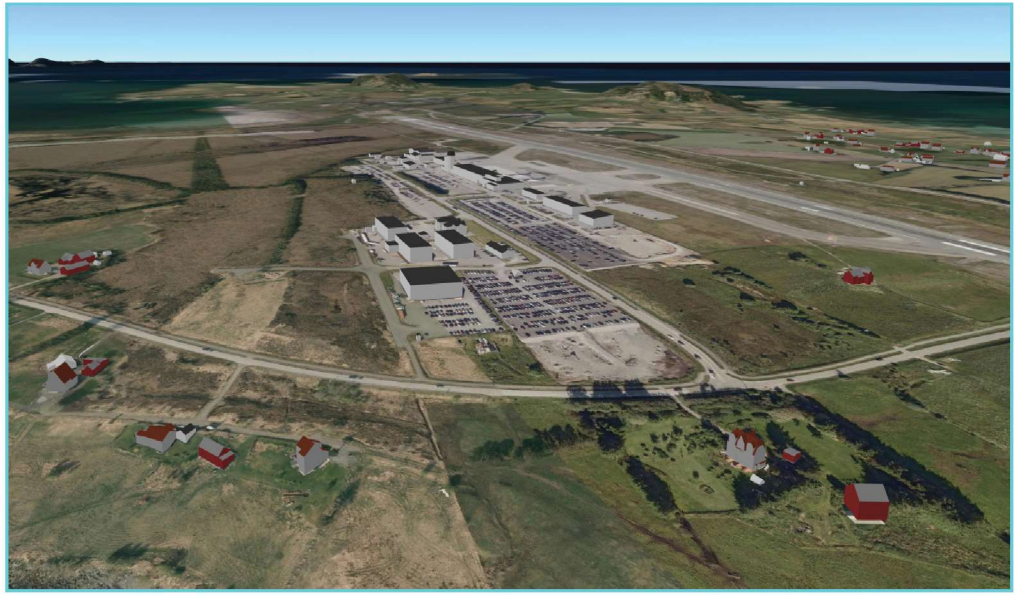
6. Planområdet, eksisterande situasjon

6.1 Dagens arealbruk og tilstøytane arealbruk

Planområdet er i hovudsak bygd ut. Vestleg del av planområdet er bygd ut til næring og service, høvesvis storhaller og administrasjonsbygg for ferdighus produksjon og overnatting. Austleg del av planområdet er opparbeidd til betalingsparkering og næring. Opparbeidd næringsbygg i sør har fått endra bruk (gnr./bnr. 3/287), frå fiskerirelatert verksemd til ferdighus produksjon. Eit stripeareal i aust langs rv. 658 er ikkje utnytta. Med store og små bygg innanfor planområdet, er det bygd ut totalt 7560 m^2 BYA. Det er opparbeidd om lag 9,8 daa med parkering, i tillegg kjem areal ved bygg på gnr./bnr. 3/287 som blir nytta til parkering – om lag 3 daa.

6.2 Staden sin karakter

Området ved planområdet blir oppfatta som eit aktivt næringsområde, som delvis er knytt til aktiviteten ved flyplassen. Næringsområdet og



Figur 7. 3D av området rundt planområdet, frå aust. Kjelde: Kommunekart 3D.

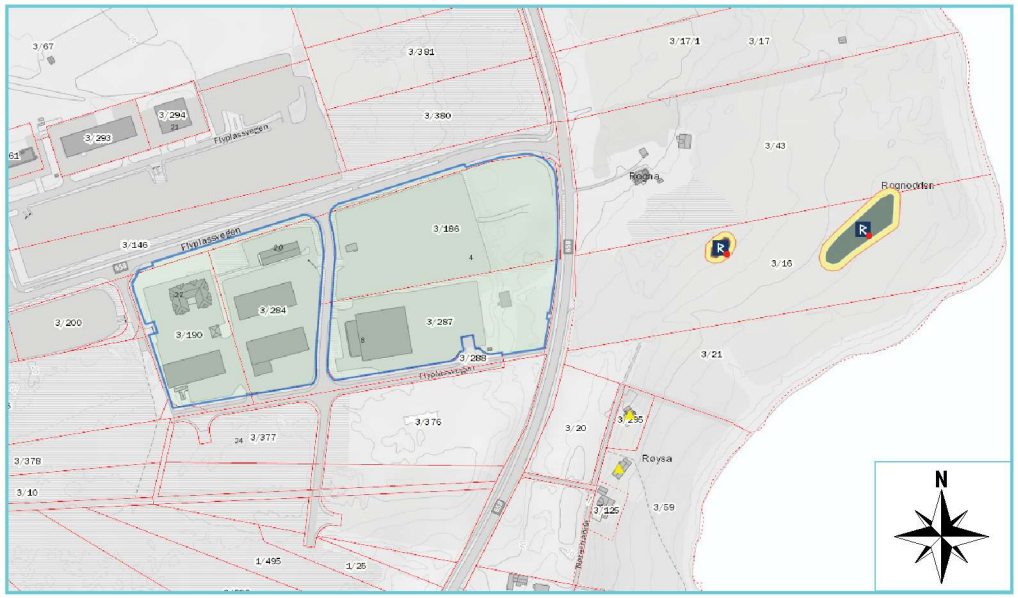
flyplassen ligg som ei øy innanfor det grøne landskapet det er kringsett av.

6.3 Landskap

Det overordna landskapsbiletet ved planområdet er eitt flatt, ope landskap, utan klare avgrensingar eller retningar. Vegar, rv. 658 og intern vegar, gjev tydleg grense for utbygging innanfor planområdet i nesten alle himmelretningar. Det er store opne areal, blant anna nytta til parkering, opphavleg terreng og bygningsmasse med relativt store volum.
I eksisterande reguleringsplan er det regulert med byggjehøgde inntil 12 m gesimshøgd og med utnytting inntil 40 % BYA.

6.4 Kulturminne og kulturmiljø

Det er ikkje kjende automatisk freda kulturminne eller kulturmiljø innanfor planområdet eller like ved. Næraste automatisk freda kulturminne ligg om lag 130 m aust frå plangrensa. Aust i planområdet står det ei løe til nedfalls/delvis ned reve. Den er ikkje registrert i SEFRAK-registeret. Om lag 90 m søraust for planområdet er det to bygg i SEFRAK-registeret; våningshus og driftsbygning.



Figur 8. Oversikt over nyare tids kulturminne - SEFRAK-registrerte bygg (gule trekantar) og automatisk freda kulturminne (rune R). Kjelde: Askeladden.

6.5 Naturverdiar

I planområdet er det utført fysiske inngrep (bygningar, teknisk infrastruktur og terrenginngrep), det er berre ei smal stripe langs rv. 658 søraust i planområdet som det ikkje er gjort inngrep i. Etter sjekk i Artskart og Naturbase er det ikkje registrert verneområde, naturtypar eller artar av nasjonal forvaltningsinteresse i eller like ved planområdet. I sørvestleg del og sør for planområdet er det registrert viltområde for hjort, beiteområde av middels verdi. Nord for planområdet inne på flyplassområdet er det registrert utvald naturtype slåttemark, med verdi A – svært viktig.

6.6 Rekreasjonsverdi/ bruk

I GisLink er det ikkje registrert friluftsinteresser i eller ved planområdet. Langs rv. 658 går samanhengande gang- og sykkelveg frå Gjøsundet og nord forbi flyplassen, denne blir ein del nytta til mosjon og treningsløype for syklistar.

6.7 Landbruk

Delar av planområdet har tidlegare vore nytta til landbruksformål, men planområdet har vore omdisponert til utbyggingsformål sidan kommuneplanen sin arealdel 1997 - 2009.

6.8 Trafikkforhold

Ålesund lufthamn, Vigra
Største regionale flyplassen mellom Trondheim og Bergen med over 1 million reisande i året.

Riksveg
Riksveg 658 går aust og nord for planområdet. Aust for planområdet er ÅDT på 5720 køyretøy, nord for planområdet er ÅDT på 4650 køyretøy. Ved avkøyrsler til planområdet har austleg avkøyrsle 80 km/t fartsgrense og

50 km/t fartsgrense for vestleg avkøyrsle.

Lokal veg
Det går lokal veg gjennom planområdet som skal betene næringsområdet sør for planområdet. Denne skal på sikt takast over av kommunen.

Gang – og sykkelvegar
Det er bygd gang- og sykkelveg langs rv. 658 frå Gjøsundet til terminalen på flyplassen. Det er regulert, men ikkje bygd gang- og sykkelveg over Gjøsundet til Valderøya. Nordover er det samanhengande gang- og sykkelveg/fortau til Roald langs fv. 137, med arm mot Reset på Blindheim langs fv. 136. Det er også gang- og sykkelveg langs fylkesveg 135 om lag like langt vest som rullebana på flyplassen. Det er opparbeidd turveg vest for rullebane som knyt saman gang- og sykkelveg langs fv. 135 med Sørestranda. Det er bygd fortau langs plangrensa mot sør og vest.

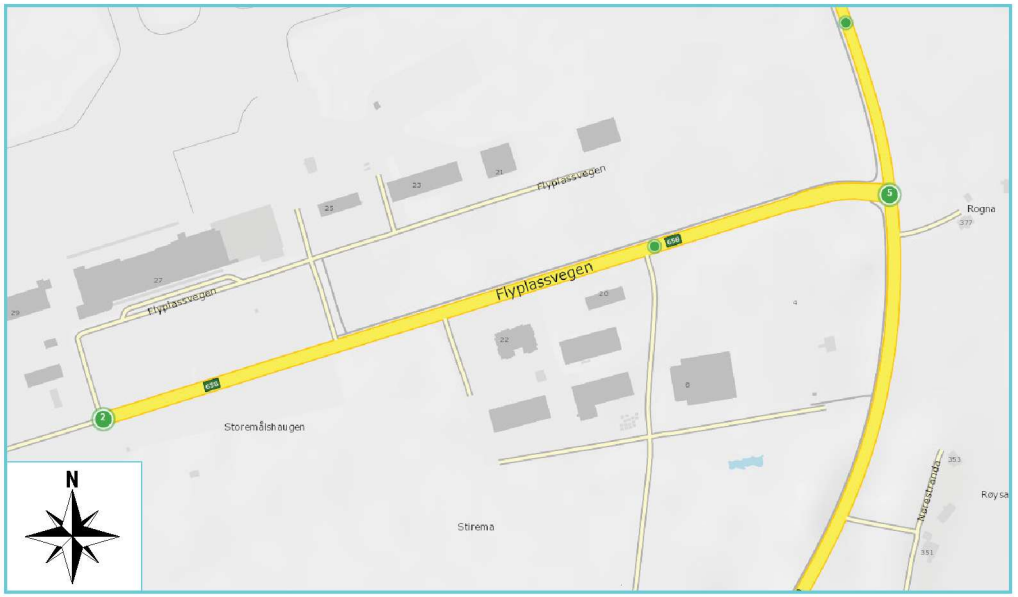
Kollektivtilbod
Langs rv. 658 aust for planområdet er det regulert, men ikkje bygd, busshaldeplassar på begge sider av vegen, med direkte tilkomst næringsområdet med opparbeidd gang- og sykkelveg sør for planområdet.

Dei ulike transportsystema har god kapasitet kring planområdet.

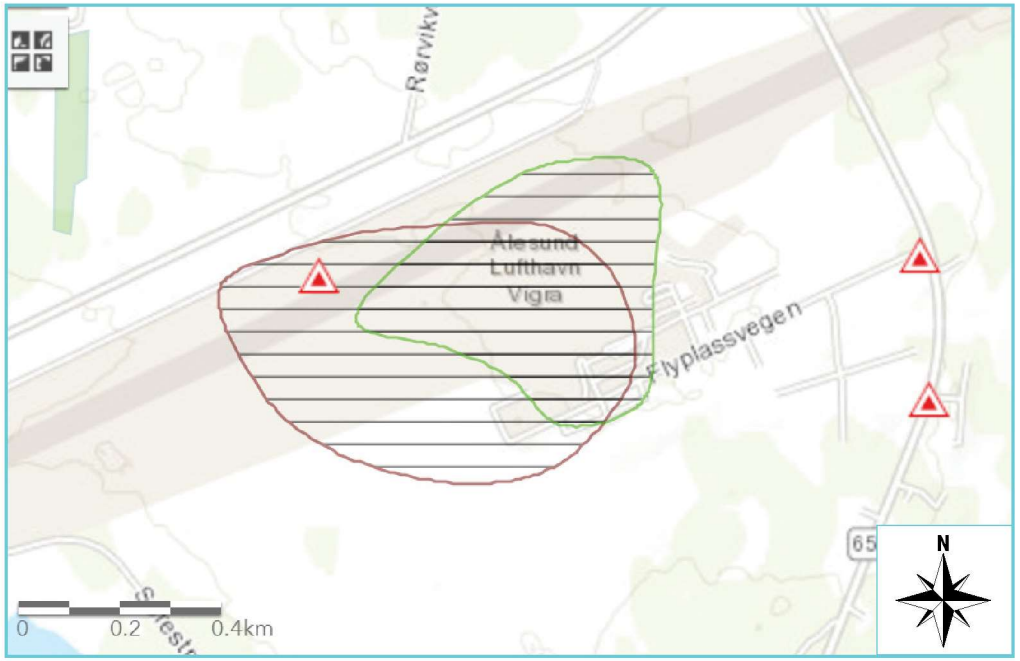
Ulykker
Det er registrert 6 ulykker ved tilkomst til planområdet. Ulykkene er fordelt i tid frå 1990 til 2014, med ei alvorleg skade, ei ukjend og 4 lettare skadd.

6.9 Barn og unge sine interesser

Innanfor planområdet er det ikkje lagt opp til opphald av barn og unge. Det er bygd samanhengande trasear for mjuke trafikantar rundt heile planområdet, enten som fortau eller gang- og sykkelveg. Gang- og



Figur 9. Oversikt over trafikkulykker for hovudvegane ved planområdet, grøne rundingar syner ulykkespunkt, tal indikerer kor mange ulykker som har skjedd. Kjelde: Statens vegvesen



Figur 10. Oversikt over barnetrakkregistrering i 2015, raude trekantar syner fare, frå venstre til høgre, høvesvis støy og trafikk. Brun avgrensing indikerer problemområde støy, grøn avgrensing indikerer fin stad, shopping. Kjelde Arcgis.com

sykkelveg langs rv. 658 er skuleveg til skulen på Roald.

6.10 Sosial infrastruktur

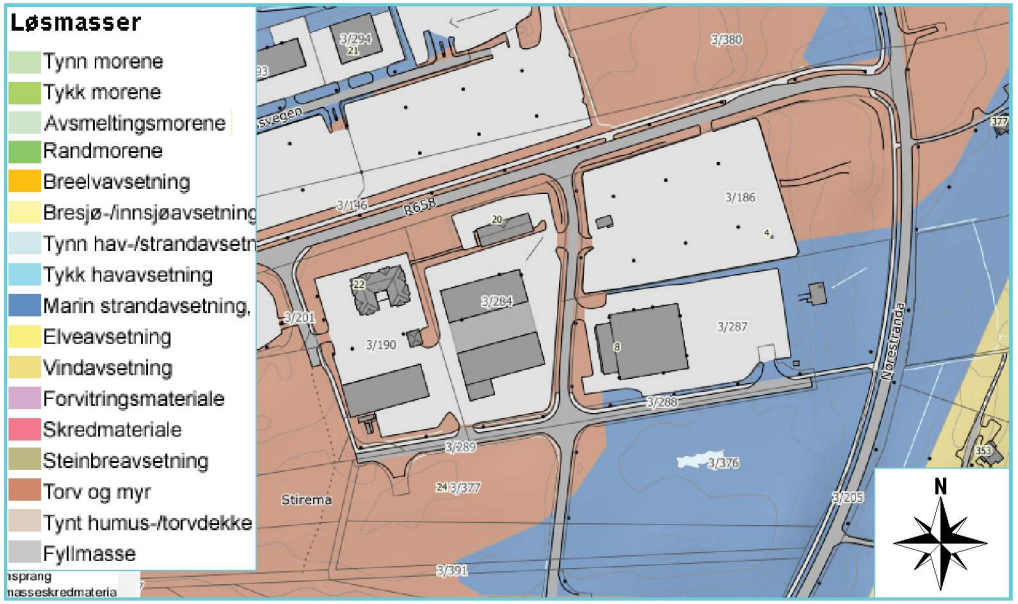
Det er ikkje bygd ut for sosial infrastruktur (barnehage, skule og eldreinstitusjonar) innanfor planområdet. Dagens bruk av området vil heller ikkje ha innverknad på kapasitet for sosial infrastruktur.

6.11 Universell tilgjenge/Tilgjenge etter TEK17

Planområdet er tilnærma flatt, det ligg godt til rette for universell utforming av publikumsområde. Også for tilkomsten til planområdet er det lagt godt til rette for universell utforming.

6.12 Grunnforhold

Tidlegare har det i planområdet vore lausmassar av torv og marin strandavsetning. Mykje av dette har vorte skifta ut med gode massar. Heile planområdet ligg under marin grense. Verken innanfor planområdet eller området nord for planområdet er det registrert utfordringar med dårleg byggjegrunn, etter at topplaget med myr har vorte fjerna.



Figur 11. Oversikt over lausmasse i og ved planområdet. Kjelde: NGU

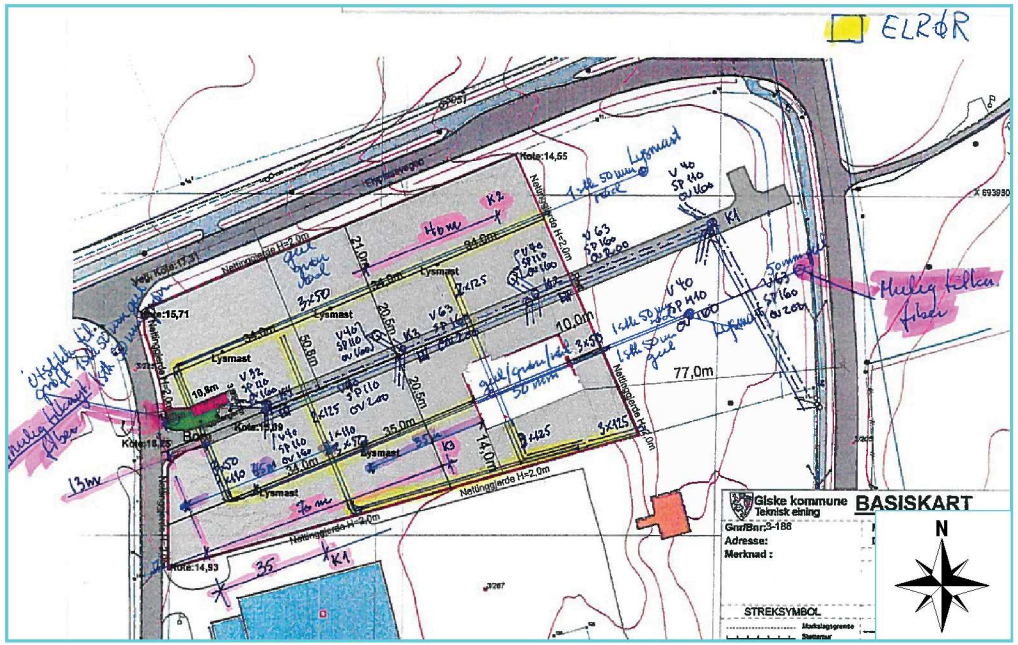
6.13 Teknisk infrastruktur

I og ved planområdet er det bygd ut med vegar og teknisk infrastruktur i grunnen. Vegar og teknisk infrastruktur er per i dag i privat eige, men skal på sikt overførast til kommunen. Planområdet omfattar ikkje vegar eller vil endre på opparbeidde avkøyrsler.
Avløpssystemet (kloakk- /spillvassanlegg) for planområdet har god kapasitet og går til sjø aust for planområdet. I nordaustre del av planområdet (gnr./bnr. 3/166) er det i samband med planering og opparbeiding til parkeringsplass lagt ned teknisk infrastruktur for å kunne byggje næringsbygg.

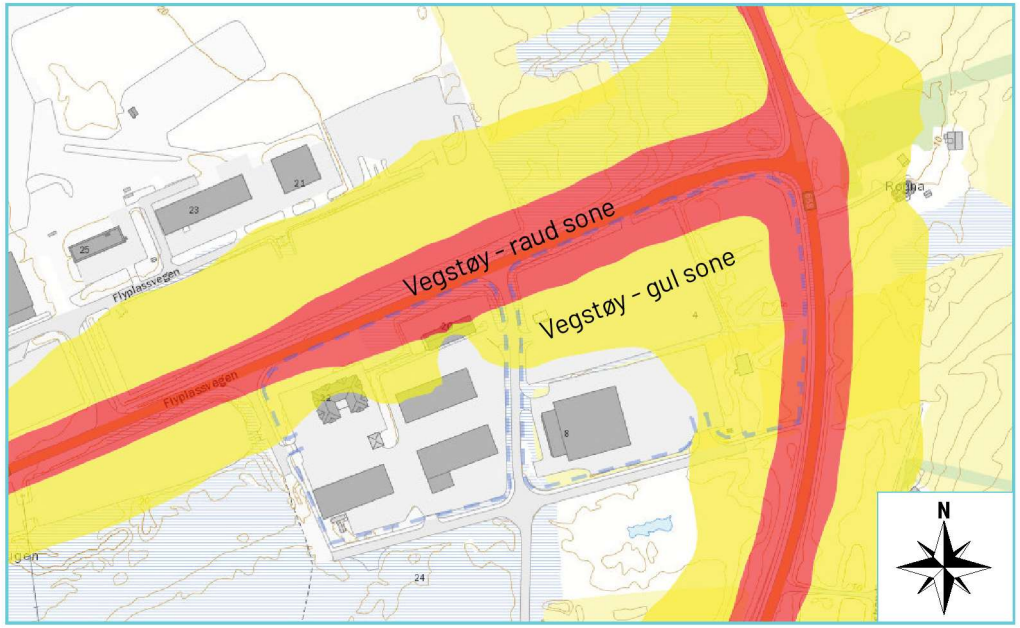
Figur 12. Oversikt over kommunale VA-leidningar ved planområdet. Kjelde Giske kommune.

6.14 Forureining

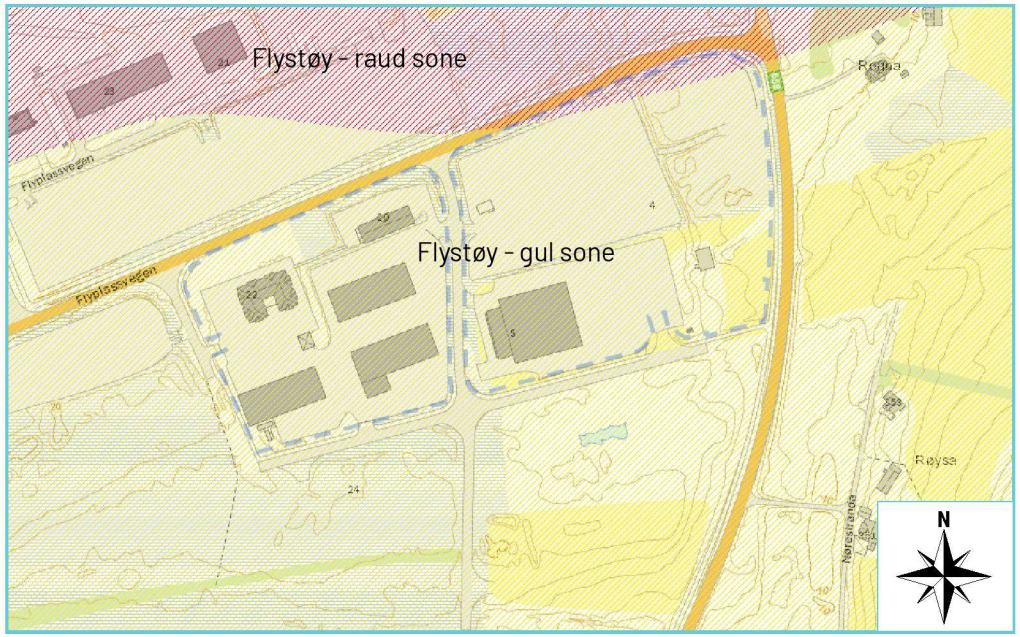
Forureining til luft
Det er ikkje kjent eller registrert forureining til luft i eller like ved planområdet som er til ulempe.



Figur 15. Oversikt over private VA-leidningar og elrøyr nordaust i planområdet.



Figur 13. Oversikt gul og raud søysoner for vegstøy i og ved planområdet. Forklaring i biletet. Kjelde GisLink



Figur 14. Oversikt gul og raud sone for flystøy i og ved planområdet. Heile planområdet ligg innanfor for gul støy sone. Forklaring i biletet. Kjelde GisLink

<u>Grunnforureining</u>
Det er ikkje kjent eller registrert forureina masser i eller like ved planområdet.

<u>Støy</u>
Vegstøy
Statens vegvesen har utarbeidd støyvarslingskart langs riksvegen; delar av planområdet ligg innanfor både gul og raud støysone.

Flystøy
Avinor har utarbeidd støyvarslingskart for flyplassen som syner at flystøy; gul støysone dekkjer heile planområdet og raud støysone ligg så vidt innanfor i nordaust.

6.15 Næring

Planområdet er regulert og nytta til nærings og serviceformål. Tiltakshavar eig og nyttar heile arealet innanfor planområdet. Verksemdene i området er under utvikling og det er behov for meir framtidig næringsareal.

6.16 Analyser/ utgreiingar

Fastsett planprogram legg føringar for utgreiingsbehov og nivå for desse. Hovudsakleg blir det gjort vurderingar i planomtalen, medan det i konsekvensutgreiinga (KU) skal gjennomførast utgreiing av landskap, bygningsmiljø og volum og sal av plasskrevjande varer.

Bilete 7. Flyplasskrysset, kryss mellom rv. 658 og fv. 137, bilete teke frå sør.

7. Omtale av planen

7.1 Planlagt arealbruk

Føremålet med planarbeidet er fleirdelt. Dei viktigaste måla er:

- Leggje til rette for framtidig næringsutbygging med tilhøyrande funksjonar/lagerhotell
- Leggje til rette for privat tenesteyting, bilservice
- Utnytting i samsvar med samfunnsdelen og arealdelen – inntil 80 % BYA, avgrensa til inntil 40 000 m² BRA
- Leggje til rette for betalingsparkering i samsvar med arealdelen
- Leggje til rette for ladestasjonar for el-bilar
- Vidareføre for sal av volumvarer i samsvar med eksisterande reguleringsplan, avgrensa til å gjelde plasskrevjande varer knytt til ferdighusproduksjon – trelast og bygningsvarer
- Leggje til rette for hotell/overnatting

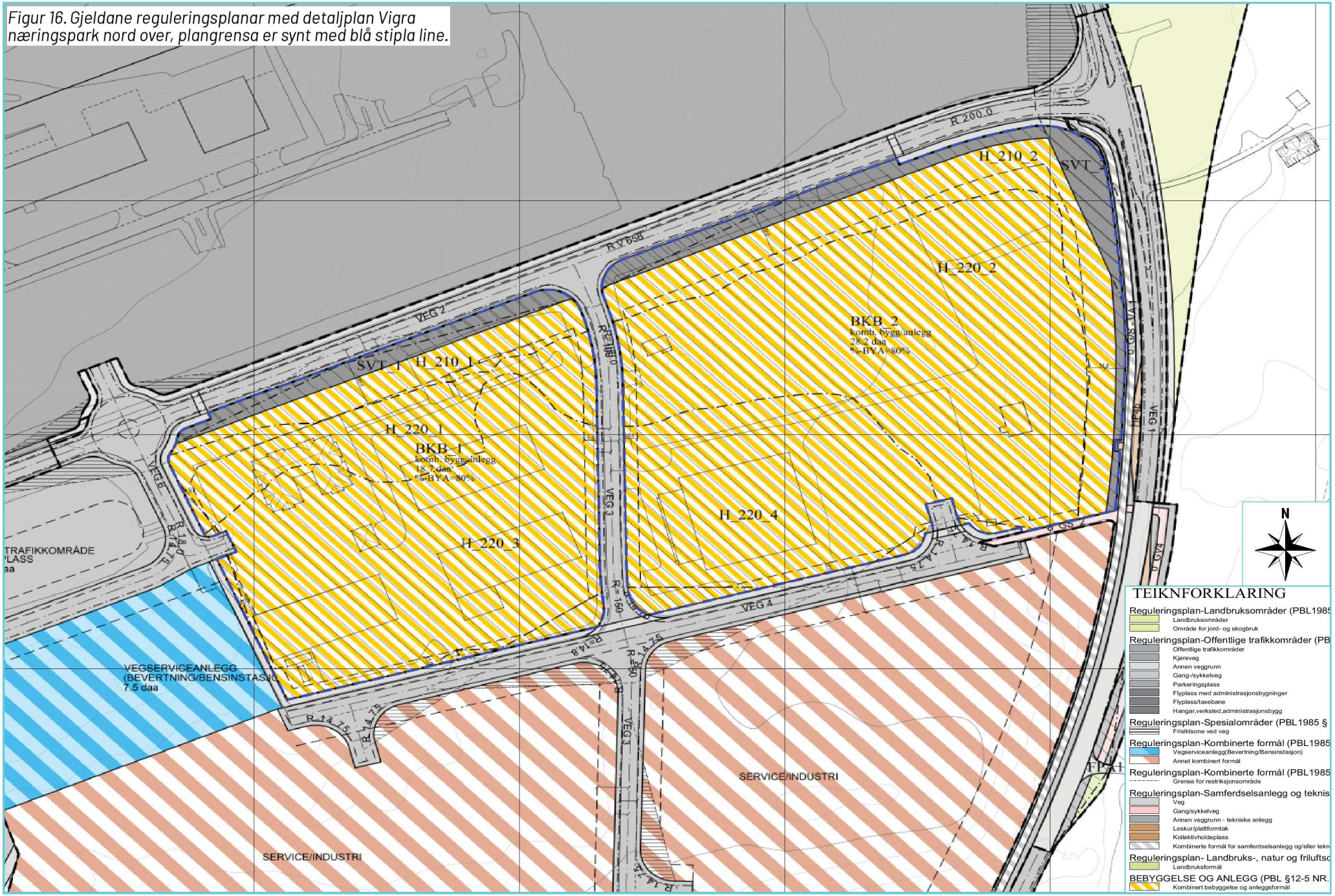
7.2 Plangrense

Planområdet er avgrensa av areal regulert til service/industri i reguleringsplan Vigra næringspark, det arealet som tiltakshavar har eigedomsheimel til. Regulerte og bygde offentlege vegar er ikkje med i planområdet, og skal vidareførast som regulert/bygd. Planområdet består av to områder, skilt av veg. Vestre del av planområdet er på om lag 20 daa, austre på om lag 30 daa, til saman er planområdet på 50,4 daa. Planområdet har ikkje vorte justert etter varsel om oppstart av planarbeid.

7.3 Utnytting/byggjehøgde

Det blir lagt opp til å auke utnyttingsgraden frå 40 % BYA til 80 % BYA innanfor planområdet. Med eit areal på om lag 47 daa til utbyggngsformål,

Figur 16. Gjeldane reguleringsplanar med detaljplan Vigra næringspark nord over, plangrensa er synt med blå stipla line.



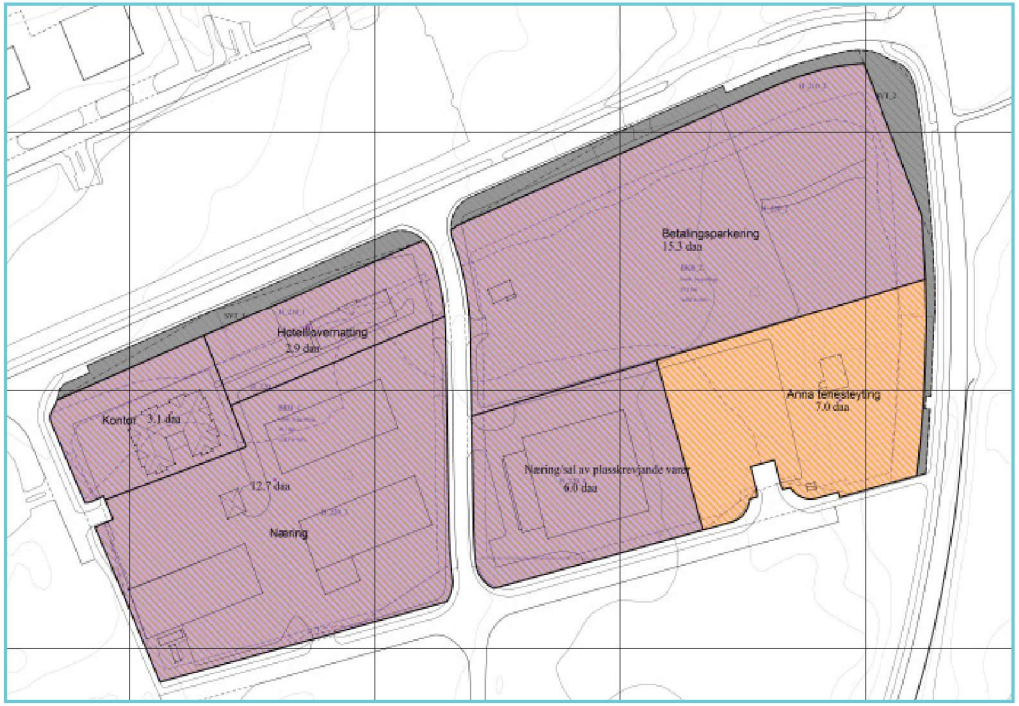
vil BYA på 80 % opne for ei utbygging på inntil 112 000 m² BRA (bruksareal) med næringsareal, mot tidlegare 20 000 m² BRA næringsareal. BRA-arealet vert rekna ut for kvar etasje inntil 3 m, med byggjehøgde inntil 10 m kan det byggjast inntil tre etasjar innanfor planområdet. Det vil ikkje vere behov for 112 000 m² BRA areal, då ønska utvikling er hovudsakleg hallar som ikkje er delt opp i etasjar. For å leggje til rette for ønska utvikling, blir det sett avgrensingar på BRA-areal i føresegnene, slik at det ikkje kan byggjast meir enn inntil 40 000 m² BRA. Dette vil stette framtidig behov for utbyggingsareal og biloppstillingsplassar. I tillegg vil det vere behov for intern vegar, manøvreringsareal med meir.
Maksimal byggjehøgde frå tidlegare reguleringsplan er med møne- og gesimshøgd på inntil 12 m. Innanfor planområdet har høgste bygget ei kotehøgde på 26,4 m, dette tilsvarar ei byggjehøgde på om lag 10 m over terreng. Det er ønskeleg å nytte kotehøgd i staden for høgde over terreng. Kotehøgde 26,5 m vil ikkje medføre at noko bygg kjem høgare i planet enn det som det har vore opna for i tidlegare plan. Kote 26,5 vil vere to meter lågare enn ei tidlegare reguleringsplan. Med å nytte kotehøgde kan ein få til høgare utnytting aust i planområdet, der terrenget er lågare enn i vest.

Arealtabell	
§12-5. Nr. 1 - Bygg og anlegg	Areal (daa)
1800 - Kombinert byggje og anleggsformål (2)	46.94
Sum areal denne kategori:	46,9
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg (2)	3,5
Sum areal denne kategori:	3,5
Totalt alle kategoriar:	**50,4**

7.4 Reguleringsformål

Omtale av reguleringsformål i plankartet:

<u>Byggje og anleggsformål kombinert med andre hovudformål – BKB_#</u>
Det er ønskeleg å nytte kombinasjonsformål næring og privat og offentleg tenesteyting og betalingsparkering for delar av planområdet, om lag 47 daa. Det vil bli lagt til rette for variert bruk av produksjonsrelatert næringsverksemd og funksjonar knytt til næringsverksemd. I føresegnene vil det for næringsformålet bli opna for kontor, hotell/ overnatting, sal av plasskrevjande varer og betalingsparkering/-parkeringshus.
Sal av plasskrevjande varer er i føresegnene avgrensa til å gjelde varer knytt til produksjon av ferdighus – trelast og bygningsvarer.
For anna tenesteyting blir det lagt opp til privat tenesteyting inkludert bilservice/-pleie.
Fordeling av dei ulike arealformåla er synt i illustrasjon under, illustrasjonen har juridisk verknad gjennom føresegnene.
Det er i tillegg lagt føringar for endra bruk, då det på sikt er ønskeleg å nytte alt næringsareal til verksemder knytt til ferdighusproduksjon. Når



Figur 17. Oversikt over fordeling av formål innanfor BKB_1 og BKB_2. Illustrasjonen er gjort juridisk bindande i føresegnene og ligg som vedlegg til plandokumenta.

bruken av hotell/overnatting opphøyrer og betalingsparkering opphøyrer/ blir endra, skal arealbruken endrast til næring.

Annan veggrunn – teknisk infrastruktur - SVT_#
Areal regulert til annan veggrunn langs riksveg 658/gang- og sykkelveg langs riksveg 658, om lag 3,5 daa. Areal til tryggleikssone til riksvegen blir regulert inn som annan veggrunn, 9 m frå køyrebanekanten til riksveg 658 mot nord og 5 m frå vegkant langs gang- og sykkelveg i aust.
I formålet annan veggrunn inngår skjerings- og fyllingsskråningar, grøntområde, grøfter, murer, stabiliserande tiltak og liknande. Det kan etablerast permanente terreng endringar og nødvendige konstruksjonar innanfor formålet.

Omsynssone
Sikringssone – frisikt (H_140)
Areal ved kryss der det er lagt restriksjonar på høgde, for å trygge avkøyrslene. Det kan ikkje vere noko som hindrar sikt 0,5 m over vegplanet. Høgstamma tre, trafikkskilt og lysstolpar kan stå innanfor sikringssona.

Bilete 8. Opparbeidd fortau langs sørsida av planområdet. Produksjonshallar til høgre.

Frisiktsone blir dimensjonert etter ny handbok N100:

Forkøyrsregulerte kryss
For kryss med Flyplassvegen vert det nytta dimensjoneringsklasse H1 for primærvegen. ÅDT mindre enn 6 000 køyretøy, hastigheit 80 km/t og stoppsikt 138 m (115 m x 1,2). Siktkrav i avkøyrsler skal vere 10 m, dimensjonerande ÅDT over 500 køyretøy og fartsgrense 80 km/t. For begge kryss langs Flyplassvegen blir frisiktsone dimensjonert med fartsgrense 80 km/t.

Avkøyrsle
For intern vegar vert det det nytta dimensjoneringsklasse L2, øvrige veger. ÅDT på under 500 køyretøy, hastigheit 50 km/t og stoppsikt på 45 m. Siktkrav i avkøyrsler blir sett til 6 m, dimensjonerande ÅDT over 50 køyretøy og fartsgrense 50 km/t. Opparbeidd avkøyrsle sørvest i planområdet er regulert med juridisk punkt inn- og utkøyring. Frisiktsone er regulert inn for slik avkøyrsla er opparbeidd.

Uregulert X-kryss
Siktkrav for uregulert X-kryss blir vidareført frå tidlegare reguleringsplan.

Støysone
Raud støysone – H_210_1 og 2
Dette gjeld både veg og flystøy. Støy frå veg er på over Lden 65 dB. Det kan ikkje byggjast støyfølsame rom innanfor sona.

Gul støysone - felles
For bygg med støyfølsame funksjonar skal det gjerast avbøtande tiltak for å stette krav til tilfredsstillande innemiljø for rom med støyfølsam bruk. Avbøtande tiltak kan vere støyskjermande tiltak i fasade, lokalisering av støyfølsame rom/bruk på stille side og liknande. For nye tiltak med støyfølsame bruk innanfor gul støysone skal avklaring kring støy dokumenterast i byggjesøknad.

Gul støysone – H_220_1 og 2
Støy frå veg på mellom Lden 55 – 65 dB.

Gul støysone – H_220_3 og 4
Støy frå fly.

Byggjegrense
Byggjegrense mot Flyplassvegen og Nørestranda (rv. 658) blir vidareført frå tidlegare reguleringsplan, med avstand på 25 m frå vegmidte.
Mot veg som går gjennom planområdet er det nytta byggjegrense på 5 m frå vegformål, mot tidlegare 7 m. for vegar mot sør og gangvegar er det nytta byggjegrense på 4 m, som er ein reduksjon på 3 m frå tidlegare plan. Avstand til byggjegrense er målsett i plankartet. Byggjegrensene er justert for å leggje opp til høgare utnytting av området.
Det er opna for at det kan opparbeidast køyrbart areal og parkering mellom formålsgrense og byggjegrense, men ikkje nærare enn 15 m frå senterline til riksveg 658 mot nord og 10 m frå vegkant frå gang- og sykkelveg i aust.

7.5 Plassering av bygg og utforming

Tidlegare utbygging innanfor næringsområdet har lagt premissane for vidare utbygging av området. Hovudakse for nye større bygg bør følgje dagens bygningar – retning aust – vest. Det bør leggjast opp til ei heilskapleg utbygging med krav til estetikk, då dette er del av ein viktig innfallsport til Sunnmøre. Dette blir lagt inn i føresegnene. Temaet blir vidare omtalt i KU.

7.6 Universell utforming/tilgjenge etter TEK17

For alle verksemder som tek i mot kundar vil det verte sett krav om universell utforming og tilgjengelegheitskrav til dei områda publikum har tilkomst til. Ved søknad om byggjeløyve må det vere vedlagt informasjon om korleis universell utforming og tilgjengelegheitskrav blir stetta.

7.7 Estetikk

Nye bygg/tilbygg må tilpassast best mogleg til eksisterande bygningsmasse. Planområdet er godt synleg frå mykje trafikkert veg. Det må vere god utforming og fargebruk for vidare utbygging, det må søkjast å redusere massive flater av ny bygningsmasse, med materialval, bygningsdetaljar og fargeval. Skjeringar og utfyllingar må utførast tiltalande innanfor den funksjonen dei skal stette.

7.8 Folkehelse

Det er god tilkomst for gåande og syklande til næringsområde, med samanhengande gang- og sykkelveg frå Roald til Gjøsund. Eventuelle uteområde må liggje på stille side av bygningar.

7.9 Teknisk infrastruktur

I samband med utbygging av vegar gjennom planområdet og sør for planområdet vart det ført fram teknisk infrastruktur. I nordaustleg del av planområdet, som er nytta til betalingsparkering, er det lagt til rette for utbygging med teknisk infrastruktur i grunnen for å kunne byggje næringsbygg. Det må vurderast dryging av overvatn ved utbygging av meir harde flater i planområdet.

7.10 Trafikkløysing

Planen legg ikkje opp til endringar av vegar eller avkøyrsler, dette blir vidareført som regulert og bygd. Vegsystema i området har god kapasitet. Parkeringsplassen nordaust i planområdet har vore i drift i snart 5 år, det har ikkje vore registrert trafikale utfordringar på grunn av denne.

7.11 Parkering

Del av planområdet blir nytta til betalingsparkering for reisande til Ålesund lufthamn Vigra. Det er lagt til rette for om lag 500 - 600 betalingsparkeringsplassar, med eigen shuttelbuss som fraktar personar og bagasje til/frå terminalbygget. Tiltaket er i samsvar med dispensasjon frå tidlegare reguleringsplan, som ikkje opna for betalingsparkering. I kommuneplanen sin arealdel for Giske, som vart vedteken juni 2018, er det opna for betalingsparkering for inntil 50 % av kombinasjonsformålet BKBvi_3, som planområdet er del av.
Planen legg opp til å vidareføre betalingsparkering for inntil halve planområdet, i kombinasjon med næring, service og privat tenesteyting.

Betalingsparkering på overflata blir sett på som ein mellombels arealbruk, inntil behovet for ny næringsutbygging oppstår.
Planen legg opp til at det kan byggjast permanent parkeringshus innanfor planområdet, knytt til service verksemd som bilpleie, dekkhotell, bilverkstad m. m.

7.12 Kollektivtilbod

Planen legg ikkje opp til endringar i høve areal til kollektivbruk. Utvikling av næringsområdet vil kunne føre til auka bruk av kollektivtilbodet, det er gangavstand og lagt godt til rette for mjuk ferdsel til regulerte haldeplassar ved rv. 658 aust for planområdet.

7.13 Mjuk ferdsel

Planen legg ikkje opp til endringar av eit godt utbygd fortau, gang- og sykkelveg nett rundt planområdet. Det er lagt inn frisiktsoner i avkøyrsel mot vest og søraust for å gjere mjuk ferdsel tryggare.

7.14 Klima og energi

Vurdering av korleis aktiviteten innanfor planområdet vil relatere seg til målsetting om vesentleg reduksjon i klimagassutslepp frå vegtrafikk.

Mellombels parkering
På sikt vil betalingsparkering for delar av planområdet bli fasa ut på grunn av nødvendig areal for utvikling av Byggmann AS. På kort sikt vil betalingsparkering ved bygg i søraust (gnr./bnr. 3/287) opphøyre, dette arealet trengs til manøvreringsareal for tunge køyretøy for å kunne bruke bygget. Det er også planlagt utvikling av arealet aust på bnr. 287 til bilservice senter, der bilar som er parkert i området kan få utført tenester medan bilen står parkert. Dette kan vere med å spare ekstrakøyring elles for å få utført same tenestene.

Langvegs trafikk
På grunn av shuttelbuss er kundegrunnlaget hovudsakleg langvegsfarande som vanskeleg kan nytte kollektivtilbodet, sidan det kan vere utfordrande å frakte med seg mykje bagasje og det er varierande korrespondanse frå ytterkanten av omlandet til flyplassen.

Shuttelbuss
Shuttelbuss til/frå terminal bygget reduserer køyring på strekninga mellom planområdet og terminalen og det blir mindre tomgangskøyring av bilar ved av- og på lasting. Reduksjon av bilar og ikkje minst reduksjon av ukjende førarar ved terminalen gjer at det er betre trafikkflyt for dei som elles køyrer til terminalen, også bussar.

El. bil
Det er planlagt eit større område som skal leggjast til rette for lading av el. bilar, som vil gjere det enklare å nytte utsleppsfrie køyretøy til planområdet. Avhengig av respons på dette tilbodet vil det bli vurdert vidare tilrettelegging for dette segmentet i området.

Tung trafikk
Utvikling av næringsområdet vil medføre større behov for tung trafikk til/frå området. Byggmann AS er involvert i realisering av kai ved Gjøsundet, for det er ønskeleg å frakte mest mogleg av ferdighus produksjonen på båt. Spesielt nordover vil det vere gunstig med båtfrakt, men også sørover. Båtfrakt av ferdighus er økonomisk gunstig, det ligg difor økonomiske intensiver bak, og difor større sjanse for realisering enn om det berre var miljøomsyn som låg bak. På sikt kan båtfrakt utgjere transport tilsvarande 20 – 30 vogntog.

Sal av volumvarer
Det blir lagt opp til vidareføring og auke av sal av ferdighus. Dette vil føre til auke i trafikk til planområdet, hovudsakleg av vogntog.

Arbeidsreiser
På sikt vil det bli auke i sysselsette innanfor planområdet. Det ligg godt til rette for at arbeidstakarane i delar av kommunen kan nytte sykkel som framkomst middel.

Kollektivt
Per i dag er det utfordrande å nytte buss til planområdet, det er regulert men ikkje opparbeidd busshaldeplassar langs rv. 658. I samband med vidare utvikling av næringsområdet sør for planområdet, bør det vurderast tilrettelegging av kollektivtilbodet langs rv. 658.

7.15 Ålesund lufthamn Vigra

Planområdet ligg inntil den største lufthamna mellom Bergen og Trondheim, som transporterer i overkant av 1 million passasjerar i året. Flyplassen vil gje føringar for utvikling av planområdet. På grunn av flyplassen er det sett restriksjonar i reguleringsplanen:

Byggjehøgde
Det er sett restriksjonar på byggjehøgde på grunn av flyplassen, jamfør *Forskrift om utforming av store flyplasser*. Den horisontale flaten ligg på kote 66,4 m, 45 m over rullebanen. Med maksimal høgde på gesims inntil kote 26,5 m, vil ikkje nye bygg kome i konflikt med den horisontale flata (høgderestriksjonsflaten).
Dersom et skal nyttast mobilkran eller tårnkran til oppføring av bygningar, blir det kravd godkjent radioteknisk vurdering. Dette blir sett som krav i føresegnene.

Bilete 9. Restar av løe søraust i planområdet.

Byggjerestriksjon flynavigasjonsanlegg
Byggjerestriksjonar for flynavigasjonsanlegg er ikkje vurdert. Det er ikkje bestemt korleis heile planområdet skal utnyttast, men det blir lagt ytre rammer for utnytting av området. Det blir sett krav i føresegnene om at

Bilete 10. Masseutskiftning nordaust i planområdet.

når det gjeld byggjerestriksjonar for flynavigasjonsanlegga ved Ålesund lufthamn Vigra.

Lyssetting
Lyssetting innanfor planområdet skal utførast slik at det ikkje blir skapt farleg eller villeiande lys i samband med innflyging frå aust. Reklameskilt skal prosjekterst med demparar og lys skal rettast mest mogleg ned mot bakken, og lyskjelde skal skjermast mot aust av omsyn til innflyging.

7.16 Sosial infrastruktur

Det blir ikkje lagt opp til arealbruk som vil få konsekvensar for sosial infrastruktur.

7.17 Planlagde offentlege anlegg

Det er ikkje planlagt offentlege anlegg innanfor planområdet utover

det som alt er bygd (teknisk infrastruktur). Det vert lagt opp til å byggje ut tekniske anlegg i grunnen som skal knytast på eksisterande VA-leidningar.

7.18 Miljøoppfølging

Det er vurdert at det ikkje er behov for miljøutgreiingar knytt til planarbeidet.

7.19 Landbruksfaglege vurderingar

Planen legg ikkje opp til omdisponering eller nedbygging av landbruksareal.

7.20 Kulturminne og kulturmiljø

Planen legg ikkje opp til tiltak som vil gje negative konsekvensar for automatisk freda kulturminne eller kulturmiljø som er verdt å ta vare på. Restane av løe aust i planområdet er vurdert å ikkje vere noko som må takast vare på. I plankartet er restane av løa regulert vekk.

Bilete 11. Gangveg vest for planområdet.

7.21 Grunnforhold

Planen legg ikkje opp krav til tiltak for byggjegrunnen. Gjennom tidlegare terrenginngrep er det avklart at det er trygg byggjegrunn i og ved planområdet under myrjorda. I samband med utbygging må dårlege byggjemassar skiftast ut (myrjord). Det er relativt lite masse å skifte ut i det ikkje utbygde området aust i planområdet.

7.22 Overflatevatn

Største delen av planområdet er bygd ut med harde flater. Det er ikkje registrert utfordringar med overflatevatn innanfor planområdet. Det har kome meldingar om utfordringar med høgare grunnvatn aust for planområdet, truleg grunna for liten dimensjon av kommunale VA-leidningar. For vidare utbygging må det vurderast dryging av overflatevatn og å setje av grøntareal som kan vere med å handtere overvatn på ein god måte.

7.23 Forureining

Støy
Det er ikkje gjennomført støyvurdering innanfor planområdet. Dette blir grunngjeve med at det ikkje blir lagt til rette for støyfølsam busetnad etter retningslinje for handsaming av støy i arealplanlegging, T-442/2016, kontor og næringsbygg er ikkje omfatta av grenseverdiar i retningslinja. Det er i føresegnene sett krav om avbøtande tiltak for rom med støyfølsam bruk.

Forureining på bakken
I samband med utvikling av bli service skal avrenning frå tiltaksområdet leiast til oljeavskilljar med tilstrekkeleg dimensjon.

7.24 ROS

Sjekkliste for vurdering av risiko og sårbarheit i saker etter plan- og bygningslova, utarbeidd av Fylkesmannen i Møre og Romsdal, er gjennomgått og kommentarar i den er lagt inn under med eventuelle avbøtande tiltak:

Trafikkulykke
Det er registrert fleire ulykker ved planområdet, men sidan dei er fordelt over mange år, vil det ikkje vere ulykkespunkt.

Forureining
Det er gul og raud sone for både fly og vegstøy innanfor planområdet. Det blir sett krav i føresegnene om avbøtande tiltak for bygningsdelar med støyfølsam bruk.

Potensielle sabotasje-/terrormål i nærleiken
Ålesund lufthamn Vigra vert vurdert å vere mogleg sabotasje-/terrormål.

7.25 Rekkjefølgjeføresegn

Det er rekkjefølgjekrav om vurdering av trafikksituasjonen før det kan byggjast meir enn 20 000 m² BRA innanfor planområdet.

8. Verknad/konsekvensar av planframlegget

Omtale og vurdering av verknad og konsekvensar for gjennomføring av planen. Konsekvensar omtalast når planen avviker frå vedteken oversiktsplan, temaplan, vedtatt retningslinje, norm eller vedtekt eller når planen vil medføre konsekvensar for natur, miljø eller samfunn. Eventuelle avbøtande tiltak skal omtalast.

8.1 Overordna planar

Detaljplan Vigra næringspark nord er i samsvar med arealformål i kommuneplanen sin arealdel. Kombinasjon av formål blir vidareført og det blir lagt opp til betalingsparkering for del av området.

8.2 Landskap

Landskapsverknad blir omtalt i konsekvensutgreiinga.

8.3 Staden sin karakter

Planområdet vil bli utvikla vidare som næringsområde, med høgare utnytting av areala. Det vil bli tettare utbygging i området, men ikkje endring av området sin karakter.

8.4 Estetikk

Det er sett krav i føresegnene for å redusere konsekvensane for utbygging av området, med krav om tilpassing av nye bygg til eksisterande bygningsmasse og krav til utforming, fargebruk, materialval og søkje å redusere massive flater.

8.5 Kulturminne og kulturmiljø

Planen gjev ikkje konsekvensar for automatisk freda kulturminne eller nyare tids kulturminne som er verdt å ta vare på .

8.6 Naturmangfaldlova

Prinsippa i naturmangfaldlova §§ 8 – 12 skal leggjast til grunn som

retningsline ved utøving av offentleg mynde ved forvaltning av fast eigedom.

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget
Det er gjennomført sjekk av naturmiljø og naturmangfald i Naturbase og Artsdatabanken. Det er ikkje registrert lokal informasjon om sårbare artar eller naturtypar i eller ved planområdet.

§ 9 Føre var prinsippet
Med bakgrunn i registreringar og lokal informasjon er det ikkje grunn til å tru at det er nokon truga naturtype eller truga artar innanfor eller like ved planområdet. Føre var prinsippet vert tillagt mindre vekt i denne saka og det vert ikkje sett krav om nye opplysningar/registreringar knytt til naturmangfald.

§ 10 Økosystemtilnærming og samla belastning
Utbygging vil medføre nedbygging av delar av grøntareal som er biotop for ulike artar, området ligg inntil rv. 658 og gang- og sykkelveg. Utover dette er ein ikkje kjend med andre faktorar som vil ha negativ verknad på naturmiljøet i området. Tiltak innanfor planområdet vil ikkje gje negative konsekvensar for verken hjortebeite eller utvald naturtype. Samla belastning for økosystemet vil gje liten negativ verknad for sårbare eller truga artar/naturtypar som følgje av utbygging etter planen.

§ 11 Kostnadar ved miljøforringing skal berast av tiltakshavar
Ved eventuell miljøforringing skal kostnadane berast av tiltakshavar.

§ 12 Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar
Ved utbygging av planområdet vil det verte nytta miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar.

8.7 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Området er ikkje registrert nytta i slik samanheng og planen medfører ikkje negative konsekvensar for temaet. Det er bygd gang- og sykkelveg/ fortau rundt heile planområdet.

8.8 Trafikkforhold

Vegforhold
Vegar i og ved planområdet har god standard og toler trafikken som planområdet generer i dag. Det er ikkje registrert utfordringar med avkøyrslene til planområdet.

Turproduksjon
Dagens bruk av planområdet blir stipulert til å generere om lag 340 bilturar i døgnet, fordelt slik:

Tabell 2. Stipulert turproduksjon av dagens bruk med 336 bilturar i døgnet.

		Turproduksjon (TP)			
Bruk	**Areal (m2)**	**Variasjonsområde per 100m2**		**Nytta TP per 100 m2**	**Dagens turpoduksjon**
Kontor	1380	6	12	7	97
Næringsbygg ink. hotell	6180	2	6	3	185
Betalingsparkering					13* + 41*
Sum					336
	*Trafikk frå betallingsparkering, med rotasjon av bilar ein gong per 1,5 veke				

Det er nytta låg turproduksjon sidan flytransport blir mykje nytta i samband med møte og reiseverksemd, Byggmann har samarbeidspartnarar kring heile landet og i tillegg krev ikkje produksjon av ferdighus så mange tilsette. På kort sikt vil betalingsparkering på gnr./ bnr. 3/287 bli avslutta (20*) og arealet delvis nytta til næring og delvis til bilservice.
Planlagt utbygging er å leggje til rette for bilservice på austleg del/aust for bnr. 287, med bygg på 540 m² og noko meir kontorplassar. Utover dette er det ikkje planlagt endring av planområdet i nær framtid. Turproduksjon til bilservice blir hovudsakleg intern, frå betalingsparkering, stipulert at berre 10 % kjem utanfrå planområdet.

Tabell 3. Stipulert turproduksjon utbygging av kontor og bilservice, kort tidshorisont.

		Turproduksjon (TP)			
Bruk	**Areal (m2)**	**Variasjonsområde per 100m2**		**Nytta TP per 100 m2**	**Framtididg turpoduksjon**
Kontor	1500	6	12	7	105
Næringsbygg ink. hotell	6000	2	6	3	180
Betalingsparkering					41*
Bilservice	540	15	105	20	108
Biltrafikk frå bilservice vil hovudsakleg vere interntrafikk frå betalingsparkering, stip til 90 %					11
Sum					337
	*Trafikk frå betallingsparkering, med rotasjon av bilar ein gong per 1,5 veke				

På sikt vil betalingsparkering bli fasa ut og etter kvart erstatta med næringsareal, som vil medføre ein turproduksjon på om lag 1080 bilturar i døgnet.

Tabell 4. Stipulert turproduksjon av maksimal utbygging.

		Turproduksjon (TP)			
Bruk	**Areal (m2)**	**Variasjonsområde per 100m2**		**Nytta TP per 100 m2**	**Framtididg turpoduksjon**
Kontor	2000	6	12	7	140
Næringsbygg ink. hotell	30000	2	6	3	900
Bilservice	1540	15	105	25	385
Biltrafikk frå bilservice vil hovudsakleg vere interntrafikk frå betalingsparkering, stip til 90 %					39
Sum					1079

<u>Trafikk største timen</u>

Kriteria for venstresvingfelt er basert på trafikk i dimensjonerande time, tid på døgnet med maks trafikk, jamfør Handbok N100.

ÅDT på Flyplassvegen er 4840 køyretøy, som gjev 484 køyretøy i dimensjonerande time (4840 * 8,5 %/100). Jamfør avgangar og tilkomst frå Ålesund lufthamn Vigra, vert dimensjonerande time til flyplassen enten rundt 530 til 630 (det er seks avgangar i tidsrommet 630 til 730, minst 1 time oppmøte før avgang) eller 1400 til 1500 (det er 5 avgangar i tidsrommet 1555 til 1650, minst 1 time oppmøte før avgang). Første fly til Vigra landar 8.10, reknar ein halvtime frå flyet landar til hovudtyngda av passasjerane er i bil, vil dei passere planområdet kring 9.45. To fly landar i tidsrommet 15.10 og 15.40, passasjerar frå desse flya vil passere i tidsrommet det er ein topp i trafikk frå planområdet. Trafikk til flyplassen vil skje i 18 timar av døgnet, gjennomsnittleg trafikk utanom dimensjonerande time vil liggje på rundt 270 køyretøy i timen.

Oversikt over ÅDT frå planområdet for utvikling av området i nær framtid, auke i kontorareal og opparbeiding av bilservice, som vil gje ÅDT på underkant av 600 køyretøy frå planområdet.

Tabell 5. Stipulert ÅDT for utbygging i nær framtid, kontor og bilservice.

Bruk	**Areal (m2)**	**Variasjonsområde per 100m2**		**Nytta TP per 100 m2**	**Framtididg turpoduksjon**	**% ÅDT**	**ÅDT**
Kontor	1500	1	4	2	30	22	136
Næringsbygg ink. hotell	6000	0,4	1,2	0,6	36	22	164
Betalingsparkering					41*	20	205
Bilservice	540	15	105	25	135		
Biltrafikk frå bilservice vil hovudsakleg vere interntrafikk frå betalingsparkering, stip til 90 %					14	17	79
Sum					121		584
	*Trafikk frå betallingsparkering, med rotasjon av bilar ein gong per 1,5 veke						

Oversikt over ÅDT frå planområdet for full utvikling av området, auke i kontorareal og opparbeiding av bilservice og næringsareal, som vil gje ÅDT på overkant av 1180 køyretøy frå planområdet.

Tabell 6. Stipulert ÅDT for maksimal utbygging.

Turproduksjon pr største time							
Bruk	**Areal (m2)**	**Variasjonsområde per 100m2**		**Nytta TP per 100 m2**	**Framtididg turpoduksjon**	**% ÅDT**	**ÅDT**
Kontor	2000	1	4	2	40	22	182
Næringsbygg ink. hotell	30000	0,4	1,2	0,6	180	22	818
Bilservice	1540	15	105	20	308		
Biltrafikk frå bilservice vil hovudsakleg vere interntrafikk frå betalingsparkering, stip til 90 %					31	17	181
Sum					292		1181

Oversikt over ÅDT frå planområdet for delvis utvikling av området, auke i kontorareal og opparbeiding av bilservice og halve næringsarealet, som vil gje ÅDT på overkant av 754 køyretøy frå planområdet.

Dimensjonerande time frå planområdet vil vere ettermiddag ved arbeidslutt mellom 1530 til 1630. Ut frå vurderingar over vil ikkje topp trafikk vere felles for trafikk til planområdet og trafikk til flyplassen. Dimensjonerande trafikk til flyplassen medfører krav om at det skal opparbeidast venstresvingfelt då den trafikken er over 400 køyretøy.

Dagens trafikk planområdet er i dimensjonerande time stipulert til 50 køyretøy, fordelt på to avkøyrsler med fordeling 40/60, som 20 køyretøy for vestleg avkøyrsel og 30 i austleg avkøyrsel.
Ved full utbygging av planområdet er dimensjonerande time stipulert til å vere 100 køyretøy, med 40 køyretøy for vestleg avkøyrsel og 50 i austleg avkøyrsel. Trafikk for austleg avkøyrsel vil for veg med fartsgrense 80 km/t medføre krav om venstresvingsfelt/passeringslomme.

Tabell 7. Stipulert turproduksjon av utbygging som ikkje vil gje negative konsekvensar for avkøyrslar.

Bruk	Areal (m2)	Variasjonsområde per 100m2		Nytta TP per 100 m2	Framtididg turpoduksjon	% ÅDT	ÅDT
Kontor	1800	1	4	2	36	22	164
Næringsbygg ink. hotell	20000	0,4	1,2	0,6	120	22	545
Bilservice	1540	15	105	20	308		
Biltrafikk frå bilservice vil hovudsakleg vere interntrafikk frå betalingsparkering, stip til 90 %					31	17	181
Sum					187		890

Med ei utbygging av næringsområdet inntil 20 000 m² vil dimensjonerande trafikk bli 76 køyretøy, med 30 køyretøy for vestleg avkøyrsel og 46 i austleg avkøyrsel. Trafikk for austleg avkøyrsel vil for veg med fartsgrense 80 km/t ligge i grense for krav om venstresvingfelt/ passeringslomme.

Konklusjon
Sidan det det er ulike tidspunkt for maksimaltrafikk til flyplassen og planområdet, vert det konkludert med at ei utbygging innanfor planområdet til inntil 20 000 m² kan gjennomførast utan krav om tiltak. Det blir som avbøtande tiltak sett rekkjefølgjekrav i føresegnene om trafikkvurdering og avbøtande tiltak før det kan byggjast meir bygningar enn totalt 20 000 m² BRA innanfor planområdet. Det bør vurderast å flytte sone for 50 km/t fartsgrense lenger aust, så austleg avkøyrsle kjem i 50 km/t sona.

Trafikkauke/reduksjon
Utvikling av planområdet vil medføre reduksjon av person trafikk, men med tilrettelegging og auke av utsleppsfrie køyretøy. Det vil bli auke i tungtrafikk, men det blir jobba med løysing for å få frakte ferdighus på båt, som vil vere med å redusere transportbehovet på veg. Tungtrafikk ut av kommunen kan med båtfrakt blir redusert med om lag 20 - 30 vogntog i året.
På utbyggingsarealet sør for planområdet er det starta utbygging for bilutleige firma, AVIS AS. Dette vil medføre auka trafikk gjennom planområdet. Det er ikkje kjent anna utbygging sør for planområdet.

Kollektivtilbod
Det er sikra areal for haldeplassar til/frå planområdet med trygg tilkomst for mjuke trafikantar, men haldeplassane er ikkje opparbeidd. Dette gjer det utfordrande å nytte kollektiv transport til planområdet. Utvikling av området vil medføre auke i behov for kollektivtransport.

8.9 Mjuk ferdsel

Planen vil ikkje medføre negative konsekvensar for mjuk ferdsel, det er alt bygd ut samanhengande gang- og sykkelveg nett i området. Frisiktsoner langs fortau blir vidareført.

8.10 Barn og unge sine interesser

Planen medfører ikkje negative konsekvensar for temaet, området har ikkje vore nytta i slik samanheng, det blir heller ikkje lagt opp til at området skal nyttast av barn og unge.

8.11 Sosial infrastruktur

Planen medfører ikkje negative konsekvensar for temaet, området har ikkje vore nytta i slik samanheng.

8.12 Universell tilgjenge/tilgjenge etter TEK17

For nye bygg som er tilgjengeleg for publikum eller arbeidsbygning blir det i føresegnene sett krav om universell utforming av tilkomst og bygg.

8.13 Energibehov – energiforbruk

Det blir lagt opp til reduksjon av betalingsparkering innanfor planområdet i takt med utvikling av planområdet, Byggmann AS treng på sikt meir areal til ferdighus produksjon og det er ønskeleg å leggje til rette for service verksemder i området.

Tungtrafikken vil auke frå planområdet, men det blir arbeidd for å frakte ferdighus/prekutt på båt, for å redusere trafikkvolumet på veg. Å talfeste volum er utfordrande då produksjonen er veldig konjunktur avhengig, men truleg vil det vere realistisk med båtfrakt tilsvarande 20 - 30 vogntog i året. Med transportar til Nord-Noreg og lenger nord, vil reduksjonen vere betydeleg.

8.14 ROS

Det blir i føresegnene sett krav om avbøtande tiltak for støyfølsame rom, det kan ikkje byggjast rom for støyfølsame bruk innanfor raud støysone, innanfor gul sone skal støyfølsame rom vere på stille side av bygningar.

8.15 Ålesund lufthamn Vigra

Det er i føresegnene sett krav om:

- Maksimal byggjehøgde
- Radioteknisk vurdering av tårnkran eller mobilkran med kranarm over 30 m over terreng
- Lyssetting for å hindre farleg eller villeiande lys
- Krav til byggjerestriksjonar for flynavigasjonsanlegg skal vurderast i samband med byggjesøknad

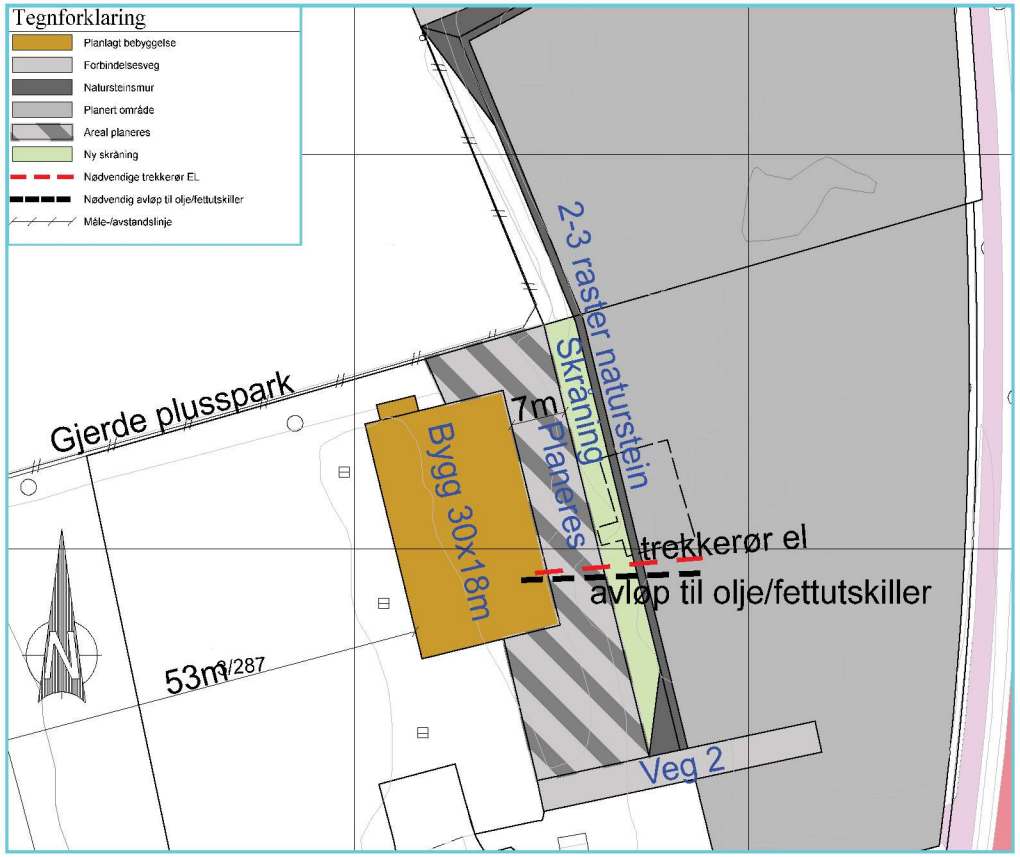
Dette vil hindre at planområdet gjev negative konsekvensar for flyplassen.

8.16 Jordressursar/landbruk

Planen får ikkje konsekvensar for landbruket, alt areal innanfor planområdet er tidlegare omdisponert til utbyggingsformål i overordna plan/reguleringsplan.

8.17 Teknisk infrastruktur

Det er tilstrekkeleg kapasitet for VA for planområdet, også for framtidig utbygging. Framtidig utbygging vil ta lite kapasitet for eksisterande leidningsnett, då ny utbygging vil vere store bygg som relativt få personar vil bruke. Store delar av arealet innanfor planområdet er opparbeidd med harde flater, for vidare utbygging med harde flater må det vurderast dryging av overflatevatn.



Figur 18. Illustrasjon som syner plassering av framtidig vaskehall/dekkhotell på bnr. 278. Kjelde: Dakark.

8.18 Utbyggingsplanar

Det er planar om å utvikle austleg del av gnr./bnr. 3/287 til bil service; dekkskift/-hotell og bilvask, med oppføring av bygg med grunnflate på 540 m² **og med høgde gesims rundt 7,5 m.** Utbygging til bilservice vil skje på kort sikt, saman med planering av resten av tomta.
Nord for bnr. 287 er det ikkje konkrete planar for utbygging, men det er lagt ned infrastruktur i grunnen med tanke på å byggje ut dette området. Planar for området vil vere avhengig av utvikling av produksjonen av ferdighus/prekutt.

8.19 Økonomiske konsekvensar for kommunen

Planen legg ikkje opp til negative konsekvensar for kommunen.

Figur 19. Illustrasjon av framtidig vaskehall/dekkhotell på bnr. 278, sett frå nordvest. Kjelde: Dakark.

Figur 20. Illustrasjon av framtidig vaskehall/dekkhotell på bnr. 278, sett frå søraust. Kjelde: Dakark.

8.20 Konsekvensar for næringsinteresser

Planen er positiv for næringsinteresser med vidareutvikling av næringsareal.

8.21 Interessemotsetningar

Det er kome tilbakemelding om utfordringar med høgt grunnvatn og oversvømmelse av kjellar for bustadar aust for planområdet, og i tillegg meir støy på grunn av fjerning av tre. Det må vurderast dryging av overflatevatn for vidare utbygging av harde flater. Oppføring av nye bygg nordaust i planområdet vil gje støyskjerming som vil vere betre enn den tidlegare vegetasjonen.

9. Konsekvensutgreiing (KU)

Formålet med KU er å gje ei heilskapleg oversikt over verknadane av planen (tiltak). KU skal gjere greie for kva som kan gjerast for best mogleg å tilpasse tiltaket til omgjevnaden og for å avbøte negative konsekvensar for omgjevnaden.

Plan med KU er utarbeidd i samsvar med fastsett planprogram og forskrift om konsekvensutredning fastsett 22.06.2017.

9.1 Planprogram

Det er utarbeidd planprogram for planen i samsvar med plan- og bygningslova og forskrift om konsekvensutredninger. Planprogrammet var på høyring i tidsrommet 25.10 – 07.12.2018. Før fastsetting av kommunestyret i Giske kommune 14.02.2019, vart det gjort mindre justering av planprogrammet etter høyring:

- Punkt 3.3 - framdriftsplanen er justert
- Punkt 4.3 – Setning detaljhandel blir teke ut, det blir ikkje lagt opp til detaljhandel
- Punkt 6.7.17 – nytt avsnitt; Sal av plasskrevjande varer
- Fleire punkt – lagt inn meir informasjon om kunnskapsgrunnlaget

Merknadsvurdering for oppstart av planarbeid/høyring av planprogram ligg som eige vedlegg. Det er to merknadsvurderingar, merknadar knytt til planprogrammet og merknadar til varsel om oppstart.

9.2 Utgreiingar

Tema for KU er lagt fast i godkjent planprogram. Utarbeidde plandokument med KU skal sendast på offentleg ettersyn til råka offentleg mynde, fagmynde, grunneigar innanfor planområdet, naboar til planområdet og eventuelle interesseorganisasjonar.

Planprogrammet syner kva utgreiingar som er nødvendig for å få eit godt og tilstrekkeleg belyst grunnlag for avgjersle.

9.3 Metode KU

For KU er det nytta ein forenkla metodikk, for vurdering av ikkje prissette konsekvensar, med utgangspunkt i handbok V712 – Konsekvensanalyser – Statens vegvesen. Utgreiing av ikkje prissette konsekvensar byggjer på ein systematisk tre-trinns prosedyre som følgjer handbok V712:

- Steg 1 gjeld skildring og vurdering av status og verdi for temaet innanfor influensområdet. Verdi blir synt på ein tredelt skala – liten, middels og stor verdi. Det er utarbeidd kriterium for fast-setting av verdi innanfor kvart fagtema.
- Steg 2 gjeld ei vurdering av kva type og omfang det planlagde utbyggingsalternativet medfører for dei enkelte fagtema. Om-fang blir synt på ein femdelt skala frå stort negativt – middels negativt- lite/ikkje – middels positivt - stort positivt.
- Steg 3 gjeld ei vurdering av konsekvens basert på ei syntese av verdi og omfang. Med konsekvens meinast føremonar og ulem-per eit definert tiltak vil føre med seg i høve alternativet.

Etter at verdi og omfang av kvart tema er bestemt, bli konsekvensane fastlagd ved bruk av matrisa som synt i figur 23. Konsekvensen er eit uttrykk for om tiltaket medfører føremonar eller ulemper i høve referansesituasjonen.

Konsekvensane blir synt på ein nidelt skala frå svært stor positiv konsekvens (++++) til svært negativ konsekvens (——).

9.3.1 Vurdering av verdi

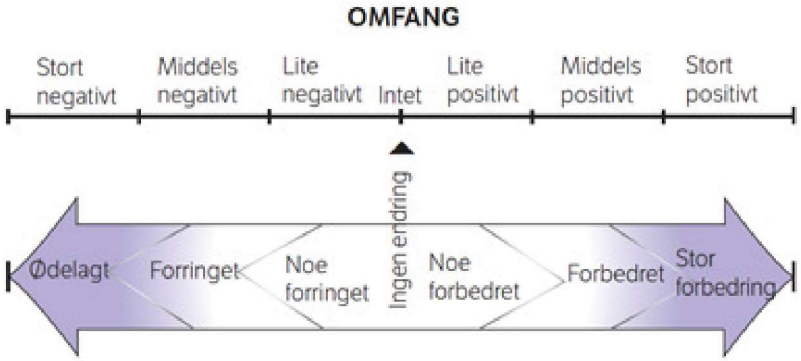
Status og føresetnadar for det aktuelle utgreiingstemaet innanfor planområdet blir skildra og vurdert. Målet med ei verdivurdering er å skilje mellom verdifulle og mindre verdifulle delområde. I verdivurderingane er det verdiane i 0-alternativet som blir lagt til grunn. Verdivurderingane

for kvart delområde vert synt på ein glidande skala frå liten til stor verdi. Vurderinga skal visast på ein figur der verdien markerast med ei pil på ein linjal som vist i figur under. Linjalen er samanfallande med x-aksen i konsekvensvifta i figur 21. Skalaen er glidande og pila skal flyttast sidevegs for å nyansere verdivurderinga.

Figur 21. Skala for vurdering av verdi, frå Håndbok V712.

9.3.2 Vurdering av omfang

Med vurdering av omfang (effekt) meiner ein korleis og i kva for ein grad interesser i reguleringsområdet vil påverkast av tiltaket. Omfang er ei vurdering av kva for endringar tiltaket vert vurdert å medføre for dei ulike temaa. Omfanget vurderast i forhold til 0- alternativet som er dagens situasjon inkludert forventa endring i analyseperioden (inkludert vedtekne planar).

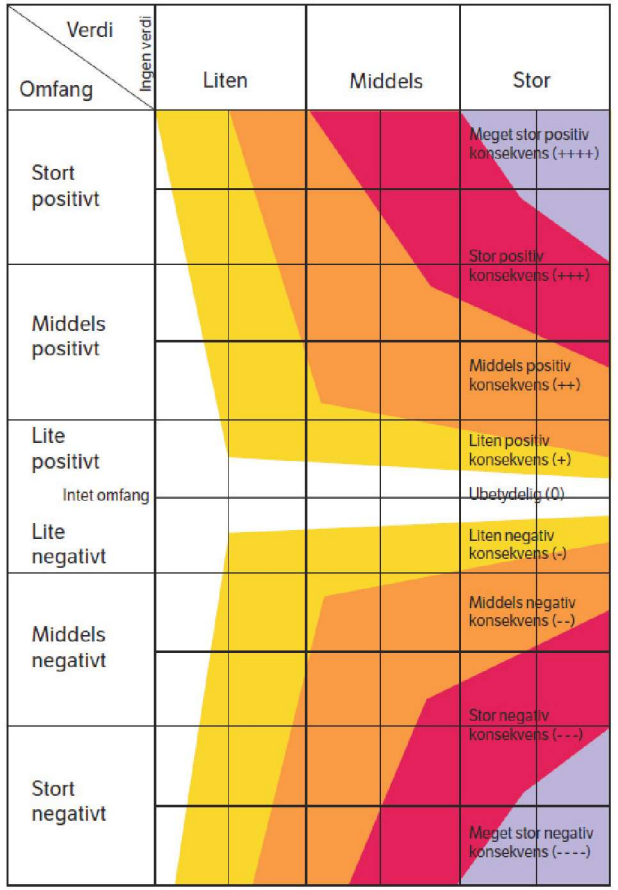


Figur 22. Skalaforvurderingavomfang,fråHåndbokV712.

Omfangsvurderingane vert synt på ein glidande skala frå stort negativt til stort positivt omfang. Vurderinga skal visast på ein figur der omfanget markerast med ei pil på ein linjal, jamfør figur under. Det kan vere behov for å nyansere omfangsvurderingane ytterlegare. Dette kan gjerast ved at pila flyttast til høgre eller venstre innan ein kategori. Linjalen er samanfallande med y-aksen i konsekvensvifta i figur 22.

9.3.3 Vurdering av konsekvens

I vurdering av konsekvensgrad vert verdiane samanstilt med omfang (effekt). Konsekvensen er dei føremoner og ulemper tiltaket medfører i forhold til 0 -alternativet, med forventa utvikling. Tiltaket sin konsekvens vurdert opp mot 0-alternativet er ei vurdering gjort før eventuelle avbøtande tiltak. For dei tema der det er skildra avbøtande tiltak, vil tiltaket sine negative konsekvensar bli redusert etter gjennomføring av avbøtande tiltak.



Figur 23. Konsekvensvifte-synerkonsekvensarbasert på verdi og omfang, frå Håndbok V712.

9.4 0-alternativ

Tiltakshavar ønskjer å vidareutvikle eit alt etablert næringsområde. Det er ikkje aktuelt å vurdere alternativ plassering av tiltaka andre stadar. Dette fordi:

- Næringsområdet er bygd ut med fleire bygg og teknisk infra-struktur, som er eit godt utgangspunkt for vidare utvikling av området
- Lokalisering av nærings og service formål er avklart i overordna plan

Det blir lagt til grunn at konsekvensutgreiinga vil nytte eksisterande situasjon og utvikling av området i tråd med reguleringsplan Vigra næringspark som samanlikningsgrunnlag saman med dispensasjon for betalingsparkering.

KU og planframlegget vil gjelde eitt utbyggingsalternativ. Dette alternativet skal vurderast opp mot 0-alternativet.

9.5 Utgreiingstema KU

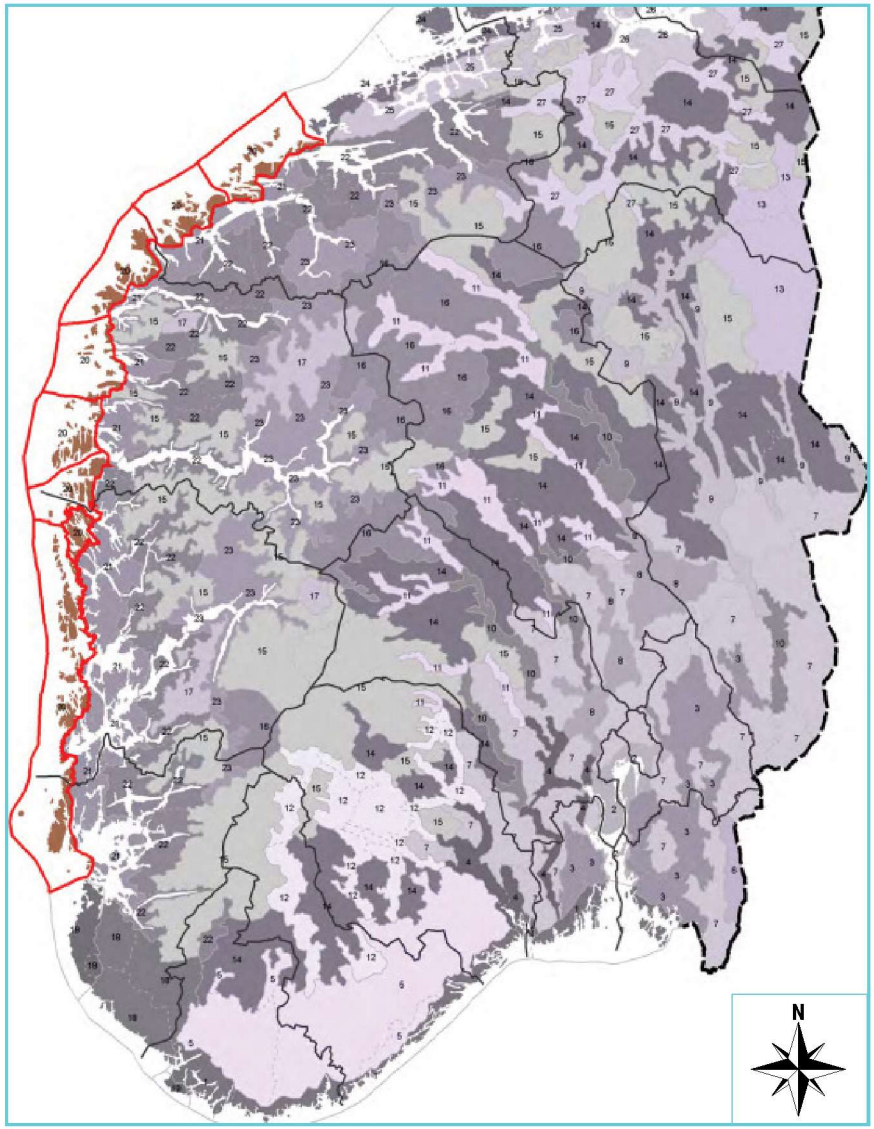
I fastsett planprogram er det lagt føringar for kva tema som skal konsekvensutgreiast, dette gjeld landskap, bygningsmiljø og – volum og sal av plasskrevjande varer.

9.5.1 Landskap

Krav i planprogram
I samsvar med fastsett planprogram følgjer ein gjennomgang av temaet landskap. Utgreiing av mogleg utbygging etter planen og visualisering av bygg utover det som er bygd i planområdet.

Dagens landskap
Planområdet ligg sør for Ålesund lufthamn Vigra, om lag midt på Vigra. I nasjonalt referansesystem for landskap ligg planområdet innanfor landskapsregion 20 - Kystbygdene på Vestlandet. Planområdet ligg på ein låglandsbrem som er på sitt mest typiske på Møre- og Trøndelagskysten og Helgeland, der strandflaten er dominerande fellestrekk. Ytterkysten på Sunnmøre pregast av særleg ruvande hattfjelløyer, til dømes Godøya og Nordøyane.

Planområdet ligg i eit flatt og ope landskap, utan klare avgrensingar eller retningar. Det er frodig jordbruksareal og urørd myrjord i det flate landskapet. Planområdet er avgrensa av vegar.

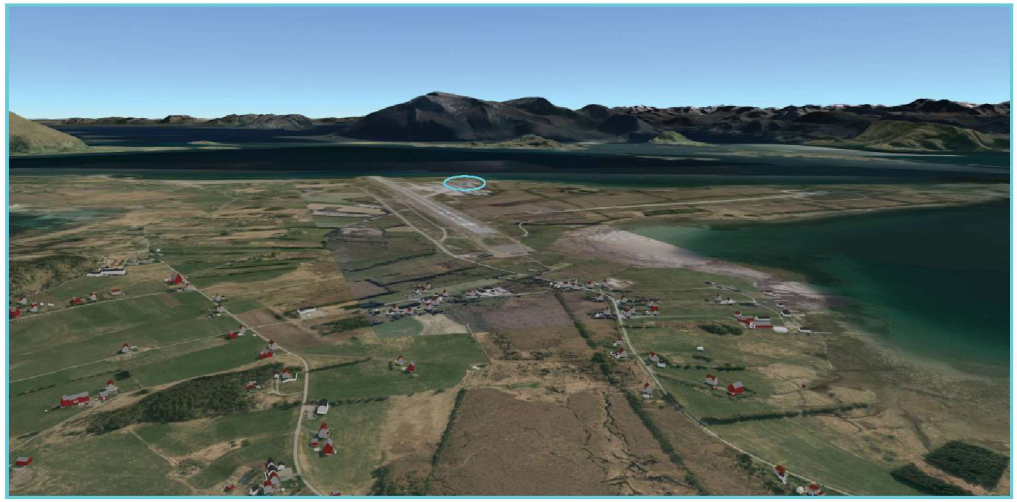


Figur 24. Landskapsregion 20 Kystbygdene på Vestlandet. Kjelde NIJOS-rapport 10/2005

I eksisterande reguleringsplan er det regulert med byggjehøgde inntil 12 m gesimshøgd og med utnytting inntil 40 % BYA.

Flyfoto frå 1968 syner tidlegare arealbruk kring planområdet.

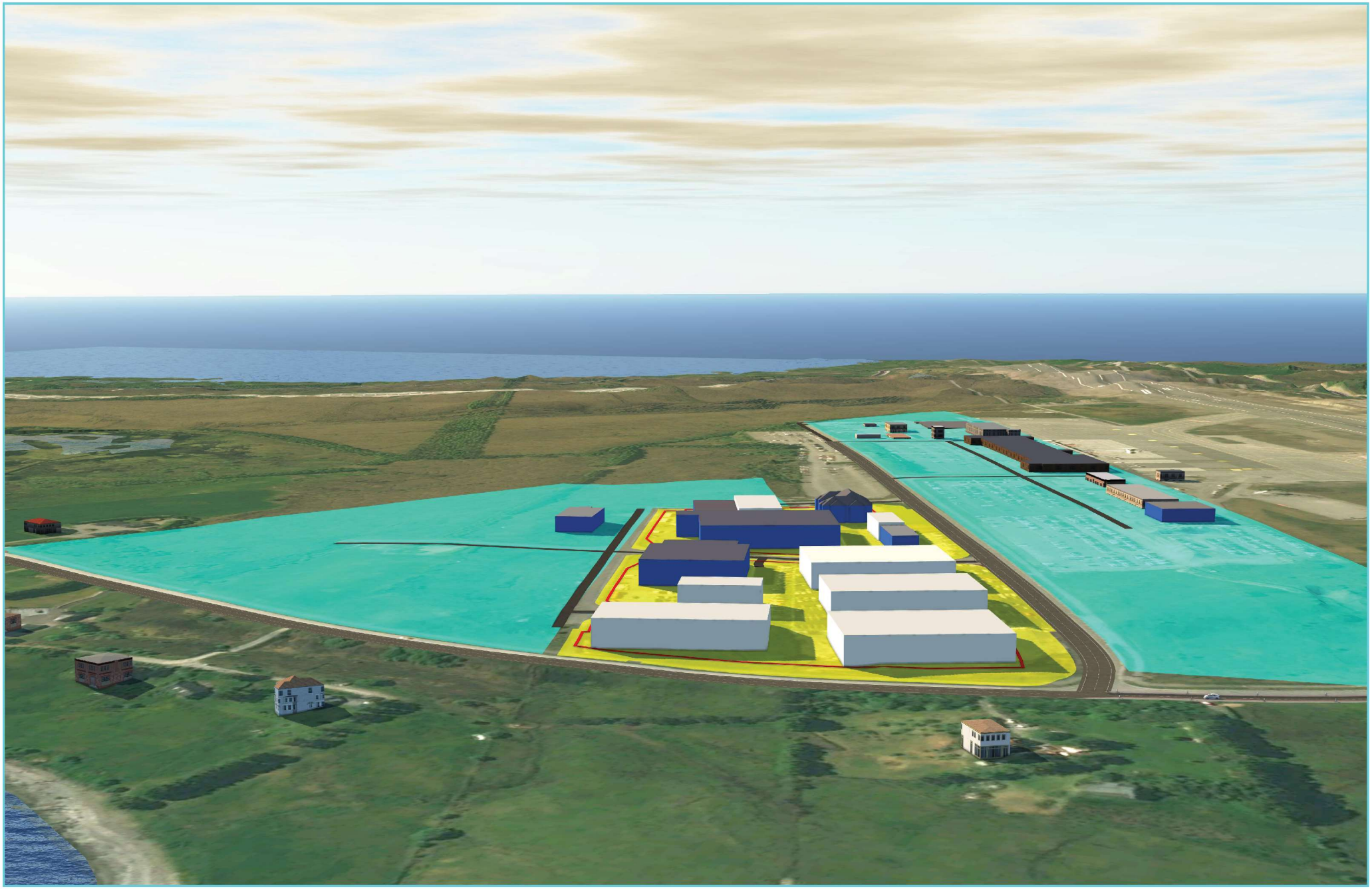
Figur 25. Flyfoto frå 1968, planområdet er indikert med blå sirkel. Kjelde: Norge i bilder.



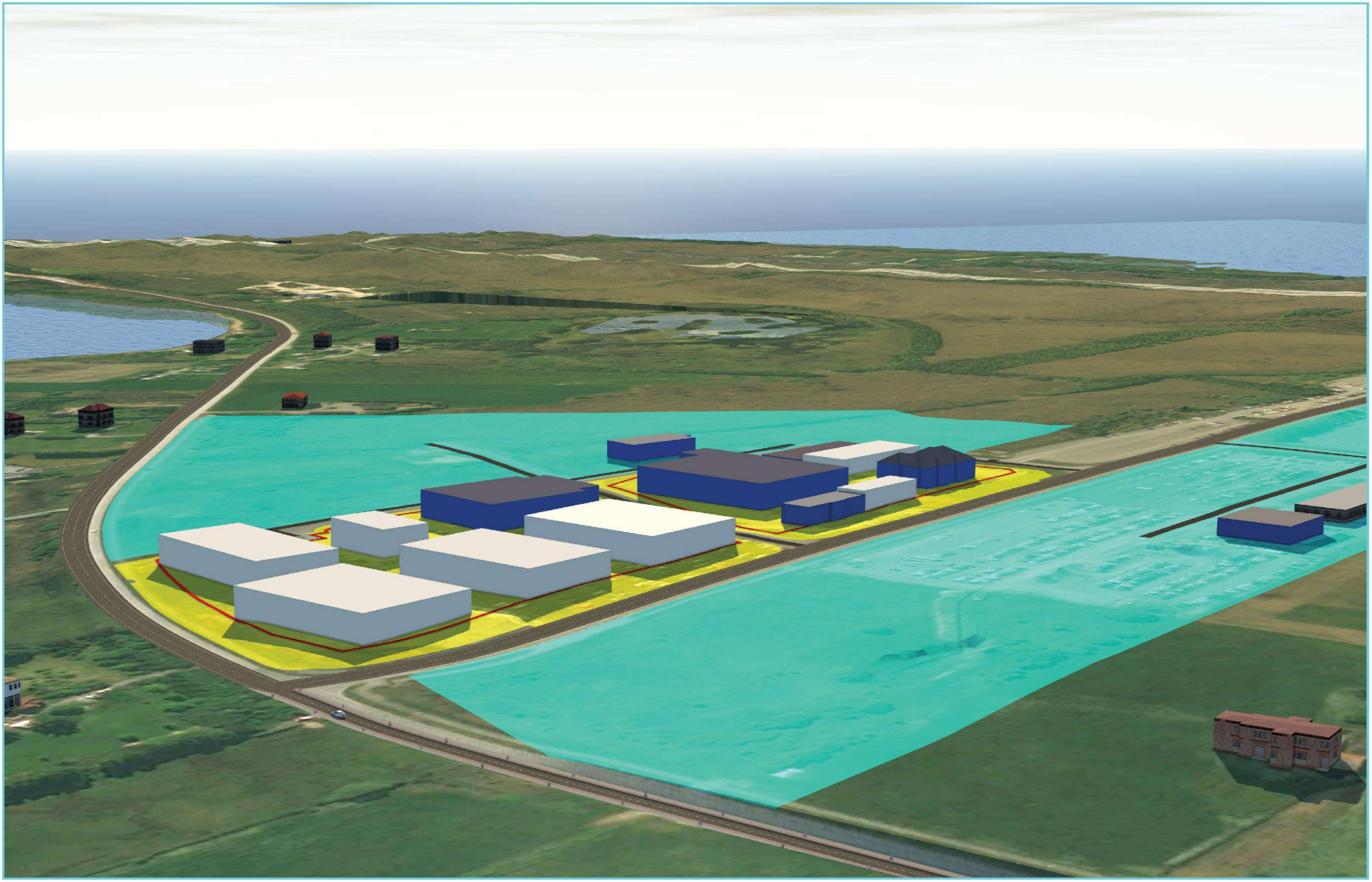
Figur 27.Kringliggande areal til planområdet sett frå vest, planområdet er indikert med blå ring. Kjelde Kommunekart 3D.

Figur 26. Flyfoto frå 2018 av planområdet.

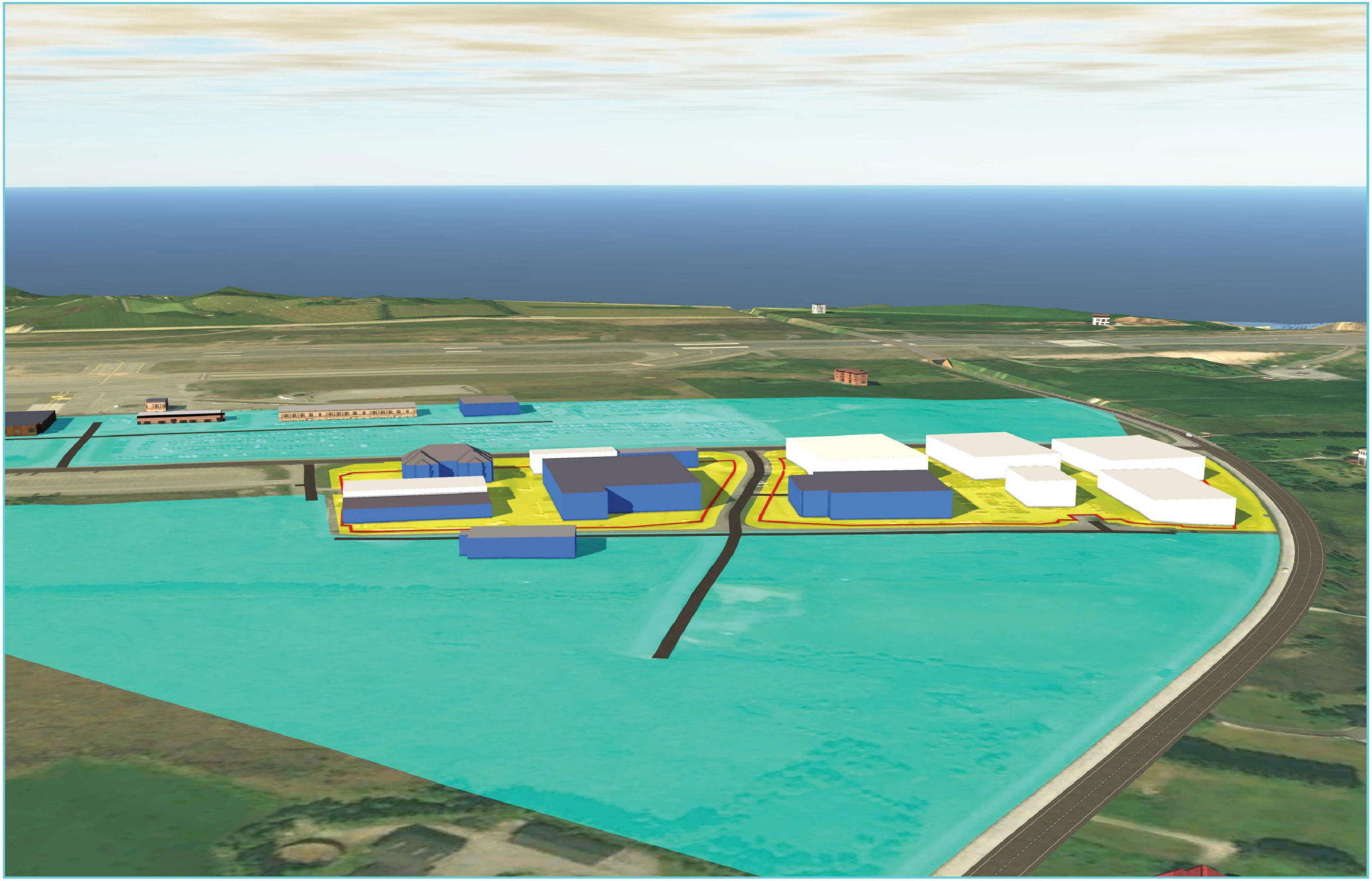
Figur 28. Illustrasjon som syner planlagt utbygging innanfor og ved planområdet.



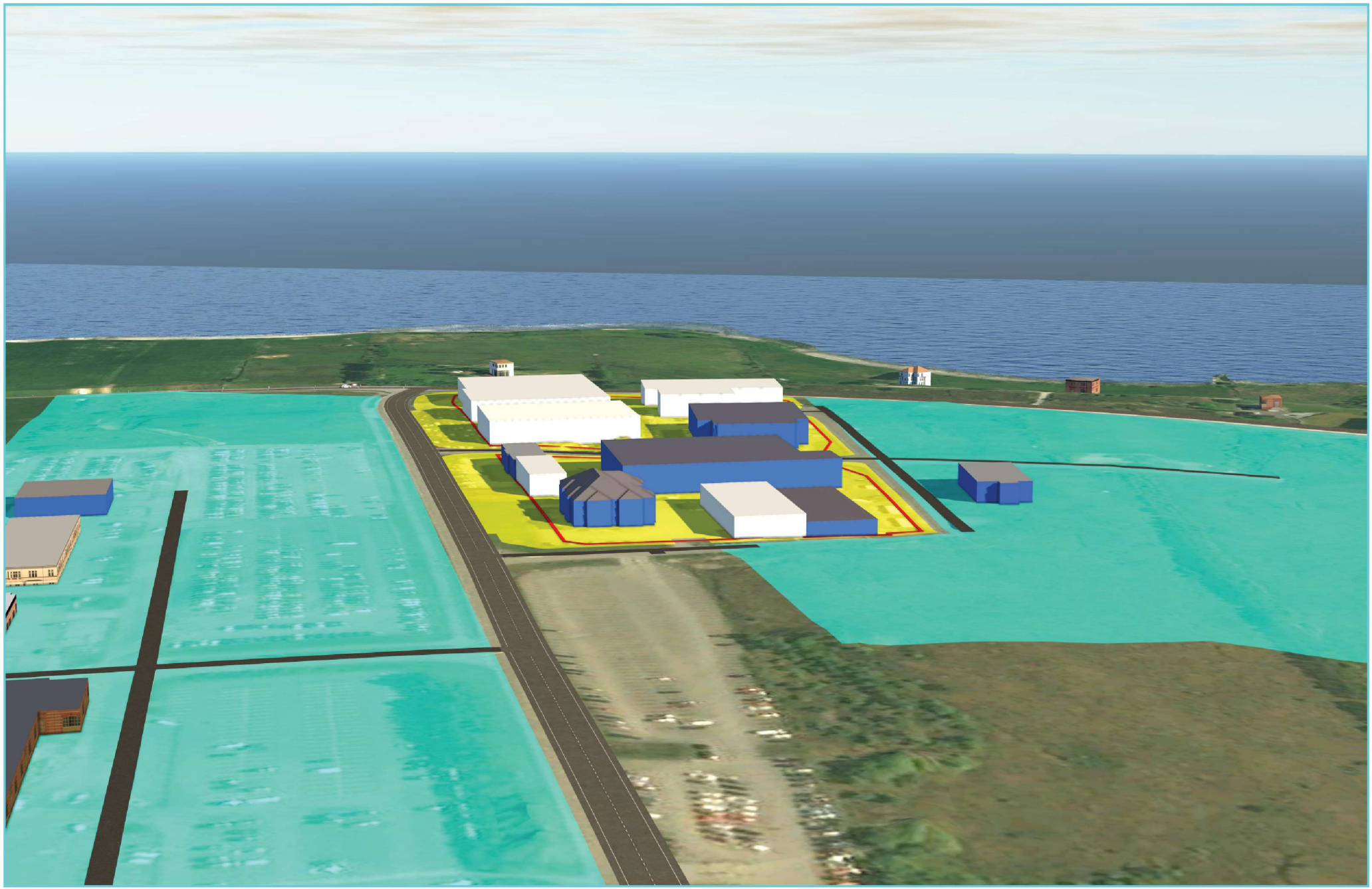
Figur 29. Volumillustrajon av planområdet sett frå aust. Turkise flater er område som er regulert og som det kan byggast på, planområdet synt med gul flate. Blåe bygg og bygg med fargar er eksisterande bygningar, nye bygg er synt gråe.



Figur 30. Volumillustrajon av planområdet sett frå nordaust. Turkise flater er område som er regulert og som det kan byggast på, planområdet synt med gul flate. Blåe bygg og bygg med fargar er eksisterande bygningar, nye bygg er synt gråe.



Figur 31. Volumillustrajon av planområdet sett frå sør. Turkise flater er område som er regulert og som det kan byggast på, planområdet synt med gul flate. Blåe bygg og bygg med fargar er eksisterande bygningar, nye bygg er synt gråe.



Figur 32. Volumillustrajon av planområdet sett frå vest. Turkise flater er område som er regulert og som det kan byggast på, planområdet synt med gul flate. Blåe bygg og bygg med fargar er eksisterande bygningar, nye bygg er synt gråe.

Verdivurdering

Det er gjort ei verdivurdering av planområdet med utgangspunkt i rettleiaren «Metode for landskapsanlayse i kommuneplan», utarbeidd av Direktoratet for naturforvaltning og Riksantikvaren.

Området vurderast ut frå det landskapsfaglege til å ha liten verdi.

Tabell 8. Verdivurdering av planområdet.

Verdivurdering av planområdet						
Verdikriterier	*	**	***	****	*****	**Grunngjeving**
Mangfald og variasjon		x				Området består hovudsakeleg av planert næringsområde med nokre store industribygg. Planområdet ligg mot nord inntil større område opparbeidd med bygg og asfalterte flater.
Tidsdjupne og kontinuitet		x				Konturen av opphavleg landskapsform er i store trekk bevart, men oppstykka av store bygg.
Brot og kontrast		x				Brot mot urørt natur mot sør, sørvest og delvis mot aust. Næraste areal mot sør, sørvest er lagt ut til utbyggingsformål og vil på sikt endre karakter.
Tilstand og hevd		x				Området er hovudsakleg opparbeidd, det er eit mindre areal mot søraust som er gamal kulturmark.
Inntrykksstyrke		x				Det er ikkje ekstreme landskapstrekk i området, det mest synlege i området er opparbeidde bygg. Bygningshøgder blir vidareført. Det flate landskapet gjer at bygningar ikkje blir godt synlege på avstand.
Lesbarheit		x				Det er vanskeleg å lese utviklinga av landskapet.
Tilhøyre og identitet		x				Planområdet er privatisert og delvis sperra med gjerde og bom, og er ikkje tilgjengeleg for ålmenta. Det er ikkje eit landskap ein har sterk tilhøyre til.
Områdets verdi: Liten verdi						
Grunngjeving for områdets verdi: Verdien knyter seg først og fremst til lokalisering og bruken av området i dag.						

Figur 33. Verdivurdering for landskap vert sett til liten.

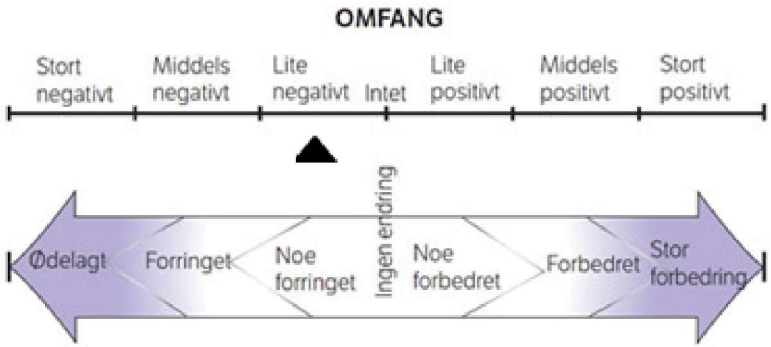
Bilete 12. Bilete av planområdet frå nordaust.

Omfang

Omfangsvurdering er et uttrykk for kor stor negativ eller positiv påverknad det aktuelle tiltaket har for området. Omfanget vurderast i forhold til 0-alternativet, som i dette tilfellet er dagens situasjon, med utvikling etter reguleringsplan Vigra næringspark.

Det blir ikkje lagt opp til nemneverdig landskapsforandring, men det blir lagt opp til høgare utnytting med same byggjehøgde som tidlegare. Byggjehøgda blir vidareført, med maksimal gesims kote 26,5 m. Planen legg opp til liten endring av fjernverknad, området er lite synleg på avstand på grunn av det flate landskapet. Stor avstand til fjell/høgare terreng (Valderøya og Molnesfjellet) gjer at planområdet er lite synleg, det blir delvis kamuflert av utbygging på flyplassområdet frå nord og framtidig utbygging sør for planområdet. Omfanget vil vere størst for nærområda, hovudsakleg frå rv. 658 og busetnad aust for planområdet.

Vurdert opp mot verdivurderingane av planområdet, vil planen gje liten negativ verknad, tiltak innanfor planområdet vil i liten grad endre landskapet negativt i høve 0-alternativet.



Figur 35. Omfang for landskap vert sett til lite negativt.

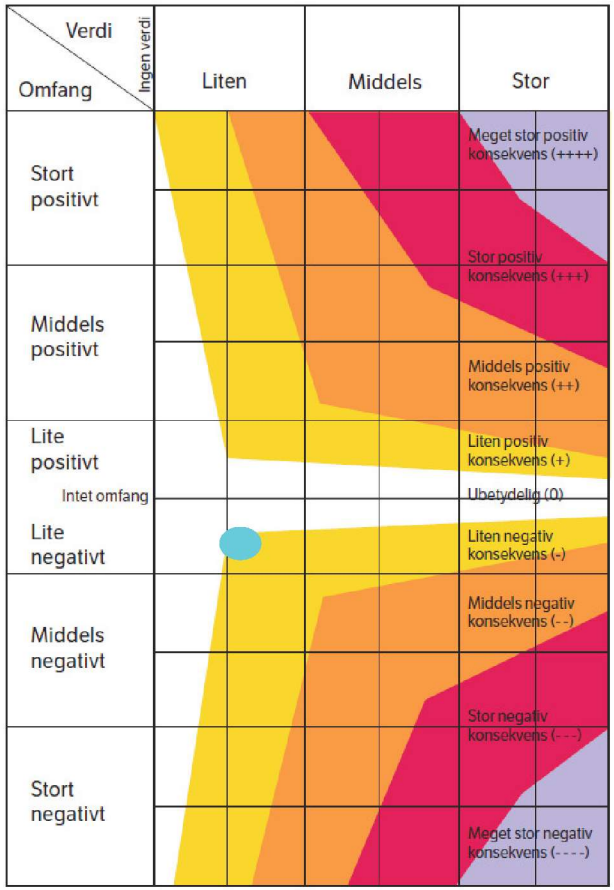
<u>Samla konsekvens landskap</u>
Konsekvens er føremonar og ulemper eit tiltak medfører i høve 0-alternativet.

Nærverknad av planlagt høgare utnytting vert vurdert til å være akseptable i forhold til dagens situasjon. Samanlikna med dagens situasjon vil planområdet tole nokså høg utnytting før det vil gå ut over det visuelle uttrykket av landskapet.
Fjernverknad av planområdet er knytt til endring av landskapsoppleving sett frå kringliggande landskapsområde; hovudsakleg høgareliggjande terreng og frå sjøen.

Konsekvensane for landskapsverknad av tiltaket blir vurdert til å ha liten negativ konsekvens som vist i konsekvensvifta.

Sidan det ikkje blir endringar for byggjehøgde i høve 0-alternativet vil byggjehøgde gje liten innverknad på verken fjern- eller nærverknad.

I det ligger det at tiltaket i liten grad vil endre landskapet sin karakter i negativ retning i høve 0-alternativet.



Figur 34. Konsekvensvifte for landskap.

<u>Avbøtande tiltak</u>
Lokalisering av området og utnytting innanfor planområdet gjer at det bør setjast krav til utforming av bygningar innanfor planområdet for at tiltak i området blir eit mest mogleg positivt element i området.

Det må setjast krav til ny utbygging i planområdet, med byggjehøgde, fargeval, materialbruk og kamuflering av massive flater, for å få ei heilskapleg utforming av området.

Det bør nyttast byggjegrenser med større avstand langs hovudvegane enn intern vegar for å tydeleggjer hovudvegtraseane. Det bør også leggjast til rette for sikteliner gjennom området nord – sør og aust – vest, for å få løyse opp bygningsstrukturane og for få djupne i bygningsområdet.
Fargebruk og utforming av bygningsmassen vil vere viktig for å dempe inntrykket, og vere med å bidra til at landskapsbiletet blir mest mogleg harmonisk. Næringsbusetnad må gjevast eit avstemt og nøytralt uttrykk, gjerne med diffuse, nøytrale fargar og samansetning av ulike fargar. I anleggstida vert det ikkje lagt føringar avbøtande tiltak.

9.5.2 Bygningsmiljø og -volum

Krav i planprogram
I samsvar med fastsett planprogram følgjer ein gjennomgang av temaet bygningsmiljø og -volum. Utgreiing av konsekvensar for volum, estetikk og plassering skal vurderast i KU og vurdering av konsekvensar av framtidig utbygging utanfor planområdet.

0-alternativ
Vigra næringspark
Planområdet er delvis bygd ut, vestleg del er i all hovudsak bygd ut, siste bygg vart oppført i 2017. Med store og små bygg innanfor planområdet, er det bygd ut totalt 7400 m^2 BYA. Det er opparbeidd om lag 9,8 daa med parkering, i tillegg kjem areal ved bygg på gnr./bnr. 3/287 som blir nytta til parkering – om lag 3 daa. Aust i planområdet er unytta areal på om lag 10 daa. Med utnytting på 40 % BYA er det nesten ikkje mogleg å utnytte planområdet utover det som alt opparbeidd.
Sør for planområdet er det regulert areal på om lag 65 daa, inklusiv vegformål, til service og industri.
For begge desse områda er det regulert med maksimal høgde 12 m gesims og utnyttingsgrad på inntil 40 % BYA.

Føresegnene til Vigra næringspark legg til grunn at dokumentet «Porten til Sunnmøre - Ein rapport om utforming av eit lokalsamfunn – tekstdel» ved vurdering av utforming av bygg og uteområde.

Kringliggjande areal
Vest for planområdet er det regulert med byggjehøgde maksimalt 9 m og utnyttingsgrad på 0,4, som for næringsareal blir vurdert å tilsvare om lag BYA på 40 %.

Nord for planområdet er det regulert med normal byggjehøgde inntil 7,5 m, med opning for at kontrolltårn kan byggjast med høgde 25 m og parkeringshus med maksimal høgde på 15 m. Planen har ikkje utnyttingsgrad.
Frå flyfoto får ein god oversikt over den relativt stramme orienteringa av lengdeaksen av nesten alle bygga i området – bygningar er orientert i vest – aust retning.

Effekt av hovudalternativ
Planen legg opp til høgare utnytting innanfor planområdet, inntil 80 % BYA. Byggjehøgde blir vidareført, med maksimal gesims inntil kote 26,5 m.

Figur 36. Orientering av bygg i og ved planområdet. Kjelde Kommunekart 3D

Bilete 13. *Bilete frå sør mot bygningar innanfor planområdet. Det kan byggjast tilsvarande bygningar nærare enn eksiterande bygniningar, slik at desse ikkje vil vere synleg.*

Bilete 14. *Bilete teke frå kulvert ved fv. 137 mot planområdet, bygning på bnr. 287 kan skimktast bak lyketstolpe. Arealet rundt løa ligg som utbgyggingsområde.*

Bilete 15. *Bilete teke nord for flyplassen ved fv. 135 mot planområdet. Bygning på bnr. 287 kan skimtast i bakgrunnen, også gul produksjonshall mellom bygningar midt i bilete.*

Konsekvens av planen vurdert opp mot 0-alternativet
Høgde på bygg innanfor planområdet blir i liten grad endra, og vil gje liten konsekvens i høve 0-alternartivet. Høgde blir ikkje vurdert vidare.

Planen legg opp til høgare utnytting, ei dobling av % BYA i høve gjeldande reguleringsplan. Det er i føresegnene lagt inn avgrensing på inntil 40 000 m² BRA, sidan det innanfor regulert byggjehøgde kan byggjast ut med inntil 112 000 m² BRA. Med byggjehøgde som blir nytta kan det byggjast tre plan a 3 m. Det kan byggjast ut og leggjast til rette for biloppstillingsplassar for eit areal på inntil 40 000 m^2, mot 20 000 m^2 i tidlegare plan. Det vil truleg ikkje bli bygd ut/lagt til rette for utbygging som vil kome opp i 40 000 m^2, på grunn av nødvendig manøvreringsareal både for små og store køyretøy og areal innanfor frisiktsone har avgrensa bruk. Men det vil vere behov for parkeringsareal.

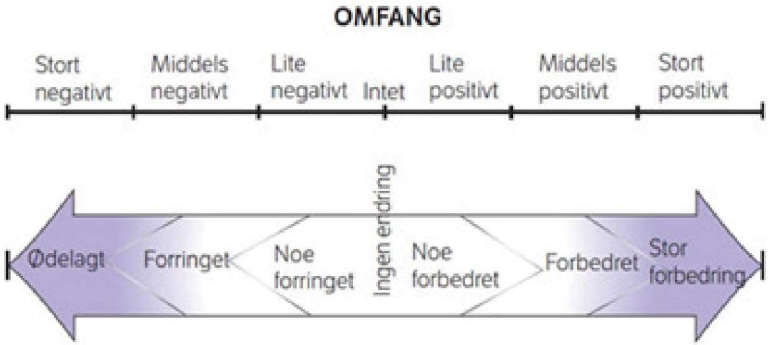
Planområdet ligg mellom utbyggingsområde der det kan kome opp bygg, lågare bygg mot nord og vest, og like høge bygg mot sør. Innsyn til planområdet vil hovudsakleg kome frå riksvegen langs nord og aust grensa til planområdet. Slik det er regulert i området vil planområdet på sikt kunne bli skjerma av bygg frå nord, vest og sør. Slik at høg utnytting vil vere lite synleg, og gje minst konsekvensar midt inne i eit næringsområde. Området kring planområdet på Vigra utgjer eit stort utbyggingsområde, der det innanfor området bør vere variasjon for å gje området eit heterogent uttrykk. Det er starta utbygging sør for planområdet, på gnr./bnr. 3/377 er det søkt om å føre opp lagar og kontor for AVIS AS. Dette vil vere med å byggje inne området, og gje mindre innsyn frå sør.

Verdivurdering av konsekvens 0-alternativ
På grunn av at byggjehøgde ikkje blir endra og at planområdet ligg inne i eit utbyggingsområde vert konsekvensane for planen i høve 0-alternativet vurdert som liten.

Figur 37. Verdivurdering av bygningsmiljø og -volum vert sett som lilten.

Omfang
Vurdering av kor stort negativ eller positiv påverknad det aktuelle tiltaket har for området. Omfanget vurderast i høve 0-alternativet, som i dette tilfellet vil vere utbygging med maksimal BYA for planområdet.

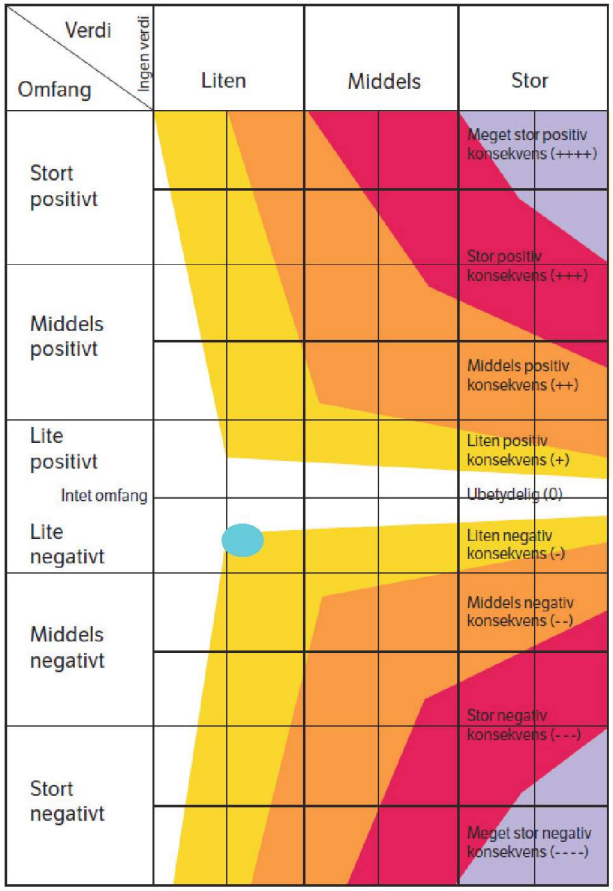
Planen legg opp til tettare utnytting av eit område som ligg omkransa av utbyggingsareal, som delvis er bygd ut. Konsekvens av høgare utnytting vert vurdert som relativt liten, sidan planområdet ligg inne i eit utbyggingsområde.



Figur 38. Omfang av bygningsmiljø og -volum vert sett som lite negativt.

Samla konsekvens bygningsmiljø og -volum
Tiltaket blir vurdert til å ha liten negativ konsekvens.

I det ligger det at tiltaket i liten grad vil endre opplevinga av bygningsmiljø – og volum i negativ retning, då det også i gjeldande planar kring planområdet er lagt opp til utbygging, som vil vere med å kamuflere utbygging innanfor planområdet. I tillegg er det sett krav i føresegnene for utforming av nye bygningar innanfor planområdet.



Figur 39. Konsekvensvifte for bygningsmiljø og -volum.

Avbøtande tiltak

Avbøtande tiltak vil vere å bruke materialval, bygningsdetaljar og fargeval for å få ei heilskapleg utforming av området. Materialval, bygningsdetaljar og fargeval må også nyttast for å redusere flater på store bygg. Det bør vurderast å setje krav til orientering av nye bygg, for å vidareføre den stramme orienteringa som i hovudsak alle bygg i området har.

9.5.3 Sal av plasskrevjande varer

Krav i planprogram

I samsvar med fastsett planprogram følgjer ein gjennomgang av temaet sal av volumvarer. Utgreiing om konsekvensar av vidareføring av volumsal av ferdighus vil
medføre for området og tilrettelegging av sal av varer knytt til produksjon av ferdighus.

0-alternativ

Byggmann AS har kapasitet på om lag 300 bueiningar i året på Vigra, denne kapasiteten er ikkje utnytta per i dag. Prekutt og huselement blir hovudsakleg frakta ut av kommunen på vogntog, men nokre blir sett opp i kommunen. Produksjonen vart starta opp i 2006, og har gradvis auka til dagens nivå. Det vil år om anna vere store svingingar i tal hus som blir bygd. Det vart ferdigstilt ny hall i 2017 for å stå betre rusta for større produksjon. I tillegg vart gnr./bnr. 3/287 kjøpt, for ytterlegare å leggje til rette for rasjonell og effektiv produksjon av ferdighus. Bygg på gnr./bnr. 3/287 blir nytta som materiallager for produksjonen av ferdighus. Det er lagt opp til auke i produksjon av ferdighus og prekapp (-cut) frå planområdet.

Effekt av hovudalternativ

Planen legg opp til vidareføring av sal av ferdighus, både fysisk og etter reguleringsplan Vigra næringspark (enkel detaljhandel), med tilrettelegging for meir bygningsmasse for vidare å auke produksjonen av ferdighus. Det er i føresegnene lagt avgrensingar for kva plasskrevjande varer som kan seljast innanfor planområdet, det er opna berre for å gjelde varer knytt til produksjonen av ferdighus – trelast og bygningsvarer. Dette vil vere varer som blir nytta i produksjonen og ein kan få til meir effektiv og betre utnytting av transport til planområdet. Omfanget av sal vil vere vanskeleg å estimere, men det vil vere i konkurranse med eksisterande byggevare firma i Giske og Ålesund som vil ha større utval. Truleg vil sal av trelast og bygningsvarer hovudsakleg avgrense seg husprodusentar knytt til Byggmann-kjeda.
Omfang av ferdighus er vanskeleg å estimere, ut frå historikken er det

naturleg å vente ei auke, prognosane er gode, men ikkje råd å talfeste dette. Ferdighus er hovudproduksjonen innanfor planområdet. Det er hovudsakleg trafikk av tunge køyretøy som vil endre seg på grunn av auka volum, personbil trafikken vil ikkje auke noko særleg, grunna effektivisering og robotisering av prosessar. Del med tunge køyretøy til/frå planområdet er på om lag 2 køyretøy om dagen, dette vil auke framover mot 2030 til om lag 4 køyretøy dagleg.

Konsekvens av planen vurdert opp mot 0-alternativet

Arbeidsstokken som har sitt daglege virke innanfor planområdet vil auke, men truleg så lite at det ikkje vil medføre konsekvensar for trafikkbelastninga ved planområdet. Utvikling av planområdet vil vere med å trygge og leggje til rette for nye arbeidsplassar i kommunen. Auke i produksjonen av ferdighus vil ikkje gje konsekvensar for anna enn trafikk på vegnettet i nærområdet, det er ikkje andre i Giske kommune/ Ålesundsregionen som produserer ferdighus under tak. Frå planområdet til fastlandstunnelane er det vegar med god kapasitet, det er ikkje registrert kø ved maksimaltimane rundt kl. 7.30 – 8.30 og 15.30 - 1630. All tungtransport må gjennom Valderøytunnelen, men med ein mindre del gjennom Ellingsøytunnelen. Tunnelane har vorte utbetra og vil tole auka trafikk betre. Tungtrafikken frå planområdet vil ha spreiing gjennom heile døgnet, tal køyretøy i timen vil vere lågt, omlag 0,1 køyretøy t/døgn (to per dag), på grunn av lossing og lasting tek tid.
Auka produksjon vil også gje konsekvensar for fjernverknad av trafikk, denne trafikken vil bli spreidd utover vegnettet og vere lite merkbar.

Verdivurdering av konsekvens 0-alternativ

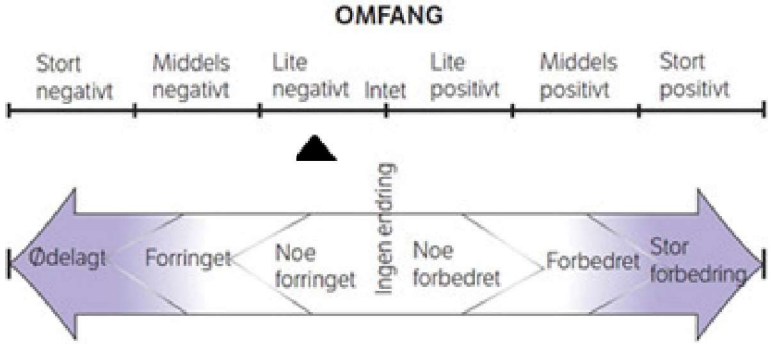
Sidan det blir lagt opp til vidareføring av sal av ferdighus, vil konsekvensane av moderat auke i volum av ferdighus framover i høve 0-alternativet vurdert som liten.

Figur 40. Verdivurdering sal av plasskrevjande varer vert sett som lilten.

Omfang

Vurdering av kor stort negativ eller positiv påverknad det aktuelle tiltaket har for området. Omfanget vurderast i høve 0-alternativet, som i dette tilfellet vil vere sal av rundt 300 bueiningar i året. Det er trafikk som vil vere dimensjonerande for om omfanget vil få konsekvensar for omgivnaden.

Volumet av plasskrevjande varer vil auke lite framover på grunn av stor konkurranse nasjonalt (ferdighus) og lokalt (trelast og bygningsvarer). Det er planar om å flytte transport av ferdighus over frå veg til båt i samband med utbygging av kaier på Gjøsund, tidshorisont er usikker, men vil kunne gje reduksjon av vegtransport.



Figur 41. Omfang sal av plasskrevjande varer vert sett som lite negativ.

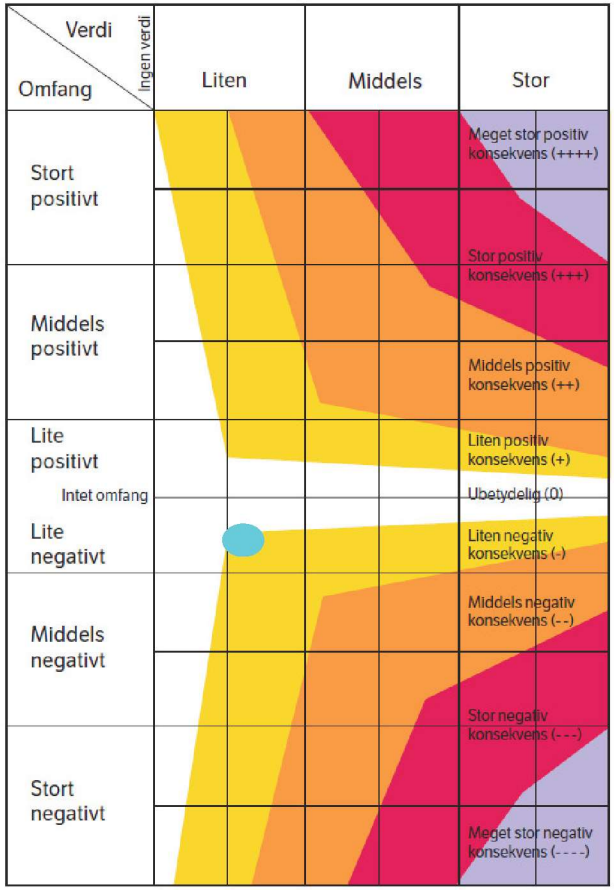
Samla konsekvens for sal av plasskrevjande varer

Konsekvensane for tiltaket blir vurdert til å ha liten negativ konsekvens. Sal av plasskrevjande varer blir vidareført som før, med ei moderat auke i volum og opning for sal av trelast og bygningsvarer.

Avbøtande tiltak

Avbøtande tiltak er å få meir transport av både ferdighus og bygningsmaterial over på båt, tiltakshavar er involvert i Gjøsund hamn med tanke på båtfrakt. Det er sett avgrensingar for kva som seljast av

plasskrevjande varer innanfor planområdet.



Figur 42. Konsekvensvifte for sal av plasskrevjande varer.

9.6 Samla vurdering avbøtande tiltak

Det er omtalt avbøtande tiltak under kvart utgreiingstema. Framlegg til avbøtande tiltak er vurdert til å redusere negative konsekvensar for miljø og samfunn.

<u>Positive konsekvensar</u>
Planen har positiv effekt for verdiskaping i kommunen.

<u>Negative konsekvensar</u>
Planen vil leggje opp til auke i trafikk på vegnettet.

<u>Samanstilling av konsekvensar</u>
Planen sine konsekvensar vurderast å vere svakt positive. Dei negative konsekvensane vil bli redusert med å nytte båtfrakt i staden for transport på veg.

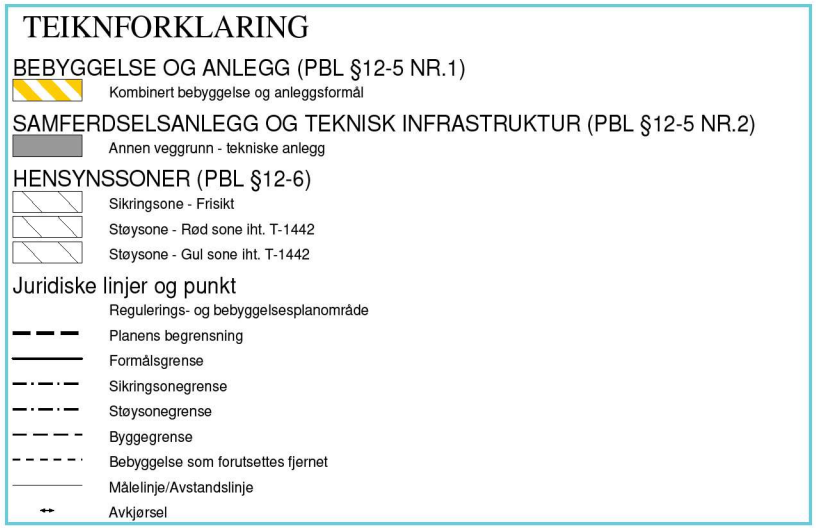
Tabell 9. Tabell som oppsumerar verdi og konsekvensar.

TEMA	VERDI	REGULERINGSPLANEN SMANLIKNA MED 0-ALTERNATIVET
Landskap	Liten verdi	Liten negativ konsekvens (-)
Bygningsmiljø og -volum	Liten verdi	Liten negativ konsekvens (-)
Sal av plasskrevjande varer	Liten verdi	Liten negativ konsekvens (-)

9.7 Konklusjon

Ei samla vurdering av planen er avhengig av vekting av ulike interesser mot kvarandre. Sjølv om det er negative konsekvensar av tiltaket, vil dei positive effektane lokalt ha stor vekt.

10. Teiknforklaring



11. Plankart

Ikkje målestokkrett

OSE
Vikegata 19 A
6150 Ørsta
www.oseing.no