

Planbeskrivelse

Detaljreguleringsplan Aursnes industriområde

revidert 04.02.2025



INNHOOLD

INNHOOLD	2
1 SAMMENDRAG AV PLANFORSLAGET	4
2 BAKGRUNN	5
2.1 HENSikten MED PLANEN	5
2.2 OVERSIKT	5
2.3 KRAV OM KONSEKVENsutREDNING	5
3 PLANPROSESSEN	5
3.1 TIDSLINJE	5
3.2 MEDVIRKNING	6
3.3 JUSTERING AV PLANGRENSE	6
4 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	7
4.1 NASJONALE FORVENTINGER	7
4.2 FYLKESKOMMUNALE PLANER.....	7
4.3 KOMMUNEDeLPLAN FOR SENTRUM – IKORNNES	7
4.4 KOMMUNEDeLPLANENS AREALDEL	8
4.5 GJELDENDE REGULERINGSPANER	9
4.6 TILGRESENDE PLANER	9
4.7 REGULERINGSPANER SAMMENSATT	11
4.8 STATLIGE PLANRETNINGSLINJER	12
5 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET	13
5.1 BELIGGENHET	13
5.2 DAGENS AREALBRUK OG TILSTØTENDE AREALBRUK	13
5.3 STEDETS KARAKTER	18
5.4 LANDSKAP	19
5.5 NATURVERDIER.....	20
5.6 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	20
5.7 REKREASJONSVERDI OG BARNS OG UNGES INTERESSER	20
5.8 TRAFIKKFORHOLD	22
5.9 TILGJENGELIGHET.....	24

5.10 TEKNISK INFRASTRUKTUR.....	25
5.11 GRUNNFORHOLD	26
5.12 RASFARE (KVIKKLEIRE)	26
5.13 FORURENSING I GRUNNEN	26
5.14 STORMFLO	27
5.15 FLODBØLGEFARE	28
5.16 STØY	29
5.17 KLIMAPROFIL FOR MØRE OG ROMSDAL.....	30
6 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	31
6.1 MULIGHETSSTUDIE FOR MØRE TRAFo AS	31
6.2 PLANLAGT AREALBRUK.....	36
6.3 REGULERINGSFoRMÅL	36
6.4 PARKERING.....	39
6.5 UNIVERSELL UTFORMING.....	40
6.6 FELLES ADKOMSTVEG OG EIENDOMSFoRHOLD	40
6.7 TRAFIKKLØSNING OG KJØREADKOMST	40
6.8 PLAN FOR VANN, AVLØP OG OVERVANN	40
6.9 STORMFLO- OG FLODBØLGEFARE	42
6.10 MILJØOPPFØLGING	43
6.11 REKKEFØLGEBESTEMMELSER	43
7 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET	44
7.1 OVERORDNEDE PLANER.....	44
7.2 STEDETS KARAKTER OG ESTETIKK	44
7.3 LANDSKAP	45
7.4 KULTURMINNER	45
7.5 FoRHOLDET TIL NATURMANGFOLD	45
7.6 REKREASJONSBRUK OG UTEOMRÅDER	45
7.7 TRAFIKKFORHOLD	45
7.8 TEKNISK INFRASTRUKTUR.....	45
7.9 ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNEN	46
7.10 KONSEKVENSER FOR NÆRINGSINTERESSER	46
7.11 INTERESSEMOTSETNINGER	46
7.12 KONKLUSJON	46

Dokumentoversikt

Plankart	31.01.2025
Bestemmelser	31.01.2025

Planbeskrivelsens vedlegg:

1. Merknader ved offentlig ettersyn	Diverse
2. Kommentarer til merknader	31.01.2025
3. ROS-analyse	09.12.2024
4. Illustrasjonsplan	15.12.2023
5. Trafikknotat 1	09.20.2023
6. Trafikknotat 2	06.09.2024
7. Støyrapport	31.10.2024
8. VAO-rammeplan	09.04.2024
9. Dimensjonering av byggverk	29.10.2024
10. Notat slokkevann	09.01.2025

1 SAMMENDRAG AV PLANFORSLAGET

I forbindelse med planarbeidet har det blitt vurdert hvordan planområdet kan bli utnyttet på en rasjonell og fremtidsrettet måte.

Tiltakshaver har uttrykt behov for nye bygg for lager og produksjon, samt mer parkeringsareal. I tillegg er det ønske om å endre på det interne vegsystemet. I dag utgjør den vesle bukta, naustene og sagbruket en flaskehals midt i planområdet. Dette deler Møre Trafo AS sin eiendom i to deler. Denne situasjonen gir store begrensninger på intern transport på fabrikkområdet og vanskeliggjør fremtidige utbygginger av fabrikk.

Planforslaget gir viktige næringsvirksomheter mulighet for videreutvikling og vekst. Planen gir både virksomhetene, kommunen og omkringliggende naboer en forutsigbarhet i utviklingen av industriområdet.



Figur 1: Aursnes industriområdet fra vest.



Figur 2: Aursnes industriområdet fra øst.

2 BAKGRUNN

2.1 Hensikten med planen

Planforslaget skal legge til rette for den videre utviklingen av næringsarealet på Aursnes i Sykkylven kommune. Planen åpner for en fremtidsrettet utvikling med fokus på en helhetlig og langsiktig plan for industrivirksomhetene i området. Det har vært tiltakshavers mål at alle aktører innenfor planområdet skal finne gode løsninger i fellesskap.

2.2 Oversikt

Lokasjon	Naustvegen, Sykkylven
Gårdsnummer/Bruksnummer	1/8, 1/17, 2/33, m.fl.
Tiltakshaver	Aursnes Eiendom AS
Grunneier	Aursnes Eiendom AS m.fl.
Plankonsulent	Kibsgaard-Petersen AS

2.3 Krav om konsekvensutredning

Planforslaget er iht. overordnede planer og er vurdert til ikke å inngå i planer som alltid skal konsekvensutredes. Tiltaket vil ikke få vesentlige virkninger på miljø eller samfunn, iht. Forskrift om konsekvensutredning kap. 3 § 10. Planen vil likevel i nødvendig grad utrede aktuelle temaer og det er derfor utarbeidet ROS-analyse og tilleggsrapporter.

3 PLANPROSESSEN

3.1 Tidslinje

Planprosessen har vært som følger:

17.03.2022	Planinitiativ
21.03.2022	Oppstartsmøte
24.11.2022	Varsel om oppstart
06.01.2023	Frist for innspill til varsel om oppstart
24.04.2024	1. gangsbehandling og vedtak om offentlig ettersyn
13.06.2024	Frist for merknader til planforslaget
04.02.2025	Revidert planforslag innsendt til Sykkylven kommune

KUNNGJØRING

OPPSTART PRIVAT DETALJREGULERING FOR AURSNES INDUSTRIOMRÅDE I SYKKYLVEN KOMMUNE

AURSNES INDUSTRIOMRÅDE
På vegne av grunneiere varsles det etter Plan- og bygningsloven § 12-8 om oppstart av detaljregulering for Aursnes industriområde i Sykkylven kommune. 21.03.2022 ble det gjennomført oppstartsmøte med Sykkylven kommunes planavdeling.

Omtrentlig avgrensning av planområdet er vist på kartutsnittet over. Området er ca. 75 dea stort.

Formålet med planarbeidet er å legge føringer for den videre utviklingen og utbygningen innenfor næringsområdet som allerede er vedtatt i kommunedelplanen. Dagens industriareal vil bli videreført.

Kunngjøringen med vedlegg er tilgjengelig på kommunens webside: sykkylven.kommune.no

Naboer og offentlige instanser blir varslet direkte i brev form.

Kommentarer/merknader til planarbeidet skal være skriftlig og sendes innen 06.01.2023 til Kibsgaard-Petersen AS, Grimmergata 2, 6002 Ålesund eller til firmapost@k-p.no



Figur 3: Tekst og kart fra annonse - varsel om oppstart.

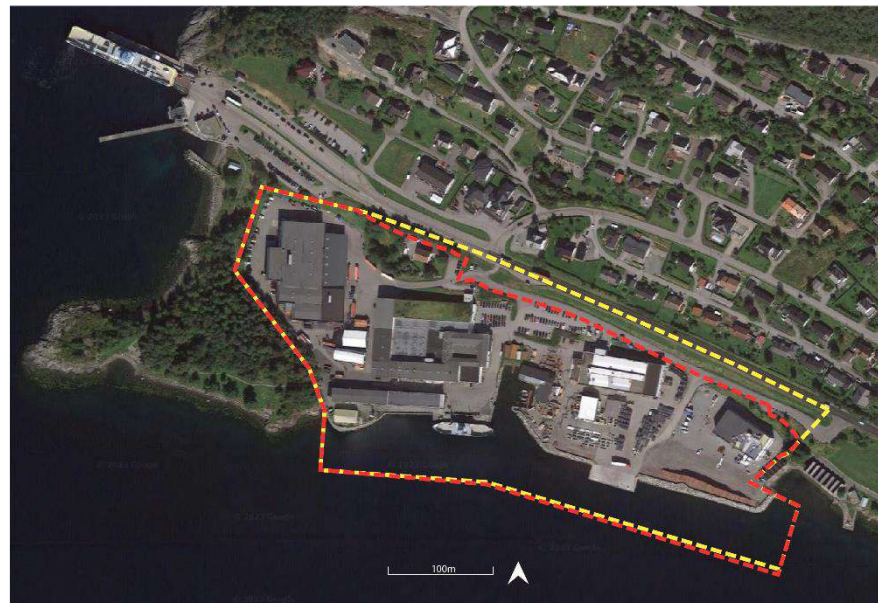
3.2 Medvirkning

I tråd med Plan- og bygningsloven er det lagt opp til medvirkning i planprosessen. Planoppstart ble varslet i lokalavisen «Nyss» og på kommunens hjemmeside. Brev ble sendt til berørte naboer og offentlige instanser. Prosessen har fulgt lovpålagte rutiner for varsling og medvirkning. I tillegg er det gjennomført følgende møter:

- 20.04.2022 Felles orienteringsmøte for grunneiere innenfor planområdet for å informere om oppstart av planarbeid.
- 04.09.2023 Møte med Storfjordterminalen AS som eier havnefronten og kaianlegget i øst omhandlet støy fra industrivirksomhet i området.
- 21.11.2023 Møte med Norges vassdrags- og Energidirektorat med formål å avklare håndtering av flodbølgefaren på reguleringsplannivå.
- 15.12.2023 Møter med berørte grunneiere innenfor planområdet. De ble orientert om reguleringsplanen med sikte på å komme til frivillige avtaler.
- 19.11.2024 Orientering om plansaken i Nærings- og utviklingsutvalet (NU).

3.3 Justering av plangrense

Planområdet har blitt justert etter varsel om oppstart ettersom det ikke var behov for å ta med fylkesvegen og sidearealene i denne reguleringsplanen. Planområdet inkluderer også noe mer sjøareal enn det som var varslet.



Figur 4: Gule linjer viser original plangrensen som ble varslet i varslingsbrevet. Røde linjer viser justert plangrense.

4 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

4.1 Nasjonale forventinger

Regjeringen har uttrykt at bærekraftmålene skal legges til grunn for samfunns- og arealplanlegging, blant annet ved å ta tak i viktige samfunnsutfordringer, finne løsninger og ta beslutninger basert på lokale og regionale forutsetninger.

Møre Trafo AS er etablert innenfor planområdet i dag. I den sammenheng er delmål 7 ren energi til alle, 8 anstendig arbeid og økonomisk vekst og 9 industri, innovasjon og infrastruktur fra FNs bærekraftsmål relevant. Ved økt elektrifisering av samfunnet kan bedriften og deres produkter være en viktig byggestein.



Figur 5: Mål fra FNs bærekraftsmål.

4.2 Fylkeskommunale planer

«Fylkesplanen for bærekraftfylket Møre og Romsdal 2021-2024» legger overordnede føringer for samfunnsutvikling. Arealplanlegging skal samordne behov for boligutbygging, næringsvirksomhet og transport. I Kapittel 5 i fylkesplanen står det følgende: «MR

fylkeskommune har tatt initiativ til et langsiktig omstillingsarbeid for næringslivet i fylket og er med på å sette premisser for nasjonal næringspolitikk» (Møre og Romsdal fylkeskommune, 2021).

4.3 Kommunedelplan for sentrum – Ikorntes

I gjeldende kommunedelplan vedtatt 16.12.2019 er planområdet avsatt til næring, havn/kai og bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone. Inntegnet havn/kai stemmer ikke overens med dagens situasjon, se figur 6. Planområdet omfattes av hensynssone for flom og skred. I kommunedelplanens bestemmelser er det satt krav til minste kotehøyde for nye byggverk tilhørende de forskjellige sikkerhetsklassene iht. TEK 17 § 7-2 og § 7-3.

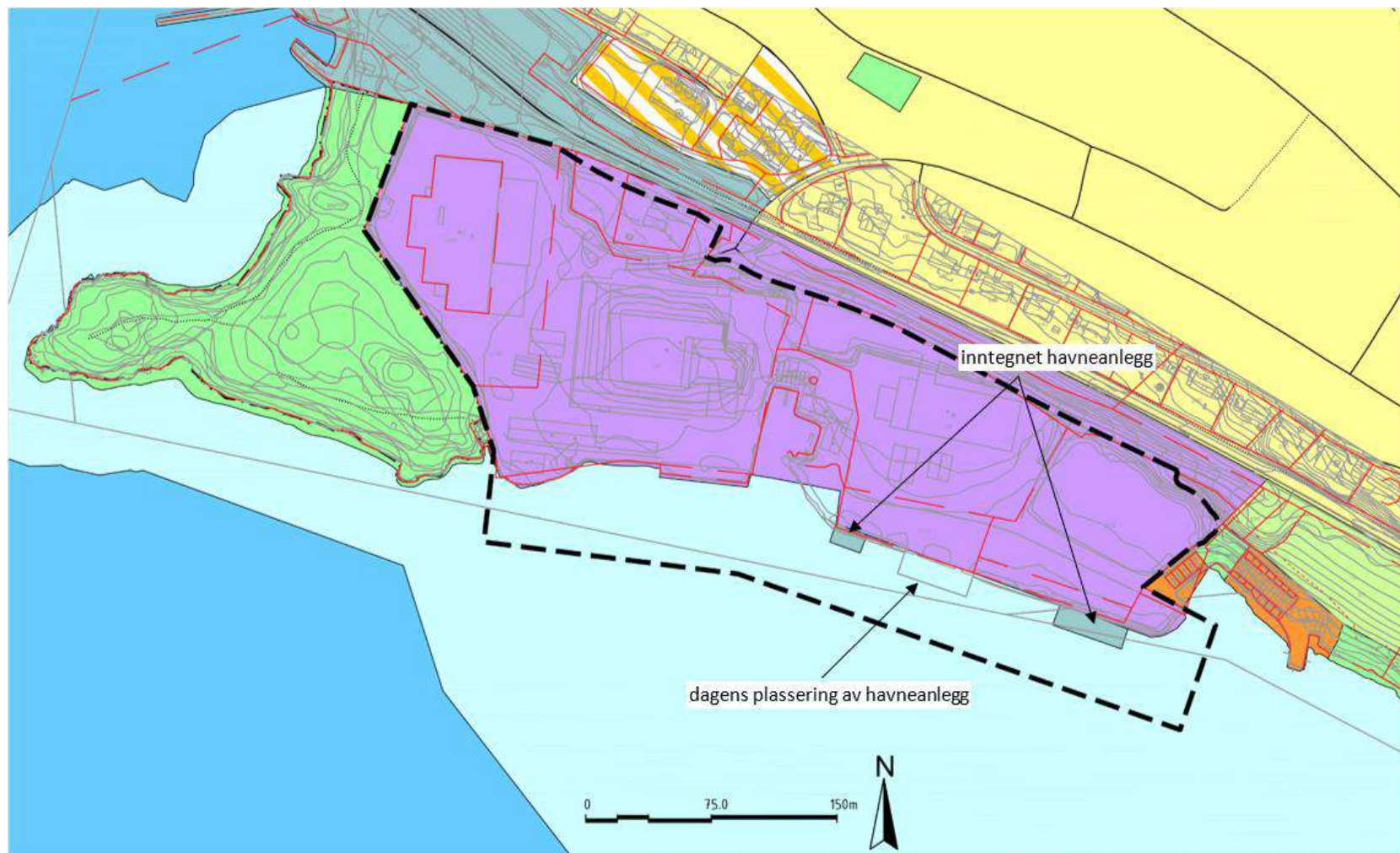
For bygg i sikkerhetsklasse 1	minste kotehøyde 2.4 moh
For bygg i sikkerhetsklasse 2	minste kotehøyde 3.0 moh
For bygg i sikkerhetsklasse 3	minste kotehøyde 4.7 moh

Ut ifra grunnlaget i rettlederen for «Havnivåstigning og stormflo, DSB 2016», er fare for stormflo vurdert til følgende høyder: S1 til kote 2,4, S2 til kote 2,6 og S3 til kote 2,7. I tillegg kommer bølgepåslag på 0,5m.

Tilgrensende areal er avsatt til friområde med tilhørende hensynssone for friluftsliv, havn (fergekai), bolig, LNFR-område, og andre typer bygninger og anlegg, i dette tilfellet naust.

Kommunedelplanen har bl.a. mål om «Tilrettelegging for eit aktivt næringsliv som tilbyr varierte arbeidsplassar til innbyggjarane». (Sykkylven kommune). Å satse på en videreutvikling av næringsområdet på Aursnes er helt i tråd med målsettingene i overordna plan.

4.4 Kommunedelplanens arealdel



Figur 6: Utsnitt fra kommunedelplan for sentrum - Ikorntnes 2019 – 2029. Uten hensynsoner.

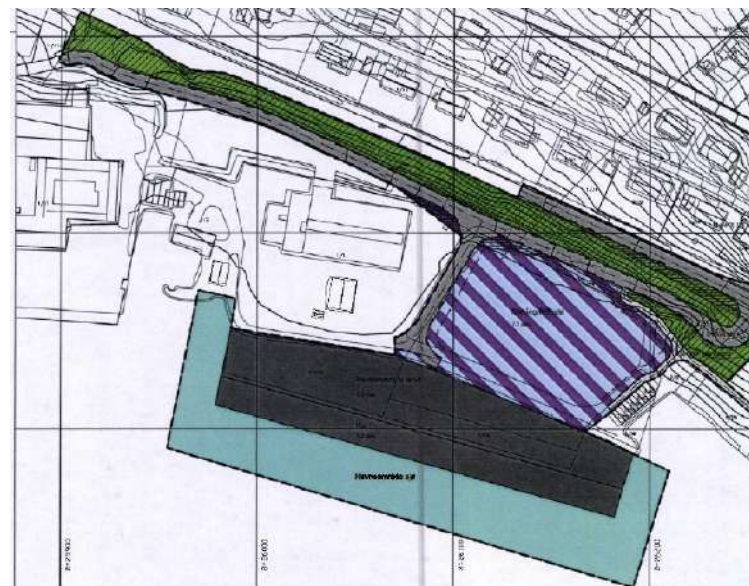
4.5 Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet omfattes av to eldre reguleringsplaner. I begge planene er området hovedsakelig avsatt til næring/industri. I «reguleringsplan for Aursnes nedre» vedtatt 1975 er en liten del av planområdet regulert til boligformål. Her er det i dag en bolig og planen legger opp til enda en bolig innenfor gult felt, se figur 7. Både Statens vegvesen og fylkeskommunen har ved varsel om oppstart bedt om at boligformålet ikke videreføres. I overordna plan, vedtatt i 2019 er arealet avsatt til næring.



Figur 7: Reguleringsplan for Aursnes nedre, vedtatt 1975.

«Reguleringsplan for Ørsneset industriområde» vedtatt i 2010 erstatter deler av reguleringsplanen fra 1975. I denne planen er areal hovedsakelig disponert til industri/næring, havneområde og kai, se figur 8.



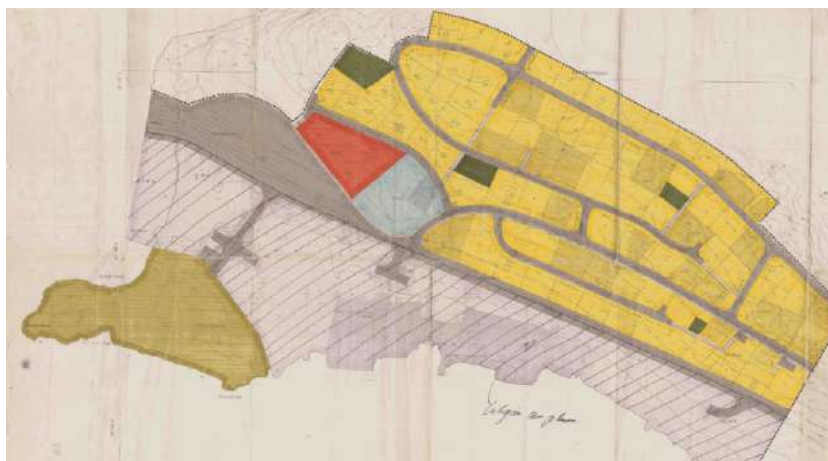
Figur 8: Reguleringsplan for Ørsneset industriområde, vedtatt 2010.

4.6 Tilgrensende planer

Planområdet grenser til flere reguleringsplaner, der de fleste er eldre reguleringsplaner. Opp igjennom tidene har deler av eksisterende reguleringsplaner blitt erstattet av nyere planer. I nyere tid er det regulert inn gang- og sykkelveg fra Aursnes og videre østover mot sentrum.

Oversikt

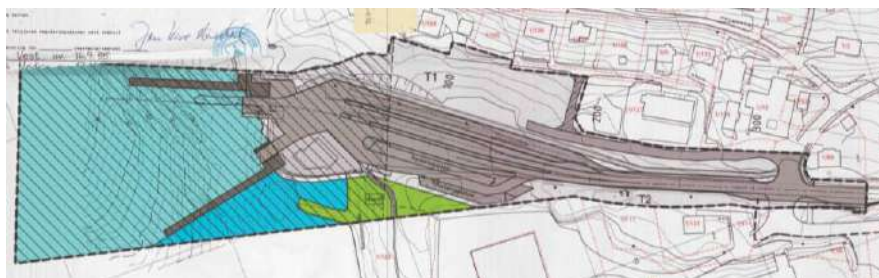
Aursnesområdet	19.03.1974
Omregulering Aursnes Vest	16.09.1985
Nedre Aursnes Naustområde 1	30.01.1991
Ørsneset ferjekai	22.09.2008
Aursnes-Hjellegerde g/s-veg	08.04.2019



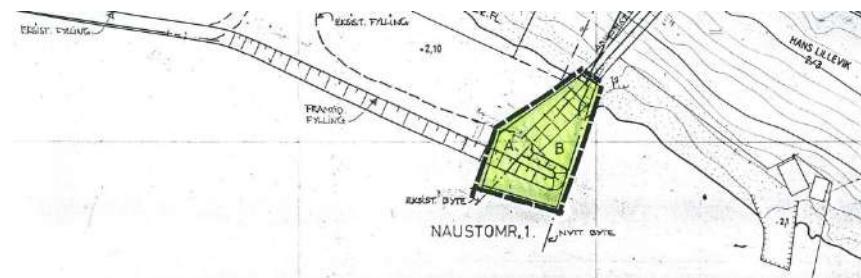
Figur 9: Reguleringsplan for Aursnesområdet, vedtatt 1974.



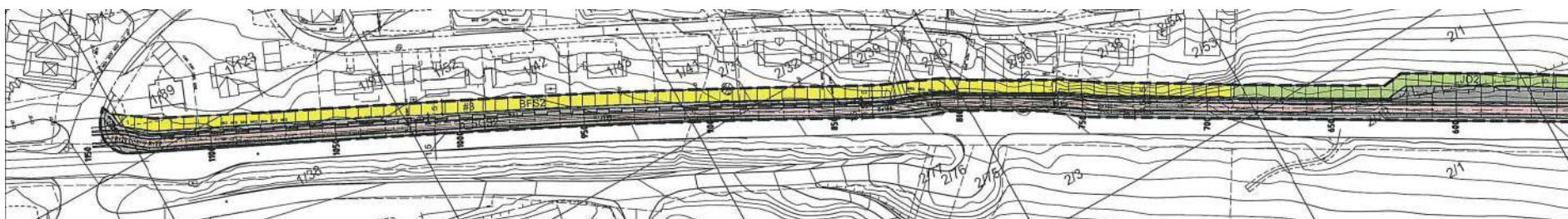
Figur 11: Omregulering Aursnes vest, vedtatt 1985.



Figur 10: Reguleringsplan for Ørsneset ferjekai, vedtatt 2008.

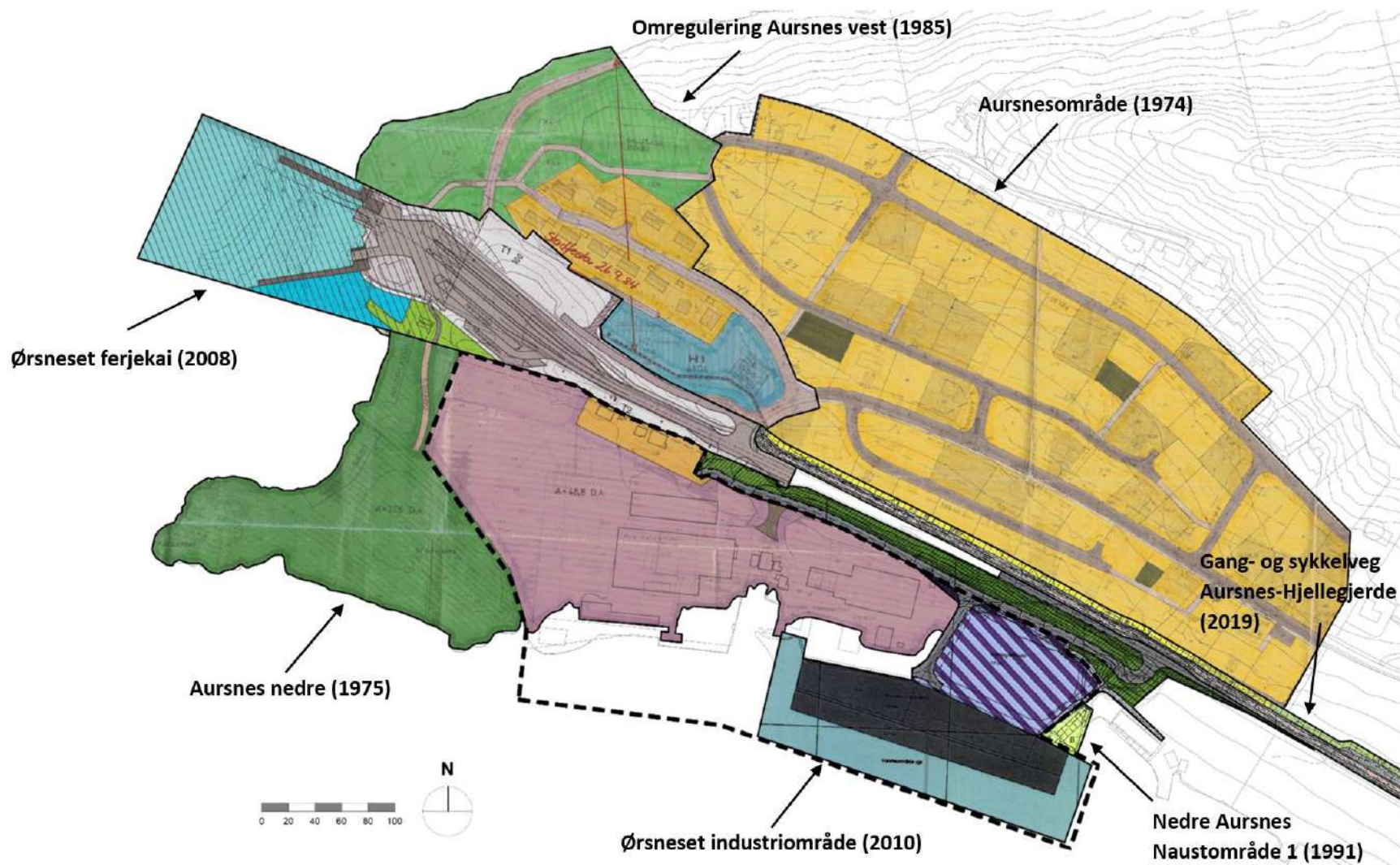


Figur 12: Reguleringsendring for Nedre Aursnes Naustområde 1, vedtatt 199



Figur 13: Utsnitt fra reguleringsplan for gang- og sykkelveg Aursnes-Hjellegjerde, vedtatt 2019.

4.7 Reguleringsplaner sammensatt



Figur 14: Svart stiplet linje markerer planområdet i forhold til eksisterende reguleringsplaner

4.8 Statlige planretningslinjer

I oppstartsmøtet ble følgende retningslinjer og føringer listet opp som relevant for planarbeidet.

Samordnet bolig, areal- og transportplanlegging

«Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet» (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2014).

Klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

«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 (klimatilpasning)» (Kommunal- og distrikts- departementet, 2022).

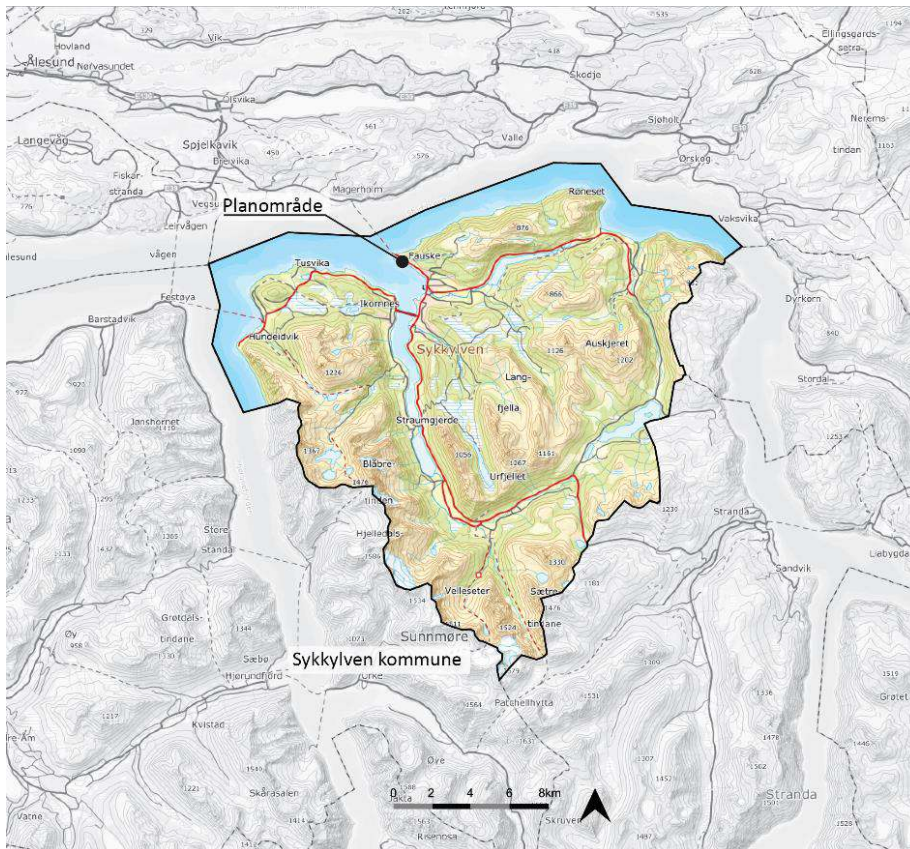
Differensiert forvaltning av strandsone langs sjøen

«Strandsonen gir grunnlag for næring og bosetting langs kysten, og god arealplanlegging kan gi grunnlag for økt verdiskaping og flere lønnsomme arbeidsplasser» (Kommunal- og moderniserings- departementet, 2021).

5 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

5.1 Beliggenhet

Planområdet ligger på Aursnes i Sykkylven kommune, på sørsiden av fylkesvegen.



Figur 15: Sykkylven kommune og planområdet. Kartunderlag fra [Norgeskart](#)

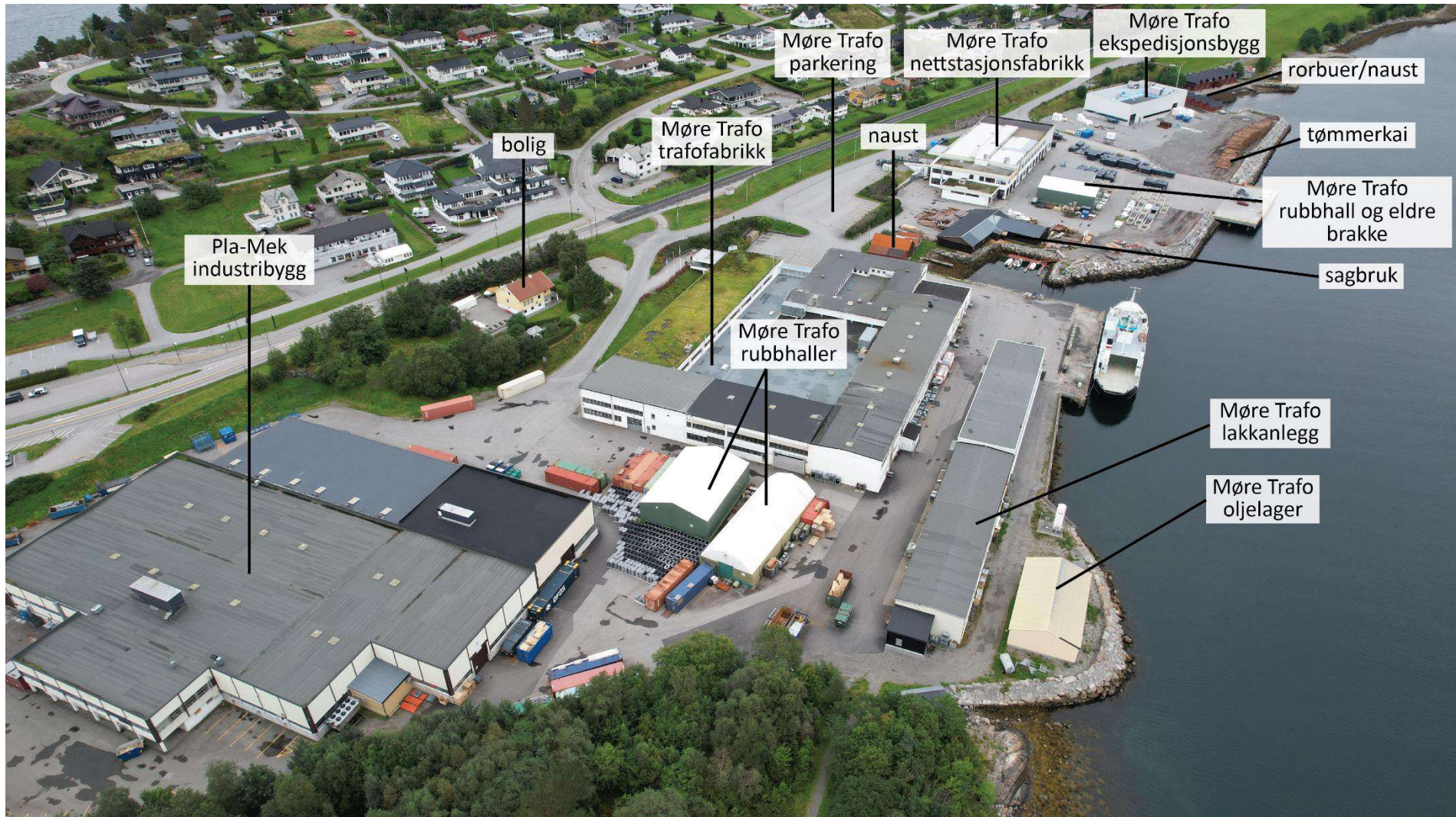
5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet har et landareal på ca. 69 daa. Innenfor planområdet er det etablert flere større industribygg og mye av utearealet er benyttet som utomhus lagerplass og parkering tilhørende virksomhetene. Midt i industriområdet er det et sagbruk og fire private naust. Nordvest i planområdet ligger et bolighus. Det er også to kaianlegg hvor skip kan legge til. Kaiområdet har i dag funksjon som oppbevaringsplass for tømmer før utskipping.

Mot vest grenser planområdet til et friluftsområde. Mot nord ligger Sykkylven fergekai, Fylkesveg 60 og et boligområde. Mot øst ligger det flere naust og større landbruksareal. Områdene rundt fungerer som barrierer for utvidelse av industriområdet. Eneste mulighet for nytt areal er nye fyllinger i sjø eller reorganisering av planområdet internt.



Figur 16: Planområdet, utsnitt fra Google Earth.



Figur 17: Virksomheter og grunneiere.

5.2.1 Møre Trafo AS

Møre Trafo AS ble etablert i 1951 og produserte hovedsakelig transformatorer de første årene. I 1979 startet produksjonen av nettstasjoner og etter hvert som produksjon og antall ansatte har steget har fabrikken blitt utvidet. I dag har selskapet et produksjonsareal på 14.750 m² og sysselsetter nesten 200 ansatte. På industriområdet transporteres produkter mellom trafofabrikken og nettstasjonsfabrikken. Mellom fabrikkene må produktene fraktes gjennom annen eiers eiendom, noe som ikke er en gunstig løsning. På fabrikkområdet er det følgende produksjonsbygg:

Trafofabrikken

I forbindelse med produksjon av transformatorer inneholder første etasje i bygget mekanisk avdeling, monteringsavdeling, sveisehall, lager og testrom for transformatorer. Andre etasje inneholder kontor- og administrasjons-avdelingen i tillegg til kantine for ansatte. Ferdige transformatorer blir enten transportert utomhus til nettstasjonsfabrikken der de blir montert inn i nettstasjonshusene eller de blir transportert direkte til ekspedisjonsbygget.

Nettstasjonsfabrikken

I dette bygget blir nettstasjoner produsert. Nettstasjonene blir transportert til uteområdet sørøst for fabrikken for utomhus oppbevaring, før de blir hentet av transportør. Det er også en kontoravdeling i andre etasje i bygget.

Ekspedisjonsbygget

Bygget er reist i 2023 og har funksjon som midlertidig lagerbygning i påvente av uttransport.

Lakkanlegget

Transformatorene blir fraktet fra trafofabrikken til lakkanlegget for lakkering. Det er pågående planer om å bygge sammen transformatorfabrikken og lakkanlegget.

Oljelager

I bygget oppbevares det olje for påfylling i transformatorene. Bygget er konstruert med brønn som vil samle oljen ved en lekkasje.

Rubbhaller

Hallene ligger delvis innenfor eiendomsgrensen til Pla-Mek AS. De er brukt som lagringsplass for råmaterialer til produksjonen av transformatorer. Rubbhallerne skal erstattes med utvidelser av trafofabrikken mot nord og vest.

Rubshall og eldre brakke sør for nettstasjonsfabrikken

Begge er brukt som lagringsplass, men skal saneres.

Eiendom 1528-2/82

Aursnes Eiendom AS har nylig inngått avtale om kjøp av en mindre eiendom lengst øst på planområdet. Tomten brukes i dag som utomhus lagringsplass for Møre Trafo AS.

5.2.2 Pla-Mek AS

Bedriften ble etablert i 1992 og har i dag 25 ansatte. Fabrikken i Sykkylven støper plastprodukter. De holder til i eget fabrikkbygg helt vest på planområdet.

5.2.3 Storfjordterminalen AS

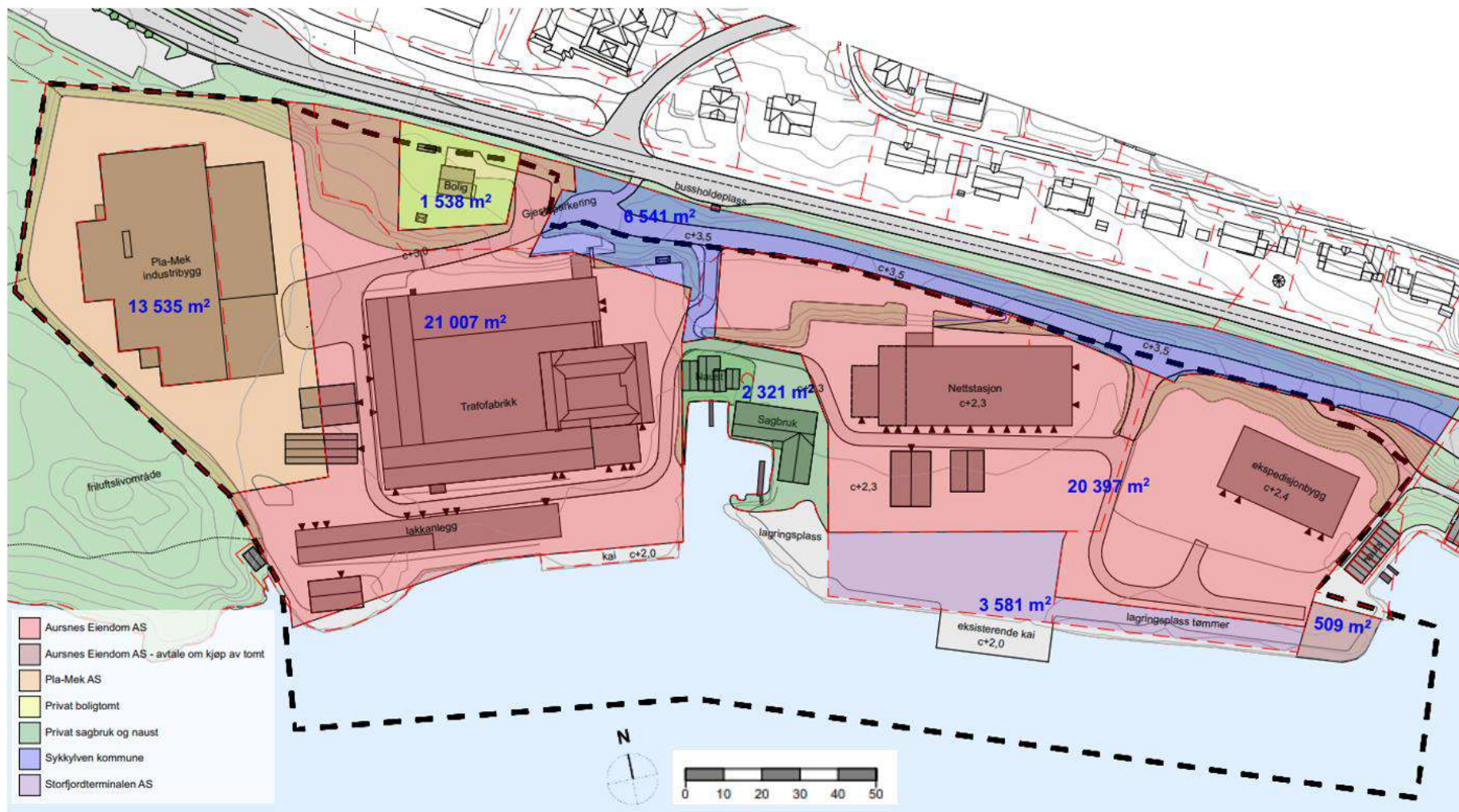
Det kommunaleide selskapet ble etablert i 1988 og eier havne- og kaiområdet sørøst på planområdet. Her oppbevares tømmer før utskipping.

5.2.4 Naust

Midt i planområdet står det fire eldre naust.

5.2.5 Sagbruk

Enkeltmannsforetaket Aursnes Sag oppgir følgende aktiviteter i firmaregisteret; saging, høvling og impregnering av tre.



Figur 18: Eiendomskart

5.3 Stedets karakter

Området har en industriell karakter. Det er flere store byggverk innenfor planområdet som tar opp mye areal. Opp igjennom årene har området blitt mer kompakt ettersom nye bygg og tilbygg har blitt reist. Utvidelsene av fabrikk- og lagerbygg medfører at det er i dag trangt om plassen og mye av utearealet er benyttet som lagringsplass. Nord for fylkesvegen ligger et større boligfelt.

Flyfoto fra 1968 viser at sjøfronten lenge har blitt brukt til næringsvirksomhet. Sjøfronten har delvis blitt fylt ut for å dekke et økende plassbehov.



Figur 19: Flyfoto av Aursneset 1968 tatt av flyselskapet Widerøe, fra <https://www.nb.no/search?q=aurneset&mediatype=bilder>

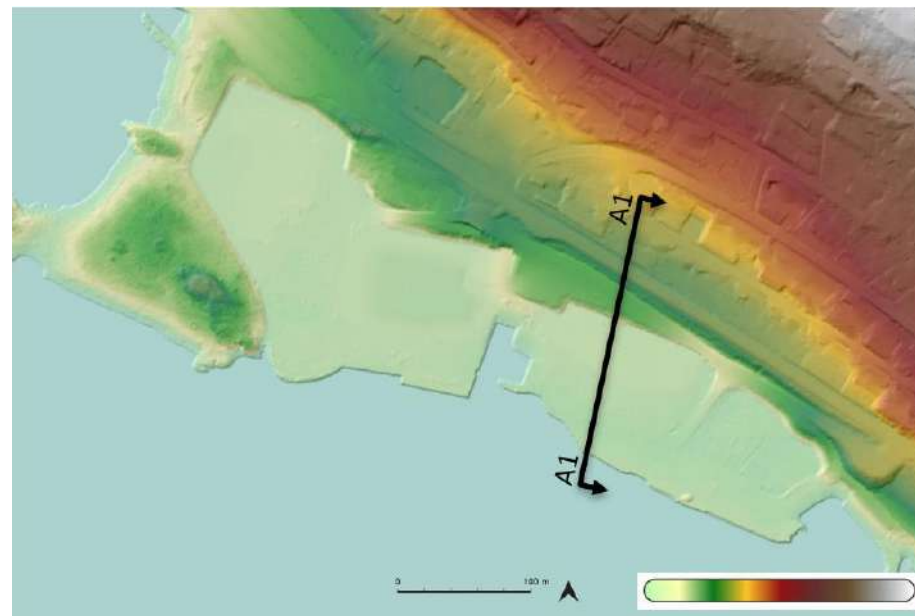


Figur 20: Typiske bilder fra planområdet.

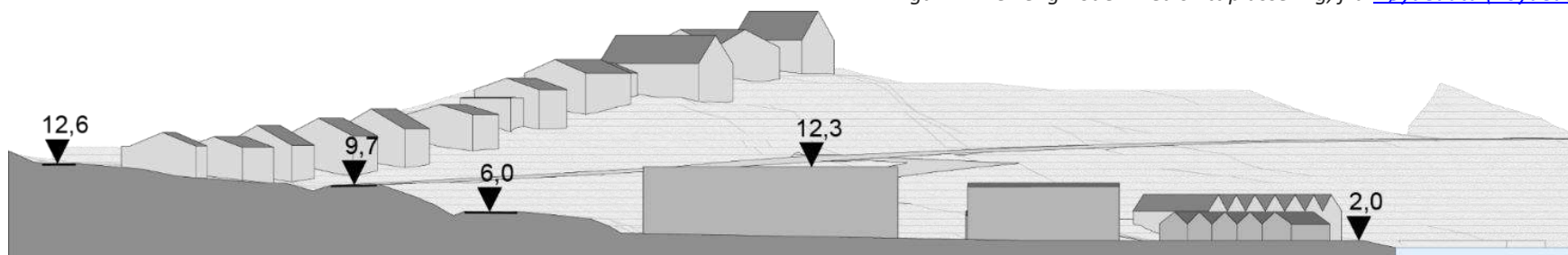
5.4 Landskap

Terrengmodellen til høyre viser høyere terreng i rødt og lavere terreng i grønt, samt snittplassering. Kartet viser at planområdet er relativt flatt. Fra planområdet og nordover har terrenget nærmest en trinnvis struktur der planområdet, fylkesvegen og boligområdet blir liggende på forskjellige høydenivåer. Høydenivåene er indikert på terrengsnittet under.

Oppriss nederst på siden viser industriområdet og bolighusrekken mot nord. Opprisset viser at bolighusene ligger høyere enn industribyggene. Dette er positivt mtp. utsiktsforhold fra boligområdet.



Figur 21. Terrengmodell med snitt plassering, fra [Hoydedata \(hoydedata.no\)](http://Hoydedata(hoydedata.no))



Figur 22: Terrengsnitt A1-A1



Figur 23: Oppriss av Aursnes industriområde fra sjøen.

5.5 Naturverdier

Ifølge kart fra [Naturbase kart \(miljodirektoratet.no\)](http://Naturbase.kart.miljodirektoratet.no) er det ikke registrert naturverdier innenfor planområdet. Langs fylkesvegen er det i dag en beplantet skråning som skiller fylkesvegen og industriområdet. Vest og sør for friluftsområdet er det registrert taeskokforekomst, se figur 24. I tillegg er det registrert fugleart Makrellterne på Aursneset utenfor planområdet. Fuglen er sterkt truet og fredet iht. naturmangfoldloven.

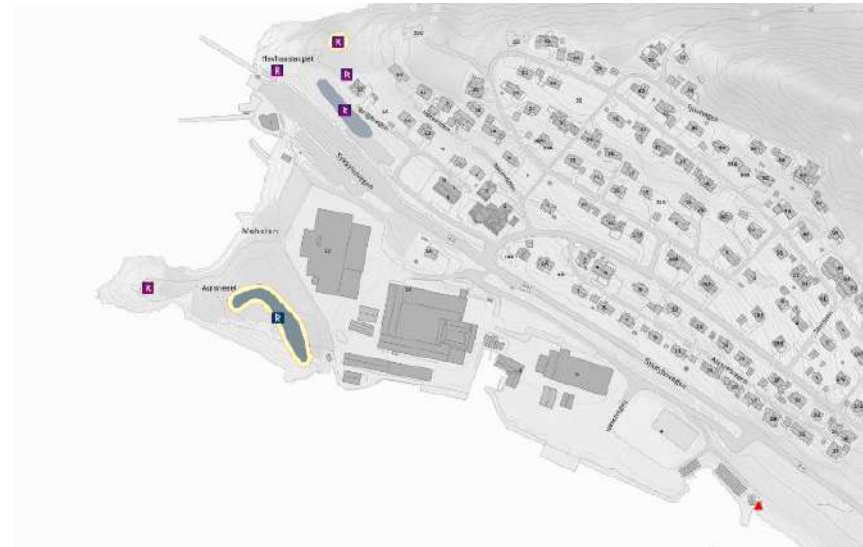


Figur 24: Registrering av naturmiljø, grønt område markerer taeskokforekomst, utsnitt fra [Naturbase kart \(miljodirektoratet.no\)](http://Naturbase.kart.miljodirektoratet.no)

5.6 Kulturminner og kulturmiljø

Ifølge kart fra [Kart - Kulturminnesøk \(kulturminnesok.no\)](http://Kart-Kulturminnesøk(kulturminnesok.no)) er det ikke registrert kulturminner eller kulturmiljø innenfor planområdet. Det er gjort flere funn av arkeologiske kulturminner nord og vest for

planområdet. Kulturminnene er datert til jernalderen og bronsealderen.



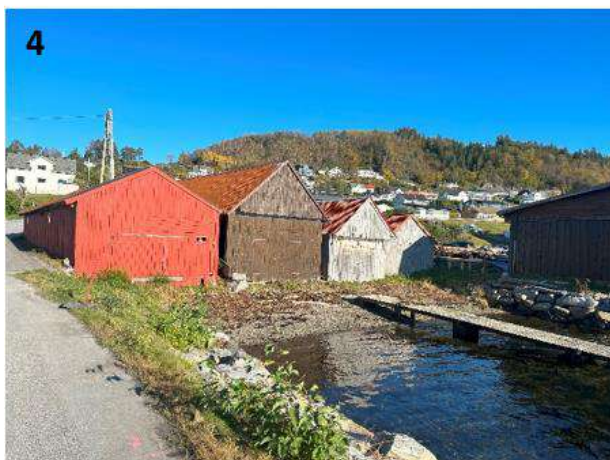
Figur 25: Kulturminner, utsnitt fra [Naturbase kart \(miljodirektoratet.no\)](http://Naturbase.kart(miljodirektoratet.no))

5.7 Rekreasjonsverdi og barns og unges interesser

Som nærings- og industriområde har planområdet liten rekreasjonsverdi og det er ingen tiltak for barn og unge innenfor planområdet i dag.

Planområdet ligger i strandsona og er i stor grad etablert som industri-/næringsområde. Det er derfor lite strandsonekvaliteter å ta vare på innenfor planområdet.

Vest for planområdet ligger et friluftsområde. Området er egnet som fiskeplass og har steinstrand. Det er også registrert gravrøys i friluftsområdet fra Jernalderen.



Figur 26: Bilder fra området. Bildene viser rekreasjonsmuligheter i nærheten av planområdet. Vest for planområdet ligger et friluftsområde med sti fra fergekaien og industriområdet (bilde 1, 2 og 3). Midt i planområdet er det fire naust som er relativt nedslitte (bilde 4). Øst for planområdet er det flere naust med uteplass og stupebrett fra kaiområdet (bilde 5 og 6).

5.8 Trafikkforhold

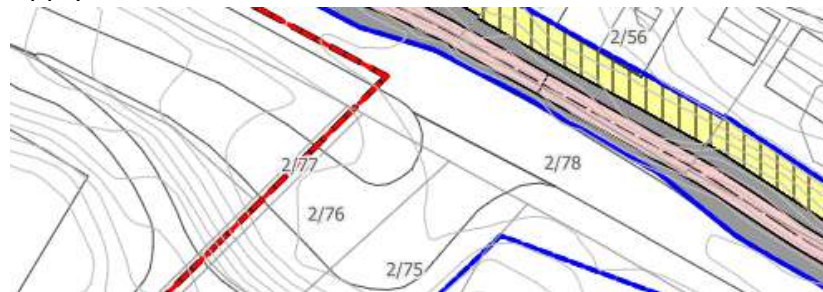
I forbindelse med planarbeidet har Norconsult AS vurdert trafikkforholdene og krysset mellom fv. 60 Sykkylvenvegen og kv. 1090 Naustvegen. Kfr. vedlagte trafikknnotat 2.

Årsdøgntrafikktall fra 2022 viser at fylkesvegen har en ÅDT på 2329 på fergekaien og 3805 medregnet trafikk før krysset til boligområdet i nord. Ettersom planområdet er primært til næring er det en del tungtransport inn og ut av området. Møre Trafo AS har ca. 40 lastebiler innom fabrikken i uken. Fra kaien utskipes det periodevis tømmer som blir kjørt til området med vogntog.

Avkjørsel til planområdet er like utenfor plangrensen i øst. Krysset er bygd med tilhørende passeringslomme og det er ikke registrert trafikkulykker i krysområdet. I «reguleringsplan for Ørsneset industriområde» er krysset inntegnet med frisiktzone og krysset er bygd og godkjent med tilstrekkelig sikt. I oppdatert Trafikknnotat 2 fra Norconsult AS konkluderes det med at krysset må utvides noe ved tiltak som gir økt trafikk til området.

Både i innspill fra fylkeskommunen og Statens vegvesen blir passeringslommen på fv. 60 omtalt som for smal og for kort, jf. Krav 4.1.1.4-1 i N100. Reguleringsplanen må sette av tilstrekkelig areal for utvidelse av passeringslommen. Planen for gang- og sykkelveg har imidlertid tatt høyde for nødvendig utvidelse av passeringslommen. I trafikknnotat 1 fra Norconsult AS er passeringslommen vurdert slik: «Ein ser at gs-vegen er "justert" slik at passeringslomma kan justerast utan at ein kjem for nær gs-vegen». Norconsult AS bekrefter at passeringslommen kan justeres slik at den oppfyller kravene i N100.

Justering av passeringslommen vil ikke påvirke regulert gang- og sykkelveg ettersom det er mindre justeringer som skal til for å oppfylle kravene.



Figur 27: Passeringslommen i forhold til «reguleringsplan for gang- og sykkelveg Aursnes-Hjellegjerde».

Busslommen på fylkesvegen

Busslommen er tatt med i «reguleringsplan for Ørsneset ferjekai» vedtatt 2008, men nyere plan «reguleringsplan for Ørsneset industriområde» vedtatt i 2010 erstatter deler av planen fra 2008. Nyeste plan følger busslommen slik den er opparbeidet i dag. Ny omregulering må til for at busslommen kan utbedres etterkravene i håndbok N100. Busslommen er utenfor planområdet og planforslaget vanskeliggjør ikke en utbedring av denne.



Figur 28: Utsnitt fra «reguleringsplan for Ørsneset ferjekai» til venstre og «reguleringsplan for Ørsneset industriområde» til høyre.



Figur 30: Bildet er fra 2023 viser busslommen og «krysningspunkt» på fv. 60. Fra [Vegbilder \(vegvesen.no\)](http://Vegbilder(vegvesen.no)).



Figur 29: Bildet er fra 2023 og viser passeringslommen til høyre og avkjørsel til planområdet til venstre. Fra [Vegbilder \(vegvesen.no\)](http://Vegbilder(vegvesen.no)).

5.9 Tilgjengelighet

Det er ikke lagt til rette for ferdsel av myke trafikanter i planområdet. Nord for planområdet er det fortau fra krysset til boligområdet og ned til fergekaien. Vest for planområdet er det en sti som leder til friluftsområdet på Aursneset.

Fartsgrensen på deler av fv. 60 er nå endret fra 80 km/t til 50 km/t. Ny fartsgrense gjelder fra rett før avkjøringen til boligområdet i nord. Det vil da være mulig å opparbeide overgangsfelt mellom bolig- og industriområdet.

Kyststi

Innspill fra privatpersoner omtaler ønske om tilrettelegging for myke trafikanter og en kyststi. En kyststi gjennom planområdet vil ikke være mulig å kombinere med aktiviteten på industri- og kaiområdet.

Innenfor planområdet er det en del tungtrafikk både med tømmerfrakt, intern transport mellom industribyggene og vareleveranser. Dette tilsier også at myke trafikanter ikke kan ledes til planområdet.

Etter vår vurdering må løsningen for myke trafikanter ligge på nordsiden av fylkesvegen. Her legger «Reguleringsplan for gang- og sykkelveg Aursnes-Hjellegjerde» til rette for gang- og sykkelveg. Formålet med planen er å etablere et sikkert gang- og sykkelvegssystem mellom Sykkylven sentrum og fergekaien på Aursnes. Ved realisering av planen vil ferdselsmulighetene for myke trafikanter i området forbedres betydelig.

Gangtilkomst til naustene i øst er vanskeliggjort av fylkesvegens fartsgrense på 80 km/t.

Ved realisering av gang- og sykkelvegen på nordsiden av fylkesvegen bør det vurderes å redusere fartsgrensen også i dette området til 50 km/t som muliggjør en kryssing av vege.



Figur 31: Oransje linje markerer der fylkesvegen har fartsgrense 50 km/t og rød linje markerer der fartsgrensen er 80 km//t.



Figur 32: Rød linje markerer regulert gang- og sykkelveg.

5.10 Teknisk infrastruktur

Ledningskartet mottatt fra Straumen Nett markerer høyspentkabler (mørkeblå) og vannledninger (lyseblå). Traseene er ikke nøyaktige på kartet og må påvises ved graving, se Figur 33. Viser til vedlagt VAO-rammeplan fra Norconsult AS for beskrivelse av eksisterende forhold.



Figur 33: Ledningskart fra Straumen Nett.

Vann

Det er to tilkoblinger til den kommunale hovedvannledningen langs Fylkesveg 60. Tilkoblingspunktet i øst forsyner det østligste bygget (ekspedisjonsbygget), samt en brannkum. Ellers er byggene tilkoblet hovedvannledningen lengre vest. Vannledningen i vest knyttes til brannkum før den går videre under trafofabrikken.

Branndekning

I dag har planområdet en vannforsyning på ca. 20 l/s med 1 bar i trykk. TEK 17 § 11-17 stiller minimumskrav til vannforsyningen. For bebyggelse som ikke er småhusbebyggelse er kravet for vannforsyningen 3000 l/min,

som tilsvarer 50 l/s. Planområdet har derfor et underskudd på 30 l/s. Viser til kap. 6.8 for beskrivelse av tiltak som kan øke slokkevannkapasiteten.

Spillvann

Ledningsnett for spillvann er noe uoversiktlig ettersom det har blitt opparbeidet i ulike byggetrinn over tid. Dette har medført at det er flere mindre pumpestasjoner som betjener området. Det er også enkelte nedgravde septiktanker i området.

Overvann

Planområdet består av mye tette flater i form av takflater, betong og asfalt. Eksisterende overvannsnett er ikke iht. dagens dimensjoneringskriterier. Overvann fra overliggende nedbørsfelt (boligområdet) blir samlet i grøft på nordsiden av fylkesvegen, der det er tre gjennomgående stikkrenner som fører overvann mot planområdet. VAO-rammeplan vurderer overvann i planområdet slik: «Det er ingenting som tyder på betydelig flomfare som følge av overvann».



Figur 34: Vannavrenning, kart fra VAO-rammeplan fra Norconsult AS.

5.11 Grunnforhold

Grunnforholdene består hovedsakelig av marin strandavsetning og planområdet ligger innenfor marinegrensen hvor kvikkleire kan ligge i grunnen, se figur 35. I overordna plan blir det nevnt at: «På Aursneset er ei eldre fylling (grad 2) lokalisert innanfor industriområdet» (Sykkylven kommune).



Figur 35: Mørkeblå indikerer «strandavsetninger» og hvit indikerer «bart fjell». Utsnitt fra https://geo.ngu.no/kart/losmasse_mobil/.

5.12 Rasfare (kvikkleire)

I innspill fra NVE er områdeskred vurdert som ikke reel, men de påpeker at det kan være utfordringer med lokal stabilitet for byggegrunn. NVE anbefaler at bestemmelsene setter krav om grunnundersøkelser og geoprosjektering i byggesaker.

5.13 Forurensing i grunnen

Innenfor planområdet er det to områder hvor det er mistanke/lite informasjon om forurensing i grunn, figur 36. Derfor er satt rekkefølge til planen. Før det gis igangsettingstillatelse for nye tiltak skal det undersøkes om det finnes forurenset grunn, iht. TEK 17 § 9.3



Figur 36: Rosa felt markerer hvor det er mistanke/liten informasjon om forurensing i grunn, utsnitt fra [GisLink karttjeneste](https://gislink.karttjeneste.no/).

5.14 Stormflo

Ved dagens havnivå vil stormflohendelser påvirke en stor del av planområdet, se figur 37. Havnivået er estimert til å stige med 75 cm ved Sykkylven innen 2090 viser tall fra DSB sin rapport «*Havnivåstigning og stormflo*» fra 2016. Ved middels høyvann vil dette ikke påvirke området i noen særlig grad, men fremtidige stormflohendelser vil påvirke en større del av planområdet, se figur 38.

TEK17 § 7-2, annet ledd beskriver løsninger for hvordan man kan oppnå sikkerhetskravene. Sikringstiltak mot stormflo kan være å plassere bygg utenfor stormfloutsattområde, eller å sikre området mot oversvømmelse, eller å dimensjonere og konstruere bygg slik at de tåler påkjenningene og skader unngås. I bestemmelsene til gjeldende kommunedelplan er det stilt krav til minste kotehøyde for bygg tilhørende de forskjellige sikkerhetsklassene i TEK17 §7-2 og §7-3. Tabellen under viser minste kotehøyde krav for bygg fra kommunedelplanen. Industribygg er i sikkerhetsklasse to.

Sikkerhetsklasse	Moh. NN 2000	Dimensjonerende faktor
1	2,4	Stormflo
2	3	Stormflo og flodbølge
3	4,7	Flodbølge

Det er utarbeidet en rapport ved Nansensenteret/Bjerknessenteret og Kartverket ift. havnivå og havnivåstigning: «Sea Level Change for Norway: Past and Present Observations and Projections to 2100». Med utgangspunkt i denne har Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) utarbeidet rettlederen «Havnivåstigning og stormflo» i 2016. Ut fra dette grunnlaget er fare for stormflo vurdert til følgende i ulike sikkerhetsklasser:

Tryggleiksklasse 1 2,4 moh

Tryggleiksklasse 2 2,6 moh

Tryggleiksklasse 3 2,7 moh



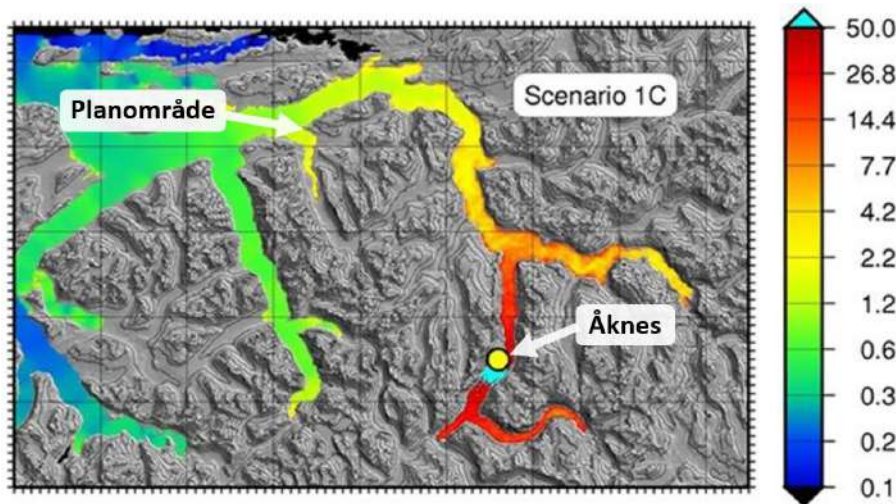
Figur 37: Kartet viser stormflo for dagens situasjon. Basert på 200-års-hendelse. Kart fra [Se havnivå i kart | Kartverket.no](#).



Figur 38: Kartet viser stormflo for år 2090. Basert på 200-års-hendelse. Kart fra [Se havnivå i kart | Kartverket.no](#).

5.15 Flodbølgefare

Planområdet vil være utsatt for flodbølge som sekundærvirkning av et fjellskred fra Åknes. Åkneset blir i dag overvåket og det er etablert varslingsystem for befolkningen i de berørte områdene. Planområdet ligger ca. 55 km unna skredområdet om man følger fjordløpet, noe som reduserer flodbølgehøyden betydelig, se figur 39.



Figur 39: Maksimal havoverflateheving for et skred fra Åknes. Fra [NGI - Åkneset - overvåking og modellering](#).

Det ble avholdt møte med NVE 21.11.2023 angående håndtering av flodbølgeproblematikken på reguleringsplannivå. Ettersom flodbølgen er frembrakt av fjellskred må faren vurderes etter TEK17 §7-3. Forskriften åpner for at man kan dimensjonere og konstruere byggverk slik at de tåler belastningene en flodbølge vil medføre.

I dag er flere av byggene innenfor planområdet berørt av oppskyllingsområdet, se figur 40. Nye byggverk innenfor planområdet er dimensjonert for å tåle påkjenningene som en flodbølge vil medføre. Det vises til vedlagt notat fra Tømmerdal Consult AS vedrørende dimensjonering av nye bygg.



Figur 40: Flodbølgeoppstyllingsområde, utsnitt fra [Kartbasert veiledning for reguleringsplan \(arcqis.com\)](#).

5.16 Støy

Støy fra fylkesvegen

Bolighuset innenfor planområdet ligger innenfor rød støysone tilhørende fylkesvegen. Det er ikke planlagt støyfølsom bruk innenfor planområdet.



Figur 41: Støy fra fylkesvegen, utsnitt fra [Støysoner for riks og fylkesveger \(arcqis.com\)](http://stoysoner.for.riks.og.fylkesveger.arqis.com).

Støy fra industri

Ettersom planområdet har industrivirksomhet og ligger i nærheten av både et boligområde og et friluftsområde har det blitt utarbeidet en støyrapport som viser støyforholdene fra industriaktivitet i området. Rapporten er utarbeidet av Brekke & Strand Akustikk AS og er vedlagt. I oppdatert rapport konkluderes det med at:

- Området ikke har «impulslyd» og at støy fra industriområdet vurderes opp mot normale grenseverdier.
- Bedriftene innenfor området overskrider ikke støygrensene ved normal driftstid, men at det tillates inntil 6 avviksdøgn pr. år.

Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021) setter veiledende grenseverdier for støy.

Støykilde	Støysone					
	Gul sone			Rød sone		
	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå, lørdag og søndag/helligdag	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 - 07	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå lørdag og søndag/helligdag	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 - 07
Industri med helkontinuerlig drift	Uten impulslyd: $L_{den} > 55$ dB Med impulslyd: $L_{den} > 50$ dB		$L_{night} > 45$ dB $L_{AFmax} > 60$ dB	Uten impulslyd: $L_{den} > 65$ dB Med impulslyd: $L_{den} > 60$ dB		$L_{night} > 55$ dB $L_{AFmax} > 80$ dB
Øvrig industri	Uten impulslyd: $L_{den} > 55$ dB og $L_{evening} > 50$ dB Med impulslyd: $L_{den} > 50$ dB og $L_{evening} > 45$ dB	Uten impulslyd: lørdag: $L_{den} > 50$ dB søndag: $L_{den} > 45$ dB Med impulslyd: lørdag: $L_{den} > 45$ dB søndag: $L_{den} > 40$ dB	$L_{night} > 45$ dB $L_{AFmax} > 60$ dB	Uten impulslyd: $L_{den} > 65$ dB og $L_{evening} > 60$ dB Med impulslyd: $L_{den} > 60$ dB og $L_{evening} > 55$ dB	Uten impulslyd: lørdag: $L_{den} > 60$ dB søndag: $L_{den} > 55$ dB Med impulslyd: lørdag: $L_{den} > 55$ dB søndag: $L_{den} > 50$ dB	$L_{night} > 55$ dB $L_{AFmax} > 80$ dB

Figur 42: Tabell fra [Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging \(regjeringen.no\)](http://retningslinje.for.behandling.av.stoy.i.arealplanlegging.regjeringen.no).

Tabell 3: Anbefalte støygrenser i ulike typer friområder, friluft- og rekreasjonsområder og stille områder. Forutsetninger for beregning av grenseverdiene er gitt i veiledning til retningslinjen.

Områdekategori	Anbefalt støygrense, ekvivalent støynivå	Anbefalt støygrense, maksimalnivå
Byparker, kirkegårder og friområder i tettbygd strøk	Se retningslinjens tabell 2, for uteoppholdsareal	Se retningslinjens tabell 2, for uteoppholdsareal
Sammenhengende grønnstruktur i tettsteder	$L_{den} 50$ dB	Motorsport: $L_{AFmax} 60$ dB Skytebaner: $L_{AFmax} 65$ dB Driftstidsbegrensninger bør benyttes
Sammenhengende nærfriluftsområder og bymark utenfor by/tettsted,	$L_{den} 40$ dB	Motorsport: $L_{AFmax} 60$ dB Skytebaner: $L_{AFmax} 65$ dB Driftstidsbegrensninger bør benyttes

Figur 43: Tabell fra [Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging \(regjeringen.no\)](http://retningslinje.for.behandling.av.stoy.i.arealplanlegging.regjeringen.no)

5.17 Klimaprofil for Møre og Romsdal

Klimaprofil fra Norsk klimaservicesenter beskriver i korte trekk de klimatiske endringene for Møre og Romsdal frem mot år 2100, se figuren nederst på siden.

Klimaendringene i Møre og Romsdal vil føre til behov for tilpassing mtp. ekstrem nedbør, regnflom, skred og stormflo. Økt stormflonivå vil påvirke en større del av planområdet.

Industriområdet består av mye tette flater i form av takflater, betong og asfalt. VAO-rammeplan vurderer overvann i planområdet slik: «Det er ingenting som tyder på betydelig flomfare som følge av overvann».



Figur 44: Sammenndrag av forventet endringer i Møre og Romsdal fra perioden 1971–2000 til 2071–2100 i klima, hydrologiske forhold og naturfare som kan påvirke samfunnssikkerheten. Fra [Klimaprofil Møre og Romsdal - Norsk klima service senter](#).

6 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

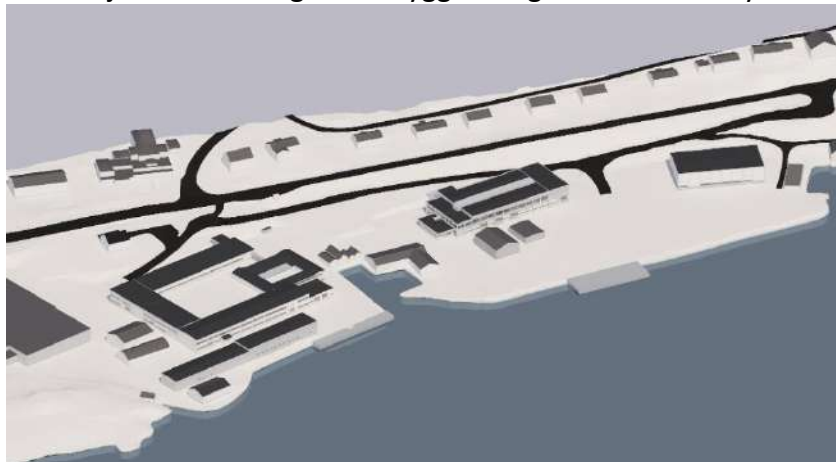
6.1 Mulighetsstudie for Møre Trafo AS

I forbindelse med planarbeidet og mulighetsstudien har det blitt vurdert hvordan planområdet kan bli utnyttet på en rasjonell og fremtidsrettet måte. Mulighetsstudien er også gjort for å kvalitetssikre at dagens planlagte utbygginger er i tråd med ønsket langsiktig utvikling av fabrikkområdet.

Når de planlagte byggene i trinn 1 er ferdigstilte, er dagens tilgjengelige areal så godt som fullt utnyttet. Det er viktig for både Aursnes Eiendom AS og Møre Trafo AS å avklare om det er mulighet for videre vekst tilknyttet dagens fabrikkområde. Mulighetsstudiet viser et forslag til en trinnvis utbygging av planområdet.

Dagens situasjon

Illustrasjonen viser dagens bebyggelse og tilhørende veisystem.



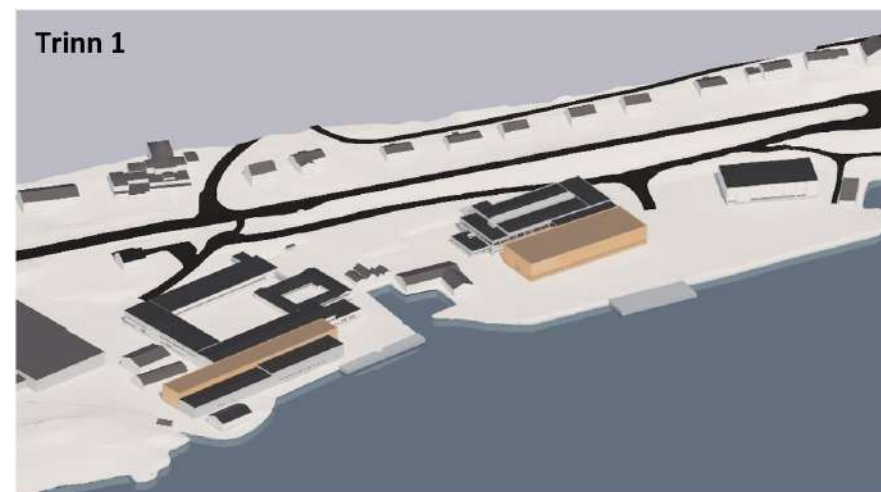
Figur 45: Dagens situasjon.

Trinn 1 – Pågående prosjekter

Et nytt bygg som knytter sammen dagens produktionsareal for transformatorer ble ferdig høsten 2024.

Det planlegges også et nytt bygg for produksjon av nettstasjoner. Etter foreløpig fremdriftsplan vil dette bygget stå ferdig våren 2025.

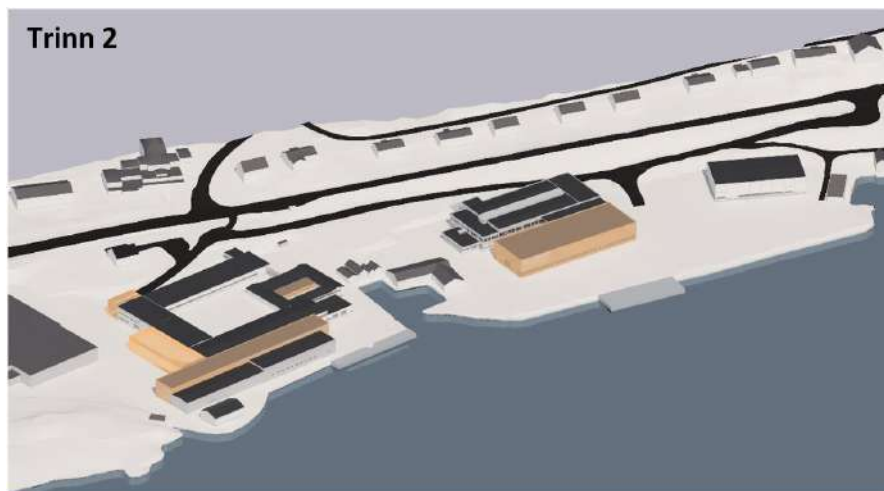
De to nye byggene vil dekke planlagt produktjonsvekst for Møre Trafo AS de første årene. Det foreligger i dag ikke konkrete planer for videre utbygging. Elektrifiseringen av samfunnet tilsier likevel at det vil bli behov for videre vekst frem i tid.



Figur 46: Trinn 1 viser de to pågående byggeprosjektene.

Trinn 2 – Ytterligere utvidelsesmuligheter på egen eiendom

Trinn 2 viser utvidelsesmuligheter innenfor tiltakshavers eiendom. Det er på noe sikt planer om å erstatte rubbhallene i eiendomsgrensen til Pla-Mek med nye tilbygg til trafofabrikken.

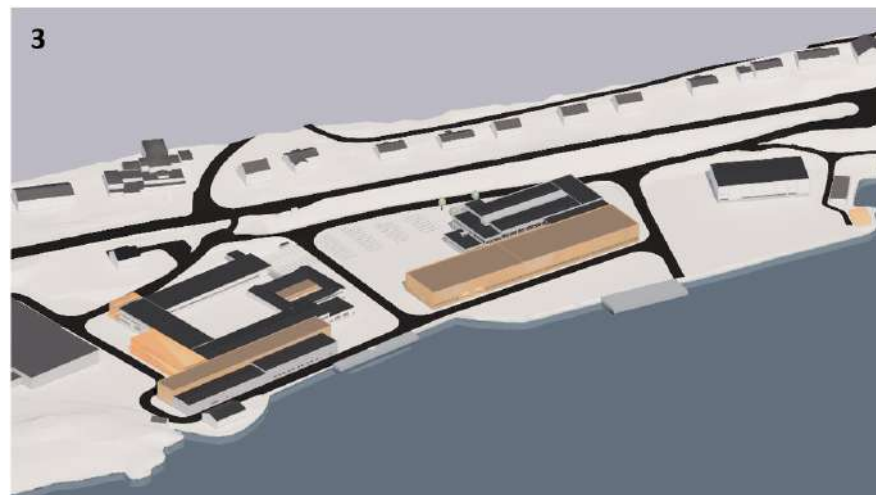


Figur 47: Ytterligere utvidelsesmuligheter på tiltakshavers eiendom.

Trinn 3 – Utfylling i sjø

I dag utgjør den vesle bukta, naustene og sagbruket en flaskehals midt i planområdet. Dette deler Møre Trafo AS sin eiendom i to deler. Denne situasjonen gir store begrensninger på intern transport på fabrikkområdet og vanskeliggjør ytterligere utbygginger av fabrikkene.

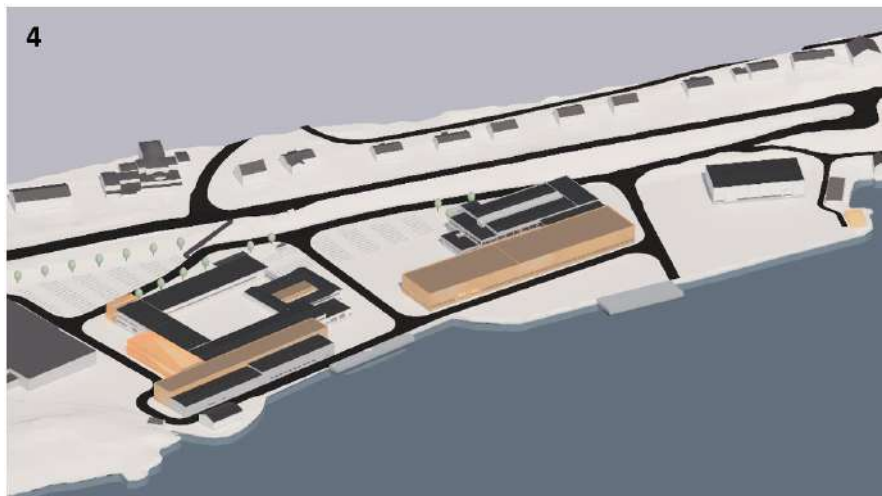
Figuren til høyre viser et forslag der naustene og sagbruket er fjernet og bukten er fylt igjen. Dette forbedrer betydelig transportmulighetene mellom fabrikkene. Arealet som blir tilgjengelig ved utfyllingen kan også bli brukt som byggetomt, parkering og/eller ytterligere utomhus lagringsplass.



Figur 48: Trinn 3 viser utfylling i sjø og riving av sagbruk og naust.

Trinn 4 – Utvidelse mot nordvest

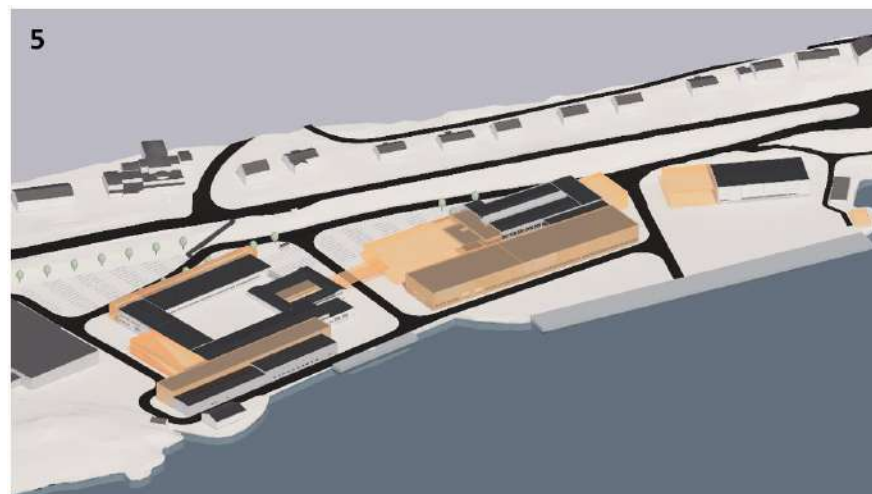
I dag er det en boligtomt nordvest i planområdet. Kommunedelplanens arealdel forutsetter at denne boligtomten avsettes til industriformål. Dette frigjør areal som kan bli utnyttet av industrivirksomhetene på området. Møre Trafo AS har gitt uttrykk for vekst, også i antall ansatte, men i dag er parkeringskapasiteten deres fullt utnyttet. Studiet foreslår derfor at boligtomten på lang sikt kan bli brukt til parkering for ansatte.



Figur 49: Trinn 4 viser fjerning av boligtomten. Studiet foreslår parkering på området.

Trinn 5 – Anbefalte ytterligere fortetningsmuligheter

Siste trinn i studiet viser ytterligere fortetting på industriområde. Dette innebærer blant annet å bygge sammen trafofabrikken og nettstasjonsfabrikken slik at produktene kan transporteres internt under tak. Figurene 56 – 59 viser fullt utbygd område i større detalj.



Figur 50: Trinn 5 viser ytterligere fortetningsmuligheter.



Figur 51: Illustrasjonene fra mulighetsstudiet viser planområdet med en høy utnyttelse og et nytt internvegssystem.



Figur 52: Illustrasjon fra mulighetsstudiet



Figur 53: Illustrasjon fra mulighetsstudiet



Figur 54: Illustrasjoner fra mulighetsstudiet.

6.2 Planlagt arealbruk

Formålet med planen er å legge til rette for videreutviklingen av industriområdet. Planområdet er hovedsakelig regulert til industriformål i tråd med overordna plan. Kaiformålet er videreført fra tidligere reguleringsplan «Ørsneset industriområde». Planforslaget foreslår også et nytt naustområde øst på planområdet.

6.3 Reguleringsformål

Planområdet er hovedsakelig regulert til industri.

Arealtabell

§12-5. Nr. 1 – bygninger og anlegg	Areal (daa)
Industri	65
Naust	0,6
§12-5. Nr. 1 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	
Kjøreveg	1
Kai	3,2
§12-5 Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone	
Havneområde i sjø	18,4

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bygninger og anlegg

IND Industri

UNB Uthus/naust/badehus

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

o_V Veg, offentlig

o_KV Køyreveg, offentlig

o_KAI Kai, offentlig

§12-5. Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone

o_HOS Hamneområde i sjø, offentlig

§12-6 - Omsynssoner

H140 Frisikt

H310 Ras- og skredfare

H320 Flomfare

Linjesymbol

Plangrense

Formålgrense

Grense for sikringszone

Grense for faresone

Byggegrense

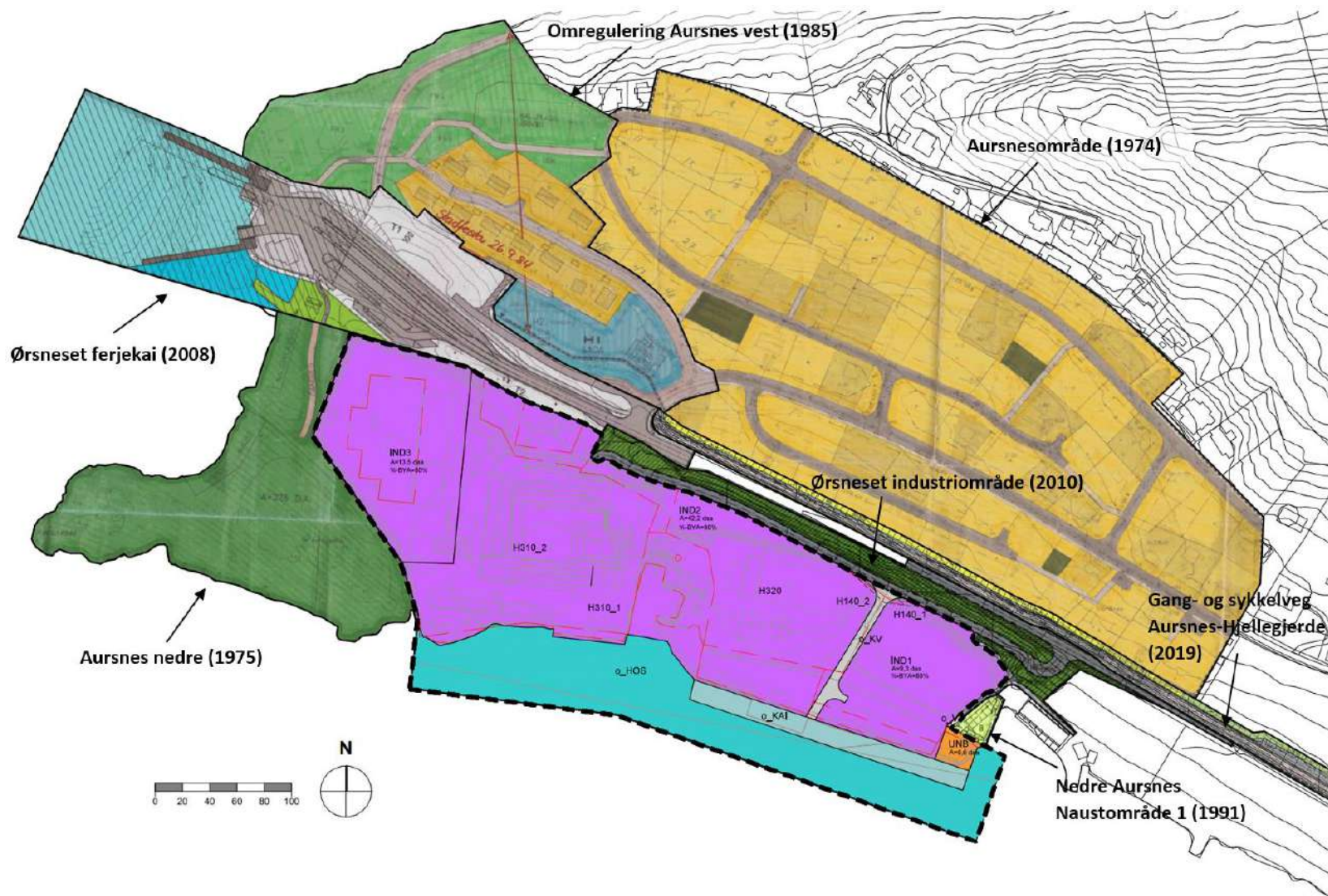
Frisiktlinje

Måle og avstandslinje

Figur 55: Tegnforklaringen til plankartet.



Figur 56: Planforslag uten hensynssoner.



Figur 57: Planforslaget og eksisterende reguleringsplaner sammensatt. Planområdet er justert etter varsel om oppstart for å bevare regulert vegtrase og grøntanlegg i «reguleringsplan for Ørsneset industriområde». Planområdet er også justert etter plangrensen til «reguleringsplan for Ørsneset ferjekai».

6.3.1 Industri (IND)

Formålet er delt inn i tre delområder som til sammen utgjør ca. 65 daa. Innenfor angitt formål og byggegrenser kan det etableres byggverk i tilknytning til industrivirksomhet. Dette kan f.eks. være produksjonsbygg, lager eller kontor. Utearealene innenfor industriformålet vil hovedsakelig bli brukt til parkering for ansatte, manøvreringsareal for lastebiler og lagringsplass.

Nye bygg kan etableres med inntil tre etasjer eller maksimalt 13 meter over gjennomsnittlig planert terreng rundt bygget. Alle delområdene har en utnyttingsgrad på 80% BYA. BYA beregnes for både parkeringsareal og bebyggelse. Utendørs lagringsplass skal ikke tas med i beregningen.

6.3.2 Uthus/naust/badehus (UNB)

Innenfor formålet kan det etableres fem naust på et nytt naustformålsområde som vil bli en forlengelse av eksisterende naustområde i øst.



Figur 58: Rorbuer like øst for planområdet.

6.3.3 Veg (o_V)

Vegen sikrer tilkomst til et nytt naustområde øst i planområdet. Vegen er en forlengelse av eksisterende veg.

6.3.4 Kjøreveg (o_KV)

Vegen benytter eksisterende kjøreadkomst fra Naustvegen. Kjørevegen sikrer tilkomst til kaien og industriområdet i øst.

6.3.5 Kai (o_KAI)

Planen viderefører eksisterende kai og mulighet for utvidelse av kaianlegget. Nye tiltak på kaiområdet må avklares med Sykkylven kommune. Sammen med byggesøknad skal dybdemålinger fra planlagt kaifront vedlegges. Dybdene skal referere seg til sjøkartnull (laveste astronomiske tidevann LAT).

6.3.6 Hamneområde i sjø (o_HOS)

Trafikkområder i sjø skal sikre tilgjengeligheten til og fra kaiområdet for godstrafikk. Det er ikke tillat å plassere ledninger/rør eller andre innretninger i området til hinder for bruk av anker i forbindelse med tillegging til kai. VAO-rammeplan legger til rette for at overvannsledning har utløp ved kaien.

6.4 Parkering

Kommunedelplanen stiller ikke parkeringskrav til industribygg. Parkering kan etableres utenfor byggegrensene vist på plankartet, men må holde seg innenfor formåls grensene.

6.5 Universell utforming

Nye bygg og andre søknadspliktige tiltak vil bli prosjektert iht. gjeldende TEK-krav.

6.6 Felles adkomstveg og eiendomsforhold

I dag er planområdet delt opp i flere eiendommer. Tilkomstvegen like utenfor planområdet er kommunal og gir tilkomst til bedriftene, sagbruket, boligtomten og naustene innenfor planområdet.

6.7 Trafikkløsning og kjøreadkomst

Kjøreadkomst til planområdet vil være fra eksisterende kommunal veg Naustvegen, med avkjørsel fra fylkesvegen. Planforslaget legger til rette for en offentlig veg til kaiområdet. Veggen benytter eksisterende avkjørsel på Naustvegen.



Figur 59: Avkjørsel til industri- og kaiområdet fra Naustvegen.

6.8 Plan for vann, avløp og overvann

I forbindelse med reguleringsplanarbeidet har Norconsult AS utarbeidet en VAO-rammeplan for planområdet. Den er lagt ved som vedlegg.

Vann

Planen foreslår å etablere en ringløsning for planområdets vannforsyning. Ved å benytte en ringløsning vil en kunne redusere sårbarheten ved ledningsbrudd og sikre tilstrekkelig forsyning av slokkevann. Det er også utarbeidet notat fra Firesafe AS som redegjør for kompenserende tiltak for manglende slokkevann.

Brannvann

Det er utarbeidet notat fra Firesafe AS som redegjør for kompenserende tiltak for manglende slokkevann. Notatet gir føringer på hvordan manglende slokkevann kan kompenseres og at det bruk av sjøvann kan være en siste mulighet ved store hendelser.

Spillvann

Flere nye bygg er planlagt over eksisterende ledningsnett. Planen foreslår derfor en omlegging av ledningsnett og to nye pumpestasjoner på området. Ledningsnett bør ligge på nordsiden av bebyggelsen for å unngå ledningsnett liggende under havnivå.

Overvann

Planen foreslår tre nye overvannledninger fra nord til sør mellom bebyggelsen. Dette gir mulighet for tilkobling av både eksisterende og nye overvannsledninger.

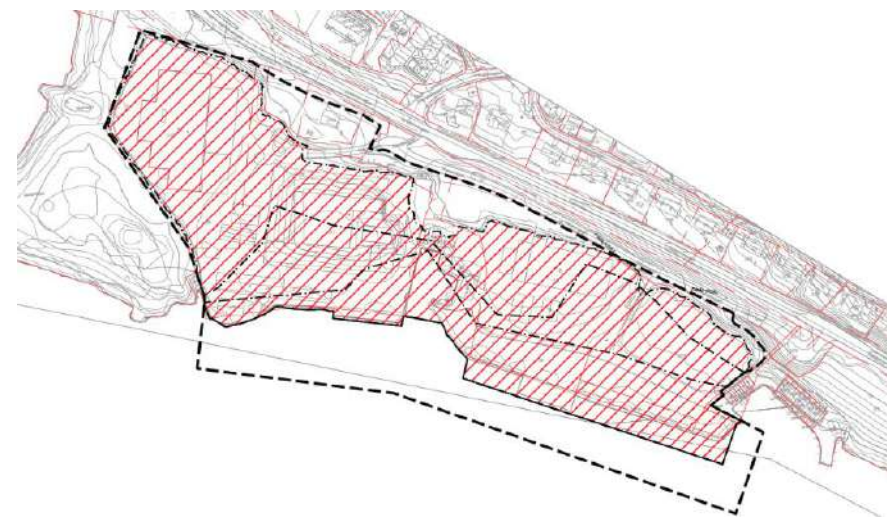


Figur 60: VAO-rammeplan utarbeidet av Norconsult AS.

6.9 Stormflo- og flodbølgefare

Planområdet er utsatt for fare for stormflo og flodbølge. Ifølge reguleringsbestemmelsene skal alle nye bygg innenfor disse sonene plasseres på sikker byggehøyde, kote 3.1. Alternativt kan nye bygg dimensjoneres for å tåle en slik påvirkning. I og med at det i området allerede er etablert mange bygg lavere enn dette, vil det være svært uhensiktsmessig å plassere nye bygg høyere i terrenget.

Vedlagt plansaken er notat fra Tømmerdal Consult AS som redegjør for mulighetene til å dimensjonere byggene, selv om de plasseres lavere i terrenget enn kote 3.1. I tillegg har bedriftene i område beredskapsplaner for tilfeller der høy vannstand er meldt.



Figur 61: Rød skravur markerer stormflore innenfor planområdet.



Figur 62: Rød skravur markerer flodbølgefare innenfor planområdet.

6.10 Miljøoppfølging

6.10.1 Klima og energi

TEK17 stiller krav til energiforbruk og energiforsyning. Nye bygg skal plasseres og utformes slik at det tilrettelegges for energieffektive løsninger.

6.10.2 Massehåndtering

Ved utskifting og fjerning av masser skal ikke skadelige eller fremmede arter spres. Innenfor planområdet er det areal der det kan forekomme forurensing. Forurenset grunn håndteres etter Forurensningsforskriften kap. 2.

6.10.3 Støy

Oppdatert støyrapport fra Brekke & Strand Akustikk AS redegjør for støy og foreslår reguleringsbestemmelse for å begrense støy fra industriområdet. I brev fra Statsforvalteren, datert 17.01.2025, anbefaler de at tidsrammer for støyende aktivitet legges inn i reguleringsbestemmelsene (§ 3.7 Støy).

6.11 Rekkefølgebestemmelser

Planen stiller følgende rekkefølgekrav:

Før det gis igangsettingstillatelse for nye tiltak skal tekniske planer for infrastrukturen være utarbeidet i samsvar med gjeldende krav.

Der det skal fundamenteres på løsmasser, gjøres masseutskifting eller utføres vesentlige terrenginngrep, skal ansvarsområdet geoteknikk (RIG) være belagt og nødvendige grunnundersøkelser gjennomføres.

Før det gis igangsettingstillatelse for nye tiltak innenfor hensynsone H320 må det dokumenteres at bygget vil tåle påkjenningene en stormflo vil medføre.

Før det gis igangsettingstillatelse for nye tiltak innenfor hensynsone H310 må det dokumenteres at bygget vil tåle påkjenningene en flodbølge vil medføre.

Før det gis igangsettingstillatelse for nye tiltak skal det undersøkes om det finnes forurenset grunn, iht. TEK 17 § 9.3.

Før brukstillatelse for nye større tiltak, skal slokkevannkapasiteten være tilstrekkelig jf. TEK17 § 11-17. Kravet gjelder ikke for mindre tilbygg/påbygg/fasadeendringer av eksisterende bygg. Mulig alternativ løsning for brannslukking skal godkjennes av kommunen.

Det kan ikke gis brukstillatelse for nye søknadspliktige tiltak som gir økt trafikk til området, før krysset mellom FV. 60 og Naustvegen er utvidet iht. løsning i notat fra Norconsult datert 06.09.2024. Utbedringen skal skje etter avtale med MR fylkeskommune og Sykkylven kommune.

7 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

7.1 Overordnede planer

Planforslaget legger til rette for en utvikling av industriområdet som er i tråd med overordnede planer.

Boligformålet i reguleringsplanen fra 1975 er ikke videreført i planforslaget. Ved varsel om oppstart oppfordret både fylkeskommunen og Statens vegvesen om at boligformålet ikke skulle videreføres i planen. «Bakgrunnen for dette er at boligbebyggelsen bør samlokaliseres med øvrige, nord for fv. 60, slik at ferdsel langs lokalvegnettet kan skje uten å måtte krysse fylkesvegen». (Statens vegvesen, 2022). Plasseringen av boligtomten er også uheldig mtp. miljømessige ulemper fra vegtrafikken ettersom boligen ligger i nærheten av fylkesvegen. Tomten foreslås regulert til industriformål i tråd med kommunedelplanen for Sentrum - Ikorntnes.

7.2 Stedets karakter og estetikk

Planområdet vil beholde sin karakter som industriområde. Videreutviklingen av området vil fokusere på plassering av bygninger og et effektivt vegsystem slik at industriområdet oppleves som rasjonelt og velfungerende.

Nye bygg vil bli prosjektert i samsvar med sin funksjon. Både utforming og materialbruk skal ha gode visuelle kvaliteter i forhold til byggets bruk og omgivelsene. Det skal legges vekt på å finne gode løsninger mtp. plassering av byggverk.



Figur 63: Boligtomt innenfor planområdet.



Figur 64: Bildet viser det siste bygget som ble reist innenfor planområdet.

7.3 Landskap

Industriområdet ligger lavere enn boligområdet nord for fylkesvegen. Planen legger til rette for maksimal høyde på bygg i industriområdet for å ikke skjerme for fjordutsikten fra boligområdet.

7.4 Kulturminner

Det er ingen registrerte kulturminner innenfor planområdet. Planbestemmelsene stiller krav ved funn av nye kulturminner i området.

7.5 Forholdet til naturmangfold

I dag er planområdet i all hovedsak bebygd og asfaltert uten naturkvaliteter. Planområdet har blitt undersøkt i kartdatabaser som [GisLink karttjeneste](#) og [Naturbase kart \(miljodirektoratet.no\)](#). I karttjenestene var det ikke registrert dyr- eller plantearter innenfor planområdet. Ettersom det ikke var registrert noen arter innenfor planområdet er det vurdert, at det ikke er nødvendig å gå nærmere inn på temaet.

7.6 Rekreasjonsbruk og uteområder

Nytt naustområde tilrettelegger for rekreasjonsbruk. Ellers er areal avsatt til industri i tråd med overordna plan.

Kfr. vedlagt støyrapport av Brekke & Strand Akustikk AS for vurdering av støy fra industrivirksomhetene mot friluftsområdet. Kommunen vurderer at det er viktig å ivareta kvalitetene for friluftsområdet på Aursneset. Det er likevel et faktum at det er et avgrensa område med

en variasjon av støykilder rundt seg. Både fra industriområde i øst og fergekai og biltrafikk i nord. Kommunen vurderer derfor at å definere område som et sammenhengende nærfriluftsområde vil være noe misvisende. Kommunen støtter støykonsulentens anbefaling av bruk av Lden 50 dB som anbefalt støygrense for friluftsområdet på Aursneset.

7.7 Trafikkforhold

I trafikknotat fra Norconsult AS er trafikkforholdene og krysset fv. 60 Sykkylvenvegen / kv. 1090 Naustvegen vurdert. «*Det er forventet noe mer trafikk til industriområdet som konsekvens av utbygging og økt aktivitet på planområdet. Et overslag er 60 transporter i uken. Fordelt på arbeidsdager og arbeidstimer innebærer dette en liten endring i forhold til dagens totaltrafikk i krysset*».

Det er lagt inn rekkefølgekrav om at søknadspliktige tiltak som øker trafikkmengden inn/ut av området, vil utløse krav om justering av krysset iht. trafikknotat 2 fra Norconsult AS.

7.8 Teknisk infrastruktur

Planområdet vil bli videreutviklet i etapper etter behov. Det vil da være nødvendig å endre på eksisterende VAO-nettverk. VAO-rammeplanen foreslår en løsning for et mer robust og samlet nettverk for vann og avløp. Planen omfatter også nye overvannsledninger og brannhydranter. For mer detaljer kfr. vedlagt VAO-rammeplan fra Norconsult AS.

7.9 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Kaiområdet og kjørevegen til kaien er offentlig.

7.10 Konsekvenser for næringsinteresser

Å legge til rette for videreutviklingen av industriområdet vil utvilsomt ha positive virkninger for næringslivet i Sykkylven. Ved elektrifiseringen av samfunnet vil Møre Trafo AS sine nettstasjoner være viktige samfunnsmessig. Det er derfor viktig å legge til rette for bedriftens videreutvikling og ekspansjon.

7.11 Interessesetninger

Det kan være en interessesetning at boligtomten ikke lengre er regulert til boligformål, men dette har allerede blitt avklart i kommunedelplanen. Det kan også være interessesetninger internt på industriområdet. Møre Trafo AS har uttrykt at de har behov for mer areal. Dette er problematisk fordi industriområdet er klemt mellom fylkesvegen, sjøfronten og friluftsområdet på Aursneset. Bedriften har begrenset areal tilgjengelig og er i gang med å fortette eget areal for å utvide produksjonen. Videre ønsker Møre Trafo AS en planprosess som legger til rette for at alle aktører innenfor planområdet skal finne gode løsninger i felleskap.

7.12 Konklusjon

Planforslaget følger opp målsettingen og intensjonene i overordnet kommunedelplan og åpner for en fremtidsrettet utvikling med fokus på en helhetlig og langsiktig plan for industrivirksomhetene i området. Planen gir forutsigbarhet i utviklingen av industriområdet.