PRIVATMEGLEREN
ÅLESUND

IVAR AASENS GATE 22

Vedlegg

Meglers verdivurdering

Tilstandsrapport

Utskrift fra matrikkelen

Kommunale avgifter og eiendomssaktt

Byggetegning

Ferdigattest

Byggetillatelse

Byggeanmeldelse

Dokument om ildsted

Kart

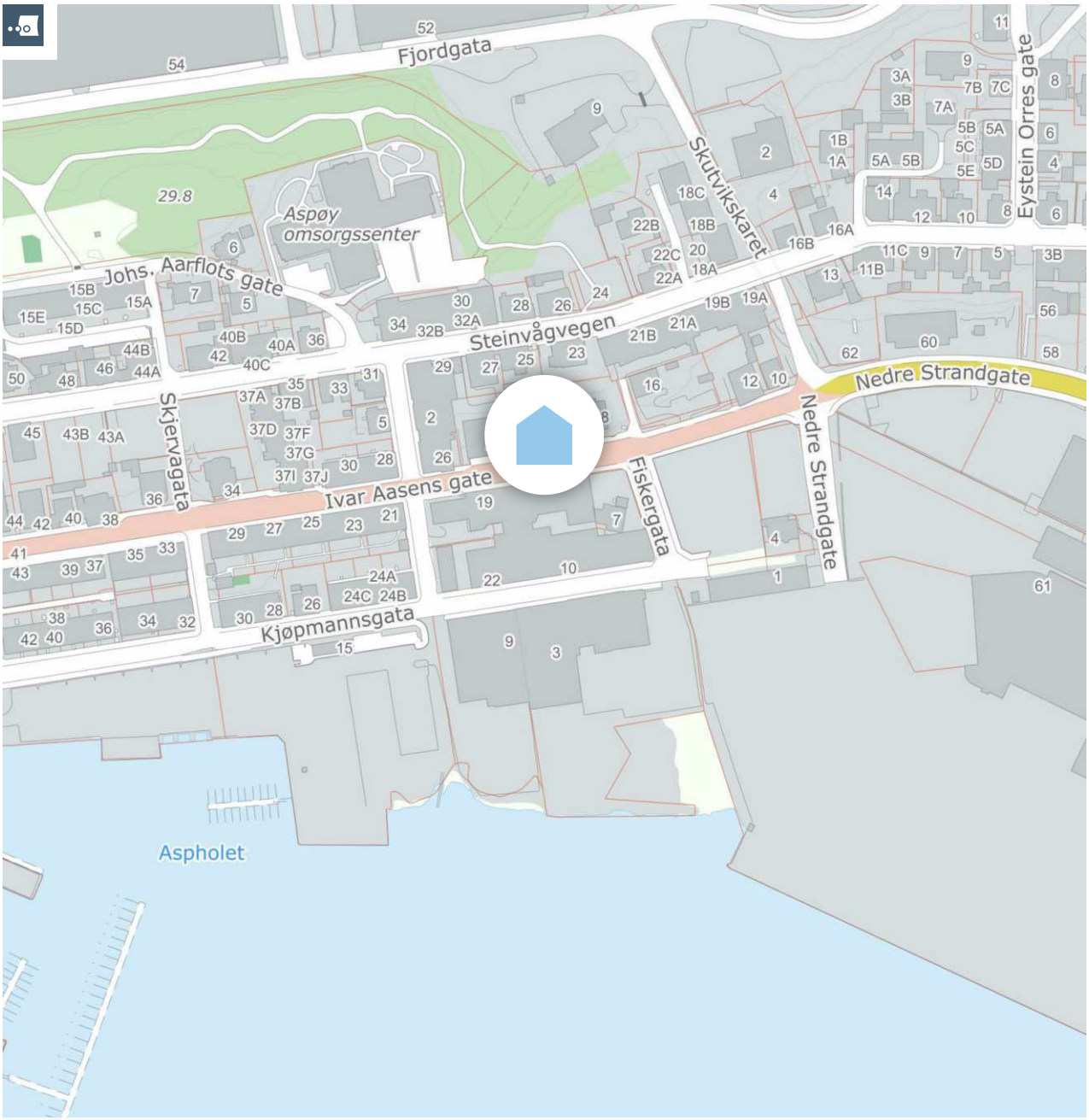
Reguleringsplan

Kommunedelplan

Gjeldene regulering

Analyserapport

Budskjema



Meglers verdivurdering

IVAR AASENS GATE 22

PRIVATMEGLEREN

Rapport utført av PrivatMegleren Ålesund den 22.01.2026

Meglers verdivurdering baserer seg på kjente omsetningstall, eksterne kilder og statistikker fra Eiendomsverdi. Den endelige verdien er korrigert etter meglerens beste skjønn, basert på kjennskap og erfaring i markedet. Det tas forbehold om at interessen i markedet og den endelig salgsprisen kan avvike fra meglers verdivurdering. Eiendomsverdi og megler er uten ansvar for eventuelle feil i innhentet datagrunnlag. Denne verdivurderingen er opphavsrettslig beskyttet. Uten meglerforetakets samtykke, kan ikke verdivurderingen benyttes i forbindelse med privatsalg eller egen markedsføring av eiendommen. Verdivurderingen skal ikke benyttes i forbindelse med lånebehandling. Ønsker du en verdifastsettelse for bruk til finansiering, bør det innhentes en etakst/verditakst. Ansvarlig megler: Hanne Vadset Knotten.

En tjeneste fra Eiendomsverdi AS

Ivar Aasens gate 22, 6005 ÅLESUND

Næring på selveiertomt, bygget i 1951

GNR 200 BNR 179 FNR 0 SNR 0 KOMMUNE 1508 ÅLESUND GRUNNKRETS STEINVÅGEN

Verdivurdert til

3 200 000

-	3 200 000	5 970
Fellesgjeld	Totalt	m² pris

	BRA-i	BRA-e	BRA-b	TBA	GUA	ALH
Areal	536 m²	- m²	- m²	- m²	- m²	- m²
Tomt					318 m²	
Byggeår					1951	

Fellesutgifter	-
Formue	-
Soverom	-
Etasjer	3
Parkering	

Lager-/kontorbygning som er oppført over 4 etasjer.
Opprinnelig oppført som mekanisk verksted.

Bygningen er et næringsbygg oppført i 1951 og består av totalt 4 etasjer.
Bygget er oppført med bærekonstruksjoner i plasstøpt betong, noe som er typisk for bygninger fra denne perioden.
Fundamentering er antatt utført med betongfundamenter på grunn.
Bæresystemet består hovedsakelig av bærende yttervegger og innvendige bærende konstruksjoner i plasstøpt betong.
Etasjeskillere er utført som plasstøpte betongdekker.
Yttervegger er utført i plasstøpt betong.

Takkonstruksjonen er antatt utført som et flatt betongtak med plasstøpt dekke.

Innhold:
Kjeller: Lagerrom, garasje
1. Etasje: Lagerrom
2. Etasje: Toalettrom, møterom, trapperom, oppholdsrom, kjøkken
3. Etasje: Toalettrom, lagerrom, serverrom/data,
gang, møterom, kontor, kontor 2, kontor 3, trapperom
4. Etasje: Kontor, kontor 2, kontor 3, møterom, møterom 2, trapperom

Historiske omsetninger

REGISTRERT	SALGSDATO	TINGLYST	PRISANT	PRIS	FELLESGJELD	TOTALPRIS
06.09.2016		06.09.2016	-	2 500 000	-	2 500 000

Tilstandsrapport

Kontor/Lagerbygning

Ivar Aasens gate 22, 6005 ÅLESUND

ÅLESUND kommune

gnr. 200, bnr. 179

Sum areal alle bygg: BRA: 536 m² BRA-i: 536 m²



Befaringsdato: 04.12.2025 **Rapportdato:** 21.01.2026 **Oppdragsnr.:** 22395-1079 **Referansenummer:** VV8171

Autorisert foretak: Norconsult Norge AS **Sertifisert Takstingeniør:** Nils Strand **Vår ref:** 52509127

Rapporten kan brukes i inntil ett år etter rapportdato, og kan ikke gjenbrukes ved flere boligsalg i denne perioden.
Skjer det endringer, oppstår skader også videre på boligen, bør du som selger be om oppdatert rapport.

Norsk takst

Norsk takst er bransjeorganisasjonen for landets bygningssakkyndige og takstforetak, med om lag 1400 sertifiserte medlemmer fordelt på omtrent 1000 bedrifter. I boligomsetningen regnes takstrapportene som et helt avgjørende element i den informasjonen som gjøres tilgjengelig for kjøper. Årlig leverer medlemmene rundt 120.000 slike takster. Det gir unik oversikt over norske boliger, og bidrar til at alle oppdrag kan utføres med utgangspunkt i erfaringsbasert kvalitet.

Det stilles høye krav til utdanning, sertifisering og yrkesetikk. Norsk takst er opptatt av at boligomsetningen skal være trygg, og legger vekt på å opptre uavhengig av andre bransjeaktører. Bygningssakkyndige fakturerer sine tjenester uten hensyn til hvilken pris som oppnås, og skal heller ikke på annen måte ha noen egeninteresse knyttet til handelen.

Uavhengighet og god fagkunnskap har over tid bygget troverdighet og tillit. Både selger og kjøper skal kunne stole på bygningssakkyndiges vurderinger. For tilfeller der det likevel skulle oppstå misnøye med utført arbeid, har vi sammen med Forbrukerrådet etablert en klagenemnd.

Norsk takst har en sentral rolle i utviklingen av norske standarder, regler og profesjonsprinsipper, og representerer bransjen i alle relevante internasjonale fora. Dette sikrer at norske bygningssakkyndige tidlig kan tilpasse seg krav og bransjetrender fra utlandet, samtidig som takseringsfaget får en norsk stemme på verdensbasis. Organisasjonen bidrar i næringspolitisk sammenheng, og har vært en pådriver for å sikre at lover og regler gir trygghet for forbrukerne i boligomsetningen.

Norconsult Norge AS

Takstmiljøet i Norconsult består i dag av ca. 20 takstmenn fordelt på flere kontorer i Norge, hvor kompetansen er utviklet gjennom mange års erfaring. Taksering er definert som eget fag med fagnettverk , og det fokuseres på utvikling av kvalitet og kapasitet.
Vi har sertifikater innen følgende områder: Boligtaksering, næringstaksering, landbrukstaksering og skadetaksering.
Norconsult er Norges største og en av de ledende tverrfaglige rådgiverbedriftene i Norden med virksomhet som spenner over fire verdensdeler. Våre tjenester er rettet mot samfunnsplanlegging, prosjektering og arkitektur. Norconsult er engasjert i prosjekter innen bygg og eiendom, samferdsel, energi, industri, vann og avløp, olje og gass, miljø, plan, arkitektur, sikkerhet og IT. Norconsultkonsernet har 6200 medarbeidere fordelt på mer enn 130 kontorer i Norge og internasjonalt. Hovedkontoret ligger i Sandvika utenfor Oslo. Selskapet er et børsnotert selskap, hvor de ansatte har en stor eierandel.



Rapportansvarlig

Nils Strand

Uavhengig Takstingeniør

nils.strand@norconsult.com

401 46 611

Dette trenger du å vite om tilstandsrapporten



Hva er en tilstandsrapport?

En tilstandsrapport beskriver synlige skader/avvik eller tegn på skader/avvik på boligen. Rapporten fremhever vanligvis ikke positive egenskaper ved boligen.



Hva vurderer en bygningssakkyndig?

Den bygningssakkyndige vurderer boligen ut fra hva man kan forvente av en bygning av samme alder og type. Vurderingen gjøres som regel mot hvordan det var vanlig å bygge og regler som gjaldt da boligen ble oppført (søknadstidspunktet). Forhold som er vanlige for bygningens alder, slik som slitasje etter normal bruk regnes ikke som avvik.



Hva inneholder tilstandsrapporten?

Den bygningssakkyndige undersøker rom og bygningsdeler slik det kommer frem av Forskrift til avhendingsloven. Tilstandsrapporten inneholder bare avvik som den bygningssakkyndige kan se eller kontrollere med enkle hjelpemidler. Det gjøres ikke nærmere undersøkelser slik som åpning av vegger eller andre bygningsdeler. I vegg mot våtrom og rom under terreng kan det borres et hull for å gjøre enkle undersøkelser slik som fuktsøk.

Når du kjøper en brukt bolig

Når du kjøper en brukt bolig, er det viktig å være oppmerksom på at dette ikke kan sammenlignes med å kjøpe en ny bolig. Måten boligen ble bygget på kan være annerledes enn i dag. Bygninger svekkes over tid, og utsettes for slitasje blant annet på grunn av bruk og vær og vind. Mange boliger fornyes helt eller delvis, noen i flere omganger, eller det oppføres tilbygg. Særlig for boliger som er pusset opp eller endret, er det viktig å merke seg at fornyelse av overflater ikke nødvendigvis betyr at bygningsdeler under er forbedret.

Vurdering mot byggeregler

Den bygningssakkyndige vil vurdere boligen mot hvordan det var vanlig å bygge og regler som gjaldt på søknadstidspunktet. Den bygningssakkyndige ser etter avvik som har betydning for og som reduserer boligens funksjon og verdi, og som kommer frem av forskrift til avhendingslova.

Noen bygningsdeler og forhold vil den bygningssakkyndige vurdere mot dagens regelverk. Etter dagens regelverk vil disse kunne få avvik og/eller TG2 eller TG3 uten at det nødvendigvis er krav om at avviket utbedres. Dette kan gjelde sluk, tettesjikt og fall på bad og vaskerom, forhold som gjelder sikkerhet mot brann, rekkverk, trapper osv.

Tilstandsrapporten beskriver ikke hele boligen

BYGNINGSSAKKYNDIGE SER FOR EKSEMPEL IKKE PÅ

• vanlig slitasje og normal vedlikeholdstilstand • bagatellmessige forhold som ikke påvirker bygningens bruk eller verdi vesentlig • etasjeskillere • tilleggsbygg slik som garasje, bod, anneks, naust også videre • utvendige trapper • støttemurer • skjulte installasjoner • installasjoner utenfor bygningen • full funksjonstesting av el- og VVS-installasjoner • geologiske forhold og bygningens plassering på grunnen • bygningens planløsning • bygningens innredning • løsøre slik som hvitevarer • utendørs svømmebasseng og pumpeanlegg • bygningens estetikk og arkitektur • bygningens lovlighet (bortsett fra bruksendringer, brannceller og forhold som åpenbart kan påvirke helse, miljø og sikkerhet) • fellesarealer (med mindre boligeier har vedlikeholdsplikt for fellesarealer og dette er kjent for bygningssakkyndig, eller fellesarealet har en særlig tilknytning til boligen).

© iVerdi 2023 © Norsk takst 2023

Malen til denne rapporten, inkludert standardtekstene fra Norsk takst, er vernet etter åndsverkloven og kan kun benyttes av medlemsforetakene i Norsk takst og av takstingeniører som er sertifisert i slikt foretak, samt av kunder hos iVerdi og studenter hos NEAK. For andre aktører er eksemplarfremstilling av malen og standardtekster, som utskrift og annen kopiering til bruk som grunnlag for tilsvarende rapporter, bare tillatt når det er hjemlet i lov (kopiering til privat bruk, sitat o.l.) eller avtale med Norsk Takst (Forside) eller iVerdi (Hjem-iVerdi).

Utnyttelse i strid med lov eller avtale kan medføre erstatnings- og straffeansvar.

Norconsult Norge AS
Retirovegen 4
6019 ÅLESUND

Dette trenger du å vite om tilstandsrapporten

Tilstanden vurderes med ulike tilstandsgrader

Tilstanden gir uttrykk for en gitt forventet tilstand, blant annet vurdert ut fra alder og normal bruk. Ved Tilstandsgrad 0 (TG0) og Tilstandsgrad 1 (TG1) gir den bygningssakkyndige normalt ingen begrunnelse for valg av tilstandsgrad. Grunnen er at bygningen eller bygningsdelen da bare har normal slitasje. Ved skjulte konstruksjoner kan alder alene avgjøre tilstandsgrad. Når bygningssakkyndige anbefaler tiltak, for eksempel utbedringer, må brukeren av rapporten vurdere om tiltakene er nødvendige og lønnsomme.
Når den bygningssakkyndige velger tilstandsgrad, baseres vurderingen på faste kriterier som følger av gjeldende bransjestandard for Teknisk tilstandsanalyse ved omsetning av bolig og Forskrift til avhendingslova.

TG 0

TILSTANDSGRAD 0, TG0: INGEN AVVIK

Bygningsdelen skal være tilnærmet ny, ikke vise tegn på slitasje og det skal være lagt frem dokumentasjon på faglig god utførelse. Det er ingen merknader til delen.

TG 1

TILSTANDSGRAD 1, TG1: MINDRE AVVIK

Bygningsdelen skal bare ha normal slitasje, og strakstiltak skal ikke anses som nødvendig. Graden kan også brukes når delen er ny, men der dokumentasjon på faglig god utførelse mangler.

TG 2

TILSTANDSGRAD 2, TG2: VESENTLIGE AVVIK OG MINDRE AVVIK SOM ETTER NS 3600 GIR TG 2

Bygningsdelen skal enten ha feil utførelse, en skade eller symptomer på skade, sterk slitasje eller nedsatt funksjon. Graden gis når bygningsdelen trenger vedlikehold eller tiltak i nær fremtid. Graden skal også brukes når delen er gammel og det er grunn til å varsle om faren for skader på grunn av alderen, eller når det er grunn til å overvåke delen spesielt på grunn av fare for større skader eller følgeskader.

TG 3

TILSTANDSGRAD 3, TG3: STORE ELLER ALVORLIGE AVVIK

Denne tilstandsgraden brukes ved kraftige tegn på forhold som man må regne med trenger utbedring straks eller innen kort tid. Det er påvist funksjonssvikt eller sammenbrudd.

TG IU

IKKE UNDERSØKT/IKKE TILGJENGELIG FOR UNDERSØKELSE

Det kan være avvik/skader som ikke er avdekket.

Informasjon om utbedringskostnader

Utbedringskostnadene i rapporten er sjablongmessige anslag basert på observerte forhold som feil, skader eller uregelmessigheter, samt foreslåtte tiltak. Disse anslagene er veiledende, angis i fem intervaller, er basert på generelle erfaringstall, og må ikke forveksles med konkrete pristilbud fra håndverkere eller entreprenører. Faktiske kostnader kan variere betydelig, avhengig av individuelle valg, materialpriser og markedsforhold. For å få en nøyaktig vurdering av utbedringskostnadene anbefales ytterligere undersøkelser og innhenting av flere pristilbud fra kvalifiserte fagfolk. Slike anslag gis for TG3, der dette er mulig.

- Tiltak under kr 20 000
- Tiltak mellom kr 20 000 – 100 000
- Tiltak mellom kr 100 000 – 200 000
- Tiltak mellom kr 200 000 – 500 000
- Tiltak over kr 500 000

Beskrivelse av eiendommen

Arealer Gå til side

Forutsetninger og vedlegg Gå til side

Lovlighet Gå til side

Kontor/Lagerbygning

• Det foreligger godkjente og byggemeldte tegninger, men de stemmer ikke med dagens bruk

Rom som er definert på byggemeldte tegninger datert 12.05.1967 som lager i 2 og 3.etasje er idag nyttet som kontor og møterom.

Nevnte punkt er definert som en søknadspliktig endring og det er ikke fremlagt dokumentasjon på at dette er omsøkt og godkjent av kommunen.

Bygninger på eiendommen

Kontor/Lagerbygning



Anvendelse
Kontor og lager

Byggeår
1951

Kommentar
Byggeåret er basert på opplysninger fra eiendomsmatrikkelen.

Standard
Normal standard på bygget ut ifra alder/konstruksjon

Vedlikehold
Bygget er gammelt og bærer preg av manglende vedlikehold og oppgraderinger.

Bygningsstruktur
Bygningen er et næringsbygg oppført i 1951 og består av totalt 4 etasjer.
Bygget er oppført med bærekonstruksjoner i plasstøpt betong, noe som er typisk for bygninger fra denne perioden.

Fundamentering er antatt utført med betongfundamenter på grunn.
Bæresystemet består hovedsakelig av bærende yttervegger og innvendige bærende konstruksjoner i plasstøpt betong.
Etasjeskillere er utført som plasstøpte betongdekker.

Yttervegger er utført i plasstøpt betong.

Takkonstruksjonen er antatt utført som et flatt betongtak med plasstøpt dekke.
Takets oppbygning er ikke nærmere vurdert, og eventuell isolasjon og tekkesystem er ikke kontrollert.

Bygningens konstruksjoner fremstår som robuste og i tråd med vanlig byggeskikk for oppføringstidspunktet.
Det er ikke foretatt destruktive undersøkelser, og konstruksjonsoppbygging er vurdert ut fra tilgjengelig dokumentasjon og visuelle observasjoner.

Utvendige forhold
Eiendommen i et område bestående av boligbygninger og næringsbygg med oppføringstidspunkt i samme tidsrom som gjeldende eiendom.
Eiendommen har adkomstvei direkte ut i offentlig vei.

Bygningen har enkel hovedinngangsdør i tre.
Vinduer av tre i 2. etasje mot sør
Vinduer av tre i 3.etasje mot nord og sør.
Vinduer av aluminium i 4.etasje mot nord og vinduer av tre mot sør.

Alder på hovedinngangsdør og vinduer er ukjent men vurdert til å være av eldre dato.

Innvendige forhold
Kjeller:

Kjelleretasje består av garasje og lagerrom med plasstøpt gulv og vegger av betong, det er montert vippeport i tre.
Det er tilkomst til eiendommens trapperom fra lagerrom i kjeller.

1.etasje:

1.etasje består av lagerrom med plasstøpt gulv og vegger av betong,
Enkel hovedinngangsdør i tre.
Passbygd trapp i tre opp til 2.etasje er montert.

2.etasje:

Oppholdsrom med gulvbelegg, malte plater på vegg og systemhimling
Møterom med laminatgulv, malte plater på vegg og systemhimling

3.etasje:

Gang og kontorer med laminatgulv, gulvbelegg på møterom, malte plater på vegg og innvendig tak av synlig malt betong.
Innvendige vegger mellom gang, kontorer og møterom har vegger hvor deler av vegg er glassfelt.
Lagerrom med malt betonggulv, panel på vegg og innvendig tak av synlig malt betong.

4.etasje

Gang og kontorer med laminatgulv, møterom mot nord har gulvbelegg, malte plater på vegg og innvendig tak av synlig malt betong.
Innvendige vegger mellom gang, kontorer og møterom har vegger hvor deler av vegg er glassfelt.

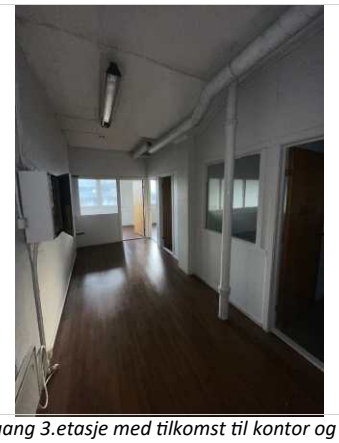
Trapperom:

Trapperom med vegger og innvendig tak er av malt betong.
Trapp er av betong som er malt.
Det er montert malt stålrørsrekkverk på trapp.

Det er plassbygd trapp i tre i 4.etasje opp til overlyskuppel med tilgang ut på tak.



Situasjonsbilde lagerrom i 1.etasje



Situasjonsbilde gang 3.etasje med tilkomst til kontor og møterom



Situasjonsbilde kontor 3.etasje

Tekniske installasjoner
Sikringsskap er lokalisert i 1. etasje. Det elektriske anlegget er i hovedsak utført som åpen installasjon i hele bygget, med utenpåliggende kabelføringer og utstyr. Belysning består av utenpåliggende lysarmaturer samt armaturer montert i systemhimling der dette er etablert.
Ventilasjonkanaler er synlig og ført i himling. Vann- og avløpsinstallasjoner er i hovedsak synlige, med rørføringer plassert åpent.



Sikringsskap 1.etasje



Sikringsskap 3.etasje

Spesialrom
Det er etablert toalettrom i 2.etasje med malt gulv av betong, panel på vegg. Gulvstående toalett og enkel servant er montert.

Det er etablert toalettrom i 3.etasje med belegg på gulv, tapetserte plater på vegg. Gulvstående toalett og enkel servant er montert.



Situasjonsbilde toalettrom i 2.etasje.



Situasjonsbilde toalettrom i 3.etasje.

Kjøkken
Det er montert kjøkkeninnredning med glatte fronter i 2.etasje
Benkelplate i stål og varmtvannstank montert i skap under vask.



Situasjonsbilde kjøkken 2.etasje.



Varmtvannstank i skap på kjøkken.

Tilbygg / modernisering

1967	Tilbygg	Tilbygg i 3 og 4.etasje.

Arealer, byggetegninger og brannceller

Standard gjeldende fra 01.01.2024

Arealmålinger og arealoppsett er basert på Norsk standard 3940:2023 Areal- og volum-beregninger av bygninger. Arealet gjelder for tidspunktet da boligen ble målt

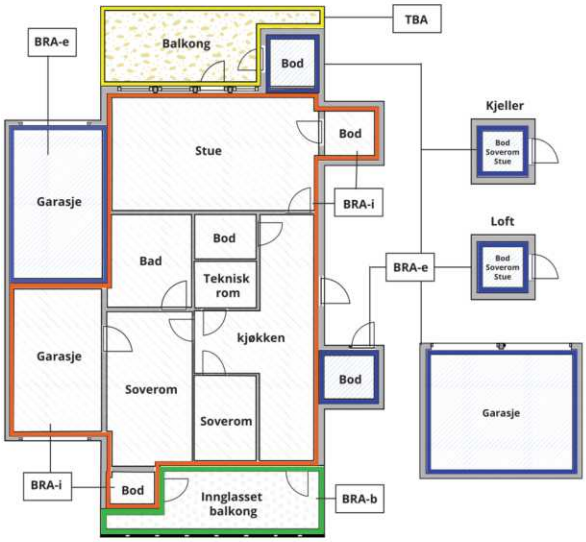
Hva er måleverdig areal?

Arealet i rommet må ha minst 1,90 m fri høyde over gulvet og minst bredde på 0,60 m. Et loft med skråtak vil for eksempel bare få registrert målbart areal der høyden er minst 1,90 m og bredden minst 0,60 m.Rommet må ha dør eller luke, og gangbart gulv.

Hva er bruksareal?

BRA = BRA-i + BRA-e + BRA-b

Bruksarealet for bygningen er bruttoarealet minus arealet som opptas av yttervegger.





Carport og/eller garasjeplass i felles garasjeanlegg er ikke måleverdig areal

Internt bruksareal **(BRA-i)**	Arealet innenfor boenheten(e)
Eksternt bruksareal **(BRA-e)**	Arealet av alle rom utenfor boenheten(e) og som tilhører denne, slik som for eksempel boder
Innglasset balkong mv **(BRA-b)**	Arealet av innglasset balkong, veranda eller altan når denne er tilknyttet boenheten(e)
Terrasse- og balkongareal **(TBA)**	Arealet av terrasser, åpne balkonger og åpen altan tilknyttet boenheten(e)
Gulvareal **(GUA)**	Er sum av BRA (bruksareal) og ALH (areal med lav takhøyde). Areal med lav takhøyde (ALH) er ikke måleverdig areal, som skyldes skråtak og lav himlingshøyde. GUA kan opplyses i markedsføring der det er aktuelt for den konkrete boligen og kun sammen med BRA-i, for eksempel der gulvflaten har en verdi og har funksjon ved møblering og bruk av rommene. Ikke innredet areal som kaldloft, måles og oppgis normalt ikke.

Arealet kan ikke alltid fastsettes nøyaktig

Areal kan være komplisert eller umulig å måle opp nøyaktig fordi det er vanskelig å fastslå tykkelsen på innervegger, skjevheter i og utforming av bygningskonstruksjoner som karnapp, buer og vinkler som ikke er rette, åpne rom over flere etasjer og så videre.

Eiendommens markedsverdi kan ikke baseres på en matematisk beregning basert på antall kvadratmeter opplyst i rapporten. Opplysninger om areal kan altså ikke alene benyttes for å beregne eiendommens verdi.

Den bygningssakkyndige kan avdekke eventuelle bruksendringer og avvik i branncelleinndeling

Den bygningssakkyndige ser på byggetegninger hvis de er tilgjengelige og dette er en del av oppdraget,og vurderer bruken av boligen opp mot tegningene. Hvis den bygningssakkyndig avdekker at en bolig ikke ser ut til å være delt opp i brannceller etter kravene i byggteknisk forskrift på befaringstidspunktet, skal det opplyses om dette.

Reglene om bruksendring og brannceller kan være kompliserte. Søk videre faglige råd om rapporten ikke gir deg svar. Den bygningssakkyndige kan ikke vurdere og svare på alle spørsmål, og kan heller ikke vite om kommunen kan gi unntak for kravene som gjelder. Vil du vite mer?

Om brannceller

En branncelle er hele eller avgrensede deler av en bygning hvor en brann fritt kan utvikle seg uten at den kan spre seg til andre bygninger eller andre deler av bygningen i løpet av en fastsatt tid.

Om bruksendring

Bruksendring er å endre bruken av et rom fra en tillatt bruk til en annen. Dette kan kreve søknad og tillatelse, for eksempel hvis du endrer et rom fra bod til soverom eller arbeidsrom,eller hvis du endrer en bolig til to separate boliger.

Rom for varig opphold har krav til takhøyde, romstørrelse,rømningsvei og lysforhold som må være oppfylt. Du kan søke kommunen om unntak for kravene, men kan ikke regne med å få unntak for krav som går på helse og sikkerhet, for eksempel krav til rømningsvei.

Bruksendring som krever godkjenning, og som ikke er søkt bruksendret, er ulovlig. Kommunen kan etter plan- og bygningsloven kapittel 32 forfølge overtredelser. Kommunen kan pålegge deg å avslutte den ulovlige bruken, eventuelt å rette eller tilbakeføre rommet til godkjent bruk.

Arealer

Kontor/Lagerbygning

	Bruksareal BRA m²				
Etasje	**Internt bruksareal (BRA-i)**	**Eksternt bruksareal (BRA-e)**	**Innglasset balkong (BRA-b)**	**SUM**	**Terrasse- og balkongareal (TBA)**
Kjeller	40			40	
1. Etasje	96			96	
2. Etasje	72			72	
3. Etasje	164			164	
4. Etasje	164			164	
SUM	**536**				
SUM BRA	**536**				

Romfordeling

Etasje	**Internt bruksareal (BRA-i)**	**Eksternt bruksareal (BRA-e)**	**Innglasset balkong (BRA-b)**
Kjeller	Lagerrom, garasje		
1. Etasje	Lagerrom		
2. Etasje	Toalettrom, møterom, trapperom, oppholdsrom, kjøkken		
3. Etasje	Toalettrom, lagerrom, serverrom/data, gang, møterom, kontor, kontor 2, kontor 3, trapperom		
4. Etasje	Kontor, kontor 2, kontor 3, møterom, møterom 2, trapperom		

Lovlighet

Byggetegninger

Det foreligger godkjente og byggemeldte tegninger, men de stemmer ikke med dagens bruk

Kommentar: Rom som er definert på byggemeldte tegninger datert 12.05.1967 som lager i 2 og 3.etasje er idag nyttet som kontor og møterom.

Nevnte punkt er definert som en søknadspliktig endring og det er ikke fremlagt dokumentasjon på at dette er omsøkt og godkjent av kommunen.

Brannceller

Er det påvist synlige tegn på avvik i branncelleinndeling ut ifra dagens byggteknisk forskrift? ☐ Ja ☑ Nei

Nyere håndverkstjenester

Er det ifølge eier utført håndverkstjenester på boligen siste 5 år? ☐ Ja ☑ Nei

Krav for rom til varig opphold

Er det påvist avvik i forhold til rømningsvei, dagslysflate eller takhøyde? ☐ Ja ☑ Nei

Norconsult Norge AS
Retirovegen 4
6019 ÅLESUND

Befarings - og eiendomsopplysninger

Befaring

Dato	Til stede	Rolle
04.12.2025	Nils Strand	Takstingeniør

Matrikkeldata

Kommune	gnr.	bnr.	fnr.	snr.	Areal	Kilde	Eieforhold
1508 ÅLESUND	200	179		0	317.8 m²	BEREGNET AREAL (Ambita)	Eiet

Adresse
Ivar Aasens gate 22

Hjemmelshaver
Ålesund Terrasse AS

Eiendomsopplysninger

Beliggenhet

Næringsbygg med sentral beliggenhet i Ålesund sentrum.

Adkomstvei

Eiendommen har adkomst via offentlig vei eller gate.

Tilknytning vann

Eiendommen er tilknyttet offentlig vannforsyning via private stikkledninger.

Tilknytning avløp

Eiendommen er tilknyttet offentlig avløpsnett via private stikkledninger.

Regulering

Eiendommen ligger i et område avsatt til næring i kommuneplanen.

Om tomten

Eiendommen har en relativt flat tomt.

Tinglyste/andre forhold

Se grunnboksutskrift.

Kilder og vedlegg

Dokumenter

Beskrivelse	Dato	Kommentar	Status	Sider	Vedlagt
Egenerklæring			Finnes ikke		Nei
Norges Eiendommer	21.01.2026		Gjennomgått	1	Nei
Tegninger	03.09.1949		Gjennomgått	3	Nei
Reguleringsplaner	21.01.2026		Gjennomgått	1	Nei
Norges Eiendommer	21.01.2026		Gjennomgått	1	Nei
Grunnbokutskrift	21.01.2026		Gjennomgått	1	Nei
Byggetillatelse	07.02.1950		Gjennomgått	8	Nei

Revisjoner

Versjon	Ny versjon	Kommentar
1	21.01.2026	

For gyldighet på rapporten se forside

Tilstandsrapportens avgrensninger

STRUKTUR•REFERANSENIVÅ•TILSTANDSGRADER

• Rapporten er basert på innholdskrav i Forskrift til avhendingslova (tryggere bolighandel). Formålet er å gi en tilstandsanalyse til bruk for den som bestiller og/eller i et salg til forbruker, og ikke for andre tredjeparter. Rapportens struktur, metode og begrepsbruk følger i hovedsak Norsk Standard NS 3600:2018 (Teknisk tilstandsanalyse ved omsetning av bolig), samt Takstbransjens retningslinjer for arealmåling når det gjelder fordeling mellom P-areal og S-areal.
• Tilbakeholdt eller uriktig informasjon som har betydning for vurderingen, er ikke bygningssakkyndiges ansvar. Rapporten beskriver avvik, altså en tilstand som er dårligere enn referansenivået. Rapporten framhever normalt ikke positive sider ved boligen ut over det som fremgår av tilstandsgradene.
• Tilstanden angis i rapporten og gir uttrykk for en gitt forventet tilstand blant annet vurdert ut fra alder og normal bruk slik:

i)**Tilstandsgrad 0, TG0:**Ingen avvik eller skader. I tillegg må bygningsdelen være tilnærmet ny, mindre enn 5 år, og det foreligger dokumentasjon på faglig god utførelse.

ii)**Tilstandsgrad 1, TG1:**Mindre avvik. Normal slitasje. Strakstiltak ikke nødvendig. TG1 kan gis når bygningsdelen er tilnærmet ny og det ikke foreligger dokumentasjon på faglig god utførelse.

iii)**Tilstandsgrad 2, TG2:**Vesentlige avvik, og mindre avvik som etter NS 3600 gir TG 2, men som ikke nødvendigvis krever umiddelbare tiltak. I denne rapporten kan TG2 i Rapportsammendrag være inndelt i TG2 som krever tiltak og de som ikke krever umiddelbare tiltak.
Konstruksjonen har normalt enten feil utførelse, en skade eller symptomer på skade, sterk slitasje eller nedsatt funksjon. Vedlikehold eller tiltak trengs i nær fremtid, det er grunn til å varsle fare for skader på grunn av alder eller overvåke spesielt på grunn av fare for større skade eller følgeskade. For skjulte konstruksjoner vil alder i seg selv være et symptom som kan gi TG2. For synlige konstruksjoner kan alder sammen med andre symptomer og momenter gi TG2. Avvik under TG2 kan gis sjablongmessig anslag.

iv)**Tilstandsgrad 3, TG3:**Store eller alvorlige avvik. Kraftige symptomer på forhold som man må regne med trenger utbedring straks eller innen kort tid. Påvist funksjonssvikt eller sammenbrudd. Avvik under TG3 skal gis sjablongmessig anslag.

v)**Tilstandsgrad TGiU:**Ikke undersøkt/ikke tilgjengelig for undersøkelse.

• Ved TG0 og TG1 gis normalt ingen begrunnelse, da dette kun viser normal slitasje eller mindre avvik slik som feil eller skader. Ved TG2 og TG3 må bruker av rapporten vurdere om tiltak er nødvendige og lønnsomme. Utbedringskostnadene i rapporten er sjablongmessige anslag basert på observerte forhold, som feil, skader eller uregelmessigheter, og foreslåtte tiltak. Anslagene angis i intervaller, er veiledende og basert på generelle erfaringstall, og må ikke forveksles med pristilbud fra håndverkere eller entreprenører. Faktiske kostnader kan variere betydelig avhengig av valg av utførelse, materialpriser og markedsforhold. For nøyaktig vurdering anbefales ytterligere undersøkelser og flere pristilbud fra kvalifiserte fagfolk. Anslagene gir kun et overordnet bilde og er ikke bindende. Skjulte feil eller avvik, eller forhold som ikke er avdekket, kan medføre ekstra kostnader. Verken bygningssakkyndig eller rapportens utsteder kan holdes ansvarlig for forskjeller mellom anslag og faktiske kostnader.

PRESISERINGER

• Avvik vurderes ut fra tekniske forskrifter på søknadstidspunktet for bygget. Noen bygningsdeler vurderes etter gjeldende teknisk forskrift på befaringstidspunktet. Dette gjelder blant annet:

i) sluk, tettesjikt og fall på bad og vaskerom (våtrom)

ii) Forhold rundt brann, rømming, sikkerhet, for eksempel rekkverkshøyder/åpninger, ulovlige bruksendringer, brannceller mv.

• For skjulte konstruksjoner slik som vann og avløp uten dokumentasjon, er kvalitet og alder vurdert.

• Fastmonterte installasjoner, for eksempel innfelt belysning (downlights), demonteres ikke for å sjekke dampsperren bak. Dette av hensyn til bygningssakkyndiges kompetanse og risikoen for skade.

•Kontroll av fukt i konstruksjonen ved hulltaking i bad og vaskerom (våtrom), rom under terreng (kjelleretasje, underetasje og sokkeletasje) eller andre bygningsdeler skjer etter eiers aksept. Hulltaking av våtrom og rom under terreng kan unntaksvis unnlates, se Forskrift til Avhendingsloven.

• Kontroll av romfunksjoner for P-ROM utføres kun når det ikke foreligger godkjente og byggemeldte tegninger, eller når tegninger ikke stemmer med dagens bruk.

• Bygningssakkyndig gir en forenklet vurdering av branntekniske forhold og elektriske installasjoner i boligen dersom det er mer enn fem år siden sist boligen hadde el-tilsyn. Bygningssakkyndig kan anbefale å konsultere offentlige myndigheter eller kvalifisert elektrofaglig fagperson ved behov for grundigere undersøkelser.

TILLEGGSUNDERSØKELSER

Etter avtale kan tilstandsanalysen utvides til også å omfatte tilleggsundersøkelser utover minimumskravet i forskriften.

BEFARINGEN

Rapporten gir en vurdering av byggverk og bygningsdeler som bygningssakkyndig har observert, og som fremkommer av Forskrift til avhendingsloven. Rapporten er likevel ingen garanti for at det ikke kan finnes skjulte feil, skader og mangler. NS 3600:2018 (Teknisk tilstandsanalyse ved omsetning av bolig) har undersøkelsesnivå fra 1 til 3, der undersøkelsesnivå 1 er det laveste og baseres på visuell observasjon. Rapporten baseres på undersøkelsesnivå 1 med få unntak (våtrom og rom under terreng). I praksis betyr dette at gjennomføringen av befaringen begrenses som følger:

• Det utføres kun visuelle observasjoner på tilgjengelige flater uten fysiske inngrep (f.eks. riving).

• Flater som er skjult av snø eller på annen måte ikke er tilgjengelig eller skjult, blir ikke kontrollert. Det foretas ikke funksjonsprøving av bygningsdeler, som isolasjon, piper, ventilasjon, el. anlegg, osv.

• Det gis ingen vurdering av boligens tilbehør, hvite- og brunevarer og annet inventar. Dette gjelder også integrert tilbehør.

• Inspisering av yttertak er basert på det som er synlig, normalt på innsiden fra loftet og utvendig fra stige/bakkenivå. Befaring av tak må være sikkerhetsmessig forsvarlig for å kunne gjennomføres.

• Stikkprøvetakninger er utvalgt tilfeldig og kan innebære kontroll under overflaten med spiss redskap eller lignende.

Tilstandsrapportens avgrensninger

UTTRYKK OG DEFINISJONER

• Tilstand: Byggverkets eller bygningsdelens tekniske, funksjonelle eller estetiske status på et gitt tidspunkt.

• Symptom: Observerbart forhold som gir indikasjon på hvilken tilstand et byggverk eller en bygningsdel befinner seg i. Benyttes ved beskrivelse av avvik.

• Skadegjørere: Zoologiske eller biologiske skadegjørere, i hovedsak råte, sopp og skadedyr.

• Fuktsøk: Overflatesøk med egnet søkeutstyr (fuktindikator) eller visuelle observasjoner.

• Fuktmåling: Måling av fuktinnhold i materiale eller i bakenforliggende konstruksjon ved bruk av egnet måleutstyr (blant annet hammerelektrode og pigger).

• Utvidet fuktsøk (hulltaking): Boring av hull for inspeksjon og fuktmåling i risikoutsatte konstruksjoner, primært i tilstøtende vegger til bad, utforede kjellervegger og eventuelt i oppforede kjellergulv.

• Normal slitasjegrad: Forventet nedsliting av materiale i overflaten som er basert på enkle visuelle observasjoner. Kan vurderes sammen med bygningsdelens alder.

• Forventet gjenværende brukstid: Anslått tid et byggverk eller en del av et byggverk fortsatt vil være tjenlig for sitt formål (NS3600, Termer og definisjoner punkt 3.9)

AREALBEREGNING FOR BOENHETER

• Areal fastsettes etter Forskrift til avhendingsloven og Norsk Standard 3940 Areal- og volum-beregninger av bygninger fra 2023.

• Areal oppgis i hele kvadratmeter i rapporten, og gjelder for det tidspunkt oppmålingen fant sted.

• Bruksareal (BRA) er det måleverdige arealet som er innenfor omsluttede vegger målt i gulvhøyde (bruttoareal minus arealet som opptas av yttervegger). I tillegg til gulvhøyde gjelder regler om fri bredde for at arealet skal være måleverdig, med betydning for BRA av for eksempel loft med skråtak. BRA består av internt bruksareal (BRA-i), eksternt bruksareal (BRA-e) og innglasset balkong mv (BRA-b). Terrasse- og balkongareal (TBA) opplyses der tilstandsrapporten skal benyttes i boligomsetningen og der det er aktuelt. I tillegg kan gulvareal (GUA) og areal med lav takhøyde (ALH) opplyses sammen med BRA der det er aktuelt og en del av oppdraget. Rom skal ha atkomst og gangbart gulv for å kunne regnes som BRA/måleverdig areal.

• Arealet måles og oppgis dersom arealet oppfyller krav til måleverdighet, slik som at arealet må ha minst en bredde på 0,6m og minst en høyde på 1,9 m osv. Et rom kan være i strid med teknisk forskrift og mangle godkjennelse hos kommunen for den aktuelle bruken, uten at dette får betydning for om arealet måles og oppgis i tilstandsrapporten. Når arealet måles tas det ikke hensyn til om arealet er lovlig oppført eller om bruken er lovlig, bruksendringer, lysforhold eller andre sikkerhetsmangler.

• Eiendommens markedsverdi kan ikke baseres på en rent matematisk beregning i forhold til antall kvadratmeter opplyst i rapporten. Opplysninger om areal kan altså ikke alene benyttes for beregning av eiendommens verdi.

• Rom som ligger utenfor boenheten, men som eier har påvist og/eller opplyst at tilhører boenheten, er oppmålt og inkludert i BRA-e. Det er ikke fremvist dokumentasjon på at rommet tilhører boenheten, med mindre dette er angitt særskilt. Rom utenfor boenheten kan omdisponeres av borettslaget/sameiet og dette kan påvirke boligens BRA. Vær oppmerksom på at NS 3940:2023 og eierseksjonsloven har ulik definisjon av fellesareal. Ved arealmåling gjelder NS 3940:2023 som definerer fellesareal slik: “Delen av bygning som brukes av to eller flere bruksenheter eller til bygningens forvaltning, drift eller vedlikehold.

• I en overgangsperiode skal rapporter som benyttes i boligomsetningen eller dersom det er en del av oppdraget også opplyse om fordelingen mellom P-ROM og S-ROM med utgangspunkt i definisjonene som fremkommer av veiledningen til Norsk Standard 3940 Areal- og volum-beregninger av bygninger fra 2012. Fordelingen mellom P-ROM og S-ROM er basert på veiledningen og bygningssakkyndiges eget skjønn. P-ROM er måleverdige rom som benyttes til kort eller langt opphold. S-ROM er måleverdige rom som benyttes til lagring, og tekniske rom. Bruken av et rom på befaringstidspunktet har betydning for om rommet defineres som P -ROM eller S-ROM. Dette betyr at rommet både kan være i strid med teknisk forskrift og mangle godkjennelse i kommunen for den aktuelle bruken, uten at dette vil få betydning for valg av arealkategori.

• Se øvrig informasjon om areal i rapporten, Norsk Standard 3940 (2012 og 2023) og veiledningen til disse.

PERSONVERN

iVerdi AS, bygningssakkyndig og takstforetaket behandler person-opplysninger som bygningssakkyndig trenger for å kunne utarbeide rapporten. Personvernerklæring med informasjon om bruk av personopplysninger og dine rettigheter finner du her Personvernerklæring - iVerdi

DELING AV PERSONOPPLYSNINGER FOR TRYGGERE BOLIGHANDEL OG MULIG RESERVASJON

Norsk takst og deres samarbeidspartnere benytter personopplysninger fra rapporten for analyse- og statistikkformål, samt utvikling og drift av produkter og tjenester for takstbransjen og andre aktører i bolig-omsetningen. Les mer om dette og hvordan du kan reservere deg på https://www.norsktakst.no/norsk/om-norsk-takst/personvernerklaering/reservasjon/

Vendu lager en boliganalyse basert på opplysninger fra rapporten. Les mer om dette og hvordan du kan reservere deg her: https://samtykke.vendu.no/VV8171

KLAGEORDNING FOR FORBRUKERE

Er du som forbruker misfornøyd med bygningssakkyndiges arbeid eller opptreden ved taksering av bolig eller fritidshus, se www.takstklagenemnd.no for mer informasjon

Utskrift fra Matrikkelen

Levert av ePlassen fra Proconet as, 14.01.2026 09:40

Eiendom 1508-200/179

Bruksnavn					
Type	Grunneiendom	Etablert dato		Andel	
Kommunenr	1508	Oppgitt areal	317,3 (Annen arealkilde)	Tinglyst	Ja
Gårdsnr	200	Beregnet areal	317,8	Anmerket klage	Nei
Bruksnr	179	Har festegrunner	Nei	Kulturminne	Nei
Festenr		Punktfeste	Nei	Grunnforurensning	Nei
Seksjonsnr		Seksjonert	Nei		

Adresser (1)

Adresse	Poststed	Grunnkrets	Valgkrets	Kirkesogn
Ivar Aasens gate 22	6005 Ålesund	Steinvågen	Hessa, Skarbøvik Og Aspøy	Ålesund og Volsdalen sokn

Forretninger (5)

Dato	Type	Enhet	Rolle	Arealendring
06.08.1953	Kart- og delingsforretning	1508-200/179	Mottaker	620,5
		1508-200/1	Avgiver	-620,5
20.03.1956	Kart- og delingsforretning	1508-200/179	Avgiver	-303,2
		1508-200/180	Mottaker	303,2
29.06.2016	Oppmålingsforretning	1508-200/701	Berørt	0
		1508-200/631	Berørt	0
		1508-200/179	Berørt	0
		1508-200/176	Berørt	0
		1508-200/598	Berørt	0
01.01.2020	Omnummerering	1508-200/179	Mottaker	0
01.01.2024	Omnummerering	1508-200/179	Mottaker	0

Bygninger (1)

Bygg 1 av 1: Butikk/forretningsbygning

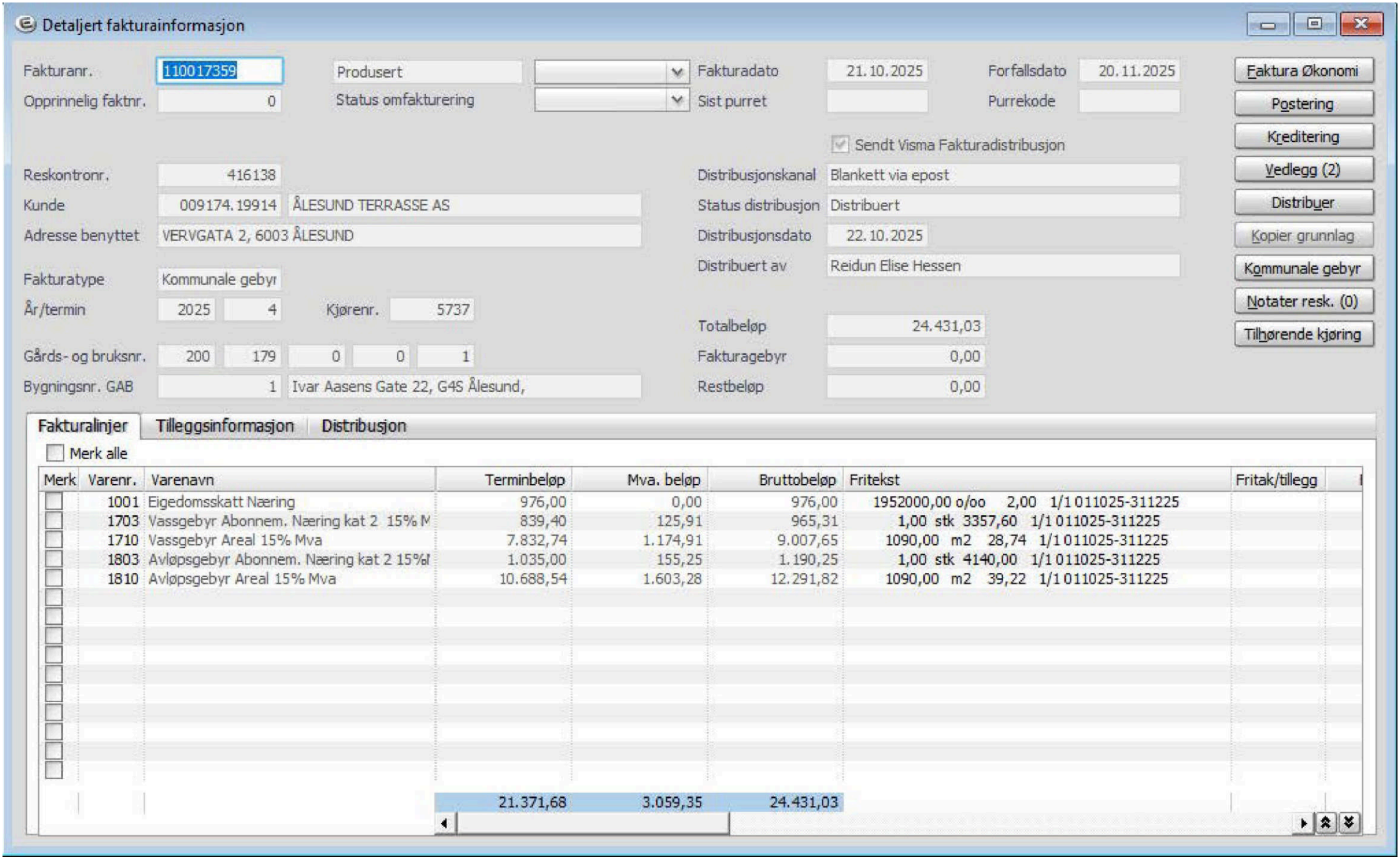
Bygningsnr	19982491			Sefrak	Nei
Gruppe				Kulturminne	Nei
Status	Tatt i bruk			Vannforsyning	Nei
Igangsatt		Areal, bolig (bruk/brutto)	0/0	Avløp	Tilkn. off. vannverk
Tatt i bruk	01.01.1951	Areal, annet (bruk/brutto)	1090/0	Oppvarming	Elektrisk
Boliger	0	Areal, totalt (bruk/brutto)	1090/0	Energikilde	Elektrisitet
Etasjer	4	Areal, (bebygd/ubebygd)	0/	Har heis	Nei

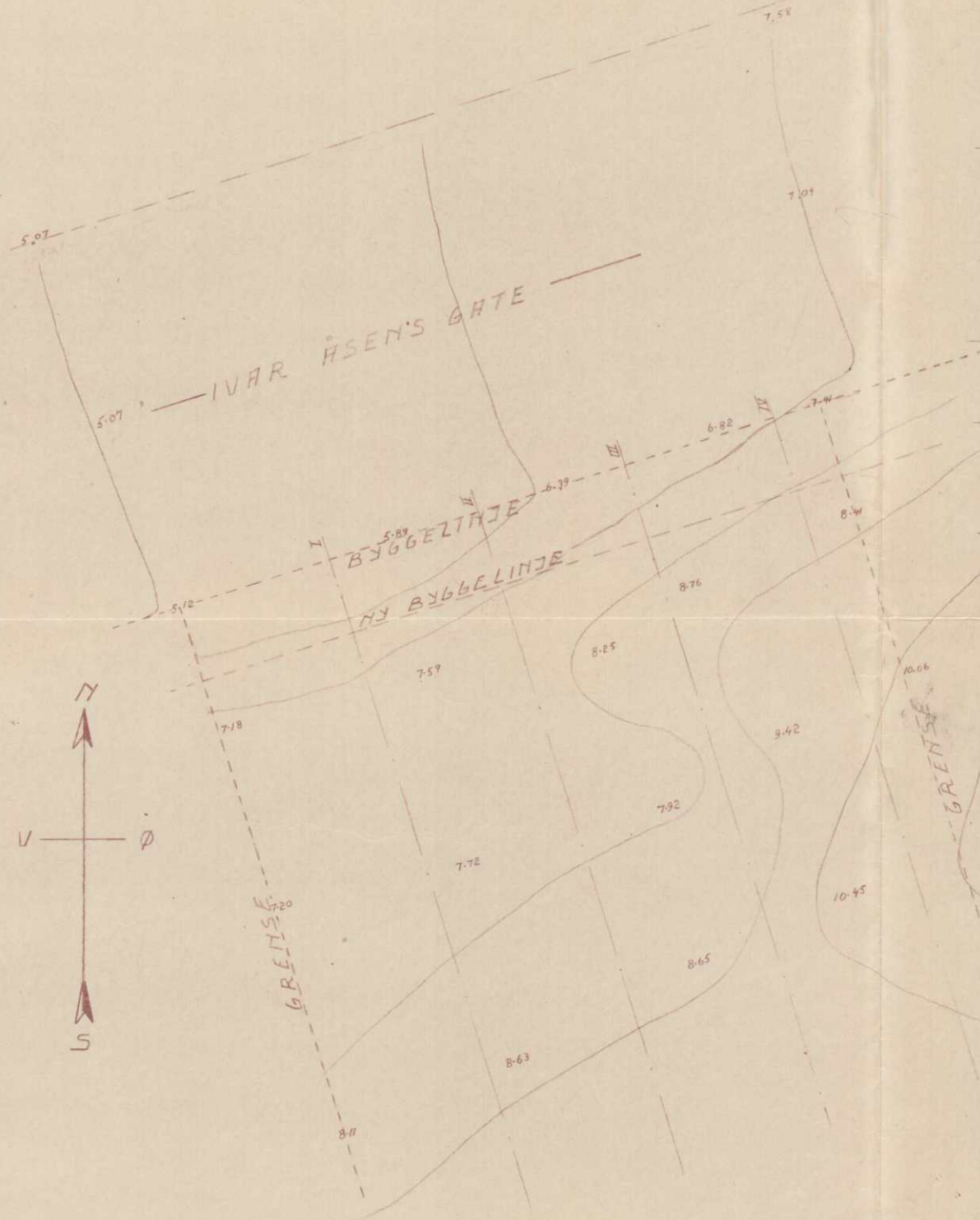
Bruksenheter

Bolignr	Adresse	Beskrivelse	BRA	Ant rom	Ant bad	Ant WC	Kjøkkenkode
0000			0	0	0	0	

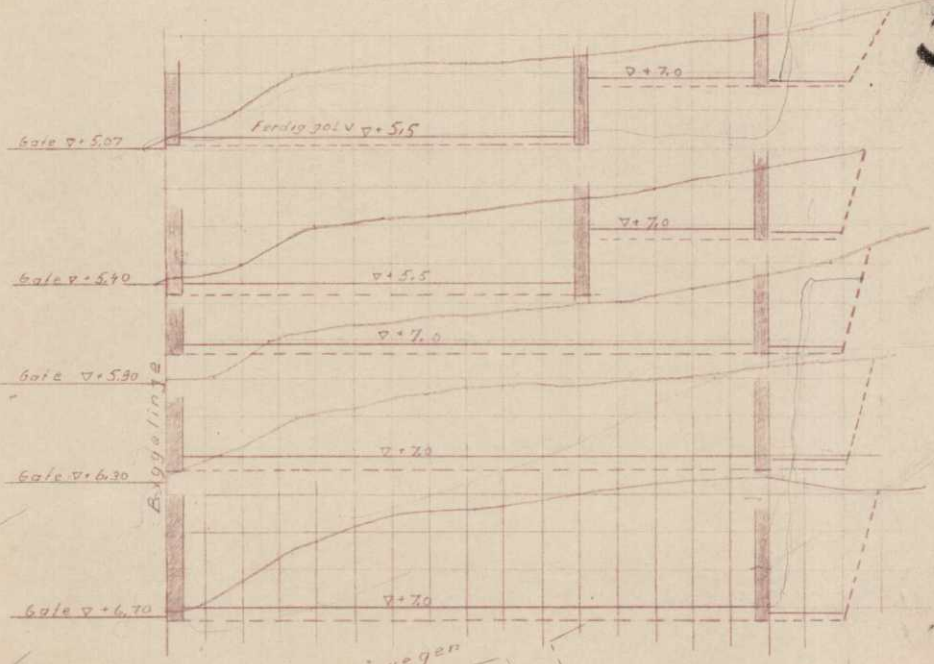
Etasjer

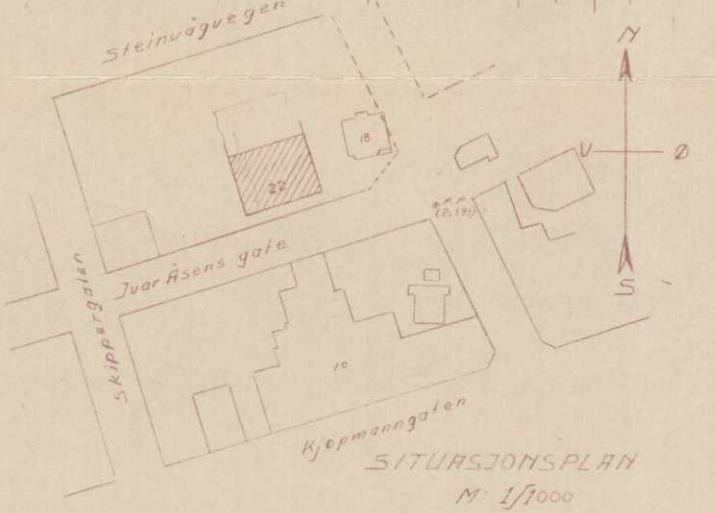
Etasje	Beskrivelse	Boenheter	Areal, bolig (bruk/brutto)	Areal, annet (bruk/brutto)	Areal, totalt (bruk/brutto)
H01	Hovedetasje	0	0/0	328/0	328/0
H02	Hovedetasje	0	0/0	269/0	269/0
H03	Hovedetasje	0	0/0	165/0	165/0
U01	Underetasje	0	0/0	328/0	328/0


Detaljert fakturainformasjon
Fakturanr. 110017359
Produsert
Fakturadato 21.10.2025
Forfallsdato 20.11.2025
Opprinnelig faktnr. 0
Status omfakturering
Sist purret
Purrekode
Faktura Økonomi
Postering
Kreditering
Sendt Visma Fakturadistribusjon
Vedlegg (2)
Reskontronr. 416138
Distribusjonskanal Blankett via epost
Distribuer
Kunde 009174.19914 ÅLESUND TERRASSE AS
Status distribusjon Distribuert
Kopier grunnlag
Adresse benyttet VERVGATA 2, 6003 ÅLESUND
Distribusjonsdato 22.10.2025
Distribuert av Reidun Elise Hessen
Fakturatype Kommunale gebyr
Kommunale gebyr
Notater resk. (0)
År/termin 2025 4
Kjørenr. 5737
Totalbeløp 24.431,03
Tilhørende kjøring
Gårds- og bruksnr. 200 179 0 0 1
Fakturagebyr 0,00
Bygningsnr. GAB 1 Ivar Aasens Gate 22, G4S Ålesund,
Restbeløp 0,00
Fakturalinjer
Tilleggsinformasjon
Distribusjon
Merk alle
Merk Varenr. Varenavn Terminbeløp Mva. beløp Bruttobeløp Fritekst Fritak/tillegg
1001 Eigedomsskatt Næring 976,00 0,00 976,00 1952000,00 o/oo 2,00 1/1 011025-311225
1703 Vassgebyr Abonnem. Næring kat 2 15% M 839,40 125,91 965,31 1,00 stk 3357,60 1/1 011025-311225
1710 Vassgebyr Areal 15% Mva 7.832,74 1.174,91 9.007,65 1090,00 m2 28,74 1/1 011025-311225
1803 Avløpsgebyr Abonnem. Næring kat 2 15%M 1.035,00 155,25 1.190,25 1,00 stk 4140,00 1/1 011025-311225
1810 Avløpsgebyr Areal 15% Mva 10.688,54 1.603,28 12.291,82 1090,00 m2 39,22 1/1 011025-311225
21.371,68 3.059,35 24.431,03



TVERPROFILER





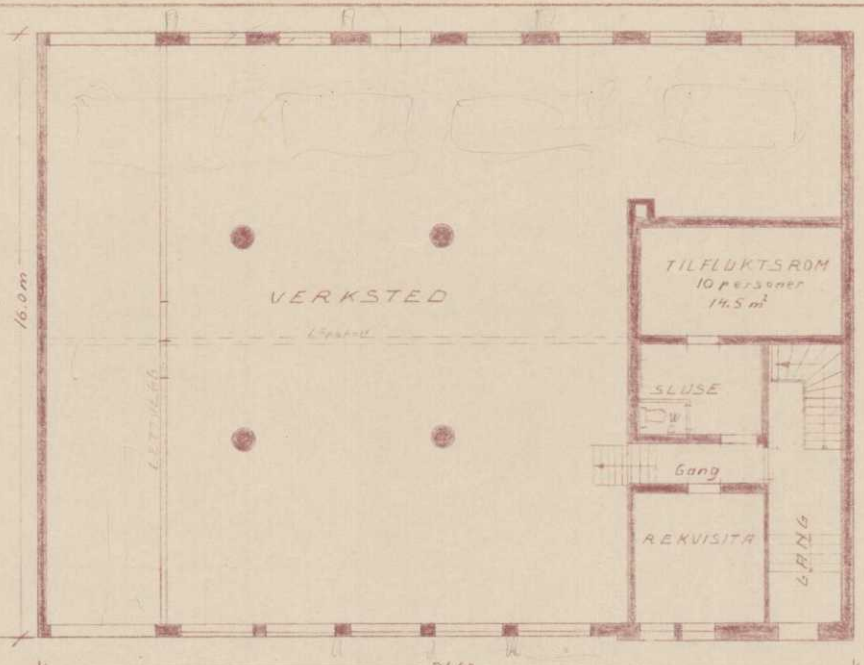
SITUASJONSPLAN
M: 1/1000

Ålesunds bygningsråd
Jnr. 32/50 fremlagt i møte

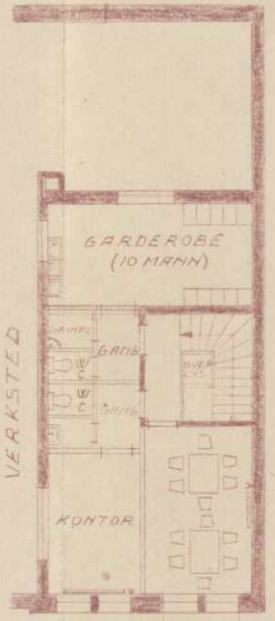
SOLHEIM og PEDERSEN IVAR ÅSENS GATE 22 KART OG PROFILER AV TOMT	M: 1/100 1/1000	ÅLESUND 3-9-49 E. Å
SAM. LORGEN INGENIØR M.N.I.F.	Nr. 1	

3

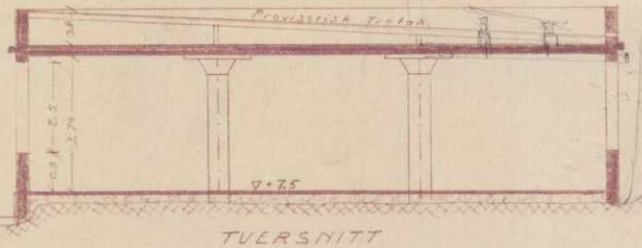
4



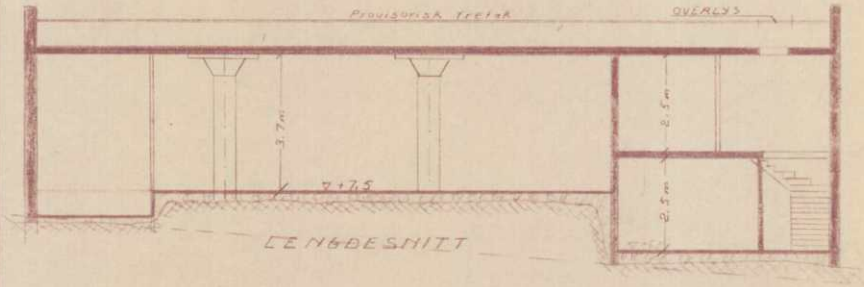
IVAR-ASENS-GATE 22.
PLAN 1 ETASJE



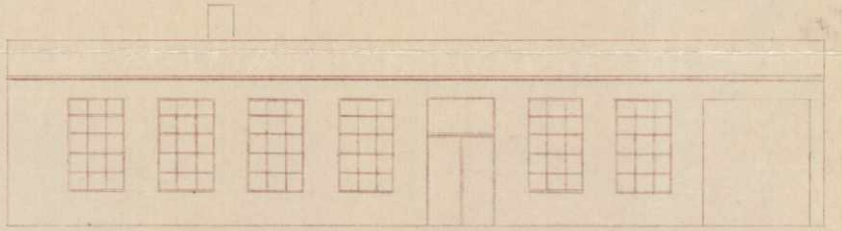
2 ETASJE



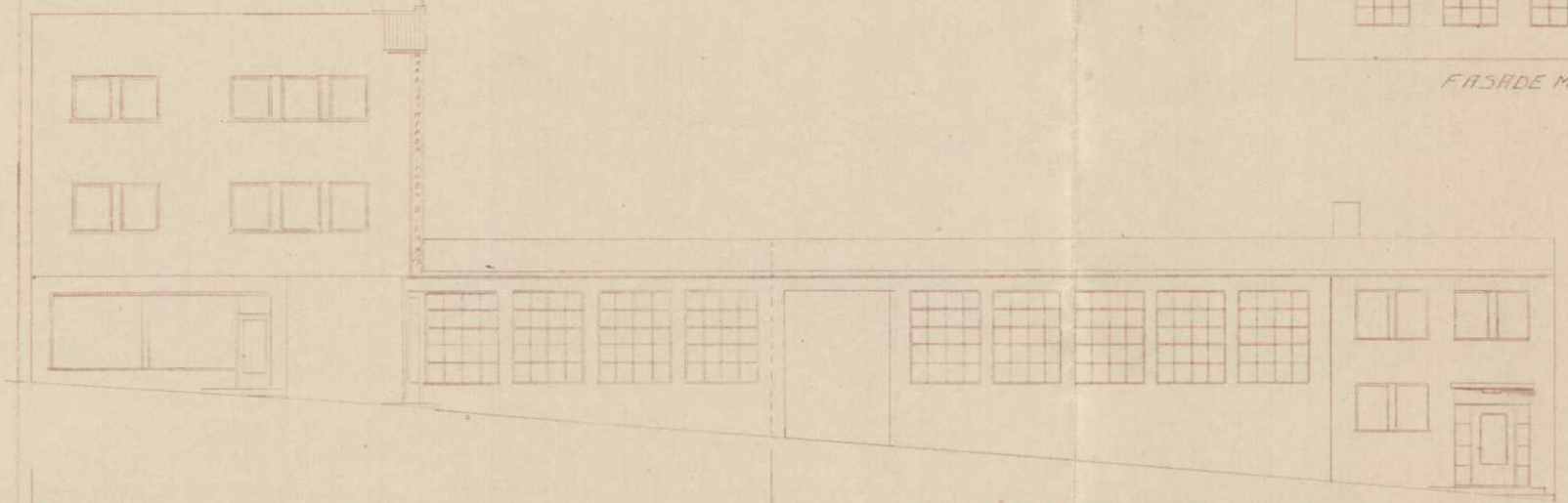
TVERSNITT



LENGDESNITT



FASADE MOT NORD (BAKGÅRD)



FASADE MOT SYD

Ålesunds bygningsråd
Jnr. 32/50 fremlagt i møte

SOLHEIM OG PEDERSEN IVAR ÅSENS GATE 22 PLAN SNITT OG FASADER AV VERKSTED	M: 1/100	ÅLESUND 20-9-49 E.Å Kor. 16-1-50
SAM. LORGEN INGENIØR		141/02

FASADE MOT SYD

IVAR ÅSENS GATE 22

24

IVAR-ÅSENS-GATE 22.

PLAN I ETASJE

2160

16.0m

VERKSTED 255 m² 45 "

LYSFLATE

530 540 530

380 100 235 310

AKVISITA

Gang

SLUSE

TILFLUKTSROM 10 personer 14.5 m²

GANG

775 280 500

VERKSTED

2. ETASJE

KONTOR

GARDEROBE (10 MANN)

FASADE MOT NORD

LENGDESNITT

TVERSNITT

2.5m 8.5m

SOLHEIM OG PEDERSEN

IVAR ÅSENS GATE 22

PLAN SNITT OG FASADER

AV VERKSTED

M. 1/100

ÅLESUND 20-9-49

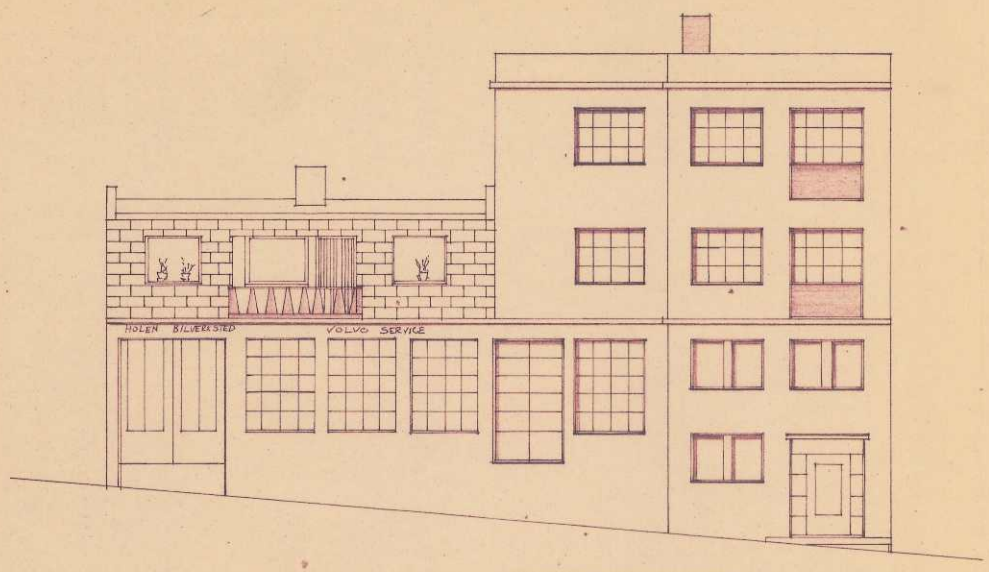
Kor. 16-1-50 og 14-6-52

E.Å.

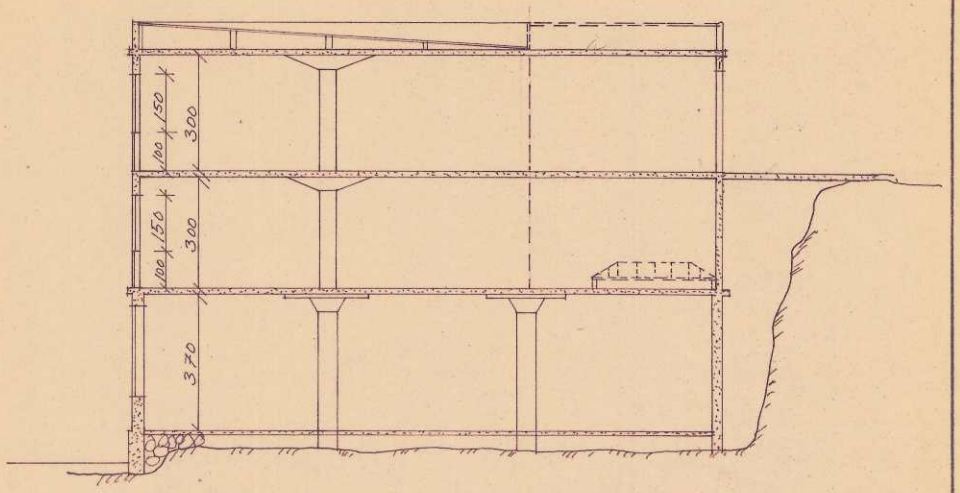
SAM. LORGEN

141/02

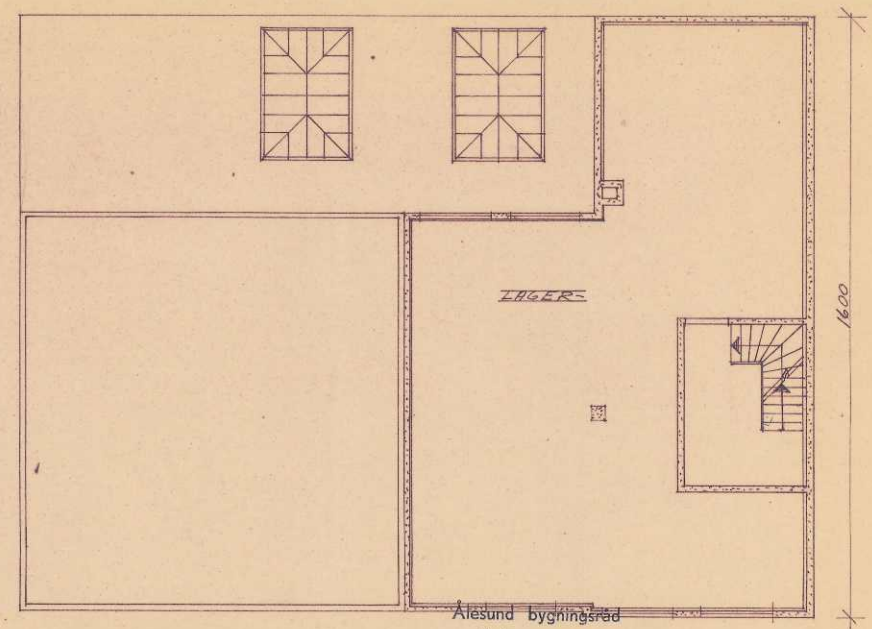
5



FASADE MOT SYD



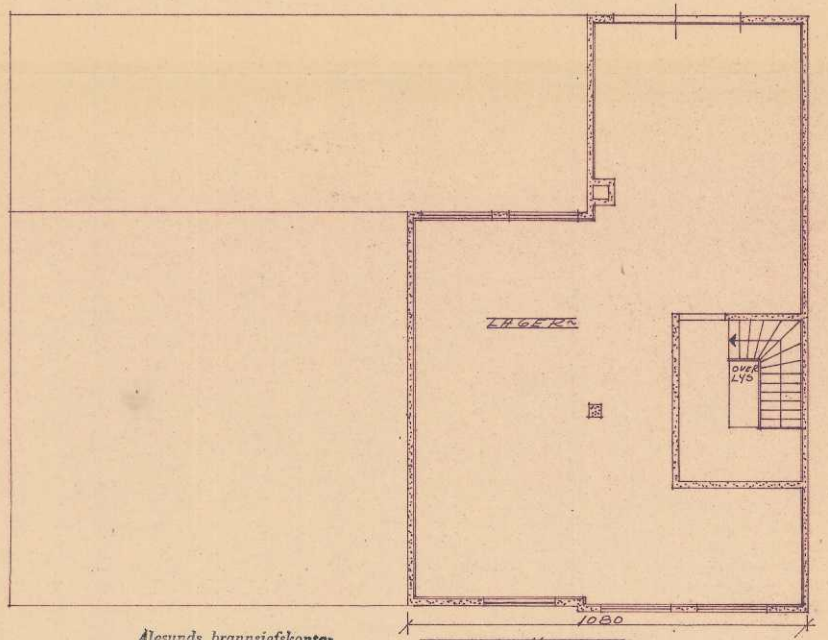
SNITT



Ålesund bygningsråd
Jnr. 174/67

PLAN AV 3. ETASJE

MOTTATT:
12 MAI 1967
T. D. - J.nr. 164/2



Ålesunds brannvesenkontor
Jnr. 76/67 - 9/6-67.

Ålesund bygningsråd
Jnr. 117/67

Ålesund bygningsråd
Jnr. 96/67

20

PLAN AV 4. ETASJE

IVAR ÅSENGATA 22
WILLY SIMONSEN
FORSLAG TIL PÅBYGG

Målestokk 1:100
Tegn. 28. apr. 67
Trad
Kfr.

Erstatning for:

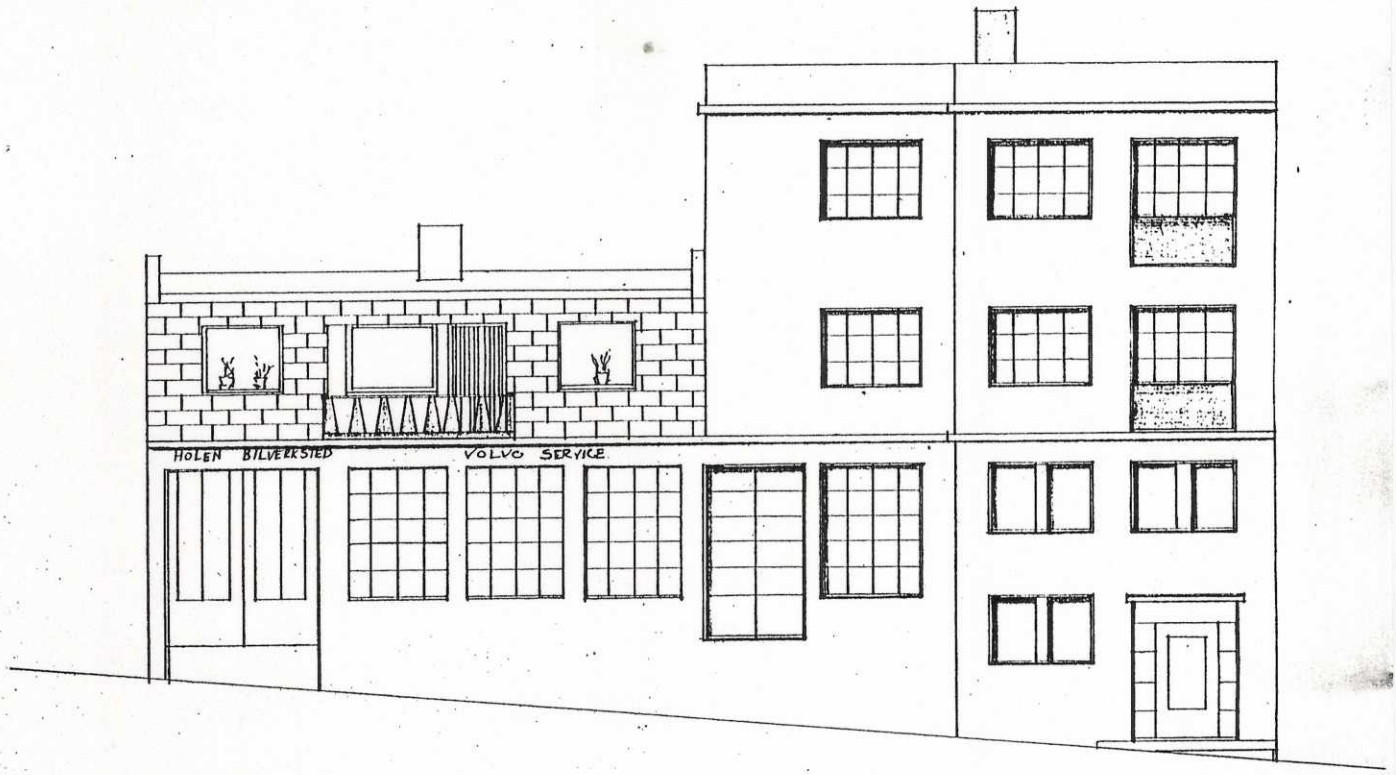
SAM. LORGEN
SIVILINGENIØR
M.N.I.F. M.R.I.F. TLF. 2497
ÅLESUND

141/06

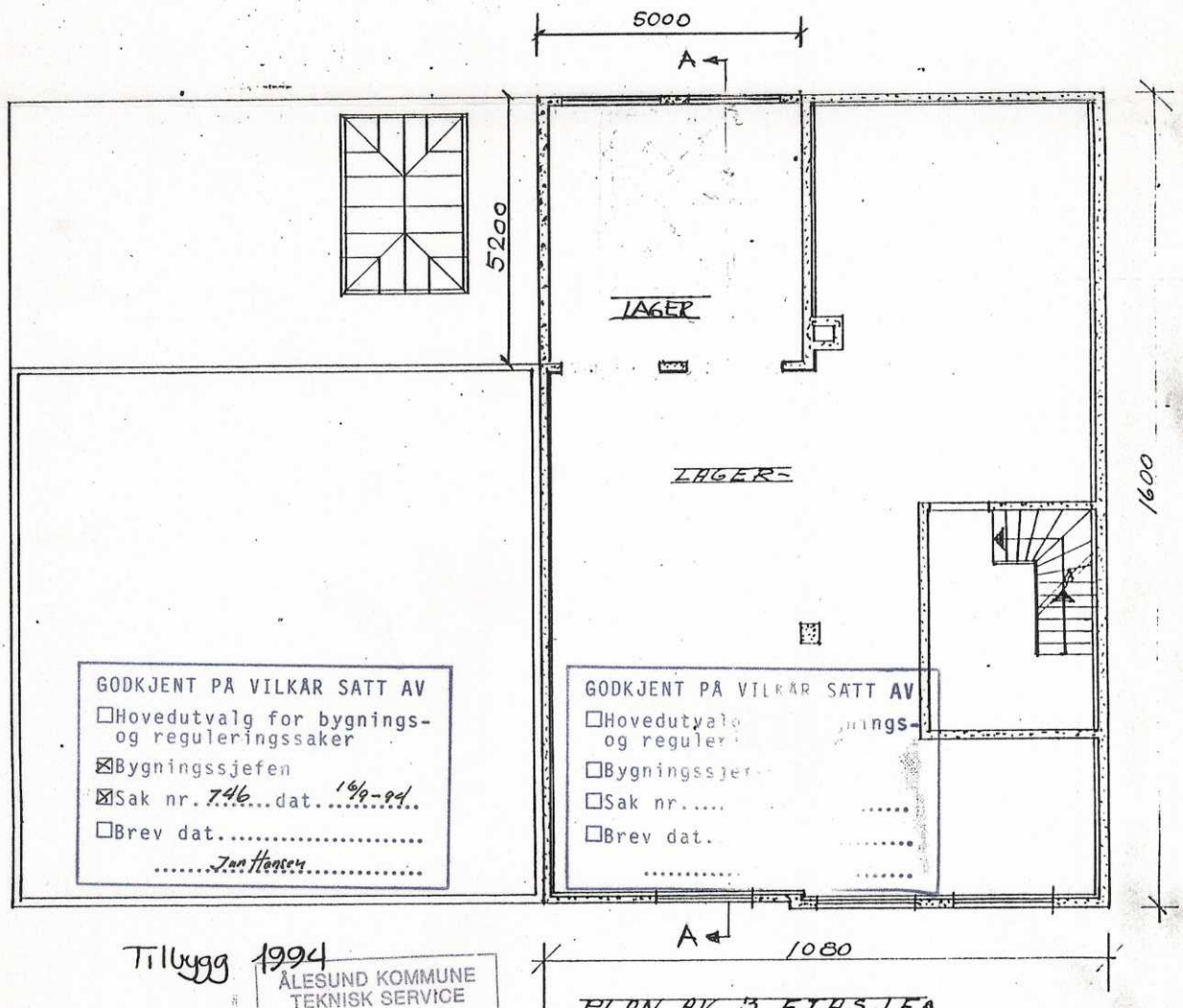
Erstattet av:

Thoroff Gregersen A.S. 1000. M.S. 3-66.

v/ Aadlois Bakhonéd



FASADE MOT SYD



GODKJENT PÅ VILKÅR SATT AV
☐Hovedutvalg for bygnings- og reguleringssaker
☒Bygningssjefen
☒Sak nr. 746 dat. 16/9-94
☐Brev dat.
Jan Hansen

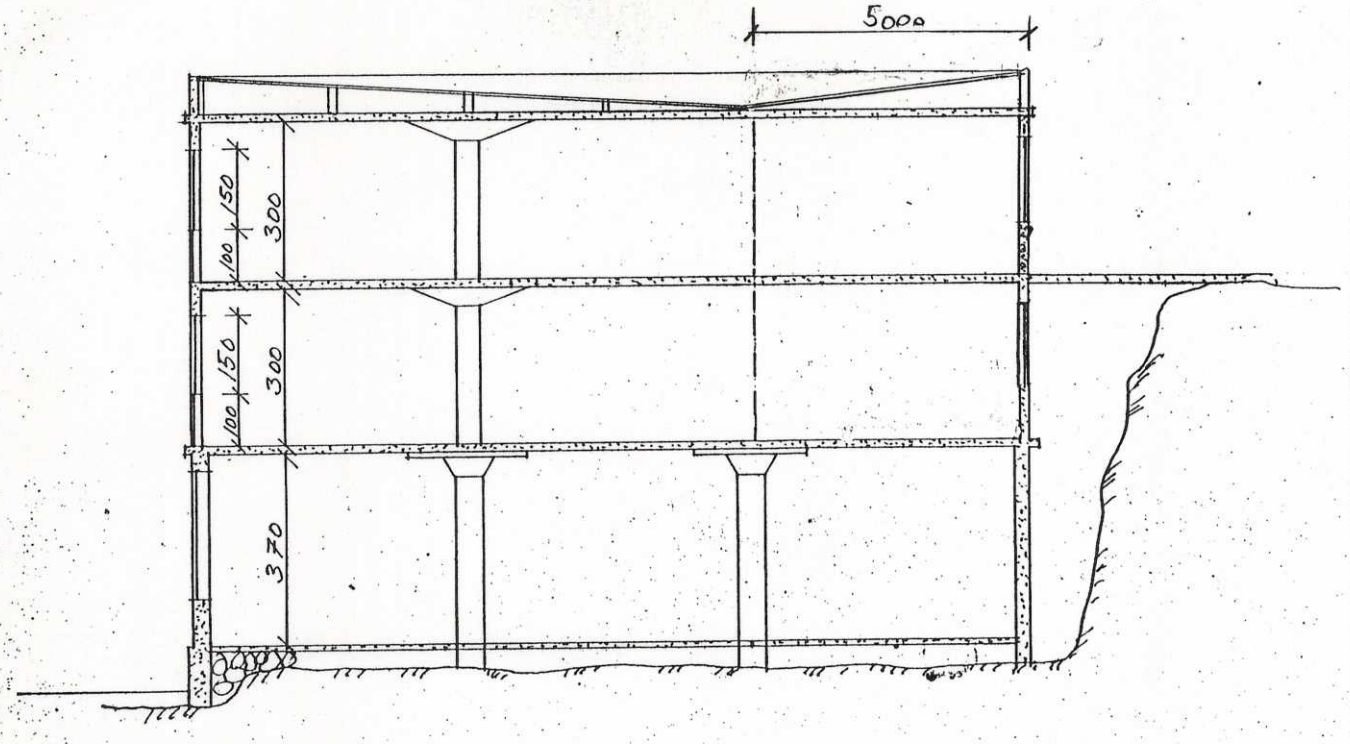
GODKJENT PÅ VILKÅR SATT AV
☐Hovedutvalg for bygnings- og reguleringssaker
☐Bygningssjefen
☐Sak nr.
☐Brev dat.

Tilbygg 1994

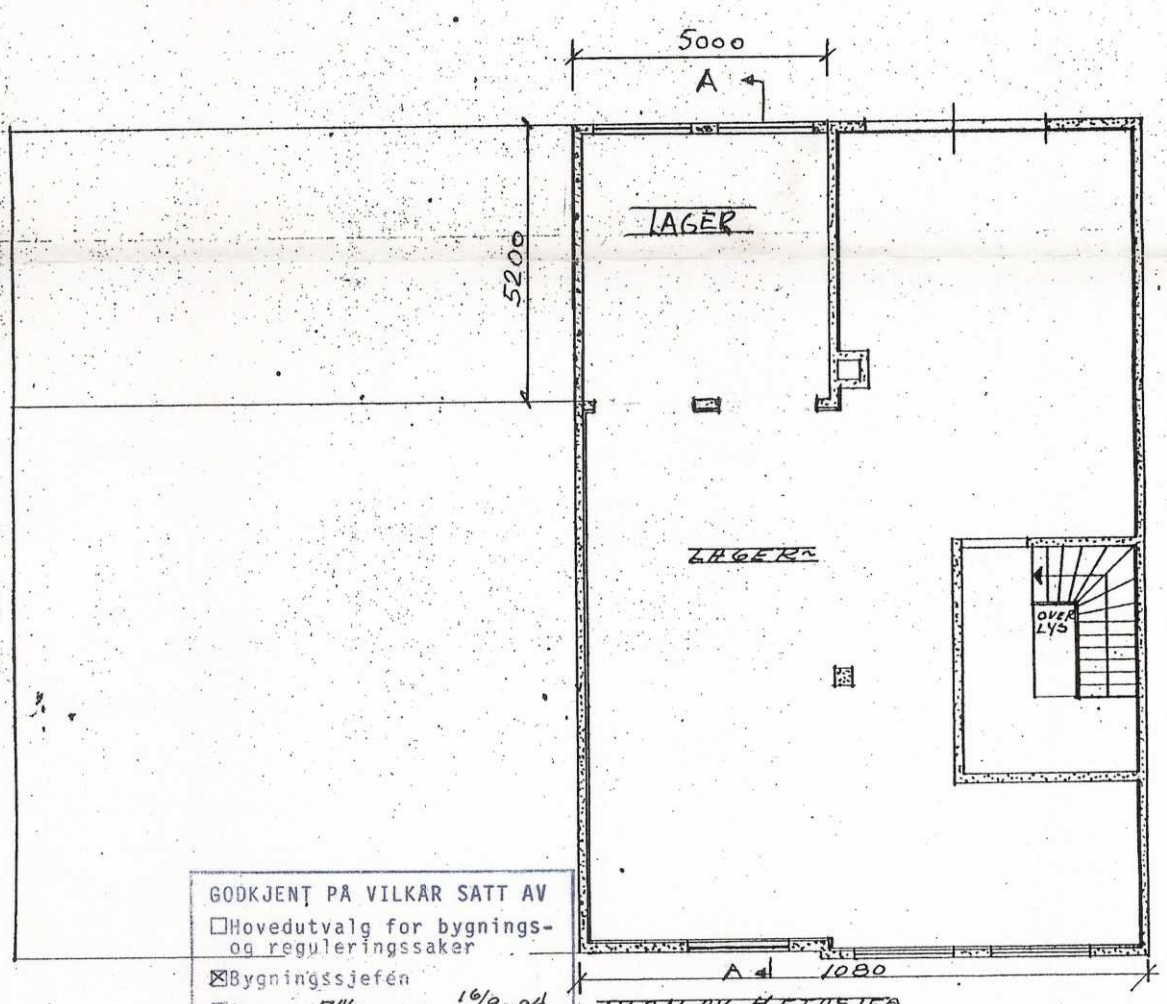
PLAN AV 3. ETASJE

ÅLESUND KOMMUNE
TEKNISK SERVICE
15 AUG. 1994
JNR.: 94/3971
MAPPE NR.:
ARK.NR.: 200/179.42

Thorolf Gregersen A.S. 1000. M.S. 3-66.



SNITT A



PLAN AV 4. ETASJE

Tilbygg 1994

GODKJENT PÅ VILKÅR SATT AV
☐ Hovedutvalg for bygnings- og reguleringssaker
☒ Bygningssjefen
☐ Sak nr. 746 dat. 16/9-94
☐ Brev dat.
Tom Hansen

ÅLESUND KOMMUNE
TEKNISK SERVICE
15 AUG. 1994
JNR.: 94/3971
MAPPE NR.:
ARK.NR.: 200/179&42

IVAR ÅSENGATA 22
WILLY SIMONSEN
FORSLAG TIL PÅBYGG

Målestokk 1:100
Tegn. J.P. apr.-67
Trad
Kfr.
Erstatning for:

SAM. LORGEN
SIVILINGENIØR
M.N.I.F. M.R.I.F. TLF. 2497
ÅLESUND

141/06
Erstattet av:

v/ Aarflots Bokhandel

ÅLESUND KOMMUNE
SEKTOR FOR TEKNISK SERVICE

ARKIV

EMIL LANGVA A/S
IVAR AASENS GATE 22

6005 ÅLESUND

Deres ref.	Vår ref.	Dato
Erik Austnes	JH/95/414/200/0179	26.01.1995

F E R D I G A T T E S T
ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS § 99 NR.1

GNR. 200 BNR. 179 - ADRESSE: IVAR AASENS GATE 22
EIER: EMIL LANGVA A/S
SØKNAD OM OPPFØRING AV TILBYGG

Beliggenhet:	Bydel nr.02 Grunnkr. nr.0202
Søknad av:	14.07.94
Arbeidets/byggets art:	Nybygg/tilbygg
Byggherre:	Emil Langva A/S
Anmelder:	M. Kristiseter A/S
Godkjenning	16.09.94 (del.sak nr.746/94)
Ansvarshavende:	Erik Austnes
Byggetillatelse:	16.09.94 (del.sak nr.746/94)

Vi har besiktiget arbeidet i samsvar med plan- og bygningslov § 99. Det er ikke funnet noe som strider mot vilkårene i byggetillatelsen eller gjeldene bestemmelser i plan- og bygningslovgivningen.

Bygningen eller deler av den må ikke tas i bruk til annet for enn det byggetillatelsen forutsetter. Bruksendring krever særskilt tillatelse. Kfr. plan- og bygningslovens § 93.

Med hilsen
Plan- og bygningsavdelingen

Lars Vartdal
avd.sjef
e.f.

Jan Hansen
avd.ing.

Gjenpart til: Berørte parter

ÅLESUND KOMMUNE
SEKTOR FOR TEKNISK SERVICE

ARKIV

EMIL LANGVA A/S
IVAR AASENSGATE 22

6005 ÅLESUND

Deres ref.	Vår ref.	Dato
ERIK AUSTNES	JH/94/5238/200/0179	19.10.1994

B Y G G E T I L L A T E L S E
ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS § 93

GNR. 200 BNR. 179 - ADRESSE: IVAR AASENSGATE 22
EIER: EMIL LANGVA A/S
SØKNAD OM OPPFØRING AV TILBYGG

Beliggenhet:	Bydel nr.02 Grunnkrets nr.0202
Søknad av:	14.07.94
Arbeidets/byggets art:	Nybygg/tilbygg
Byggherre:	Emil Langva A/S
Anmelder:	M. Kristiseter A/S
Godkjenning:	16.09.94 (del.sak nr.746/94)
Ansvarshavende:	Erik Austnes

Byggetillatelsen taper sin gyldighet hvis arbeidet ikke er satt i gang innen 3 år. Det samme gjelder hvis arbeidet innstilles i lengre tid enn 2 år, jfr. plan- og bygningslovens § 96.

BYGNINGEN ELLER DEL AV DEN MÅ IKKE TAES I BRUK FØR FERDIGATTEST ELLER MIDLERTIDIG BRUKSTILLATELSE FORELIGGER.

Skifte av eier eller byggherre før arbeidet er fullført skal straks meldes til bygningsrådet, jfr. plan- og bygningslovens § 97.

Ved utsett skal oppmålingsavdelingen kontaktes.

Med hilsen
plan- og bygningsavdelingen

Lars Vartdal
avd.sjef

Jan Hansen
avd.ing.

Gjenpart til: Berørte parter.

ÅLESUND KOMMUNE
SEKTOR FOR TEKNISK SERVICE

ARKIV

M. KRISTISETER AS
EMBLEMSVÅGEN

6013 ÅLESUND

Del.sak nr. 746/94

Deres ref.	Vår ref.	Dato
ERIK AUSTNES	JH/94/3971/200/0179	16.09.1994

GNR. 200 BNR. 179 - SØKNAD OM BYGGETILLATELSE FOR TILBYGG EIER: EMIL LANGVA A/S - ADRESSE: IVAR AASENSGATE 22

Viser til Deres søknad datert 14.07.94 mottatt her den 15.08.94 vedr. ovennevnte.

Saksopplysninger:

Beliggenhet:	Bydel nr.02 Grunnkr. nr.0202
Søknad av:	14.07.94
Arbeidets/byggets art:	Nybygg/tilbygg lager
Byggherre:	Emil Langva A/S
Anmelder:	M. Kristiseter A/S

For området gjelder arealplan for Hessøy, Aspøy, Nørvøy med bestemmelser godkjent av bystyret den 03.02.94.

V e d t a k :

Forutsatt at nedenforstående vilkår nr. 1 og 2 kan oppfylles godkjennes søknaden om byggetillatelse datert 14.07.94. idet det gis dispensasjon fra avstandsbestemmelsene i plan- og bygningslovens § 70.

1) Ansvarshavende må være godkjent kfr. plan- og bygningslovens § 98.

2) Statiske beregninger og tegninger må innsendes og være behandlet av plan- og bygningsavdelingen, kfr. byggeforskriftenes kap. 14.

Vi gjør oppmerksom på at i tillegg til ovenforstående vilkår må det også foreligge:

A) Arbeidstilsynets godkjennelse av planene, kfr. plan- og bygningslovens § 95.

Del.sak nr. 746/94

B) Kvittering for betalt behandlingsgebyr for saker behandlet av kommunens bygningsmyndigheter (plan- og bygningslovens § 109).

C) Kvittering for betalt tilknytningsavgift i samsvar med reg.nr. 6:312 pkt. nr. 7 i forskriftene for vann- og kloakkavgift for Ålesund kommune.

Videre gjøres merksam på at arbeidet er registreringspliktig til GAB-registeret og at den økte golvflaten medfører økning i de årlige vann- og kloakkavgifter.

Når ovenstående vilkår nr. 1 og 2 og pkt. A-C er oppfylt/ foreligger, vil vi, etter anmodning fra søker utstede særskilt byggetillatelse.

Ovenforstående vilkår og punkter må være oppfylt før særskilt byggetillatelse kan utstedes.

FØR ARBEIDET SETTES IGANG MÅ SÆRSKILT BYGGETILLATELSE FORELIGGE.

Videre må bygningsmyndighetene ha kontrollert de stedlige forhold. Bygningens beliggenhet og høyde skal også påvises.

Dette vedtak forutsetter at situasjonsplanen vedlagt søknaden er riktig.

Gjeldende lover, forskrifter, vedtekter og reguleringsbestemmelser skal følges såfremt ikke særskilt dispensasjon er gitt.

Saken oversendes: Sektor for teknisk drift- og anlegg, kfr. pkt. C.

Dette vedtaket er fattet av sektorsjefen i h.h.t. gitt delegasjon. Vedtaket kan påklages i samsvar med eget vedlegg.

Med hilsen

Kjell Fjærtoft
sektorsjef

Lars Vartdal
avd.sjef

Vedlegg: Orientering om klageadgang.

Saksbehandler: Jan Hansen.

Idet forøvrig henvises til bygningsloven bemerkes:

Ingen gravnings- eller bygningsarbeider forøvrig må påbegynnes før bygningsrådets tillatelse er innhentet (§ 131.1). Dette gjelder også reparasjoner. Er sådan tillatelse innhentet skal bygningsrådet skriftlig varsles (§ 136) minst 2 dage før, når:

1) Gravningsarbeider påbegynnes.
2) Fundamenter skal anlegges.
3) Isolasjonsskiktet skal legges, efterat murflaten er avglattet.
4) Hvert enkelt bjelkelag er lagt, og arbeidet skal fortsettes. Ved murhus må bjelkehodene ligge synlige for inspeksjon.
5) Drænsledningen er lagt utenom huset — før nogen del av grøften er gjenkastet.
6) Puss og innredningsarbeider påbegynnes i murhus (§ 136).
7) Gulvbord skal legges over stubbloftsfyll.
8) Dyttning av døre og vinduer er foretatt, før innkledning.
9) Piper og ildsteder er ferdige.

NB. Alle rørleggerarbeider anmeldes og besiktiges særskilt efter regler utferdiget av stadsingeniøren.

Ethvert skur — selv om det er uten vegge — er undergitt anmeldelsesplikt (§§ 119, 120, 131). Likeså forstøtningsmur og innhegning mot gate.

Der skal opgis en person som alltid har å være tilstede på bygget når byggherre eller ansvarshavende er fraværende, og som kan motta bygningsrådets eller inspektørens meddelelser (§ 138.)

Ingen bygning eller del derav må tas i bruk før man har fått ferdigattest (§ 142.1). Før sådan meddeles skal den bebyggede flate være inntegnet på målebrevet, likesom samtykke må foreligge fra helserådets ordfører samt fra feiermester om at alle piper og ildsteder er lovlig utført. Er der — under arbeidets gang — på lovlig vis foretatt forandringer fra den oprinnelige anmeldelse skal der innleveres fullstændige tegninger over bygningen i dens endelige, godkjente skikkelse før ferdigattest meddeles (§ 143.). Tegningene skal være tydelig, ordentlig og fagmessig utført med tusch på holdbart papir eller lerret (eller godkjente kopier), undertegnet og datert.

Den som påbegynner eller lar påbegynne et arbeide uten erholdt tillatelse straffes med bøter (§ 152). Samme straff rammer den som tar i bruk eller lar ta i bruk bygning eller del av bygning, ildsted eller annen innretning uten ferdigattest, eller som benytter eller lar benytte bygning på annen måte enn tillatt.

Påbegynnes et arbeide uten tillatelse eller på annen måte enn tillatt kan det stanses av bygningschefen — i fornødent fall ved politiets hjelp (§ 153). Et ulovlig arbeide skal fjernes eller det ulovlige rettes innen en av politiet nærmere fastsatt frist, med derefter løpende dagmulkt.

Nærværende bygningsanmeldelse fremlagt i lovlig møte i **ÅLESUNDS BYGNINGSRÅD**

6/2/50 hvor da besluttedes:

Anmeldelsen godkjennes.

7/2/50.

Aalesunds bygningsråd

bygningssjef

Arbeidet må ikke påbegyndes før ansvarshavende er godkjendt av bygningsrådet.

Det forutsettes forøvrig at lov og forskrifter i enhver henseende må overholdes.

Anmeldelsesskjema som foreskrevet av ÅLESUNDS BYGNINGSRÅD må utferdiges for ethvert byggeforetagende.

Form. nr. 50. — Aarflots Bokhandel A/S, Aalesund.

J.nr. 32/50

Bygningsanmeldelsen innsendes in duplo, med 2 sett tegninger. I tilfelle anmeldelsen ledsages av dispensasjonsandragende (§ 7 og 8) skal dette innsendes i 3 eksemplarer med 3 sett tegninger, men selve bygningsanmeldelsen fremdeles kun in duplo. Målebrev på tomten må vedlegges (§ 57.)

BYGNINGSANMELDELSE

til Ålesunds bygningsråd.

I henhold til bygningslovens § 131 anmeldes herved, at der på

matr. nr. 22 Ivar Åsens ----- gate

~~gnr.~~ ~~br.nr.~~ SOLHEIM OG PEDERSEN

skal utføres byggearbeider overensstemmende med vedlagte 2 blade tegninger, visende:
Grunnplan,fasader,snitt og situasjonsplan.

Byggearbeidets art og bygningens anvendelse. (§ 132.1b).
(Nybygning, ombygning, reparasjoner, tilbygning).
Nytt mekanisk verksted

Videre oplyses: (§ 132.1a).
Tomtens størrelse ..... 630 kvm.
Eldre bebyggelses areal ..... »
Nye bygningers areal ..... 345,6 » 6 ↓

Byggegrunnens beskaffenhet, den beregnede belastning og fundamentering. (§§ 60.1, 132.1c) dep. forskrifter kap. XXII.)
Byggegrunnen er fjell.

Drenering, hovedkloakk og vanntilførsel (§§ 60.2 60,3, 61, 81, 111, 132.1d).
Kloakken føres til kloakk i Ivar Åsens gate.Vann fra byens ledningsnett.

Fasadenes forhold til nabobygninger. (§ 132.1e).
Vest-og østfasadene ligger til nabogrense.Sørfasaden til Ivar Åsens gate 2,5 m.tilbaketrukket.

Særlige konstruksjoner. (§ 132.2).

Naboforhold. (§ 132,3. Attest om varsel til nabo vedlegges.)

Bygning bestemt til industriell virksomhet, fabrikk eller håndverk. (§ 132.5.)
Fabrikk for framstilling av presser.Mek.verksted.

Ildsfarlige eller sundhetsfarlige anlegg. (Dep. forskrifter kap. XIV, XV, XVII.)
Smiesse

Bygningens høide. (§ 71, 114,3 og 117.)
Midlere høyde mot I.Å.gt.5,0 m.Det er senere meningen å bygge på 2 etg.

Fremspring eller tilbaketrekning av fasaden. (§ 66.2.)

Sokkelfremspring. (§ 66,3.)

Balkonger, baldakiner og hengende karnapper. (§ 67.1.)

Utvendige trapper, kjellernedganger, lys- og luftgraver. (§§ 68 og 105.)

Huset blir stående helt fritt over terenget

Arker og andre opbygg over hovedgesims. (§ 73.)

Bygningens forhold til oparbeidet gate eller godkjent adkomst. (§ 48 og 62.)

Huset ligger til I.Å.gate.

Naboavstand, brandgavler. (§§ 75, 76, 83, 84, 115, 127.)

Branngavl mot vest og øst.

Byggematerialer (mur, tre etc. Grunnmur (§ 79), yttervegge (§§ 83, 84, 104), gulve (§ 88) og bjelkebærende mellemvegge (§§ 82, 85.) Se desuten dept. forskrifter kap. II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX og X. Grunnmur 40 cm.betong m/sparestein.Yttervegger 35 cm. betong m/sparestein (ålesundsmur).Bjelkebærende mellomvegger av 25 cm. betong.Golv og tak av armert betong.

Isolasjon. (§ 81.) 5 cm.treullplater i taket.

Takvinkl. (§ 72.) horisontalt. Taktekning. (§ 87, dep. forskr. kap. XI.)

Takluker (antal og størrelse), takstiger og snefangere. (§ 97.)

Heis. (§ 94.) Lysgård. (§ 78.) Lyssjakt. (§ 96.)

Hovedinngangsdør, innkjørsel. (§ 95.) Trappehus. (§ 90.)

1,2 m. 3,0 m. 1 stk.

Trappeantall, trappebredde (åpning måles mellem håndlister, §§ 89, 91, 92) høide og dybde av trin, hovedtrapp og bitrapp.

1 trapp bredde 1,1 m.Vanlig stigning.

Antall og størrelse av piper (§§ 99, 100, 101, 102, 103) med tilhørende ildsteder, trukne rør, ventilasjoner. Dept. forskr. kap. XII, XIII, XIV.) Centralopvarmning.

1 pipe for smiesse.Elektrisk oppvarming.

Etasjehøider, rummenes gulvflate og lysareal. (§§ 104, 105, 106, 107, 114,2 og 117.)

Kjellerhøide	2,5	m. eksclus. bjelkelag.			
1ste etg.	» 2,5	»	»	»	Verksted 3,7 m.
2nen	» »	»	»	»	Lysflate 1/6 av golvfl.
3dje	» »	»	»	»	
4de	» »	»	»	»	
Loft	» »	»	»	»	

Rum for vask og tørring av klær. Rum for klær, matvarer og brensel. (108.)

Disse rom ligger i 1.etasje.

Klosetter. (Vannklosett, bøtteklosett, antall § 109.)

3 stk klosetter

Innhengning. (§ 148.)

Stall, fjøs, grisehus, uthus eller lignende.

Yderligere oplysninger.

Gjeldende servituter.

Ålesund, den 3.februar 1950

for Solheim og Pedersen

Sm. Haugen
eier.

Sm. Haugen
anmelder.

Tiltredes:

.....
ansvarshavende.

Gebyrberegning (utfylles av bygningsrådet.)

For anmeldelse ..... kr. .....

» dispensasjonsandragende ..... » .....

» Tilsyn ..... » .....

Kr. .....

Det er ikke registrert ildsted på denne adressen

Det kan være flere årsaker til at ildsted ikke er registrert. Enten finnes det faktisk ikke ildsted der, eller så er ildsted montert uten at det er korrekt innmeldt til Ålesund brannvesen.

Eier er pliktig til å melde om installasjon av nytt ildsted eller vesentlige endringer på fyringsanlegget til kommunen (jf. lokal forskrift om gebyr for feiing og tilsyn jf. § 5 første ledd og forskrift om brannforebygging § 6 første ledd). Dersom boligen har ildsted, nylig installert og/eller endret eksisterende ildsted, kan dette meldes til kommunen via lenke nedenfor.

For melding om nytt/endring på fyringsanlegg/ildsted eller melding om frakoblet fyringsanlegg/ildsted: https://aabv.no/din-trygghet/skjema/

Husk at rehabilitering av skorstein også er meldepliktig til kommunens plan- og bygningsavdeling.

Lenker for mer informasjon:

- Forskrift om brannforebygging
  https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2015-12-17-1710
- Lokal forskrift om gebyr for feiing og tilsyn med fyringsanlegg, Ålesund kommune
  https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2019-11-14-2193
- Lokal forskrift om gebyr for feiing og tilsyn med fyringsanlegg, Sula kommune
  https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2021-11-18-3270
- Rehabilitering av skorstein
  https://www.feiermester.org/privat/skorstein/

Dersom det er spørsmål til dette, kontakt brannvesenet (se kontaktinformasjon nederst).

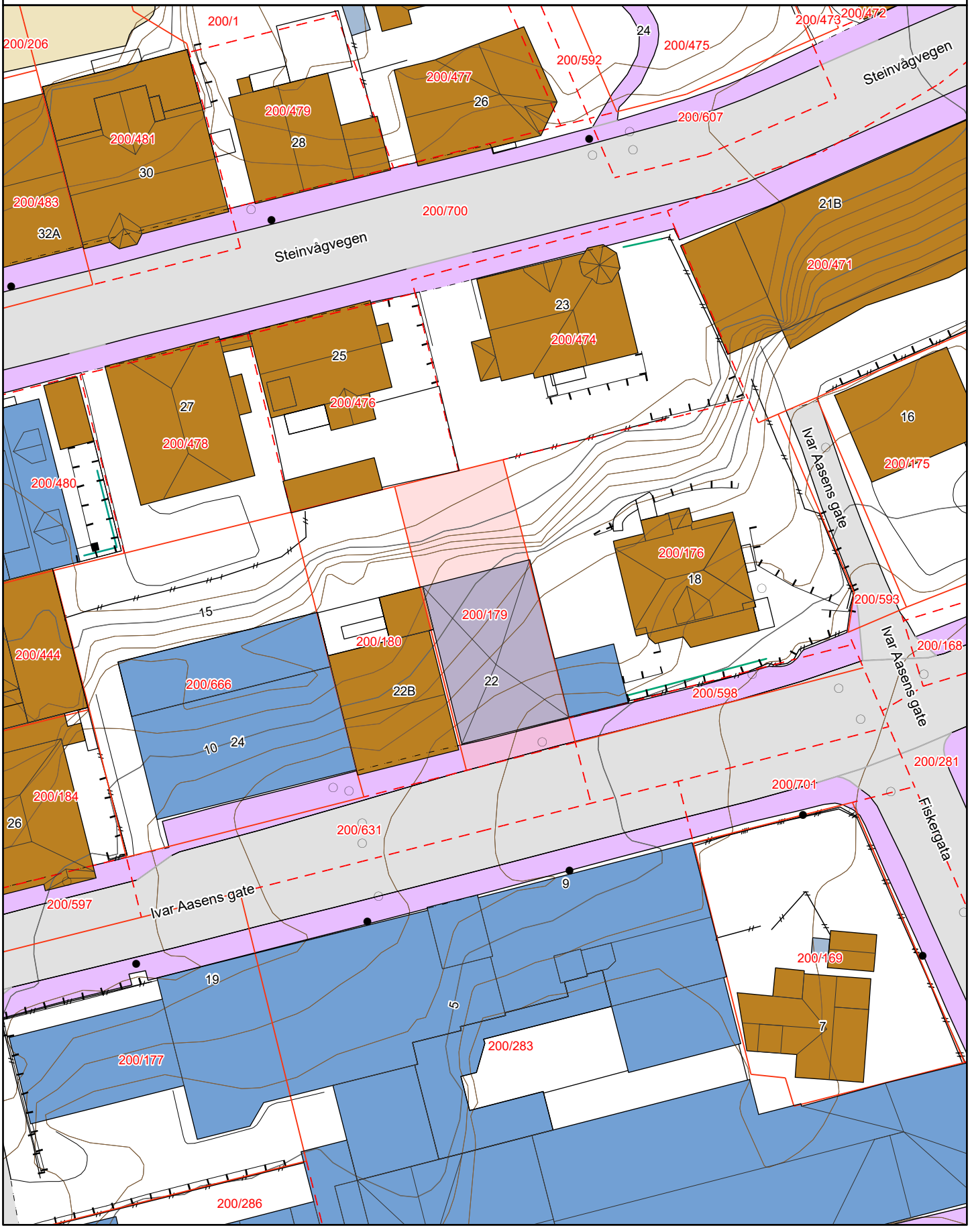
Ålesund brannvesen KF
Sjømannsvegen 1B, 6008 Ålesund
Tlf: 70 16 32 00
E-post: brannvesenet@aabv.no

Følg oss for nyttig informasjon
Hjemmeside: aabv.no
Facebook: facebook.com/alesundbrannvesen
Instagram: instagram.com/alesundbrannvesen

Oversiktskart

Adresse: **Ivar Aasens gate 22, 6005 Ålesund**
Gnr/Bnr: **1508/200/179/0/0**

Målestokk: 1:500
Beregnet areal: 318 m2
Referansesystem: EUREF89 UTM sone 32, 2d
Leveransedato: 14.01.2026



Matrikkelkart

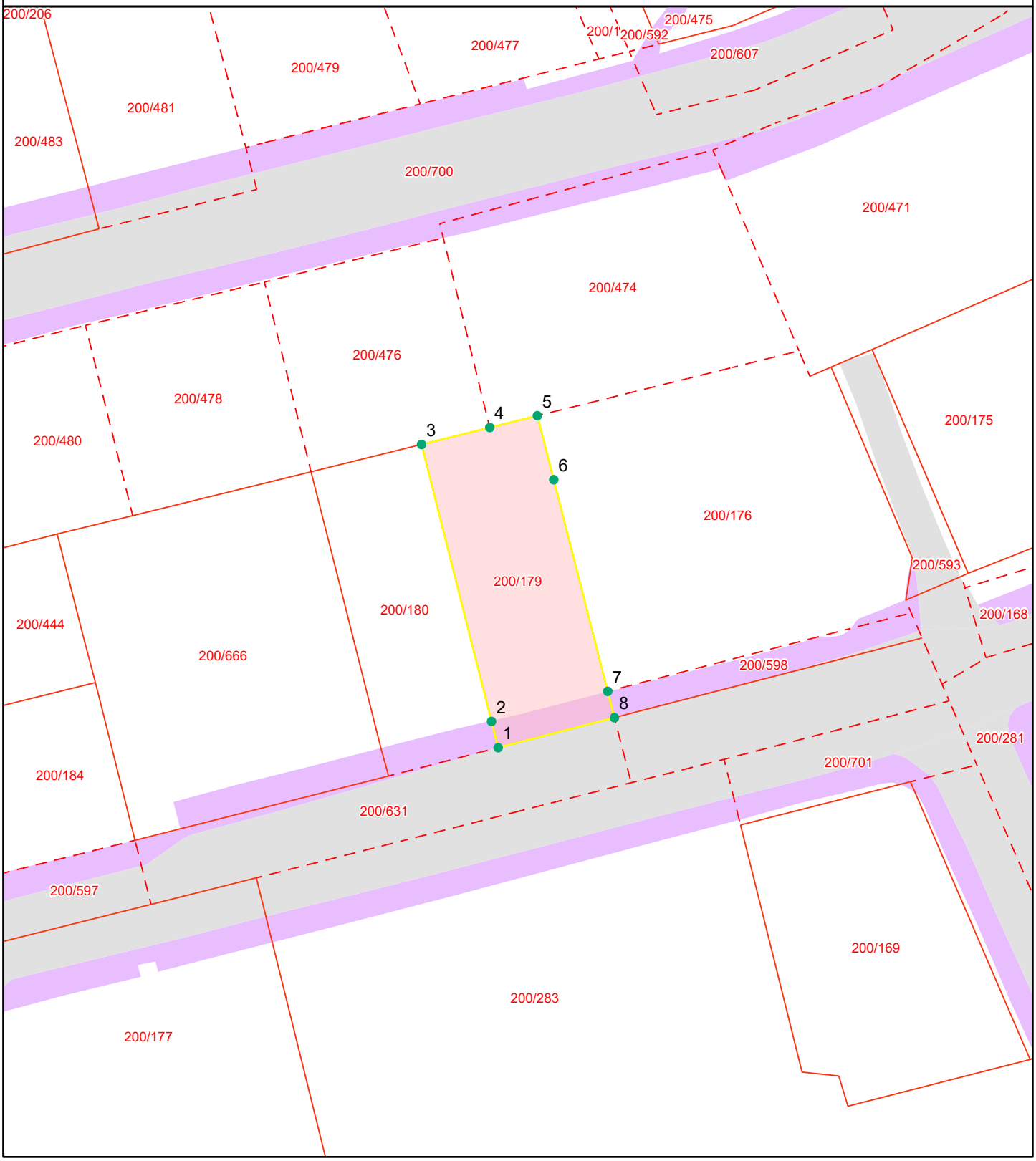
Adresse: **Ivar Aasens gate 22, 6005 Ålesund**
Gnr/bnr: **1508/200/179/0/0**

Målestokk: 1:500
Beregnet areal: 318 m2
Koordinatsystem: EUREF89 UTM sone 32, 2d
Leveransedato: 14.01.2026

N

Eiendomsgrenser i kartet har forskjellig nøyaktighet. I noen tilfeller vil det være påkrevd å klarlegge grensene etter matrikkelloven §17. Kommunen anbefaler tiltakshaver å klarlegge alle eiendommer med usikre grenser.

Sikre grenser i kartet: Heltrukne linjer (nøyaktighet 14 cm eller bedre)
Usikre grenser i kartet: Stiplede linjer (nøyaktighet dårligere enn 14 cm)
Usikre grenser bør klarlegges av kommunens Geodatakontor, før tiltak i marginal avstand fra grensa planlegges.



Grensepunktrapport

Beregnet areal: 318 m2

Arealmerknad:

Koordinatsystem: EUREF89 UTM sone 32, 2d

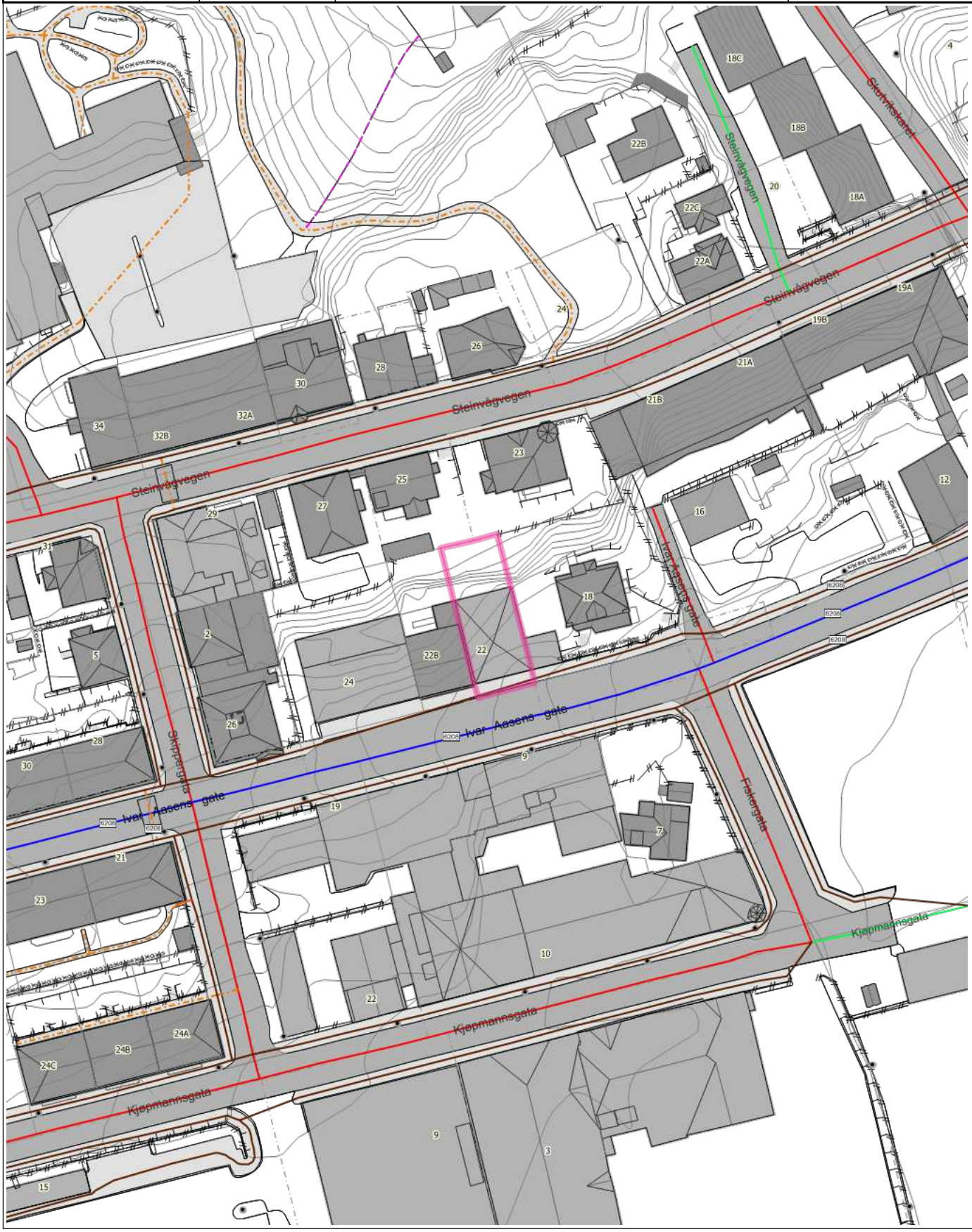
Løpen	Nord	Øst	Grensemerke nedsatt i	Grensepunkttype	Målemetode	Nøyaktighet i cm	Lengde	Radius
1	6929832.87	352210.2	Ikke spesifisert	Umerket	Terrengmålt	14	2.5	0
2	6929835.29	352209.59	Ikke spesifisert	Umerket	Terrengmålt	14	26.39	0
3	6929860.81	352203.13	Ikke spesifisert	Umerket	Terrengmålt	14	6.51	0
4	6929862.37	352209.43	Ikke spesifisert	Umerket	Terrengmålt	14	4.53	0
5	6929863.46	352213.82	Ikke spesifisert	Umerket	Terrengmålt	14	6.1	0
6	6929857.56	352215.33	Ikke spesifisert	Umerket	Terrengmålt	14	20.17	0
7	6929838.06	352220.31	Ikke spesifisert	Umerket	Terrengmålt	14	2.5	0
8	6929835.64	352220.93	Ikke spesifisert	Umerket	GPS Fasemåling RTK	9	11.11	0

Ålesund kommune

VEGADKOMST

Eiendom:	Gnr: 200	Bnr: 179	Fnr: 0	Snr: 0
Adresse:	Ivar Aasens gate 22 6005 ÅLESUND			
Adkomst:	Har adresse knyttet til offentlig veg.			

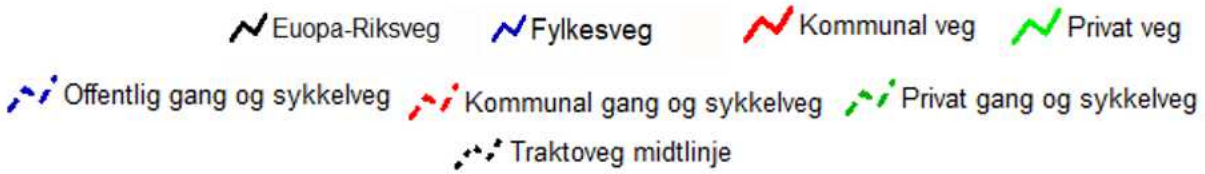
Målestokk
1:1000



Tegnforklaring

- Fylkesvegboks
- Fylkesveg gatenavn.
- Kommunalveg gatenavn.
- Privatveg gatenavn.
- Trapp
- Fortau
- Gangveg
- Kjøreveg
- Kjøreveg
- Kjøreveg
- Byggetiltak Ca. angivelse
- Eiendomsteig
- Sti
- Gatelys (belysningspunkt)
- Mast
- Grenselinje nøyaktig måling
- Grenselinje middels nøyaktig-skissenøyaktighet
- Bygningsdelelinje
- Bygningslinje
- Mønelinje
- Takkant
- Takoverbyggkant
- Taksprang
- Trapp inntill bygg
- Veranda
- Sti
- Sti
- Sti
- Veg på bru
- Hekk
- MurFrittstående
- MurLoddrett
- Gjerde
- Frittstående mur
- Loddrett mur
- Voll
- Annet vegareal avgrensning
- Vegdekkekant
- Vegdekkekant på bru
- VegAnnenAvgrensning
- GangfeltAvgrensning
- AnnetVegarealAvgrensning
- VegAnnenAvgrensning
- Høydekurve 1m Ålesund
- Takoverbygg
- Udefinerte bygg
- Bolig
- Fiskeri og landbruk
- Garasje, carport og uthus
- Næring og carport
- Veg på bru
- Gang- og sykkelveg på bru
- Gang- og sykkelveg
- Veg
- Parkeringsområde
- Trapp
- Skrå forstøtningsmur

Tegnforklaring for karttypen VEGADKOMST



Tegnforklaring Vann og Avløp

Hvis kartet inneholder vann og avløpsdata



Ledningskartverket kan ikke gi noen garanti for riktigheten av punkt og ledningers plassering på kartet, eller egenskaper knyttet til disse som for eksempel dimensjoner og høyder.

Særlig vedrørende stikkledninger kan det være feil og mangler.

Ved prosjektering/opparbeiding av nye ledningsanlegg som skal tilknyttes eksisterende kommunalt ledningsanlegg må prosjektansvarlig/byggherre selv foreta nødvendig kvalitetskontroll i forhold til gitte ledningsdata fra ledningskartverket i kommunen.

Bokstavbruk for Påskrift i kommuneplankart

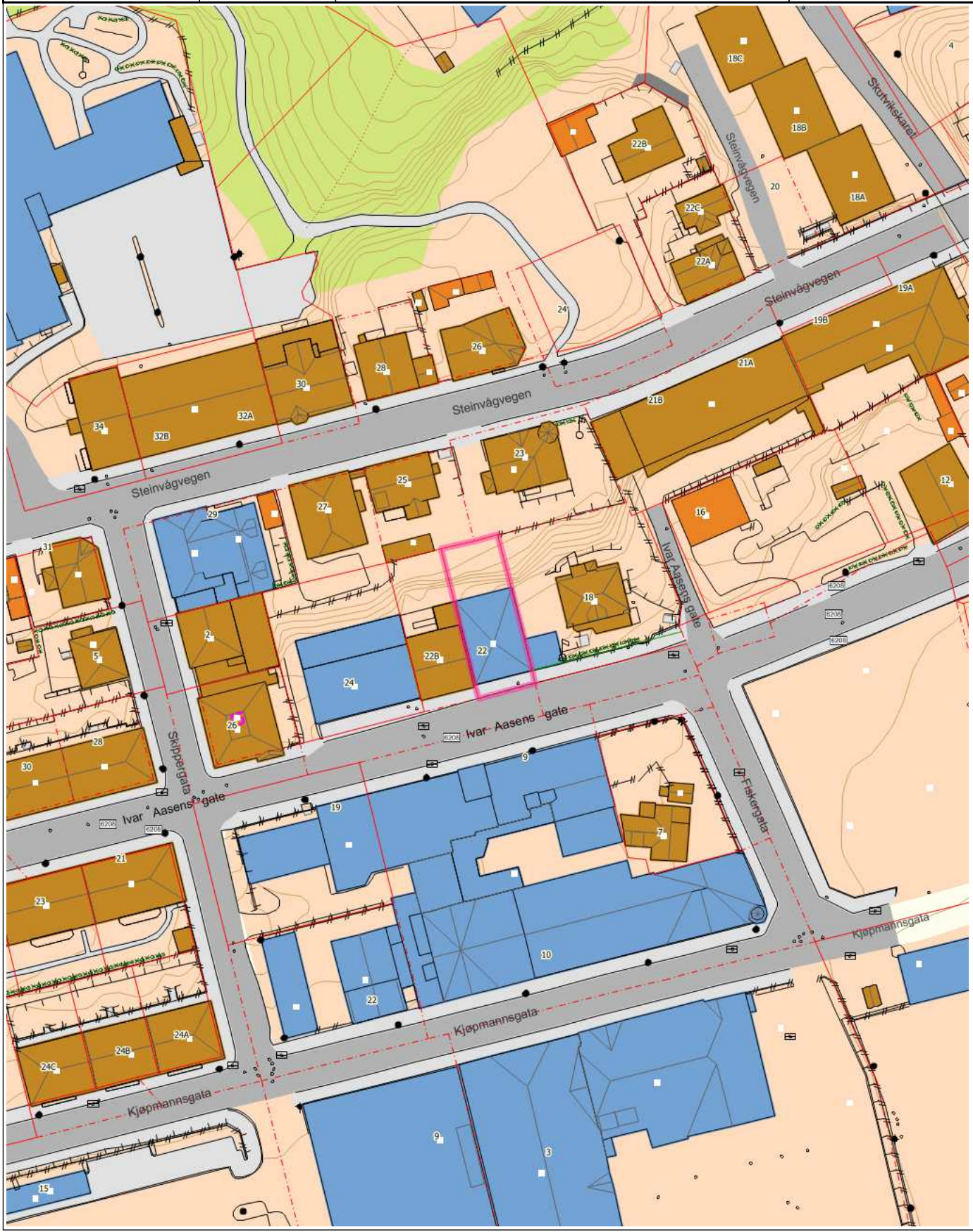
B Barnehage	**N** Næring / Håndverk / Lager
BS Brannstasjon	**PF** Plasskrevende varer
O Deponi	**P** Parkering
G Gravsted	**O** Omsorgssenter
H Sykehus	**S** Skole
K Kontor	**T** Terminal
F Forretning	

Ålesund kommune

Situasjonskart

Eiendom:	Gnr: 200	Bnr: 179	Fnr: 0	Snr: 0
Adresse:	Ivar Aasens gate 22 6005 ÅLESUND			
Annen info:				

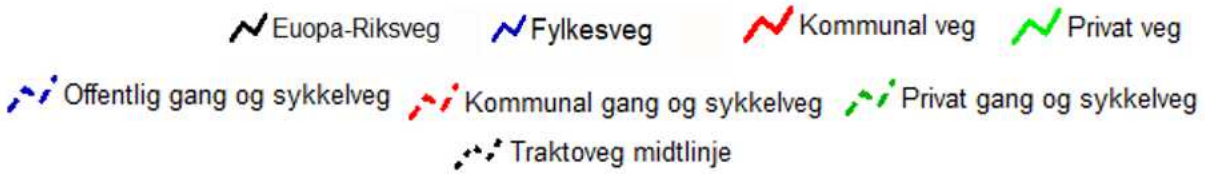
Målestokk
1:1000



Tegnforklaring

Fylkesvegboks	Fylkesveg gatenavn.	Kommunalveg gatenavn.
Privatveg gatenavn.	Bygningspunkt	Byggetiltak Ca. angivelse
Gatelys (belysningspunkt)	Mast	Grenselinje nøyaktig måling
Grenselinje middels nøyaktig-skissenøyaktighet	Uavklart grense	Flaggstang
Voll	Hekk	Frittstående mur
Gjerde	Loddrett mur	Bygningsdelelinje
Bygningslinje	Mønelinje	Takkant
Takoverbyggkant	Taksprang	Trapp inntill bygg
Veranda	Takkant Annen Bygning	Annet vegareal avgrensning
Vegdekkekant	Vegdekkekant på bru	Sti
Takoverbygg	Udefinerte bygg	Bolig
Fiskeri og landbruk	Garasje, carport og uthus	Næring og carport
Sluk	Hydrant	Kumlokk
Gang- og sykkelveg	Gang- og sykkelveg på bru	Veg på bru
Veg	Parkeringsområde	Trapp
Skrå forstøtningsmur	Høydekurve 1m Ålesund	Eiendomsteig
Bebygd område	Skog	Annet

Tegnforklaring for karttypen VEGADKOMST



Tegnforklaring Vann og Avløp

Hvis kartet inneholder vann og avløpsdata



Ledningskartverket kan ikke gi noen garanti for riktigheten av punkt og ledningers plassering på kartet, eller egenskaper knyttet til disse som for eksempel dimensjoner og høyder.

Særlig vedrørende stikkledninger kan det være feil og mangler.

Ved prosjektering/opparbeiding av nye ledningsanlegg som skal tilknyttes eksisterende kommunalt ledningsanlegg må prosjektansvarlig/byggherre selv foreta nødvendig kvalitetskontroll i forhold til gitte ledningsdata fra ledningskartverket i kommunen.

Bokstavbruk for Påskrift i kommuneplankart

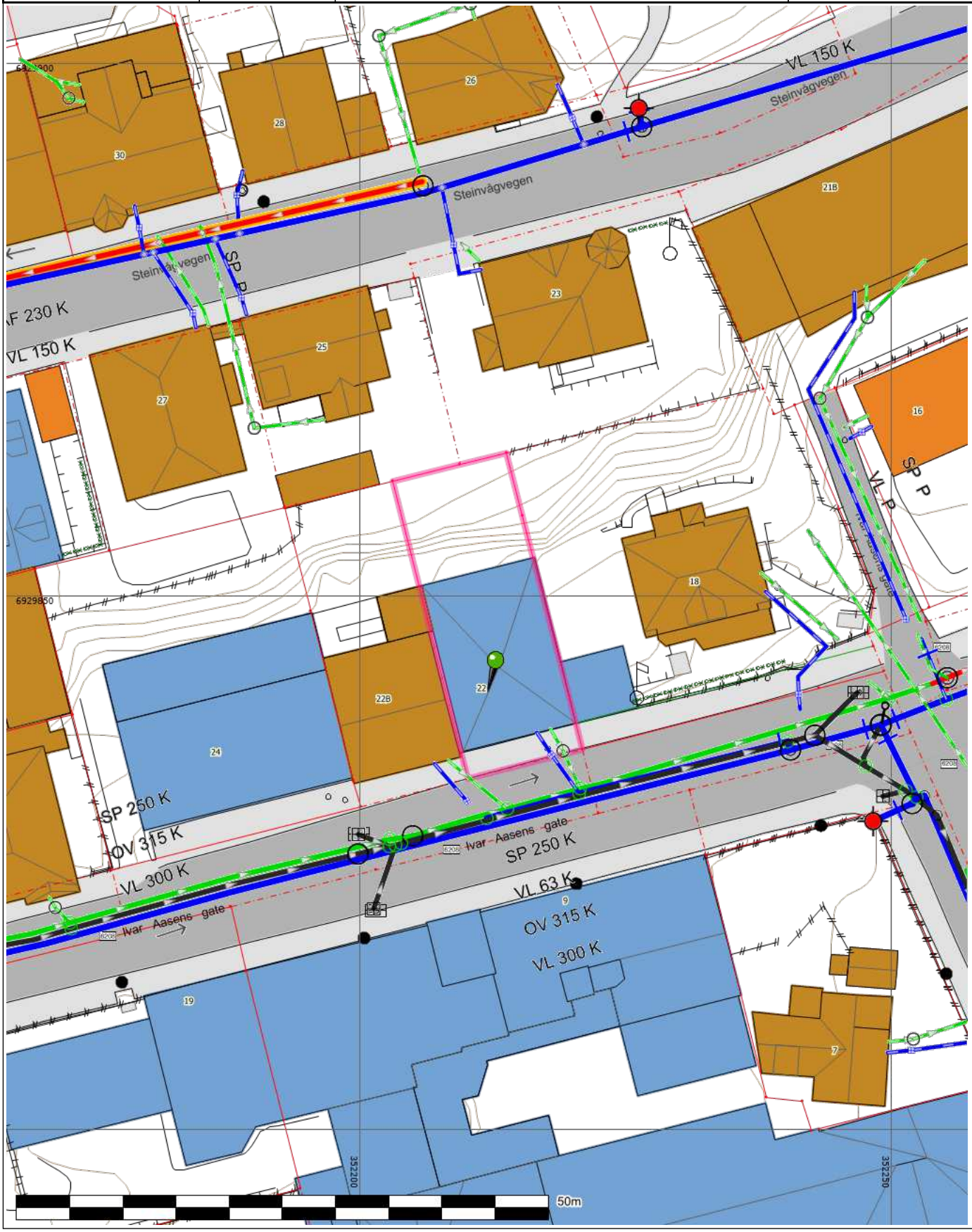
B Barnehage	**N** Næring / Håndverk / Lager
BS Brannstasjon	**PF** Plasskrevende varer
O Deponi	**P** Parkering
G Gravsted	**O** Omsorgssenter
H Sykehus	**S** Skole
K Kontor	**T** Terminal
F Forretning	

Ålesund kommune

Ledningskart

Eiendom:	Gnr: 200	Bnr: 179	Fnr: 0	Snr: 0
Adresse:	Ivar Aasens gate 22 6005 ÅLESUND			
Annen info:				

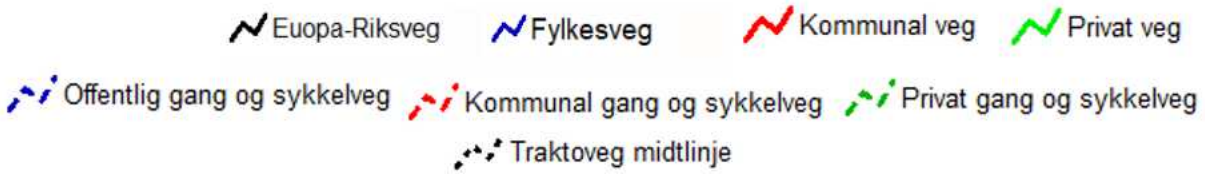
Målestokk
1:500



Tegnforklaring

Fylkesvegboks	Fylkesveg gatenavn.	Kommunalveg gatenavn.
Gatelys (belysningspunkt)	Mast	Grensepunkt
Grenselinje nøyaktig måling	Grenselinje middels nøyaktig-skissenøyaktighet	Uavklart grense
Flaggstang	Hekk	Gjerde
Loddrett mur	Bygningsdelelinje	Bygningslinje
Mønelinje	Takkant	Takoverbyggkant
Taksprang	Trapp inntill bygg	Veranda
Takkant Annen Bygning	Annet vegareal avgrensning	Vegdekkekant
Takoverbygg	Udefinerte bygg	Bolig
Fiskeri og landbruk	Garasje, carport og uthus	Næring og carport
Sluk	Hydrant	Kumlokk
Gang- og sykkelveg	Veg	Parkeringsområde
Trapp	Høydekurve 1m Ålesund	Eiendomsteig

Tegnforklaring for karttypen VEGADKOMST



Tegnforklaring Vann og Avløp

Hvis kartet inneholder vann og avløpsdata



Ledningskartverket kan ikke gi noen garanti for riktigheten av punkt og ledningers plassering på kartet, eller egenskaper knyttet til disse som for eksempel dimensjoner og høyder.

Særlig vedrørende stikkledninger kan det være feil og mangler.

Ved prosjektering/opparbeiding av nye ledningsanlegg som skal tilknyttes eksisterende kommunalt ledningsanlegg må prosjektansvarlig/byggherre selv foreta nødvendig kvalitetskontroll i forhold til gitte ledningsdata fra ledningskartverket i kommunen.

Bokstavbruk for Påskrift i kommuneplankart

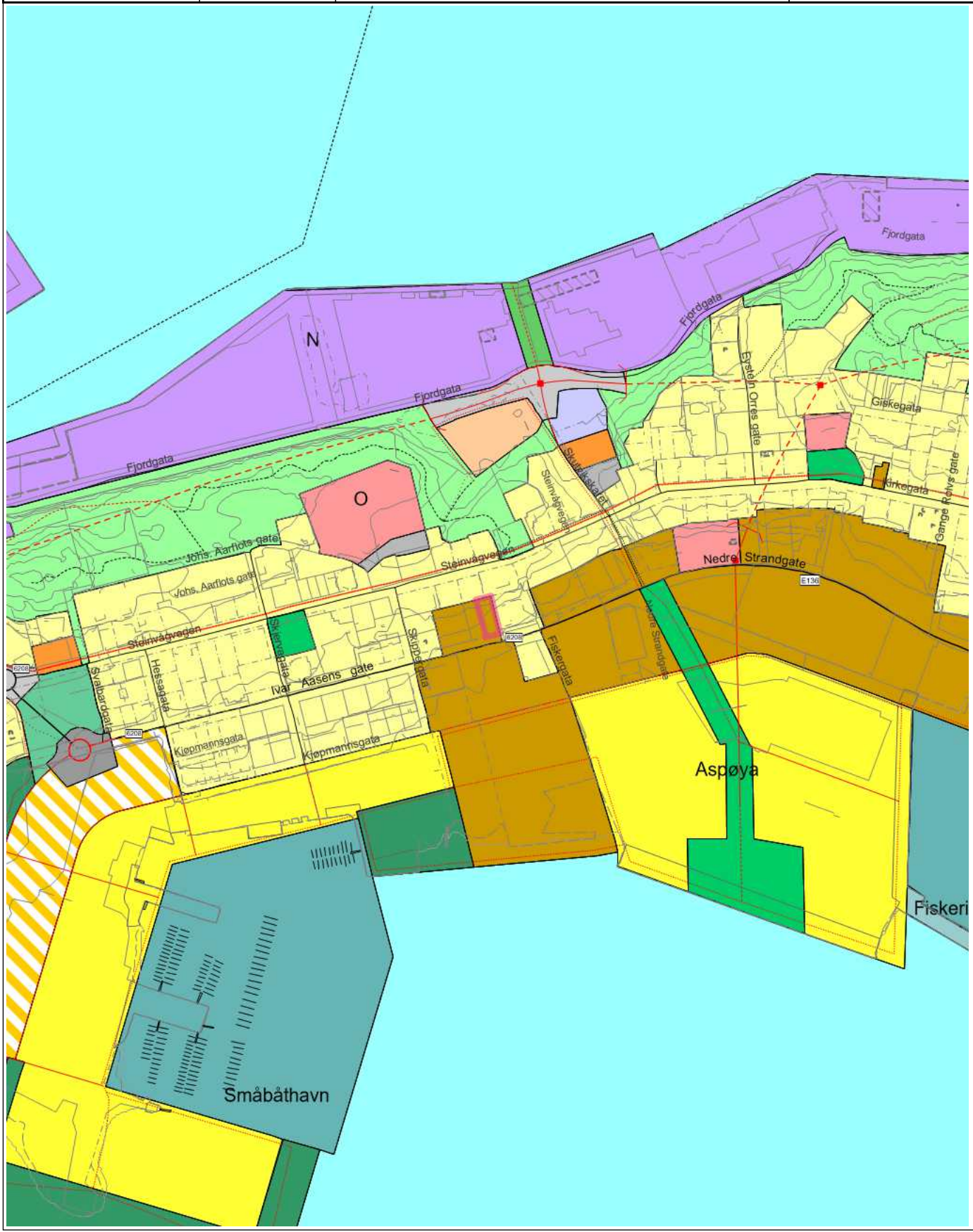
B Barnehage	**N** Næring / Håndverk / Lager
BS Brannstasjon	**PF** Plasskrevende varer
O Deponi	**P** Parkering
G Gravsted	**O** Omsorgssenter
H Sykehus	**S** Skole
K Kontor	**T** Terminal
F Forretning	

Ålesund kommune

Kommunedelplan

Eiendom:	Gnr: 200	Bnr: 179	Fnr: 0	Snr: 0
Adresse:	Ivar Aasens gate 22 6005 ÅLESUND			
Annen info:				

Målestokk
1:4000



Tegnforklaring

Europavegboks

Fylkesvegboks

Europaveg gatenavn..

Fylkesveg gatenavn..

Kommunalveg gatenavn..

Privatveg gatenavn..

Sti

Traktorveg

Vegbom

Eiendomsgrense_nøyaktigh<15

Eiendomsgrense generert

Eiendomsgrense_nøyaktigh>15

Eiendomsgrense fiktiv

Fiktiv avgrensning for anlegg

Flytebrygge landgang

Flytebrygge utligger

Kai- og bryggekant

Frittstående mur

Loddrett mur

Ruin

Slipp

Voll

Byggetiltak Ca. angivelse



Byggetiltak Ca. angivelse

Forsenkningskurve Ålesund

Høydekurve 5m Ålesund

Kanal og grøft

Kystkontur tekniske anlegg

Kystkontur

Byggetiltak Ca. angivelse

KpOmråde kommunedelplan gjeldende



Bygg godkjent revet

Fjernveg - På bakken - Nåværende

Fjernveg - På bakken - Fremtidig

Hovedveg - På bakken - Nåværende

Hovedveg - På bakken - Fremtidig

Hovedveg - Tunnel - Fremtidig

Samleveg - På bakken - Nåværende

Samleveg - På bakken - Fremtidig

Atkomstveg - På bakken - Nåværende

Atkomstveg - På bakken - Fremtidig

Sykkelveg - På bakken - Fremtidig

Gangveg - På bakken - Nåværende

Gangveg - På bakken - Fremtidig

Turveg/turdrag - På bakken - Nåværende

Turveg/turdrag - På bakken - Fremtidig

Farled - Nåværende

Vegkryss - På bakken - Fremtidig

Grense for arealformål

Boligbebyggelse

Sentrumsformål

Forretninger

Offentlig eller privat tjenesteyting

Næringsvirksomhet

Andre typer nærmere angitt bebyggelse og anlegg

Uteoppholdsareal

Boligbebyggelse

Næringsvirksomhet

Uteoppholdsareal

Kombinert bebyggelse og anlegg

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer)

Veg

Havn

Parkering

Trase for teknisk infrastruktur

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer)

Friområde

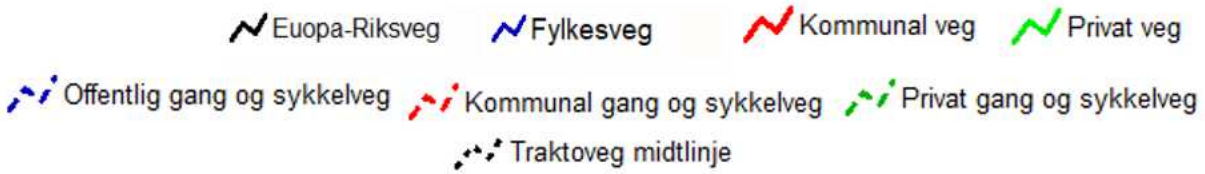
Blågrønnstruktur

Friområde

Friluftsområde

Småbåthavn

Tegnforklaring for karttypen VEGADKOMST



Tegnforklaring Vann og Avløp

Hvis kartet inneholder vann og avløpsdata



Ledningskartverket kan ikke gi noen garanti for riktigheten av punkt og ledningers plassering på kartet, eller egenskaper knyttet til disse som for eksempel dimensjoner og høyder.

Særlig vedrørende stikkledninger kan det være feil og mangler.

Ved prosjektering/opparbeiding av nye ledningsanlegg som skal tilknyttes eksisterende kommunalt ledningsanlegg må prosjektansvarlig/byggherre selv foreta nødvendig kvalitetskontroll i forhold til gitte ledningsdata fra ledningskartverket i kommunen.

Bokstavbruk for Påskrift i kommuneplankart

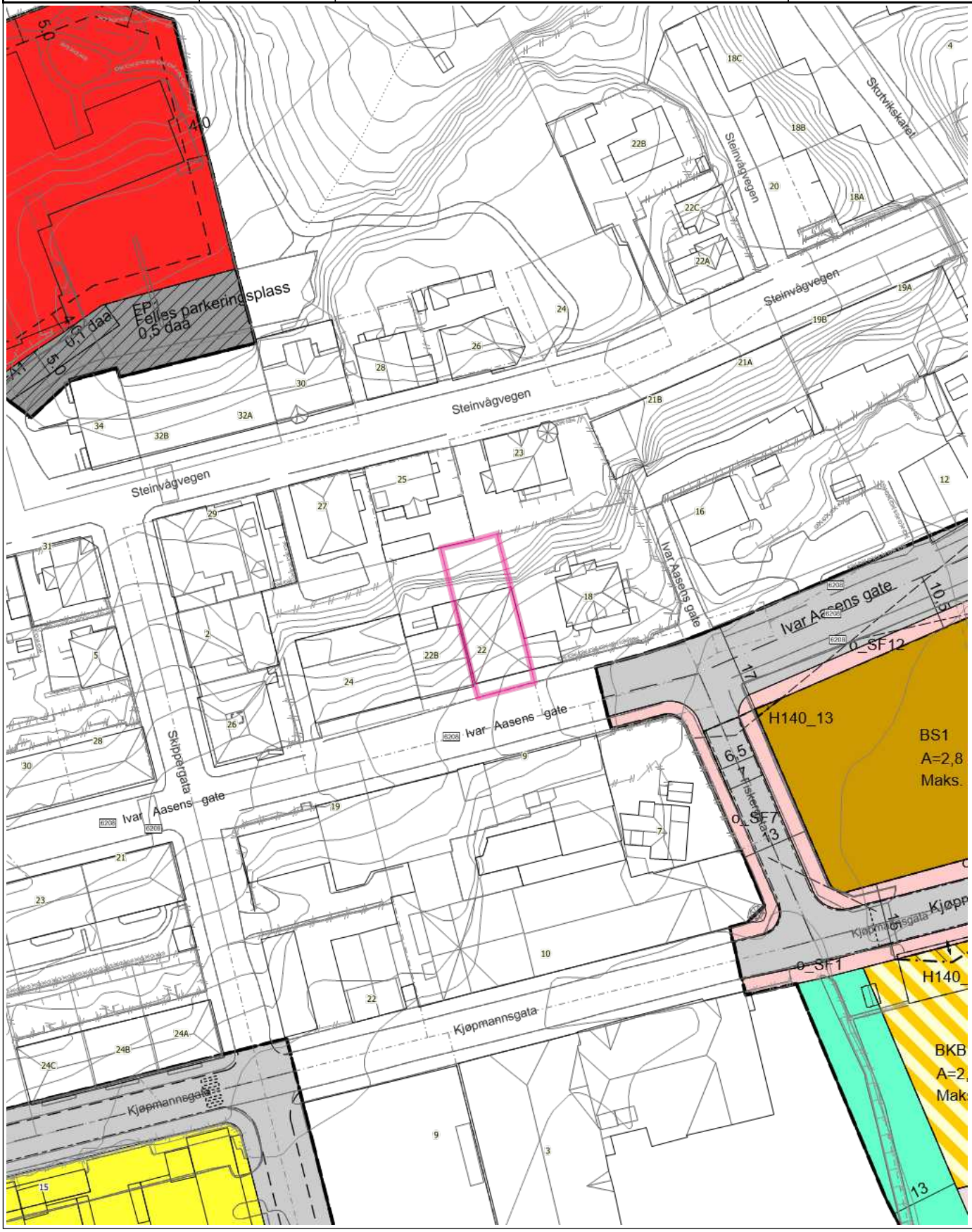
B Barnehage	**N** Næring / Håndverk / Lager
BS Brannstasjon	**PF** Plasskrevende varer
O Deponi	**P** Parkering
G Gravsted	**O** Omsorgssenter
H Sykehus	**S** Skole
K Kontor	**T** Terminal
F Forretning	

Ålesund kommune

Reguleringsplan

Eiendom:	Gnr: 200	Bnr: 179	Fnr: 0	Snr: 0
Adresse:	Ivar Aasens gate 22 6005 ÅLESUND			
Annen info:				

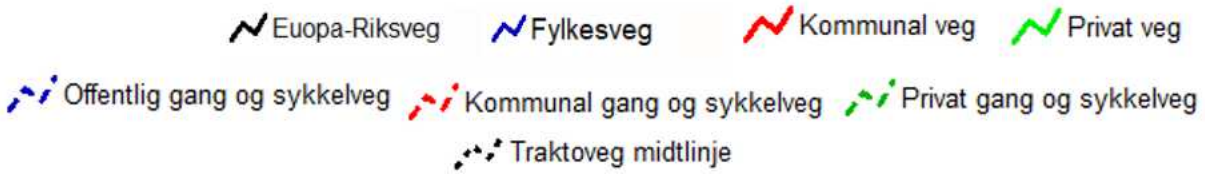
Målestokk
1:1000



Tegnforklaring

- Fylkesvegboks
- Fylkesveg gatenavn.
- Kommunalveg gatenavn.
- Privatveg gatenavn.
- Bygningslinje
- Mønelinje
- Takkant
- Takoverbyggkant
- Taksprang
- Trapp inntill bygg
- Veranda
- Sti
- Eiendomsgrense_nøyaktigh<15
- Eiendomsgrense_nøyaktigh>15
- Eiendomsgrense fiktiv
- VeggFrittstående
- Hekk
- MurFrittstående
- MurLoddrett
- Gjerde
- Frittstående mur
- Loddrett mur
- Voll
- Annet vegareal avgrensning
- Vegdekkekant
- Vegdekkekant på bru
- VegAnnenAvgrensning
- GangfeltAvgrensning
- AnnetVegarealAvgrensning
- Vegdekkekant
- VegAnnenAvgrensning
- Byggetiltak Ca. angivelse
- Høydekurve 1m Ålesund
- RpOmråde vedtatt linje - på grunnen
- RpOmråde vedtatt - på grunnen
- RpGrense
- RpFormålgrense
- RpSikringGrense
- RpBestemmelseGrense
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Byggegrense
- Planlagt bebyggelse
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Regulert senterlinje
- Frisiktlinje
- Regulert kant kjørebane
- Regulert fotgjengerfelt
- Måle- og avstandslinje
- Offentlig bygg - institusjon
- Felles avkjørsel
- Felles parkeringsplass
- RpBestemmelseOmråde
- Frisikt
- Boligbebyggelse-blokkbebyggelse
- Sentrumsformål
- Kombinert bebyggelse og anleggsformål
- Veg
- Fortau
- Gatetun
- Blå/grønnstruktur
- RPvedtatt_pbl2008 Maskeringslag
- Reguleringsplaner Raster Ålesund (tif)

Tegnforklaring for karttypen VEGADKOMST



Tegnforklaring Vann og Avløp

Hvis kartet inneholder vann og avløpsdata



Ledningskartverket kan ikke gi noen garanti for riktigheten av punkt og ledningers plassering på kartet, eller egenskaper knyttet til disse som for eksempel dimensjoner og høyder.

Særlig vedrørende stikkledninger kan det være feil og mangler.

Ved prosjektering/opparbeiding av nye ledningsanlegg som skal tilknyttes eksisterende kommunalt ledningsanlegg må prosjektansvarlig/byggherre selv foreta nødvendig kvalitetskontroll i forhold til gitte ledningsdata fra ledningskartverket i kommunen.

Bokstavbruk for Påskrift i kommuneplankart

B Barnehage	**N** Næring / Håndverk / Lager
BS Brannstasjon	**PF** Plasskrevende varer
O Deponi	**P** Parkering
G Gravsted	**O** Omsorgssenter
H Sykehus	**S** Skole
K Kontor	**T** Terminal
F Forretning	

Ålesund kommune

Brosundtunnelen

Planprogram

Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning



Oppdragsnr.: 5180804 **Dokumentnr.:** R-03 **Versjon:** 04
2021-06-22

ÅLESUND KOMMUNE

Norconsult

Oppdragsgiver:	Ålesund kommune
Oppdragsgivers kontaktperson:	Tom Rian
Rådgiver:	Norconsult AS, Retirovegen 4, NO-6019 Ålesund
Oppdragsleder:	Siv Sundgot
Fagansvarlig:	Siv Sundgot, Bård Hjellbakk, Torbjørn Sivertsen, Sindre Blindheim
Andre nøkkelpersoner:	Geir Ove Brandal og Kristian Longva

Versjon	Dato	Omtale	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
04	2021-06-22	Fastsatt planprogram	sisku	bhj	siksu
03	2021-03-26	Etter høring av planprogram	siksu, bhj	bhj	siksu
02	2019-02-18	Etter oppdragsgivers gjennomgang	Siksu, Tsi, Sobl, Bjh	Siksu	Siksu
01	2018-12-20	Til oppdragsgiver for gjennomgang	Siksu, Tsi, Siobl, Bhj	Siksu	Ssiksu

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som går frem av oppdragsavtalen, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Forord

I oppstartsfasen av planprosessen som skal resultere i en detaljreguleringsplan for Brosundtunnelen, er det utarbeidet et planprogram. Planprogrammet vil danne grunnlag for utarbeiding av reguleringsplan med konsekvensutredning.

Formålet med planprogrammet er tidlig medvirkning, siling av alternativ og avklaring av hva som vil være viktige hensyn i det videre planarbeidet. Planprogrammet har vært på høring samtidig som det varsles oppstart. Høringsfristen er seks uker fra kunngjøringsdato. Etter høringen er endelig planprogram behandlet og fastsatt av Ålesund kommune.

Tiltakshaver og planansvarlig styresmakt for planprogrammet og reguleringsplan med konsekvensutredning er Ålesund kommune. Planprogram er utarbeidd av Norconsult ved Sindre Blindheim, Bård Hjellbakk, Torbjørn Sivertsen og Siv K. Sundgot. Utarbeidelsen har skjedd i tett samarbeid med Statens vegvesen og Ålesund kommune. Saksbehandler i Ålesund kommune er Tom Rian.

Sammendrag

Planprogram
Planprogrammet skal være et fleksibelt verktøy for den tidlige fasen av planarbeidet og skal tilpasses den konkrete plansituasjonen og planbehovet. Planprogrammet er utformet slik at man senere kan ta stilling til om planarbeidet er gjennomført i samsvar med planprogrammet.

Planområde
Avgrensing av planområdet for vegtiltakene er som vist på Figur 0-1. For tunnelpåhugg og ev. ombygging av tilliggende vegnett i Skutvika er det tatt med et areal fra Fiskargata i vest til Statsråd Daesgate i øst og videre nordover til Fjordlaks sitt anlegg. Videre østover er det tatt med et 100 meter bredt areal for tunnel under bebyggelsen og Brosundet. Ved Ysteneset er det tatt med et areal fra Meierikrysset til Volsdalsvågen for tunnelpåhugg og ev. ombygging av tilliggende vegnett.

Denne planavgrensingen innebærer endret arealbruk konkret som følge av tiltaket (Brosundtunnelen) og ikke muligheter og endret arealbruk for hele planområdet.



Figur 0-1 Planavgrensning for detaljregulering av Brosundtunnelen.

Mål
Målene for tiltaket er opplistet nedenfor i prioritert rekkefølge:

1. **Byliv, sentrum- og næringsutvikling** - Løsningen skal bidra til å redusere trafikk- og miljøbelastningen gjennom bysentrum slik at det blir enklere å tilrettelegge for boligutvikling, arbeidsplasser, handel og kulturaktiviteter med byliv og opphold. Utformingen av nytt veg- og gateanlegg skal være tilpasset urbane omgivelser. Løsningen skal inngå i et trafikksystem som fremmer by- og næringsutvikling i sentrum og ytre bydel.
2. **Reisemiddelfordeling og langsiktige mål for transportpolitikken** - Brosundtunnelen skal være det foretrukne alternativet for biltransport som krysser Brosundet. Den skal tilrettelegge for miljøvennlig transport på gateplan slik at man når kommuneplanens mål om 15 prosent kollektivandel, 8 prosent sykkel og 30 prosent gange innen 2030. Transportsystemet skal være trafikksikkert, fremme verdiskapning og bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet.

3. **Trafikkflyt og god beredskap** - Trafikkflyten i overgangen mellom Brosundtunnelen og tilliggende gatenett må bidra til en trafikkavvikling som reduserer sårbarhet og gir minimale trafikale flaskehalser.
4. **Bevare jugendbyen** - Etablering av tunnelen og tilhørende påhugg, ramper og kryss skal ikke forutsette eller innebære uakseptable inngrep i verneverdig bebyggelse eller kulturmiljø. Dette gjelder også i anleggsperioden.

Alternativ
Flere alternativ har vært vurdert og når planprogrammet ble sendt på høring var alternativene med tunnelpåhugg i områdene Ysteneset og Skutvika/Aspøyas nordside lagt frem som alternativer som skulle utredes. Disse er vist under, figur 0-2 og 0-3.

03.12.2020 gjorde Ålesund kommunestyre et prinsippvedtak om vegføring for Brosundtunnelen og vegføring videre mot Hessa som betyr at alternativ 1 ikke skal vurderes videre.

Planprogrammet ~~som legges frem for fastsetting~~ er fastsatt av Ålesund kommune 22.06.2021 innebærer at det skal utarbeides detaljreguleringsplan for alternativ 2.

Dette er et av alternativene som også i størst grad bidrar til måloppnåelse ved gjennomføring av tiltaket. Mulighet for videreføring av vegløsninger østover og vestover er noe som bør inngå i vurderingene som skal gjøres i forbindelse med videre planprosess. Kryss i tunnel på strekningen mellom Ysteneset og Aspøyas nordside kan være ønskelig og må vurderes.



Figur 0-2 - Alternativ 1: Ysteneset-Skutvika



Figur 0-3 - Alternativ 2: Ysteneset-Aspøya nord (Fjordlaks) med vegarm til Skutvika

Utredningsprogram
Følgende tema er vurdert som aktuelle: Utredningsbehovet, samt metodikk er nærere omtalt i kp 7.

Plantema	Tilstrekkelig utredet	Krever ytterligere utredning	Stikkord
Transportanalyse		X	– Supplerende trafikktellinger og blåtannregistreringer for bysentrum. – Oppdatering av modeller/ kapasitetsberegninger ved endrede forutsetninger
Prissatte konsekvenser		X	– Ikke fullstendig samfunnsøkonomisk analyse. – Anleggskostnader for alternativene skal beregnes med en nøyaktighet på +/- 10%
Landskapsbilde og byform		X	– Konsekvenser for visuelle kvaliteter utredes.
Friluftsliv og byliv		X	– Konsekvenser for opphold og fysisk aktivitet utredes. – Konsekvenser for sykkelbruk, endrede barrierevirkninger og bymiljøers attraktivitet – Hensyn til barn og unge vektlegges
Naturmangfold		X	– Vurdering iht. krav i Naturmangfoldloven – Krav til vurderinger før det kan gis tillatelse for utfylling i sjø
Kulturarv		X	– Konsekvenser for kulturhistoriske verdier
Støy		X	– Hvordan påvirker tiltaket støyforholdet – Avklare behov for tiltak
Luftforurensing		X	– Hvordan påvirker tiltaket luftforurensingen – Avklare behov for tiltak
Forurensing		X	– Avklare hvilke krav som skal stilles til supplerende undersøkelser – Avklare krav til tiltaksplan
Folkehelse		X	– Kort redegjørelse for hvordan tiltaket ivaretar folkehelse og ev. fremmer det.
Universell utforming		X	– Kort redegjørelse for hvordan tiltaket ivaretar universell utforming og ev. fremmer det.
Kriminalitets-forebygging		X	– Kort redegjørelse for hvordan tiltaket ivaretar kriminalitetsforebygging og ev. fremmer det.
Samfunnssikkerhet		X	– ROS-analyse – Risikoanalyse av tunnel – Trafikksikkerhetsrevisjon
Netto ringvirkninger		X	– Endringer i reisekostnader ved arbeids-/forretningsreiser – Endringer for tjenesteytende næring – Endringer i køkostnader – Endringer i tilgjengelighet
Arealbruksendringer		X	– Endring i arealbruk som følge av tiltaket
Lokale og regionale virkninger		X	– Endringer i næringsliv/arbeidsmarked – Endringer i bosetting/attraktivitet – Endringer i service- og senterstruktur – Endringer i sikkerhet og beredskap

Medvirkning
Det har vært arrangert ideverksted i forbindelse med det innledende arbeidet. Det er også informert om prosjektet politisk ved flere anledninger. Media og facebook har også blitt benyttet for å informere om at man er i gang med planarbeidet og at det har skjedd en grovsiling undervegs.

I forbindelse med oppstart er det sendt brev til alle grunneiere innenfor planområdet, samt til høringsinstansene. Oppstart er kunngjort i Sunnmørsposten, og det er jobbet for mediedekning av saken. Planprogrammet er tilgjengelig på Ålesund kommune sine hjemmesider samt servicetorget på rådhuset. I tillegg vil det bli oppdateringer på Ålesund kommunes facebook-side der interesserte kan følge med i utviklingen av planarbeidet. Sentrale aktører og myndigheter vil bli kontaktet og invitert til å komme med synspunkt og innspill til planprogrammet og det videre reguleringsarbeidet. Merknader og innspill til planprogram og/eller varsel om oppstart skal sendes til Ålesund kommune; postmottak@alesund.kommune.no eller Ålesund kommune, Plan og bygning, Postboks 1521, 6025 Ålesund.

Det er gjennomført ytterligere åpne informasjonsmøter i forbindelse med at planprogrammet var på høring og nye møter arrangeres når reguleringsplanen blir lagt ut til offentlig ettersyn.

Innhold

Forord **3**

Sammendrag **4**

Innhold **8**

1 Formål og bakgrunn **11**
1.1 Planprogram for Brosundtunnelen 11
1.2 Mål for Brosundtunnelen 11
1.3 Bakgrunn for prosjektet 11
1.4 Politisk forankring 12

2 Organisering og offentlig prosess **13**
2.1 Organisering 13
2.2 Planprosessen 13
2.3 Informasjon og medvirkning 13

3 Rammer og overordnete planer **15**
3.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 15
3.2 Bypakken 15
3.3 Lovverk og retningslinjer 16
3.4 Forutsetninger og usikkerhet knyttet til arbeidet med Brosundtunnelen 16
3.5 Regionale planer, kommune(del)planer og temaplaner 17
3.6 Gjeldende reguleringsplaner 20
3.7 Igangsatt planarbeid 22

4 Dagens situasjon **24**
4.1 Planområdet 24
4.2 Dagens arealbruk 24
4.3 Dagens transportmønster 26
4.4 Landskapsbilde og byform 27
4.5 Friluftsliv og byliv 34
4.6 Naturmangfold 36
4.7 Kulturarv 37
4.8 Naturressurser 42
4.9 Forurensing 42
4.10 Samfunnssikkerhet 44

5 Tiltaksbeskrivelse **46**
5.1 Overordnet siling 46
5.2 Forkastede alternativ 47
5.3 Trasé som skal utredes i reguleringsplan 48
5.4 Trafikale vurderinger 50

6 Teknisk forprosjekt **54**
6.1 Vegplanlegging 54
6.2 Geologi 54

6.3 Hydrogeologi 56
6.4 Konstruksjoner 56
6.5 Tunnel 56
6.6 Nærføring med andre bergrom 57
6.7 Eksisterende infrastruktur i grunnen 57
6.8 Anleggsområde og deponering av masser 57
7 Utredningsprogram 58
7.1 Metode 58
7.2 Transportanalyse 58
7.3 Prissatte konsekvenser 60
7.4 Ikke - prissatte konsekvenser 60
8 Andre konsekvenser 65
8.1 Forurensing 65
8.2 Folkehelse 66
8.3 Universell utforming 66
8.4 Kriminalitetsforebygging 66
9 Fraviksbehandling og sikkerhetsanalyser 67
9.1 Fraviksbehandling 67
9.2 Samfunnssikkerhet 68
10 Tilleggsanalyser 69
10.1 Netto ringvirkninger 69
10.2 Arealbruksendringer 69
10.3 Lokale og regionale virkninger 69
11 Anbefaling 70
12 Vedlegg og kilder 71
12.1 Vedlegg 71
12.2 Kilder 71

1 Formål og bakgrunn

1.1 Planprogram for Brosundtunnelen

Et planprogram er en plan for prosessen og planleggingen. Planprogrammet er første anledning til å gi innspill til arbeidet med detaljreguleringsplan for Brosundtunnelen. Dette planprogrammet gjør rede for formålet med planarbeidet, hvordan planprosessen skal gjennomføres og hvilke temaer som skal utredes. Fremdriftsplanen er usikker og kun retningsgivende.

Planprogrammet har vært på høring parallelt med oppstart av planarbeid for Brosundtunnelen. Høringsuttalelser til planprogrammet er kommentert og innarbeidet før kommunen fastsetter endelig planprogram som danner grunnlag for reguleringsarbeidet.

Dersom regionale og statlige myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale omsyn, skal dette komme frem av deres uttalelser til forslaget til planprogram. Disse instansene skal så langt det er mulig ta stilling til om planforslag bør fremmes, og hva som i tilfelle bør utredes og hvilke avbøtende tiltak som bør vurderes.

1.2 Mål for Brosundtunnelen

Gjennom medvirkningsprosessen er det formulert fire mål for Brosundtunnelen. Prioritering er gjort på bakgrunn av politiske føringer, faglige vurderinger i tverrfaglig arbeidsgruppe, samt innspill fra idéverksted gjennomført 31. mai 2018. Nedenfor er målene opplistet i prioritert rekkefølge:

1. **Byliv, sentrum- og næringsutvikling** - Løsningen skal bidra til å redusere trafikk- og miljøbelastningen gjennom bysentrum slik at det blir enklere å tilrettelegge for boligutvikling, arbeidsplasser, handel og kulturaktiviteter med byliv og opphold. Utformingen av nytt veg- og gateanlegg skal være tilpasset urbane omgivelser. Løsningen skal inngå i et trafikksystem som fremmer by- og næringsutvikling i sentrum og ytre bydel.
2. **Reisemiddelfordeling og langsiktige mål for transportpolitikken** - Brosundtunnelen skal være det foretrukne alternativet for biltransport som krysser Brosundet. Den skal tilrettelegge for miljøvennlig transport på gateplan slik at man når kommuneplanens mål om 15 prosent kollektivandel 8 prosent sykkel og 30 prosent gange innen 2030. Transportsystemet skal være trafikksikkert, fremme verdiskapning og bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet.
3. **Trafikkflyt og god beredskap** - Trafikkflyten i overgangen mellom Brosundtunnelen og tilliggende gatenett må bidra til en trafikkavvikling som reduserer sårbarhet og gir minimale trafikale flaskehalser.
4. **Bevare jugendbyen** - Etablering av tunnelen og tilhørende påhugg, ramper og kryss skal ikke forutsette eller innebære uakseptable inngrep i verneverdig bebyggelse eller kulturmiljø. Dette gjelder også i anleggsperioden.

1.3 Bakgrunn for prosjektet

Ålesund er blant byene som har tatt initiativ til at det etableres en bypakke for en samling infrastrukturinvesteringer for utbedring av veger og trafikksikkerhet, kollektivtilbud, sykkelveger og til en viss grad byutvikling. 16. juni 2011 fattet kommunen et prinsippvedtak om delvis bompenge-finansiering av en slik pakke. Kommunens skisse til bypakke var grunnlaget for vegvesenets konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Ålesund (2014). Her ble det kombinerte konseptet, K4, supplert med knutepunkt-tankegangen i konsept K5 anbefalt. Listen over tiltak prioriterer sykkel-infrastruktur og kollektivtilbud foran kapasitetsøkning for biltrafikk som ikke har betydning for

tungtrafikk, regional trafikk eller bussfremkommelighet. Ekstern kvalitetssikring (KS1) vurderte samfunnsøkonomi annerledes og anbefalte Sentrumskonseptet, K2, sammen med de partielle tiltakene bro til Ellingsøya, P1, og tiltak på Sula inkludert Borgundfjordtunnelen (P2). Samferdselsdepartementet vedtok at konsept K4 skal legges til grunn for bypakken.

Brosundtunnelen var ikke inkludert i hverken K2 eller K4. Bystyret ønsket like fullt å utrede en slik tunnel i sammenheng med samlet trafikkløsning for ytre bydel og sentrum med vekt på kollektiv, sykkel og gange. Det er gjort bystyrevedtak om å gå videre med planlegging av Brosundtunnel som en del av bypakken for Ålesund.

Samferdselsmyndighetene har signalisert at de er bekymret for at Brosundtunnelen vil generere økt biltrafikk, noe som vil være i strid med overordnede mål. Derfor er lokalpolitikernes vedtak en viktig føring for å prioritere gående, syklende og kollektivtrafikk gjennom sentrum. Økt tilrettelegging for bil- og tungtrafikk gjennom tunnelen må oppveies av restriktive tiltak for denne trafikken i sentrumsgatene.

I desember 2018 fikk man følgende avklaring fra samferdselsdepartementet: Dersom Brosundtunnelen skal inn i trinn 1 av bypakken, må det gjøres en fornyet vurdering av den samlede tiltakspakken. Konsekvensene av å innlemme Brosundtunnel må vurderes grundig: Pga. fremtidige driftskostnader må eierskap til tunnelen være avklart før søknaden om bompengefinansiering behandles av Stortinget.

1.4 Politisk forankring

24. januar 2017, i sak 006/17, vedtok formannskapet i Ålesund å igangsette planarbeidet for Brosundtunnel ved at det utarbeides et planprogram. Med henvisning til bystyrevedtak 27. oktober 2016 ble det poengtert at planprogrammet skulle omfatte selve tunnelen og total trafikkløsning.

I oktobermøtet 2016 fattet bystyret i forbindelse med budsjettbehandlingen for 2017, et vedtak der det heter:

> *Det settes av 1 mill kroner i driftsbudsjettet for 2017 til planlegging og regulering av Brosundtunnel der også den totale trafikkløsning mellom ytre bydel og sentrum inkludert kollektiv, sykkel og gange blir utredet.*

Disse vedtakene er bestillingen på et plan- og utredningsarbeid for Brosundtunnelen. I saksfremstillingen som lå til grunn for vedtaket i formannskapet er det listet opp flere temaer som normalt inngår i en konsekvensutredning. Foreliggende planprogram presiserer hvordan disse temaene skal utredes.

Bystyret vedtok 22. mars i 2018 at en tunnel under Brosundet må innarbeides i bypakken som skal realiseres. 8. mai i 2019 ble den endelige lokalpolitiske behandlingen av bypakke Ålesund vedtatt. Der inngikk ikke Brosundtunnelen. Parallelt med planarbeidet for Brosundtunnelen jobber Ålesund kommune og Statens vegvesen for å se på hvordan bypakken i trinn 2 kan omfatte Brosundtunnelen.

03.12.2020 gjorde Ålesund kommunestyre et prinsippvedtak om vegføring for Brosundtunnelen og vegføring videre mot Hessa der det heter:

> *Kommunestyret stadfester kommunedelplanen for Ålesund sin nordre trasé for vegføring for Brosundtunnelen og vegføring videre vest mot Hessa, som den mest framtidsrettede løsninga, og den beste for bomiljøet på Aspøya. Hva som vil være den beste løsningen for ny, framtidig undersjøisk tunnel mot Skarbøvika/Hessa tas det ikke stilling til nå.*

22.06.2021 fastsatte formannskapet i Ålesund planprogrammet for Brosundtunnelen.

2 Organisering og offentlig prosess

2.1 Organisering

Ålesund kommune er ansvarlig planmyndighet og skal vedta planprogrammet etter behandling av høringsuttalelser. Inntil videre opptrer kommunen også som tiltakshaver. Brosundtunnelen vil kunne bli kommunal veg eller fylkesveg, men neppe europaveg når havnevirksomheten flytter fra Skutvika. Dermed er det trolig kommunen eller fylkeskommunen som blir vegeier. Det har vært dialog mellom vegmyndighetene angående omklassifisering av deler av E136. Per i dag går E136 til vestre del av Aspøya, mens det i fremtiden er et ønske fra Statens vegvesen om at den skal stoppe ved Ellingsøytunnelen.

Til oppfølging av planarbeidet er det nedsatt en prosjektgruppe med representanter for;

- Statens vegvesen
- Møre og Romsdal fylkeskommune
- Ålesund kommune

2.2 Planprosessen

Plan- og bygningsloven sikrer bred medvirkning og at planprosessen er en åpen prosess. Ålesund kommune setter i gang arbeidet med reguleringsplan for Brosundtunnelen med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-8. Planprogrammet utarbeides i samsvar med §§ 4-1 og 12-9. Samtidig med at oppstart av planarbeid blir varslet, legges planprogrammet ut til høring i minimum seks uker. Da er det mulig å gi innspill til innholdet i planarbeidet og å påvirke hva som skal utredes.

Planprogrammet er ferdigstilt i april 2021 slik at et politisk fastsatt planprogram kan foreligge i mai/juni 2021. Videre fremdrift for selve reguleringsarbeidet vil avhenge av behandling av bypakke for Ålesund.

En mest mulig oppdatert fremdriftsplan er tatt inn i planprogrammet i forbindelse med politisk behandling.

Planprosess	**Tidsrom**
Varsel om oppstart av planarbeid, utlegging av planprogram til offentlig ettersyn og høring	Mars 2019
Åpent informasjonsmøte	April 2019
Høringsfrist planprogram /varsel om oppstart	April 2019
Fastsetting av planprogram	22. juni 2021
Politisk 1.gangs behandling og offentlig ettersyn av reguleringsplanforslag	Oktober-desember 2022
Åpent informasjonsmøte	November 2022
Politisk 2. gangs behandling og vedtak av reguleringsplanen	Mars 2023

2.3 Informasjon og medvirkning

Planoppstart og utlegging av planprogrammet til høring er annonsert i Sunnmørsposten og på Ålesund kommunes nettside: www.alesund.kommune.no. I tillegg er grunneiere og festere som blir direkte berørt bli varslet individuelt. I høringsperioden er det holdt et åpent møte der planprogrammet blir presentert og der det er anledning til å gi innspill og diskutere løsninger. Alle innspill og merknader

som kom inn i løpet av høringen er vurdert som grunnlag for eventuelle endringer i planprogrammet, før dette fastsettes av Ålesund kommune.

Det er gjennomført idéverksted med brei deltagelse fra næringsliv, politikere, fagpersoner, studenter og ulike interessenter. I det påfølgende reguleringsarbeidet blir det lagt opp til en omfattende medvirkningsprosess som står i forhold til betydningen og omfanget av det samlede prosjektet med Brosundtunnelen og tilhørende tiltak på gatenettet. Aktuelle drøftingsparter vil være:

- Lokalt/regionalt næringsliv, inkludert reiselivsnæring
- Pendlere, arbeidstagere og skoleungdom, som i sitt daglige virke reiser til eller fra den ytre delen av kommunen
- Faste brukere som transportører av ulike slag
- Tjenesteytere som renovasjon, hjemmetjeneste og servicebedrifter

Når planen legges ut til offentlig ettersyn blir dette varslet på vanlig måte. I tillegg vil det holdes åpne informasjonsmøter for å orientere om planens innhold og planprosessen.

3 Rammer og overordnete planer

3.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

- Gode og effektive planprosesser – Silingsprosessen er det viktigste grunnlaget for planprogrammet. Det legges vekt på at alternativvurderingen er treffsikker og tilstrekkelig grundig til å skape stor grad av enighet rundt valgt løsning. Planprogrammet med silingsrapporten som vedlegg skal redegjøre for tunneltrasé og tilknytninger til vegnettet så nøyaktig at påfølgende detaljregulering omfatter et avgrenset planområde og med oversikt over aktuelle problemstillinger og avklaringer.
- Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling – I konsekvensutredningen blir det lagt vekt på å få identifisert viktige ikke-prissatte verdier.
- Attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder – I valg av løsning blir det lagt vekt på at arealutviklingen og utviklingen av transportsystemene må planlegges slik at de bidrar til reduksjon av korte turer, lavere bilandel og dermed lite økning i biltrafikk.

3.2 Bypakken

Alt planarbeid for Brosundtunnelen må sees i sammenheng med bypakken. Alternativenes utforming og innhold påvirkes av bypakkens føringer for restriktive tiltak. Dette må tas med inn i videre vurderinger.

Bypakken skal legge til rette for en infrastruktur som gjør at Ålesundregionen og Ålesund kan fortsette å utvikle som det regionale tyngdepunktet mellom Bergen og Trondheim.

Bypakken er et samarbeid mellom Ålesund kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Arbeidet med bypakken kan sammenfattes med noen hovedmål:

- Byen skal ha et pålitelig og effektivt transportsystem for alle transportformer.
- Transportsystemet skal møte befolkningsveksten.
- Bypakken skal bidra til å utvikle et fremtidsretta kollektivtilbud.
- Bypakken skal bidra til attraktiv og bærekraftig utvikling.

Bypakken finansieres av avsatte midler fra Staten i Nasjonal transportplan (NTP), gjennom bompenger samt bidrag fra fylkeskommune og Ålesund kommune. Bypakken og finansieringen må vedtas av Stortinget.

De andre tiltakene i den nå omarbeidede pakken er beskrevet under.

1. Ny bro over Brosundet, forlenging av Keiser Wilhelms gate
2. Kollektivterminal i Keiser Wilhelms gate

Strekninga Moa – Lerstad, firefelts veg med sambruksfelt:

3. E 136 Breivika – Lerstad
4. Kollektivknutepunkt ved Campus
5. Kollektivknutepunkt ved sykehuset

Strekninga Breivika – Vegsund

6. Ny E39 – Vegsund - Breivika

I tillegg er det et viktig fokus på, og krav om, satsing på tiltak for å bidra til nullvekst i personbiltrafikken. Følgende indikatorer er aktuelle for å vurdere om dette oppnås:

- Utvikling av persontransport, målt i

  - Endring i antall kjøretøykilometer med personbil i byområdet (Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14, (RVU), TØI)
  - Endring i ÅDT for lette kjøretøy (vegtrafikkindeksen) for byområdet
  - Endring i transportmiddelfordelingen
  - Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser)
- Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO^2-utslipp fra veg (tonn CO^2-ekvivalenter)

3.3 Lovverk og retningslinjer

Denne oversikten er ikke uttømmende, men nevner de viktigste lover og retningslinjer som er førende for planarbeidet:

- Plan- og bygningsloven
- Forurensningsloven
- Naturmangfoldloven
- Lov om kulturminner
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442-16)
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)
- Retningslinje for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen
- Regional delplan for kulturminner av regional og nasjonal verdi
- DSBs veileder for Havnivåstigning og stormflo – samfunnssikkerhet i kommunal planlegging

3.4 Forutsetninger og usikkerhet knyttet til arbeidet med Brosundtunnelen

I kp. 5.3 beskrives alternativ som skal utredes videre. Det legges til grunn at en del forhold lar seg løse innenfor de forutsetninger som er satt for arbeidet med Brosundtunnelen, kp. 3.4.1. Det legges til grunn at forhold som i en tidlig fase med planprogram ikke er avklart, lar seg løse. Dette omtales under usikkerhet, kp 3.4.2.

3.4.1 Forutsetninger

Kostnader – Det er i arbeid med bypakken satt av en kostnadsramme på 800 millioner (2018-kroner) til Brosundtunnelen, i vedtak i bystyret mars 2018. Dette tilsier at planløsningen ikke kan omfatte en toløps tunnel. Den kan heller ikke omfatte utbygging av gatenett utover det som fysisk berøres av tiltaket.

Behov for ombygging av «flyover[1]» ved kryss mellom E136 og rv. 658 må vurderes nærmere. Så langt som det er vurdert i planprogrammet, kan det være mulig å finne løsninger som ikke omfatter riving av «flyover». Eventuelle problemstillinger knyttet til fjerning av "«flyover»" ved Ellingsøytunnelen må synliggjøres, slik at dette kan trekkes ut av kostnadene for å etablere Brosundtunnelen.

Stigningskrav i tunnel – Det legges til grunn at tunnelen ikke skal være brattere enn fem prosent. Risikoen for brann øker vesentlig med større stigning. I en bynær tunnel med relativt mye trafikk er det vurdert at man skal finne løsninger som ivaretar kravet om fem prosent stigning.

Områdeavgrensing – Planområdet er avgrensa til strekninga mellom Volsdalsvågen-Skutvika. Løsninger i vest må sees i sammenheng med løsningsmuligheter vestover, men å løse dette inngår ikke som en del av planoppgaven.

[1] «Flyover» er brukt som begrep ved omtale av broen som går over kryssområdet på sørsiden av Ellingsøytunnelens utløp.

Forurensing – Det er forutsatt at forurensing på Ysteneset er håndtert før tiltaket med Brosundtunnelen skal bygges.

3.4.2 Usikkerhet

Fjelloverdekning undersjøisk tunnel – Det er gjort seismiske undersøkelser som tilsier at en tunnel med fjellovedekning på 20 meter vil være mulig å få til. Kravet til fjellovedekning er 50 meter, og det må gjøres ytterligere geologiske undersøkelser før det er avklart om løsningen er akseptabel.

Fravik fra vegnormalen – Alle alternativer som er vist krever fravik fra vegnormalen. Dette krever en fraviksprosess, men hvilken prosess og utfall av prosessen kan være avhengig av flere forhold. Mellom annet vil fremtidig vegeier og trafikkmengder være relevant (se omtale under).

Fremtidig vegeier – I vurderingene som er gjort i planprogrammet er det lagt til grunn at Brosundtunnelen får status som fylkesveg. Eierskap er diskutert i bypakkens styringsgruppe, men det er foreløpig ikke konkludert.

Fremtidige trafikkmengder – Det er gjort modellkjøringer i forbindelse med planprogrammet som er lagt til grunn for dimensjonering og kapasitetsvurderinger (se kp. 7.2). I trafikkmodellene er det lagt inn en rekke forutsetninger. Disse forutsetningene kan bli endret, noe som igjen vil medføre endringer i estimatene for fremtidige trafikkmengder

Rømningskonsept/ventilasjon - Det vurderes som sannsynlig at det vil bli stilt krav til etablering av rømningsveger fra tunnel. Det har vært vurdert avstandskrav, ulike, løsning og konkret lokaliserering, men dette må vurderes nærmere og avklares gjennom detaljreguleringsplanen.

Fremtidig arealbruk Skutvika - Det pågår planarbeid i Skutvika. Det vil være en usikkerhet knyttet til arealbruken i Skutvika som vil være avhengig av hvilken trafikal løsning som velges for påkobling av eksisterende vegnett mot Brosundtunnelen. Det må derfor i detaljreguleringsplan for Skutvika vurderes å ta forbehold for de to kvartalene nærmest Skutvikskaret, slik at disse ikke kan utbygges før planprosessen til Brosundtunnelen er sluttført og endelig vegføring er fastsatt i egen reguleringsplan.

3.5 Regionale planer, kommune(del)planer og temaplaner

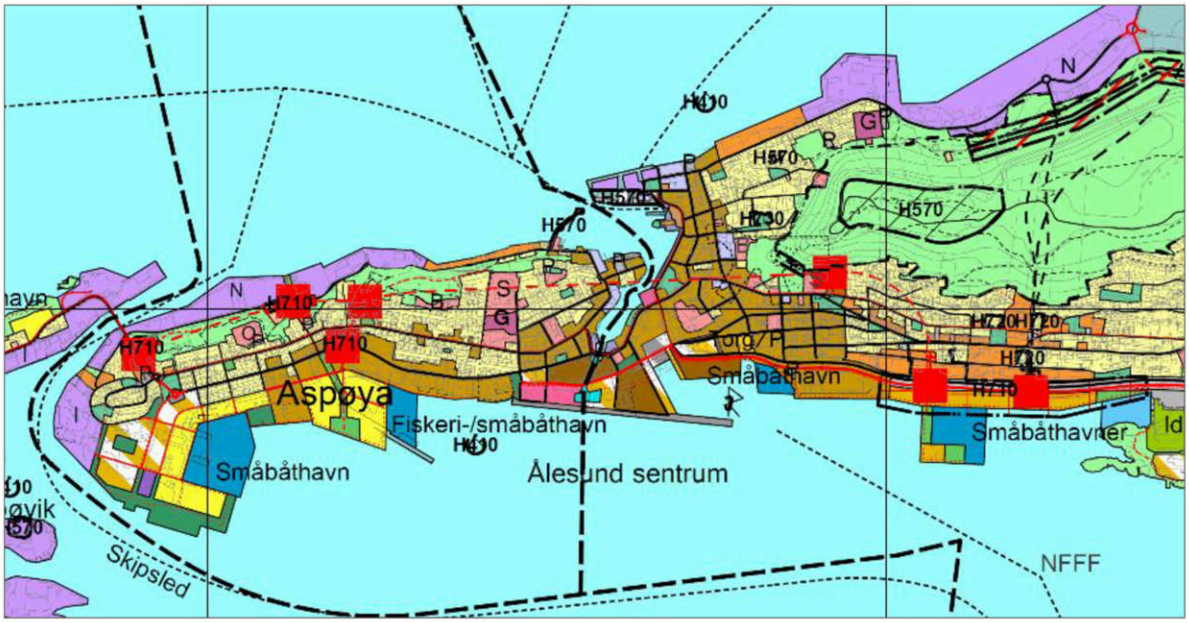
3.5.1 Regionale planer

- Fylkesplan for berekraftsfylket Møre og Romsdal 2021-2024
- Regional delplan for folkehelse
- Regional delplan for klima og energi
- Regional delplan for kulturminne av regional og nasjonal verdi
- Regional delplan for attraktive byar og tettstader
- NB-registeret

3.5.2 Kommuneplanens arealdel

Trasé for Brosundtunnelen er vist i kommuneplanens arealdel. Det er vist kryss både utenfor tunnel og i tunnel. Kommuneplanens linjer dekker både en løsning på sørsida og nordsida av Skutvikskaret.

Arealbruken som er vist ellers er i stor grad samsvarende med gjeldende arealbruk og reguleringsplaner.

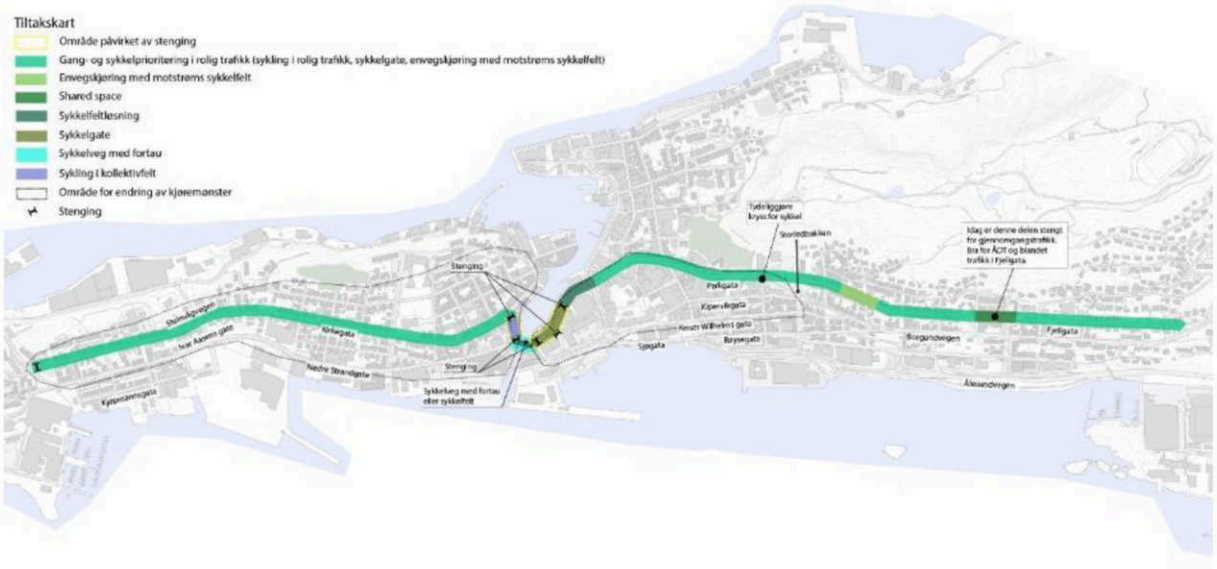


Figur 3-1. Utsnitt av kommuneplanens arealdel 2016-2028 med Brosundtunnelen markert fra Ysteneset til Skutvika og med tilknytninger også ved Sildegarnsholmen og Steinvågbroa.

3.5.3 Mulighetsstudie for sykkeltrasé i Ålesund sentrum

Det er utarbeidet *Mulighetsstudie for sykkeltrasé i Ålesund sentrum,* Norconsult, 2018. Mulighetsstudien undersøker og analyserer hvilke traseer for sykkel som kan ivareta fremkommelighet tilgjengelighet og sikkerhet i Bysentrum. Traseen skal kunne realiseres raskt, men også fungere i et langsiktig perspektiv.

Målsettingen er å øke sykkelandelen fra dagens tre prosent til åtte prosent. Det er også et nasjonalt mål å utvikle et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder.



På Aspøya er Steinvågvegen og Kirkegata anbefalt trase frem til Apotekergata. For sykling er Hellebroa anbefalt sykkeltrasé. Videre østover på Nørvøya følger traseen Rasmus Rønnebergs gate, Notenesgata, St. Olavsplass, Løvenvoldgata, Parkgata og Fjellgata.

I etterkant av mulighetsstudien har en endring i kommuneplanens arealdel vært på høring. Politikerne har vedtatt at de ønsker å få utredet konsekvenser ved en endring som vist i mulighetsstudiet.

Det er siste året gjort en rekke vedtak som viser at det nå er politisk vilje til å satse på sykkel. Det settes av midler til sykkeltiltak i budsjettet og det er også påtrykk for å få på plass bysykler.

3.5.4 Framtidige kollektivkonsepter i Ålesund

Det er utarbeidet *Framtidige kollektivkonsepter i Ålesund,* Cowi 2018. I rapporten sammenlignes tre mulige konsepter for fremtidens kollektivtrafikk i Ålesund: En bybaneløsning i tunnel, en superbussløsning i egne kjørefelt gjennom byen og et konsept med "prioritert buss" som sikrer bussens framkommelighet og tilgjengelighet gjennom målrettet investering der forholdene vurderes problematiske.

Målsettingen er at kollektivandelen skal økes fra dagens seks prosent til 15 prosent. Legger vi til prognoser for befolkningsvekst, fører dette til et krav om 185 prosent flere passasjerer.

I rapporten anbefales det å arbeide videre med en strategi basert på konseptet "prioritert buss". Dette konseptet utnytter de store investeringene som planlegges på E136. Dette sikrer framkommeligheten for både en fulltstoppende buss, og en ekspressbuss. Et vesentlig argument har her vært at man oppnår et sterkt kollektivtilbud uten store anleggsinvestering og med begrenset inngrep i byen.

Passasjerestimatene viser at det er ganske langt fra den estimerte passasjerøkningen til vekstmålet hvis byen skal nå en kollektivandel på 15 prosent. Dette understreker at understøttende tiltak, og særlig restriksjoner på bilbruk, vil være bærende elementer hvis dette vekstmålet skal nås. Konkret foreslås:

- Et sterkt supplerende kollektivsystem også utenfor hovedkorridoren, som kan mate til hovedtilbudet.
- Fokus på sykkel og gange som tilbringertransportmidler, herunder med sykkelparkering på holdeplasser og gode gang- og sykkelvegforbindelser.
- Målrettet innfartsparkering på plasser der de reisende vil ha størst økonomisk og tidsmessig gevinst av å bytte.

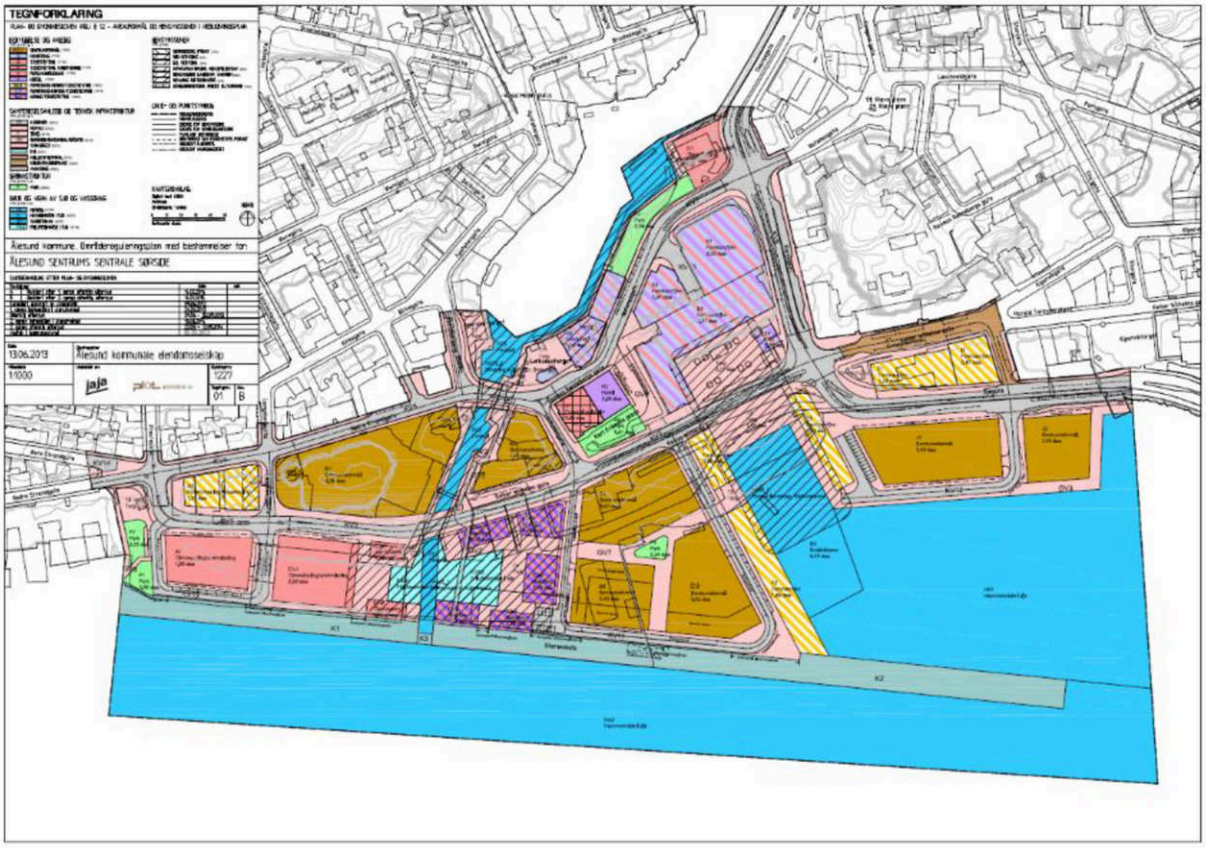
Samtidig framheves restriktiv bompengestrategi og parkeringsstrategi som helt essensielle for å kunne nå målsettinger for kollektivvekst.

Det som vil kunne berøre Brosundtunnelen, vil være knyttet til kryssløsning. I anbefalingen “prioritert buss” ligger det en forutsetning om at kollektiv skal ha prioriteringer i kryss. Dette vil være et viktig element i valg og utforming av kryssløsning for Brosundtunnelen, kanskje spesielt i øst ved Ysteneset hvor trafikknivået er svært høyt og kapasiteten blir mest krevende å løse.

Bystyret har hatt saken til behandling i desember 2018. Bystyret slutter seg til at konseptet «prioritert buss» legges til grunn for det videre arbeidet med kollektivsatsing i Ålesund. Bystyret ber om at det utarbeides en utviklingsplan for kollektivtrafikken i Ålesund, med utgangspunkt i anbefalingene i COWI-rapporten. Utviklingsplanen skal både inneholde konkrete tiltak som kan realiseres på kort sikt, og langsiktige endringer som vil bidra til å nå målet om 15 prosent kollektivandel og til å komme i posisjon for statlige belønningsmidler/byvekstmidler. Ålesund kommune tar initiativ overfor Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen om et samarbeid om dette. Utviklingsplanen skal koordineres med bypakke Ålesund.

3.6 Gjeldende reguleringsplaner

3.6.1 Sørsideplanen



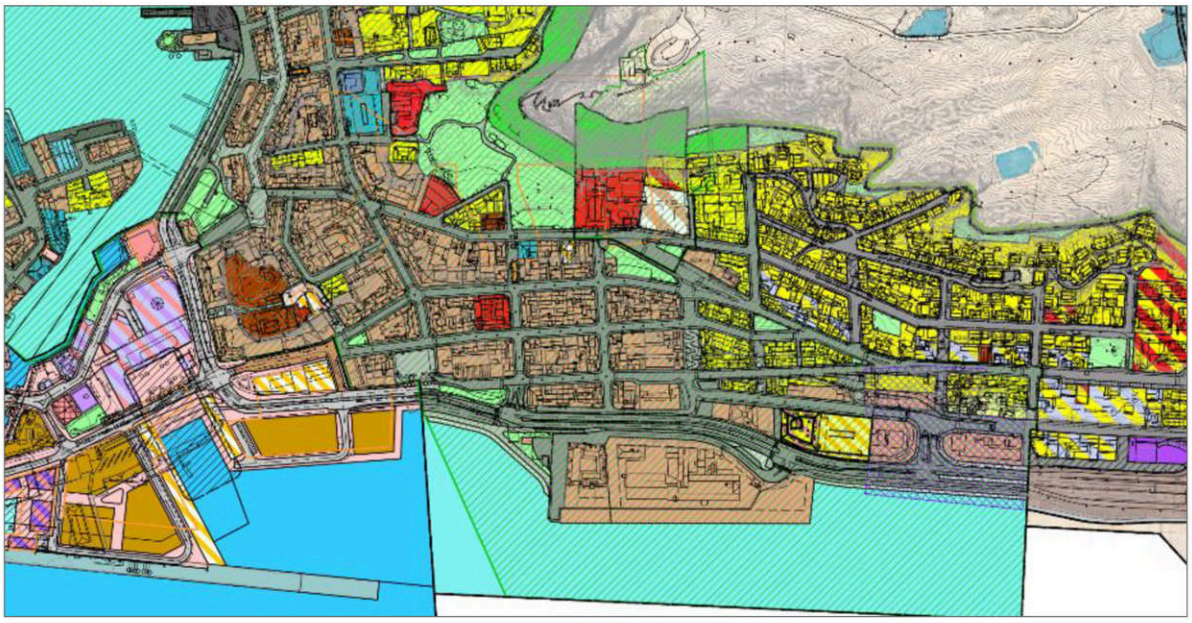
Figur 3-2: Sørsideplanen plankart vertikalnivå 2

Sørsideplanen baserer seg på vinnerutkastet til arkitektkonkurransen for området. Hovedgrepet i *Sundbyen* utarbeidet av JAJA arkitekter er å framheve, forbedre og forbinde Ålesunds naturlige kvaliteter med utgangspunkt i sundet som byens viktigste naturlige kvalitet.

Planen viser et potensial for byutvikling og transformasjon og vil når det er ferdig utbygd utgjøre en ny funksjonsblandet bydel. Planen legger opp til en tilvekst på ca. 57.000 m² for næring, kontor og tjenesteyting, i tillegg til eksisterende virksomheter som skal videreføres. Videre er det satt av ca. 22.500 m² til videregående skole og kulturskolen, medregnet areal under bakken. Det er planlagt ca. 35.000 m² nytt boligareal. Dette kan genere tilsvarende kvadratmeter forretningsareal, men dette er usikre anslag. Totalt er det planlagt ca. 130.000 m² nytt areal innenfor planområdet. Av dette er ca. 98.000 m² over bakken.

Planen legger til rette for en ny kryssing av Brosundet og en rekke andre tiltak som gir smidigere trafikkavvikling, en prioritering av kollektivtrafikk, og etablering av egne stier, promenader og areal for myke trafikanter som skaper et gatebilde dominert av mennesker fremfor biler.

3.6.2 Reguleringsplan for Ålesund sentrum



Figur 3-3. Utsnitt av reguleringsstatus ved Ysteneset.

I øst er det større uregulerte områder frem til Aspegata der reguleringsplan for Ålesund sentrum fra 2000 dekker hele Aspøyas bredde fra Nedre Strandgate og nordover. Planen er også gjeldende for deler av Nørvøya, mellom annet kryssområdet på Ysteneset. Til denne planen er det under behandling nye bestemmelser for støyende bevertning og bruk av de to nederste etasjene. Det utarbeides også nye bestemmelser for styrket vern av gjenreisningsbebyggelsen.

3.6.3 Andre reguleringsplaner på Aspøya



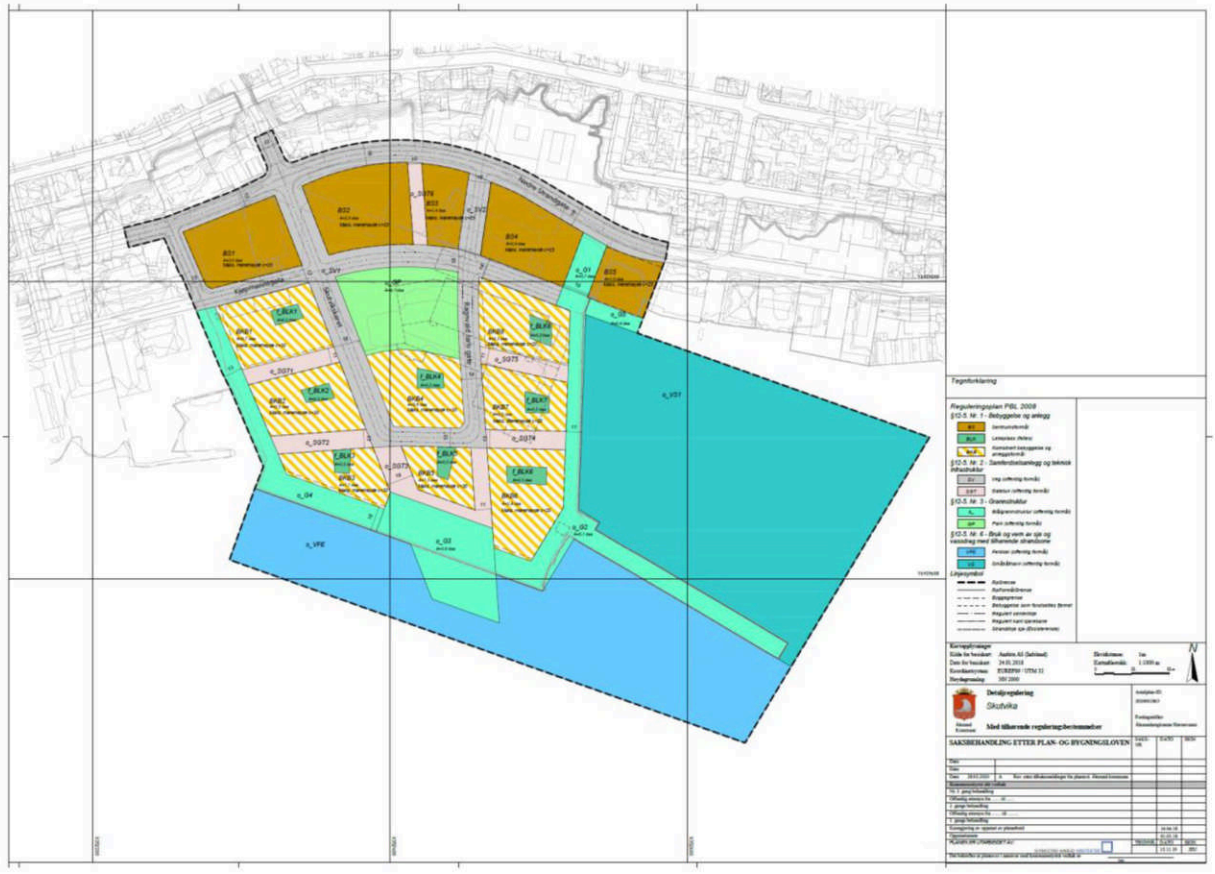
Figur 3-4. Utsnitt av reguleringsstatus ved Skutvika (oppdatert figur 15.03.2021).

Vest for Skutvika gjelder områderegulering for Kvennaneset som dekker mye av den sørvestre delen av Aspøya. Planen er vedtatt i 2011 og åpner for utbygging av boliger og kontorer. Området kan romme 600-800 boenheter, men full utbygging vil kreve trafikktiltak i bysentrum og ny utforming av krysset Brogata-Ivar Aasens gate. Hovedadkomst til Kvennaneset er fra Ivar Aasens gate, men nye interne gater møter dagens gatenett slik at Kjøpmannsgata vil kunne knytte sammen Skutvika og Kvennaneset. Nærmest Skutvika er det regulert et 4,2 daa stort friområde mot sjøen.

3.7 Igangsatt planarbeid

3.7.1 Detaljregulering Skutvika

I Skutvika er et område på 136 daa markert med grønn skravur i figur 3-5 for planforslag som har bolig som hovedformål. I oppstartsvarsel fra 14. april 2018 og referat fra oppstartsmøte 1. mars samme år kommer det frem at det vurderes å legge til rette for høy utnyttelse med 500 boenheter og bydelspark. I planforslaget som har vært på høring beskrives det at arealet sør for Kjøpmannsgata er satt av til boliger og friområder, men det er forutsatt innslag av forretning, tjenesteyting og bevertning blant annet langs Skutvikskaret for å bidra til å skape liv i gatene. Det er også lagt opp til at det kan etableres støttefunksjoner til småbåthavna langs østsiden, for å bidra til økt aktivitet også her. Langs Nedre Strandgate er det lagt opp til en kombinasjon av utadrettede virksomheter på bakkeplan, med mulighet for kontor og bolig over dette. Kommunen har fremholdt at planarbeidet må vurderes samordnet med planarbeid for Brosundtunnelen, særlig når det gjelder areal nær Nedre Strandgate og Skutvikskaret.



Figur 3-5 Planforslaget slik det forelå når planen ble vedtatt å legges ut på høring 21.04.2020

3.7.2 Gang- og sykkelløsning mellom Meierikaia og Volsdalsberga

Høsten 2018 er det gjennomfør et parallelloppdrag med mulighetsstudier for gang- og sykkelløsning mellom Meierikaia og Volsdalsberga. Hensikten med arbeidet er å få visualisert attraktive løsninger på strekningen innenfor realistiske rammer, og få synliggjort potensialet forbindelsen kan ha i byutviklingssammenheng. På sikt kan dette danne grunnlag for gjennomføring.



Figur 3-6 - Illustrasjon fra et av forslagene til sykkelløsning mellom Meierikaia og Volsdalsberga (Norconsult, 2018)

4 Dagens situasjon

I beskrivelsen under hvert tema er det i hovedsak lagt vekt på å beskrive dagens situasjon for områdene ved tunnelinnslag og det tilliggende vegnettet. Med andre ord de områdene som blir fysisk berørt av en fremtidig Brosundtunnel. Områdene som tunnelen går under og sentrumsområdene for øvrig, omtales ikke. Disse områdene kan bli berørt ved at det kommer rømningsveger ut i dagen og/eller fysiske forhold endres når trafikkstrømmer endres. Dette må omtales i reguleringsplan når ytterligere avklaringer knyttet til lokalisering er gjort.

4.1 Planområdet

Avgrensing av planområdet er vist i Figur 4-1. For tunnelpåhugg og ev. ombygging av tilliggende vegnett i Skutvika er det tatt med et areal fra Fiskargata i vest til Statsråd Daesgate i øst og videre nordover til Fjordlaks sitt anlegg ved Sildegarnsholmen. Videre østover er det tatt med et 100 meter bredt areal for tunnel under bebyggelsen og Brosundet. Ved Ysteneset er det tatt med et areal fra Meierikrysset til Volsdalsvågen for tunnelpåhugg og ev. ombygging av tilliggende vegnett.

Denne planavgrensingen danner grunnlag for å vurdere endret arealbruk konkret som følge av tiltaket, ikke eventuelle muligheter og effekter som kan åpne seg i tilgrensende areal.

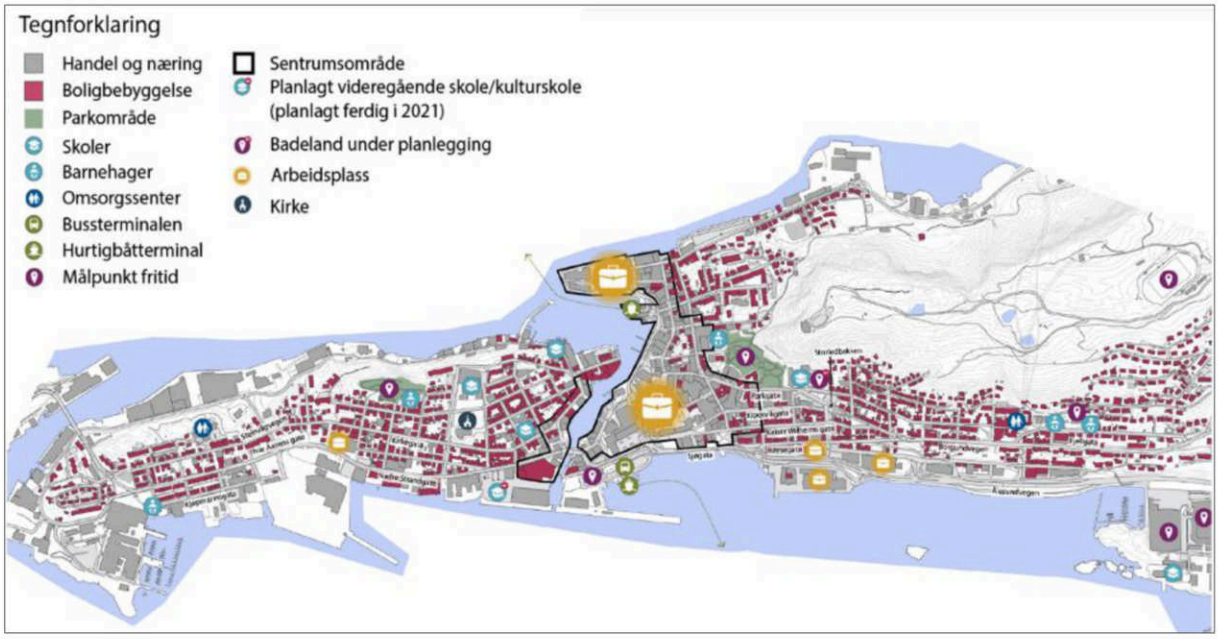


Figur 4-1 - Planavgrensning for Brosundtunnelen

4.2 Dagens arealbruk

Planområdet omfatter en større del av Ålesund bykjerne samt de sørlige havnearealer, og rommer derfor en rekke vidt forskjellige funksjoner. Bebyggelse og anlegg utgjør en stor del av arealbruken i planområdet. De sentrale områdene inneholder hovedsakelig forretninger, kontorer, hotell, serveringssteder og offentlig tjenesteyting som kontor, bibliotek, skoler, m.m. I store deler av planområdet er det kombinerte arealformål der bolig inngår som ett av flere arealformål, da gjerne i kombinasjon med forretning og/eller kontor. Utenfor selve sentrumskjernen finner man også større områder med ren boligbebyggelse.

Av samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur finner man både cruisekai og andre havnerelaterte funksjoner som gjestehavn, fiskerihavn, småindustri, lager og spedisjon. I tillegg kommer en større rutebilstasjon, parkeringsområder, drosjeholdeplass og hurtigbåtkai. Det er også en rekke plasser som kommer inn under dette formålet. Vegsystemet er omtalt i kapittel 4.3.



Figur 4-2 Kartet viser målpunkt i sentrum. Figuren gir også en god oversikt over dagens arealbruk. (Kilde: Mulighetsstudie sykkeltrasé i Ålesund sentrum, Norconsult – 2017)

I dagens grøntstruktur utgjør Aksla, Byparken, Grimmerhaugen, Aspøyskolen og Storhaugen de største park-/friområdene. I tillegg er det en del byrom og bakgårder som inngår i grøntstrukturen. I kommuneplanens temakart for grønt/blått er også hele byens havnefront utpekt som en viktig del av den blågrønne strukturen, se Figur 4-3.



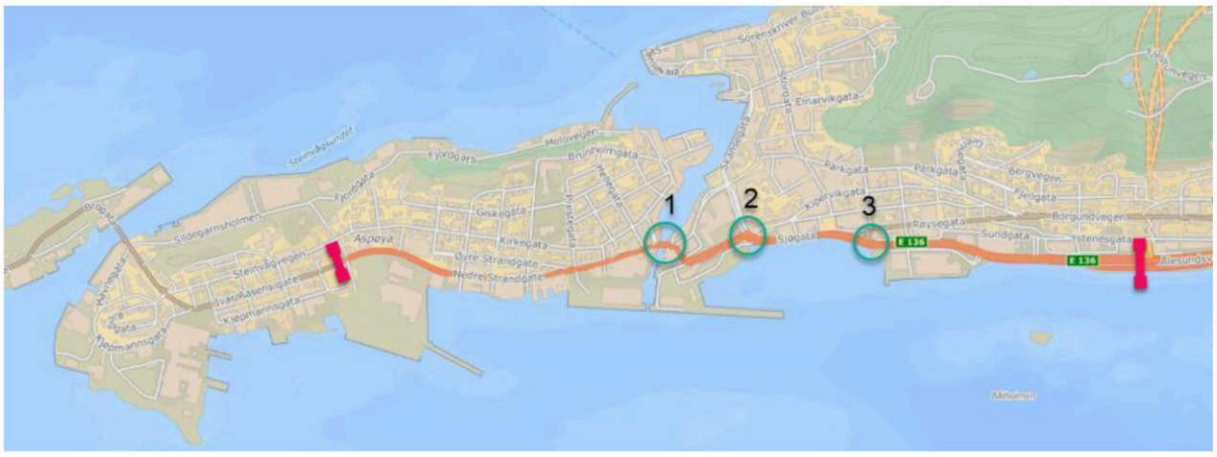
Figur 4-3 Kart over blågrønn struktur i sentrum. (Kilde: Kommuneplanens arealdel, temakart A, Grønt/blått)

4.3 Dagens transportmønster

På strekningen Brosundtunnelen skal avlaste, går hovedtyngden av trafikk på E136 gjennom bysentrum. Mellom Ysteneset og Skutvika er det flere flaskehalser som skaper kødannelser morgen og ettermiddag. Figur 4-4 viser tre særskilte kryssområder som hindrer flyt i trafikken. Ytterpunkter for strekningen er markert med rødt. De tre kryssene har per i dag signalregulering og spesielt Hellebrua (1) og Posthuskrysset (2) har alle trafikantgrupper kryssende i flere retninger. Trafikk på E136 har prioritet gjennom lyskryss i forhold til øvrig trafikk, med lengre grønne perioder i rushtidsperioder, samt skilting.

Hovedstrømmen av biler går øst/vest i kryssene, men alle armer i kryssene har stor trafikk morgen og kveld. Kryss ved Rådstugata (3) har tilkobling til parkeringsanlegget i Akslafjellet, samt kobling til sentrum øst og nord, slik at trafikkflyt hindres gjennom hyppige opphold.

Hele strekningen som avlastes har kødannelser for biltrafikken morgen og ettermiddag. Bysentrum mangler separate sykkelløsninger. Dette medfører at syklister bruker mange ulike veger (og fortau). Dette medfører konflikter for alle trafikantgruppene.



Figur 4-4 - Dagens E136 med særlige kryss som flaskehals

Ålesund har et stort, sentralt parkeringsanlegg i Aksla. I tillegg er det parkeringsplasser knyttet til arbeidsplasser spredt utover hele sentrum. Dette gir trafikk i alle sentrumsgater. E136 er som sagt byens hovedtrafikkåre, men i tillegg er det relativt mye trafikk i Kirkegata, Skansegata, Storgata, Parkgata og nordsiden av Akslafjellet (Sorenskriver Bulls gate). Dagens trafikknivå og andel kødannelse gjennom sentrum er høyt. Figur 4-5 viser dagens trafikkmengder, siste tilgjengelige tall fra Statens vegvesen (2017-tall).



Figur 4-5 - Dagens trafikkmengder (ÅDT) gjennom bysentrum

Ålesund kommune har en lav andel kollektivreisende og syklister sammenlignet med tilsvarende byer. Dette har kommunen ambisjoner om å gjøre noe med gjennom satsing som ligger i bypakken. Her kan Brosundtunnelen være en del av løsningen for å sikre bedre fremkommelighet i og gjennom sentrum. Siste tilgjengelig tall viser (RVU 2013/14):

- Dagens kollektivandel 6 prosent
- Dagens andel sykling 3 prosent
- Dagens andel gående 19 prosent

4.4 Landskapsbilde og byform

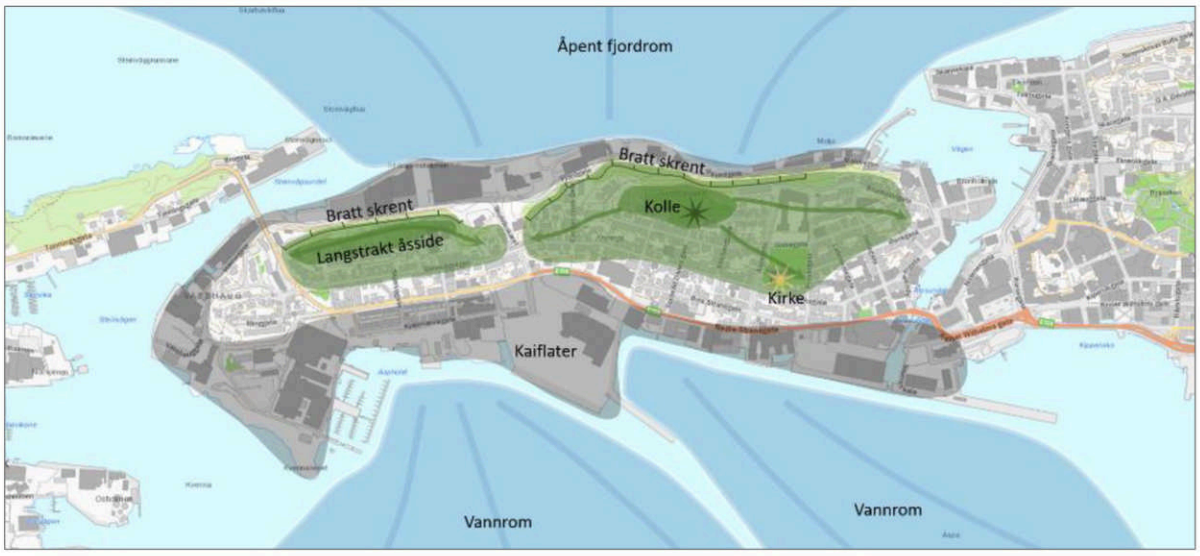
Tema landskapsbilde omhandler landskapets romlige og visuelle egenskaper og hvordan landskapet oppleves som fysisk form. Landskapsbilde omfatter alle omgivelsene, fra det tette bylandskap til det uberørte naturlandskap. (Kilde: V712 – Konsekvensanalyser, Statens vegvesen, 2018)

Bykjernen og omlandet
Ålesund ligger ytterst ved fjordsystemene på Sunnmøre og omfatter flere små og store øyer. Øyene er langstrakte i øst/vest-retningen, med bratte sider mot nord og vest. Det smale nord-sør-gående Brosundet skiller Aspøya i vest fra Nørvøya i øst. Landskapet her er kupert med Storhaugen og Aksla som markerte topper. Ubebygde høyereliggende områder har noe blandingsskog og fjell i dagen. Berggrunnen består av gneis.

Bysentrum ligger på begge sider av Brosundet og strekker seg mot sør og havneområdene ved Aspevågen. På nordsiden av Aspøya og Nørvøya, adskilt fra bysentrum, ligger nyere og større næringsområder vendt mot Valderhaugfjorden. Arealkrevende institusjoner og handelsvirksomheter har funnet sin plass øst for bysentrum, ved hovedvegen langs Borgundfjorden. Vest for sentrum, på begge sider av Steinvågsundet mellom Aspøya og Hessa, finnes større industrielle anlegg og kaier.

Sentrumsbebyggelsen ligger øst på Aspøya og på vestre del av Nørvøya. Studieområdet for Brosund-tunnelen berører ytterkanten av sentrum. Tunnelinnslaget i vest får direkte betydning for den midtre delen av Aspøya, kanskje både nord og sør for Skutvikskaret. Det østre tunnelutløpet møter byen ved Ysteneset. I begge ender vil tunnelen møte bymessig bebyggelse og kaiområder.

Skutvika og Sildegarnsholmen
Aspevågen utenfor Skutvika er tydelig avgrenset av Hessa i vest og sør. Kaiflaten og piren i Skutvika deler vågen i to vannrom, ett i vest mot Kvennaneset og ett i øst som vender mot utløpet av Brosundet og cruisekaiene. Utenfor Sildegarnsholmen, nord på øya, er Valderhaugfjorden et vesentlig større og mer åpent fjordlandskap som vender mot Giske, Valderøya og Vigra. Midt på Aspøya går et skar mellom to åsrygger. Storhaugen i øst er høyest, jf. Figur 4-6



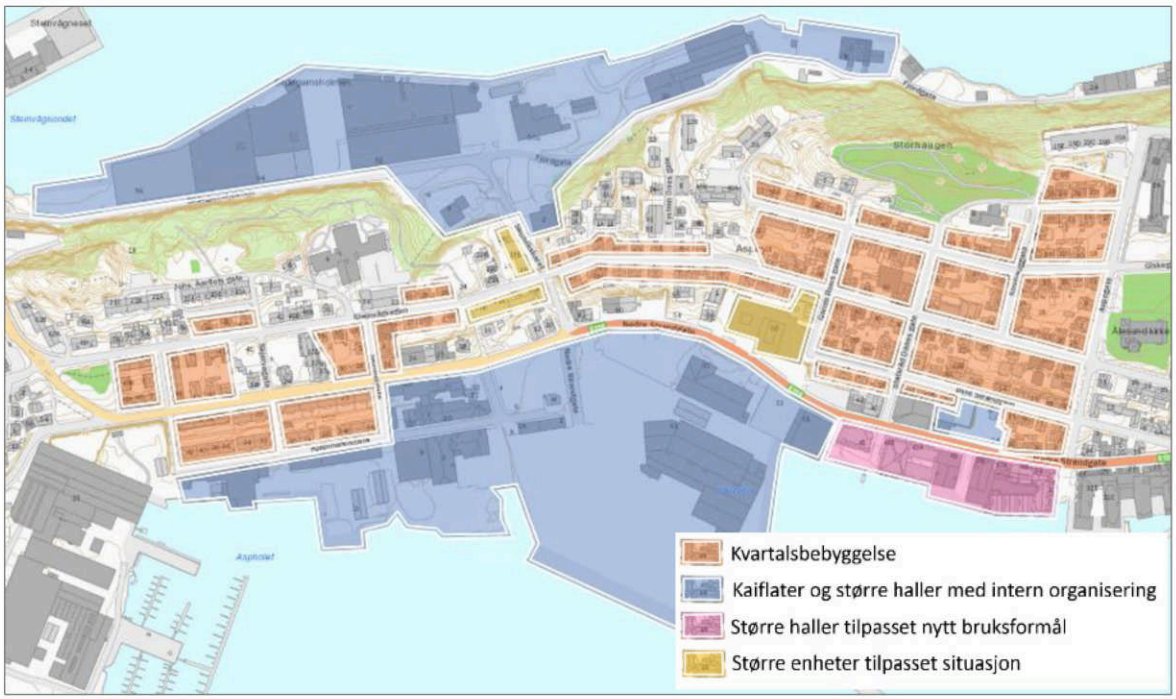
Figur 4-6: Landskapsformer Aspøya

Gatenettet poengterer landskapsformen med Nedre Strandgate/Ivar Aasens gate og Kirkegata/Steinvågvegen som følger høydedraget mens bratte tverrgater som Statsråd Daaes gate og Skjervagata går vinkelrett på stigningen. Landskapet dramatiseres der Skutvikskaret skjærer gjennom åsryggen under Brooklynbroa, jf. Figur 4-7.



Figur 4-7: Brooklynbroa over Skutvikskaret, sett fra sør (foto: Roger Engvik, Sunnmørsposten 2010)

I hver ende av Skutvikskaret består landskapet av store utfylte flater med sjørettet nærings-bebyggelse. Kaiområdet ved Sildegarnsholmen på nordsiden er vesentlig mer bebygd enn Skutvika i sør som har store åpne kaiflater. Skutvikskaret tar opp en vinkelendring i det rettvinklede gatenettet. Områdene øst og vest for Skutvikskaret er preget av kvartalsbebyggelse, men dette mønsteret er tydeligst i øst, jf. Figur 4-8. I Kirkegata, Giskegata og Steinvågvegen finnes helhetlige strøk preget av frittliggende trehus i to etasjer med saltak, jf. Figur 4-9.



Figur 4-8: Bebyggelsesmønster, midtre del av Aspøya



Figur 4-9: Kvartalsbebyggelse i Kirkegata, sett mot vest fra Statsråd Daaes gate (Google Street View 2010)

Steinvågvegen er i utgangspunktet en øst- vest- forbindelse øverst i bebyggelsen, jf. Figur 4-10. Vegen har derfor noen unntak fra kvartalsmønsteret, men inngår likevel i et gatenett der gatene er tydelige offentlige rom. Dette skyldes at området har ganske små tomter og gjennomgående byggelinjer, samt at mange innganger er representativt utformet. Øverst i Johs. Aarflots gate og Giskegata brytes mønsteret av høyere nyere leilighetsbygg som er orientert mot egne utearealer.



Figur 4-10: Kirkegata/Steinvågvegen. Lineær struktur tilpasset et kvartalsmønster. Flyfoto fra 1947 (Statens kartverk/Ålesund kommune)

Historisk er Nedre Strandgate en lineær forbindelse som danner grense mellom bykvartaler og næring tilknyttet sjøen. Like fullt er bygningene langs Nedre Strandgate og Ivar Aasens gate tilpasset kvartalsmønsteret. Til forskjell fra gatene høyere opp, kjennetegnes bebyggelsen av sammenhengende fasader, høyere hus og mer utstrakt bruk av mur. Tilsvarende bebyggelse preger også nordsiden av Kjøpmannsgata mellom Skippergata og Hessagata. Her er Kjøpmannsgata et skille mellom boliger på oversiden og industri og kaier mot sjøen. Typologisk sett er industribygningene store haller, ofte med flere sammenbygde enheter organisert etter en produksjonsprosess og tilknytningen til kaier. Slik industribebyggelse preger Skutvika mellom Skippergata og Aspegata, selv om enkelte leilighetsanlegg i senere tid er etablert på de tidligere havnearealene som ligger nærmest sentrum, jf. Figur 4-11.



Figur 4-11: Boligutvikling på tidligere næringsareal ved sjøen øst for Skutvika, Politihuset oppe til venstre (Blom)

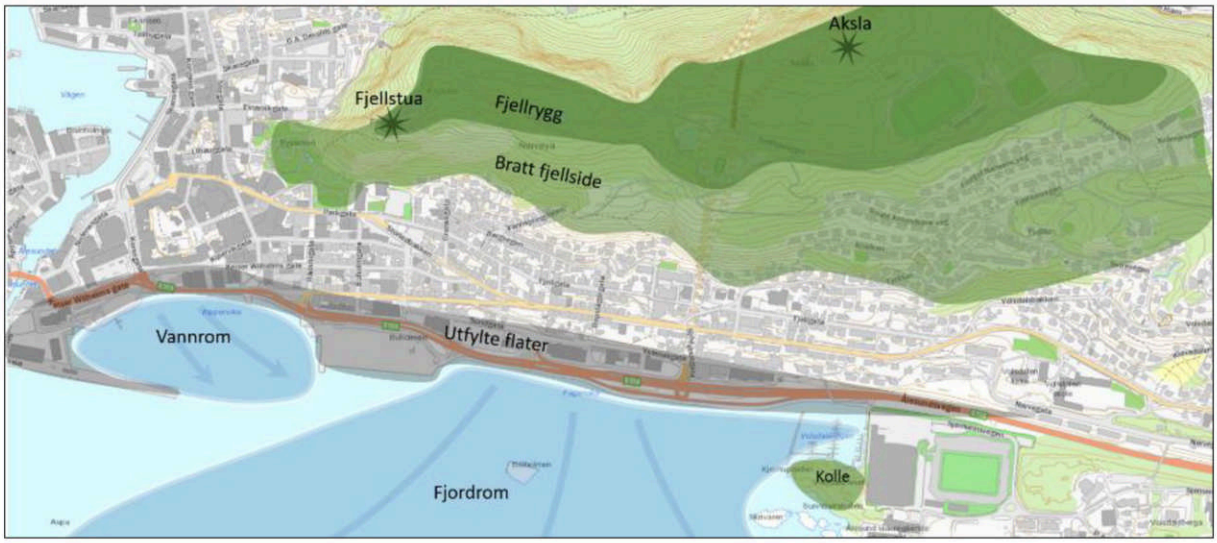
Vegen i Skutvikskaret er sprengt gjennom høydedraget på Aspøya og blir utgangspunkt for noen unntak i bebyggelsesmønsteret. Flere større leilighetsbygg har fått høye fasader mot sør og øst fordi de følger høyden til kvartalsbebyggelsen langs Steinvågvegen og samtidig tar opp høydeforskjellen

mot Skutvikskaret. Deler av denne bebyggelsen har ikke henvendelse til gaten. Politihuset i Nedre Strandgate og Gange Rolvs gate danner også et unntak med sin størrelse og høyde, jf. Figur 4-11. Bygningen tar opp store høydeforskjeller der Øvre Strandgate avsluttes mot Gang Rolvs gate.

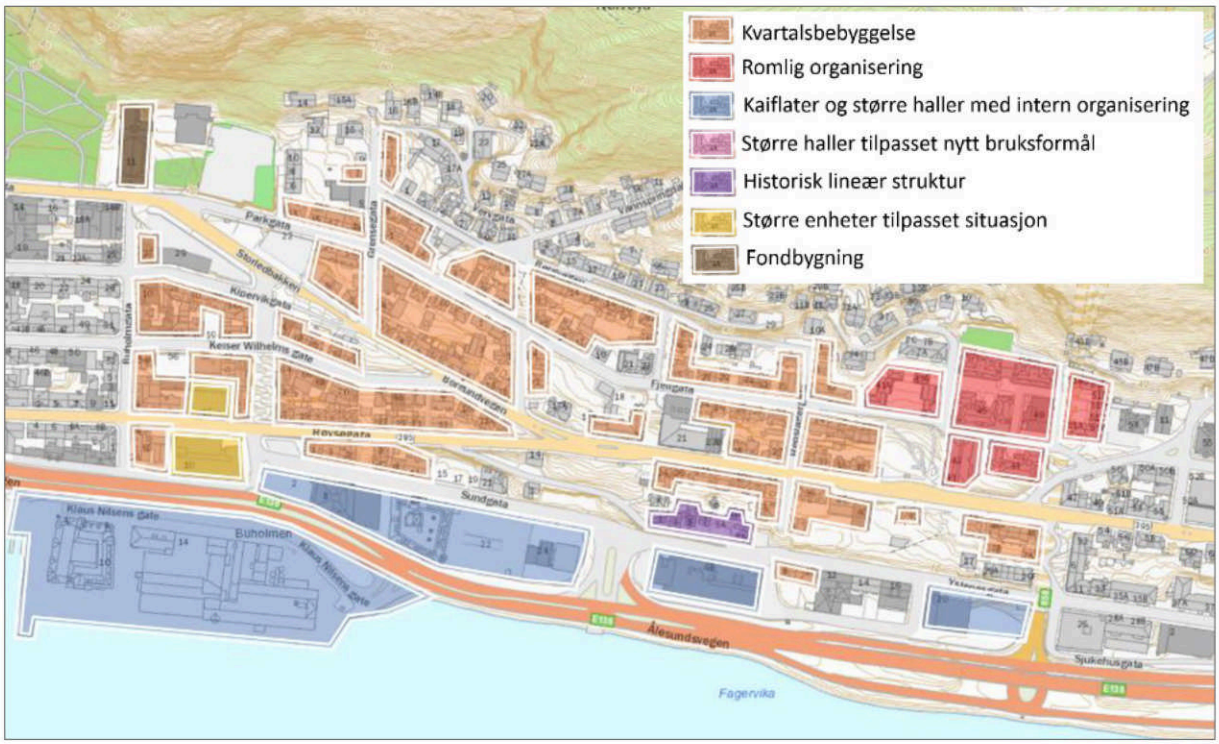
Områdene i nordre ende av Skutvikskaret har ingen bymessig organisering. Fjordgata utgjør sammen med Havnegata en lang lineær forbindelse mellom bratt terreng og utfylte havneflater bebygd av store innadvendte haller med høyde tilsvarende to etasjer. Nord i Skutvikskaret flater terrenget ut, men området sør for Fjordgata er likevel stort sett ubebygd.

Byområdene rundt Skutvika inneholder få monumenter eller markante byrom. Parken på toppen av Storhaugen er et fondmotiv i Statsråd Daaes gate og Gange Rolvs gate. Aspøy skole og Ålesund kirke er viktige monumentale byggverk i byen, men der de ligger øst for parkgaten Aspegata tilhører de i større grad sentrum og murbyen enn midtre Aspøya og trebyen.

Ysteneset
Utenfor Ysteneset er Borgundfjorden et fjordrom avgrenset av Sula i sør og mer lokalt definert av Voldsdalsberga i øst, Buholmen i vest og Bålholmen og Hessa med Slinningsodden i sør. Landskapet her er preget av store veganlegg som danner avslutningen på langsgående utfyllinger i sjøen. Buholmen i vest utgjør en større kaiflate utenfor hovedvegen. Over bebyggelsen avgrenses landskapsrommet av steile skråninger med mye berg i dagen opp mot Aksla, jf. Figur 4-12.



Figur 4-12: Landskapsformer sørvest på Nørvøya



Figur 4-13 Bebyggelsesmønster ved Ysteneset

Nært fjorden er både Ålesundsvegen og Sundgata-Ystenesgata forbindelseslinjer parallelt med fjorden. Sett fra sjøen er Borgundvegen den første langsgående veglinjen som inngår i kvartalene og slik er en del av det bymessige strøket i dette området, jf. Figur 4-14.



Figur 4-14: Borgundvegen 19-21 mot øst fra krysset med Røysegata, 1950-årene (Stiftinga Sunnmøre Museum)

Fra Røysegata-Borgundvegen opp mot byfjellet understreker flate langsgående gater og bratte tverrgater landskapet som heller mot sør. Relativt jevn byggehøyde forsterker opplevelsen av landskapsformen. Lenger vest vender landskapet mot sørvest, noe som tas opp av vridningen i gatenettet i Fjellgata og Bergvegen. Parallelt med disse gatene formidler Storledbakken høydeforskjell mot sentrumskjernen.

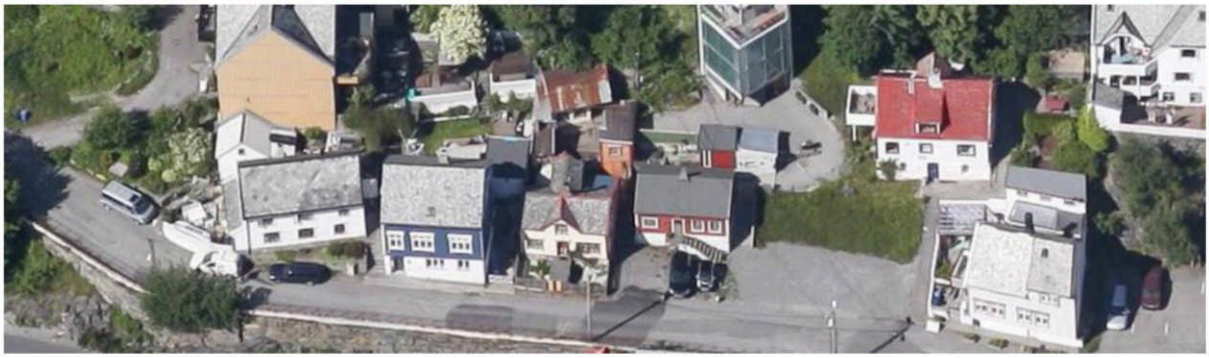
Bebyggelsen langs Ålesundsvegen og Sundgata-Ystenesgata, samt på Buholmen, er dominert av større næringsbygg og noen leilighetsanlegg som typologisk sett er haller eller sammenbygde enheter ordnet etter en intern organisering og parkering, og formmessig uavhengig av tilliggende gateløp. Byggehøydene her varierer mellom to og fire etasjer.



Figur 4-15: Fra Ysteneset mot vest. Sentrumsbebyggelse med vesentlig boliginnslag i høyereliggende gater og større næringsbygg og transformert industri på utfylte masser ved E136 og Ystenesegata/Sundgata (1881.no)

I de øvre kvartalene mellom Bruholmgata i vest og Sjukehusgata i øst er Borgundvegen og Fjellgata de viktigste langsgående gatene. Visse steder går Fjellgata og Bergvegen på to nivåer for å møte høydeforskjell. Bebyggelsen i dette området varierer mellom frittliggende lave småhus og bygårder på fire etasjer. Byggemateriale er både tre og mur. Områdene får en tilnærmet helhetlig karakter fordi bebyggelsen så tydelig er organisert etter gateløpene.

Bebyggelsen i Ystenesgata 1-11 står for seg selv som en uregelmessig lineær struktur, trolig organisert etter en eldre ferdselslinje mot et tidligere sund mot Buholmen. Lave trehus med saltak har vesentlig mindre grunnflate enn bebyggelsen ellers i området jf. Figur 4-16.



Figur 4-16: Eldre bebyggelse nederst i Ystenesegata, lineær uregelmessig organisert (1881.no)

Ved Klipra finnes flere større bygningsanlegg som er romlig organisert for å danne åpne gårdsrom. Tidligere Nørvøy skole i enden av Buholmgata danner et markant fondmotiv som er tydelig helt fra kaikanten på Buholmen. Gjerdegata er bredere enn parallellgatene og fremstår som en branngate eller allmenning. I nedre del har den fått et parkmessig preg der stigningen tas opp med krappe svinger avgrenset av murer og vegetasjon.

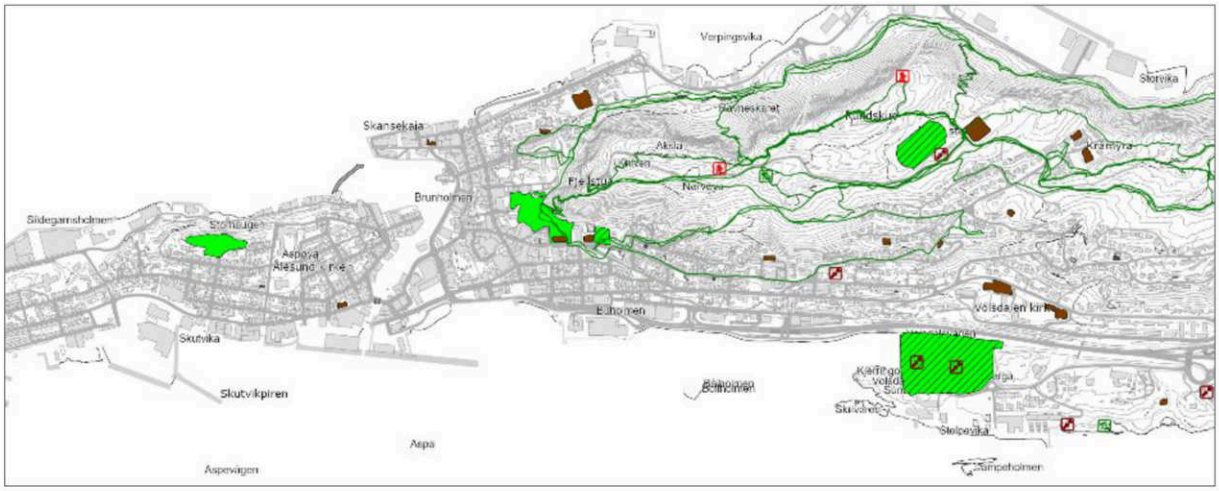
4.5 Friluftsliv og byliv

Fagtema friluftsliv og byliv belyser tiltakets virkninger for brukerne av utredningsområdet. Temaet omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og i naturen ellers. Begrepet byliv understreker at friluftsliv i byen er inkludert i analysen. (Kilde: V712 – Konsekvensanalyser, Statens vegvesen, 2018)

Figur 4-17 viser områder tilrettelagt for friluftsliv. Kartet viser byens parker, lekeplasser, idrettsanlegg og turstier. Kartet viser tydelig byfjellet Akslas betydning som turområde. For disse turene er ofte byparken og fjellstuetrappene utgangspunkt. I andre karttjenester er det også vist turruter i bysentrum. Byvandring er en populær aktivitet både organisert og uorganisert og deltakere er både tilreisende og fastboende.

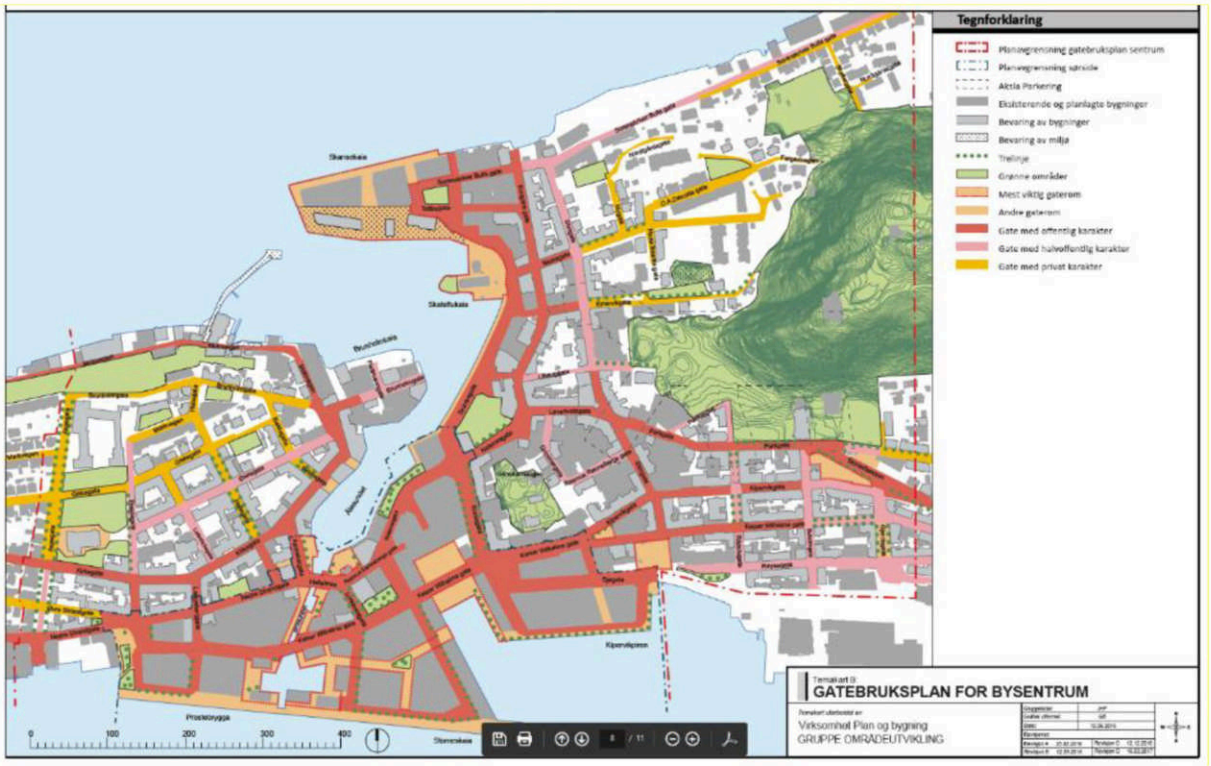
I tillegg benyttes byens vannrom og tilliggende fjordsystem av flere fritidsbåter, både til ferdsel, opphold og fiske. Det fiskes også fra kaier og det som er igjen av naturlige svaberg i planens influensområde.

Øst for planområdet i planens influensområde ligger Volsdalsberga. Der er både innendørs fotballhall og klatrevegg, samt utendørs stadionanlegg. I tillegg til at AaFK spiller sine hjemmekamper her, arrangeres det turneringer, treninger, messer og konserter på disse anleggene. På Volsdalsberga er det også badeplass og friluftsområder. Selv om det er god visuell kontakt mellom Ysteneset og Volsdalsberga, så er det krevende å bevege seg mellom områdene fordi E136 danner en barriere. Det er bygget en midlertidig gangbro for å avhjelpe dette.



Figur 4-17 - Kart med oversikt over registrerte områder for friluftsliv. (Kilde: Ålesund kommune)

I Ålesund spiller bygater og offentlige plasser en viktig rolle for rekreasjon. Attraktive byrom er viktige sosiale møteplasser for lek og opphold. De er mål undervegs i byvandringer eller for turer som kombinerer fjellvandring og urbane opplevelser. Kontakt med sjø er en grunnleggende kvalitet for flere av bygatene og plassene. Figuren under viser gatebruksplanen for sentrum, jf. Figur 4-18. Gatebruksplan for bysentrum er utarbeidet for å gi en hierarkisk oppbygging av gatene i sentrum og hvilke sentrumsfunksjoner man ønsker på gateplan basert på hvor offentlig en gate er. Gatebruksplanen har lagt vekt på å føye sammen eksisterende sentrum med ny utbygging. Brosund-tunnelen vil ikke direkte berøre disse områdene, men kan ha betydning dersom det blir aktuelt å ruste opp gater og plasser i de ytre sentrumsområdene. Videre vestover kan Nedre Strandgate og Kirkegata opparbeides som bygater med høy kvalitet for gående og syklende og for opphold undervegs. Tilsvarende kan en fremtidig oppgradering av Storledbakken og Borgundvegen bidra til at østre deler av sentrum knyttes tettere til sentrumskjernen.



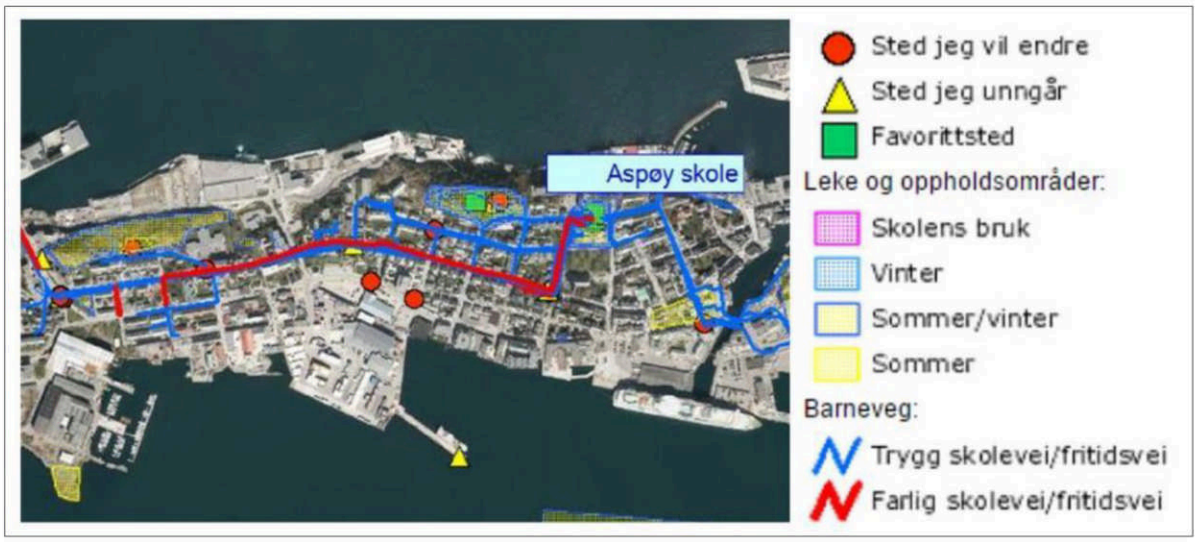
Figur 4-18 – Veiledende gatebruksplan vedtatt i Ålesund kommune

4.5.1 Barn og unges interesser

Bysentrum har få grønne lunger og åpne møteplasser spesielt tilpasset barn og unge. Det er behov for å utvikle et slikt tilbud for denne gruppen. I sentrum er Museumshaugen et svært viktig grøntområde, som for tiden mangler god tilknytning til gatene rundt. Rådhusplassen er en åpen plass som er viktig som urbant, sentrumsnært møtested for flere grupper, deriblant barnefamilier og ungdommer. Plassen er noe nedslitt, men det er igangsatt et prosjekt for å oppruste plassen som sees i sammenheng med planene for Ålesunds sentrale sydside.

Hans Marta-haugen (ved Johs. Aarflots gate) og lekeplassen ved Kirkegata 33 er de to kommunale lekeplassene nærmest Skutvika. Øvre Brøggerplan ved Nedre Strandgate ligger nærmere sentrum. Ingen av de tre plassene ser ut til å bli direkte berørt av planlagt tunnelutløp, men Kirkegata og Nedre Strandgate kan få et endret trafikkbilde som følge av en tunnel under Brosundet.

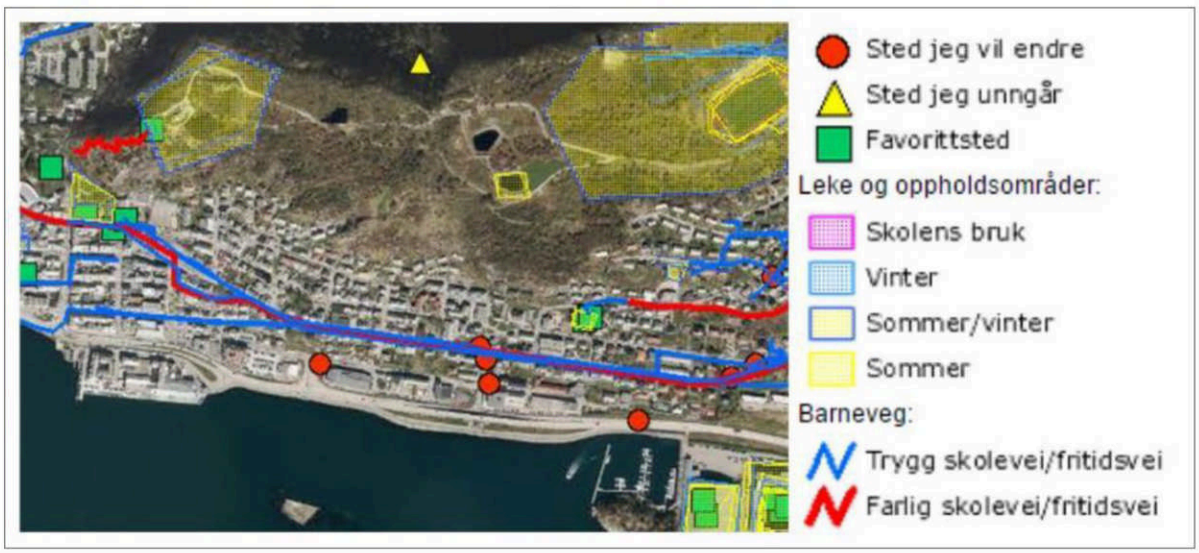
Barnetråkk utført av fjerde trinn ved Aspøy skole indikerer at Storhaugen er et favorittsted for flere og at øvre del av Aspegata sammen med Kirkegata/Steinvågvegen oppleves som farlige strekninger. Nedre Strandgate ved Politihuset oppleves negativt. Figur 4-19 viser barnetråkk-registreringer på Aspøya.



Figur 4-19 - Barnetråkk-registreringer ved fjerde trinn ved Aspøy skole (Ålesund kommune)

I nærområdene til et tunnelutløp ved Ystneset er det ingen offentlige lekeplasser. De nærmeste er Byparken lekeplass i Parkgata og Brusdalshagen i Borgundvegen ved Fjellgata. Ingen av disse vil bli vesentlig berørt av en ny tunnel.

Barnetråkk ved fjerde og sjette trinn ved Voldsdalen skole peker ut lekeplassen i Parkgata og ballbanen ved den tidligere Nørvøyskolen som favorittsteder. Borgundvegen oppleves av noen elever som en farlig skoleveg. Vegkrysset der E136 knyttes til Sundgata oppleves sammen med innløpet til Ellingsøytunnelen som negative steder. Det gjelder også for kryssene mellom Borgundvegen og Sjukehusgata og Fjellgata, jf. Figur 4-20.

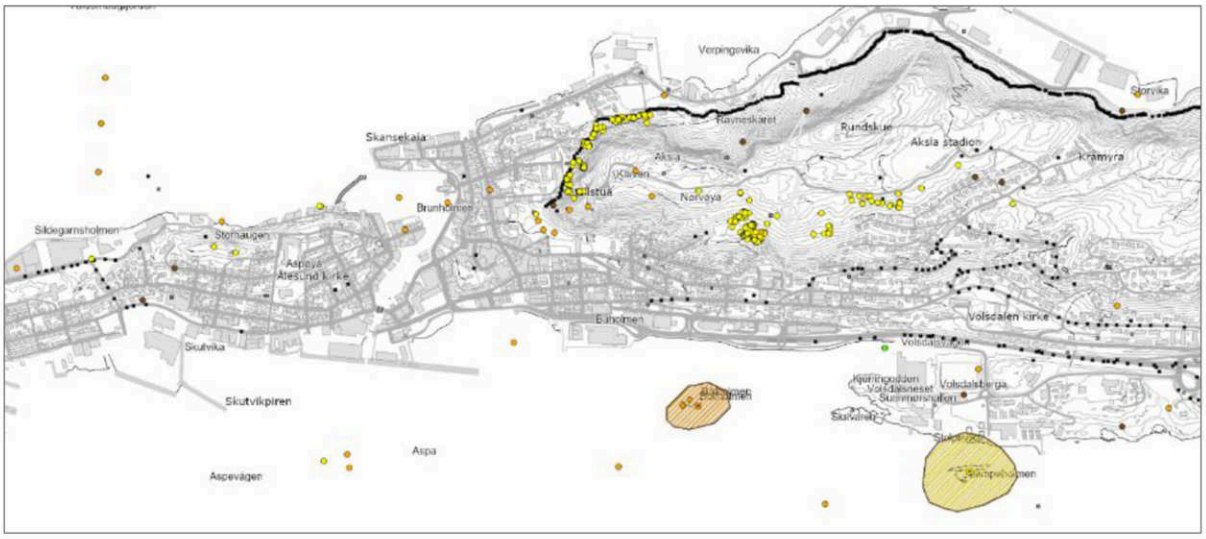


Figur 4-20 - Barnetråkk-registreringer ved fjerde og sjette trinn ved Voldsdalen skole (Ålesund kommune)

4.6 Naturmangfold

Temaet omhandler naturmangfold knyttet til terrestriske (landjorda) og marine (brakkvann og saltvann) systemer, inkludert livsbetingelser knyttet til disse. Naturmangfold defineres iht. naturmangfoldloven som biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold som ikke i det alt

vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning. (Kilde: V712 – Konsekvensanalyser, Statens vegvesen, 2018)



Figur 4-21: Kart med oversikt over fredede og truede arter samt fremmede arter. (Kilde: Ålesund kommune)

Den fredede arten *Sporebrusthette*, ligger i områder som ikke fysisk berøres av tiltaket. I Bysentrum er flere fugler og treslag registrert som truede og sårbare arter. Her finnes og en rekke fremmede arter, stort sett kjente hagevekster. Nært de aktuelle tunnelinnslagene finnes den truede arten villeple nord i Skutviksskaret og den fremmede arten platanlønn ved Ysteneset.

4.7 Kulturarv

Fagtemaet kulturarv omfatter spor etter menneskers virksomhet gjennom historien knyttet til kulturminner, kulturmiljøer og kulturhistoriske landskap. Kulturminner og kulturmiljø er definert i Lov om kulturminner. Kulturminner er her definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Kulturmiljø er definert som et område der kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. Kulturhistoriske landskap skal i denne sammenhengen forstås som større sammenhengende områder med kulturmiljøer, der den kulturhistoriske dimensjonen er framtredende. (Kilde: V712 – Konsekvensanalyser, Statens vegvesen, 2018)

Øst og vest for dagens bykjerne finnes mange spor etter menneskelig aktivitet fra tidligere tider. Vest på Hessa er det gravminner fra bronsealder, jernalder og vikingtid. Ved Steinvågsundet har det vært uavbrutt bosetting fra 1200- tallet frem til i dag. Skutvika utviklet seg til et lite fiskevær på 1700-tallet. På 1850-tallet kom verftene til Skutvika og pakkhus ble bygd langs sjøkanten og rundt neset til Sildegarnsholmen. Boliger ble bygd langs Kirkegata og Steinvågvegen. Den tidligere stien er blitt til en gate. Verftene flyttet på 1900-tallet og matvareindustrien inntok områdene i sjøkanten fra Nedre Strandgate til Kvennaneset, der Aalesund Mekaniske Verksted fortsatte sin virksomhet. Området midt på Aspøya, som kalles trebyen, ble samtidig bygd ut med flermannsboliger. I siste halvdel av 1900-tallet var det liten utvikling på øya. Fabrikkene mistet sin betydning og bilhold var blitt vanlig, noe som falt sammen med utvikling av nye boligområder lenger vekk fra sentrum.

I øst ligger den tidligere middelalderske kjøpstaden Borgund, i et område der det også er spor etter steinalderbosetting. På Voldsdalsberga er det bosettingsspor fra middelalderen. I de siste tiårene på nittenhundretallet endres områdene like øst for sentrum når Ålesundvegen (E136) blir etablert som gjennomgående hovedveg på en utfylling i sjøen og Sundgata forlenges til Gjerdegata samt at Buholmsundet blir fylt ut. Flere store næringsbygg og leilighetsanlegg er oppført mellom Sundgata og

Ålesundvegen og på Buholmen. I 1987 åpnes Ellingsøytunnelen som ligger under Sjukehusgata og er knyttet til europavegen i et planskilt kryss med tunnelpåhugg rett under Ystenesgata.

I Ålesunds sentrumsområde er det ikke registrert førreformatoriske eller arkeologiske kulturminner, men med tanke på de rike funnene på øyene rundt er det sannsynlig at slike spor er forsvunnet under utbygging eller fortsatt ligger i bakken. På slutten av 1600-tallet ble det ryddet plasser der murbyen ligger i dag. Jordsmonnet ved Ålesundet er magert og terrenget bergfylt og kupert. Det har ikke vært grunnlag for husdyrhold og jordbruk som hovednæring. Gode havneforhold og nærhet til fiskerike farvann har derimot gjort fiske, ferdsel på sjøen og handel med havets produkter til viktig livsgrunnlag.

Ålesund fikk bystatus i 1848 og hadde da 1300 innbyggere. Fiskeeksporten tidoblet seg fra 1835 til 1860 og byen ble en stadig viktigere handels- og eksporthavn. Tidlig industrialisering førte til modernisering av næringslivet som skapte økonomisk grunnlag for byvekst. I 1900 var folketallet 11.700.

Ved forrige århundreskifte besto bygningsmassen i byens sentrum av boliger, sjøboder og handels- og lagerhus av tre. Havnen med sjøboder var sentrum. Her fulgte hovedgaten strandlinjen og krysset sundet på en bro. Et uregelmessig nett av veger og gater var lagt i terrenget uten nivellering eller jevne bredder. Bybrannen i 1904 utslettet så godt som hele sentrumsbebyggelsen og var utgangspunktet for planlegging og gjenreising av det som skulle bli jugendbyen.

Murtvang ble innført mellom Aspegata i vest og Gjerdegata og Fabrikkgata i øst. Disse gatene skulle være 20 meter brede alléer mens andre gater skulle være 12,5 meter. Gater skulle være åpne i begge ender. Økonomien tillot ikke omfattende endringer og terrengtilpasning og byen beholdt derfor mye av gatemønsteret fra før brannen. Heller ikke sjølinjen ble nevneverdig endret i gjenoppbyggingen.

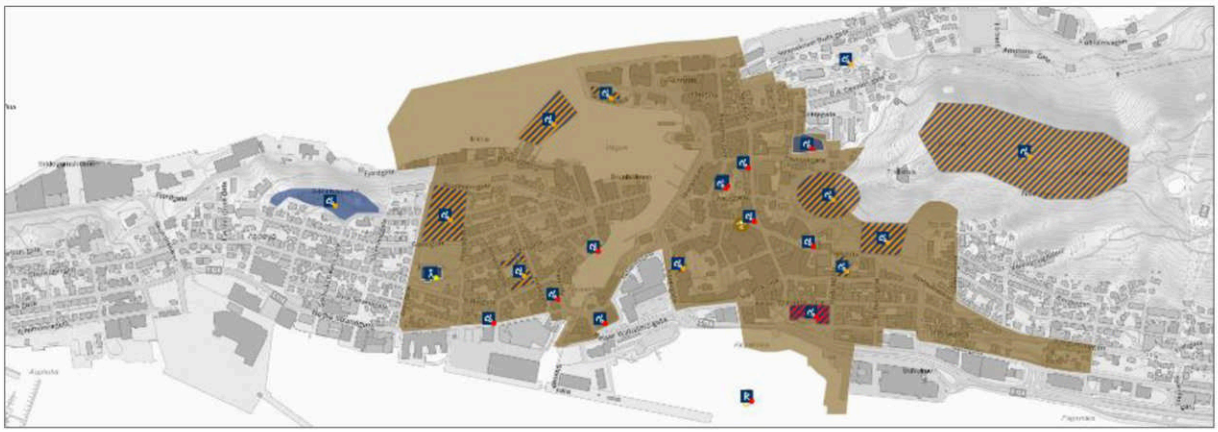
Gjenoppbyggingen foregikk over en kort periode og bebyggelsen er preget av internasjonale og nasjonale strømninger der jugend som stilart representerte en frigjøring fra historisismen som ble oppfattet som falsk. I Norge sammenfalt dette med interesse for en nasjonal byggeskikk inspirert av tanker om en storhetstid i middelalderen. Sentrumsbebyggelsen fra denne tiden varierer i høyde, materialbruk og stiluttrykk, men har likevel et helhetlig preg på grunn av gatebredder, bruk av mur og stein og formspråk.

Etter annen verdenskrig er bysentrum endret ved at gjennomfartsgater er lagt på sjøsiden av bebyggelsen og ved utfylling av huker og etablering av større nye kaier. Flere sjøboder ligger etter hvert ikke til sjøen og mange har også fått ny anvendelse.

NB!-området

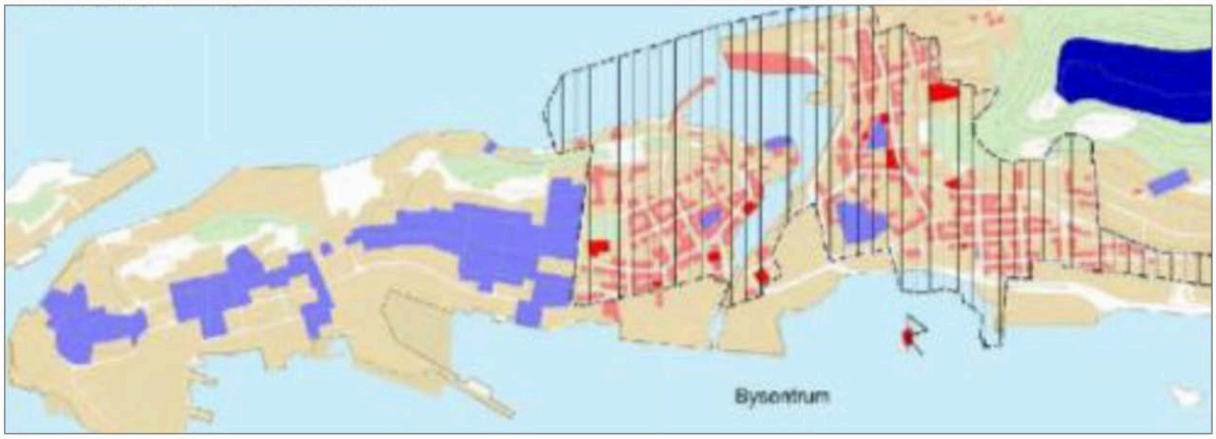
Bysentrum inngår i Riksantikvarens NB!-register som et kulturmiljø i by av nasjonal interesse. I slike områder forutsettes det at det vises særlige hensyn ved forvaltning og utvikling. Mange av bygningene i NB!-området er regulert til bevaring i reguleringsplan Ålesund sentrum, noe som blir bekreftet og supplert i kommuneplanens arealdel. Vernet gjelder først og fremst gjenreisingsbyen med jugend-bebyggelse fra etter bybrannen i 1904, men inkluderer også bebyggelse fra andre perioder.

I vest er området avgrenset av Aspegata og vil ikke bli berørt av Brosundtunnelens utløp ved Skutvika. I øst er situasjonen annerledes. Eldre trehusbebyggelse i Ystenesgata inngår i NB!-området og er også utpekt til bevaring i sentrumsplanen. Dette gjelder en gruppe trehus fra før bybrannen i 1904 som representerer en eldre bebyggelsesstruktur. Figur 4-16 viser husene i skråfoto. Bygningsrmiljøet ligger nært planlagt tunnelpåhugg i øst. Selve tunnelpåhugget kommer i området som er markert som NB!-område, men er lokalisert slik at det ikke fysisk berører bebyggelsen.



Figur 4-22: Utsnitt fra Riksantikvarens karttjeneste Askeladden med NB-området markert med brun flate.

Kommuneplanens arealdel hensynssone bevaring
Kommuneplanens arealdel foreslår vern for mye av bybebyggelsen sentralt på Aspøya og villastrøket på Nørve. Bestemmelsene og retningslinjene stiller krav om at kulturhistoriske verdier skal kartlegges nærmere og eventuelt sikres gjennom reguleringsplan. Brosundtunnelen vil ikke berøre Nørve som ligger lenger øst. Derimot vil tunnelens vestre utløp kunne berøre kulturmiljø som er gitt hensynssone bevaring på Aspøya. Det gjelder særlig strøkene langs Kirkegata/ Steinvågvegen. Planen gir bestemmelser og retningslinjer for kartlegging og sikring av kulturhistoriske verdier og at opprinnelig stil og materialbruk skal bevares i bebyggelsen.



Figur 4-23: Kommuneplanens arealdel temaplan 4: Kulturminner, -miljø og -landskap, bevaring av bygnings- og kulturmiljø markert med blå flater

Regional delplan kulturminne
Planen gir en oversikt over et utvalg automatisk fredete kulturminner, alle vedtaksfredete kulturminner og områder regulert til bevaring. I tillegg foreslås vern av kulturminner av regional betydning. Flere av disse er vernet i nye planer som trebyen på Aspøya som nå er utpekt til bevaring gjennom kommuneplanens arealdel.

DIVE-analyse industri- og trebyen på Aspøya
Kommunen har utført en DIVE-analyse for industri- og trebyen på Aspøya, byen som vokste frem fra midten av 1800-tallet til midten av 1900-tallet. Denne delen av Ålesund ligger vest for Aspegata og er utenfor NB!-området.

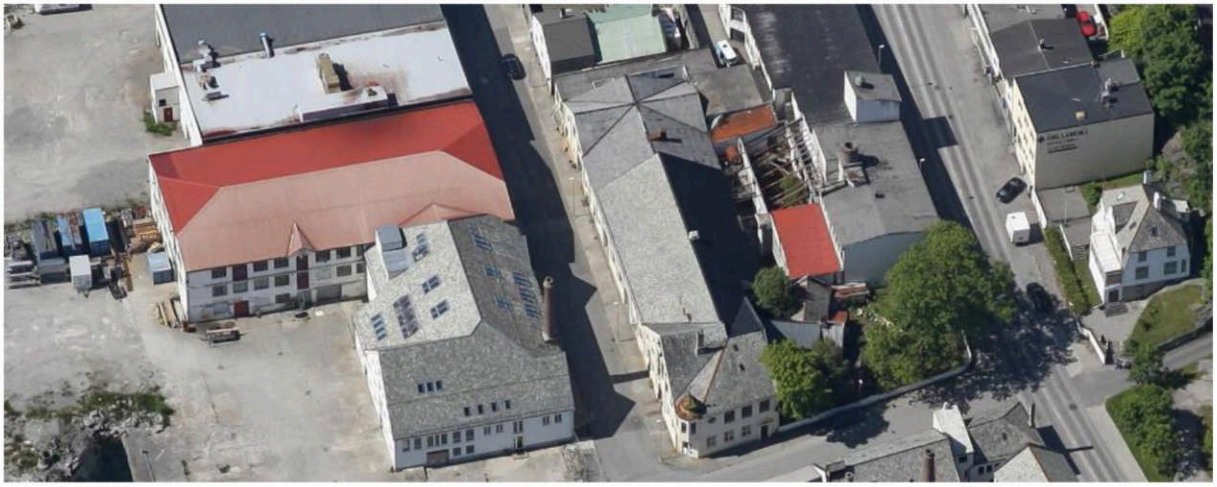
Analysen begynner med spor fra før industrien. Skutvika er en gammel havn og et gammelt fiskevær som har hatt fastboende fra 1700-tallet. Her ligger fortsatt et våningshus som kalles Skutvikhuset med stabbur i Ivar Aasens gate 7. Bygningene er fra før 1800 og de er flyttet hit før 1815.

Ivar Aasens gate 10 og 12 er bolighus i dag, men skriver seg fra to sjøboder fra 1800- tallet, men etter 1815. Verkstedet og bolighuset vis á vis med adresse Nedre Strandgate 62 er fra 1902 og hører til industribyens periode, jf. Figur 4-24.



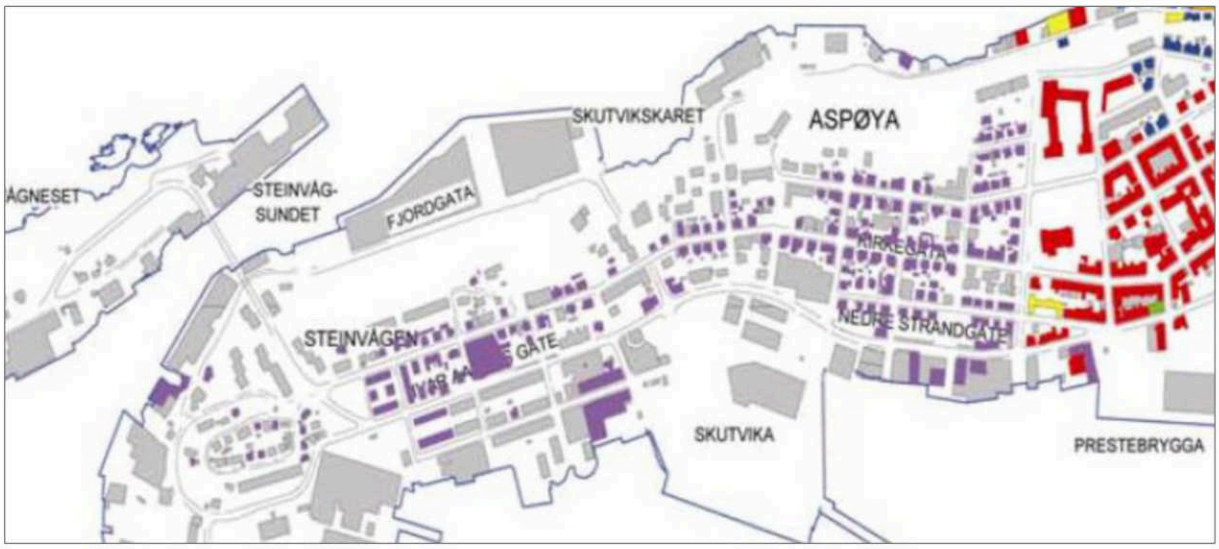
Figur 4-24: To tidligere sjøboder/rorbuer vest for Skutvikskaret, trolig Bårstad- og Holth-huset, og huset til bødker Schröder i øst

Fra industrien mot Aspevågen står noen få bygninger igjen, spredt og uten sin opprinnelige sammenheng. Bygningene blir vurdert til å være av høy kvalitet. Etter at bygningsmassen til Aalesund Canning ble revet, er anlegget til Møre Preserving på begge sider av Kjøpmannsgata, nummer 3 og 10, trolig det viktigste bygningsminnet fra denne epoken, jf. Figur 4-25.



Figur 4-25: Fabrikkbygningene til Møre Preserving på begge sider av Kjøpmannsgata med Skutvikhuset ved det store treet i Ivar Aasens gate 7

Analysen bekrefter vurderinger fra *melding om konsekvensutredning bevaring Aspøya, Ålesund sentrum og Klipra* fra 2003, jf. Figur 4-26.



Figur 4-26: Utsnitt fra kart fra melding om konsekvensutredning bevaring Aspøya, Ålesund sentrum og Klipra der fiolette bygninger er foreslått regulert til bevaring.

Trebyen blir vurdert som bevaringsverdig med variert bebyggelse innenfor klare rammer i form av byggelinjer og proporsjoner. Her er flere eksempler på arkitektur av høy kvalitet i jugendstil, sveitserstil og nyere formuttrykk. Fabrikkbyen blir fremhevet som et verneverdig kulturmiljø med homogen utbygging av høy arkitektonisk kvalitet. Dette er navnet på et planmessig utbygd boligstrøk fra mellomkrigstiden, lagt nært industrien de er bygd for, mellom Skjervagata og Svalbardgata og Ivar Aasens veg og Steinvågvegen.

Tunnelutløpet på Aspøya ser ut til å kunne komme i konflikt med kulturminnene ved krysset Nedre Strandgate og Skutvikskaret og i østre ende av Steinvågvegen. Flere ligger nært planlagt tunnelutløp ved Skutvika.

SEFRAK

En lang rekke bygninger i nærheten av antatte munningsområder for tunnelen er registrert i SEFRAK. De viktigste av disse er omtalt i de ulike verneplanene. Unntakene er verksted/bolighus i Skutvika i Kjøpmannsgata 4 som er fra før 1908 og ligger nært planlagt nytt vegsystem. I øst ved Ysteneset er to bygninger registrert i SEFRAK og markert med meldeplikt til kulturminnemyndighetene. Det gjelder Ystnesgata 8 og 10. Bolighuset i nummer 8 er flyttet hit fra Sykkylven i 1897 og var trolig ganske nytt da det ble plassert her. Nummer 10 er også en bolig, trolig fra ca. 1840, som ble da Ystenesgata ble regulert i 1934. Det virker lite sannsynlig at disse bygningene vil bli direkte berørt av Brosundtunnelen med tilfarter.

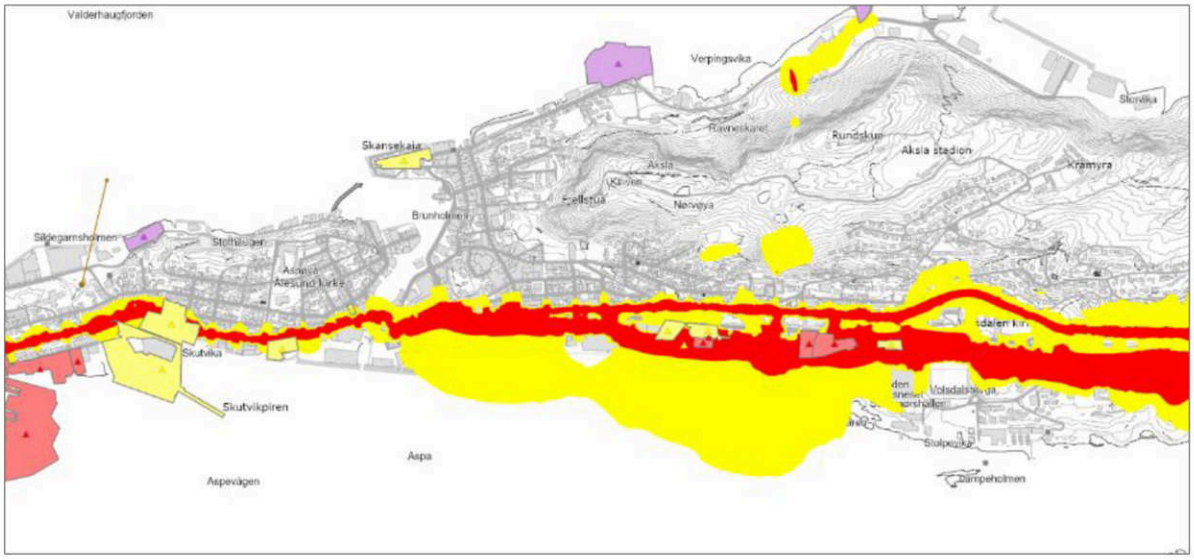


Figur 4-27: SEFRAK- registrerte bygninger vist med trekanter der rød fargekode er bygg som er meldepliktige etter kulturminnelovens §25. Vanlig praksis i Ålesund er at alle SEFRAK-bygg blir sendt til uttale hos fylkeskommunen.

4.8 Naturressurser

Naturressurser vurderes å ha liten betydning i dette planområdet som er tett utbygd by.

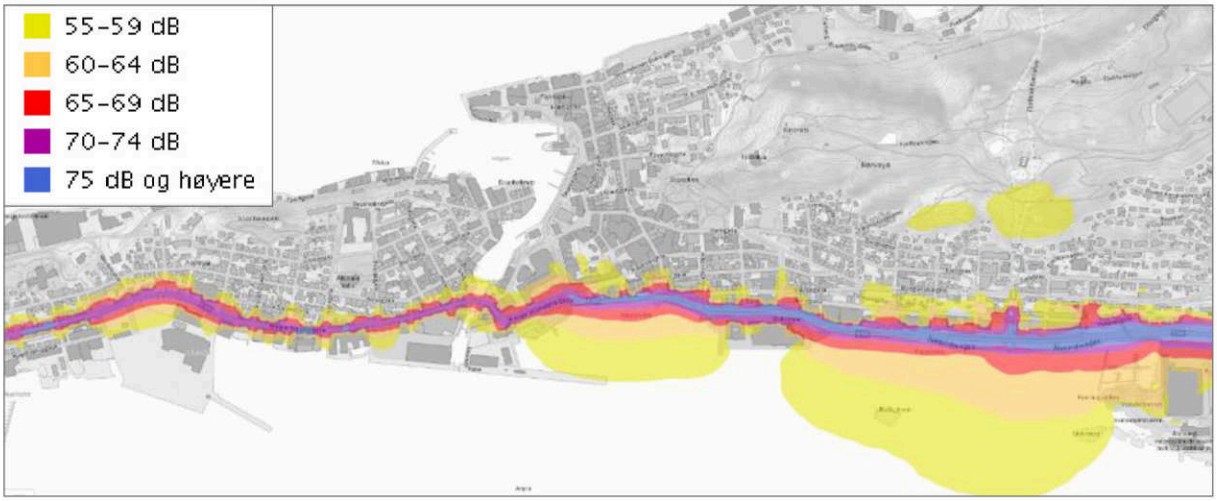
4.9 Forurensing



Figur 4-28 Kart som viser en oversikt over registreringer for temaet forurensing. (Kilde: Ålesund kommune)

4.9.1 Støy

Den største støykilden i sentrum er E136. Statens vegvesen har beregnet støyens omfang og dette er vist i figur 4-29. Det øvrige vegnettet utgjør også en støybelastning, men i mye mindre omfang. Dette er ikke kartlagt[2].



Figur 4-29 Støy fra vegtrafikk på E136 og fv. 390. Gul sone (mellom 55 og 65 dbA) og rød sone (65 dBA eller over) (Kilde:Statens vegvesen, kart hentet fra GisLINK)

[2] Støy vist i figur 4-28 er kartlagt i henhold til T-1442 og viser støy 15-20 år frem i tid. Figur 4-29 viser støynivå fra strategisk støykartlegging som er dagens støynivå



Figur 4-30 Beregnet støy fra cruiseskip som ligger ved Storneskaia. (Kilde: Notat RIA-415958-01, Multiconsult, 2014.)

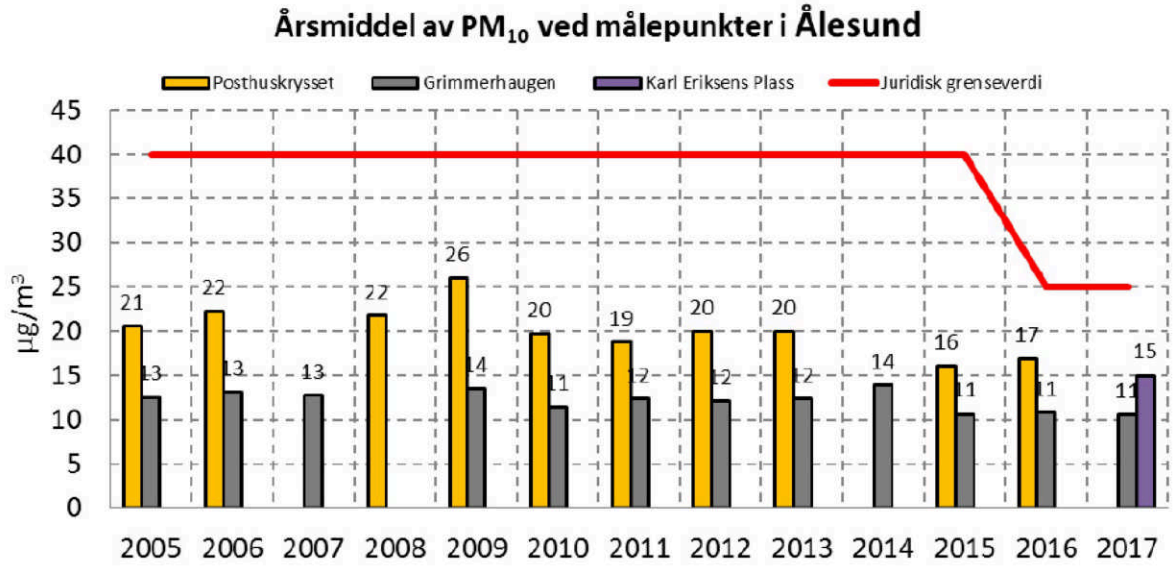
Andre støykilder i planområdet er først og fremst knyttet til havnefunksjonene. I forbindelse med reguleringsplanen for Ålesund sørside ble det gjort støyberegninger for støy fra Storneskaia. Figur 4-30 viser beregnet støy fra skip som ligger til kai, kombinert med dagens trafikk gjennom sentrum.

Hele området ligger innenfor det som i kommuneplanens arealdel er definert som avvikssone støy, jf. temakart D. Dette betyr at det kan tillates ny bebyggelse med støyfølsomme bruksformål innenfor avvikssonen forutsatt at det er avklart gjennom reguleringsplan og gitte avbøtende tiltak er ivaretatt.

4.9.2 Luftforurensing

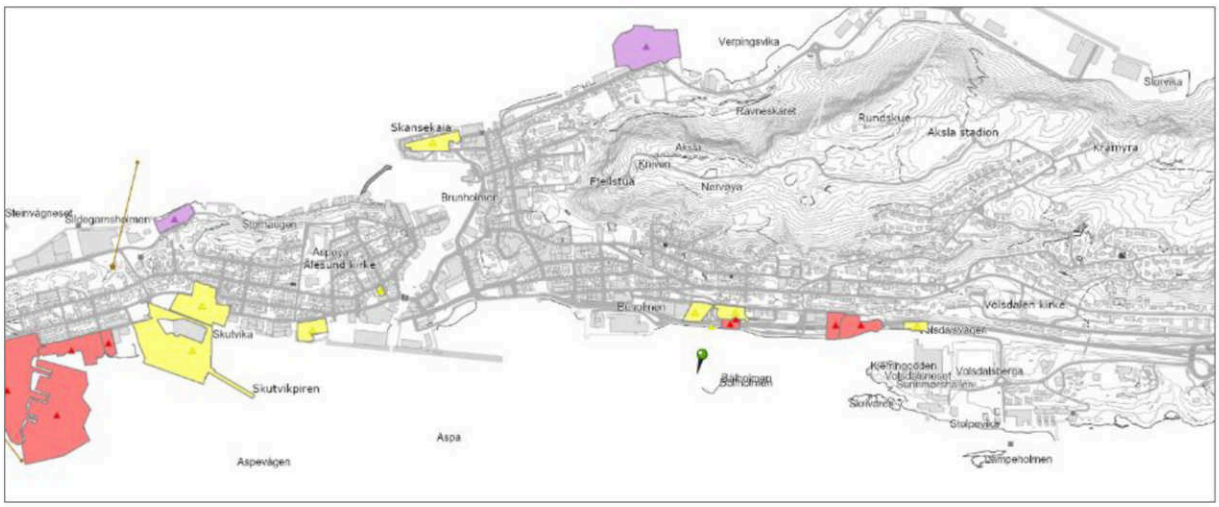
Det er to målestasjoner for luftkvalitet i Bysentrum, en ved E136, Sjøgata og en på Grimmerhaugen. Flerårige målinger har vist at kilden til luftforurensing i bysentrum er eksplisitt vegtrafikk. Det forekommer sporadiske forurensinger fra båtene i sentrumshavna, men pga. lokalklima og kildens utslippshøyde spres denne forurensing over området og faller vesentlig ned i sjøen nord for bysentrum.

Enkelte dager overskrider luftforurensingen gitte grenseverdier, men etter at man startet overvåkning av luftkvaliteten i Ålesund har det aldri skjedd at grensene som utløser krav om tiltak i hht. forurensningsforskriftens har blitt overskredet. Grunnen til dette antas å være lokalt klima med flere dager med regn og vind, men også kommunens enkle tiltak langs sentrumsgater hvor gatene kostes og spyles oftere i forhold til vanlige driftsrutiner. Registrerte mengder de siste fem år har vist synkende tendens. Det er usikkert om dette skyldes meteorologiske forhold eller reelle utslippsreduksjoner. (Kilde: Tiltaksutredning mot svevestøv i Ålesund kommune, Ålesund kommune, 2016)



Figur 4-31 Figuren viser antall dager med forurensing over gitte grenseverdier. Tillatt grenseverdi per år er vist med rød linje og denne er ikke overskredet. PM10: Svevestøv med partikkelstørrelse mindre enn 1/100 m.m. (Kilde: www.luftkvalitet.info)

4.9.3 Forurenset grunn



Figur 4-32 Forurensa områder er markert med rødt, gult og lilla

Det er registrert områder med forurensede masser ved tunnelinnslagene i Skutviksskaret og ved Ysteneset i Miljødirektoratets grunnforurensningsdatabase. Tidligere aktiviteter i disse områdene, med potensiale for forurensning, inkluderer Florvågen verft i Skutvikskaret, Ålesund gassverk samt Gamle Liaaen verft på Ysteneset.

Det foreligger miljøtekniske rapporter om områdenes historikk og fra tidligere utførte grunnundersøkelser med kjemiske analyser. Registrert forurensning er knyttet til polyaromatiske hydrokarboner (PAH-forbindelser), olje og enkelte metaller, som kobber, bly og kvikksølv. Det må vurderes om eksisterende informasjon må suppleres med ytterligere undersøkelser i byggeplanfase. Det må utarbeides tiltaksplan i tråd med forurensningsforskriftens kapittel 2. Tiltaksplanen må være godkjent før igangsettingstillatelse til terrenginngrep kan gis.

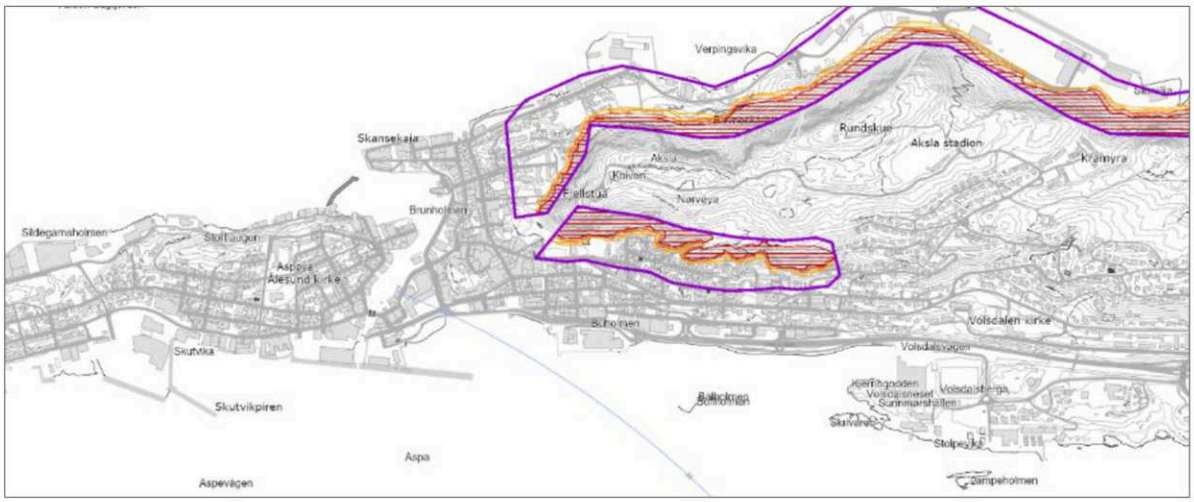
4.10 Samfunnssikkerhet

Kommunens kartbase, figur 4-33, viser to risikoforhold som må vurderes. Skredfare er vist og NVE har kartlagt området, jf. http://publikasjoner.nve.no/rapport/2017/rapport2017_53.pdf Det må i videre planlegging avklares om dette forholdet påvirker hvilke krav som må stilles til vibrasjoner fra sprengnings- og anleggsarbeider i forbindelse med tunnelen.

Det andre forholdet som må vurderes er at store deler av området ligger under marin grense. I samband med det må det vurderes om tiltaket kan påvirke områdets stabilitet.

Det må også vurderes hvordan stormflo kan påvirke tiltaket. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes. Det må i tillegg vurderes om en ev. flodbølge fra Åkneset kan påvirke tiltaket. For å ivareta dette er det stilt følgende krav i kommuneplanens arealdel:

- Reguleringsplaner og tiltak som ligger på eller lavere enn NN 54 kote 3,3 skal planlegges og utformes slik at tilstrekkelig sikkerhet oppnås. Behov for risikoreduserende tiltak skal alltid vurderes. (§ 7.6 i bestemmelsene)
- Krav om dokumentasjon av sikkerhet for reguleringsplaner som ligger innenfor sone for oppskylling fra flodbølge (§ 7.7 i bestemmelsene)



Figur 4-33 Kart over hensyn som må vurderes når samfunnssikkerhet skal ivaretas. (Kilde: Ålesund kommune)

Det er vurdert som sårbart at Hellebroa er eneste forbindelse til de ytre bydelene, også byens køproblematikk vurderes som problematisk for blålysetaters fremkommelighet.

4.10.1 Trafikksikkerhet

Registrerte ulykker viser at hovedvegnettet har relativt mange ulykker, men at det også forekommer ulykker på store deler av det øvrige vegnettet jf. Figur 4-34. Innenfor utsnittet som er vist på figuren er det fire drepte og 24 alvorlig skadede.



Figur 4-34 - Oversikt over registrerte trafikkulykker på dagens vegnett. (Kilde: Vegkart, Statens vegvesen, 2018)

Trafikksikkerhet behandles videre som et eget tema inn under samfunnssikkerhet og det stilles krav til egne analyser som skal ivareta dette forholdet i den videre planleggingen.

5 Tiltaksbeskrivelse

5.1 Overordnet siling

På bakgrunn av evalueringsprosessen gjennomført i etterkant av idéverkstedet og en oppsummering av tidligere forslag til løsninger, er det foretatt en samlet gjennomgang og systematisering av alle fremlagte alternativ og varianter. Vurderte alternativer, som man ikke går videre med, kan leses om i silingsrapport vedlagt planprogrammet (vedlegg 1) og de faglige vurderingene og innspillene så langt tilsier at alternativer med tunnelpåhugg i områdene Ysteneset og Skutvika/Aspøyas nordside er de alternativene som i størst grad tilfredsstiller kriteriene som er satt for den overordnede silingen. Dette er vist under, figur 5-1 og 5-2.

Dette er alternativer som også i størst grad bidrar til måloppnåelse ved gjennomføring av tiltaket. Mulighet for videreføring av vegløsninger østover og vestover er noe som bør inngå i vurderingene som skal gjøres i forbindelse med videre planprosess. Kryss i tunnel på strekningen mellom Ysteneset og Skutvika/Aspøyas nordside kan være ønskelig og må vurderes.



Figur 5-1 - Alternativ 1: Ysteneset-Skutvika



Figur 5-2 - Alternativ 2: Ysteneset-Aspøya nord (Fjordlaks) med vegarm til Skutvika

5.2 Forkastede alternativ

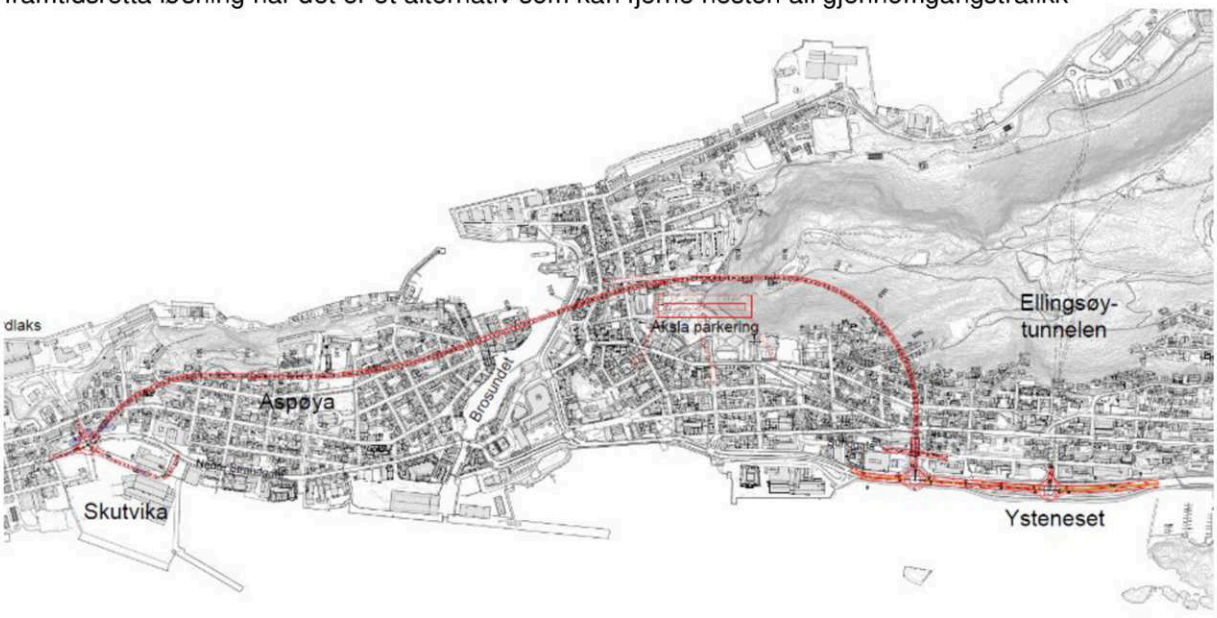
5.2.1 Alternativ 1 – Ysteneset - Skutvika

Alternativ 1 var lagt frem når planprogrammet ble sendt på høring som et av to alternativer som skulle utredes videre.

03.12.2020 gjorde Ålesund kommunestyre et prinsippvedtak om vegføring for Brosundtunnelen og vegføring videre mot Hessa der det heter:

> *Kommunestyret stadfester kommunedelplanen for Ålesund sin nordre trasé for vegføring for Brosundtunnelen og vegføring videre vest mot Hessa, som den mest framtidsrettede løsninga, og den beste for bomiljøet på Aspøya. Hva som vil være den beste løsningen for ny, framtidig undersjøisk tunnel mot Skarbøvika/Hessa tas det ikke stilling til nå.*

Dette vedtaket avgrenser hvilke alternativ for Brosundtunnelen som skal vurderes videre. Bakgrunn for vedtaket var at alternativet med tunnelutløp og rundkjøring i Skutvika vil bli et problem for en god byutvikling i området. Skissene viser at alternativet med utløp og rundkjøring i Skutvika vil påvirke den tenkte kvartalsstrukturen negativt. Med bakgrunn i at det med høy sannsynlighet ikke kan være flere utløp fra tunnelen, vil kommunen velge en løsning slik at detaljreguleringsplan for Skutvika har forutsigbarhet. Kommunen skriver videre i saksutredning at alternativet med utløp nord for Skutvikskaret er det alternativet som vil gi den mest framtidsretta løsningen for videreføring til Hessa. Dersom man skulle gått for alternativet med utløp og rundkjøring i Skutvika, vil det bli vanskelig og antakelig svært kostbart å få en god forbindelse videre mot Hessa. Det er vurdert som en lite framtidsretta løsning når det er et alternativ som kan fjerne nesten all gjennomgangstrafikk



Figur 5-3 - Oversiktstegning for alternativ 1

5.2.2 Alternativ 8



Figur 5-4 - Alternativ 8: Ysteneset-Skutvika med kobling mot øst med kryss i tunnel

Alternativ 8 ble ikke forkastet gjennom grovsilingen. Dette alternativet innebærer at man ser på Brosundtunnelen i en større sammenheng, der man tenker seg å tilrettelegge for at man i fremtiden kan bygge en tunnel videre østover for å avlaste dagens innfartsveg, og kunne se for seg byutvikling langs til dagens veg.

For å få så stor overdekning som mulig under Brosundet må tunnellinja fra Ysteneset bygges med maksimal stigning. En rundkjøring skal ikke bygges i stigning med mer enn 3 prosent. Det er ikke mulig å redusere stigningen på Brosundtunnelen uten at det går på bekostning av bergoverdekningen under Brosundet. Bergoverdekningen er allerede under kravene til undersjøisk tunnel. Summen av kravene om stigning, bergoverdekning og kryssutforming gjør at det ikke er tilrådelig å gå videre med alternativ 8.

5.3 Trasé som skal utredes i reguleringsplan

Dimensjoneringsforutsetninger for trasé:

- For veglinja i tunnel er valgt dimensjoneringsklasse H1 Nasjonal hovedveg, ÅDT < 6000 og fartsgrense 80 km/t. Denne har vegbredde 9,0 m. Tunnelprofil T9,5 og tunnelklasse C
- Vegareal i kryssområder er planlagt med gateutforming

Følgende inngår ikke i løsningen for Brosundtunnelen:

- Ombygging av avlastet veg (sentrumsgatene fra Ysteneset til Skutvika)
- Sjøpromenade mellom Meierikaia og Volsdalsberga
- Opprydding av forurenset grunn på Ysteneset

Det vurderes som sannsynlig at det vil bli stilt krav til etablering av rømningsveger fra tunnel. Det har vært vurdert avstandskrav, ulike løsninger og konkret lokalisering, men dette må vurderes nærmere og avklares gjennom detaljreguleringsplanen.

5.3.1 Nullalternativet

Nullalternativet er sammenligningsgrunnlaget for konsekvensanalysene, og skal være en framskriving av dagens situasjon i Bysentrum med kjente vedtatte tiltak. Det er naturlig å ta hensyn til planlagt utbygging etter Sørsideplanen, selv om full utbygging i tråd med planen ikke har avklart finansiering. To sentrale trafikktiltak fra planen er bekreftet i Bypakken og vil inngå i nullalternativet:

1. Ny Brosundbro, og ny gate i forlengelse av Keiser Wilhelmsgate
2. Kollektivterminal i Keiser Wilhelmsgate

5.3.2 Alternativ 2 – Ysteneset - Aspøya nord

Total tunnellengde er om lag 2100 meter inkludert portaler. Påhugg i øst er på Ysteneset, mens påhugg i vest er på Aspøyas nordside. Tunnelens linjeføring må optimaliseres i forbindelse videre arbeid med reguleringsplan. Både geologiske forhold, plassering av ev. rømningsveger og ev. tilknytning mot Aksla parkering kan påvirke linjeføring og dermed tunnellengde.

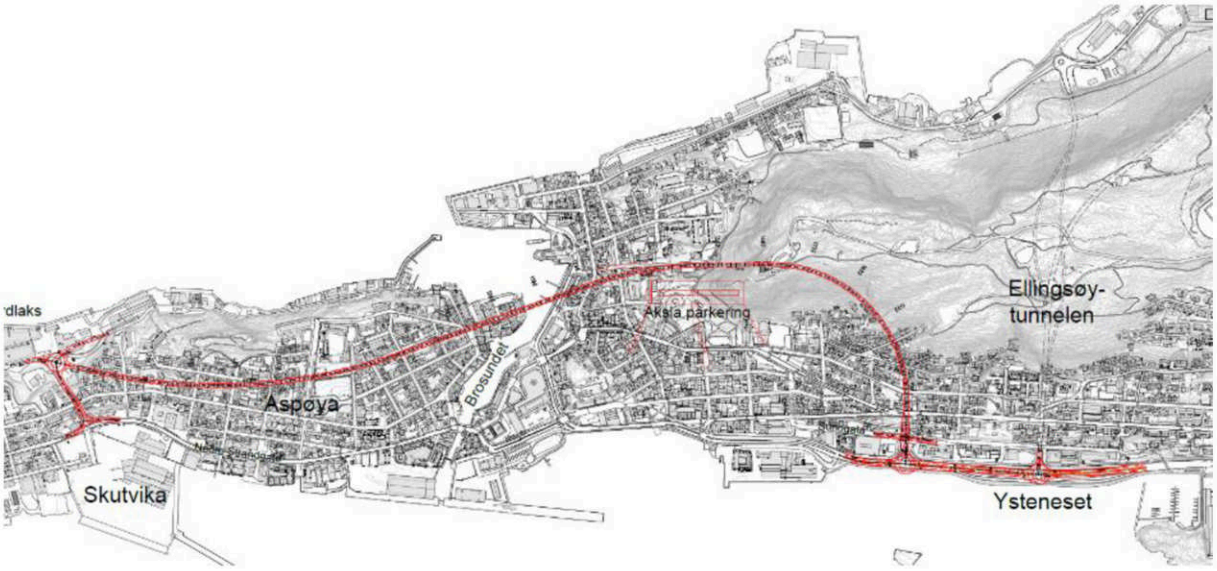
For løsningene skal det vurderes om det kan etableres direkte inn- og/eller utkjøring fra Brosundtunnelen til Aksla parkering.

På Aspøya må forbindelsen mellom sørsida og nordsida, Skutvikskaret, oppgraderes. Dette betyr at vegen må senkes for å få tilfredsstillende stigning. Det må også etableres tilbud for gående og syklende. Derfor må den eksisterende Brooklynbroa i Steinvågvegen erstattes med en lenger bro.

Reguleringsplanen må vise tilstrekkelig areal for å ivareta trafikkavvikling i anleggsfasen.

Utforming av løsninger som er vist i planprogrammet kan bli endret/justert som følge av mer detaljerte vurderinger som gjøres i reguleringsplan.

Kryssutforming er nærmere omtalt i kp 5.3.3.



Figur 5-5 - Oversiktstegning for alternativ 2 (tegning B02 i vedlegg 2)

5.3.3 Kryssutforming

På Ysteneset må kryssløsning sees i sammenheng med kryss mellom E136 og rv. 658 (Ellingsøytunnelen) siden avstanden er kort og trafikal påvirkning mellom de er stor. Planprogrammet, D-tegninger i vedlegg 2, viser følgende alternative utforminger av kryssene:

- Kryss med signalanlegg + mindre ombygging Ellingsøykrysset
- Rundkjøring + mindre ombygging Ellingsøykrysset
- Rundkjøring + ny rundkjøring Ellingsøykrysset (inkl. riving av «flyover»)
- Kryss med signalanlegg i begge kryss (inkl. riving av «flyover»)

Kryssløsning for Brosundtunnel må i arbeidet med reguleringsplanen planlegges slik den ivaretar trafikken som blir skapt av tunnelen, løsningen må ikke gi trafikale problem for Ellingsøytunnelen og løsningen trenger ikke omfatte andre strekninger enn de som er nødvendige for å løse den trafikale endringen som Brosundtunnelen medfører. I forbindelse med planprogrammet er flere alternativ vurdert, men det er ikke konkludert med hva som vil være den beste kryssløsningen. Alternative kryssløsninger må konsekvensutredes, og basert på dette må reguleringsplanen gi en anbefaling.

Riving av «flyover» kan være ønskelig for å minske barrierevirkningen, men trenger ikke å inngå i løsningen for Brosundtunnelen. Dette er noe man kan vurdere i en senere fase av bypakken, som en del av en helhetsløsning inn mot sentrum.

På Aspøyas nordside viser planprogrammet en løsning med rundkjøring, men annen kryssutforming kan være aktuell. Dette omfatter også løsning for Skutvikskaret og kryss med Nedre Strandgate og Ivar Aasens gate. Hvilke forutsetninger man har for veg videre vestover vil være avgjørende for hvordan man bør løse kryssutformingen i dette området. Kryssutformingen vestover og kobling mot fremtidig omregulert areal i Skutvika kan løses på flere måter. Det er derfor vist to løsninger, en for midlertidig fase der Ivar Aasens gate er hovedveg til/fra Skarbøvika og Hessa, og en fremtidig fase der det kan tenkes at ny hovedveg til/fra Skarbøvika og Hessa går på nordsiden av Aspøya med en ny kryssing av Steinvågsundet. Areal til begge varianter bør sikres i en reguleringsplan. Dette må vurderes nærmere i reguleringsplanen. I dette området må også konsekvenser knyttet til omlegging av adkomst til kloakkrenseanlegg inngå i vurderingene. Alternative kryssløsninger må konsekvensutredes.

I utredningen *Framtidige kollektivkonsepter i Ålesund* fremkommer det at begge alternativene kan inngå i kollektivtraséens ruter, henholdsvis ekspressruta (628) på Ysteneset og hovedruta (618) i Skutvika. Reguleringsplanen må synliggjøre ev. kollektivfiler inn/ut av kryssområder, samt vise hvordan kollektivtrafikken kan prioriteres gjennom krysset.

Reguleringsplanen må vise tilstrekkelig areal for å ivareta trafikkavvikling i anleggsfasen.

Utforming av løsninger som er vist i planprogrammet kan bli endret/justert som følge av mer detaljerte vurderinger som gjøres i reguleringsplan.

5.3.4 Deponering av masser

Det meste av tunnelsteinen vil benyttes på Ysteneset, både for utbygging av tiltaket, men også til bygging av midlertidige omkjøringsveger. Det kan være aktuelt å sette av tilstrekkelig areal til at alle overskuddsmasser deponeres på Ysteneset for tilrettelegging for fremtidige utbyggingsareal. Det er ikke aktuelt å etablere rene massedeponi innenfor planområdet.

Tunnelstein vurderes som en ressurs som kan benyttes til samfunnsnyttige formål. Før man går i gang med utbygging må tiltakshaver i samråd med planmyndighet vurdere om de skal stilles krav til hvor eventuelle overskuddsmasser skal lokaliseres eller om man skal la entreprenøren få eierskapet til massene.

5.4 Trafikale vurderinger

Gjennom arbeidet med planprogrammet er det utarbeidet og kalibrert en transportmodell for det aktuelle området. Delområdemodellen DOM NordVest er benyttet. Modellgrunnlaget er mottatt fra Statens vegvesen, og modellen er videre kalibrert for å samsvare best mulig med observert trafikk og automatiske tellinger fra Statens vegvesen. Kalibrert modell gir god konsistens med dagens situasjon (år 2016 i modell) og er et godt utgangspunkt for det videre arbeidet med beregninger og analyser for Brosundtunnelen.

Modellen har tatt utgangspunkt i dagens bebyggelsesstruktur og framskrevet denne. Det er ikke tatt inn i modellen at det kan komme større utbyggingsområder i sentrum som Kvennaneset og Skutvika. Dette med bakgrunn i at det vil gi et feil bilde å legge inn eksempelvis 3000 bosatte ett sted i Ålesund, uten å endre bosettingsmønster ellers i kommunen. Det samme vil gjelde for arbeidsplasser og tjenestetilbud, dette påvirker i tilsvarende grad modellverktøyet. På et så tidlig stadie som planprogram vil det være like feil å legge inn disse boligene som å la være. Det vil ikke si at man ikke skal ta hensyn til dette i videre planlegging, men det kan være at det vil være vanskelig å modellberegne denne endringen.

I planprogrammet er det beregnet trafikk for året 2050:

- Dagens situasjon
- Nullalternativet
- Alternativ 1
- Alternativ 2
- Alternativ 1 med bompenger
- Alternativ 2, med bompenger. En beregning som har med et forslag til restriktivt tiltak, bompenger.

For kapasitetsvurderinger knyttet til kryss, er det brukt SIDRA og AIMSUN som modellverktøy.

5.4.1 Beregnede trafikkmengder og trafikkutvikling

Utarbeidet trafikkanalyse for Brosundtunnelen, viser forskjellen i trafikkstrømmer og trafikkmengder mellom tunnelalternativene holdt opp mot et referansealternativ. Det er også lagt inn bompenger på noen beregninger, med differensiert bomtakst - dobbel takst for å kjøre i bygatene kontra å kjøre i Brosundtunnelen (kr 40 mot kr 20, med dobbel takst for tungbil – uten rabattordning).

Tabell 1: Beregnede trafikkmengder

Alternativ	Brosundet, over bruene i gatenettet	Brosundtunnel	Total trafikk
Dagens situasjon (2016)	14 500	X	14 500
Nullalternativet (2050)	19 600	X	19 600
Alternativ 1 (2050)	13 600	6 400	20 000
Alternativ 2 (2050)	13 800	6 100	19 900
Alternativ 1, med bom (2050)	1 700	11 700	13 400
Alternativ 2, med bom (2050)	1 900	11 300	13 200

I modellen er det i hovedsak forskjell på reisetid som bestemmer rutevalget, dvs. om man kjører gjennom tunnel eller i sentrumsgatene. Legges det inn flere boliger, bosatte og/eller arbeidsplasser, vil dette potensielt gi økt trafikk. I grunnforutsetningen ligger det ikke inne endret arealbruk gjennom endringer i boliger og/eller arbeidsplasser.

Noen viktige moment å ta med fra trafikkberegningene:

- Forutsetning om hastighet på vegene: 70 km/t gjennom Brosundtunnel, 40 km/t gjennom sentrumsgatene. I modellen er reisetiden gjennom tunnelen omtrent halvparten av reisetiden gjennom sentrumsgatene på samme strekning. Det er kun marginal forskjell i reisetid mellom alternativ 1 og 2.
- Uten restriktivt tiltak
    - En Brosundtunnel vil kun marginalt øke total trafikk i Bysentrumsområde og det er marginale forskjeller mellom alternativ 1 og alternativ 2.
    - De som har målpunkt i sentrumsområdet vil fortsatt benytte gatenettet siden dette er korteste og raskeste rute. Dette gir fortsatt stor trafikk i sentrumsgatene.
    - I modellen velger reisende som skal forbi sentrum, gjennomgangstrafikken, den korteste reiseruten, som da vil være ny Brosundtunnel. En Brosundtunnel vil medføre at i overkant av 30 prosent av biltrafikken vil velge tunnel fremfor bygatene.

  - Sett opp mot beste respektive tellepunkt i området, nivå-1 i Skutvika på E136, det tellepunkt som er nærmest Brosundet, ser man at modellberegnet persontrafikk er 12 prosent lavere enn observert trafikk. Det kan derfor argumenteres for at det potensielt er mer trafikk i 2050 enn det modellen beregner.
    Det er beregnet en trafikkvekst for persontrafikk på 30 prosent mellom 2016 og 2050. Dersom man øker modellberegnet trafikk gjennom Brosundtunnelen med 12 prosent, som diskutert ovenfor, vil ÅDT være på knappe 7 200.
- Med restriktivt tiltak (lagt inn som bompenger i modellen)
  - Restriktivt tiltak medfører om lag 6 500 mindre i ÅDT i snittet over/under Brosundet.
  - Hovedtyngden av trafikken vil nå velge Brosundtunnelen. Kun knappe 2 000 i ÅDT over bruene og i gatenettet.
- Gjennom beregning ved bruk av bompenger som restriktivt tiltak for å styre trafikknivået, viser modell at dette kan være et effektivt virkemiddel for å nå kommunens mål om nullvekst i personbiltransporten.

5.4.2 Trafikkavvikling og kapasitet i kryss

I arbeidet med planprogram har det blitt gjort kapasitetsberegninger for aktuelle kryss, både isolert sett, men også som en del av det øvrige vegsystemet. Modellverktøyene som har blitt benyttet er SIDRA (beregning av krysskapasitet for enkeltkryss isolert sett) og AIMSUN (analyse av trafikkavvikling også på et mer overordnet nivå).

Hovedformål med å gjøre kapasitetsberegninger i planprogrammet har vært å vurdere om man kan forkaste noen typer kryssløsninger i øst (Ysteneset), eller om man bør ta med alle alternativer med i detaljreguleringen. Alternative kryssløsninger er varianter av rundkjøring og/eller signalregulerte T-kryss.

Bakgrunn for beregningene:

- Om man skal bevare dagens vegløsning ved Ellingsøytunnelen («flyover»), eller om man bør ha enten rundkjøring eller signalregulert kryss også her
- Kryssalternativene:
  - To rundkjøringer, en for Brosundtunnelen og en for Ellingsøytunnelen
  - Signalregulert kryss for Brosundtunnelen og rundkjøring for Ellingsøytunnelen
  - To signalregulerte kryss, ett for Brosundtunnelen og ett for Ellingsøytunnelen
  - Variant med utbedring og ombygging av dagens rundkjøring under «flyover» ved Ellingsøytunnelen, for en mer direkte kobling mot nytt kryss for Brosundtunnelen

Konklusjon fra beregningene
Med bakgrunn i kapasitetsberegninger for de ulike variantene av kryssløsninger er det ikke grunnlag for å forkaste noen av kryssalternativene. Fremtidig trafikkvekst har mye å si for trafikkavviklingen i området. Vegsystemet har imidlertid allerede nådd sin kapasitetsgrense i rushperiodene, med mye kø og forsinkelse på E136 som en konsekvens. Som en følge av dette vil trolig trafikkveksten fremover avta noe sammenlignet med den historiske trafikkutviklingen de siste 15 årene.

Det fremkommer at de ulike kryssvariantene kan fungere for Brosundtunnelen isolert sett, men det må gjøres videre beregninger og vurderinger for det totale trafikkbilde i Bysentrum. Dagens situasjon er preget av kødannelser i rushtrafikken, og større trafikkbelastning på kryssområder vil påvirke strømmene.

En løsning med to rundkjøringer vil ifølge beregninger gi dårligst trafikkavvikling. Analysene viser at rundkjøringene i seg selv har stor nok kapasitet til å kunne avvikle trafikken på en tilfredsstillende måte, men at stillestående/saktegående kø på E136 mot vest vil kunne føre til tilbakeblokkering inn i tunnelene. Dette er uheldig med tanke på sikkerhet. Rundkjøring gir ikke samme mulighet til å kunne styre trafikkstrømmene sammenlignet med et signalregulert kryss. To rundkjøringer vil trolig ikke føre til mer kø sammenlignet med dagens situasjon, da rundkjøringene og vegsystemet her har større

kapasitet enn andre nærliggende kryss nærmere Bysentrum. Alternativet med to rundkjøringer vil derimot ikke være tilrådelig dersom det ikke samtidig etableres en form for regulering, slik at man hindrer kødannelser inn i tunnelene. Tilfartskontroll på E136 fra øst like før rundkjøringene kan være et slikt tiltak.

Kapasitetsvurderinger viser at signalregulering av de to kryssene også kan være en akseptabel løsning. De største trafikkstrømmene går øst-vest, og god avvikling kan styres ved signalprioritering. Ved signalregulering kan tilbakeblokkering inn i tunnelene forhindres. Signalregulerte kryss kan utformes på en rekke ulike måter både med hensyn til geometrisk utforming, signalstyring og hvordan påkoblingen av ramper mellom kryssene utformes.

Alternativet med å beholde dagens løsning ved Ellingsøytunnelen gir trafikalt sett best avvikling, da trafikken til tunnelen ikke er i direkte konflikt med trafikk over «flyover». Man bør likevel se nærmere på alternative påkoblinger av rampene til «flyover». Løsningene er heller ikke optimale med tanke på fletting. Det er dermed rom for optimalisering av denne løsningen i kombinasjon med varianter av kryssløsning ved Brosundtunnelen.

Så langt tyder beregningene på at det er best å bevare «flyover» og ha signalregulert kryss ved Brosundtunnelen. Dette er også en løsning som kan ivareta prioritering av kollektivtrafikk. Det vil samtidig være kostnadsbesparende å ikke rive «flyover». Samtidig kan alle kryssalternativer optimaliseres, og videre planarbeid bør vurdere kryssløsning videre med fokus på trafikkavvikling og trafikksikkerhet.

5.4.3 Kollektivtransport, sykkel og gange

Brosundtunnelen kan frigjøre trafikkareal i sentrum til buss, sykkel og gange. Dette forutsetter at man når målene som er satt for Brosundtunnelen. Tiltaket vil gjøre det mulig å prioritere sentrumsgater til kollektivtransport uten at det i planprogrammet er vurdert konkrete løsninger for buss eller prioritering mellom kollektivtilbud, sykkel og gange.

6 Teknisk forprosjekt

Som en del av reguleringsplanarbeidet skal det utarbeides et teknisk forprosjekt for tunnel og tilførselsveger. Kapittelet beskriver sentrale tema for utarbeidelsen av teknisk forprosjekt.

Gjennom det tekniske forprosjektet vil også løsninger for veg- og gateutforming som skal innarbeides i reguleringsplanen, bli avklart. Viktige kriterier for utforming av løsninger:

- Geometriske krav i gjeldende vegnormaler og veiledninger
- Gode løsninger for gående og syklende
- Estetisk utforming
- Innpassing i byomgivelsene
- Hensyn til kulturminner og kulturmiljø

6.1 Vegplanlegging

Forutsetninger for trafikkmengder må gjennomgås og vegstandard må avklares. Om nødvendig må det søkes fravik, se kp. 9.1.

Tunnelens linjeføring med plassering av eventuelle rømmingsveger og pumpesump, samt geometrisk utforming av kryss i dagsoner skal avklares i reguleringsplanen. Løsninger for kollektivtrafikk må vurderes i tilknytning til kryssområder.

Kravet til nøyaktighet på kostnadsoverslag vil være dimensjonerende for hvor langt prosjekteringen skal drives i reguleringsplanarbeidet.

6.2 Geologi

Det er tidligere utført grunnundersøkelser i form av grunnboringer samt refraksjonsseismikk i forbindelse med tidlig fase planlegging av tunnelen.

Grunnboringer i form av totalsonderinger ble utført i 2001 av GeoVest-Haugland. Det ble boret i seks posisjoner, tre på hver side av Brosundet. Dybde til bergoverflaten ble funnet til å variere fra seks meter til vel 16 meter i undersøkte punkter.

Løsmassekart viser fyllmasser og tynt humus/torvdekke på terrenget over tunneltraseen. Data fra utførte totalsonderinger indikerer at løsmasser på vestsiden av Brosundet trolig består av fyllmasser/steinfylling ned til kote -6 til -8, etterfulgt av stedlige masser ned til antatt fjell. Bergoverflaten ble her kartlagt til å ligge mellom kote -10,7 og -14,1. Løsmasser er karakterisert som meget faste ut ifra boremotstanden. På østsiden ligger antatt bergoverflate noe grunner, mellom ca. kote -3,7 og -5,0. Basert på utførte totalsonderinger består løsmassene her trolig av fyllmasser/ steinfylling helt ned til bergoverflaten. Dette presiseres at denne informasjonen kun er basert på seks enkle totalsonderinger.

Videre er det i 2001 også utført refraksjonsseismiske undersøkelser av GeoPhysix. Det ble utført målinger langs seks profiler hvor tre var plassert i Brosundets lengderetning og tre profiler plassert på tvers av Brosundet.

Løsmassetykkelsene ble tolket til å variere mellom 1,5-7 meter langs utførte profiler. Størst løsmassetykkelse ble registrert å være i den sørlige delen av Brosundet. I de nordligste profilene varierer løsmassetykkelsen med 1,5-2,5 meter. Det ble kartlagt tre svakhetssoner i berggrunnen med

seismisk hastighet på 3800 og 4000 m/s. Hastigheten i bergmassen generelt varierte mellom 5300-5800 m/s.

6.2.1 Supplerende grunnundersøkelser

Det må gjøres supplerende geologiske og geotekniske undersøkelser i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Det er særlig viktig å få kartlagt forhold knyttet til kryssing av Brosundet da dette vil danne grunnlag for en eventuell dispensasjonssøknad med hensyn til nødvendig bergoverdekking.

Grunnundersøkelsene skal benyttes til å avklare følgende forhold;

- Hvorvidt stedlige geologiske forhold kan tillate fjelloverdekning mindre enn 50 meter ved kryssing av Brosundet.
- Mer detaljert kartlegging av bergoverflaten på begge sider av Brosundet for å vurdere bergoverdekningen.
- Hvilket omfang må man ha på tetting- og sikringstiltak
- Hvilket omfang av tunnelsprenging må skje som forsiktig sprenging
- Danne grunnlag for kostnadsoverslag etter ANSLAG-metoden med nøyaktighet +/- 10prosent

Det må fortsatt gjøres søk etter mulige data fra tidligere utførte grunnundersøkelser. Videre utredning vil kreve omfattende grunnundersøkelser hvor det blir nødvendig å bruke en kombinasjon av ulike undersøkelsesmetoder i flere faser. Siden hele strekningen ligger i et byområde med tett bebyggelse og infrastruktur må det påregnes at grunnundersøkelsesarbeidet blir utfordrende.

Bergoverdekning og bergmassekvalitet langs hele tunneltraseen må kartlegges i detalj. Detaljert geologisk kartlegging av sprekkesystem blir utfordrende da det stedvis er lite bergblotninger langs traseen. Bergmassene i eksisterende berganlegg i nærheten til traseen kan kartlegges.

Det må utføres bergkontrollboringer for å avdekke dybden til berg. Det må bores med jevnt mellomrom over hele tunneltraseen. En betydelig utfordring for prosjektet vil være at eksisterende infrastruktur med kabler, ledninger og rør i grunnen, samt eventuelle kulturhistoriske verneområder, vil gi begrensninger på hvor bergkontrollboringer og eventuelle kjerneboringer kan utføres.

For å avbilde dybden til berg og bergmassekvaliteten langs tunneltraseen, er seismiske undersøkelser aktuelt. Kvaliteten på resultatene fra disse er helt avhengig av stedlige forhold som type løsmasser over berg, dybde til berg og eksisterende infrastruktur. Der hvor tunneltraseen går under bebodde områder forventes det å være fyllmasser over berg, noe som gjør at det kan være spesielt vanskelig å få gode resultater.

Dersom det oppnås gode resultater med seismiske undersøkelser, kan bergoverflaten kartlegges ut fra disse resultatene. Med gode seismiske resultater kan man også tolke bergmassekvalitet og kartlegge hvor svakhetssoner kan forventes. Modellen av bergoverflaten som oppnås med de seismiske undersøkelsene må kalibreres med data fra bergkontrollboringer. Dersom de seismiske undersøkelsene gir dårlige resultater er det behov for vesentlig tettere boremønster. I områder hvor bergoverdekningen viser seg å være kritisk trengs ytterligere tettere boremønster.

Dersom grunnundersøkelsene beskrevet over antyder at det er deler av strekningen med spesielt vanskelige grunnforhold med lite bergoverdekning og dårlig bergmassekvalitet, kan det bli behov for kjerneboringer for å kartlegge bergmassekvaliteten mer nøyaktig. Dette vil særlig være aktuelt i forbindelse med kryssing av Brosundet.

Videre utredning av Brosundtunnelen vil kreve omfattende grunnundersøkelser for å kartlegge bergoverdekning og bergmassekvalitet langs traseen. Omfanget av grunnundersøkelser som er nødvendig for å oppnå tilfredsstillende sikkerhet på et kostnadsoverslag vil være et resultat av stedlige forhold som avdekkes i løpet av grunnundersøkelsene. Det vil bli behov for flere faser hvor videre

utredning må vurderes og bestemmes underveis i undersøkelsesprogrammet basert på de resultatene som oppnås etter hvert.

6.3 Hydrogeologi

Som del av det tekniske forprosjektet vil gjeldende regelverk gjennomgås og basert på det fastsettes krav til innlekkasje. Innlekkasjekravene må utformes slik at de hindrer en senkning av grunnvannsstand, noe som igjen kan medføre setningsproblematikk. Spesielt ved tunnelstrekningen under Brosundet og tilliggende oppfylte områder vil hydrogeologiske vurderinger være viktige.

Basert på tilgjengelig bakgrunnsmateriale og befaringer, skal det utarbeides en beskrivelse av de hydrogeologiske forholdene langs traseen. Beskrivelsen skal ta for seg sårbare soner når det gjelder setningssensitive løsmasser, sårbare kulturlag og kulturminner, ytre miljø, vannførende bergsoner, utsatte vannressurser og fare for forurensningsspredning. Det skal gis en generell vurdering av tettekrav, basert på de generelle bakgrunnsdata samt feltdata. Dette for å sikre at vanntrykket ikke senkes slik at fundamenter og eventuelle kulturlag blir berørt, samt for å hindre forverrede setningsrater.

Ved hydrogeologiske vurderinger kan det benyttes både analytiske og numeriske modeller for beregning av tunnellekkasje under ulike forhold, og av influensområder ved ulike tiltak. Det skal benyttes feltundersøkelser som omfatter bl.a. brønnboring, pumpeforsøk og tolkning av vanntapsmålinger, tolkning av hydrologiske, hydrogeologiske, ingeniørgeologiske og geotekniske feltmålinger, samt utføring og tolkning av sporstoff-forsøk.

Det er svært viktig å kunne dokumentere at tiltaket ikke påvirker kulturlag og kulturminner ved hjelp av et godt overvåkningsnett for grunnvannsnivå i berggrunnen og for poretrykk i løsmasser. Det kan benyttes tilgjengelige overvåkningsnett for grunnvann dersom dette allerede er operativt. Det må vurderes om det bør etableres nye brønner. Disse brønnene kan også benyttes under drivingen av tunnelen for å teste tettearbeidet med innvirkning på grunnvannsnivået. Det ønskes et nært samarbeid med antikvariske fagmiljøer i kommunen, fylkeskommunen og Riksantikvaren for å sikre at viktige områder ikke blir berørt på en uheldig måte.

6.4 Konstruksjoner

Nødvendige konstruksjoner for å etablere Brosundtunnelen skal utredes. Løsninger som blir regulert skal være teknisk og økonomisk gjennomførbare og tegnet med et nøyaktighetsnivå som gjør det mulig å beregne kostnadene med et nøyaktighetsnivå på +/- 10prosent. Utbyggingsløsninger skal være vurdert så langt at det er mulig å avsette nødvendige anleggsområder og adkomst for drift og vedlikehold. Konstruksjonsløsninger skal danne grunnlag for illustrasjoner som igjen er utgangspunkt for konsekvensvurdering for flere temaer, særlig kulturmiljø og landskapsbilde og byform. De viktigste konstruksjonene gjelder:

- Tunnelportaler
- Forskjæringer
- Hevet løp for Sundgata

6.5 Tunnel

Forutsetninger for trafikkmengder må gjennomgås og tunnelklasse må avklares. Om nødvendig må det søkes fravik, se kp. 9.1.

Det skal utredes aktuelle tekniske løsninger for fjelltunnel for å sikre at regulert løsning for vegtiltaket er gjennomførbar både i anleggsperioden og ved normal drift. Særlig viktig er sammenhengen med hydrogeologi for å sikre at den regulerte løsningen ikke innebærer risiko for grunnvannssenking eller andre uønskede konsekvenser for bebyggelse.

6.6 Nærføring med andre bergrom

Nærføring med eksisterende bergrom og tekniske installasjoner knyttet til disse skal utredes og konsekvenser beskrives.

6.7 Eksisterende infrastruktur i grunnen

Eksisterende rør- og ledningsnett i grunnen skal utredes og nødvendige omlegginger og utskiftinger beskrives i en VA-rammeplan.

6.8 Anleggsområde og deponering av masser

Det skal utredes aktuelle anleggsområder og drøftes mulige løsninger for deponering av overskuddsmasser. Massehåndtering forventes også å inkludere forurensede masser.

7 Utredningsprogram

7.1 Metode

Det skal utarbeides detaljreguleringsplan med konsekvensutredning (KU). Konsekvensutredningen skal utføres med utgangspunkt i *Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter PBL* og Statens vegvesens håndbok V712 *Konsekvensanalyser*.

Prissatte og ikke-prissatte konsekvenser skal utredes for to alternativ og vurderes opp mot et referansealternativ. De samlede virkningene av foreslått utbyggingsløsning skal vurderes opp mot målsettingene for tiltaket. Konsekvensutredningen vil være et grunnlag for en politisk avklaring knyttet til gjennomføring og prioritering av tiltaket.

De videre delkapitlene definerer tema, fokus for utredning, beskriver kort kunnskapsgrunnlag, mulige konsekvenser samt metode som skal benyttes og ev. supplerende undersøkelser som gjennomføres i forbindelse med konsekvensutredningen.

7.2 Transportanalyse

	Transportanalyse
Definisjon	Transportarbeidet er resultat av kompliserte sammenhenger. Lokalisering av boliger, arbeidsplasser og service, transportetterspørsel, transporttilbud, transportkostnader osv. danner grunnlag for enkeltpersoners valg av transportløsning. Ulike personer og befolkningsgrupper har ulike behov og preferanser og tar ulike valg. Summen av disse valgene gir det transportomfanget og det transportmønsteret man kan observere i analyseområdet.
Fokus for utredningen	Influensområdet for tiltaket vil være Aspøya med avgrensing i vest ved Steinvågbrua og omfatter deler av Nørvøya med avgrensing i øst ved avkjøring til Volsdalsberga. Oppdateringer må gjøres ved eventuelle nye/endrede forutsetninger for trafikkløsningene i de aktuelle beregningsalternativene. Det må vurderes hvilke løsninger som gir best måloppnåelse for tiltaket. Forskjellen mellom ulike løsninger må fremkomme.
Kunnskaps-grunnlag	Informasjon fra gjennomførte beregninger med transportmodell kan legges til grunn i videre planarbeidet. Informasjon fra gjennomførte kapasitetsberegninger kan legges til grunn i videre planarbeid. Registrert kunnskap er god, men det vil være behov for å supplere denne ved endrede forutsetninger.
Mulige konsekvenser	Endringer i veg- og transportnettet fører til endringer i transporten. Det blir mer trafikk noen steder og mindre andre steder. Det kan bli endringer i hvordan folk reiser og hvor de reiser. I en konsekvensanalyse er disse endringene sentrale inngangsdata på mange områder.
Metode	Håndbok V712 *Konsekvensanalyse* Man kan i stor grad basere seg på etablerte transportmodeller og kapasitetsberegninger, men dersom forutsetninger endres så må disse oppdateres.

	Det må vurderes om analysene skal suppleres for å få frem endringer i valg av reisemåte. Analysemetode og -verktøy som benyttes må gi muligheter til å beskrive tiltakene og rimelig respons på de aktuelle tiltakene. Det skal i videre planarbeid beregnes fremtidig trafikk (ÅDT) 20 år frem. I utarbeidet transportmodell er det benyttet år 2050 som prognoseår. Typisk metodikk tilsier å bruke framskrivinger (befolkning med mer) som grunnlag. Som følge av Ålesund kommune sine vedtatte mål om nullvekst i biltrafikken kan det bli aktuelt å gjøre spesielle tilnærminger til dette i arbeidet med transportmodeller.
Eksisterende grunnlags-materiale	- RTM-modell, kalibrert for Ålesund - Kapasitetsberegninger kryss, SIDRA og AIMSUN - Trafikktellinger og andre registreringer fra kommunen og Statens vegvesen
Supplerende analyser	- Supplerende trafikktellinger og blåtannregistreringer for bysentrum. - Oppdatering av modeller/kapasitetsberegninger ved endrede forutsetninger

Restriktive tiltak

Ulike restriksjoner på gatenettet i sentrum vil gi ulike utslag for trafikkbildet og trafikknivået både i sentrumsgatene og i Brosundtunnel. I lys av bypakkens mål om reisemiddelfordeling må det vurderes nærmere om rekkefølgekrav i plan for Brosundtunnelen kan bidra til å nå målene for tiltaket og for bypakken samlet. Slike vurderinger må samkjøres med arbeidet i bypakken. I dette ligger kapasitetsbegrensende grep i sentrum, ulike varianter av bompenger med mer. Dette kan påvirke rutevalg, reisemiddel, men også målpunkt for en eventuell reise.

Befolkningsvekst og boligbygging i sentrum

Ålesund kommune vokser i folketall, og veksten frem mot 2050 bidrar til vekst i trafikk på vegene. Også i sentrumsområdet. Som grunnlag for transportmodell er det lagt inn SSBs befolkningsprognoser for MMMM[3] i 2050. I dette ligger en forventet vekst på over 8000 bosatte. I modell er dette lagt inn med fordeling av ny bosetting slik utviklingen *har* vært. Det er ikke kalibrert inn endringer i noen konkrete områder, som eksempelvis kommunens planlagte utvikling i Skutvika og på Kvennaneset. En konsentrert utvikling her med opptil 3000 nye bosatte vil bidra til endringer i transportbehov og -strømmer. Man må i videre arbeid vurdere behovet for nye forutsetninger i transportmodell knyttet til akkurat dette. Det naturlige vil også være å ta dette sammen med helhetsarbeidet med utviklingen av sentrum: Det er et ønske om mindre biltrafikk i sentrum. Man ønsker økt fokus på gange, sykkel og kollektiv, hvor flere boliger er ett av flere grep. Det er ikke nødvendigvis slik at økt konsentrasjon av boliger vil gi økt biltrafikk, dersom andre grep gjøres samtidig. Nullvekstmålet som kommunen har vil også her være en sentral faktor i vurderingene.

Kollektivtrafikk

Det må tas med i videre vurderinger at kollektiv skal kunne prioriteres i kryssløsninger som velges for Brosundtunnelen. Kollektivsystemet i sentrum eller plassering av holdeplasser vil ikke være en del av arbeidet med detaljreguleringsplan for Brosundtunnelen. Dette utredes og avklares i andre planprosesser.

Omkjøringer ved stengt tunnel

Det må beskrives omkjøringsmuligheter ved stengning av Brosundtunnelen for tre ulike situasjoner:

- Ved planlagt tunnelvedlikehold
- Ved mindre alvorlig uforutsett hendelse
- Ved større alvorlig uforutsett hendelse

3
MMMM, Statistisk Sentralbyrå sitt hovedalternativ for fremskriving, MMMM=Middels for henholdsvis fruktbarhet, levealder, innenlands flytting og innvandring,

7.3 Prissatte konsekvenser

Siden det vil være små forskjeller for prissatte konsekvenser mellom de alternative løsningene gjennomføres det ikke en fullstendig samfunnsøkonomisk analyse av prissatte konsekvenser (nytte/kost). Anleggskostnader skal likevel beregnes i henhold til Statens vegvesens håndbok R764 Anslagsmetoden.

Anleggskostnadene skal beregnes med en usikkerhet innenfor +/- 10 prosent ved ANSLAG-metoden.

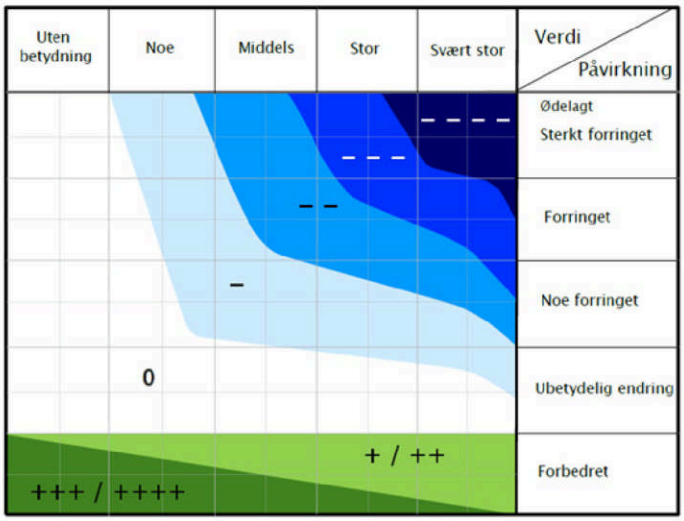
7.4 Ikke - prissatte konsekvenser

7.4.1 Metode

I tråd med Statens vegvesens håndbok V712 skal ikke-prissatte konsekvenser utredes i en tre-trinns prosedyre:

- Områdets verdi
- Vegtiltakets grad av påvirkning for det aktuelle temaet
- Vurdering av vegtiltakets konsekvenser basert på verdi og grad av påvirkning

Tiltakets konsekvens fremstilles i en skala med ni trinn.



Figur 7-1 Konsekvensvifte fra V712 med konsekvensgrad som går fra fire minus til fire pluss.

Påvirkningen skal vurderes opp mot referansesituasjonen, beskrevet i 5.3.1. Vurderingene av påvirkning skal begrunnes. Alle tiltak som inngår i investeringskostnadene skal legges til grunn ved vurdering av påvirkning.

Mulige avbøtende eller kompenserende tiltak, samt eventuelt behov for oppfølgende undersøkelser, skal foreslås der det er aktuelt. Eventuelle konsekvenser i anleggsperioden for ulike tema skal beskrives i eget kapittel.

7.4.2 Landskapsbilde og byform

	Landskapsbilde og byform
Definisjon	Temaet landskapsbilde og byform omhandler de visuelle kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av tiltaket. Dette omfatter både innslag i natur og bygde omgivelser og hvordan dette oppleves fra omgivelsene.
Fokus for utredningen	- Å skildre karakteren og særtrekk til landskapsrom og byrom som blir berørt. - Nye veganleggs fjernvirkning og eksponering mot sjøen og høyereliggende bystrøk. - Tiltakets påvirkning av byrom og siktlinjer - Plassering og utforming av veg- og tunnelanlegg og grad av tilpasning til omgivelsenes skala og utforming.
Kunnskaps-grunnlag	Tunnelmunningene vil komme i eller nært områder som er viktige for verdifulle deler av bylandskapet og byens bygningsmiljøer. For eventuelle tekniske installasjoner i sentrum vil svært viktige områder for byens landskap og bebyggelse kunne bli berørt. Til forskjell fra Bysentrum er registrert kunnskap for midtre deler av Aspøya og områdene rundt Ysteneset mangelfull.
Mulige konsekvenser	- Utfylling og endring av sjøfront ved E136 Ålesundsvegen - Tunneltilfart, påhugg og en hevet Sundgata kan fremstå som én større konstruksjon med fjernvirkning fra Borgundfjorden, nærvirkning fra Sundgata/Ystenesgata og endre sammenhengen i landskapsbilde/byform mellom Klipra og fjorden og opplevelsen av en grønn landskapsvegg mellom Sundgata og Borgundvegen - Vegkryss ved Skutvika kan få geometri som avviker fra det bymessige rettvinklede gatemønsteret og slik skaper et skille mellom ny utbygging mot Aspevågen og eksisterende bebyggelse. - Nytt vegkryss nord for Skutviksskaret kan forsterke Sildegarnsholmen som et område uten sammenheng med det resterende kvartalsmønsteret på Aspøya. - Konstruksjoner for rømning og ventilasjon kan ha visuelle konsekvenser.
Metode	Handbok V712 *Konsekvensanalyse* - Avgrensing av influensområdet - Avgrensing og omtale av helhetlige landskapsrom og byrom med sammenhenger mellom disse. - Vurdering av verdi til landskap og byform og grad av sårbarhet for inngrep - Vurdering av vegtiltakets påvirkning med direkte og indirekte virkning av dette - Samlet omtale og vurdering av konsekvensene for landskapsbilde og byform for de ulike alternativene
Eksisterende grunnlags-materiale	- Kart- og flyfoto
Supplerende analyser	Datainnsamling ved befaring - Kontakt med fagmyndigheter og faglige vurderinger. - Registreringskart - Verdikartlegging - Visualisering av tiltaket

7.4.3 Friluftsliv/byliv

	Friluftsliv/byliv
Definisjon	Temaet friluftsliv/byliv omhandler menneskers daglige livsmiljø og områder som blir brukt til opphold og fysisk aktivitet i friluft med rekreasjon som formål. I dette inngår også ferdselsårer der lokalbefolkningen daglig ferdes til fots eller på sykkel.
Fokus for utredningen	Det skal utredes om tiltaket svekker eller bedrer de fysiske forholdene for opphold, rekreasjon, trivsel, samvær og fysisk aktivitet i berørte områder som brukes til utendørs aktivitet. Konsekvenser for sykkelbruk og hvordan tiltakene påvirker forholdene for gående og syklende i deres nærmiljø og i friluftslivssammenheng vurderes. Endrete barrierevirkninger i strøk eller mellom viktige målpunkter inngår her. Bruksmuligheter og attraktivitet i berørte bymiljøer/boligstrøk skal vurderes. Det skal legges særlig vekt på hensynet til barn og unges interesser og oppdatering av barnetråkk skal gjennomføres.
Kunnskapsgrunnlag	Tunnelmunninger med tilknytningsveger vil komme nært boligstrøk. Tunnelen vil gi endret trafikkmønster og trafikkbelastning i Nedre Strandgate på Aspøya og Ålesundsvegen på Nørvøya og for flere viktige byrom i sentrum. For barn og unge kan tiltaket føre til endret trafikkbilde i boliggater som er både oppholdsareal og gang- og sykkelforbindelse til skole og aktiviteter. Registrert kunnskap er god
Mulige konsekvenser	Tunneltilfarter og portalområder kan medføre endret utforming av Nedre Strandgate og Sundgata og slik påvirke gang- og sykkelruter. Skoleveg til Aspøy skole kan bli påvirket for noen elever. Turrute langs Aspøyas nordside «Apotekertorget til Steinvågen» kan bli berørt av tunnelpåhugg på Aspøyas nordside og økt trafikk gjennom Skutvikskaret slik det er vist i alternativ 2.
Metode	Håndbok V712 *Konsekvensanalyse* - Avgrensing av influensområdet - Beskrivelse av boligområder som kan bli påvirket og områder som er kjent brukt til utendørs aktivitet og opphold samt gang- og sykkelforbindelser. - Vurdering av verdi og hvor sårbare nærmiljø og friluftsliv er for inngrep - Vurdering av påvirkningen til inngrepene og vurdering av direkte og indirekte virkninger som følger av tiltaket. - Vurdering av barrierevirkninger, trafikale virkninger og arealforbruk i boligområder og ved skoler og områder for fritidsaktiviteter. - Samlet omtale og vurdering av konsekvensene for friluftsliv/byliv for de ulike alternativene.
Eksisterende grunnlagsmateriale	- Arealplaner - Kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet - Møre og Romsdal fylkeskommunes nettsted *morotur.no* - Gatebruksplan for bysentrum – temakart B til kommuneplanens arealdel - Mulighetsstudie sykkeltrasé i Bysentrum - Grunnlagsrapport Byromsatsing Ålesund bysentrum - Barnetråkkregistrering
Supplerende analyser	- Datainnsamling ved befaring - Kontakt med fagmyndigheter og faglige vurderinger - Oppdatering av barnetråkk - Verdikartlegging

7.4.4 Naturmangfold

	Naturmangfold
Fokus for utredningen	Vurdering iht. krav i Naturmangfoldloven Det må avklares hvilke krav til vurdering av naturmangfold som skal stilles i forbindelse med søknad til Fylkesmannen om tillatelse til utfylling i sjø i senere fase - før igangsetting
Kunnskapsgrunnlag	I Bysentrum er flere fugler og treslag registrert som truede og sårbare arter. Her finnes og en rekke fremmede arter, stort sett kjente hagevekster. Nært de aktuelle tunnelinnslagene finnes den truede arten villeple nord i Skutviksskaret og den fremmede arten platanlønn ved Ysteneset. Registrert kunnskap er god.
Mulige konsekvenser	- Potensiell konflikt med truede eller sårbare arter - Fare for spredning av fremmede arter
Metode	T-1514 Veileder *Naturmangfoldloven kapittel II* - Avklaring av hvorvidt berørte arealer kan karakteriseres som naturmangfold
Eksisterende grunnlagsmateriale	*Miljøstatus*
Supplerende analyser	Det må vurderes om det er behov for supplerende datainnsamling.

7.4.5 Kulturarv

	Kulturarv (kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap)
Definisjon	Lov om kulturminner definerer kulturminner som alle spor etter menneskelig aktivitet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Kulturmiljø er et område der kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. I denne sammenhengen skal også kulturhistoriske landskap (også bylandskap) tas med, forstått som større sammenhengende områder med kulturmiljøer, der den kulturhistoriske dimensjonen er fremstående.
Fokus for utredningen	Utredning av kulturarv tar utgangspunkt i kulturhistoriske verdier i tunnelens influensområde, og vurderer om alternativene vil redusere eller styrke verdien av disse. Det er konsekvensene av planens fysiske tiltak som utredes, dette gjelder nye trafikkløsninger med vegkryss, tunneltilfarter og selve tunnelen med munninger og trasé samt eventuelle tilhørende anlegg for rømning og brannventilasjon. Endret gatebruk og trafikkbelastning i sentrumsområdet skal også vurderes.
Kunnskaps-grunnlag	Kommuneplanens arealdel foreslår vern for store deler av bybebyggelsen på Aspøya som et kulturmiljø med hensynssone bevaring. Dive-analyse for Aspøya skildrer bygningsmessige spor etter bonde- og fiskesamfunnet, verfttiden og fabrikktiden på Aspøya. Melding om konsekvensutredning fra 2003 om bevaring Aspøya, Ålesund sentrum og Klipra peker ut bevaringsverdige bygninger på Aspøya. Bysentrum inngår i Riksantikvarens *NB!-register* som et av 75 kulturmiljøer i by av nasjonal interesse. I slike områder må det vises særlige hensyn ved forvaltning og utvikling. Det kan være grunnlag for innsigelse ved nye arealplaner.

	Mange av bygningene i NB!-området er regulert til bevaring i reguleringsplan Ålesund sentrum. Regional delplan gir en oversikt over et utvalg automatisk fredete kulturminner, alle vedtaksfredete kulturminner og områder regulert til bevaring. I tillegg foreslås vern av kulturminner av regional betydning. Flere av disse er vernet i nye planer. Kunnskapsgrunnlaget for nyere tids kulturminner er godt for Bysentrum og Aspøya, mens Nørvøya øst for sentrum er mindre beskrevet. Det er lite kunnskap om arkeologiske forhold, men potensialet for funn vurderes som lite.
Mulige konsekvenser	Tilfarter og tunnelmunninger berører ikke kulturminner direkte, men ny vegtilknytning ved Ysteneset kan komme nært seks trehus fra før bybrannen. Disse utgjør et kulturmiljø som inngår i NB!-området og dessuten er vernet i reguleringsplan for Ålesund sentrum. Ved Skutvika kan vegtilknytninger til tunnel komme nært trehusmiljø vernet i kommuneplanen. Tunneltraseen vil passere under en lang rekke kulturminner og miljøer i sentrum. Det gjelder NB!-området, vedtaksfredete bygninger, regionalt verneverdige anlegg, kommunalt verneverdige kulturminner, listeført kirke og bygninger vernet etter pbl. Hensynet til disse må vurderes for eventuelle installasjoner for rømning eller ventilasjon.
Metode	Håndbok V712 *Konsekvensanalyse* - Avgrensing av influensområdet - Beskrivelse av kulturminner og kulturmiljøer med ulik vernestatus i planområdet og influensområdet. - Vurdering av verdi og sårbarhet for inngrep som arealbeslag eller nærføring - Vurdering av inngrepenes påvirkning og direkte og indirekte virkning av tiltaket - Beskrivelse og vurdering av konsekvensene for kulturminner og kulturmiljø - Illustrert beskrivelse av hvordan jugendbyen Ålesund ivaretas i ny situasjon - Arkeologiske undersøkelser etter kulturminnelovens § 9 skal gjennomføres.
Eksisterende grunnlagsmateriale	- Riksantikvarens database *Askeladden* - Regional delplan for kulturminne av nasjonal og regional verdi - Kommuneplanens temaplan 4 kulturminner, -miljø og -landskap - SEFRAK-registeret - DIVE-analyse Aspøya - Historiske kart og fotografier For eventuelle inngrep i sentrum: - Reguleringsplan 446 *Ålesund sentrum (Verne- og byformingsplanen, 2001)* - Områdeplan 2012001784 *Ålesunds sentrale sydside*
Supplerende analyser	- Kontakt med fagmyndigheter og faglige vurderinger. - Verdikartlegging

8 Andre konsekvenser

8.1 Forurensing

8.1.1 Vegtrafikkstøy

	Vegtrafikkstøy
Fokus for utredningen	Avklare hvordan tiltaket påvirker støyforholdene ved tilliggende bebyggelse og ev. behov for tiltak som følge av dette.
Kunnskapsgrunnlag	*KPA Temakart D: Støysoner langs hovedvegnettet* Planområdet ligger i avvikssone som tillater høyere støygrenser (KPA 21.1) Det er beregnet støy fra havneområde. Registrert kunnskap er god, men man har ikke kunnskap om hvordan tiltaket vil endre støybildet.
Mulige konsekvenser	- Redusert trafikk gjennom sentrum kan gi redusert støy - Støy fra tunnelmunninger kan medføre behov for tiltak
Metode	- *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016)* - *Veileder til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (M-128)*
Eksisterende grunnlagsmateriale	- Støyvarselkart, utarbeidet etter Miljøverndepartementets retningslinje - Kommuneplanens arealdel, temakart D - Kartet angir avvikssoner for støy for å oppnå fortetting i sentrumsområder og knutepunkt.
Supplerende analyser	Analyse av støy fra vegtrafikk skal utføres i tråd med T-1442.

8.1.2 Luftforurensning

	Luftforurensning
Fokus for utredningen	Avklare hvordan tiltaket påvirker luftforurensingen ved tilliggende bebyggelse og ev. behov for tiltak som følge av dette.
Kunnskapsgrunnlag	Det gjøres en kontinuerlig måling av luftforurensingen i Bysentrum. Det er derfor god kunnskap om dagens situasjon i områdene rundt målestasjonene. Man har ikke kunnskap om hvordan tiltaket vil endre luftforurensingen.
Mulige konsekvenser	- Redusert trafikk gjennom sentrum kan bedre luftkvaliteten - Punktutslipp ved tunnelpåhugg
Fokus for utredningen	Luftforurensning og tiltak mot dette skal utredes i områder som kan være utsatt: - Områder i nærheten av veger med ÅDT over 8.000 - Områder i rød eller gul støysone - Områder i nærheten av tunnelpåhugg/ventilasjonssjakter - Påvirkning på kulturarv
Metode	- *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)*
Kunnskapsgrunnlag	Tiltaksutredning mot svevestøv i Ålesund kommune, Ålesund kommune, 2016

8.1.3 Forurenset grunn

	Forurenset grunn
Fokus for utredningen	Avklare hvilke krav som skal stilles til supplerende undersøkelser av forurenset grunn før man kan gå i gang med arbeid i dagen ved tunnelinnslag. Avklare hvilke krav som skal stilles til utarbeiding av tiltaksplan for forurenset grunn i tråd med krav i forurensningsforskriftens kapittel 2. Planen må være godkjent av Ålesund kommune før igangsettingstillatelse til terrenginngrep kan gis. Vurdere behov for rekkefølgekrav.
Kunnskapsgrunnlag	Det er registrert områder med forurensede masser ved tunnelinnslagene i Skutviksskaret og ved Ysteneset i grunnforurensningsdatabasen. Registrert kunnskap er relativt god.
Mulige konsekvenser	Fare for inngrep og ev. spredning i forurenset grunn ved arbeid i dagen ved begge tunnelinnslag
Metode	Vurdering av informasjon i grunnforurensningsdatabasen. Miljøteknisk prøvetaking og utarbeidelse av tiltaksplan i henhold til krav i Miljødirektoratets veileder TA 2553/2009 for forurenset grunn.
Eksisterende grunnlagsmateriale	*Miljødirektoratets grunnforurensningsdatabase*
Supplerende analyser	Det stilles ingen krav til supplerende analyser i forbindelse med reguleringsplanarbeidet

8.2 Folkehelse

Det skal gjøres kort rede for hvordan tiltaket ivaretar folkehelse og ev. fremmer dette temaet.

8.3 Universell utforming

Det skal gjøres kort rede for hvordan tiltaket ivaretar universell utforming og eventuelt fremmer dette temaet.

8.4 Kriminalitetsforebygging

Det skal gjøres kort rede for hvordan tiltaket ivaretar kriminalitetsforebygging og ev. fremmer dette temaet.

9 Fraviksbehandling og sikkerhetsanalyser

9.1 Fraviksbehandling

Ved utarbeiding av planprogram og reguleringsplan for Brosundtunnelen legges løsninger i Statens vegvesens normaler til grunn. Bakgrunnen for normalkravene er å ivareta trafikksikkerheten ved planlegging og bygging av vegtiltak. Under utarbeidelsen av alternativene i planprogrammet er det foreslått noen løsninger som ikke tilfredsstiller kravene i vegnormalene. Det er sammensatte årsaker til at det er foreslått løsninger som ikke er i henhold til vegnormalene. Disse problemstillingene er knyttet til veggeometri, kryssplassering og tunnelutforming, og de må avklares gjennom fraviksbehandling i reguleringsplanfasen. Det er viktig at dette arbeidet startes opp tidlig slik at man utarbeider planløsninger under avklarte forutsetninger.

I planprogramfasen har det vært innledende dialog med fraviksgruppa i Statens vegvesen. De har ikke kunnet svare ut fravikene uten mer underlag. Fravikene som må avklares før reguleringsplanen kan godkjennes er opplistet under.

- **Avstand fra tunnelåpning til kryss**
  Kravet er som følger: *«Avstand fra tunnelåpning til midtpunktet av forkjørsregulerte T- og X-kryss skal være minst 2 ganger stoppsikt. Avstand fra tunnelåpning til uregulerte kryss eller til vikelinje i rundkjøring, skal være minst lik stoppsikt.»*

  Løsningene som er vist har en avstand til tunnelåpning på 30-40 meter. Å oppfylle gjeldende krav vil medføre ombygging av mye eksisterende vegnett, arealbeslag og store inngrep. Man må belyse konsekvensene av en løsning som er utformet etter normalene opp mot en løsning med fravik.

- **Dimensjoneringsklasse**
  Det er ingen dimensjoneringsklasse i håndbok N100 som er optimal for Brosundtunnelen som en bytunnel. ÅDT i tunnelen antas å overstige 6000 basert på kjøringer med trafikkmodell. Samtidig kan lavere fartsgrense være aktuelt for en bytunnel på ca 2 km.

  Løsningene som er vist har lagt til grunn dimensjoneringsklasse H1 i hb. N100. Dette er dimensjoneringsklasse for nasjonale hovedveger med ÅDT < 6000 og fartsgrense 80 km/t Dersom fraviket for bruk av denne dimensjoneringsklassen ikke blir gitt, må man benytte H5. Dette er dimensjoneringsklasse for nasjonale hovedveger med ÅDT 6000 - 12000 og fartsgrense 90 km/t. Denne skal bygges med et T10,5 tunnelprofil, noe som vil øke kostnaden for tunnelen. Endring av dimensjoneringsklassen gjør også at vertikal- og horisontalkurvaturen blir stivere, det vil si tilpasset større fart, noe som også inviterer til høyere fartsnivå i tunnelen. Siden dette er en kort bytunnel, er det ikke sikkert dette er riktig med tanke på tunnel- og trafikksikkerhet. Man må belyse konsekvensene av å måtte prosjektere etter dimensjoneringsklasse iht. håndboken.

- **Bergoverdekning**
  Kravet er som følger: *«Undersjøiske tunnelprosjekter skal planlegges ut fra et krav til minste bergoverdekning på 50 meter».*

  Løsningen som er vist med ønskede kryssplasseringer ved Ysteneset i øst og Skutvika/Aspøyas nordside i vest, baserer seg på ca 20 meter fjelloverdekning. Dette muliggjør en tunnel som tilfredsstiller andre krav som stigning og kurvatur. Krav om større fjelloverdekning kan medføre at tiltaket ikke lar seg gjennomføre. Brosundtunnelen vil være en undersjøisk tunnel på en kort strekning, under selve Brosundet. Det er i forbindelse med et planarbeid i 2001 gjort seismiske undersøkelser i Brosundet. Dette er ikke tilstrekkelig dokumentasjon på grunnforholdene. For å få en god nok dokumentasjon må det gjøres

ytterligere grunnundersøkelser og supplerende ingeniørgeologisk kartlegging for å få godkjent fraviket.

- **Kryss i tunnel**
  Kravet er som følger: *«Kryss skal ikke anlegges i tunnel».*

  Løsningen viser ramper inn og ut av Aksla parkeringshus i retning fra/mot øst. Dette vil bidra til å redusere trafikkmengden gjennom sentrum og dermed oppnå målene med tiltaket; byutvikling og mindre biltrafikk i sentrumsgatene. Konsekvensen av å beholde trafikken i bygatene må vurderes opp mot å flytte denne trafikken inn i Brosundtunnelen.

- **Rundkjøring på riksveg**
  Kravet er som følger: *«Rundkjøring skal ikke anlegges på nasjonal hovedveg.»*

  I dag er det T-kryss i samme område som det nye kryssområdet planlegges ved Ysteneset. I planprogrammet er rundkjøring en av flere kryssutforminger som vises. Kapasitetsberegninger kan bidra til å avklare hvilken krysstype som er best egnet. I dette inngår å beskrive hele vegsystemet i influensområdet som en helhet.

9.2 Samfunnssikkerhet

9.2.1 ROS-analyse

Det skal utarbeides Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som tilfredsstiller kravene i plan- og bygningsloven (PBL). I henhold til PBL § 4.3 skal analysen på detaljreguleringsplannivå utføres som en detaljert analyse, og vise risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til etablering av veganlegg, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av det planlagte vegtiltaket. Områder med fare, risiko eller sårbarhet avmerkes i planen som hensynssone. Analysen skal dekke hele planområdet. Analysen bør gjennomføres i tråd med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps veiledning *Samfunnssikkerhet i arealplanlegging*.

9.2.2 Risikoanalyse av tunnel

I henhold til *Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo (Tunnelsikkerhetsforskriften)* skal det gjennomføres en risikoanalyse av tunnelen. Kravet til risikoanalyse inntrer ved tunnellengder over 500 m. Som en del av fraviksbehandlingen er det også stilt krav til en risikoanalyse av tunnelen. Risikoanalyse av tunneler er ifølge Statens vegvesens håndbok N500 Vegtunneler «*en særskilt studie av farer, med beskrivelser av mulige ulykker som tydelig berører sikkerheten for trafikanter i tunneler og som vil kunne inntreffe i løpet av brukstiden, samt art og størrelsesorden av de mulige konsekvenser av dem. Risikoanalysen skal presisere og begrunne tiltak for å redusere sannsynligheten for ulykker og deres konsekvenser.*» Risikoanalysen skal gjennomføres av et organ som er funksjonsmessig uavhengig av tunnelforvalter. Analysen gjennomføres i henhold til krav gitt i Statens vegvesens *Veileder for risikoanalyser av vegtunneler (Revidert), TS 2007:11.*

9.2.3 Trafikksikkerhetsrevisjon

Trafikksikkerhetsrevisjon – Det skal gjennomføres en trafikksikkerhetsrevisjon på nivå 2 i henhold til *Håndbok V720 Trafikksikkerhetsrevisjoner og -inspeksjoner.*

10 Tilleggsanalyser

Realisering av Brosundtunnelen er et av tiltakene som Ålesund kommune jobber med sammen med blant annet Statens vegvesen, for å styrke sentrumsområdet. Det skal legges bedre til rette for at flere bor og jobber i sentrum, flere besøker og oppholder seg i sentrum over lengre tid. I tillegg skal det legges bedre til rette for at flere går, sykler og tar kollektivtransport og færre kjører personbil i sentrumsgatene. Brosundtunnel vil inngå i fremtidig bypakke for Ålesund.

Brosundtunnelen kan utløse noen effekter som vil være viktig å synliggjøre i videre planarbeid. Effektene som kan komme som følge av Brosundtunnelen kan metodisk oppsummeres i underpunktene her, og skal utredes i videre planprosess.

Det er viktig å her være tydelig på risiko for eventuell dobbeltelling av effekter, både positive og negative.

10.1 Netto ringvirkninger

Tilleggsutredninger med fokus på mulig netto verdiskaping/ringvirkninger utover det som fanges opp av den tradisjonelle metodikken for tiltak av denne typen. Brosundtunnelen oppfyller potensielt kriterier som følger:

- Prosjektet antas å gi stor reduksjon i reisekostnadene for arbeids- og forretningsreiser
- Prosjektet antas å knytte sammen tjenesteytende næringer

Videre vil følgende kriterier underbygge behovet for utredning av netto ringvirkninger:

- Prosjektet antas å medføre vesentlige reduksjoner i køkostnader
- Prosjektet gir vesentlig økning i tilgjengeligheten for områder med dårlig kommunikasjon i dag

10.2 Arealbruksendringer

Tilleggsutredninger med fokus på mulige endringer i arealbruk som kommunen kan gjennomføre gitt en realisering av Brosundtunnelen. Tunnelen vil beslaglegge noen områder i sentrum, men samtidig kan den frigjøre andre areal for videre utvikling. Spesielt vil dette gjelde området på Aspøya.

- Kvalitative eller kvantitative beregninger og vurderinger
- Ev. scenariometodikk

10.3 Lokale og regionale virkninger

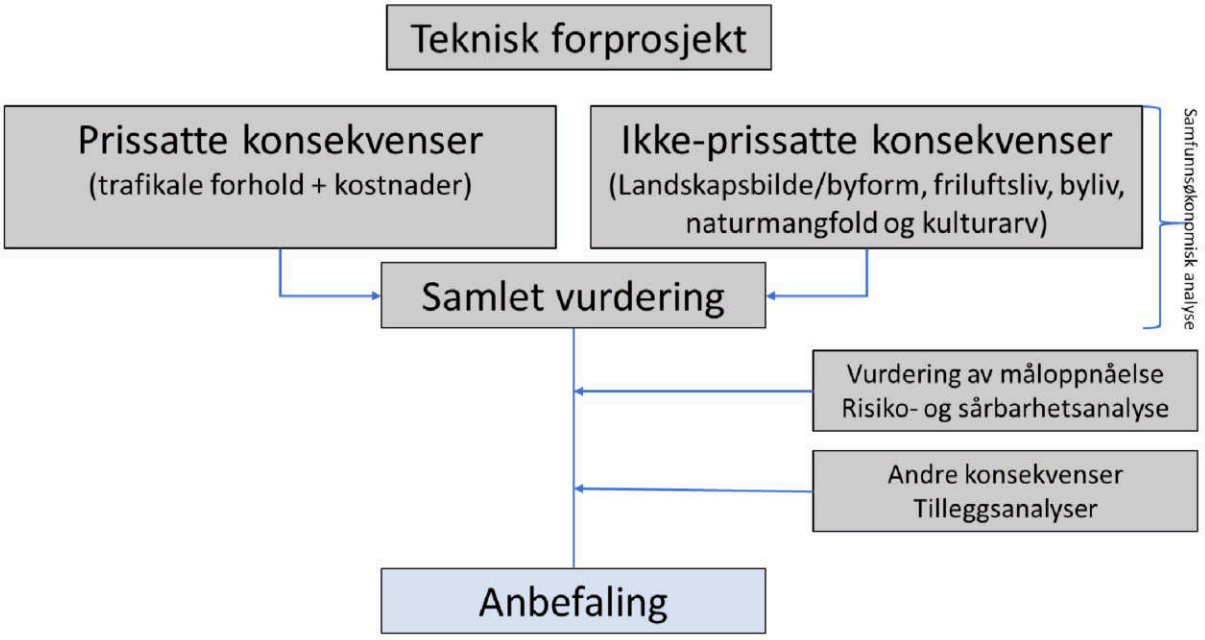
Brosundtunnelen kan gjøre Bysentrum mer attraktiv for både næringsliv, bosetting og utvikling av sentrumsområder på en annen måte enn i dag. Både på kort og lang sikt kan Brosundtunnelen bidra til å gjøre sentrum annerledes enn i dag. Videre vil store deler av Aspøya kunne stå foran store endringer avhengig av valgte løsninger.

- Næringsliv – arbeidsliv – arbeidsmarked
- Bosetting – bostedsattraktivitet
- Service- og senterstruktur
- Sikkerhet og beredskap

11 Anbefaling

Resultatene fra konsekvensutredningene skal oppsummeres og vurderes i en **helhet.** Samlede konsekvenser av tiltaket skal vurderes mot **måloppnåelse**, og det skal gis en **anbefaling** av om tiltaket bør gjennomføres. Vurderingen skal være **etterprøvbar** og basert på dokumentasjon fremkommet gjennom konsekvensutredningen. Det må komme tydelig frem hvilke kriterier som blir vektlagt i anbefalingen.

Det skal gjøres en helhetlig vurdering av foreslått utbyggingsløsning, herunder eventuelle behov for avbøtende tiltak eller vilkår for videre planlegging og gjennomføring.



Figur 11-1 Figur viser hvordan sammenstilling og anbefaling bør skje.

12 Vedlegg og kilder

12.1 Vedlegg

Vedlegg 1 – Brosundtunnelen, Ideutvikling og overordna siling, Norconsult, 2018.

Vedlegg 2 – Brosundtunnelen, Tegninger, Norconsult, 2018. (Alternativ 1 tatt ut)

Vedlegg 3 – Illustrasjoner kryssløsninger Ysteneset

Vedlegg 4 – Notat - Vurdering av kulvertløsning i Brosundet, Norconsult, 2021

12.2 Kilder

Statens vegvesens håndbøker og veiledere, med tilhørende rundskriv

Hovedvegløsning Ålesund sentrum – Aspøya Grunnundersøkelser og byggetekniske vurderinger, Norconsult, 1001

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14, TØI

Notat RIA-415958-01, Multiconsult, 2014

Ålesund kommune, Kommuneplanens arealdel 2016-2028

Tiltaksutredning mot svevestøv i Ålesund kommune, Ålesund kommune, 2016

Grunnlagsrapport, Byromssatsing, Ålesund bysentrum, Ålesund kommune, 2016

Mulighetsstudie sykkeltrasé i Ålesund sentrum, Norconsult, 2017

ROS-analyse, Kommuneplanens arealdel 2016 – 2028, revisjon D, Ålesund kommune, 2017

Sjøpromenade for Meirikaia-Volsdalsvågen, Norconsult 2018

Framtidige kollektivkonsepter for Ålesund, COWI, 2018

Vegkart, Statens vegvesen, 2018

Askeladden, Riksantikvarens database over kulturminner og kulturmiljøer

Ålesund kommune, DIVE analyse Aspøya, udatert

Ålesund kommunes kartløsning WebInnsyn

Miljødirektoratets naturbase

www.luftkvalitet.info

http://publikasjoner.nve.no/rapport/2017/rapport2017_53.pdf

Ålesund kommune

Alle datasett (DOK)

Analyserapport

MATRIKKELENHET				
Kommune	Gnr	Bnr	Fnr	Snr
1508 - Ålesund kommune	**200**	**179**	**0**	**0**

Rapporten bygger på automatiserte geoanalyser mot et stort antall kartlag fra mange ulike kilder, og som sammen utgjør DOK = «det offentlige kartgrunnlaget». Lokale datasett og registreringer fra den enkelte kommunen er som regel ikke med i DOK og derfor heller ikke i rapporten, mens enkelte nasjonale datasett som per i dag ikke er med i DOK, er tatt med i rapporten likevel. Kartlagene er produsert i henhold til ulike nøyaktighetskrav, og blir oppdatert med ulik frekvens. Det gis derfor ingen garanti for at innholdet er oppdatert og korrekt til enhver tid. Vær oppmerksom på at begrepet 'Ikke registrert' i noen tilfeller betyr 'Ikke kartlagt'. I slike tilfeller kan tiltakshaver gis pålegg om kartlegging. Radon og geotekniske undersøkelser er eksempler på slike datasett. Kontakt geodataavdelingen dersom du er i tvil, vil vite mer om lokalt tilgjengelige data eller mener rapporten inneholder feil.

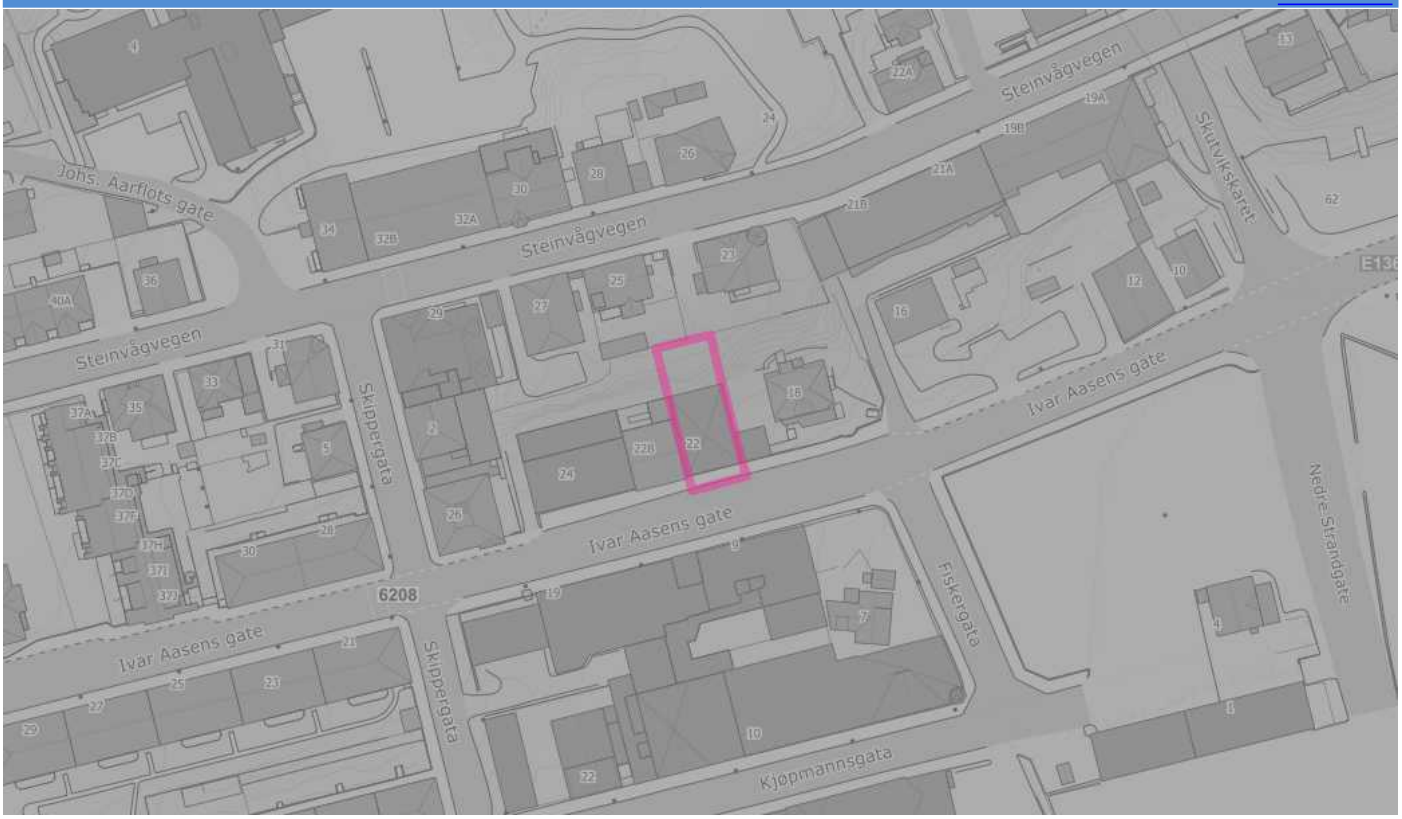
Berørte datasett (15)

Temadata - Tettsted	Temadata - Befolkningsstatistikk
Temadata - Fjernvarme	Temadata - Forurensning - Støy
Temadata - Geologi - Radon	Temadata - Geologi - Løsmasser
Temadata - Kulturminner - Enkeltminner, kulturmiljøer, brannsmitteområder og trehusmiljøer	Temadata - Landbruk - ar5
Temadata - Natur - Vassdrag	Temadata - natur - Natyrtyper
Temadata - Plan - Kulturminner - Temaplan 2016/2017	Temadata - Plan - Fortettingsstrategi - Temaplan 2017/2017
Temadata - Samfunnssikkerhet - Flom aktsomhet	Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo dekningsområde
Temadata - Tilgjengelighet	

Befolkning

Temadata - Tettsted

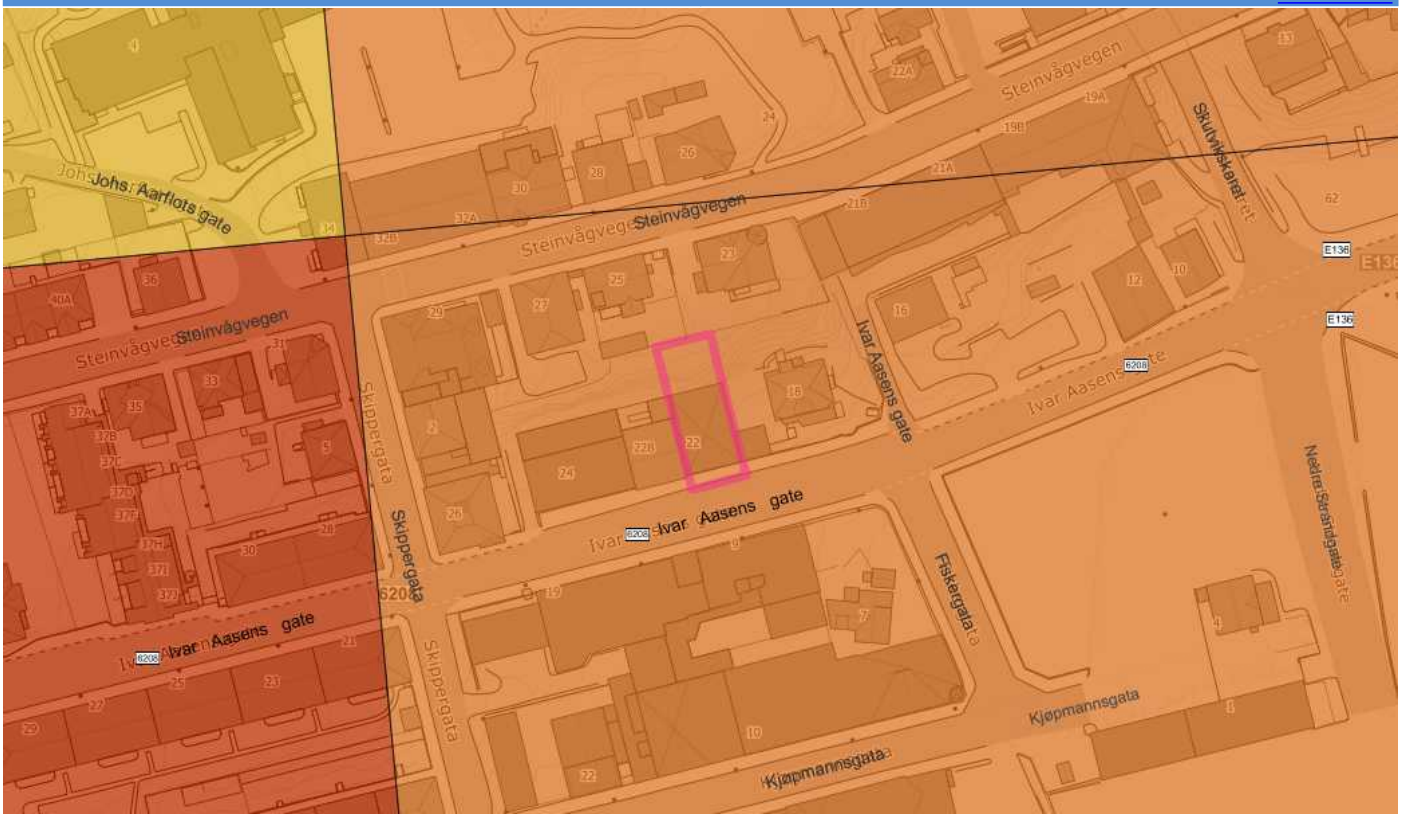
Link til kart



Tettsted

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Tettsted	1	x		317.78m^2

Temadata - Befolkningsstatistikk Link til kart



32 - 124 innbyggere (500 - 2 000 per km2)

125 - 312 innbyggere (2 000 - 5 000 per km2)

313 - 624 innbyggere (5 000 - 10 000 per km2)

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
125 - 312 innbyggere (2 000 - 5 000 per km2)	1	x		317.78m^2

Tema uten treff:

1 - 6 innbyggere (<100 per km2)	7 - 31 innbyggere (100 - 500 per km2)	32 - 124 innbyggere (500 - 2 000 per km2)
313 - 624 innbyggere (5 000 - 10 000 per km2)	625 - 1249 innbyggere (10 000 - 20 000 per km2)	1250 eller flere innbyggere (> 20 000 per km2)

Energi

Temadata - Fjernvarme

Link til kart



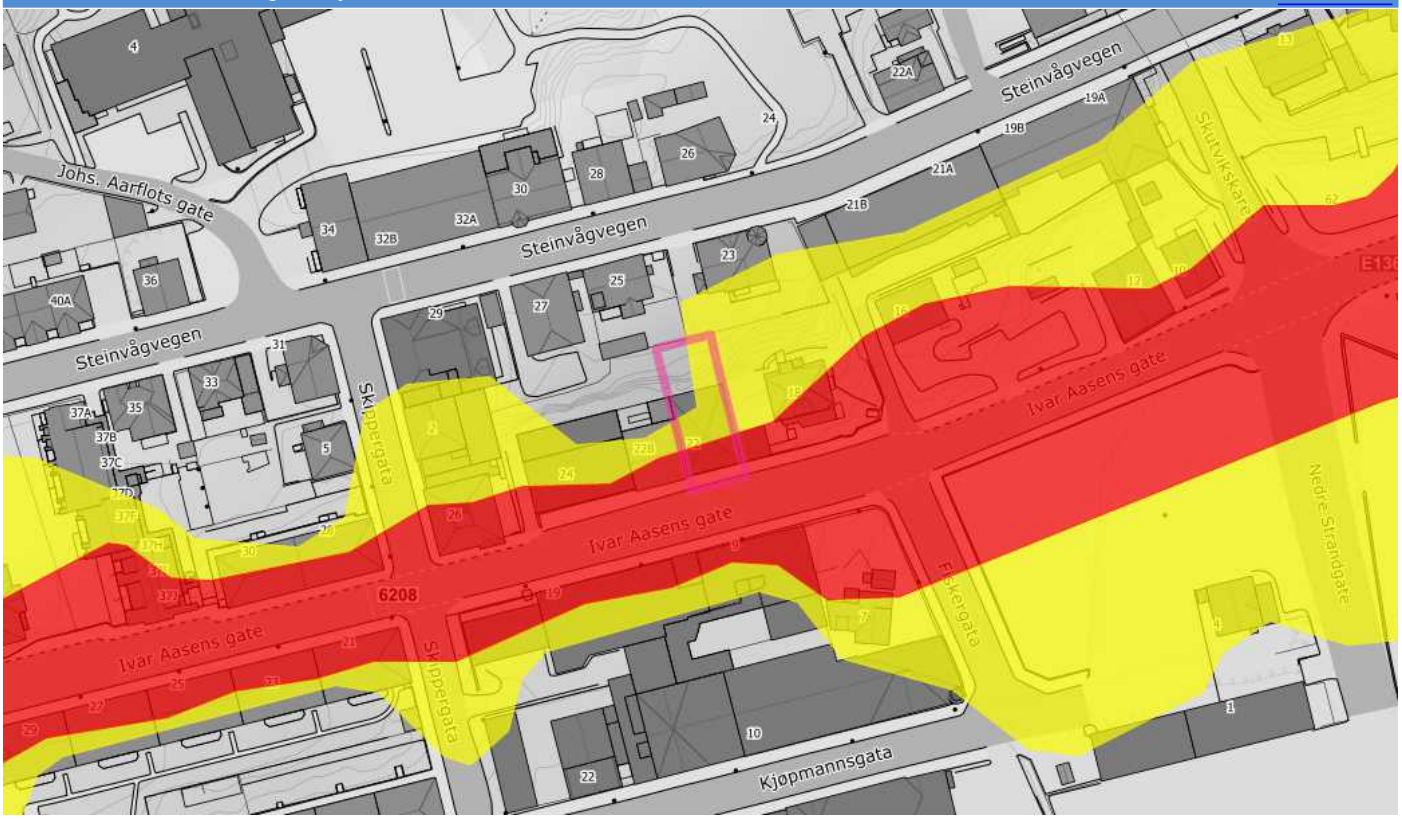
Fjernvarme konsesjonsområde

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Fjernvarme konsesjonsområde	1	x		317.78m^2

Forurensning

Temadata - Forurensning - Støy

Link til kart



Støy rød sone veg (over 65 dBA)

Støy gul sone veg (55-65 dBA)

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Støy rød sone veg (over 65 dBA)	1	x		91.65m^2
Støy gul sone veg (55-65 dBA)	1	x		148.9m^2

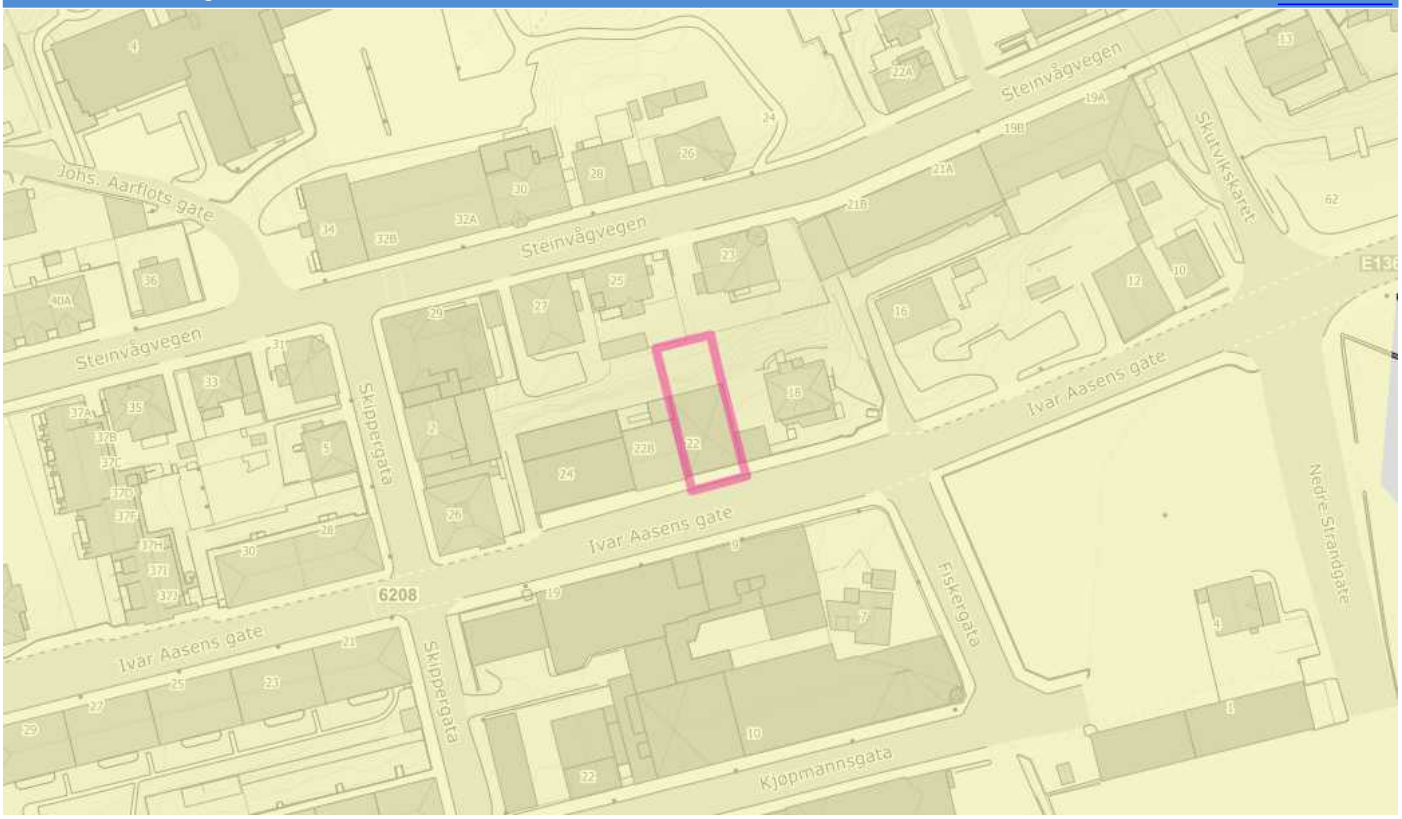
Tema uten treff:

Rød støy sone lufthavn	Gul støy sone lufthavn	Støy rød sone Forsvarets flyplasser
Støy gul sone Forsvarets flyplasser	Støy rød sone Forsvarets skyte- og øvingsfelt	Støy gul sone Forsvarets skyte- og øvingsfelt
Støy rød sone jernbanenett	Støy gul sone jernbanenett	Støy grønn sone jernbanenett (stille område)
Støy jernbanenett ikke kartlagt		

Geologi

Temadata - Geologi - Radon

Link til kart



Radon aktsomhet - Moderat til lav

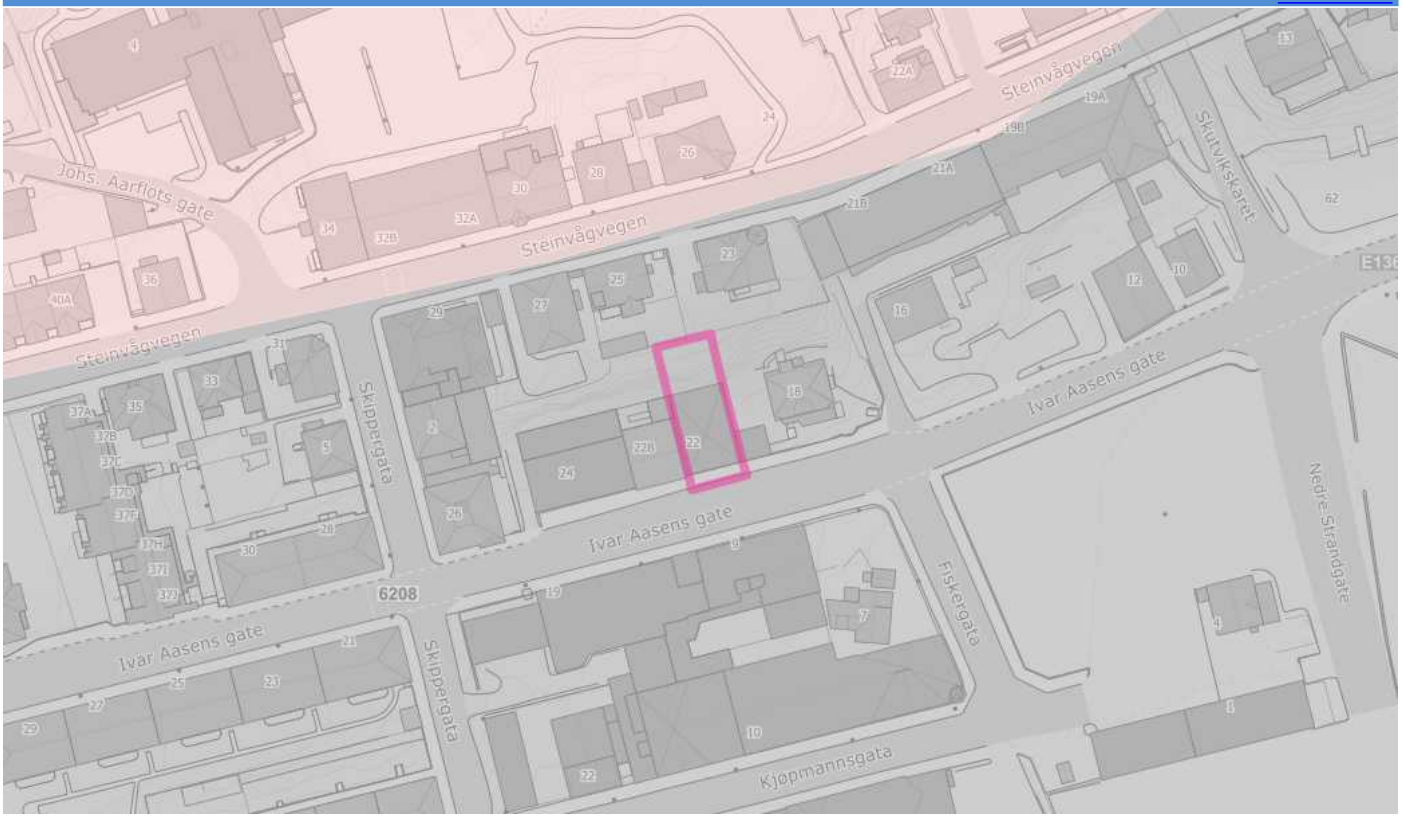
Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Radon aktsomhet - Moderat til lav	1	x		317.78m^2

Tema uten treff:

Radon aktsomhet - Særlig høy	Radon aktsomhet - Høy	Radon aktsomhet - Usikker

Temadata - Geologi - Løsmasser

Link til kart



Løsmasser - Bart fjell / fjell med tynt torvdekke, uspesifisert

Løsmasser - Fyllmasse (antropogent materiale)

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Løsmasser - Fyllmasse (antropogent materiale)	1	x		317.78m^2

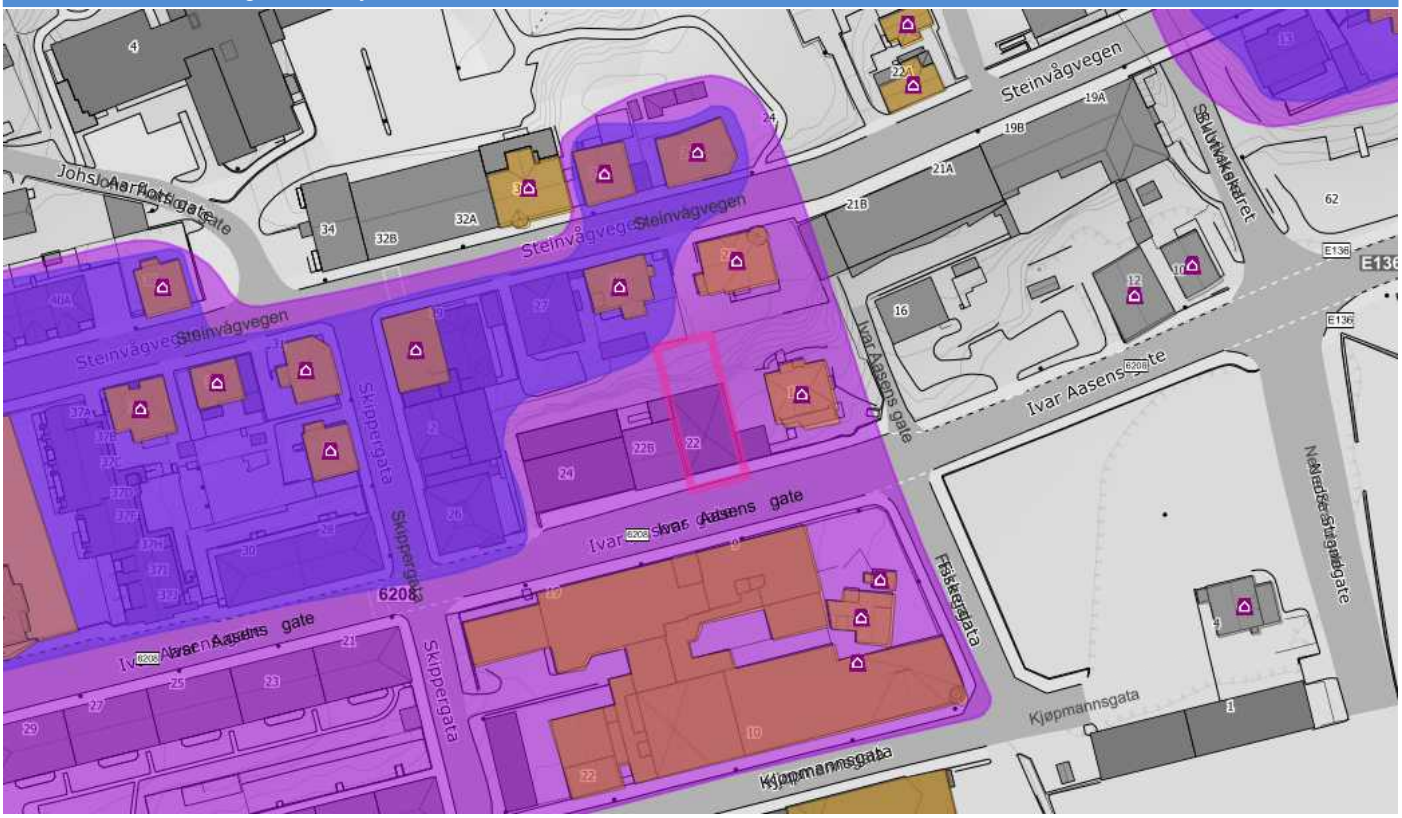
Tema uten treff:

Løsmasser - Morenemateriale, uspesifisert	Løsmasser - Tykk morene	Løsmasser - Tynn morene
Løsmasser - Randmorene	Løsmasser - Breelvavsetning	Løsmasser - Bresjø- / innsjøavsetning
Løsmasser - Hav- og fjordavsetning, tykt dekke	Løsmasser - Marin strandavsetning	Løsmasser - Hav- og fjordavsetning, strandavsetning, tynt dekke
Løsmasser - Elveavsetning	Løsmasser - Vindavsetning	Løsmasser - Forvitringsmateriale
Løsmasser - Skredmateriale	Løsmasser - Steinbreavsetning	Løsmasser - Torv og myr (organisk materiale)
Løsmasser - Humusdekke/ tynt torvdekke over berggrunn	Løsmasser - Bart fjell / fjell med tynt torvdekke, uspesifisert	

Kulturminner

Temadata - Kulturminner - Enkeltminner, kulturmiljøer, brannsmitteområder og trehusmiljøer

Link til kart



Enkeltminner - Verneverdig

Enkeltminner - Ikke fredet

Brannsmitteområder

Verneverdige tette trehusmiljøer

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Brannsmitteområder	1	x		317.78m^2

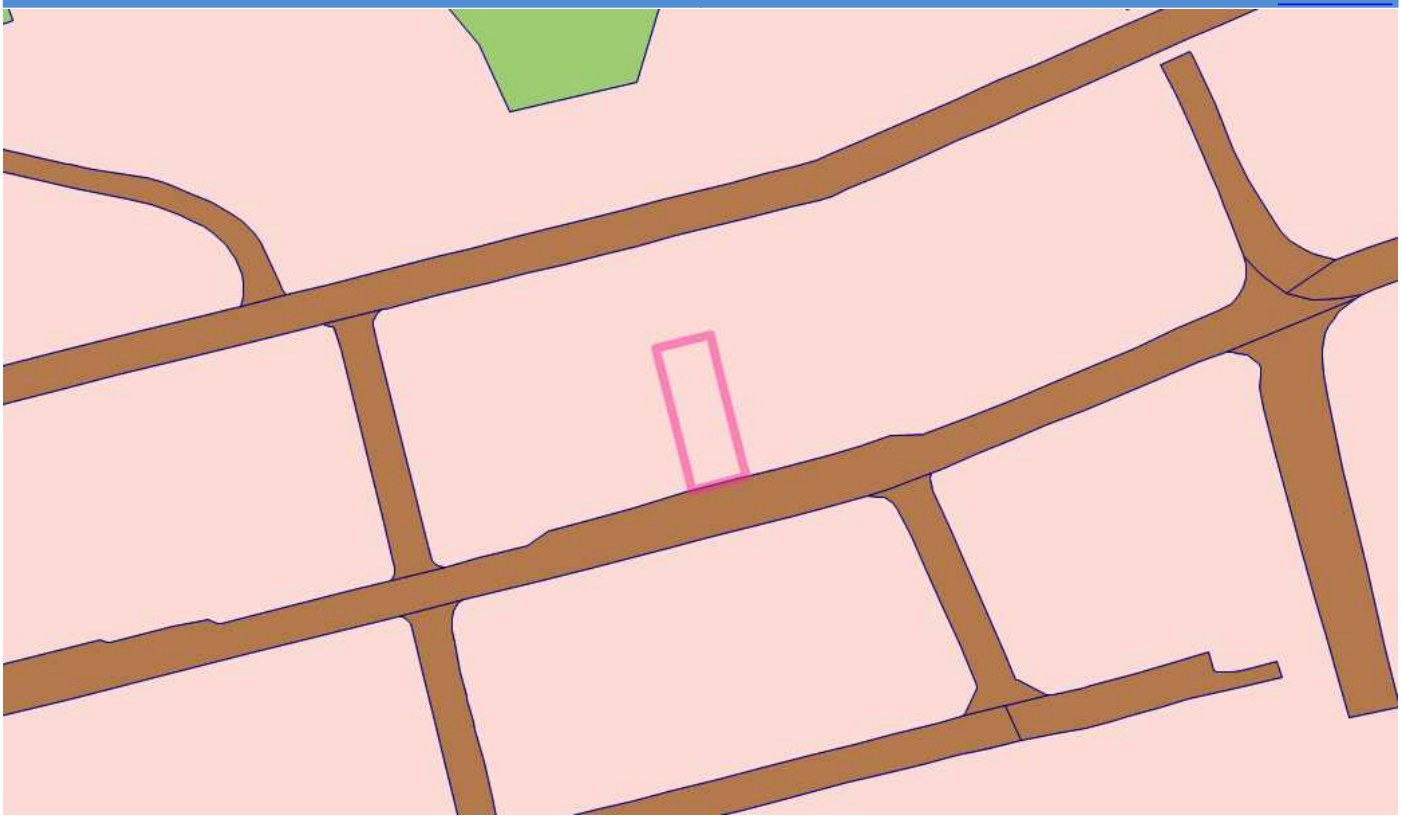
Tema uten treff:

Enkeltminner - Fredet	Enkeltminner - Verneverdig	Enkeltminner - Listeført
Enkeltminner - Ikke fredet	Verneverdige tette trehusmiljøer	Kulturmiljøer

Landbruk

Temadata - Landbruk - ar5

Link til kart



Bebygd Samferdsel Skog

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Bebygd	1	x		317.15m^2
Samferdsel	1	x		0.63m^2

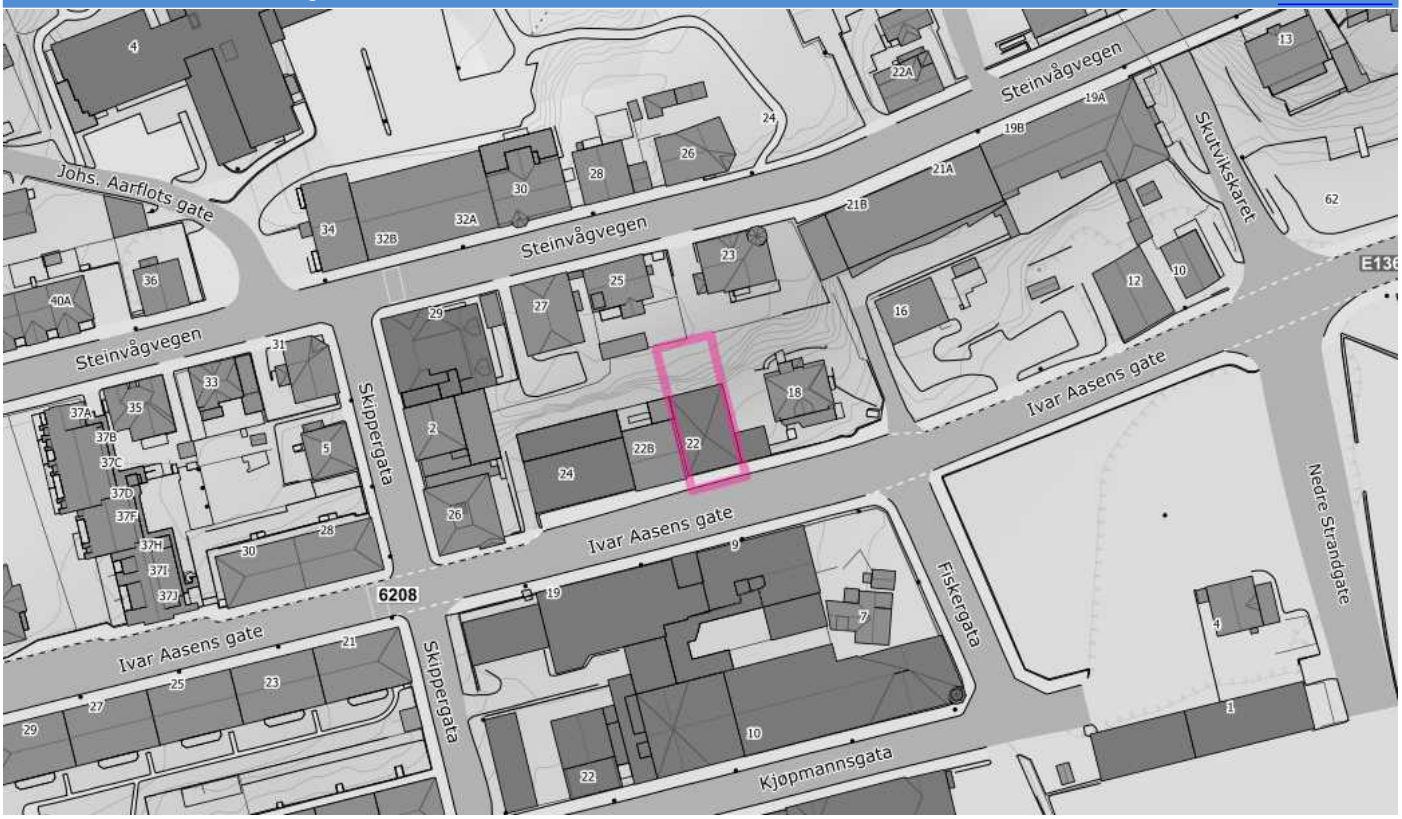
Tema uten treff:

Fulldyrka jord	Overflatedyrka jord	Innmarksbeite
Skog	Åpen fastmark	Myr
Snø/isbre	Vann	

Natur

Temadata - Natur - Vassdrag

Link til kart



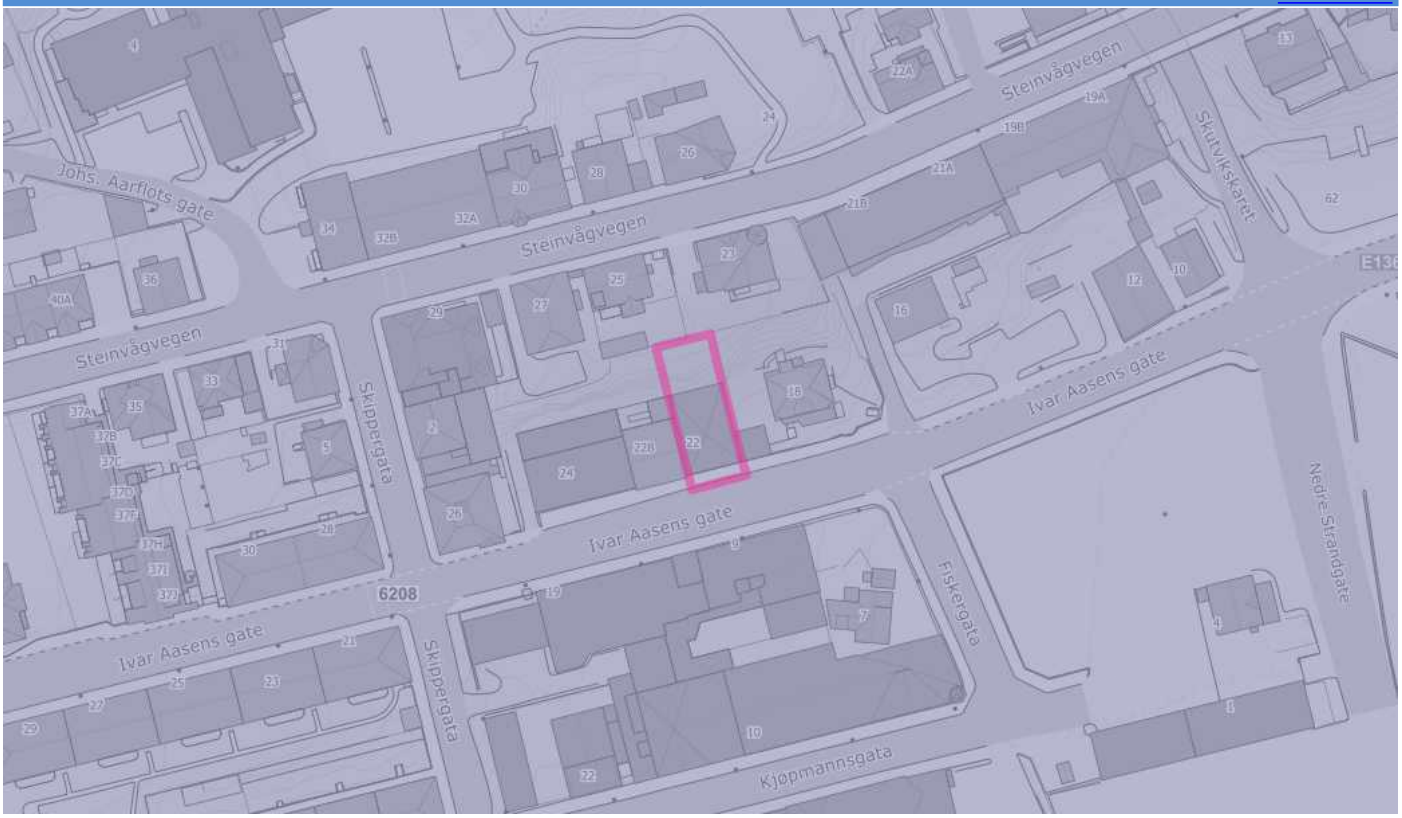
Vassdragsområde

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Vassdragsområde	1	x		317.78m^2

Tema uten treff:

Verneplanområde for vassdrag

Temadata - natur - Natyrtyper Link til kart



Kystlandskap

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Kystlandskap	1	x		317.78m^2

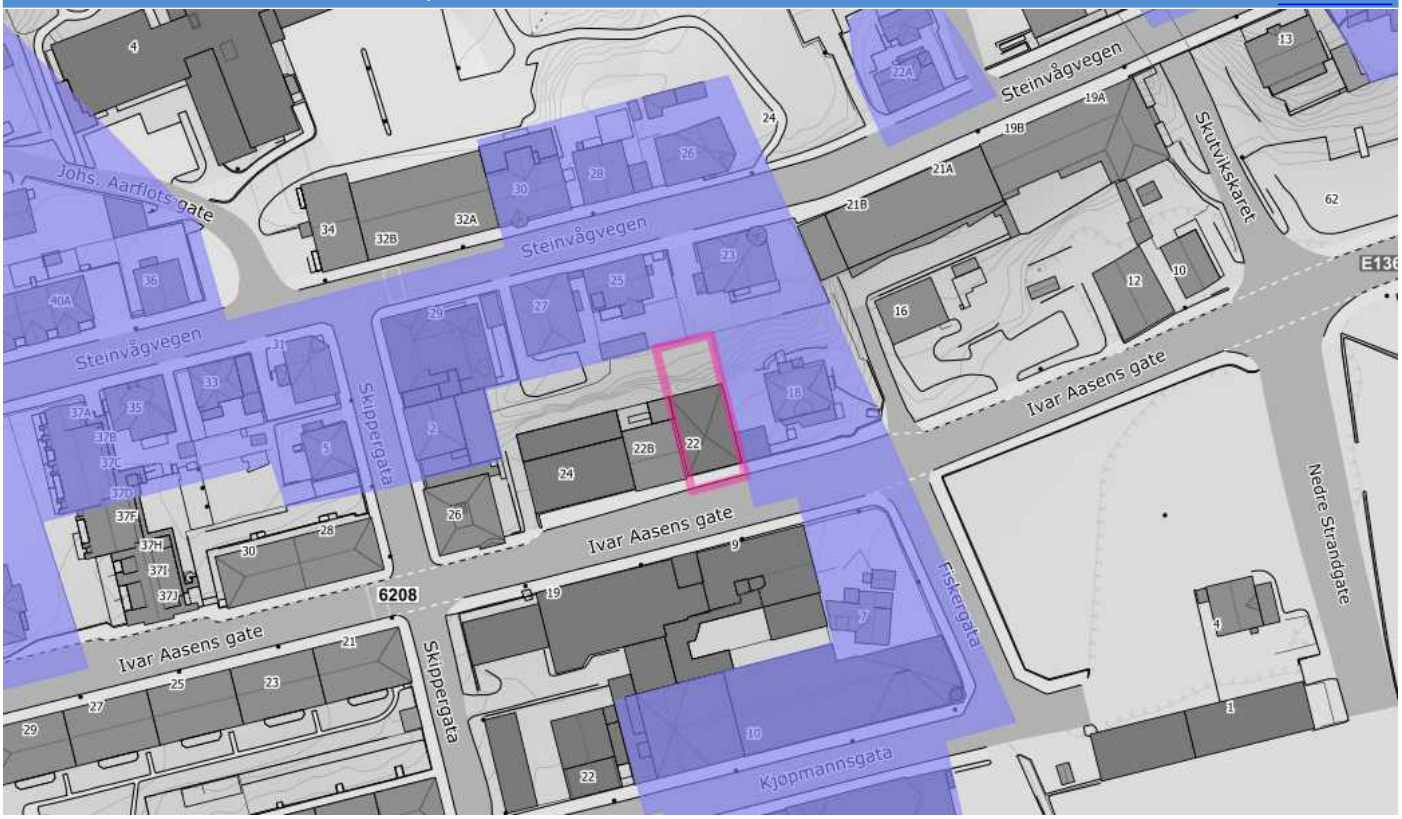
Tema uten treff:

Naturtyper - Svært viktig og viktig	Naturtyper - Lokalt viktig	Naturtyper - Kystlynghei
Naturtyper - Kalklindeskog	Naturtyper - Kalksjø	Naturtyper - Hule eiker
Naturtyper - Slåttemyr	Naturtyper - Slåttemark	Innenlandslandskap
Marine landskap		

Plan

Temadata - Plan - Kulturminner - Temaplan 2016/2017

Link til kart



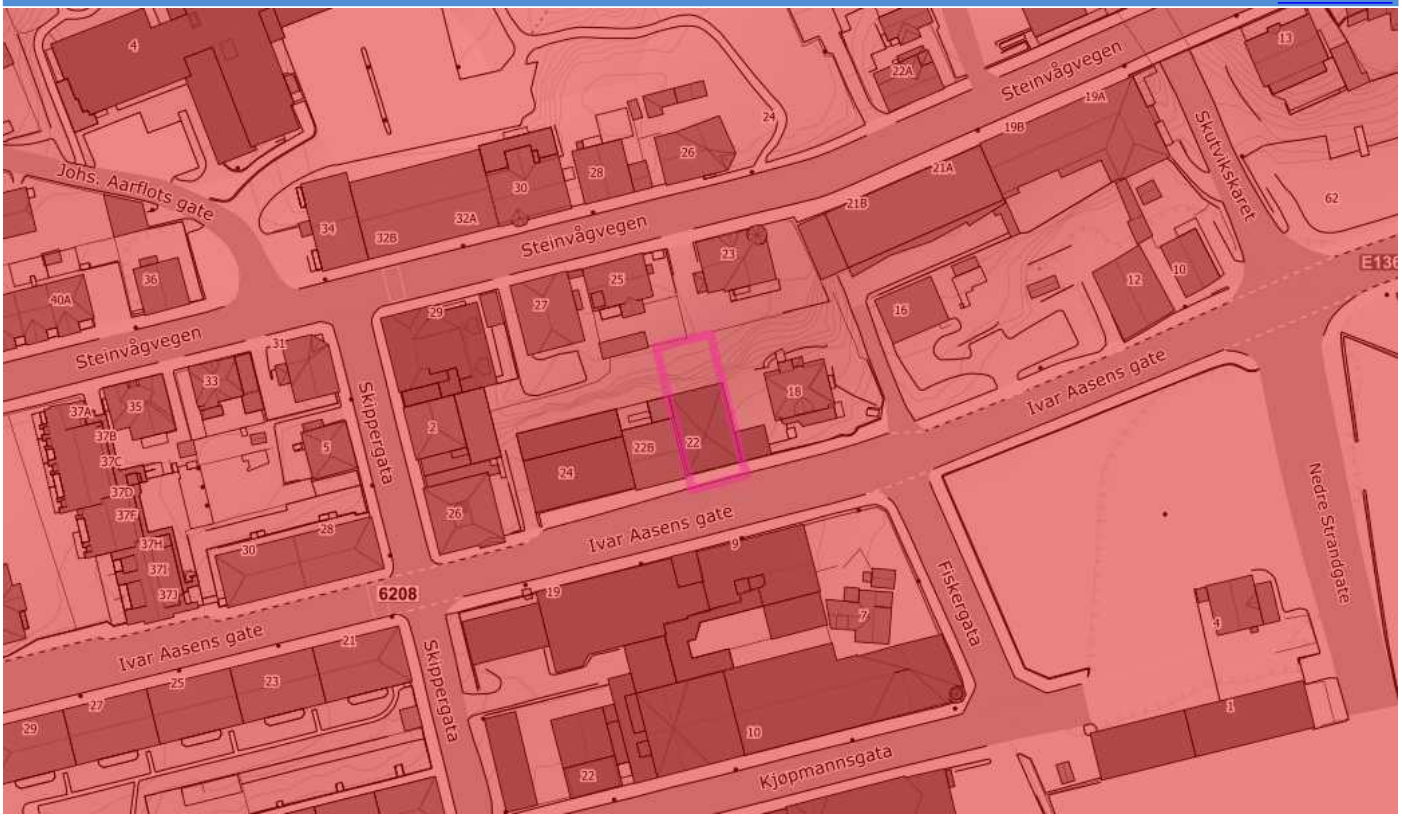
Bevaring av bygning- og kulturmiljø (H570_A)

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Bevaring av bygning- og kulturmiljø (H570_A)	1	x		0.12m^2

Tema uten treff:

Regulertele kulturminner (H710)	Båndlegging etter kulturminneloven (H730)	Automatisk freda kulturminner
Bevaring av krigsminner (H570_B)	Kulturlandskap (H550)	Kulturlandskap i kombinasjon med aktivt landbruk (H510)

Temadata - Plan - Fortettingsstrategi - Temaplan 2017/2017 Link til kart



Sone 1 - Urban fortetting

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Sone 1 - Urban fortetting	1	x		317.78m^2

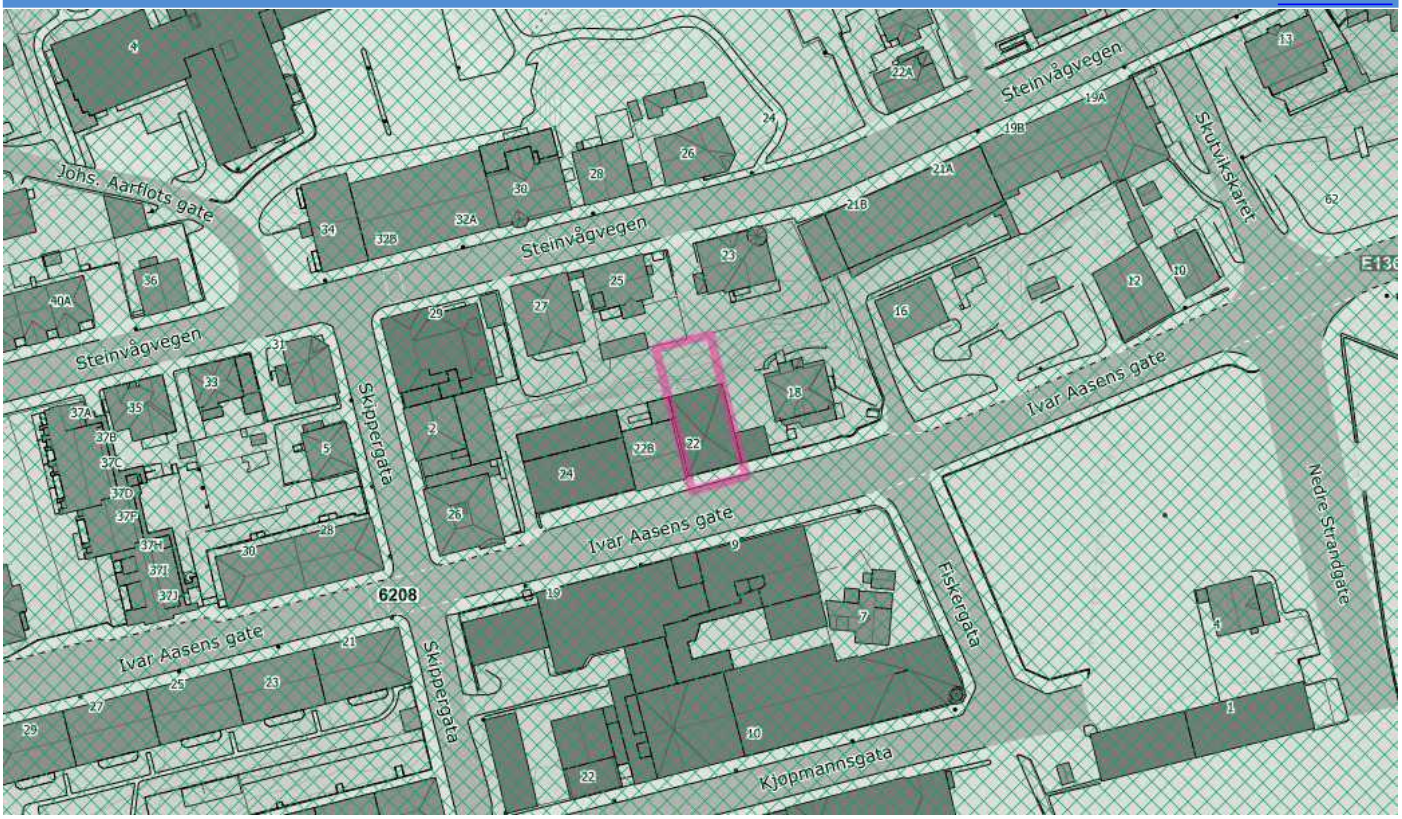
Tema uten treff:

Sone 2 - Boligfortetting i randsonene	Sone 3 - Fortetting kollektivakse og bydels-/nærsenter	Sone 3 - Fortetting kollektivakse og bydels-/nærsenter
Bydels-/nærsenter		

Samfunnssikkerhet

Temadata - Samfunnssikkerhet - Flom aktsomhet

Link til kart



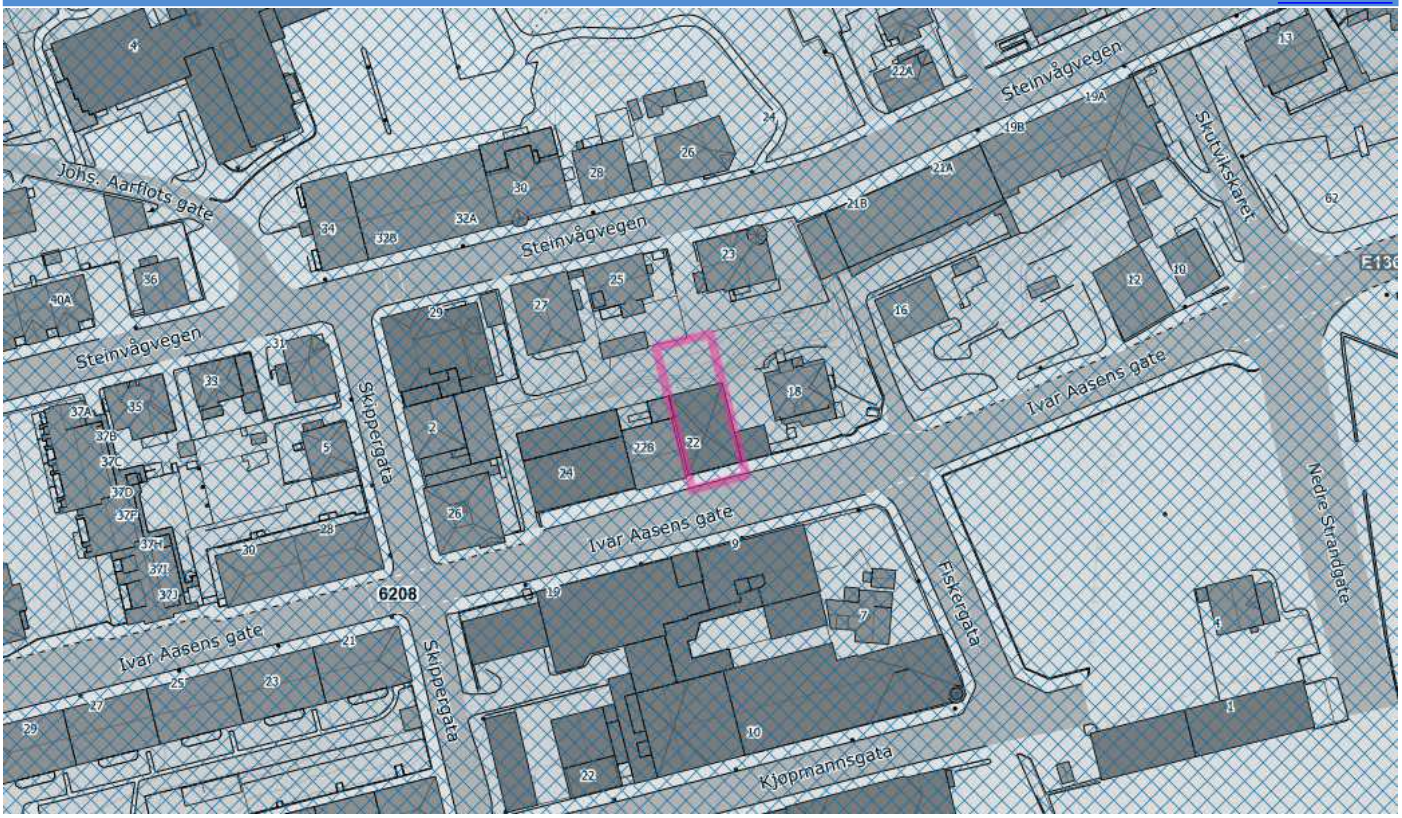
Grundig kartlagt med funn
(Flom aktsomhetsdekning)

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Grundig kartlagt med funn (Flom aktsomhetsdekning)	1	x		317.78m^2

Tema uten treff:

Maksimal vannstandstigning <= 2,5 m	Maksimal vannstandstigning 2-3 m	Maksimal vannstandstigning 3-4 m
Maksimal vannstandstigning 4-5 m	Maksimal vannstandstigning 5-6 m	Maksimal vannstandstigning 6-7 m
Maksimal vannstandstigning 7-8 m	Flom aktsomhetsområde	Ikke kartlagt (Flom aktsomhetdekning)

Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo dekningsområde Link til kart



Grundig kartlagt med funn

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Grundig kartlagt med funn	1	x		317.78m^2

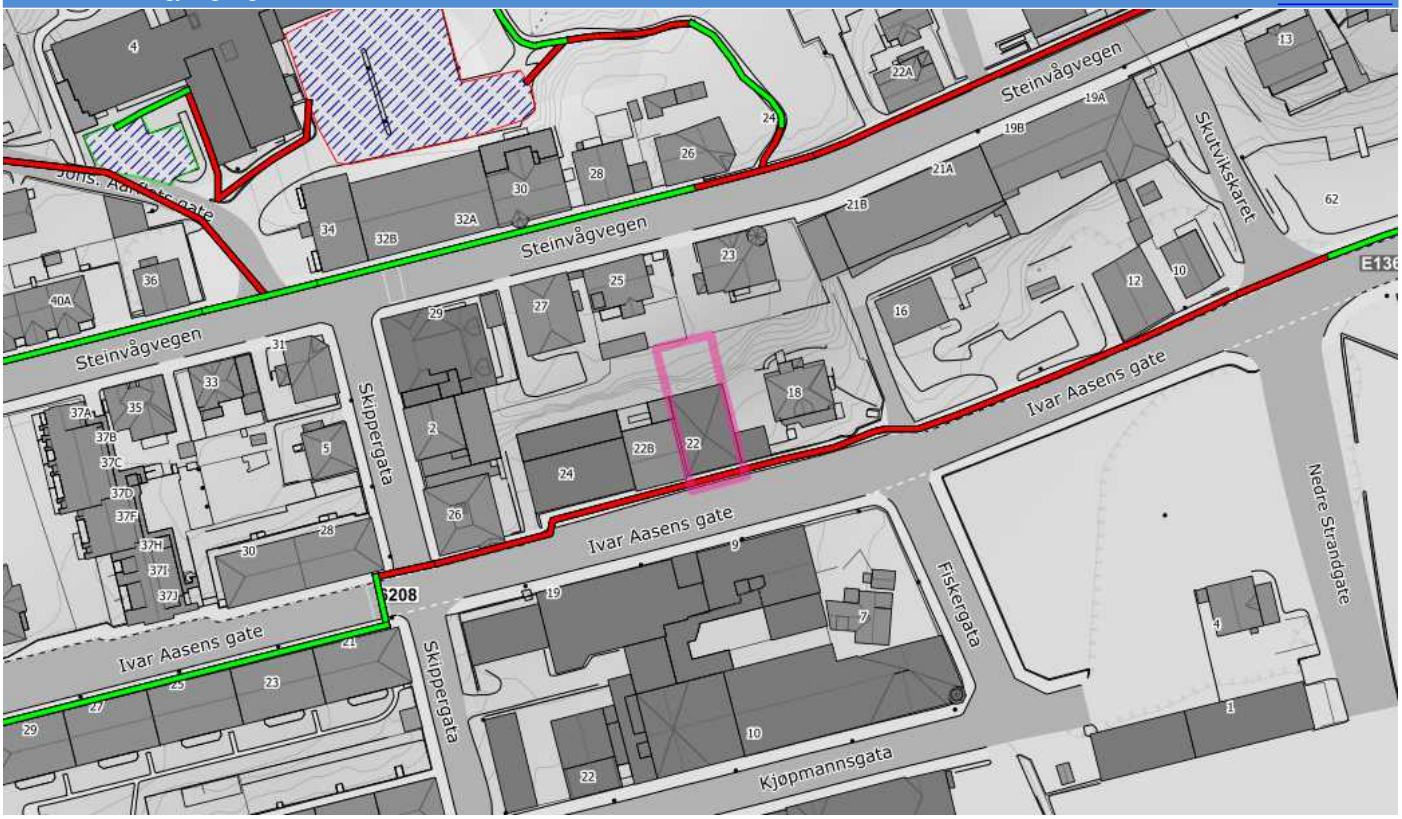
Tema uten treff:

Delvis kartlagt med funn	Ikke kartlagt	Ikke relevant
Ikke-systematisk kartlagt med funn	Innenfor jurisdiksjonsområde	Kartlagt uten funn
Utenfor jurisdiksjonsområde		

Tilgjengelighet

Temadata - Tilgjengelighet

Link til kart



- Vei - Tilgjengelig for rullestol
- Vei - Ikke tilgjengelig for rullestol
- Parkeringsområde tettsted - Tilgjengelig for rullestol
- Parkeringsområde tettsted - Ikke tilgjengelig for rullestol
- Vei - Tilgjengelig for elektrisk rullestol
- Vei - Delvis tilgjengelig for elektrisk rullestol
- Vei - Ikke tilgjengelig for elektrisk rullestol
- Vei - Delvis tilgjengelig for synshemmede
- Vei - Ikke tilgjengelig for synshemmede
- Turvei - Tilgjengelig for rullestol
- Turvei - Ikke tilgjengelig for rullestol
- Turvei - Tilgjengelig for elektrisk rullestol
- Turvei - Ikke tilgjengelig for elektrisk rullestol
- Turvei - Delvis tilgjengelig for synshemmede

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Vei - Ikke tilgjengelig for rullestol	1	x		
Vei - Tilgjengelig for elektrisk rullestol	1	x		
Vei - Ikke tilgjengelig for synshemmede	1	x		

Tema uten treff:

Inngang bygg - Tilgjengelig for rullestol	Inngang bygg - Delvis tilgjengelig for rullestol	Inngang bygg - Ikke tilgjengelig for rullestol
Inngang bygg - Ikke vurdert for rullestol	Handicap parkering tettsted - Tilgjengelig for rullestol	Handicap parkering tettsted - Delvis tilgjengelig for rullestol
Handicap parkering tettsted - Ikke tilgjengelig for rullestol	Handicap parkering tettsted - Ikke vurdert for rullestol	Vei - Tilgjengelig for rullestol
Vei - Delvis tilgjengelig for rullestol	Vei - Ikke vurdert for rullestol	Parkeringsområde tettsted - Tilgjengelig for rullestol
Parkeringsområde tettsted - Delvis tilgjengelig for rullestol	Parkeringsområde tettsted - Ikke tilgjengelig for rullestol	Parkeringsområde tettsted - Ikke vurdert for rullestol

Inngang bygg - Tilgjengelig for elektrisk rullestol

Inngang bygg - Delvis tilgjengelig for elektrisk rullestol

Inngang bygg - Ikke tilgjengelig for elektrisk rullestol

Inngang bygg - Ikke vurdert for elektrisk rullestol

Vei - Delvis tilgjengelig for elektrisk rullestol

Vei - Ikke tilgjengelig for elektrisk rullestol

Vei - Ikke vurdert for elektrisk rullestol

Inngang bygg - Tilgjengelig for synshemmede

Inngang bygg - Delvis tilgjengelig for synshemmede

Inngang bygg - Ikke tilgjengelig for synshemmede

Inngang bygg - Ikke vurdert for synshemmede

Vei - Tilgjengelig for synshemmede

Vei - Delvis tilgjengelig for synshemmede

Vei - Ikke vurdert for synshemmede

Baderampe - Tilgjengelig for rullestol

Baderampe - Delvis tilgjengelig for rullestol

Baderampe - Ikke tilgjengelig for rullestol

Baderampe - Ikke vurdert for rullestol

Fiskeplass - Tilgjengelig for rullestol

Fiskeplass - Delvis tilgjengelig for rullestol

Fiskeplass - Ikke tilgjengelig for rullestol

Fiskeplass - Ikke vurdert for rullestol

Gapahuk - Tilgjengelig for rullestol

Gapahuk - Delvis tilgjengelig for rullestol

Gapahuk - Ikke tilgjengelig for rullestol

Gapahuk - Ikke vurdert for rullestol

Grill-/bålplass - Tilgjengelig for rullestol

Grill-/bålplass - Delvis tilgjengelig for rullestol

Grill-/bålplass - Ikke tilgjengelig for rullestol

Grill-/bålplass - Ikke vurdert for rullestol

Handicap parkering friluft - Tilgjengelig for rullestol

Handicap parkering friluft - Delvis tilgjengelig for rullestol

Handicap parkering friluft - Ikke tilgjengelig for rullestol

Handicap parkering friluft - Ikke vurdert for rullestol

Turistihytter - Tilrettelagt for rullestol

Skiløype - Tilgjengelig for rullestol

Skiløype - Delvis tilgjengelig for rullestol

Skiløype - Ikke tilgjengelig for rullestol

Skiløype - Ikke vurdert for rullestol

Toalett - Tilgjengelig for rullestol

Toalett - Delvis tilgjengelig for rullestol

Toalett - Ikke tilgjengelig for rullestol

Toalett - Ikke vurdert for rullestol

Turvei - Tilgjengelig for rullestol

Turvei - Delvis tilgjengelig for rullestol

Turvei - Ikke tilgjengelig for rullestol

Turvei - Ikke vurdert for rullestol

Parkeringsområde friluft - Tilgjengelig for rullestol

Parkeringsområde friluft - Delvis tilgjengelig for rullestol

Parkeringsområde friluft - Ikke tilgjengelig for rullestol

Parkeringsområde friluft - Ikke vurdert for rullestol

Fiskeplass - Tilgjengelig for elektrisk rullestol

Fiskeplass - Delvis tilgjengelig for elektrisk rullestol

Fiskeplass - Ikke tilgjengelig for elektrisk rullestol

Fiskeplass - Ikke vurdert for elektrisk rullestol

Gapahuk - Tilgjengelig for elektrisk rullestol

Gapahuk - Delvis tilgjengelig for elektrisk rullestol

Gapahuk - Ikke tilgjengelig for elektrisk rullestol

Gapahuk - Ikke vurdert for elektrisk rullestol

Toalett - Tilgjengelig for elektrisk rullestol

Toalett - Delvis tilgjengelig for elektrisk rullestol

Toalett - Ikke tilgjengelig for elektrisk rullestol

Toalett - Ikke vurdert for elektrisk rullestol

Turvei - Tilgjengelig for elektrisk rullestol

Turvei - Delvis tilgjengelig for elektrisk rullestol

Turvei - Ikke tilgjengelig for elektrisk rullestol

Turvei - Ikke vurdert for elektrisk rullestol

Baderampe - Tilgjengelig for synshemmede

Baderampe - Delvis tilgjengelig for synshemmede

Baderampe - Ikke tilgjengelig for synshemmede

Baderampe - Ikke vurdert for synshemmede

Fiskeplass - Tilgjengelig for synshemmede

Fiskeplass - Delvis tilgjengelig for synshemmede

Fiskeplass - Ikke tilgjengelig for synshemmede

Fiskeplass - Ikke vurdert for synshemmede

Gapahuk - Tilgjengelig for synshemmede

Gapahuk - Delvis tilgjengelig for synshemmede

Gapahuk - Ikke tilgjengelig for synshemmede

Gapahuk - Ikke vurdert for synshemmede

Skiløype - Tilgjengelig for synshemmede

Skiløype - Delvis tilgjengelig for synshemmede

Skiløype - Ikke tilgjengelig for synshemmede

Skiløype - Ikke vurdert for synshemmede

Toalett - Tilgjengelig for synshemmede

Toalett - Delvis tilgjengelig for synshemmede

Toalett - Ikke tilgjengelig for synshemmede

Toalett - Ikke vurdert for synshemmede

Turvei - Tilgjengelig for synshemmede

Turvei - Delvis tilgjengelig for synshemmede

Turvei - Ikke tilgjengelig for synshemmede

Turvei - Ikke vurdert for synshemmede

Sittegruppe - Tilgjengelig for rullestol

Sittegruppe - Delvis tilgjengelig for rullestol

Sittegruppe - Ikke tilgjengelig for rullestol

Sittegruppe - Ikke vurdert for rullestol

Eiendommer innenfor analyseområdet

Kommune	Gårdsnummer	Bruksnummer	Festenummer	Seksjonsnummer	Antall	Areal
1508	200	179	0	0	1	317.78m^2

Bygninger innenfor analyseområdet

Byggtype	Antall	Areal
Butikkbygning	1	172.60m^2
Annen boligbygning (sekundærbolig reindrift)	1	1.12m^2

Gjeldende arealformål i kommuneplaner/kommunedelplaner som berører analyseområdet

Formål	Status	Areal
Sentrumsformål	Nåværende	317.78m^2

Arealplaner innenfor analyseområdet

Plan id	Plannavn	Plantype	Status	Areal
2023006952	Ålesund sentrum - Brosundtunnel - detaljregulering	Detaljregulering	Planlegging igangsatt	317.78m^2

Datasett uten treff/status ukjent (39)

Temadata - Barnetråkk	Temadata - Dreneringslinjer - Tette stikkrenner
Temadata - Dreneringslinjer - Åpne stikkrenner	Temadata - Energi
Temadata - Forurensning - Grunn	Temadata - Forurensning - Bybrannen og bromerte flammehemmere
Temadata - Friluftsliv	Temadata - Geologi - Bergrettigheter, marin grense, grunnvann, grus-, pukk-, og mineralressurser
Temadata - Kulturminner - Bygninger, lokaliteter og sikringssoner	Temadata - Kyst og fiskeri
Landbruk - Skog, jordkvalitet og dyrkbar jord	Temadata - Landbruk - Reindrift
Temadata - Natur - Villreinområder, naturvernområder, foreslåtte naturvernområder, artsdata og kulturlandskap	Temadata - Natur - Forvaltningsinteresse
Temadata-natur-Nedbørfelt	Temadata-natur-Inngrepsfrie Naturområder
Temadata - Plan	Temadata - Plan - Grønt/blått temakart 2016/2017
Temadata - Samferdsel	Temadata - Samfunnssikkerhet - Skredfare og aktsomhetsområder
Temadata - Samfunnssikkerhet - Flomsoner	Temadata - Samfunnssikkerhet - Flomsoner Åknes
Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2024 - Middelhøyvann	Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2024 - Øvre estimat
Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2024 - 20-års stormflo	Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2024 - 200-års stormflo
Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2024 - 1000-års stormflo	Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2100 - Middelhøyvann
Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2100 - Øvre estimat	Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2100 - 200-års stormflo
Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2100 - 1000-års stormflo	Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2150 - Middelhøyvann
Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2150 - Øvre estimat	Temadata - Samfunnssikkerhet - Forsvaret
Temadata - Samfunnssikkerhet - Skredhendelser og kvikkleire	Temadata - Samfunnssikkerhet - Snø aktsomhet S3
Temadata - Samfunnssikkerhet - Snøskred aktsomhet S2 uten skogeffekt	Temadata - Samfunnssikkerhet - Snøskred aktsomhet S2 med skogeffekt
Temadata - Samfunnssikkerhet - Steinsprang aktsomhet	

Du mangler tilgang til ett eller flere datasett. Disse datasettene er dermed utelatt fra analysen og vil kreve en manuell kontroll.

KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2016 - 2028
ÅLESUND KOMMUNE

TEGNFORKLARING (PBL § 11 KOMMUNEPLANENS AREALDEL)

1. Bebyggelse og anlegg (PBL §11-7 nr. 1)

Nåværende	Framtidig	
		Boligbebyggelse
		Fritidsbebyggelse - naust
Hytte		Fritidsbebyggelse
		Sentrumsformål
		Forretninger
		Offentlig eller privat tjenesteyting
		Fritids- og turistformål
		Råstoffutvinning
		Næringsbebyggelse
		Idrettsanlegg
		Andre typer bebyggelse og anlegg
		Grav- og urnelund
		Kombinert bebyggelse og anlegg

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL §11-7 nr. 2)

Nåværende	Framtidig	
		Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
		Havn
		Kollektivknutepunkt
		Parkering
		Kombinerte formål for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

3. Grønnstruktur (PBL §11-7 nr. 3)

Nåværende	Framtidig	
		Grønnstruktur
		Friområde
		Naturområde

5. Landbruks-, natur- og friluftsformål - LNF (PBL §11-7 nr. 5)

Nåværende	
LNF-L	LNF for tiltak basert på gårdens ressursgrunnlag
	LNF
	LNF for spredt boligbebyggelse

6. Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende stradsone (PBL §11-7 nr. 6)

Nåværende	Framtidig	
		Drikkevann
		Småbåthavn
		Badeplass
NFFF		Område for natur, ferdsel, fiske, og friluftsliv
	NFFFA	Natur, friluftsliv, ferdsel, fiske, og akvakulturområde
		Kombinerte formål i sjø - trenings- og regattabane

Faresoner

H310	Ras- og skredfare
H320	Flomfare
H370_1	Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler) - Sone I
H370_2	Høyspenningsanlegg (magnetisk felt med over 0,4 µT) - Sone II
H390	Annen fare

Sikringsoner

Nedslagsfelt drikkevann (sone 1, 2 og 3)

Hensynsoner

H560 Bevaring naturmiljø

H570 Bevaring kulturmiljø

Infrastruktursoner

H410 Krav vedrørende infrastruktur (ankringsområder)

Båndleggingsoner

Nåværende	Framtidig	
		H710 Båndlegging for regulering etter pbl.
		H720 Båndlegging etter lov om naturvern
		H730 Båndlegging etter lov om kulturminner
		Automatisk freda kulturminner med sikringssoner

Samferdselslinjer med vertikalnivå

Nåværende	Framtidig	
		Fjernveg - tunnel
		Fjernveg - på bakken
		Fjernveg - bru
		Hovedveg - tunnel
		Hovedveg - på bakken
		Hovedveg - bru
		Samleveg - på bakken
		Adkomstveg - på bakken
		Sykkelveg - på bakken
		Gangveg - på bakken
		Turveg/turdrag - på bakken

Punktsymboler

Nåværende	Framtidig	
		Tunnel
		Vegkryss - på bakken
		Vegkryss - tunnel

Linjesymboler

- Grense for arealplan
- Grense for arealformål
- Delområdegrense (Bydelsgrense)
- Grense for bestemmelsesområder (markagrense)
- Grense for båndleggingsoner
- Grense for angitt hensynsoner
- Grense for faresoner
- Grense for sikringsoner

Bokstavbruk i planen

B	Barnehage	N	Næring (industri/ håndverk/lager)
BS	Brannstasjon	PF	Plasskrevende varer
D	Deponi	P	Parkering
F	Forretning	O	Omsorgsenter
G	Gravsted	S	Skole
H	Sykehus	T	Terminal
K	Kontor		

Revisjoner i henhold til planutvalgets vedtak		DATO	SIGN.
Revisjon A		25.02.2016	
Revisjon B		12.09.2016	
Revisjon C		12.12.2016	
Revisjon D		16.02.2017	
Revisjon E	Retting av kartteknisk feil etter vedtak av kommuneplanen (SOSI-kode for LNF-områder ble endret fra kode 5200 til 5100)	30.08.2021	
Revisjon F	Fjerning av båndleggingssoner for regulering etter pbl (H710) pga. at rettsvirkningen falt bort 4 år etter kommunedelplanen ble vedtatt.	02.05.2023	

SAKSBEHANDLING IFLG. PLAN- OG BYGNINGSLOVEN	VEDTAKSORGAN	SAKSNR.	DATO	SIGN.
Varsel om oppstart av planarbeidet			29.06.2013	
Fastsetting av planprogram	Formannskapet	125/13	28.10.2013	
1.gangs behandling	Formannskapet	082/15	23.06.2015	
1.gangs offentlig ettersyn			01.07. - 02.09.2015	
2.gangs behandling	Plan- og byggesaksutvalget	021/16	08.03.2016	
2.gangs offentlig ettersyn			16.03. - 04.05.2016	
Begrenset høringsrunde 1			31.08. - 12.09.2016	
3.gangs behandling	Plan- og byggesaksutvalget	141/16	08.11.2016	
Behandling i bystyre	Bystyret	110/16	24.11.2016	
Begrenset høringsrunde 2			19.12.16. - 06.02.17	
4.gangs behandling	Plan- og byggesaksutvalget	025/17	28.02.2017	
Egengodkjenning	Bystyret	019/17	09.03.2017	

UTARBEIDET AV:

Virksomhet Plan og bygning

GRUPPE OMRÅDEUTVIKLING

DATO:	SAKSBEHANDLER:	KONSTRUERT/ DIGITALISERT/ GRAFISK UTFORMET:
12.06.2015	John H. Fylling	Gordana Begic

Målestokk: M=1:20 000

Revisjon: F

UTM sone 32 / Euref(89)

Papirkvalitet: Jet Set JSO24/90 g m2

Nabolagsprofil

Ivar Aasens gate 22

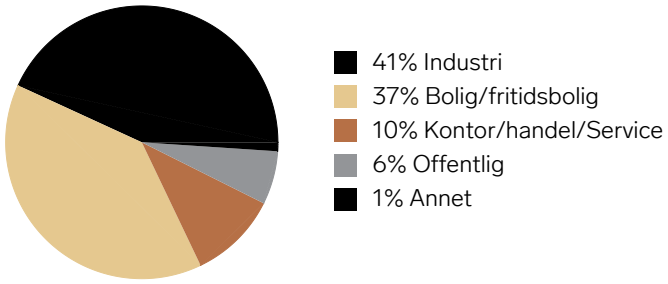
Lokal transport

Betania Linje 1, 21	2 min 0.1 km
Kirkegata Linje 1, 21	5 min 0.4 km
Ålesund rutebilstasjon Buss, ferge	18 min 1.4 km

Transport for lengre reiser

Ålesund rutebilstasjon Linje FB65	18 min 1.4 km
Ålesund rutebilstasjon hurtigbåtkai Linje 1148	19 min 1.5 km
Skateflukaia Linje FB65	22 min 1.7 km
Ålesund kystrutekai Linje HAV, HUR	4 min 1.7 km

Byggmasse i området



Ladepunkt for el-bil

Kople Skutvika Ålesund	2 min
Brunholmen P-hus	13 min

Kollektivtilbud

Veldig bra 80/100

Gateparkering

Vanskelig til tider 68/100

Trafikk

Trafikk til tider 66/100

Området har blitt vurdert av 38 lokalkjente.

Største bedrifter i området

	Ansatte
Ålesund Politihus	276
Fjordlaks AS	108
Tufjordbruket AS	101
Aspøy Omsorgssenter	88
Hotel Brosundet Bryggen AS	84
Hotel Ålesund AS	70
HT Hessa og Aspøy	65
Thon Hotel Ålesund	64
Personalhuset Staffing Group AS	63
Hofseth Aqua AS	57
Akademiet Vgs Ålesund AS	56
Aalesund Havne og Terminaltjenester AS	48
Kvenna Emt AS	44
Aspøy Skole	43
Posten Norge AS Ålesund Distribusjon 1	42

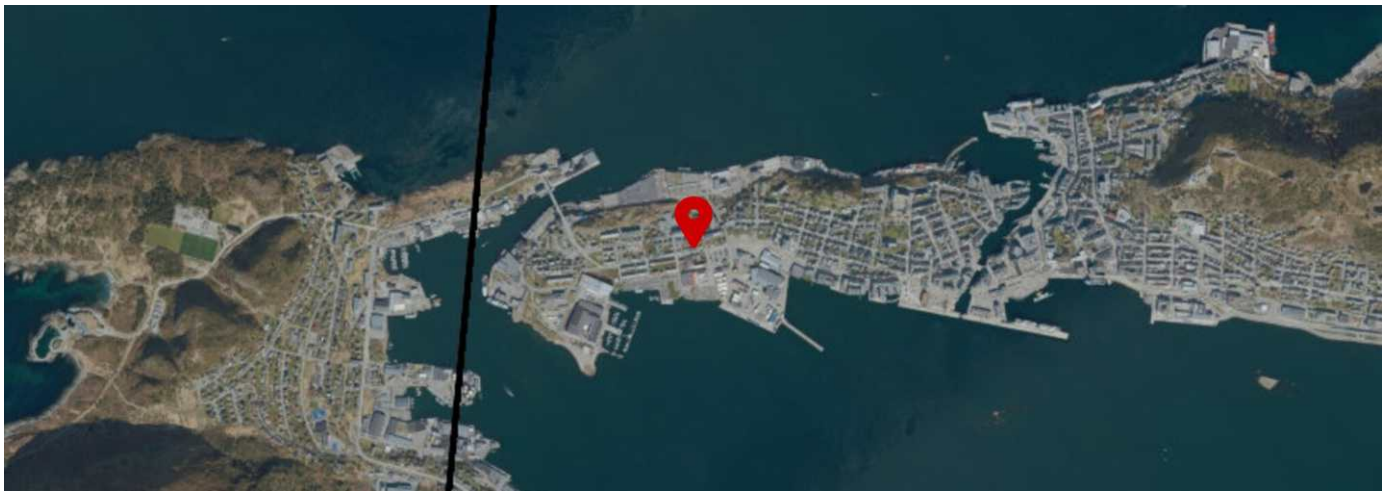
Treningssenter

Ålesund Helsestudio	2 min
Sprek365 Aspøya	8 min

Dagligvare

Rema 1000 Strandgata	8 min
Bunnpris Broa Post i butikk, PostNord	8 min 0.7 km

Innholdet i nabolagsprofilen er hentet fra ulike datakilder, og feil eller mangler kan forekomme. Vurderinger og sitater er innhentet på web og gir uttrykk for hvordan naboene vurderer nabolaget. FINN.no AS kan ikke holdes ansvarlig for feil/mangler i profilen. Copyright © Finn.no AS 2026





Innholdet i nabolagsprofilen er hentet fra ulike datakilder, og feil eller mangler kan forekomme. Vurderinger og sitater er innhentet på web og gir uttrykk for hvordan naboene vurderer nabolaget. FINN.no AS kan ikke holdes ansvarlig for feil/mangler i profilen. Copyright © Finn.no AS 2026

BUD OG BUDGIVNING

KJØPETILBUD

FOR EIENDOMMEN

Adresse:
Ivar Aasens gate 22, 6005 Ålesund
Gnr. 200, Bnr. 179, Ålesund kommune.

Oppdragsnummer:
313260007

Meglerforetak: PrivatMegleren Ålesund

Saksbehandler: Hanne Vadset Knotten

Telefon / Mobil: 70 13 23 70 / 974 74 088

E-post: hanne.vadset.knotten@privatmegleren.no

UNDERTEGNEDE GIR HERVED FØLGENDE BUD PÅ OVENNEVNTE EIENDOM:

Kjøpesum **Kr** _____

Beløp med bokstaver **Kr** _____

+ omkostninger iht. opplysninger i salgsoppgaven

Dette budet er bindende for undertegnede frem til og med den **Kl.**

Dersom annet ikke er angitt gjelder budet til kl. 15.00 første virkedag etter siste annonserte visning. I forbrukerforhold vil bud med kortere akseptfrist enn til kl. 12.00 første virkedag etter siste annonserte visning ikke bli videreformidlet til selger

Eventuelle forbehold: _____

_____

Undertegnede er kjent med at selger står fritt til å godta eller forkaste ethvert bud. Likeledes er undertegnede klar over at budet er bindende for budgiver når det er kommet til selgers kunnskap. Handelen er juridisk bindende for begge parter dersom budet aksepteres innen akseptfristen. Undertegnede er kjent med at budjournalen vil bli forelagt kjøper og selger når handel er sluttet.

Ønsket overtakelsesdato: _____

Budet baseres på opplysninger og salgsvilkår som fremkommer av salgsoppgave m/vedlegg

Kjøpet vil bli finansiert slik:

Låneinstitusjon: _____ Referanse og tlf nr: _____

Lånt kapital: _____ Kr _____

Egenkapital: _____ Kr _____

Totalt: _____ **Kr** _____

Egenkaptitalen består av: ☐ Salg av nåværende bolig eller fast eiendom

☐ Disponibelt kontantbeløp (bankinnskudd)

Jeg gir bud som ☐ Forbruker ☐ Ledd i næringsvirksomhet / Juridisk person (selskap)

Navn:		Navn:	
Fødselsdato:		Fødselsdato:	
Adr:		Adr:	
Postnr:	Sted:	Postnr:	Sted:
Tlf:	E-post:	Tlf:	E-post:
Dato:	Sign:	Dato:	Sign:

Kopi av legitimasjon

Kopi av legitimasjon

Forbrukerinformasjon om budgivning

Sist oppdatert med virkning fra 1. januar 2014, i forbindelse med ikrafttredelse av endringer i eiendomsmeglingsforskriften.

Informasjonen er utarbeidet av Forbrukerombudet, Forbrukerrådet, Den Norske Advokatforening ved Eiendomsmeglingsgruppen, Eiendomsmeglerforetakenes Forening og Norges Eiendomsmeglerforbund, på grunnlag av blant annet forskrift om eiendomsmegling § 6-3 og § 6-4.

Nedenfor gis en oversikt over de retningslinjer som forbrukermyndighetene og organisasjonene anbefaler benyttet ved budgivning på eiendommen. Avslutningsvis gis også en kort oversikt over de viktigste rettsreglene tilknyttet budgivning.

Før det legges inn bud på eiendommen oppfordres budgiver til å sette seg inn i all relevant informasjon om eiendommen, herunder eventuell salgsoppgave og teknisk rapport med vedlegg.

GJENNOMFØRING AV BUDGIVNING

1. På forespørsel vil megler opplyse om aktuelle bud på eiendommen, herunder om relevante forbehold.

2. Alle bud skal inngis skriftlig til megler, som formidler disse videre til oppdragsgiver. Kravet til skriftlighet gjelder også budforhøyelser og motbud, aksept eller avslag fra selger. Før formidling av bud til oppdragsgiver skal megler innhente gyldig legitimasjon og signatur fra budgiver. Kravet til legitimasjon og signatur er oppfylt for budgivere som benytter e-signatur, eksempelvis BankID eller MinID. Med skriftlige bud menes også elektroniske meldinger som e-post og SMS når informasjonen i disse er tilgjengelig også for ettertiden.

3. Et bud bør inneholde eiendommens adresse (eventuelt gnr/bnr), kjøpesum, budgivers kontaktinformasjon, finansieringsplan, akseptfrist, overtakelsesdato og eventuelle forbehold som for eksempel usikker finansiering, salg av nåværende bolig ol. Normalt vil ikke et bud med forbehold bli akseptert før forbeholdet er avklart. Konferer gjerne med megler før bud avgis.

4. Megler skal legge til rette for en forsvarlig avvikling av budrunden. I forbrukerforhold (dvs. der oppdragsgiver er forbruker) skal megleren ikke formidle bud med kortere akseptfrist enn kl. 12.00 første virkedag etter siste annonserte visning. Etter denne fristen bør budgivere ikke sette en kortere akseptfrist enn at megler har mulighet til, så langt det er nødvendig, å orientere oppdragsgiver, budgivere og øvrige interessenter om bud og forbehold.
Det bør ikke gis bud som diskriminerer eller utelukker andre budgivere. Dersom bud inngis med en frist som åpenbart er for kort til at megleren kan avvikle budrunden på en forsvarlig måte som sikrer oppdragsgiver og interessenter et tilstrekkelig grunnlag for sine handlingsvalg, vil megler fraråde budgiver å stille slik frist.

5. Megleren vil uoppfordret gi sin vurdering av det enkelte bud overfor oppdragsgiveren, når budet er gitt innenfor fristene i punkt 4.

6. Megleren skal så langt det er nødvendig og mulig holde budgiverne skriftlig orientert om nye og høyere bud og eventuelle forbehold.
Megler skal så snart som mulig bekrefte skriftlig overfor budgivere at budene deres er mottatt.

7. Etter at handel har kommet i stand, eller dersom en budrunde avsluttes uten at handel er kommet i stand, kan en budgiver kreve kopi av budjournalen i anonymisert form.

8. Kopi av budjournal skal gis til kjøper og selger uten ugrunnet opphold etter at handel er kommet i stand. Dersom det er viktig for budgiver å bevare sin anonymitet, bør budet fremmes gjennom fullmektig.

VIKTIGE AVTALERETTSLIGE FORHOLD

1. Det eksisterer ingen angrerett ved salg/kjøp av fast eiendom.

2. Når et bud er innsendt til megler og han har formidlet innholdet i budet til selger (slik at selger har fått kunnskap om budet), kan budet ikke kalles tilbake. Budet er da bindende for budgiver frem til akseptfristens utløp, med mindre budet før denne tid avslås av selger eller budgiver får melding om at eiendommen er solgt til en annen (man bør derfor ikke gi bud på flere eiendommer samtidig dersom man ikke ønsker å kjøpe flere enn en eiendom).

3. Selger står fritt til å forkaste eller akseptere ethvert bud, og er for eksempel ikke forpliktet til å akseptere høyeste bud.

4. Når en aksept av et bud har kommet frem til budgiver innen akseptfristens utløp er det inngått en bindende avtale.

5. Husk at også et eventuelt bud fra selger til kjøper (såkalte "motbud"), avtalerettslig er et bindende tilbud som medfører at det foreligger en avtale om salg av eiendommen dersom budet i rett tid aksepteres av kjøper.
