

## MØTEINNKALLING

**Utval:** Formannskapet  
**Møtestad:** Formannskapssalen Herøy rådhus  
**Dato:** 03.02.2015  
**Tid:** 13:30

Melding om forfall til tlf. 70081300.

Forfall til møter i kommunale organer skal vere gyldig i hht. Lov om kommuner og fylkeskommuner § 40, nr. 1.

Varamedlemer som får tilsendt sakliste, skal ikkje møte utan nærare innkalling.

---

**Dersom du ønskjer din habilitet vurdert i ei sak, må du melde skriftleg frå til Fellesekretariatet om dette i god tid før møtet (Forvaltningslova § 8, 3. ledd).**

Fosnavåg, 27.01.15

Arnulf Goksøyr  
ordfører

## OFFENTLEG SAKLISTE:

Saksnr	Innhold
PS 14/15	Godkjenning av innkalling og sakliste
PS 15/15	Protokoll frå førre møte
PS 16/15	Referatsaker
PS 17/15	Detaljreguleringsplan for Teigane, gnr. 5 bnr. 1 m/fleire - oppstart av planarbeid.
PS 18/15	Regional delplan for attraktive byar og tettstadar - høyringsuttale
PS 19/15	Prioritering av kommunale byggeprosjekt 2015 - orientering og eventuell omdisponering av midlar
PS 20/15	Søknad om startlån – U.off. §13
PS 21/15	Søknad om startlån – U.off. §13
PS 22/15	Søknad om startlån – U.off. §13
	<b>Referatsaker</b>
RS 4/15	Årsmelding 2014



PS 14/15 Godkjenning av innkalling og sakliste

PS 15/15 Protokoll frå førre møte

PS 16/15 Referatsaker



HERØY KOMMUNE  
HERØY KOMMUNE

Utviklingsavdelinga

## SAKSFRAMLEGG

-

---

Sakshandsamar:	HR	Arkivsaknr:	2014/778
		Arkiv:	L12

---

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
17/15	Formannskapet	03.02.2015

### DETALJREGULERINGSPLAN FOR TEIGANE, GNR. 5 BNR. 1 M/FLEIRE - OPPSTART AV PLANARBEID.

#### Tilråding frå rådmannen:

Formannskapet vedtek at det i medhald av PBL § 12-8 kan startast opp detaljreguleringsarbeid for eit nærare avgrensa område på Teigane på Nerlandsøy, gnr. 5 bnr. 1 m/fleire.

Særutskrift:

Siv.ing. Svein Holmen – Arealplanlegging, Postboks 319, 6101 Volda

**Vedlegg:**

Søknad m/vedlegg om løyve til oppstart av detaljreguleringsarbeid for Teigane, gnr. 5 bnr. 1 m/fleire på Nerlandsøy i Herøy.

**Saksopplysningar:****BAKGRUNN FOR OG FORMÅL MED PROSJEKTET**

Siv.ing. Svein Holmen har på vegne av grunneigarane i det aktuelle området søkt om løyve til oppstart av detaljreguleringsarbeid for eit nærare avgrensa område langs Teigenesvegen på Nerlandsøy. Formålet med tiltaket er å tilrettelegge området for naust og rorbuer med tilhøyrande infrastruktur. Søknaden er motteken/journalført den 16.01.2015.

**PLANSTATUS OG PLANPROSESS**

Det vart opprinneleg bede om oppstartmøte for planarbeidet på forsommaren 2014. Etter nærare avklaring/drøfting med konsulent/tiltakshavarar vart det på dette tidspunkt semje om å avvente oppstartmøtet til arealbruken i den nye kommuneplanen var betre avklara. Oppstartmøte vart så halde i oktober 2014. Referat frå møtet følger som del av vedlegga til søknaden.

Det omsøkte tiltaket omfattar i alt 18 bruksnummer innanfor gnr. 5. Avgrensinga av planområdet er nærare vist i program for planarbeidet, som også følger vedlagt. I sør og vest grensar forøvrig planområdet inntil dei tidlegare godkjende reguleringsplanane Kvalsund/Teige og Kvalsund. Omsøkt arealbruk er i samsvar med ny kommuneplan.

**Vurdering og konklusjon:**

Det omsøkte tiltaket er ei detaljregulering i medhald av PBL § 12-3. Rådmannen viser elles til at det skisserte planformålet er i samsvar med arealbruken i kommuneplanen og rår på dette grunnlag til at det vert gjeve løyve til oppstart av detaljreguleringsarbeid i medhald av PBL § 12-8.

**Konsekvensar for folkehelse:**

Tiltaket vert ikkje vurdert til å ha konsekvensar for folkehelsa.

**Konsekvensar for beredskap:**

Tiltaket har ingen beredskapsmessige konsekvensar.

**Konsekvensar for drift:**

Tiltaket vil heller ikkje ha driftsmessige konsekvensar.

**Konsekvensar for økonomi:**

Tiltaket vil ikkje få noko form for økonomiske konsekvensar for kommunen.

Fosnavåg, 16.01.2015

Olaus-Jon Kopperstad  
Rådmann

Jarl Martin Møller  
Avd.leiar

Sakshandsamar: Hallvard Rusten

Til  
Formannskapet i Herøy kommune,  
Rådhuset  
6092 Fosnavåg

Vi søker med dette om løyve til å utarbeide privat detaljregulering for det området som i kommuneplanen er kalla AN/Fr1 på Teigane, Nerlandsøya i Herøy kommune. Vår ynskte arealbruk er i samsvar med framlegget til kommuneplan for Herøy. Nødvendige opplysningar i saka er lagt ved:

- Detaljert kart over planområdet.
- Referat frå oppstartkonferansen okt-14
- Annonsetekst
- Program for arbeidet

24.nov 2014

Frå alle grunneigarane i planområdet:

5	1	Terje John Gjelseth	Terje John Gjelseth
	1,16	Janne Oddveig Gjelseth	Janne Gjelseth
	1,16	Oluf Jonny Teige	Oluf Teige
	3	John Olav Teige	John Olav Teige
	4	Torbjørn Teige,	Torbjørn Trade Teige
	5	Lars Bjørn Teige	Lars-Bjørn Teige
	13,14	Jorid Høydalsvik,	Jorid Høydalsvik
	15	Sverre K Kvalsund	Sverre Kvalsund
	37,38,39	Pauline Anbjørg Kvalsund	Pauline Kvalsund
	37	Paul Anfinn Teige	Paul Anfinn Teige
	37,38,40	Runar Kenneth Teige	Runar Teige
	45	Gustav Kvalsund	Gustav Kvalsund
	49	Mona Pettersen	Mona Pettersen
	60	Oddleif Jan Solli	Oddleif Jan Solli
	60	Ottar Jarle Solli	for Otte Jarle Solli Anbjørg Solli
	61	Magne Teige	
	61	Svein Teige	



# REFERAT FRÅ OPPSTARTSMØTE – PRIVAT REGULERINGSPLAN

Etter ny plan- og bygningslov (plandelen av 27. juni 2008 nr. 71) er det obligatorisk med oppstartsmøte ved utarbeiding av privatreguleringsplan (jf. § 12-8).

Målet med oppstartsmøtet er å avklare offentlege føresetnader for at planforslaget skal kunne realiserast, og skal danne grunnlag for ein god planprosess. Kommunen vil kunne gi svar på ein del spørsmål i samband med oppstartsmøtet, under føresetnad av at kommunen på førehand har fått eit oversiktskart som viser aktuelt område og informasjon om målet med reguleringsplanen (intensjonar, formål og omfang).

Dette skjemaet skal difor fyllast ut så langt det let seg gjere og leverast til kommunen minst ei veke før oppstartsmøtet. Referatet skal godkjennast av partane med underskrift etter møtet..

<b>Sak:</b>	
<b>Møtestad:</b>	<b>Møtedato:</b>
<b>Deltakarar:</b>	
Frå forslagsstillar	Frå kommunen
Jorid Høydalsvik - forslagsstillar	Jarl Martin Møller
Svein Holmen - plankonsulent	Hallvard Rusten
Ståle Høydalsvik	
	Andre:

## 1. Planføresetnader

### Plantype

- Områderegulering
- Detaljregulering
- Endring av reguleringsplan

**Området er omfatta av følgjande planar** (informasjon finn ein her [www.sunnmorskart.no](http://www.sunnmorskart.no))

Kommuneplanen sin arealdel. Ny kommuneplan for 2013 - 2025 er under utarbeiding.....

Kommunedelplan.....

Reguleringsplan... Naboplanar: 1: Kvalsund/Teige (11. des -08) ... 2: Kvalsund (28. nov. -13) (vedl. Skisse)

Bebyggelsesplan.....

Andre planar/vedtak (fylkesdelplan).....

Planen vil erstatte følgjande planar i si heilheit:

Planen vil erstatte delar av følgjande planar:

**Avgrensing av planområdet** ([www.sunnmorskart.no](http://www.sunnmorskart.no))

Tiltakshavar kjem med framlegg til avgrensing av planområdet. Kommunen kjem med innspel til framlegget. Ev. forslag til justert avgrensing, blir tilsendt etter oppstartsmøtet. (Sjå vedlegg)

**Mål for planarbeidet:**

Forslagsstillar skildrar mål med planarbeidet og kjem med framlegg til formål *Sjå\**

.....

**Namn på planen:**

Forslagsstillar sitt forslag til namn: *"Havfruen feriesenter" alt: TEIGANE, gar. 5 brnr. 1 m. fl.*

.....

Kommunen kjem med tilbakemelding med omsyn til namn på planen.

Planforslaget er i samsvar med overordna plan.

Planforslaget er ikkje samsvar med overordna plan.

Merknad: *Kommuneplanen er under utarbeiding - vårt tiltak samsvarer med framlegget*

.....

**Pågåande planarbeid**

Det pågår ikkje anna planarbeid i området

Det pågår følgjande planarbeid i området:

Merknad: *Ikke som vi kjenner til*

.....

**Planprogram**

Utløyser planen krav om planprogram ?(jf. § 4-1 i planlova) ?

Merknad: *Samsvar med kommunedelplan sin arealdel*

.....

**Konsekvensutgreiing**

Utløyser planen krav om konsekvensutgreiing (jf. § 4-2 i planlova)?

For reguleringsplanar som kan få vesentlege verknader for miljø og samfunn, skal planomtalen gi ei særskilt vurdering og skildre planens verknader for miljø og samfunn (jf. FOR 2009-06-26 nr. 855: Forskrift om konsekvensutgreiingar, med vedlegg)

Merknad: *Ikke aktuelt*

.....

**Felles handsaming av reguleringsplanframlegg og byggjesak**

Er det aktuelt med felles handsaming av plan- og byggjesak (jf. § 12-15 i planlova)

Merknad: *Ikke aktuelt*

.....

**2. Lokale forskrifter og retningslinjer som gjeld for planområdet:**

Kommunale vedtekter/forskrift

- parkeringsvedtekt
- forskrift om gebyrregulativ

Kommunale retningslinjer

- kommuneplanen sine retningslinjer
- krav til leikeplassar

Bestemmelser i arealdel av k-plan

Merknad:

*Sjå føresagnene til kommuneplanen*

\*Naustrekke / sjøbuder ( 6stk) for salg + 3 sjøbuder til eigen familie. Desse ligg litt tilbaketrekte på tomta og skal ha eige fellesnaust nedom naustrekka. (sjå vedlegg 2) Anlegget skal ha tilkomst frå underordna eksisterande vegsystem og felles parkering på eigen plass bakerst på tomta. Aktuelt med noko fylling i fjøreområdet. Planområdet omfattar eigedomane: gnr.5, brnr:1,4,13,14,16,37,38,39,40,60 og 61  
Sjå ellers avgrensinga på vedlegget

<b>3. Viktige vurderingar</b>	
<p>3.1 Planfaglege vurderingar (utnyttingsgrad, krav til stigning m.m.)</p> <p>3.2. Strandsona til sjø og vassdrag</p> <p>3.3 Jordvern- og landbruksfaglege vurderingar</p> <p>3.4 Miljøvern faglege vurderingar</p> <p>3.5 Kulturlandskap og kulturminne</p> <p>3.6 Samfunnssikkerhet og beredskap (ROS)</p> <p>3.7 Barn, unge, ungdom, funksjonshemma og eldre sine interesser</p> <p>3.8 Kommunikasjon, veg og vegtekniske forhold/ trafikk sikkerheit, støy</p> <p>3.9 Kommunaltekniske anlegg</p> <p>3.10 Økonomiske konsekvensar for kommunen</p> <p><input type="checkbox"/> Anna:</p>	<p>Spesielle forhold – tilleggsopplysningar:</p> <p>Friluftssinteresser? Betra tilgjenge både frå sjø- og landsida ved utfylling mellom skjæra</p> <p>Biologisk mangfald - naturbiotopar - evt konflikt m utfylling?</p> <p>Marin arkeologi? Ingen kjende kulturarv frå nyare tid på land</p> <p>Stormflo? Havstigning/klimakonsekvensar?</p> <p>Ny hovudveg mot Kvalsvika? Skal den inn i planen eller vert det fremja eigen plan for denne vegomlegginga?</p> <p>Nei</p>
<b>4. Krav til utarbeiding av privat reguleringsplan:</b>	
<p>Forslagsstillar skal følgje kommunen sine krav til utarbeiding av reguleringsplan</p> <p>Sjå Herøy kommune sine krav til utarbeiding av privat reguleringsplan med vedlegg</p>	<p>Merknad:</p> <p>Eg leverer i Euref koord.system og sosi 4.5 format i samsvar med nasjonal produktspesifikasjon (eller til ei kvar tid siste sosi-format)</p> <p>Retningslener utlevert</p>
<b>5. Kommunalteknisk anlegg</b>	
<p>Forslagsstillar er gjort kjent med kommunaltekniske anlegg for veg, vatn og avløp som har betydning for tiltaket.</p>	<p>Merknad:</p> <p>Kontakt Nerlandsøy Vasslag SA for vassforsyning og brannvatn</p>

<input type="checkbox"/> Tiltaket forutset utbygging/utbetring av det kommunaltekniske anlegget	Må tilpasse seg eksisterande anlegg.
<input type="checkbox"/> Tiltaket utløyser krav om Utbyggingsavtale, jf. Herøy kommune si norm for Utbyggingsavtale	Nei

**6. Kommunen sine råd og vurderingar**

Er planforslaget i samsvar med overordna plan?

Er utnyttinga i samsvar med areal og terreng? *Ja*

Vil kommunen kunne tilrå utarbeiding av plan? *Ja*

Skal forslaget leggjast fram for formannskapet? *Ja*

Vidare saksgang: *Jussending av søknad om oppstart  
Behandling i formannskap  
Oppstartkunngjeving / -høyring.*

Anna:

---

**7. Stadfesting**

Informasjon frå kommunen er gitt så langt det er mogleg på grunnlag av tilgjengeleg informasjon under oppstartsmøtet. Verken oppstartsmøtet eller referatet gir rettar i den seinare sakshandsaminga. Protestar frå naboar og andre, krav frå offentlege mynde o.a. vil kunne føre til krav om endring av prosjektet.

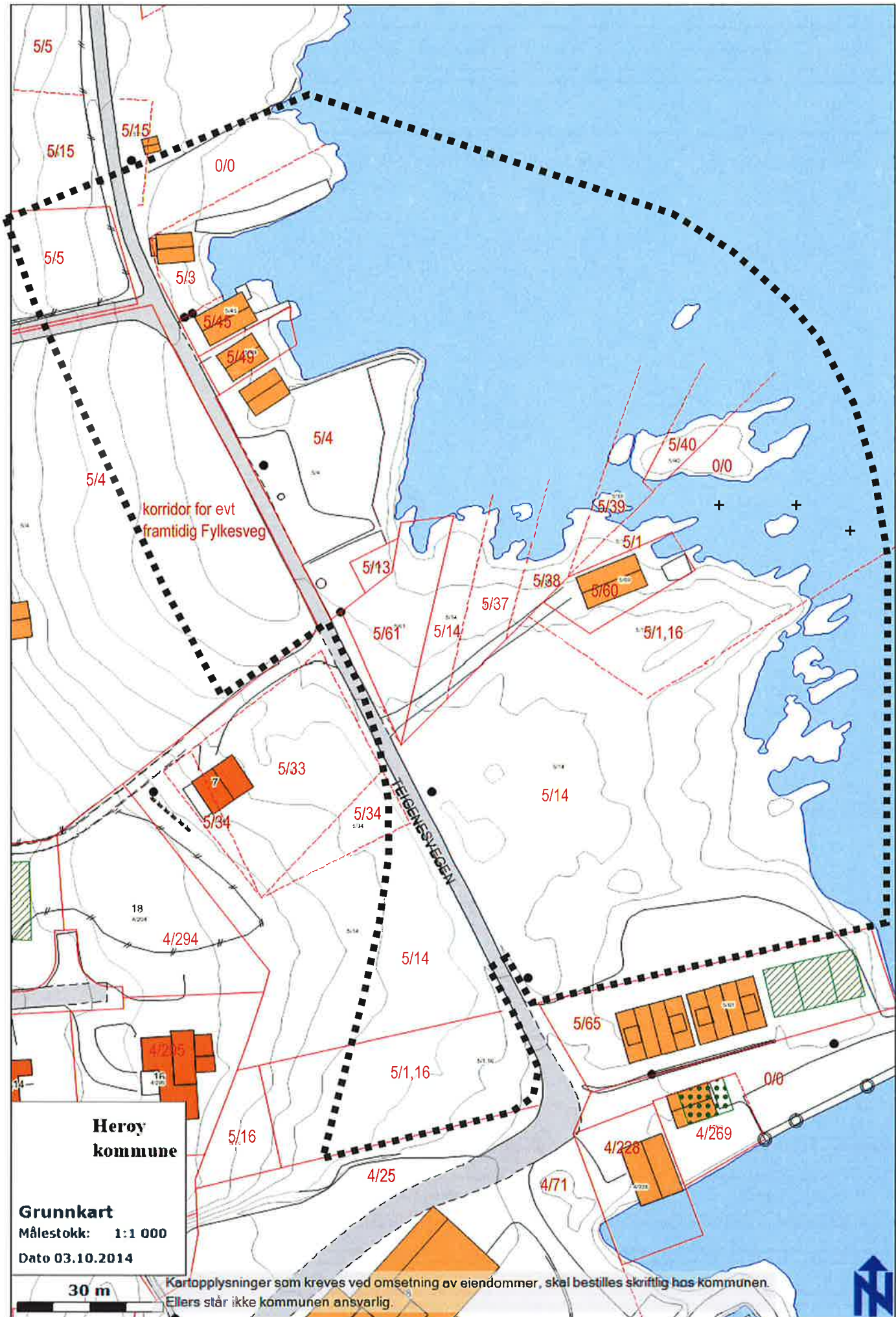
Stad, dato. *Fosnavåg, 8. okt. -14.*

Representantar frå kommunen: *[Signature]* *Jallvard Rusten*

Referatet er godkjent og mottatt

For forslagsstillar: *Svein Holmen* *Jorid Høydalsvik*  
*Svein Holmen / Jorid Høydalsvik / Ståle Høydalsvik*  
*Ståle Høydalsvik*





**Herøy  
kommune**

**Grunnkart**

Målestokk: 1:1 000

Dato 03.10.2014

30 m

Kartopplysninger som kreves ved omsetning av eiendommer, skal bestilles skriftlig hos kommunen.  
Ellers står ikke kommunen ansvarlig.



## Teigebugen

Nerlandsøya, Herøy kommune

Eigarar i planområdet:

Gnr	bnr	Eigar (Heimelshavar) / tlf / E-post	Areal i m <sup>2</sup>	Areal i %
0	0	Fellesteig Nord ikkje inn i fordeling	32313	
0	0	Fellesteig Midt + Fellesteig Sør ikkje inn i fordeling	2554	
5	1		199	2,1
	3		445	4,7
	4	Torbjørn Teige, 97662954, <a href="mailto:torbjorn.teige@gmail.com">torbjorn.teige@gmail.com</a> (har ikkje teke med den delen som ligg nord for Teigenesvegen)	1096	11,9
	5	(Berørt av framtidig gjennomfartsveg – berre ulemper)		
	13	Jorid Høydalsvik, 92668070, <a href="mailto:georg.hoydalsvik@hotmail.com">georg.hoydalsvik@hotmail.com</a>	54	0,6
	14	Jorid Høydalsvik, 92668070, <a href="mailto:georg.hoydalsvik@hotmail.com">georg.hoydalsvik@hotmail.com</a>	305	3,3
	14	Jorid Høydalsvik, 92668070, <a href="mailto:georg.hoydalsvik@hotmail.com">georg.hoydalsvik@hotmail.com</a>	278	3,0
	14	Jorid Høydalsvik, 92668070, <a href="mailto:georg.hoydalsvik@hotmail.com">georg.hoydalsvik@hotmail.com</a>	3708	39,9
	15	Vert marginalt berørt	18	0,2
	1,16		703	7,5
	1,16		823	8,6
	33	NABO		
	34	Vert marginalt berørt	14	0,1
	37		232	2,5
	38		124	1,3
	39		206	2,2
	40		99	1,1
	45		147	1,6
	49		159	1,7
	60		294	3,1
	61		468	5,2
	65	NABO		
4	25	NABO		
	71	NABO		
	228	NABO		
	269	NABO		
	294	NABO		
	295	NABO		
SUM alle			9372	100%

Til alle høyringspartane



**VARSEL OM REGULERINGSARBEID:**

Reguleringsplan (detaljplan) for: Teigane, Nerlandsøya

Gnr/br.nr 5/1,3,4,5,13,14,15,16,33,34,37,38,39,40,45,49,60 og 61 Herøy kommune

I samsvar med reglane i PBL§12-3 og §12-8 vil vi med dette gjere kjent at det vert sett i gang arbeid med detaljregulering for Teigane på Nerlandsøya i Herøy kommune. Eigedomane inngår som kombinert bygge- og anleggsføremål AN/FR1 i den nye kommunedelplanen for Herøy.

Avgrensinga som samsvarer med kommuneplanen si avgrensing av AN/FR1 er synt på skissa på n.s. Planområdet berører desse eigedomane: 5/1,3,4,5,13,14,15,16,33,34,37,38,39,40,45,49,60 og 61

Området skal – i samsvar med kommuneplanen - regulerast til naust og rorbuer med tilhøyrande infrastruktur. «Teigenesvegen» forbi reguleringsområdet skal inngå i planen.

Planområdet skal tilkoblust eksisterende kommunale tekniske anlegg i området.

Tilkomt skal i første omgang takast frå eksisterande «Teigenesvegen» inntil denne vert avløyst av planlagt ny Fv frå brua opp mot svingen på eksisterande Fv på Teigeneset.

Tiltakshavar for prosjektet er eigarane i området v/ Jorid Høydalsvik

**Innspel i saka skal sendast skriftleg til:**

**Svein Holmen Arealplanlegging, Postboks 319, 6101 Volda innan 26.nov -14.**

Meir informasjon kan ein få hos:

Svein Holmen, Hamnegata 10, 6100 Volda tlf. 90844415 e-post: [sv-holm@online.no](mailto:sv-holm@online.no)

eller på Herøy kommune si heimeside.

Volda, 22.okt -14

Mvh

Svein Holmen

90844415

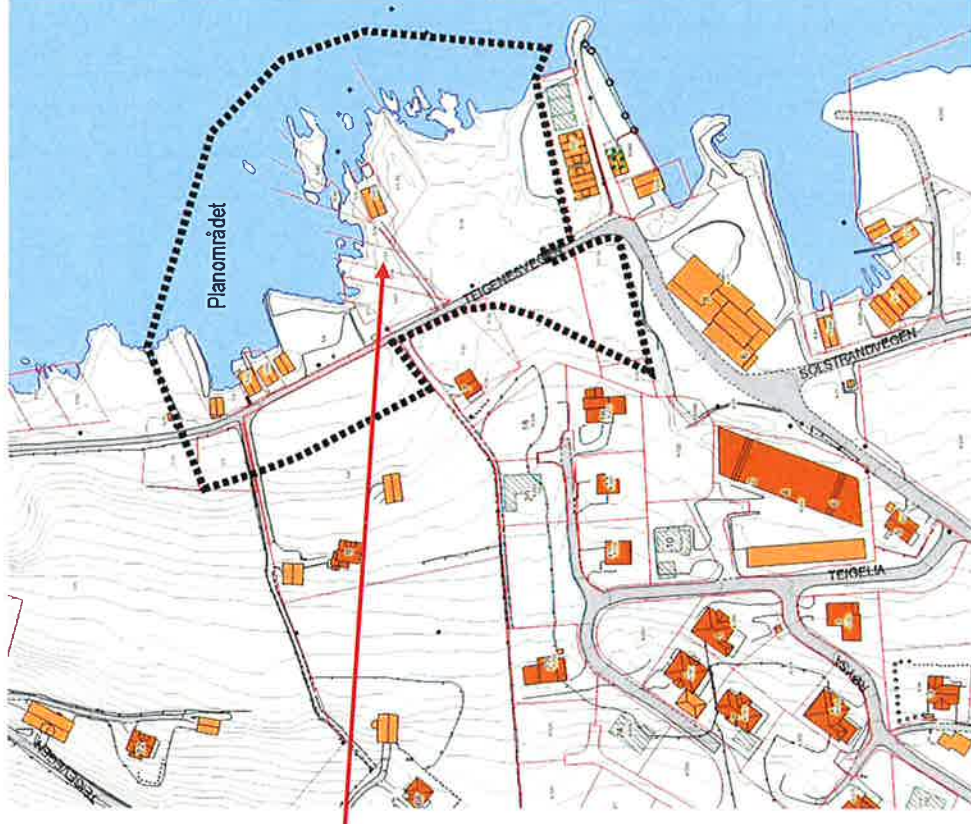
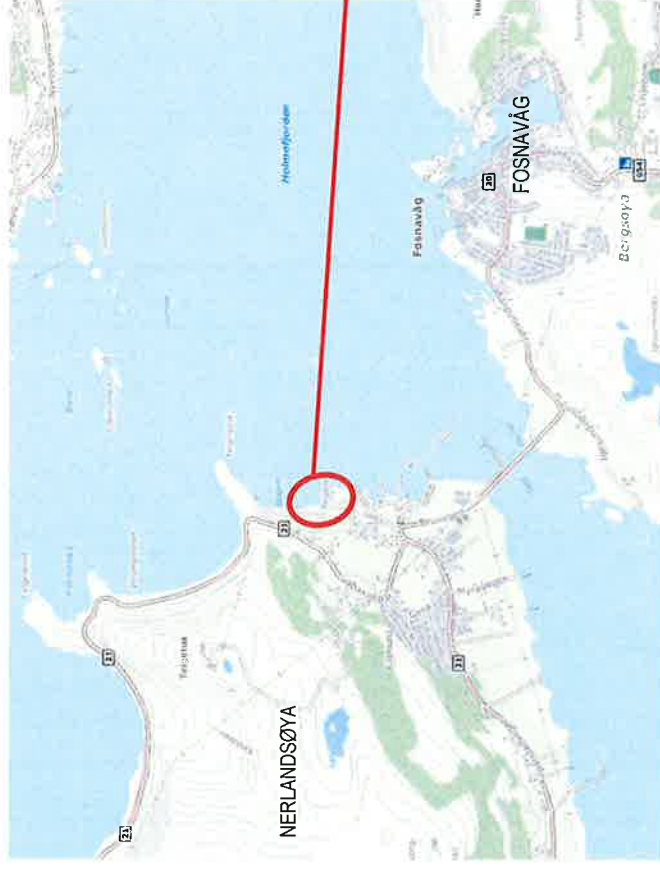
[Sv-holm@online.no](mailto:Sv-holm@online.no)



**VARSEL OM REGULERINGSARBEID:**

Reguleringsplan (detaljplan) for: Teigane, Nerlandsøya

Gnr/br.nr 5/1,3,4,5,13,14,15,16,33,34,37,38,39,40,45,49,60 og 61 Herøy kommune

**UTBYGGINGSTYPE:**

Rorbuer og naust til eige bruk + naust / rorbuer for salg. Desse ligg litt tilbaketrekte på tomta og skal ha eige fellesnaust nedom naustrekka. Anlegget skal ha tilkomst frå underordna eksisterande vegsystem og felles parkering på eigen plass bakerst på tomta. Det er aktuelt med noko fylling i fjøreområdet. Planområdet omfattar eigedomane: gnr.5, bnr: 1,3,4,5,13,14,15,16,33,34,37,38,39,40,45, 49,60 og 61



**PROGRAM FOR ARBEIDET:** oversikt over arbeid og framdrift:

Reguleringsplan (detaljplan) for: **Teigane på Nerlandsøya, Herøy kommune**

Gnr.5, brnr: 1,3,4,5,13,14,15,16,33,34,37,38,39,40,45, 49,60 og 61

Kombinert bygge- og anleggsføremål **AN/FR1** i den reviderte kommuneplanen for Herøy.

Innhald:

- 1: Bakgrunn
- 2: Lovgrunnlag og føremål
- 3: Planprosess, organisering og framdrift :
- 4: Tilhøvet til eksisterande planar
- 5: Utbyggingstype:
- 6: Nødvendige utgreiingar
- 7: ROS- eksisterande situasjon

## 1: Bakgrunn

Teigane på Nerlandsøya er i den nye kommuneplan- framlegget for Herøy teke inn som Kombinert bygge- og anleggsføremål **AN/FR1** for naust og rorbuder.

Eigarane ynskjer no i samsvar med kommune- delplanen å utarbeide detaljplan for bygging av naust og rorbuer på området

## 2: Lovgrunnlag og føremål

Planen for AN/FR1 skal utarbeidast som detaljregulering i samsvar med reglane i PBL § 12-3.

Planen utløyser ikkje krav om planprogram eller KU (Jf PBL § 4-2 samt forskrift om KU)

### Føremål / utbyggingstype

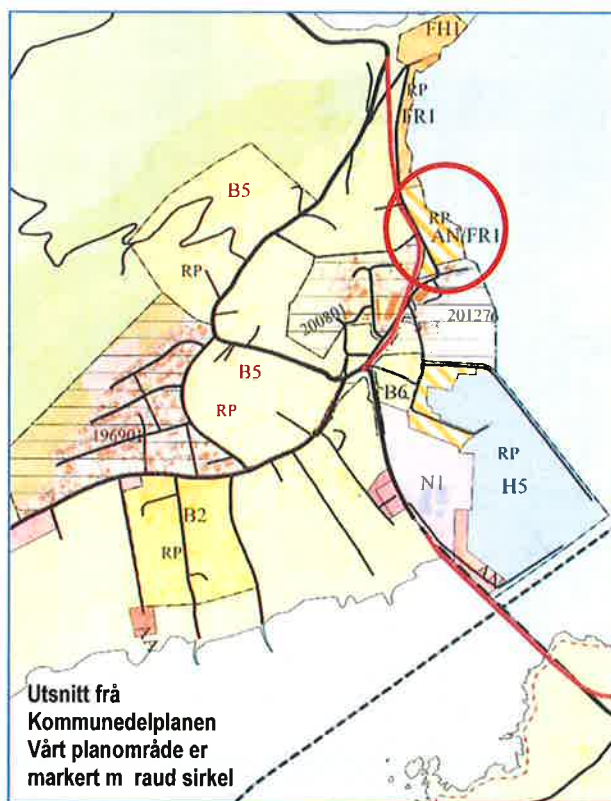
Kombinert bygge- og anleggsføremål **AN/FR1** .

Det vert her skild klart mellom naust(N) som skal vere urtan rom for varig opphald (Sikk.klasse 1), Rorbuer (FR) som kan ha naustrom i grunnetasjen og rom for varig opphald på loftet (Sikkerhetsklasse 2) og hytter (FH) som som skal vere reine fritidshus utan naustrom.

På AN/FR1 vil eigarane bygge rorbuer og naust til eige bruk + naust / rorbuer for salg.

Anlegget skal ha tilkomst frå underordna eksisterande vegsystem og felles parkering på eigen plass bakerst på tomta. Det er aktuelt med noko fylling i fjøreområdet.

Planområdet omfattar eigedomane: gnr.5, brnr: 1,3,4,5, 13,14,15,16,33,34,37,38,39,40,45, 49,60 og 61 .



## 3: Planprosess og medverknad:

PROSESS, Detaljplan (PBL§12-3)	Forum / Deltakarar / Kunnskapsbase	Framdrift
<b>Forarbeid:</b> Registrering, avgrensing av planområde, framskaffing av bakgrunnsmateriale	Tiltakshavar, Plankonsulent, Kommune	1-8. okt -14
<b>Oppstartkonferanse:</b> Kommunale føringar og føresefnadar	Tiltakshavar, Plankonsulent, Kommune	8.okt -14
<b>Søknad til formannskapet om løyve til å utarbeide privat reguleringsframlegg</b>	Tiltakshavar, plankonsulent	
<b>Utarbeiding av forvarslingsdokument</b>	Plankonsulent / tiltakshavar – kontroll: Herøy kommune	
<b>Forvarsling:</b> <u>Annonsering.</u> <u>Utsending til rørdte partar:</u> <b>Høyringsperiode:</b> Høyring på plandokument og planprogram - 6 vekers frist for innspel <b>Merknadshandsaming – Konfliktavklaring:</b> Gjennomgang av innkomne merknadar. Avklaring av motsegner / protestar <b>Konklusjon etter forvarslinga.</b> <b>RAPPORT</b>	Lokalavisa "Vestlandsnytt" og Herøy kommune si heimeside Eigarar, fagutval, off.organ og lag / organisasjonar  Alle høyringspartane  Plankonsulent - merknadsorgan. Plankonsulent / Volda kommune.	
<b>Utarbeiding av planframlegg</b> <b>Utgreiingar:</b> A: Natur og landskap B: Friluftsliv. C: ROS-analyse D: Universell utforming E: Arkeologisk registrering <b>Plandokumenta:</b> -Plankart SOSI 4.5 -Føresegner, -Planomtale m utgreiingane <b>Korrigering etter kvalitetskontroll i kommunen:</b> Kontroll før innsending av planframlegg	Plankonsulent - Kommune Fylket sine naturbaser Kommunale fagorgan.  Plankonsulent  Plankonsulent(korrigeringsarbeid). – kommuneadm. kontroll	
<b>Kommunalt plangebyr:</b> Fakturerast direkte til tiltakshavar	kommuneadministrasjonen	
<b>Kommunal slutthandsaming</b> : Vedtak om off. ettersyn Off. ettersyn i 6 veker Planvedtak – innstilling til K.styret Eigengodkjenning Utlysing av vedtaket med klagefrist	Formannskapet Kommuneadministrasjonen Formannskapet Kommunestyret Kommuneadministrasjonen	

#### 4: Tilhøvet til eksisterende planar

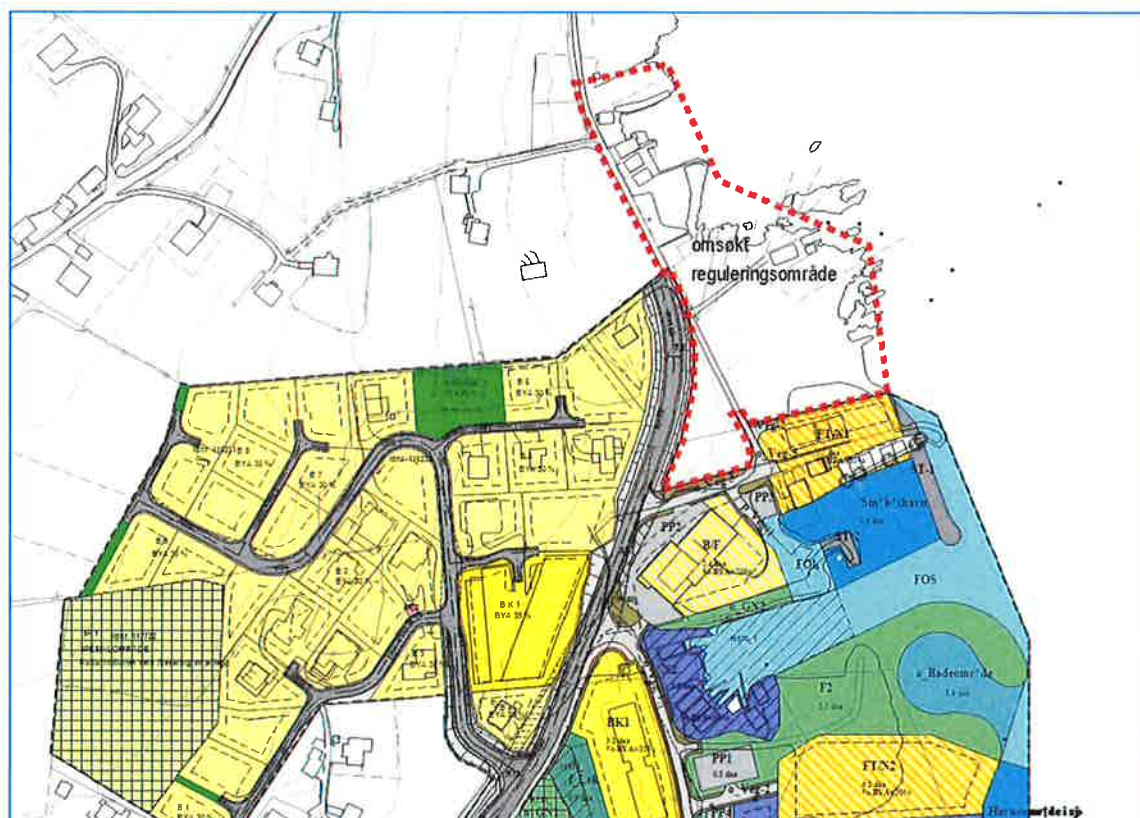
Planavgrensing og føremål er i samsvar med det nye kommuneplanframlegget for Herøy.

Dette er illustrert på s.3

Vår plangrense er samordna med dei nyare reguleringsplanane i området.

Dette gjeld 1: «Kvalsund/Teige» 200801 og 2: «Kvalsund» 201276 – (28/11 2013).

På kartet nedanfor er vårt planområde markert saman med desse to eksisterende planane:



#### 5: Utbyggingstype:

Rorbuer og naust til eige bruk + naust / rorbuer for salg. Anlegget skal i første omgang ha tilkomst frå underordna eksisterende vegsystem og felles parkering på eigen plass bakerst på tomte. Det er aktuelt med noko fylling i fjøreområdet. Når Fylkesvegen vert omlagt mot Teigeneset skal delar av vårt området ha tilkomst direkte frå denne nye omlagte Fv.

Det vert skild klart mellom naust(N) som skal vere utan rom for varig opphald (S.kl 1), og rorbuer (FR) som kan ha naustrom i grunnetasjen og rom for varig opphald på loftet (S.kl 2)

Vassforsyning og avlaup skal knytast til eksisterende kommunal infrastruktur på Teigane.

#### 6: Nødvendige utgreiingar

I Planomtalen vil vi ta med desse utgreiingstema:

##### a:Natur- og landskap:

Området ligg ope og synleg frå sentrale delar av Nerlandsøya og frå tilførslevegane til alle delar av øya I tillegg til kommuneplanen sitt regelverk vil vi gjere ei vurdering av topografi og landskap samt ei registrering av eksisterende byggestil i området som ei grunngeving for det regelverket vi velger m.o.t høgde- og utforming av bygga. Dette skal innlemmast i planomtalen. Sjå bilete på n s.



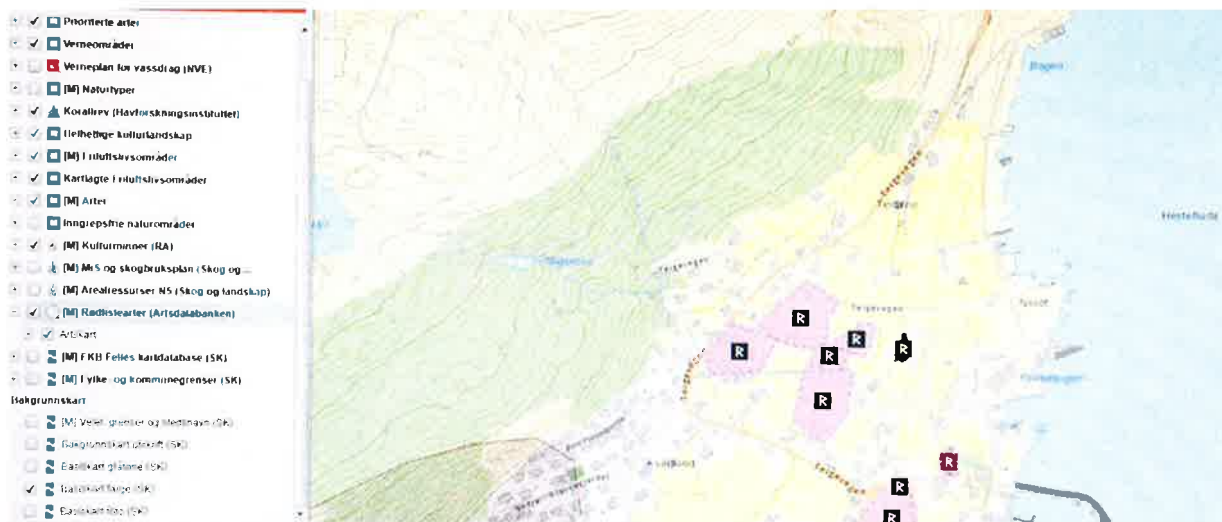


c: Friluftsliv

Området er langgrunt med skjær og grunner eit godt stykke utover. Det er soleis ikkje den beste staden å kome til med båt frå sjøsida. Det same gjeld landsida – ikkje heilt enkelt å ferdast til fots og kanskje ikkje heilt ideellt å opphalde seg ein somars dag slik tilhøva er no. Vi vil vurdere ei nemnsam utfylling mellom nokre av skjæra for å forenkle tilkomsten både frå landsida og sjøsida også med universell standard då høgdeskilnadane er små. Dette må sjølvstøtt vurderast opp mot natur og landskap, biologi og evt. arkeologi.

d: Arkeologi

Her er mange registrerte fortidsminner lenger oppe på Teigane, men førebels ingen registreringar nede i sjøkanten eller innanfor vårt planområde. (Sjå utsnitt av registreringane frå GIS-link nedanfor)  
Vi reknar med at det vert aktuelt med arkeologisk registrering, og at dette må gjerast etter forvarslinga i planarbeidsfasen. Rapport skal innarbeidast i planomtalen. Dert vert kanskje også aktuelt med marin arkeologisk undersøking av landnære sjøområde utanfor planområdet

e: Naturvern

Her er ingen registrerte raudlistearter eller annan spesiell verneverdig biologi / topografi (GIS-link).

d: Risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse):

Det skal utarbeidast ei enkel ROS-analyse for området etter fylkeskommunen sin standard.

e: Universell utforming:

Området har ganske små høgdeskilnadar til havnivå, men som nemnt med skjær og renner ned mot sjøen. Ved noko fylling av desse rennene vil vi kunne forbetre tilkomsten frå landsida både for fotfolk og med universell standard. Vi vil også måtte fylla opp litt utover for å få skikkelg or trygg båttilkomst.

g: Ny omlagt Fv

I det nye kommuneplanframlegget er fylkesvegen mot Kvalvika lagt om langs sjøen ved Teigane og på skrå opp mot svingen over Teigeneset. Det må avklarast om denne nye FV skal erstatte noverande Teigenesvegen på ei strekning, eller om Teigenesvegen skal bestpå som ein underordna veg.



**Sjekkliste for vurdering av risiko og sårbarheit i samfunnsplanlegginga**

Utarbeidd av beredskapsseksjonen, Fylkesmannen i Møre og Romsdal. Oppdatert 26.02.2009

Emne		Er det knytt uakseptabel risiko til følgjande forhold?	Nei	Ja
Naturgitte forhold	a	Er området utsett for snø-, jord-, steinskred eller større fjellskred?	x	
	b	Er det fare for flodbølger som følgje av fjellskred i vatn/sjø?	x	
	c	Er det fare for utgliding av området (ustabile grunnforhold)?		
	d	Er området utsett for flaum eller flaumskred, også når ein tek omsyn til auka nedbør som følgje moglege av klimaendringar?		
	e	Vil skogbrann/lyngbrann i området vere ein fare for bustader/hus?		
	F	Er området sårbart for ekstremvêr/stormflo medrekna ei ev. havnivåstigning som følgje av endring i klima?		
	g	Er faren for radon vurdert i området?		
	h	Er det tatt omsyn til ein potensiell fare for radon (radonsperre)?		
	i	Anna (Spesifiser)?		
Omgivnad	a	Er det regulerte vassmagasin med spesiell fare for usikker is i nærleiken?		
	b	Er det terrengformasjonar som utgjer spesiell fare (stup etc.)?		
	c	Vil tiltaket (utbygging/drenering) kunne føre til oversymjing i lågare-liggande område?		
	d	Anna(spesifiser)?		
Verksemds-risiko	a	Omfattar tiltaket spesielt farlege anlegg?		
	b	Vil utilsikta/ukontrollerte hendingar i nærliggande verksemder (industriføretak etc.), utgjere ein risiko?		
Brann/ulykkesberedskap	a	Har området tilstrekkelig sløkkjevassforsyning (mengde og trykk)?		
	b	Har området gode tilkomstruter for utrykkingskjøretøy?		
Infrastruktur	a	Er det kjende ulykkespunkt på transportnettet i området?		
	b	Vil utilsikta/ukontrollerte hendingar som kan inntreffe på nærliggande transportårer inkl. sjø- og luftfart utgjere ein risiko for området:		
	c	Er det transport av farleg gods til/gjennom området?		
Kraftforsyning	a	Er området påverka av magnetfelt frå høgspenlinjer?		
	b	Er det spesiell klatrefare i høgspenmaster?		
	c	Vil tiltaket endre (styrke/svekke) forsyningstryggleiken i området?		
Vassforsyning	a	Er det tilstrekkeleg vassforsyning i området?		
	b	Ligg tiltaket i eller nær nedslagsfeltet for drikkevatt, og kan dette utgjere ein risiko for vassforsyninga?		
Sårbare objekt	a	Medfører bortfall av følgjande tenester spesielle ulemper for området: - elektrisitet ? - teletenester? - vassforsyning? - renovasjon/spillvatt?		
	b	Er det spesielle brannobjekt i området?		
	c	Er det omsorgs- og oppvekstinstitusjonar i området?		

## FORVARSLING AV REGULERINGSARBEID PÅ TEIGANE, NERLANDSØYA

Er området påverka/ forureina frå tidligare bruk	a	Gruver: opne sjakter, steintippar etc.?		
	b	Militære anlegg: fjellanlegg, piggrådsperringar etc.?		
	c	Industriverksemd som t.d. avfallsdeponering?		
	d	Anna (spesifiser)?		
Ulovleg verksemd	a	Er tiltaket i seg sjølv et sabotasje-/terrormål?		
	b	Finst det potensielle sabotasje-/terrormål i nærleiken?		

Sjekklista er gjennomgått den \_\_\_/\_\_\_ - \_\_\_ av sign: \_\_\_\_\_

**Punkt som må undersøkast nærare:**

1: Havnivåstigning og stormflo Helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse i kommunen

Er det utarbeidd rapport om dette i samb. med revisjon av kommuneplanen? Kva seier evt denne rapporten om Nerlandsøya?

«..Kommunen bør avdekke om det finnes bygninger, kulturminner, anlegg, veier, annen infrastruktur osv. som kan bli utsatt for konsekvensene av havnivåstigning. I følge Lov om kommunal beredskapsplikt, sivile beskyttelsestiltak og Sivilforsvaret (Sivilbeskyttelsesloven) §14, skal kommunen gjennomføre en helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS). I analysen skal kommunen kartlegge hvilke uønskede hendelser som kan inntreffe og hvordan disse kan påvirke kommunen. Framtidig havnivåstigning kombinert med stormflo og bølger som vil berøre allerede utbygde områder, vil høre inn under uønskede hendelser som kommunen må undersøke nærmere. Sikkerhetskravene i TEK10 anbefales lagt til grunn når det vurderes om sikringstiltak bør gjennomføres.»...

**Veiledere fra DSB**

2: Lausmasseavsetning / Utglidningsfare:

Marine avsetningar?

3: Radongass.

Vi veit ikkje om her finst Radon-gass i grunnen. Radon er knytt til forekomst av alun-skifer, men vi veit ikkje om det er alun-skifer i grunnen her. Høge verdiar av Radongass (over 400 Bq/m<sup>3</sup> inneluft) kan gi overhyppigheit av lungekreft. Det er ingen kjende forekomster av slik overhyppigheit her, men dette kan forekomme svært lokalt – så det er omtrent umogleg å vite sikkert

Frå Statens strålevern saksar vi:

...."Statens strålevern anbefaler ikke undersøkelser av tomtegrunnen før boliger bygges. Årsaken er at slike undersøkelser både er kostbare og vanskelige å tolke. Det påpekes at man istedenfor kan gjennomføre enkle tiltak i byggeprosessen. En tett sålekonstruksjon med membran og god ventilasjon av inneluften er i de fleste tilfeller nok.....".

Vi legg ikkje opp til å undersøke forekomst av Radongass, men satser i staden på tett sålekonstruksjon på alle bygg i planområdet og god ventilasjon som preventivt avbøtande tiltak.



Utviklingsavdelinga

## SAKSFRAMLEGG

-

Sakshandsamar:	OMR	Arkivsaknr:	2013/815
		Arkiv:	121

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
18/15	Formannskapet	03.02.2015

### REGIONAL DELPLAN FOR ATTRAKTIVE BYAR OG TETTSTADAR - HØYRINGSUTTALE

#### Tilråding frå rådmannen:

Formannskapet oversender fylgjande høyringsuttale til *regional delplan for attraktive byar og tettstadar*.

1. Arbeidet med "Regional delplan for attraktive byar og tettstader" vert sett på vent til pågåande prosess med kommunestruktur er avklart. Det er unaturleg med ei endring av region- og senterstruktur, slik den går fram av Fylkesplanen, på noverande tidspunkt.
2. Delplanen (Senterstrukturplanen) vert snevra inn til å gjelde retningsliner for lokalisering av handel, service og tenester, og skal vere eit supplement til "Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre". Eit omarbeidd framlegg til delplan vert send ut på ny høring. I dette nye utkastet ber vi om at det vert teke omsyn til at tettstadar og byar er i stadig utvikling og har ulike utfordringar. Fleire av kommunane i fylket har etter kvart utvikla ein to- eller fleisenterstruktur som dei ønskjer å bygge opp under for å styrke utvikling og vekst. Kommunane er ulike og senterstrukturplanen må gi rom for lokale tilpassingar ved at den einskilde kommunen, gjennom kommuneplanen definere sine senter og sentertypar (administrasjon, handel- og service, etc).

Det bør leggjast vekt på at ein i større grad tek omsyn til lokale prosessar og vurderingar når overordna planmynde tek stilling til den einskilde kommune sine planar.



Særutskrift:

Møre og Romsdal fylkeskommune	Fylkeshuset	6404 MOLDE
Vanylven kommune	Rådhuset	6143 FISKÅBYGD
Sande kommune		6084 LARSNES
Ulstein kommune	Postboks 143	6067 ULSTEINVIK
Hareid kommune	Rådhuset, rådhusplassen 5	6060 HAREID
Ørsta kommune	Dalevegen 6	6150 ØRSTA
Volda kommune	Stormyra 2	6100 VOLDA

Vedlegg

1 Plandokument - Regional delplan for attraktive byar og tettstader

### **Saksopplysningar:**

Framlegget til regional delplan for attraktive byar og tettstader, eller Senterstrukturplan for Møre og Romsdal 2014 – 2020 med retningslinjer for lokalisering av handel, service og tenester, vart sendt ut på høyring med høyringsfrist 1. oktober 2014. Då planutkastet vart presentert for kommunane på Sunnmøre i september 2014, var reaksjonane på utkastet samstemte og kritiske. Det vart derfor bestemt at det skulle utarbeidast eit framlegg til felles uttale frå kommunane. Etter søknad fastsette fylkeskommunen ny høyringsfrist til 1.2.2015.

Kritikken frå kommunane går både på prosess og resultat. Det er stilte klare krav til den prosessuelle sida ved det regionale planarbeidet. Om regional planlegging i fylket er følgjande sagt (sitat frå heimesida til fylkeskommunen, kursiv tekst er vår utheving):

- Regional planlegging er eit samla system for offentleg planlegging i fylka, under folkevald styring og kontroll. Planlegginga skal stimulere utviklinga i regionane, både for samfunn og miljø.
- Fylkestinget er regional planmynde og har ansvar for og leiars arbeidet med den regionale planlegginga. Planane skal ligge til grunn for fylkeskommunal verksemd og er retningsgjevande for kommunal og statleg planlegging og verksemd i fylka.
- *Den regionale planlegginga skal spegle befolkninga og brukarane sine interesser og behov. Dette krev at dialog, samspel og medverknad med aktørar frå offentleg, privat og frivillig sektor kjenneteiknar arbeidsforma i planarbeidet.*

Punkt 3 omtaler prosesskrava eller kjenneteiknet for arbeidsforma. Kommunane opplever at fylkeskommunen i liten grad har følgd desse når den regionale delplanen vart utarbeidd. Frå planarbeidet starta, etter at planprogrammet var godkjent, har det vore gjennomført 2 opne høyringsmøte, eitt i oktober/november 2013 og eitt i august/september 2014. Vi opplever ikkje at dette er tilstrekkeleg for å ivareta kravet om "dialog, samspel og medverknad".

Kritikken av prosessen vert forsterka av at vi opplever at det er lite samsvar mellom dei krava fylkeskommunen stiller til kommunane når det gjeld prosessuelt arbeid i vårt planarbeid og kva fylkeskommunen sjølv har gjort. For legitimiteten til det fylkeskommunale planarbeidet er dette eit kritisk punkt, som bør vere med i ei eventuell evaluering av det arbeidet som vart gjort.

### **Kommunereforma og den regionale delplanen**

Basert på dei vurderingane som er gjort, meiner kommunane på Sunnmøre at den regionale delplanen bør leggjast på is inn til arbeidet med kommunereforma er gjennomført og ein ser resultatet av denne prosessen. Tal kommunar i fylket kan verte endra radikalt. Det vil ha stor innverknad på samfunnsutvikling, på planlegging og ikkje minst på samspelet mellom fylkeskommunen som overordna planmynde og kommunane.

Planen forskotterer den pågåande prosessen der kommunane sjølve skal ta stilling til kva val dei gjer i 2016: samanslåing eller halde fram som eigen kommune. Å fatte

eit vedtak om regioninndeling no, vil legge føringar for framtidig kommunesamanslåing og sementere avgjersler som ligger frem i tid.

Sjølv om det i planen ikkje vert lagt opp til samanslåing av kommunar, vert regionalisering av fylket nytta som eit virkemiddel for samfunnsutvikling. Eit vedtak no om regionalisering og ny regioninndeling vil knapt verte iverksett før resultatet av arbeidet med kommunereforma skal gjennomførast. Det er vårt hovudargument for å legge planen på is.

Arbeidet med ny regional delplan bør starte opp når arbeidet med kommunereforma er avslutta. Kommunane på Sunnmøre vil sjå det som interessant å få fylkeskommunen til å vere prosessansvarleg for utvikling av ein regional delplan for Sunnmøre etter modell av utviklingsarbeidet som gjort i Grenland.

### **Regionale retningslinjer for kjøpesenterforskrifta**

I staden for ein ny regional delplan gjer vi framlegg om at det vert utarbeidd ein delplan som berre omhandlar retningslinjer for lokalisering av handel og tenester, slik "Forskriften om rikspolitiske bestemmelser for kjøpesentre" føreset. Desse retningslinjene bør vere slik utforma at dei stimulerer til utvikling, vekst og ny etablering i kommunane i fylket.

Vi meiner å sjå ei utvikling der stadig fleire av kommunane i fylket, anten dei har vald å kalle tettstaden sin by eller ikkje, etablerer to eller fleire senter. To- eller fleirsenterstrukturen har vakse fram gjennom medvetne val og satsingar i den einskilde kommune, gjerne påverka av utbygging av nye kommunikasjonsårer, arealknappheit i opprinnelege sentrum og ikkje minst befolkningsvekst.

Punkt nr 5 og 6 i framlegget til retningslinjene er gode døme på korleis retningslinjene vil avgrense den kommunal handlefridom og dermed kommunane sin handlefridom i arealplanarbeid. Punkt 5: *det er ikkje lov å etablere nye handelsverksemdar, som kvar for seg eller samla, utgjer meir enn 3000 m<sup>2</sup> utanfor by- og tettstadsentrum. Forbodet mot slik etablering er heimla i «Forskrift om rikspolitiske bestemmelser for kjøpesentre» frå 2008.*

Retningslinjenes punkt 6, om sentrumsavgrensing og sentrumsplanar: *By- og tettstadsentrum blir avgrensa slik det er definert i «til ei kvar tid gjeldande kommuneplanar eller reguleringsplanar».*

Under dette punktet vert det trekt opp prinsipp som skal leggest til grunn for å avgrense sentrumsarealet. Eit par stikkord frå desse:

- *Det skal vere gangsavstand mellom ytterpunkta. Denne er sett til 800 m i dei tre største byane og 400 m for andre tettstader*
- *Tettstadane skal konsentrerast. For å oppnå dette skal «dagens mangfald og konsentrasjon av handels-, service- og kulturtilbod, parkar, torg og andre møteplassar, vere utgangspunkt for avgrensing av sentrum».* By- og tettstadsentrum også definert som kommunesenter.

Planutkastet sementerer i stor grad eksisterande strukturar og låser ei naturleg samfunnsutviklinga til "gamle sanningar". Det er ikkje mykje nytenking og strategiske val som utfordrar «det eksisterande». Det er ingenting som overraskar. For fleire av kommunane inneber dette at den utviklinga som kommunane er inne i, ikkje finn tilstrekkeleg støtte i planen. Skal senterstrukturplanen bidra til å skape vekst, optimisme og utvikling i fylket og ikkje berre i regionsentra, må det innanfor planen sine rammer verte rom for å definere og *redefinere* tettstader i høve til kva utvikling

dei faktisk gjennomgår. Definisjonen av senternivå og dei føringane som vert lagt på kva funksjonar dei ulike sentra kan utvikle, bidreg til og vil forsterke dei eksisterande tendensane til sentralisering. Det sterkaste virkemidlet når det gjeld sentralisering er truleg at det ikkje blir gjort avgrensingar for kva tilbod dei *regionale* sentra kan utvikle. Dei 3 største byane (Ålesund, Molde og Kristiansund) får full fridom til å utvikle seg, medan andre tettstader og bygdebyar skal tilpasse seg rammer som vert sette i planen. Dei kan med andre ord utvikle tilbod i konkurranse med øvrige senter, men *ikkje motsett*.

Generelt sett syner planen ei relativt instrumentell tilnærming til samfunnsutvikling som tema. Planen gir ikkje rom for lokale tilpassingar, men leverer stramme rammer for kommunal planlegging og utvikling. Den er forma som kommunane skal tilpasse seg. Den tek ikkje høgde for at det i fylket er lokalsamfunn som er i transformasjon og som ikkje lengre «er det dei var». Giske og Skodje er gode døme på slike kommunar:

- Kommunane har eit tydeleg kommunesenter der ein finn fullverdige offentlege tenester. Samstundes veks det fram nye sentrum der handels- teneste- og servicenæringar ønskjer å etablere seg. Eit døme på dette er Valderøya i Giske kommune. Her ser vi ei utvikling frå å vere landleg tettstad til å verte byprega tettstad med grunnlag for å etablere service, handel og tenester i dei sentra som veks fram i høve til areal, busetnad, kommunikasjonsårer. Utviklinga vil innebere meir konsentrert utbygging og ei ytterlegare forsterking av bypreget.
- I begge kommunane finn ein kommunikasjons-knutepunkt som påvirker utviklinga og bidreg til ønske om lokalisering og etablering av nye verksemder i tilknytning til dei nye ferdselsårene. Desse to kommunane er ikkje unike i så måte. Det same skjer til dømes i Ørsta og Volda.

I fylket finn ein andre kommunesenter som er gjennom tilsvarande utvikling, og gode retningslinjer vil etter vår vurdering ha nødvendig opning for å kunne fange opp slike samfunnsendingar.

Vi ser at bykommunane kan stå ovafor andre utfordringar enn dei døma som er nemnde over. På Sunnmøre ønskjer Ålesund som landsdels-senter å definere eit bysentrum ("gamlebyen") og eit handelssenter på Moa. I tillegg vil kommunen gjennom arbeidet med kommuneplanen definere nokre bydelsentra med avgrensing av samla bruksareal til detaljhandel. Retningslinjene må også ivareta byane sitt behov for å kunne definere sine senterstrukturar og lokal-/delsenter.

For at retningslinjene skal gi ønskt effekt og bidra til at den regionale og den kommunale planlegginga stimulerer til "utviklinga i regionane, både for samfunn og miljø" bør dei vere fleksible nok til at dei gir rom for utvikling basert på dei forskjellane som eksisterer mellom kommunane. Dei bør forankrast i prinsippet om at den einskilde kommunen, gjennom kommuneplanen definere sitt senter og sentertypar (administrasjon, handel- og service, etc). Kommunane er ulike og retningslinjene bør derfor utformast slik at ein i større grad tar omsyn til lokale prosessar og vurderingar når senterstrukturane vert definerte.

For å stø opp under kommunane sitt behov for å kjenne sitt spelerom må retningslinjene vere eintydige med liten trong for tolking. Dei bør også syne planhierarkiet og den juridiske bindinga til dei ulike planverka. Det må vere ei

målsettinga at retningslinene er så klare at ein gjennom gode planprosessar reduserer bruk av motsegn.

### **Vurdering:**

For Herøy kommune er dette eit dokument som vil ha store verknadar for utviklinga av Fosnavåg med eit avgrensa sentrum og ei kommune i vekst. I prinsippet talar planen for at all handel skal leggast til sentrum(også plasskrevjande varer). Dersom kommunen ikkje finn rom for slik etablering (etter det er vurdert om det er ledig areal og eventuelt om det er mogleg med transformasjon av eksisterande bygningar for tilrettelegging for handel) kan det opnast opp for å leggje plasskrevjande varer utanfor sentrum. Fosnavåg har ikkje ledig areal per dags dato og har ikkje hatt område tilgjengeleg på mange år. Som ein konsekvens av dette har det utvikla seg handelsområde for detaljhandel på Myklebust, Eggesbønes og Myrvåg. Herøy kommune arbeidar aktivt for å leggje til rette for meir areal for handel i sentrum(ytre del) på lang sikt, men på kort sikt har kommunen reelle utfordringar knytt til å tilby interesserte næringsaktørar areal i sentrum og fleire viser interesse for Myklebust og Eggesbøområde til tross for at dette område allereie har utvikla sine tilmålte 3000m<sup>2</sup>.

Myrvåg må sjåast som eit eige handelsområde som skal dekkje innbyggjarane i eit omland i indre og ikkje berre innbyggjarane i indre Herøy. Busette på Garnes, Eiksund og Haddal i Ulstein nyttar også dette område til kvardagshandel. Busette i Sande, Herøy og Ulstein som pendlar forbi Myrvåg nyttar dette område aktivt. Pendlingsstraumen mellom Ulstein, Herøy og Sande viser at desse utgjer ganske mange kundar per dag som kan nytte Myrvåg som handelsområde. Herøy kommune legg derfor opp til å auke aktiviteten i dette område både når det gjeld detaljhandel og plasskrevjande varer.

Planen, slik den ligg føre, legg den til rette for å forsterke ei sentralisering av varer og tenester i fylket. Retningslinjene for lokalisering av varer og tenester fangar ikkje opp kommunar i sterk vekst, der kommunesenter er i endring og gjennom det får ei ny rolle, både lokalt og for delar av regionen. Planen bør legge til rette for å auke det lokale handlingsrommet for å støtte kommunar i vekst. Herøy er ei av få kommunar i «utkanten» med vekst og er heilt avhengig av at det vert gjeve eit visst handlingsrom for vidare utvikling av Herøy sin fleirsenterstruktur.

### Konsekvensar for folkehelse:

Ingen kjende

### Konsekvensar for beredskap:

Ingen kjende

### Konsekvensar for drift:

Ingen kjende

### **Konklusjon:**

Rådmannen rår til at Formannskapet oversender fylgjande høyringsuttale til *regional delplan for attraktive byar og tettstadar*:

1. Arbeidet med "Regional delplan for attraktive byar og tettstader" vert sett på vent til pågåande prosess med kommunestruktur er avklart. Det er unaturlig med ei endring av region- og senterstruktur, slik den går fram av Fylkesplanen, på noverande tidspunkt.

2. Delplanen (Senterstrukturplanen) vert snevra inn til å gjelde retningslinjer for lokalisering av handel, service og tenester, og skal vere eit supplement til "Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre". Eit omarbeidd framlegg til delplan vert send ut på ny høring. I dette nye utkastet ber vi om at det vert tatt omsyn til at tettstadar og byar er i stadig utvikling og har ulike utfordringar. Fleire av kommunane på fylket har etter kvart utvikla ein to- eller fleirsenterstruktur som dei ønskjer å bygge opp under for å styrke utvikling og vekst. Kommunane er ulike og senterstrukturplanen må gi rom for lokale tilpasningar ved at den einskilde kommunen, gjennom kommuneplanen definere sine senter og sentertypar (administrasjon, handel- og service, etc).

Det bør leggjast vekt på at ein i større grad tar omsyn til lokale prosessar og vurderingar når overordna planmynde tar stilling til den einskilde kommune sine planar.

Fosnavåg, 15.01.2015

Olaus-Jon Kopperstad  
Rådmann

Jarl Martin Møller  
Avd.leiar

Sakshandsamar: Ole Magne Rotevatn





Møre og Romsdal  
fylkeskommune

Ein tydeleg medspelar

Forslag til plan

# Regional delplan for attraktive byar og tettstader

Senterstrukturplan for Møre og Romsdal 2014-2020  
med retningslinjer for lokalisering av handel og tenester





# Innhald

<b>INNLEIING .....</b>	<b>5</b>
<b>PLANDEL .....</b>	<b>7</b>
<b>RETNINGSLINJER FOR LOKALISERING AV HANDEL OG TENESTER I MØRE OG ROMSDAL .....</b>	<b>9</b>
1. OVERORDNA MÅL .....	9
2. PLANEN SITT VERKEOMRÅDE.....	9
3. DEFINISJON AV SENTERNIVÅ .....	9
4. REGION- OG SENTERSTRUKTUREN I MØRE OG ROMSDAL.....	10
5. RETNINGSLINJER FOR LOKALISERING AV KJØPESENTER OG HANDEL.....	11
6. SENTRUMSAVGRENSING OG SENTRUMSPLEANAR.....	12
7. MINDRE HANDELSETABLERINGAR UTANFOR KOMMUNESENTERA.....	13
8. RETNINGSLINJER FOR LOKALISERING AV ANDRE PUBLIKUMSRETTE FUNKSJONAR .....	13
9. BYANE SOM REGIONAL MOTOR .....	13
10. SAMORDNA BUSTAD-, AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING.....	13
11. LOKALISERING AV ANLEGG FOR GODSTRANSPORT.....	14
12. KRAV TIL AVGJERDSGRUNNLAG .....	15
<b>GRUNNLAGSDOKUMENT .....</b>	<b>17</b>
<b>1 PÅ LEIT ETTER KVARDAGSREGIONEN .....</b>	<b>19</b>
1.1 MØRE OG ROMSDAL FYLKE BLIR TIL .....	19
1.2 KOMMUNEINDELINGA I FYLKET .....	20
1.3 KYRKJELEG INNDELING .....	21
1.4 ØKONOMISKE REGIONAR.....	22
1.5 BU- OG ARBEIDSMARKNADSREGIONAR (BA-REGIONAR) .....	23
1.6 INNOVASJON OG NÆRINGSUTVIKLING I BA-REGIONANE .....	25
1.7 KOMMUNAR ETTER SENTRALITET .....	26
1.8 REGIONRÅDSTRUKTUR .....	27
1.9 POLITISKE REGIONAR .....	28
1.10 PENDLARREGIONAR.....	29
1.11 HANDELSREGIONAR ETTER IBA SI INNDELING .....	30
1.12 KULTURREGIONAR .....	31
1.13 ELEVSØKNING TIL VIDAREGÅANDE SKOLAR .....	32
1.14 LOKALAVISDEKNING .....	33
1.15 INTERKOMMUNALT SAMARBEID .....	34
1.16 STATLEGE REGIONINNDELINGAR.....	35
1.17 TILRÅDING: FIRE FUNKSJONELLE ARBEIDS-, BU- OG SERVICEREGIONAR (ABS-REGIONAR).....	36
1.18 ABS-REGIONANE SI BEREKRAFT .....	39
<b>2 SENTERSTRUKTUREN I MØRE OG ROMSDAL.....</b>	<b>42</b>
2.1 DRIVKREFTER FOR SENTERUTVIKLING .....	42
2.2 BYANE VEKS FRAM .....	42
2.3 STØRRE SENTER I MØRE OG ROMSDAL.....	43
2.4 TETTSTADINNDELING ETTER NIBR-MODELLEN .....	43
2.5 SENTERHIERARKI I SENTERSTRUKTURPLANEN .....	45

<b>3</b>	<b>HANDEL I MØRE OG ROMSDAL .....</b>	<b>47</b>
3.1	GENERELLE UTVIKLINGSTREKK FOR HANDELS- OG SERVICENÆRINGANE .....	47
3.2	UTVIKLINGA AV DETALJVAREHANDELEN I OG UTANFOR BYSENTRUM .....	47
3.3	HANDELSANALYSE FOR MØRE OG ROMSDAL .....	49
<b>4</b>	<b>DRØFTING AV RETNINGSLINJER FOR LOKALISERING AV HANDEL OG TENESTER .....</b>	<b>55</b>
4.1	DEFINISJON AV PLESSKREVJANDE VARER OG RETNINGSLINJER FOR LOKALISERING AV KJØPESENTER OG HANDEL .....	55
4.2	SENTRUMSAVGRENSING OG SENTRUMSPLEANAR .....	58
4.3	VURDERING AV NYE HANDELSOMRÅDE UTANFOR ETABLERTE SENTRUM.....	58
4.4	MINDRE HANDELSETABLERINGAR UTANFOR KOMMUNESENTERA .....	60
4.5	RETNINGSLINJER FOR LOKALISERING AV ANDRE PUBLIKUMSRETTE FUNKSJONAR .....	60
<b>5</b>	<b>BYANE SI BETYDNING FOR REGIONAL UTVIKLING .....</b>	<b>61</b>
5.1	LOKAL ATTRAKTIVITET – KVA SKAL TIL? .....	61
5.2	FAGLEGE RÅD FOR BEREKRAFTIG BYUTVIKLING .....	62
5.3	ATTRAKTIVITET I MØRE OG ROMSDAL.....	63
5.4	BYANE SOM LOKOMOTIV .....	64
5.5	BYANE SOM REGIONAL MOTOR.....	65
5.6	BYPAKKER FOR HEILSKAPLEG BY- OG TRANSPORTUTVIKLING .....	66
<b>6</b>	<b>SAMORDNA BUSTAD-, AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING.....</b>	<b>67</b>
6.1	RETNINGSLINJER FOR SAMORDNA BUSTAD-, AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING .....	67
6.2	LOKALISERING AV ANLEGG FOR GODSTRANSPORT .....	68
<b>7</b>	<b>MØREREGIONEN I FRAMTIDA .....</b>	<b>70</b>
7.1	NYE SAMFERDSELSPROSJEKT GIR REGIONFORSTØRRING .....	70
7.2	PENGLINGSOMLANDA KRING REGIONSENTERA VEKS SAMAN .....	71
7.3	REGIONFORSTØRRING SKAL STYRKE EKSISTERANDE BYAR OG TETTSTADER .....	72
<b>8</b>	<b>LITTERATURLISTE .....</b>	<b>73</b>
<b>VEDLEGG .....</b>	<b>75</b>	
VEDLEGG 1.	NIBR SINE INNDELINGAR I SENTERSTRUKTUR, SENTRALITET OG BA-REGIONAR .....	77
VEDLEGG 2.	HUSSTANDSDEKNING FOR LOKALAVISENE I FYLKET I PROSENT PER KOMMUNE.....	80
VEDLEGG 3.	REGIONTILKNYTING FOR STATLEGE INSTITUSJONAR OG VERKSEMDER .....	81
VEDLEGG 4.	KOMMUNANE SI TILKNYTING TIL ULIKE REGIONALE FUNKSJONAR.....	83
VEDLEGG 5.	DEFINISJONAR.....	85

#### SEPARAT VEDLEGG

Dalen, Ø. og Lynum, F. (2014). Handelsanalyse for Møre og Romsdal. Oslo: Asplan Viak.

# Innleiing

Utvikling av attraktive byar og tettstader er ein grunnleggande faktor for den regionale utviklinga. Attraktivitet fremmar busetting og næringsutvikling, investeringsvilje og rekruttering av kompetansearbeidskraft. For å utnytte denne vekstkrafta best mogeleg, må det skapast ei god funksjonsdeling og eit godt samspel mellom dei ulike sentera og regionane rundt.

Planen skal bidra til å styrke eksisterande by- og tettstadsenter, fremme effektiv arealbruk og legge til rette for miljø- og helsefremmande transportval. Det er lagt til grunn at region- og senterstrukturen skal vere robust, uavhengig av framtidig kommunestruktur.

Dei viktigaste strategiane og måla i planen kan samlast i følgjande fem punkt:

## **1. Funksjonelle arbeids-, bu- og serviceregionar (ABS-regionar)**

Planen legg til rette for utvikling av fire funksjonelle arbeids-, bu- og serviceregionar: Kristiansund-, Molde-, Ålesund- og Eiksundregionen. Dei tre første har tydelege regionsenter i Kristiansund, Molde og Ålesund, medan Eiksundregionen er ein fleirsenterregion der kommunesentera Ørsta, Volda, Ulsteinvik og Fosnavåg skal utvikle kompletterande regionale funksjonar.

## **2. Attraktive og robuste kommunesenter**

Livskraftige kommunesenter er nøkkelen til å utvikle attraktive og berekraftige lokalmiljø. Dette inneber at kommunesentera skal

- vere basis for vidare utvikling av handels-, service- og tenestetilbodet i kommunen
- innehalde kommunedekkande funksjonar for administrasjon, skole, helse og kultur
- vere konsentrerte, trygge og lett tilgjengelege med kollektivtransport, sykkel og gange
- vere attraktive, levande og varierte møtestader for alle delar av befolkninga
- ha gode estetiske og funksjonelle kvalitetar og vere universelt utforma

Dersom ei komande kommunereform fører til at eit senter misser status som kommunesenter, vil det framleis kunne fungere som lokalt handels- og tenestesenter for det same handelsområdet som før.

## **3. Byane som regional motor**

Byane Kristiansund, Molde og Ålesund skal utviklast som regionale motorar med urbane kvalitetar og levande bysenter. Utbyggingsmønster og transportsystem skal fremme høg arealutnytting og styrke grunnlaget for kollektivtransport, sykkel og gange.

## **4. Samordna bustad-, areal- og transportplanlegging**

Kommunane skal legge eit heilskapleg og langsiktig perspektiv til grunn for lokalisering av nye utbyggingsområde. Nye bustadfelt, utbyggingsareal og større etableringar skal bygge opp under eksisterande infrastruktur og kunne betenast med kollektivtransport, sykkel og gange.

## **5. På veg mot ein samla Møreregion**

Ferjefri E39 og andre nye samferdselsprosjekt skaper grunnlag for større funksjonelle regionar. Effekten av dette skal nyttast til å styrke eksisterande byar og tettstader. Særleg viktig er det å utvikle kystaksen mellom regionsentera som grunnlag for ein samla Møreregion, med gode kommunikasjonar også mot indre delar av fylket og nabofylka.

Retningslinene for lokalisering av private og offentlege tenester og andre publikumsretta funksjonar og for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging skal leggjast til grunn for kommunale, regionale og statlege aktørar si planlegging i fylket. Retningslinene er ikkje juridisk bindande, men kan gi grunnlag for motsegn frå regionale og statlege høyringspartar.

Forbodet mot større handelsetableringar utanom eksisterande byar og tettstadsenter er juridisk bindande med heimel i «Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre» av 2008. Det betyr at kommunane ikkje kan godkjenne søknader som er i strid med planen, men må søke fylkesmannen om samtykke. Fylkesmannen kan gi samtykke dersom tiltaket oppfyller dei overordna måla i planen.

# Plandel





# Retningslinjer for lokalisering av handel og tenester i Møre og Romsdal

Referanse  
til kapittel  
i grunnlags-  
dokumentet

## 1. Overordna mål

Føremålet med planen er å legge til rette for ei framtidretta utvikling av Møre og Romsdal fylke gjennom å utvikle funksjonelle arbeids-, bu- og serviceregionar (ABS-regionar), fremme ei meir berekraftig by- og tettstadsutvikling og styrke samordna bustad-, areal- og transportplanlegging i og mellom kommunane. Planen legg til rette for utvikling av ein robust region- og senterstruktur uavhengig av framtidig kommunestruktur.

Planen skal bidra til å styrke eksisterande by- og tettstadsenter, fremme effektiv arealbruk og legge til rette for miljø- og helsefremmande transportval.

## 2. Planen sitt verkeområde

Retningslinjene i planen skal leggest til grunn for nye kommuneplanar, reguleringsplanar og andre utbyggingsplanar, og vil ved motstrid kunne gi grunnlag for motsegn med heimel i plan- og bygningslova.

Forbodet mot større handelsetableringar utanom eksisterande byar og tettstadsenter er juridisk bindande med heimel i «Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre» av 2008.

## 3. Definisjon av senternivå

Kap. 2.5

Planen definerer fire senternivå:

- **Regionsenter**  
Regional handel og tenesteyting for kommunane i ein ABS-region skal lokalisert i regionsenteret. I regionsenteret legg ikkje planen nokon avgrensing på omfanget av etablering og utviding av kjøpesenter og andre handels- og tenestetilbod.
- **Delregionsenter**  
Nokre av dei større kommunesentera fungerer som bygdebyar for eit større handelsomland enn eigen kommune. I slike delregionsenter kan det leggest til rette for å utvikle spesielle handels- og tenestetilbod som skal dekke fleire kommunar innanfor ein ABS-region. Etableringane skal styrke det samla tilbodet i området og ikkje konkurrere med aktuelle etableringar i dei andre kommunane. Det må leggest til rette for kollektivdekning mellom delregionsenteret og kommunane i handelsområdet.
- **Lokalsenter / kommunesenter**  
Kommunesenteret er kommunens viktigaste senter og skal tene innbyggjarane i kommunen. Senteret skal innehalde sentrale kommuneadministrative

funksjonar og tilby eit breitt spekter av handel, næring, bustadar, kultur og offentleg og privat tenesteyting. I kommunesenter som ikkje er regionsenter eller delregionsenter, kan handels- og tenestetilbodet dimensjonerast for inntil 100 prosent dekning av behovet i eigen kommune.

Dersom ei komande kommunereform fører til at eit lokalsenter misser status som kommunesenter, vil det framleis kunne fungere som lokalt handels- og tenestesenter for det same handelsområdet som før.

- **Bydelssenter**

I Kristiansund, Molde og Ålesund kan kommunen regulere bydelssenter med nærbutikkar og nærservice tilpassa det lokale behovet i området.

#### **4. Region- og senterstrukturen i Møre og Romsdal**

**Regionstruktur.** Større mobilitet og høgare krav til spesialiserte tenester fører til at folk i aukande grad gjer seg nytte av arbeidsplassar, handels- og tenestetilbod i eit vidare område enn kommunen der dei bur. Alt etter tilnærming kan ein dele inn fylket i ulike regionkategoriar, som økonomiske regionar, bu- og arbeidsmarknadsregionar (BA-regionar) eller funksjonelle arbeids-, bu- og serviceregionar (ABS-regionar). Med service meiner ein i denne samanheng handel, private og offentlege tenester, kultur- og fritidstilbod.

Store, berekraftige regionar er ein nøkkelfaktor for å skape attraktivitet i høve til næringsutvikling, rekruttering av kompetansearbeidskraft og utvikling av eit breitt tenestetilbod. Analysar viser at fylket har fire store pendlingsregionar som langt på veg fell saman med andre strategiske måleparametrar knytt til arbeid, bustad, utdanning, service og kultur. I aukande grad er det desse «kvardagsregionane» som skaper lokal identitet og attraktivitet. Retningslinjene i planen legg til rette for ei tydeleggjering og styrking av desse fire regionane både når det gjeld kommunal og regional planlegging og annan verkemiddelbruk.

**Senterstruktur.** Møre og Romsdal har ikkje noko markert landsdelssenter, men tre mellomstore byar som representerer urbaniteten i fylket. Byane har ulike særpreg, men er i planen sidestilte som regionsenter innanfor kvar sine ABS-regionar. Ålesund, Molde og Kristiansund skal utviklast som regionale motorar med urbane kvalitetar og levande bysenter. Utbyggingsmønster og transportsystem skal fremme høg arealutnytting og styrke grunnlaget for kollektivtransport, sykkel og gange.

Eiksundregionen manglar eit tilsvarande tyngdepunkt, men kompletterande regionale funksjonar skal utviklast i delregionsentera Volda, Ørsta, Ulsteinvik og Fosnavåg. Andre bygdebyar som har betydning for eit større område enn eigen kommune, er Surnadal sentrum, Sunndalsøra og Åndalsnes. Dei andre kommunesentera i fylket fungerer primært som lokalsenter for innbyggjarane i eigen kommune.

Kap. 1.17  
og 2.5



Planen legg til grunn følgjande region- og senterstruktur i fylket:

### **Kristiansundregionen**

Kommunar:	Kristiansund, Averøy, Tingvoll, Sunndal, Surnadal, Rindal, Halså, Smøla, Aure
Regionsenter:	Kristiansund
Delregionsenter:	Sunnalsøra som industri- og handelsknutepunkt for Indre Nordmøre. Surnadal sentrum som handelssenter for Rindal, Halså og Surnadal
Lokalsenter:	Bruhagen, Tingvollvågen, Rindal, Liabø, Hopen, Aure

### **Molderegionen**

Kommunar:	Molde, Vestnes, Rauma, Nesset, Midsund, Aukra, Fræna, Eide, Gjemnes
Regionsenter:	Molde
Delregionsenter:	Åndalsnes som trafikk- og handelsknutepunkt for Indre Romsdal
Lokalsenter:	Vestnes, Eidsvåg, Midsund, Aukra, Elnesvågen, Eide, Batnfjordsøra

### **Ålesundregionen**

Kommunar:	Ålesund, Ørskog, Norddal, Stranda, Stordal, Sykkylven, Skodje, Sula, Giske, Haram, Sandøy
Regionsenter:	Ålesund
Delregionsenter:	-
Lokalsenter:	Sjøholt, Sylte (Valldal), Stranda, Stordal, Sykkylven, Skodje, Langevåg, Nordstrand (Valderøy), Brattvåg, Steinshamn

### **Eiksundregionen**

Kommunar:	Vanylven, Sande, Herøy, Ulstein, Hareid, Volda, Ørsta
Regionsenter:	Fleirkjernestruktur med kompletterande funksjonar i dei fire delregionsentera
Delregionsenter:	Ørsta, Volda, Ulsteinvik og Fosnavåg
Lokalsenter:	Fiskå, Larsnes, Hareid

## **5. Retningslinjer for lokalisering av kjøpesenter og handel**

Kap. 4.1

Utanfor by- og tettstadsentrum er det ikkje lov å etablere nye handelsverksemdar som kvar for seg eller samla utgjer eit bruksareal til detaljhandel på meir enn 3 000 m<sup>2</sup>, utan samtykke frå Fylkesmannen. Dette gjeld også utviding av eksisterande handelsverksemdar som fører til at samla bruksareal til detaljhandel blir meir enn 3 000 m<sup>2</sup>.

Bruksareal til detaljhandel vert definert som summen av salsareal, lagerlokale, spiserom/kantine og kontorareal for verksemda. Der fleire verksemdar vert drivne under same tak, som til dømes i eit kjøpesenter, skal fellesareal også reknast med i bruksarealet.

All handelsverksemd skal så langt det er mogeleg lokalisert i sentrum. I tilknytning til dagens sentrumsområde kan det avsettast område for framtidig sentrumsutvikling og for handel med plasskrevjande varer. Dersom det ikkje er tilstrekkeleg plass i tilknytning til sentrumsområdet, kan det regulerast egne handelsområde som ikkje ligg i tilknytning til sentrum. Dei regulerte areala må ha ei utforming og ein storleik som er realistisk og tilpassa dei overordna måla (jf. punkt 12).

Med plasskrevjande varer meiner ein bilar, båtar, landbruksmaskinar, trelast og større byggevarer, møblar, teppe, kvite- og brunevarer samt utsal frå hagesenter og planteskolar.

For etablerte handelsområde for plasskrevjande varer per [dato for planvedtak] som ikkje ligg i sentrum eller i tilknytning til sentrum, gjeld følgjande:

For å sikre høg arealutnytting og hindre byspreiing, skal denne typen handel etablerast innanfor dei føremålsavgrensingar som allereie er gitt i gjeldande kommune- eller reguleringsplanar. Utviding av desse handelsområda bør berre tillatast dersom det ikkje fører til arealkonfliktar, og etter at fullt utbyggingspotensiale innanfor eksisterande føremålsavgrensingar er utnytta (jf. punkt 12).

Før ein kommune kan etablere nye område for denne typen handel, må det ligge føre ei konsekvensutgreiing som viser at tiltaket oppfyller dei overordna måla i planen og har positiv samfunnseffekt.

## 6. Sentrumsavgrensing og sentrumsplanar

Kap. 4.2

Med by- og tettstadsentrum meiner ein i denne planen sentrumsområdet i eit regionsenter, delregionsenter eller anna kommunesenter, slik det er avgrensa i dei til ei kvar tid gjeldande kommuneplanar eller reguleringsplanar.

I dei tre regionsentera skal utgangspunktet for sentrumsavgrensinga vere bysentrum og dei etablerte handelssentera, dvs. Ålesund sentrum og Moa, Molde sentrum og Lingedalen/Moldegård og Kristiansund sentrum og Løkkemyra.

Den einskilde kommune har ansvar for å avgrense sentrumsareal i kommuneplan og reguleringsplan. Følgjande prinsipp skal leggst til grunn:

- For å gjere tettstadene konsentrerte, skal dagens mangfald og konsentrasjon av handels-, service- og kulturtilbod, parkar, torg og andre møteplassar, vere utgangspunkt for avgrensing av sentrum.
- Det skal vere gangavstand mellom ytterpunkta. Retningsgivande maksimalavstand i dei tre største byane er 800 meter. I dei andre tettstadene bør avstanden vere høvesvis mindre.
- Det regulerte sentrumsarealet bør ikkje vere større enn det området

kommunen vil opparbeide med sentrumsmessig preg og kvalitet, eventuelt saman med andre aktørar i området.

- Tilgjenge for alle skal sikrast gjennom planløysingar som er utarbeidd i samarbeid med samferdselsstyresmaktene. Kravet til universell utforming gjeld kollektivtransport, parkering, gang- og sykkelveggar, offentlege bygningar og anlegg og andre fysiske tiltak retta mot publikum.

Der det ikkje er fastsett ei eiga grense i kommuneplanen sin arealdel, skal dei areala som er sett av til sentrumsføremål, kjøpesenter og forretning tilknytt det tradisjonelle sentrumsområdet, leggest til grunn som det definerte sentrum.

## **7. Mindre handelsetableringar utanfor kommunesentera**

Kap. 4.4

For å dekke lokale behov, kan det etablerast daglegvarebutikkar og andre mindre handelsverksemder utanfor kommunesentera. Etableringa skal tilpassast kundegrnlaget i nærområdet. Lokaliseringa skal vurderast ut frå prinsippa om samordna areal- og transportplanlegging.

## **8. Retningslinjer for lokalisering av andre publikumsretta funksjonar**

Kap. 4.5

Publikumsretta funksjonar som skal dekke ein kommune, delregion eller region, skal lokalisrast til kommune-, delregion- eller regionsenteret. Dette gjeld privat tenesteyting, offentleg administrasjon og sentrale institusjonar innanfor helse, skole og kultur.

Handelsverksemder og andre publikumsretta private og offentlege teneste- og servicefunksjonar skal støtte opp om utviklinga av levande by- og tettstadsenter. Lokaliseringa skal vurderast i eit regionalt perspektiv.

Dette gjeld også for besøks- og arbeidsplassintensive statlege og fylkeskommunale verksemder, institusjonar og føretak.

## **9. Byane som regional motor**

Kap. 5.5

Byane Ålesund, Molde og Kristiansund skal utviklast som regionale motorar med urbane kvalitetar og levande bysenter. Utbyggingsmønster og transportsystem skal fremme høg arealutnytting og styrke grunnlaget for kollektivtransport, sykkel og gange.

## **10. Samordna bustad-, areal- og transportplanlegging**

Kap. 6.1

Arealbruk og transportsystem skal utviklast slik at dei fremmar samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnytting med miljømessig gode løysingar, trygge lokalsamfunn og bumiljø, god trafikktryggleik og effektiv trafikkavvikling.

Statlege, regionale og kommunale styresmakter skal samordne utbyggingsmønster og transportsystem slik at transportbehovet i byar og større tettstader vert redusert og grunnlaget for klima- og miljøvennlege transportformer vert styrka.

Følgjande prinsipp skal leggest til grunn:

- I sentrale by- og tettstadsområde skal det leggest til rette for høg arealutnytting, fortetting og transformasjon av eksisterande bygningsmasse.
- Byar og større tettstader bør utviklast langs hovudlinjene for kollektivtrafikken. Utbyggingsmønsteret skal ta omsyn til mogelegheit for god og effektiv kollektivtrafikkdekning.
- Trafikkveksten skal i størst mogeleg grad dekkast av kollektivtilbod, sykkel og gange. Det er eit mål å auke kollektivtrafikkdelen til 20 prosent i Ålesund og 15 prosent i Molde og Kristiansund innan år 2021.
- I by- og tettstadsområde bør det utarbeidast planar for samanhengande gang- og sykkelvegnett med høg kvalitet og trafikktryggleik.
- Kollektivtrafikktrasear i bustadfelt bør vere gjennomgåande.
- Det skal leggest vekt på å finne løysingar som gir korte avstandar mellom bustadar, arbeidsplassar, handel og andre private og offentlege tenestetilbod og som reduserer behovet for transport, spesielt bilbruk.
- Nye bustadfelt og utbyggingsområde utanom by- og tettstadsentera bør lokaliserast slik at dei bygger opp under eksisterande busetnad, infrastruktur, handel og tenestetilbod. Nye byggeområde bør leggest i tilknytning til eksisterande utbyggingsområde, kollektivnett og gang- og sykkelvegnett.
- Nye bustadfelt må planleggast slik at dei tek vare på lokale natur- og miljøkvalitetar og gir gode oppvekstvilkår for barn og unge, med nærleik og trygg tilkomst til leikeplassar, idrettsanlegg, kultur- og fritidsaktivitetar, barnehage, skole og butikk.
- Ny utbygging bør lokaliserast til område med færrest mogeleg arealkonfliktar. Ein må verne naturområde og store samanhengande jordbruksareal mot nedbygging og omdisponering.

## 11. Lokalisering av anlegg for godstransport

Kap. 6.2

Godstransportverksemd bør lokaliserast til område med god tilgjenge til jernbane, hamn eller hovudvegnett. Lokalisering som fremmar transport av gods på bane eller sjø og som bidreg til utvikling av effektive logistikknutepunkt bør prioriterast. Ein bør legge vekt på å finne lokaliseringar som avgrensar transportbehovet og gir minimale negative verknader i form av støy, luftforureining eller andre miljøulempar. Det må skiljast mellom større terminalar for gods og knutepunkt for persontrafikk.

Ein må i størst mogeleg grad unngå godstransport inn i sentrumsområde og på lokalvegar. Det må leggest til rette for trygg og effektiv varetransport til forretningar mv.

## 12. Krav til avgjerdsgrunnlag

Ved søknad om å regulere nye eller utvide eksisterande handelsområde som ikkje ligg i tilknytning til eit sentrum (jf. punkt 5), må det før avgjerd ligge føre utgreiingar som viser at tiltaket oppfyller dei overordna måla i planen og har positiv samfunnseffekt.

Konsekvensutgreiinga eller søknaden må innehalde følgjande dokumentasjon:

- Omsetnadskrav i høve til kjøpekrafta i kundegrunnlaget
- Dekningsgraden i marknaden for den aktuelle varegruppa eller det aktuelle tilbodet
- Analyse av endringar i trafikkmengder og trafikkmønster, parkeringsløyisingar og høva for tilgjenge med kollektivtransport, sykkel og gange
- Eventuelle endringar i funksjonsfordelinga mellom ulike senter/tettstader

Fylkesmannen kan elles gi samtykke til å fråvike forbodet mot etablering av nye eller utviding av eksisterande kjøpesenter dersom dette etter ei konkret vurdering vert funne å vere i samsvar med dei overordna måla i denne planen (jf. «Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre» av 2008).

Fylkesmannen kan også godkjenne mindre vesentlege utvidingar eller endringar av eksisterande kjøpesenter utan at det ligg føre konsekvensutgreiing.

Eventuell søknad om samtykke skal sendast til kommunen. Kommunen skal vurdere søknaden med bakgrunn i dei overordna måla i planen og saman med sin uttale sende saka over til Fylkesmannen for avgjerd. Fylkeskommunen skal høyrast før avgjerd vert teken. Fylkesmannen sitt vedtak kan klagast inn for Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD).



# Grunnlagsdokument







# 1 På leit etter kvardagsregionen

Kommunegrensene betyr stadig mindre for folks daglegliv. Større mobilitet fører til at innbyggjarane i aukande grad gjer seg nytte av arbeidsplassar, handels- og tenestetilbod i eit vidare område enn heimkommunen. Grensene for dette området vil variere etter kva ein etterspør, og kan endre seg over tid avhengig av kommunikasjonar og tilbod. Nokre regiondanningar er likevel tydelegare og viktigare enn andre. Alt etter tilnærming kan fylket delast inn i ulike regionkategoriar, som økonomiske regionar, bu- og arbeidsmarknadsregionar (BA-regionar) eller funksjonelle arbeids-, bu- og serviceregionar (ABS-regionar).

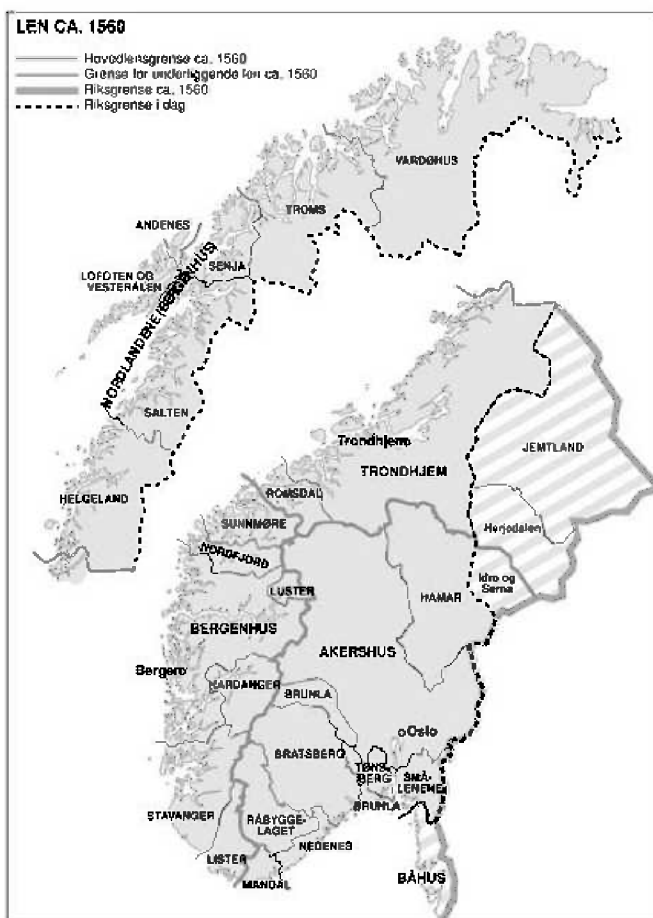
Sjølv om regiongrensene ikkje er synlege eller formelle, vil dei likevel ha betydning når ein drøftar regionale funksjonar som flyplass, sjukehus, høgskolar og vidaregåande skolar. Dei vil også ha betydning i den komande kommunestrukturdebatten. Derfor er det viktig å kartlegge både formelle og uformelle strukturar for å kome fram til ein region- og senterstruktur som er robust uavhengig av dagens kommunegrenser. Vi vil i dette kapitlet studere regionaliseringa i fylket frå ulike synsvinklar, for til slutt å konkludere med kva som synest å vere funksjonelle arbeids-, bu- og serviceregionar – eller utvida kvardagsregionar – i dag.

## 1.1 Møre og Romsdal fylke blir til

Møre og Romsdal fylke som administrativ eining vart skapt gjennom ein lang historisk prosess som kulminerte på slutten av 1600-talet.

Ved Håkon den godes rettsorganisering på midten av 900-talet vart dei tre landskapsområda Sunnmørafylki, Romsdølifylki og Mørefylki (for Nordmøre og delar av Fosen) lagt under Frostating. Sunnmøre vart sidan flytta og låg frå 1100-talet under Gulating.

Frå seinmiddelalderen var landet organisert i syslar, seinare i len, og frå 1595 i fogderi. Ved innføringa av eineveldet i 1660 vart landet delt i fire hovudamt – samanfallande med daverande bispedøme (stift) – og åtte underamt. Nordmøre og Romsdal fogderi vart i 1662 samla under nemninga «Romsdals Ampt», som eit underamt under Trondhjems stiftsamt. Sunnmøre fogderi blei overført til Romsdals amt i 1671, men vart allereie i 1675 slått saman med Nordfjord fogderi til eit eige underamt, som frå 1680 vart overført til Bergenhus



Figur 1. Kart over norske len ca. 1560. Romsdal var da eit underlen under Trondhjem hovudlen og Sunnmøre eit underlen under Bergenhus hovudlen.

stiftsamt. I 1689 blei Sunnmøre endeleg lagt under Romsdals amt, men framleis tilhøyrande Bergenhus stiftsamt.

Frå 1704 vart amtsinndelinga stabil og fylkesmannen fekk fast sete i Molde. I 1919 vart stiftsamta oppheva og Romsdals amt skifta namn til Møre fylke. Sterke protestar frå Romsdal førte til at fylket i 1935 skifta namn på nytt, denne gongen til Møre og Romsdal fylke.

## 1.2 Kommuneinndelinga i fylket

Ved formannskapslovane av 1837 fekk Noreg det mest utvikla kommunale sjølvstyret i heile Europa. Gjennom formannskap og representantskap fekk lokale, valde representantar bevilgings-, forvaltings- og kontrollmynde i lokale saker. Lovane fastsette at det skulle vere eit formannskap i kvart prestegjeld, vald av formenn og representantar frå kvart sokn.

Da lovane tredde i kraft i 1838, hadde Møre og Romsdal 30 landkommunar og 2 kjøpstader (Molde og Christianssund).

Ut gjennom 1800-talet og fram til 1925 skjedde det ei lang rekke kommunedelingar, oftast ved at eit sokn vart skild ut frå prestegjeldet som eigen kommune. Dette skjedde både fordi folk i bygdene ville ha betre styring med lokale politiske saker og fordi kommunikasjonane var dårlege og usikre, både på land og sjø. På det meste – kring 1925 – var det heile 65 landkommunar og 3 bykommunar i fylket.

Betre kommunikasjonar og fleire kommunale oppgåver skapte behov for ei meir tenleg inndeling av



Figur 2. Kart over dei 36 kommunane i Møre og Romsdal.

kommune-Noreg etter krigen. Schei-komiteen sitt arbeid på 1950-talet førte til omfattande kommunesamanslåingar på 60-talet. I 1970 hadde Møre og Romsdal 35 kommunar, byane medrekna.

I 1977 vart Sula skild frå ut Ålesund som eigen kommune og den samaslåtte kommunen Ørskog delt opp att i Ørskog, Skodje og Stordal kommunar. Tustna og Aure vart slått saman i 2006 og Frei og Kristiansund i 2008. Etter dette har Møre og Romsdal 36 kommunar.

Det er store variasjonar mellom kommunane i fylket, både i folketal og utstrekning. Til dømes bur halvparten av befolkninga i dei sju mest folkerike kommunane. På den andre sida har halvparten av kommunane mindre enn 5000 innbyggjarar, og til saman knapt 19 prosent av befolkninga.

### 1.3 Kyrkjeleg inndeling

Frå gammalt av har den kyrkjelege inndelinga vore ein viktig premissgivar også for den sivile inndelinga og ei ramme for folks identitet, tradisjon og daglegliv.

Da bispedøma i Noreg vart organisert på 1100-talet, låg heile Møre og Romsdal under erkestiftet Nidaros. I 1622 vart Sunnmøre overført til Bjørgvin stift, i tråd med den siviladministrative tilknytninga til Bergenhus stiftsamst. Fylket vart dermed delt mellom to biskopar, to stiftsamtmenn og – frå 1849 – to stiftsdireksjonar. Denne todelinga eksisterte fram til Møre bispedøme vart oppretta i 1983.



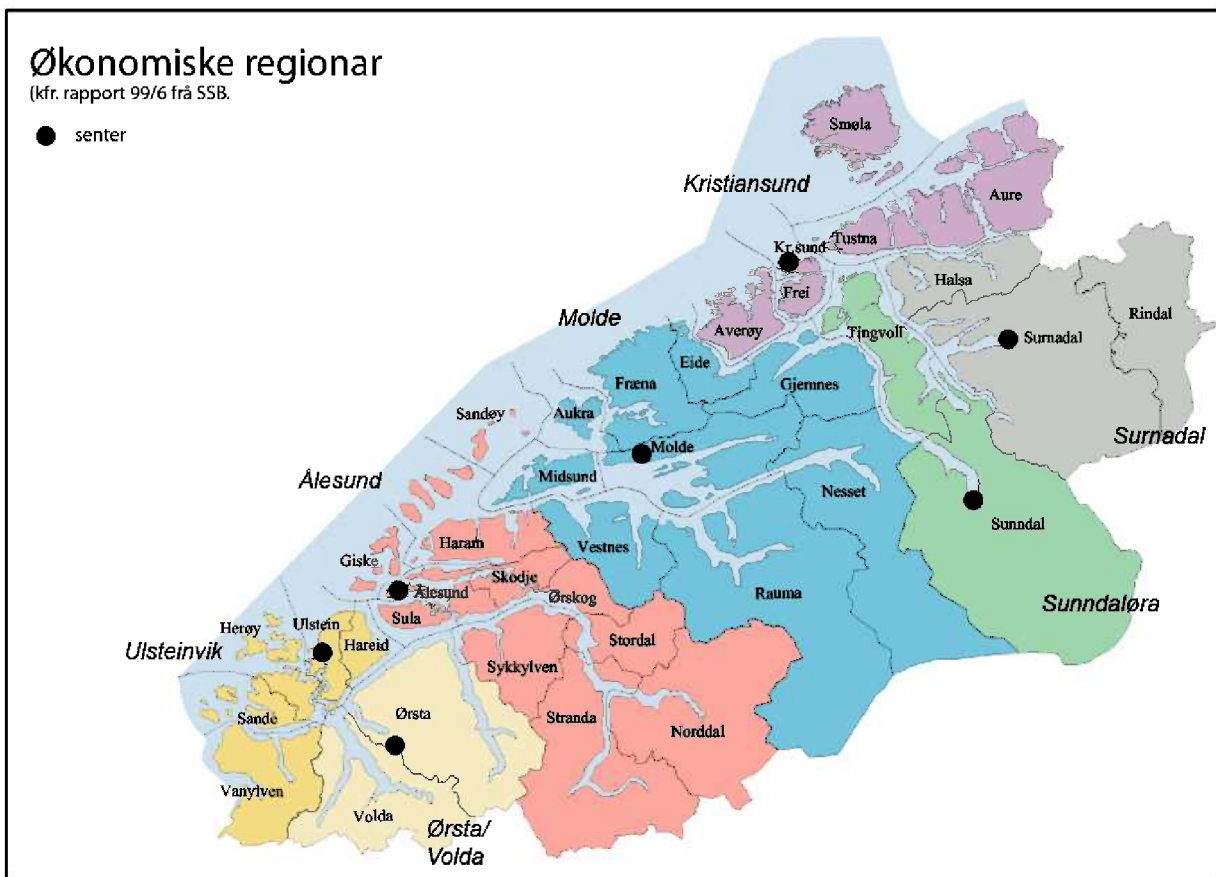
Figur 3. Dei sju prostia i Møre bispedøme (prosteseta i parentes): Ytre Nordmøre (Kristiansund), Indre Nordmøre (Tingvoll), Molde domprosti (Molde), Indre Romsdal (Åndalsnes), Nordre Sunnmøre (Ålesund), Austre Sunnmøre (Sjøholt) og Søre Sunnmøre (Volda).

Den grunnleggjande kyrkjelege eininga er soknet. Etter at soknestrukturen vart etablert på 1200-talet, låg talet på soknekyrkjer (og dermed sokn) i fylket stabilt på 67-69 heilt fram til midten av 1800-talet. Denne soknestrukturen var i stor grad styrande for kommuneoppdelingane som skjedde utover på 1800-talet. Bispedømet har i dag 97 sokn fordelt på 7 prosti. Prostia representerer eit mellomnivå mellom fylket og kommunane, og avspeglar eit historisk regionmønster som skil mellom sør og nord, ytre og indre delar av fylket.

### 1.4 Økonomiske regionar

SSB har etablert såkalla økonomiske regionar som eit rapporteringsnivå mellom kommunar og fylke (SSB, 2000). Dette svarer til det regionale undernivået NUTS 4 i EUs Eurostat-statistikk. Føremålet med inndelinga er å avgrense funksjonelle regionar basert på handels-, service- og arbeidsmarknadsforhold. I praksis er inndelinga basert på pendlingstall (hovudindikator), omsetningstall i varehandelen, avisomland og flyttemønster.

Landet er delt inn i 89 økonomiske regionar. Møre og Romsdal har sju regionar, med frå to til ti kommunar i kvar. Dette gir stor variasjon mellom regionane, både i folketal og utstrekning. Molde står fram som eit tydeleg regionsenter for heile Romsdalsområdet og delar av Nordmøre medan Ålesund har tilsvarande funksjon for nordre og indre Sunnmøre. Søre Sunnmøre er delt mellom ein ytre og ein indre region. Nordmøre har ein meir oppdelt struktur, der Kristiansund er regionsenter for ytre Nordmøre, medan Sunndalsøra og Skei er regionsenter for kvar sin indre region.



Figur 4. Økonomiske regionar og regionsenter etter SSB si inndeling. Fylket er delt i 7 økonomiske regionar basert på bu- og arbeidsmarknadsdata og omsetningstal.



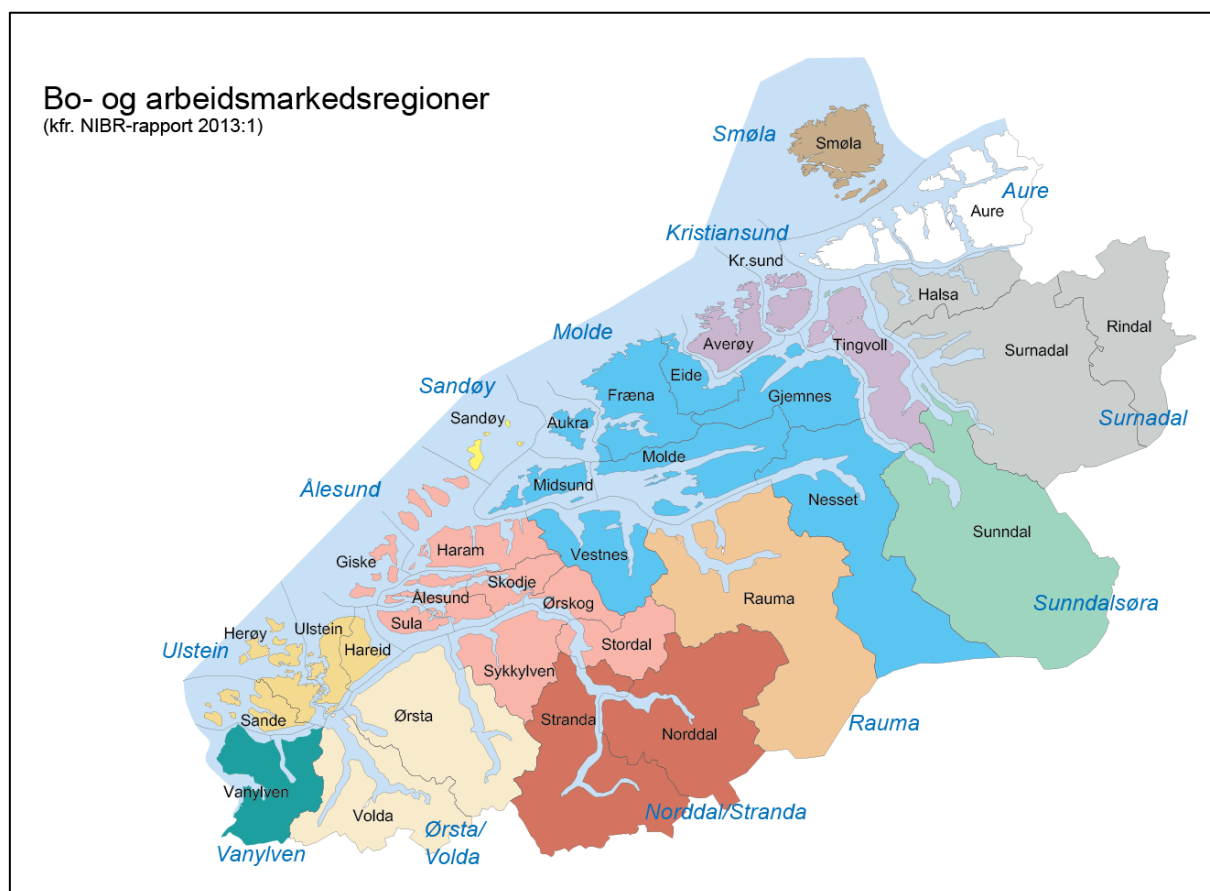
## 1.5 Bu- og arbeidsmarknadsregionar (BA-regionar)

Senterstrukturplanen frå 2004 tok utgangspunkt i NIBRs inndeling i bu- og arbeidsmarknadsregionar (BA-regionar) frå 2002. Etter oppdatering og revisjon i 2013 er landet delt i 160 BA-regionar (Gundersen og Juvkam, 2013).

NIBR brukar ei anna tilnærming til avgrensing av sine BA-regionar enn SSB for dei økonomiske regionane. NIBR tek utgangspunkt i ein sentrum-periferi-dimensjon, der kommunestorleik, arbeidsplassar, pendlingsomfang og reisetid til næraste større senter er lagt til grunn for å avgrense BA-regionane. Reisetidskravet fører gjennomgåande til mindre regionar enn SSB sin modell.

NIBR sin modell gir 13 BA-regionar i Møre og Romsdal. Desse har svært ulik folkemengd, utstrekning og sentralitet. Kommunane Vanylven, Sandøy, Smøla og Aure har så lang reisetid til næraste større senter at dei er rekna som eigne regionar «med små eller ingen senter». Kommunane Rauma og Sunndal er også eigne regionar, men med relativt tunge bygdesentra.

I dei fleste tilfelle representerer BA-regionane ei vidare oppdeling av dei økonomiske regionane. Det einaste unntaket er Tingvoll kommune, som hos SSB er lagt til Sunndalregionen og hos NIBR til Kristiansundregionen.



Figur 5. Bu- og arbeidsmarknadsregionar etter NIBR si inndeling 2013. Fylket er delt inn i 13 BA-regionar ut frå pendlingsomfang og reisetid til eit regionsenter. Regionane har ulik sentralitet.

I Stortingsmelding 13 (2012-2013) *Ta heile Noreg i bruk* («Regionalmeldinga 2013») er BA-regionane brukt som rapporteringsnivå. Her er dessutan regionane inndelt i grupper etter senterstorleik og om kommunane i regionen ligg innanfor eller utanfor distriktpolitisk verkeområde, sjå tabell 1.

**Tabell 1. Bu- og arbeidsmarknadsregionane i fylket etter NIBR 2013. Tabellen viser regiontype iht. Regionalmeldinga 2013 (Meld. St. 13 (2012-2013)), namnet på dei ulike regionane og kva for kommunar som høyrer til kvar region.**

Regiontype	Region	Kommunar i regionen
Regionar med små og mellomstore byar utanfor distriktpolitisk verkeområde	Ålesund	Ålesund, Sula, Giske, Haram, Skodje, Ørskog, Stordal, Sykkylven
	Molde	Molde, Vestnes, Midsund, Aukra, Fræna, Gjemnes, Nesset
Regionar med små og mellomstore byar innanfor distriktpolitisk verkeområde	Ørsta/Volda	Ørsta, Volda
	Ulstein	Ulstein, Sande, Herøy, Hareid
	Kristiansund	Kristiansund, Averøy, Tingvoll
Småsenterregionar	Norrdal/Stranda	Norrdal, Stranda
	Rauma	Rauma
	Sunndal	Sunndal
	Surnadal	Surnadal, Halså, Rindal
	Aure	Aure
Spreiddbygde område	Vanylven	Vanylven
	Sandøy	Sandøy
	Smøla	Smøla

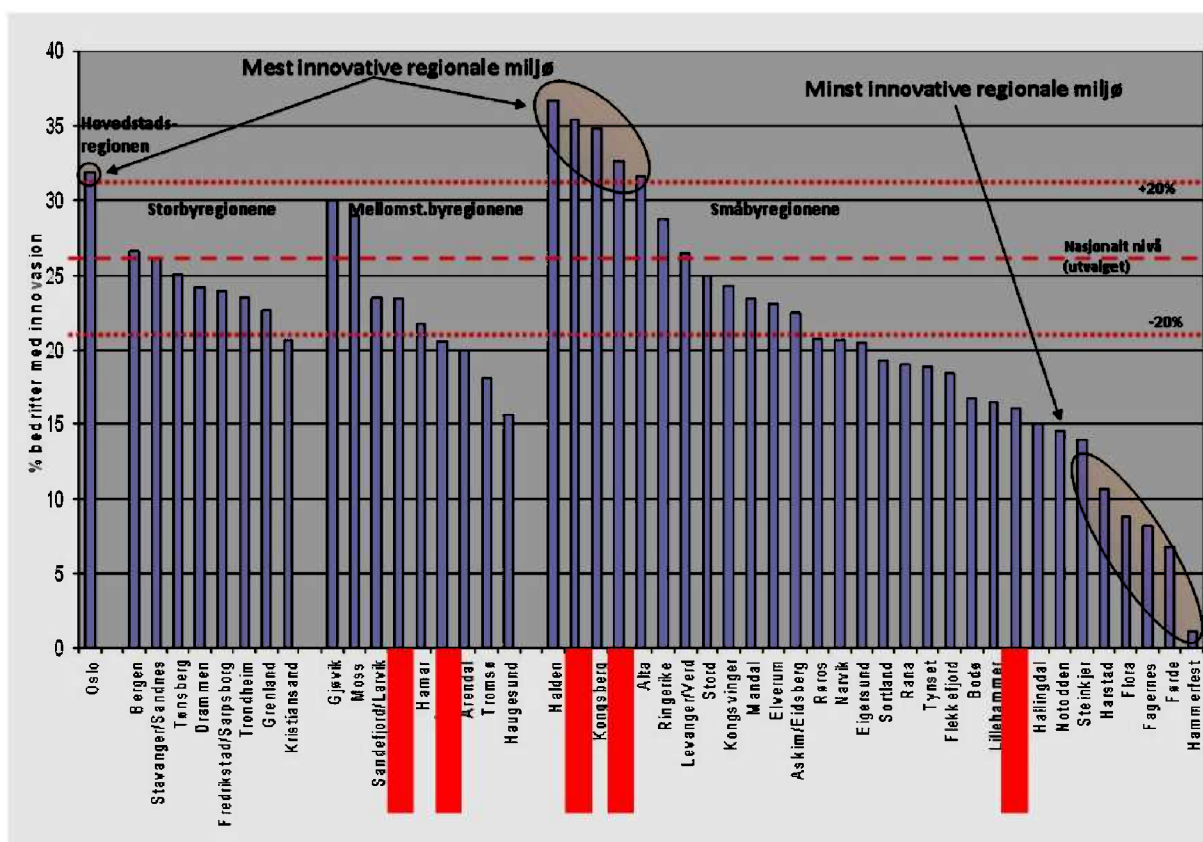
## 1.6 Innovasjon og næringsutvikling i BA-regionane

I rapporten «Innovasjon og næringsutvikling i BA-regionene» har NIBR rangert BA-regionane etter innovasjonsstyrke (Gundersen og Onsager, 2011). Analysen bygger på ein modell der ein m.a. måler bedriftenes innovasjonsressursar og –prosessar, resultat og effektar. Analysen er avgrensa til dei 48 BA-regionane som har meir enn 100 bedrifter registrert i SSBs FoU- og innovasjonsundersøking 2008. Fem av BA-regionane i Møre og Romsdal er med i denne gruppa.

Ulstein-regionen ligg heilt i landstoppen med ein innovasjonsrate på 36 prosent. Hakk i hæl kjem Ørsta/Volda med 33 prosent. Meir enn kvar tredje bedrift i Eiksundregionen er dermed innovativ. Dette er jamvel høgare enn Oslo-regionen, og gir uttykk for livskrafta og utviklingspotensialet i området.

BA-regionane Molde og Ålesund har innovasjonsrater på 23 prosent og 21 prosent, som er midt i sjiktet for mellomstore byar. Kristiansund kjem i nedre sjikt for småbyregionar med 16 prosent.

Dei mest innovative BA-regionane varierer mykje i storleik, sentralitet, ressursgrunnlag og næringsspesialisering. Dei har likevel nokre viktige fellestrekk, som høg del kunnskapsintensive næringar (industri og tenesteyting), FoU-intensive bedrifter eller kunnskapsinstitusjonar og ein høg del innovative bedrifter som inngår i omfattande og varierte innovasjonssamarbeid, både funksjonelt og geografisk. Analysane viser at dei innovative bedrifter har klart høgare vekst i sysselsettinga og i omsetning per sysselsett enn dei ikkje-innovative bedriftene.



Figur 6. BA-regionar med over 100 einingar i SSBs FoU- og innovasjonsdatabase (2008) rangert etter innovasjonsrater. Blant dei mellomstore byregionane ligg Molde og Ålesund i midtre skikt. Blant småbyregionane ligg Ulsteinvik og Ørsta/Volda heilt i toppskiktet, medan Kristiansund ligg i nedre sjikt. Kjelde: NIBR-rapport 2011:12.

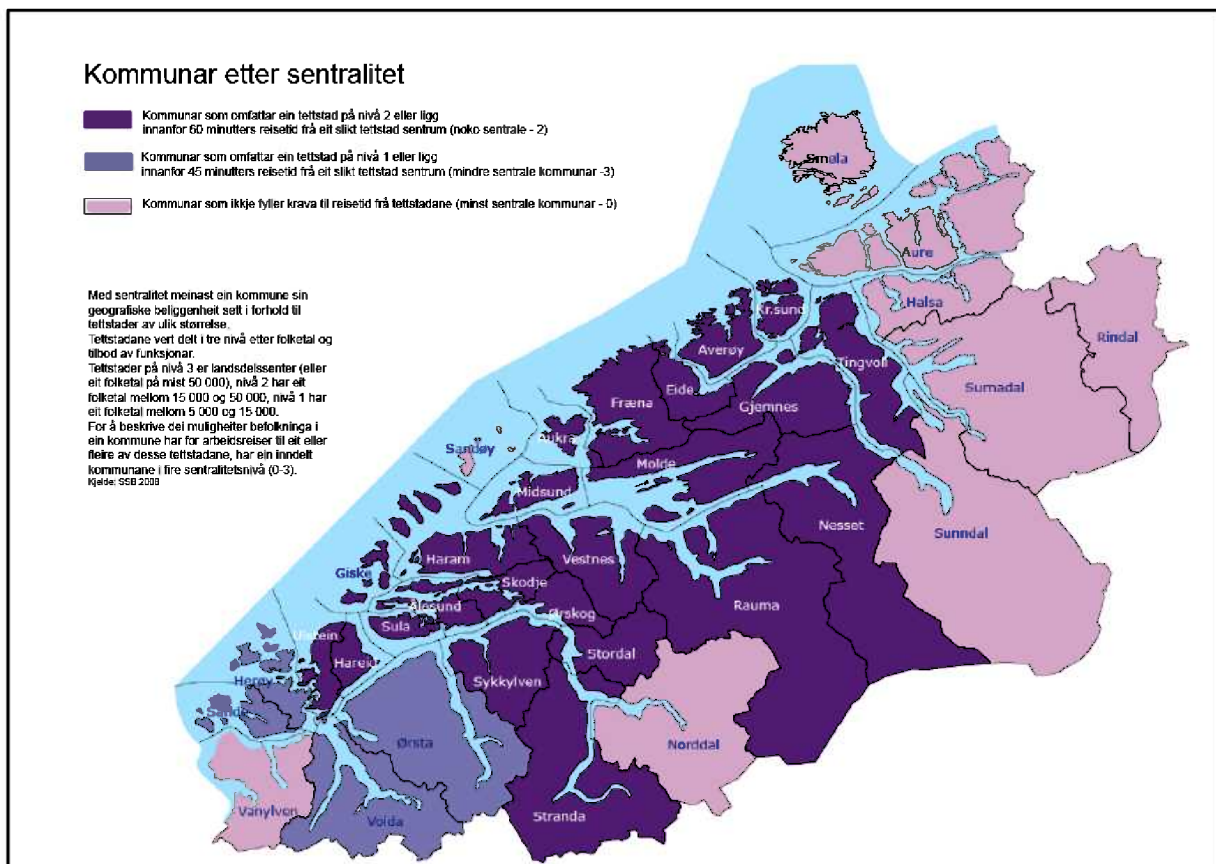
## 1.7 Kommunar etter sentralitet

SSB måler ein kommune sin sentralitet etter avstanden frå kommunesenteret til eit «sentralsenter», dvs. eit større senter med sentrale funksjonar. Det er definert fire hovudnivå for sentralitet, der dei mest sentrale kommunane har sentralitet 3 og dei minst sentrale har sentralitet 0 (sjå vedlegg 1).

I Møre og Romsdal er det seks tettstader som oppfyller krava til sentralsenter, og som dermed definerer sentraliteten til kommunane rundt. Det er Ålesund, Molde og Kristiansund på nivå 2 (tettstader med over 15 000 innbyggjarar) og Ørsta, Volda og Ulsteinvik på nivå 1 (tettstader med 5 000-15 000 innbyggjarar).

Dei kommunane som ligg innanfor ei reisetid på 60 min frå ein av byane på nivå 2, får sentralitet 2. Det gjeld dei fleste kommunane i regionane rundt Ålesund og Molde, og dei nærast kommunane til Kristiansund (sjå figur 7). Ørsta, Volda, Sande og Herøy har senter på nivå 1 innanfor 45 min. reisetid, og får dermed sentralitet 1. Vanylven, Norddal, Sandøy og fleirtalet av kommunane på Nordmøre har ingen «sentralstader» innanfor 45 min. reisetid, og får sentralitet 0.

I analysesamanheng må sentraliteten kombinerast med fleire parametar. Til dømes fell relativt store tettstader som Sunndalsøra og Surnadal sentrum utanfor sentralsenterdefinisjonen. Om desse hadde fått sentralsenterstatus, ville store delar av indre Nordmøre blitt gradert opp til sentralitet 1.



Figur 7. Kommunane i Møre og Romsdal etter sentralitet. Kjelde: SSB.

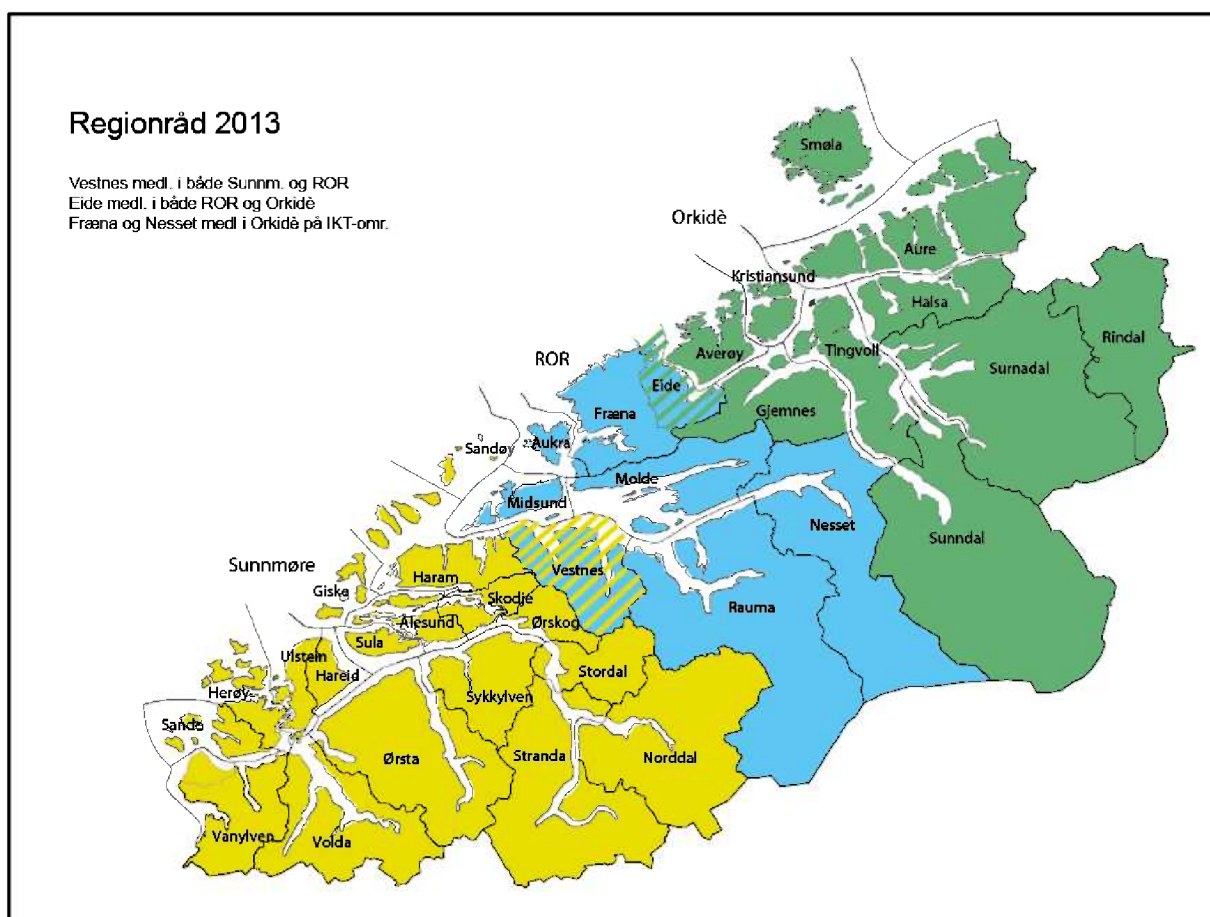


## 1.8 Regionrådstruktur

Regionråda er kommunane sine egne samarbeidsorgan som skal skape positiv utvikling i medlemskommunane og i regionen samla. Kommunane i Møre og Romsdal har organisert seg i tre regionråd:

- **Ordfører- og rådmannskollegiet på Nordmøre (ORKidé)** femner om dei 11 Nordmørskommunane. I tillegg har Fræna og Nesset slutta seg til ORKidé sitt IKT-samarbeid.
- **Romsdal Regionråd (ROR)** omfattar ordfører- og rådmannskollegiet i Romsdalskommunane, unnateke Sandøy. Nordmørskommunen Eide er medlem både av ROR og ORKidé.
- **Sunnmøre Regionråd (SR)** er landets største regionråd og femner om alle dei 17 kommunane på Sunnmøre samt Romsdalskommunane Sandøy og Vestnes (sistnemnde er også medlem i ROR). SR vart etablert i 2013 ved at Ålesundsregionens Utviklingsselskap og Søre Sunnmøre Regionråd gjekk saman og danna eit felles regionråd for heile Sunnmøre.

Ettersom deltakinga i regionråda er frivillig, gir medlemstilslutninga ein god indikasjon på kva for kommunar som finn det naturleg og føremålstenleg å samarbeide. Regionråda har vist seg å vere effektive organ for løysing av fleire ulike felles problem og utfordringar.



**Figur 8. Regionråda i Møre og Romsdal 2013. Deltakarkommunane fordeler seg etter tradisjonelle landskapsgrenser. Unntaka er randkommunane Eide som er med i både ORKidé og ROR, Vestnes som er med i både ROR og SR og Sandøy som er med i SR.**

## 1.9 Politiske regionar

Telemarksforsking har utvikla ein modell for «politiske regionar» som er basert på kommunane sine egne, frivillige samarbeidsorgan i form av regionråd, interkommunale næringssselskap mv. Resultatet er ei inndeling av landet i 83 politiske regionar, der desse fem dekker Møre og Romsdal: Søre Sunnmøre, Ålesundregionen, Storfjord, Romsdal og Nordmøre. Denne inndeling ligg tett opp til regionrådstrukturen, bortsett frå at Sunnmøre er delt i tre regionar.

### NæringsNM

Dei politiske regionane blir brukt som rapporteringsnivå i NæringsNM, som er NHO si årlege rangering av fylke, regionar og kommunar, målt etter næringslivet sine prestasjonar innan nyetablering, lønsemd, vekst og storleik (NHO, 2013).

I 2013 kjem Møre og Romsdal ut om lag midt på treet, som nummer 9 av 19 fylke. Blant regionane er Ålesundregionen den tredje beste i landet etter Stavanger- og Trondheimsregionen. Søre Sunnmøre og Romsdal kjem også godt ut, på høvesvis 12. og 15. plass. På grunn av få nyetableringar, kjem begge regionane litt dårlegare ut enn gjennomsnittsplasseringa siste ti år. Storfjord ligg på ein god 28. plass, men slit med dårleg lønsemd og lav vekst. Nordmøre på 39. plass slit med få nyetableringar og dårleg lønsemd. Både Storfjord og Nordmøre har likevel løfta seg dei seinare åra. Blant kommunane er Molde best i fylket og den 17. beste i landet.

### Næringsmessig sårbarheit

Telemarksforsking har gjort ei analyse av regionane si næringsmessige sårbarheit, basert på fire faktorar: Regionen sin bransjestruktur, strukturavvik i høve til landet elles, sårbarheit i høve til hjørnesteinsbedrifter og intern og ekstern arbeidsmarknadsintegrasjon (Vareide, 2012). Analysen viser at Storfjordregionen er mellom dei ti mest sårbare i landet, medan Søre Sunnmøre er mellom dei nest mest sårbare. Nordmøre har middels sårbarheit, medan Ålesundsregionen og Romsdal er mellom dei nest mest robuste næringsregionane i landet. Dette gir ein indikasjon på kva for regionar som har eit robust og variert næringsliv, og kva for regionar som er sårbare for bransjeendringar.

**Tabell 2. Resultatet av NæringsNM 2013 for dei fem politiske regionane i Møre og Romsdal. Kolonna lengst til venstre viser regionane si samla plassering, medan kolonnene til høgre viser delresultata for dei fire hovudindikatorane og gjennomsnittsplasseringa siste 10 år. Alle resultatata er rangert frå 1 (best) til 83 (dårlegast). Fargen på rubrikkane indikerer kor på skalaen prestasjonen ligg, frå mørk blå (best) til mørk raud (dårlegast).**

NM 2013	Region	Kommunar	Nyetablering	Lønsemd	Vekst	Storleik	NM siste 10 år
3	Ålesundsregionen	Skodje, Ålesund, Haram, Sandøy, Sula, Giske	15	12	11	8	13
12	Søre Sunnmøre	Ulstein, Vanylven, Sande, Herøy, Hareid, Volda, Ørsta	61	15	18	10	7
15	Romsdal	Molde, Nesset, Rauma, Midsund, Vestnes, Fræna, Aukra	45	37	15	14	10
28	Storfjord	Sykkylven, Ørskog, Norddal, Stranda, Stordal	25	58	44	6	43
39	Nordmøre	Kristiansund, Rindal, Smøla, Halså, Sunndal, Tingvoll, Aure, Gjemnes, Averøy, Eide, Surnadal	50	47	39	29	44

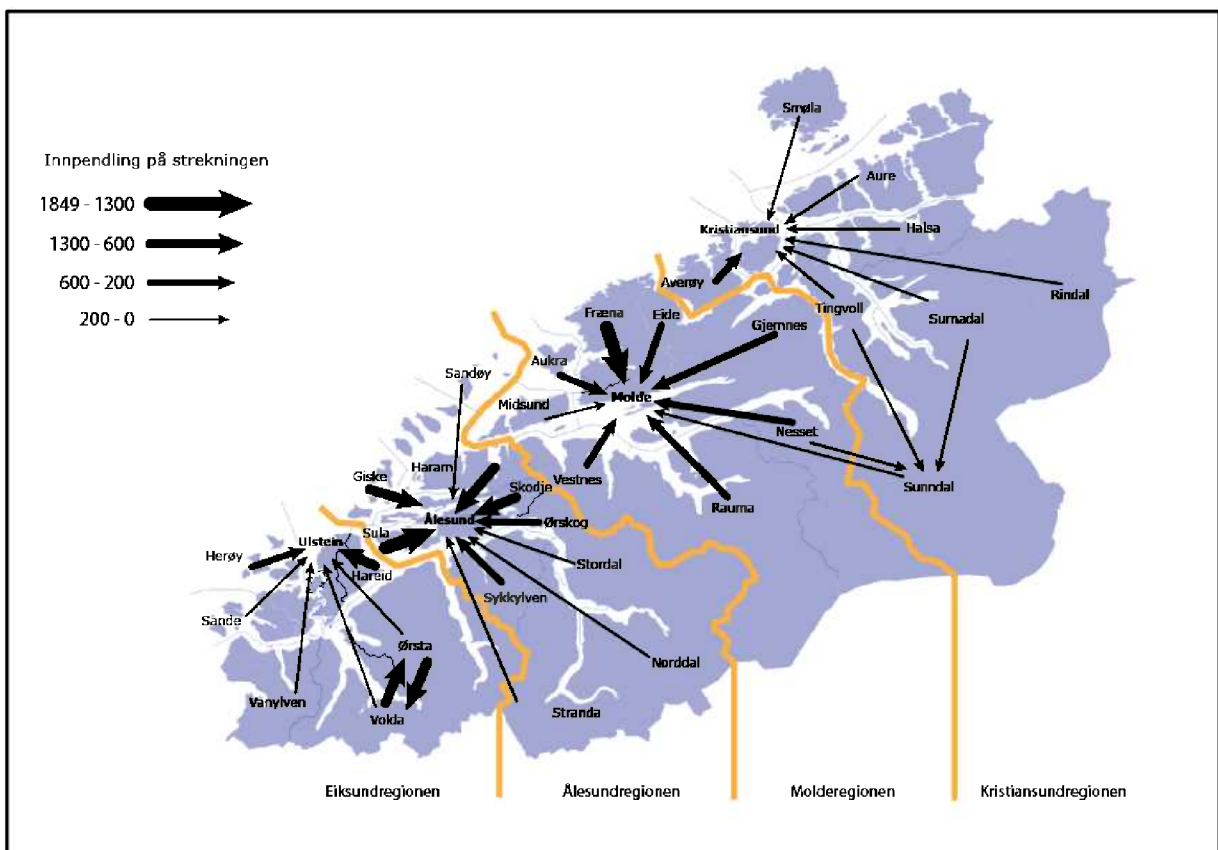
## 1.10 Pendlarregionar

Arbeidspendling betyr at folk bur i éin kommune og arbeider i ein annan. Utdvekslinga av arbeidskraft mellom kommunane seier noko om deira rolle i høve til omlandet, og viser kva for kommunar som utgjør integrerte bu- og arbeidsmarknadsregionar (BA-regionar).

Det er høg utveksling av arbeidskraft mellom kommunane i Møre og Romsdal. Ein av fire sysselsette kryssar minst ei kommunegrense på veg til og frå arbeid. Ulstein, Ålesund, Molde, Kristiansund og Sunndal skil seg ut med å ha eit noko større pendlingsomland enn dei andre kommunane (sjå figur 9). Utdvekslinga av arbeidskraft mellom Ørsta og Volda er også stor, men innpendlinga frå andre kommunar er avgrensa. Det er også ei viss pendling mellom Sunndal og Nesset/Molde.

Arbeidsplassdekninga i ein kommune blir rekna som tal arbeidsplassar i høve til tal arbeidstakarar. Dei kommunane som hadde arbeidsplassoverskot i 2012 var Ulstein, Molde, Ålesund, Sunndal, Stordal og Volda. Blant desse skil Ulstein og Molde seg ut med ei arbeidsplassdekning på om lag 125 prosent. Innpendlinga til Ulstein var heile 45 prosent, medan Skodje hadde ei utpendling på 64 prosent. I absolutte tal var innpendlinga til Ålesund høgast, med nesten 8000 personar. Kristiansund hadde marginalt færre arbeidsplassar enn arbeidstakarar, og dermed litt fleire ut- enn innpendlarar.

Tek vi utgangspunkt i dei store pendlingsstraumane, kan vi dele fylket inn i fire store pendlarregionar: Eiksund-, Ålesund-, Molde- og Kristiansundregionen. Kvar av desse har ei arbeidsplassdekning på mellom 94 og 97 prosent. Sjølv om ein tek omsyn til at det skjer ei viss pendling mellom nabokommunar på kvar si side av regiongrensene og at regionsentera delvis trekker arbeidskraft frå heile fylket, føregår det aller meste av kvardagspendlinga innanfor regionane.



Figur 9. Pendlingsstraumane inn til byane og andre større senter i fylket.

## 1.11 Handelsregionar etter IBA si inndeling

Institutt for bransjeanalyser (IBA) utarbeider kvart år oversyn over den norske kjøpesenterbransjen. Resultata blir publisert gjennom den årlege utgåva av Senterboken, sist i 2013. IBA deler landet inn i 85 handelsregionar, med basis i kommunar som det meiner har felles regionsenter for detaljhandel. Statistikken omfattar alle kjøpesenter med over 2 499 kvadratmeter salsareal og minst fem ulike detaljhandelseiningar.

Kartet i figur 10 viser regioninndelinga for kommunane i Møre og Romsdal. IBA har lagt regionane Ulsteinvik/Ørsta/Volda og Ålesund til handelsfelt Vestlandet (Hordaland, Sogn, Fjordane og Sunnmøre), og regionane Molde, Kristiansund, Sunndalsøra og Surnadal til handelsfelt Midt-Noreg (Romsdal, Nordmøre og Trøndelag). Rindal kommune er lagt til region Orkanger i Sør-Trøndelag.

Tabell 3 viser nøkkeltall for kjøpesenterhandelen i Møre og Romsdal i 2011. Dette året hadde dei 23 kjøpesentera i fylket 656 butikkar, 313 000 kvadratmeter salsareal og ei samla omsetning på 6,8 milliardar kroner. Amfi Moa hadde aleine ei omsetning på 2,2 milliardar kroner – den tredje høgaste kjøpesenteromsetninga i landet. Fordelt på salsareal var omsetninga i Ålesundregionen 28 156 kroner per kvadratmeter, som er på høgde med landsgjennomsnittet. For dei andre regionane var omsetninga per kvadratmeter vesentleg lågare, mellom anna fordi nokre av kjøpesentera i fylket har betydeleg høgare salsarealet per innbyggjar enn landsgjennomsnittet.



Figur 10. Handelsregionar i Møre og Romsdal etter IBA si inndeling. Kjelde: Senterboken 2013.

Tabell 3. Nøkkeltall for kjøpesenterhandelen i Møre og Romsdal i 2011 for handelsregionar, handelsfelt (Vestlandet og Midt-Noreg) og heile landet. Omsetningstall eks. mva. Kjelde: Senterboken 2013.

Region	Innbyggjarar 2011	Tal kjøpesenter	Salsareal i 1000 m2	Tal butikkar	Omsetning i mill. kr.	Oms.endr. i % butikkhandel	Oms.endr. i % senterhandel	Oms.andel i % kjøpesenter	Omsetning pr m2 salsareal, kr.	Salsareal pr. innbyggjar, m2
Ulst./Ørsta-Volda	46 454	6	47	95	904	2,1	-1,9	31,3	19 350	1,01
Ålesund	91 006	4	93	210	2 422	2,3	0,5	35,9	28 156	1,02
<i>Sum Vestlandet</i>	<i>723 717</i>	<i>59</i>	<i>698</i>	<i>1 746</i>	<i>20 196</i>	<i>2,9</i>	<i>3,5</i>	<i>39,7</i>	<i>29 293</i>	<i>0,95</i>
Molde	60 311	6	86	140	1 588	1,0	1,7	36,3	18 430	1,40
Sunnalsøra	10 315	1	14	27	276	2,3	2,6	39,3	19 297	1,39
Kristiansund	37 505	5	35	100	768	2,9	3,4	30,0	21 986	0,90
Surnadal	7 602	1	11	21	188	2,4	0,2	35,3	17 166	1,27
Orkanger	24 328	3	27	63	645	3,1	7,2	36,8	23 768	1,12
<i>Sum Midt-Noreg</i>	<i>550 605</i>	<i>54</i>	<i>537</i>	<i>1 211</i>	<i>14 781</i>	<i>2,8</i>	<i>1,1</i>	<i>36,8</i>	<i>27 540</i>	<i>0,99</i>
<i>Heile landet</i>	<i>4 953 496</i>	<i>403</i>	<i>4 179</i>	<i>10744</i>	<i>121289</i>	<i>2,8</i>	<i>2,2</i>	<i>34,8</i>	<i>28 239</i>	<i>0,84</i>

## 1.12 Kulturregionar

Kulturaktivitet og kulturopplevingar er ein berebjelke for lokal identitet, trivsel og utvikling. Kultur har ein eigenverdi, men er også ein viktig lokaliserings- og attraktivitetsfaktor for næringsutvikling, verdiskaping og busetting.

Møreforskning har gjennomført ei kartlegging av kultur- og fritidspendlinga i fylket, basert på folks deltaking i eller besøk på utvalde kulturtilbod (Båtevik, 2011). Undersøkinga viser at dei aller fleste har brukt eit eller fleire kulturtilbod det siste året. For dei fleste er det tilbod i nærområdet som er viktigast, men om lag 40 prosent har pendla til andre kommunar for å bruke kulturtilbod eller anlegg for fritidsaktivitet i gjennomsnitt ein gong i månaden. Sjølv om pendlinga kan gå i ulike retningar, fungerer tilboda i dei tre største byane som viktige trekkplaster for befolkninga i eigen region, slik at folk frå Sunnmøre nemner Ålesund, folk frå Romsdal nemner Molde og folk frå Nordmøre nemner Kristiansund som den viktigaste kulturkommunen i fylket, dersom dei ikkje nemner sin eigen bustadkommune. Molde står her i ei særstilling, både på grunn av fleire store kulturinstitusjonar, festivalar og andre tilbod, men også på grunn av sentral plassering i regionen og i fylket.

Dei største publikumstrekkarane i fylket er jazzfestivalen i Molde og Atlanterhavsparken i Ålesund. Eliteseriekampane på Aker og Colorline stadion og matfestivalen i Ålesund vert også trekt fram av folk frå store delar av fylket.

Undersøkinga stadfestar at bruken av kulturtilbod i stor grad heng saman med inntekt og utdanning og at kvinner er større brukarar enn menn. Strategisk sett er dette grupper som det både er viktig og utfordrande å rekruttere til kompetansenæringane i fylket.

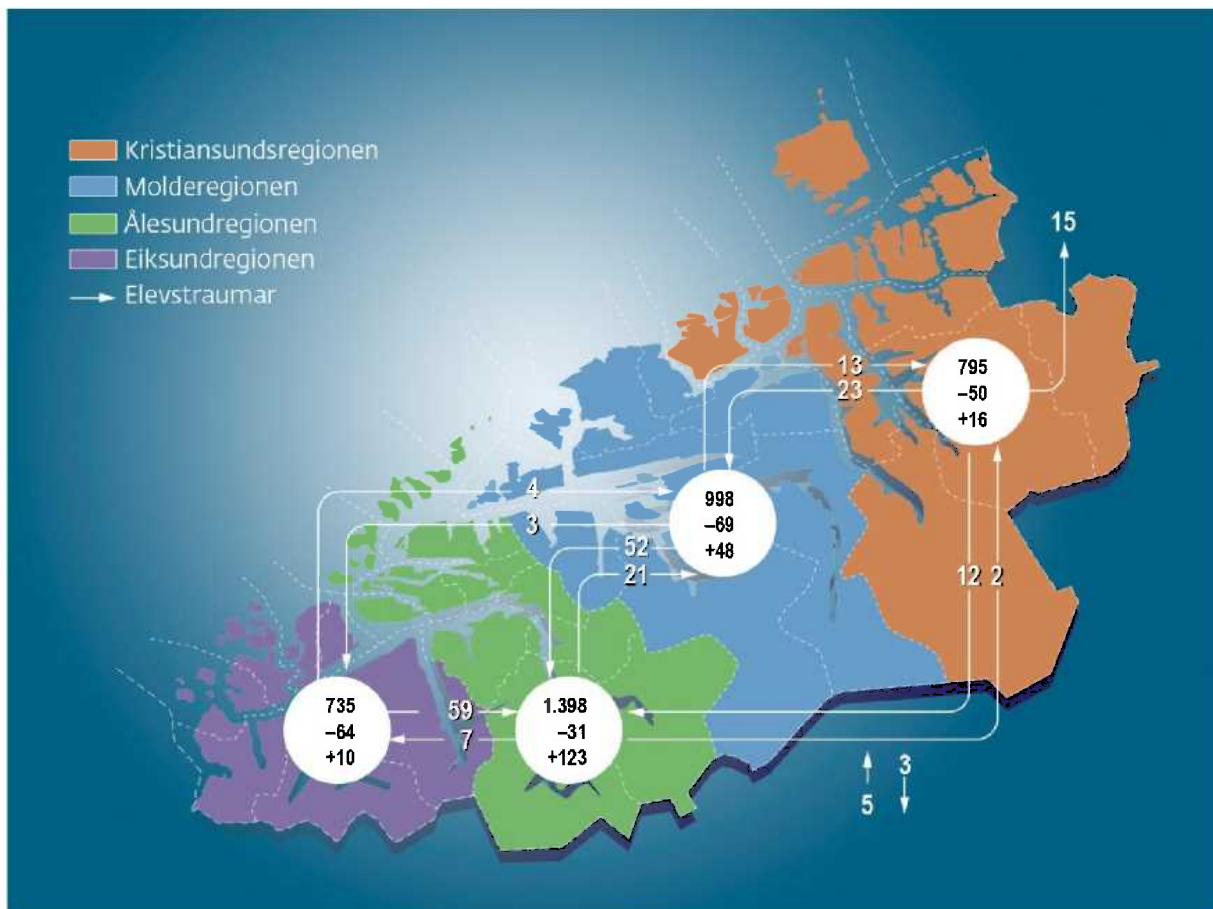


### 1.13 Elevsøkning til vidaregåande skolar

Søkinga til vidaregåande skolar i fylket gir ein indikasjon på kor dei unge føler sterkast tilknytning og ønskjer å utdanne seg. Tala for 1. årskull 2013/2014 for søkarar med ungdomsrett viser at over 90 prosent av elevane søker seg til skolar i den pendlarregionen (eller arbeids-, bu- og serviceregionen) der dei bur (sjå figur 11).

Ålesundregionen får nokre elevar frå Eiksund- og Molderegionen, medan Molderegionen på si side får nokre elevar frå Ålesund- og Kristiansundregionen. Eit mindre tal elevar i Kristiansundregionen søker seg til skolar i Sør-Trøndelag. Elles er det berre unnataksvis at elevar søker seg over regiongrensene.

Dette viser at dei fire pendlarregionane er store nok til å gi eit tilstrekkeleg variert og attraktivt skoletilbod på vidaregåande nivå, og at elevane føler sosial og kulturell tilknytning til desse regionane. Kryssinga av regiongrenser skjer i hovudsak der elevane har kort veg til skolar i naboregionen eller når dei ønskjer eit spesielt tilbod som ikkje finst i deira eigen regionen.



Figur 11. Søkinga til vidaregåande skolar i Møre og Romsdal. Kartet viser søkinga til 1. årskull 2013/2014 for søkarar med ungdomsrett, delt på dei fire pendlarregionane.

## 1.14 Lokalavisdekning

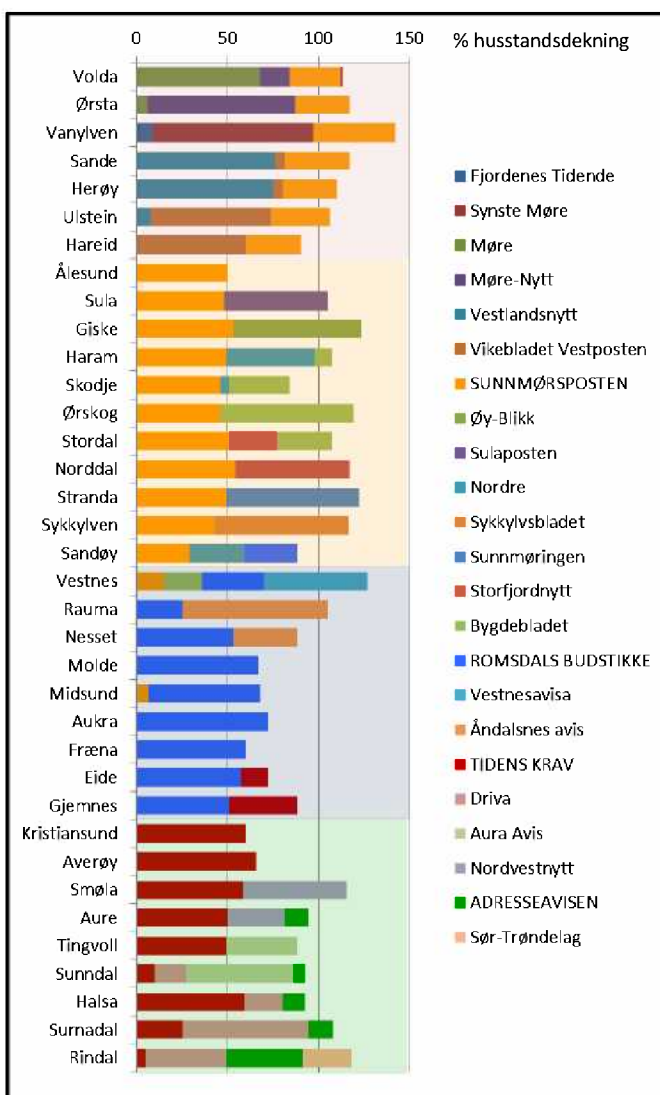
Dekningsområdet til lokalavisene gir eit bilete av dei sosiokulturelle tilhøva i fylket. Avisene er aktive samfunnsaktørar som bidreg til å bygge og styrke lokal identitet og samkjensle i eit område. SSB nyttar t.d. avisomland som ein indikator for avgrensing av økonomiske regionar.

Avisbiletet i Møre og Romsdal er prega av at det er tre regionale dagsaviser som dekker kvar sin del av fylket. Under desse er det ein flora av meir lokale aviser som kjem ut 1-3 gonger i veka og som dekker ein eller nokre få kommunar. Figur 12 viser husstandsdekninga til dei ulike avisene innanfor kvar kommune (sjå vedlegg 2 for fleire detaljar).

**På Sunnmøre** har Sunnmørsposten gjennomgåande høg dekning i heile Ålesundregionen og noko lågare i Eiksundregionen. Heile Sunnmøre bortsett frå Ålesund er dessutan dekt av lokalaviser – heile 12 papiraviser og ei nettavis (Herøynytt). Det typiske er at desse har skarpt avgrensa kjerneområde med svært høg dekning, men med få abonnentar utanom (bortsett frå spreidde utflyttarar over heile landet – spesielt i Oslo). Dei største lokalavisene er Møre-Nytt (Ørsta), Møre (Volda), Vestlandsnytt (Sande og Herøy) og Vikebladet Vestposten (Ulstein og Hareid), alle med eit opplag på over 3 500. I Vanylven er det eit innslag av Nordfjordavisa Fjordenes Tidende.

**I Romsdal** er Romsdals Budstikke dominerande i alle kommunane bortsett frå Vestnes og Rauma, som har eigne lokalaviser. Sandøy på grensa mot Sunnmøre er delt om lag likt mellom Sunnmørsposten, Romsdals Budstikke og lokalavisa Nordre.

**På Nordmøre** er avisbiletet meir samansett. Tidens Krav er dominerande i kommunane på Ytre Nordmøre, bortsett frå grensekommunane Eide og Gjemnes, der Romsdals Budstikke er størst. På Smøla og i Aure har vekeavisa Nordvestnytt stor dekning, utan at det synest å gå nemnande ut over Tidens Krav. På Indre Nordmøre er konkurransen hardare, der Aura Avis (Sunnadal og Tingvoll) og Driva (Surnadal, Rindal, Halså og Sunndal) tek mykje av marknaden. Mot grensa til Trøndelag gjer Adresseavisen seg i aukande grad gjeldande. I Rindal er det ei tredeling av marknaden mellom Driva, Adresseavisen og avisa Sør-Trøndelag.



Figur 12. Husstandsdekning for lokalavisene i Møre og Romsdal. Figuren omfattar aviser med husstandsdekning på minst 5 % i kvar kommune i 2012/2013. Kjelder: Aviskatalogen, Landslaget for Lokalaviser og Storfjordnytt.



## 1.15 Interkommunalt samarbeid

NIVI Analyse har på oppdrag frå Fylkesmannen i Møre og Romsdal gjennomført ei kartlegging av det interkommunale samarbeidet i alle kommunane i fylket (Vinsand og Langset, 2013). I alt blei det registrert 255 formelle interkommunale samarbeidsordningar i form av interkommunale styre og selskap, aksjeselskap med kommunal eigarmajoritet og avtalebasert samarbeid mellom kommunane. Talet på formelle ordningar varierer mellom 23 for Sykkylven og 55 for Molde. 80 prosent av kommunane har minst 35 samarbeidsordningar, og ved sida av Molde deltek Fræna, Eide, Ålesund og Kristiansund i eit særleg omfattande samarbeid med sine nabokommunar. Færrest samarbeidsordningar har Smøla, Vanylven, Stranda og Sykkylven.

Dei tre store byane står fram som «regionale motorar». Dei er svært samarbeidsorienterte i høve til nabokommunane og er vertskapskommune for godt over halvparten av dei samarbeidsavtalane dei tek del i. Andre større kommunar fyller også viktige avlastingsfunksjonar for mindre nabokommunar.

**IKT.** Samarbeidet om IKT har vore gjennom ei dynamisk utvikling dei siste åra. 33 av 36 kommunar deltek i regionale IKT-tenester. IKT-ORKidé har lenge vore ein pioner for 13 kommunar på Nordmøre og i Romsdal, men også rundt Molde, Ålesund og på Søre Sunnmøre er felles IKT-samarbeid etablert eller under oppbygging.

**Barnevern.** Dei siste åra er det etablert seks interkommunale barnevernstenester som dekker 20 av kommunane i fylket. Desse har 10-30 årsverk kvar. Fleire små kommunar deltek ikkje i noko samarbeid, og er fagleg og personellmessig sårbare.

**Samhandlingsreforma.** Det er førebels ingen interkommunale ordningar innanfor denne sektoren, men det er sett i gang prosessar som kan gi ei sterkare og meir førebyggjande kommunehelseteneste fleire stader i fylket, m.a. i form av interkommunale lokalmedisinske senter.

**Brannvern.** Molde og Ålesund har brannvernssamarbeid med dei fleste av nabokommunane, men dette er ikkje organisert som eit heilskapleg, interkommunalt brannvesen, slik det er vanleg elles i landet. Ingen andre kommunar i fylket har formelle brannvernssamarbeid.

**Andre kjerneområde.** Samarbeid om kompetansekreivjande velferdstenester synest å ha kome kortare i Møre og Romsdal enn i Trøndelagsfylka. Det gjeld innan viktige område som lovpålagte kommunehelsetenester, kommuneoverlegefunksjonar og førebyggjande helsetenester, samt sosialtenester innanfor NAV, rus og psykiatri. Berre eit fåtal av kommunane har samarbeid om tekniske tenester som planlegging, byggesak og oppmåling og om administrative støttfunksjonar som løn, rekneskap, fakturering og generell økonomi- og forvaltingskompetanse.

NIVI konstaterer at det interkommunale samarbeidet er dominert av samarbeidsformer som legg meir vekt på administrativ enn politisk styring. Bruk av felles folkevald nemnd førekjem nesten ikkje, og det finst ingen samkommunar i fylket. Det er vanskeleg å identifisere ei fast regioninndeling for samarbeid, og situasjonen er prega av praktisk, pragmatisk shopping framfor breie regionale fellesløysingar. Det er også lite kommunalt samarbeid over fylkesgrensene, bortsett frå i Rindal, som tenestemessig og geografisk orienterer seg mot Orkdalsregionen. NIVI meiner regionråda blir viktige i arbeidet med å organisere regionale fellesløysingar med sterkare politisk styring. I denne prosessen må også kommunar i grenseland mellom to regionar avklare kor dei vil høyre heime.

## 1.16 Statlege regioninndelingar

Regiontilknyttinga til statlege institusjonar og verksemder viser tydeleg at Møre og Romsdal ligg i eit grenseland mellom Vestlandet og Trøndelag (sjå vedlegg 3). Gamle institusjonar som justervesenet, dei arkeologiske landsdelsmusea og sjøfartsmusea følgjer framleis dei gamle stiftsamtsgrensene der Sunnmøre er lagt til Vestlandet og Romsdal og Nordmøre til Trøndelag. Slik var det også med bispedømetilknyttinga før Møre vart eige bispedøme i 1983. Bortsett frå i desse tilfella er heile fylket knytt anten til den eine eller andre landsdelen, eller det utgjer ein eigen region.

Møre og Romsdal høyrer til Vestlandsregionen når det gjeld Kriminalomsorgen, Tollvesenet og Værvvarslinga, som alle har regionkontor i Bergen. Statsadvokatembetet og Lånekassa har eigne regionar for Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal, med regionkontor i høvesvis Molde og Ørsta.

Dei seinare åra har fleire statlege verksemder blitt organisert i landsdelsregionar, der Møre og Romsdal og Trøndelagsfylka som oftast blir samla i ein region Midt-Noreg. Dette gjeld det regionale helseføretaket, Statens Vegvesen, Bufetat, UDI, Kystverket, Statsbygg, Husbanken, Skatteetaten, Arbeidstilsynet, Eltilsynet, Mattilsynet, Forbrukerrådet, Statsarkivet, lagmannsretten og jordskifteoverretten. Dei fleste institusjonane har regionkontor i Trondheim, men nokre også i Molde (vegvesenet og jordskifteoverretten) og Ålesund (Kystverket). Kystverket har dessutan hovudkontor i Ålesund.

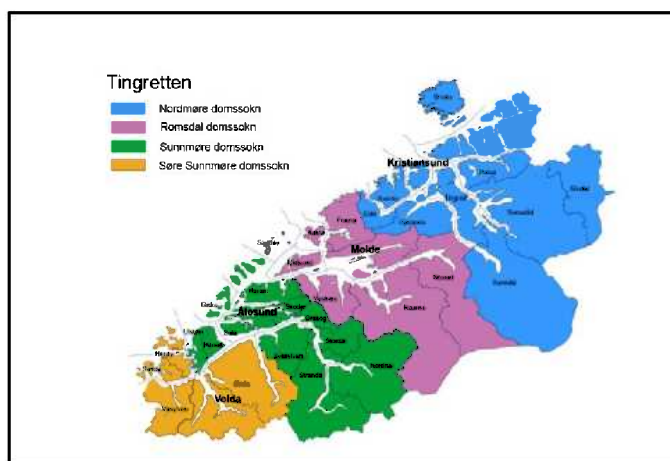
I nokre samanhengar utgjer Møre og Romsdal ein eigen underregion. Det gjeld Fylkesmannen, Fylkesnemnda for barnevern, lokalt helseføretak, fylkestrafikkontoret, fiskeriforvaltinga, NAV, NRK, Kartverket og Kriminalomsorgen.

I senterstruktursamheng er det dei statlege institusjonane som har delt fylket i underregionar som er mest interessante. Dette gjeld t.d. tingretten, politiet og mattilsynet.

**Tingretten** har fire domssokn eller rettskretsar i fylket (sjå figur 13). Domssokna på Nordmøre og i Romsdal følgjer dei gamle fogderigrensene, medan Sunnmøre er delt mellom Søre Sunnmøre domssokn som dekker Herøy, Sande, Vanylven, Volda og Ørsta, og Sunnmøre domssokn som dekker resten av fogderiet. Ulstein og Hareid er altså i denne samheng lagt til Ålesundregionen.

**Politiet.** Fylket er delt mellom tre politidistrikt: Sogn og Fjordane politidistrikt som dekker Vanylven, Sunnmøre politidistrikt som dekker resten av Sunnmøre og Vestnes, og Romsdal og Nordmøre politidistrikt som dekker resten av fylket.

**Mattilsynet.** Mattilsynet har tre distriktskontor med tilhøyrande dekningsområde: Sunnmøre distrikt med kontor på Dragsund og Stranda, Romsdal distrikt (inkl. Eide og Gjemnes) med kontor i Molde og Nordmøre distrikt med kontor i Kristiansund og Surnadal.



Figur 13. Kart over tingrettane sine domssokn og kontorstader i Møre og Romsdal.

## 1.17 Tilråding: Fire funksjonelle arbeids-, bu- og serviceregionar (ABS-regionar)

Som analysen viser, har forskjellige utgangspunkt, føremål og tilnærmingar ført til ulike regioninndelingar i fylket. Likevel ser ein tydelege konturar av ein overordna struktur som dei fleste inndelingane let seg innpasse i, nemleg det overordna landskapsregionmønsteret. Dette seier noko om kva for delregionar som utgjer ein heilskap, og som i praksis fungerer som funksjonelle arbeids-, bu- og serviceregionar (ABS-regionar).

Ein funksjonell ABS-region er kjenneteikna av å vere sjølvforsynt med dei fleste viktige funksjonar og tenester som innbyggjarane etterspør gjennom eit livsløp. For å vere berekraftig må regionen derfor ha

- eit variert tilbod av arbeidsplassar innanfor alle sektorar og på alle kompetansenivå
- tilnærma full arbeidsplassdekning
- eit breitt og variert bustadtilbod til alle grupper av befolkninga
- eit konkurransedyktig handels- og tenestetilbod innanfor alle bransjar
- eit variert skoletilbod som dekkjer heile utdanningsløpet
- eit tilfredsstillande tilbod av spesialisthelsetenester
- eit breitt idretts- og kulturtilbod på alle nivå
- gode kommunikasjonar som knyter regionen saman
- eit attraktivt og levande regionsenter

Til skilnad frå ein BA-region, vil ein ABS-region som regel kunne tilby meir spesialiserte tenester innanfor utdanning, helse og samferdsel, som t.d. høgskole, sjukehus, flyplass og jernbane.

**Sunnmøre** er i utgangspunktet éin landskapsregion med Ålesund som regionsenter. SSB har delt Sunnmøre i tre økonomiske regionar (Ålesund, Ulsteinvik og Ørsta/Volda), medan NIBR opererer med fem bu- og arbeidsmarknadsregionar (Ålesund, Norddal/Stranda, Ulstein, Ørsta/Volda og Vanylven) og Telemarksforsking har tre politiske regionar (Ålesund, Storfjord og Søre Sunnmøre). Målt mot kriteria for ein berekraftig ABS-region vil Storfjordregionen aleine vere for svak, både når det gjeld variert arbeidsplassstilbod og regionale institusjonar. Saman med Ålesundsområdet vert det derimot ein sjølvkompleterande og robust ABS-region for nordre og indre Sunnmøre. Sjølv om kommunikasjonane mot dei indre bygdene er svak, viser både pendlarstatistikken og søkarstatistikken til vidaregåande skole at dette allereie er eit godt integrert område.

Eiksundsambandet som vart opna i 2008 og gav ferjefritt samband mellom kommunane Hareid, Ulstein, Herøy og Sande på Ytre Sunnmøre og Ørsta og Volda på fastlandet, la grunnlaget for ei tettare integrering av kommunane i det som har blitt heitande Eiksundregionen (Båtevik, Dvergsdal og Krumsvik, 2012). Også Vanylven høyrer kommunikasjonsmessig og funksjonelt til i denne regionen. Resultatet har vorte eit stadig tettare samspel mellom kommunane i Eiksundregionen. Etter opninga av Kvivsvegen i 2012 har dessutan kommunane Hornindal og Stryn blitt knytt tettare til denne regionen. Ørsta og Volda har ei sentral plassering, og representerer på fleire måtar eit regionalt tyngdepunkt, ikkje berre gjennom si geografiske plassering, men også gjennom viktige regionale funksjonar som vertskap for flyplass, høgskole og sjukehus. Eiksundregionen er også ein region i vekst, prega av fleire dynamiske næringsmiljø, og heilt i landstoppen når det gjeld

innovasjon. Regionen manglar eit tydeleg regionsenter, men har fire livskraftige bygdebyar i Ørsta, Volda, Ulsteinvik og Fosnavåg. Gjennom eit kompletterande samarbeid mellom desse – og i nokre samanhengar med Ålesund – har området alt som skal til for å utgjere ein berekraftig og robust ABS-region.

**Romsdal.** SSB har samla heile Romsdalsområdet i éin økonomisk region som også omfattar Eide og Gjemnes, men utan Sandøy, som er lagt til Ålesundregionen. NIBR har også teke med Eide og Gjemnes under Romsdal, men har skilt ut Rauma og Sandøy som eigne BA-regionar.

Telemarksforsking har samla alle Romsdalskommunane unnateke Sandøy i éin politisk region. Korkje Rauma eller Sandøy oppfyller krava til å vere eigne ABS-regionar. Derimot er det fleire indikatorar, m.a. pendlarstatistikken, søkarstatistikken til vidaregåande skole, sentralitetsindeksen og kjøpesenterstatistikken, som viser at Romsdal fungerer som ein samla og godt integrert ABS-region.

**Nordmøre** har ein meir samansett struktur. SSB har delt området i tre økonomiske regionar (Kristiansund, Sunndalsøra og Surnadal) og NIBR opererer med fem BA-regionar (Kristiansund, Sunndalsøra, Surnadal, Aure og Smøla), medan Telemarksforsking har samla heile Nordmøre, inklusive Eide og Gjemnes, i éin politisk region. Fleire indikatorar peikar mot ei svakare tilknytning mellom indre og ytre delar av Nordmøre enn mellom indre og ytre delar av Romsdal og Sunnmøre. Kommunane som grensar mot Trøndelag er dessutan i ulik grad orientert nordover. Ettersom Kristiansund har dei fleste regionale funksjonane for heile området, er det likevel grunnlag for å operere med ein samla ABS-region for Nordmøre.

**Kommunar i grenseland.** Det er fleire kommunar som har ei svak eller uklar tilknytning til sine ABS-regionar. Nokre er jamvel medlemmar av to regionråd. Det er opp til kommunane sjølv å bestemme kor dei vil søke samarbeid. Med tanke på framtidig kommunestruktur og meir faste samarbeidsrelasjonar, er det likevel viktig at kommunane gjer eit val. På grunnlag av indikatorane framanfor, har ein vald å knyte «randkommunane» til ABS-regionane på følgjande måte:

- **Vanylven kommune.** Delar av Vanylven har nær tilknytning til Nordfjord, men er i alle formelle samanhengar knytt til Sunnmøre. Kommunen er medlem av Sunnmøre Regionråd og er i planen lagt til Eiksundregionen.
- **Sandøy kommune** er tradisjonelt ein Romsdalskommune, men har gjennom lang tid utvikla ein klarare profil mot Sunnmøre. Dette avspeglar seg i avismarknaden som er delt om lag likt mellom Sunnmørsposten, Romsdals Budstikke og Nordre. SSB og Telemarksforsking knyter kommunen til Ålesundregionen, noko som også samsvarar med pendlarstatistikken. Denne tendensen vil bli ytterlegare forsterka med Nordøyvegen. Sandøy er medlem i Sunnmøre Regionråd og er i planen lagt til Ålesundregionen.
- **Vestnes kommune** er medlem av både Sunnmøre og Romsdal Regionråd. Kommunen er underlagt Sunnmøre politidistrikt, men er på dei fleste andre område, m.a. når det gjeld arbeidspending, orientert mot Molde og Romsdal. I samsvar med SSB og NIBR sine regioninndelingar er kommunen lagt til Molderegionen.
- **Eide kommune** er medlem av både Romsdal regionråd og ORKidé. Kommunen ligg innanfor pendlingsavstand til både Molde og Kristiansund, men har i aukande grad orientert seg mot Molde. Dette vert stadfesta både av pendlarstatistikken, søkarstatistikken til vidaregåande skole og avisdekninga. I samsvar med SSB og NIBR sine inndelingar er kommunen lagt til Molderegionen.

- **Gjemnes kommune** har vore medlem av både Romsdal regionråd og ORKidé, men har landa på Orkidé. Det meste av kommunen ligg i pendlingsavstand til både Molde og Kristiansund. Pendlarstatistikken, søkarstatistikken til vidaregåande skole og avisdekninga peikar mest mot Molde, og kommunen er – under tvil – lagt til Molderegionen i samsvar med SSB og NIBR sine inndelingar.
- **Aure kommune** grensar mot Trøndelag og har av NIBR tidvis vore plassert i BA-region Hemne. Kommunen har likevel ein klar Nordmørsidentitet, er medlem av ORKidé, og er lagt til Kristiansundregionen.
- **Rindal kommune** ligg og vippar på grensa mot Trøndelag, og har sterk tilknytning mot Orkdalsregionen og Trondheim. Kommunen ligg under kjøpesenterregion Orkanger og har høgare avisdekking frå nabofylket enn eige fylke. Tilknytninga mot Kristiansund er relativt svak, men kommunen har likevel klar Nordmørsidentitet, er medlem av ORKidé og er lagt til Kristiansundregionen.

Etter dette står vi att med fire funksjonelle arbeids-, bu- og serviceregionar i fylket, som vist i figur 14. Ved at regionane er gjennomgåande frå kyst til innland, er dei med på å knyte vekstaksen i ytre strøk saman med indre delar av fylket. I stor grad er ABS-regionane ei vidareføring av dei gamle landskapsregionane, som har vore viktige for sosial og kulturell identitet gjennom heile fylket si historie.



Figur 14. Kart over dei fire arbeids-, bu- og serviceregionane (ABS-regionane) i Møre og Romsdal.

## 1.18 ABS-regionane si berekraft

### Folketal, tettstadsgrad og arbeidsplassdekning

Tabell 4 viser at regionane er robuste både når det gjeld folketal, arbeidsplassdekning og tettstadsgrad. Ålesundregionen har med sine 93 000 innbyggjarar det største folketalet og også det største urbane potensialet – heile 81 prosent av befolkninga her bur i tettstad. Dei andre regionane har alle kring 50-60 000 innbyggjarar og ein tettstadsdel på 55-66 prosent. Like viktig er det at alle regionane er om lag sjølvforsynte med varierte arbeidsplassar; alle med ei arbeidsplassdekning på 94-97 prosent.

Tabell 4. Nøkkeltall for dei fire arbeids-, bu- og serviceregionane i Møre og Romsdal pr. 1.1 2012.

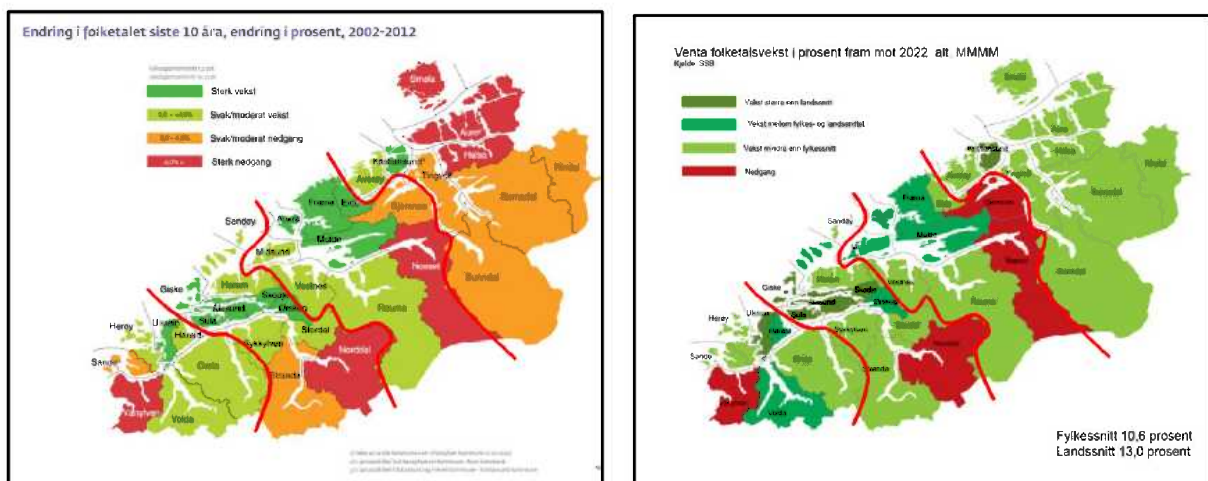
Region	Folketal	Busette i tettstad	Arbeidsplassdekning
Kristiansundregionen	55 447	56 %	94 %
Molderegionen	63 974	66 %	96 %
Ålesundregionen	92 905	81 %	97 %
Eiksundregionen	47 078 *	56 %	97 %

\* Med Hornindal og Stryn vil folketalet vere 55 363

### Folketalsutvikling

Figur 15 viser den relative endringa i folketalet i kommunane i perioden 2002-2012 og venta folketalsvekst 2012-2022. Kartet til venstre viser at dei mest sentrale kommunane i alle ABS-regionane har hatt sterk folketalsvekst (over 5 prosent) i perioden 2002-2012. Samtidig fins det kommunar i alle regionane som har moderat eller sterk nedgang i folketalet. Dårlegast ut kjem Kristiansundregionen, der alle kommunane på indre Nordmøre har hatt svak til moderat nedgang og kommunane på ytre nordre Nordmøre som har hatt sterk nedgang i folketalet.

Kartet til høgre viser at desse tendensane vil halde fram dei neste 10 åra. Fram mot 2022 er det venta folketalsauke i 32 kommunar, medan fire av dei mindre kommunane vil få nedgang i folketalet. I sum vil det likevel vere folketalsauke i alle dei fire ABS-regionane. Veksten vil vere sterkast i regionsentera og kommunane rundt. Denne utviklinga vil også halde fram mot år 2032, da ein ventar at folketalet i fylket passerer 300 000 innbyggjarar.

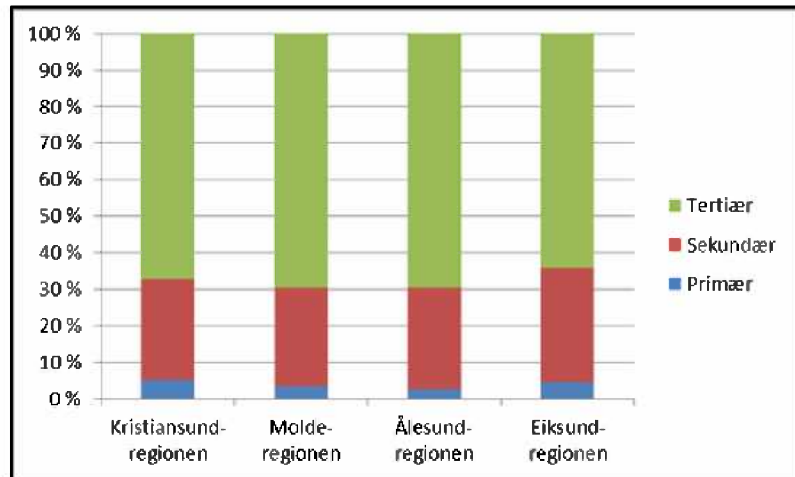


Figur 15. Endring i folketalet i kommunane 2002-2012 (til venstre) og venta folketalsvekst 2012- 2022 (til høgre).



## Næringsstruktur

Figur 16 viser at den relative fordelinga mellom sysselsette i primær-, sekundær- og tertiærnæringane er om lag lik i alle dei fire ABS-regionane. 3-5 prosent arbeider i primærnæringane, 27-31 prosent i sekundærnæringane og 64-70 prosent i tertiærnæringane.



Figur 16. Sysselsette i primær-, sekundær og tertiærnæringar i dei fire ABS-regionane i 2012. Kjelde: SSB.

Figur 17 viser kor industrien (sekundærnæringane) har sine tyngdepunkt. Dei dominerande næringane i fylket er maritime og marine næringar i Eiksund-, Ålesund og Molderegionen og oljeindustri i Molde- og Kristiansundregionen. Smelteverket på Sunddalsøra er ein hjørnesteinsbedrift innan prosessindustri, men det finst også prosessbedrifter i Surnadal, Gjemnes og på Averøy. Møbelindustrien har eit tyngdepunkt i Sykkylven og Ålesundregionen, men er også representert i dei tre andre regionane. Større bedrifter innan bergverk finn ein i Fræna, Eide, Vanylven og Ulstein, innan teko i Sula, Haram og Rauma og innan næringsmiddel i Stranda.



Figur 17. Næringsstrukturen i Møre og Romsdal. Sekundærnæringar etter næringsgruppe.



Det finst altså nasjonale industribygdepunkt innan alle dei fire ABS-regionane, og i tillegg ein flora av industribedrifter spreidd over heile fylket. Telemarksforsking si sårbarheitsanalyse (kap. 3.9) viser likevel at næringsstrukturen er noko ein-sidig både i Storfjordområdet (møblar og pizza) og i Eiksundregionen (maritime og marine næringar), medan Ålesundområdet og Molderegionen har ein relativt variert og robust næringsstruktur. Nordmørsregionen er samla sett middels sårbar, sjølv om Sundal kommune isolert sett er svært avhengig av smelteverket.

## Regionale institusjonar

Tabell 5 viser viktige regionale institusjonane i kvar av dei fire ABS-regionane. Alle regionane har eigen flyplass med faste ruter mot Oslo og Vestlandet. Dei har også kvar sine sjukehus med akuttfunksjonar. Vidare er det høgskoletilbod i alle regionar, med kompletterande fagtilbod. Dei vidaregåande skolane har eit breitt tilbod både på studieførebuande og yrkesretta linjer i kvar region. Tingretten sine domssokn fell med få unntak saman med dei fire ABS-regionane. Det same gjeld regionråda, men slik at Sunnmøre Regionråd femner om både Eiksundregionen og Ålesundregionen. Til saman gir dette eit godt tilbod av regionale funksjonar, med god spreiding og tilnærma sjølvforsyning i dei fire ABS-regionane. I eit fylkesperspektiv bør ein likevel vere open for framtidig konsolidering, samordning og samarbeid innan nokre av sektorane for å gi eit enda betre tilbod.

Tabell 5. Viktige regionale institusjonar i ABS-regionane.

	Eiksundregionen	Ålesundregionen	Molderegionen	Kristiansundregionen
<b>Flyplass</b>	Ørsta/Volda, Hovden (kortbane)	Ålesund, Vigra (stamrute)	Molde, Årø (stamrute)	Kr.sund, Kvernberget (stamrute)
<b>Sjukehus</b>	Volda	Ålesund	Molde	Kristiansund
<b>Høgskole</b>	Høgskulen i Volda <ul style="list-style-type: none"> <li>• Samf.fag, Media, Kunst, Idrett, Helse og sosial, Lærarutdanning</li> </ul>	Høgskolen i Ålesund <ul style="list-style-type: none"> <li>• Biologi, Maritim, Teknologi, Realfag, Øk/adm, Sjukepleie</li> </ul>	Høgskolen i Molde <ul style="list-style-type: none"> <li>• Idrett, IT, Samf.fag, Logistikk, Økonomi, Sjukepleie, Vernepleie</li> </ul>	Høgskolesenteret i Kristiansund <ul style="list-style-type: none"> <li>• Petroleumslogistikk, Sjukepleie</li> </ul>
<b>Vidaregåande skolar</b>	Herøy, Ulstein, Volda, Ørsta	Borgund, Fagerlia, Haram, Spjelkavik, Stranda, Sykkylven, Ålesund, Fagskolen i Ålesund, Vestborg (priv.), Akademiet i Ålesund (priv.),	Fannefjord, Fræna, Gjermundnes, Molde, Rauma, Romsdal Akademiet i Molde (priv.)	Atlanten, Kristiansund, Sundal, Surnadal, Tingvoll, Fagskolen i Kristiansund
<b>Tingrett</b>	Søre Sunnmøre tingrett, Volda (unnateke Ulstein og Hareid)	Sunnmøre tingrett, Ålesund (inkl. Ulstein og Hareid)	Romsdal tingrett, Molde (inkl. Sandøy)	Nordmøre tingrett, Kristiansund (inkl. Eide og Gjemnes)
<b>Regionråd</b>	Sunnmøre Regionråd	Sunnmøre Regionråd	Romsdal regionråd (unnateke Gjemnes)	ORKidé (inkl. Gjemnes)

## Kjennemerke for ein funksjonell og berekraftig ABS-region

Skal ein trekke nokre generelle konklusjonar, må det vere at ein funksjonell og berekraftig ABS-region bør ha eit folketal på minst 50 000 og ein tettstadsgrad over 50 prosent. Andre viktige føresetnader er eit sterkt regionsenter som dei fleste kan nå innanfor pendlingsavstand, tilnærma sjølvforsyning av arbeidsplassar til alle grupper av befolkninga og regionale institusjonar innan helse og utdanning.

For å bevare busettingsmønsteret er det også viktig at regionen knyter saman sentrale vekstområde med meir næringssvake utkantområde og med kommunar som har sårbar næringsstruktur.

## 2 Senterstrukturen i Møre og Romsdal

### 2.1 Drivkrefter for senterutvikling

Den senterstrukturen vi ser i dag er eit resultat av ei lang utvikling styrt av mange ulike faktorar. Mange av sentera har røter langt tilbake i tid og har vakse fram på grunnlag av handel, industri eller kommunikasjon. Lokaliseringa har vore knytt til naturgitte vilkår som nærleik til kystleia, at elv møter fjord, viktige kommunikasjonsknutepunkt eller tilgang på naturressursar som fisk, tømmer, mineralar og vasskraft. Ein annan «naturressurs» som har fremma senterutviklinga i fylket, er lokal skaparkraft som har gitt opphav til hjørnesteinsbedrifter innan tekstil, møbel, elektronikk og anleggsmaskinar. Utviklinga har gjerne blitt styrka gjennom utbygging av offentleg infrastruktur som vegar, kaier, ferjesamband, jernbane og flyplassar eller etablering av offentleg administrasjon, kyrkjer, skolar og andre institusjonar. Eller – som for dei tre største byane – gjennom statlege handelsprivilegium.

### 2.2 Byane veks fram

Byane sin framvekst i Noreg skjedde både med rot i naturgitte forhold og bevisst, statleg politikk. Allereie frå 1100-talet samla handelslivet seg i byane, og i 1276 innførte Magnus Lagabøter ein eigen bylov. Her finn vi mellom anna landets første «kjøpesenterforskrift» som sa at all detaljhandel i Bergen skulle lokaliseras til Øvregaten, men at «plasskrevjande varer» som kvernsteinar, ved og båtar kunne bli omsett på strandsida. Nokre byar fekk kongelege handelsprivilegium allereie i middelalderen, men i einevoldstida frå 1660 bestemte kongen at all utførsel og innførsel av varer skulle skje gjennom byane. Byborgarane hadde da monopol på handel og annan næring i byen og distriktet omkring. Kongens motiv var å skaffe seg kontroll med næringslivet slik at han enkelt kunne krevje inn toll og avgifter, men ordninga førte samtidig til at det vaks fram eit nettverk av livskraftige handelssenter som også vart sosiale og kulturelle kraftsenter i sine regionar.

**Kristiansund.** Kristiansund er nemnt som strandstaden Fosna i 1520, og fekk status som ladestad i 1631 etter at tømmerhandelen med Nederland kom i gang frå ca. 1600. Byen vart kjøpstad i 1742. På 1800-talet var klippfisk og saltfisk av skrei og sild dei viktigaste næringsvegane. Kristiansund var den største byen i fylket fram til slutten av 1800-talet.

**Molde.** Romsdals første tettstad var kaupangen på Veøya, som første gang er nemnt på 1100-talet. Seinare vart fiskeværet Bud den største tettstaden mellom Trondhjem og Bjørgvin. Handel med sild og seinare trelast, førte til framveksten av strandstaden Moldefjæra. I 1614 blei Molde ladestad under Trondheim, og i 1742 kjøpstad med fulle handelsrettar, samtidig som Kristiansund.

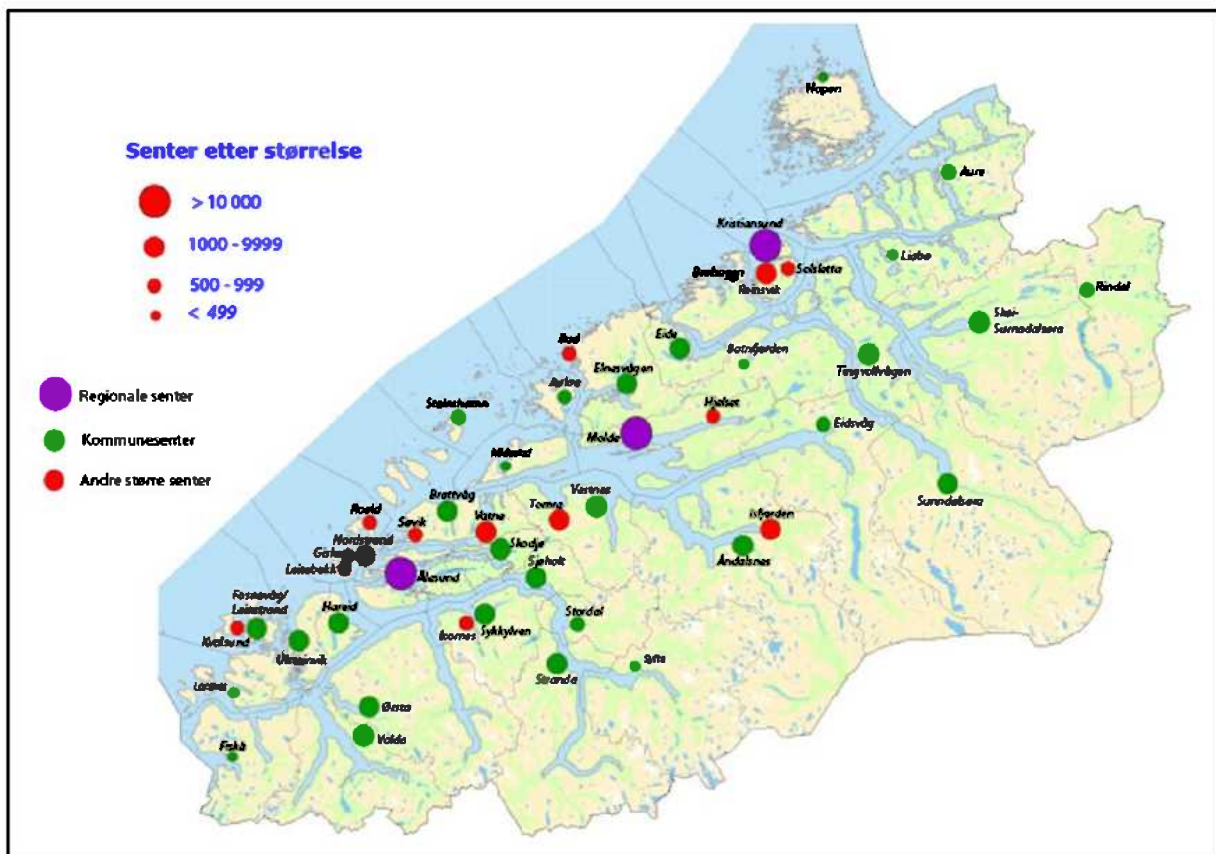
**Ålesund.** Kaupangen i Borgund var frå 1100-talet handelsstad for Giskeætta og eit viktig kyrkjeleg sentrum. På 1500-talet slo dei første handelsmennene seg ned ved Ålesundet, der det var god hamn og kort veg til fiskebankane og farleia langs kysten. Byen fekk innskrenka rettार som ladestad i 1793 og fulle rettार i 1824 – trass i sterk motstand frå Bergen, Molde, Kristiansund og Trondheim. Dei viktigaste næringane var fiskeri og klippfiskeeksport, særleg til Spania. På midten av 1800-talet vart det etablert skipsverft og trikotasjeindustri. Etter ein sterk vekstperiode fekk Ålesund bystatus i 1848.

## 2.3 Større senter i Møre og Romsdal

Dei fleste større sentera i fylket ligg i ein ytre akse langs kysten, med tyngdepunkt på Sunnmøre. Alle senter med over 1000 innbyggjarar er i dag kommunesenter, med unntaka av dei tidlegare kommunesentera Vatne, Isfjorden og Reinsvik, og industristaden Tomra.

I gruppa 200-500 innbyggjarar finn vi kommunesentera Larsnes, Stordal, Midsund, Aukra, Eidsvåg, Rindal og Aure og dei to tidlegare kommunesentera Roald og Bud. I denne gruppa finn vi også viktige industristader som Ikkornnes og Sjøvik, sjukehusbygda Hjelset og meir bustadprega tettstader som Kvalsund, Leitebakk, Giske og Solsletta.

7 kommunesenter har mindre enn 500 innbyggjarar: Fiskå, Sylte, Steinshamn, Batnfjorden, Bruhagen, Liabø og Hopen. Dei to sistnemnde har under 200 innbyggjarar, og er såleis ikkje tettstader etter SSB sin definisjon. I planen har likevel alle kommunesentera status som lokalsenter/kommunesenter.



Figur 18. Sentera i fylket etter storleik og status.

## 2.4 Tettstadinddeling etter NIBR-modellen

NIBR har utvikla ein metode for kartlegging og rangering av tettstadene i Noreg på grunnlag av folketalet i tettstaden, talet på tenestetilbod i kommunen og offentlege institusjonar vekta etter regional betydning (Gundersen og Juvkam, 2013). Metoden er nærare skildra i vedlegg 1.

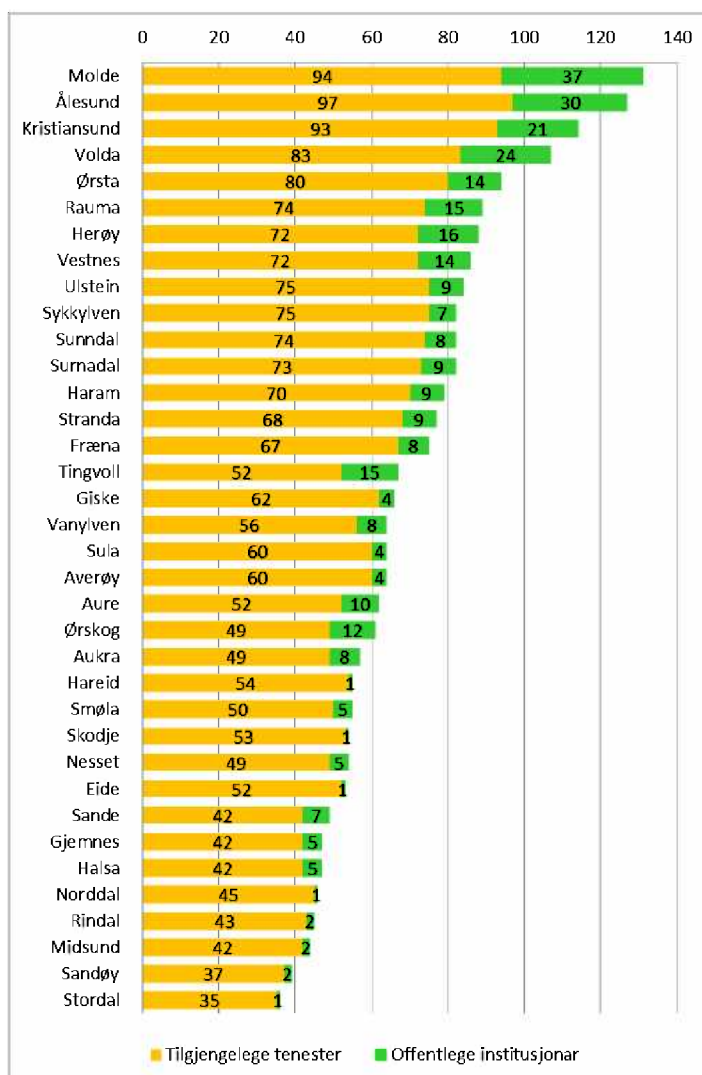
Resultatet for tettstadene i Møre og Romsdal er vist i tabell 6. Både tettstadene Ålesund/Sula og Molde kjem i kategorien «mellomstore byar», medan Kristiansund, Volda og Ørsta er i gruppa

«småbyar». 11 kommunar, som alle har eit folketal på 5 000-10 000 innbyggjarar, har tettstader i gruppa «bygdesenter», medan resten av kommunane er i gruppa «periferi».

Tabell 6. NIBR si rangering av kommunane i Møre og Romsdal ut frå tettstadstorleiken og tenestetilbodet i kommunen. Kjelde: NIBR-rapport 2013:1.

Senterkategori	Innbyggjarar i tettstaden	Tilbod av tenester og off. institusjonar	Tettstad relatert til kommune
3. Mellomstore byar 1	35 000 – 150 000	Middels	Ålesund/Sula
4. Mellomstore byar 2	19 000 – 43 000	Middels	Molde
5. Småbyar 1	5 000 – 25 000	Middels	Kristiansund
6. Småbyar 2	3 500 – 12 000	Middels til lavt	Volda, Ørsta
7. Bygdesenter 1	900 – 10 000	Middels til svært lavt	Herøy, Ulstein, Sykkylven, Haram, Vestnes, Rauma, Fræna, Sunndal
8. Bygdesenter 2	700 – 5 000	Lavt til svært lavt	Stranda, Giske, Surnadal
9. Periferi 1	450 – 3 900	Lavt til svært lavt	Vanylven, Sande, Hareid, Skodje, Ørskog, Aukra, Nettet, Eide, Averøy, Tingvoll, Aure
10. Periferi 2	0 – 1 200	Lavt til svært lavt	Norrdal, Stordal, Sandøy, Midsund, Gjemnes, Halså, Smøla, Rindal

Figur 19 viser kommunane i fylket rangert etter summen av tenestetilbod og offentlege institusjonar, berekna etter NIBR-modellen. Ikkje overraskande ligg Ålesund, Molde og Kristiansund på topp med eit breitt tilbud innanfor begge kategoriar. Deretter følgjer Volda og Ørsta som både har eit høgt tenestenivå og fleire tunge offentlege institusjonar. Andre kommunar med relativt høgt tenestenivå er Herøy, Ulstein, Sykkylven, Haram, Stranda, Vestnes, Rauma, Fræna, Sunndal og Surnadal. Av desse scorar Herøy, Vestnes og Rauma høgt også når det gjeld offentlege institusjonar. Ørskog og Tingvoll har relativt mange offentlege institusjonar, men eit dårlegare tenestetilbod. Det dårlegaste tenestetilbodet har Stordal og Sandøy, som saman med Hareid, Norrdal, Skodje, Midsund, Eide og Rindal også har det lågaste tilbudet av offentlege institusjonar.



Figur 19. Kommunane rangert etter tal tilgjengelege handels- og servicetenester samt eit vektat tilbud av offentlege institusjonar. Kjelde: NIBR.

## 2.5 Senterhierarki i senterstrukturplanen

### Kommunesentera er ryggraden i senterstrukturen

Senterstrukturplanen frå 2004 opererer med eit kommunesenterhierarki i tre nivå etter sentera sin storleik og betydning: regionsenter, bygdeby og kommunesenter. Retningslinjene for lokalisering av kjøpesenter og handel skil likevel ikkje formelt mellom dei tre nivå, men seier generelt at etableringane skal tilpassast tettstaden sin storleik og funksjon.

Møre og Romsdal har relativt mange kommunar og lokalsenter i høve til folketalet. Utfordringa på regionalt nivå er å konsolidere senterstrukturen og bygge opp funksjonelle kommunesenter som kan sikre innbygarane eit best mogeleg handels- og tenestetilbod i alle delar av fylket. Veksten i varehandel og tenestetilbod må derfor i hovudsak komme kommunesentera til gode. Andre tettstader i kommunane vil da vere underlagt etableringsrestriksjonane i kjøpesenterbestemmelsane og retningslinjene i senterstrukturplanen.

Samtidig som ein vil satse på kommunesentera, er det eit mål at senterstrukturen i fylket skal vere robust både på kort og lang sikt, det vil seie både under dagens og morgondagens kommunestruktur. På kort sikt betyr det at alle eksisterande kommunesenter bør kunne utvikle seg inntil 100 prosent dekning av handels- og tenestebehovet i eigen kommune. Ved eventuelle kommuneendringar vil nokre av dagens kommunesenter risikere å få redusert somme av «rådhusfunksjonane», men vil likevel kunne fungere som lokale handels- og tenestesenter for det same handelsområdet som før.

Nokre av dei større kommunesentera fungerer allereie som bygdeby eller delregionsenter for eit større område enn eigen kommune. Desse bør kunne utvikle funksjonar for sitt handelsomland uavhengig av kommunegrensene, men i samforståing med nabokommunane. Dette gjeld Ørsta, Volda, Ulsteinvik og Fosnavåg, som saman må dekke regionsenterfunksjonane i Eiksundregionen. Vidare gjeld det Åndalsnes som eit viktig kommunikasjons- og handelsknutepunkt for Indre Romsdal, og Sunndalsøra som industri- og handelsknutepunkt for Indre Nordmøre. Surnadal sentrum har dei seinare åra utvikla seg til å bli eit handelssenter for Rindal, Halså og Surnadal.

Øvst i hierarkiet kjem dei tre regionsentera Ålesund, Molde og Kristiansund, som skal kunne utvikle regionale tilbod utan spesielle restriksjonar på areal eller vare- og tenestegrupper. I regionsentera kan det også etablerast bydelssenter for å dekke lokale handels- og tenestebehov i bydelane.

### Senterhierarki

Planen legg dermed opp til følgjande fire senternivå:

- **Regionsenter**  
Regional handel og tenesteyting for kommunane i ein ABS-region skal lokaliserast i regionsenteret. I regionsenteret set ikkje planen nokon øvre grense for omfanget av etablering og utviding av kjøpesenter og andre handels- og tenestetilbod.
- **Delregionsenter**  
Nokre av dei større kommunesentera fungerer som bygdebyar for eit større handelsomland enn eigen kommune. I slike delregionsenter kan det leggest til rette for å utvikle spesielle handels- og tenestetilbod som skal dekke fleire kommunar innanfor ein ABS-region. Etableringane skal styrke det samla tilbodet i området og ikkje konkurrere med aktuelle

etableringar i dei andre kommunane. Det må leggast til rette for kollektivdekning mellom delregionsenteret og kommunane i handelsområdet.

- **Lokalsenter / kommunesenter**

Kommunesenteret er kommunens viktigaste senter og skal tene innbyggjarane i kommunen. Senteret skal innehalde sentrale kommuneadministrative funksjonar og tilby eit breitt spekter av handel, næring, bustadar, kultur og offentleg og privat tenesteyting. I kommunesenter som ikkje er regionsenter eller delregionsenter, kan handels- og tenestetilbodet dimensjonerast for inntil 100 prosent dekning av behovet i eigen kommune.

Dersom ei komande kommunereform fører til at eit lokalsenter misser status som kommunesenter, vil det framleis kunne fungere som lokalt handels- og tenestesenter for det same handelsområdet som før.

- **Bydelssenter**

I Kristiansund, Molde og Ålesund kan kommunen regulere bydelssenter med nærbutikkar og service tilpassa det lokale behovet i området.

## 3 Handel i Møre og Romsdal

### 3.1 Generelle utviklingstrekk for handels- og servicenæringane

Det har skjedd omfattande strukturendringar i servicenæringane frå 1970-talet til i dag. Nya bransjar og tenester har vakse fram, medan andre meir eller mindre har blitt borte. Mange bransjar er prega av auka konkurranse, samtidig som det er krav om omsetningsauke for å overleve. Det mest markerte trekket har vore framveksten av nasjonale kjeder både innanfor daglegvarer, utvalsvarer og plasskrevjande varer, samt etablering av kjøpesenter. Offentlege tenester har også vore gjennom betydelege endringar, med nedlegging av postkontor, skolar mv. Samla sett har dette ført til ein konsentrasjon av servicenæringane (Engebretsen, 2001).

Moderne kjøpesenter tok til å vekse fram i tilknytning til nye bustadområde og bydelar frå 1950-talet. På 80- og 90-talet kom det ei bølge av frittliggande kjøpesenter, ofte etablert i gamle industribygg nær hovudtrafikkårene. Dette skapte nedgang i sentrumshandelen i fleire byar og var bakgrunnen for kjøpesenterstoppen i 1999. Medan det tidleg på 1970-talet var om lag 50 kjøpesenter i heile landet, var det 368 kjøpesenter i 2004 og 403 i 2012 (etter IBA sin definisjon, jf. kap. 3.11). Av desse låg 23 (5,7 %) i Møre og Romsdal (Senterboken 2013).

### 3.2 Utviklinga av detaljvarehandelen i og utanfor bysentrum

Transportøkonomisk institutt (TØI) har på oppdrag frå Kommunal- og Moderniseringsdepartementet gjennomført ein analyse av detaljhandelen i 20 bykommunar i perioden 2004-2012, mellom desse Ålesund og Molde (Strand et. al., 2014). Rapporten viser at omsetninga i detaljvarehandelen har auka både i kommunane totalt og i kjøpesentera, men at sentrumshandelen i dei fleste byane har hatt mindre vekst enn handelen i kommunen totalt. Kjøpesenter som ligg i bysentrum har hatt klart større vekst enn resten av detaljhandelen i sentrum, men dei har likevel hatt lågare vekst enn kjøpesentera utanfor sentrum. Bysentrum generelt, og særleg den tradisjonelle detaljvarehandelen i sentrum, har altså mist terreng.

Sjølv om utarminga av sentrum ofte vert sett i samband med kjøpesenteretableringar, peikar rapporten også på andre strukturelle endringar som svekkjer sentrum:

- Utvikling av nye storformat som stormarknader og handelsparkar har ført til at tradisjonelle kjøpesenter er meir utsett enn tidlegare.
- Varer som klede og sko, som er typiske for sentrumshandelen, har hatt større prisnedgang enn gjennomsnittet for varehandelen.
- Handel med plasskrevjande varer (møblar, planter/hageartiklar) vert flytta ut av sentrum.
- Folketilveksten skjer i hovudsak utanfor sentrum, slik at befolkningstygdepunktet vert flytta bort frå sentrum.
- Bustadlokalisering utanfor sentrum gir etablering av nye handelsbedrifter lokalt.

Sjølv om denne utviklinga er i utakt med intensjonane i kjøpesenterforskrifta, stiller rapporten likevel spørsmål ved om ho er udelt uheldig. Til dømes kan lokale handelsetableringar føre til redusert transportomfang og meir bruk av miljøvennlege transportformer som sykkel og gange.



Detaljvarehandelen er i analysen delt i tre næringsgrupper: Daglegvarehandel (nærings- og nyttingsmiddel), utvalsvarehandel (klede, sko, utstyr mv.) og plasskrevjande handel (som omfattar bilar, trelast mv., men også møblar, elektriske artiklar, fargevarer, lettare byggevarer og motorutstyr). Samla for dei 20 kommunane utgjorde daglegvarer 42 prosent, utvalsvarer 33 prosent og plasskrevjande varer 25 prosent av detaljvareomsetninga. På landsplan utgjør daglegvarehandelen 46 prosent av omsetninga, utvalsvarene 32 prosent og dei plasskrevjande varene 21 prosent (av dette møblar, kvitevarer, fargevarer og motorutstyr 13 prosent og byggevarer, hagesenter mv. 8 prosent).

Om handelen i Ålesund og Molde, seier rapporten følgjande:

**Ålesund** er den dominerande handelsbyen i fylket. I 2012 budde 9 % av befolkninga i sentrum. I perioden 2004-2008 auka detaljvareomsetninga i kommunen med 28 prosent, men nesten ikkje noko av veksten kom i sentrum. Salet av plasskrevjande varer auka med heile 50 prosent, mest på varegruppene elektriske artiklar, møblar, byggevarer og bildelar. Omsetninga på Moa steig med 30 prosent etter at Stormoa og Moa Gård til vart utvida og slått saman til AMFI Moa i 2008. Omsetninga i kjøpesentera i sentrum fall i same periode med over 6 prosent. I perioden 2008-2012 fall handelen i sentrum med 0,6 prosent, men steig med 20 prosent utanfor sentrum. I denne perioden var veksten for kjøpesentera lågare og kjøpesentera i sentrum hadde same vekst som dei på Moa. Sentrum svekka likevel sin posisjon på grunn av etablering av nye handelsverksemdar utanom kjøpesentera. Kjøpesentera sin del av detaljvareomsetninga fall frå 54 prosent i 2004 til 46 prosent i 2012.

**Molde** har også ein liten del av befolkninga i sentrum, berre 8,7 prosent. Frå 2004 til 2012 auka befolkninga utanfor sentrum med 7,1 prosent, medan folketalet i sentrum gjekk ned med 4,7 prosent. I perioden 2004-2008 auka detaljvareomsetninga i kommunen med 20 prosent, av dette stod daglegvarehandel og plasskrevjande handel for meir enn 80 prosent. Kjøpesentera auka omsetninga med vel 42 prosent i perioden, særleg etter utvidinga av AMFI Roseby i 2007. I perioden 2008-2012 auka varehandelen i kommunen med 13 prosent. Heile auken kom innan daglegvarer og plasskrevjande varer, særleg byggevarer og elektriske produkt, medan omsetninga av utvalsvarer var stabil. Kjøpesentera auka omsetninga med 20 prosent i perioden, mykje på grunn av utbygginga av Roseby Vest og Molde Storsenter, som opna i 2009. I perioden 2004-2012 sett under eitt har daglegvarehandelen i sentrum oppretthalde sin posisjon, medan utvalsvarehandel og plasskrevjande handel har gått tilbake. Kjøpesentera auka sin del av detaljvarehandelen frå 38 prosent i 2004 til 48 prosent i 2012.

Kjøpesenterdelen av detaljvarehandelen var i gjennomsnitt 36 prosent for dei 20 byane i 2012. Ålesund med sine 46 prosent og Molde med 48 prosent ligg såleis heilt i landstoppen når det gjeld kjøpesenterhandel.

### 3.3 Handelsanalyse for Møre og Romsdal

Asplan Viak har på oppdrag frå fylkeskommunen utarbeidd ein handelsanalyse for Møre og Romsdal (Dalen og Lynum, 2014). Analysen er eit kunnskapsgrunnlag både for bysatsinga, senterstrukturplanen og fylkeskommunen sine regionanalysar. Viktige tema i analysen er

- handelen i kommunane: omsetning, handelslekkasje, handelstilbod og sysselsetting
- forholdet mellom handelen i regionsentera og distrikta/regionen rundt
- forholdet mellom handelen i og utanfor bysentrum i regionsentera

Nedanfor følgjer nokre av resultatata frå handelsanalysen. For fleire detaljar viser ein til rapporten.

#### Fordeling av handelstilbod og sysselsetting i kommunane

Område med registrerte handelstilbod og tal sysselsette i detaljvarehandelen i 2012 er vist i figur 20. Kartet reflekterer i stor grad senteroversikta i figur 17. Regionsentera Ålesund, Molde og Kristiansund står fram som handelstvingdepunkt med fleire hundre tilsette både i bysentera og i handelssentera. Den desidert største handelsstaden er Moaområdet i Ålesund. Men også bygdebyane Fosnavåg, Ulsteinvik, Ørsta/Volda, Åndalsnes, Sunndalsøra og Surnadal sentrum er store handelsknutepunkt. Det same gjeld Sykkylven, Vestnes og Elnesvågen. Ei rekke andre kommunesenter har 50-100 tilsette i detaljvarehandelen, medan dei minste kommunesentera berre har 26-50 tilsette.

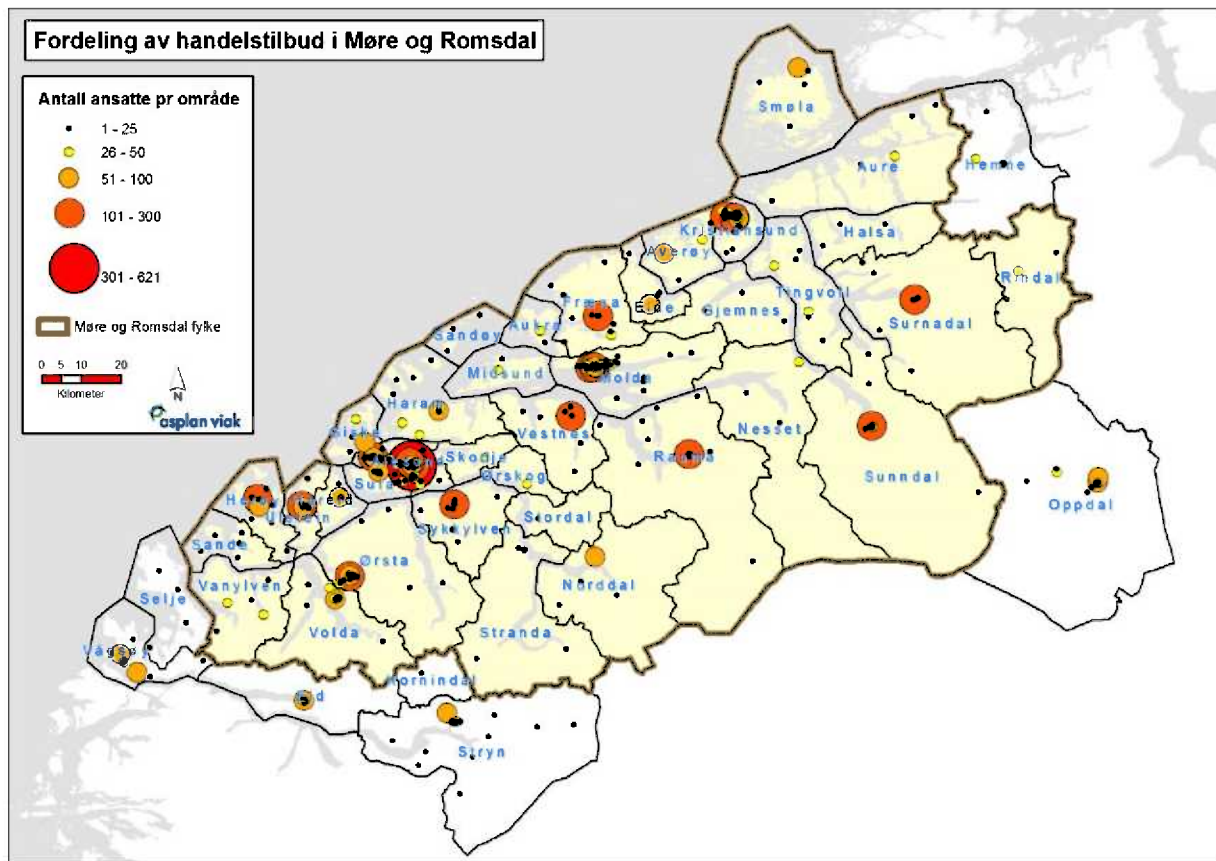
#### Detaljvarehandelen fordelt på ABS-regionane

Samla omsetning av detaljvarer per innbyggjar på kommunenivå er vist i figur 21. Figuren viser tydeleg kva for kommunar som trekker til seg handel frå eit større handelsomland og kva for kommunar som har handelslekkasje. Ålesund, Molde, Kristiansund og Ulstein ligg på topp med over 85 000 kroner i omsetning per innbyggjar. Volda, Ørsta, Vestnes, Rauma, Sunndal og Surnadal er også store handelskommunar med omsetning på 60 000 kroner eller meir per innbyggjar. Norddal og Smøla ligg også over denne grensa på grunn av uvanleg høg omsetning av daglegvarer.

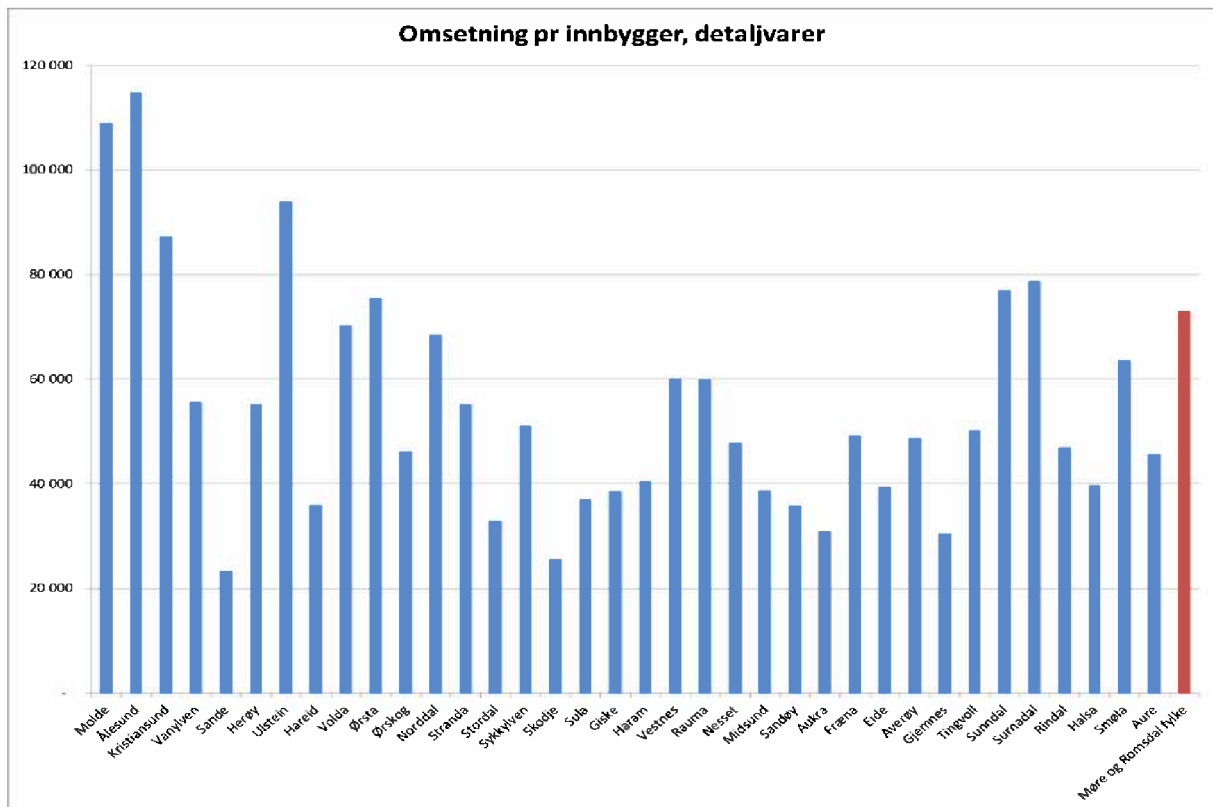
Fordelt på dei fire ABS-regionane er omsetninga per innbyggjar slik:

Eiksundregionen	kr. 65 208
Ålesundregionen	kr. 77 461
Molderegionen	kr. 73 004
Kristiansundregionen	kr. 72 441
Eiksund- og Ålesundregionen samla	kr. 73 331
Gjennomsnitt Møre og Romsdal	kr. 73 059

Både Molde- og Kristiansundregionen har tilnærma handelsbalanse i høve til gjennomsnittet for fylket. Ålesund- og Eiksundregionen har samla sett også handelsbalanse, men her er det handelsoverskot i Ålesundregionen og tilsvarende underskot i Eiksundregionen. Dette viser at handelen er relativt godt balansert i høve til ABS-regionane, men at Ålesund i nokon grad fungerer som handelssenter for heile Sunnmøre. Ålesund står aleine for 27 prosent av detaljvarehandelen i fylket medan Molde har 15 prosent og Kristiansund 11 prosent.



Figur 210. Stader med detaljvarehandel i Møre og Romsdal og tal sysselsette i varehandelen på kvar stad.



Figur 201. Samla omsetning per innbygger for detaljvarer 2012. Gjennomsnittet for fylket ligg på 73 000 kroner, marginalt under landsgjennomsnittet på 74 000 kroner.

## Dekningsgrad detaljvarehandel

Handelsanalysen deler detaljvarehandelen i fire kategoriar:

- Daglegvarer (breitt utval av daglegvarer med vekt på nærings- og nytingsmiddel)
- Utvalsvarer (spesialforretningar for klede, sko, musikk, data og andre småvarer)
- Plasskrevjande varer 1 (møblar, kvitevarer, fargevarer, motorutstyr)
- Plasskrevjande varer 2 (byggevarer og hagesenter)

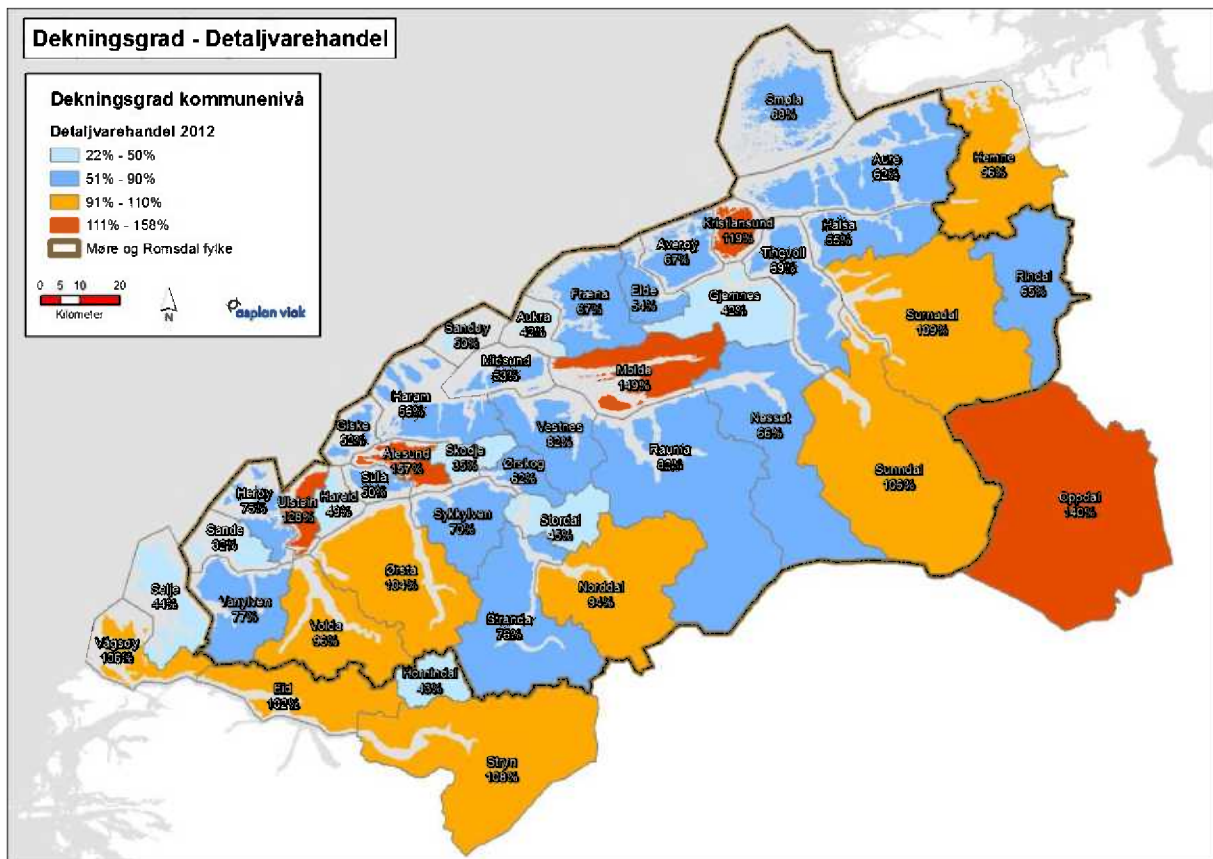
Dekningsgraden for den samla detaljvarehandelen er vist i figur 22. Kommunane Ulstein, Ålesund, Molde og Kristiansund er store handelsmagnetar med ein samla dekningsgrad på 120-160 prosent medan kommunane rundt har ein tilsvarende svikt i handelen. Fleire kommunar har under 50 prosent handelsdekning, Sande aller minst med 32 prosent. Store kommunar som Ørsta, Sunndal og Surnadal har også positiv handelsbalanse, medan Volda og Norddal er nesten i balanse.

Ser vi på **daglegvarehandelen** aleine, jamnar bildet seg meir ut. Her har dei fleste kommunane ein dekningsgrad på 90-120 prosent. Norddal kjem høgast med 134 prosent, truleg på grunn av stor trafikk av turistar og andre besøkande. På den andre sida har nokre av nabokommunane til Ålesund og Molde og eit par kommunar på synste Sunnmøre svært låg daglegvaredekning, ned mot 70-80 prosent. Aller lågast ligg Skodje med 49 prosent.

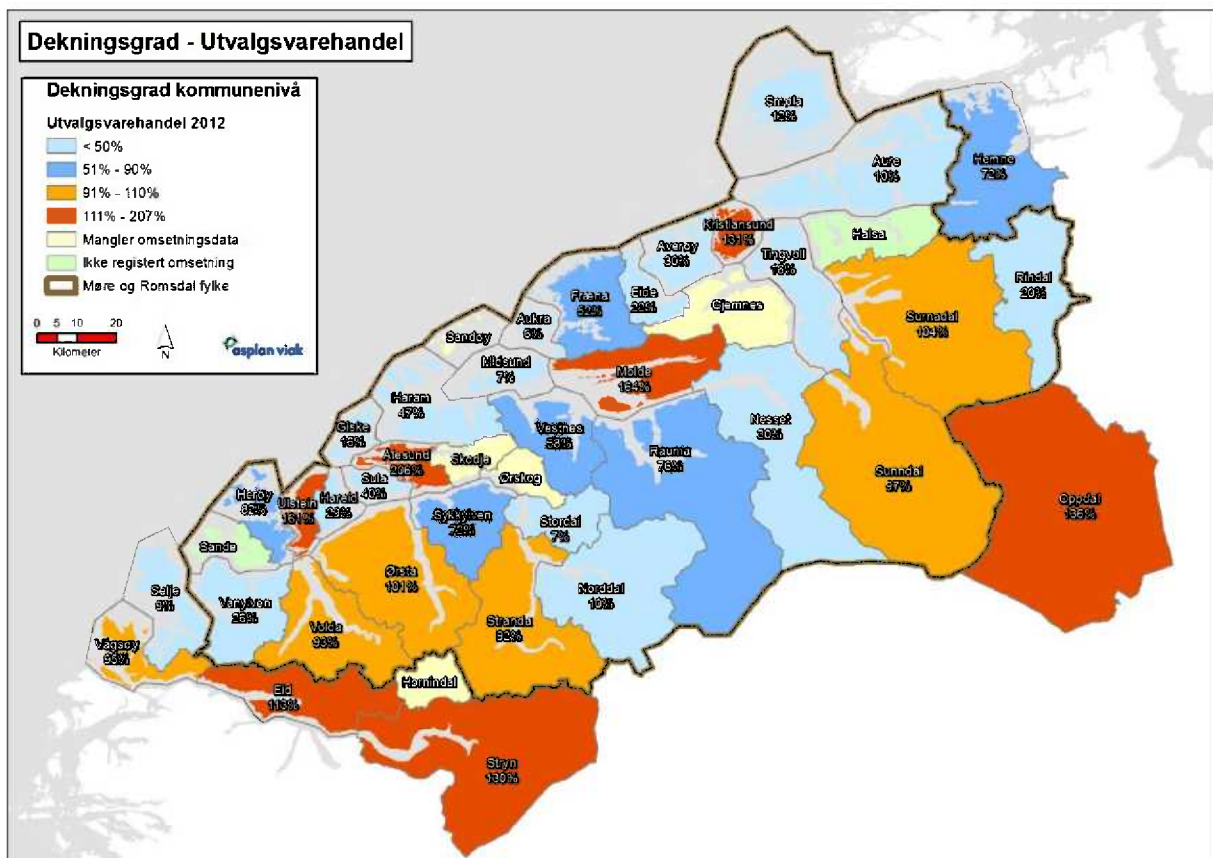
**Utvalswarehandelen** (klede, sko, bøker mv.) viser større variasjon (figur 23). Her skil regionsentera seg ut med dekningsgrader frå 131 prosent (Kristiansund) til 206 prosent (Ålesund). Ulstein er på linje med Molde med 161 prosent, medan Volda, Ørsta, Stranda, Sunndal og Surnadal er om lag i balanse. På dei neste plassane kjem Herøy, Sykkylven og Rauma med 70-82 prosent, Vestnes med 58 prosent og Fræna med 52 prosent. Resten av kommunane har under 50 prosent dekning, fleire er heilt nede på 0-10 prosent.

I gruppa **plasskrevjande varer 1** (møblar, kvitevarer, fargevarer, motorutstyr) ligg Ulstein, Ørsta, Ålesund, Molde og Kristiansund på topp, alle med 145-218 prosent dekning. Også Vanylven og Vestnes har over 100 prosent dekning. Volda, Sunndal og Surnadal ligg på 62-81 prosent, medan resten av kommunane har 0-50 prosent.

Gruppa **plasskrevjande varer 2** (byggevarer, hagesenter) viser eit heilt anna omsetningsmønster. Nordmørskommunane Aure, Halså, Tingvoll, Surnadal og Sunndal er store på trelast og har alle ein dekningsgrad på 129-184 prosent. I Romsdal har Molde og Nesset 145-152 prosent dekning og på Sunnmøre har Vanylven 151 prosent og Ålesund 127 prosent dekning. Ulstein, Volda, Skodje, Rauma, Averøy og Kristiansund er om lag i balanse med 95-108 prosent dekning. Herøy, Ørsta, Sykkylven, Ørskog, Vestnes, Midsund, Aukra og Rindal har 61-85 prosent dekning, medan resten av kommunane har 0-50 prosent dekning.



Figur 22. Dekningsgrad på kommunenivå for den samla detaljvarehandelen i 2012.

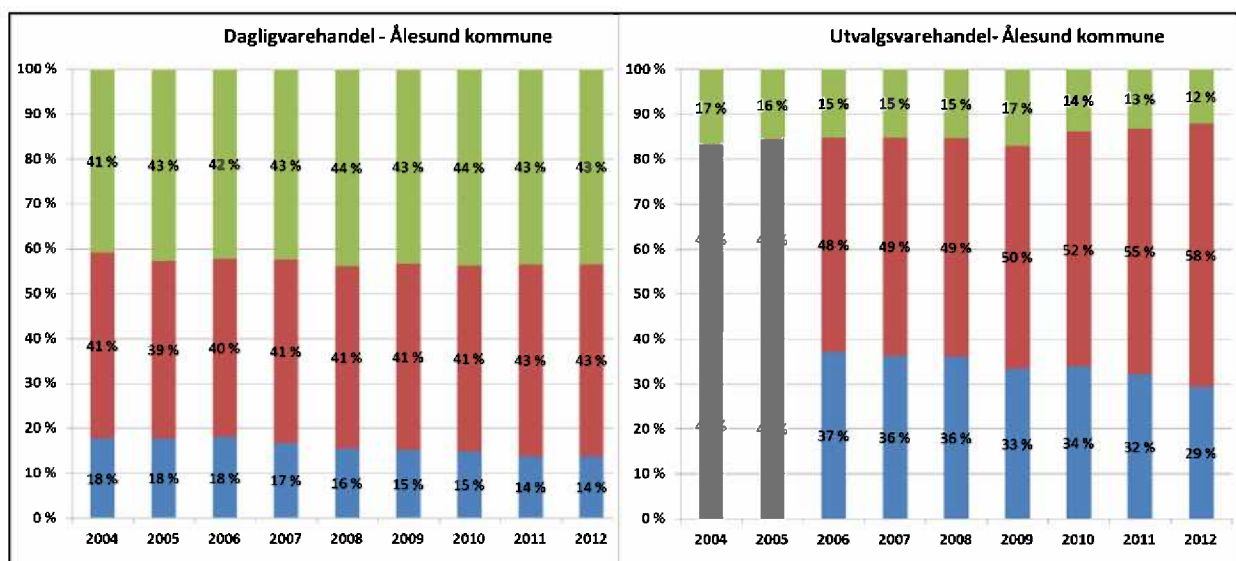


Figur 23. Dekningsgrad på kommunenivå for utvalgsvarehandel (klede, sko mv.) i 2012.

## Handel i og utanfor bysentrum

Eit sentralt punkt i handelsanalysen var å sjå på utviklinga av handelen i bysentrum samanlikna med dei store handelsområda utanfor sentrum i Ålesund, Molde og Kristiansund.

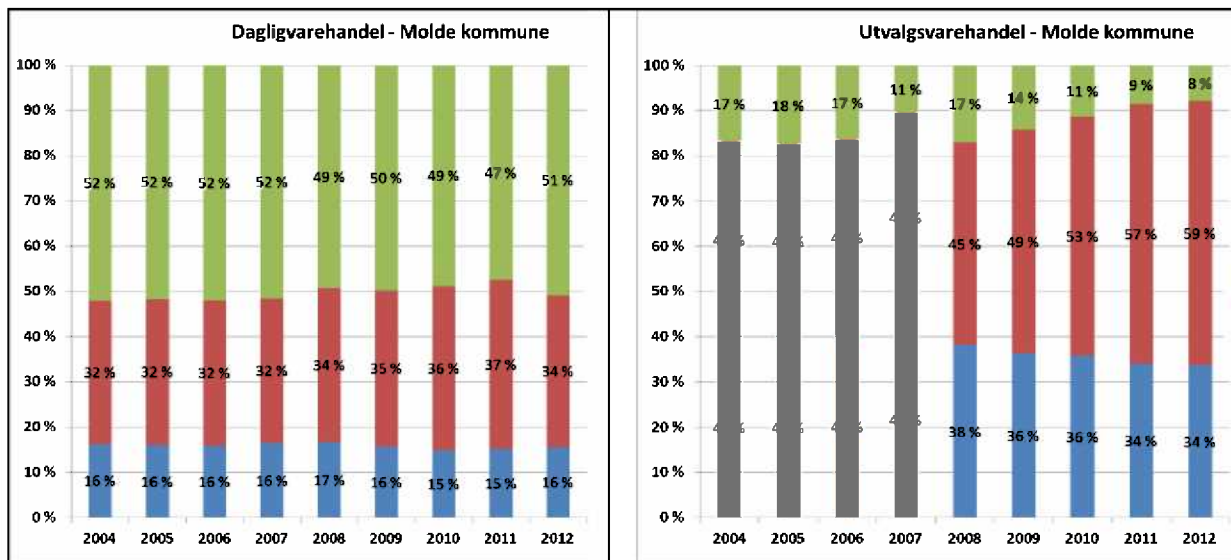
**Ålesund.** Figur 24 viser utviklinga i Ålesund for detaljvarehandelen samla og delt på daglegvarehandel og utvalsvarehandel. I perioden 2004-2012 har Moa auka sin del av detaljvarehandelen i kommunen frå 44 prosent i 2004 til 53 prosent i 2012. Fordelinga av daglegvarehandelen har vore relativt stabil i perioden, slik at veksten har kome i handelen med utvalsvarer (klede, sko mv.). For denne varegruppa har Moa auka sin del jamt og trutt frå 41 prosent i 2004 til 58 prosent i 2012, dvs. med om lag 2 prosent i året. Bysentrum har tilsvarende gått tilbake frå 42 prosent i 2004 til 29 prosent i 2012. Det betyr at medan handelen i 2004 var om lag likt fordelt mellom bysentrum og Moa, har Moa i 2012 dobbelt så stor del av omsetninga som sentrum.



Figur 24. Utviklinga av handelen i Ålesund sentrum (blå søyle), på Moa (raud søyle) og i resten av Ålesund kommune (grøn søyle) i perioden 2004-2012. Daglegvarehandel (til venstre) og utvalsvarehandel (til høgre).

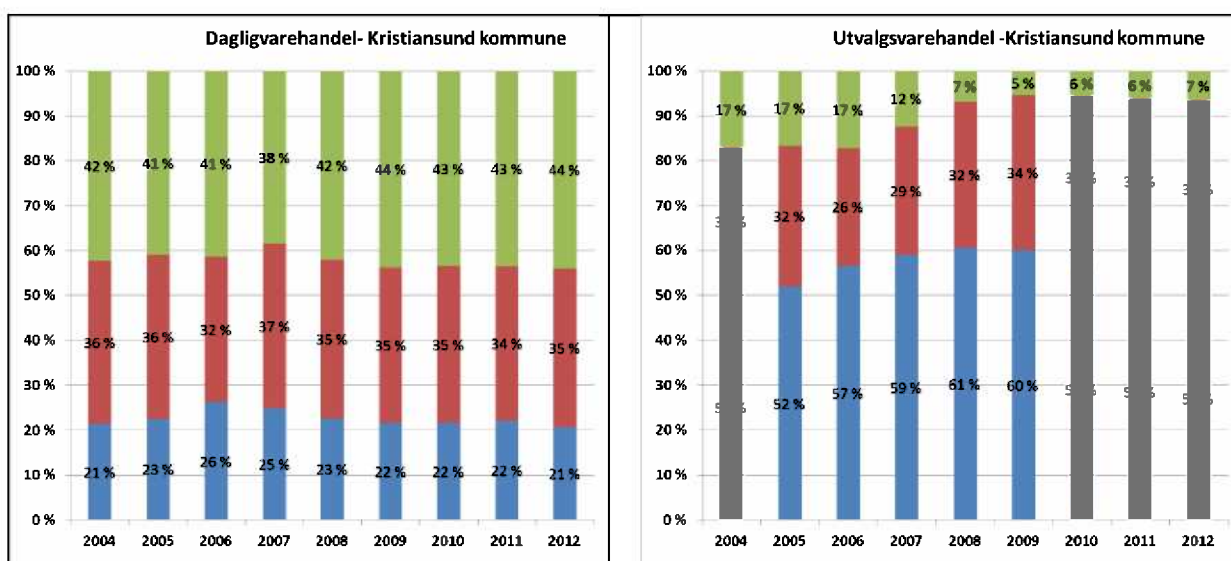
**Molde.** Figur 25 viser at sentrumshandelen i Molde i perioden 2004-2012 har lege på om lag same nivå som i Ålesund, og hatt ei liknande utvikling. Fram til 2010 fordelte resten av handelen seg om lag likt mellom Lingedalen/Moldegård og andre område i kommunen. Etter opninga av Molde Storsenter hausten 2009, vart derimot Lingedalen/Moldegård det største handelsområdet i kommunen, og sto i 2012 for om lag halvparten av detaljhandelen i kommunen. Daglegvarehandelen har heile tida fordelt seg om lag likt mellom butikkane i sentrum/Lingedalen/Moldegård og andre stader i kommunen. Utvalsvarehandelen i Lingedalen/Moldegård har derimot auka frå 43 prosent i 2004 til 50 prosent i 2012.





Figur 25. Utviklinga av handelen i Molde sentrum (blå søyle), Lingedalen/Moldegård (raud søyle) og resten av Molde kommune (grøn søyle) i perioden 2004-2012. Daglegvarehandel (til venstre) og utvalgsvarerhandel (til høgre).

**Kristiansund.** Figur 26 viser at Kristiansund har relativt meir detaljhandel i sentrum enn Ålesund og Molde. Dette heng saman med at ein større del av befolkninga i Kristiansund bur bynært enn i dei andre byane. I perioden 2004-2007 hadde både sentrum og Løkkemyra om lag 40 prosent av detaljhandelen kvar. Etter dette har sentrum sin del gått ned til 28 prosent medan Løkkemyra har auka til 47 prosent. Fordelinga i daglegvarehandelen har vore relativt stabil i perioden, men når det gjeld utvalsvarer viser Kristiansund eit avvikande mønster. her har bysentrum heile tida stått for over 50 prosent av utvalgsvarerhandelen – i perioden 2004-2009 auka denne delen frå 50 til 60 prosent for deretter å gå ned til 54 prosent i 2012. Kjøpesenterhandelen har i same periode vist ein moderat auke frå 33 prosent i 2004 til 39 prosent i 2012. Dette har likevel gått mest ut over handelen i område utanom sentrum og Løkkemyra.



Figur 26. Utviklinga av handelen i Kristiansund sentrum (blå søyle), på Løkkemyra (raud søyle) og i resten av Kristiansund kommune (grøn søyle) i perioden 2004-2012. Daglegvarehandel (til venstre) og utvalgsvarerhandel (til høgre).



## 4 Drøfting av retningslinjer for lokalisering av handel og tenester

### 4.1 Definisjon av plasskrevjande varer og retningslinjer for lokalisering av kjøpesenter og handel

Både dei rikspolitiske bestemmelsane for kjøpesenter frå 2008 og senterstrukturplanen frå 2004 legg opp til eit generelt forbod mot å etablere eller utvide handelsområde med eit samla bruksareal til detaljhandel på meir enn 3 000 m<sup>2</sup> utanfor eksisterande byar og tettstader. Delvis handlar dette om å verne den lokale kjøpmannen mot dei store kjøpesenterkjedene, men først og fremst om å styre sentrums- og samfunnsutviklinga i ønska retning. Sterke faglege argument talar for å vidareføre hovudregelen om kjøpesenterforbod utanfor sentrum av byar og tettstader. Så langt er dette også i tråd med politiske signal frå sentralt hold.

Det er to viktige spørsmål planen må ta stilling til:

1. Kva som skal definerast som plasskrevjande varer
2. Kva for prinsipp ein skal legge til grunn for lokalisering av kjøpesenter og handel

#### Definisjon av plasskrevjande varer

Følgjande alternativ er aktuelle:

- Både dei rikspolitiske bestemmelsane frå 1999, senterstrukturplanen frå 2004 og forslaget til reviderte bestemmelsar frå 2013 legg opp til at plasskrevjande varer er uttømmende definert som bilar, båtar, landbruksmaskinar, trelast og større byggevarer samt utsal frå hagesenter og planteskolar. Dette er den «streng» definisjonen av plasskrevjande varer.
- I mange handelsanalysar blir det skilt ut ei eiga gruppe av «lettare plasskrevjande varer» som møblar, elektriske hushaldsapparater, fargevarer og innreiingsartiklar samt motorsyklar og deler og utstyr til motorvogner. I dei regionale senterstrukturplanane har 12 av 19 fylke definert ein eller fleire av desse varegruppene som plasskrevjande varer.
- Dei seinare åra har det dukka opp fleire storformat handelskonsept som stormarknader, big box-butikkar mv. Desse sel i hovudsak daglegvarer eller utvalsvarer, men etablerer seg gjerne i eigne bygg og profilerer seg som «storhandel». Nokre kommunar har opna for at slike konsept kan etablerast på område for plasskrevjande varer. Dette er ikkje utan vidare i samsvar med ordlyden i kjøpesenterbestemmelsane, men blir av nokre bli tolka som å ligge innanfor den retten fylka har til sjølv å definere plasskrevjande varer.
- Dei danske handelsreglane har ein spesialregel som seier at reine møbelbutikkar kan plasserast i handelsområde utanfor sentrum, men at ein først skal vurdere ei mogeleg plassering i sentrum. På tilsvarende måte kan det definerast ei mellomgruppe, t.d. for sal av møblar, elektriske apparat mv., som primært bør plasserast i sentrum, men som kan lokaliserast til område for plasskrevjande varer dersom det ikkje er nok plass eller eigna areal i sentrum.

**Vurdering og tilråding.** I samband med høyringa av nye kjøpesenterbestemmelsar i 2013, uttalte fylkesutvalet i sak U-133/13: «Det må vere opning for at kommunane kan definere såkalla "Plasskrevjande varer" til også å omfatte møbel, tepper, kvite- og brunevarer mv.» Dette gir eit sterkt politisk signal om at fylkesutvalet ønskjer ein utvida definisjon av plasskrevjande varer i høve til dei rikspolitiske bestemmelsane sin «minimumsdefinisjon».

Gjennom prosjektgruppas arbeid har det kome fram at det er vanskeleg å finne ei velbegrunna avgrensing av plasskrevjande varer. Bransjegliding gjer at butikkar som sel plasskrevjande varer ofte har eit stort utval – og ei betydeleg omsetning – av vanlege utvalsvarer. Dette kan verke konkurransevridande og opplevast urettferdig for butikkar som sel dei same varene, men som ikkje kjem inn under bransjedefinisjonen for plasskrevjande varer. Nokre fylke har forsøkt å innføre eit tak på kor stor del av omsetninga eller kor stor del av butikken som kan vere relatert til småvarer, men prosjektgruppa finn det vanskeleg å følgje opp ein slik regel i praksis.

Fylkesutvalet sitt vedtak gir eit sterkt signal om at ein politisk ønskjer å definere plasskrevjande varer vidare enn forskriftene sin minimumsdefinisjon. Møblar, teppe, kvite- og brunevarer blir i stor grad selde i store bransjebutikkar med krav til eige kundelager og biltilkomst. Ein vil derfor tilrå å integrere desse varegruppene i definisjonen av plasskrevjande varer.

Derimot finn ein ikkje grunn til å opne for big box-butikkar som hovudsakleg sel daglegvarer eller vanlege utvalsvarer. Desse bør lokaliserast på same vilkår som andre daglegvare- og utvalsbutikkar.

### **Reglar for lokalisering av handel**

Følgjande alternativ er aktuelle:

- Senterstrukturplanen frå 2004 legg opp til at kjøpesenter og andre større nyetableringar og utvidingar innan detaljhandel og service skal lokaliserast innanfor sentrumsareal avgrensa i kommuneplan, medan handel med plasskrevjande varer bør ligge i eller i utkanten av sentrumsareala.
- Eit alternativ er å legge til grunn at all handelsverksemd så langt det er mogeleg skal lokaliserast i sentrum. Dersom det ikkje er tilstrekkeleg eller eigna plass der, kan handel med plasskrevjande varer (og eventuelt plasskrevjande handelskonsept) lokaliserast til regulerte område i tilknytning til sentrum eller regulerte handelsområde som ikkje ligg i tilknytning til sentrum. Slike handelsområde utanfor sentrum bør vere lett tilgjengelege både med bil, kollektivtransport, sykkel og gange.
- Ein variant av denne modellen er ein «tretrinnsrakett» som seier at all handel primært skal lokaliserast i sentrum, men at handel med plasskrevjande varer kan lokaliserast i tilknytning til sentrum dersom det ikkje er plass i sentrum. Først når begge desse alternativa er uttømt, kan ein vurdere å etablere handelsområde som ikkje ligg i tilknytning til sentrum.

**Vurdering og tilråding.** Bransjegliding og nye handelskonsept gjer det vanskeleg å styre innhaldet i eit handelsområde. Plan- og bygningslova gir heller ikkje heimel for bransjeregulering. Derfor må all detaljvarehandel lokaliserast slik at han er tilpassa ønska senterstruktur og transportsystem.

Representantar for kjøpesenternæringa har teke til orde for at all handel i prinsippet bør vurderast likt og bør plasserast i sentrum. Kompakte senter med fortetting og transformasjon er også eit mål i senterstrukturplanen, og er det alternativet som gir minst transport. Ein vil derfor tilrå ein modell

som tek utgangspunkt i at all handel så langt det er mogeleg skal lokalisert i sentrum, men at ein i tilknytning til sentrumsområdet kan avsette område for framtidig sentrumsutvikling og for handel med plasskrevjande varer. Berre i dei tilfella det ikkje er tilstrekkeleg eigna plass i tilknytning til sentrumsområdet, kan ein vurdere å regulere eigne handelsområde som ikkje ligg i tilknytning til sentrum. Det må i så fall gjennomførast utgreiingar som viser at tiltaket oppfyller dei overordna måla i senterstrukturplanen og har positiv samfunnseffekt.

### **Kjøpesenterhandel kontra tradisjonell sentrumshandel**

Kjøpesenter kan ha både positive og negative effektar i høve til tradisjonell handel med småbutikkar i sentrum.

Positive effektar:

- Kjøpesenter gir praktisk og effektiv handel for kundane, med korte avstandar, godt inneklima, reine og velhaldne fellesareal og god tilrettelegging for rullestolar, barnevogner og handlevogner.
- Kjøpesenter utanfor sentrum har gjerne rikeleg med gratis parkeringsplassar.
- Huseigar har styring med butikkamansetjinga og kan skape god butikkmix.
- Kjøpesenter trekker til seg attraktive butikkar og kjeder.
- Kjøpesenter i sentrum kan vere lokomotiv for transformasjon og vekst i nedslitne eller utdaterte byområde.

Negative effektar:

- Kjøpesenter vender seg ofte innover og bidreg lite til bymiljøet. Arkitekturen kan vere framand og lite tilpassa lokal byggeskikk.
- Kjøpesenter i bysentrum overtek og privatiserer det offentlege byrom. Huseigar har styring med underhaldning, loddseljarar, stands og kven som får opphalde seg i fellesareala. Fellesareala er stengt utanom opningstid.
- Kjøpesentera trekker til seg dei mest attraktive butikkane og utarmar butikkhandelen i sentrumsgatene.
- Senter- og butikkeigarane har svak lokal forankring og liten lojalitet til lokalsamfunnet. Overskotet forsvinn ut.
- Ikkje-kommersielle funksjonar som gatemiljø, parkar og «liv i sentrum» blir ekskludert.

## 4.2 Sentrumsavgrensing og sentrumsplanar

Med by- og tettstadsentrum meiner ein i denne planen sentrumsområdet i eit regionsenter, delregionsenter eller anna kommunesenter, slik det er avgrensa i dei til ei kvar tid gjeldande kommuneplanar eller reguleringsplanar.

I dei tre regionsentera skal utgangspunktet for sentrumsavgrensinga vere bysentrum og dei etablerte handelssentera, dvs. Ålesund sentrum og Moa, Molde sentrum og Lingedalen/Moldegård og Kristiansund sentrum og Løkkemyra.

Kommunane har ansvar for å avgrense sentrumsareal i sine kommuneplanar og reguleringsplanar. Følgjande prinsipp skal leggast til grunn:

- For å gjere tettstadene konsentrerte, skal dagens mangfald og konsentrasjon av handels-, service- og kulturtilbod, parkar, torg og andre møteplassar, vere utgangspunkt for avgrensing av sentrum.
- Det skal vere gangavstand mellom ytterpunkta. Retningsgivande maksimalavstand i dei tre største byane er 800 meter. I dei andre tettstadene bør avstanden vere høvesvis mindre.
- Det regulerte sentrumsarealet bør ikkje vere større enn det området kommunen vil opparbeide med sentrumsmessig preg og kvalitet, eventuelt saman med andre aktørar i området.
- Tilgjenge for alle skal sikrast gjennom planløyningar som er utarbeidd i samarbeid med samferdselsstyresmaktene. Kravet til universell utforming gjeld kollektivtransport, parkering, gang- og sykkelveggar, offentlege bygningar og anlegg og andre fysiske tiltak retta mot publikum.

Der det ikkje er fastsett ei eiga grense i kommuneplanen sin arealdel, skal dei areala som er sett av til sentrumsfremål, kjøpesenter og forretning tilknytt det tradisjonelle sentrumsområdet, leggast til grunn som det definerte sentrum.

## 4.3 Vurdering av nye handelsområde utanfor etablerte sentrum

Dei siste åra har det vore fremma fleire saker kring i fylket om større handelsetableringar utanfor etablerte sentrum. Status for nokre av dei mest profilerte sakene er:

### **Furene/Hovdebygda i Volda/Ørsta**

Her har kommunane lagt ut store næringsområde i tilknytning til flyplassen og krysset mellom E39 og Eiksundsambandet. Kommunane var i tvil om effekten av å opne for detaljvarehandel i desse områda, og fekk gjennomført ein handelsanalyse (Dalen og Lynum, 2013). Denne konkluderer med at vekst i utvalsvarehandelen bør konsentrerast til sentrumsområda for å bygge opp under bygdebyane Ørsta og Volda. Møblar og kvitevarer bør – for ikkje å trekke handel ut av sentrum – lokaliserast til utkanten av sentrum. Bilbasert handel med eit regionalt marknadsområde, som byggevarer, hagesenter og andre plasskrevjande varer, kan derimot lokaliserast til Furene/Hovdebygda. Ved den kommunale behandlinga av planen, valde begge kommunane å følgje konsulenten si tilråding.

## **Digerneset næringspark i Skodje**

I samband med utbygginga av Digerneset næringspark ønska utbyggaren og kommunen å regulere eit større område for detaljhandel, dels for å redusere handelslekkasjen i Skodje og dels for å skape eit avlastingssenter for Moa. Utbygger fekk utarbeidd ein handelsanalyse som konkluderte med at det kunne vere gunstig å etablere eit handelstilbod på Digerneset for dei som likevel passerer og dei som jobbar der (van der Meer og Simonsen, 2012). I høve til lokalmarknaden ville det likevel vere rettast å bygge ut handelen i kommunesentera i regionen. Saka enda i Miljøverndepartementet, som gav endeleg avslag på søknaden om handelsetableringar ut over 3 0000 m<sup>2</sup>.

## **Øran ved Åndalsnes**

I samband med kommuneplanarbeidet for Rauma, ville kommunen greie ut om vidare handelsvekst i Åndalsnes burde lokaliserast til sentrum eller til eksisterande kjøpesenter på Øran på grunn av den store gjennomgangstrafikken der (Baalerud og Haug, 2010). Det vart gjennomført ein handelsanalyse som konkluderte med at handelsomsetninga i Åndalsnes i all vesentleg grad stammar frå lokale kundar. Handelen i samband med gjennomgangstrafikken er så låg at ei utviding på Øran i første rekkje vil konkurrere med handelstilbodet i sentrum. Ut frå dette har kommunen vald å prioritere vidare utbygging i sentrum.

## **Kjøpesenteretableringar i og utanfor bysenter**

Effekten av kjøpesenteretableringar utanfor bysenter er analysert i rapporten «Handel i og utenfor bysenter», som Asplan Viak har utarbeidd for Miljøverndepartementet (Hegsvold og Onarheim, 2013). Rapporten viser at detaljvarehandelen har tapt marknadsandelar i 10 av 11 undersøkte byar. Sterkast nedgang har det vore i Kristiansand sentrum, der sentrumshandelen har gått ned frå 38 prosent av omsetninga i kommunen i 2004, til 26 prosent i 2012. Ser ein isolert på handelen med utvalsvarer – som er typisk for handelen i sentrum – har nedgangen vore enda større. Rapporten var eit viktig grunnlagsdokument for forslaget til innskjerping av kjøpesenterbestemmelsane i 2013.

Også andre analyser gir eit tilsvarande bilete. I senterstrukturplanen for Vestfold har ein analysert effekten av å etablere eitt eller fleire nye handelsområde ulike stader langs E18. Uansett kor områda vart plassert, ville det få negative konsekvensar for den næraste byen og andre kommunesenter i nærleiken. Ei etablering i eit av bysentera ville derimot alltid gi auka omsetning i byen, utan å slå negativt ut for nabobyen. Sentrumsalternativa var også klart betre når det gjaldt samla reiselengd og bruk av kollektivtransport.

## **Tilråding om handelsetableringar utanfor by- og tettstadsentrum**

Føreliggande utgreiingar viser eintydig at den samfunnsmessige effekten er størst ved å lokalisere nye handelsetableringar i tilknytning til eksisterande byar og tettstader. Senterstrukturplanen legg derfor opp til at ein bør unngå å etablere nye handelsområde og vere varsam med å utvide eksisterande område som ikkje ligg til eit sentrum. For å gi naudsynt handlingsrom, t.d. for kommunar med stor handelslekkasje, vil ein likevel tilrå overfor Fylkesmannen at det skal vere høve til å dispensere frå forbodet dersom ei konsekvensutgreiing viser at etableringa eller utvidinga er i samsvar med dei overordna måla i planen og har ein positiv samfunnseffekt.

#### **4.4 Mindre handelsetableringar utanfor kommunesentera**

For å sikre eit godt tilbod av grunnleggande funksjonar, kan mindre daglegvareforretningar og liknande som tek sikte på å dekke lokale behov, etablerast utanfor kommunesentera. Dette er også presisert i høyringsforslaget til reviderte kjøpesenterbestemmelsar frå 2013. Nærhandel av daglegvarer mv. er med på å styrke bygdene og gi redusert bilbruk. Lokaliseringa bør vurderast ut frå prinsippa om samordna areal- og transportplanlegging, slik at etableringa gir mest mogeleg positiv effekt for lokalmiljøet.

#### **4.5 Retningslinjer for lokalisering av andre publikumsretta funksjonar**

For å fremme ei berekraftig by- og tettstadsutvikling, er det viktig at ikkje berre handelen, men også offentlege service- og tenestetilbod blir samla i sentrum. Det betyr at publikumsretta funksjonar som skal dekke ein heil kommune, delregion eller region, blir lokalisert til kommune-, delregion- eller regionsenteret. Publikumsretta funksjonar betyr i denne samanheng privat tenesteyting, offentleg administrasjon og sentrale institusjonar innanfor helse, skole og kultur.

Dei same prinsippa bør ligge til grunn for lokalisering av besøks- og arbeidsplassintensive statlege og fylkeskommunale verksemder, institusjonar og føretak i fylket.



## 5 Byane si betydning for regional utvikling

### 5.1 Lokal attraktivitet – kva skal til?

Attraktivitet er eit omgrep som kan tolkast i fleire retningar. Spørsmålet «attraktivitet for kven?», kan tolkast i eit livsløpsperspektiv som attraktivitet for barn og unge, for eldre eller spesielle grupper av befolkninga. Det kan også tolkast i betydninga attraktivitet for turistar og andre besøkande, eller for tiltrekking av kompetansesarbeidskraft. Spør vi «attraktivitet for kva?», kan vi tenkje i retning av bulyst og nærmiljø eller næringsetablering, innovasjon, skole og utdanning, kultur og fritidstilbod, naturopplevingar eller handels- og tenestetilbod. Eller urbanitet.

Fylkesplanen ser på attraktivitet som eit verkemiddel for å realisere satsingsområda kultur, kompetanse, verdiskaping og samferdsel. Omgrepet blir her brukt på ein instrumentell måte, det vil seie at ein vil styrke attraktiviteten gjennom planlegging og offentlege tiltak. For utviklinga i Møre og Romsdal er det eit mål å utvikle attraktive byar og tettstader. Kva seier forskinga om dette temaet?

#### The creative class

Regional forskning har lagt stadig større vekt på regionane og byane si konkurranseevne, særleg knytt til innovasjon, verdiskaping og økonomisk vekst. Forskaren Richard Florida hevdar at byar som trekker til seg talentfulle menneske med høg utdanning – «the creative class» – vil oppleve økonomisk vekst og samfunnsmessig positiv utvikling (Florida, 2004). Men samfunnet må også vere prega av teknologi i form av eit kunnskapsintensivt næringsliv med vekst og nyskaping, og – aller viktigast – stadkvalitetar prega av toleranse, openheit og mangfald. Stikkord for ei positiv samfunnsutvikling er altså Talent, Teknologi og Toleranse.

#### Place and happiness

Florida sine teoriar bygger på erfaringar frå amerikanske storbyar. Irene Tinagli har gjennom ei undersøking av «place and happiness» identifisert tre universelle verdiar som ho meiner er viktige for at vi skal vere lukkelege, uavhengig av storleiken på staden (Florida, 2008):

- Vi må stimulerast kreativt og opplevingsmessig.
- Vi må føle at vi kan vere oss sjølv – dyrke eigen individualitet.
- Vi må føle at vi høyrer til; at vi har ei tilknytning og at vår identitet er knytt til staden.

#### Folk skaper stader

Telemarksforsking har i samarbeid med SINTEF studert 15 distriktskommunar som har lukkast godt med busettings- og/eller sysselsettingspolitikken (Kobro, Vareide og Hatling, 2013). Dei har identifisert følgjande suksessfaktorar, som kan samlast under overskrifta «folk skaper stader»:

- Ein offensiv og optimistisk utviklingskultur.
- «Smådriftsfordelar» som gir kort veg mellom idé og vedtak.
- Stor grad av kunnskapsdeling og tillitsbygging på tvers av fag- og sektorgrenser.
- Lokale «entreprenørar» og eldsjeler som utnyttar handlingsrommet dei har fått – eller teke.
- Evne til å gripe anledninga når ho er der; dreie kriser til sjansar, sjå på farar som potensial.

## Veksten kjem i byane

NOU 2011:3 «Kompetansearbeidsplasser – drivkraft for vekst i hele landet» peikar på at det først og fremst er byane som vil få den framtidige veksten. Ein føresetnad for å oppretthalde, utvikle og tiltrekke seg nye kompetansearbeidsplassar, er at arbeidsmarknaden har ein viss kritisk masse. Større fagmiljø og eit større mangfald av arbeidsgivarar er attraktivt for høgt utdanna arbeidstakarar med behov for karrieremoglegheiter for seg sjølv eller andre familiemedlemmar. Velfungerande regionale sentra kan vere ein avgjerande faktor for at ein regional arbeidsmarknad skal oppnå kritisk masse.

## Dei fire K-ane

Møreforskning har spissformulert ein parallell til Florida sine tre T-ar gjennom fire K-ar, som samlar mange av erfaringane ovanfor når det gjeld kva som gjer eit lokalsamfunn attraktivt: Kompetanse – Kultur – Kommunikasjonar og (urbane) Kvalitetar.

## 5.2 Faglege råd for berekraftig byutvikling

Kommunaldepartementet og Miljøverndepartementet sitt fagråd for berekraftig bypolitikk leverte sin sluttrapport i desember 2013. Rådet legg vekt på at berekraftige og attraktive byar må vere praktisk innretta både for barnefamiljar og einslege eldre, gi rom for god helse, livskvalitet og trivsel og påføre miljøet mindre belastningar. Nokre strategiar for å oppnå dette er å

- fortette eksisterande byar i staden for å bygge nye
- sikre ei varig byggegrense mot dei viktigaste natur- og friluftsområda
- gjere byen gangbar
- gi byen attraktive offentlege rom og eit aktivt gateliv
- fremme handel, kultur og næring i sentrum
- legge betre til rette for bustadbygging i by

### Kaffibaren er eit symbol for det urbane

«Kaffidoktor» Erling Dokk Holm hevdar at kaffibaren si utbreiing dei seinare år er eit symptom på eit samfunn i endring. Kaffibaren representerer ein sosialitet der ein ikkje treng å snakke med nokon, men likevel er omgitt av andre. Den har blitt eit symbol for det urbane, i tillegg til å skape ein ny type byliv. God kaffi kan gi ei kjensle av litt luksus i kvardagen. Men bieffektane rundt besøket er truleg like sentrale som sjølve kaffien. Dei store vindauga kopljar gjestene på gata og innfrir behovet for å høyre til byen og bevegelsane der, seier Dokk Holm til nettstaden kaffe.no.

### 5.3 Attraktivitet i Møre og Romsdal

Det ligg føre fleire studiar om samanhengen mellom bulyst, lokalmiljø, utdanning og næringsliv i Møre og Romsdal:

#### Ålesund – liv laga?

I masteroppgåva «Ålesund – liv laga?» har Anette Sølberg Solbakk studert motiva som får yngre menneske med høg utdanning til å flytte tilbake til Ålesund (Solbakk, 2009). Statistikken på dette området er urovekkande: Av eit tilfeldig utval personar frå Ålesund som hadde flytta ut for å ta høgare utdanning og som var i 30-årsalderen i 2006, var det berre 7 prosent av mennene og 19 prosent av kvinnene som hadde flytta heim dei føregåande fem åra. På grunnlag av djupneintervju med tilbakeflyttarar og næringslivsrepresentantar, trekker ho følgjande konklusjonar:

- Motiva for tilbakeflytting var for dei aller fleste relatert til tilhøyr og identitet, gjerne knytt til naturopplevingar.
- Eit vilkår for å flytte heim, var at tilbakeflyttarane fekk ein utfordrande og spennande jobb.
- Ålesund opplevast som ein vakker by ved havet, eit regionsenter for Nordvestlandet, med eit blømande næringsliv, mykje på grunn av ei sterk maritim klynge.
- Utdanningsnivået er lågt, her er lite breidde og tyngde i utdanningstilboda og forskingsmiljøa er små.
- Bedriftskulturen er prega av konservative og mannsdominerte haldningar.
- Det er stort fokus på kremmarand og resultat, men lite fokus på høg utdanning og mangfald.
- Byen har i liten grad satsa på urbane kvalitetar som parkar, gode uteområde, kultur og idrettsanlegg. Bysentrum manglar liv og energi.

#### Regional attraktivitet i Ålesundsområdet.

Møreforskning har gjennomført ei brukarkartlegging av regional attraktivitet i Ålesundområdet. Undersøkinga er basert på intervju med innflyttarar, innvandrarar og studentar i kommunane Ørskog, Skodje, Ålesund, Giske, Haram og Sula (Dvergsdal, Aarset og Båtevik, 2013). Rapporten summerer opp funna i undersøkinga gjennom å peike på at både kommunane og regionen må

- legge betre til rette for å utnytte den fine og varierte naturen
- styrke vertskapsrolla gjennom aktive tiltak retta mot innflyttarane
- tilby meir av det urbane livet som mange har fått smaken på i dei større byane
- skape meir estetiske og funksjonelle sentrum
- betre kollektivtilbodet for å utvikle ein meir integrert ABS-region
- gi betre språkopplæring til innvandrarar for å lette overgangen til skole og arbeidsliv
- drive betre marknadsføring og profilering av dei positive verdiane i regionen: natur, arbeidsmarknad, urbane kvalitetar og kultur. By og omland har komplementære kvalitetar.

#### Flytting til og frå Rauma

Møreforskning har gjennomført ei analyse av flytte- og bustadmotiv i Rauma kommune, basert på ei spørjeundersøking blant personar som hadde flytta til eller frå kommunen dei føregåande 5 åra (Grimsrud, 2013). På den negative sida var det mange som opplevde arbeidsmarknaden som ein flaskehals og at det kunne vere vanskeleg å bli kjent med folk og bli integrert i lokalmiljøet. På den

positive sida var det tydeleg at kommunen si satsing på å vere «verdens beste kommune for naturglade mennesker» hadde auka tilflyttinga. Dei som hadde vekse opp i kommunen la vekt på familie og vener som viktigaste tilflyttingsgrunn, og at det var gode bustadtilbod og oppvekstforhold.

### **Høgskolane si betydning**

Høgskolane si betydning for rekruttering av arbeidskraft til regionen er kartlagt i ei undersøking utført ved Høgskolen i Oslo og Akershus (Gythfeldt og Heggen, 2013). Studien ser på forholdet mellom studiestad og seinare bustad for personar som har teke «velferdsutdanningar» (allmennlærar, førskolelærar, sjukepleiar og sosialarbeidar) ved studiestader på Vestlandet og i hovudstadsområdet. Studien viser at berre 28 prosent av studentane som hadde vekse opp i Møre og Romsdal, men som studerte utanfor fylket, budde i heimfylket 2 år etter ferdig utdanning. Derimot var heile 78-87 prosent av studentane som både hadde vekse opp og teke utdanning ved ein av høgskolane i fylket, busett innanfor fylket 2 år etter studia. Blant studentane som ikkje hadde vekse opp i fylket, men som tok utdanning ved høgskolane i Ålesund eller Molde, var kring halvparten framleis busett i fylket to år etter enda utdanning. For Høgskulen i Volda var talet berre 16 prosent, men her var relativt mange studentar rekruttert frå – og hadde flytta tilbake til – Sogn og Fjordane.

Undersøkinga viser tydeleg kva gode studietilbod har å seie for attraktiviteten og rekrutteringa av nøkkelarbeidskraft. Dei fleste med lokal tilknytning og som hadde teke utdanning lokalt, vart verande i fylket. Det same gjaldt halvparten av studentane som kom utanfrå, medan berre ein dryg fjerdedel av studentane som drog ut av fylket for å studere, kom attende.

## **5.4 Byane som lokomotiv**

Møre og Romsdal fylkeskommune fekk i 2011-2012 gjennomført ei kvalitativ undersøking av Ålesund, Molde og Kristiansund som lokomotiv for utviklinga i sine regionar (Reputation in Mind, 2012). Ordførarar og rådmenn i alle kommunane i fylket vart intervjuet, spesielt om korleis dei opplevde sitt regionsenter som initiativtakar, tilbydar og tyngdepunkt innerter i regionen og som referansepunkt og stemme utover mot omverda.

**Ålesund.** Kommunane på Sunnmøre oppfatta Ålesund som eit geografisk og funksjonssterkt samlingspunkt, og som ein potensiell bidragsytar for naudsynt og ønska aktivitet. Det var semje om at Sunnmøre står overfor store utfordringar både når det gjeld arbeidsplassar, samferdsel og næringsliv, og at Ålesund er eit verktøy for å møte framtida. Men det var også motstand mot å gi Ålesund ei altfor dominerande rolle som kunne true lokal identitet eller gi kvalitetsmessig dårlegare tilbod og tenester til innbyggerane. Det vart framheva at gode regionale samarbeidsfora som Sunnmøre Regionråd kan dempe skepsisen og sikre likeverdige prosessar.

**Molde.** Romsdalskommunane framheva at Molde har eit mangesidig arbeidsliv og ein sterk industrikultur prega av kompetanse. Byen vert oppfatta som eit tyngdepunkt for utdanning og kultur. Regionsenteret fungerer som eit lokomotiv når det gjeld næringsliv og kultur, og til dels offentleg administrasjon, men i liten grad når det gjeld tenesteproduksjon og politikk. ROR-samarbeidet fungerer positivt for styrking og myndiggjøring av kommunane i regionen, og kan for nokre vere eit mellombels alternativ til samanslåing av kommunar. Samarbeid, attraktivitet og vekst, framtidig kommunefunksjon og samferdsel vart vurdert som dei største strategiske utfordringane framover.

**Kristiansund.** Nordmørskommunane meinte at Kristiansund først og fremst fungerer som regionalt lokomotiv for næringsliv og kultur. Trekkrafta er sterkast nær Kristiansund, og minkar med avstanden til byen og nærleiken til andre senter som Trondheim, Molde, Sunndal og Sunndalsøra. ORKidé har gjennom lang tid utvikla seg som ein funksjonell arena for kommunal samhandling, og har skapt god samhandlingsvilje i regionen. Kommunane ser både fordelar og grunnlag for vidare utvikling ved utvida samarbeid med regionsenteret. Særleg vil samhandling med næringslivet vere avgjerande. Samarbeid, vekst, arbeidsplassar og samferdsel vart vurdert som dei viktigaste suksessfaktorane.

### **Korleis styrke handelen i sentrum?**

Odd Midtskog, som har studert sentrumsutviklinga i fleire norske byar, stiller spørsmålet: Kvifor vert sentrum vald bort som etableringsarena? Han peiker på at handelen er sjølv grunnlaget for bydanning og at det er avgjerande å få den attraktive handelen tilbake til sentrum. Når sentrum misser handelen, er det vanskeleg å planlegge han tilbake. Problemet er at gardeigarane ikkje har klart å omstille seg til den nye konkurransen om leigetakarane og at kommunen ikkje har forstått si rolle som forvaltar av dei viktigaste rammevilkåra. Av følgjande åtte kritiske faktorar, har kommunen styring med i alle fall dei seks første:

- Butikkane vil ligge i eit område med eit godt parkeringstilbod.
- Kommunen klarer ikkje å tenkje business på vegner av leigetakarane slik kjøpesenteret gjer.
- Besøk og handel i sentrum vert redusert av for få parkeringsplassar.
- Kommunen tek for lite omsyn til handelen sine problem og behov.
- Kommunen engasjerer seg ikkje i kva som skal til for at butikkane skal gå betre.
- Kommunen oppfyller ikkje vertskapsrolla overfor handelen i sentrum.
- Sentrum må tilby opplevingar som kjøpesentera ikkje har.
- Det er ikkje interessant å etablere seg i eit sentrum med mange ledige lokale.

*Kjelde: Foredrag av Odd Midtskog på Kommuneplankonferansen på Hamar 10.2.2014*

## **5.5 Byane som regional motor**

Prosjektet «Byane som lokomotiv» viste at dei tre byregionane i fylket har ein nøkkelrolle som regional motor og som nav for omlandet og mot omverda. Gjennom prosjektet «Byane som regional motor» ønskjer fylkeskommunen å utvikle Ålesund, Molde og Kristiansund til attraktive, urbane senter i sine regionar, som gir vekst både i byane, omlandet og fylket. Tre innsatsområde er prioritert: Samferdsel og kollektivsatsing, attraktive bysenter og kompetansemiljø og utdanning.

Eit av tiltaka under prosjektet, er handelsanalysen for Møre og Romsdal som er omtalt i kap. 5. Eit anna er eit byutviklingsprosjekt der Gehl Architects og PWC skal analysere stadkvalitetar og vise kva for utviklingspotensial som ligg i dei tre byane.

For å følgje opp bysatsinga, har fylkestinget i 2014 oppretta eit fond på 100 mill. kroner til byutvikling i dei tre byane. Som eit forarbeid til utforming av statuttar for fondet, skal Møreforsking greie ut byane si betydning for verdiskaping, kultur og kompetanse:

- *Verdiskaping*: Kva betyr byane for næringslivet i fylket?
- *Kultur*: Kva rolle spelar byane som kultursenter?
- *Kompetanse*: Korleis kan byane vere gode vertskap for høgare utdanningsinstitusjonar og bedriftene sine kompetansefunksjonar?

## 5.6 Bypakker for heilskapleg by- og transportutvikling

Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunane Ålesund, Molde og Kristiansund samarbeider om å utvikle bypakker for heilskapleg by- og transportutvikling. Alle dei tre byane har stort press på innfartsvegane og problem med trafikkavviklinga i sentrum, noko som vil forsterke seg gjennom vidare vekst og befolkningsutvikling. Målet med bypakkene er å skape eit effektivt, miljøvennleg og sikkert trafikksystem gjennom utbygging av vegar og kollektivtilbod, tilrettelegging for gåande og syklende og ulike typar trafikkrestriksjonar. Samtidig skal bypakkene vere ein integrert del av byutviklinga.

### Livet mellom husa

Den danske arkitekten Jan Gehl har i boka «Livet mellom husene» studert kva som gjer offentlege byrom attraktive (Gehl, 2003). Han slår fast at gata er byen og tettstaden sitt viktigaste rom, sjølv kjennemerket på eit sentrum og identitetsberar for staden. Sentrumsgata skal dekke fleire funksjonar: den skal vere transportåre, gi rom for handel og andre næringsaktivitetar og vere møteplass for innbyggjarar og tilreisande.

Byrommet har ikkje berre eit golv, men også veggjar, tak og «møblar», som andre rom. Det er i dette rommet mellom husa at livet utspelar seg. I uterom av dårleg kvalitet gjer vi berre naudsynte aktivitetar som å gå til skole og jobb eller vente på bussen. I uterom av høg kvalitet gjer vi dessutan ei rekke valfrie aktivitetar som å gå tur, sitte i sola eller berre nyte livet. Men der menneske møtest skjer det også noko meir, nemleg spontane, sosiale aktivitetar som leik og samtale, eller samkjensle gjennom å sjå og høyre andre menneske.

Skal ein få liv i gata må ho vere estetisk triveleg og fylt av interessante ting som butikkar, kafear eller opplevingar. Det er mangfaldet og samanvevinga av aktivitetar som gjer fellesrommet interessant og attraktivt. Den største attraksjonen i byen er – menneska.



## 6 Samordna bustad-, areal- og transportplanlegging

### 6.1 Retningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging

Samordna bustad-, areal- og transportplanlegging er eit viktig verkemiddel for å oppnå effektiv arealutnytting, redusere behovet for transport og styrke grunnlaget for klimavennlege transportformer. For å oppnå dette må større handelsverksemdar og andre private og offentlege teneste- og servicefunksjonar plasserast sentralt og i tilknytning til knutepunkt for kollektivtransporten.

I samband med godkjenninga av den regionale planstrategien for Møre og Romsdal 2012-2016, uttalte Miljøverndepartementet at reglane for etablering av kjøpesenter måtte sjåast i samanheng med eit samordna areal- og transportmønster og ha fokus på planlegging av handel og service som fremmar attraktive regionale senter.

For å skape samanheng og kvalitet i planlegginga, er det derfor viktig å sjå senterutviklinga i samanheng med det generelle utbyggings- og transportmønsteret i kommunane og i fylket. Dei rikspolitiske retningslinjene for samordna areal- og transportplanlegging frå 1993 har hatt svakt gjennomslag i arealplanlegginga dei seinare åra, og regjeringa la derfor fram forslag til nye statlege planretningslinjer i 2013. Sjølv om desse ikkje er formelt vedtekne, fell måla i forslaget i stor grad saman med målsettingar i det regionale planverket og med prinsippa i Nasjonal transportplan 2014-2023 og andre statlege planar og retningslinjer. Fylkesutvalet slutta seg i sin høyringsuttale til hovudprinsippa i forslaget (sak U-134/13).

Basert på høyringsforlaget og regionale planar og mål, vil ein tilrå at følgjande retningslinjer blir lagt til grunn for statlege, regionale og kommunale styresmakter sitt arbeid med samordna bustad-, areal- og transportplanlegging i fylket:

Arealbruk og transportsystem skal utviklast slik at dei fremmar samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnytting med miljømessig gode løysingar, trygge lokalsamfunn og bumiljø, god trafikktryggleik og effektiv trafikkavvikling.

Statlege, regionale og kommunale styresmakter skal samordne utbyggingsmønster og transportsystem slik at transportbehovet i byar og større tettstader vert redusert og grunnlaget for klima- og miljøvennlege transportformer vert styrka.

Følgjande prinsipp skal leggest til grunn:

- I sentrale by- og tettstadorråde skal det leggest til rette for høg arealutnytting, fortetting og transformasjon.
- Byar og større tettstader bør utviklast langs hovudlinjene for kollektivtrafikken. Utbyggingsmønsteret skal ta omsyn til moglegheit for god og effektiv kollektivtrafikkdekning.
- Trafikkveksten skal i størst mogeleg grad dekkast av kollektivtilbod, sykkel og gange. Det er eit mål å auke kollektivtrafikkdelen til 20 prosent i Ålesund og 15 prosent i Molde og Kristiansund innan år 2021.

- I by- og tettstadsområde bør det utarbeidast planar for samanhengande gang- og sykkelvegnett med høg kvalitet og trafikktryggleik.
- Kollektivtrafikktrasear i bustadfelt bør vere gjennomgåande.
- Det skal leggest vekt på å finne løysingar som gir korte avstandar mellom bustadar, arbeidsplassar, handel og andre private og offentlege tenestetilbod og som reduserer behovet for transport, spesielt bilbruk.
- Nye bustadfelt og utbyggingsområde utanom by- og tettstadsentera bør lokaliserast slik at dei bygger opp under eksisterande busetnad, infrastruktur, handel og tenestetilbod. Nye byggeområde bør leggest i tilknytning til eksisterande utbyggingsområde, kollektivnett og gang- og sykkelvegnett.
- Nye bustadfelt må planleggast slik at dei tek vare på lokale natur- og miljøkvalitetar og gir gode oppvekstvilkår for barn og unge, med nærleik og trygg tilkomst til leikeplassar, idrettsanlegg, kultur- og fritidsaktivitetar, barnehage, skole og butikk.
- Ny utbygging bør lokaliserast til område med færrest moglege arealkonfliktar. Ein må verne naturområde og store samanhengande jordbruksareal mot nedbygging og omdisponering.

### **Strategi for utbygging av gang- og sykkelvegnettet i Møre og Romsdal**

I «Transportstrategi for gåande og syklande i Møre og Romsdal 2010-2019» heiter det at følgjande kriterium skal gjelde for fylket si prioritering av gang- og sykkelvegnettet:

- I ein radius på 4 km rundt grunnskolar, 6 km rundt vidaregåande skolar.
- Etablering av sykkelnett inn til byar, større tettstader og store arbeidsplasskonsentrasjonar.
- Samanhengande gang- og sykkelvegnett i bygder / mindre lokalsamfunn.
- Skilting og tilrettelegging av gjennomgåande sykkelruter i fylket.
- Etablering av reiselivspakker.

## **6.2 Lokalisering av anlegg for godstransport**

Godstransport på vegane er eit aukande problem. Stadig større transportvolum og tyngre kjøretøy skaper kapasitets- og lastproblem på eit ofte underdimensjonert vegnett. Dette blir særleg tydeleg i byar og tettstader der tungtrafikken skal dele gatenettet med mjuke trafikantar og skaper lokale forureinings- og støyproblem.

I tråd med forslaget til nye planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging frå 2013, vil ein tilrå å legge følgjande retningslinjer til grunn for lokalisering av anlegg for godstransport:

Godstransportverksemd bør lokalisert til område med god tilgjenge til jernbane, hamn eller hovudvegnett. Lokalisering som fremmar transport av gods på bane eller sjø og som bidreg til utvikling av effektive logistikknutepunkt bør prioriterast. Ein bør legge vekt på å finne lokaliseringar som avgrensar transportbehovet og gir minimale negative verknader i form av støy, luftforureining eller andre miljøulempar. Det må skiljast mellom større terminalar for gods og knutepunkt for persontrafikk.

Ein må i størst mogeleg grad unngå godstransport inn i sentrumsområde og på lokalvegar. Det må leggest til rette for trygg og effektiv varetransport til forretningar mv.

### **Byen og varetransporten**

Vegvesenet har laga ei rettleiing om korleis varelevering i byområde bør organiserast (handbok nr. 250 (2004) *Byen og varetransporten*). Rettleiaren slår fast at eit pulserande og levande bymiljø med eit aktivt næringsliv, føreset effektiv vare- og servicetransport. Denne må planleggast som ein integrert del av både byen og den einskilde verksemda.

Rettleiaren minner om at godsbilar er breie, lange, tunge og høge og derfor treng solid underlag og god plass både til parkering og manøvrering. Ved å planlegge for dei store bilane, blir det også plass til dei små. Ein må unngå rygging med store godsbilar der det ferdast fotgjengarar og heller legge til rette for løysingar med gjennomkjøring eller snuplass. Transportruta frå bil til butikk må vere flat og enkel å forsere heile året, og ein må unngå å blande varelevering med straumen av kundar. Gjennom eit godt samarbeid mellom kommunen, vegvesenet, transportørar, handelsstand, politi og handverksforeiningar kan varetransporten organiserast slik at han tek i vare tryggleik, tilgjenge og trivsel for alle som bur i byen.

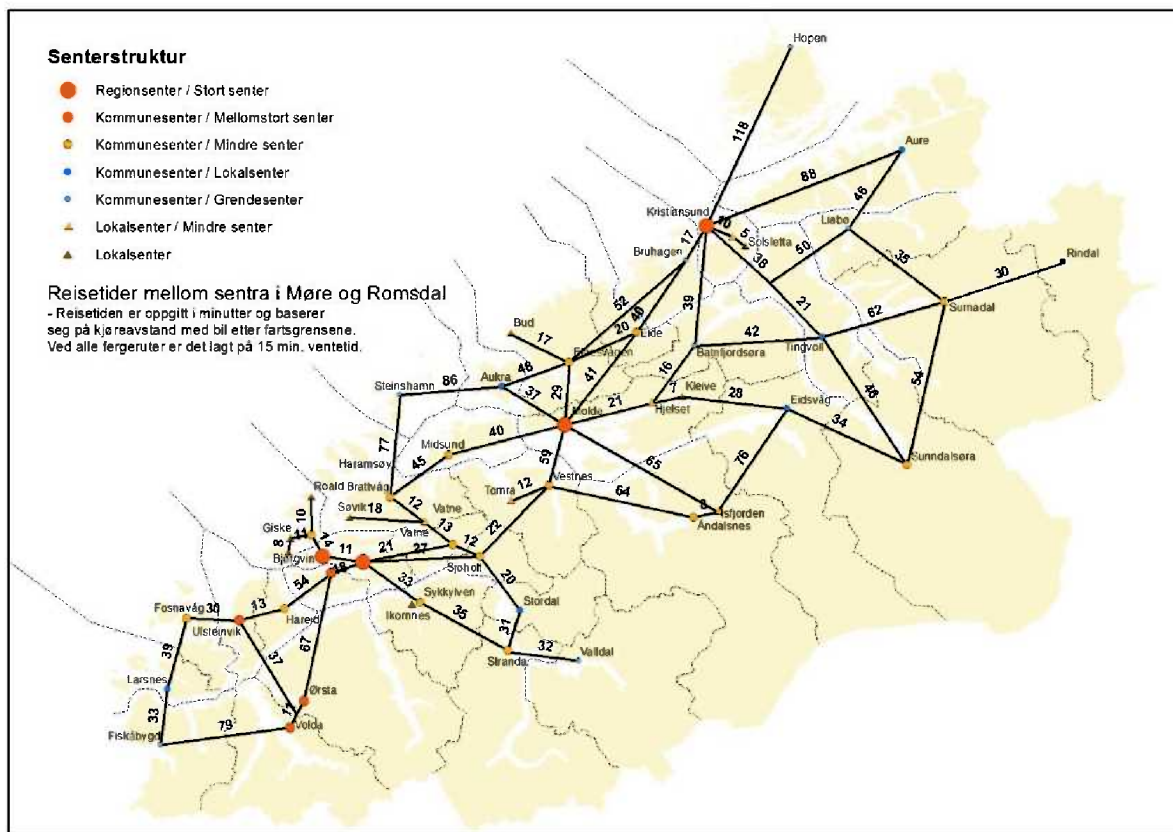
## 7 Møreregionen i framtida

### 7.1 Nye samferdselsprosjekt gir regionforstørring

Store regionar er ein nøkkelfaktor for å skape attraktivitet i høve til næringsutvikling, rekruttering av kompetansearbeidskraft og utvikling av eit breitt handels-, teneste-, skole- og kulturtilbod. Dei fire ABS-regionane vil fungere som høvelege «kvardagsregionar» for dei fleste, men nasjonalt vil attraktiviteten auke jo meir Møre og Romsdal kan stå fram som ein samla region.

Nye store samferdselsprosjekt vil knyte fylket mykje tettare saman og gi heilt nye rammevilkår for regionaliseringa. Vegar og kommunikasjonar er ikkje berre transportårer, men også verkemiddel for å skape større ABS-regionar som igjen kan gi grunnlag for auka verdiskaping, vekst og utvikling.

TØI-rapporten «Potensial for regionforstørring» viser at senter som kan utfylle kvarandre med omsyn til arbeidskraft, arbeidsplassar, type næringsliv og service- og butikktilbod, har gode føresetnader for regionforstørring dersom reisetida mellom stadene kan kortast inn gjennom oppgradering og utbygging av vegnettet (Engebretsen og Gjerdåker, 2012). Møre og Romsdal er det fylket i landet som relativt sett har størst potensial for kopling av slike arbeidsmarknader, særleg knytt til utbygging av ferjefri E39.



Figur 27. Reisetider i minutt mellom kommunesentera i Møre og Romsdal med dagens vegar og ferjesamband.

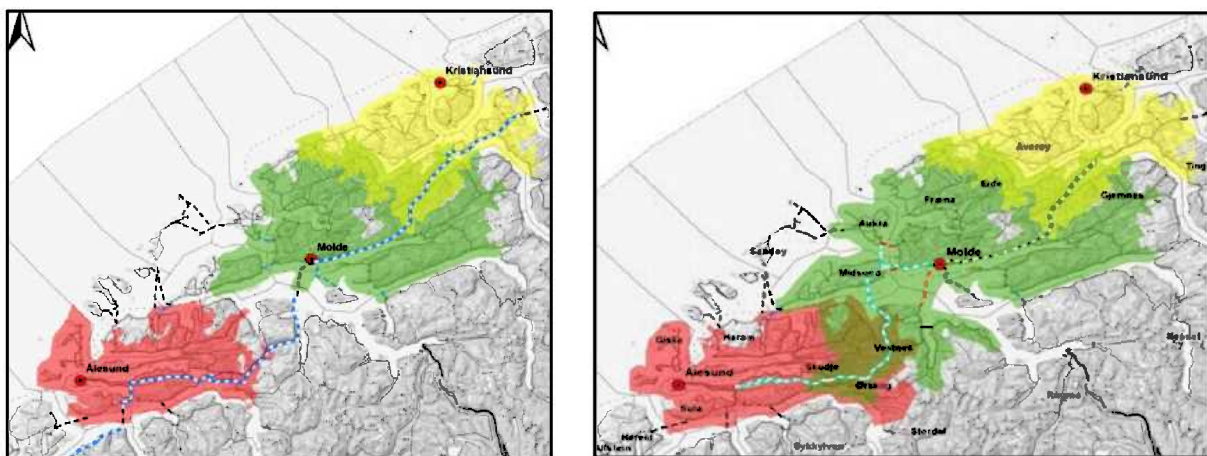
Dei same effektane blir stadfesta i BI-rapporten «Ferjefri E39 – Næringsliv og verdiskaping» (Nordkvelde og Reve, 2013). Rapporten tek for seg verknadene av å skape ein felles, regional arbeidsmarknad med inntil 200 000 innbyggjarar i aksen Kristiansund-Molde-Ålesund. Dette vil få grunnleggande betydning for attraktiviteten og verdiskapingspotensialet i regionen, med auka samarbeid og kunnskapsutveksling mellom bedrifter, vekst og utvikling i næringslivet, større og meir variert bu- og arbeidsmarknad og betre teneste-, skole- og kulturtilbod. Eit ferjefritt samband mellom Ålesund og Molde (Møreaksen) vil aleine kunne auke den årlege verdiskapinga med 800 millionar kroner og på sikt utlikne skilnadene mellom dei to byane. Ei vidareføring av ferjefri E39 gjennom Halsafjordsambandet vil ytterlegare forsterke regionutvidinga på Nordmøre og mot Trøndelag.

Victor D. Norman har sett på effekten av Hafast og Møreaksen samla. Desse sambanda vil både gi eit fullintegrert Sunnmøre og eit fullintegrert område Ålesund-Molde. Arbeidsmarknadsgevinsten ved å gjennomføre desse prosjekta kan vere så mykje som 1,8 milliardar kroner per år. Om lag 10 prosent av dette er synergigevinst av at begge prosjekta blir realisert (Norman, V.D., 2012).

## 7.2 Pendlingsomlanda kring regionsentera veks saman

Den praktiske grensa for dagleg pendling ligg for dei fleste på 45-60 minutt. Det venstre kartet i figur 28 viser kor store område som ligg innanfor 45 min. kjøretid frå Ålesund, Molde og Kristiansund med dagens vegar og ferjesamband. Det er desse områda som skaper dei største pendlingsstraumane inn til byane. I dagens situasjon har byane i hovudsak separate pendlingsomland, men kommunane Eide og Gjemnes ligg innanfor pendlingsomlandet til både Molde og Kristiansund.

Det høgre kartet i figur 29 viser pendlingsomlandet kring byane etter opninga av Møreaksen. Områda på begge sider av Ørskogfjellet vil da ligge innanfor pendlingsavstand både til Molde og Ålesund. Strekker ein pendlingstida til 60 minutt (som SSB brukar som sentralitetskriterium for tettstader over 15 000 innbyggjarar), vil både Ålesund og Kristiansund ligge innanfor pendlingsavstand til Molde. Ved realisering av ferjefri E39 vil også Eiksundregionen sitt pendlingsomland vekse saman med dei andre, og ein vil kunne reise ferjefritt mellom Volda og Kristiansund på under 3 timar.

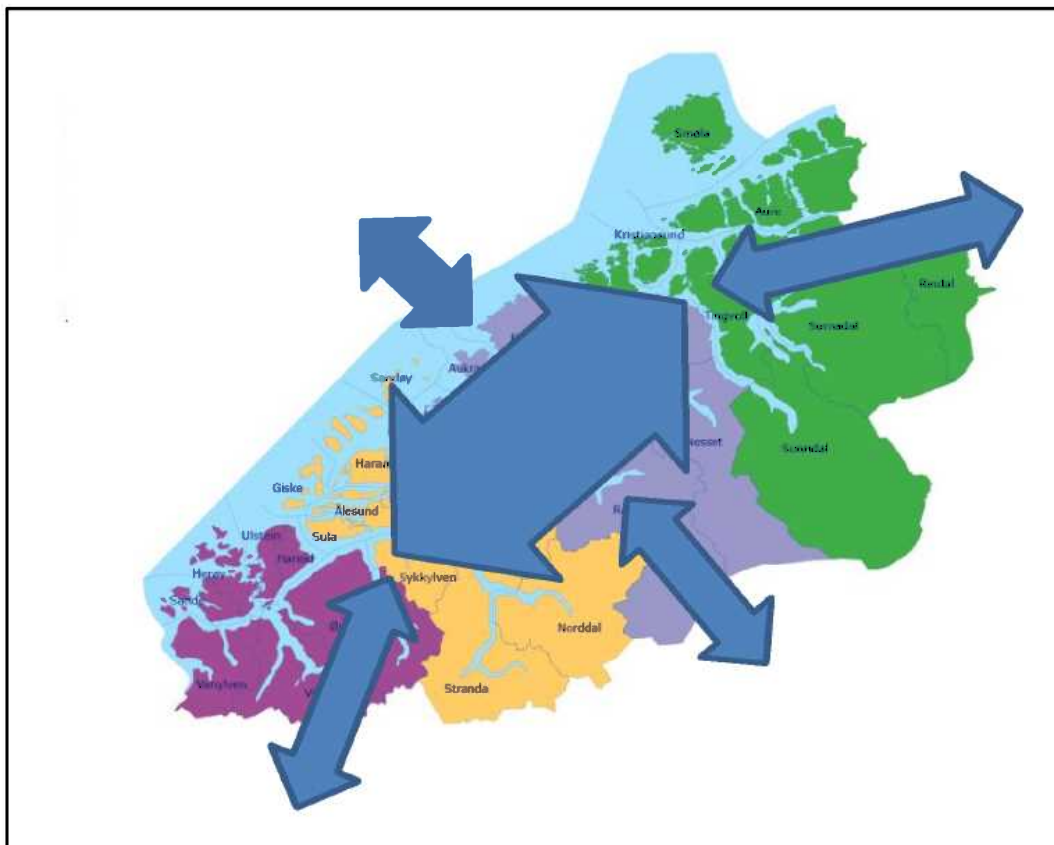


**Figur 28. Livet før (til venstre) og etter (til høgre) Møreaksen med 45 minutt pendlingsavstand frå Ålesund, Molde og Kristiansund. Utan Møreaksen har Molde og Kristiansund delvis overlappende pendlingsomland medan Ålesund har eige pendlingsomland. Med Møreaksen vil Molde og Ålesund også få delvis overlappende pendlingsomland, slik at alle dei tre pendlingsregionane flyt saman.**

### 7.3 Regionforstørrelse skal styrke eksisterende byar og tettstader

Framtida for Møre og Romsdal vil vere styrt av om ein på den eine sida klarer å knyte kvardagsregionane saman til ein samla Møreregion, og på den andre sida klarer å utnytte fylket si strategiske plassering mellom Vestlandet, Austlandet og Trøndelag på landsida – og sjøen mot vest. Ved å knyte saman kystaksen med ferjefri E39 og styrke kommunikasjonane til dei indre delane av fylket og vidare til nabofylka, vil Møre og Romsdal vere rusta med både interne og eksterne ressursar til vidare vekst og utvikling.

Denne utviklinga vil også skape eit potensial for ekspansjon innanfor handel, tenesteyting, næringsutvikling og offentlege tilbod. Dette kan føre til eit press for å etablere nye handels- og næringsområde, særleg langs dei nye hovudtrafikkårene. I tråd med intensjonane og retningslinjene i senterstrukturplanen, er det viktig at dette vekstpotensialet blir nytta til å styrke eksisterande byar og tettstader og ikkje til nye senterdanningar eller meir spreidd bygging i kommunane.



Figur 29. Framtidsvisjonen: Ein samla Møreregion - open mot omverda.



## 8 Litteraturliste

- Baalerud, H. og Haug, A. (2010). *Kommunedelplan for Åndalsnes. Utviklingsstrategier og konsekvenser*. Oslo: Asplan Viak.
- Båtevik, F.O. (2011). *Kultur- og fritidstilbud for alle? Kulturpendlarar, fritidspendlarar og andre kulturbrukarar i Møre og Romsdal*. Rapport nr. 16. Volda: Møreforskning.
- Båtevik, F.O., Dvergsdal, G. og Amdam, R. (2012). *Utviklingstrekk på Indre Nordmøre*. Rapport nr. 32. Volda: Møreforskning
- Båtevik, F.O., Dvergsdal, G. og Krumsvik, E. (2012). *Ørsta, regionen og Eiksundsambandet*. Rapport nr. 26. Volda: Møreforskning.
- Dalen, Ø. og Lynum, F. (2013). *Handelsanalyse Ørsta-Volda*. Oslo: Asplan Viak.
- Dalen, Ø. og Lynum, F. (2014). *Handelsanalyse for Møre og Romsdal*. Oslo: Asplan Viak.
- Dvergsdal, G., Aarset, M.E. og Båtevik, F.O. (2013). *Regional attraktivitet – kartlegging av brukarerfaringar*. Volda: Møreforskning.
- Engebretsen, Ø. (2001). *Senterstruktur og servicenæringens lokaliseringmønster – betydning av veibygging og økt mobilitet*. Rapport 513/2001. Oslo: TØI.
- Engebretsen, Ø. og Gjerdåker, A. (2012). *Potensial for regionforstørring*. Rapport 1208/2012. Oslo:TØI.
- Fagrådet for berekraftig bypolitikk (2013). *Faglig råd for bærekraftig byutvikling*. Rapport. Oslo: Kommunal- og regionaldepartementet og Miljøverndepartementet.
- Florida, R. (2004). *The rise of the creative class..... and how it's transforming work, leisure, community & everyday life*. New York: Basic Books.
- Florida, R. (2008). *Who's your city? How the creative economy is making where to live the most important decision of your life*. New York: Basic Books.
- Gehl, J. (2003). *Livet mellom husene*. København: Arkitektens forlag
- Grimsrud, G.M. (2013) *Flytting til og frå Rauma*. Rapport nr. 42. Volda: Møreforskning.
- Gundersen, F. og Juvkam, D. (2013). *Inndelinger i senterstruktur, sentralitet og BA-regioner*. NIBR-rapport 2013:1. Oslo: NIBR.
- Gundersen, F. og Onsager, K. (2011). *Regional innovasjon og næringsutvikling*. Rapport 2011:12. Oslo: NIBR
- Gythfeldt, K. og Heggen, K. (2013). *Kva betyr høgskolene for rekruttering av arbeidskraft i egne regioner? Søkelys på arbeidslivet nr. 3 2013, 235-250*. Oslo: Universitetsforlaget
- Hegsvold, K. og Onarheim, S, (2013). *Handel i og utenfor bysentrum*. Oslo: Asplan Viak
- Institutt for bransjeanalyser (2013). *Senterboken 2013*. Oslo: Andhøy AS
- Juvkam, D. (1999) *Historisk oversikt over endringer i kommune- og fylkesinndelingen*. Rapport 99/13. Oslo: SSB
- Meld. St. 13 (2012-2013). *Ta heile Noreg i bruk (Regionalmeldinga 2013)*. Oslo: Regjeringa



- Meld. St. 26 (2012-2013). *Nasjonal transportplan 2014-2013*. Oslo: Regjeringa
- NHO (2013). *NæringsNM 2013. Næringsutviklingen i fylker, regioner og kommuner*. Bø i Telemark: Telemarksforskning.
- Nordkvelde, M. og Reve, T. (2013). *Ferjefri E39. Næringsliv og verdiskaping*. Rapport nr. 1/1/2013. Oslo: Handelshøyskolen BI.
- Norman, V.D. (2012). *Ferjefri E39 – Mye mer enn tidsbesparelse*. Foredrag i Molde 22.10.12.
- NOU 2011:3 (2011). *Kompetansesarbeidsplasser – drivkraft for vekst i hele landet*. Oslo: Kommunal- og regionaldepartementet
- Reputation in Mind (2012). (1) *Ålesund som lokomotiv*, (2) *Molde som lokomotiv* og (3) *Kristiansund som lokomotiv*. *Eksplorativ undersøkelse*. 3 rapportar. Ålesund: RiM AS
- Statistisk sentralbyrå (2000). *Standard for økonomiske regioner*. Oslo: SSB.
- Solbakk, A.S. (2009). *Ålesund – liv laga?* Masteroppgave. Volda: Høgskulen i Volda.
- Strand, A., Kvarud, T., Christiansen, P. og Engebretsen, Ø. (2014). *Detaljvarehandel i 20 bykommuner. Analyse av utviklingen i bysentrum og kommunen totalt 2004-2012*. Oslo: TØI.
- Ueland Kobro, L., Vareide, K. og Hatling, M. (2012). *Suksessrike distriktskommuner. En studie av kjennetegn ved 15 norske distriktskommuner*. Rapport nr. 303. Bø i Telemark: Telemarksforskning.
- van der Meer, D. og Simonsen, T. (2012). *Konsekvensutredning Digerneset Næringspark AS*. Oslo: Asplan Viak.
- Vareide, K. (2012). *Sårbare og robuste regioner. En analyse av norske regioners næringsmessige sårbarhet*. TF-notat 59/2012. Bø i Telemark: Telemarksforskning.
- Vinsand, G. og Langset, M. (2013). *Status for interkommunalt samarbeid i Møre og Romsdal*. Rapport 2013:3. Oslo: NIVI Analyse.

# Vedlegg





## Vedlegg 1. NIBR sine inndelingar i senterstruktur, sentralitet og BA-regionar

NIBR har utvikla ein modell for å analysere senterstruktur, sentralitet og bu- og arbeidsmarknadsregionar (BA-regionar) i Noreg. Modellen vart sist oppdatert i 2013 (Gundersen og Juvkam/NIBR 2013).

### Kartlegging av senterstrukturen

Senterstrukturen blir kartlagt på grunnlag av tre variablar: Folketalet i tettstaden, tenestetilbodet i kommunen og offentlege institusjonar i kommunen.

**Første trinn** er å kategorisere tettstadene på ein skala frå A til E etter folketalet:

- A. Tettstader med over 100 000 innbyggjarar
- B. Tettstader med 15 000 – 100 000 innbyggjarar
- C. Tettstader med 5 000 – 15 000 innbyggjarar
- D. Tettstader med 2 000 – 5 000 innbyggjarar
- E. Tettstader med mindre enn 2 000 innbyggjarar

**Andre trinn** er å registrere kor mange tenester av ulike slag som finst i kommunen/kommunane der tettstaden ligg, basert på opplysningar frå bedrifts- og føretaksregisteret. Det er nytta 100 tenestekategoriar, fordelt slik:

- 1. Ulike typar av detaljhandel, 11 stk.
- 2. Tenester knytt til kjøretøy, 4 stk.
- 3. Restaurant, reiseliv og transport, 12 stk.
- 4. Tenester knytt til finans og eigedom, 8 stk.
- 5. Tenester knytt til forretningsdrift, 12 stk.
- 6. Undervisningstenester, 10 stk.
- 7. Helsetenester, 15 stk.
- 8. Sosialtenester, 6 stk.
- 9. Idrett, treningstilbod og opplevingar, 5 stk.
- 10. Kulturtilbod, 4 stk.
- 11. Utleige og reparasjon av utstyr, 4 stk.
- 12. Personleg tenesteyting, 6 stk.
- 13. Spesialiserte offentlege tenester, 3 stk.

Lovpålagte tenester som skal finnast i alle kommunar er ikkje tekne med. Det er berre talet på ulike tenester som blir registrert, ikkje talet på einingar innanfor kvar kategori.

**Tredje trinn** er å registrere tilbodet av offentlege institusjonar i kommunen. Ved ein kombinasjon av sektorkode, organisasjonsform og næringskode er det laga 13 kategoriar som er vekta på ein skala frå 1 til 7. Vektinga er sett slik at kategoriar med mange einingar får lav vekt. Det er også justert i høve til ei vurdering av den regionale betydninga institusjonen har. Poengberekninga er slik at dersom det finst ein eller fleire institusjonar av ein kategori innan kommunen, får kommunen poeng som svarer til vektinga. Talet på institusjonar, storleiken eller talet på tilsette tel ikkje. Høgast moglege score blir summen av alle vektingane, som er 44 vektupoeng. Kategoriane er:

1. Sentrale statsinstitusjonar (direktorat, tilsyn, departement m.m.), vekt 7
2. Statlege låneinstitusjonar (Lånekassen, Innovasjon Norge, Statens husbank), vekt 5
3. Staten ved særlov (først og fremst sjukehusa), vekt 5
4. Statlege trygdeordningar (NAV – finst nesten i alle kommunar), vekt 1
5. Statens justissektor (fengsel, rettsinstansar, politi), vekt 3
6. Statlege undervisningsinstitusjonar, universitet, vekt 5
7. Statlege undervisningsinstitusjonar, høgskolar, vekt 4
8. Statlege undervisningsinstitusjonar, anna, vekt 1
9. Statlege "lokalinstitusjonar" (Mattilsynet, regionkontor for Statens vegvesen og Skatteetaten, ambulansetenester, lokalkontor for jernbaneverket og banedivisjonen), vekt 1
10. Fylkeskommune – administrasjon, vekt 7
11. Fylkeskommune – undervisning (vidaregåande skolar), vekt 3
12. Andre fylkeskommunale føretak, vekt 1
13. Interkommunale føretak, vekt 1

### Sentralitet

Sentralitet er av SSB definert som den geografiske plasseringa av ein kommune i høve til tettstader av ulik storleik. Det er fire hovudnivå for sentralitet, der dei mest sentrale kommunane har sentralitet 3 og dei minste har sentralitet 0 (sjå tabellen nedanfor).

Sentralitet	Tettstadstorleik	Reisetid frå ein kommune til tettstadsentrum
3	Landsdelssenter (6 byar)	75 min (90 min for Oslo)
2	Tettstad med minst 15 000 innb.	60 min
1	Tettstad med 5 000 – 15 000 innb.	45 min
0	Andre tettstader	-

I Møre og Romsdal er det seks tettstader som definerer sentraliteten til kommunane rundt:

- På nivå 2: Ålesund, Molde og Kristiansund
- På nivå 1: Ørsta, Volda og Ulsteinvik

### BA-regionar

BA-regionane er avgrensa ut frå kva ein kan rekne som funksjonelle bu- og arbeidsmarknadsregionar. Vurderinga er basert på senterstruktur og sentralitet, men også på arbeidsplassar, pendlingsomfang og reisetid til regionsenteret. Reisetidskravet fører gjennomgåande til at BA-regionane blir mindre enn SSB sine økonomiske regionar. Ut frå desse kriteria er Møre og Romsdal delt inn i 13 BA-regionar (sjå kap. 3.5).

Tabellen nedanfor viser nøkkeldata for kommunane i Møre og Romsdal. Nokre resultat:

- Byane Ålesund, Molde og Kristiansund har over 90 av dei 100 tenestekategoriene tilgjengelege innan kommunen. Ålesund har flest med 97, Molde 94 og Kristiansund 93.
- Molde scorar høgast på offentlege institusjonar (37 av 44 vektspoeng), mykje pga. fylkesadministrasjonen som tel 7 poeng. Utan denne er Ålesund på same nivå (30 av 44).

- Ørsta og Volda har 80 eller fleire av 100 tilgjengelege tenester. Volda er dessutan på nivå med Kristiansund når det gjeld offentlege institusjonar (høvesvis 24 og 21 vektpoeng).
- Andre kommunar med høgt tenestenivå (meir enn 70 av 100) er Herøy, Ulstein, Haram, Vestnes, Rauma, Sunndal og Surnadal. Av desse scorar Herøy, Vestnes og Rauma godt også på offentlege institusjonar (14 eller meir av 44).
- Tingvoll, Ørskog og Aure scorar relativt høgt på offentlege institusjonar (10-15 av 44), men har berre eit moderat tenestenivå (49-52 av 100).
- Det dårlegaste tenestetilbodet har Stordal og Sandøy med under 40 av 100 tenestekategoriar i kommunen. Desse ligg også lågast når det gjeld offentlege institusjonar, saman med Hareid, Norddal, Skodje, Midsund, Eide og Rindal (1-2 av 44).

Tabell over kommunedata som ligg til grunn for NIBR sine inndelingar i senterstruktur, sentralitet og BA-regionar. Kjelde: NIBR-rapport 2013:1.

K.nr. Kommune	Folke- mengd 1. jan. 2012	Befolk- ning i tettstader	Inn- pend- ling	Største tettstad	Arbeids- plassar	Sentrali- tet frå SSB	Tilgjenge- lege tenester	Offentlege institus- jonar
1502 Molde	25 507	22 318	5 327	19 808	17 019	2	94	37
1504 Ålesund	44 439	41 672	7 644	47 772	26 712	2	97	30
1505 Kristiansund	23 831	20 850	1 800	17 352	10 680	2	93	21
1511 Vanylven	3 382	769	143	402	1 394	0	56	8
1514 Sande	2 597	552	367	552	1 209	1	42	7
1515 Herøy	8 736	5 452	846	3 598	5 510	1	72	16
1516 Ulstein	7 824	5 928	2 274	5 621	4 999	2	75	9
1517 Hareid	5 005	4 229	651	3 900	1 801	2	54	1
1519 Volda	8 687	5 902	1 394	5 902	3 913	1	83	24
1520 Ørsta	10 395	7 102	1 147	6 717	4 144	1	80	14
1523 Ørskog	2 210	1 235	328	1 235	960	2	49	12
1524 Norddal	1 736	405	195	405	1 032	0	45	1
1525 Stranda	4 601	3 063	397	2 548	2 360	2	68	9
1526 Stordal	1 022	633	215	633	592	2	35	1
1528 Sykkylven	7 675	5 610	490	4 252	3 821	2	75	7
1529 Skodje	4 168	2 585	536	1 918	1 269	2	53	1
1531 Sula	8 250	7 353	751	47 772	2 442	2	60	4
1532 Giske	7 306	5 320	378	3 361	2 165	2	62	4
1534 Haram	8 965	5 096	1 010	2 288	4 138	2	70	9
1535 Vestnes	6 511	3 836	357	2 218	2 802	2	72	14
1539 Rauma	7 421	4 520	450	2 231	3 414	2	74	15
1543 Nesset	2 996	1 136	174	861	1 062	2	49	5
1545 Midsund	1 991	503	103	503	722	2	42	2
1546 Sandøy	1 316	523	48	523	691	0	37	2
1547 Aukra	3 274	1 164	301	817	1 267	2	49	8
1548 Fræna	9 483	4 768	817	2 313	3 211	2	67	8
1551 Eide	3 445	1 326	311	1 326	1 179	2	52	1
1554 Averøy	5 587	1 029	354	388	2 001	2	60	4
1557 Gjemnes	2 581	553	451	312	966	2	42	5
1560 Tingvoll	3 096	1 034	113	1 034	1 022	2	52	15
1563 Sunndal	7 184	5 084	635	4 208	3 751	0	74	8
1566 Surnadal	5 941	2 549	433	2 275	2 741	0	73	9
1567 Rindal	2 076	683	178	683	830	0	43	2
1571 Halså	1 628	0	117		699	0	42	5
1573 Smøla	2 183	0	65		956	0	50	5
1576 Aure	3 499	662	201	662	1 491	0	52	10

## Vedlegg 2. Husstandsdekning for lokalavisene i fylket i prosent per kommune

Avis	Fjordenes Tidende	Synste Møre	Møre	Møre-Nytt	Vestlandsnytt	Vikebladet Vestposten	SUNNMØRSPOSTEN	Øy-Blikk	Sulaposten	Nordre	Sykkylvsbladet	Sunnmørningen	Storfjordnytt	Bygdebladet	ROMSDALS BUDSTIKKE	Vestnesavisa	Åndalsnes avis	TIDENS KRAV	Driva	Aura Avis	Nordvestnytt	ADRESSEAVISEN	Sør-Trøndelag	
Kommune	Opplag	Utgåver per veke																						
	4 774	2 302	3 578	5 213	4 884	4 119	27 459	1 674	2 316	2 471	2 975	1 976	1 378	2 642	16 304	1 900	3 642	13 133	3 687	2 884	1 573	67 315	6 805	
	3	1	3	3	2	3	6	1	1	2	2	2	1	2	6	1	3	6	3	3	1	6	5	
Volda			68	16			28																	
Ørsta			6	81			30																	
Vanylven	9	88					45																	
Sande					76	5	36																	
Herøy					75	5	30																	
Ulstein					8	66	32																	
Hareid						60	30																	
Ålesund							50																	
Sula							48		57															
Giske							53	70																
Haram							49			49				9										
Skodje							46			5				33										
Ørskog							46							73										
Stordal							51					26	30											
Norddal							54						63											
Stranda							49					73												
Sykkylven							43				73													
Sandøy							29		30					29										
Vestnes							15							21	34	57								
Rauma															25		80							
Neset															53		35							
Molde															67									
Midsund							7								61									
Aukra															72									
Fræna															60									
Eide															57		15							
Gjemnes															51		37							
Kristiansund																	60							
Averøy																	66							
Smøla																	58			57				
Aure																	50			31	13			
Tingvoll																	49		39					
Sunndal																	10	17	59		6			
Halsa																	59	21			12			
Surnadal																	25	69			14			
Rindal																	5	44			42	27		
Kjelde	AK	LLA	LLA	AK	AK	AK	AK	LLA	LLA	AK	LLA	LLA	SN	LLA	AK	LLA	AK	AK	AK	AK	LLA	AK	AK	AK

Kjelder: AK = Aviskatalogen, med opplags- og dekningstal for 2013 ([www.aviskatalogen.no](http://www.aviskatalogen.no))  
 LLA = Landslaget for Lokalaviser, med opplags- og dekningstal for 2012 ([www.lla.no](http://www.lla.no))  
 SN = Opplysningar direkte frå Storfjordnytt med opplags- og dekningstal for 2013



### Vedlegg 3. Regiontilknytning for statlege institusjonar og verksemder

Institusjon	Namn på region/avdeling	Regiengrensar	Kontorstad
<b>Regionsamarbeid sørover</b>			
Hovedredningssentralen	Hovedredningssentralen i Stavanger	Austlandet, Vestlandet og Midt-Norge	Stavanger
Meteorologisk institutt	Værvarslinga på Vestlandet	Vestlandet inkl. Rogaland og Midt-Norge	Bergen
Statnett	Midt-Norge	?	Sunnalsøra
NVE	Region Vest	Hordaland, Sogn og Fj., Sunnmøre, Romsdal	Førde
Sjøfartsdirektoratet	Region 4 - Ålesund	Sunnmøre (?)	Ålesund
Justervesenet	Distriktskontor Vest	Hordaland, Sogn og Fj., Sunnmøre	Bergen
Kriminalomsorg	Kriminalomsorgen region vest	Hordaland, Sogn og Fj., Møre og Romsdal	Bergen
Tollvesenet	Tollregion Vest-Norge	Vestlandet inkl. Rogaland, Møre og Romsdal	Bergen
Lånekassen	Regionkontor Ørsta	Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal	Ørsta
Statsadvokaten	Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane statsadvokatembeter	Sogn og Fjordane, Sunnmøre og Nordmøre og Romsdal politidistrikt	Molde
<b>Regionsamarbeid austover</b>			
Jernbaneverket	Bane Øst	Austlandet, Møre og Romsdal	Oslo/Hamar
Luftfartstilsynet/Avinor	Avinor hovedkontor	Heile landet	Oslo/Gardermoen Flyplassar i Ørsta/Volda, Ålesund, Molde, Kr.sund
<b>Regionsamarbeid nordover</b>			
NVE	Region Midt	Nordmøre, Trøndelag, Nordland til Saltfjellet	Trondheim
Sjøfartsdirektoratet	Region 5 - Kristiansund	Romsdal, Nordmøre (?)	Kristiansund
Statens vegvesen	Region Midt	Møre og Romsdal, Trøndelag	Molde
Helseregion	Helseregion Midt-Norge	Møre og Romsdal, Trøndelag	Stjørdal
Justervesenet	Distriktskontor Midt-Norge	Romsdal, Nordmøre, Trøndelag	Trondheim
Kystverket	Region Midt-Norge	Møre og Romsdal, Trøndelag	Ålesund
DSB - Eltilsynet	DSB - Region Midt-Norge	Møre og Romsdal, Trøndelag	Trondheim
Jordskifteoverrett	Frostating jordskifteoverrett	Møre og Romsdal, Trøndelag	Molde
Bufetat	Region Midt-Norge	Møre og Romsdal, Trøndelag	Trondheim
Statsbygg	Region Midt-Norge	Møre og Romsdal, Trøndelag, Nordland til Bodø	Trondheim
Husbanken	Region Midt-Norge	Møre og Romsdal, Trøndelag	Trondheim
Skatteetaten	Skatt Midt-Norge	Møre og Romsdal, Trøndelag	Ålesund, Molde, Kr.sund
UDI	Regionkontor Midt-Norge	Møre og Romsdal, Trøndelag	Trondheim
Lagmannsretten	Frostating lagmannsrett	Møre og Romsdal, Trøndelag	Trondheim Faste rettsstader i Ålesund, Molde, Kristiansund
Arbeidstilsynet	Arbeidstilsynet Midt-Norge	Møre og Romsdal, Trøndelag	Trondheim Tilsynskontor i Ålesund og Kristiansund
Statsarkivet	Statsarkivet i Trondheim	Møre og Romsdal, Trøndelag, Nordland	Trondheim
Mattilsynet	Regionkontor Trøndelag og Møre og Romsdal	Møre og Romsdal, Trøndelag	Steinkjer
Forbrukerrådet	Forbrukerrådet Midt-Norge	Møre og Romsdal, Trøndelag	Trondheim

Institusjon	Namn på region/avdeling	Regiongrenser	Kontorstad
<b>Eigen region for Møre og Romsdal</b>			
Fylkesmannen	Fylkesmannen i Møre og Romsdal	Møre og Romsdal	Molde
Barnevern og sosiale saker	Fylkesnemnda i Møre og Romsdal	Møre og Romsdal	Molde
Helseføretak	Helse Møre og Romsdal HF	Møre og Romsdal	Ålesund Sjukehus i Volda, Ålesund, Molde, Kristiansund
Jordskifterett	Nordmøre jordskifterett	Nordre Nordmøre	Surnadal
Jordskifterett	Romsdal jordskifterett	Romsdal og Søndre Nordmøre	Molde
Jordskifterett	Sunnmøre jordskifterett	Sunnmøre	Ørsta
Tingrett	Søre Sunnmøre tingrett	Søre Sunnmøre	Volda
Tingrett	Sunnmøre tingrett	Sunnmøre	Ålesund
Tingrett	Romsdal tingrett	Romsdal	Molde
Tingrett	Nordmøre tingrett	Nordmøre	Kristiansund
Kriminalomsorgen	Møre og Romsdal friomsorgskontor	Møre og Romsdal	Molde med underkontor i Ålesund og Kristiansund
NAV	NAV Møre og Romsdal fylkeskontor	Møre og Romsdal	Molde med lokalkontor i kvar kommune Hjelpemiddelsentral i Ålesund
NRK	NRK Møre og Romsdal	Møre og Romsdal	Ålesund med lokalkontor i Molde og Kristiansund
Fiskeridirektoratet	Region Møre og Romsdal	Møre og Romsdal	Ålesund med fiskerikontor i Fosnavåg og Kristiansund
Mattilsynet	Distriktskontoret for Sunnmøre	Sunnmøre	Dragsund og Stranda
Mattilsynet	Distriktskontoret for Romsdal	Romsdal, Eide og Gjemnes	Molde
Mattilsynet	Distriktskontoret for Nordmøre	Nordmøre unnateke Eide og Gjemnes	Kristiansund og Surnadal
Politidistrikt	Sunnmøre politidistrikt	Sunnmøre og Vestnes	Ålesund med 10 underliggende lensmannskontor
Politidistrikt	Nordmøre og Romsdal politidistrikt	Nordmøre og Romsdal unnateke Vestnes	Kristiansund med 12 underliggende lensmannskontor
Kartverket	Kartverket Molde	Møre og Romsdal	Molde
Høgskole	Høgskulen i Volda	Heile landet	Volda
Høgskole	Høgskolen i Ålesund	Heile landet	Ålesund Avdeling i Kristiansund
Høgskole	Høgskolen i Molde	Heile landet	Molde Avdeling i Kristiansund
Den norske kyrkja	Møre bispedøme	Møre og Romsdal	Molde

## Vedlegg 4. Kommunane si tilknytning til ulike regionale funksjonar

Kommune	Folkemengd 1.1.2014	Økonomisk region SSB	BA-regionar NIBR	Tilgj. tenester NIBR	Off. inst. NIBR	Sentra- litet SSB	Regionråd	Politiske regionar TF/NHO	Opptaks- region v.g. skole
Volda	8 909	Ørsta/Volda	Ørsta/Volda	83	24	1	SR	Søre Sunnmøre	Eiksund
Ørsta	10 536	Ørsta/Volda	Ørsta/Volda	80	14	1	SR	Søre Sunnmøre	Eiksund
Vanylven	3 302	Ulsteinvik	Vanylven	56	8	0	SR	Søre Sunnmøre	Eiksund
Sande	2 636	Ulsteinvik	Ulstein	42	7	1	SR	Søre Sunnmøre	Eiksund
Herøy	8 847	Ulsteinvik	Ulstein	72	16	1	SR	Søre Sunnmøre	Eiksund
Ulstein	8 092	Ulsteinvik	Ulstein	75	9	2	SR	Søre Sunnmøre	Eiksund
Hareid	5 021	Ulsteinvik	Ulstein	54	1	2	SR	Søre Sunnmøre	Eiksund
Ålesund	45 747	Ålesund	Ålesund	97	30	2	SR	Ålesund	Ålesund
Sula	8 651	Ålesund	Ålesund	60	4	2	SR	Ålesund	Ålesund
Giske	7 739	Ålesund	Ålesund	62	4	2	SR	Ålesund	Ålesund
Haram	9 084	Ålesund	Ålesund	70	9	2	SR	Ålesund	Ålesund
Skodje	4 387	Ålesund	Ålesund	53	1	2	SR	Ålesund	Ålesund
Ørskog	2 301	Ålesund	Ålesund	49	12	2	SR	Storfjord	Ålesund
Stordal	1 035	Ålesund	Ålesund	35	1	2	SR	Storfjord	Ålesund
Norddal	1 685	Ålesund	Norddal/Stranda	45	1	0	SR	Storfjord	Ålesund
Stranda	4 616	Ålesund	Norddal/Stranda	68	9	2	SR	Storfjord	Ålesund
Sykkylven	7 730	Ålesund	Ålesund	75	7	2	SR	Storfjord	Ålesund
Sandøy	1 285	Ålesund	Sandøy	37	2	0	SR	Ålesund	Ålesund
Vestnes	6 615	Molde	Molde	72	14	2	SR + ROR	Romsdal	Molde
Rauma	7 453	Molde	Rauma	74	15	2	ROR	Romsdal	Molde
Neset	3 001	Molde	Molde	49	5	2	ROR + IKT ORKidé	Romsdal	Molde
Molde	26 048	Molde	Molde	94	37	2	ROR	Romsdal	Molde
Midsund	2 036	Molde	Molde	42	2	2	ROR	Romsdal	Molde
Aukra	3 377	Molde	Molde	49	8	2	ROR	Romsdal	Molde
Fræna	9 720	Molde	Molde	67	8	2	ROR + IKT ORKidé	Romsdal	Molde
Eide	3 471	Molde	Molde	52	1	2	ROR, ORKidé	Nordmøre	Molde
Gjemnes	2 565	Molde	Molde	42	5	2	ORKidé	Nordmøre	Molde
Kristiansund	24 395	Kristiansund	Kristiansund	93	21	2	ORKidé	Nordmøre	Kr.sund
Averøy	5 687	Kristiansund	Kristiansund	60	4	2	ORKidé	Nordmøre	Kr.sund
Smøla	2 166	Kristiansund	Smøla	50	5	0	ORKidé	Nordmøre	Kr.sund
Aure	3 577	Kristiansund	Aure	52	10	0	ORKidé	Nordmøre	Kr.sund
Tingvoll	3 064	Sunnalsøra	Kristiansund	52	15	2	ORKidé	Nordmøre	Kr.sund
Sunnadal	7 171	Sunnalsøra	Sunnadal	74	8	0	ORKidé	Nordmøre	Kr.sund
Halsa	1 581	Surnadal	Surnadal	42	5	0	ORKidé	Nordmøre	Kr.sund
Surnadal	5 954	Surnadal	Surnadal	73	9	0	ORKidé	Nordmøre	Kr.sund
Rindal	2 046	Surnadal	Surnadal	43	2	0	ORKidé	Nordmøre	Kr.sund

Regionråd: SR = Sunnmøre Regionråd, ROR = Romsdal Regionråd, ORKidé = Regionrådet for Nordmøre  
Dagsaviser: SMP = Sunnmørsposten, RB = Romsdals Budstikke, TK = Tidens Krav, ADR = Adresseavisen  
Politidistrikt: SF = Sogn og Fjordane, SM = Sunnmøre, NR = Nordmøre og Romsdal

Kommune	Handels-region Senterboken	Handels-region Asplan Viak	Mest lesne dagsavis(er)	Tingrett	Politidistr./ Lensm.ktr.	Prosti Dnk	Sokn i kommunen Dnk
Volda	Ulsteinvik/Ørsta/Volda		SMP 28 %	Søre Sunnmøre	SM/Volda og Ørsta	Søre Sunnmøre	Volda, Dalsfjord, Austefjord, Kilsfjord
Ørsta	Ulsteinvik/Ørsta/Volda		SMP 30 %	Søre Sunnmøre	SM/Volda og Ørsta	Søre Sunnmøre	Ørsta, Vartdal, Hjørundfjord, Storfjorden
Vanylven	Ulsteinvik/Ørsta/Volda		SMP 45 %	Søre Sunnmøre	SF/Vanylven	Søre Sunnmøre	Vanylven, Syvde, Rovde, Åram
Sande	Ulsteinvik/Ørsta/Volda		SMP 36 %	Søre Sunnmøre	SM/Herøy og Sande	Søre Sunnmøre	Sande, Gursken
Herøy	Ulsteinvik/Ørsta/Volda		SMP 30 %	Søre Sunnmøre	SM/Herøy og Sande	Søre Sunnmøre	Herøy, Leikanger, Indre Herøy
Ulstein	Ulsteinvik/Ørsta/Volda		SMP 32 %	Sunnmøre	SM/Ulstein og Hareid	Søre Sunnmøre	Ulstein
Hareid	Ulsteinvik/Ørsta/Volda		SMP 30 %	Sunnmøre	SM/Ulstein og Hareid	Søre Sunnmøre	Hareid
Ålesund	Ålesund		SMP 50 %	Sunnmøre	SM/Ålesund politistasjon	Nordre Sunnmøre	Ålesund, Spjelkavik, Volsdalen, Borgund, Ellingsøy
Sula	Ålesund		SMP 48 %	Sunnmøre	SM/Sula	Nordre Sunnmøre	Sula
Giske	Ålesund		SMP 53 %	Sunnmøre	SM/Giske	Nordre Sunnmøre	Giske, Valderøy, Vigra
Haram	Ålesund		SMP 49 %	Sunnmøre	SM/Haram	Nordre Sunnmøre	Haram, Fjørtoft, Vatne, Hamnsund, Brattvåg
Skodje	Ålesund		SMP 46 %	Sunnmøre	SM/Ørskog	Austre Sunnmøre	Skodje
Ørskog	Ålesund		SMP 46 %	Sunnmøre	SM/Ørskog	Austre Sunnmøre	Ørskog
Stordal	Ålesund		SMP 51 %	Sunnmøre	SM/Ørskog	Austre Sunnmøre	Stordal
Norddal	Ålesund		SMP 54 %	Sunnmøre	SM/Stranda og Norddal	Austre Sunnmøre	Norddal
Stranda	Ålesund		SMP 49 %	Sunnmøre	SM/Stranda og Norddal	Austre Sunnmøre	Stranda, Liabygda, Sunnlyven, Geiranger
Sykkylven	Ålesund		SMP 43 %	Sunnmøre	SM/Sykkylven	Austre Sunnmøre	Sykkylven, Ikorntnes
Sandøy	Ålesund		SMP 29 % RB 29 %	Romsdal	NR/Sund	Molde Domprosti	Sandøy
Vestnes	Molde		SMP 15 % RB 34 %	Romsdal	SM/Vestnes	Indre Romsdal	Vestnes, Tresfjord, Fiksdal, Vike
Rauma	Molde		RB 25 %	Romsdal	NR/Rauma	Indre Romsdal	Grytten, Kors, Hen, Voll, Eid og Holm, Vågstranda, Øverdalen
Neset	Molde		RB 53 %	Romsdal	NR/Neset	Indre Romsdal	Neset, Eresfjord, Vistdal, Eikesdal
Molde	Molde		RB 67 %	Romsdal	NR/Molde politistasjon	Molde Domprosti	Molde, Bolsøy, Røvik og Veøy, Kleive, Sekken
Midsund	Molde		SMP 7 % RB 61 %	Romsdal	NR/Sund	Molde Domprosti	Midsund
Aukra	Molde		RB 72 %	Romsdal	NR/Sund	Molde Domprosti	Aukra
Fræna	Molde		RB 60 %	Romsdal	NR/Fræna	Molde Domprosti	Myrbostad, Vågøy, Bud, Hustad
Eide	Molde		RB 57 % TK 15 %	Nordmøre	NR/Gjemnes og Eide	Ytre Nordmøre	Eide
Gjemnes	Kr.sund		RB 51 % TK 37 %	Nordmøre	NR/Gjemnes og Eide	Indre Nordmøre	Øre, Gjemnes
Kristiansund	Kr.sund		TK 60 %	Nordmøre	NR/Kr.sund politistasjon	Ytre Nordmøre	Kristiansund, Nordlandet, Frei
Averøy	Kr.sund		TK 66 %	Nordmøre	NR/Averøy	Ytre Nordmøre	Kvernes, Bremsnes, Kornstad
Smøla	Kr.sund		TK 58 %	Nordmøre	NR/Smøla	Ytre Nordmøre	Edøy, Hopen, Brattvær
Aure	Kr.sund		TK 50 % ADR 13 %	Nordmøre	NR/Aure	Ytre Nordmøre	Aure, Stemshaug, Tustna
Tingvoll	Sunn-dals-øra		TK 49 %	Nordmøre	NR/Tingvoll	Indre Nordmøre	Tingvoll, Straumsnes
Sunn-dal	Sunn-dals-øra		TK 10 % ADR 6 %	Nordmøre	NR/Sunn-dal	Indre Nordmøre	Hov, Romfo, Ålvundeid, Øksendal
Halsa	Surnadal		TK 59 % ADR 12 %	Nordmøre	NR/Halsa	Indre Nordmøre	Halsa
Surnadal	Surnadal		TK 59 % ADR 12 %	Nordmøre	NR/Surnadal og Rindal	Indre Nordmøre	Mo, Øye og Raness, Stangvik, Todalen, Åsskard
Rindal	Orkanger		TK 5 % ADR 42 %	Nordmøre	NR/Surnadal og Rindal	Indre Nordmøre	Rindal

## Vedlegg 5. Definisjonar

### Bruksareal til detaljhandel

Med bruksareal til detaljhandel meiner ein i planen summen av salsareal, lagerlokale, spiserom/kantine og kontorareal for verksemda. Der fleire verksemder vert drivne under same tak, som til dømes i eit kjøpesenter, skal fellesareal også reknast med i bruksarealet. Bruksarealet (BRA) skal reknast ut etter reglane i NS 3940 *Areal- og volumberegninger av bygninger*.

### Handel / handelsverksemd

Med detaljhandel meiner ein i planen sal av varer frå bygningsmessige einingar eller bygningskompleks direkte til private forbrukarar, det vil seie både daglegvarehandel og faghandel inklusive handel med plasskrevjande varer. Verksemder som driv med engros- og agenturhandel, postordrevksemd, fabrikkutsal, butikksal knytt til handverksbedrifter, verkstader og bensinstasjonar samt gardsutsal og torghandel omfattast ikkje.

### Handelsomland

Handelsomland er det naturlege eller planlagde dekningsområdet til eit by- eller tettstadsenter. Planen tek utgangspunkt i at eit kommunesenter skal dekke inntil 100 prosent av handelsbehovet i kommunen. Eit delregionsenter kan utvikle spesielle handels- og tenestetilbod for eit større område for å styrke det samla tilbodet i området. Eit regionsenter kan i tillegg utvikle større konsept og spesielle tilbod som det ikkje er grunnlag for i dei mindre sentera og som vil auke det samla tilbodet og attraktiviteten i regionen.

### Kjøpesenter

Kjøpesenterforskrifta av 2008 gir fylka høve til å legge til grunn sine eigne definisjonar av kjøpesenter gjennom retningslinjer gitt i godkjent fylkesplan eller fylkesdelplan. Der slik definisjon ikkje er gitt, gjeld følgjande:

«Med kjøpesenter forstås detaljhandel i bygningsmessige enheter og bygningskomplekser som etableres, drives eller framstår som en enhet, samt utsalg som krever kunde- og medlemskort for å få adgang. Dagligvareforretninger er å oppfatte som kjøpesenter i denne sammenheng. Det samme er varehus som omsetter én eller flere varegrupper. Som kjøpesenter regnes også handelsvirksomhet som lokalisert i flere enheter innenfor et område som for eksempel en handelspark.»

Senterboken brukar følgjande definisjon av kjøpesenter:

«Et kjøpesenter består av et bygg eller en samling bygg som er planlagt, utviklet, eid og drevet som én enhet. De enkelte funksjoner/bedrifter er samlet i én bygning eller gruppert omkring et torg, gågate eller open plass. Salgsarealet skal være større enn 2 499 kvadratmeter og senteret skal inneholde minst fem ulike detaljhandelsenheter. Senteret har gjerne egen funksjon for markedsføring av senterets tjenester.»

I praksis ligg skilnaden i at Senterboken tek med kjøpesenter som er større enn 2 500 m<sup>2</sup> handelsareal og har minst fem butikkar, medan kjøpesenterforskrifta omfattar einingar på over 3 000 m<sup>2</sup> uavhengig av tal butikkar.

## **Plasskrevjande varer**

Plasskrevjande varer er i kjøpesenterforskrifta av 1999 og forslaget til nye bestemmelsar av 2013 definert som bilar, båtar, landbruksmaskinar, trelast og større byggevarer samt utsal av tre og planter i hagesenter.

Kjøpesenterforskrifta av 2008 overlet til fylkeskommunane sjølv å definere plasskrevjande varer gjennom regionale planar. Mange fylke har etter det utvida definisjonen til også å omfatte t.d. møblar, teppe, kvite- og brunevarer, fargevarer og interiør.

I planforslaget tilrår ein at møblar, teppe, kvite- og brunevarer vert definert som plasskrevjande varer, i tillegg til «minimumsdefinisjonen» i kjøpesenterforskrifta av 1999.

## **Sentrumsområde**

Eit kommunesentrum skal innanfor eit konsentrert område romme sentrale kommuneadministrative funksjonar og tilby eit breitt spekter av handel, næring, bustader, kultur og offentleg og privat tenesteyting. Sentrumsområdet skal også ha naudsynt areal til utviding av sentrumsfunksjonane.

Sentrumsområdet i byar og tettstader skal avgrensast gjennom kommuneplan eller reguleringsplan. Dersom det ikkje er fastsett ei eiga grense i kommuneplan, skal dei areala som er sett av til sentrumsføremål, kjøpesenter og forretning tilknytt det tradisjonelle sentrumsområdet, leggst til grunn som det definerte sentrum.

## **Sentrumssone**

Statistisk sentralbyrå (SSB) definerer sentrumssone slik:

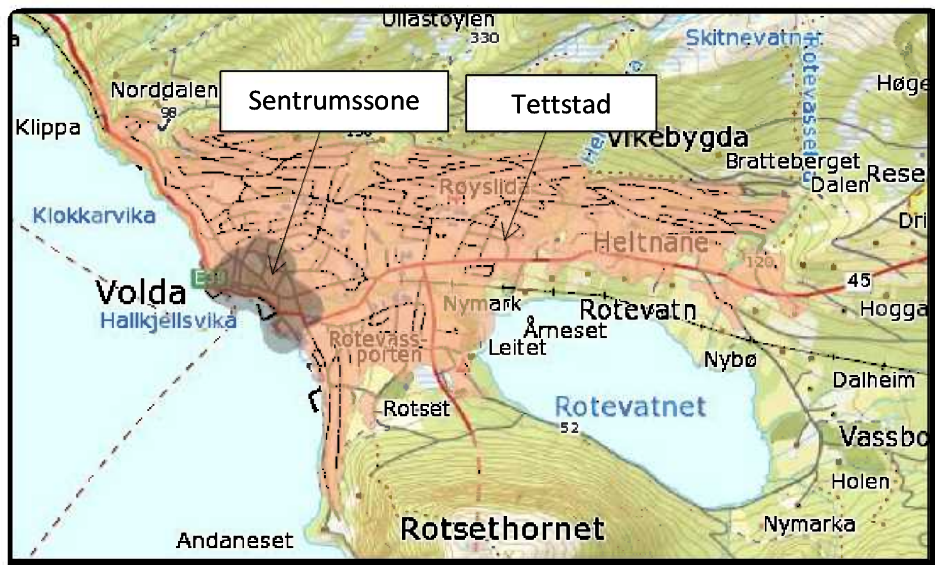
1. Ei sentrumssone er eit område sett saman av ein eller fleire sentrumskjerner og ei sone på 100 meter rundt.
2. Ei sentrumskjerne er eit område med meir enn tre ulike hovudnæringsgrupper med sentrumsfunksjonar. I tillegg til detaljvarehandel, må offentlig administrasjon eller helse- og sosialtenester eller annan sosial og personleg service være representert. Avstanden mellom bedriftene skal ikkje være meir enn 50 meter. Det må være minst 50 tilsette.

Sentrumssona utgjer som regel kjerneområdet i ein tettstad, og gir eit godt utgangspunkt for å fastsette sentrumsavgrensinga i byar og tettstader.

## **Tettstad**

Statistisk sentralbyrå sin tettstadsdefinisjon seier at ei hussamling skal registrerast som ein tettstad dersom det bur minst 200 personar der og avstanden mellom husa normalt ikkje overstig 50 meter. Det er tillate med eit skjønsmessig avvik ut over 50 meter mellom husa i område som det ikkje kan eller skal byggast på. Det kan til dømes vere parkar, idrettsanlegg, industriområde eller naturlege hindringar som elvar eller dyrkbare område. Husklynger som naturleg høyrer med til tettstaden, takast med inntil ein avstand på 400 meter frå tettstadkjerna. Desse inngår i tettstaden som ein satellitt til sjølve tettstadkjerna. Tettstadsavgrensinga er uavhengig av administrative grenser.

I planen gjeld reglane for etablering i tettstader berre for kommunesenter. Dette gjeld også når kommunesenteret er for lite til å kome inn under SSB sin tettstadsdefinisjon.



Forholdet mellom tettstad og sentrumssone. Døme frå Volda sentrum. Sentrumssona gir eit utgangspunkt for avgrensing av sentrumsområdet, men den eksakte avgrensinga må skje gjennom ein kommune- eller reguleringsplanprosess der ein også vurderer sentrumsutforming, areal for framtidig sentrumsutvikling og lokalisering av handel med plasskrevjande varer.



---

**Møre og Romsdal fylkeskommune**

Fylkeshuset  
6404 Molde

Telefon 71 25 80 00  
E-post: [post@mrfylke.no](mailto:post@mrfylke.no)  
[www.mrfylke.no](http://www.mrfylke.no)

---



Anlegg- og driftsavdelinga

## SAKSFRAMLEGG

-

---

Sakshandsamar:	JRV	Arkivsaknr:	2014/341
		Arkiv:	L80

---

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
4/15	Plan og byggenemnd	26.01.2015
19/15	Formannskapet	03.02.2015

### PRIORITERING AV KOMMUNALE BYGGEPROSJEKT 2015 - ORIENTERING OG EVENTUELL OMDISPONERING AV MIDLAR

#### Møtebehandling:

Anlegg- og driftsleiar Jon Rune Våge orienterte.

#### Samrøystes tilråding i Plan og byggenemnd - 26.01.2015

Plan- og byggenemnda tek saka til vitande og oversender den til formannskapet for slutthandsaming.

#### Tilråding frå rådmannen:

1. Avsette planleggingsmidlar til idrettshall Einedalen i budsjett 2015, 250 000 kroner, vert omdisponerte til planlegging av ny barnehage Myrvåg.
2. Planleggingsmidlar til idrettshall Einedalen bør då leggest inn igjen i budsjett og økonomiplan same året eller året før det vert avsett midlar til bygging.
3. Saka vert elles teke til vitande.

Særutskrift:

- Økonomiavdelinga, her
- Eigedomsavdelinga, her
- Anleggs- og driftsavdelinga, her
- Kulturavdelinga, her
- Barnehageavdelinga, her

## Bakgrunn

Kommunestyret vedtok i K-sak 166/14, Budsjett 2015 og økonomiplan 2015-2018. I sluttfasen av budsjetthandsaminga vart fleire byggeprosjekt tekne heilt ut eller sette ut i tid. Dette gjaldt også fleire prosjekt som var oppstarta planmessig. Dette har medført at ein no og kanskje resten av året slit litt med å ha nok arbeidsoppgåver til prosjektleiarane på byggsida. Denne saka omhandlar m.a. korleis ein tenkjer å løyse dette.

## Saksopplysningar

Følgjande byggeprosjekt prosjekt er pr. i dag under bygging:

TILTAK	TOTAL SUM	MERKNAD
Myrvåg omsorgssenter – ombygging av tak	5 900 000	Ferdig i 1. tert 2015
Havila Stadion Fosnavåg – tribune	2 750 000	Ferdig i 1. tert 2015
Toftestøvegen 11 – bustadar for unge funksjonshemma	15 610 000	Ferdig i 1. tert 2015

Følgjande byggeprosjekt er under planlegging:

TILTAK	TOTAL SUM	MERKNAD
Planleggingsmidlar - Omsorgsbustadar med heildøgns omsorgsfunksjon	350 000	Overført og ny løyving. Skal erstatte dagens institusjonsplassar ved GUL avdeling.
Planleggingsmidlar idrettshall, Einedalen	250 000	Ikkje avsett midlar til bygging i budsjett og øk.planperioden
Planleggingsmidlar Myrvåg brannstasjon	200 000	Avsett kr. 11,5 mill. i økonomiplanen for 2016.
Planleggingsmidlar. Samlokalisering av dagtilbod	500 000	Avsett kr. 10 mill. i økonomiplanen for 2016
Moltu skule. Ventilasjon og brannsikring	500 000	

Til følgjande byggeprosjekt er det avsett midlar til bygging i 2015 og 2016:

TILTAK	2015	2016	MERKNAD
Omsorgsbustadar med heildøgns omsorgsfunksjon	40 000 000		

Ny brannstasjon i Myrvåg		11 500 000	
Ny barnehage Myrvåg		20 000 000	
Samlokalisering dagtilbod		10 000 000	
Moltu skule. Ventilasjon og brannsikring		9 500 000	

### Kommunal prosjektleiing BYGG

Anlegg- og driftsavdelinga har pr. 1.1.2015 tilsett tre prosjektleiarar bygg. Ein av desse går av med pensjon i løpet av 2015 slik at avdelinga frå og med 1.7.2015 har to prosjektleiarar.

Kommunestyrets budsjettvedtak inneber at prosjektleiarane på byggsida mangler arbeidsoppgåver. Dette gjeld særleg fram til 1.7.2015. Likeins er investeringsprosjekt vidare i økonomiplanperioden av så usikker karakter at ein må gjere mellombelse grep for å sikre arbeidsoppgåver i naudsynt omfang.

I drøftingar med eigedomsavdelinga er difor fylgjande tiltak overført til Anlegg- og driftsavdelinga for gjennomføring:

TILTAK	TOTAL SUM	MERKNAD
Riving av Eggesbøvegen 20	1 000 000	
Riving av av gamle Frøystad skule	800 000	Overført og ny løyving
Ombygging av Fristadbygget	250 000	
Planlegging – Herøy rådhus – offentlege pålegg	250 000	
Herøy kulturhus - ombygging	500 000	

Av nye større byggeprosjekt er det som det framgår ovanfor kun avsett midlar til bygging av omsorgsbustadar med heildøgns omsorgsfunksjon i 2015. Dvs. det er det einaste større byggeprosjektet som kan lysast ut på anbod i år.

Ny barnehage Myrvåg ikkje gitt planleggingsmidlar i 2015, men ligg inne med 20 mill. kroner til bygging i 2016. Til idrettshall Einedalen er det avsett 250.000 kroner til planlegging i 2015, men ikkje midlar til bygging i økonomiplanperioden.

Anleggs- og driftsavdelinga har andre arbeidsoppgåver der ein manglar kapasitet, men det er på anleggsprosjekt og teknisk drift innafor avdelinga sitt ansvarsområde. Dersom ein skulle nytte prosjektleiarane på bygg til desse oppgåvene vil det medføre ein periode med opplæring før ein får særleg effekt.

### **Vurderingar/konklusjon**

Erfaringsmessig er det gunstigast å gjennomføre detaljplanlegging, utlysing på anbod og bygging i ein fortløpande prosess. Får ein særlege opphald mellom ein av desse fasane fører det gjerne til ny planlegging og utarbeiding av nye anbodspapir.

Med bakgrunn i dette kan det vere fornuftig å gjere visse omdisponeringar i vedteke budsjett.

Ein vurderer det som lite aktuelt å starte opplæring av prosjektleiarane på byggsida for å nytte dei på anleggsprosjekt og teknisk drift. Dette m.a. med bakgrunn i at det sannsynlegvis berre vil vere snakk om ein kortare periode før det igjen er stort behov for prosjektleiing av byggeprosjekt.

Med bakgrunn i ovanståande vil rådmannen føreslå at det i tillegg til tiltak som er avtalt overført frå Eigedomsavdelinga til Anleggs- og driftsavdelinga vert gjort følgjande vedtak

1. Avsette planleggingsmidlar til idrettshall Einedalen i budsjett 2015, 250 000 kroner, vert omdisponerte til planlegging av ny barnehage Myrvåg.
2. Planleggingsmidlar til idrettshall Einedalen bør då leggest inn igjen i budsjett og økonomiplan same året eller året før det vert avsett midlar til bygging.
3. Saka vert elles teken til vitande.

Med eit slikt vedtak ligg det meir til rette for at prosjektleiarane kan ha fornuftige arbeidsoppgåver i heile 2015.

Konsekvensar for folkehelse:

Ingen.

Konsekvensar for beredskap:

Ingen.

Konsekvensar for drift:

Ingen.

Konsekvensar for økonomi:

Ingen.

Fosnavåg, 19.01.2015

Olaus-Jon Kopperstad  
Rådmann

Jon Rune Våge  
Avd.leiar

Sakshandsamar: Jon Rune Våge

Referatsaker



Referatsaker



## SUNNMØRE JORDSKIFTERETT

R-fol

HERØY KOMMUNE RÅDMANNEN	
Reg nr. 2015/99	Saksbeh. BRB
20 JAN. 2015	
Ark.kode P 033	
Ark.kode S	
J.nr.	Dok.nr. 1
Assisjon	

# ÅRSMELDING 2014

### JORDSKIFTERETTEN. EIN PROBLEMLØYSAR FOR ALLE SOM EIG EIN BIT AV NOREG.

#### Sunnmøre jordskifterett

med kontorstad i Ørsta dekkjer alle 17 kommunane på Sunnmøre.

#### Saksarbeidet

Jordskifteretten skal bidra til å løyse problem knytt til eigedomar eller rettar til eigedomar.

Jordskifteretten klarlegg grenser og rettsforhold, løyser opp sameige, omformar eigedomar ved arealbyte og fastset reglar for sambruk mellom eigedomar.

I 2014 avslutta jordskifteretten 60 saker (47 i 2013), 4 av desse med tilkalla dommar. Ein dommar ved jordskifteretten avslutta i tillegg 3 saker ved andre jordskifterettar. Ingeniør frå Romsdal jordskifterett har utført teknisk arbeid i tre saker.

Det kom inn 48 nye saker (35 i 2013). Ved årsskiftet har jordskifteretten 77 saker til handsaming pluss ei sak ved ein annan jordskifterett, ein reduksjon på 12 saker frå året før.

15 avslutta saker gjeld bruksordning og omforming av eigedomar, 1 skjøn er handsama og 44 saker gjeld klarlegging av grenser og rettsforhold.

33 tvistar er avgjorde ved rettsforlik eller dom, og det er gjort 216 rettsfastsetjande vedtak for uklare rettstilhøve. Det er merka 807 grensepunkt og målt inn 40 km grenser. I alt var 461 partar involvert i dei avslutta sakene.

Av nye saker som kom inn i 2014 er 32 saker knytt til uklare grenser og rettsforhold. 2 saker gjeld utarbeiding av reglar for sambruk, og 14 saker gjeld omforming av eigedomar.

#### Service og informasjon

48 nye saker i 2014 er det høgste talet på nye saker som er registrert ved Sunnmøre jordskifterett på eit år. Det er meir enn dobling i talet på nye saker pr. år samanlikna med første åra på 2000-talet.

Sjølv om talet på nye saker aukar, så er gjennomsnittleg sakshandsamingstid redusert med 7 månader til 1,2 år i løpet av dei siste to åra. Gjennomsnittleg ventetid for å ta nye saker til handsaming er siste par åra redusert frå over 2 år til mellom 0,5 – 1,0 år.

#### Personell og økonomi

I 2014 hadde jordskifteretten 7,1 årsverk:  
Førstekonsulent: Marit Rødal (90%)  
Førstekonsulent: Siri-Ann Myklebust Aurstad (60 %) frå 01.09.2014.

Overingeniør : Erlend Andersen  
Overingeniør : Gunnar Heltne  
Overingeniør : Mari Oline Aasebø  
Jordskiftedommar: Axel Bjørklid  
Jordskiftedommar: Stein Egil Aambø  
Jordskifterettsleiar : Olav Torvik

Ein student ved UMB hadde sommarjobb ved jordskifteretten i 7 veker.

Axel Bjørklid har hatt hovudansvaret for kompetanseløp for dommarar og dommarfullmektigar i jordskifterettane. Erlend Andersen er leiar i etatsgruppa i NITO og sit i styringsgruppa for innføring av ny jordskiftelov.

Driftsrekneskapen for 2014 viser eit forbruk på kr. 6 219 531, og gebyrinntektene var på kr. 855 348.

#### Kontaktinformasjon:

#### Sunnmøre jordskifterett

Strandgata 5 A, Postboks 102, 6151 ØRSTA.  
Telefon: 70 04 81 80 Telefaks: 70 04 81 81  
E-post: [sunnmore.jordskifterett@domstol.no](mailto:sunnmore.jordskifterett@domstol.no)

*På veg til grensemerking i havgapet.*

