Alvika Næringspark AS

Planbeskrivelse

Detaljreguleringsplan Alvika Næringspark

Oppdragsnr.: 52503715 Dokumentnr.: PLAN-RAP-04 Revisjon: J03 Dato: 2026-05-29



Norconsult

Oppdragsgiver:	Alvika Næringspark AS
Oppdragsgivers kontaktperson:	Steinar Lausund
Rådgiver:	Norconsult Group
Oppdragsleder:	Siv Sundgot
Fagansvarlig:	Pernille Ibsen Lervåg
Andre nøkkelpersoner:	Grete Valen Blindheim

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
J03	17.08.2026	Oppretting etter 2. tilbakemelding fra kommune	S. Sundgot	G.V. Blindheim	S. K. Sundgot
J02	03.07.2026	Oppretting etter 1. tilbakemelding fra kommune	P.I. Lervåg	S. K. Sundgot	S. K. Sundgot
J01	29.05.2026	For oversendelse til kommunen	P. I. Lervåg, G. V. Blindheim, S. K. Sundgot	G. V. Blindheim, S. K. Sundgot	S. K. Sundgot

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

Sammendrag

Planforslaget gjelder detaljregulering av Alvika til næringsformål med industri, lager og transport i Ålesund kommune. Planområdet er 93 daa stort, hvor av næringsareal utgjør 53 daa. Planområdet ligger i umiddelbar tilknytning til det etablerte industri- og næringsområdet i Bingsa/Alvika – identifisert som et av de viktigste knutepunktene for sirkulær næringsutvikling i Møre og Romsdal.

Særlig tre spørsmål er avgjørende for om planforslaget kan vedtas:

Jordvern

Reguleringsforslaget berører ca. 26,1 daa dyrket jord av stor verdi. Som kompenserende tiltak er det utarbeidet en matjordplan der all matjord flyttes til Stette gård for nydyrking på ca. 24 daa. Nordre Sunnmøre landbrukskontor vurderer at tiltaket har potensial til å styrke landbruksressursen. Avveiingen mellom jordvern og reguleringsformålet er en politisk beslutning som må ta hensyn til den samlede samfunnsnytten.

Trafikk og trafikksikkerhet

Næringsparken vil øke trafikken på fv. 5946 Alvikvegen. Rekkefølgekrav sikrer at breddeutvidelse av fylkesvegen og ny gang- og sykkelveg ferdigstilles før næringsparken kan tas i bruk. Disse tiltakene vil gi vesentlig tryggere trafikksituasjon for alle trafikanter – og særlig for barn og unge – sammenlignet med dagens situasjon.

Samfunnsnytte og sirkulærøkonomi

Planområdets beliggenhet ved tyngdepunktet for det regionale sirkulærøkonomiclusteret er kjernen i samfunnsnyttevurderingen. Nærheten til Attvin, Rewaste og Veidekkes massedeponi gjør at synergier ved industriell symbiose er stedsbundne og ikke kan realiseres med samme effekt andre steder. Næringsparken anslås å gi 60–150 arbeidsplasser.

Planforslaget anbefales vedtatt under forutsetning av at rekkefølgebestemmelsene oppfylles.

Innhold

1 Bakgrunn 5
1.1 Forslagsstiller 5
1.2 Formål med planen 5
1.3 Forutsetninger i planarbeidet 5
1.4 Mål for tiltaket 5
1.5 Innledende avklaringer 6
1.6 Krav om konsekvensutredning 7
1.7 Utredningstema 8
2 Planprosess 9
2.1 Varsel om oppstart og høring av planprogram 9
2.2 Høring og offentlig ettersyn 10
2.3 Dialogmøter og medvirkning 10
3 Relevante rammer og føringer 11
3.1 Nasjonale føringer 11
3.2 Regionale føringer 12
3.3 PAKT – plan for areal, klima og transport i Ålesundregionen 13
3.4 Kommunale planer og føringer 13
3.5 Gjeldende reguleringsplaner 15
4 Planområdet – Dagens situasjon 16
4.1 Lokalisering og avgrensning av planområdet 16
4.2 Nærområdet 18
4.3 Stedets karakter og landskap 20
4.4 Kulturminner 21
4.5 Naturmangfold 24
4.6 Friluftsliv 25
4.7 Naturressurser 26
4.8 Trafikk 28
4.9 Støy 29
4.10 Støv 30
4.11 Barns interesser 31
4.12 Vann og avløp 31
4.13 Teknisk infrastruktur 33
4.14 Forurensing 33
4.15 Områdestabilitet 34
4.16 Skredfare 34
4.17 Flomfare 35

5 Beskrivelse av planforslaget 36
5.1 Illustrasjonsprosjekt 36
5.2 Arealformål 38
5.3 Tillatt arealbruk innenfor nærmere angitt næring ANÆ 39
5.4 Plassering av bebyggelse, byggehøyder og utnyttelsesgrad 39
5.5 Trafikk og utforming av veger 40
5.6 Plan for flytting av matjord 41
5.7 Plan for nettilknytning 41
5.8 Plan for avfallshåndtering 42
5.9 Flomveier og plan for vann og avløp 43
5.10 Plan for håndtering av skredfare 44
5.11 Risiko og sårbarhet 44
5.12 Rekkefølgebestemmelser 45
6 Konsekvensutredning 46
6.1 Landskap 46
6.2 Naturmangfold 46
6.3 Klimagassutslipp 46
6.4 Støy 47
6.5 Naturressurser 47
6.6 Sammenstilling av konsekvensutredninger 47
7 Vurdering av virkninger 48
7.1 Relevante rammer og føringer 48
7.2 Kulturminner 50
7.3 Trafikk 51
7.4 Folkehelse 52
7.5 Samfunnsnytte 53
8 Oppsummering og anbefaling 59
8.1 Oppsummering 59
8.2 Avveining av virkinger 59
8.3 Anbefaling 60
9 Plandokumenter og vedlegg 61
9.1 Plandokumenter 61
9.2 Fagrapporter 61
9.3 Andre vedlegg 61
10 Kildehenvisning 62

1 Bakgrunn

1.1 Forslagsstiller

Forslagsstiller for tiltaket er Alvika Næringspark AS. Kontaktperson hos forslagsstiller er Steinar Lausund. Planforslaget er utarbeidet av Norconsult Norge AS. Kontaktperson i Norconsult Norge AS er Siv K. Sundgot. Mpais er arkitekt for oppdraget med Margarida Pais og Ole Søvik som kontaktpersoner. Kontaktpersoner i Ålesund kommune er Kjell Hollingsæter Sandli og Oskar Vikman. Ansvarlig styresmakt for godkjenning av detaljreguleringsplanen er Ålesund kommunestyre.

1.2 Formål med planen

Alvika Næringspark AS ønsker å få regulert et område i Alvika i Ålesund kommune til næringsformål.

Reguleringsplanen inkluder også vegareal som allerede er regulert, men bygget ut i henhold til dispensasjon eller ved reguleringsendring. Dette vil gi Ålesund kommune en oppdatert planmosaikk og en reguleringsplan som viser det som faktisk er bygget.

1.3 Forutsetninger i planarbeidet

Det er i planarbeidet lagt til grunn at en pågående reguleringsendring for breddeutvidelsen av ca. 300 meter av fylkesvegen fra krysset med adkomstvegen til deponiet er godkjent, før reguleringsplanen for Alvika næringspark godkjennes. Breddeutvidelsen av fylkesvegen og en ny gang- og sykkelveg er inkludert i reguleringsplanforslaget for Alvika næringspark.

1.4 Mål for tiltaket

Alvika næringspark har en todelt målsetting:

- Tilrettelegging for bynært areal for næringer innenfor logistikk, lager og transport.
- Bidra til en helhetlig og bærekraftig utvikling av Bingsa-området.

Næringsparken vil være aktuell for mange virksomheter innenfor logistikk, lager og transport, som har sitt marked i byområdet. Lokaliseringen er særlig aktuell for de som allerede benytter seg av Bingsa-området på daglig basis. Dette gjelder transportvirksomheter som henter pukk og grus på Bingsa, transporterer det til ulike byggeplasser, og som frakter jordmasser tilbake til Attvin og Alvika miljøpark.

Bingsa-området er i dag et av de største knutepunktene for avfall og masser i Midt-Norge, og rommer industrivirksomheter knyttet til masseutvinning, massedeponi, asfaltproduksjon og gjenvinning. Området har stort potensiale for en videre utvikling innenfor sirkulære verdikjeder; en utvikling som i økende grad blir etterspurt av markedet og myndighetene. Det er en viktig målsetting for planen å legge til rette for at Alvika næringspark kan bidra til en slik utvikling, med store arealer for nyetableringer.

1.5 Innledende avklaringer

I planarbeidet er det identifisert tre temaer som er særlig avgjørende for om planforslaget kan vedtas: (1) Forholdet til jordvern, der nydyrking er det sentrale kompenserende tiltaket, (2) trafikksituasjonen langs fv. 5946 Alvikvegen, der rekkefølgekrav om gang- og sykkelveg er et bærende premiss, og (3) planforslagets samfunnsnytte i kraft av lokaliseringen ved tyngdepunktet for sirkulærøkonomiclusteret i regionen. Disse tre temaene gjenspeiles gjennom hele planfremstillingen.

1.5.1 Alternativsvurdering

Normalt skal vurdering av alternative lokaliseringer avklares på overordnet nivå, i kommuneplanens arealdel. I dette tilfellet er slik overordnet avklaring ikke gjort på kommuneplannivå, men i forbindelse med planprogrammet fulgte det med en vurdering av tilgjengelige næringsareal i Ålesundregionen (Norconsult, 2025b). Planutvalget fastsatte planprogrammet 03.02.2026 med en forutsetning om at det skal vurderes minst ett reelt lokaliseringsalternativ innenfor allerede avsatte næringsareal i regionen. Planmyndigheten har konstatert at det ikke er et krav om at alternative lokaliseringer må utredes som fullverdige, detaljerte planalternativer på samme nivå som Alvika næringspark.

Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet en alternativsvurdering (Norconsult, 2026a) som er basert på den innledende vurderingen av lokalisering. Alternativsvurderingen inneholder først en overordnet vurdering av relevante og realistiske alternativer i regionen, og deretter en nærmere beskrivelse og vurdering av konsekvensene for Digerneset Næringspark øst - gbnr. 531/176 og 100 m.fl. Digernes er valgt fordi dette området, sammen med Veibust, kom best ut av den innledende vurderingen. For Digerneses foreligger det en nylig utarbeidet konsekvensutredning som er relevant å sammenligne planarbeidet opp mot. Vurderingene baseres på plandokumentene i det pågående planarbeidet for dette industriområdet.

I alternativsvurderingen dokumenteres det at foreslåtte tiltaket i Alvika svarer ut de fleste av lokaliseringskriteriene for næringsareal i PAKT og i fastsatt planprogram for KPA i Ålesund. Alvika næringspark har videre den fordelen at det ligger tett på byområdet, der hovedtyngden av markedet og arbeidskraften befinner seg. Den vil derfor i mindre grad belaste deler av vegnettet med særlige utfordringer, som Blindheimstunnelen, Ellingsøytunnelen eller vegen forbi Brusdalsvatnet. Alvika næringspark vil dermed tilføre kommunen en type næringsareal tilgjengelig for nyetablering som mangler i dag.

Videre kan Alvika næringspark på grunn av sin lokalisering bidra til en utvikling som de andre næringsområdene ikke kan; utvikling av Bingsa-området som knutepunkt for sirkulære verdikjeder for avfall, masser, gjenvinning og gjenbruk.

Dette er nærmere omtalt i vedlagte alternativsvurdering (Norconsult, 2026a). Basert på disse vurderingene vurderes det at området er egnet for etablering av næringsareal som tilrettelegger for virksomhet innenfor transport, lager og logistikk. Alternativet er dokumentert å være relevant og realistisk.

1.5.2 Hensyn til matjord og jordvern

Innenfor det varslede planområdet for Alvika næringspark er det i NIBIOs arealressurskart registrert 44 daa jordbruksareal med stor verdi. Mye av den fulldyrka jorda er i dag omdisponert til andre formål, og reelt areal med matjord innenfor planavgrensningen ved varsel om oppstart er ca. 36 dekar.

Inngrep i landbruksjord bør i utgangspunktet unngås (se omtale av den nasjonale jordvernstrategi i kapittel 3.1), og tiltakshaver har derfor jobbet med kompenserende tiltak. Ved 2. gangs høring av planprogrammet, høsten 2025, var det utarbeidet en matjordplan (Norconsult, 2026f) som fulgte planprogrammet. Matjordplanen beskrev og vurderte mulighet for flytting av matjord til tre mottaksareal i Ålesund kommune.

I planforslaget er planavgrensning redusert og medfører at 26,1 daa dyrka jord bygges ned, ved at arealene reguleres til andre formål enn landbruk. Matjordplanen er oppdatert både med hensyn til areal, og opplysninger om et nytt mottaksareal på Stette gård. Stette gård er vurdert som mest egnet av de nå i alt fire vurderte mottaksarealene (se RIM-RAP-02 Matjordplan).

Arbeidet med kompensasjonstiltakene er gjort i tett samarbeid med Norsk landbruksrådgivning og Nordre Sunnmøre landbrukskontor. Nordre Sunnmøre landbrukskontor skriver i brev til Statsforvalteren, datert 26.03.2026, at de anbefaler flytting av matjord fra Alvika til Stette gård. Landbrukskontoret vurderer at tiltaket har potensial til å styrke landbruksressursen, fordi mottaksarealet på Stette gård er ca. 24 daa og legger til rette for nydyrking på et mer gunstig, sørvendt areal med bedre dyrkingsbetingelser enn kildearealene i Alvika. Matjordflyttingen er dermed ikke bare et avbøtende tiltak, men kan i sum gi en forbedring av den samlede landbruksressursen i kommunen. Det understrekes likevel at dette forutsetter at matjordplanen gjennomføres fullt ut som et rekkefølgekrav.

1.6 Krav om konsekvensutredning

Reguleringsplanen utløser krav om konsekvensutredning og planprogram, jf. § 6 pkt. b i KU-forskriften. Kravet omfatter tiltak i vedlegg I, siden tiltaket ikke er konsekvensutredet tidligere og ikke er i tråd med overordnet plan. Planen legger til rette for mer enn 15000 m^2 næringsareal, og det er derfor krav til KU og planprogram etter vedlegg I pkt. 24 «Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m^2». Krav om planprogram har hjemmel i plan- og bygningsloven § 4-1, og § 6 i forskrift om konsekvensutredninger. Når planforslaget går inn under vedlegg I i forskriften, skal planen alltid konsekvensutredes og ha planprogram, jf. § 6 i forskriften.

Utredningstema og metode skal ifølge forskriften, men skal tilpasses prosjektet sitt omfang og behov, og inneholde det som er relevant for en kunnskapsbasert avgjørelse i saken. Konsekvensutredningen skal tydeliggjøre hvilken påvirkning prosjektet vil kunne ha for miljø og samfunn. Det er ikke nødvendig å utrede tema som ikke blir vesentlig påvirket. Tema som skal konsekvensutredes går frem av Tabell 1-1 Utredningstema.

1.6.1 Nullalternativ

Konsekvensutredningen skal beskrive nåværende miljøtilstand og gi en oversikt over hvordan man antar at miljøet/området vil utvikle seg dersom planen eller tiltaket ikke blir gjennomført (§ 20). Dette er omtalt som «nullalternativet». Nullalternativet er dagens situasjon med bakgrunn i eksisterende kunnskap.

Som beskrevet i kapittel 1.3 er breddeutvidelsen av fylkesvegen inkludert i nullalternativet da dette er et rekkefølgekrav for etablering av Alvika miljøpark. Det legges til grunn at breddeutvidelsen av fylkesvegen er gjennomført i tråd med omsøkt reguleringsendring før anleggsarbeidet for Alvika næringspark starter opp.

1.7 Utredningstema

Under følger en oversikt over utredningstema i planarbeidet.

Tabell 1-1 Utredningstema og beskrivelse av hvordan temaet skal vurderes

Tema	Kommentar	Konsekvens-utredning	Fag-rapport	Virkninger vurderes i plan-beskrivelse
Naturressurser (landbruk, vannressurs og mineralressurser)	Det lages en matjordplan for matjord som skal flyttes + en KU naturressurser iht. V712. Forholdet til pukkforekomsten Bingsa (regional betydning) vil beskrives og vurderes i KU naturressurser.	X	X	
Naturmangfold	Temaet utredes iht. M1941	X		
Vannmiljø	Utredes ikke. Behov vurdert iht. M1941			X
Kulturmiljø	Utredes ikke. Behov vurdert iht. M1941 kapittel 2.3.2. Registreringer utføres etter avtale med MRFK.			X
Friluftsliv	Utredes ikke. Behov vurdert iht. M1941 kapittel 2.4.2.			X
Landskapsbilde	Temaet blir utredet iht. M1941.	X		
Støy	Temaet blir utredet iht. M1941 og T-1442/2021	X		
Luftforurensing	Utredes ikke. Behov vurdert iht. M1941kapittel 2.7.2.			X
Forurenset grunn	Utredes ikke. Behov vurdert iht. M1941 kapittel 2.8.2.			X
Klimagassutslipp	Temaet blir utredet iht. M1941	X		
Trafikk	Det utarbeides trafikkvurdering som beskriver og vurderer trafikale endringer som følge av aktuell arealbruk. Trafikksikkerhet, fremkommelighet og ivaretakelse av ulike trafikantgrupper samt avbøtende tiltak og behov for rekkefølgekrav vil inngå i vurderingen.		X	
Samfunnsnytte	Det vil bli redegjort for samfunnsnytte i planbeskrivelsen. Vurderingen vil ta utgangspunkt i rapporten for vurdering av lokalisering, KU klimagass samt trafikkvurderingen.			X
Folkehelse				X
Barn og unges interesser				X
Universell utforming				X
Støv				X
Forholdet til høyspentlinjer, ledninger i grunnen og trafoer				X
Løsninger for bygg, vegsystem og parkering				X
Teknisk infrastruktur	Det utarbeides VAO-rammeplan og renovasjonstekniskplan		X	X
Risiko og sårbarhet	Iht. DSBs veileder		X	

2 Planprosess

2.1 Varsel om oppstart og høring av planprogram

Planprosessen startet med et planinitiativ, datert 06.05.22, som ble administrativt behandlet og avvist i kommunen. Begrunnelsen var at næringsformål var i strid med LNF-formålet kommunedelplanen. Det ble vist til at aktuelle lokaliseringer av nye næringsareal bør gjøres gjennom en helhetlig vurdering/analyse knyttet til kommuneplanprosessen. Det ble samtidig gjort oppmerksom på, i samsvar med pbl. §12-8 2. ledd, at tiltakshaver hadde rett på å kreve å få saka lagt fram for Planutvalget.

20.06.24 ble revidert planinitiativ sendt inn kommunen. I forbindelse med oversendelsen ble det avholdt et overleveringsmøte med kommunen, der forslagsstiller fikk presentere planinitiativet. Administrasjonen avviste 31.07.24 det reviderte planinitiativet på nytt, med samme begrunnelse.

Forslagsstiller sendte inn anmodning om politisk behandling av planinitiativet, og saken ble behandlet i Planutvalget 17.09.24 i sak 105/24. Planutvalget fattet følgende vedtak:

«*Planutvalget imøtekommer forslagsstillers anmodning og godkjenner planinitiativet, dat.14.06.2024 rev.20.06.2024 for Alvika næringspark, gbnr. 33/1 m.fl. jf. (pbl) §12-8, 2.ledd*.»

Oppstartsmøte i plansaken ble avholdt 07.11.24.

Det ble varslet oppstart av planarbeidet 11.04.2025, og planprogrammet ble sendt på høring med frist for innspill 02.06.2025. Det kom inn en rekke merknader fra statlige og regionale myndigheter, samt interessenter og grunneiere. På bakgrunn av disse innspillene ble det gjennomført et møte med regionalt planforum 03.09.2025. Basert på tilbakemeldingene tiltakshaver fikk i dette møtet, samt på innspillene ved varsel om oppstart og høring av planprogrammet, ble planprogrammet omarbeidet. Det ble videre utarbeidet en rapport med vurdering av lokalisering, samt en matjordplan (se nærmere omtale i kap. 1.5).

Det reviderte planprogrammet (Norconsult, 2025a) med vurdering av lokalisering (Norconsult, 2025b) og matjordplan (Norconsult, 2026f) ble høsten 2025 sendt ut på ny begrenset høring til lokale, regionale og statlige myndigheter.

Planprogrammet (datert 03.11.2025) ble fastsatt i Planutvalget i Ålesund kommune 03.02.2026 med forutsetning av at konsekvensutredning inkluderer:

1. minst ett reelt lokaliseringsalternativ innenfor allerede avsatte næringsareal i regionen,
2. en samlet vurdering av tap av dyrka mark opp mot nasjonale og regionale jordvernmål
3. et naturregnskap som synliggjør samlet tap av naturverdier
4. vurdering av klimagassutslipp knyttet til arealendring og transport i et livsløpsperspektiv

For punkt 1 har planmyndigheten konstatert at det ikke er et krav om at alternative lokaliseringer må utredes som fullverdige, detaljerte planalternativer på samme nivå som Alvika næringspark. For å svare ut punkt 1 er det utarbeidet en alternativsvurdering (Norconsult, 2026a), der det er utført en overordnet vurdering av relevante og realistiske alternativer i regionen. Deretter inngår en nærmere beskrivelse og vurdering av konsekvensene for Digerneset Næringspark øst - gbnr. 531/176 og 100 m.fl. basert på et pågående planarbeid.

Digernes er utvalgt fordi dette området, sammen med Veibust, kom best ut av den innledende vurderingen. For Digerneses foreligger det en nylig utarbeidet konsekvensutredning som er relevant å sammenligne planarbeidet opp mot.

Punkt 2 er inkludert og svart ut i KU naturressurser (Norconsult, 2026e). Punkt 3 er inkludert og svart ut i KU naturmangfold (iTrollheimen, 2025). Punkt 4 er inkludert og svart ut i KU klimagass (Norconsult, 2026g).

2.2 Høring og offentlig ettersyn

Avsnittet oppdateres etter gjennomført høring og offentlig ettersyn, jf. PBL § 12-10. Ved offentlig ettersyn beskrives høringsperiode, antall innkomne merknader og en overordnet oppsummering av merknadene.

2.3 Dialogmøter og medvirkning

Avsnittet suppleres etter gjennomført høring og offentlig ettersyn med oppsummering av innkomne merknader og dialogmøter.

3 Relevante rammer og føringer

3.1 Nasjonale føringer

I tillegg til **Plan- og bygningsloven (pbl)** og **Forskrift om konsekvensutredninger** tar planforslaget hensyn til sektorlover som har bestemmelser om disponering av areal og naturressurser.

Under følger en liste over de mest sentrale nasjonale lover, planer og retningslinjer i forbindelse med planarbeidet for Alvika næringspark. To planretningslinjer og et rundskriv er trukket ut og utdypet i teksten under.

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027
- Forurensingslova med forskrifter
- Lov om jord (jordlova)
- Oppdatert jordvernstrategi, Prop.121 S (2022-2023) vedlegg 9
- Landbruks- og matdepartementet: Rundskriv (M-1/2025) «Nasjonale og vesentlege regionale interesser innanfor jordvern – klargjering av motsegnspraksisen».
- Naturmangfoldlova
- Vannforskriften
- Klima- og miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging
- (T-1442/2021)
- Mål med mening - Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030 (Meld. St. 40 2020–2021)
- Statens vegvesen sine vegnormaler og rettledere

Følgende nasjonale mål i **Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2023-2027)** vurderes som relevante for planarbeidet:

- Det er et nasjonalt mål å utvikle bærekraftige byer og lokalsamfunn,
- Det skal legges til rette for verdiskaping og næringsutvikling ved at det planlegges tilstrekkelig boligbygging og næringsutvikling med vekt på gode regionale løsninger
- Planlegging skal fremme helse, miljø og livskvalitet.
- Planleggingen skal samtidig bidra til reduserte klimagassutslipp og et klimatilpasset samfunn
- Planlegging skal bidra til ivaretakelse av kulturmiljø og naturmangfold, samt redusere tapet av dyrket mark, natur-, og friluftsområder samt karbonrike arealer.

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet skal sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser.

Planleggingen skal, ifølge retningslinjene, bidra «*til å utvikle bærekraftige byer og lokalsamfunn, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Planleggingen skal samtidig bidra til reduserte klimagassutslipp, et klimatilpasset samfunn og ivaretakelse av kulturmiljø og naturmangfold, samt redusere tapet av dyrket mark, natur-, villrein- og friluftsområder og karbonrike arealer.*» Planlegginga skal og *«legge til rette for tilstrekkelig boligbygging og næringsutvikling, med vekt på gode regionale løsninger».*

Det er satt opp en rekke generelle retningslinjer for å sikre dette. I tillegg er landet delt i to type regioner «*regioner med større byer»» og «regioner med mindre tettsteder og spredtbygde strøk*». De to områdetypene har noe ulike retningslinjer med noe strengere krav til mobilitet i den første kategorien (blant annet «nullvekstmål»). Ålesund kommune er plassert i den første kategorien.

Statlige planretningslinjer for klima- og energi skal sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen etter plan- og bygningsloven og øvrig myndighetsutøvelse og virksomhet i staten, kommunene og fylkeskommunene. Klima omfatter både reduksjon av klimagassutslipp, karbonopptak og -lagring og tilpasning til forventede klimaendringer. Punkt 3 i retningslinjene seier: «*Statlige, regionale og kommunale organer skal i sin planlegging og enkeltvedtak etter plan- og bygningsloven eller annen lovgivning legge til rette for: arealbruk og løsninger som reduserer klimagassutslippene, opprettholder arealenes evne til karbonopptak- og lagring og støtter omstilling til et lavutslippssamfunn effektiv og fleksibel energibruk utbygging av fornybar energi en sirkulær økonomi at samfunnet og økosystemene forberedes på og tilpasses et klima i endring*».

Nasjonal jordvernstrategi

I 2015 laget regjeringen for første gang en nasjonal jordvernstrategi som Stortinget behandlet i desember 2015. I vedtaket fastsatte Stortinget et mål om at den årlige omdisponeringen måtte være under 4000 dekar, og ba regjeringen om at målet skulle nås gradvis innen 2020. Den nasjonale jordvernstrategien er oppdatert flere ganger siden 2015, og Stortinget vedtok i juni 2023 en ny og oppdatert strategi med et nytt og skjerpet mål. Den nye strategien setter som mål at årlig omdisponering av dyrket jord ikke skal være på mer enn 2000 dekar, og at målet skal nås innen 2030.

Hver kommune må bidra til å nå det nasjonale målet, som innebærer at det må utøves en streng praksis for omdisponering av dyrka jord. Statsforvalterne følger opp kommunenes praksis og har innsigelsesmyndighet i plansaker. Statsforvalteren skal vurdere innsigelse der kommunen legger ut areal til en bruk som er i strid med statlige og viktige regionale jordverninteresser. Det skal gjennomføres en konkret vurdering i hver enkelt sak.

Punkter som skal vurderes i forbindelse med innsigelse:

- Hvilke konsekvenser har planforslaget for jordressursene?
- Er planforslaget i samsvar med overordna planer og retningslinjer?
- Er det vurdert alternativer for omdisponering?
- Hvilken samfunnsnytte har planforslaget?

3.2 Regionale føringer

Følgende mål fra regionale strategier og planer vurderes som relevante for tiltaket:

Regional planstrategi for Møre og Romsdal 2025–2028 har følgende relevante mål:

- Verdiskapingsfylket: Møre og Romsdal skal ha et internasjonalt ledende næringsliv og en innovativ offentlig sektor.
- Miljøfylket: Fylket skal bli miljøfylke nr. 1, med fokus på klimaomstilling og bærekraftig arealbruk.
- Kompetansefylket: Tilgang på relevant kompetanse og arbeidskraft er avgjørende for næringsutvikling.
- Samarbeidsfylket: Styrket regional samhandling mellom kommuner, næringsliv og akademia.

Fylkesplan for berekraftfylket Møre og Romsdal 2025–2028 har følgende relevante mål:

- Styrke regional mobilitet og arealbruk gjennom samordning av bolig, næring og transport.
- Utvikle attraktive og bærekraftige næringsareal i samarbeid med kommunene.
- Fremme grønn næringsutvikling og innovasjon, særlig innenfor havnæringene og sirkulær økonomi.
- Styrke kunnskapsgrunnlaget for kommunal og interkommunal planlegging.

Fylkesstrategi for landbruk i Møre og Romsdal 2023-2026 har følgende relevante mål:

- Produksjonsareala i landbruket må sikes for framtida.
- Beholde landbruket sine produksjonsarealer gjennom bærekraftig bruk og forvaltning

3.3 PAKT – plan for areal, klima og transport i Ålesundregionen

PAKT er en interkommunal plan for kommunene Ålesund, Sula og Giske, og er også vedtatt som en regional plan. PAKT har som mål å legge til rette for et klimavennlig utbyggingsmønster og transportsystem, og gir føringer for hvordan arealbruk og transport skal samordnes i et klimaperspektiv.

ABC-prinsippet
En viktig strategi i planen er å lokalisere av virksomheter på riktig sted etter ABC-prinsippet. Dette innebærer at virksomheter etablerer seg i områder som passer med areal- og transportbehovet:

- A-virksomheter har mange ansatte og/eller mange besøkende, og bør lokaliseres i by- og tettstadsenter.
- B-virksomheter kan ha relativt mange ansatte eller besøkende i forhold til arealbehovet, men er samtidig avhengig av en del varetransport. Disse bør lokaliseres i by- og tettstedsstrukturen ved kollektivtraseene, men ikke nødvendigvis i sentrum.
- C-virksomheter har større arealbehov og færre besøkende og ansatte, og bør lokaliseres til næringsområder utenfor eller i randsonen til by- og tettsteder, og med god tilknytning til infrastruktur med tilstrekkelig. Typiske C-virksomheter er industri og transportbedrifter.

Retningslinjer i PAKT
Særlig relevante retningslinjer i PAKT er oppsummert under.

Retningslinjer for næringsareal og arbeidsplasser:

- Lokalisering av virksomheter skal som hovedregel følge ABC-prinsippet.
- Virksomheter med høyt konfliktpotensiale med annen arealbruk bør skjermes med buffersoner.
- Det skal utvikles regionale næringsområder som kan støtte opp under en bærekraftig godstransport, sett i sammenheng med hovedvegnett og godshavner.
- Næringsareal i KPA bør vurderes med hensyn til attraktivitet og realisme i utbygging.
- Næringsareal bør samles i større satsingsområder.

Retningslinjer for natur, kulturmiljø og landskap:

- Utbygging på myr eller andre karbonrike områder bør som hovedregel unngås.
- Matjord fra nye godkjente byggeområder skal som hovedregel benyttes som en ressurs på en bærekraftig og landbruksmessig forsvarlig måte, for videre bruk til matproduksjon.

3.4 Kommunale planer og føringer

3.4.1 Kommuneplanen sin samfunnsdel 2021-2031

Følgende mål fra kommuneplanen sin samfunnsdel (2021-2031) vurderes som relevant for tiltaket:

- Næringsutvikling og verdiskaping
  - Legge til rette for attraktive næringsareal og god infrastruktur.
  - Styrke samarbeid mellom kommune og næringsliv.
  - Fremme innovasjon og grønn omstilling i næringslivet.

- Areal og transport
  - Samordne arealbruk og transport for å redusere klimabelastning.
  - Prioritere lokalisering av næring i områder med god tilgjengelighet og kollektivdekning.
  - Ivareta jordvern og naturmangfold ved utbygging.

- Klima og miljø
  - Redusere klimagassutslipp og tilpasse samfunnet til klimaendringer.
  - Fremme sirkulær økonomi og bærekraftige byggeløsninger.

- Samfunnssikkerhet og beredskap
  - Planlegging skal ta hensyn til risiko og sårbarhet, inkludert flom og skredfare.

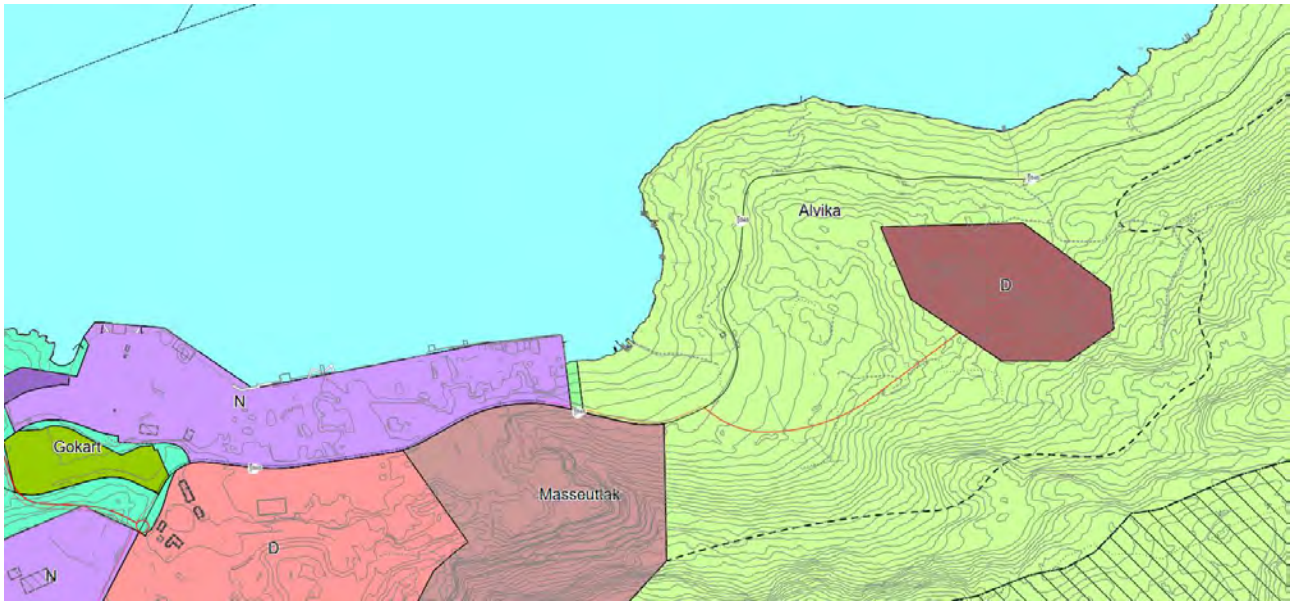
3.4.2 Kommuneplanens arealdel 2016 – 2028 (KPA)

KPA i Ålesund kommune består av flere kommunedelplaner utarbeidet før kommunesammenslåingen i 2020. For planområdet gjelder kommunedelplan for Ålesund, 2016 – 2028.

Planområdet er i all hovedsak avsatt til LNF-område. En mindre del mot vest langs fv. 5946 Alvikvegen inngår i et område avsatt til masseuttak.

Kommunedelplanen viser en framtidig tilkomstveg til Alvika massedeponi (vegen er nå etablert), og forlenging av gang-/ sykkelveg langs Alvikvegen.

I kommunedelplanens temaplan 4, er et landbruksareal innenfor planområdet (gbnr. 33/1), registrert som kulturlandskap (H550). I temakart A er øvrig planområde markert som naturterreng.



Figur 3-1: Utsnitt av gjeldende kommuneplan (KPA). Kilde: Ålesund kommune sin kartportal.

3.4.3 Fastsatt planprogram for revisjon av KPA for Ålesund kommune

Ålesund kommune har startet arbeidet med revisjon av kommuneplanens arealdel. I fastsatt planprogram «ÅLESUND MOT 2040 - Planprogram for revisjon av kommuneplanens arealdel 2027-2040» er det lagt opp til at temaet næringsareal skal sees i sammenheng med tilgang på energi.

Det er videre gitt en oppsummering av hva som er viktig å vurdere i forbindelse med avsetting av næringsareal i KPA:

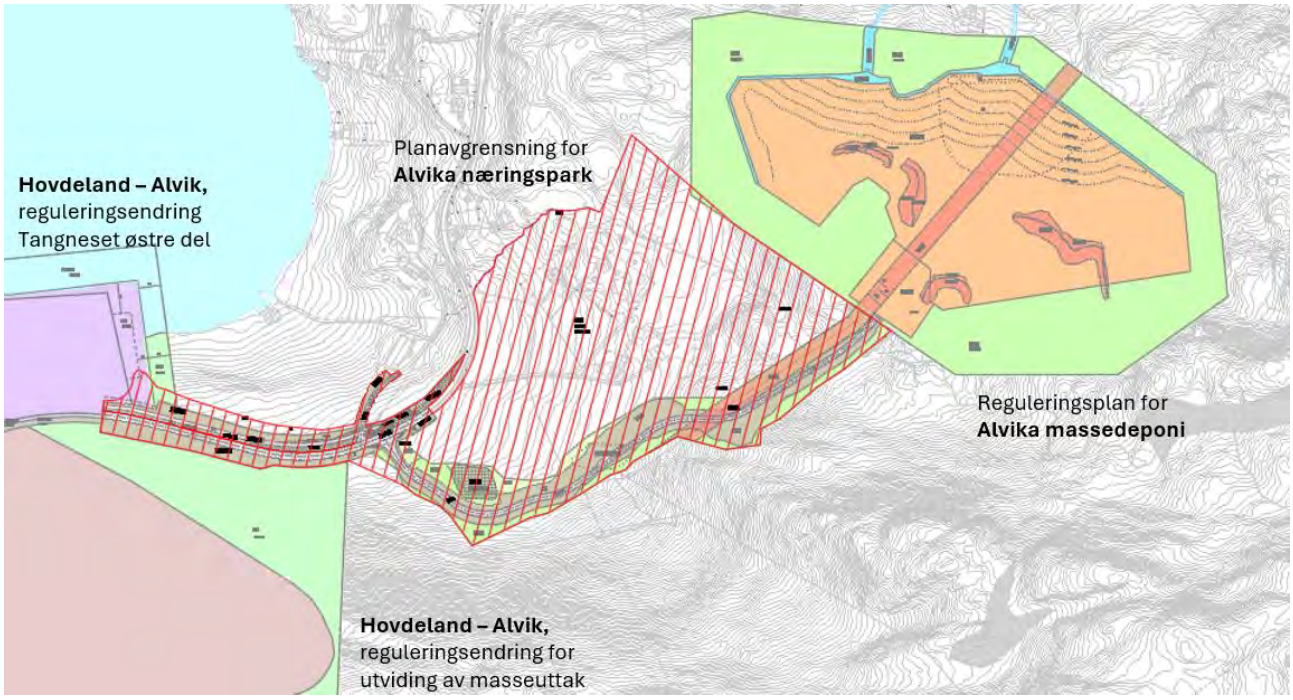
- Arealregnskap- analyse av eksisterende næringsareal - er det mulig å konkretisere arealbehov?
- Vurdere næringsareal og arbeidsplasslokalisering opp mot prinsippet om rett virksomhet på rett sted i forhold til transportsystemet (ABC-prinsippet).
- Vurdere næringsareal i sammenheng med hele Region Ålesund for å oppnå ønsket effekt av PAKT-planen og samarbeidet.
- Se på samlet, regionale næringsområde som kan støtte opp under en bærekraftig godstransport, sett i sammenheng med hovedveinett og godshavner.
- Samling av næringsareal i større satsningsområder kan legge til rette for mer effektiv arealutnytting, og mindre nedbygging av naturområder, sammenlignet med mer spredt utvikling av enkeltområde.
- Vurdere næringsareal med hensyn til attraktivitet og realisme i utbygging.

Denne metoden er også brukt i vedlagte alternativsvurdering (PLAN-RAP-07).

3.5 Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet, som ligger mellom masseuttaket i vest og massedeponiet i øst, er ikke regulert (med unntak av vegarealene). Oversikt over tilstøtende reguleringsplaner:

- PlanID 2017003987 – Hovdeland – Alvik, reguleringsendring for utviding av masseuttak i Bingsa, gjeldende fra 07.05.2020
- PlanID 416 - Reguleringsplan for Hovdeland – Alvik, gjeldende fra 07.03.1996.
- PlanID 2017001313 – Hovdeland – Alvik, reguleringsendring Tangneset østre del, gjeldende fra 07.12.2017.
- PlanID 2020000305 – Reguleringsplan for Alvika – Massedeponi, gjeldende fra 30.11.2023



Figur 3-2: Gjeldende reguleringsplaner i området. Rød skravur viser avgrensingen av planens utstrekning (det var varslet oppstart for et større område). Kilde bakgrunnskart: Ålesund kommune sin kartløsning.

4 Planområdet – Dagens situasjon

4.1 Lokalisering og avgrensning av planområdet

Planområdet ligger i Alvika langs Ellingsøyfjorden, ca. 13 km øst for Ålesund sentrum og ca. 3,5 km nordøst for Moa (se rød markering i oversiktskartet i Figur 4-1). Planområdet omfatter deler av eiendommene gbnr. 33/1, 33/5, 33/30 og 33/2. Området ligger i direkte forlengelse av et etablert industri- og næringsområde i Olsvika/Bingsa. Mot nordøst er Alvika Miljøpark (massedeponi) under opparbeidelse.



Figur 4-1: Oversiktskart. Alvika er avmerket med rød sirkel til venstre i bildet. Kilde: www.finn.no/map.



Figur 4-2: Planavgrensning ved varsel om oppstart. Plangrensen i reguleringsplanforslaget er redusert siden varsel om oppstart, ved at armen i nord er tatt ut, se Figur 3-2.

Et lite stykke av fylkesvegen, samt adkomstvegen til massedeponiet, er tatt med i planområdet for Alvika næringspark. Dette er gjort for å regulere vegene slik de er bygd ut (jf. beskrivelsen gitt i kapittel 1.3), samt for å regulere inn gang- og sykkelveg fra Bingsa til det nye næringsområdet. Avgrensing i øst er lagt inntil plangrensen til tilstøtende reguleringsplan for massedeponiet.

På bildet under ses den etablerte adkomstvegen til massedeponiet. Vegen vil også bli brukt som adkomstveg til næringsparken.



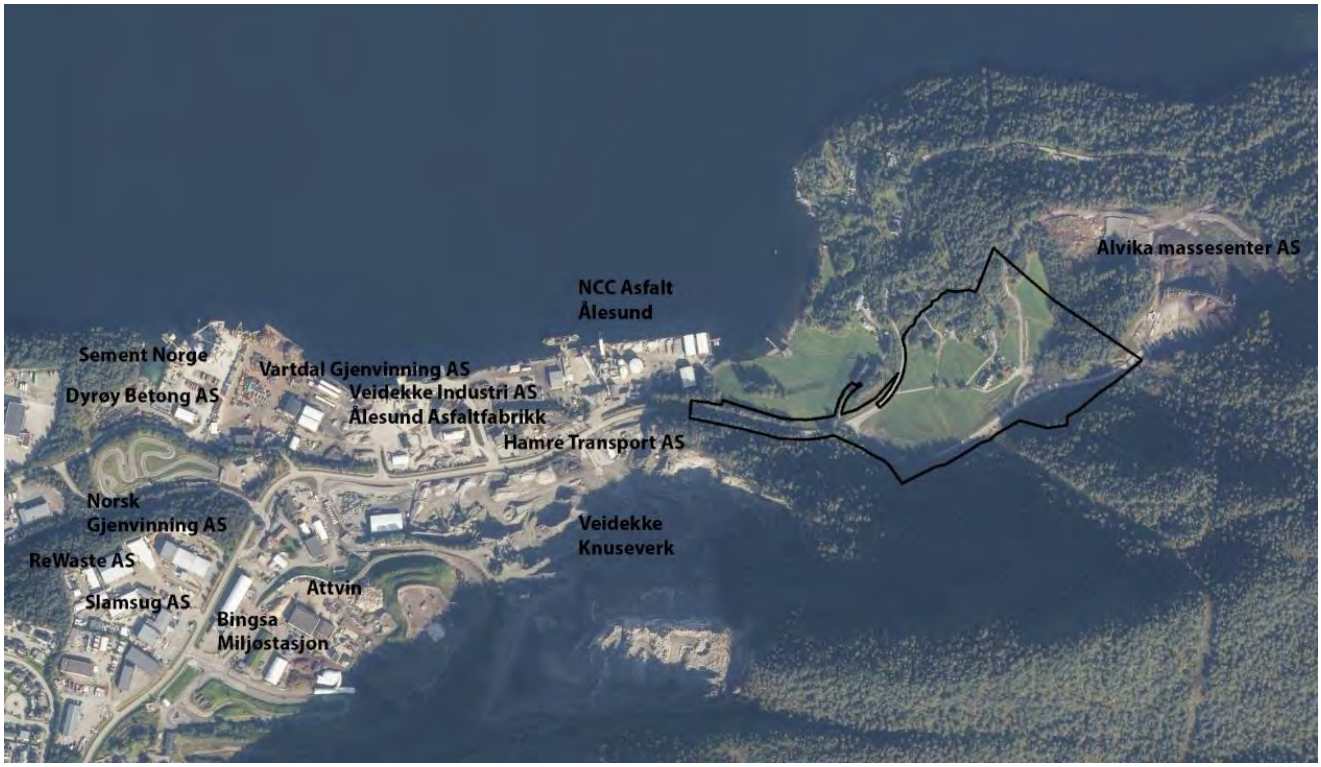
Figur 4-3: Dronebilde som viser dagens situasjon i planområdet. Foto: Alvika Miljøpark AS.

Bildene i Figur 4-4, Figur 4-5 og Figur 4-6 viser planområdets sammenheng med tilgrensende virksomhet med massedeponiet mot nordøst, og masseuttak og knuseverket i Bingsa mot sørvest.

4.2 Nærområdet

Næringsområdet Bingsa/Alvika er et av de større næringsområdene i Ålesund, og består i stor grad av virksomheter knyttet til masser og avfallshåndtering. Tunge aktører er Veidekke Industri, som i dag er dominerende driver av Alvika massedeponi, og det interkommunale avfallsselskapet Attvin, som driver Bingsa miljøstasjon.

Illustrasjonen under viser aktørene som holder til i Bingsa/Alvika-området:



Figur 4-4: Aktører i Bingsa/Alvika-området.

Miljøstasjonen Bingsa tar imot avfall både fra privatpersoner og næringsliv, deriblant store mengder masser fra bygge- og anleggsbransjen. Attvin har innledet samarbeid med Slamsug AS, og er nå særlig godt egnet til å håndtere tungt avfall/ tunge masser – et behov som er økende på grunn av strengere rensekrav for avløpsanlegg. Generelt er det behov for mer areal for å verdikjedene knyttet til massehåndtering til å flyte.

Firmaet ReWASTE AS, med virksomhet knyttet til bærekraftig ressursutnyttelse og sirkulære verdikjeder, har under bygging et moderne prosessanlegg i området. Her inngår et avansert renseanlegg, slik at forurenset flytende masser kan håndteres lokalt, og fraksjonene kan gjenvinnes for ny bruk eller destrueres på forsvarlig måte.

Gjennom prosjektet «Sirkulære hubbar i Møre og Romsdal» er Bingsa- og Alvika-området identifisert som et av de viktigste knutepunktene for industriell symbiose i regionen.



Figur 4-5: Bildet viser masedeponiet som ligger nordøst for planområdet for Alvika næringspark. Bildet er tatt mot vest. Omtrentlig plassering av den planlagte næringsparken (Alvika næringspark) er vist med rød sirkel.



Figur 4-6: Bilde av masseuttaket og knuseverket sørvest for planområdet for Alvika næringspark. Planområdet ligger rett bak åskammen man ser til venstre i bildet.

4.3 Stedets karakter og landskap

Planområdet er et tidligere jordbrukslandskap som i dag ikke er i drift, blant annet på grunn av ulemper fra nærliggende næringsvirksomhet. Det er spredt bebyggelse og tilhørende teknisk infrastruktur innenfor planområdet.

Terrenget er slakt hellende mot vest, og er avgrenset av en tydelig skålform definert av landskapet (Norconsult, 2026d). Influensområdet er preget av tung industri, slik som beskrevet i kapittel 4.1.



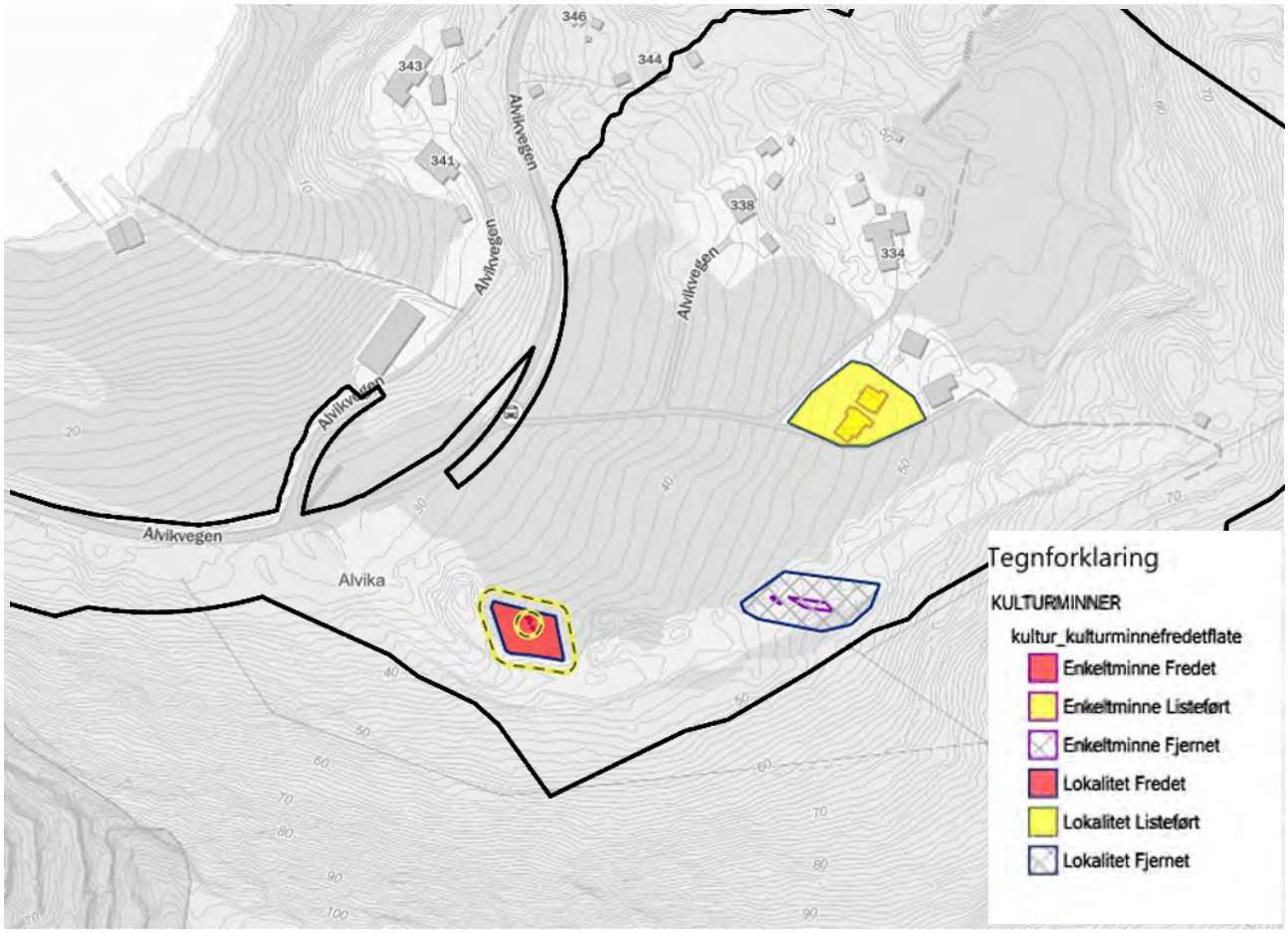
Figur 4-7: Bilde fra planområdet tatt mot vest. Bolighuset på bildet er fraflyttet og er planlagt revet i forbindelse med planforslaget. Langs sjøen ser man deler av eksisterende industrivirksomhet i Bingsa-området. Foto: Norconsult Norge AS.

4.4 Kulturminner

Det er registrert tre kulturminner i Naturbasen innenfor planområdet:

- To bygg på gårdstunet til Alvika gård, markert med gult i Figur 4.8. Byggene er kommunalt listeført og inngår i SEFRAK-registeret.
- KulturminneID 243312: Automatisk fredet kulturminne med 14 stolpehull etter bosetningsplass fra bronse-/ jernalder sørøst for gården. Markert med rosa farge i Figur 4.8.
- Et frigitt og allerede fjernet kulturminne ligger også inne i Naturbase, og er markert med grå skravur i Figur 4.8.

Det er i forbindelse med planarbeidet for Alvika næringspark avklart at det ikke er behov for flere kulturminneundersøkelser på området hvor næringsparken er tiltenkt. Det er imidlertid behov for kulturminneundersøkelser på nordsiden av Alvikvegen, der ny gang- og sykkelveg planlegges.



Figur 4-8. Registrerte kulturminner i Naturbasen til Miljødirektoratet, 21.04.2026.

4.4.1 Gårdstunet

I SEFRAK-registeret er de to bygningene oppgitt som våningshus og kårhus. Begge byggene har nyere tilbygg.

Ingen av byggene er oppgitt å være meldepliktige etter kulturminnelova §25, dvs. ikke eldre enn 1850.

Det største bygget; våningshuset, er oppgitt å være oppført mellom 1800 og 1899. Det miste bygget; kårhuset, er oppgitt å være oppført mellom 1875 og 1899. Tidspunkt for SEFRAK-registreringen er ikke oppgitt (Kilde: Naturbase).

Byggene er oppgitt som kommunalt listeført 05.12.25 i Riksantikvarens database Askeladden.

Det foreligger også en landbrukstakst fra 28.06.2017, utført av Sivilingeniør Trond Ose MNTF, der disse byggene er omtalt. Taksten er utarbeidet på grunnlag av foreliggende skriftlig dokumentasjon, muntlige opplysninger fra eier/rekvirent og utvendig og innvendig besiktigelse av bygningene.



Figur 4-9. Bygningene på gårdtunet til Alvika gård sett fra Alvikvegen.



Figur 4-10. Kårstua sett fra nedsiden.



Figur 4-11. Våningshuset sett fra nedsiden

Våningshuset er ifølge landbrukstaksten oppført ca. 1860, med fundamenter og grunnmur av naturstein, og tradisjonell byggemåte med bordkledde yttervegger av tømmer/bindingsverk, etasjeskillere av trebjelkelag, saltak av tre tekket med skifer. Bygningen er ikke etterisolert og var ubebodd på kartleggingstidpunktet. Bygget er oppgitt å mangle kjøkken og bad med tidsmessig standard, og å være i dårlig vedlikeholdsmessig tilstand. Bygningen ble vurdert som ubeboelig slik den framstod. Det er ikke utført vedlikehold eller oppgraderinger etter dette tidspunktet.

Kårhuset er i taksten oppgitt å være oppført er oppført ca. 1890. Bygningen har fundamenter og grunnmur av naturstein, og tradisjonell byggemåte med bordkledde yttervegger av tømmer/ bindingsverk, etasjeskillere av trebjelkelag, saltak av tre tekket med skifer. Kjeller inneholder boder/lagerrom, i 1. etasje er

det bl.a. relativt moderne kjøkken og bad samt stue. 2. etasje inneholder trapperom/ gang og to soverom. Bygget har vinduer med isolerglass og elektrisk oppvarming. Bygningen var bebodd på kartleggingstidspunktet, ble og vurdert til å være i god stand, dels relativt nyoppusset.
(Kilde: landbrukstakst 28.06.2017, Sivilingeniør Trond Ose MNTF)

Opplysningene i landbrukstaksten stemmer med opplysninger fra tidligere driver av gården Petter Alvik. De opplyser at våningshuset ikke har vært bebodd eller i bruk på 10 år, og er i dårlig forfatning. De opplyser videre at det i kårstua sannsynligvis er benyttet materialer som stammer fra et bygg som ble flyttet til Alvika. Kårhuset er utleid og bebodd i dag.

Det ble gjennomført en befaring av Norconsult i mai 2026, der byggene ble vurdert utvendig.

Våningshuset er preget av manglende vedlikehold. Vinduer virker i hovedsak å kunne være originale, mens trekledningen og detaljering framstår å være av nyere dato. Taktekkingen av skifer er original. De to pipene har nyere beslag. Grunnmuren av naturstein har pusset overflate, som også er utført i nyere tid. Våningshuset har flere tilbygg av nyere dato.

Kårhuset framstår i god stand utvendig, og bærer preg av å være renovert i nyere tid. Panel, vindusdetaljer og treverk generelt ser stort sett ut til å være av nyere dato. Alle vinduer, bosett fra et kjellervindu er nye, med isolerglass. Grunnmuren og en trapp av naturstein framstår uendret. Vinduåpninger og vindusutforming ser ut til å stemme godt med det som trolig har stått i bygget opprinnelig, og bygget framstår med et tidstypisk preg, med unntak av tilbygget med svalgang på østsiden.

Begge byggene ligger i sin opprinnelige situasjon i landskapet, omgitt av dyrka mark og med visuell forbindelse til sjøen.



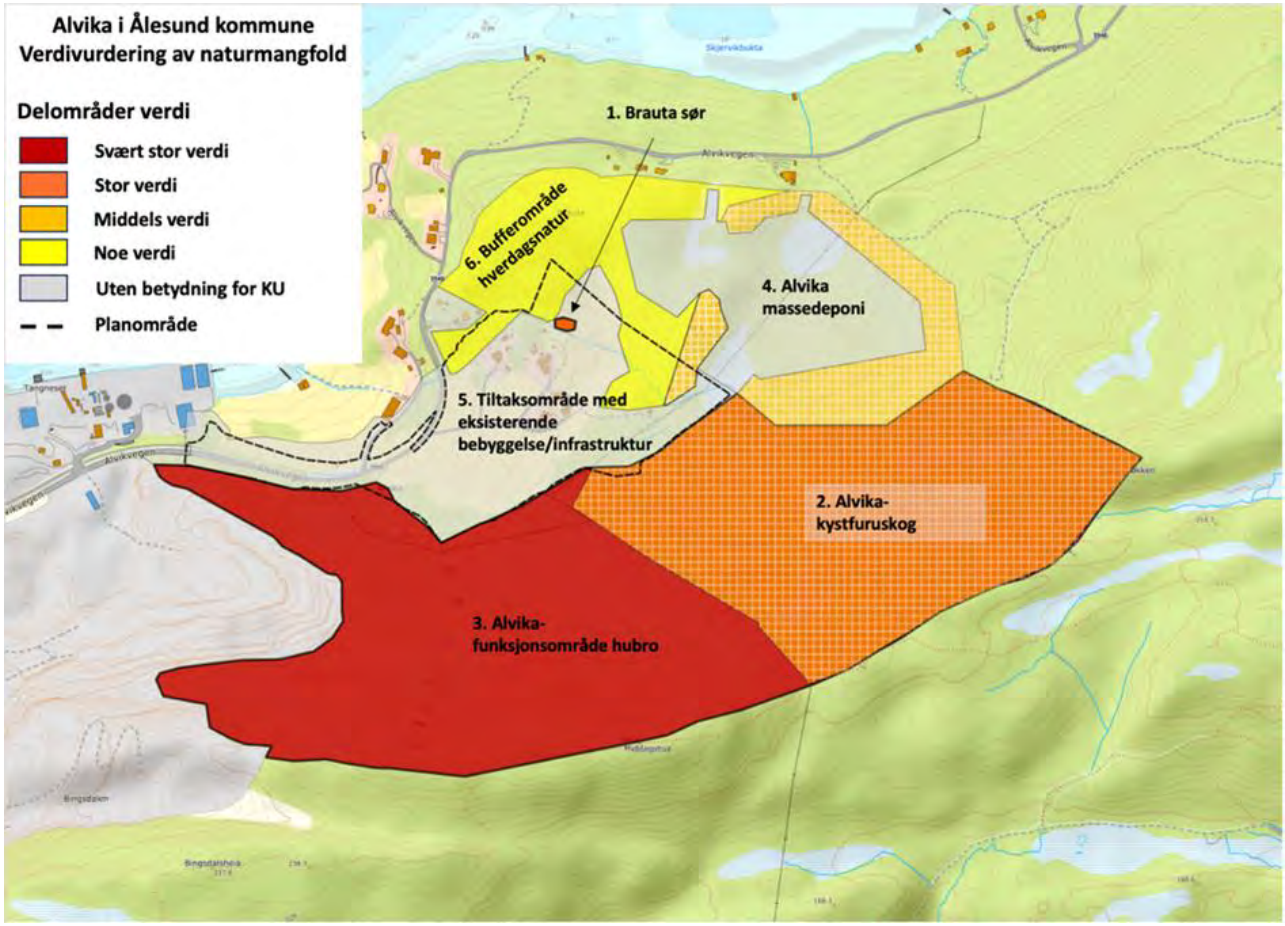
Figur 4-12. Våningshuset og kårhuset sett fra øst. Begge bygningene har tilbygg fra nyere tid.

4.5 Naturmangfold

Området ligger i overgangen mellom klart oseanisk og sterkt oseanisk seksjon, og ligger i sørboreal vegetasjonssone. Området har nordvendt orientering. Berggrunnen er hovedsaklig av sur og næringsfattig. Unntaket er området sør for Brauta hvor berggrunnen har innslag av mer kalkrike berggrunnsarter og potensial for mer kalkrik vegetasjon. Skogholtet nord for planområdet, Brauta, har nok i tidligere tider vært i bruk som beiteområder for bufe. Dermed har kulturlandskapet vært mer åpent i dette området før. Skogen som innrammer dyrkamarka i dagens planområde, ser ut til å ha vært opprettholdt i stor grad. Samtidig har det i nyere tid blitt etablert og spredt en god del fremmede arter i dette landskapet.

Utbyggingen av massedeponiet har medført fysiske inngrep i form av en anleggsvei på sørsiden av landbruksjorda opp mot selve deponiområdet, og selve massedeponiets arealer i form av hogst og beslag av areal.

Det er i forbindelse med konsekvensutredning av naturmangfold påvist to naturtypelokaliteter i plan- og influensområdet: én semi-naturlig eng med stor verdi og én kystfuruskog med middels verdi. Den semi-naturlige enga, som er den eneste av de to som ligger innenfor planområdet, har dårlig tilstand og lav lokalitetskvalitet. Kystfuruskogen vil ikke bli berørt. Ingen rødlistede arter er registrert i planområdet, men flere fremmede arter er registrert. Det er avgrenset et økologisk funksjonsområde for hubro (EN) som delvis overlapper med tiltakets influensområde. Funksjonsområdet er satt til svært stor verdi. Siste registrering av arten i området var i 2024. Konsekvensutredningen (iTrollheimen, 2025) behandler dette nærmere.



Figur 4-13: Illustrasjon som viser de avgrensede delområdene innenfor utredningsområdet.

4.6 Friluftsliv

Planområdet omfatter yttergrensene av det registrerte friluftsområdet Holsfjellet. Dette er et stort turområde med stinett i skogskledd fjellområde. Området har liten grad av tilrettelegging og middels brukerfrekvens ifølge opplysninger i Naturbasen. Siden registrering i 2024 er deler av området tatt i bruk som massedeponi, noe som endrer den reelle utstrekningen av friluftsområdet. Massedeponiet kommer tydelig frem på oppdaterte flyfoto fra området, se f.eks. Figur 4-3: Dronebilde som viser dagens situasjon i planområdet.



Figur 4-14 Registrerte friluftsområder i tilknytning til planområdet. Kilde: Miljødirektoratets Naturbase. NB: Kartet er ikke oppdatert med inngrepet som massedeponiet utgjør.

I Ellingsøyfjorden, nord for planområdet, ligger Stokkholmene, som er et viktig friluftsområde med utfart for båt, grilling og bad. Stokkholmene har i følge Naturbasen til Miljødirektoratet stor brukerfrekvens.

4.7 Naturressurser

Naturressurser inkluderer et bredt spekter av fagfelt og mange ulike grunnlagsdata. Registreringskategoriene jordbruk, vannressurser og mineralressurser utredes for dette tiltaket.

4.7.1 Jordbruk

Det er totalt ca. 26,1 daa med jordbruksareal innenfor planområdet. Arealene er nordvendt og med helling mot nord og nordvest. Dette gir mer skyggefulle og fuktige forhold enn det som er mest gunstig for dyrking. Jorda er fordelt på mange små skifter, og en del av den er negativt berørt av tilgrensende næringsvirksomheter samt andre driftsutfordringer.

Jorda har tidligere vært benyttet til grovfôrproduksjon. De siste årene har det vært utfordringer med å drive jorda på grunn av forurensing i form av støv og plast som kommer flygende fra næringsvirksomheten i øst (steinbrudd, asfaltverk og gjenvinningsstasjon).

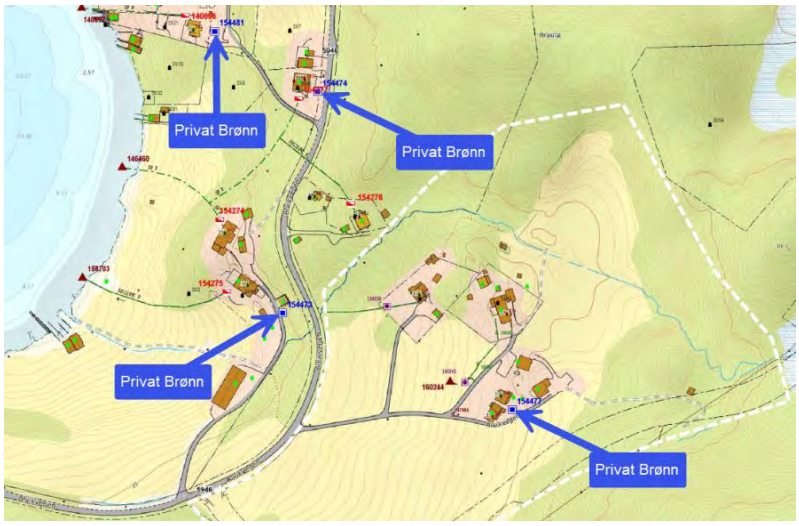
Jordprøver og graveprofiler utarbeidet av Norsk Landbruksrådgivning (NLR) i 2022 og 2023 er lagt til grunn for vurderingen av jordkvaliteten, og supplerer data fra NIBIOs verdiklassifiseringskart. NLRs kartlegging gir et mer detaljert bilde av de faktiske jordforholdene på stedet.

I Nordre Sunnmøre landbrukskontors uttalelse til saken datert 22.03.2026 (Nordre Sunnmøre landbrukskontor, 2026) er det gitt en kort vurdering av de landbruksmessige forholdene i Alvika. Landbrukskontoret skiver blant annet: «*Stadlege undersøkingar syner at toppsjiktet (A-sjiktet, matjordlaget) er relativt skrint. Arealet held vanleg pløyedjupne, men denne ligg i dei nedre sjikta. Boniteringa som fulldyrka jord er korrekt, men arealet har ikkje eigenskapar som tilseier høg agronomisk kvalitet. Dette må sjåast i samanheng med både topografiske forhold og truleg mangelfull eller ikkje optimal skjøtsel over tid*».

4.7.2 Vannressurs

Vannressurser er her avgrenset til ferskvann, og gjelder drikkevannskilder, vann til næringsmiddel-produksjon, jordbruksvanning og prosessvann. Det omfatter både overflatevann og grunnvann.

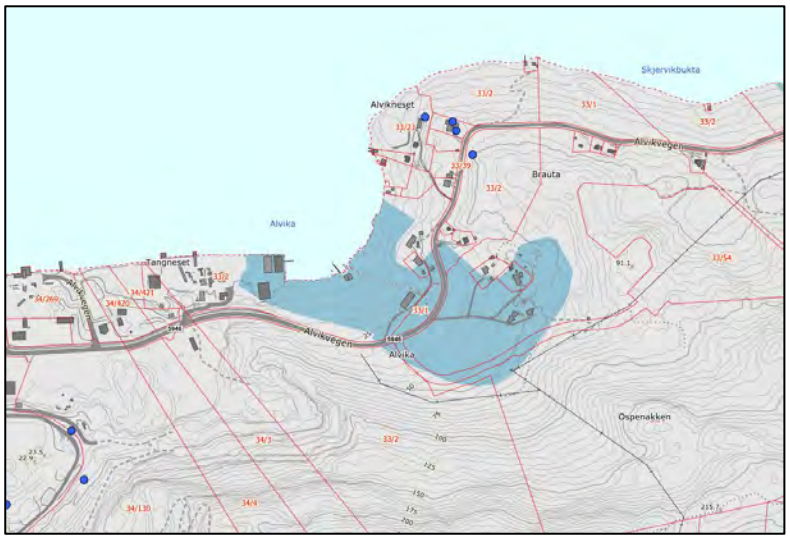
I rammeplan for vann og avløp (Norconsult, 2026h) er det registrert en privat brønn inne i planområdet, og tre nord for planområdet (figur 4-15).



Figur 4-15. Oversikt over eksisterende vannforsyning i og nær planområdet.

Videre er det registrert brønner i fjell ca. 350 meter nord for tiltaksområdet. To av disse er relativt nye drikkevannsbrønner til enkelthusholdninger (boret i hhv. 2016 og 2025), og én er energibrønn. Det er også en eldre brønn til vannforsyning, men her finnes det ikke tilgjengelig informasjon.

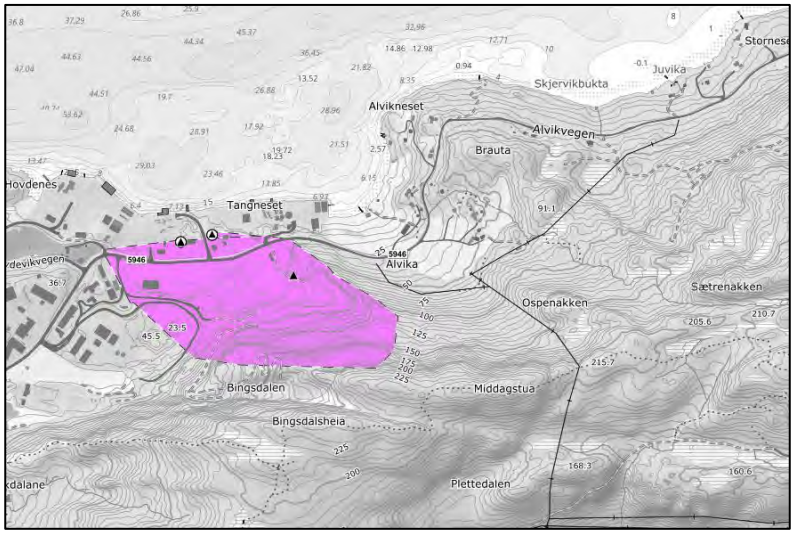
Det er registrert antatt begrenset grunnvannspotensiale i marin strandavsetning som dekker nesten hele planområdet.



Figur 4-16: Kartutsnitt som viser "antatt begrenset grunnvannspotensial" (blått felt) innenfor planområdet og brønner (blå punkter) nord for planområdet. Kilde: NGU Granada ((NGU), NGU GRANADA, u.d.).

4.7.3 Mineralressurs

Det er ikke registrert industrimineraler, metaller eller naturstein i eller inntil planområdet. Det er et pukkområde, Bingsa, like vest for planområdet. Her er det i dag et steinbrudd og et knuseverk. Ressursen består av metamorfe bergarter, og dominerende bergart er glimmergneis. Bruddet ligger kystnært, med utskipingskai like ved. Ressursen er vurdert å ha regional betydning. Forekomsten er ikke volumberegnet.



Figur 4-17: Bingsa pukkområde, merket rosa. Kilde: NGU Grus og pukk.

4.8 Trafikk

4.8.1 Vegstandard og trafikk på fv. 5946 Alvikvegen

Sørvestover mot Olsvika

Fylkesvegen fra planområdet og sørvestover mot Olsvika er på de først 300 meter i dag en smal enfeltsveg med midlertidig trafikkregulering av hensyn til store kjøretøy til/fra Alvika miljøpark. Dagens (2025) trafikkmengde er på 600 ÅDT med 45% tunge kjøretøy. Denne strekningen (fra krysset med adkomstvegen til deponiområdet og 300 meter i retning Bingsa) er forventet å være utvidet i henhold til gjeldende plan før dette planforslaget for Alvika næringspark vedtas. Vegbredde vil tilfredsstille krav for midtoppmerking.

Etter ca. 300 meter får fylkesvegen vesentlig bedre standard med over 6 meter dekkebredde (det er etablert midtoppmerking), forkjørsregulering og særskilt fartsgrense 60 km/t. Vegen går gjennom Bingsa næringsområde, med noen kryss og avkjørsler til flere virksomheter. På strekningen fra Bingsa til krysset (rundkjøring) med fv. 534 Lerstadvegen er det også kryss til flere adkomstveger til boligområder (blant annet krysset med Hovdevikvegen og Østre Olsvikveg) i Olsvika. Denne delen av fv. 5946 framstår som en standard hovedveg tilsvarende Hø2-veg i Vegnormalene (SVV håndbok N100). Dette er tofelts veg med fartsgrense 60 km/t, som ved nybygging er dimensjonert for inntil 12000 kjt/dag. Årsdøgtrafikken er på denne strekningen sør for Hovdevikvegen 4830, med en tungbilandel på 11%.

I krysset (rundkjøring) med fv. 534 Lerstadvegen er det forbindelse med E39/E136.

Nordøstover mot Digerneset

Østover fra dagens kryss til Alvika miljøpark ender fylkesvegen i kryss med fv. 661 / E39 ved Digerneset (ca. 12,5 km). Vegstandard i denne retninga er lav, dvs. enfelts veg med møteplasser, dårlig kurvatur og med dårlig framkommelighet for store kjøretøy. Vegen har lengde- og aksellastbegrensninger, noe som gjør den uegnet for tungtransport. I kontinuerlig trafikkregistreringspunkt øst for bebyggelsen i Alvika var ÅDT (2025) 330 kjøretøy/dag.

4.8.2 Vegstandard på tilkomstveg Alvika miljøpark

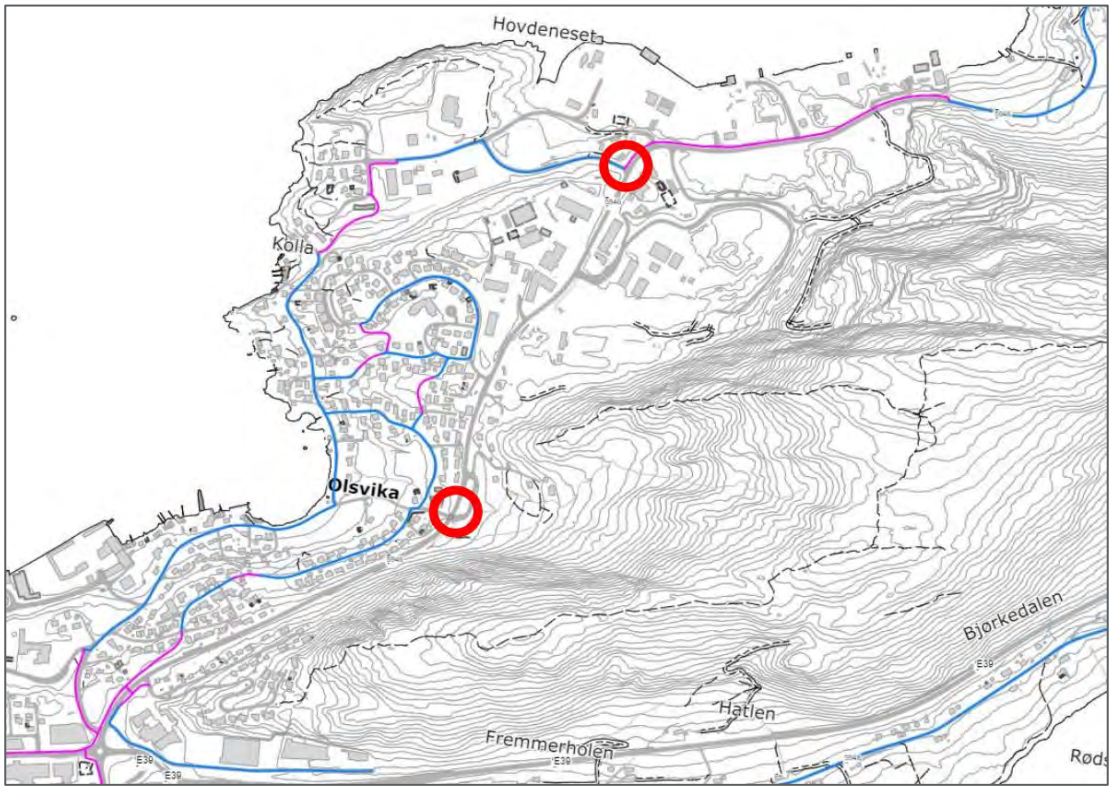
Tilkomstvegen til massedeponiet er tenkt benyttet også som tilkomst til Alvika næringspark. Tilkomstvegen er en privat veg, med standard tilsvarende L1 – veg i vegnormalene (SVV håndbok N100). Vegen er bygget med 6,5 meters bredde og breddeutvidelse i henhold til gjeldende krav i vegnormalene (SVV håndbok N100). Stigningen varierer fra 7 til 10%. Avkjørselen med Alvikvegen er utformet som kryss med vogntog som dimensjonerende kjøretøy. Vegen er bygget med åpne grøfter mot sør og vest, for å sikre håndtering av overvann.

4.8.3 Trafikkulykker

Det er ikke registrert politirapporterte trafikkulykker i nærheten av planområdet fra og med 2010 fram til i dag. På fv. 5946 mellom planområdet og kryss med Lerstadvegen er det registrert tre ulykker. To ulykker er i/ved kryss med Storskjervavegen (i 2010 og 2014), omtrent i sørgrensa av Bingsa næringsområde. Begge ulykkene var med kjøretøy i samme retning. Det er i tillegg registrert en ulykke med fotgjenger i gangfeltet i Vestre Olsvikveg, like nord for krysset med Lerstadvegen (i 2020). Tunge kjøretøy har ikke vært involvert i ulykkene. Fylkesvegen framstår ikke som spesielt ulykkesutsatt på denne strekninga.

4.8.4 Andre trafikantgrupper

Kollektivtilbudet i området er marginalt, og det er kun skolerute (rute 17) som passerer Bingsa og planområdet i dag. Det er i tillegg skolerute som kjører til boligområde via Hovdevikvegen. Det er også holdeplass i begge retninger ved kryss med Storskjervavegen. Nærmeste bussrute med hyppigere frekvens (rute 13) går til kryss med Østre Olsvikveg 1,8 km fra planområdet.



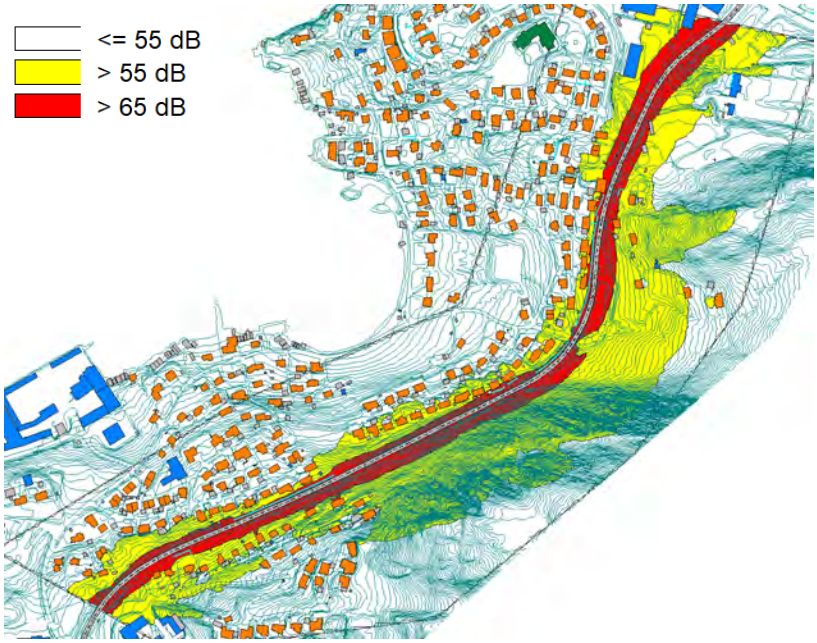
Figur 4-18: Sykkelruter i området. Mørk rosa angir fortau/gang- og sykkelveg, blått er blandet trafikk. Kryssområde Hovdevikvegen (nordligste markering) og Østre Olsvikveg markert rød. (Figurgrunnlag: Webinnsyn Ålesund kommune).

Det mulig å gå og sykle på gang- og sykkelveger, samt på lokalveger på vestsida av fylkesvegen, fra kryss med fv. 534 i Breivika til Hovdevikvegen, jf. Figur 4-18. Fra sistnevnte veg er det gang- og sykkelveg parallelt med fylkesvegen fram til plangrensa, der det skal etableres nytt tilbud for myke trafikanter.

4.9 Støy

I forbindelse med regulering av Alvika miljøpark (massedeponiet) nord for planområdet, ble det utført en støyvurdering mot omgivelsene av Multiconsult 10244364-01-RIA-RAP-001-02 – «Støyutredning massedeponi Alvika» datert 03.11.2023. Beregningene viste at ved å etablere en støyvoll på ca. 3 m høyde ved massedeponiet mot nord, ville grenseverdier for støy fra massedeponiet være tilfredsstilt ved de nærmeste boligene. Støyvollen er etablert, noe som innebærer at støy ved boligene nærmest planområdet er lavere enn gjeldende grenseverdier.

Det er utført beregninger av vegtrafikkstøy for dagens situasjon, med trafikktall fremskrevet til prognoseår 2050 som følge av naturlig vekst. Beregningene viser at boligene langs Alvikavegen (fv 5946) ligger delvis i gul og rød sone for støy fra vegtrafikk.



Figur 4-19: Beregninger av støy fra vegtrafikk L_{den} 4 meter over terreng.

4.10 Støv

Svevestøv er partikler som oppholder seg i luften over en viss periode, og er for små til å sees med det blotte øye. De viktigste kildene til partikler (PM10 og PM2.5) er vegtrafikk, vedfyring og langtransportert forurensning. Vegtrafikk bidrar mest til svevestøvnivåene mange steder, både med vegstøv fra dekk- og asfaltslitasje, og utslipp av eksos. I flere norske byer og tettsteder bidrar vedfyring mye. Langtransportert svevestøv spiller også en viktig rolle for totalnivået. Noen steder er industri, forbrenningsanlegg, bygg- og anleggsaktivitet og havner også viktige kilder. I Figur 4-20 ses beregnet årsmiddelkonsentrasjon av PM10. Kartet i figuren viser at konsentrasjonsnivåene i Alvika (se grønn stjerne) er under grenseverdiene i forurensningsforskriften og årsmiddelverdier for anbefalte luftkvalitetskriterier.



Figur 4-20: Beregnet årsmiddelkonsentrasjon av PM10 for perioden 2020-2024 (Miljødirektoratet, 2026).

4.11 Barns interesser

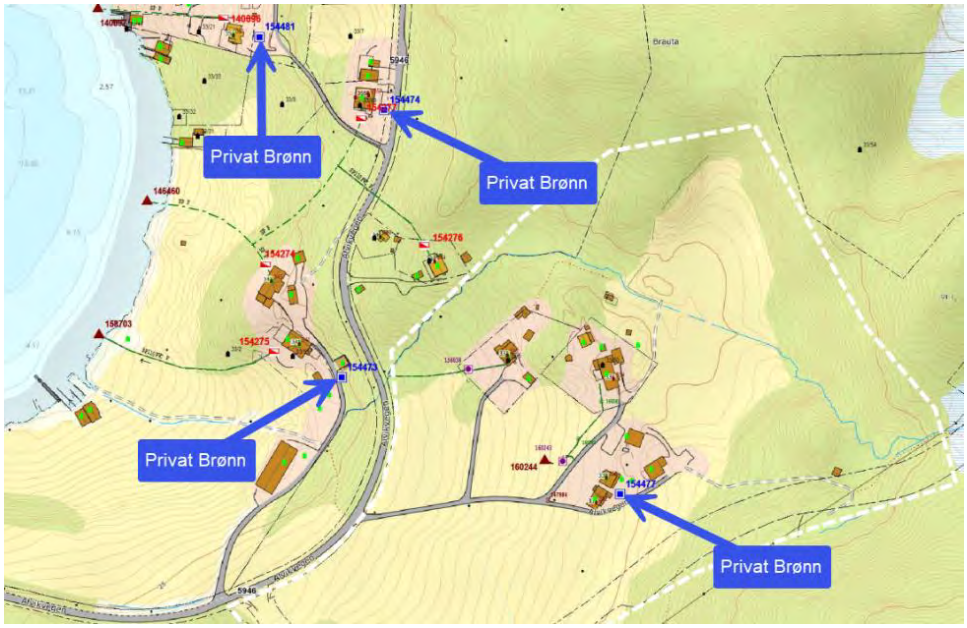
Det er ikke kjent at planområdet brukes av barn i dag. Reguleringsforslaget omfatter private eiendommer, og det er ikke naturlige oppholdsplasser eller lekeareal for barn i området. Det kan være lek og opphold i skogen i randsonen til massedeponiet, men det virker ikke som et opplagt sted å leke. Det er sannsynlig at det bor barn lengere nordover langs fylkesvegen, som blir transportert forbi området til/fra skole og fritidsaktiviteter.

4.12 Vann og avløp

Planområdet er ikke tilknyttet kommunalt vann- og avløpsnett, og bebyggelse baserer seg i dag derfor på private løsninger. Dagens ende på kommunalt ledningsnett er vist på Figur 4-21. Den kommunale vannledningen ender ved innkjøringen til kaianlegget på Alvikvegen. Det er registrert en privat brønn i planområdet, samt tre brønner på naboeiendommene, markert på Figur 4-22. Det er etablert ledningsnett i tilkomstvegen for deponiet, men ledningsnettet er ikke tilkoblet det kommunale ledningsnettet. Dette vil bli gjort i forbindelse med breddeutvidelse av fylkesvegen.

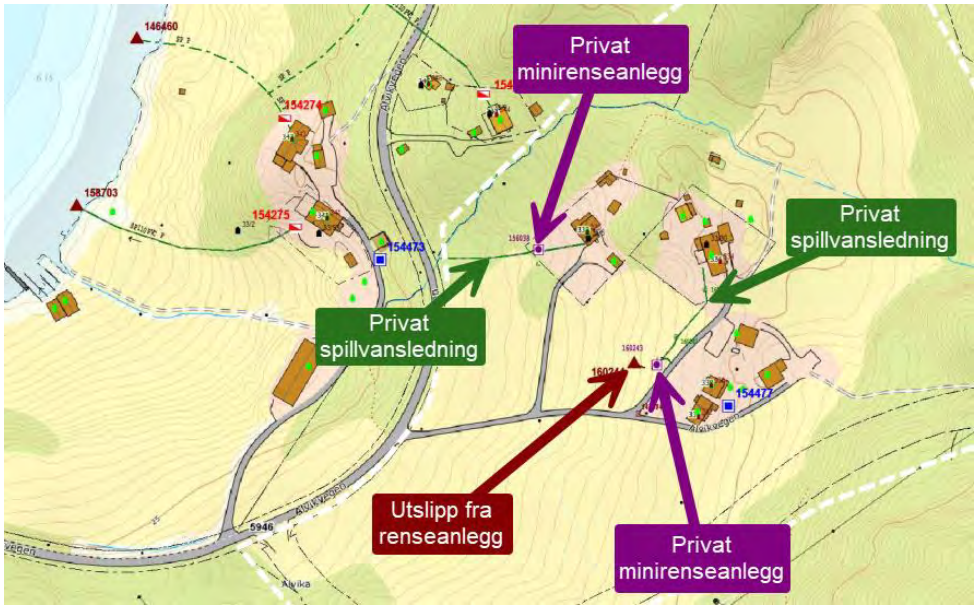


Figur 4-21: Oversikt over eksisterende kommunalt ledningsnett.



Figur 4-22: Oversikt over eksisterende vannforsyningsanlegg.

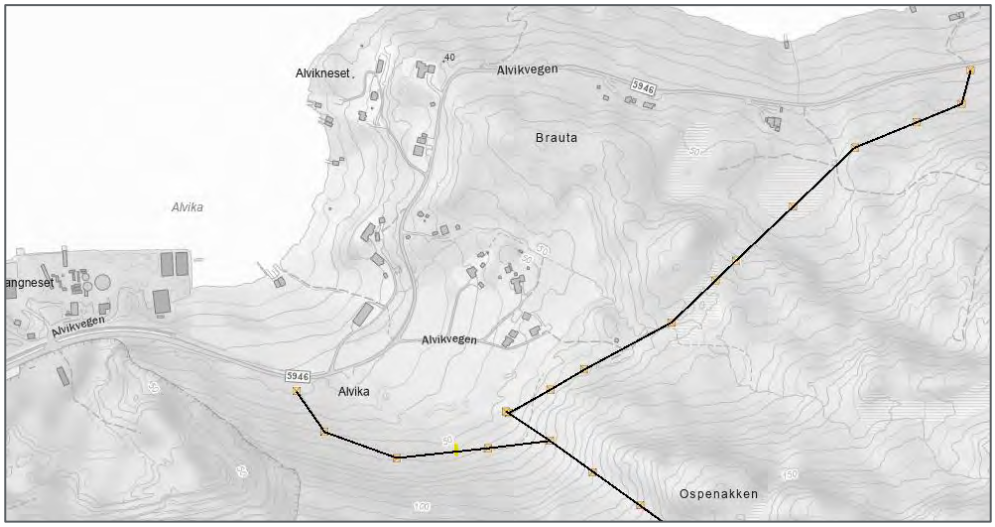
Det er ikke kommunalt avløpsnett i området, siden ledningsnettet stopper ved kaianlegget ved eksisterende industriområde på Tangneset. Innenfor planområdet og tilstøtende områder er det registrert spillvannsledninger i forbindelse med eneboligene og hytter. På Figur 4-23 er avløpsledninger (grønne linjer) samt private minirenseanlegg og utslipp vist.



Figur 4-23: Oversikt over spillvannsanlegg.

4.13 Teknisk infrastruktur

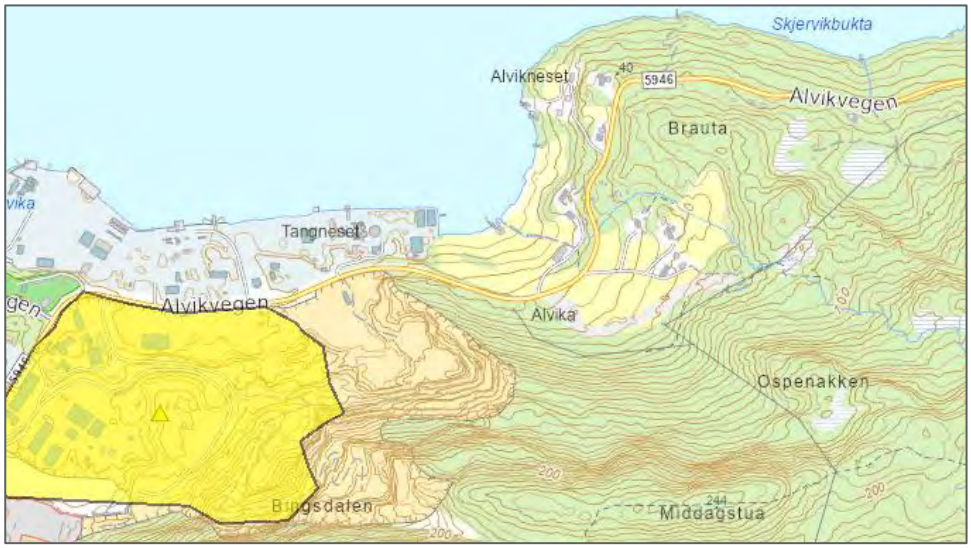
I forbindelse med utbygging av tilkomstvegen til Alvika miljøpark (massedeponi) er en 22 kV-ledning lagt i bakken langs vegen. Nettanlegg i området er kartlagt i dialog med Linja (april-2026), og det er avklart at nettanlegg ikke vises med hensynssone på plankartet.



Figur 4-24: Nettanlegg i området. Kilde: NVE Atlas.

4.14 Forurensing

Det er ikke registrert forurensing i grunnen i planområdet, se Figur 4-25. Ifølge databasen Grunnforurensing på Bingsa er undersøkt flere ganger (2004, 2005 og 2016), og det er konkludert med at området har «akseptabel tilstand med dagens arealbruk».



Figur 4-25: Utsnitt fra Miljødirektoratets database Grunnforurensing, 22.04.2026.

4.15 Områdestabilitet

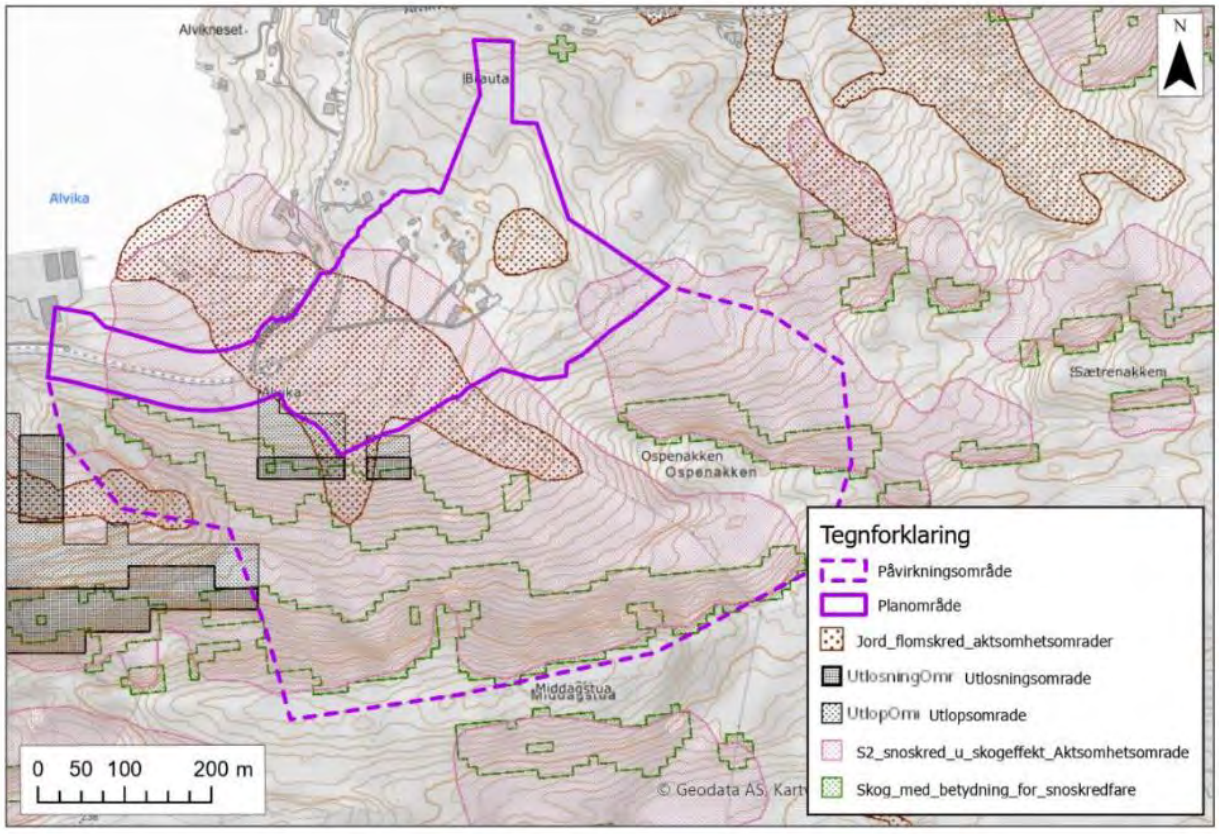
I forbindelse med planarbeidet for Alvika næringspark er områdestabilitet vurdert. Det er ikke identifisert fare for kvikkleireskred i planområdet. Regional kartlegging fra NVE og nyere aktsomhetskart viser ingen faresoner for områdeskred i planområdet, og tidligere grunnundersøkelser bekrefter morenemasser over berg, uten tegn til kvikkleire. Området har synlig berg i dagen og ligger utenfor potensielle løsne- og utløpsområder. Områdestabiliteten vurderes som tilfredsstillende i henhold til NVE veileder 1/2019. Temaet er ikke omtalt nærmere i dette dokumentet. Det vises til notatet RIG-NOT-01 Vurdering av områdestabilitet; Norconsult, 2025.

4.16 Skredfare

Planområdet (kartleggingsområde) har generelt en slak helning på under 15 grader mot sør og sørvest, bortsett fra i øst og sørøst hvor det er noen få lave, men bratte skråninger.

Planområdet ligger innenfor NVE sine aktsomhetskart for snøskred, steinsprang og jord- og flomskred, se Figur 4-26.

I forbindelse med planarbeidet for Alvika næringspark har er det utført skredfarevurdering. Deler av området oppfyller ikke akseptkriteriet for skred. For nærmere omtale vises det til kapittel 5.10, samt vedlagte rapport, INGGEO-RAP-01 Skredfarekartlegging, Norconsult, 2026.



Figur 4-26 Aktsomhetskart for skred (NVE/Norconsult AS).

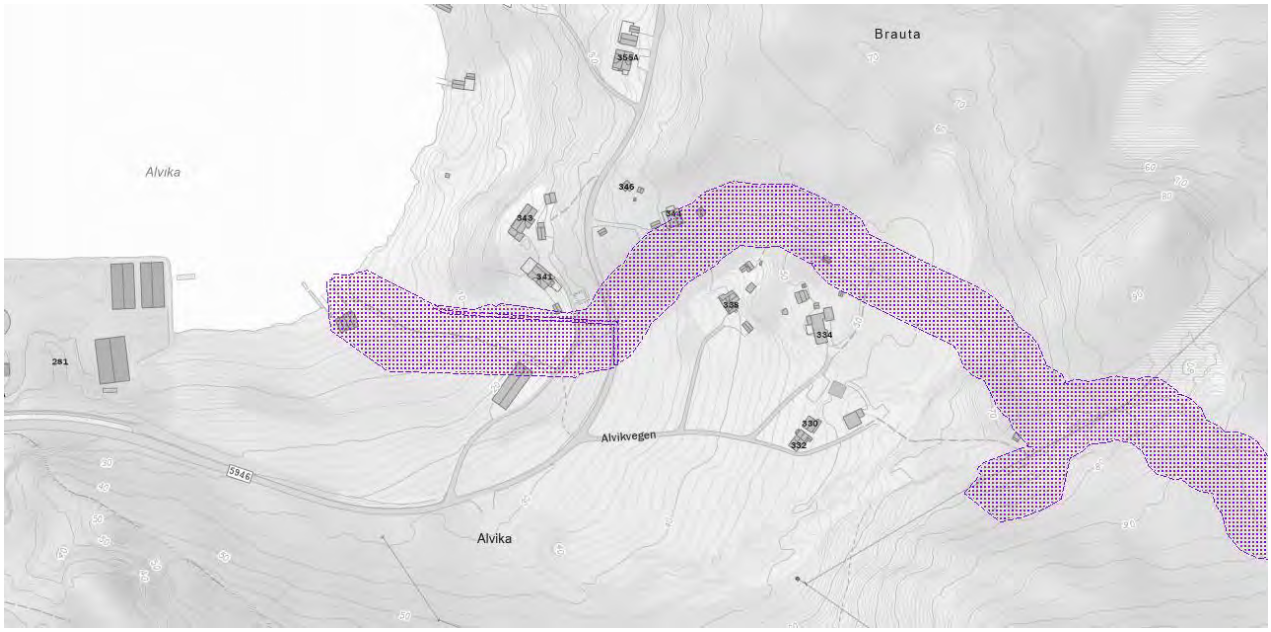
4.17 Flomfare

Pr. dags dato er det to flomveger som går gjennom planområdet, og en som går rundt. Disse er markert på Figur 4-27. Blå linjer viser der flomvegene i dag føres i lukkede løsninger, mens rød er åpne løsninger.



Figur 4-27: Oversikt over vannveger i Alvika. Stiplet rød linje er åpne vannveger og blå stiplet er lukkede løsninger.

Figur 4-28 viser NVE sitt aktsomhetskart for flom, som danner grunnlag for vurdering av sikkerhetsklasse for flom etter TEK17.



Figur 4-28: Aktsomhetskart for flom, NVE.

Håndtering av flomfare og plan for vann og avløp er beskrevet i kapittel 5.9.

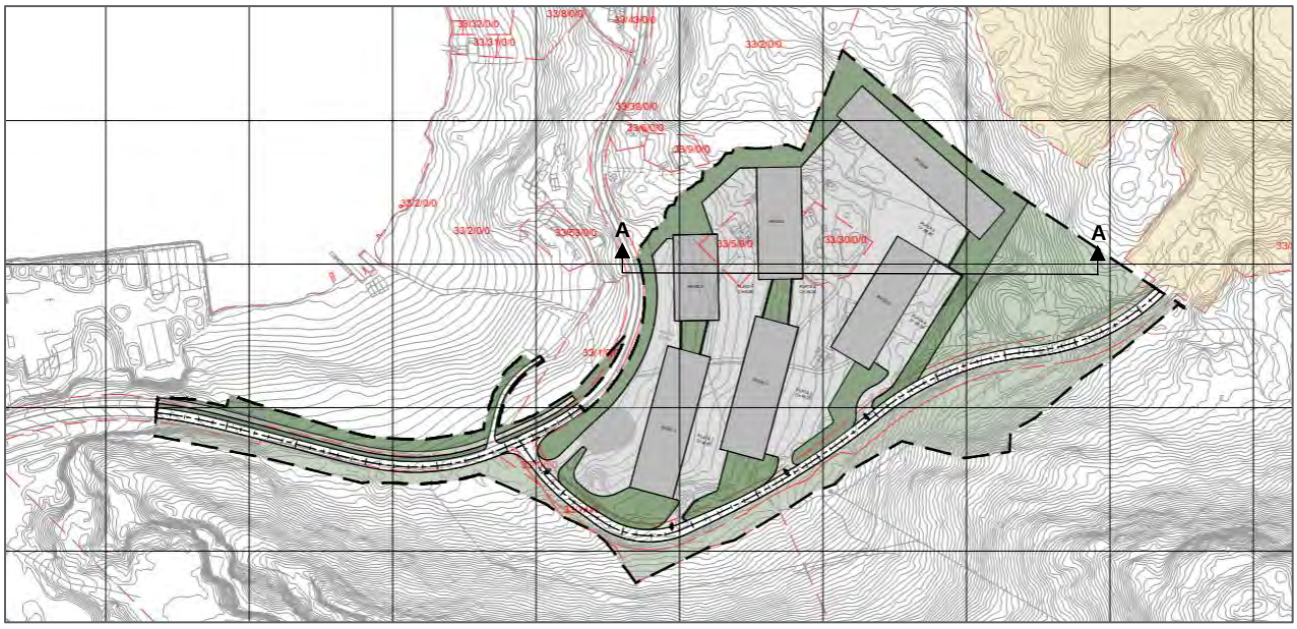
5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Illustrasjonsprosjekt

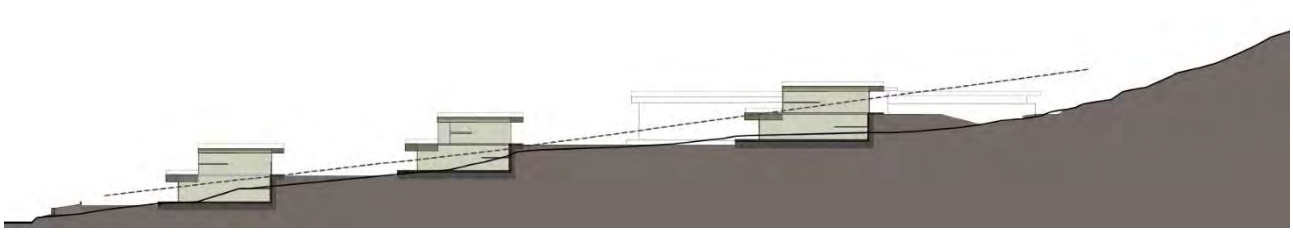
Planforslaget er utarbeidet på grunnlag av ARK-TEG-01 Illustrasjonsprosjekt, utarbeidet av Margarida Pais arkitektur AS. Komplett illustrasjonsprosjekt følger som vedlegg til planforslaget.

For å oppnå en god terrengtilpasning i det skrånende terrenget er utbyggingen planlagt terrassert i fire ulike nivåer, der høydeforskjeller mellom nivåene blir tatt opp av bebyggelse. Byggene har også en avtrapping for å være bedre tilpasset terrenget.

Bebyggelsen er planlagt i to etasjer med innvendig høyde ca. 6 m, med mulighet for underdeling med mesanin. 1. etasje får tilkomst fra nedre plan, og 2. etasje kan få tilkomst fra øvre plan, som vist i Figur 5 2. Tilkomst til 2. etasje kan også løses internt i bygget.



Figur 5-1. Situasjonsplan som viser et forslag til utbygging på det fremtidige næringsarealet. Gult areal i øst er tilgrensende deponi/miljøpark. Illustrasjonen er bearbeidet av Norconsult Norge AS på bakgrunn av tegninger fra Margarida Pais arkitektur.



Figur 5-2. Terrengsnittet A-A viser konseptet med terrassering. Svart heltrukken linje viser eksisterende terreng. Stiplet linje viser bakenforliggende tilkomstveg til massedeponiet. Illustrasjonen er bearbeidet av Norconsult Norge AS på bakgrunn av tegning fra Margarida Pais arkitektur.



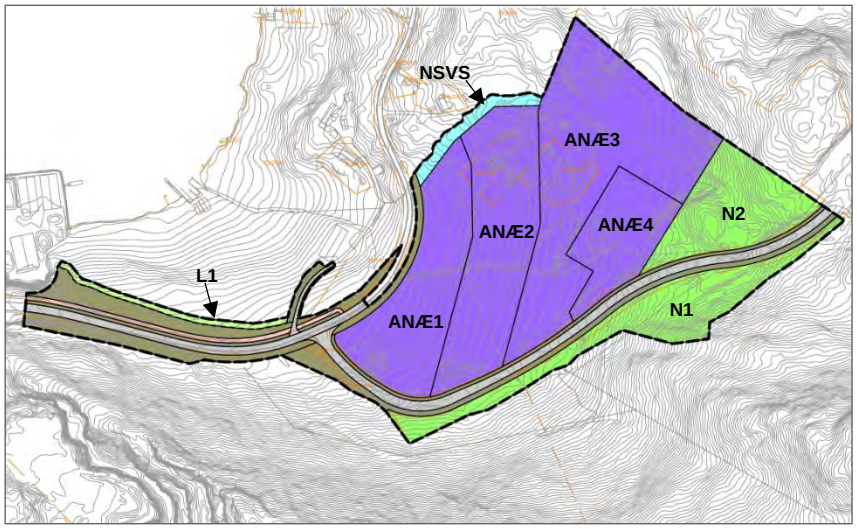
Figur 5-3: Illustrasjonsprosjektet sett fra sørvest. Illustrasjon: Margarida Pais arkitektur/ CK Nor Bygg AS.

5.2 Arealformål

Planområdet omfatter et areal på totalt 93,1 dekar, med arealformål som vist i Tabell 5-1.

En forenklet fremstilling av arealformål som er benyttet i planforslaget er illustrert i Figur 5-4.

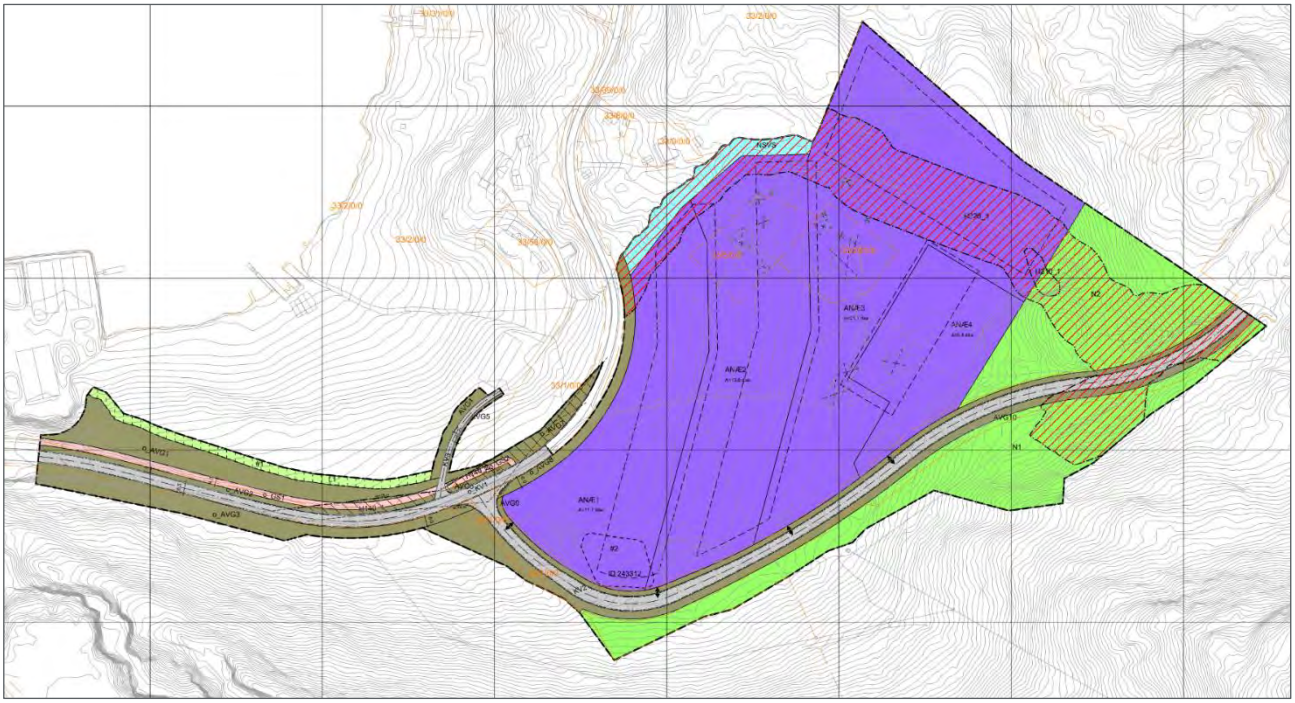
Utklipp av komplett plankart, men uten tegnforlaring og tittelfelt, er vist i Figur 5-6.



Figur 5-4. Forenklet illustrasjon av plankartet, som viser arealformål i planforslaget.

Tabell 5-1. Arealformål i planen.

Arealformål	Areal (daa)	Kommentar
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg		
1390 - Nærmere angitt næring ANÆ	53	Areal for planlagt næringsbebyggelse.
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
2011 – Kjøreveg KV	6,4	Alvikvegen, veg til massedeponiet og til gbnr. 33/2.
2015 - Gang- og sykkelveg GS	1,1	Ny gang- og sykkelveg langs Alvikvegen.
2019 - Annen veggrunn – grøntareal AVG	12,8	Sideareal til veger og gang-/sykkelveg.
§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsformål samt reindrift		
5110 – Landbruk L	1,1	Areal planlagt benyttet til midlertidig riggområde ved etablering av gang-/sykkelveg.
5120 – Naturformål N	17,2	Områder som skal bevares som grøntareal.
§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone		
6620 - Naturområde i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone NSVS	1,4	Omfatter eksisterende bekk med sideareal nord for planlagt bebyggelse.
Totalt alle kategorier:	**93,1**	



Figur 5-5. Plankart.

5.3 Tillatt arealbruk innenfor nærmere angitt næring ANÆ

Alvika næringspark vil være særlig aktuelt for virksomheter innenfor logistikk, lager og transport, som har sitt marked i byområdet, og som allerede benytter seg av Bingsa-området på daglig basis. Dette gjelder transportvirksomheter som henter pukk og grus på Bingsa, transporterer det til ulike byggeplasser, og som frakter jordmasser tilbake til Attvin og Alvika massedeponi.

Områdene vil også være aktuelle for virksomheter som gjenvinner avfall og masser, slik at de kan gjenbrukes.

Byggeområdene er på bakgrunn av dette regulert til annen næring ANÆ, som i bestemmelsene er definert til å omfatte **industri, lager og transportnæring**. Arealene kan også romme kontorfunksjoner tilknyttet de ulike virksomhetene.

De fire terrengnivåene omtalt i kapittel 5.1 er merket ANÆ1-ANÆ4 på plankartet. Nivåene er definert med formålsgrenser på plankartet, og bestemmelsene angir krav til kotehøyde for hvert terrengnivå/delområde.

5.4 Plassering av bebyggelse, byggehøyder og utnyttelsesgrad

Byggegrenser er satt slik at de styrer bebyggelsen inn mot terrengsprangene. Det er tatt utgangspunkt i illustrasjonsprosjektet, med mulighet for noe justering. Byggegrenser på det største delområdet ANÆ3 er gjort romsligere enn for de andre delområdene, for å ivareta noe større fleksibilitet her. Bebyggelse på ANÆ3 vil ha en mer tilbaketrukket plassering i terrenget, og er vurdert å tåle noe friere utforming enn bebyggelse i terrengsprangene.

Maksimal byggehøyde inkludert etasjeskiller og takkonstruksjon er satt til 16 m, regnet fra innvendig golvnivå på nederste terrengnivå. Det gjelder for alle fire delområdene. Høydene gir rom for etablering av bebyggelsen vist i illustrasjonsprosjektet.

Delområdene har ulik utstrekning i forhold til arealet innenfor byggegrensene. Siden utnyttelsesgraden blir oppgitt i %BYA av hvert delområde, varierer utnyttingsgraden. Parkering regnes med i utnyttingsgraden, og det er lagt til grunn en parkeringsdekning tilsvarende kravet i KPA, på minimum 1 plass pr 100 m2 BRA.

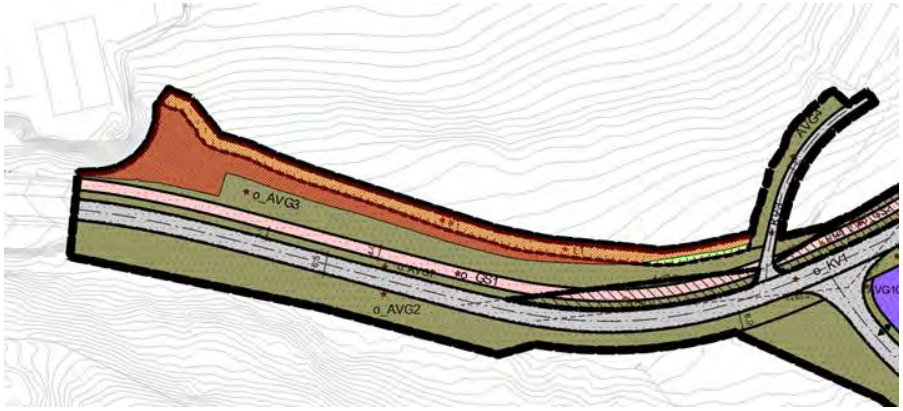
Basert på bebyggelsen i illustrasjonsprosjektet og parkeringskravet i KPA er det satt følgende grad av utnytting for de ulike delområdene:

ANÆ1: Maks BYA=60%
ANÆ2: Maks BYA=55%
ANÆ3: Maks BYA=35%
ANÆ4: Maks BYA=60%

5.5 Trafikk og utforming av veger

Planlagte vegløsninger i planforslaget, inkludert gang- og sykkelveg, er i all hovedsak i tråd med gjeldende reguleringsplan med tilhørende dispensasjoner og reguleringsendringer. Årsaken til at fylkesveg med gang- og sykkelveg er tatt med i ny plan er, som også nevnt innledningsvis i kapittel 1.3, for å kunne fange opp gitte dispensasjoner og reguleringsendringer i området. Dette vil gi en mer ryddig planmosaikk, hvor reguleringsplanen viser det som rent faktisk er bygget.

Fylkesvegen er regulert med bredde 6,5 m, inkl. skuldre, med sideareal på 1,5 meter. Sideareal mot gang- og sykkelveg er 3,0 m. Gang- og sykkelveg langs fylkesvegen er regulert med bredde 3,5 – 4,0 meter, inkl. skuldre og rekkverksrom. Skråningsutslaget er noe større i ny plan versus gjeldende plan. Dette skyldes dels breddeutvidelsen av fylkesvegen, og dels at man i forbindelse med dette planarbeidet har prosjektert veger og gang- og sykkelveger. Dermed foreligger det nå et mer nøyaktig underlag for planen enn da gang- og sykkelvegen opprinnelig ble regulert.



Figur 5-7: Det rød-skraverte området er det arealet ny reguleringsplan kommer ut over gjeldende reguleringsplan.

Det er forventet at breddeutvidelsen av fylkesvegen er bygget i tråd med gjeldende plan før denne planen godkjennes.

5.6 Plan for flytting av matjord

Mye av planområdet består i dag av jordbruksarealer. For å ivareta jordas produksjonsevne ved etablering av næringsparken er det laget en matjordplan for flytting av matjorda til egnede områder. Tiltakene som er beskrevet i matjordplanen forutsettes gjennomført som en del av prosjektet. Det er stilt rekkefølgekrav til flytting av matjord i bestemmelsene til planen.

Matjordplanen beskriver dagens tilstand på jorda i Alvika, samt vurderer mottaksarealer det er foreslått å flytte jorda til. Planen beskriver også metode for å ta av, transportere, mellomlagre og legge ut jorda på nye områder, på en måte som i minst mulig grad forringer produksjonsevnen til jorda.

Matjorddypet (A-sjiktet) er målt til ca. 25 cm basert på to graveprofiler utført av Norsk Landbruksrådgivning i 2023. Arealet med matjord som beslaglegges er ca. 26,1 daa, noe som gir et teoretisk beregnet matjord-volum på 6 775 m^3. Det tapes normalt noe jord under jordflytting, og det trekkes fra et teoretisk tap på 10 %. Da er det ca. 6 100 m^3 matjord tilgjengelig for nye arealer.

Det legges ikke opp til intern bruk av jord innenfor planområdet. Det forutsettes at all matjord blir flyttet, og blir brukt til nydyrking eller jordforbedring på andre områder. Det er vurdert fire aktuelle mottaksarealer for jorda som skal flyttes (se Tabell 5-2).

Det er pr. i dag planlagt å flytte både A- og B-sjikt fra Alvika til et område på ca. 24 daa på Stette gård ved Stavset. På dette mottaksarealet foreligger det tillatelse til nydyrking og terrengarbeider, og det er inngått skriftlig avtale mellom tiltakshaver i Alvika og mottaker om mottak av aktuelle jordmaser.

Ut ifra teoretisk beregnet jordvolum med noe forventet tap under prosessen, og påfylling av et matjordlag på 30 cm rekker matjordvolumet fra Alvik til ca. 20 daa på Stette gård. Dersom man legger ut et matjordlag på 25 cm på Stette gård vil dette rekke til hele arealet på ca. 24 daa.

Tabell 5-2: Oversikt over foreslåtte mottaksarealer (i prioritert rekkefølge). For ytterligere omtale, se RIM-RAP-02.

Prioritering	Område	Areal (daa)	Utlagt tykkelse (cm) A-sjikt	Volum (m^3) A-sjikt
1	4, Stette gård, 548/5	24 daa	25	6 000
2	3, Skodje, 521/1	12,8 daa	30	3 849
3	1, Humla, 52/96	9,1	30	2 730
4	2, Glomset, 508/6 og 507/31	6,8	30	2 040
Sum		**52,7**		**14 619**

5.7 Plan for nettilknytning

Det er gjennomført en modenhetsanalyse for trinn 1 av utbyggingen (det nederste platået nærmest vegen), inkludert et effektbudsjett med flere optimaliseringstiltak. Analysen gir et konkret og godt underbygget bilde av kapasitetsbehovet, og dokumenterer at prosjektet har nådd et modenhetsnivå som tilsier at kapasitetsreservasjon er relevant.

Alvika Næringspark har i mai 2026 sendt forespørsel til Linja AS om nettilknytning.

Effektbudsjettet dokumenterer et maksimalt effektbehov på 4,99 MW for trinn 1. Behovet er fordelt på følgende hovedkategorier:

- Varmesystemer (HVAC/oppvarming, inkl. varmepumper og sirkulasjonspumper): 1 200 kW
- Prosesslast og spesialutstyr (verksted, industri, kjølebehov): 1 500 kW
- Lading av elektriske kjøretøy (tungtransport og lette kjøretøy): 1 000 kW
- Bygningstekniske systemer og basislast (ventilasjon, belysning, kontor/øvrig utstyr): 1 290 kW

Estimert årlig energibruk for trinn 1 er beregnet til ca. 1,8 GWh, tilsvarende et spesifikt forbruk på 160 kWh/m². Energibruken er betydelig lavere enn for konvensjonelle næringsbygg av tilsvarende type, som følge av den felles energisentralen med høy virkningsgrad.

Endelig løsning for nettilknytning vil bli avklart i dialog med nettselskapet, og kan innebære etablering av ny nettstasjon innenfor areal avsatt til næringsformål.

Strømforsyning til området vil bli etablert i samsvar med krav fra nettselskap og gjeldende regelverk.

5.8 Plan for avfallshåndtering

Det er ikke utarbeidet egen renovasjonsteknisk plan for planforslaget, da næringsavfall i hovedsak håndteres gjennom private avfallsordninger. Beskrivelsen under redegjør likevel for hvordan avfall innenfor planområdet kan håndteres på en forsvarlig og hensiktsmessig måte. Planforslaget stiller krav om at renovasjonsløsning skal dokumenteres i forbindelse med byggesøknad.

Formålet er å sikre en forsvarlig, effektiv og miljømessig god håndtering av avfall fra Alvika næringspark, der løsningen fungerer for virksomhetene og ivaretar krav til kildesortering, oppbevaring, henting, renhold og oppfølging. Løsningene skal også bidra til gode driftsforhold og redusert risiko for forsøpling og miljøulemper.

Avfallshåndteringen skal skje i tråd med gjeldende regelverk, herunder forurensningsloven, avfallsforskriften, plan- og bygningsloven, samt relevante kommunale krav og renovasjonstekniske normer. I tillegg skal kommunale forskrifter og gjeldende renovasjonstekniske normer for Ålesundregionen legges til grunn som retningsgivende for utforming og drift av avfallsløsningene der det er relevant. Løsningene skal dimensjoneres og utformes for å ivareta virksomhetenes behov og krav til tilgjengelighet, sikkerhet og drift.

Planforslaget gir føringer om at oppbevaring av avfall i størst mulig grad skal integreres i næringsbyggene, alternativt kan det tillates lukkede containerløsninger og/eller plassering på inngjerdet oppstillingsplass som hensyntar funksjonskrav i avfallsforskriften. Dette skal gi gode hygieniske forhold, begrense visuell påvirkning og redusere risiko for forsøpling.

Vegsystemet og uteområdene i næringsparken dimensjoneres for tungtransport og større kjøretøy, herunder renovasjonsbiler. Dette innebærer at tilkomst til avfallsanleggene vil være godt ivaretatt med hensyn til bredde, bæreevne, stigningsforhold og snumuligheter.

Avfallsløsninger skal plasseres med god tilgjengelighet og utformes slik at tømming kan skje effektivt og med minst mulig rygging.

Innsamling og borttransport ivaretas av godkjent aktør etter avtale med virksomhetene. Dimensjonering avklares i byggesak, og tømmefrekvens tilpasses den enkelte virksomhet. Virksomhetene er selv ansvarlige for sortering, håndtering og renhold av egne avfallsløsninger.

5.9 Flomveier og plan for vann og avløp

Det er utarbeidet en VAO-rammeplan (VAO-RAP-01) som grunnlag for planarbeidet, som viser prinsippløsninger for håndtering av vann, avløp og overvann i området. Endelig løsning skal avklares i detaljprosjekteringen.

Overvann skal håndteres lokalt så langt som mulig gjennom infiltrasjon, fordrøyning eller kontrollert føring til ledningsnett. På grunn av stor andel tette flater vil avrenningen øke, og det anbefales at man i detaljprosjekteringen legger vekt på tiltak som reduserer flomtopp og forsinker avrenning.

Flomveger skal dimensjoneres for å håndtere både dagens og framtidige nedbørsmengder, og utformes slik at overvann kan ledes trygt gjennom planområdet uten skade på bebyggelse, infrastruktur og omliggende arealer. Flomveger bør som hovedregel føres i åpne og terrengtilpassede løsninger der dette er mulig, og bør ikke ledes under eller via bygningsmasser, fundamenter eller andre konstruksjoner og installasjoner

I øvre nivå av planområdet må bekkeløpet legges i lukket løsning. Det anbefales å etablere blågrønne tiltak ved innløpet for å redusere vannhastigheten.

For å sikre en robust flomveg bør fall på asfalt sikre at overflatevann ledes trygt forbi, dersom innløpet mangler kapasitet. Det legges til grunn åpen vannhåndteringsløsning innenfor bekkeløpet og naturområdet (NSVS) frem til fylkesvegen.

Bekkeløpet bør sikres mot erosjon, ettersom den lukkede strekningen vil øke vannhastigheten. Det bør også etableres tiltak som bremser vannet før det når fylkesvegen, for å redusere flomtopp og forbedre kapasiteten i bekkesystemet ved og nedstrøms fylkesvegen.

Valg av løsninger, herunder dimensjonering, kapasitet og driftsforhold, skal dokumenteres i videre detaljprosjektering og byggesak.

Tabell 5-3 Oppsummering av anbefalte VAO-tiltak (fra VAO-rammeplan, VAO-RAP-01).

Fagfelt	Tiltak	Merknader
Vann	Vannforsyningen knyttes til eksisterende ledningsnett. Hovedledning langs Alvikvegen sør for planområdet benyttes som tilknytningspunkt. Det etableres et internt fordelingsnett som sikrer tilførsel til bygg, samt strategisk plasserte brannhydranter.	Brannvann krever minimum 150 mm innvendig diameter på ledning, for å sikre tilstrekkelig brannvannskapasitet for hele området.
Spillvann	Spillvann tilknyttes eksisterende nedstrøms ledningsnett langs adkomstveg sør for planområdet. Det etableres interne spillvannsledninger frem til de enkelte byggene.	Eventuelle fett- og oljeutskillere skal tilkobles spillvannsnettet i henhold til gjeldende krav.
Overvann	Overvann skal primært ledes til resipient for å redusere belastningen på det kommunale ledningsnettet.	Tette flater kan med fordel utformes slik at overvann ledes bort fra bygninger og mot overvannstiltak, fortrinnsvis via åpne vannveger, der dette er mulig.
Flomveger	Flomveger skal planlegges og etableres innenfor planområdet. Overflatevann føres mot definerte flomveger og sikre utløpspunkter. Flomvann skal ledes på en måte som ikke medfører skade på bygninger, infrastruktur eller tilstøtende områder.	Det må tilrettelegges for trygge flomveger helt frem til resipient.

5.10 Plan for håndtering av skredfare

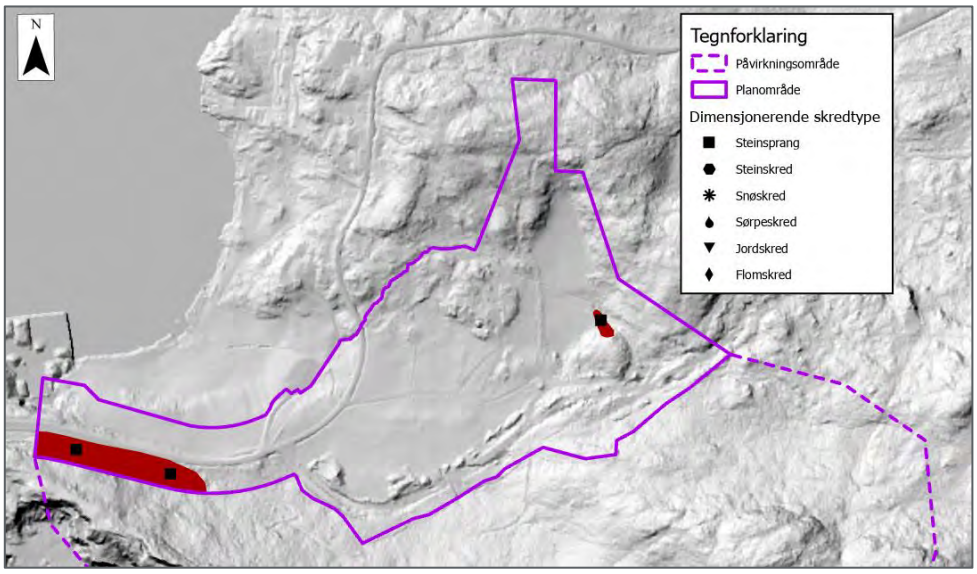
Alvika næringspark er vurdert av Norconsult til sikkerhetsklasse S2, hvor største nominelle årlige sannsynlighet for skred ikke skal overstige 1/1000. Basert på skredfarevurderingen (se INGGEO-RAP-01) er faresone utarbeidet for nominell årlig sannsynlighet ≥ 1/1000.

Dimensjonerende skredtype for faresonene er steinsprang. Per i dag er sannsynligheten for skred større enn akseptkriteriet knyttet til sikkerhetsklasse S2 i de to områdene markert i kartet i Figur 5-8.

Det er ikke planlagt tiltak i sikkerhetsklasse S2 ved det markerte området langs fylkesvegen lengst vest i planområdet, og dette området er derfor ikke markert med faresone på plankartet.

Det lille området med steinsprangfare som ligger i området hvor nærings-parken er planlagt, er markert med faresone H310_1 på plankartet.

Tiltak for å redusere sannsynligheten for steinsprang vil være å utføre rensk og bergsikring i området omkring. Om høyden fjernes, vil akseptkriteriene også bli oppfylt.



Figur 5-6: Faresoner for sikkerhetsklasse S2 i rødt polygon.

5.11 Risiko og sårbarhet

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, lite til moderat sårbart.

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Det vises til ROS-RAP-01 ROS-analyse, Norconsult, 2026 for mer detaljerte vurderinger av samfunnssikkerhet.

5.12 Rekkefølgebestemmelser

Planbestemmelsene stiller følgende rekkefølgekrav:

Vann og avløp

Tekniske løsninger for vann-, avløps- og overvannshåndtering skal detaljprosjekteres og godkjennes i forbindelse med søknad om rammetillatelse. Løsningen skal være i tråd med prinsippa i VAO-rammeplan datert 17.04.2026, utarbeidet av Norconsult, eller nyere rapport som erstatter denne.

Infrastruktur

Før igangsettelsestillatelse kan gis, skal fv. 5946 o_KV1 utbedres i tråd med reguleringsplanen. Byggeplan skal godkjennes av vegeier.

Gang- og sykkelveg o_GS1 og o_GS2 skal være etablert før det kan gis ferdigattest for bebyggelse innenfor planen. Byggeplan skal godkjennes av vegeier.

Matjord

Før igangsettingstillatelse for byggetiltak innenfor planområdet gis, skal flytting av matjord være gjennomført i henhold til beskrivelse i matjordplan RIM-RAP-02 datert 19.05.2026, eller nyere rapport som erstatter denne.

Skredfare

Før rammetillatelse kan gis skal tiltak for å oppnå sikkerhetsklasse S2 innenfor byggeområdet være gjennomført.

Klimagassregnskap

I forbindelse med søknad om igangsettelse, skal det vedlegges et klimagassbudsjett som viser hvordan 15 % utslippsreduksjon skal nås. Det skal utarbeides klimagassregnskap som bygget.

6 Konsekvensutredning

I alt fem miljøtema er konsekvensutredet i henhold til Miljødirektoratets veileder M1941 eller Statens vegvesen sin håndbok V714:

- Landskap
- Naturmangfold
- Klimagassutslipp
- Støy
- Naturressurser

Konsekvensutredningene følger reguleringsplanen som vedlegg. Det er i tillegg laget en sammenstillingsrapport (PLAN-RAP-05), som også følger reguleringsplanen. En oppsummering fra denne rapporten er gjengitt i kapittel 6.1-6.5. For øvrige tema er det gjort en vurdering av virkninger, se kapittel 7.

6.1 Landskap

For tema landskapsbilde vurderes et delområde (planområde inkl. nærmeste omgivelser) å ha «noe verdi» og dette delområdet blir «noe forringet» ved utbyggingsalternativet. Samlet konsekvens for landskapsbilde vurderes derfor til «noe negativ» konsekvens.

6.2 Naturmangfold

For tema naturmangfold vil en mindre naturtypelokalitet gå tapt, og det er derfor vurdert stor negativ konsekvens for det aktuelle delområdet. Videre blir et funksjonsområde for hubro, med svært stor verdi, berørt.

I forbindelse med etableringen av Alvika massedeponi ble det gjennomført omfattende avbøtende tiltak med henblikk på hubroen, gjennom omlegging og sikring av høyspentlinja i området over en strekning helt øst til Digerneset. I bestemmelsene til reguleringsplanen for Alvika massedeponi er det satt krav om å overvåke hubro i Alvika fra anleggsstart og over en 5 års periode. Hubroen overvåkes i perioden 15.01 til 15.04. Det er ikke registrert roping i området i 2025 og 2026. Funksjonsområdet for hubro vurderes i dag derfor som ikke-okkupert, men territoriet bør ikke vurderes som "utgått" før det er gjennomført grundigere kartlegginger over en lengre tidsperiode.

Konsekvensen for funksjonsområdet for hubro er vurdert til «middels negativ». Samlet sett vil det for utbyggingsalternativet være middels negativ konsekvens for naturmangfold.

6.3 Klimagassutslipp

For tema klimagassutslipp gir utbyggingsalternativet samlet sett «middels negativ» konsekvens. Det er trafikk som står for de største utslippene med omtrent 60 %, fordi det i beregningene legges til grunn at trafikken er nygenerert.

Etablering av bygg utgjør omtrent 25 %. Energibruk i drift av bygningsmassen står for omtrent 9 % av utslippene. Permanente arealbeslag, hvor nedbygging av områder med skog er største bidragsyter, står for omtrent 5 % av utslippene. Massehåndtering og -transport i forbindelse med matjordflytting er estimert å gi begrensede utslipp, med i underkant av 1 % totalt. Totalt utslipp av klimagasser for utbyggingsalternativet vil være i omtrent 37 400 tonn CO_2e over analyseperioden.

6.4 Støy

For tema støy vil etablering av næringsparken medføre at en fritidsbolig i umiddelbar nærhet til næringsparken ligge delvis innenfor gul støysone. To bolighus vil få økt støynivå ved fasaden, men vil fremdeles ligge utenfor gul støysone. Delområdet får derfor «noe negativ» konsekvens. Samlet sett settes konsekvensgraden for temaet til «noe negativ» konsekvens.

I beregning av støy fra trafikk så er både trafikk fra deponi og næringsområde lagt til grunn for støyberegningene. Metodikk i T-1442 tilsier at samlet støy fra massedeponi og næringspark kun er relevant å vurdere dersom massedeponiet hadde hatt områder med støyfølsom bebyggelse innenfor eller i nærheten av eksisterende gul støysone. Støy fra massedeponiet ligger under grenseverdiene med god margin, ifølge støyrapport utført av Multiconsult (Multiconsult AS, 2023).

6.5 Naturressurser

Verdiene for fagtema naturressurser er i stor grad knyttet til jordbruksressursene, som utgjør 26,1 daa med dyrka jord. Planforslaget legger til grunn at matjord flyttes til en annen, aktiv landbrukseiendom i kommunen. Ved vellykket jordflytting kan dette i sum bli et godt mottaksareal som kan gi like god eller bedre produksjon selv om arealet blir litt mindre. Konsekvensen for jordbruk er vurdert som ubetydelig. Tiltaket vurderes ikke ha påvirkning på mineralressursene i området. Vannressurser kan bli forringet, men det er ikke omfattende nok til at det påvirker samlet konsekvens som er vurdert som «ubetydelig» for naturressurser.

6.6 Sammenstilling av konsekvensutredninger

Samlet konsekevensgrad («middels negativ» konsekvens) for de 5 tema som er konsekvensutredet er gitt av metoden i M-1941. «Middels negativ» konsekvens fremkommer når mer enn et fagtema har samlet konsekvensgrad «middels negativt». Ingen fagtema har «kritisk», «svært stor» eller «stor negativ» konsekvens. Både for landskapsbilde og støy har vurderingene vært i grenseland mellom ubetydelig og noe negativ konsekvens, men konservativ tilnærming er lagt til grunn og er derfor satt til noe negativ.

Basert på tiltakshavers kontakt med aktuelle aktører som ønsker seg inn på området for å redusere dagens tomkjøringskilometer, vurderes det som sannsynlig at en stor del av trafikk ikke kommer til å være nyskapt. For klimagass viser sensitivitetsberegninger at dersom metodikken tillot å ta høyde for at det ikke er forventet at all trafikken er nyskapt, men oppstår ved at trafikk flyttes til den nye næringsparken, ville konsekvens-graden for klimagassutslipp endres til noe negativ. Da ville også tiltakets samlede konsekvensgrad endres fra middels negativ til noe negativ. For ytterligere omtale, se sammenstillingsrapport (dok.nr: PLAN-RAP-05) og/eller vedlagte konsekvensutredninger.

Tabell 6-1: Sammenstilling av konsekvensutredninger.

Fagtema	Nullalternativet	Utbyggingsalternativet
Landskapsbilde	0	Noe negativ
Naturmangfold	0	Middels negativ konsekvens
Støy	0	Noe negativ
Klimagassutslipp	0	Middels negativ konsekvens
Naturressurs	0	Ubetydelig konsekvens
Samlet konsekvens		**Middels negativ konsekvens**
Begrunnelse for konsekvens		Samlet konsekvens blir i henhold til metoden i M-1941 middels negativt når mer enn et fagtema har samlet konsekvensgrad middels negativt. Ingen fagtema har kritisk, stor eller svært stor negativ konsekvens.
Rangering	**1**	**2**

7 Vurdering av virkninger

I dette kapittelet beskrives og vurderes tema som ikke er konsekvensutredet i henhold til M1941 eller V712. Samlet oppsummering og anbefaling gis i kapittel 8.

7.1 Relevante rammer og føringer

7.1.1 Nasjonale føringer

Planforslaget bidrar til å oppfylle nasjonale mål om verdiskaping og næringsutvikling, ved å legge til rette for næringsareal i tilknytning til et etablert industri- og næringsområde. Lokaliseringen gir grunnlag for effektiv arealbruk, samlokalisering av virksomheter med potensial for redusert transportbehov og økt satsing på virksomheter knyttet til sirkulærøkonomi.

Tiltaket innebærer omdisponering av om lag 26 daa dyrket jord. I tråd med nasjonale føringer for jordvern er det gjennomført en grundig vurdering av konsekvenser, alternative lokaliseringer og samfunnsnytte, samt utarbeidet en detaljert matjordplan hvor flere konkrete mottaksarealer for landbruksjorden er vurdert.

Mottaksarealet som blir vurdert som mest velegnet, kan ta imot all matjorda fra planområdet. Mottaksarealet ligger på Stette gård, og har bedre dyrkingsforutsetninger enn arealet i Alvika. Dette skyldes blant annet at arealet på Stette gård har sørvendt lokalisering, jevnere helningsforhold og større sammenhengende driftsareal. Dette gir grunnlag for mer rasjonell drift og bedre agronomiske forhold over tid.

Nordre Sunnmøre landbrukskontor har vurdert tiltaket og konkluderer med at jordflyttingen ikke vil medføre tap av landbruksareal, forutsatt at gjennomføringen skjer i tråd med beskrivelsene gitt i matjordplanen. Det vises til at tiltaket har potensial til å styrke landbruksressursen, gjennom etablering av et mer hensiktsmessig jordprofil og bedre driftsforhold.

På denne bakgrunn vurderes tiltaket ikke å være i konflikt med nasjonale jordvernmål, selv om arealet formelt omdisponeres. Jordressursene ivaretas gjennom flytting og kvalitetsforbedring.

Når det gjelder klima og miljø, legger planen til rette for samlokalisering av virksomheter og utvikling av sirkulære verdikjeder, i tråd med nasjonale føringer om redusert klimagassutslipp og mer effektiv ressursbruk.

Samlet sett vurderes planforslaget å være i godt samsvar med nasjonale føringer.

7.1.2 Vurdering etter naturmangfoldloven §§8-12

Planforslaget er vurdert i samsvar med naturmangfoldloven §§ 8–12, jf. § 7, med utgangspunkt i gjennomført konsekvensutredning for naturmangfold.

§ 8 – Kunnskapsgrunnlaget

Kunnskapsgrunnlaget er basert på registreringer i offentlige databaser, feltarbeid og den utførte konsekvensutredningen for naturmangfold. Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig.

§ 9 – Føre-var-prinsippet

Det er knyttet noe usikkerhet til tiltakets påvirkning på funksjonsområdet for hubro. Funksjonsområdet for hubro er per idag ikke okkupert, men territoriet bør ikke vurderes som "utgått" før det er gjennomført grundigere kartlegginger over en lengre tidsperiode. Føre-var-prinsippet er lagt til grunn i vurderingene i konsekvensutredningen. Risikoen for alvorlig skade vurderes som begrenset.

§ 10 – Økosystemtilnærming og samlet belastning

Samlet belastning er beskrevet og vurdert i kapittel 6.2 i konsekvensutredningen av naturmangfold. Området er allerede preget av omfattende inngrep. Planforslaget gir samlet middels negativ konsekvens (2-), hovedsakelig som følge av nedbygging av semi-naturlig eng og mulig påvirkning på hubro. Den samlede belastningen vurderes som økt, men ikke uakseptabel.

§ 11 – Kostnader ved miljøforringelse

Tiltakshaver skal bære kostnader ved avbøtende tiltak og nødvendige oppfølgende undersøkelser. Tiltakshaver har allerede gjort omfattende avbøtende tiltak knyttet til hubro i forbindelse med etablering av masseuttaket, og det pågår årlig overvåkning av hubroen. Undersøkelsene knyttet til Alvika massedeponi er planlagt frem til og med 2027. Det forutsettes at overvåkning av hubro også blir iverksatt i forboindelse med utbygging av Alvika næringspark (fra anleggsstart og 5 år frem).

§ 12 – Miljøforsvarlige teknikker

Det legges til rette for miljøforsvarlig gjennomføring, med vekt på god håndtering av bekkesystem, håndtering av fremmede arter og tiltak for å redusere forstyrrelser (særlig for hubro).

7.1.3 Vurdering etter vannforskriften §12

Planforslaget er vurdert etter forskrift om rammer for vannforvaltningen (vannforskriften) § 12, som omhandler nye inngrep som kan medføre forringelse av vannforekomster eller vanskeliggjøre oppnåelse av miljømål.

Planområdet drenerer til resipient i Alvika, med avrenning videre mot Borgundfjorden/Ellingsøyfjorden. Disse vannforekomstene er i dag påvirket av forurensning fra tidligere og pågående aktivitet. Utbyggingen vil medføre økt andel tette flater og dermed økt avrenning og høyere flomtopper. Uten tiltak kan dette gi økt erosjon, transport av partikler og forurensning til resipient. VAO-rammeplanen legger imidlertid til grunn en helhetlig overvannshåndtering basert på infiltrasjon, fordrøyning og kontrollert avledning. Dette skal bidra til å begrense avrenning og redusere belastningen på nedstrøms vassdrag og sjøresipient. Spillvann skal håndteres i separatsystem og føres til offentlig avløpsnett og videre til godkjent renseanlegg. Det stilles krav til tiltak som olje- og fettutskillere der dette er relevant, for å hindre utslipp av forurensning til resipient. Det er også lagt til rette for sikre flomveger og tiltak for å håndtere økte vannmengder som følge av klimaendringer, inkludert dimensjonering av stikkrenner og oppgradering av bekkeinntak.

Planforslaget innebærer at en avgrenset strekning på om lag 150 meter av et eksisterende grøftedrag gjennom dyrka mark legges i lukket løsning. Grøfta er ikke beskrevet som egen vannlokalitet i vann-nett. Grøftedraget fremstår i dag som et teknisk drenert vannløp i jordbrukslandskapet. Strekningen går gjennom dyrka mark og arealer som er sterkt preget av eksisterende arealbruk. Grøfta har i hovedsak gresskledde bredder og begrenset kantvegetasjon, og mangler i stor grad naturlige elementer og habitatvariasjon. Potensialet for viktige naturverdier vurderes derfor som begrenset. Grøfta kan likevel ha en lokal funksjon som leveområde for vanlige vannlevende arter og som spredningskorridor i jordbrukslandskapet.

Det er ikke registrert særskilte naturverdier knyttet til grøftedraget, og konsekvensutredningen for naturmangfold har heller ikke identifisert strekningen som et verdifullt naturmiljø. På bakgrunn av grøftedragets karakter, den eksisterende arealbruken og tiltakets begrensede omfang vurderes konsekvensene ved lukking av grøft som små og lokale. Det vurderes ikke at tiltaket vil medføre vesentlig reduksjon av naturverdier eller økologiske funksjoner i området.

På bakgrunn av dette vurderes planforslaget ikke å medføre vesentlig forringelse av tilstanden i berørte vannforekomster. Tiltaket vil heller ikke være til hinder for å nå fastsatte miljømål etter vannforskriften. Det vurderes dermed at vilkårene i vannforskriften § 12 er oppfylt.

7.1.4 Regionale føringer

Planforslaget er vurdert opp mot regionale planer og strategier for Møre og Romsdal, herunder regional planstrategi, fylkesplan for berekraftfylket og fylkesstrategi for landbruk.

Tiltaket støtter opp under målet om å være et verdiskapingsfylke ved å legge til rette for utvikling av et større, sammenhengende næringsområde. Lokaliseringen i tilknytning til eksisterende virksomheter i Bingsa/Alvika gir gode forutsetninger for samlokalisering, økt effektivitet og videre utvikling av et regionalt tyngdepunkt for massehåndtering, logistikk og sirkulær næringsaktivitet. Dette er i tråd med regionale mål om innovasjon, næringsutvikling og styrking av eksisterende næringsmiljø.

Planforslaget er også i samsvar med regionale føringer om å samordne arealbruk og transport. Næringsområdet er lokalisert med god tilknytning til hovedvegnett og eksisterende transportstrukturer, og bidrar til å samle transportintensiv virksomhet i et egnet område. Dette gir grunnlag for mer effektiv logistikk og redusert behov for spredt etablering av tilsvarende virksomheter.

Når det gjelder landbruk, legger fylkesstrategien vekt på å sikre produksjonsarealene. Planforslaget medfører omdisponering av dyrket jord, men dette er håndtert gjennom etablering av en matjordplan med flytting av jord til et bedre egnet mottaksareal.

Samlet sett vurderes planforslaget å være godt i samsvar med regionale føringer, særlig med hensyn til næringsutvikling, arealstruktur og transport, samtidig som hensynet til landbruk er ivaretatt gjennom avbøtende tiltak.

7.1.5 Kommunale føringer

Planforslaget er vurdert opp mot kommuneplanens samfunnsdel og arealdel for Ålesund kommune.

Tiltaket er i samsvar med kommuneplanens samfunnsdel, som blant annet vektlegger tilrettelegging for næringsutvikling, verdiskaping og utvikling av attraktive næringsarealer. Planforslaget bidrar til dette ved å etablere et næringsområde med gode infrastrukturelle forutsetninger, og som legger til rette for samlokalisering av virksomheter innen logistikk, transport og sirkulær økonomi.

Planforslaget støtter også opp under mål om samordnet areal- og transportutvikling som PAKT beskriver, ved at næringsvirksomhet lokaliseres i tilknytning til etablert transportinfrastruktur og større eksisterende næringsområder. Dette bidrar til en mer effektiv arealbruk og redusert transportbehov, sammenlignet med en mer spredt utvikling.

Videre er planen i tråd med kommunens mål om grønn omstilling og utvikling av bærekraftig næringsliv, ved at den legger til rette for virksomheter knyttet til gjenvinning, ressursutnyttelse og sirkulære verdikjeder.

Planforslaget er imidlertid ikke i samsvar med kommuneplanens arealdel, der området i hovedsak er avsatt til LNF-formål. Dette utgjør et avvik fra gjeldende arealbruk. Avviket er vurdert opp mot behov for næringsareal, lokaliseringskriterier og potensialet for å utvikle området som del av et større, sammenhengende næringsområde i Bingsa/Alvika.

Pågående revisjon av kommuneplanens arealdel legger opp til en mer helhetlig vurdering av næringsareal, der blant annet ABC-prinsippet fra PAKT, og behovet for samling av næringsareal i større satsingsområder står sentralt. Planforslaget er i tråd med disse føringene, både når det gjelder lokalisering og funksjon.

Samlet sett vurderes planforslaget å være i samsvar med kommuneplanens samfunnsdel og kommunens langsiktige utviklingsstrategi.

7.2 Kulturminner

7.2.1 Fornminner

Kulturminne med ID 243312 (stolpehull fra bronse-/jernalderen) berøres av tiltaket. Det må søkes om dispensasjon fra automatisk fredning etter kulturminneloven § 8, jf. § 3, hos Møre og Romsdal fylkeskommune som fagmyndighet. Dispensasjonsprosessen bør igangsettes tidlig.

Konsekvensen ved dispensasjon fra kulturminneloven er at kulturminnet fjernes.

7.2.2 Nyere tids kulturminner

Planen omfatter to SEFRAK-registrerte bygg, som er forutsatt revet. Byggene er kommunalt listeført, og er omtalt i kapittel 4.4.1. I det følgende er det gjort en vurdering av verdien til kulturminnene.

Alder: Det største bygget – våningshuset - er oppført ca. 1860, og det mindre kårhuset er oppført ca. 1890. Byggene er ikke meldepliktige i henhold til kulturminneloven §25.

Autensitet:

I våningshuset framstår mesteparten av vinduene som originale. Det samme gjelder hovedform/konstruksjon og tak med skifertekking. Trekledning, detaljering og overflate på grunnmur framstår å være av nyere dato. Bygget har tilbygg av nyere dato på begge langsider. Planløsningen er ikke vurdert. Bygget framstår delvis autentisk.

Kårhuset framstår med intakt hovedform/konstruksjon. Bygget har opprinnelig grunnmur og trapp i naturstein, og opprinnelig taktekking av skifer. Fasader er renovert i nyere tid, med isolerglassvinduer. Trekledning og detaljering framstår å være fra nyere tid. Bygget har et tilbygg av nyere dato på østsiden. Planløsning er ikke vurdert. Bygget framstår delvis autentisk.

Representativitet eller sjeldenhet: Byggene er representative for den vanlige byggeskikken i regionen for sin tid, men er endret gjennom nyere tilbygg og utskiftninger av bygningsdeler.

Miljø- og sammenhengverdi: Bygningene inngår ikke lenger i et opprinnelig tun, og omgivelsene er endret med ny veg til massedeponiet og nye driftsrelaterte bygninger i terrenget over de gamle byggene. Samtidig ligger de to byggene fremdeles i en opprinnelig landskapssituasjon omgitt av dyrka mark og med visuell forbindelse til sjøen. Miljø- og sammenhengverdien vurderes som middels god.

Identitet og estetikk: Bygningene er ikke vurdert å ha særskilte arkitektoniske kvaliteter eller lokalhistorisk symbolverdi.

Gjenbruks- og klimaverdi: Kårhuset har bruksverdi som bolighus. Våningshuset har ikke bruksverdi som bolig slik det framstår, uten vesentlig renovering/ oppgradering. Det er ikke vurdert at byggene kan ha en relevant bruk knyttet til den foreslåtte arealbruken i området. Ved riving kan bygningsdeler ha potensiale for gjenbruk.

Oppsummering og konklusjon: Bygningene er vurdert å være typiske representanter for lokal byggeskikk fra sin tid. Samtidig har de relativt lav opprinnelighet på grunn av utskiftning av bygningsdeler og tilbygg. På bakgrunn av disse vurderingene er våningshuset og kårhuset vurdert til å ha middels til noe kulturhistorisk verdi.

Konsekvensen av planforslaget er at våningshuset og kårhuset blir revet, men konsekvensene er vurdert å være akseptable, gitt vurderingene over.

7.3 Trafikk

Planlagt tiltak vil i første rekke medføre endring i trafikksituasjonen (mertrafikk) på fv. 5946 Alvikvegen mellom planområdet og kryss (rundkjøring) med Lerstadvegen.

Trafikk til næringsareal er i utgangspunktet ikke trafikkintensiv, og skaper generelt lite trafikk i forhold til totalarealet. Statens vegvesen *håndbok V713 Trafikkberegninger*, angir en bilturproduksjon i intervallet 2,0-6,0 pr 100 m^2 for industri (inkl. lager og engros). Det innebærer en gjennomsnittstrafikk (ÅDT) frem til krysset med Hovdevikvegen på ca. 1300 kjøretøy/dag (i prognoseår 2050), med en antatt tungbilandel på 64%.

Det er lagt til grunn at fylkesvegen vil være breddeutvidet i henhold til rekkefølgekrav i reguleringsplanen for Alvika massedeponi før denne reguleringsplanen vedtas. Hele fylkesvegstrekningen frem mot krysset med Lerstadvegen vil da ha en standard tilsvarende Hø2-veg i Vegnormalene (SVV håndbok N100), som ved nybygging er dimensjonert for inntil 12000 kjt/dag.

7.4 Folkehelse

7.4.1 Barn og unge

Reguleringsforslaget pålegger som rekkefølgekrav at gang- og sykkelvegen langs fv. 5946 Alvikvegen ferdigstilles og åpnes for trafikk før næringsparken kan tas i bruk. Dette sikrer at økt trafikk som følge av næringsparken ikke forverrer situasjonen for myke trafikanter. Tiltaket vil gi vesentlig tryggere skole- og fritidsveg for barn og unge langs fylkesvegen, og er en klar forbedring sammenlignet med dagens situasjon der det mangler tilrettelagt gang- og sykkelveg på denne strekningen.

7.4.2 Friluftsliv

Nord for planområdet, i Ellingsøyfjorden, ligger Stokkholmene, som er et viktig friluftsområde med stor brukerfrekvens. Dette friluftsområdet vil ikke bli påvirket av næringsparken siden den ligger skjult bak en åskam og det er derfor ikke visuell kontakt fra friluftsområdet.

Planområdet ligger tett inn til et massedeponi, og i umiddelbar nærhet til pukkverket og industrien på Bingsa. Det er et belte med skog mellom dyrka mark i Alvika og massedeponiet, som teoretisk sett kan benyttes til friluftsliv. Det vurderes at dette beltet har ubetydelig verdi for friluftslivutøvelse. Beltet med skog vil gå tapt for friluftsformål om næringsparken etableres, men med ubetydelig verdi vurderes samlet konsekvens som ubetydelig for friluftsliv.

7.4.3 Støv

Som man ser av Figur 4-20 i kapittel 4.10 er konsentrasjonsnivået av PM10 i Alvika er under grenseverdiene i forurensningsforskriften og årsmiddelverdier for anbefalte luftkvalitetskriterier. I forbindelse med reguleringsplanarbeidet for Alvika massedeponi ble det utarbeidet en utredning av lokal luftkvalitet (Norconsult, 2023). Denne konkluderte med at støv knyttet til kjøretøyene til/fra er marginal, men at det kunne spres støv fra massene som transporteres. Det ble foreslått tildekking av massene ved transport. For Alvika næringspark er ikke transport av masser en hovedaktivtet, og problemstillingen vurderes derfor som lite relevant. Verken næringsparken eller transport til/fra vil medføre nevneverdig støvproblematikk.

7.4.4 Støy

Temaet er konsekvensutredet i henhold til M1941 og derfor omtalt i kapittel 6.

7.5 Samfunnsnytte

Samfunnsnytte er ikke et entydig begrep, men brukes mye i arealplanlegging. Samfunnsnyttig arealbruk kan forklares som arealer som disponeres og utvikles på en måte som gir størst mulig samlet nytte for samfunnet, både på kort og lang sikt.

I tillegg til de økonomiske interessene knyttet til etablering av Alvika Næringspark, er en viktig del av begrunnelsen for planforslaget at en næringspark nettopp på dette arealet vil være en samfunnsnyttig arealbruk. Dette forklares nærmere nedenfor.

7.5.1 Behov for næringsareal for å utvikle sirkulærøkonomi og gjenvinning

Flere aktører lokalisert i Bingsa-området driver virksomhet som kan knyttes til utvinning og gjenvinning av masser. Eksisterende og nye virksomheter kan deles i tre kategorier:

- Gjenvinningsindustri, der avfall kan utnyttes som råvarer i produksjonen, eller videreforedle materialer til sekundære råvarer for andre industrier.
- Gjenbruk og materialgjenvinning fra bygg- og anleggssektoren; en sektor som er den største produsenten av avfall i Norge
- Produsenter av miljøteknologi, som utvikler løsninger for mer effektiv ressursutnyttelse, sanntidsdata for avfallsstrømmer eller grønne logistikksystemer.



Figur 7-1 - Et næringsareal som legger til rette for sirkulærøkonomi og gjenbruk skal skape verdier gjennom å bruke innsatsfaktorene flere ganger. Illustrasjon: Grøn region Vestland

Felles for alle er at de kan dra nytte av tett samarbeid med etablerte avfallshåndterere i Bingsa-området, og/eller nærhet til sluttkunder i byområdet. Selv om planforslaget ikke er i tråd med kommuneplanens arealdel, så er det i rapporten *PLAN-RAP-07_Alternativsvurdering* dokumentert at lokaliseringen svarer ut kommunens krav i overordnede planer. En etablering i Alvika vil ikke være et nytt frittliggende næringsområde, men vil være en utvidelse av et eksisterende næringsområde og en fortetting av et område som benyttes av næringer knyttet til masser og avfall i dag.

Rewaste AS er en av disse aktørene. De driver et moderne renseanlegg med stor kapasitet for håndtering av forurenset vann og masser. Lokaliseringen nær massedeponiet legger til rette for en effektiv og lukket sløyfe for vann og masser. Denne formen for samfunnsnytte er stedbunden. Gevinstene ved en lukket sløyfe for vann og masser kan ikke oppnås dersom komponentene spres geografisk. Videre utvikling tilsier behov for tilrettelegging av egnede areal for ny industriutvikling i Bingsa-området, slik at aktører som leverer er fysisk samlokalisert. I høringen til kommuneplanens samfunnsdel har de spilt inn dette behovet og etablering av Alvika Næringspark kan være en måte å dekke etterspørselen deres.

En stor aktør i området er Veidekke. I Veidekkes høringsinnspill til kommuneplanens arealdel har de påpekt behovet for spesialisert arealutvikling. De peker på følgende forhold for å lykkes med industriell symbiose og sirkulære materialstrømmer:

- Geografisk nærhet som forutsetning: For sirkulærøkonomiske hubber er fysisk nærhet mellom aktører avgjørende for å minimere transport, energibruk og utslipp.
- I Bingsa-området samarbeider aktører som Veidekke, Rewaste, Attvin og ESAM aktivt med sikte på å skape en lukket sløyfe, der avfall og overskuddsvarme fra én aktør blir en ressurs for en annen. Slike synergier er stedbundne og krever arealstrategier som ser utover tradisjonell logistikk og handel.
- Fremtidens næringsarealer fungerer som materialbanker snarere enn tradisjonelle deponier.

Ved etablering av Alvika Næringspark vil det kunne tilbys areal for utvidelse av Veidekkes eksisterende virksomhet og deres samarbeidsaktører.

En av naboene til Alvika næringspark er Attvin. Attvin eies av åtte kommuner i Ålesundregionen, med Ålesund kommune som største eier. Selskapet håndterer kommunenes lovpålagte oppgaver knyttet til husholdningsavfall og tømming av slam fra separate avløpsanlegg. I tillegg leverer Attvin avfalls- og slamtjenester til næringslivet, og har en samarbeidsavtale med Ålesund kommune om drift av avfallsdeponiet i Bingsa.

De har også en rolle knyttet til innovasjon, gründerskap og utvikling av nye arbeidsplasser, og bidrar dermed til økt lokal verdiskaping, kompetanseutvikling og omstilling i næringslivet. Som en del av dette deltar de i Grønt Industriløft Møre og Romsdal, som er et samarbeid mellom Innovasjon Norge og fylkeskommunen for å støtte grønn omstilling og styrke planarbeidet i regionen.

Deres innspill til arealdelen, datert 10. april 2025, dokumenterer både potensialet for verdiskaping og behovet for nye areal til sirkulær næringsutvikling. I sitt innspill løfter Attvin særlig frem betydningen av å utvikle eksisterende næringsmiljøer som del av en sirkulær økonomi. De viser til at det allerede er eksempler på industrielle symbioser mellom ulike virksomheter på Bingsa, og at planer for videre utvikling fremover vil styrke disse.

Attvin peker videre på at slike miljøer kan utvikles til et regionalt tyngdepunkt. Ved videre utvikling vil Attvin kunne bidra til å styrke regionens attraktivitet som etableringssted for nye bedrifter og arbeidsplasser, særlig innen kunnskaps- og innovasjonsbaserte næringer. Dette gir positive ringvirkninger i form av økt sysselsetting, styrket næringsmiljø og bedre grunnlag for samarbeid mellom offentlig sektor, næringsliv og kompetansemiljøer.

Videre viser de til PAKT som belyser behovet for målrettet arealplanlegging for å realisere denne typen samfunnsnytte, ved at man samler næringsareal i større satsningsområder. Dette legger til rette for mer effektiv arealutnytting, og mindre nedbygging av naturområder totalt sett.

Samlet sett styrker innspillet fra Attvin begrunnelsen for utvikling av Alvika Næringspark som del av en helhetlig og fremtidsrettet næringsstruktur. Etablering av Alvika Næringspark vil dermed være et viktig areal for flere aktører som allerede bidrar til gjenvinning og sirkulærøkonomi, i tillegg til at det legger til rette for nye aktører i det samme markedet. I *PLAN-RAP-07_Alternativsvurdering* er 11 andre næringsareal vurdert. Ingen av disse har tilsvarende potensial til å kunne bidra til å øke gjenvinning og sirkulærøkonomi. Dette er enten fordi de ikke har samme ressursgrunnlaget i form av steinmaterialer, eller etablerte bedrifter innenfor dette segmentet.

7.5.2 Sirkulærøkonomi og gjenbruk

I arbeidet med det grønne skiftet har begrepet sirkulærøkonomi beveget seg fra å være en teoretisk ambisjon, til å bli krav som stilles til norsk industri. Gjennom prosjektet «Sirkulære hubbar i Møre og Romsdal» er Bingsa- og Alvika-området identifisert som det viktigste knutepunktet for industriell symbiose i regionen. Kilde: Grøn region Vestland

Utviklingen av Alvika næringspark representerer i denne sammenhengen ikke bare en utvidelse av et generisk næringsareal, men et sentralt areal som kan være et bindeledd som gjør det mulig å realisere en helhetlig sirkulær hub, der avfall fra én aktør blir en verdifull ressurs for en annen.

Industriell symbiose forutsetter som nevnt geografisk nærhet. Veidekke Industri, som i dag er dominerende driver av Alvika miljøpark, står sentralt i denne aktiviteten. Et massedeponi har tradisjonelt blitt sett på som sluttdestinasjon, men i en sirkulær modell fungerer disse som materialbanker slik man allerede fra oppstart har fått til i Alvika miljøpark. Per mai 2026 kjøres 60% av de tilkjørte massene ut igjen fra massedeponiet og benyttes til å utvikle eksisterende og nye areal. I årene fremover er ambisjonen at denne gjenvinningsgraden skal øke til 80-90%

Det er også potensiale for å knytte andre gjenvinningsaktører i området, som Rewaste og det interkommunale avfallsselskapet Attvin, til et nytt næringsareal i Alvika. Dette vil kunne bidra til å optimalisere utnyttelsen av energi- og materialstrømmer. Dette inkluderer deling av infrastruktur og arealer samt utnyttelse av overskuddsvarme og foredling av avfallsfraksjoner til nye råvarer.

Planen om å etablere Alvika næringspark begrunnes med at de samfunnsmessige gevinstene ved gjenbruk og sirkularitet er stedbundne. Dette lar seg ikke gjenskape på andre areal avsatt til næring i Ålesund kommune.

De eksisterende og planlagte næringsarealene er i stor grad dimensjonert for generell logistikk, lager og handel. Selv om arealene fyller viktige funksjoner, mangler de den infrastrukturelle og industrielle konteksten som kreves for å fungere som en sirkulær hub. For selskaper som Veidekke, Rewaste og Attvin er nærheten til de eksisterende massestrømmene og avfallsanleggene i Bingsa en forutsetning. Å flytte disse funksjonene til alternative områder vil bryte de industrielle koblingene, og medføre en økning i tungtransport og miljøbelastning.



Figur 7-2 - Ved etablering av en sirkulær hub, vil det være en rekke faktorer som påvirkes. Verdikjeder, fysisk og digital infrastruktur, samt samfunnet rundt vil påvirke innholdet. Illustrasjon: Grøn region Vestland

7.5.3 Synergieffekter

Det som omtales under kap. 7.5.1 om sirkulærøkonomi og gjenvinning er en av flere synergieffekter. I tillegg vurderes det som sannsynlig å oppnå en rekke andre synergieffekter ved etablering av Alvika næringspark:

Næringsmessige synergieffekter - Samspill mellom bedrifter og bransjer

- Samlokalisering av virksomheter innen beslektede eller komplementære bransjer gir kortere verdikjeder, lavere kostnader og raskere samarbeid. Det at man allerede er i gang med dette på Bingsa tilsier at en videreutvikling er svært realistisk.
- Deling av kompetanse, arbeidskraft og leverandører styrker innovasjon og omstillingsevne. Både transportbransjen og fylkeskommunens maskinopplæringssenter med base i Borgund videregående skole, er aktører som har vist sin interesse for området allerede i en tidlig fase. Dette sannsynliggjør at området er relevant for aktører som styrker kompetanse og innovasjon i denne regionen.
- Et større næringsmiljø gjør området mer attraktivt for etablering av nye bedrifter.

Areal- og infrastrukturmessige synergieffekter - Mer effektiv bruk av areal og investeringer

- Felles teknisk infrastruktur (veg, vann/avløp, energi, digitale løsninger) gir bedre samfunnsøkonomi enn enkeltstående utbygginger.
- Konsentrert næringsutvikling reduserer press på nye, uberørte arealer andre steder i kommunen, og er i tråd med føringene i PAKT.
- Samordnet planlegging gir bedre trafikkløsninger og mer forutsigbar fremkommelighet. Etableringen gir blant annet et økonomisk grunnlag for at aktørene kan realisere trafikksikkerhetsmessige tiltak langs fv. 5946 Alvikvegen, mellom planområdet og rundkjøringen ved Lerstadvegen.

Transport- og logistikkrelaterte synergieffekter - Potensiale for samordning og effektivitet

- Samordnet varetransport og logistikk kan redusere samlet transportvolum.
- Effektiv plassering i forhold til hovedveg styrker regional tilgjengelighet.
- Nærhet til bolig- og arbeidsmarked som Moa-området og Ålesund sentrum gir mindre transportbehov enn ved lokalisering lenger ut i distriktet.
- Potensiale for å redusere trafikk på høyt belastet/sårbart vegnett som E39/E136 forbi Brusdalsvannet, E39 Blindheimstunnelen og rv. 658 Ålesundstunnelene.
- Mindre interntransport og samkjøring gir lavere utslipp og bedre trafikksikkerhet.
- Mindre tomkjøring ved at transportaktørene lokaliseres med nærhet til uttak, mellomlager og deponi for masser, noe som gir mindre utslipp av klimagasser. Slike vurderinger inngår ikke i KU for klimagass, men kan potensielt utgjøre ganske store mengder CO2e når man ser på kundegrunnlaget for Bingsa og massedeponiet i Alvika i mange år fremover. Eksempelvis har det vært interesse for etablering hos en grunnentreprenør som i dag parkerer sine seks lastebiler på Stette. Dersom disse i stedet parkeres i Alvika vil bedriften spare omlag 23 000 liter diesel i året på redusert tomkjøring. En annen interessert aktør har 23 biler som blant annet er parkert på Magerholm. Dersom de får halvert lengde tomkjøring så utgjør dette omlag 45 000 liter diesel per år.

7.5.4 Samfunnsnytte ved etablering av nye arbeidsplasser

Med utgangspunkt i erfaringstall for logistikk-, lager- og transportvirksomhet kan utbygging av om lag 55 daa næringsareal forventes å gi i størrelsesorden 60-150 arbeidsplasser, avhengig av hvilke virksomheter som etablerer seg (Statens vegvesen Håndbok V712 Konsekvensanalyser, 2021).

For at dette skal gi en reell økning i samfunnsnytten, og ikke bare være en omfordelingseffekt, så må det skapes nye arbeidsplasser som ikke finnes i dag. Med det potensialet området har for sirkulærøkonomi og gjenbruk, så forventes det at en del av arbeidsplassene i Alvika Næringspark vil være nyskapte.

Dette gir direkte samfunnsnytte gjennom sysselsetting og verdiskapning målt i lønn, skatter og avgifter. Arbeidsplasser innen logistikk og transport er ofte tilgjengelige for ulike utdanningsnivåer, noe som gir bredere inkludering i arbeidsmarkedet og dermed styrker sosial bærekraft.

Økte skatteinntekter gir en langsiktig samfunnsøkonomisk nytte fordi det bidrar til styrking av kommunens økonomi. Dette kan bedre kommunens grunnlag for finansiering av offentlige tjenester og øker kommunens økonomiske robusthet. (Kilde: Veileder for samfunnsøkonomisk analyse (DFØ)

Logistikk- og transportarbeidsplasser fungerer ofte som støttefunksjoner for annet næringsliv og katalysator for videre næringsutvikling. Dette gir positive ringvirkninger utover de direkte arbeidsplassene.

7.5.5 Forventet kostnadsramme (NS3453)

Beregning av kostnadsramme tar utgangspunkt i et areal på om lag 50 daa avsatt til næring og en gjennomsnittlig utnyttelsesgrad på 50% BYA. Kostnadene dekker grunnarbeid, inkl. rekkefølgekrav samt etablering av bygningsmasse. Estimert kvadratmeterpris er om lag 15 000, som gir en total forventet kostnadsramme på om lag 450 millioner. Det er flere forhold som vil påvirke hvilket nivå kostnadsrammen vil havne på, blant annet følgende:

- Andel interne kontorfasiliteter
- Krav til takhøyde/logistikk
- Grunnforhold (sprenging kan øke kostnader kraftig)
- Energikrav (BREEAM, nullutslipp)
- Leietakertyper (enkle vs. spesialbygg)

Estimatet er basert på kontoplan fra Margarida Pais arkitektur AS. Dette er et konseptnivå-estimat, ikke et anbuds- eller detaljkalkylegrunnlag.

7.5.6 Konklusjon samfunnsnytte

Forventet kostnadsramme er i seg selv ikke en dokumentasjon av samfunnsnytte. Men det er en indikator på hvilke ringvirkninger tiltaket kan gi. I tillegg vil investeringer naturligvis medføre mange arbeidsplasser og etterspørsel etter varer og tjenester i byggefasen. Investeringen skjer som følge av en etterspørsel etter tomter fra bedrifter som vil drive med verdiskapning. På det aktuelle området er alternativ arealbruk til etablering av næringspark at det i beste tilfelle blir drevet et lite småbruk.

Realiseringen av Alvika næringspark svarer på nasjonale og regionale føringer omtalt i kapittel 7.1, knyttet til effektiv ressursbruk og større grad av gjenvinning. Samfunnsnytten knyttet til dette oppsummeres nedenfor i tre hovedpunkter:

- **Ressurseffektivitet:** Gjennom industriell symbiose reduseres behovet for uttak av nye masser, redusert energi og reduserte transportkostnader. Næringsarealet i Alvika har nærhet til eksisterende virksomheter som driver med gjenbruk og sirkulær økonomi.

- **Logistikk og miljø:** Ved å utnytte arealer som ikke belaster kritiske flaskehalser/sårbarheter i vegnettet, som Blindheimstunnelen, Ellingsøytunnelen eller vegen forbi Brusdalsvannet, bidrar prosjektet til en mer bærekraftig bylogistikk. Kilde: *PLAN-RAP-07_Alternativsvurdering*

- **Grønn verdiskaping:** Prosjektet legger til rette for arbeidsplasser innen fremtidsrettet miljøteknologi og sirkulære tjenester, noe som styrker regionens konkurransekraft i et marked som i økende grad krever dokumentert bærekraft.

Det blir vurdert som sannsynlig at Alvika næringspark vil bidra til at Ålesund kan ta en ledende posisjon innen sirkulærøkonomi og gjenbruk. Dette planforslaget tilrettelegger for utvidelser og samordning mellom aktører, og legger dermed til rette for at ambisjonene i «Sirkulære hubbar i Møre og Romsdal» kan omsettes til praktisk og samfunnsnyttig handling.

8 Oppsummering og anbefaling

8.1 Oppsummering

Det er dokumentert at det foreslåtte næringsområdet i Alvika svarer ut de fleste av lokaliseringskriteriene for næringsareal i PAKT og i fastsatt planprogram for KPA i Ålesund. Alvika næringspark har videre den fordelen at det ligger tett på byområdet, der hovedtyngden av markedet og arbeidskraften befinner seg. Den vil derfor i mindre grad belaste deler av vegnettet med særlige utfordringer, som Blindheimstunnelen, Ellingsøytunnelen eller vegen forbi Brusdalsvatnet (Norconsult, 2026a). Basert på dette er det vurdert at området er egnet for etablering av næringsareal som tilrettelegger for virksomhet innenfor kategoriene transport, lager og logistikk.

Planforslaget innebærer en rekke positive virkninger, særlig knyttet til næringsutvikling, sysselsetting og samfunnsnytten ved å etablere et knutepunkt for sirkulærøkonomi i Bingsa-/Alvika-området. Næringsparken vil gi 60–150 nye arbeidsplasser og styrke regionens evne til gjenbruk av masser. Videre vil foreslåtte rekkefølgekrav innebære at trafikksikkerheten bl.a. for barn og unge blir vesentlig forbedret, ved bygging av gang- og sykkelveg.

Fem tema er konsekvensutredet i henhold til Miljødirektoratets veileder M-1941. Både for landskapsbilde og støy har vurderingene vært i grenseland mellom ubetydelig og noe negativ konsekvens, men konservativ tilnærming er lagt til grunn og konsekvensen er derfor satt til «noe negativ». For naturressurser er konsekvensgraden vurdert som «ubetydelig». For naturmangfold er konsekvensgraden vurdert til «middels negativ», fordi en mindre naturtypelokalitet går tapt, og fordi det er registrert et funksjonsområde for hubro som blir berørt. Det er ikke registrert hubro i området de siste årene, men territorier vurderes ikke som «utgått» før det er gjennomført grundige kartlegginger over en lengre tidsperiode. Ingen fagtema har i den samlede vurderingen fått «kritisk», «svært stor» eller «stor negativ» konsekvens.

Det har vært kontakt med en rekke aktuelle aktører som ønsker seg inn på området. En av begrunnelsen for deres ønske om å etablere seg her er å redusere dagens tomkjøringskilometer. Det vurderes derfor som sannsynlig at en stor del av trafikk ikke kommer til å være nyskapt. For klimagass viser sensitivitetsberegninger at dersom metodikken tillot å ta høyde for at det ikke er forventet at all trafikken er nyskapt, men oppstår ved at trafikk flyttes til den nye næringsparken, ville konsekvensgraden for klimagassutslipp blitt endret til «noe negativ». Da ville også tiltakets samlede konsekvensgrad endres fra «middels negativ» til «noe negativ».

Det er ikke hjemmel i plan- og bygningsloven til å ha bestemmelser som gir føringer for hvilke bransjer som etablerer seg innenfor næringsarealet. Det vil derfor være en mulighet for at andre aktører uten kobling til gjenbruk og sirkularitet etablerer seg i næringsparken. Selv om disse næringene ikke svarer ut alle punktene som oppsummeres under samfunnsnytte, så vil alle aktører til en viss grad bidra til samfunnsnytte i form av forhold knyttet til logistikk og miljø, samt samfunnsnytte knyttet til arbeidsplasser og investeringer.

Samlet sett vurderes det at de samfunnsmessige fordelene overstiger ulempene, gitt at forutsetningene i rekkefølgebestemmelsene oppfylles.

8.2 Avveining av virkinger

Reguleringsplanforslaget er ikke i tråd med arealformålet i gjeldende arealdel av kommuneplanen (KPA) og er i strid med nasjonal jordvernstrategi. Vedtak av planforslaget forutsetter at kommunen gjør en konkret avveining der tre spørsmål er avgjørende: (1) om kompenserende tiltak for jordvern – nydyrking på Stette gård – er tilstrekkelig til å forsvare omdisponeringen, (2) om rekkefølgekravene for trafikksikkerhet sikrer

tryggere forhold for alle trafikanter langs fv. 5946, særlig barn og unge, og (3) om den stedsbundne samfunnsnytten knyttet til sirkulærøkonomiclusteret i Bingsa/Alvika er tilstrekkelig tungtveiende til å forsvare avviket fra gjeldende plan.

Samfunnsnytten ved Alvika næringspark er knyttet til tre hoveddimensjoner, som alle er avhengige av den spesifikke lokaliseringen ved Bingsa/Alvika-klusteret:

- Ressurseffektivitet: Gjennom industriell symbiose mellom allerde etablerte bedrifter, kan vann, avfallsfraksjoner og energi gjenbrukes i lukkede sløyfer. Disse synergiene er stedsbundne – de kan ikke oppnås ved lokalisering på alternative næringsareal i kommunen.
- Logistikk og trafikksikkerhet: Lokaliseringen gir direkte atkomst fra fv. 5946 uten å belaste kritiske flaskehalser som Blindheimstunnelen og Ålesundstunnelene. Rekkefølgekravene sikrer at gang- og sykkelveg og utvidet fylkesveg er på plass før næringsparken åpner, noe som gir vesentlig bedre trafikksikkerhet – særlig for barn og unge – sammenlignet med dagens situasjon.
- Grønn verdiskaping og sysselsetting: Næringsparken anslås å gi 60–150 arbeidsplasser, med særlig potensial for jobber innen sirkulære tjenester og miljøteknologi. Andelen nyskapte arbeidsplasser forventes å være høyere enn ved generell næringsutvikling, som følge av clusterdynamikken i området.

Mot disse gevinstene må veies at ca. 26,1 daa dyrket jord omdisponeres, at naturmangfold påvirkes (middels negativ konsekvens) og at klimagassutslipp fra etablering og energibruk er beregnet til middels negative. Matjordplanen med nydyrking på Stette gård er det viktigste avbøtende tiltaket for jordvernet, og landbrukskontoret vurderer at tiltaket kan styrke den samlete landbruksressursen ved at dette dyrkingsarealet vil kunne gi økt produksjon sammenlignet med dagens.

8.3 Anbefaling

Det anbefales at planforslaget vedtas, forutsatt at det stilles krav om at følgende forutsetninger skal innfris: (1) Breddeutvidelse av fv. 5946 Alvikvegen er gjennomført. (2) Gang- og sykkelveg ferdigstilt og åpnet. (3) Matjordplanen gjennomføres i sin helhet. (4) Dispensasjon for kulturminne ID 243312 er innvilget.

Med disse forutsetningene foreligger et planforslag som på en faglig forsvarlig måte avveier samfunns- og næringsinteressene mot miljø- og landbrukshensyn.

9 Oversikt over plandokumenter og vedlegg

9.1 Plandokumenter

Dok.nr: PLAN-TEGN-01. Plankart. Detalregulering Alvika Næringspark. Norconsult 2026.

Dok.nr: PLAN-RAP-06. Planbestemmelser. Detalregulering Alvika Næringspark. Norconsult 2026.

Dok.nr: PLAN-RAP-04. Planbeskrivelse Alvika Næringspark (dette dokumentet). Norconsult 2026.

Dok.nr: ROS-RAP-01. Risiko- og sårbarhetsanalyse. Detalreguleringsplan Alvika Næringspark. Norconsult 2026.

9.2 Fagrapporter

Dok.nr: PLAN-RAP-07. Alternativsvurdering. Detaljreguleringsplan Alvika Næringspark. Norconsult 2026.

Dok.nr: RIG-NOT-01. Oppsummering områdestabilitet for Alvika Næringspark AS. Norconsult 2025.

Dok.nr: INGGEO-RAP-01. Skredfarevurdering Alvika næringspark. Reguleringsplan. Norconsult 2026.

Dok.nr: RIM-RAP-02. Matjordplan. Detaljreguleringsplan Alvika Næringspark. Norconsult 2026.

Dok.nr: RIVA-RAP-01. VAO-rammeplan Alvika Næringspark. Norconsult 2026.

Dok.nr: TRA-RAP-01. Trafikal vurdering. Detaljreguleringsplan Alvika Næringspark. Norconsult 2026.

Dok.nr: AKU-RAP-01. Konsekvensutredning støy. Detaljreguleringsplan Alvika Næringspark. Norconsult 2026.

Dok.nr: LARK-RAP-01. Konsekvensutredning landskap. Detaljreguleringsplan Alvika Næringspark. Norconsult 2026.

Dok.nr: RIM-RAP-01. Konsekvensutredning naturressurser. Detaljreguleringsplan Alvika Næringspark. Norconsult 2026.

Dok.nr: RIM-RAP-03. Konsekvensutredning klimagassutslipp. Detaljreguleringsplan Alvika Næringspark. Norconsult 2026.

iTrollheimen Rapport 19-2025: Konsekvensutredning av naturmagfold i forbindelse med Alvika Næringspark.

Dok.nr: PLAN-RAP-05. Sammenstilling av konsekvensutredninger. Detalreguleringsplan Alvika Næringspark. Norconsult 2026.

9.3 Andre vedlegg

Dok.nr: PLAN-RAP-01. Planprogram Alvika næringspark. Detaljregulering. Norconsult 2026.

Dok.nr: PLAN-RAP-02. Vurdering av tilgjengelige næringsareal i Ålesundregionen. Norconsult 2025.

Dok.nr: PLAN-RAP-03. Vurdering av tilgjengelig næringsareal - GIS-analyse. Norconsult 2025.

Dok.nr: ARK-TEG-01. Illustrasjonsprosjekt Alvika Næringspark. Margarida Pais Arkitektur AS, 2026.

10 Kildehenvisning

(NGU), N. g. (2025). *ngu.no*. (Norges geologiske undersøkelse) Hentet oktober 2025 fra https://www.ngu.no/geologiske-kart

(NGU), N. g. (u.d.). *NGU GRANADA*. Hentet oktober 2025 fra https://geo.ngu.no/kart/granada_mobil/

Direktoratet for byggkvalitet. (u.d.). *Veiledning om tekniske krav til byggverk.* Hentet fra https://dibk.no/regelverk/byggteknisk-forskrift-tek17/

iTrollheimen. (2025). *Konsekvensutredning av naturmanfold i forbindelse med Alvika Næringspark.*

Miljødirektoratet. (2026, 05 28). Hentet fra Luftkvalirtet i Norge. Verktøy og data: https://luftkvalitetsdata.miljodirektoratet.no/beregnet/?kommune=1508

Moen, A. (1998). *Nasjonalatlas for Norge, Vegetasjon.* Statens Kartverk, Hønefoss.

Multiconsult AS. (2023). *Støyutredning massedeponi Alvika.*

NGU. (2025). *Kart grus og pukk*. (NGU) Hentet fra https://geo.ngu.no/kart/grus_pukk_mobil/

NIBIO. (2024, 12 13). *Verdiklasser basert på AR5 og DMK*. (NIBIO) Hentet 2025 fra https://www.nibio.no/tema/jord/arealressurser/andre-kart/verdiklasser-for-jordbruksareal-og-dyrkbar-jord/verdiklasser-basert-pa-ar5-og-dmk

NIBIO. (2025, september 23). *Kilden*. (NIBIO) Hentet fra https://kilden.nibio.no.

Norconsult. (2023). *Utredning av lokal luftkvalitet - Støv.*

Norconsult. (2025a). *Planprogram Alvika næringspark. Detaljregulering. Dok.nr: PLAN-RAP-01.*

Norconsult. (2025b). *Vurdering av tilgjengelige næringsareal i Ålesundregionen. Dok.nr: PLAN-RAP-02.*

Norconsult. (2025c). *Vurdering av tilgjengelig næringsareal i Ålesund regionen - GIS-analyse. Dok.nr: PLAN-RAP-03.*

Norconsult. (2025d). *Oppsummering områdestabilitet for Alvika Næringspark AS. Dok.nr: RIG-NOT-01.*

Norconsult. (2026a). *Alternativsvurdering. Fagrapport - detaljreguleringsplan Alvika Næringspark. Dok.nr: PLAN-RAP-07.*

Norconsult. (2026b). *Konsekvensutredning støy. Detaljreguleringsplan Alvika Næringspark. Dok.nr: AKU-RAP-01.*

Norconsult. (2026c). *Skredfarevurdering Alvika næringspark. Reguleringsplan. Dok.nr: INGGEO-RAP-01.*

Norconsult. (2026d). *Konsekvensutredning landskap. Detaljreguleringsplan Alvika Næringspark. Dok.nr: LARK-RAP-01.*

Norconsult. (2026e). *Konsekvensutredning naturressurser. Detaljreguleringsplan Alvika Næringspark. Dok.nr: RIM-RAP-01.*

Norconsult. (2026f). *Matjordplan. Fagrapport - detaljreguleringsplan Alvika Næringspark. Dok.nr: RIM-RAP-02.*

Norconsult. (2026g). *Konsekvensutredning klimagassutslipp. Detaljreguleringsplan Alvika Næringspark. Dok.nr: RIM-RAP-03.*

Norconsult. (2026h). *VAO-rammeplan Alvika Næringspark. Fagrapport. Dok.nr: RIVA-RAP-01.*

Norconsult. (2026i). *Risiko- og sårbarhetsanalyse. Detalreguleringsplan Alvika Næringspark. Dok.nr: ROS-RAP-01.*

Norconsult. (2026j). *Trafikal vurdering. Fagrapport - detaljregulering Alvika Næringspark. Dok.nr: TRA-RAP-01.*

Norconsult. (2026k). *Sammenstilling av konsekvensutredninger. Detaljreguleringsplan Alvika Næringspark. Dok.nr: PLAN-RAP-05.*

Norconsult. (2026l). *Planbestemmelser. Detaljreguleringsplan Alvika Næringspark. Dok.nr: PLAN-RAP-06.*

Nordre Sunnmøre landbrukskontor. (2026). *Fråsegn til reguleringsplan "Alvika næringspark".*

NVE. (2020). *Sikkerhet mot kvikkleireskred. Vurdering av områdestabilitet ved arealplanlegging og utbygging i områder med kvikkleire og andre jordarter med sprøbruddegenskaper. Nr.: 1/2019.*

Statens vegvesen Håndbok V712 Konsekvensanalyser. (2021). *V712 Konsekvensanalyser.* Hentet fra Statens vegvesen - konsekvensanalyser: file:///C:/Users/perler/Downloads/hb-v712-konsekvensanalyser-2021%20(2).pdf

Synnes, O. M. (2023). *Framtidig bruk av gardsbruket Alvika, 1507 31/1.* Ålesund: Norsk Landbruksrådgivning.