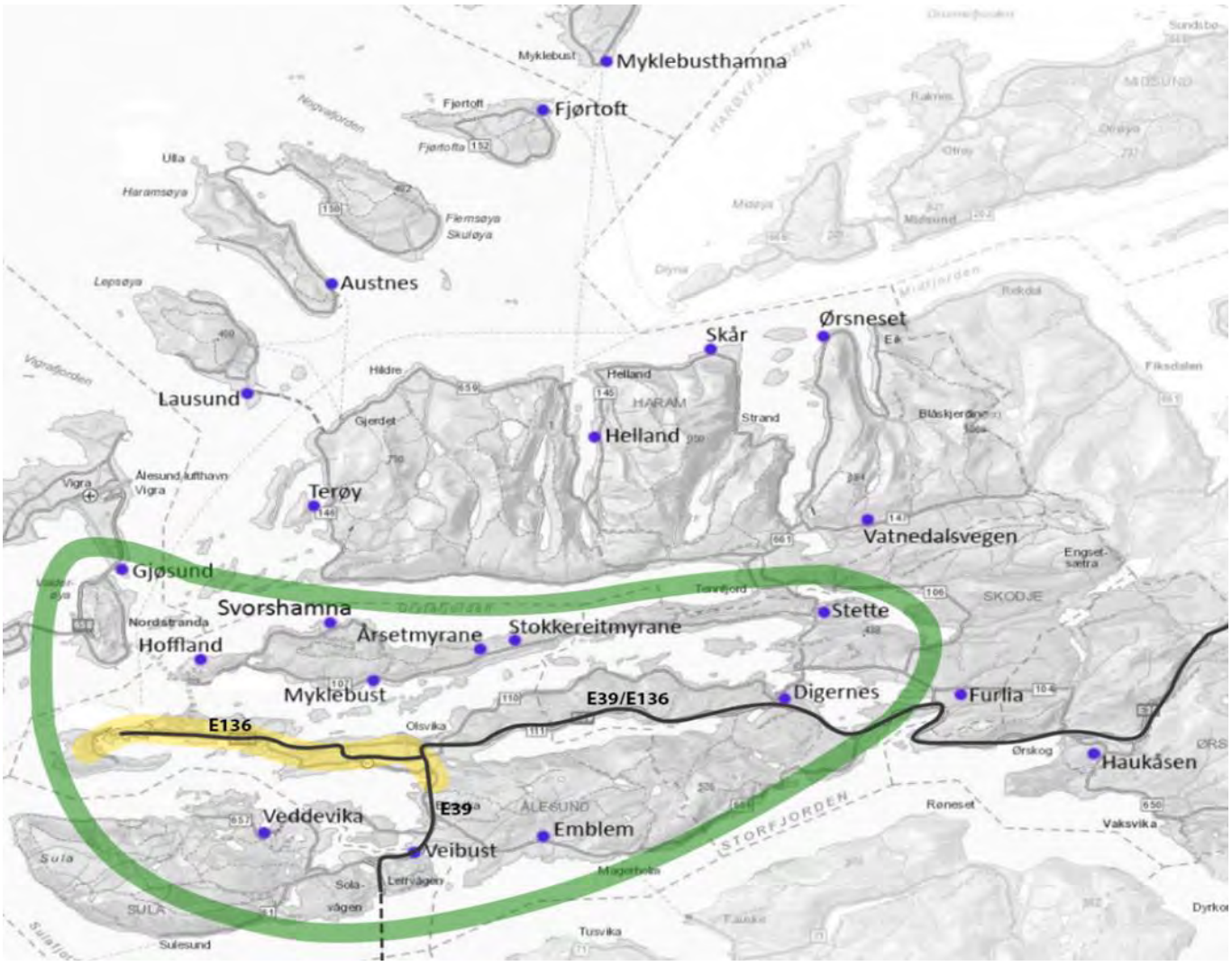
Alvika Næringspark AS

Alternativsvurdering

Fagrapport - detaljreguleringsplan Alvika Næringspark

Oppdragsnr.: 52503715 Dokumentnr.: PLAN-RAP-07 Revisjon: J02 Dato: 2026-05-29



Norconsult

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

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
J01	29.05.2026	For oversendelse til kommunen	G.V. Blindheim	P.I Lervåg	S.K. Sundgot
J02	03.07.2026	Justert etter tilbakemelding fra kommunen	S.K. Sundgot	P.I Lervåg	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

Alvika Næringspark AS ønsker å få regulert et område i Alvika i Ålesund kommune til næringsformål. Målsettingen er tilrettelegging for bynært areal for næringer innenfor logistikk, lager og transport, og å bidra til en helhetlig og bærekraftig utvikling av Bingsa-området.

Tiltaket er ikke i samsvar med overordnet plan, og utløser krav om konsekvensutredning. I forbindelse med høring av planprogrammet ble også en innledende lokaliseringsvurdering lagt ved. Denne rapporten er en videreutvikling av den innledende analysen. Denne rapporten har innarbeidet resultatet fra de utførte konsekvensutredningene for Alvika næringspark, og tatt med et trinn 4 hvor det mest realistiske og relevante alternativet vurderes nærmere.

- Trinn 1 - Geografisk avgrensning av aktuelle ledige næringsarealer avsatt i overordnede planer.
- Trinn 2 - Grovsiling ut fra det som er vurdert å være de viktigste lokaliseringskriteriene:
  - Nærhet til arbeidsplasser og befolkning (tilgang på arbeidskraft og marked)
  - Nærhet til overordnet vegnett (E39/ E136)
- Trinn 3 – Innledende alternativsvurdering etter øvrige kriterier, basert på overordnede rammer og føringer:
  - Størrelse
  - Hensyn til miljø og sikkerhet på vegnettet
  - Rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet)
  - Samling av næringsareal i større områder
  - Attraktivitet og realisme i utbygging
  - Hensyn til kulturmiljø, naturmiljø og landbruksareal
  - Bærekraft og klimahensyn
- Trinn 4 – Vurdering av det mest realistiske og relevante alternativet

De ulike kriteriene er vurdert etter en trafikklysmodell, der grønn farge innebærer at kriteriet er godt oppfylt, gul farge tilsvarer at kriteriet er middels godt oppfylt og rød farge tilsvarer at kriteriet er mindre godt oppfylt.

Etter den geografiske avgrensningen i trinn 1 beskrives 12 områder med ledig næringsareal i randsonen til byområdet, inkludert tiltaksområdet. Kartleggingen danner grunnlag for grovsilingen i trinn 2. Etter grovsiling tas fire områder med videre til en innledende alternativsvurdering i trinn 3. I denne analysen kommer Alvika best ut etter de kriteriene som er vurdert. Næringsområdene på Digernes og Veibust kommer ut omtrent likt, mens næringsområdet på Emblem kommer vesentlig dårligere ut enn de andre.

Kriterium	Digerneset næringspark	Emblem	Veibust	Alvika
Størrelse				
Hensyn til miljø og sikkerhet på vegnettet				
Rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet)				
Samling av næringsareal i større områder				
Attraktivitet og realisme i utbygging				
Hensyn til kulturmiljø, naturmiljø og landbruk				
Bærekraft og klimahensyn - kjøretøykilometer				
Bærekraft og klimahensyn - nettkapasitet				

Av de vurderte næringsområdene er det bare Alvika næringspark som kan bygges ut uten å belaste verken Ellingsøytunnelen, Blindheimtunnelen eller vegen forbi Brusdalsvatnet, for å komme til det sentrale byområdet der hovedtyngden av markedet og arbeidskraften befinner seg. Alvika svarer ut de fleste av lokaliseringskriteriene for næringsareal i PAKT og fastsatt planprogram for KPA i Ålesund.

I den innledende lokaliseringsanalysen som lå ved i forbindelse med høring av planprogrammet (PLAN-RAP-02) var det vurdert at Alvika kom dårligst ut for kriteriet hensyn til kulturmiljø, naturmiljø og landbruk pga. stort beslag av dyrka mark. Etter videre arbeid med matjordplan og konsekvensutredning for naturressurser som konkluderte med ubetydelig konsekvens for naturressurser, er dette ikke lengere tilfellet. Alle de fire vurderte næringsområdene blir vurdert å påvirke kulturmiljø, naturmiljø og/ eller landbruksareal i noen grad.

Det er sett på konsekvensene for et område avsatt til næring i overordnet plan. Ved å sammenligne konsekvensutredningene for de to områdene ser man at konsekvensene ved etablering av Alvika næringspark ikke er mer negative enn man kan forvente, dersom det skal etableres et næringsområde av denne størrelsen. Alvika fremstår gjennom denne sammenligningen som et realistisk og relevant alternativ for næringsetablering. De negative konsekvensene ved tiltaket er ikke vurdert som kritiske med hensyn til lokale, regionale eller nasjonale interesser.

Både gjennom denne rapporten og i det øvrige planarbeidet er det vurdert at området kan være et areal som bidrar til etablering og videreutvikling av næringer som gir økt gjenbruk og sirkularitet. Dette behovet kan ikke dekkes ved å etablere nye næringsareal på andre områder avsatt til næring i overordnede planer. Heller ikke næringsareal på Digerneset har dette fortrinnet, men planforslaget der vil dekke andre behov som næringslivet i regionen har. Det er derfor ikke noe som tilsier at etablering av det ene området er til hinder for etablering av det andre.

Innhold

1 Innledning 7
1.1 Bakgrunn 7
1.2 Hensikt med denne utredningen 7
1.3 Metodikk for alternativsvurdering og siling 7
2 Tiltaket og planområdet 9
2.1 Målsetting med planarbeidet 9
2.2 Lokalisering av det planlagte tiltaket 10
2.3 Dagens arealbruk i planområdet 12
2.4 Beskrivelse av tiltaket 13
3 Rammer i overordnede planer og føringer 14
3.1 Nasjonale føringer 14
3.2 Regionale føringer 14
3.3 PAKT – plan for areal, klima og transport i Ålesundregionen 15
3.4 Kommuneplanens samfunnsdel 16
3.5 Kommuneplanens arealdel 17
4 Lokaliseringskriterier for næringsareal 19
4.1 Nærhet til arbeidsplasser og befolkning 19
4.2 Nærhet til overordnet vegnett 20
4.3 Størrelse 20
4.4 Hensyn til miljø og sikkerhet på vegnettet 20
4.5 Rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet) 21
4.6 Samling av næringsareal i større områder 21
4.7 Attraktivitet og realisme i utbygging 21
4.8 Hensyn til kulturmiljø, naturmiljø og landbruksareal 22
4.9 Bærekraft og klimahensyn 22
5 Trinn 1 - avgrensning og gjennomgang av ledig næringsareal 24
5.1 Ledig næringsareal nær overordnet vegnett og konsentrasjon av befolkning og arbeidsplasser 24
5.2 Oppdatert GIS-analyse 25
5.3 Beskrivelse av ledig næringsareal i randsonen til byområdet 26
6 Trinn 2 - Grovsiling etter viktigste lokaliseringskriterier 32
7 Trinn 3 – Innledende alternativsvurdering 33
7.1 Alternativsvurdering Digerneset næringspark 35
7.2 Næringsområde Emblem vest 37
7.3 Næringsområde Veibust 39

7.4 Næringsområde Alvika 41
7.5 Sammenstilling av innledende alternativsvurdering 44

8 Trinn 4 – nærmere vurdering av det mest realistiske og relevante alternativet 45
8.1 Konsekvenser og virkninger av Alvika Næringspark 45
8.2 Konsekvenser og virkninger av Digerneset Næringspark øst 45
8.3 Konsekvenser og virkninger av næringsområde Veibust 46
8.4 Sammenstilling av konsekvenser og virkninger for alternativ 47
8.5 Oppsummering 50

9 Konklusjon og anbefaling 51

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Alvika Næringspark AS ønsker å få regulert et område i Alvika til næringsformål. Planforslaget er ikke i samsvar med overordnet plan og det er derfor krav til planprogram og konsekvensutredning.

1.2 Hensikt med denne utredningen

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 det fulgte i forbindelse med planprogrammet en vurdering av tilgjengelige næringsareal i Ålesundregionen (dokument PLAN-RAP-02). Planutvalget fastsatte planprogrammet 03.02.2026 med en forutsetning om at det skal vurderes et 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.

Denne rapporten 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. Digerneses 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. Vurderingene baseres på det pågående planarbeidet for dette industriområdet.

1.3 Metodikk for alternativsvurdering og siling

Det undersøkes hvilke områder som er satt av til næringsareal i overordnede planer i Ålesundsområdet, og som samtidig er ledige og tilgjengelig for nyetableringer. De ledige næringsarealene beskrives og vurderes nærmere i forhold til et sett lokaliseringskriterier, sammen med det foreslåtte tiltaksområdet.

Det fastsettes relevante lokaliseringskriterier basert overordnede og generelle behov for næringer innenfor logistikk, lager og landbasert transport, og kriterier basert på målsettinger i overordnede planer og føringer.

Vurderingen er bygget opp i 4 trinn:

- **Trinn 1 - Geografisk avgrensning** og beskrivelse av aktuelle ledige næringsarealer avsatt i overordnede planer.
- **Trinn 2 - Grovsiling** ut fra de viktigste lokaliseringskriteriene for næringer innenfor logistikk, lager og transport:
    - Nærhet til arbeidsplasser og befolkning (tilgang på arbeidskraft og marked)
    - Nærhet til overordnet vegnett (E39/ E136)
- **Trinn 3 – Innledende alternativsvurdering** etter øvrige kriterier, basert på overordnede rammer og føringer:
    - Størrelse
    - Hensyn til miljø og sikkerhet på vegnettet
    - Rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet)
    - Samling av næringsareal i større områder
    - Attraktivitet og realisme i utbygging

- Hensyn til kulturmiljø, naturmiljø og landbruksareal
- Bærekraft og klimahensyn

- Trinn 4: Nærmere vurdering av det mest realistiske alternativ identifisert i trinn 3, basert på konsekvensutredningen som er utført. Basert på dette gjøres det en vurdering av om Alvika Næringspark er et realistisk og relevant alternativ.

2 Tiltaket og planområdet

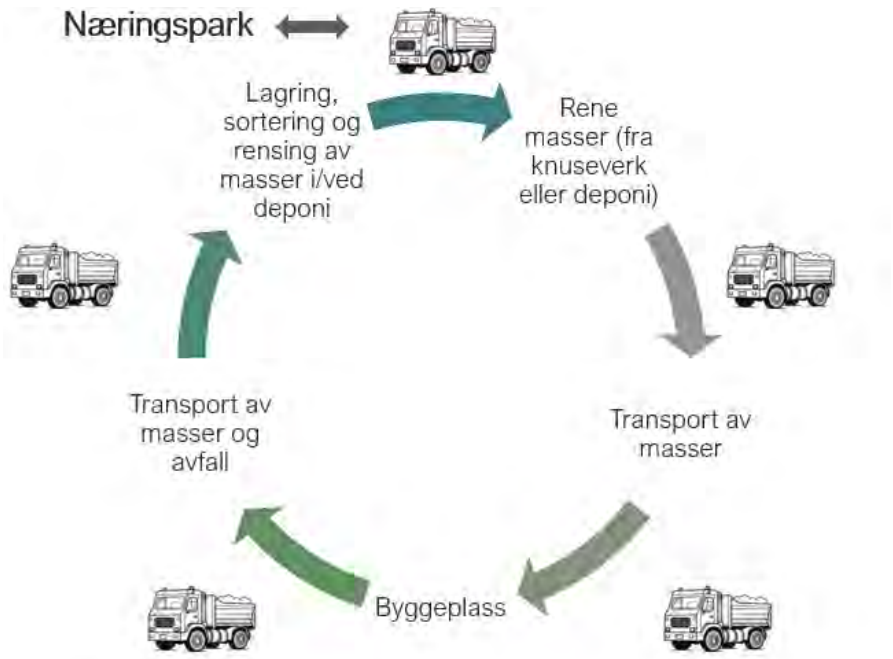
2.1 Målsetting med planarbeidet

Ålesund kommune har stor mangel på attraktive og sentralt plasserte næringsarealer ledig for nyetableringer. 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.

Næringsområdet i Alvika vil være aktuelt for mange virksomheter innenfor logistikk, lager og transport, som har sitt marked i byområdet.

Særlig aktuell er lokaliseringen for de som allerede benytter seg av Bingsaområdet 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. En lokalisering i det nye næringsområdet reduserer daglig tomkjøring til/fra parkeringsplass til Bingsa, og kan også romme fasiliteter for vedlikehold og rengjøring av biler og utstyr mellom ulike oppdrag.



Figur 2-1. Transport av masser til og fra byggeplass.

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. Aktuelle virksomheter innenfor sirkulære verdikjeder kan for eksempel være knyttet følgende felt:

- 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.

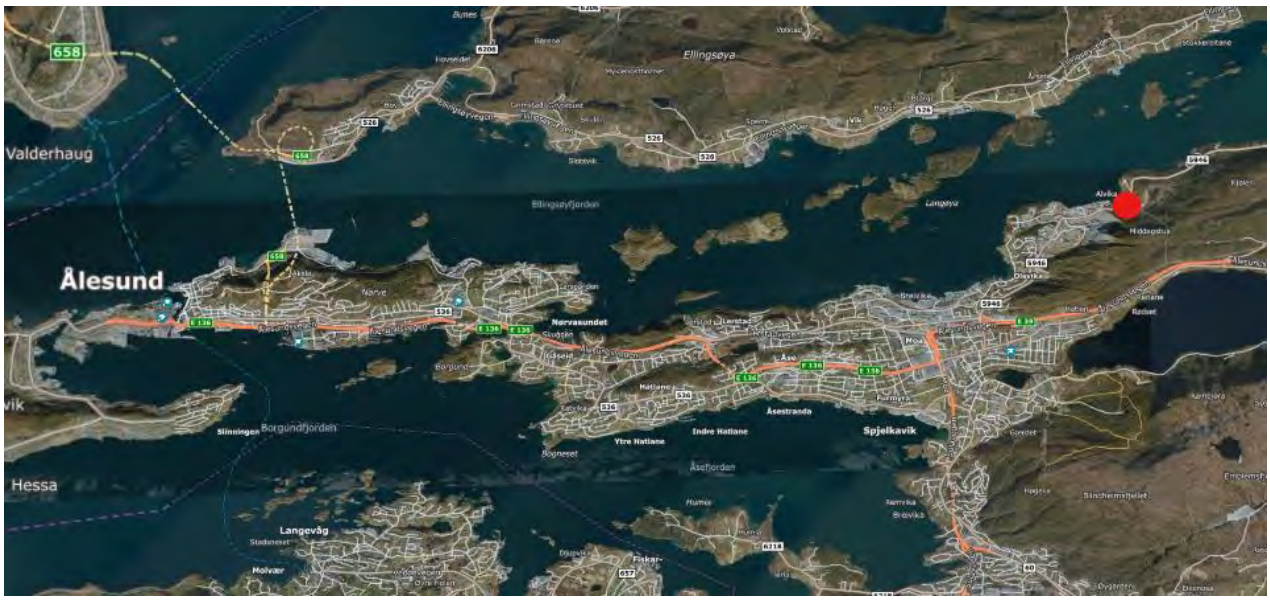
Felles for alle er at de kan dra nytte av tett samarbeid med både etablerte avfallshåndterere i Bingsaområdet, og nærhet til sluttkunder i byområdet.

2.2 Lokalisering av det planlagte tiltaket

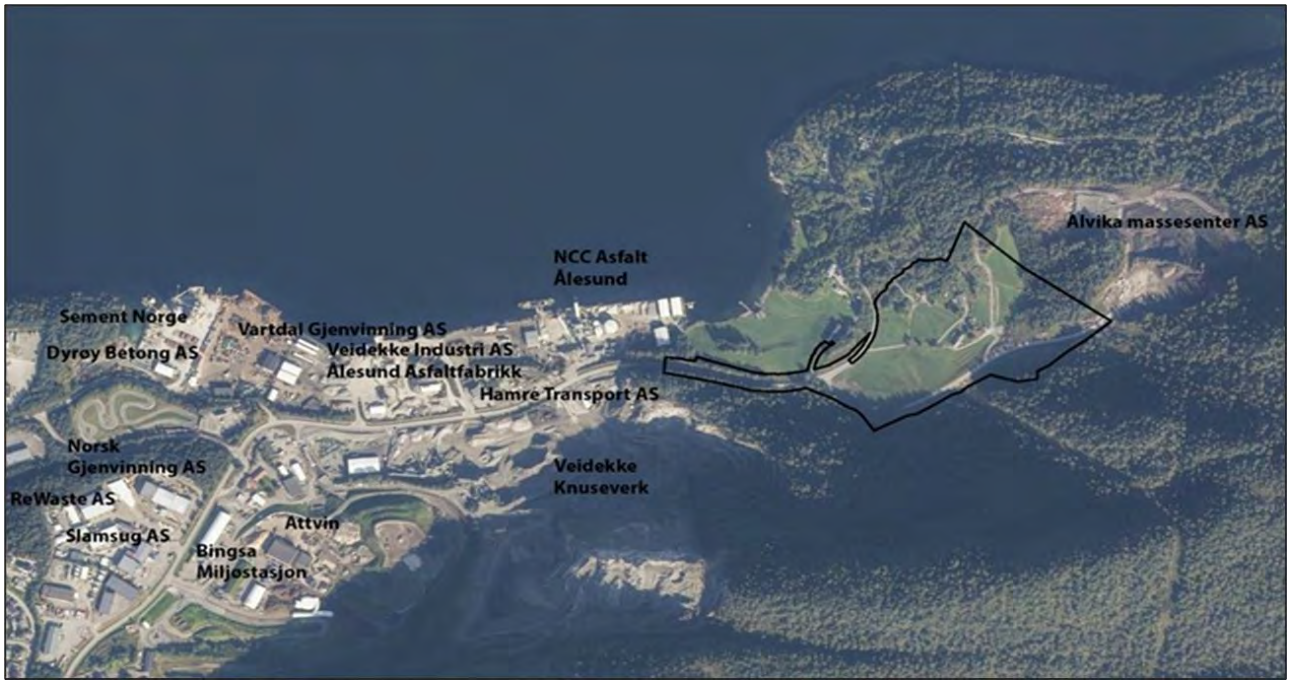
Planområdet ligger ved fylkesveg 5946 Alvikvegen. Området er lokalisert mellom Alvika massedeponi og industriområdet i Bingsa; et område der det er etablert flere tunge industrivirksomheter knyttet til masseutvinning, massedeponi, asfaltproduksjon og gjenvinning.

Som næringsareal har det planlagte tiltaket en sentral plassering i byområdet:

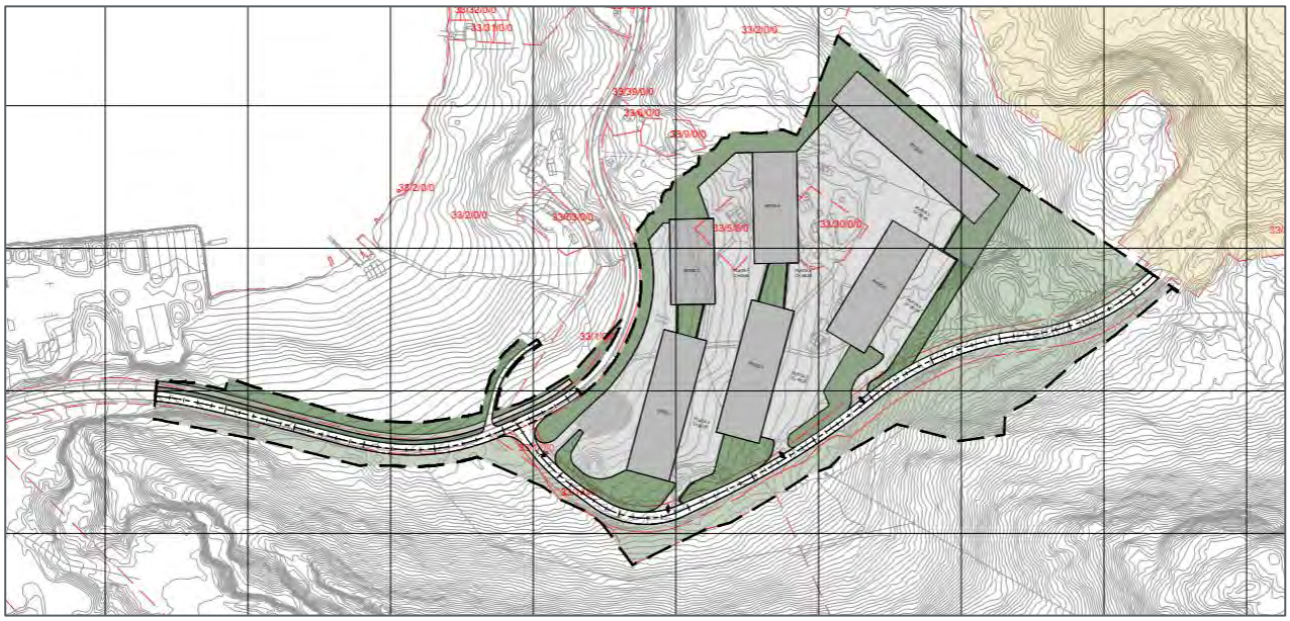
- Avstand til Moa: 3,5 km.
- Avstand til hovedvegnettet E39/ E136: 2,5 km.



Figur 2-2: Planområdet er lokalisert i Alvika, markert med rød prikk på kartet.



Figur 2-3: Planområdet ligger mellom industriområdet i Bingsa og Alvika massedeponi. Foto: Google Maps.



Figur 2-4: Situasjonsplan.

2.3 Dagens arealbruk i planområdet

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.

Utbyggingen av Alvika miljøpark (massedeponiet) har medført fysiske inngrep i planområdet i form av en anleggsvei på sørsiden av landbruksjorda opp mot selve deponiområdet (se bilde i Figur 2-5).



Figur 2-5: Dronefoto av planområdet. Den nyetablerte vegen fungerer som tilkomstveg til Alvika Miljøpark, og skal også benyttes som tilkostveg til Alvika næringspark.

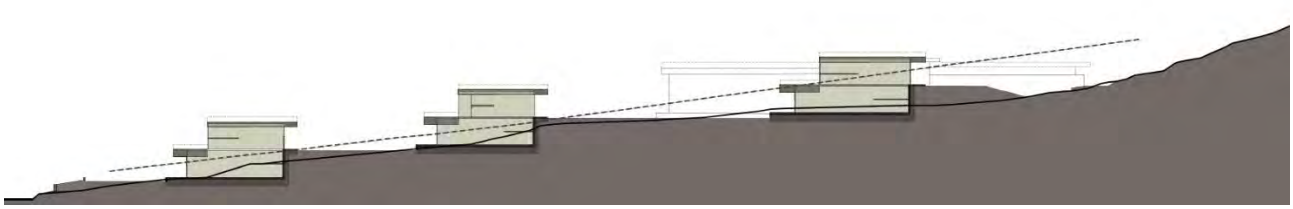
2.4 Beskrivelse av tiltaket

Tiltaket er planlagt i skrånende terreng, som er forutsatt terrassert i fire ulike nivåer. Bygningsmassen er plassert inn mot terrengsprangene gjennom byggegrenser i plankartet, slik at byggene tar opp høydeforskjellene i terrenget. Dette legger til rette for en god terrengtilpasning og en hensiktsmessig utnyttelse av området. De ulike nivåene får avkjørsel fra den etablerte tilkomstvegen opp til massedeponiet.

Illustrasjonene under er hentet fra illustrasjonsprosjektet som er lagt til grunn for planen. Illustrasjonsprosjektet er utarbeidet av Margarida Pais arkitektur, og følger som vedlegg til planen.



Figur 2-6: Forslag til utbygging på det fremtidige næringsarealet. Illustrasjon: Margarida Pais arkitektur/CK Nor Bygg AS.



Figur 2-7: Snittegning som viser konseptet med terrassering. Kilde: Margarida Pais arkitektur.

3 Rammer i overordnede planer og føringer

Rammer og føringer som er særlig relevante for vurdering av næringsareal på et overordnet nivå er gjengitt i dette kapittelet. Rammer og føringer som vurderes som relevante for planarbeidet som helhet er gjengitt i planprogrammet.

3.1 Nasjonale føringer

Følgende nasjonale mål vurderes som særlig relevante for tiltaket

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027 har følgende relevante mål:

- 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 legge til rette for en sirkulær økonomi.
- 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.

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.

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.

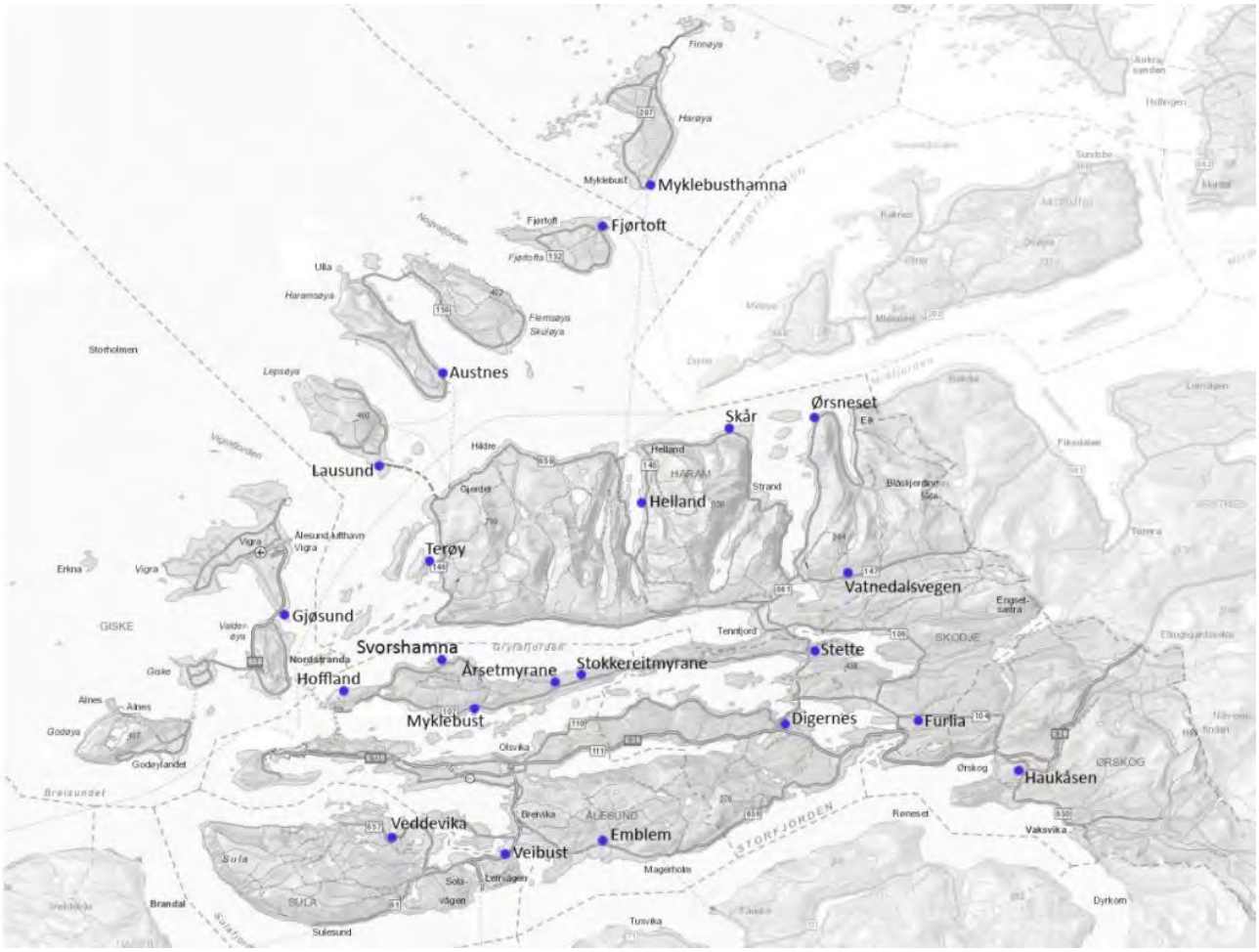
Retningslinjer for natur, kulturmiljø og landskap:

- 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.

Kartlagte ledige næringsareal
I forbindelse med arbeidet med PAKT ble det i 2022 gjennomført en GIS-analyse av tilgjengelig næringsareal i kommunene Ålesund, Sula og Giske. Konklusjonene er gjengitt i vedlegget Arealoversikt PAKT.pdf

Analysen tok utgangspunkt i kommuneplanens arealdel og kommunedelplaner for hver kommune, og arealformålaene næringsvirksomhet (sosikode 1300) og industri (sosikode 133) ble sammenholdt med et datasett for etablert bebyggelse. Dette gav en indikasjon på ledig næringsareal på overordnet nivå. Lokalisering av disse arealene er vist i Figur 3-1. De ledige områdene er i vedlegget vurdert med hensyn til størrelse, planstatus, og om de er lokalisering ved sjø eller europaveg/ riksveg.

Det som en del av arbeidet med denne rapporten er det utført en oppdatert GIS-analyse av tilgjengelig næringsareal. Analysen er omtalt i kapittel 5.2.



Figur 3-1. Lokalisering av større sammenhengende næringsarealer i Ålesundregionen i 2022. Kilde: PAKT Plan for areal, klima og transport i Ålesundregionen 2023.

3.4 Kommuneplanens samfunnsdel

I kommuneplanens samfunnsdel (2021-2031) er følgende mål og strategier vurdert å være særlig relevante:

- 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.

3.5 Kommuneplanens arealdel

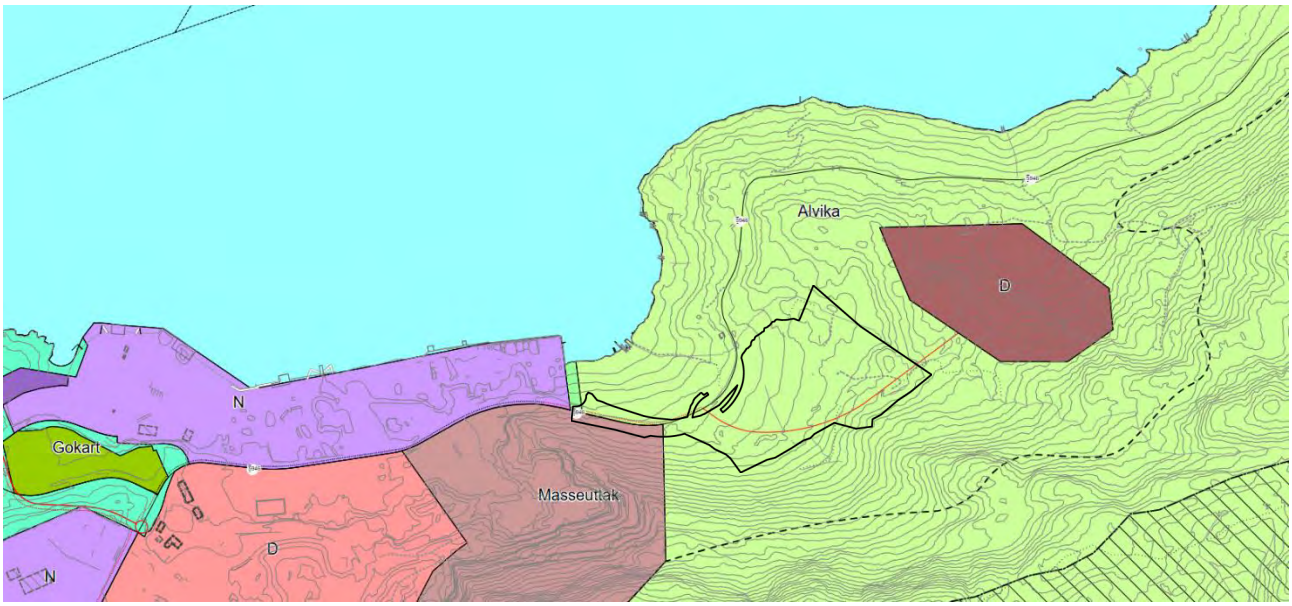
3.5.1 Kommuneplanens arealdel for Ålesund (KPA)

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

Planområdet er 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 landbruksarealet til innenfor planområdet (gbnr. 33/1), registrert som kulturlandskap (H550). I temakart A er øvrig planområde markert som naturterreng.



Figur 3-2. Utsnitt av gjeldende kommuneplan (KPA), med markering av planområdet. Kilde: Ålesund kommunes kartportal.

3.5.2 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. I kapittel 5.2 heter det:

Vi vet at det i dag er kapasitetsutfordringer knyttet til elektrifisering og større etableringer. Kraftforsyning er derfor et svært viktig tema sett opp mot planlegging av næringsareal. Områder bør plasseres nært steder med god kapasitet i strømnettet eller nært eventuell fremtidig kraftproduksjon.

Det er videre gitt en oppsummering av hva som er viktig å få vurdert 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.

3.5.3 Kommuneplanens arealdel for Sula og Giske

Kommuneplanens arealdel for Sula og Giske er relevante for vurdering av tilgjengelig næringsareal i Ålesundregionen.

KPA i Sula kommune ble vedtatt 30.04.2015. Det er startet arbeid med revisjon av planen, og et forslag til planprogram ble sendt på høring våren 2025. Planprogrammet ble fastsatt 25.09.2025.

Planprogrammet har følgende arealstrategi knyttet til næringsareal:

> *Vi skal sikre at kommunen har tilgang på ulike typar næringsareal. Nye næringsareal skal i hovudsak vere knytt til hovudvegnett og traséar for kollektivtransport, eller vere sjønært. Område avsett til næringsformål skal ha høg arealutnytting.*

KPA i Giske kommune ble vedtatt 14.06.2018. Det er startet arbeid med revisjon av planen, og planprogram ble fastsatt 15.02.2024.

Planprogrammet har følgende arealstrategi knyttet til næringsareal:

> *Sjønært næringsareal skal prioriterast til verksemder som har behov for sjøtilknyting.*
> *Avsette tilstrekkeleg buffersone mellom planlagte bustadområde og næringsområde/LNF-område.*

4 Lokaliseringskriterier for næringsareal

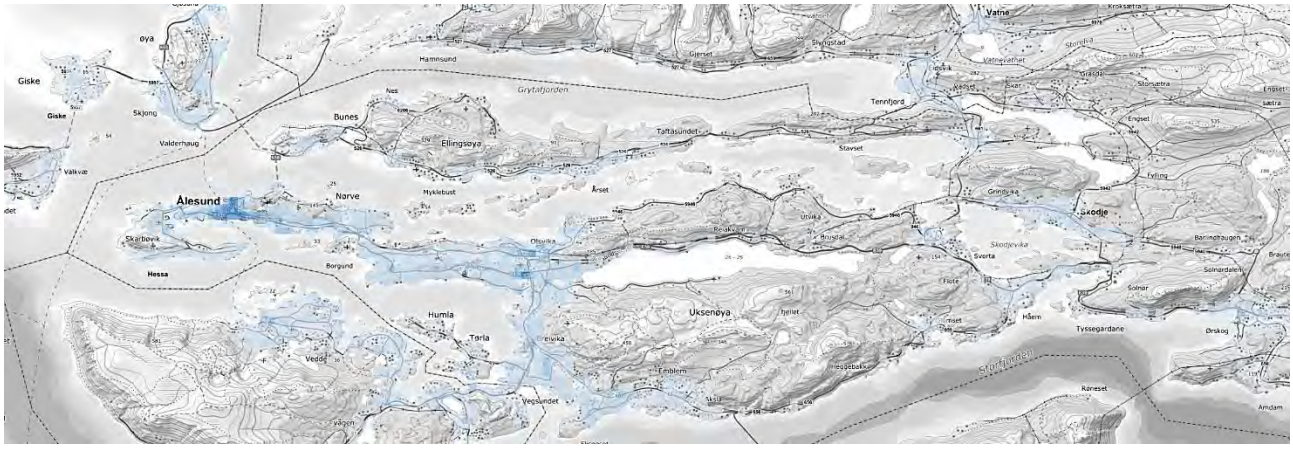
Relevante generelle lokaliseringskriterier for næringer innenfor logistikk, lager og transport beskrives i påfølgende kapitler. Dette er basert på både behov som næringene selv har, og samfunnsmessige hensyn gitt i overordnede rammer og føringer.

4.1 Nærhet til arbeidsplasser og befolkning

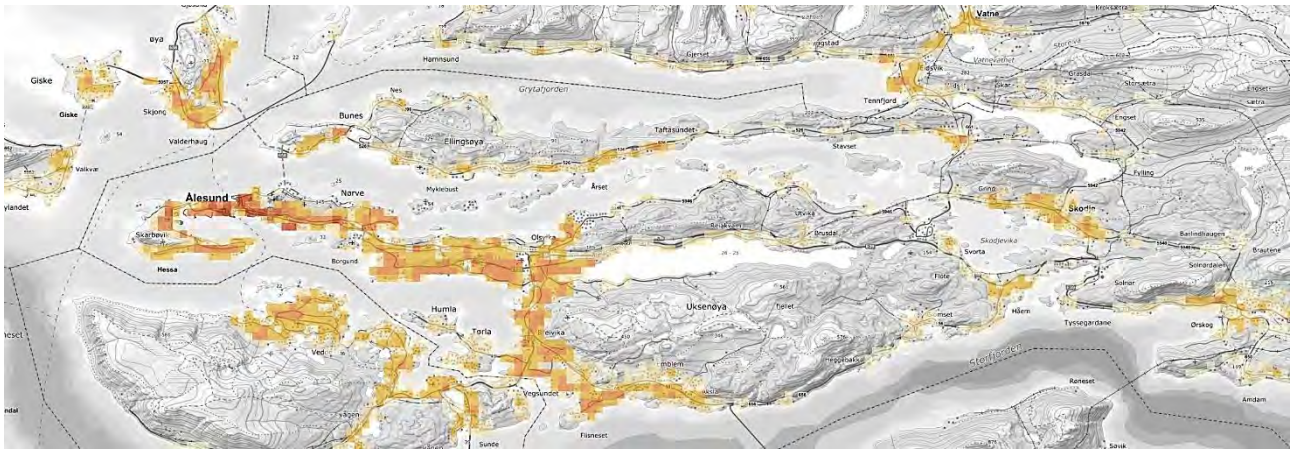
For næringer innenfor logistikk, lager og transport er det vesentlig å være lokalisert nær de tetteste konsentrasjonene av befolkning og arbeidsplasser. Dette skyldes både tilgang på arbeidskraft og nærhet til markeder. De største konsentrasjonene finnes generelt rundt byene.

I byområdet i Ålesund er boliger og arbeidsplasser samlet i en sone rundt Borgundfjorden, med den største konsentrasjonen mellom bysentrum og Moa. Også østover til Emblem og nordover til Ellingsøya og Valderøya er det mange arbeidsplasser og stor befolkningstetthet. Se Figur 4-1 og

Dette kriteriet benyttes i trinn 1 og trinn 2 i alternativsvurderingen.



Figur 4-1. Utsnitt av SSBs kartløsning som viser arbeidsplasstetthet 2025. Mørkere blåfarge viser større tetthet.



Figur 4-2. Utsnitt av SSBs kart - befolkningstetthet 2025. Mørkere farge viser høyere tetthet.

4.2 Nærhet til overordnet vegnett

Nærhet til overordnet vegnett er et svært viktig lokaliseringskriterium for næringer innenfor logistikk, lager og transport. I denne vurderingen gjelder dette i praksis nærhet til E39 og E136.

Dette kriteriet benyttes i trinn 1 og trinn 2 i alternativsvurderingen.

4.3 Størrelse

Virksomheter som er aktuelle for etablering i en næringspark som tilrettelegger for logistikk, lager og transport vil ha behov for romslige utearealer i tillegg til innendørs arealer. Innvendige arealer kan omfatte verksted, lager og kontor tilknyttet virksomheten. Plass til utelagring kan være aktuelt. I tillegg vil det være behov for utvendige arealer til manøvrering og oppstilling av store kjøretøy, samt ordinært parkeringsareal.

I tillegg til arealbehov ved etablering bør det være et visst areal for framtidig utviding. Basert på behovsvurderinger fra aktuelle aktører vil en større transportaktør ha et arealbehov på 30 000-35 000 m^2, mens andre aktører kan ha et mindre arealbehov. For å sikre områdets generelle brukbarhet for næringer innenfor logistikk, lager og transport er det lagt til grunn at området minst må ha et netto areal på 30 000 m^2.

Dette kriteriet benyttes i trinn 3 i alternativsvurderingen.

4.4 Hensyn til miljø og sikkerhet på vegnettet

Hensyn til miljø og sikkerhet på vegnettet et viktig overordnet hensyn. I Ålesundsområdet knytter utfordringene seg særlig til tunneler med for høy trafikkbelastning, se kap. 4.4.1, og miljøutfordringer knyttet til drikkevannskilden, se kap. 4.4.2.

Dette kriteriet benyttes i trinn 3 i alternativsvurderingen.

4.4.1 Tunneler med for høy belastning

I Ålesundsområdet knytter utfordringene seg særlig til tre tunneler; Ellingsøytunnelen og Valderøytunnelen på rv 658, og til Blindheimstunnelen på E39. Alle har økende trafikkmengde.

Blindheimstunnelen har trafikkmengde over grenseverdien i tunnelsikkerhetsforskriften. En kommunedelplan for ny vegløsning for denne strengningen av E39 er under utarbeidelse i regi av Statens vegvesen, men konkrete tiltak vil ligge mange år fram i tid.

For tunnelene ut til flyplassen er hovedutfordringen risiko og sårbarhet totalt sett. Tunnelene har større stigning enn dagens krav til tunneler, og sammen med trafikkmengden gir det stor risiko knyttet til brann. Valderøytunnelen er eneste tilkomstveg til flyplassen i regionen, samt til hele Giske kommune, og er derfor vurdert å ha særlig stor risiko og sårbarhet knyttet til seg. (Kilde: PAKT).

Statens vegvesen har gjennomført en konseptvalgutredning av rv. 658 Ålesund–Vigra. Her går det fram at Ellingsøytunnelen og Valderøytunnelen ikke er blant tunnelene med høyest brannrisiko, siden de bratte strekningene er relativt korte. De anbefaler nullalternativet, da utbyggingskonseptene er for dyre til å kunne oppnå samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Innføring av brukerbetaling er foreslått som et tiltak for å redusere biltrafikken gjennom tunnelene.

Med hensyn til miljø og sikkerhet på vegnettet vil næringsareal som må benytte disse tunnelene for å nå tyngdepunktet av befolkning og arbeidsplasser være mindre gunstig enn næringsareal som ikke har dette behovet.

4.4.2 Brusdalsvatnet

Det er knyttet miljøutfordringer til trafikk forbi drikkevannskilden Brusdalsvatnet. I *Forvaltningsstrategi for drikkevannskilden Brusdalsvatnet med nedbørsfelt, Ålesund kommune 19.10.2023*, er ferdsel på veg (både E39 og småveier) rangert som nr. 2 i forurensende aktiviteter for drikkevannskilden. Dette omfatter både avrenning av forurenset vann fra vegen, som skjer hele tiden, og akutt forurensning ved trafikkuhell.

Kommunen følger en felles overordnet strategi for alle forurensningskilder:

1. Redusere aktivitet.
2. Begrense aktivitet til dagens nivå der det ikke er mulig å redusere aktiviteten.
3. Redusere konsekvenser fra aktivitet.

Med hensyn til miljø og sikkerhet på vegnettet vil næringsareal som må benytte E39/ E136 forbi Brusdalsvatnet for å nå tyngdepunktet av befolkning og arbeidsplasser være mindre gunstig enn næringsareal som ikke har dette behovet.

4.5 Rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet)

Lokalisering av virksomheter etter ABC-prinsippet er lagt til grunn i retningslinjene til PAKT, og er et kriterium for vurdering av næringsareal i fastsatt planprogram for revisjon av KPA i Ålesund kommune, se kapittel 3.3 og 3.5.2.

Virksomheter innenfor logistikk, lager og transport vil være typiske C-virksomheter etter ABC-prinsippet. Dette er virksomheter som verken er arbeidsplass-intensive eller har mange besøkende, men de kan likevel ha behov for nærhet til tett befolkede områder. Slike virksomheter bør ifølge ABC-prinsippet lokaliseres utenfor eller i ytterkanten av byer og tettsteder, tilknyttet infrastruktur med tilstrekkelig kapasitet.

Dette kriteriet benyttes i trinn 3 i alternativsvurderingen.

4.6 Samling av næringsareal i større områder

Et sentralt prinsipp i PAKT, og som også inngår i fastsatt planprogram for KPA i Ålesund, er samling av næringsareal i større områder. Dette har mange fordeler, blant annet slike konsentrerte områder støtte opp under en bærekraftig godstransport når de sees i sammenheng med hovedveinett og godshavner. Det kan også legge til rette for mer effektiv arealutnytting, sammenlignet med mer spredt utvikling av enkeltområder.

Dette kriteriet benyttes i trinn 3 i alternativsvurderingen.

4.7 Attraktivitet og realisme i utbygging

I planprogrammet for KPA stilles det krav om vurdering av attraktivitet og realisme i utbygging ved avsetting av næringsareal.

Planprogrammet trekker fram kapasitet i strømnettet som et særlig viktig tema som vil påvirke hvilke områder som er realistiske å bygge ut. Det er påpekt at nye næringsarealer bør plasseres nært steder med god kapasitet i strømnettet eller nært eventuell fremtidig kraftproduksjon. Kapasitet i strømnettet inngår i denne vurderingen i temaet omtalt i kapittel 4.9 Bærekraft og klimahensyn.

Realisme kan også påvirkes av om det knyttes tunge rekkefølgekrav til en utbygging. Et nytt kryss på hovedvegsystemer er eksempel på et rekkefølgekrav som i praksis vil sette en utbygging på vent fram til krysset er etablert. Krav om etablering av gang-/sykkelveg, skredsikring og flytting av matjord er eksempel på rekkefølgekrav som ofte kan håndteres av en utbygger.

Planstatus kan også ha betydning for realismen i en utbygging. Dersom arealbruk nylig er avklart i reguleringsplan er det grunn til å tro at realismen i utbyggingen er større enn om området ikke er regulert, eller inngår i en gammel reguleringsplan.

Attraktivitet er et mer skjønnsmessig kriterium, og kan variere fra virksomhet til virksomhet. Generelt er næringsarealer nær byområder mer attraktive enn mer perifere næringsarealer. Større næringsområder der flere virksomheter er samlet, er også generelt mer attraktive enn enkeltstående næringstomter, blant annet på grunn av potensialet for samarbeid og etablering av fellesfunksjoner.

Dette kriteriet benyttes i trinn 3 i alternativsvurderingen.

4.8 Hensyn til kulturmiljø, naturmiljø og landbruksareal

Det er et nasjonalt mål at planlegging skal bidra til ivaretakelse av kulturmiljø og naturmangfold, og redusere tapet av dyrka mark, natur-, og friluftsområder samt karbonrike arealer.

Det vurderes om områdene berører kulturmiljø, naturmiljø og landbruksareal. Det omtales om områdene omfatter kjente kulturminner eller kulturmiljø, kartlagte naturtyper, sårbare eller truede arter eller kartlagte friluftsområder. Det benyttes offentlig tilgjengelige databaser (GisLink karttjeneste, Plan for klima, areal og transport i Ålesundregionen (PAKT).

Dette kriteriet benyttes i trinn 3 i alternativsvurderingen.

4.9 Bærekraft og klimahensyn

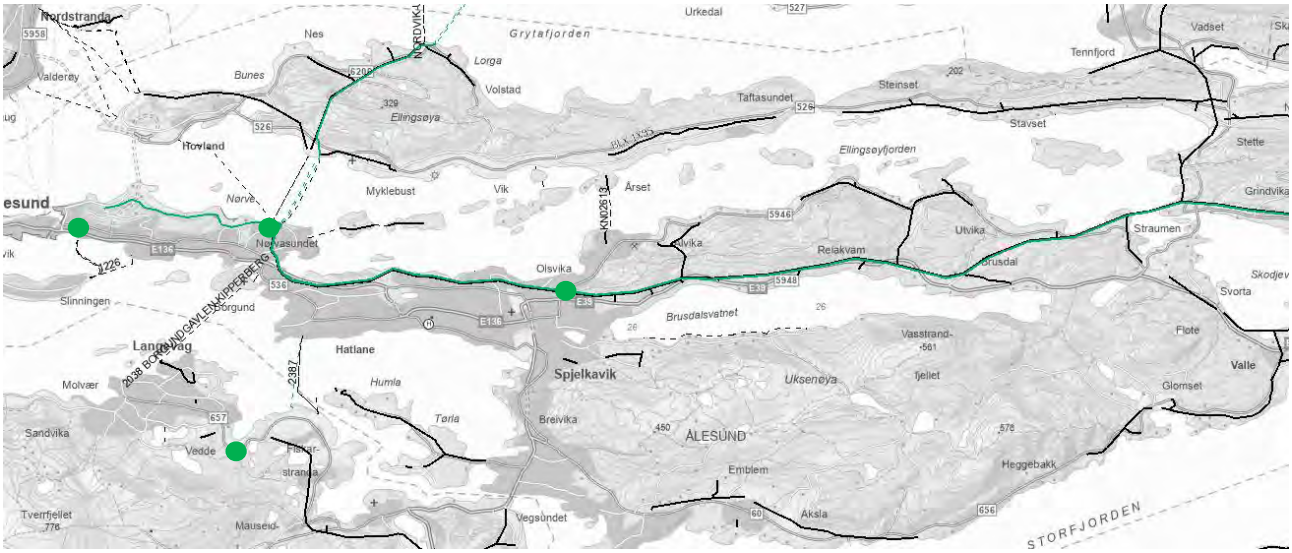
Det er et nasjonalt mål at planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og lokalsamfunn, og samtidig bidra til reduserte klimagassutslipp og et klimatilpasset samfunn.

Ved vurdering av lokalisering av næringsareal er det særlig følgende to forhold som vurderes som relevant med hensyn til bærekraft, fordi de påvirker klimagassutslipp:

- I hvilken grad legger tiltaket til rette for å begrense antall kjøretøykilometer for næringsvirksomhet og i forbindelse med reise til og fra jobb. For større kjøretøy vil dette også være avgjørende for å kunne bruke større elektriske kjøretøy for transport.
- Hvor god er tilgangen på kraft som gjør det mulig å tilrettelegge for elektrifisering av bilparken til næringslivet som etablerer seg på området.

For muligheten til elektrifisering av bilparken er kapasitet i strømnettet vesentlig. I utgangspunktet er denne kapasiteten begrenset i Ålesundsområdet. Det er likevel en forskjell mellom ulike lokaliteter i potensialet for å etablere nye større strømkrevende tiltak. Nærhet til distribusjonsnett og større transformatorstasjoner påvirker dette potensialet. Figur 4-3 viser dagens utbygde nett og stasjoner. Vurderingene av dette temaet gjøres på et overordnet nivå og endelig svar på om det faktisk er kapasitet får man først svar på i en modenhetsvurdering fra linjeeier.

Disse temaene deles i to kriterier som benyttes i trinn 3 i alternativsvurderingen.



Figur 4-3. Figuren viser distribusjonsnett (svart linje), regional luftledning med grønn linje og større transformatorstasjoner med grønn prikk.

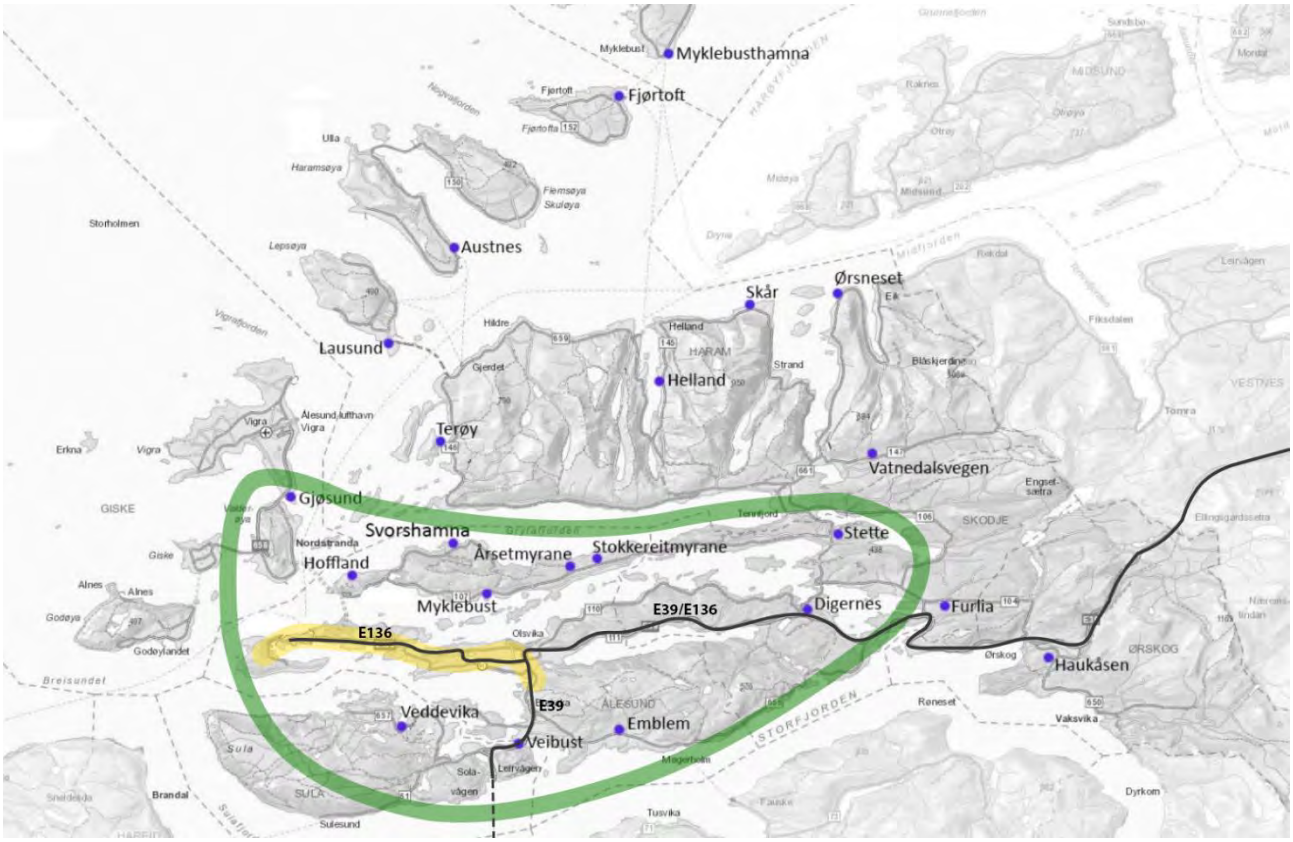
5 Trinn 1 - avgrensning og gjennomgang av ledig næringsareal

5.1 Ledig næringsareal nær overordnet vegnett og konsentrasjon av befolkning og arbeidsplasser

De viktigste lokaliseringskriteriene for virksomheter som er aktuelle for etablering i Alvika næringspark er nærhet til overordnet vegnett E136/ E39 og nærhet til virksomheter og arbeidskraft i byområdet. Ålesund er en båndby, der hovedtyngden av befolkning og arbeidsplasser er lokalisert i området mellom bysentrum og Moa/Spjelkavik-området. Dette området er definert som *det sentrale byområdet*.

Dersom en sammenholder disse lokaliseringskriteriene med ledig registrert næringsareal i PAKT, ser en at mange av de ledige næringsarealene er uaktuelle på grunn av beliggenheten.

Ingen av de ledige næringsarealene som er vist i kommuneplanens arealdel ligger i det mest sentrale byområdet, men i randsonen til byområdet er det flere områder med ledig næringsareal. Disse ligger innenfor den grønne avgrensningen i, og er nærmere omtalt i kapittel 5.3.



Figur 5-1. De viktigste lokaliseringskriteriene for aktuelle virksomheter er vurdert å være nærhet til overordnet vegnett E136/ E39 og nærhet til andre virksomheter og arbeidskraft i byområdet. Ledig næringsareal som ligger innenfor eller i grenseområdet etter disse kriteriene er markert med grønn linje. E39/E136 er markert med svarte linjer. Hovedtyngden av befolkning og arbeidsplasser er markert med gul farge. Illustrasjonen er hentet fra PAKT og bearbeidet av Norconsult.

5.2 Oppdatert GIS-analyse

Det er utført en oppdatert GIS-analyse for de mest folketette og arbeidsplasstette områdene nær E39/E136 (PLAN-RAP-03 GIS-analyse næring) GIS-analysen sammenholder ledig næringsareal i kommuneplanens arealdel/ kommunedelplaner med bebygd areal, tilsvarende metodikken som ble benyttet i arealanalysen i PAKT i 2022.

Kommuneplanens arealdel for Ålesund, Sula og Giske er ikke endret siden PAKT ble vedtatt, noe som innebærer at plangrunnlaget er likt. Det som kan ha endret seg er nye utbygginger innenfor de avsatte næringsarealene.

GIS-analysen dokumenterer at de kartlagte ledige næringsarealene i PAKT fortsatt er ledige, og at de kan legges til grunn for vurderingen av alternative næringsarealer.

5.3 Beskrivelse av ledig næringsareal i randsonen til byområdet

I dette kapittelet er status for ledige næringsarealer som ligger i randsonen til byområdet beskrevet.

5.3.1 Gjøsundområdet, Vigra

Størrelse:	Ca. 400 dekar, inkludert regulert næringsareal nordvest for rv. 658.
Planstatus:	Delvis regulert, delvis under regulering.
Avstand til E39/E136	12 km til E136 i bysentrum langs rv. 658. God vegstandard, 70-80 km/t.
Påvirkning på miljø og sikkerhet på vegnettet:	Avhengig av å benytte Valderøytunnelen og Ellingsøytunnelen til bysentrum.
Type areal i dag:	Delvis utfylt areal, delvis golfbane og sjøareal.
Andre forhold:	Krysssløsning med rv. 658 er uavklart. Ifølge fastsatt planprogram for revisjon av KPA i Giske skal sjønært næringsareal prioriteres til virksomheter som har behov for sjøtilknyting. Omfatter naturtypene *semi-naturlig eng*, *sukkertareskog* og *bløtbunnsområde*.



Figur 5-2. Gjøsundområdet. Illustrasjon: Norge i bilder og kommuneplanens arealdel i Giske kommune.

5.3.2 Kverve nord, Ellingsøya

Størrelse:	Ca. 330 dekar.
Planstatus:	Ikke regulert.
Avstand til E39/E136	4 km til langs rv. 658 E136 i bysentrum, tilkomstveg fra Kverve kommer i tillegg (ikke opparbeidet). God vegstandard på rv. 658, fartsgrense 80 km/t.
Påvirkning på miljø og sikkerhet på vegnettet:	Korteste veg til byområdet går via Ellingsøytunnelen til bysentrum. Alternativ rute via Stette til byområdet går langs E39/ E136 forbi Brusdalsvatnet.
Type areal i dag:	Naturområde.
Andre forhold:	Omfatter naturtypene *kystlynghei* og *kystmyr*. Mangler tilkomstveg fra Kverve til utbyggingsområdet. Godt egnet for virksomheter som har behov for sjøtilknyting.



Figur 5-3. Hoffland, Ellings-øya. Illustrasjon: Norge i bilder og kommunedelplan for Ålesund.

5.3.3 Svorshamna, Ellingsøya

Størrelse:	Ca. 165 dekar, inkludert tilgrensende kombinert formål havn/industri/næring.
Planstatus:	Næringsareal er ikke regulert. Tilgrensende kombinert formål er regulert.
Avstand til E39/E136	10,5 km til E136 i bysentrum. Varierende vegstandard. 5 km langs fv. 6206 har ett kjørefelt.
Påvirkning på miljø og sikkerhet på vegnettet:	Korteste veg til byområdet går via Ellingsøytunnelen til bysentrum. Alternativ rute via Stette til byområdet går langs E39/ E136 forbi Brusdalsvatnet.
Type areal i dag:	Ca. 10% er bebygd. Resten er naturområde.
Andre forhold:	Omfatter naturtypene *terrengdekkende myr*, og *større tareskogforekomster* i område der kommunedelplanen åpner for utfylling i sjø.



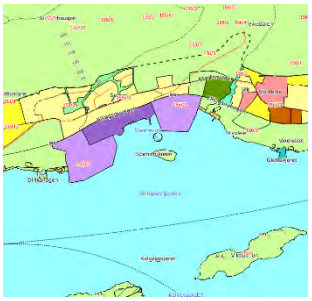


Figur 5-4. Svorshamna, Ellingsøya. Illustrasjon: Norge i bilder og kommunedelplan for Ålesund.

5.3.4 Myklebust, Ellingsøya

Størrelse:	Ca. 60 dekar.
Planstatus:	Ikke regulert.
Avstand til E39/E136	11 km til E136 i bysentrum langs fv. 526 og rv. 658. Varierende vegstandard, men to kjørefelt hele strekningen. 60-80 km/t.
Påvirkning på miljø og sikkerhet på vegnettet:	Korteste veg til byområdet går via Ellingsøytunnelen til bysentrum. Alternativ rute via Stette til byområdet går langs E39/ E136 forbi Brusdalsvatnet.
Type areal i dag:	Hovedsakelig dyrka mark. Noe bebyggelse og trær.
Andre forhold:	Godt egnet for virksomheter som har behov for sjøtilknyting.

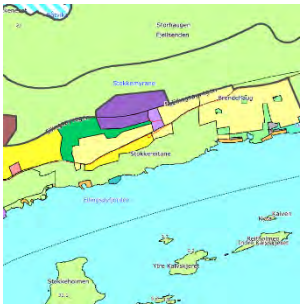




Figur 5-5. Myklebust, Ellingsøya. Illustrasjon: Norge i bilder og kommunedelplan for Ålesund.

5.3.5 Årsetmyrane, Ellingsøya



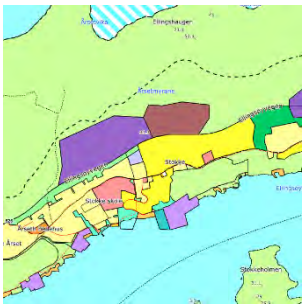


Størrelse:	Ca. 100 dekar.
Planstatus:	Ikke regulert.
Avstand til E39/E136	16 km til E136 i bysentrum langs fv. 526 og rv. 658. Varierende vegstandard, men to kjørefelt hele strekningen. 60-80 km/t.
Påvirkning på miljø og sikkerhet på vegnettet:	Korteste veg til byområdet går via Ellingsøytunnelen til bysentrum. Alternativ rute via Stette til byområdet går langs E39/ E136 forbi Brusdalsvatnet.
Type areal i dag:	Naturområde, skog og myr.
Andre forhold:	Omfatter naturtypen *sørlig nedbørsmyr*.

Figur 5-6. Årset, Ellingsøya. Illustrasjon: Norge i bilder og kommunedelplan for Ålesund.

5.3.6 Stokkereitmyrane, Ellingsøya





Størrelse:	Ca. 50 dekar.
Planstatus:	Ikke regulert.
Avstand til E39/E136	17 km til E136 i bysentrum langs fv. 526 og rv. 658. Varierende vegstandard, men to kjørefelt hele strekningen. 60-80 km/t.
Påvirkning på miljø og sikkerhet på vegnettet:	Korteste veg til byområdet går via Ellingsøytunnelen til bysentrum. Alternativ rute via Stette til byområdet går langs E39/ E136 forbi Brusdalsvatnet.
Type areal i dag:	Naturområde, skog og myr.
Andre forhold:	Omfatter naturtypene *kystmyr* og *sørlig nedbørsmyr*.

Figur 5-7. Stokkereit, Ellingsøya. Illustrasjon: Norge i bilder og kommunedelplan for Ålesund.

5.3.7 Stette næringsområde

Størrelse:	Ca. 60 dekar.
Planstatus:	Regulert.
Avstand til E39/E136	4 km langs fv. 661 til E39 ved Digernes. 16 km til byområdet Moa/Spjelkavik. God vegstandard. 80 km/t.
Påvirkning på miljø og sikkerhet på vegnettet:	Korteste veg til byområdet går langs E39/ E136 forbi Brusdalsvatnet. Alternativ rute via Ellingsøytunnelen til bysentrum.
Type areal i dag:	Opparbeidet næringsareal.
Andre forhold:	-



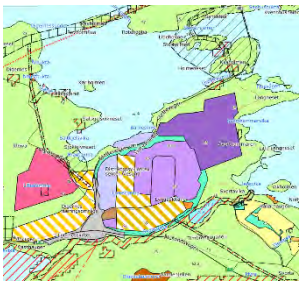


Figur 5-8. Stette. Illustr.: Norge i bilder og kommune-delplan for Skodje.

5.3.8 Digerneset næringspark

Størrelse:	Totalt ca. 200 dekar sammenhengende ledig næringsformål. I tillegg ca. 50 dekar ledig areal avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål.
Planstatus:	Deler av næringsarealet er under regulering, deler er uregulert. Areal til kombinert formål er ferdig regulert.
Avstand til E39/E136	Ligger ved E39/ E136. 13 km til byområdet Moa/Spjelkavik. God vegstandard, 70-80 km/t.
Påvirkning på miljø og sikkerhet på vegnettet:	Tilkomst til byområdet (Moa/Spjelkavik) går langs E39/ E136 forbi Brusdalsvatnet.
Type areal i dag:	Delvis opparbeidet næringsareal, delvis naturområde med skog og myr.
Andre forhold:	Omfatter naturtypene *boreonemonal regnskog* og *terrengdekkende myr*.





Figur 5-9. Digernes. Illustr.: Norge i bilder og kommune-delplan for Skodje.

5.3.9 Emblem vest

Størrelse:	Ca. 30 dekar.
Planstatus:	Ikke regulert.
Avstand til E39/E136	5 km langs fv. 60 til E39 Blindheim. 6 km til byområdet Spjelkavik/Moa. God vegstandard, 70 km/t.
Påvirkning på miljø og sikkerhet på vegnettet:	Tilkomst til byområdet langs E39 går gjennom Blindheimstunnelen.
Type areal i dag:	Dyrka mark.
Andre forhold:	Området inneholder fornminne. Ny kryssløsning for fv. 60 ved Emblem må etableres før utbygging kan skje. Kryssløsning ikke regulert, og finansiering av ny kryssløsning er ikke på plass.



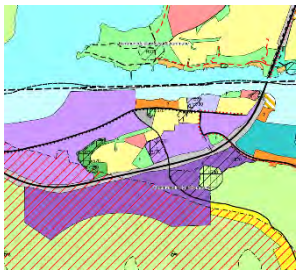


Figur 5-10. Emblem. Illustr: Norge i bilder og KDP for Ålesund.

5.3.10 Veibustområdet, Sula

Størrelse:	Ca. 130 dekar.
Planstatus:	Hovedsakelig uregulert. Mindre arealer er regulert.
Avstand til E39/E136	Ligger ved E39. 4 km til byområdet Spjelkavik/Moa. God vegstandard, 70 km/t.
Påvirkning på miljø og sikkerhet på vegnettet:	Tilkomst til byområdet langs E39 går gjennom Blindheimstunnelen.
Type areal i dag:	Naturområde/ skog og dyrka mark.
Andre forhold:	Ny kryssløsning for E39 må etableres før utbygging kan skje. Arbeid med nytt kryss er oppstartet høst 2025, antatt ferdigstilt 2027. Mesteparten av næringsarealet er vist med faresone skred i KPA.



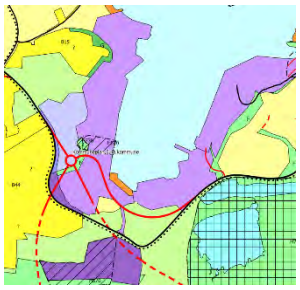


Figur 5-11. Veibust. Illustrasjon: Norge i bilder og kommuneplanens arealdel for Sula.

5.3.11 Veddevika, Sula

Størrelse:	Ca. 90 dekar, inkludert areal på sørsiven av fv. 658
Planstatus:	Satt av til næringsareal i eldre reguleringsplan fra 1990.
Avstand til E39/E136	7 km langs fv657 og fv61 til E39. 13 km til byområdet Spjelkavik/Moa.
Påvirkning på miljø og sikkerhet på vegnettet:	Tilkomst til byområdet langs E39 går gjennom Blindheimstunnelen.
Type areal i dag:	Dyrka mark, naturområde og sjøareal.
Andre forhold:	Konflikt med eventuelt nytt kryssområde for Borgundfjordtunnelen. Borgundfjordtunnelen ligger inne i KPA, men er ikke regulert eller finansiert. Registrert sårbare og nær truede arter i området.



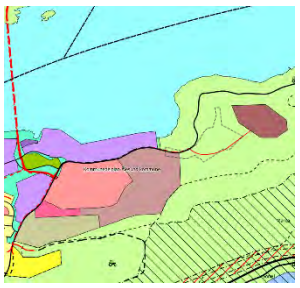


Figur 5-12. Veddevika. Illustrasjon: Norge i bilder og kommuneplanens arealdel for Sula.

5.3.12 Alvika, Ålesund

Størrelse:	Ca. 65 dekar.
Planstatus:	Ikke regulert, LNF-område i kommunedelplan for Ålesund.
Avstand til E39/E136	2,5 km til E39/ E136 og byområdet Spjelkavik/Moa.
Påvirkning på miljø og sikkerhet på vegnettet:	Belaster ikke tunneler eller drikkevannskilde.
Type areal i dag:	Dyrka mark, naturområde/skog.
Andre forhold:	Ikke i tråd med overordnet plan. Naturtypen *semi-naturlig eng* samt funksjonsområde for Hubro er registrert i området.





Figur 5-13. Bingsaområdet og Alvika. Illustrasjon: Norge i bilder og kommunedelplan for Ålesund.

6 Trinn 2 - Grovsiling etter viktigste lokaliseringskriterier

Nærhet til byområdet og overordnet vegnett er vurdert som de viktigste lokaliseringskriteriene for næringer innenfor logistikk, lager og transport. I den geografiske avgrensningen i kapittel 5 ble disse kriteriene benyttet til å avgrense hvilke områder som er aktuelle å vurdere. Totalt 11 områder er tatt med videre, i tillegg til tiltaksområdet i Alvika.

I grovsilingen av de 11 områdene legges en trafikklystilnærming til grunn:

Grønn farge	Best
Gul farge	Middels bra
Rød farge	Mindre bra

Følgende inndeling benyttes:

- Avstand til det sentrale byområdet (nærhet til arbeidsplasser og befolkning)

0-5 km	5-15 km	Over 15 km

- Avstand til E39/ E136 (nærhet til overordnet vegnett)

0-5 km	5-15 km	Over 15 km

Basert på kartleggingen i kapittel 5.3 og kriteriene over, kommer de ulike næringsområdene ut med en vurdering som vist i tabellen under.

Lokaliseringskriterium/ område	Nærhet til arbeidsplasser og befolkning	Nærhet til overordnet vegnett
Gjøsundområdet		
Hoffland		
Svorshamna		
Myklebust		
Årsetmyrane		
Stokkemyrane		
Stette		
Digerneset næringspark		
Emblem vest		
Veibust		
Veddevika		
Alvika næringspark		

Av disse kommer Digernes, Emblem, Veibust og Alvika best ut, og blir tatt med videre til en innledende alternativsvurdering etter kriteriene i kapittel 4.

7 Trinn 3 – Innledende alternativsvurdering

I dette kapittelet vurderes de fire næringsarealene som kom best ut fra grovsilingen i kapittel 6 nærmere; Digernes, Emblem, Veibust og Alvika. Begrunnelse og nærmere omtale av kriteriene for vurderingene er gitt i kapittel 4.

I alternativsvurderingen legges en trafikklystilnærming til grunn:

Grønn farge	God
Gul farge	Middels god
Rød farge	Mindre god

Følgende inndeling benyttes:

- **Størrelse**

Over 30 000 m2 netto.	Under 30 000 m2 netto.

- **Hensyn til miljø og sikkerhet på vegnettet**

Utbygging belaster ikke utsatte vegstrekninger.	Utbygging belaster utsatte vegstrekninger.

- **Rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet)**

Kriteriene i ABC-prinsippet vurdert som godt oppfylt.	Kriteriene i ABC-prinsippet vurdert som middels godt oppfylt.	Kriteriene i ABC-prinsippet vurdert som mindre godt oppfylt.

- **Samling av næringsareal i større områder**

Arealet inngår et større regionalt næringsområde.	Arealet inngår ikke i et større regionalt næringsområde.

- **Attraktivitet og realisme i utbygging** (beliggenhet, planstatus, rekkefølgekrav)

Området vurderes samlet sett som godt med hensyn til attraktivitet og realisme i utbygging.	Området vurderes samlet sett som godt med hensyn til attraktivitet og realisme i utbygging.	Området vurderes samlet sett som godt med hensyn til attraktivitet og realisme i utbygging.

- **Hensynet til kulturmiljø, naturmiljø og landbruksareal**

Utbygging av området påvirker ikke kulturmiljø, naturmiljø og/ eller landbruksareal negativt.	Utbygging av området påvirker kulturmiljø, naturmiljø og/ eller landbruksareal i noen grad.	Utbygging av området påvirker kulturmiljø, naturmiljø og/ eller landbruksareal negativt i vesentlig grad.

- **Bærekraft og klimahensyn - kjøretøykilometer**: I hvor stor grad gir lokaliseringen grunnlag for å begrense kjøretøykilometer og ha kjøreavstander som legger til rette for elektrisk transport av gods og varer?

Avstand til arbeidsmarked, varemarked, godshavn o.l. begrenser antall kjørte kilometer, og legger godt til rette for elektrisk varetransport.	Avstand til arbeidsmarked, varemarked, godshavn o.l. legger i mindre grad til rette for reduksjon i antall kjørte kilometer, og elektrisk varetransport kan være krevende.	Avstand til arbeidsmarked, varemarked, godshavn o.l. legger ikke til rette for reduksjon i antall kjørte kilometer, og elektrisk varetransport vanskelig.

- **Bærekraft og klimahensyn - nettkapasitet**: Hvor godt ligger det til rette for å for å få reservert nettkapasitet? (Forutsetning for å kunne elektrifisere bilparken til næringslivet som etablerer seg på området.)

Tiltaket ligger nært distribusjonsnettet og større transformatorstasjoner	Tiltaket ligger nært distribusjonsnettet, men langt fra større transformatorstasjoner	Tiltaket ligger ikke i tilknytning til distribusjonsnettet og langt fra større transformatorstasjoner

7.1 Alternativsvurdering Digerneset næringspark

Størrelse
Området har totalt ca. 200 dekar avsatt sammenhengende ledig areal i kommunedelplanen. Ca. 50 dekar er ferdig regulert, og nye 50 dekar er under regulering. Området tilfredsstiller kravet til netto minimumsareal på 30 000 m² pr. virksomhet, og kriteriet vurderes som godt oppfylt.

Hensyn til miljø og sikkerhet på vegnettet
Vil ikke belaste Ålesundstunnelene, men vil føre til økt trafikk forbi Brusdalsvatnet og oppfyllelsen av kriteriet vurderes derfor som mindre bra.

Rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet)
Området er lokalisert i randsonen til byområdet, inn mot hovedvegnettet. Området ligger i en viss avstand fra det sentrale byområdet, men samlet sett er kriteriene i ABC-prinsippet vurdert som godt oppfylt for virksomheter innenfor logistikk, lager og transport.

Samling av næringsareal i større områder
Arealet inngår i et større næringsområde som er under utvikling. Det ligger strategisk plassert ved E39, og har gode forutsetninger for å utvikles videre som et regionalt logistikknutepunkt. Dette kriteriet vurderes som godt oppfylt.

Attraktivitet og realisme i utbygging (beliggenhet, planstatus, rekkefølgekrav)
Næringsområdet på Digernes har blitt utviklet og etablert som næringsområde i løpet av de siste 15 årene, og framstår nå som et attraktivt område for mange ulike næringsaktører.

Det er ikke kjent at det er knyttet tunge rekkefølgekrav til området. Området er delvis regulert, og reguleringsplan for utviding av næringsområdet er under arbeid. Reguleringsplanforslaget for utvidelsen ble oversendt Ålesund kommune i januar 2025, men har per mai 2026 ikke vært på offentlig høring.

Attraktivitet og realisme i videre utbygging vurderes som høy, og kriteriet vurderes som godt oppfylt.

Hensyn til kulturmiljø, naturmiljø og landbruksareal
Området omfatter naturtypene boreonemonal regnskog av høy kvalitet og terrengdekkende myr av moderat kvalitet. Dette er hensyntatt i området som er under regulering i form av hensynssone og vegetasjonsskjerm. Samtidig blir det naturmiljø av en viss kvalitet bygget ned.

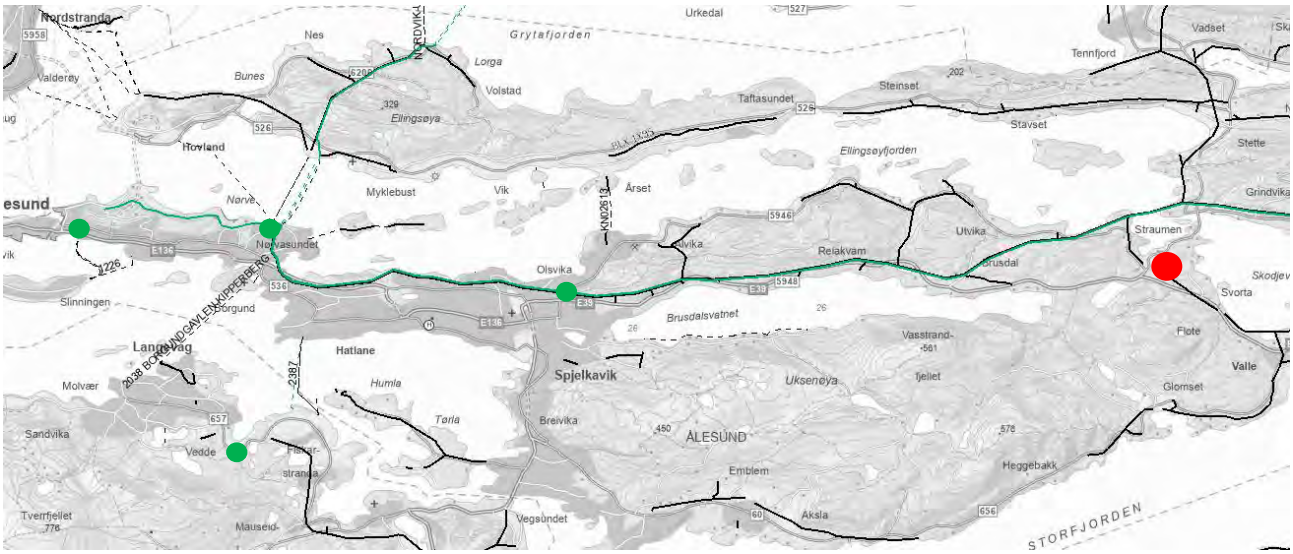
Kriteriet vurderes som middels godt oppfylt.

Bærekraft og klimahensyn - kjøretøykilometer
I hvor stor grad gir lokaliseringen grunnlag for å begrense kjøretøykilometer og ha kjøreavstander som legger til rette for elektrisk transport av gods og varer?

Området ligger 13 km fra sentrale byområdet Moa/Spjelkavik. Ut fra kriteriene i grovsilingen er en avstand på 5-15 km fra det sentrale byområdet vurdert som middels bra. Avstand til arbeidsmarked, varemarked, godshavn o.l. er derfor vurdert å i middels grad legge til rette for reduksjon i antall kjørte kilometer.

Bærekraft og klimahensyn - nettkapasitet

Hvilket potensiale har området for å for å få reservert nettkapasitet?



Figur 7-1. Figuren viser distribusjonsnett (svart linje), regional luftledning med grønn linje og større transformatorstasjoner med grønn prikk. Digernes næringsområde er markert med rød prikk.

Næringsområdet på Digerneset ligger nært distribusjonsnettet, men langt fra større transformatorstasjoner. Samtidig er det etablert energistasjon med el-ladestasjoner for storbil, samt stasjon for fylling av biogass og hydrogen i næringsparken (2022). Forutsetning for å kunne elektrifisere bilparken til næringslivet som etablerer seg på området er dermed til stede, og kriteriet vurderes som godt oppfylt.

Oppsummering Digerneset næringspark

Kriterium	Godt	Middels bra	Mindre bra
Størrelse			
Hensyn til miljø og sikkerhet på vegnettet			
Rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet)			
Samling av næringsareal i større områder			
Attraktivitet og realisme i utbygging			
Hensyn til kulturmiljø, naturmiljø og landbruksareal			
Bærekraft og klimahensyn - kjøretøykilometer			
Bærekraft og klimahensyn - nettkapasitet			

7.2 Næringsområde Emblem vest

Størrelse
Området har et areal på ca. 30 dekar avsatt til næringsformål i KPA. Området er ikke regulert, og ved regulering vil erfaringsmessig arealet reduseres noe på grunn av nødvendig vegareal, buffersoner og lignende.

Området tilfredsstiller dermed ikke kravet til netto minimumsareal på 30 000 m² pr. virksomhet, og kriteriet vurderes mindre godt oppfylt.

Hensyn til miljø og sikkerhet på vegnettet
Trafikk til og fra det sentrale byområdet vil gå gjennom Blindheimstunnelen. Kriteriet vurderes derfor som mindre godt oppfylt.

Rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet)
Området er lokalisert i randsonen til byområdet, inn mot hovedvegnettet. For virksomheter innenfor logistikk, lager og transport er kriteriene i ABC-prinsippet vurdert som godt oppfylt.

Samling av næringsareal i større områder
Arealet ligger for seg selv, og er ikke tilknyttet annet næringsareal. Dette kriteriet vurderes som mindre godt oppfylt.

Attraktivitet og realisme i utbygging (beliggenhet, planstatus, rekkefølgekrav)
Det ligger nær byområdet, men er lite, og vurderes som mindre attraktivt.

Utbygging av næringsområdet er avhengig av ny kryssløsning ved fv. 60 på Emblem. Nytt kryss er ikke regulert eller finansiert, og realismen i utbygging de nærmeste årene vurderes som lav. Næringsområdet er ikke regulert og det er usikkerhet knyttet til manglende planavklaring.

Kriteriet vurderes som mindre godt oppfylt.

Hensyn til kulturmiljø, naturmiljø og landbruksareal
Området omfatter landbruksareal, men er omdisponert i KPA. I henhold til en kartlegging av landbruksareal og kartinnsynsløsningen utarbeidet i forbindelse med PAKT er ikke arealet vurdert som særlig viktig landbruksareal.

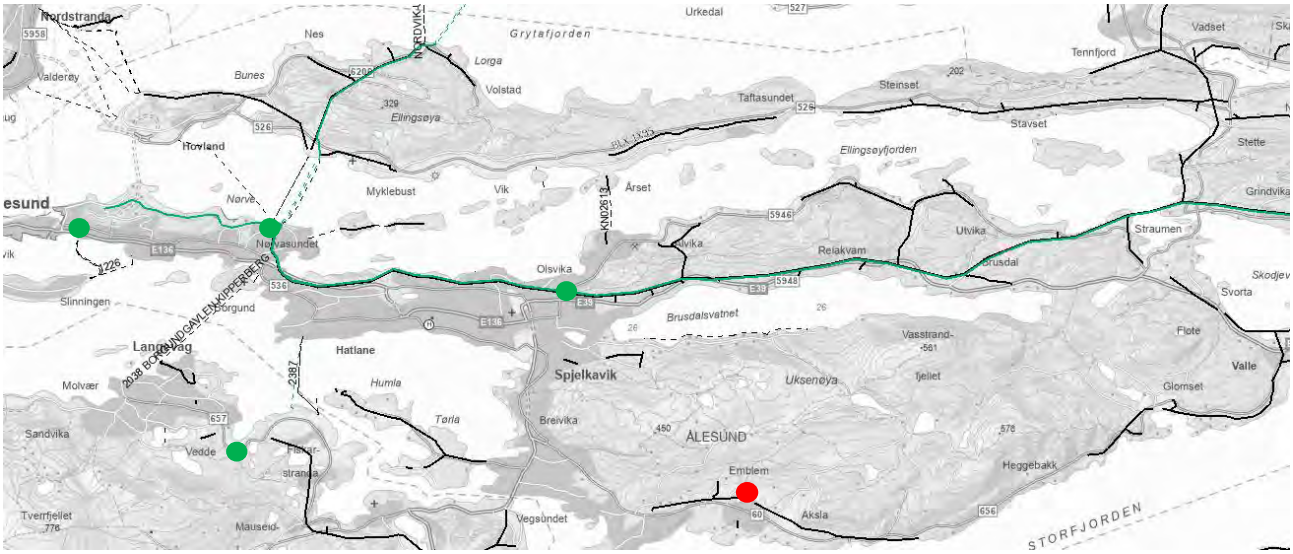
Kriteriet vurderes som middels godt oppfylt.

Bærekraft og klimahensyn - kjøretøykilometer
I hvor stor grad gir lokaliseringen grunnlag for å begrense kjøretøykilometer og ha kjøreavstander som legger til rette for elektrisk transport av gods og varer?

Området ligger 6 km fra det sentrale byområdet Spjelkavik/Moa. Ut fra kriteriene i grovsilingen er en avstand på 5-15 km fra det sentrale byområdet vurdert som middels bra. Avstand til arbeidsmarked, varemarked, godshavn o.l. er derfor vurdert å i middels grad legge til rette for reduksjon i antall kjørte kilometer.

Bærekraft og klimahensyn - nettkapasitet

Hvilket potensiale har området for å for å få reservert nettkapasitet?



Figur 7-2. Figuren viser distribusjonsnett (svart linje), regional luftledning med grønn linje og større transformatorstasjoner med grønn prikk. Næringsområdet Emblem vest er markert med rød prikk.

Næringsområdet i vestre del av Emblem ligger nært distribusjonsnettet, men relativt langt fra større transformatorstasjoner. Kriteriet vurderes som middels bra oppfylt.

Oppsummering næringsareal Emblem vest

Kriterium	Godt	Middels bra	Mindre bra
Størrelse			
Hensyn til miljø og sikkerhet på vegnettet			
Rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet)			
Samling av næringsareal i større områder			
Attraktivitet og realisme i utbygging			
Hensyn til kulturmiljø, naturmiljø og landbruksareal			
Bærekraft og klimahensyn - kjøretøykilometer			
Bærekraft og klimahensyn - nettkapasitet			

7.3 Næringsområde Veibust

Størrelse
Området har et areal på ca. 130 dekar avsatt til næringsformål i KPA. Området tilfredsstiller dermed kravet til netto minimumsareal på 30 000 m² pr. virksomhet, og kriteriet vurderes godt oppfylt.

Hensyn til miljø og sikkerhet på vegnettet
Trafikk til og fra det sentrale byområdet vil gå gjennom Blindheimstunnelen. Kriteriet vurderes derfor som mindre godt oppfylt.

Rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet)
Området er lokalisert i randsonen til byområdet, i kort avstand fra hovedvegnettet. For virksomheter innenfor logistikk, lager og transport er kriteriene i ABC-prinsippet vurdert som godt oppfylt.

Samling av næringsareal i større områder
Arealet inngår i et større område med etablert næringsvirksomhet. Dette kriteriet vurderes som godt oppfylt.

Attraktivitet og realisme i utbygging (beliggenhet, planstatus, rekkefølgekrav)
Området ligger tett ved E39, relativt nær byområdet, og antas å ha en attraktiv lokalisering for næringer innenfor logistikk, lager og transport.

Ny kryssløsning for E39 må etableres før utbygging av næringsområdet kan skje. Arbeid med nytt kryss er oppstartet høsten 2025, og antatt ferdigstilt 2027.

Mesteparten av arealet er ikke regulert, og er utsatt for skredfare. Det antas at skredfaren kan reduseres til akseptable nivå gjennom avbøtende tiltak. Det er usikkerhet knyttet til manglende planavklaring. Det legges til grunn at matjord må flyttes i forbindelse med utbygging. Flytting av matjord er antatt å være som realistisk å gjennomføre som en del av utbyggingen.

Kriteriet vurderes som middels godt oppfylt.

Hensyn til kulturmiljø, naturmiljø og landbruksareal
Området omfatter landbruksareal, men er omdisponert i KPA. I henhold til en kartlegging av landbruksareal og kartinnsynsløsningen utarbeidet i forbindelse med PAKT er ikke arealet vurdert som prioritert landbruksareal.

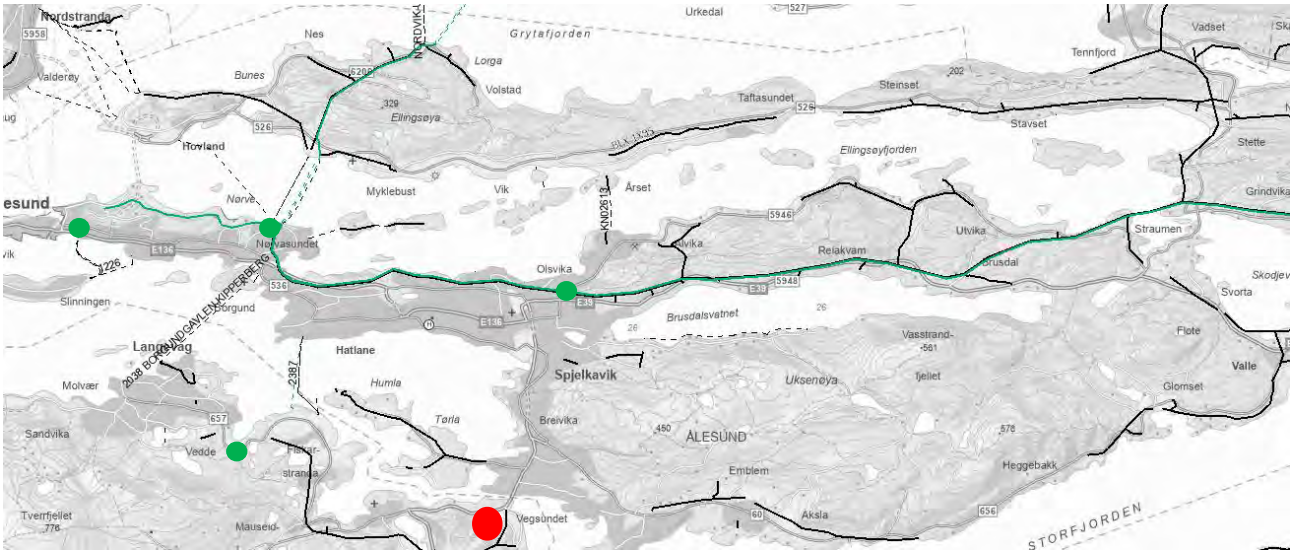
Kriteriet vurderes som middels godt oppfylt.

Bærekraft og klimahensyn - kjøretøykilometer
I hvor stor grad gir lokaliseringen grunnlag for å begrense kjøretøykilometer og ha kjøreavstander som legger til rette for elektrisk transport av gods og varer?

Området ligger 4 km fra sentrale byområdet Moa/Spjelkavik. Avstand til arbeidsmarked, varemarked, godshavn o.l. er derfor vurdert å legge godt til rette for reduksjon i antall kjørte kilometer.

Bærekraft og klimahensyn - nettkapasitet

Hvilket potensiale har området for å for å få reservert nettkapasitet?



Figur 7-3. Figuren viser distribusjonsnett (svart linje), regional luftledning med grønn linje og større transformatorstasjoner med grønn prikk. Næringsområdet på Veibust er markert med rød prikk.

Næringsområdet på Veibust ligger nært distribusjonsnettet, men relativt langt fra større transformatorstasjoner. Kriteriet vurderes som middels bra oppfylt.

Oppsummering næringsareal Veibust

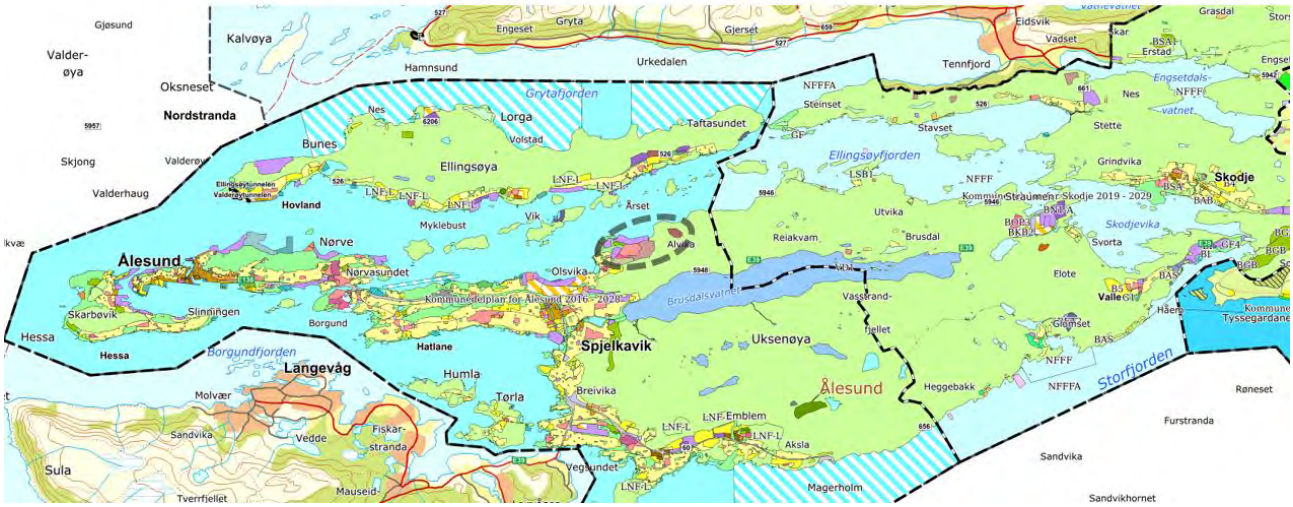
Kriterium	Godt	Middels bra	Mindre bra
Størrelse			
Hensyn til miljø og sikkerhet på vegnettet			
Rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet)			
Samling av næringsareal i større områder			
Attraktivitet og realisme i utbygging			
Hensyn til kulturmiljø, naturmiljø og landbruksareal			
Bærekraft og klimahensyn - kjøretøykilometer			
Bærekraft og klimahensyn - nettkapasitet			

7.4 Næringsområde Alvika

Størrelse
Det legges til grunn at området kan etableres med et netto næringsareal på å ca. 65 dekar.
Kriteriet vurderes som godt oppfylt.

Hensyn til miljø og sikkerhet på vegnettet
Trafikk mellom næringsområdet og det sentrale byområdet vil ikke gå gjennom noen av de belastede tunnelene, eller forbi Brusdalsvatnet. Kriteriet vurderes derfor som godt oppfylt.

Rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet)
Området er lokalisert i randsonen til byområdet, i kort avstand fra hovedvegnettet. For virksomheter innenfor logistikk, lager og transport er kriteriene i ABC-prinsippet vurdert som godt oppfylt.



Figur 7-4: Utsnitt av kommuneplanens arealdel med avmerkning (svart stiplet linje) av det aktuelle området.

Samling av næringsareal i større områder
Arealet ligger mellom et etablert industriområde og et massedeponi og bidrar til å utviklingen av et større regionalt næringsområde. Det er tilgang på kai i Bingsaområdet. Kriteriet vurderes som godt oppfylt.

Attraktivitet og realisme i utbygging (beliggenhet, planstatus, rekkefølgekrav)
Området ligger sentralt nær byområdet, ved etablert industri og massedeponi, og vurderes å ha en attraktiv plassering for næringer innenfor logistikk, lager og transport.

Fv. 5946 Alvikvegen må rustes opp med gang-/sykkelveg forbindelse med utbyggingen. Det legges det til grunn at matjord må flyttes i forbindelse med utbygging. Etablering av gang-/sykkelveg og flytting av matjord er vurdert som realistisk å gjennomføre som en del av utbyggingen.

Området er ikke i tråd med overordnet plan og ikke regulert, og det er usikkerhet knyttet til manglende planavklaring.

Samlet sett vurderes kriteriet som middels godt oppfylt.

Hensyn til kulturmiljø, naturmiljø og landbruksareal
Området omfatter landbruksareal, og er satt av til LNF-område i KPA. Arealet er registrert som fulldyrket jord. Arealet er i henhold til en kartlegging av landbruksareal og kartinnsynsløsningen utarbeidet i forbindelse med PAKT ikke vurdert som prioritert landbruksareal. Gjennomført konsekvensutredning for naturressurser (RIM-RAP-01) med tilhørende matjordplan (RIM-RAP-02), konkluderer med at matjord fra Alvika kan flyttes til et nydyrkingsområde med bedre driftsforhold enn i Alvika. Konsekvensutredningen gir samlet konsekvens ubetydelig for naturressurser. Tiltaket er vurdert å ha middels negativ konsekvens for naturmiljø pga. inngrep i en naturtype og påvirkning på et funksjonsområde for hubro. Kriteriet vurderes samlet sett som middels godt oppfylt.

Bærekraft og klimahensyn - kjøretøykilometer
I hvor stor grad gir lokaliseringen grunnlag for å begrense kjøretøykilometer og ha kjøreavstander som legger til rette for elektrisk transport av gods og varer?

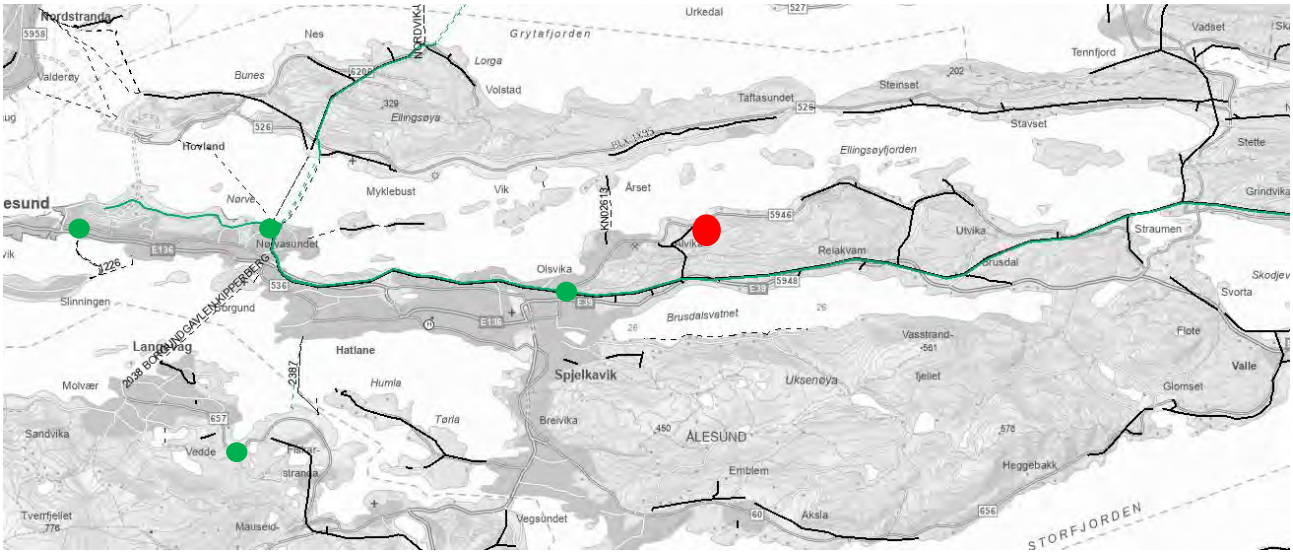
Aktørene som ønsker å etablere seg i næringsparken driver blant annet med transport av masser til og fra byggeplasser. Nærhet til både knuseverk og deponi vil føre til at lastebiler kjører kortere strekninger med tomme lasteplan, noe som gir både effektivisering og en betydelig miljøgevinst. Samlokalisering av beslektet virksomheter legger også til rette for økt satsing på sirkulære verdikjeder, hvilket er viktig for å lykkes med gjenbruk og gjennvinning.

Området ligger 2,5 km fra sentrale byområdet Moa/Spjelkavik, som også gir kort avstand til arbeidsmarked, varemarked, godshavn o.l.

Samlett sett er det derfor vurdert at lokasjonen Alvika legger godt til rette for reduksjon i antall kjørte kilometer.

Bærekraft og klimahensyn - nettkapasitet

Hvilket potensiale har området for å for å få reservert nettkapasitet?



Figur 7-5. Figuren viser distribusjonsnett (svart linje), regional luftledning med grønn linje og større transformatorstasjoner med grønn prikk. Alvika næringspark er markert med rød prikk.

Alvika næringspark ligger nært distribusjonsnettet, og i kort avstand fra større transformatorstasjoner (Holen transformatorstasjon). Kriteriet vurderes som godt oppfylt.

Oppsummering næringsareal Alvika

Kriterium	Godt	Middels bra	Mindre bra
Størrelse			
Hensyn til miljø og sikkerhet på vegnettet			
Rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet)			
Samling av næringsareal i større områder			
Attraktivitet og realisme i utbygging			
Hensyn til kulturmiljø, naturmiljø og landbruksareal			
Bærekraft og klimahensyn - kjøretøykilometer			
Bærekraft og klimahensyn - nettkapasitet			

7.5 Sammenstilling av innledende alternativsvurdering

Sammenstillingen tar ikke stilling til om noen områder skal utgå som næringsareal, men belyser i hvilken grad Alvika og de andre relevante lokaliseringene av næringsareal svarer ut kriteriene for etablering av et næringsareal tilrettelagt for transport, lager og logistikk.

I den innledende lokaliseringsanalysen som lå ved i forbindelse med høring av planprogrammet (PLAN-RAP-02), var det vurdert at Alvika kom dårligst ut for kriteriet hensyn til kulturmiljø, naturmiljø og landbruk pga. stort beslag av dyrka mark. Etter videre arbeid med matjordplan og konsekvensutredning for naturressurser som konkluderte med ubetydelig konsekvens for naturressurser, er dette ikke lengere tilfellet. Alvika får dermed sanne vurdering innenfor dette temaet som de andre tre næringsområdene, dvs kriteriet vurderes å være middels godt oppfylt.

Sammenstillingen viser at Alvika kommer best ut etter de kriteriene som er vurdert. Næringsområdene på Digernes og Veibust kommer ut omtrent likt, mens næringsområdet på Emblem kommer vesentlig dårligere ut enn de andre.

Kriterium	Digerneset næringspark	Emblem	Veibust	Alvika
Størrelse				
Hensyn til miljø og sikkerhet på vegnettet				
Rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet)				
Samling av næringsareal i større områder				
Attraktivitet og realisme i utbygging				
Hensyn til kulturmiljø, natur og landbruksareal				
Bærekraft og klimahensyn - kjøretøykilometer				
Bærekraft og klimahensyn - nettkapasitet				

I trinn 4 vurderes et spesifikt område på Digernes nærmere. Dette området er utvalgt fordi det fremstår som det mest realistiske og relevante alternativet pr. dags dato. Området er under regulering og det foreligger en nylig utarbeidet konsekvensutredning som gir et godt sammenligningsgrunnlag for konsekvensutredningen av Alvika næringspark.

8 Trinn 4 – nærmere vurdering av det mest realistiske og relevante alternativet

Planutvalget fastsatte planprogrammet 03.02.2026 med en forutsetning om at det skal vurderes et 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. I trinn 3 pekte Digerneset og Veibust seg ut som et relevante og realistiske alternativ.

I Trinn 4 vurderes et spesifikt område på Digerneset nærmere; Digerneset Næringspark øst - gbnr. 531/176 og 100 m.fl. Området er under regulering til arealformål innen næring, lager og logistikk. For dette konkrete området er det nylig utarbeidet konsekvensutredning, som er relevant å sammenligne planarbeidet for Alvika opp mot. Vurderingene baseres på det pågående planarbeidet for Digernes næringspark øst.

Det andre området som vurderes i trinn 4 er Veibust. Det aktuelle næringsområdet er ikke detaljregulert, men er avsatt til formålet gjennom kommuneplanens arealdel for Sula kommune. Det foreligger ikke noen konsekvensutredning for området, og vurderingene i det videre arbeidet er basert på informasjon fra offentlige databaser.

8.1 Konsekvenser og virkninger av Alvika Næringspark

I forbindelse med planarbeidet for Alvika Næringspark er det gjennomført konsekvensutredning etter metodikken i M-1941 for fem tema; naturmangfold, klimagassutslipp, landskapsbilde, støy og naturressurser. Også virkningene for kulturmiljø og trafikk vurderes som relevante.

For tema landskapsbilde og støy vurderes tiltaket å ha «noe negativ» konsekvens. For tema naturmangfold og klimagass vurderes tiltaket å ha «middels negativ» konsekvens, mens konsekvensene for naturressurser vurderes å være «ubetydelig».

For kulturmiljø vil tiltaket medføre tap av automatisk freda kulturminner og fjerning av eldre, SEFRAK-registrerte bygg.

Planforslaget gir en trafikkøkning på inntil 650 biler, men trafikkavvikling vurderes som akseptabel. Rekkefølgekrav vil gi et forbedret tilbud for gående og syklende, og vil bedre trafikksikkerheten innenfor planområdet.

8.2 Konsekvenser og virkninger av Digerneset Næringspark øst

Planavgrensningen til reguleringsplanforslaget for Digerneset Næringspark øst er vist i Figur 8-1. Innenfor plangrensene er det avsatt ca. 50 dekar til næringsbebyggelse. Størrelsen er sammenlignbar med planforslaget til Alvika næringspark, der det er avsatt 53 dekar til næringsbebyggelse.

Planforslaget for Digerneset Næringspark øst ble oversendt Ålesund kommune januar 2025, og ble vedtatt sendt på høring i juni 2026.



Figur 8-1:Plangrense for detaljreguleringsplanforslag for Digerneset Næringspark øst.

I forbindelse med planarbeidet for Digerneset Næringspark øst er det gjennomført konsekvensutredning for tre tema; naturmangfold, klimagassutslipp og folkehelse. Naturmangfold og klimagassutslipp er utredet etter Miljødirektoratet sin veileder M-1941 «Konsekvenser for klima og miljø». Folkehelse er vurdert etter folkehelselova §11. Også virkningene for andre tema som landskapsbilde, friluftsliv og trafikk vurderes som relevante. Samlet konsekvensgrad for naturmangfold og klimagassutslipp er vurdert til «middels negativ».

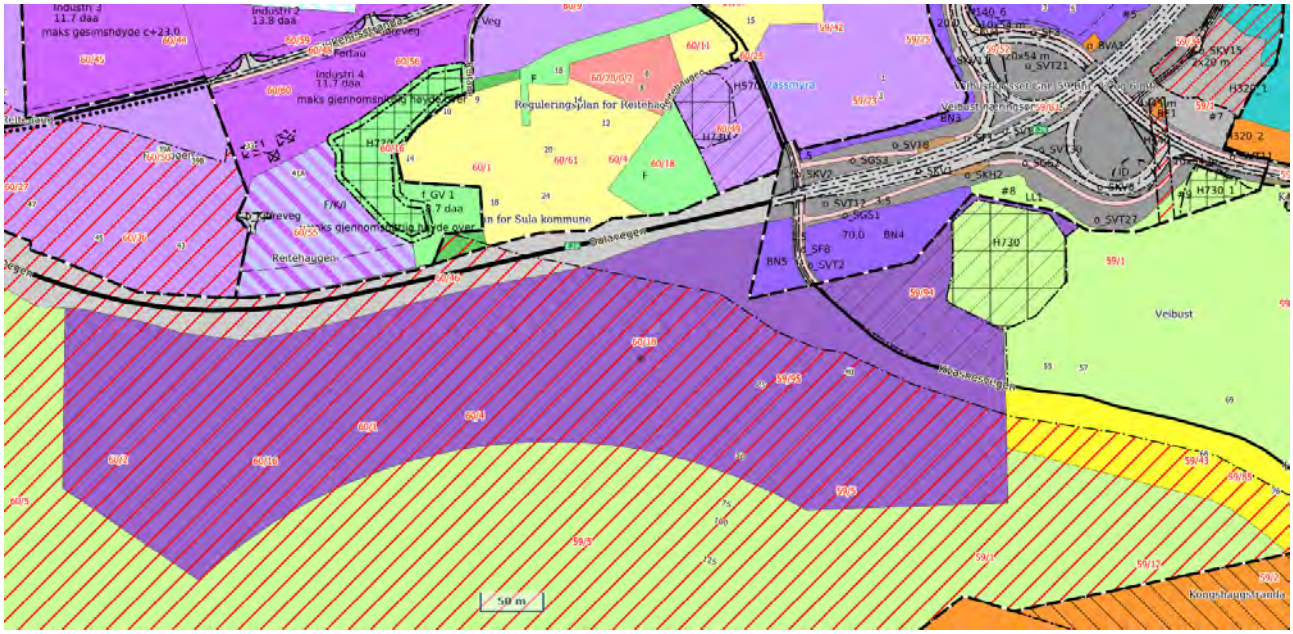
I folkehelseutredningen inngår også vurdering av støy i driftsfasen, men det er ikke utført støyberegninger, kun foreslått avbøtende tiltak, noe som tilsier at tiltaket vil gi en økning i støy.

I vurdering av virkninger for landskap omtales det at tiltaket medfører store terrenginngrep som bryter med det eksisterende landskapet. Det er lagt opp til trapping av terrenget for å bryte opp flaten og få en avtrapping av bygningsvolumene. Vegetasjon og terreng er viktig for skjerming, og planen stiller krav til dette som avbøtende tiltak. Tiltakets fjernvirkninger er vurdert å påvirke friluftsområdene.

Tiltaket har beregnet en trafikkøkning i området på inntil 400 biler. Dette gir ikke utfordringer knyttet til kapasitet på vegnettet, og gående og syklende blir ivaretatt ved tilrettelegging av gang- og sykkelveger.

8.3 Konsekvenser og virkninger av næringsområde Veibust

Siden området ikke er detaljregulert, så er det ikke utarbeidet konsekvensutredning eller planbeskrivelse som beskriver virkninger av tiltaket. I gjeldende kommuneplan er det ikke dokumentert konsekvenser av tiltaket og vurderinger som ev. er gjort vil trolig ligge så langt tilbake at de har begrenset relevans. I sammenstilling nedenfor er det brukt data fra offentlige databaser som grunnlag for beskrivelsen av virkninger av tiltaket.



Figur 8-2 Vurdert næringsområde på Veibust ligger på sørsida av E39. Figuren viser gjeldende planer for området.

8.4 Sammenstilling av konsekvenser og virkninger for alternativ

Vurderinger av konsekvens	Alternativer			
	Null-alternativet	Alvika	Digerneset	Veibust
Naturmangfold inkl. økosystemtjenester	0	KU: Middels negativ konsekvens. 350 m² med semi-naturlig eng med dårlig tilstand vil gå tapt. Funksjonsområde for hubro har fare for redusert bruk som følge av forstyrrelseseffekter, men området er per i dag ikke okkupert av hubro	Middels negativ konsekvens. Ca 3400 m² terrengdekkende myr går tapt, og det blir et arealbeslag på ca. 30 % av den boreonemorale regnskogen, totalt ca 1500 m².	Berøring med semi- naturlig eng og skogsmark. Verdi og omfang av påvirkning ikke avklart.
		Vurdert iht. M-1941	Vurdert iht. M-1941	Vurdering basert på offentlige databaser
Kulturmiljø	0	Konsekvensene er vurdert å være akseptable	Kulturminner og kulturmiljø påvirkes ikke negativt av planforslaget.	Ligger i en høyde over havet som gir potensiale for funn av kulturminner og nærhet til eksisterende verdifulle kulturmiljøer
		Vurdering i planbeskrivelse	Vurdering basert på planbeskrivelse	Vurdering basert på offentlige databaser
Friluftsliv	0	Ubetydelig konsekvens	Friluftsliv vil bli lite berørt.	Ikke direkte berøring med friluftsområde, men nærområdet er klassifisert som svært viktig friluftslivsområde
		Vurdering i planbeskrivelse	Vurdering basert på planbeskrivelse	Vurdering basert på offentlige databaser

Landskap	0	KU: Noe negativ konsekvens. Tiltaket medfører økt synlighet i landskapets nære omgivelser, men landskapets karakteristiske skålform gjør at tiltakets fjernvirkning er liten. Tiltaket utformes helhetlig med flere små nivåer i terrenget som gir en god tilpassing til landskapet	Tiltaket medfører store terrenginngrep som bryter med det eksisterende landskapet. Ved å bryte opp flaten tilpasses tiltaket til eksisterende terreng. I tillegg stilles det krav til vegetasjonsskjermer som gjør at man får liten/ingen negativ fjernvirkning	En utbygging vil ha visuelle nær- og fjernvirkninger, men omfang er uavklart så lenge man ikke har et spesifikt tiltak
		Vurdert iht. M-1941	Vurdering basert på planbeskrivelse	
Grunnforurensning	0	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant
Klimagassutslipp	0	KU: Middels negativ konsekvens Beregnet utslipp ca. 37500 tonn CO_{2e}	KU: Middels negativ konsekvens Beregnet utslipp ca. 37500 tonn CO_{2e}	Klimagassutslipp vurderes å kunne bli større enn de andre alternativene siden arealet er omtrent dobbelt så stort, og utbyggingen kan dermed ha et større omfang, beslaglegge større områder og skape mer trafikk.
		Vurdert iht. M-1941	Vurdert iht. M-1941	Vurdering basert på erfaringstall
Støy	0	KU: Noe negativ konsekvens Støy i anleggsperioden indikerer at det to boligene som ligger nærmest utbyggingsområdet vil kunne få støy over anbefalte grenseverdier i deler av anleggsperioden. I driftsfasen forventes ikke støy over grenseverdiene i T-1441	Støy over grenseverdiene i anleggsfasen forventes og dette vil kunne påvirke beboere og friluftsliv. I driftsfasen forventes ikke støy over grenseverdiene i T-1441	En utbygging trolig medføre økt støy, men omfang er uavklart så lenge man ikke har et spesifikt tiltak. Det ligger boliger i tiltakets nærområde som kan få økt støybelastning
		Vurdert iht. M-1941	Vurdering basert på helsekonsekvensutredning og planbeskrivelse	Vurdering basert på erfaringer.
Luftforurensing	0	Ubetydelig	Etablering av knuseverk i anleggsfasen gir en risiko for betydelig støvproduksjon og effekter i nærområdet	Uavklart
		Vurdering basert på planprogram	Vurdering basert på helsekonsekvensutredning	
Vannmiljø	0	Tiltaket forverrer ikke vannkvaliteten og er ikke til hinder for at miljømålene kan nås	Tiltaket forverrer ikke vannkvaliteten og er ikke til hinder for at miljømålene kan nås	Uavklart
		Vurdering basert på planbeskrivelse	Vurdering basert på planbeskrivelse	
Naturressurs	0	Ubetydelig konsekvens, forutsatt jordflytting	Mineralressurser innenfor planområdet er tenkt benyttet i nærområdet	Beslaglegger jordbruksareal og skogressurs med høy bonittet/vernskog
		Vurdert iht. M-1941	Vurdering basert på planbeskrivelse	Vurdering basert på offentlige databaser
Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger		Beregninger utført i trafikknotatet estimerer en økning på 600 bilturer/dag. Det er kvalitativt vurdert at tiltaket kan redusere transportlengder pga. sentral	Beregninger utført i trafikknotatet estimerer en økning på 400 bilturer/dag. Samlet sett blir det ansett at planforslaget ikke vil ha negative virkninger på	Uavklart

		plassering og dermed redusere energibruk knyttet til transport. Samlet sett blir det ansett at planforslaget ikke vil ha negative virkninger på trafikkforholdene og vil forbedre trafikksikkerheten i og utenfor planområdene.	trafikkforholdene og trafikksikkerheten.	
		Vurdering i planbeskrivelse	Vurdering basert på planbeskrivelse	
Beredskap og ulykkesrisiko		Området er vurdert å være lite til moderat sårbart	Området er vurdert å være lite til moderat sårbart	Uavklart
		Vurdering i ROS-analyse	Vurdering i ROS-analyse	
Virkninger som følge av klimaendringer		Forhold knyttet til forventet fremtidig klima er en integrert del av ROS- analysen	Forhold knyttet til forventet fremtidig klima er en integrert del av ROS-analysen	Uavklart
		Vurdering i ROS-analyse	Vurdering i ROS-analyse	
Befolkningens helse		Forbedring for barn og unge pga. forbedret trafikksikkerhet og etablering av gang og sykkelveg. Noe økning i støy, men ingen overskridelse av grenseverdier	Anleggsfasen er vurdert å kunne gi konsekvenser for helse i forbindelse med drift av midlertidig knuseverk. Den totale vurderingen av tiltakets innvirkning på helsen bli ansett som liten	Uavklart
		Vurdering i planbeskrivelse	Vurdering i helsekonsekvensutredning	
Tilgjengelighet for alle til gang- og sykkelvegnett		Forbedrer situasjonen ved at det er rekkefølgekrav til etablering av gang- og sykkelveg innenfor og utenfor planområdet.	Legger opp til trygg løsning for myke trafikanter til/fra kollektivanlegg ved etabering av gs-veg helt til enden av planområdet.	Uavklart
		Vurdering basert på planbeskrivelse	Vurdering i planbeskrivelse	
Barn og unges oppvekstvilkår		Forbedring pga. tilrettelegging for gående og syklende	Barnetråkk viser at barn og unge ikke ferdes i planområdet i dag. Planforslaget legger til rette for gang- og sykkelveg til/gjennom planområdet. Ikke negativ virkning for barn og unge.	Uavklart
		Vurdering basert på planbeskrivelse	Vurdering i planbeskrivelse	
Arkitektonisk og estetisk utforming		Bestemmelser knyttet til terrengforming, material og fargebruk sikrer at temaet skal ivaretas gjennom byggesak.	Bestemmelser knyttet til terrengforming sikrer at temaet skal ivaretas gjennom byggesak.	Uavklart
		Vurdering basert på føringer i planbestemmelser	Vurdering basert på føringer i planbestemmelser	
Andre fagtema …				Skredfare ikke avklart, ligger i aktsomhetsområde for flere skredtyper
				Vurdering basert på offentlige databaser

8.5 Oppsummering

I den innledende lokaliseringsanalysen som lå ved i forbindelse med høring av planprogrammet (PLAN-RAP-02), var det vurdert at Alvika kom dårligst ut for kriteriet hensyn til kulturmiljø, naturmiljø og landbruk pga. stort beslag av dyrka mark. Etter videre arbeid med matjordplan og konsekvensutredning for naturressurser som konkluderte med ubetydelig konsekvens for naturressurser. Hensynet til kulturmiljø, naturmiljø og/ eller landbruksareal er derfor oppjustert fra mindre godt til middels godt oppfylt for Alvika.

Planforslaget for Digerneset Næringspark har konsekvensutredet to tema som sammenfaller med utredningstema for Alvika Næringspark. Men å sammenligne to konsekvensutredninger er ikke enkelt, og vurderes heller ikke som relevant, siden denne alternativsvurderingen ikke skal benyttes til å velge mellom alternativ. Samlet sett vil man med bruk av metodikken i M-1941 få «middels negativ konsekvens» for både næringsparken på Digernes og i Alvika.

Det som derimot kommer frem er at konsekvensene ved etablering av Alvika næringspark ikke er mer negative enn man kan forvente, dersom det skal etableres et næringsområde av denne størrelsen. Alvika fremstår gjennom denne sammenligningen som et realistisk og relevant alternativ for næringsetablering. De negative konsekvensene ved tiltaket er ikke vurdert som kritiske med hensyn til lokale, regionale eller nasjonale interesser.

Både gjennom denne rapporten og i det øvrige planarbeidet er det vurdert at området kan være et areal som bidrar til etablering og videreutvikling av næringer som gir økt gjenbruk og sirkularitet. Dette behovet kan ikke dekkes ved å etablere nye næringsareal på områder avsatt til næring i overordnede plan slik vurdering av Veibust viser. Heller ikke næringsarealene på Digerneset har dette fortrinnet, men planforslaget der vil dekke andre behov som næringslivet i regionen har. Det er derfor ikke noe som tilsier at etablering av det ene området er til hinder for etablering av det andre.

9 Konklusjon og anbefaling

Hensikten med denne utredningen er å foreta en vurdering av lokalisering av næringsareal for logistikk, lager og transport på overordnet nivå, i samsvar med fastsatt planprogram for Alvika næringspark.

Det foreslåtte tiltaket er innledningsvis sammenlignet med ledig avsatt næringsareal regionen. Videre er det utført en nærmere sammenligning med et pågående planarbeid for utvidelse av Digerneset Næringspark, der en nylig utarbeidet konsekvensutredning gir et oppdatert kunnskapsgrunnlag som Alvika næringspark kan sammenlignes opp mot.

Det dokumenteres at det 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, Blindheimtunnelen eller vegen forbi Brusdalsvatnet.

Basert på dette kan det slås fast at området er egnet for etablering av næringsareal som tilrettelegger for virksomhet innenfor kategoriene transport, lager og logistikk. Alternativet vurderes som relevant og realistisk.

Videre kan Alvika næringspark på grunn av sin lokalisering bidra til en utvikling som de andre næringsområdene ikke kan; utvikling av Bingsaområdet som knutepunkt sirkulære verdikjeder for avfall, masser, gjenvinning og gjenbruk. Dette er nærmere omtalt i kapittel 1.2 Målsetting med planarbeidet.