

Alvika Næringspark AS

► Planprogram Alvika næringspark

Detaljregulering

Oppdragsnr.: 52503715 Dokumentnr.: PLAN-RAP-01 Revisjon: J03 Dato: 2026-05-13



Planprogram Alvika næringspark

2.gangs høring

Oppdragsnr.: 52503715 Dokumentnr.: PLAN-RAP-01 Revisjon: J03



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

| Revisjon | Dato | Omtale | Utarbeida | Fagkontrollert | Godkjent |
|----------|----------|--|-------------------------------------|----------------|--------------|
| C01 | 29.10.25 | For gjennomgang | G. Blindheim, S. Sundgot, P. Lervåg | P.I. Lervåg | S.K. Sundgot |
| J02 | 03.11.25 | For bruk | G. Blindheim | P.I. Lervåg | S.K. Sundgot |
| J03 | 19.05.26 | Revidert i henhold til fastsettelsesvedtak | P.I. Lervåg | S.K. Sundgot | S.K. Sundgot |
| | | | | | |

Dette dokumentet er utarbeidd av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må berre nyttast til det formål som går fram i oppdragsavtalen, og må ikkje kopierast eller gjerast tilgjengeleg på annan måte eller i større utstrekning enn formålet tilseier.

Innhold

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Innledning | 3 |
| 1.1 | Forord | 3 |
| 1.2 | Formål med planen | 3 |
| 1.2.1 | Mål for tiltaket | 3 |
| 1.3 | Planområde | 4 |
| 1.4 | Vurdering av utredningsplikt og krav til planprogram | 7 |
| 1.5 | Fastsettelse av planprogram | 7 |
| 2 | Relevante mål fra overordna planer | 9 |
| 2.1 | Nasjonale føringer | 9 |
| 2.2 | Regionale føringer | 11 |
| 2.3 | PAKT – plan for areal, klima og transport i Ålesundregionen | 11 |
| 2.4 | Kommunale planer og føringer | 12 |
| 2.4.1 | Kommuneplanen sin samfunnsdel 2021-2031 | 12 |
| 2.4.2 | Kommuneplanens arealdel 2016 – 2028 (KPA) | 13 |
| 2.4.3 | Fastsatt planprogram for revisjon av KPA for Ålesund kommune | 13 |
| 2.5 | Gjeldende reguleringsplaner | 14 |
| 3 | Beskrivelse av tiltaket og alternativer | 15 |
| 3.1 | Tiltaket | 15 |
| 3.2 | Alternativer | 17 |
| 3.3 | Nullalternativet | 17 |
| 4 | Viktige tema i planarbeidet | 18 |
| 4.1 | Overordnet vurdering av lokalisering | 18 |
| 4.2 | Matjord og jordvern | 19 |
| 4.3 | Trafikkforhold | 20 |
| 5 | Utredningsprogram | 23 |
| 5.1 | Innledning | 23 |
| 5.2 | Tema som konsekvensutredes | 23 |
| 5.3 | Andre relevante tema som vil inngå i planarbeidet | 23 |
| 5.4 | Oversikt utredningstema og øvrige tema | 24 |
| 6 | Metode | 25 |
| 6.1 | Metode - miljøtema | 25 |
| 6.2 | Metode – Lokalisering og samfunnsnytte | 27 |
| 6.3 | Vurdering av måloppnåelse | 27 |
| 7 | Framdriftsplan og medvirkning | 28 |

1 Innledning

1.1 Forord

Dette er andre versjon av planprogram (utredningsprogram) for detaljreguleringsplan for Alvika Næringspark.

Plannavn: Reguleringsplan for Alvika Næringspark

Plan-ID: 2400010534

Første versjon var utarbeidet av Nordplan AS på vegne av Alvika Næringspark AS. På bakgrunn av innkomne merknader i forbindelse med høring våren 2025, er planprogram bearbeidet av Norconsult Norge AS, og sendt ut på en avgrenset høring høsten 2025.

Kontaktpersoner i Ålesund kommune er Kjell Hollingsæter Sandli og Oskar Vikman. Kontaktperson i Norconsult Norge AS er Siv K. Sundgot.

Planmyndighet for fastsetting av planprogrammet er planutvalget i Ålesund kommune. Det fastsatte planprogrammet skal ligge til grunn for planprosessen og endelig planforslag. 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. Ålesund kommune har stor mangel på attraktive og sentralt plasserte næringsarealer ledig for nyetableringer.

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 til reduserer daglig tomkjøring fra parkeringsplass til Bingsa, og kan også romme fasiliteter for vedlikehold og rengjøring av biler og utstyr mellom ulike oppdrag.

Videre kan bussdepot kan en aktuell bruk, siden området ligger svært sentralt til i forhold til hovedlinjene til kollektivtrafikken i regionen.

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.

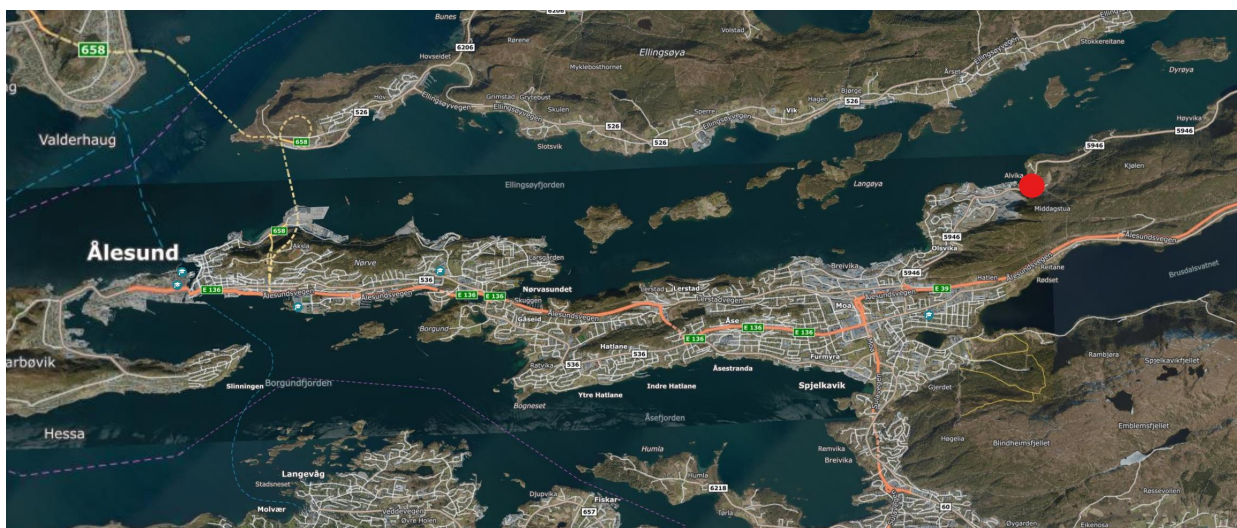
1.2.1 Mål for tiltaket

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.

1.3 Planområde

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 1-1).



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

Planområdet, som er ca. 110 daa stort, ligger i forlengelse av et etablert industriområde med masseuttak på Bingsa, og ved siden av Alvika massedeponi. Planområdet er markert med rødt i illustrasjonen i Figur 1-2.



Figur 1-2: Planområdet er markert med stiplet linje.

Planområdet omfatter deler av eiendommene gbnr. 33/1, 33/5, 33/30 og 33/2. I Figur 1-3 ses dagens situasjon i planområdet.

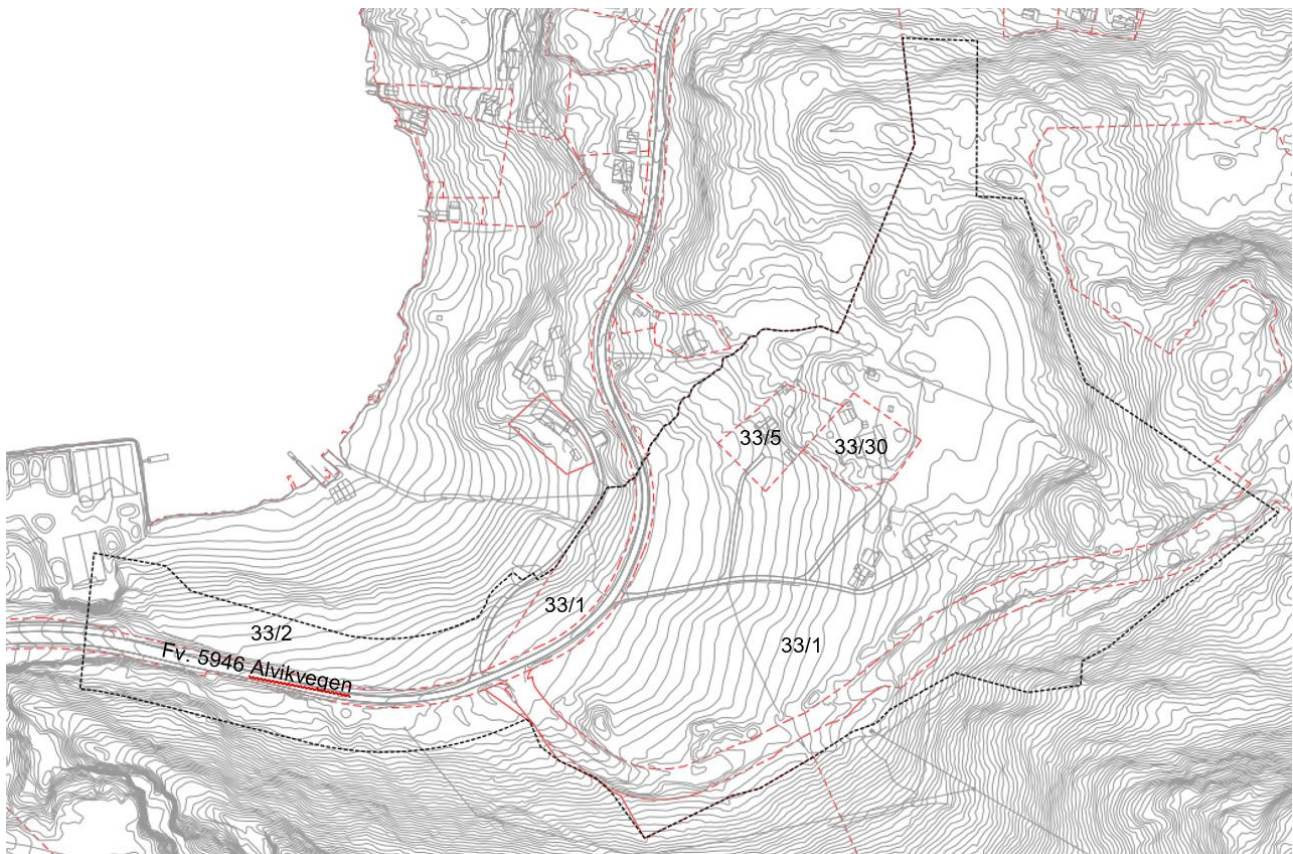
I nord og vest følger avgrensinga eiendomsgrensa til gbnr. 33/1. I tillegg er det tatt med areal for ev. framtidig behov for utviding av fv. 5946 Alvikvegen, areal til gang-/sykkelveg langs fv. 5946 Alvikvegen, samt avkjørsel til gbnr. 33/2.

Avgrensinga i øst er lagt inntil plangrensa til tilstøtende reguleringsplan for Alvika massedeponi. Videre er det tatt med arealet i sør som omfatter tilkomstvegen til Alvika massedeponi med tilstøtende grøntareal. Dette er gjort bl.a. fordi veglinja for tilkomstvegen til massedeponiet er justert og godkjent gjennom dispensasjon, og at det er ønskelig å oppdatere reguleringskartet slik at dette samsvarer med slik vegen er bygd.



Figur 1-3: Dronebilde som viser dagens situasjon i planområdet.

Forlengelse av eksisterende gang-/sykkelveg fra Bingsa og fram til planområdet er regulert i reguleringsplanen for Alvika massedeponi. Det kan likevel bli aktuelt med noen justeringer av regulert veg og gang-/sykkelveg, og dette arealet er derfor tatt med videre i planområdet. Det er også utvidet plangrense langs fylkesvegen, for å sikre areal til midlertidig anleggsbelte.



Figur 1-4: Plangrense, oppdatert høsten 2025.

1.4 Vurdering av utredningsplikt og krav til planprogram

Reguleringsplanen utløser krav om konsekvensutredning og planprogram, jf. § 6 pkt. b i KU-forskriften. Kravet omfatter tiltak i vedlegg I, dersom tiltaket ikke er konsekvensutredet tidligere og ikke i tråd med overordnet plan.

Reguleringsforslaget legger til rette for omdisponering av ca. 66 daa LNF-område i kommunedelplanen til næringsformål. Tiltaket kommer inn under pkt. 24 i vedlegg I, planer som skal ha konsekvensutredning og planprogram, pkt. 24 «Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilrettelegging med et bruksareal på mer enn 15 000 m²».

Krav om planprogram har hjemmel i plan- og bygningsloven § 4-1, og § 6 i forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften). Når planforslaget går inn under vedlegg I i forskriften skal planen alltid konsekvensutredes og ha planprogram, jf. § 6 i KU-forskrifta.

Ifølge forskrift om konsekvensutredninger §14 skal et planprogram inneholde en beskrivelse av:

- a) planen eller tiltaket, det berørte området og de problemstillingene som i den konkrete saken blir sett på som viktige for miljø og samfunn
- b) forhold som etter kapittel 5 skal utredes, og hvilke metoder som er tenkt anvendt for å skaffe nødvendig kunnskap
- c) relevante og realistiske alternativ og hvorledes disse skal vurderes i konsekvensutredningen
- d) plan- eller søknadsprosessen, med frister i prosessen, deltakere og plan for medvirkning fra særlig berørte grupper og andre

Planprogrammet skal også inneholde kart over det berørte området. Dette dokumentet skal dekke disse kravene.

1.5 Fastsettelse av planprogram

Planutvalget i Ålesund kommune gjorde 03.02.26 følgende vedtak:

«Planutvalget fastsetter med hjemmel i plan- og bygningslova §§ 4-1 og 12-9 planprogram i samband med detaljregulering for Alvika næringspark, datert 03.11.2025.

Planutvalget fastsetter planprogrammet under forutsetning av at konsekvensutredningen inkluderer:

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

Planutvalget understreker at flytting av matjord ikke alene kan anses som tilstrekkelig avbøtende tiltak for tap av dyrka mark».

2 Relevante mål fra overordna planer

2.1 Nasjonale føringer

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 ivaretagelse av kulturmiljø og naturmangfold, samt redusere tapet av dyrket mark, natur-, og friluftsområder samt karbonrike arealer.

I tillegg til Plan- og bygningslova (pbl) og Forskrift om konsekvensutredninger vil planforslaget måtte ta hensyn til sektorlover som har bestemmelser om disponering av areal og naturressurser.

Under følger en liste over nasjonale lover, planer og retningslinjer som vil/kan få innvirkning for planarbeidet. 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
- Naturmangfoldlova
- Folkehelselova
- Kulturminnelova
- Vannressurslova
- Klima- og miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)
- Landbruks- og matdepartementet: Rundskriv (M-1/2025) «Nasjonale og vesentlige regionale interesser innanfor jordvern – klargjering av motsegnspraksisen».
- Mål med mening - Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030 (Meld. St. 40 2020–2021)
- Statens vegvesen sine vegnormaler og rettleidere

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet.

Formålet med retningslinjen er å 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 ivaretagelse 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.

Formålet med retningslinjene er å 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:

- a) arealbruk og løsninger som reduserer klimagassutslippene, opprettholder arealenes evne til karbonopptak- og lagring og støtter omstilling til et lavutslippssamfunn*
- b) effektiv og fleksibel energibruk*
- c) utbygging av fornybar energi*
- d) en sirkulær økonomi*
- e) at samfunnet og økosystemene forberedes på og tilpasses et klima i endring».*

Nasjonale og vesentlige regionale interesser innfor jordvern – klargjøring av motsegnpraksisen

Stortinget har vedtatt en nasjonal jordvernstrategi med målsetning om en omdisponering av dyrka jord på maksimalt 2000 dekar årlig innen 2030, på nasjonalt nivå. 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?

2.2 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.
- Kompetans fylket: Tilgang på relevant kompetanse og arbeidskraft er avgjørende for næringsutvikling.
- Samarbeidsfylket: Styrket regional samhandling mellom kommuner, næringsliv og akademika.

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 sikkes for framtida.
- Beholde landbruket sine produksjonsarealer gjennom bærekraftig bruk og forvaltning

2.3 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.

2.4 Kommunale planer og føringer

2.4.1 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.
- Samfunnsikkerhet og beredskap
 - Planlegging skal ta hensyn til risiko og sårbarhet, inkludert flom og skredfare.

2.4.2 Kommuneplanens arealdel 2016 – 2028 (KPA)

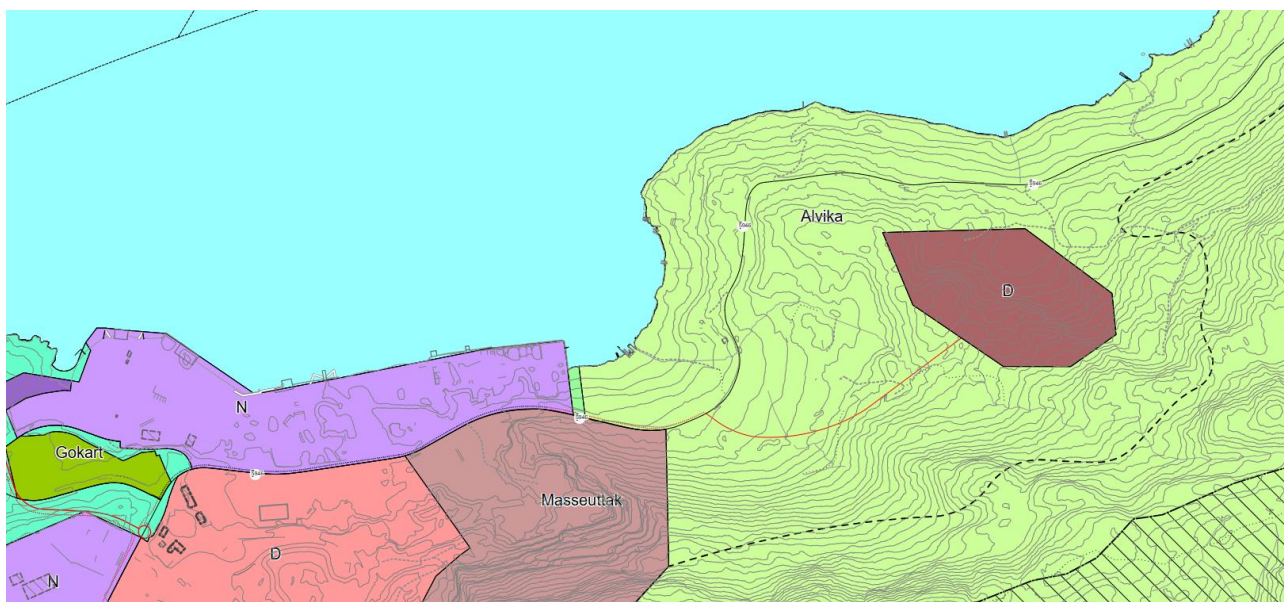
For planområdet er kommunedelplan for Ålesund, 2016 - 2028, gjeldende.

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

Planområdet er her 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 2-1: Utsnitt av gjeldende kommuneplan (KPA). Kilde: Ålesund kommune sin kartportal.

2.4.3 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 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.

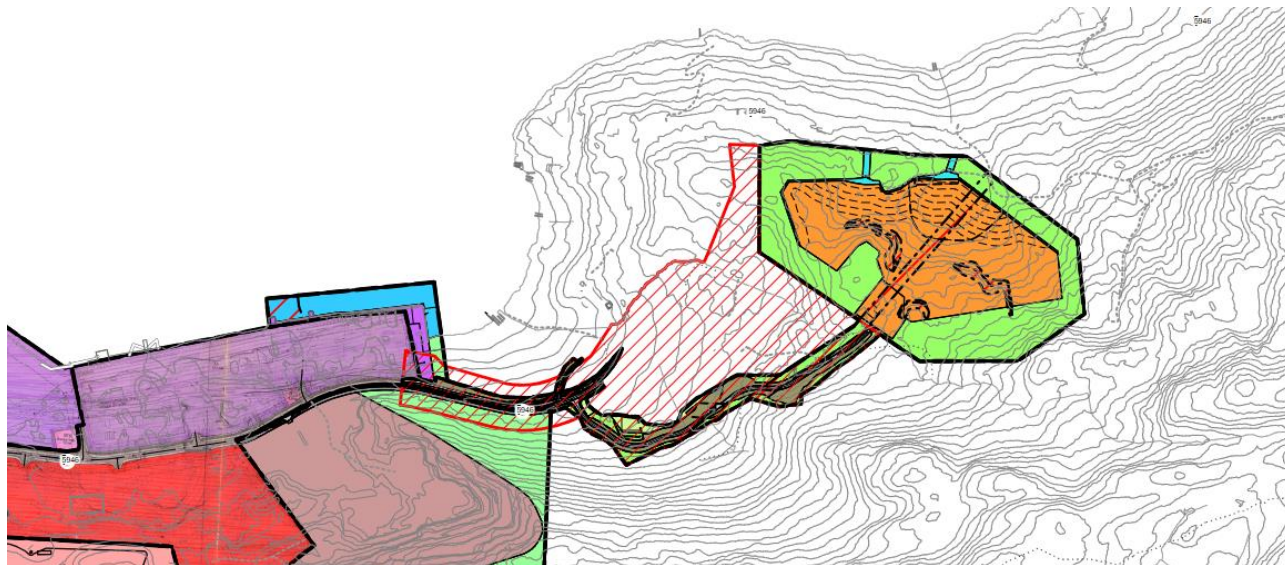
Dette er særlig relevant i overordning vurdering av næringsareal, se vedlegg XX, PLAN-RAP-02 Næringsareal overordnet vurdering

2.5 Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet, som ligger mellom masseuttaket i vest og massedeponiet i øst, er ikke regulert.

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 2-2: Gjeldende reguleringsplaner i området. Rød skravur viser planområdet det er varslet oppstart for i forbindelse med dette planarbeidet. Plangrensen er oppdatert høsten 2025, se Figur 1-4. Kilde: Ålesund kommune sin kartløsning.

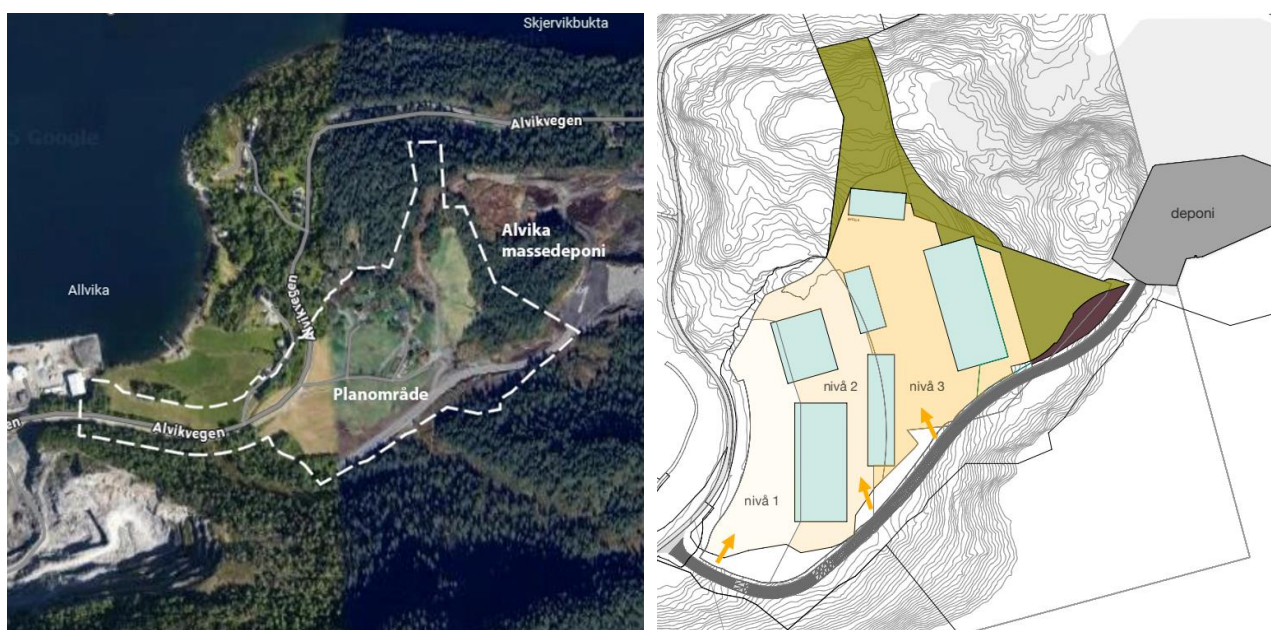
3 Beskrivelse av tiltaket og alternativer

3.1 Tiltaket

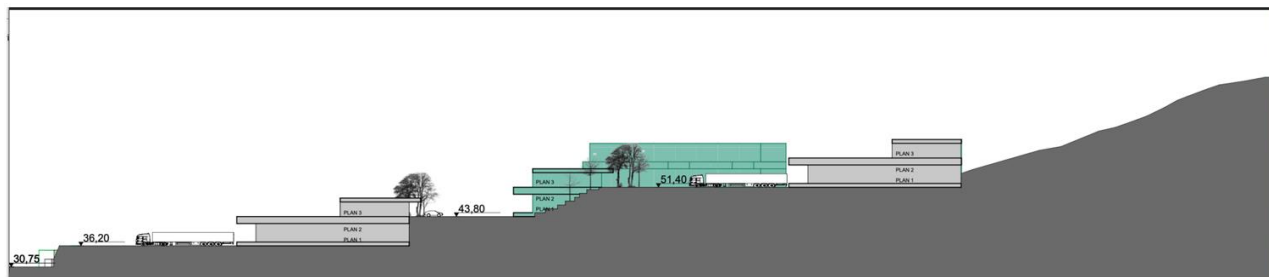
Tiltakshaver ønsker å utvikle et attraktivt og sentralt plassert næringsområde. Området ligger i direkte forlengelse av et etablert næringsområde i Olsvika/Bingsa med etablert infrastruktur.

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

I figurene under er foreløpige planer om utnyttelse av område vist. Gjennom reguleringsplanen vil det bli satt rammer for utforming og plassering av bygningsmasse og øvrig utnyttning av arealet.



Figur 3-1: Til venstre er plangrensen vist. Til høyre er det skissert et forslag til utbygging på det fremtidige næringsarealet.



Figur 3-2: Snittegning som viser konseptet med terrassering. Kilde: Margarida Pais arkitektur.



Figur 3-3. Visualisering av mulig utbygging innenfor planområdet. Illustrasjon: Margarida Pais arkitektur.

3.2 Alternativer

I referatet fra oppstartsmøtet stiller kommunen krav til vurdering av alternative lokaliseringer på overordnet nivå:

Forslagsstilleren skal i forslaget til planprogram redegjøre for hvilke relevante og realistiske alternativer til Alvika som foreligger og hvordan disse foreslås tatt med i det videre plan- og utredningsarbeidet. Hvis alternativ er valgt bort bør dette grunngis i planprogrammet. Jf. §19 i KU-forskriften. Bl.a. så bør PAKT legges til grunn for vurdering av alternativ i en slik særutredning.

I rapporten *PLAN-RAP-02 Vurdering av tilgjengelig næringsareal i Ålesundregionen* er det gjennomført en vurdering av relevante og realistiske alternative lokaliseringer. Det foreslåtte tiltaket sammenlignes med ledig næringsareal i overordnet plan. I planarbeidet for Alvika blir det gjort nærmere vurdering av disse arealene og 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. Videre dokumenteres det at Alvika har noen fordeler sammenlignet med ledig næringsareal i gjeldende planer.

Planmyndigheten har etter fastsettelsesvedtaket klarlagt at det ikke er et krav om at alternative lokaliseringer må utredes som fullverdige, detaljerte planalternativer på samme nivå som Alvika næringspark. KU-forskriften stiller krav om at relevante og realistiske alternativer skal beskrives og vurderes. Med utgangspunkt i rapporten, *PLAN-RAP-02 Vurdering av tilgjengelig næringsareal i Ålesundregionen*, utarbeides det en alternativsvurdering. Denne omfatter både overordnede vurderinger av alternative næringsareal og en nærmere beskrivelse og vurdering av konsekvensene for ett område allerede avsatt til næringsareal i regionen. Det er vurdert som mest relevant å se nærmere på konsekvensene for Digerneset Næringspark øst - gbnr. 531/176 og 100 m.fl. Vurderingene baseres på det pågående planarbeidet for dette næringsområdet.

3.3 Nullalternativet

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.

4 Viktige tema i planarbeidet

Det er to forhold som er svært avgjørende å få utredet og vurdert innledningsvis. Dette gjelder den overordnet vurdering av lokalisering, samt forholdet til matjord og jordvern. Planinitiativet er ikke i tråd med arealformålet i gjeldende arealdel av kommuneplanen (KPA) og strider i utgangspunktet mot nasjonale føringer knyttet til jordvern. Disse to tema bør avklares før man går over på mer ordinært reguleringsplanarbeid.

Trafikkforhold og mulig avbøtende tiltak vil også ha stort fokus i det videre planarbeidet.

4.1 Overordnet vurdering av lokalisering

Tiltaket er ikke i samsvar med overordnet plan. I referatet fra oppstartsmøtet med kommunen er det derfor stilt krav om at det gjennomføres en alternativsvurdering av lokalisering:

«Forslagsstilleren skal i forslaget til planprogram redegjøre for hvilke relevante og realistiske alternativer til Alvika som foreligger og hvordan disse foreslås tatt med i det videre plan- og utredningsarbeidet. Hvis alternativ er valgt bort bør dette grunngis i planprogrammet».

Kravet til slik vurdering er svart ut gjennom rapporten PLAN-RAP-02 Vurdering av tilgjengelig næringsareal i Ålesundregionen, som følger som vedlegg til planprogrammet.

Vurderingen er bygget opp i 3 trinn:

- ▶ 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 lokaliseringkriteriene:
 - Nærhet til arbeidsplasser og befolkning (tilgang på arbeidskraft og marked)
 - Nærhet til overordnet vegnett (E39/ E136)
- ▶ Trinn 3 - 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

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 tas med videre til alternativsvurderingen i trinn 3; Digerneset næringspark, et område i vestre del av Emblem, Veibustområdet i Sula kommune og Alvika næringspark (tiltaksområdet).

En sammenstilling av alternativsvurderingen for de fire områdene 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.

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

lokaliseringkriteriene for næringsareal i PAKT og fastsatt planprogram for KPA i Ålesund. For kriteriet hensyn til kulturmiljø, naturmiljø og landbruk kommer Alvika dårligst ut pga. stort jordbruksbeslag. Et videre arbeid med konsekvensutredning for dette temaet vil svare ut hvor store konsekvensene vil være, om det finnes gode avbøtende tiltak.

Det er vurdert at grovsilingen i kapittel 6 og alternativsvurderingene i kapittel 7 i rapporten svarer ut kravet til vurdering av relevante og realistiske alternativer i KU-forskriften, og at konsekvensutredningen kan gjennomføres med foreslått tiltak som eneste lokaliseringalternativ sammen med nullalternativet.

Ut over fordelene ved Alvika næringspark som kommer fram gjennom alternativsvurderingen, 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.

4.2 Matjord og jordvern

Innenfor planområdet for Alvika næringspark er det i dag registrert 44 dekar jordbruksareal i NIBIOs arealressurskart. Mye av den fulldyrka jorda er i dag omdisponert til andre formål, og reelt areal med matjord innenfor planavgrensningen er ca. 36 dekar (Figur 4-1).



Figur 4-1: Jordbruksarealene innenfor planområdet i dag utgjør ca. 36 dekar.

Norsk landbruksrådgivning (NLR) har tidligere undersøkt den dyrka jorda i Alvika. Det ble målt jorddybde og tatt jordprøver på området. Det er vurdert at jordressursen har et godt utgangspunkt for dyrking, bestående

av siltig mellomsand med et relativt høyt organisk innhold og lite stein i matjordlaget. I Alvika er arealene i dag sterkt preget av forurensning i form av støv og søppel fra nærliggende næringsvirksomheter. NLR har i sin rapport vurdert at flytting av jorda til andre områder som er under oppdyrking kan være en god løsning.

I forbindelse med planarbeidet vil det utføres en konsekvensutredning av naturressurser (herunder jordressursene) i henhold til metoden beskrevet i håndbok V712 fra Statens Vegvesen. Utredningen vil peke på verdien av jorda og andre naturressurser som blir berørt, og utrede påvirkning og konsekvens av tiltaket for naturressursene.

Det skal utarbeides en matjordplan for jorda som berøres av planen. Matjordplanen skal inneholde en beskrivelse av jorda, masseberegning av jordvolumet, plan for flytting og eventuelt mellomlagring, en vurdering av mottaksarealer og plan/metode for å gjennomføre jordflytting på en slik måte at matjordas egenskaper opprettholdes. Det skal også sjekkes om jorda er fri for planteskadegjørere før flytting kan utføres.

4.3 Trafikkforhold

Alvika Næringspark vil legge til grunn at tilkomstveg til Alvika massedeponi benyttes som adkomst. Det er utarbeidet et trafikknotat som oppsummerer dagens situasjon på fv. 5946, Alvikvegen (Norconsult, 2023) I dette notatet er det også estimert framtidig trafikk ved etablering av en næringspark der aktuell arealbruk er lagt til grunn. Notatet beskriver hvilke oppgraderingsbehov det er på vegen for at den skal ivareta trafiksikkerhet og framkommelighet. Dersom prosjektet endres som følge av videre planarbeid, vil trafikknotatet oppdateres ved behov.

Beskrivelse av fv. 5946:

Innenfor planområdet og videre østover til kryss med fv. 661/E39 ved Digerneset (ca. 12,5 km) er det en enfelts veg med møteplasser. Vegen er ikke forkjørregulert, og det er generell fartsgrense utenfor tettbygd strøk (80 km/t) i området. Ut fra vegstandard er reelt fartsnivå naturlig nok vesentlig lavere. Fv. 5946 har last- og lengdebegrensninger øst for Alvika, blant annet forbud mot kjøretøy med lengde over 13,10 meter ved Utvikbygda. Ingen semitrailere eller storbil med tilhenger kan kjøre langs vegen.

Hovedadkomst til planområdet er fra vest. I denne retninga går fylkesvegen til rundkjøring med fv. 534 Lerstadvegen. I dette kryssområdet er det også forbindelse med E39/E136. Ca. 300 meter vest for planområdets tilkomstveg har fylkesvegen vesentlig bedre standard. Denne delen av fv. 5946 framstår som en standard hovedveg tilsvarende Hø2-veg. Dette er tofelts veg med fartsgrense 60 km/t som ved nybygging er dimensjonert for inntil 12000 kjt/dag. Vegen går gjennom Bingsa næringsområde med kryss og avkjørsler til flere virksomheter. Det er også adkomstveger til boligområder fra fv. 5946. Trafikkmengde på vegen i dag og med fremskriving fram mot 2040 er angitt i Tabell 4-1. Trafikkberegninger for trafikkvekst med etablering av Alvika massedeponi og Alvika næringspark er angitt i Tabell 4-2. Metode for beregning og hvilke tiltak som legges til grunn i beregninger vil omtales nærmere i fagrapport og planbeskrivelse.

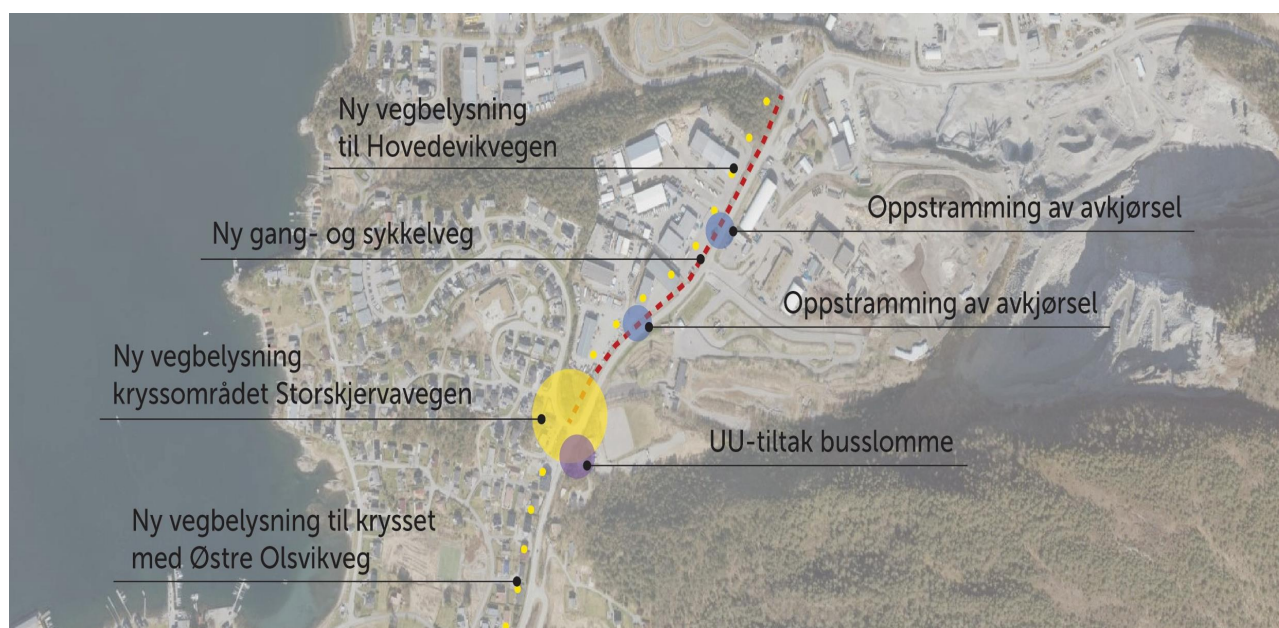
De trafikale vurderingene som er gjort i forbindelse med detaljregulering av Alvika massedeponi samt tilstandsvurderingen som er utarbeidet i forbindelse med det pågående planarbeidet for Alvika Næringspark er vurdert å ha tilstrekkelig informasjon til å vurdere de trafikale konsekvensene ved tiltaket og foreslå forbedringer på fv. 5946. Tiltak som vist i Figur 4-1 vurderes som aktuelle å gjennomføre ved etablering av Alvika Næringspark. Dette vil avklares nærmere gjennom planarbeidet.

Tabell 4-1 Beregnet trafikkvekst på fv. 5946 uten etablering av massedeponi og næringspark (Kilde: Trafikkvurdering - Alvika massedeponi og næringsområde, Norconsult, 2023)

| Strekning | ÅDT 2022 (% tunge) | ÅDT 2030 (% tunge) | ÅDT 2040 (% tunge) |
|--------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Fv. 5946 ved nytt kryss | 350 (8%) | 375 (8%) | 390 (9%) |
| Fv. 5946 sør for Hovdevikvegen | 3800 (19%) | 4100 (20%) | 4300 (21%) |

Tabell 4-2 Beregnede trafikkmengder i en framtidig situasjon der Alvika massedeponi og Alvika næringspark er etablert. Trafikktallene inkluderer framskriving fram mot 2040. (Kilde: Trafikkvurdering - Alvika massedeponi og næringsområde, Norconsult, 2023)

| Strekning | ÅDT 2022 (% tunge) | ÅDT 2040 (% tunge) | ÅDT massedeponi (90% tunge) | ÅDT næringsområde (90% tunge) | ÅDT 2040 (% tunge) |
|--------------------------------|--------------------|--------------------|-----------------------------|-------------------------------|--------------------|
| Fv. 5946 ved nytt kryss | 350 (8%) | 390 (9%) | 150 | 300 | 840 (52%) |
| Fv. 5946 sør for Hovdevikvegen | 3800 (19%) | 4300 (21%) | 150 | 300 | 4750 (27%) |



Figur 4-2 Forslag til tiltak på fv. 5946 for å bedre trafiksikkerhet og fremkommelighet (Kilde: Detaljregulering Alvika næringspark-tilstandsvurdering fv. 5946 Alvikvegen, Norconsult 2025)

Gående/syklende og kollektiv

Det er etablert gang-/sykkelveg fra Hovdevikvegen og videre østover fram til ca. 300 meter vest for planområdet. Det er regulert gang-/sykkelveg videre sørover fra Hovdevikvegen til Storskjervavegen, men denne er ikke etablert. De siste 300 meterne er uten separat tilbud for myke trafikanter, men også denne strekningen har reguleringsplan som gir hjemmel til å etablere gang og sykkelveg. Det vil i planarbeidet vurderes om det skal stilles rekkefølgekrav om etablering av gang- og sykkelveg.

Det er et dårlig kollektivtilbud forbi planområdet. Det er kun skoleruta som passerer i dag. Det kan legges til rette for et bedre kollektivtilbud, men dette må sees i sammenheng med allerede etablerte bedrifter i Bingsaområdet.

5 Utredningsprogram

5.1 Innledning

Prosjektet utløser som nevnt i kapittel 1.4 krav om konsekvensutredning (KU), jf. plan- og bygningslova § 4.2 og forskrift for konsekvensutredning. Utredningstema og metode skal ifølge forskriften, men 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.

5.2 Tema som konsekvensutredes

§ 21 i forskriften har en liste over tema det er aktuelt å utrede. Vi vurderer at det er følgende miljøtema som er relevant å konsekvensutrede i denne plansaken:

- Naturressurser
- Naturmangfold på land (terrestrisk)
- Landskap
- Støy
- Klimagassutslipp

Som redegjort for i kapittel 4 er det avgjørende for videre planarbeid å få utredet og vurdert konsekvensene av å flytte matjord til nytt/nye areal, og omdisponere området i Alvika til næringsvirksomhet. Hvis utredningen av naturressurser viser at det er akseptabelt å flytte matjord, kan øvrige utredninger starte opp. Det vurderes at det er fare for at naturmangfold og landskap kan bli vesentlig påvirket av det foreslåtte tiltaket. Disse tema må derfor konsekvensutredes. Støy vil også bli konsekvensutredet. Klimagassutslipp er også tatt med som et KU-tema, særlig med tanke på massedisponeringen som skal skje i området.

5.3 Andre relevante tema som vil inngå i planarbeidet

Egne rapporter:

- Områdestabilitet -rapport i tråd med NVE Veileder 1/2019
- Skred og flomfare
- ROS-analyse
- Trafikkforhold
- Renovasjon
- VAO-plan

Vil inngå som del av planomtalen:

- Kulturminner og kulturmiljø
- Friluftsliv
- Støv
- Mineralressurser
- Forholdet til barn og unge
- Forholdet til høyspentlinjer, ledninger i grunnen og transformatorstasjoner
- Løsninger for bygg, vegsystem, parkering, renovasjon mm

5.4 Oversikt utredningstema og øvrige tema

Under er det laget en oversikt over utredningstema og øvrige tema som skal behandles i planarbeidet:

| Tema | Kommentar | Konsekvens- utredning | Fag- rapport | Virkninger vurderes i plan- beskrivelse |
|--------------------------|---|--------------------------|-----------------|--|
| Naturressurser | Det lages en matjordplan for matjord som skal flyttes + en KU naturressurser iht. V712. Forholdet til pukkeforekomsten 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. M1941 kapittel 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 ivaretagelse 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 (vedlagt revidert planprogram), KU klimagass samt trafikkvurderingen. | | | X |
| Folkehelse | | | | X |
| Barn og unges interesser | | | | X |
| Universell utforming | | | | X |
| Teknisk infrastruktur | Det utarbeides VAO-rammeplan og renovasjonstekniskplan | | X | |
| Risiko og sårbarhet | Iht. DSBs veileder | | X | |

6 Metode

Konsekvensutredningen vil inneholde tre hovedtema:

- Påvirkning for miljøtema
- Påvirkning for samfunnet lokalt og regionalt
- Vurdering av om man oppnår målsetningene med planen

For hver av disse vil det benyttes egne metoder som beskrevet under.

I oppsummeringen vil de samlet virkninger for miljø og samfunn bli oppsummert og synliggjort, og sett opp mot vurderingene om måloppnåelse.

Tilleggsvedtakene til Planutvalget gjort 03.02.2026 jf. kap. 1.5 er ved revisjon av planprogrammet mai 2026 innarbeidet i tabellen i kap. 6.1.

6.1 Metode - miljøtema

Miljødirektoratets metode M-1941 for konsekvensutredning av miljøtema vil bli benyttet.

| Miljøtema | Dagens kunnskapsgrunnlag og behov for ny kunnskap | Metode |
|-------------------------------------|---|--|
| Naturressurser | <p>Innenfor planområdet for Alvika næringspark er det i dag registrert ca. 44 dekar jordbruksareal i NIBIOs arealressurskart. Noe av den fulldyrka jorda er allerede omdisponert til vei inn til massedeponiet på oppsiden av planområdet, men dette er foreløpig ikke oppdatert i kartet. Ut ifra befaring og flybilder utgjør faktisk areal med matjord ca. 36 dekar. Konsekvensutredningen vil inneholde en samlet vurdering av tap av dyrka mark opp mot nasjonale og regionale jordvernmål.</p> <p>Vest for Alvika ligger det et steinbrudd og pukkverk i drift. Forholdet til pukkeforekomsten Bingsa (regional betydning) vil beskrives og vurderes i KU naturressurser.</p> <p>Ytterkantene av planområdet, i sør og øst, er skogkledd. Skogen er registrert med særs høg bonitet. Mye av denne skogen er ryddet i forbindelse med etablering av Alvika massedeponi.</p> | Matjordplan med vurdering av mottaksområder. KU iht. V712. |
| Naturmangfold på land (terrestrisk) | <p>Store deler av deponiområdet ligger innenfor naturtype kystfuruskog, registrert som viktig i naturbase. Planområdet for Alvika næringspark ligger i utkanten av skogsområdet, kystfuruskog, og berører dette i liten grad. Hovedsakelig består planområdet av tidligere dyrka mark. Det ble ikke registrert sensitive arter i området i 2018, da Multiconsult gjennomførte en undersøkelse i forbindelse med regulering av massedeponiet. Influensområdet dekker arealet for Alvika næringspark.</p> <p>I 2021/22 ble det observert en rødlistet art, Hubro, i Alvikaområdet. Det er gjennomført kartlegging og konsekvensutredning av naturmangfold avgrenset til deltema fugl og med spesielt fokus på Hubro i 2023, samt utarbeidet en tiltaksplan for avbøtende tiltak (iTrollheimen). I tillegg til utbedringer av høyspentanlegget, overvåkes hubroaktiviteten med lytteboks. Konsekvensvurderinga</p> | M-1941 |

| | | |
|------------------|---|-----------------|
| | <p>omfatter også næringsarealet. Det er ikke registrert andre sensitive arter pr. oktober 2024 (GisLink)</p> <p>Planområdet ligger i ytterkant av et stort kartlagt område i forbindelse med utvalgskartlegging etter NiN med Miljødirektoratets instruks. Det er gjennomført av Miljøfaglig utredning i 2024, og denne vil inngå i kunnskapsgrunnlaget.</p> <p>Konsekvensutredningen vil inneholde et naturregnskap som synliggjør samlet tap av naturverdier.</p> <p>Det er registrert fremmede arter, japanpestrot og platanlønn, i utkanten av planområdet.</p> | |
| Landskap | <p>Planområdet ligger på ei slette med ytterkant av skog på skrånende terreng mot Ellingsøyfjorden i nord. Fjell i sør danner skygge over deler av området om vår og høst, området ellers et åpent og solrikt i sommerhalvåret.</p> <p>Landskapet er registrert som fjordlandskap (NiN-landskapstyper).</p> <p>Det er vestlandsk kystklima, med mye regn og milde vintre. Planområdet vender mot nord, og fjell og skog i sør kan skjerme for vindretning fra sørøst.</p> <p>Det er spredt bolig og hyttebebyggelse i området. I sør ligger industriområdet med store landskapsinngrep. I øst er Alvika massedeponi under etablering, med store terrenginngrep.</p> | M-1941 |
| Støy | <p>Deler av planområdet ligger innenfor gul støysone fra vegtrafikken langs fv. 5946, jf. støysonekart Statens vegvesen.</p> <p>Det foreligger støyutredning basert på planlagt aktivitet ved massedeponiet og biltrafikk til/fra området (Multiconsult 2023). Deler av planområdet ligger i gul støysone fra denne aktiviteten. Det er beregnet støynivå for nærliggende boliger, samt beskrivelse av avbøtende tiltak.</p> <p>Støyutredningen vil også vurdere fremtidig trafikkstøy for boligbebyggelse langs fylkesvegen i Olsvika.</p> | T1442 M-1941 |
| Klimagassutslipp | <p>Hovedfokus vil være på utslepp fra materialbruk, anleggsarbeid (massetransport, produksjon og transport av material) og arealbeslag.</p> <p>Konsekvensutredningen vil inneholde vurdering av klimagassutslipp knyttet til arealendring og transport i et livsløpsperspektiv.</p> | M-1941. |

Konsekvensutredningene for de overnevnte miljøtema vil bli sammenstilt i tråd med metoden beskrevet i M-1941. Det vil bli anbefalt avbøtende tiltak.

6.2 Metode – Lokalisering og samfunnsnytte

Et viktig tema å behandle i planarbeidet er å synliggjøre hvilke samfunnsmessige virkninger tiltaket kan få i Ålesund kommune (lokale virkninger) og regionen ellers (regionale virkninger).

| Konsekvensutredningstema – samfunn | Beskrivelse |
|------------------------------------|---|
| Lokalisering | Se kap. 4.1. og rapport med vurdering av lokalisering (vedlagt revidert planprogram) |
| Samfunnsnytte | Det vil bli redegjort for samfunnsnytte i planbeskrivelsen. Vurderingen vil ta utgangspunkt i rapporten for vurdering av lokalisering (vedlagt revidert planprogram), KU klimagass samt trafikkvurderingen. |

6.3 Vurdering av måloppnåelse

I hvilken grad nullalternativet og planforslaget oppfyller prosjektets mål vurderes og oppsummeres før endelig anbefaling, ref. kap. 1.2.1.

7 Framdriftsplan og medvirkning

Planprosessen startet med et planinitiativ, datert 06.05.22, som ble innsendt til Ålesund kommune. Planinitiativet ble administrativt behandlet og avvist. Begrunnelsen var at formålet, næring, var i strid med kommunedelplanen der arealet er satt av til LNF-område. Det ble vist til at aktuelle lokalisering 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 (delegert myndighet fra Kommunestyret).

Det ble arbeidet videre med revisjoner av planinitiativet, og 20.06.24 ble revidert planinitiativ sendt inn til Ålesund kommune. I forbindelse med denne oversendelsen, ble det avholdt et overleveringsmøte med Ålesund kommune (28.06.24), der forslagsstiller fikk presentere planinitiativet. Administrasjonen avviste på nytt, og med samme begrunnelse, det reviderte planinitiativet, den 31.07.24.

Det ble sendt inn anmodning om politisk behandling av planinitiativet, 16.08.24. Saka ble behandlet i Planutvalget, 17.09.24 i sak 105/24. 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 plansaka ble avholdt 07.11.24.

Det ble varslet oppstart 07.04.2025 av planarbeidet 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 innspillene ved varsel om oppstart og høring av planprogrammet, er det valgt å omarbeide planprogrammet og sende det på en begrenset høring til lokale, regionale og statlige myndigheter.

I arbeidet med detaljreguleringen er det ønskelig med medvirkning fra ulike grupper som har interesse av planarbeidet, i samsvar med kravene til medvirkning i plan- og bygningsloven. I tillegg til kontakt med planavdelingen, er det ønskelig å ha tett dialog med andre enheter i kommunen og andre offentlige aktører underveis i planarbeidet, for å avklare problemstillinger og løsninger.

Man vil som et minimum forholde seg til plan- og bygningslovens krav til medvirkning, kunngjøringer og høringer, men det er også aktuelt å invitere naboer, næringsdrivende og andre interessenter til møter i løpet av planprosessen for å sikre god dialog, og dermed redusere potensialet for interessekonflikter. Det vil bli invitert inn til et folkemøte i forbindelse med offentlig ettersyn for å orientere om planene.

Det er estimert følgende framdrift for planarbeidet:

| | Tidsrom |
|---|-------------------|
| Oppstartsvarsel og offentlig ettersyn av planprogram | Våren 2025 |
| Møte regionalt planforum | Høsten 2025 |
| Justering av planprogram og ny avgrenset høring | Høsten 2025 |
| Fastsetting av planprogrammet etter høring | Januar 2026 |
| Utarbeiding av planforslag | Vinter/vår 2026 |
| Behandling av planforslag med KU, og vedtak om offentlig ettersyn | Vår 2026 |
| Offentlig ettersyn av planforslag med KU, og folkemøte | Sommeren 2026 |
| Revidering av planforslaget etter offentlig ettersyn | Høsten 2026 |
| Vedtatt detaljreguleringsplan | Årsskifte 2026/27 |