Notat

Oppdragsnr.: 52503215 Dokumentnr.: PLAN-NOT-01

Til:	Ålesund kommune
Fra:	Norconsult Norge AS
Dato:	2025-10-17
Kopi til:	Alvika Næringspark AS

Merknadsbehandling planprogram og varsel om oppstart

Det ble, av Nordplan AS på vegne av Alvika Næringspark AS, varslet oppstart av reguleringsplanarbeid for Alvika Næringspark 07.04.2025. Planprogrammet ble samtidig lagt ut på høring med frist for innspill 02.06.2025. Det kom inn en rekke merknader fra statlige og regionale myndigheter samt interessenter og grunneiere. Dette dokumentet oppsummerer og kommenterer merknadene.

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.

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
C01	17.10.2025	Til gjennomsyn oppdragsgiver	THODYB	PERLER	SIVSUN
J02	04.11.2025	For bruk	GREBLI		SIVSUN

Nr.	Dato / avsender / gnr./bnr.	Sammendrag av merknaden	Kommentar fra forslagsstiller/plankonsulent
Merknader fra offentlige instanser			
1	30.05.2025 Statsforvalteren i Møre og Romsdal	**Planfaglig og KU** - Tiltaket er i strid med kommunedelplanen og krever KU og planprogram. Oppstartsmøtet gir generelt god greie for aktuelle KU-tema, SF har likevel noen suppleringer. **Arealbruk og mobilitet, PAKT** - Statsforvalteren forutsetter at planarbeidet inkluderer vurderinger knyttet til tilgjengelige arealressurser og alternative utbyggingsområder, jf. statlig planretningslinje for arealbruk og mobilitet. - Minner om føringer og strategier i plan for areal, klima og transport (PAKT) og forutsetter at planarbeidet følger disse. **Natur- og miljøvern** - Jf. vassressurslova § 11 er det krav om å opprettholde vegetasjonsbelte langs bredda av vassdrag med årssikker vannføring. Vegetasjonsbeltet må være bredt nok til å hindre avrenning og danne leveområde for planter og dyr. Økologisk funksjon skal sees i sammenheng med ev. nærliggende våtmarksmiljø, grønne korridorer og andre biotoper. **Landbruk** - Det er opplyst at 38 daa med dyrka mark vil omdisponeres til næringsareal. Dette er over 1/3 av det årlige regional jordvernmålet for Møre og Romsdal på 100 daa dyrka mark. Tiltaket bryter derfor med nasjonalt og regionalt jordvernmål. - Jordflytting er en kostbar og kompleks prosess, og det beste tiltaket er å la matjorda bli liggende. Tiltakshaver bør også legge merke til informasjon fra landbrukssjefen om mulige mottakere av matjorda. - Avventer mer info i planbeskrivelsen og rapport fra Norsk Landbruksrådgiving (NLR) om konsekvensen for matjorda og landbruksinteressene. - Varsler mulig innsigelse til en plan som ikke i sterk nok grad ivaretar jordvernet og målet om økt matproduksjon og selvforsyning. Minner om at vesentlig omdisponering av landbruksareal kun kan vurderes for formål av stor allmennyttig samfunnsinteresse. **Samfunnssikkerhet og klimatilpasning** - Overvann skal håndteres lokalt og elver og bekker som hovedregel ikke lukkes. Viser til gjeldende føringer for overvann i pbl. og TEK17. **Klima** - Forutsetter at utslippsvirkningene fra de skisserte tiltaka blir synliggjort i planarbeidet. Direkte utslipp knyttet til arealbeslag og bygging av tiltaka må gjøres rede for, i tillegg til indirekte utslipp som følge av virksomhet som det åpnes for i planområdet. Et planforslag må gi tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag til å vurdere planen sin virkning på klimagassutslipp.	Tas til orientering. Det er utarbeidet en overordnet vurdering av lokaliseringsalternativer, dette dokumentet følger det reviderte planprogrammet på ny avgrenset høring. Planprogrammet er justert og dette er omtalt. Tiltaket er ikke ventet å ha negativ påvirkning i vannforekomster, men vurderes i VAO-rammeplan, KU naturmangfold og oppsummeres i planbeskrivelsen. Det er utarbeidet en matjordplan som beskriver både giver- og mottaker areal. Matjordplanen følger ved avgrenset høring av revidert planprogram. Det vil bli utarbeidet en konsekvensutredning for naturressurser som vil legge matjordplanen til grunn. Planprogrammet er justert vedrørende omtale av matjord. VAO-rammeplan vil viser hvordan overvann håndteres. Det utarbeides egen KU for klimagass iht. veileder M-1941.

Nr.	Dato / avsender / gnr./bnr.	Sammendrag av merknaden	Kommentar fra forslagsstiller/plankonsulent
		Konklusjon - Viser til tidligere forhåndsvurdering til planinitiativet, og minner igjen om at tiltaket er vesentlig i strid med sentrale jordvernmål - Planforslag i samsvar med oppstartsvarselet vil sannsynligvis innebære innsigelse. - Oppstartsvarselet reiser sentrale problemstillinger rundt omfattende endring av areal til utbyggingsformål uten å være forankret i kommuneplanprosess, og i strid med føringer som går frem av statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet. - SF råder på bakgrunn av disse forholdene å ikke gå videre med varslet reguleringsarbeid.	Planprogrammet er oppdatert for blant annet å ivareta innspillene fra Statsforvalteren. Det er gjort en innledende vurdering av lokalisering som følger ved høring av det reviderte planprogrammet. Matjordplan følger også ved ny avgrenset høring av revidert planprogram.
2	23.05.2025 Møre og Romsdal fylkeskommune	**Konklusjon** 1. Varsler innsigelse knyttet til jordvernhensyn med hjemme i pbl. § 5-4 første ledd samt nasjonale/ regionale målsettinger 2. Varsler innsigelse om merknaden knyttet til samferdsel ikke blir ivaretatt 3. Forventer ny høringsprosess av revidert planprogram 4. Konsekvensutredningen må suppleres med flere tema **Merknader til planprogrammet og KU** **Planfaglige merknader** - Planprogrammet har ingen opplysninger om selve planprosessen eller info om planlagt medvirkning eller hvilke grupper som særlig skal hensyntas. Siden dette er krav som følger av pbl., mener MRFK at dette ikke er et fullstendig planprogram. - Planprogrammet virker som et utkast til framtidig planbeskrivelse, der bla. det vises detaljer fra prosjektet og konkluderer i enkelte punkt før planarbeidet har startet opp. Dette er uheldig, og de to dokumentene bør ikke blandes. Planprosessen må gjennomføres i rett rekkefølge. Enkelte utredninger er allerede på plass, noe som gir et godt grunnlag for videre planarbeid, men det innebærer også en risiko for endringer etter oppstartsvarsel. - MRFK vurderer at planprogrammet ikke er fullstendig før alle elementer er gjort rede for, og vi ser frem til rev. og fullstendig planprogram til ny høring. Fram til dette mener vi at planprogrammet ikke kan vedtas. Konsekvensutredning - Tilrår at KU blir gjennomført i tråd med veileder M-1941 og andre relevante veiledere som omhandler KU-tema. - Jf. KU-forskrifta vil planen trolig ha konsekvenser for naturmangfold, landskap, forurensning, transportbehov og jordressurser. Disse temaene må utredes i planprosessen. I tillegg må de trafikale virkningene utredes, jf. merknad under samferdsel. Planprogrammet må tilpasses deretter.	Vi viser til oppdatert planprogram, vurdering av lokalisering samt matjordplan som følger ved høring av det reviderte planprogrammet. Planprogrammet er oppdatert med informasjon om prosess og medvirkning. Planprogrammet er generelt omskrevet, omstrukturert og omarbeidet slik at det i større grad møter kravene som blant annet fylkeskommunen beskriver. Fylkeskommunen vil får revidert planprogram med medfølgende rapporter til gjennomgang i forbindelse med den avgrenset høringen som forventes avviklet i november 2025. Det er gjort en revurdering av hvilke tema som er beslutningsrelevante å utrede i henhold til bla. M1941. Se revidert planprogram med beskrivelser. M-1941 benyttes for konsekvensutredning av naturmangfold, landskap, klimagassutslipp og støy (forurensning). V712 benyttes for å utrede temaet naturressurser.

Nr.	Dato / avsender / gnr./bnr.	Sammendrag av merknaden	Kommentar fra forslagsstiller/plankonsulent
		Samferdsel - Utvikling av området vil belaste vegsystemet, og influensområdet til næringsparken og konsekvensene innenfor det må utredes slik kommunen tar opp i oppstartsmøtet, og som vist til i planinitiativet. - Trafikkanalysen må inkludere og vurdere de trafikkmessige konsekvensene planen vil kunne få for strekninga fra Moa og til Alvika, og fra Digernes (via Utvikbygda) frem til planområdet. Nødvendige avbøtende tiltak for trafikksikkerhet og avvikling for alle trafikantgrupper må sikres i rekkefølgekrav. - Er enige med SVV og ber om at en retter særlig hensyn til myke trafikanter. - Planen legger opp til mer trafikk, særlig tungtransport, gjennom eks. boligområde. Støy er allerede en utfordring her, og planen må i tilstrekkelig grad utrede og vurdere støy fra utbygginga. Anleggs- og driftsfase, samt konsekvenser av den daglige trafikken til og fra næringsparken må utredes. Utredningene må ta for seg influensområdet fra Moa frem til planområdet, samt fra Digernes frem til planområdet. Ev. avbøtende tiltak må sikres som rekkefølgekrav. **Planfaglige merknader** Jordvern - En plan som er i strid med KPA og som legger til rette for nedbygging av 30+ dekar fulldyrka og dyrkbar jord, er ikke forenlig med nasjonale målsetninger og fylkeskommunale mål. Nasjonale målsetninger - Nasjonale målsetninger for arealplanlegging og jordvern er tydelige på at dyrkbar jord skal beskyttes, og det er viktig å sikre at jordressursene blir forvalta bærekraftig. Nedbygging går imot disse måla og kan føre til redusert matproduksjon og tap av viktige naturressurser. Regionale målsetninger - Fylkeskommunen har også klare mål for bærekraftig utvikling og vern av naturressurser, viser til fylkesstrategi for landbruk 2023-2036 og regional planstrategi Møre og Romsdal 2025-2028. Nedbygging av dyrkbar jord er i strid med nasjonale og regionale mål, og fylkesstrategiene avgrenser omdisponering av matjord til maks 100 daa per år for fylket. Tiltaket vil føre til at nesten halvparten går tapt bare for denne planen. - Varsler innsigelse til planen dersom den blir lagt fram til behandling med bakgrunn i nedbygging av 47 daa fulldyrka og dyrkbar jord. Innsigelsen er hjemlet i pbl. § 5-4. **Samferdsel** - Stiller spørsmål til at det blir fremmet plan uten forankring i politisk avklart overordna plan. Det er svært uheldig å legge opp til arealbruk i strid med vedtatt KPA. En må videre i planarbeidet vurdere om behov for næringspark kan bli dekka av allerede avsatte områder i KPA. Forutsetninger for regulering, som må ligge til grunn dersom en går videre med prosessen på tross av merknadene og varsel om innsigelse: Utredninger - Planbeskrivelsen og andre rapporter/analyser må så langt det er relevant drøfte trafikkøkning, trafikkløsninger for personbil, avfallshåndtering, varetransport, kollektivtrafikk, parkering, samt situasjon for myke trafikanter og skolebarn. Ferdsel langs og kryssing av fylkesvegen for disse gruppene skal alltid vurderes.	Det utarbeides en fagrapport som omtaler transportbehov og trafikale virkninger. Vi viser til revidert planprogram for omtale av utredningen av trafikkforhold. Vi viser til utarbeidet rapporter for vurdering av lokalisering samt matjord som følger ved den avgrenset høringen av det reviderte planprogrammet. Viser til revidert planprogram og matjordplan. Hensikten med matjordplanen er å sikre at flyttingen fører til netto forbedring av jordverninteressen gjennom bedre terrengarrondering, høyere driftspotensial og sikring av matjorda på en mer egnet lokasjon Viser til planprogram knyttet til kommende rullering av kommuneplanens arealdel samt rapport som vurderer lokalisering (som følger revidert planprogram på høring. Denne rapporten er utarbeidet for å imøtekomme blant annet dette innspillet. Viser til revidert planprogram

Nr.	Dato / avsender / gnr./bnr.	Sammendrag av merknaden	Kommentar fra forslagsstiller/plankonsulent
		- Planbeskrivelsen må ta for seg hele arealet innafor plangrensa og influensområdet. Vurderingene må omfatte eks. situasjon, omtale av planforslaget, virkninger av planforslaget og ev. avbøtende tiltak.	
		Fylkesveg 5946 - Forutsetter at fv. 5946 med tilhørende sideterreng blir regulert i tråd med N100 og N101. - Fylkesvegen sin sikkerhetssone må reguleres til «annen veggrunn». - Det må stilles rekkefølgekrav til breddeutviding av fylkesvegen, tilsvarende rekkefølgekravet for massedeponiet i naboreguleringsplanen. - Fylkesvegen sin byggegrense bør reguleres i samsvar med «Rammeplan for avkjørsler og differensierte byggegrenser», som vil si 20 m fra senterlinje. Byggegrensa må målsettes i plankartet og bestemmelsene.	Tas til etterretning.
		Tilkomst - Selv om tilkomsten er tenkt å skje over tidligere regulert veg, må en i prosessen på nytt vurdere vegen og avkjørselen fra fv. 5946. Avkjørselen må reguleres i tråd med N100, og frisiktsoner sikres i plankartet. Frisiktsone over vegareal trenger ikke vises som hensynssone, men kan vises i plankartet som juridisk bindende punkt/linjer som frisiktlinjer. - Pga. svingradius for større kjøretøy bør tilkomst til næringsparken plasseres så langt bort fra avkjørselen fra fv. 5946 som mulig. Vi råder til at det blir utarbeida en sporingsanalyse som ser nærmere på dette. - Forutsetter at eks. direkteavkjørsel som betjener bla. eiendommene gnr./bnr. 33/1, 5 og 30 blir regulert stengt, og at det blir knyttet rekkefølgekrav til stenging og fjerne av avkjørselen.	Tas til etterretning.
		Sikkerhet myke trafikanter - Ved ev. etablering av næringspark vil det være naturlig med ansatte som ønsker å gå eller sykle til og fra jobb. Er enige med kommunen om at det er viktig å få til en sammenhengende gang- og sykkelvegløsning fram til planområdet. Vi råder til at gang- og sykkelvegen blir sikra opparbeida gjennom rekkefølgekrav. Minner om at en ev. gang- og sykkelveg på denne strekninga vil være kommunal. - Trygg kryssing av fylkesvegen ved næringsparken må vurderes grundig i tråd med N100 og V127, og opparbeiding av dette må sikres i rekkefølgekrav.	Tas til etterretning. Det legges opp til at det inntas bindendende rekkefølgekrav i planen som bidrar til utbygd og oppgradert gang- og sykkelveg langs Fv. 5946, inkludert trygge krysningspunkt og fartsdempende tiltak.
		Håndtering overvann - Er kjent med at det har vært overvannsutfordringer i området. Overvann må bli nærmere beskrevet, og det må lages en plan for håndtering av overvann og utredning om kapasitet med mer. Flomveger, fordrøyningsbasseng og stikkrennekapasitet er sentralt i dette prosjektet, og hvordan man sikrer fylkesvegen og naboer mot påvirkning/skader vil være viktige vurderingsmoment. Ev. behov for tiltak må sikres i rekkefølgekrav.	Håndtering av overvann vurderes i VAO-rammeplan.
		Avsluttende merknader - Viser til merknadene og ber om at de blir tatt med videre. Planforslaget må knytte rekkefølgekrav til alle tiltak som påvirker og sikrer de trafikale løsningene. MRFK vil vurdere å fremme innsigelse dersom merknadene ikke blir hensyntatt videre.	Tas til etterretning. Det vises til revidert planprogram.

Nr.	Dato / avsender / gnr./bnr.	Sammendrag av merknaden	Kommentar fra forslagsstiller/plankonsulent

3	02.06.2025
	NVE
		NVEs konkrete innspill
		
		Fare for skred i bratt terreng
		- Deler av planområdet er i mulig fareområde for skred, jf. aktsomhetskart i NVE Atlas. ROS-analysen må avklare om sikkerhetskrava for skred i TEK 17 § 7-3 er tilfredsstilt. Viser til Kartbasert veileder for reguleringsplan steg 10 for nærmere veiledning.
		- ROS-analysen må ta stilling til om tidligere vurderinger avklarer fare for hele planområdet.
		- Viser til NVEs veileder for kartlegging av skredfare i bratt terreng og anbefaler at den blir brukt ved bestilling av konsulentrapporter, samt utarbeiding av rapporter.
		
		Flom og erosjon
		- Det er mindre bekker innenfor planområdet som ikke fanges opp av aktsomhetskart for flom. ROS-analysen må vurdere planlagt utbygging i forhold til fare for flom, erosjon, overvann og endring i avrenningsmønster.
		- Viser til Klimaprofil for Møre og Romsdal som kunnskapsgrunnlag i planarbeidet.
		
		Overvannshåndtering
		- Mer utbygging gir økt andel tette flater som bidrar til raskere avrenning og større mengder vann på terrengoverflaten. Økningen kan føre til oversvømmelser i byggeområdene og flom i vassdrag. Det er viktig å være oppmerksom på at ny utbygging også kan blokkere avrenningen ovenfra. Dersom omgivelsene ikke har kapasitet for økt avrenning, må en planlegge kompenserende tiltak i nedbørsfeltet.
		- Klimaendringenes påvirkning på avrenning må også avklares. Dette må gjøres tidlig for å sette av nok areal før bygg og infrastruktur planlegges.
		- Reguleringsplanen må vise hvordan overvann skal behandles både i kart og bestemmelser.
		- Det må avsettes tilstrekkelige og hensiktsmessige arealer for overvannshåndtering.
		- Reguleringsplanen må vise hvordan overvann håndteres uten at det medfører negative konsekvenser for grunnvann, overflatevann, bekker, elver og innsjøer – dette gjøres ved å:
		
		  - Kartlegge nedbørsfelt og dreneringslinjer.
		  - Avrenningsmengde bør kartlegges før og etter tiltaket.
		  - Anbefaler sterkt å legge til grunn et klimajustert 100 års regn ved kartlegging av overvannsfare.
		  - Flomveien bør vises fram til resipient, og en må vurdere resipientens kapasitet.
		  - Flomvei må dimensjoneres og vises i plankartet med bestemmelser.
		
		- Anbefaler naturbaserte løsninger for overvannshåndtering, jf. nasjonale føringer.
		- Viser til NVE veileder 4/2022 og 2/2023.
		
		Vassdragsmiljø
		- Viser til vannressursloven, og spesielt til § 5 om aktsomhetsplikten.
		- Jf. vannressursloven § 11 skal vassdrag med årssikker vannføring opprettholde et naturlig vegetasjonsbelte. Bredda kan fastsettes i planen. Arealbrukskategorien «Bruk og vern av sjø og vassdrag» bør brukes til å merke vannstrengen med f.eks. kombinert formål «Natur og friluftsliv».
			Tas til etterretning.
			
			Tas til etterretning.
			
			Tas til etterretning.
			
			Tas til etterretning.

Nr.	Dato / avsender / gnr./bnr.	Sammendrag av merknaden	Kommentar fra forslagsstiller/plankonsulent
		Energianlegg - Det går en 22 kV kraftlinje gjennom deler av området. Det er et mindre kraftledningsanlegg innenfor områdekonsesjonene som faller innen virkeområdet til pbl. NVE anbefaler at anlegget blir satt av som «teknisk infrastruktur» i plankartet. Generelle råd - Viser til NVEs internettsider for arealplanlegging og Kartbasert veileder for reguleringsplan til bruk i planarbeidet. Meld inn fareutredninger - Naturfareutredninger bestilt etter 01.01.2025 skal meldes inn til NVE. Vi ønsker også utredninger bestilt før denne datoen. Geotekniske grunnundersøkelser sendes til NGU vi NADAG. NVEs oppfølging av planarbeidet - Dersom planen berører NVEs saksområder, skal planen sendes til NVE elektronisk ved offentlig høring. Det må gå tydelig fram hvordan interessene er vurdert og innarbeidet.	Tas til etterretning. Tas til etterretning. Tas til etterretning. Tas til etterretning.
4	27.05.2025 Kommuneoverlegen	**Planfremlegg** - Viser til sin merknad til reguleringsplan for Alvika massedeponi, der kommuneoverlegen pekte på problemstillingen rundt stadig økende trafikk på fv. 5946 Alvikvegen. Særlig stor er belastningen mellom rundkjøringen ved krysset Alvikvegen/Lerstadvegen og avkjøringen til Storskjervavegen. Industriområdet Bingsa/Alvika har i senere år også vært gjennom store endringer, noe som har resultert i forringelse av bomiljøet med støv, lukt, støy og uro fra trafikk og aktivitet i industriområdet, i tillegg til mangelfull trafikksikkerhet. Etter kommuneoverlegens vurdering må tålegrensen for lokalsamfunnet utredes før det ev. blir gitt klarsignal for nyetablering. Avbøtende tiltak må skisseres, og effekten av tiltakene må sannsynliggjøres. Gjennomføring må sikres i rekkefølgebestemmelser. - Boligområdet i Alvika er preget av industriaktivitet, og en ev. næringspark vil ytterligere forringe bokvaliteten. Vi har derfor ment at videre utvikling i Alvika må avgjøres gjennom revisjon av KPA. Slik vil alle aktuelle problemstillinger bli belyst, og kommunen kan gjøre bevisste og avklarende valg for framtidig utvikling av hele industriområdet, jf. T-1442 kap. 2.5, der den enkelte virksomhets bidrag til støysummen blir synliggjort. Dermed kan bedriftene ansvarliggjøres for egen forurensning på en helt annen måte enn i dag. **Anleggsfasen** - Utbyggingen vil pågå over lang tid og støy i anleggsfasen kan oppleves spesielt belastende. Beboerne må i denne perioden tas hensyn til slik at de ikke blir utsatt for uakseptabel støy- og støvbelastning. - Bestemmelsene må fastsette konkrete støykrav i henhold til T-1442. Viser til kap. 6. Natt- og helgearbeid bør i tillegg til støyende arbeid kveld og tidlig morgen uansett unngås. - Dersom støyen forventes å overskride gjeldende grenseverdier, skal det iht. T-1442 utarbeides en plan for håndtering av støy. Det bør også utarbeides en informasjonsplan som sikrer beboerne forutsigbarhet gjennom god dialog og hensiktsmessige varslingsrutiner iht. kap. 6.3.1. **Utredningsbehov** **Støyforurensning** - Det er et nasjonalt mål at antall støyutsatte skal reduseres, og virkemidlene i pbl. må brukes for å oppnå dette. Registrerer at støymålet ikke er oppført i listen over nasjonale føringer i planprogrammets kap. 3.1.	Tas til etterretning. Det er utarbeidet en rapport med vurdering av lokalisering som følger ved avgrenset høring. Tas ellers til etterretning. Tas til etterretning. Det utarbeides en KU for støy i henhold til M1941.

Nr.	Dato / avsender / gnr./bnr.	Sammendrag av merknaden	Kommentar fra forslagsstiller/plankonsulent
		- Viser til temaet «forurensning» i utredningsprogrammet ang. den støyfaglige utredningen. Bemerker at massedeponiet og planlagt næringspark til sammen vil gi en markant økning i trafikken på hele strekket fra rundkjøringen til planområdet, der tunge kjøretøy vil utgjøre en stor del av økningen. Denne kjøretøygruppen vil også bli størst bidrag til støy- og støvforurensningen langs vegen, og ha størst innvirkning på trafikksikkerheten. - Type virksomheter er så langt ikke fastsatt, og det er viktig at trafikktallene for tungtrafikk ikke blir underdimensjonert. Det samme gjelder privatbiler brukt til arbeidsreiser. - Ang kollektivtilbud og tilrettelegging for gående/syklende til arbeid, er det etter kommuneoverlegens vurdering urealistisk å planlegge at kollektivtilbudet kan bli så godt at det er en reell konkurrent til privatbilismen. Det samme gjelder gange/sykling, der det er uklart om GS-vegnettet vil bli krevd fullt utbygd og oppgradert til akseptabel standard gjennom rekkefølgebestemmelser. Det er en god start å legge opp til krav om opparbeiding av GS-veg på siste strekket inn mot næringsparken, men dårlig vedlikehold og manglende opparbeiding videre vestover mot Olsvika vil være til hinder for økt bruk av sykkel. - Maks utnytting av næringsområdet mht. tungtrafikk, og et scenario der samtlige arbeidstakere benytter egen bil, må være utgangspunkt for videre planlegging. Vurderinga må ta høyde for at buss- og transportdrift vil gi kjøring til alle døgnets tider, og kanskje spesielt i de mest kritiske fasene sein kveld/natt og tidlig morgen. - Aktuelle støykilder fra aktivitet og drift på området er vanskelig å forutse så lenge aktørene ikke er fastsatt. Det må dessuten tas høyde for at støybildet kan endres dersom planen ikke setter klare betingelser for type aktivitet. Vaskehaller, ventilasjonsanlegg, kjøle-/fryseaggregater, tomgangskjøring og interntrafikk er eksempler på mulig aktuelle støykilder, i tillegg til ev. produksjonsstøy. **Lysforurensning** - Lysforurensning vil være en spesielt fremtredende problemstilling i ellers dårlig belyste arealer, som i Alvika. Utredningsbehov for lysforurensning er ikke nevnt. Dette er en mangel. Ev. drift av bussdepot og transportterminal vil kreve at området er belyst store deler av døgnet, noe som kan virke forstyrrende og belastende på omgivelsene, både i bomiljøer og friarealer.	Lysforurensing vil bli omtalt og vurdert i planomtalen til reguleringsplanen.
		Private drikkevannsbrønner - Utbyggingens påvirkning på private drikkevannsbrønner må utredes. Drenering og asfaltering vil endre vannvegene, samtidig som ev. forurensning, f.eks. fra vask og vedlikehold av bil-/bussparken, kan forringe vannkvaliteten over tid. Det er viktig å kartlegge kvalitet og vannmengde, inkludert årstidsvariasjoner, for den enkelte vannkilde før anleggsarbeidet starter. Både mikrobiologiske og fysikalsk-kjemiske parametere må inngå i kartleggingen. Dersom det skal etableres virksomhet med spesifikke forurensningskomponenter, må disse også inngå i analyseprogrammet. - Det må fastsettes hvordan vannkvalitet og -mengde skal føles opp over tid, og hvordan utbygger skal ansvarliggjøres dersom vannkilden forringes. Med utgangspunkt i eks forhold må det fastsettes hvilke endringer som må til før vannkilden anses som forringet. Forutsetter at undersøkelser og oppfølging utføres av dokumentert kompetent instans.	VAO-rammeplan vil vurdere dette nærmere.
		Private avløpsløsninger - Flere husstander i området har separate avløpsløsninger som forutsetter helårsavrenning i bekk/elv. Det må kartlegges om utbyggingen gir endringer i vannføringen, slik at forutsetningene for utslippstillatelsene faller bort. Ansvarsforholdene ved ev. behov for omlegging må avklares.	VAO-rammeplan vil vurdere dette nærmere.

Nr.	Dato / avsender / gnr./bnr.	Sammendrag av merknaden	Kommentar fra forslagsstiller/plankonsulent
		Bomiljø - Det vil være behov for nærmere vurdering av samlet belastning som er rimelig å påføre berørte boligområder. Dette deltemaet kommer inn under «Samfunnskonsekvenser» i utredningstemaene. - Olsvika og Alvika er i dag sterkt påvirket av den totale virksomheten innen Bingsa industriområde. KU skal etter pbl. bl.a. beskrive hvordan befolkningens helse og barn/unges oppvekstsvilkår blir påvirket av tiltaket. «Beskrivelsen skal omfatte positive, negative, direkte, indirekte, midlertidige, varige, kortsiktige og langsiktige virkninger. Samlede virkninger av planen eller tiltaket sett i lys av allerede gjennomførte, vedtatte eller godkjente planer eller tiltak i influensområdet skal også vurderes.» - Det bør være mulig å gjennomføre en tilfredsstillende vurdering av den samlede belastningen på befolkningens helse uten å stille konkret krav om helsekonsekvensutredning etter folkehelselovens bestemmelser. Dette innebærer at analysen også inkluderer helsekonsekvenser ved boforholdene langs vegen. Avbøtende tiltak må fastsettes i rekkefølgebestemmelsene.	Samfunnskonsekvenser vil beskrives i planbeskrivelsen til reguleringsplanen. Denne vurderingen vil ta utgangspunkt i flere av de andre utredningene; bla. KU støy, trafikkvurdering samt vurderingen av lokaliseringsalternativer. Videre vil forholdet til barn- og unge, samt folkehelse bli omtalt.
5	23.05.2025 Mattilsynet	**Innspill** - Det planlagte tiltaket berører samme temaer som massedeponiet i Alvika, og vi viser til vår uttalelse her og forventer at temaene som tas opp også blir hensyntatt i denne saken. - Jf. oppstartsmøtereferatet forventer Mattilsynet at private brønner blir hensyntatt og ikke forurenset. Vær oppmerksom på at alt anleggsarbeid kan medføre at vannet finner nye veier/sprekker og slik påvirke vannmengde og kvalitet i brønnene. - Forventer at det er kontroll på avrenning til Ellingsøyfjorden under anleggsfasen. Dette er svært viktig for fiskebedriftene her. Siltgardiner kan være et effektivt tiltak mot finstoff Vil nevne mulige utfordringer i anleggs- og driftsfase: - Risiko for forurensa avrenning til råvannskilder og sjø er til stede i hele anleggsfasen. Det er avgjørende å sikre at anleggsfasen ikke medfører vannforurensning. - Forurensningskilder kan være avrenning fra organisk materiale etter fjerning av skog/vegetasjon, partikulært materiale etter sprenging, nitrogen fra sprengstoffrester og uhellsspill av drivstoff og oljeprodukter fra anleggsmaskiner. Forekomst av sulfidholdige bergarter kan også være en problemstilling. Minner om at det ikke er tillatt å spre planteskadegjørere og ugress, og viser til vår veileder om temaet. Viser også til mattilsynets hjemmeside der det er mye nyttig informasjon.	Tas til etterretning. Viser også til matjordplanen for deler av innspillet.
6	15.05.2025 Statens vegvesen	Påpeker at tiltaket er i strid med KPA, og syns det er åpent hva slags næring det er snakk om. Tilråder at nye områder til næring vurderes på et overordnet nivå før man går til detaljregulering, opp mot statlige, regionale og kommunale føringer og retningslinjer. Nødvendige avbøtende tiltak for å oppnå tilfredsstillende trafikksikkerhet og -avvikling må sikres som rekkefølge i bestemmelsene (jf. pbl. § 12-7 nr.10). Selv om adkomst trolig skal være privat veg, råder SVV til at dimensjoneringsklassen for veger til næringsområder i N100 legges til grunn. **Konklusjon** Råder til at arealbruken vurderes på overordnet nivå før man fortsetter planarbeidet – kan best gjøres på KP-nivå som er i gang.	Det er gjort en overordnet vurdering av lokalisering, se vedlegg til det reviderte planprogrammet. Tas til etterretning. Tas til etterretning. Er tatt til etterretning og rapport er utarbeidet.

Nr.	Dato / avsender / gnr./bnr.	Sammendrag av merknaden	Kommentar fra forslagsstiller/plankonsulent
		Støtter kommunens føringer for planarbeidet og ber om at nødvendige analyser og utredninger av trafikksikkerhet og -avvikling fokuserer særlig på myke trafikanter. Mangelfull utredning og ivaretagelse kan føre til innsigelse.	Tas til etterretning. Tas til etterretning.
7	06.06.2025 Direktoratet for mineralforvaltning	**Uttalelse fra DMF** - Planområdet er nær pukkeforekomsten Bingsa med regional betydning. Avgrensninga er usikker, noe som indikerer at utstrekningen kan være større enn det som er kartlagt. - Bingsa steinbrudd har drift på forekomsten. Driftskonsesjonen for uttaket blir også berørt. Det må komme tydelig fram hvilken påvirkning tiltaket kan få for ev. utviding av steinbruddet. - DMF vil for ordens skyld opplyse om at de er innsigelsesmyndighet i saker der tiltak kan komme i konflikt med mineralressurser av nasjonal og vesentlig regional betydning, jf. pbl § 5-4. **Massehåndtering** - Ettersom området grenset til en mineralforekomst med regional betydning må det undersøkes om det er drivverdige ressurser innenfor planområdet som kan brukes til nyttige formål, og det bør utarbeidelse en massehåndteringsplan med beregning av volum. Kvalitet og mellomlagring av masser. **Konsekvensutredning** - I utredningsteam i planprogrammet er ikke regionalt viktig forekomst Bingsa nevnt. Forventer at det blir omtalt i utredningen, og at det blir gjort rede for hvilken påvirkning tiltaket kan få på forekomsten og uttaket med driftskonsesjonen.	Planprogrammet er oppdatert med opplysning om at pukkforekomsten vil bli utredet som en del av KU naturressurser. Massehåndtering er omtalt i matjordplanen. Dette tema vil det bli jobbet mer med i forbindelse med planarbeidet. Pukkforekomsten vil bli vurdert i KU naturressurser. Massehåndtering er også omtalt i matjordplanen. Tatt til etterretning.
8	26.05.2025 Ålesund kommune VA	Har ingen merknader.	Tatt til orientering.
9	25.04.2025 Ålesund brannvesen KF	Viser til veileder om tilrettelegging for redning og slokking og ber om at denne blir hensyntatt i planarbeidet.	Tatt til orientering
Merknader lag, foreninger og private (naboer)			
10	02.06.2025 Olsvika Vel	**Innspill fra Olsvika velforening** - Er dypt bekymret for de negative konsekvensene ved utbygging for beboerne i Olsvika, og mener hensynet til nærmiljøet og trafikksikkerheten ikke er tilstrekkelig ivaretatt i prosjektet. **Økt tungtrafikk – økt støy og støvplager** - Næringsparken vil øke tungtrafikk fra Bingsa til Kiwi Breivika betydelig, som allerede har høy belastning. Økning vil medføre vesentlig mer støy- og støvplager for beboerne langs veien, og er ikke forenlig med ønsket om et trygt og helsefremmende bomiljø. - Olsvika er et tettsted med ca. 2000 innbyggere, der ca. 50 % er barnefamilier og 91 % av barna har en alder som er i barnehage, barneskole eller ungdomsskole (inkluderer barna i Alvika). Barna har ingen trygg måte å ferdes langs veger	Planprogrammet (dvs. utredningsprogrammet) er oppdatert med flere opplysninger og vurderinger knyttet til trafikkforhold. Som en del av planarbeidet vil det bli utarbeidet en rapport med vurdering av trafikkforhold og nødvendige rekkefølgebestemmelser vil bli innarbeidet i planen. Støy vil utredes i henhold til Miljødirektoratets veileder M1941. Støv

Nr.	Dato / avsender / gnr./bnr.	Sammendrag av merknaden	Kommentar fra forslagsstiller/plankonsulent
		som er smale og trafikkerte, og er avhengig av skyss gjennom industriområdet. Her må det på plass gang- og sykkelveg før anleggsoppstart. - Vegene er støvete, og det flyr avfall av lastebilene som kjører til og fra Attvin. Selv om det ryddes jevnlig av Attvin, samler velforeningene regelmessig betydelig avfall. - På fridager, helger og hverdager (særlig om våren), står køen til Attvin ofte langt opp Alvikvegen mot Kiwi Breivika. Dette fører til farlige forbikjøringer og blokkert ferdsel til boligfelta, samt til og fra industrien lokalisert forbi Attvin. Situasjonen er uholdbar og kommer til å forverres om busser og mer tungtransport skal forbi her. Viser til bilder av kø i innspillet. - Ang. mulige bussgarasjer, vil dette medføre støy på kveldstid og i helger. Det er i dag lite trafikk og støy på kveldstid og i helger. Dette er en vesentlig ulempe og fremmer ikke et godt bomiljø. - Støymålingene i 2020 er betraktelig lavere enn støymålingen fra 2023. Ved ytterligere økning vil dette forverres. I tillegg er det stilt krav til boligbyggere på oppsiden av Alvikvegen (Retirovegen) om støyskjerming pga. trafikkstøyen. Finner det urimelig at ikke dette skal være gjensidig. - I Olsvika bor det mange barn, der 78% er i småbarnsalder eller går på barneskolen. Læringsverkstedet Olsvika Idrettsbarnehage tilbringer mye tid ute, bruker nærmiljøet aktivt og har plass til ca. 200 barn. I tillegg er det Askepott barnehage med barn i alderen 0-3 år. Økt trafikk, herunder økt støy og støv, vil utsette barna for unødig risiko. Sovevogner til de minste står ute og barna sover også ute. Det er viktig å verne om barna, og det er ønskelig at kommunelegen skal komme med uttalelse og data på hvordan denne økningen vil påvirke beboerne, og spesielt barna. - De stadig økende tillatelse er dårlig belyst samla sett. I 2022 da Slamsug fikk tillatelse til utvidelse, frarådet kommuneoverlegen dette pga. økt støy og støv. Deretter kom deponiet i Alvika, som skaper enda mer transport, støy og støv. Nå kommer enda en ny utvidelse med en næringspark. Innbyggerne blir ikke hørt, og tiltaka blir kun vurdert hver for seg – summen blir oversett. **Trafikksikkerhet for barn på skolevei og barns ferdsel i nærområdet** - Den aktuelle strekningen brukes av mange barn som har skolevei her. Det er over 500 barn i Olsvika som ferdes til skolen og fritidsaktiviteter i Spjelkavika til fots/sykkel/skolebuss. En økning i tungtrafikk øker ulykkesrisikoen, særlig der det ikke er fortau eller trygge krysningspunkt. - Olsvika Vel er særlig bekymret for barns sikkerhet i møte med store kjøretøy gjennom boligområder. - Reguleringsbestemmelsene til endring av reguleringsplanen fra 1996, fastslår at gangveg og støyskjerm langs Alvikvegen skal oppføres. Dette er ikke fulgt opp, og behovet for GS-veg og trygge krysningspunkt over Alvikvegen er fortsatt høyt aktuelt. GS-veg må på plass. - Økt trafikk på Alvikvegen vil øke trafikken via Vestre Olsvikveg, noe som er svært negativt for boligene som må benytte denne veien til og fra. - Daglig må skolebuss og rutebuss flere ganger rygge og vike for motgående gjennomkjøringstrafikk. Det er smalt og lite tilrettelagt. Myke trafikanter må gå i grøften for å ferdes trygt. Økt belastning av Alvikvegen vil medføre at flere beboere fra busstoppet i krysset Hovdevegen/Østre Olsvikveg og videre nordover (Hovdevegen mv.) bruke Vestre Olsvikveg til og fra i stedet for å svinge til venstre opp Østre Olsvikveg. **Utrygt skolebusstopp og manglende belysning** - På strekninga er det en sone med fartsgrense 60 km/t som ikke er tilstrekkelig belyst. Her er det også et busstopp som brukes av skolebarn. Dette utgjør en alvorlig trafikksikkerhetsrisiko, særlig i det mørke vinterhalvåret. Høyfart, manglende belysning og økt tungtrafikk skaper en farlig situasjon for de yngre.	samt forholdet til barn og unge vil bli beskrevet og vurdert i planbeskrivelsen til reguleringsplanen. Forholdet til barn og unge vil bli omtalt og vurdert i trafikkvurderingen og i planbeskrivelsen til reguleringsplanen. Tas til etterretning.

Nr.	Dato / avsender / gnr./bnr.	Sammendrag av merknaden	Kommentar fra forslagsstiller/plankonsulent
		Konklusjon - Mener planene i sin nåværende form vil få negative konsekvenser for nærmiljøet. Ber om at de manga barna (rundt 500 barn) hensyntas mtp. støy, støv og trafikk (spesielt tungtrafikk). - Oppfordrer Nordplan AS og ansvarlige myndigheter til å revurdere planene med særskilt fokus på trafikksikkerhet, barn og unges trygghet, og miljøbelastning for beboerne i Olsvika. - Ber om at det foretas grundige trafikkanalyser, støy- og støvmålinger og risikovurderinger, samt vurderes alternative løsninger for transport og adkomst til næringsparken. GS-veg, trygge krysningspunkt og støyskjerming langs Alvikvegen må på plass før ev. utbygging. - Olsvika er omringet av industri. Olsvika Vel mener det er unødvendig og lite hensynsfullt å øke industri, støy og trafikk når det er store tilgjengelige områder ca. 10 min fra Moa på Digerneset. - Legger vekt på at totalen av all industri sees på i en sammenheng og at en ytterligere økning i dispensasjoner og utvidelser blir godt utreda. Er negative til at åpningstider ved deponiet blir utvida pga. ovenstående argumentasjon og ønsker at kommunelegen kommer på banen. Det må foretas nye målinger av støy, støv og trafikk av uavhengige instanser slik at resultatene kan sammenlignes.	Viser til kommentarene over.
11	29.06.2025 Fortidsminneforeining a Sunnmøre lokallag	Foreningen stiller seg svært kritisk til etablering av næringspark, som vil fullstendig ødelegge Alvika som landbruks-, natur- og kulturområde. Det er registrert fornminner fra bronse- og jernalder, flere SEFRAK-bygg, verneverdige naturtyper og freda arter. Vil advare kommunen om å tillate utbyggingen og gjør oppmerksom på at en regulering gjør kommunen ansvarlig for tap av store kultur- og naturverdier. **Merknad til høringsfrist og planprosess** - Foreningen har rett til å bli varslet, noe de ikke har blitt. Sender derfor uttalelse etter satt frist, og forventer at den blir hensyntatt på lik linje med andre uttalelser. **SEFRAK-registrert bygninger og kulturminner** **Alvika gård** - To SEFRAK-registrert bygninger på gnr./bnr. 33/1. Minner om at endringer på SEFRAK-registrerte bygg fra før 1850 har «meldeplikt fra offentlige organer», jf. kulturminneloven § 25. - I planinitiativet blir bygningene omtalt som «ikke vernet», men det er ikke så enkelt at en kan tillate riving uten meldeplikt og uttale fra MRFK. **Fornminne fra bronse- og jernalder** - På gbnr. 33/1 er det også funnet fornminne/stolpehull etter boplass fra bronse-jernalder sørøst for gården, med mulighet for flere funn lenger nord, altså nærmer Alvika gård. Se link til kulturminnesøk i innspillet. - Når det gjelder de andre berørte bygningene i planområdet som ikke er SEFRAK-registrert, sår de ved Riksantikvarens veiledning om bevaring og ombruk av bygninger ift. klimabelastningen. Se utdrag og link i innspillet. **Verneverdig natur og dyreliv i planområdet** **Landbruksareal** - Planområdet er helhetlig med verneverdige naturtyper, rødlista arter og kulturminner. Planinitiativer baserer seg på utsletting av tradisjonelt jordbruksareal og omdisponering av verdifull matjord. Det er motstridende at matjorda ikke har	Fortidsminneforeningen vil få det reviderte planprogrammet på høring. Forholdet til kulturmiljø og kulturminner vil bli omtalt og vurdert i planbeskrivelsen til reguleringsplanen. Naturverdier beskrives og vurderes i konsekvensutredningen for naturmangfold som utarbeides i tråd med Miljødirektoratets veileder M1941.

Nr.	Dato / avsender / gnr./bnr.	Sammendrag av merknaden	Kommentar fra forslagsstiller/plankonsulent
		verdi i nåværende lokasjon, men stor verdi dersom den blir flytta. Minner om at matjord bidrar til å holde på store mengder klimagasser der den ligger og at kommunen har en viktig rolle i å ivareta nasjonale og regionale jordvernhensyn, jf. artikkel om jordvern på regjeringen.no. **Kystfuruskog** - Kystfuruskog er en trua og verneverdig naturtype som finnes i planområdet. Det er ca. 37 kvadratkilometer kystfuruskog i Norge, der ca. 0,8 av dette er i verneområde. Naturtypen er sterkt utsatt for press og utnytting. Svak forvaltning og arealutbygging er de største truslene. Viser til artikkel fra naturvernforbundet. - Anmoder kommunen på det sterkeste til å ikke tillate utbygging av kystfuruskog i Alvika. **Hubro** - Hubro eksisterer i skogen i Alvika og er Europas størst og tyngste ugle. Den er sterkt trua og tap av leveområde er, sammen med kraftlinjer, den største trusselen. Viser til info fra WWF og artsdatabanken. - Appmoder kommunen på det sterkeste til å ikke tillate utbygging av leveområdene til hubroen i Alvika.	
12	28.05.2025 Norges naturvernforbund	**Kommunikasjon mellom tiltakshaver og Statsforvalteren** - Jf. presentasjon sendt Statsforvalteren 28.01.2025 er det tegnet inn to fjellhaller i området mellom planområdet for Alvika næringspark og masseuttaket i Bingsa, med felles tilkomst med Alvika massedeponi. Mener planområdet må utvides til å også gjelde arealbruken i fjell. **Håndtering av overvann** - Jf. oppstartsmøtereferatet ble det etterlyst plan for overvannshåndtering og ledning til sjø, og at dette bør dekkes gjennom utvidelse av planområdet. Støtter kommunen i dette. Planområdet bør strekkes et stykke ut i Ellingsøyfjorden. - Dimensjonene på overvannsledningen blir opp til 120 cm i diameter, noe som er i overkant av hva bekkefaret håndterer av naturlig overvann. I dette ligger en forholdsregel om at overvannet også kan inkludere element fra aktivitet i næringsparken og kanskje massedeponiet. I høringsprosessen til massedeponiet har NN nevnt samtale med tiltakshaver der planer om utvidet sortering av gravemasser og forurensa masser ble skissert. Ref. også Attvin sine planer om sortering av masser og sirkulær økonomi. - For å sikre resipienten mot forurensning må det skisseres rensing og rensemetoder fra overvannsledningen. - Viser til publisering fra Miljødirektoratet 15.05.25 (se innspill). Denne klargjøringen må tas hensyn til i KU, og henvises til. **PAKT-planen og vedtatte prinsipper** - Vil fremheve og viser til den vedtatte PAKT-planen som skal være overordnet all lokal planlegging. Viser til utsnitt fra planen i innspillet. PAKT griper inn i kjernen av fremtidige utfordringer, spesielt arealbruk og utnytting av eksisterende reguleringer. **Trafikksituasjonen** - Støtter kommuneoverlegen sitt internnotat av 25.09.23 med fokus på trafikksituasjonen knyttet til Alvika massedeponi. Problemet er at analysen er foreldet og med feil fokus. ÅDT som kriterium er ikke utfyllende ettersom det vesentlige er kjernetiden som 07.00-19.00 ikke er analysert. Trolig vil andelen tungtrafikk være langt over de 19 % som var analysen før etablering av massedeponiet.	Overvannshåndteringen beskrives og vurderes i VAO-rammeplan. PAKT er omtalt i det reviderte planprogrammet samt i vurderingen av lokalisering som følger det reviderte planprogrammet. Det blir tatt høyde for retningslinjene i PAKT i planarbeidet. Trafikksikkerhet og trafikkforhold vil behandles i den kommende trafikkvurdering. Innspill ivaretas.

Nr.	Dato / avsender / gnr./bnr.	Sammendrag av merknaden	Kommentar fra forslagsstiller/plankonsulent
		Hensynet til hubro - Planen griper direkte inn i området for hubroaktivitet, jf. iTrollheimen sin konklusjon. Skissert aktivitet i næringsparken utvider påvirkning langt utover åpningstider i Alvika massedeponi. **Oppsummering** - Naturvernforbundet vil kreve KU som er langt mer omfattende enn skissert i planprogrammet og merknadene i oppstartsmøtet. - Vil vise til innlegg fra statsforvalteren (se innspill) der fokuset var på at konsekvensene kunne komme ut av kontroll uten en fast styring. Dette støtter vi fullt ut, jf. vårt krav til kommunen om full KU datert 02.06.23. - Innspillet tar med vesentlige ankepunkt til oppstartsvarselet, som kan bli utvidet når lovpliktig KU er gjennomført og ev. senere behandling med høringer. - Ved behov, ta kontakt (kontaktinfo i innspillet).	Forholdet til hubro vil bli utredet i KU naturmangfold. Tatt til etterretning.
13	02.06.2025 Advokat Ingvar Seth på vegne av Asbjørn og Hilde Holkestad	**Gjeldende arealformål – LNF-område** - I gjeldende kommunedelplan er planområdet satt av til LNF-område, og i utgangspunktet skal det derfor ikke tillates utbygging til andre formål her. - Nasjonale og lokale føringer tilsier at det må foreligge svært tungtveiende grunner for å omregulere LNF-områder til privat næringsareal. De mener slike tungtveiende grunner ikke foreligger, og at det er betydelige ledige næringsarealer andre steder i kommunen og at en derfor ikke kan forsvare omdisponering av LNF-området i Alvika. - Det er allerede betydelige ledige næringsarealer andre steder i kommunen, og det er ikke dokumentert samfunnsmessig behov som kan forsvare omdisponeringen. **Kulturlandskap – ytterligere argument mot utbygging** - Deler av planområdet er registrert og avsatt som kulturlandskap i kommunedelplanen. Området har særskilt verdi knyttet til landbrukshistorie, landskapsbilde og biologisk mangfold. Ved utbygging vil disse verdiene gå tapt, og dette er i strid med nasjonale og regionale føringerom å ta vare på kulturlandskapet og styrke jordvernet. Dette må tillegges avgjørende vekt i vurderingen av planforslaget. **Merknader til 1.2.2 Prosjektmål og påstand om knapphet på sentralt næringsareal** - Det har tidligere i prosessen kommet frem at både beboerne i området og administrasjonen i kommunen er negative til videre utbygging innover i Alvika. - Det er allerede betydelig ledig kapasitet og mange ledige tomter på Digerneset og andre regulerte næringsområder i kommunen. Eksisterende, godkjente næringsareal må tas i bruk før det åpnes for ytterligere nedbygging av nye areal. - Påpeker at tungtrafikk ikke bør ledes innover i Alvika, men i stedet lokaliseres mer sentralt og nært hovedveinettet. Økt tungtrafikk inn til Alvika vil bi betydelige ulemper for beboere og nærmiljø. - Logistikkbedrifter har tilgang på arealer på Digerneset, arealer som omtales som knutepunkt og er godt egnet for logistikk. Det er også store arealer på Blindheim, Vegsundet og Breivika – et sted må man trekke grensene for videre nedbygging av natur og bomiljø. Økonomiske, private interesser kan ikke gå foran viktige samfunnsinteresser. - Mener det er feil når utbygger fremstiller det som om det ikke finnes tilgjengelige næringsarealer i området. Syns det er svært uheldig om man skal tillate nedbygging av bomiljø og verdifull matjord i Alvika når det er tilgjengelig eksisterende næringsarealer. Mener dette taler for at forslaget ikke kan godkjennes.	Det er utarbeidet en matjordplan for prosjektet, og en konsekvensutredning for naturressurser i henhold til Miljødirektoratets veileder M1941 vil bli utarbeidet som en del av nødvendige vurderinger og dokumentasjon i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Viser til kommentar til fornminneforeningen. I det reviderte planprogrammet er prosjektets mål i større grad beskrevet og forklart. Målene vil i planarbeidet bli veid opp mot nasjonale, regionale og lokale mål. Vi viser også til utarbeidet rapport for vurdering av lokalisering som legges ved det reviderte planprogrammet i forbindelse med ny avgrenset senhøsten 2025.

Nr.	Dato / avsender / gnr./bnr.	Sammendrag av merknaden	Kommentar fra forslagsstiller/plankonsulent
		Merknader til bussdepot som aktuelt formål - Det finnes andre ledige næringsareal i kommunen (herunder Digerneset) som er bedre egnet for plassering av bussdepot. - Alvika er et sårbart område både med hensyn til naturverdier, Ellingsøyfjorden, dyreliv og eksisterende forurensingsbelastning. Bussdepot vil medføre ytterligere belastning og økt risiko for forurensing og avrenning og forsterke de negative konsekvensene for miljøet og lokalsamfunnet. Det bes om at dette formålet tas ut av planen.	Viser til overnevnte rapport md vurdering av lokalisering.
		Merknader til planbeskrivelsen om nedbygging av matjord og forslag om flytting av matjord - Planen innebærer at arealer som er godt egnet som matjord og som tidligere har vært dyrket, nå foreslås nedbygd til næring. Dette er i direkte strid med prioriteringer som må være førende for arealforvaltningen med tanke på samfunnsberedskap, matsikkerhet og behovet for å sikre nasjonale og lokale jordressurser for framtiden. - Kostnadene ved jordflytting er svært høye, og dette fremstår som lite gjennomførbart økonomisk sett. Slike tiltak gir også sjelden fullverdig erstatning for tapt jordbruksareal. Det vil også kunne føre til endring i arronderingen i området og at sammenhengen i jordressursene forsvinner. Flytting av matjord kan ikke kompensere for tapet av sammenhengende og lettdrevet jord. Flytting av matjord og påstanden om at matjorda skal tas vare på og drives videre til matproduksjon gir derfor et uriktig og villedende inntrykk av konsekvensene for landbruket.	Viser til tidligere kommentarer knyttet til matjord samt den den nylig utarbeidet matjordplan.

		Nedbygging av landbruksareal – negative konsekvenser
		- Nedbygging av landbruksareal er et av de mest alvorlige og irreversible inngrepene som kan gjøres i arealforvaltningen. Nedbygging av landbruksareal har en rekke negative konsekvenser, og konsekvensene må tillegges avgjørende vekt i vurderingen av planforslaget:
		  - Tap av matjord (ikke-fornybar ressurs) og redusert matsikkerhet
		  - Svekket landbruksdrift og tilleggsjord – vanskeligere å opprettholde eksisterende gårdsdrift.
		  - Økt press på gjenværende jordbruksareal.
		  - Tap av kulturlandskap og biologisk mangfold.
		  - Konsekvenser for klima og miljø – jordbruksareal har viktige økosystemtjenester, som karbonbinding og vannregulering.
		  - Samfunnsmessige og sosiale konsekvenser – kan medføre redusert bosetting, svekkete lokalsamfunn og tap av arbeidsplasser tilknyttet landbruket.
			Viser til tidligere kommentarer knyttet til matjord samt den den nylig utarbeidet matjordplan.

		Merknader til forpliktende avtaler om gjenbruk av landbruksjord - Mener at forpliktende avtaler om gjenbruk av landbruksjorda ikke kan tillegges vekt i vurderingen av tiltaket. - Lokale gårdbrukere er avhengig av tilgang til jord i umiddelbar nærhet til eget bruk for å opprettholde rasjonell og bærekraftig drift. Flytting av matjord vil ikke kompensere for tapet av sammenhengende og lettdrevet jord i Alvika. Dette er også i tråd med faglige anbefalinger om at best jordvern = unngå nedbryting, og flytting kun skal vurderes som siste utvei. - Ulemper og byrder vil påføres de lokale bøndene som mister tilgang til nødvendig tilleggsjord og får svekket driftsgrunnlag. - Fordelene vil tilfalle privat utbygger, som innebærer en skjev byrdefordeling og svekker samfunnsnytten av tiltaket. - Er avgjørende at nedbygging av landbruk og natur i Ålesund kommune nå stanser. Kommunen har allerede bygget ned betydelige arealer, og ytterligere tap av matjord vil være i strid med nasjonale og regionale målsettinger om jordvern, matsikkerhet og bærekraftig ressursforvaltning. - På denne bakgrunn kan ikke henvisning til forpliktende avtaler om gjenbruk av matjord tillegges avgjørende vekt i saken. Det er den lokale tilgangen til jord, sammenhengen i driftsarealene og hensynet til fremtidig matproduksjon som må være førende for vurderingen av tiltaket.	Viser til tidligere kommentarer knyttet til matjord samt den den nylig utarbeidet matjordplan.

Nr.	Dato / avsender / gnr./bnr.	Sammendrag av merknaden	Kommentar fra forslagsstiller/plankonsulent
		Merknader til "Det er ikke landbruksdrift på gården i dag." - Mener at "det er ikke landbruksdrift på gården i dag" ikke er et relevant eller avgjørende argument i vurderingen av landbruksinteressene i saken, da landbruksinteressene knytter seg til arealenes egnethet og potensial for matproduksjon uavhengig av dagens situasjon. Det er avgjørende å bevare dyrkbar og dyrket mark for fremtidig bruk, uavhengig av dagens driftsstatus. - Nedbygging vil være irreversibel og umuliggjøre å ta arealene tilbake til matproduksjon om behovet skulle oppstå.	Viser til tidligere kommentarer knyttet til matjord samt den den nylig utarbeidet matjordplan.
		Merknader til planavgrensning og omfang av omregulering fra LNF til næring, naturmangfold og kulturminner - Omreguleringen fra LNF til næring vil innebære et svært omfattende naturinngrep, hvor store sammenhengende arealer (inkl. dyrket mark, skog og utmark). Utvidelse av plangrensen for å sikre areal til vegutvidelse, GS-veg og anleggsbelte forsterker det samlede arealbeslaget og de negative konsekvensene for naturmiljøet. - Slike massive naturinngrep vil ha betydelig negativ effekt for dyrelivet i området. Planområdet ligger i tilknytning til viktige naturtyper (som kystfuruskog), og det er dokumentert forekomst av rødlistede arter som hubro og hønsehauk i området. Videre vil fragmentering av landskapet, tap av leveområder og økt forstyrrelse fra anleggs- og driftsaktivitet redusere områdets verdi for både fugl, vilt og øvrig biologisk mangfold. - Omfanget av inngrepet samt store negative konsekvenser for nevnte tema tilsier at det må utvises stor varsomhet, og at det bør stilles strenge krav til begrunnelse, konsekvensutredning og vurdering av alternativer før en eventuell omregulering kan vurderes.	Viser til revidert planprogram.
		Protest mot "Mulig konsept" - logistikkpark av massive dimensjoner - Det protesteres på det som i planprogrammet skisseres som "Mulig konsept" for utbyggingen, jf. side 15. Dette konseptet vil innebære en total omforming av området fra landbruks- og naturområde til et stort, dominerende næringsanlegg, og vil ha svært negative konsekvenser for landskap, naturmangfold, nærmiljø og eksisterende bebyggelse. Det bes om at slike planer ikke godkjennes.	Viser til revidert planprogram.
		Merknader til argumentasjon om erstatning av næringsareal og Alvikas plassering - Mener det ikke er holdbart å hevne at det automatisk skal erstattes næringsareal ved omdisponering, og at Alvika derfor er «gunstig plassert». Det må presiseres at det er tale om en næringspark, og at dette på ingen måte kan ansees som et miljøtiltak. Tvert imot vil næringspark medføre økt trafikk, støy, støv og annen forurensning. - Logistikkbedrifter har tilgang på areal på Digerneset. Eksisterende areal skal først utnyttes.	Viser til revidert planprogram samt medfølgende rapport med lokaliseringsvurdering.
		Merknader til planbeskrivelsen om nedbygging av matjord - Areal som er godt egnet som matjord skal bygges ned, noe som er i sterk strid med de prioriteringer som må være førende. Samfunnsberedskap, landbruk og matjord er særlig viktig i tiden som kommer. Må vises at arealene er egnet til landbruk, og arealer ikke kan erstattes om de bygges ned.	Viser til tidligere kommentarer knyttet til matjord samt den den nylig utarbeidet matjordplan. Iser til revidert planprogram.
		Naturmangfold og kulturminner - Det er observert rødlistearter som hønsehauk og hubro, og det er boliger/bygninger som er SEFRAK-registrert. Dette må vurderes og hensyntas i planarbeidet. - Understreker at det i planområdet og tilstøtende fins sårbar vegetasjon. - Vedrørende naturmangfold med fokus på hubro, viser erfaringene fra området at forurensning og støy påvirker natur og dyreliv langt utover utbyggingsområdet. Påpeker at det er tydelig med hubro, som sannsynligvis er presset ut av sitt revir.	Viser til tidligere kommentarer samt revidert planprogram.

Nr.	Dato / avsender / gnr./bnr.	Sammendrag av merknaden	Kommentar fra forslagsstiller/plankonsulent

		Det er også registrert at forstyrrelser og miljøbelastning kan ha negative effekter på både vegetasjon, fugl og annet dyreliv – langt utover det området til det fysiske tiltaket.
		- Det må legges avgjørende vekt på naturmangfold.
		
		Merknader til påstanden om bruk av skog og friluftsområde
		- Hevder det er feil at skogsområdet i og rundt planområdet ikke er benyttet til friluftsliv. Det finnes etablerte turstier og traktorveger som gir tilgang til fjellet og omkringliggende naturområder, og området benyttes jevnlig til turgåing, rekreasjon og naturopplevelser. Dette er også bekreftet i innspill fra lokale beboere, som viser til at området brukes aktivt både sommer og vinter, og at det er en viktig ressurs for nærmiljøet. Området har også betydning for barn og unge, som bruker det til lek og uteaktivitet. Dette er forhold som ikke er tilstrekkelig belyst eller anerkjent i planprogrammet, og som må utredes grundigere i den videre prosessen.
		- Protesteres mot fremstillingen av området som lite brukt til friluftsliv.
		
		Støyforplantning over sjø – utvidet influensområde
		- At arealet ligger i umiddelbar nærhet til sjø er ikke tilstrekkelig vurdert i planprogrammet. Dette innebærer at lyd og støy vil bære langt over vannflaten, og støyen vil kunne høres over lengre avstander enn i skjermede områder. Støy vil ramme også beboere/brukere av området både øst og vest for planområdet. Krever derfor støyvurderinger og konsekvensutredninger som tar høyde for dette.
		
		Merknader til tidligere støymålinger og behov for helhetlig vurdering av støy
		- Tidligere strømmålinger er ikke representative for den situasjonen som området utsettes for. Det må gjennomføres grundige og langvarige støymålinger som vurderer følgende:
		  - Konstant støy
		  - Støy fra andre tiltak
		  - Merstøy som følge av dette tiltaket
		  - Særlige ulemper i driftstiden
		
		Verdiforringelse av eiendommer i Alvika
		- Tiltaket kan medføre så mye ulemper at eiendommene verdiforringes. Dette kan også gjelde flere eiendommer i Alvika. Tar forbehold om å fremsette erstatningskrav dersom utbygging tillates og gjennomføres.
			Viser til tidligere kommentarer samt revidert planprogram.
			
			Viser til tidligere kommentarer samt revidert planprogram.
			
			Viser til tidligere kommentarer samt revidert planprogram.
			
			Tas til etterretning.

14	01.06.2025 Odd Hatløy og Hanne Holkestad	**Merknader/innspill vedrørende planer om Alvika Næringspark** Innsender bor i Alvikvegen 341. Næringsparken er ifølge planene omtrent deres nærmeste nabo og vil berøre de på mange ulike måter både under anleggs- og driftsfasen. **Innledning/framtidsmuligheter for området** - Er imot etablering av næringspark i området. Det er i dag etablert et tydelig visuelt skille mellom etablert industri/næring og Alvika, og det er her tydelig at næringsaktiviteten stopper. Her er det jorder, småbruk, enger osv. Området er en av Ålesunds siste «grønne lunger» med lang kveldssol mot fjorden. Opplyser at mange stopper for å ta bilder inn i Alvika både på sommer- og vinterstid. - Den planlagte utbygginga truer Alvika og vil antakelig legge opp til videre utbygging i framtida. Alvika burde forbli slik det er i dag, og en bør heller fokusere på å ytterligere skille eks næringsareal fra Alvika ved tilrettelegging for holme, skjærgårdsliv, fritidsboliger, naust og ev. noe spredt bebyggelse. Dersom en skal røre marka bør en i så fall enten slå	Viser til tidligere kommentarer samt revidert planprogram.

Nr.	Dato / avsender / gnr./bnr.	Sammendrag av merknaden	Kommentar fra forslagsstiller/plankonsulent
		denne sammen med nærliggende mark for å tilrettelegge for småbruksdrift, eller tilrettelegge for koloni-/parsellhager e.l. for deling med innbyggerne i Ålesundsområdet. Området bør utnyttes til totalbildets beste, og ikke for et fåtall med ønske om størst egen økonomisk vinning. - Ellingsøyfjorden og nærliggende områder har et stort potensial for yrende båt- og skjærgårdsliv. Mange fra «den litt voksne garde» forteller om en tid der man møttes på øyene på midten av fjorden fra hver side, og dette bør utvikles i framtida. Mange ønsker også at gamle samlingsplasser ryddes så man kan bruke dem i større grad enn i dag. Anleggelse av et industri- og næringsområde her vil ødelegge muligheten for framtidsvisjonene nevnt over, da inngrepene vil være irreversible. **Vegtrafikk** - Tiltaka vil øke støy- og støvutfordringen i området og ha lyskildepåvirkning - Vegene blir også brukt av myke trafikanter, herunder barn og unge, til og fra skole/fritidsaktiviteter/besøk og ulike mosjonister. Det vil være en økt fare for farlige episoder mellom myke og harde trafikanter. I helger og på røde dager er det flere biler på «turkjøring» langs fylkesvegen, i tillegg til bobiler og motorsykler i sommermånedene. **Støyutfordringer** - Tiltaka vil gi økt støybelastning for naboer. Området er allerede et støyutsatt område i fra Bingsa-området og støy fra tungtrafikk tilknyttet massedeponiet. - Støyen overstiger antageligvis kravene som var nevnt i etableringen av massedeponiet. Asfaltverket er det eneste som blir målt, kontrollert og evaluert årlig. - Er ikke til å unngå at totalbildet av støy blir enormt til alle døgnets tider. Støybildet skulle vært forsøkt dempet, og ikke eskalert. En ytterliggere økning vil være direkte helsefarlig. **Støvutfordringer** - Støvbelastninga vil øke. Støvbelastninga fra eks. veg, knuseverk og massedeponiet og industri har allerede vært signifikant. En må sørge for at det ikke oppstår helseskadelige miljøer i hele eller perioder av året som følge av støvbelastning. Avbøtende tiltak på eks. støvflukt er viktigere enn å legge opp til støveskalering. **Naturmangfold** - Ved den planlagte næringsparken og omkringliggende områder er det viktig naturmangfold som er verdt å ta vare på. - Hubro har alltid vært til stede og observert her, men ikke etter anleggelse av massedeponiet med tilhørende veg. Det er likevel fortsatt definert som hubroterritorium. - Det er også observert hønsehauk, ørn, hjort, rådyr, grågås, rev og oter m.m. **Forurensning Ellingsøyfjorden** - Ellingsøyfjorden er en fantastisk fjord med enormt potensial. Har skrevet om dette i mange brev tidligere, at denne fjorden må vernes i størst mulig grad og ikke ødelegges. - I massedeponiet og vegens anleggsfase var Alvika-bukta og elvene helt brune, og det var ingen avbøtende tiltak. Ang. forurensning var det beskrevet at strømmen ville føre det vestover, men flere ganger så vi at den brune sjøen beveget seg forbi Alvikneset og østover, og strakk seg langt innover. - Anleggsfasen påvirket Ellingsøyfjorden i en eller annen grad. Er ikke overbevist om at massedeponiet ikke kommer til å påvirke fjorden negativt.	

Nr.	Dato / avsender / gnr./bnr.	Sammendrag av merknaden	Kommentar fra forslagsstiller/plankonsulent
		- Ved etablering av næringspark vil det komme mer avrenning fra veg og drift rett ut i fjorden. Dette vil påvirke fjorden i anleggs- og driftsfasen, det er ikke til å unngå, uavhengig av avbøtende tiltak. Fjorden er allerede sterkt forurenset, rødlista og ifølge Statsforvalteren tåler ikke fjorden mer belastning. **Verdiendring av bolig, fritidsbolig og eiendom** - Etablering av næringsparken vil redusere annen eiendomsverdi, både prosjektet i seg selv og prosjektets nærhet til et område med eksisterende utfordringer med trafikk, støy, støv og aktivitet. Det vil bli et erstatningskrav for verdiforringelse/tap. **Tort og svie** - Ved bygging av massedeponi måtte eigedom og eiendeler passes på for å unngå skader. Skader har skjedd, og løsningen er ikke på plass. Det er ikke ryddet opp i det som ble skadet. Var varslet at det kunne skje, men avfeid. - Bukta var tilgriset av brunt vann og slam, og bruken ble ødelagt hele 2024. - Vegmyndigheter, AMK og brannvesenet ble kontaktet når det flommet over fylkesvegen. - All problematikk med vann oppsto under og etter etableringen av massedeponiet med adkomstveg. - Sjøveien er vasket bort og medfører vanskeligheter med sjøsetting av båt. Medfører ekstraarbeid med rengjøring av båter. Det vil komme økonomiske krav for belastningen, ødeleggelser og ekstra tidsforbruk som utbyggingen har medført. **Alternative lokasjoner og fremtidsvisjoner** - Utfordrer til å se på muligheter hvor hva som kan være mulig og kan de-eskalere utfordringene i nærområdet. I sentrale områder som planprogrammet beskriver finner man hundeklubb, gokart-bane, skytebane og en bilcrossbane. Ingen av disse har nødvendigvis en viktig funksjon i sentrale områder å gjøre, snarere tvert imot. Ved å finne nye/bedre lokasjoner ville man fjernet tre markante støykilder fra området. - Nevner at når steinbruddene/asfaltverkene er ferdig kan man leke med tanken om rene næringsbygg/kontor på områdene uten støy og div. forurensning. Kanskje en kai eller småbåthavn på havna for dagens asfaltverk. - Når deponiet er ferdig fylt kan det utvikles til enten boliger/fritidsboliger, og kanskje et mer yrende båtliv og skjærgårdliv med økt holmeliv innover Ellingsfjorden med kiosk, overnattingsplasser, rorbuer etc., kolonihage, parsellhage, fritidsbolig eller småbruksdrift på eiendommen hvor næringsparken er planlagt.	
15	27.05.2025 Helge Hitland Gangstø	**Total trafikkmengde – kapasitetsutfordringer** - Massedeponiet er beregnet til å generere 330 nye kjøretøy daglig fra Lerstadvegen i Breivika gjennom Bingsa-området til deponiet. Attvin har også planer om å samlokalisere seg i Bingsa-området. I tillegg til ekspansjon av etablerte bedrifter ved og rundt Bingsa, ligger det an til en formidabel økning i særlig tungtrafikken langs Alvikvegen fra Kiwi Breivika til den foreslåtte næringsparken. - Dette er uansvarlig og risikabelt og setter trafikksikkerhet og hensynet til myke trafikanter helt til side. Hvor langt er kommunen og vegmyndighetene villige til å la det gå? Det må opprustes med sammenhengende trafikksikringstiltak i området. **Myke trafikanter** - Familien bor i Alvika og har 3 barn. De er glade i å sykle, men det er krevende og ubehagelig. Det mangler god belysning og GS-veg både fra Hovdevikvegen og til avkjørsel Østre Olsvikveg, også langs den oppgitte sykkeltraséen langs Hovdevikvegen selv om det er innregulert. Det hoper seg opp med lange køer av biler langs vegen til Bingsa miljøstasjon pga manglende avkjøringsfelt/fungerende løsning. Vanskelig trafikksituasjon å navigere i. Det er også mye grus i veibanen ved knuseverket og dagens GS-veg forbi knuseverket blir ikke vedlikeholdt.	Viser til tidligere kommentarer samt revidert planprogram.

Nr.	Dato / avsender / gnr./bnr.	Sammendrag av merknaden	Kommentar fra forslagsstiller/plankonsulent
		Flere konkrete trafikkutfordringer - Befolkningen i Olsvika plages fra før av støy og støv fra Alvikvegen. Det er skoleveg og skolebarna på bussholdeplassen ved Storskjervavegen er dårlig skjermet fra vegen mtp plass og belysning, særlig om vinteren. Døgntrafikken mellom Breivika og Bingsa har allerede nådd kravet om belysning uten å være etablert. **Trafikksikringstiltak – et offentlig ansvar** - Viser til oppstartsmøtereferatet der det ble påpekt behov for å utrede trafikksituasjonen. Gangstø er bekymret for at forslagsstiller som privat aktør skal få stå ansvarlig for, dirigere og vurdere hvilke avbøtende tiltak som er nødvendig. Ber om og forventer at Ålesund kommune og fylkeskommunen sammen med SVV tar politisk ansvar og påser forsvarlig og bærekraftig opprusting av vegen. Og at kommune/fylkeskommune/SVV som ansvarlige myndigheter vurderer, kvalitetssikrer og gir pålegg om og følger opp at nødvendige tiltak blir utført. Dokumenteres i en helhetsorientert plan. - Alvikvegen er snart den mest trafikkerte strekningen for tungbiler på hele Sunnmøre og det er nødvendig med skikkelig og fullstendig utredning av trafikkforholdene langs fv. 5946 fra krysset Lerstadvegen frem til massedeponiet. Som ivaretar framtidig trafikkøkning og myke trafikanter på en forsvarlig måte – før det settes mer trafikk på vegstrekningen. **Tidligere høringssvar** Det ble skrevet en utfyllende merknad til massedeponiet i sin tid. Gangstø er overrasket over hvor enkelt det var for tiltakshaver og kommunen å kommentere bort og se bort fra dokumentet. Også sjokkert over manglende vilje og holdning til trafikksikkerhet, sentralt lovverk, krav og forventninger. Høringssvaret er like aktuelt i dag og tar med deler av oppsummeringen: - Det er lite hold i argumentene om å ta bort rekkefølgekrav til GS-veg. GS-veg har vært intensjonen hele tida, og Alvikvegen er populær og den eneste gode sykkelruten ut av Ålesund østover. - Signert opprop fra 23 bedrifter i Bingsa-området står samlet og er kritiske til å øke trafikkmengden i området før trafikksikkerheten bedres. Trafikksituasjonen er en stressfaktor, og det er behov for konkrete tiltak som gatelys og g/s-veg mellom Hovdevikvegen og avkjørsel Østre Olsvikveg, samt fortau og redusert fart langs Hovdevikvegen. - Ifølge beregninger kjører det ca. 3800 kjøretøy mellom Lerstadvegen og Bingsa-området hver dag. Dette er en enorm trafikkbelastning som bekymrer foreldre i Olsvika. Bussholdeplassen ved Hovdevikvegen er utsatt for små barn, særlig på vinteren når barna presses nærmer vegen pga. snø. Øst for massedeponiet er det registrert 12 barn med rett på utfoldelse i trygge omgivelser. - Viser til nasjonal transportplan og særskilt kap. 19 «barnas transportplan», der barn og unges behov og interesser vektlegges. Redd Barna Norge sitt «Oppdrag 31: Rett på fritid» viser også at barn ønsker å være selvstendige på fritiden for å delta på fritidsaktiviteter. Manglende gs-veg og utvida åpningstid til 19:00 forringer dette betydelig. - Viser til nullvisjonen, nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet, veileder om barn og unge i plan og byggesaker, nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging, vegloven § 1a og pbl. § 1-1 der hensynet til myke trafikanter og hensynet til barn og unge skal ivaretas og tillegges stor vekt. - Trafikken vil øke og øke, og trafikksikkerhet og sykkeltilbud må prioriteres. La barn utfolde seg, la næringen slippe stress og frykt for ulykker og ta nasjonale forventninger og krav på alvor. **Opprop fra 23 bedrifter i Bingsa-området** - Som del av høringssvaret til Alvika massedeponi leverte Gangstø også opprop signert av 23 bedrifter i Bingsa-området. Dette gjelder fremdeles, og viser tydelig bekymring og behov for trafikksikkerhetstiltak. Oppropet ligger vedlagt.	

Nr.	Dato / avsender / gnr./bnr.	Sammendrag av merknaden	Kommentar fra forslagsstiller/plankonsulent
		Næringsområdet – en grønn lunge vi må ta vare på - Området der næringsparken er planlagt kan oppleves som en grønn lunge. Nydelig mark med grønt gress og blomstereng. Å komme seg vekk til et sånt idyllisk sted er noe mange syklister og folk på søndagstur setter pris på og trenger. Dette er folkehelse i praksis. - Jordvernet står sterkt og blir bare viktigere! I tillegg er dette et LNF-område. Oppfordrer kommunen til å tenke over signalene dette sender til andre private aktører dersom området blir regulert til næringspark, helt utenom KPA-prosessen. Dersom en skal se bort fra gjeldende planer, bør dette gjøres basert på kommunale interesser og vurdering, ikke overlates til private aktører som argumenterer til egen inntjening.	
16	07.05.2025 Arve og Ann Kristin Refsnes	- Ålesund kommune har mottatt flere søknader til omdisponering av områder fra Alvika til Mørkesett til ulike formål, og svaret har vært svært negativt basert på at området er et sårbart LNF-område – prosjekt som har langt mindre inngripende enn en næringspark. - Stiller spørsmålstegn til etablering av GS-veg og hvem som sykler til et næringsområde. - Alvikvegen blir i dag brukt som sykkelveg. Barna som bor i området har behov for å kunne sykle trygt hjem hele vegen, ikke bare frem til næringsområdet. - Viser til at næringsparken skal inngå som del av ferdig deponi, og mener det er et under at det ikke har oppstått en alvorlig ulykke. I forbindelse med deponiet har det vært flere nestenulykker. Vil påpeke at det er utført en svært mangelfulle konsekvensutredninger. - Når ulykker skjer på E39 blir all trafikk omdirigert til fv. 5946. Dette medfører kaos og trafikk som ikke har noe å gjør på vegstrekningen. - I stedet for å starte på en utredning om å etablere næringspark bør det lages planer for en oppgradering av hele fv. 5946. - Finnes allerede næringstomter på Digerneset. - Er ikke behov for å ødelegge god næringsjord til for del for næringsvirksomhet. Allerede inngrep fra massedeponiet er allerede større enn beskrevet i planene. Det oppleves støy, støv og økt tungtrafikk på fv. 5946 som er etter avkjøring til deponiet, som ikke er i tråd med det som ble forskrevet. - Næringspark vil føre til vesentlig avrenning og forurensing av en allerede hardt belastet Ellingsøyfjord. Som beboer vil de holde kommunen ansvarlig for ulykker eller andre hendelser i forbindelse med ny regulering av området.	Viser til tidligere kommentarer samt revidert planprogram.
17	02.06.2025 Kjell Holmøy på vegne av gnr./bnr. 34/1, 34/253, 34/144 og 34/71	**Merknader til detaljreguleringsplan for Alvika Næringspark** - Olsvika er allerede sterkt berørt av den økende trafikkmengden gjennom bygda. Alvika massedeponi har økt andel tyngre kjøretøy. Resultatet av dette er stadige farlige situasjoner ved vegkryssa som brukes av beboerne i Olsvika. - Støy- og støvplager har også blitt betydelig forverra. Beboere øst for krysset Alvikvegen/Østre Olsvikveg er ekstremt utsatt for trafikkstøy, og den stadige trafikkøkninga er trivselsreduserende. - En næringspark vil øke trafikkmengden ytterligere og ramme hele bygda på mange måter. Dette kan ikke uten videre aksepteres, og div. tiltak på Alvikvegen gjennom Olsvika burde vært sett på for flere år siden. Nå må noe gjøres. - Fartsgrensereduksjon, støymålinger, støyskjerming og utbedring av vegkryss er tiltak som må inn i en detaljreguleringsplan. - Mener grensen for støy og støvplager knyttet til tungtransporten gjennom Olsvika allerede er overskredet med stor margin. Dersom en utvidelse likevel presses gjennom, må omfattende tiltak for å sikre miljø og sikkerhet inkluderes, inkl. de nevnt her.	Viser til tidligere kommentarer samt revidert planprogram.
18	Turid A. Holkestad Sunde	- Vil på det sterkeste protestere mot etablering av næringspark, konsekvensene vil bli uholdbare.	Viser til tidligere kommentarer samt revidert planprogram.

Nr.	Dato / avsender / gnr./bnr.	Sammendrag av merknaden	Kommentar fra forslagsstiller/plankonsulent
		- Har i årevis blitt overbelastet med støy, støv og visuell forsøpling. Massdeponiet har bygd ned og ødelagt naturen ytterligere. Hubroen er skremt bort, matjord bygges ned og beredskap svekkes, ukontrollert overvann renner inn i uthus og marker og bekker tilgrises med mer. Kommunedelplanen og rekkefølgekravene fravikes. - Er ikke mange beboere i området, men for beboerne er naturen med sopp, bær, tur og jakt verdifull. - Opplyser om at det er satt opp kamera med varsling at det ikke er lov å gå der. Stiller spørsmål om Alvika skal ta imot alt, og hva som er igjen for beboerne når næringsparken kommer.	
19	02.06.2025 Marthe Sandbu	- Støtter uttalelsen fra Olsvika Velforening. - Vil påpeke kommunens ansvar for å utrede reelle konsekvenser jf. pbl. § 4-1, samt trafikale utfordringer langs fylkesvegen. - Ber om at det ses på alternativer til bussdepotet for å unngå økt trafikk på en allerede belastet og lite tilrettelagt veistrekning. Digerneset har plass. - Ber om GS-veg etableres før utvidelse av ny og eksisterende aktivitet i næringsområdet (Bingsa og Alvika). - Ber om at transport av større masser benytter sjøveien.	Viser til tidligere kommentarer samt revidert planprogram.
20	23.05.2025 Ole Petter Sperre	Vil informere om hvilke støy- og støvplager boenheten Olsviklia 10 påvirkes av dette. - Olsviklia 10 har blitt så preget av støy, støv og vibrasjoner pga. tungtrafikk at bo- og leveforhold har blitt drastisk redusert og går utover helsen. Har registrert markant økning av tungtrafikk, og tror dette skyldes massedeponi i Alvika og stor aktivitet rundt Bypakke Ålesund. Tiltak i form av støyskjerming på begge sider av veien fra Bingsa til Kiwi-krysset bør vurderes, og fartsgrense 40 km/t. - En oppdatert trafikktelling bør komme på plass snarest.	Viser til tidligere kommentarer samt revidert planprogram.
21	02.06.2025 Børre Lervåg Dalhaug	- Støynivået fra Tafjord kraft og bort til Alvika er allerede for høyt (viser til vedlagt støymåling). Skal planlagte endringer gjennomføres må hele veien støysikres. - Stiller seg 100% bak uttalelsen til Olsvika Velforening.	Det vil bli utarbeidet en konsekvensutreding for støy i henhold til Miljødirektoratets veileder M1941.
22	Michael Ruiken Roland	- Opplyser at han har eid 50 % av en fritidseiendom i Alvika. Etablering av industriområde vil verdien synke pga. støy, trafikk og forandret natur. Ber om at planene ikke gjennomføres.	Tas til orientering.
23	02.06.2025 Janniken Svindseth	- Støtter uttalelsen fra Olsvika Velforening. - Vil gjøre oppmerksom på at ÅDT og andel tungtrafikk ikke stemmer med tallene fylkeskommunen delte med Olsvika Vel i 2020. Det var høyere ÅDT og tungtrafikkandel i 2020 enn det som er beregnet av Norconsult i 2023. Ber om at tallene sees på og det gjøres ny trafikktallberegning.	Tas til orientering.