

Moa Vest Eiendom AS

# ► **Detaljregulering Moa vest**

Planbeskrivelse

Oppdragsnr.: 52407868 Dokumentnr.: PLAN-RAP-02 Revisjon: 03 Dato: 2026-05-08



## Detaljregulering Moa vest

Planbeskrivelse

Oppdragsnr.: 52407868 Dokumentnr.: PLAN-RAP-02 Revisjon: 03



**Oppdragsgiver:** Moa Vest Eiendom AS  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Finn Dyb-Sandnes  
**Rådgiver:** Norconsult Norge AS, Ålesund  
**Oppdragsleder:** Grete Valen Blindheim  
**Fagansvarlig:** Grete Valen Blindheim  
**Andre nøkkelpersoner:** Siv Sundgot

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
01	17.12.2025	For oversendelse til kommunen	GREBLI	SIKSU	GREBLI
02	13.03.2026	Revidert etter innspill fra kommuneadministrasjon	GREBLI	SIKSU	GREBLI
03	05.08.2026	For politisk behandling	GREBLI	SIKSU	GREBLI

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

## Sammendrag

Moa Vest Eiendom AS ønsker å bygge ut et område på Moa med boliger og sentrumsrelatert bebyggelse. Detaljreguleringsplanen for dette området er utarbeidet av Norconsult Norge AS, med utgangspunkt i et illustrasjonsprosjekt utført av JAJA architects.

Planen er konsekvensutredet i henhold til planprogram for Moa Vest, fastsatt i Ålesund planutvalg 24.06.2025. Planlagt utbygging er av noe mindre omfang enn utbyggingen som er konsekvensutredet.

Området er planlagt med en randbebyggelse mot Borgundvegen og Langelandsvegen med variert arealbruk, og en oppdelt, indre bebyggelse avsatt til boligformål.

Randbebyggelsen har en bymessig karakter, med utadvendte fasader på gateplan, variert arealbruk oppover i etasjene. Uteområdene mellom bygningene skal være offentlig tilgjengelig, universelt utformet, og skal tilrettelegges for ferdsel, opphold og leik.

Biltilkomst og varelevering er planlagt fra Langelandsvegen, ved dagens avkjørsel til planområdet. Parkering planlegges i sin helhet under bakken, slik at den indre delen av bebyggelsen blir bilfri. Renovasjon for boligområdet er planlagt i form av nedgravde avfallstanker med tilkomst fra Daaevegen og Furmyrvegen. Planen legger til rette for etablering av sykkelveg langs Borgundvegen, samt sykkelveg med fortau sørover langs Langelandsvegen.

Det er lagt stor vekt på å legge inn fleksibilitet i planen. Målet er å sikre en helhetlig utbygging som kan tilpasses ulike typer arealbruk, samtidig som viktige bo- og områdekvaliteter ligger fast.

Leikeplasser er sikret med areal-, funksjons- og kvalitetskrav tilsvarende som i kommunedelplanen, og avsatt til arealformål leik. Det er åpnet for nærleikeplass på tak. Det er åpnet for etablering av kvartalsleikeplass utenfor planområdet, noe som i fagrappporten for barn og unges interesser er vurdert å kunne gi et verdifullt tilskudd for hele Moaområdet.

Planområdet er utsatt for vegtrafikkstøy. Det legges opp til å tillate boliger i rød støysone med støykrav tilsvarende som i avvikssonen for støy for sentrumsformål kommunedelplanen. Alle boliger kan etableres med stille side. Kvalitetskrav i støyretningslinje T-1442/2021 ivaretas gjennom planforslaget.

Det er utført trafikkanalyse som viser at det planlagte tiltaket kan bygges ut uten store konsekvenser for trafikkbildet. Forventet trafikkreduksjon på E136 gjennom Moa som følge av byggingen av Breivika–Lerstad-tunnelen er lagt til grunn.

Planforslaget legger til rette for en urban utvikling av Moa, og er i tråd med mål for Moaområdet i overordnede planer. Samtidig vil tiltaket føre til tap av utsikt og noe skyggevirkning for noen etablerte boliger.

Generelt vil planområdet bli rustet opp sammenlignet med dagens situasjon.

De samlede virkningene av planforslaget er vurdert som positive.

## Innhold

<b>1</b>	<b>Bakgrunn</b>	<b>5</b>
1.1	Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold	5
1.2	Planavgrensning	5
1.3	Hensikten med planen	5
1.4	Krav til konsekvensutredning	6
1.5	Gjennomførte parallelloppdrag	7
<b>2</b>	<b>Planprosessen</b>	<b>8</b>
2.1	Varsel om oppstart og høring av forslag til planprogram	8
2.2	Øvrig medvirkning	8
<b>3</b>	<b>Gjeldende planer og rammebetingelser</b>	<b>9</b>
3.1	Love, forskrifter og statlige retningslinjer	9
3.2	Regionale planer	10
3.3	Kommuneplanens arealdel (2017)	11
3.4	Fastsatt planprogram for områderegulering Moa	13
3.5	Gjeldende reguleringsplaner	14
3.6	Reguleringsplaner under arbeid	15
<b>4</b>	<b>Eksisterende situasjon i planområdet</b>	<b>16</b>
4.1	Beliggenhet	16
4.2	Dagens arealbruk og bebyggelse	16
4.3	Planområdet i en større sammenheng	18
4.4	Vegnett og trafikk	20
4.5	Forhold for gående og syklende	22
4.6	Landskap og terrengforhold	23
4.7	Grøntstruktur og friluftsjnteresser	23
4.8	Kulturminner og kulturmiljø	25
4.9	Naturverdier	26
4.10	Barn og unges interesser	28
4.11	Sosial infrastruktur	29
4.12	Universell tilgjengelighet	29
4.13	Teknisk infrastruktur	29
4.14	Grunnforhold	30
4.15	Grunnforurensning	30
4.16	Støyforhold	31
4.17	Luftforurensning	32
4.18	Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)	33

<b>5</b>	<b>Beskrivelse av planforslaget</b>	<b>34</b>
5.1	Premisser	34
5.2	Plangrep og arealbruk	41
5.3	Bebyggelsens plassering og utforming	45
5.4	Byggehøyder og utnyttelsesgrad	52
5.5	Bomiljø og bokvalitet	53
5.6	Leike- og uteoppholdsarealer	53
5.7	Tilrettelegging for gående og syklende	55
5.8	Parkering	57
5.9	Vegareal	57
5.10	Tilknytning til infrastruktur	59
5.11	Planlagte offentlige anlegg	59
5.12	Universell utforming	59
5.13	Plan for avfallshenting	59
5.14	Plan for vann, avløp og overvann (VAO)	60
5.15	Grøntstruktur	63
5.16	Forurensning	63
5.17	Rekkefølgebestemmelser	65
<b>6</b>	<b>Virkninger av planforslaget</b>	<b>66</b>
6.1	Innledning	66
6.2	Overordnede planer	67
6.3	Tema som er konsekvensutredet	69
6.4	Tema det er utarbeidet fagrapporter for	73
6.5	Samlet vurdering av KU-tema og fagrapporter	81
6.6	Vurdering av andre relevante tema	82
6.7	Sosial infrastruktur	83
6.8	Universell tilgjengelighet	83
6.9	Energi	83
6.10	Risiko og sårbarhet	83
6.11	Teknisk infrastruktur	83
6.12	Økonomiske konsekvenser for kommunen	84
6.13	Konsekvenser for næringsinteresser	84
6.14	Interesse motsetninger	84
6.15	Avveining av virkninger	84
<b>7</b>	<b>Plandokumenter og vedlegg</b>	<b>86</b>
7.1	Plandokumenter	86
7.2	Fagrapporter	86
7.3	Andre vedlegg	86

# 1 Bakgrunn

## 1.1 Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslag til detaljregulering av Moa Vest – Daaevegen er utarbeidet av plankonsulent Norconsult Norge AS. Arbeidet utføres på vegne av forslagsstiller for planen Moa Vest Eiendom AS. JAJA architects er engasjert som premissgiver for løsningene som legges til grunn for planforslaget.

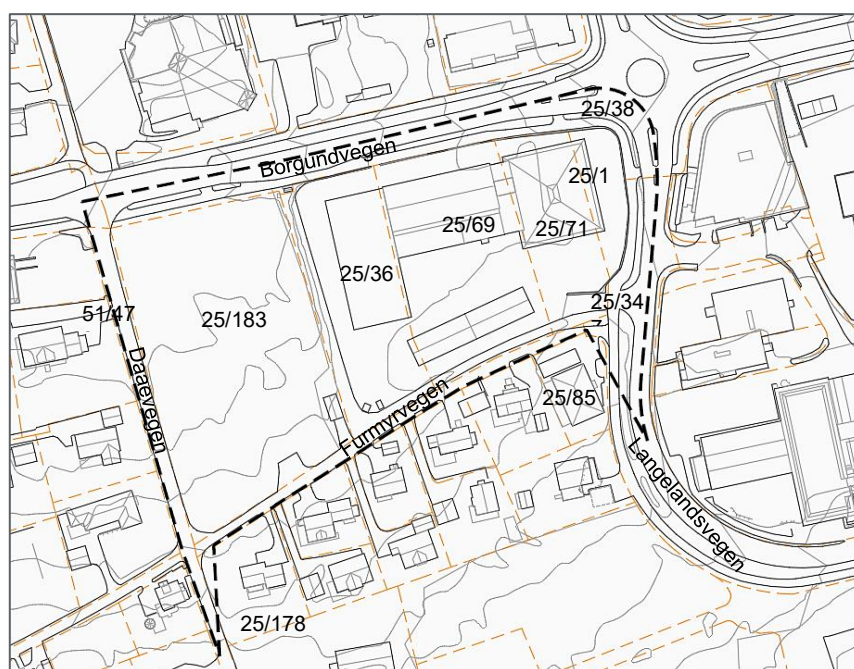
## 1.2 Planavgrensning

Planområdet ligger sentralt på Moa i Ålesund kommune.

Det planlagte tiltaket omfatter eiendommene gnr./bnr. 25/183, 25/71, 25/69, 25/166 og 25/365, samt deler av 25/382 Borgundvegen, 25/347 Langelandsvegen, 51/478 Daaevegen og Furmyrvegen (matrikelnummer mangler).

I tillegg inngår boligeiendommene 25/178 og 25/85, for å ivareta nødvendig frisisiktsone i kryss i henhold til kommunens Veg- og gatenorm.

Plangrense er vist i Figur 1-1.



Figur 1-1. Figuren viser eiendommene som er omfattet av varslet planarbeid.

## 1.3 Hensikten med planen

Utbyggingsområdet ligger i overgangssonen mellom etablert sentrumsområde på Moa og tilgrensende boligområder. Hensikten med reguleringen er å legge til rette for transformasjon av planområdet som en del av en helhetlig, fremtidsrettet og fleksibel utbyggingsstrategi, der sentrumsformål er kombinert med konsentrert boligbebyggelse, offentlig tilgjengelige grøntareal og uterom av høy kvalitet.

En slik utvikling er forankret i vedtatte kommunale og regionale planer, der det legges opp til at de sentrale delene av Moa skal transformeres i en mer bymessig retning med mer varierte funksjoner og aktivitetstilbud, inklusive et større innslag av boliger og offentlig-/private tjenestetilbud, ref. kap.3.

## 1.4 Krav til konsekvensutredning

Spørsmålet om en plan eller et tiltak skal konsekvensutredes styres av forskrift om konsekvensutredninger FOR-2017-06-21-854. Til forskriften hører to vedlegg; vedlegg I omfatter planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes, og vedlegg II omfatter planer og tiltak som skal vurderes nærmere. Kravet vurderes opp mot overordnet plan (kommunedelplan) og gjeldende reguleringsplan.

§6 i forskriften omhandler planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes. Detaljreguleringsplaner faller inn under §6 b: *Reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I, punkt nr. 24:*

*Nr. 24: Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilrettelegging med et bruksareal på mer enn 15 000 m<sup>2</sup> (mindre tiltak omfattes av vedlegg II nr. 11j).*

Planen åpner for muligheten for næringsareal over 15 000 m<sup>2</sup> mot Borgundvegen og Langelandsvegen, og det er avklart i oppstartsmøtet med Ålesund kommune at tiltaket skal utredes etter Forskrift om konsekvensutredning. Det er dermed ikke den planlagte bygningsmassen i seg selv som utløser kravet om KU, men muligheten for at bygningene kan få en andel næringsrelatert arealbruk som overstiger 15 000 m<sup>2</sup>.

Utredningskravene til planen går fram av Planprogram Moa Vest, datert 04.06.2025, og fastsatt i Ålesund planutvalg 24.06.2025. Utredningskravene er oppsummert slik i planprogrammet:

Tabell 1-1. Oppsummering av utredningskrav i fastsatt planprogram.

Tema	Kommentar	Konsekvens-utredning	Fagrapport	Omtales kun i planbeskrivelse
Naturmangfold	Svarer ut naturmangfoldsloven.			X
Vannmiljø	Temaet blir ikke utredet.			X
Kulturmiljø	Temaet blir ikke utredet.			X
Friluftsliv	Temaet blir ikke utredet.			X
Landskapsbilde, byform og arkitektur		X		
Støy		X	X	
Luftforurensning		X	X	
Forurenset grunn	Temaet blir ikke utredet			X
Klimagassutslipp		X		
Mobilitet	Omhandler trafikale forhold knyttet til biltransport, varelevering, kollektivtilbud sykling og gange.		X	
Byutvikling			X	
Bokvalitet og uteoppholdsarealer				X
Folkehelse				X
Barn og unges interesser			X	
Universell utforming				X
Teknisk infrastruktur	VAO-rammeplan og renovasjonsteknisk plan blir utarbeidet.		X	
Risiko og sårbarhet			X	

## **1.5 Gjennomførte parallelloppdrag**

For å fremskaffe et godt grunnlag for en utbygging med høy kvalitet, som bidrar til å ivareta de overordnede føringene om transformasjon av Moa i en mer bymessig retning, har tiltakshaver gjennomført et innledende analyse- og utredningsarbeid. Dette er utført i form av parallelloppdrag med mulighetsstudier, og inngår i kunnskapsgrunnlaget for arbeidet med reguleringsforslaget.

Ifølge KU-forskriften §14 skal planprogrammet beskrive relevante og realistiske alternativer. De gjennomførte mulighetsstudiene er lagt til grunn for alternativsvurderingene, og er beskrevet i planprogrammet.

Mulighetsstudien utført av JAJA architects er lagt til grunn for planprosessen, og er bearbeidet til et illustrasjonsprosjekt som følger planen. Illustrasjonsprosjektet er beskrevet i kapittel 5.1.3.

Mulighetsstudien utført av Morfeus arkitekter er beskrevet i planprogrammet som et alternativ som er vurdert, men forkastet.

## 2 Planprosessen

### 2.1 Varsel om oppstart og høring av forslag til planprogram

Planoppstart ble varslet 20.02.2025 til offentlige myndigheter, direkte berørte naboer og gjenboere, grunneiere og organisasjoner, og forslag til planprogram ble samtidig lagt ut på høring med 6 ukers frist til å gi innspill. Oppsummering av høringsinnspill, og en beskrivelse av hvordan disse er vurdert og ivaretatt i programmet, ble vedlagt forslag til planprogram før fastsetting.

Planprogram ble fastsatt av Ålesund planutvalg 24.06.2025.

### 2.2 Øvrig medvirkning

Det ble avholdt et åpent informasjons- og medvirkningsmøte på Moa 27.03.2025, der det ble orientert om planprogrammet og mulighetsstudien som er lagt til grunn for planarbeidet. Tid og sted for møtet ble kunngjort samtidig med oppstartsvarselet. Det møtte 39 personer i møtet.

Videre medvirkning blir gjennomført i tråd med kravene i plan- og bygningsloven. Dette innebærer at de som er berørt av planene, enten det er barn og unge, ulike interessegrupper og organisasjoner eller innbyggere, får anledning til å delta i planprosessen. Når planforslaget legges ut til offentlig ettersyn, legges det opp til åpent prosjektkontor i løpet av høringsperioden, og informasjon om dette vil bli formidlet bredt. Forslagsstiller vil i tillegg kunne avholde møter med naboer, velforeningen og andre interessenter i området etter nærmere avtale.

## 3 Gjeldende planer og rammebetingelser

### 3.1 Lover, forskrifter og statlige retningslinjer

Følgende lover, forskrifter og retningslinjer er vurdert å være særlig relevante i planarbeidet:

#### Lov om planlegging og byggesaksbehandling (Plan- og bygningsloven)

Tiltaket blir planlagt med hjemmel i plan- og bygningsloven (PBL). Planprogrammet er utarbeidet i samsvar med PBL § 4-1 og forskrift om konsekvensutredninger § 14.

#### Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldloven)

Ved all arealplanlegging skal det gjennomføres en vurdering etter naturmangfoldsloven. Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern.

#### Lov om folkehelsearbeid (Folkehelseloven)

Formålet med Folkehelseloven er å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse, herunder jevner ut sosiale helseforskjeller.

#### Forskrift om konsekvensutredninger (2017)

Formålet med forskriften er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer og tiltak, og når det tas stilling til om og på hvilke vilkår planer eller tiltak kan gjennomføres.

#### Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn- og unges interesser i planlegging (1995)

Retningslinjen stiller krav om at barn og unges interesser skal ivaretas i plan- og byggesaksbehandlingen. På kommunenivå innebærer dette at barn og unge blir delaktige i planprosesser og får mulighet til å uttale seg. Arealer og anlegg skal sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

#### Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021

Formålet med retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering og planlegging av det fysiske miljø som fremmer trivsel og bokvalitet, forebygger helsekonsekvenser av støy, samt ivaretar og utvikler gode lyd miljøer og stille områder.

#### Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520/2012)

Hensikten med retningslinjen er å forebygge helseeffekter av luftforurensninger gjennom god arealplanlegging. anbefalte luftforurensningsgrenser skal legges til grunn ved planlegging.

#### Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024)

Retningslinjene skal sikre at klima og energi blir vektlagt i planlegging. Klima omfatter både reduksjon av klimagassutslipp, karbonopptak og -lagring og tilpasning til forventede klimaendringer.

#### Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2024)

Formålet med retningslinjene er å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. Tett utbygging i knutepunkt som Moa er i samsvar med intensjonene i retningslinjene.

#### Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027

De nasjonale forventningene legger vekt på reduserte klimagassutslipp, ansvarlig forbruk, ressursbruk, bevaring av naturmangfold og mindre ulikhet. FNs bærekraftsmål skal ligge til grunn for planleggingen.

## 3.2 Regionale planer

### Fylkesstrategi for attraktive byar og tettstader 2023 – 2026 (april 2023)

I fylkesstrategien blir prinsippet om 10-minuttersbyen lagt til grunn for sentrumsutvikling. Dette tilsvarer det området man når med 10 minutters gange ut fra et gitt senterpunkt.

Fylkesstrategien viser til at å samle funksjoner og fortette i sentrum med gangavstand mellom tilbudene, vil gi gode effekter på byliv, klimautslipp og attraktivitet. Dette vil også være en aldersvennlig by.

Moa er ett av de definerte sentrene i strategien. 10-minuttersbyen Moa er vist med en kartillustrasjon, der senterpunktet er definert ved det nye gatestoppet i Borgundvegen. Ut fra dette senterpunktet er 5 minutters og 10 minutters gangavstand illustrert med henholdsvis grønn og blå linje. Boligbebyggelse er markert med brun gradert farge, der mørkest brun viser flest boliger.

Hele planområdet som nå skal reguleres ligger godt innenfor 10-minuttersbyen, og mesteparten av planområdet ligger også innenfor grensene til 5-minuttersbyen.

Fylkesstrategien peker på at det er disse geografiske områdene som bør utvikles til urbane tyngdepunkt med sentrumsfunksjoner, og der ressurser til by- og tettstedutvikling benyttes.



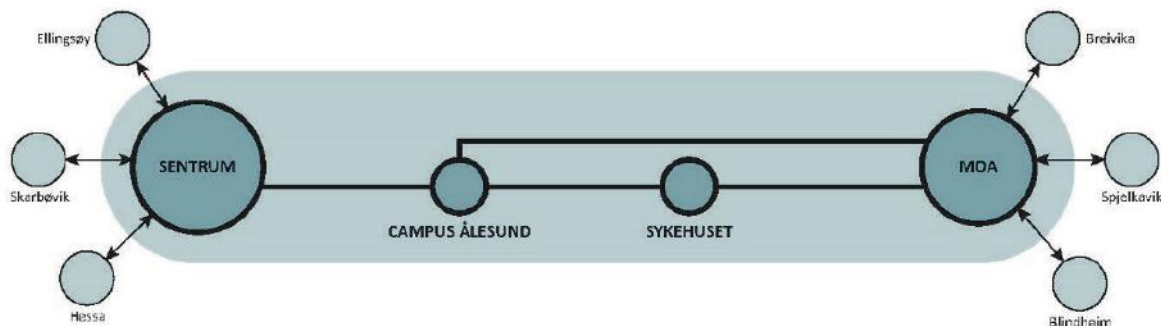
Figur 3-1. Senterområdet på Moa, slik det er vist i fylkesstrategien. Her er 10-minuttersbyen vist med blå linje, og den mer kompakte 5-minuttersbyen med grønn linje. Mesteparten av planområdet – vist med rød linje – inngår i 5-minuttersbyen. Senterpunktet (rød prikk) er definert ved det nye gatestoppet i Borgundvegen. Brun farge markerer boliger.

### PAKT- plan for areal, klima og transport i Ålesundregionen (2022)

PAKT er vedtatt både som en regional plan i Møre og Romsdal fylkeskommune, og som en interkommunal plan for Ålesund, Sula og Giske. PAKT definerer mål og strategier for den fremtidige utviklingen i regionen, vurderer hvor veksten bør komme og hvordan transportsystemet best kan binde ulike områder sammen.

Moa er i PAKT definert som et regionssenter, der det bør legges til rette for funksjonsblanding og høy arealutnyttelse. Hensynet til sosial bærekraft skal ivaretas, og det er et mål at flere daglige aktiviteter skal kunne skje innenfor et avgrenset område.

### 3.3 Kommuneplanens arealdel (2017)



Figur 3-2. Knutepunktstrategien i kommuneplanens arealdel. Bysentrum og Moa er hovedsenter. Strategien legger opp til at boligfortetting bør skje innenfor grå sone i figuren, og at det innenfor knutepunktene kan tillates ekstra høy fortetting.

Kommunedelplan for Ålesund 2016-2028, vedtatt i 2017, tilsvarer kommuneplanens arealdel. Kommunedelplanen definerer to hovedsenter i Ålesund; bysentrum og Moa. Knutepunktstrategien som er lagt til grunn for kommunedelplanen forutsetter fortetting i knutepunkter og langs kollektivaksen, se Figur 3-2.

Planområdet ligger i fortettingssone 2, med grense mot fortettingssone 1, se Figur 3-3. I fortettingssone 1 skal det legges til rette for høy arealutnyttelse med urbane kvaliteter, god tilgang til kollektivtransport, og en miks av funksjoner. Fortettingssone 2 er beskrevet som en randsone rundt Moa, der det skal etableres boligfortetting.

Planområdet er vist med tre ulike formål, se Figur 3-4; næringsvirksomhet i østlig bebygd del, kombinert bebyggelse og anlegg i vestlig del mot Borgundvegen og konsentrert boligbebyggelse i vestlig del mot Furmyrvegen.

Kommunedelplanens avgrensning av sentrumsområdet på Moa avviker fra sentrumsavgrensningen i det nyere planprogrammet for områdeplan Moa (fastsatt 2021), og i Fylkesstrategi for attraktive byar og tettsteder (2023) – se henholdsvis kapittel 3.2 og 3.4. Her er sentrumsområdet utvidet slik at planområdet helt eller delvis inngår.

Kommunedelplanen fastsetter videre et hovednett for sykkel i Borgundvegen, markert med rød linje i Figur 3-4. Dette vil innebære en forlenging østover av sykkelfeltene som er under bygging fra Vindgårdsskiftet og vestover, noe reguleringsplanen må ta høyde for.



Figur 3-3. Utsnitt av temaplan 3 – Fortettingstrategi til kommunedelplan for Ålesund. Planområdet ligger innenfor fortettingssone 2 på Moa.



Figur 3-4. Utsnitt av kommunedelplan for Ålesund (2017), med markering av området som nå skal reguleres.

Kommunedelplanen fastsetter følgende arealkrav til leikeplasser:

Ved nye planer og byggetiltak med 5 – 50 boenheter >55 m<sup>2</sup>, eller flere enn 10 boenheter <55 m<sup>2</sup> skal det settes av minimum 36 m<sup>2</sup> per boenhet til leikeareal. Fra den 51. boenheten reduseres kravet til 16 m<sup>2</sup> per boenhet. Areal utløst av denne bestemmelsen fordeles på leikeplasstypene 1, 2 og 3 etter tabellen under (Figur 3-5), og med utgangspunkt i en vurdering av leikeplasstilbudet i nærområdet.

LEIKEPLASSTYPER		MAKS. GANGAVSTAND FRA BOENHETEN	MINIMUM STØRRELSE
1	Nærleikeplass (min 1 per 25 boenheter)	50 m	200 m <sup>2</sup>
2a	Liten kvartalsleikeplass (dimensjonert for opptil 50 boenheter)	100 m	750 m <sup>2</sup>
2b	Mellomstor kvartalsleikeplass (dimensjonert for opptil 150 boenheter)	150 m	1.500 m <sup>2</sup>
2c	Stor kvartalsleikeplass (dimensjonert for opptil 600 boenheter)	500 m	2.500 m <sup>2</sup>
3	Sentralt leikefelt (opptil 1200 boenheter)	500 m	6.000 m <sup>2</sup>

Figur 3-5. Tabell med krav til leikeareal, hentet fra kommunedelplanen.

	BYSENTRUM, MOA OG KNUTEPUNKTENE (KATEGORI 1 OG 2)
Hybler/ettromsleiligheter < 40 m <sup>2</sup>	Maks 1
Frittliggende småhus	Min 1, maks 2
Konsentrert småhusbebyggelse	Min 1, maks 2
Blokkbebyggelse 1-3 roms leiligheter	Min 1, maks 1,5
Blokkbebyggelse 4 roms og større leiligheter	Min 1, maks 2
Kontor og forretning	Maks 1 per 150 m <sup>2</sup>
Industri og lager	Maks 1 per 200 m <sup>2</sup>
Barnehager	5 per barnehage

Figur 3-6. Tabell med krav til bilparkering, hentet fra kommunedelplanen.

I retningslinjene til §12-2 heter det: *Utbygger kan bidra til å opparbeide leikeplasser utenfor planområdet dersom dette oppfyller kravene til leikeplasser ellers. Utbygger oppfordres til å se etter muligheter for å samarbeide med tilgrensende områder for å bidra til et godt og variert leikeplasstilbud i området.*

Kommunedelplanens krav til parkering i fortettingssone 1 og 2 er vist i Figur 3-6. Det er ikke tillatt med parkering i dagen.

Krav til sykkelparkering er som vist i tabellen i Figur 3-7.

SYKKELPARKERING			
	BYSENTRUM, MOA OG KNUTEPUNKTENE	FORTETTINGSOMRÅDER	ØVRIGE OMRÅDER
Per boenhet	Min 2		
Kontor og forretning	1 per 150 m <sup>2</sup>		
Barnehager	5 per barnehage		
Skole	Min 20 per 100 barn		

Figur 3-7. Tabell med krav til sykkelparkering, hentet fra kommunedelplanen.

### 3.3.1 Fastsatt planprogram for revisjon av KPA for Ålesund kommune

Ålesund kommune har startet arbeidet med revisjon av kommuneplanens arealdel. *ÅLESUND MOT 2040 Planprogram for revisjon av kommuneplanens arealdel 2027-2040* er fastsatt, og der er senterstruktur og boligutvikling trukket fram som et område det skal jobbes med. Moa skal videreutvikles som regionscenter.

Noen viktige retningslinjer og stikkord for dette temaet i planarbeidet er:

- By- og stedsutvikling skal bidra til god folkehelse og utjevning av sosiale forskjeller. Det skal være trygge og gode gangforbindelser, felles møteplasser og aktivitetsareal.
- Viktige arealverdier som bomiljø, støyskjerming, blågrønne strukturer, kulturminne og kulturmiljø bidrar til en attraktiv by- og stedsutvikling.
- For vekstsoner er det spesielt viktig med kvalitetskrav som balanserer ønsket om høy arealutnyttning.
- Kollektiv/parkering.
- Fortetting/transformasjon

### 3.4 Fastsatt planprogram for områderegulering Moa

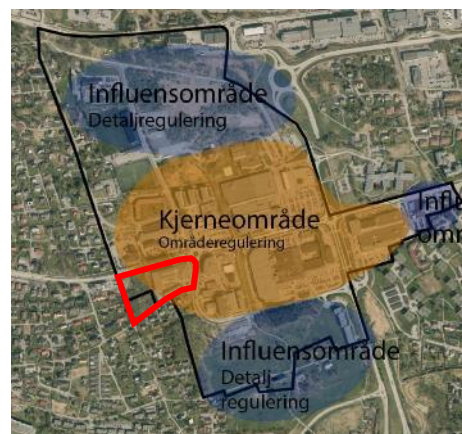
I 2017 startet et forarbeid for en områderegulering av Moa, med konseptstudier som dannet grunnlag for et planprogram. Planprogrammet ble fastsatt 01.12.2020, men i ettertid har planarbeidet stoppet opp, og kommunen opplyser at de ikke har kapasitet til å fullføre planarbeidet.

Mesteparten av området som nå skal reguleres ligger innenfor det som i planprogrammet er definert som kjerneområdet på Moa. Avgrensingen av kjerneområdet i planprogrammet avviker fra kommunedelplanen, ved at kjerneområdet – tilsvarende området med sentrumsformål i kommunedelplanen – er forlenget mot vest og redusert i nord.

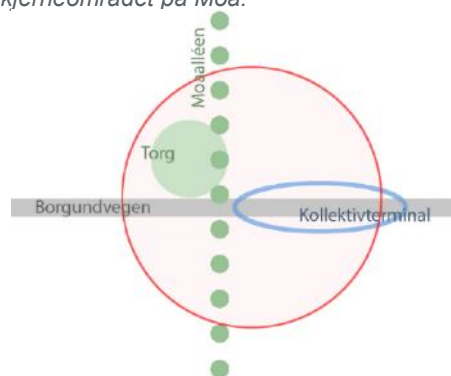
Det fastsatte planprogrammets mål og føringer er relevant for området som nå skal reguleres. Av planprogrammet går det fram at *«kjøpesenterområdet Moa skal omformes og utvikles i en mer bymessig retning. Dette kan være kvartalsstruktur, utadvendte fasader, aktiviteter på gateplan, møteplasser og torg, m.m. Gjennom fortetting og ved innpassing av større variasjon i funksjoner, ønskes flere boliger, og et mer variert offentlig og privat tjeneste- og aktivitetstilbud»*.

Gjennom en evaluering av konseptstudiene ble det konkludert med at kommunen ønsket å gå videre med noen viktige grep i områdeplanen:

- Etablering av kollektivgate med gateterminal i Borgundvegen
- Forsterking av gangforbindelsen Moaalléen som grønn akse
- Etablering av torg i krysset Moaalléen/ Borgundvegen



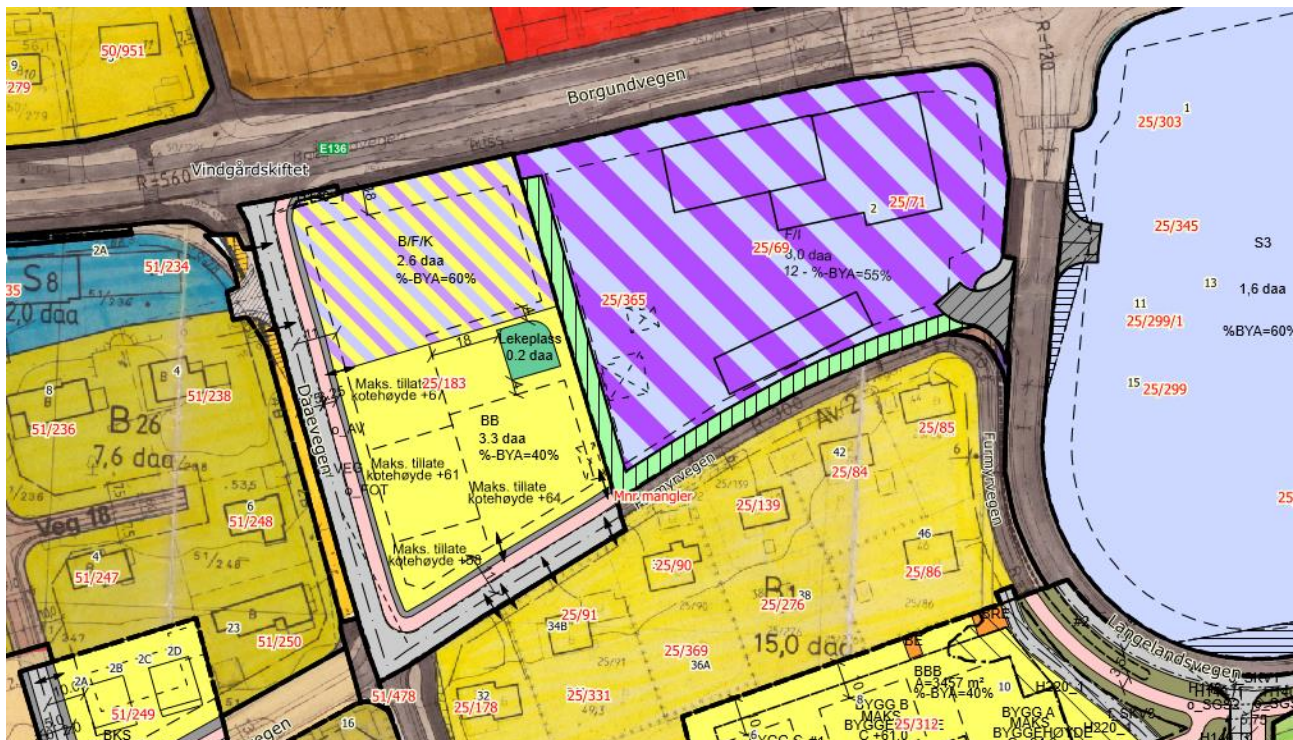
Figur 3-8. Illustrasjon fra planprogrammet til områderegulering Moa. Området som nå skal reguleres er markert med rødt, og omfattes i stor grad av arealet definert som kjerneområdet på Moa.



Figur 3-9. Prinsippskisse som viser oppsummeringen i evalueringen av konseptstudiene.

### 3.5 Gjeldende reguleringsplaner

Området som nå skal reguleres omfattes av to detaljreguleringsplaner:



Figur 3-10. Illustrasjonen viser utsnitt av gjeldende reguleringsplaner på Moa.

1. Den østlige delen er omfattet av reguleringsendring for del av Moa-området ved Brages bil, vedtatt 2004 (PlanID 1508 1504530). Den legger til rette for den eksisterende bebyggelsen i området, med arealformål forretning/industri.
2. Den vestre delen omfattes av planen *Moaområdet - endring for gnr.25 bnr. 183*, vedtatt 2015 (PlanID 1508 15042012005749). Denne planen legger til rette for blandet arealformål bolig/ forretning/kontor nærmest Borgundvegen, og boligbebyggelse/blokkbebyggelse mot Daaevegen og Furmyrvegen. Denne planen omfatter dagens skogsområde, og har ikke blitt realisert.

Andre tilgrensende planer:

3. Reguleringsplan for Moaområdet (1995)
4. Reguleringsplan for Nedregården – Borgundfjorden (1995)
5. Reguleringsendring krysset Borgundvegen/Daaevegen (2001)
6. Reguleringsplan for Spjelkavik del 2 (1984)
7. Reguleringsplan for Åse – Furmyr (1970)
8. Detaljregulering Moaområdet - Gnr. 25 Bnr. 21 m/fl (Midtmoa) 2016



Figur 3-11. Illustrasjonen viser reguleringsplaner innenfor og omkring planområdet

### 3.6 Reguleringsplaner under arbeid

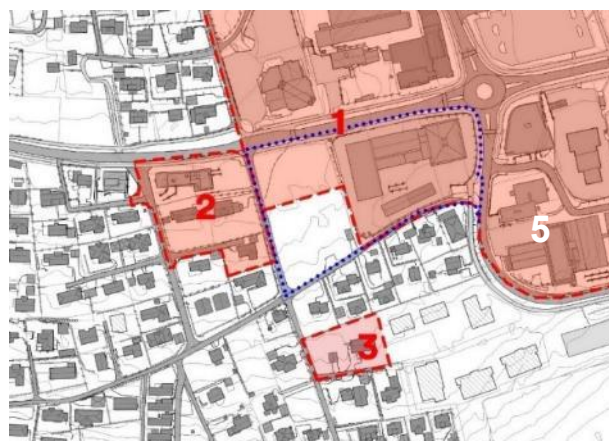
Følgende reguleringsplaner er under arbeid i nærområdet, som vist i Figur 3-13:

1. Moa Områdeplan (planprogram vedtatt, arbeid stilt i bero).
2. Daaevegen – gbnr. 51/234 mfl. (Bolig, næringsformål).
3. Daaevegen 11 – Detaljregulering for omsorgsboliger (oppstartsmøte er avholdt, reguleringsarbeid er foreløpig ikke varslet).

Øst for Moavegen er det i tillegg en reguleringsprosess på gang for Olav Sundes veg - gbnr 51/6 mfl. "Moatunet", markert med nr. 4 i Figur 3-12. Her er det utarbeidet et planforslag som omfatter tilrettelegging av ca. 220 nye boliger fordelt på boligblokker i 3-7 etasjer, samt fortetting innenfor eksisterende omsorgssenter.



Figur 3-12. Andre pågående planprosesser på Moa.



Figur 3-13. Reguleringsplaner under arbeid i nærområdet.

## 4 Eksisterende situasjon i planområdet

### 4.1 Beliggenhet

Planområdet er lokalisert sentralt på Moa i Ålesund kommune.

Planområdet er 22 dekar stort, og er avgrenset av Borgundvegen i nord, Langelandsvegen i øst, Furmyrvegen i sør og Daaevegen i vest.



Figur 4-1. Planområdet er lokalisert på Moa, vist med rød markering på illustrasjonen. Flyfoto er hentet fra Ålesund kommunes kartportal.

### 4.2 Dagens arealbruk og bebyggelse

#### 4.2.1 Planområdet

Planområdet framstår todelt. I øst er det etablert bilforretning, samt bygninger knyttet til tidligere bruk som bilverksted.

Bygningene i østre del har en høyde tilsvarende 2-3 etasjer. Det er lagt til grunn at eksisterende bygningsmasse saneres. I denne delen av planområdet er alt av utearealer asfaltert.

Vestre del av planområdet består av et lite skogholt.

Skogsområdet er ikke tilrettelagt for aktivitet eller opphold. Men stier/tråkk gjennom skogsområdet tilsier at det benyttes som gangveg/ snarveg. Det er også rester av murer etter tidligere bebyggelse her.



Figur 4-2. Dagens arealbruk i planområdet og nærmeste tilgrensende områder. Planområdet er markert med stiplede linje. Flyfoto er hentet fra Ålesund kommunes kartportal.



Figur 4-3. Planområdet sett fra Borgundvegen mot vest. Bebyggelsen i planområdet sees i bakgrunnen, til venstre i bildet. Foto: Norconsult Norge AS.

## 4.2.2 Nærmiljø

Planområdet grenser mot sentrumsmessige funksjoner i Daaekvartalet i øst, med kontorer, offentlig og privat tjenesteyting, serveringssteder og en mindre andel boliger.

Lengre øst ligger Amfi kjøpesenter og det nye gatestoppet i Borgundvegen.

Mye av den sentrale bebyggelsen på Moa er relativt lav, som for eksempel kjøpesentre med stor grunnflate, omgitt av store parkeringsplasser. Den nyere bebyggelsen er imidlertid høyere, med et mer urbant preg. Parkeringsareal er lokalisert under bakkenivå i den nye bebyggelsen.

Mot nord ligger boligblokkene Midtmoa med næringsareal på gateplan. Lenger vest inn mot Borgundvegen ligger barnehage og forsamlingslokale. Også her er bebyggelsen svært sammensatt med varierende høyder.

Det gule hjørnebygget på Midtmoa representerer den høyeste bebyggelsen på Moa i dag, med 9 etasjer over gateplan.

Mot sør og vest grenser planområdet mot boliger i form av småhusbebyggelse med eneboliger, rekkehus og tomannsboliger i grønne omgivelser. Denne bebyggelsen er i hovedsak av eldre dato.

Det har blitt etablert mange nyere boliger i nærområdet i form av boligblokker (Midtmoa, Langelandsvegen og Nedregården vest).



Figur 4-4. Skråfoto fra planområdet. Kilde: Ålesund kommunes kartportal.



Figur 4-5. Furmyrvegen sett mot planområdet i øst. Skogen i planområdet sees midt i bildet. (Foto: Norconsult Norge AS)



Figur 4-6. Planområdet, sett mot øst. Til høyre sees skogen innenfor planområdet. Til venstre sees Midtmoa i bakgrunnen. Barnehagen til venstre på bildet er skjult av vegetasjon. Foto: Norconsult Norge AS.

### 4.3 Planområdet i en større sammenheng



Figur 4-7. Planområdets lokalisering (svart linje) i forhold til etablert senterområde på Moa (oransje linje), og dagens arealbruk på Moa. Blått punkt markerer plasseringen av det nye gatestoppet, som er holdeplass for de fleste av bussene som passerer Moa.

Planområdet ligger i overgangssonen mellom sentrumsområdet på Moa og boligområder med småhusbebyggelse. Småhusbebyggelsen har et enhetlig og grønt preg, i stor grad frittliggende bygg omgitt av hager. Sentrumsområdet har sammensatt bygningsmasse med store parkeringsarealer og få grønne innslag.

Moa er i henhold til kommuneplanens arealdel et suppleringscenter til Ålesund sentrum. Hovedtyngden av sentrumsområdet på Moa består av tre store bygningskomplekser som er bundet sammen med gangbroer over Borgundvegen og Moavegen. Byggene huser landets fjerde største kjøpesenter, samt tilleggsfunksjoner som kino, bibliotek og kontorer i den nyeste delen av anlegget.

Vest for kjøpesentrene, og innenfor det som er definert som Moas kjerneområde, ligger ulike næringsbygg som rommer blant annet, kontor, tjenesteyting, legesenter og forretning. Moa svømmehall ligger også innenfor dagens kjerneområde.

Dersom man zoomer seg ut, ser man også at det i Moa sitt nærområde også er to andre områder som har noen av de samme funksjonene som Moa; Spjelkavik sentrum og Breivika næringsområde.

Spjelkavik sentrum er det opprinnelige sentrumsområdet i denne delen av kommunen, men har nå bare et avgrenset omfang av sentrumsfunksjoner igjen. Området rommer blant annet hotell, bank, brannstasjon, flere dagligvarebutikker og spesialforretninger, ulike typer tjenesteyting og servering/takeaway.

Brevika næringsområde er har i utgangspunktet vært planlagt og bygd ut som et område for industri og forretninger som byggevarehandel, bilforhandlere/verksteder og lignende, men har gradvis utviklet seg til å omfatte mer detaljvarehandel, kontorer og tjenesteyting. Området konkurrerer derfor med Moa om en del typiske sentrumsfunksjoner.



Figur 4-8. I nærområdet til Moa er det to andre områder med lignende funksjoner som Moa; Spjelkavik sentrum og Brevika næringsområde.

## 4.4 Vegnett og trafikk

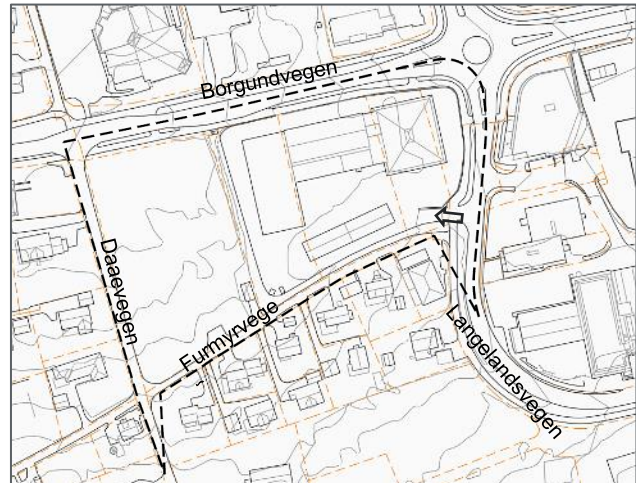
### 4.4.1 Vegnett i og rundt planområdet

Hovedvegnettet på Moa har to hovedakser: E136 Borgundvegen i øst-vestretning, og Moavegen i nord-sørretning. E39 går under Moavegen i tunnel.

Trafikk fra sør og øst mot Moa kommer fra henholdsvis E39 Sulavegen og E136 Brusdalsvegen. Trafikk mellom Moa-området og bysentrum i vest fordeler seg mellom tre parallelle veger; Borgundvegen, Borgundfjordvegen og Lerstadvegen.

E39 går i tunnel under Moavegen, og E39 og E136 møtes i en rundkjøring nord for Moa. E136 går i dag videre mot bysentrum på Borgundvegen mellom Moa og Lerstad. Ny Lerstadveg er under bygging, og vil erstatte Borgundvegen som trasé for E136. Det er ventet en betydelig nedgang i trafikken på Borgundvegen når den nye Lerstadvegen åpner i 2027.

Det lokale vegnettet som omkranser planområdet omfatter Langelandsvegen, Daaevegen og Furmyrvegen. Langelandsvegen inngår i hovedvegnettet innenfor selve Moa-området, mens Daaevegen og Furmyrvegen er boligater med vesentlig mindre trafikk. Tilkomst til næringsbyggene på den bebygde delen av planområdet skjer i dag fra Langelandsveien, via avkjørsel i sør-øst.



Figur 4-9. Lokale vegnett inn mot planområdet. Dagens tilkomst til næringsarealet innenfor planområdet skjer fra Langelandsvegen, og er markert med en pil.



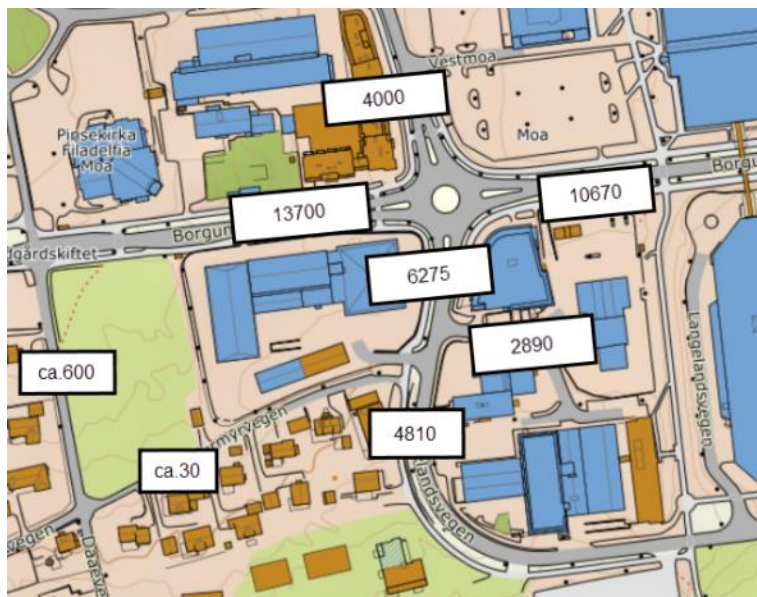
Figur 4-10. Hovedvegnett i Moaområdet. Planområdet er markert med rød linje.

#### 4.4.2 Trafikkbelastning

Planområdet ligger i et område med betydelig trafikkbelastning, spesielt i ettermiddagsrush.

Dagens trafikk tall kan dokumenteres gjennom tellinger og beregninger, og er vist i Figur 4-11. Trafikkmønsteret er relativt stabilt gjennom året, med tydelige rushtider og en stor andel gjennomgangstrafikk.

Det er utført kapasitetsberegninger for rundkjøringen mellom Borgundvegen og Langelandsvegen, som viser lite forsinkelse og relativt lite kø. Når det likevel ofte oppstår kø og her, skyldes det i stor grad tilbakeblokkering fra nærliggende kryss og veier. Rundkjøringen ved planområdet har i seg selv tilstrekkelig kapasitet.



Figur 4-11. Dagens trafikk tall ved planområdet.

Det vises til vedlegg 7 Fagrapport Trafikkanalyse for nærmere beskrivelse av trafikkforholdene.

#### 4.4.3 Kollektivtrafikk

Kollektivtilbudet på Moa er svært godt, med 5-10 minutter mellom hver buss i rushtiden. Det er i dag holdeplass på hver side av Borgundvegen inn mot planområdet. Her passerer de fleste bybussene, Sulabussen og flybussen.

Ca. 400 m øst for planområdet ligger Moa trafikkterminal, som etter bysentrum, er fylkes største knutepunkt for kollektivtrafikk. Alle lokal- og regionbusser, samt flybussen, er innom knutepunktet.

I 2023 ble det etablert gatestopp i Borgundvegen, ca. 250 meter øst for planområdet, som et supplement til Moa trafikkterminal. De nye holdeplassene har bidratt til mer aktivitet i Borgundvegen, og til å flytte tyngdepunktet på Moa mer i retning av planområdet.



Figur 4-12. Det nye gatestoppet i Borgundvegen, sett mot øst. Gatestoppet ligger ca. 250 m øst for planområdet. Foto: Norconsult Norge AS.

## 4.5 Forhold for gående og syklende

Det er etablert et godt gang- og sykkelvegnett på Moa. Det er stort sett fortau langs alle hovedgatene i området, med godt plasserte fotgjengerfelt som gjør det trygt å ferdes. I tillegg er det etablert et nettverk av gjennomgående gang- og sykkelveger i grønne omgivelser, som knytter sammen omkringliggende arealer på en effektiv måte.

Moa-alléen, lokalisert ca. 100 m øst for planområdet, er spesielt viktig og fungerer som en sentral akse i tilnærmet nord-sør retning.

Rene sykkelfelt eller sykkelveger er ikke etablert på Moa. Fra planområdets vestre grense, ved Vindgårdsskiftet, er sykkelfelt under bygging på begge sider av Borgundvegen, vestover fram til Østre Hatlaåsen. Dette er en strekning på ca. 1,8 km, som blir etablert som en del av Bypakke Ålesund.



Figur 4-13. Eksisterende vegnett for gående og syklende. Rosa linjer viser gang- og sykkelveger og fortau. Grønne linjer viser turveger. Blå linjer viser bolig-gater og andre veger med lav trafikk, egnet for sykling i blandet trafikk. Kilde: Ålesund kommunes kart.

## 4.6 Landskap og terrengforhold

Moa-området generelt framstår relativt flatt, men heller svakt mot sør/sørøst.

Planområdet har en høydeforskjell på ca. 5 meter fra vest til øst, med helning mot laveste del i øst. Mot nordøst er noe av høydeforskjellen tatt opp gjennom en terrengmur mot tilgrensende fortau.

Planområdet framstår todelt, med en østre, utbygd del (tidligere Brages bil), og en vestre del med et lite skogholt. Skogen er nærmere omtalt i kapittel 4.9.



Figur 4-14. Østre del av planområdet med Midtmoa i bakgrunnen. Her er høydeforskjellen mellom planområdet og tilgrensende fortau tatt opp gjennom en terrengmur. Foto: Norconsult Norge AS.

## 4.7 Grøntstruktur og friluftsjntresser

Overordnet grøntstruktur er illustrert i Figur 4-15. Grøntdraget fra Sandingane i sør til Moaalléen i nord er svært viktig, både som del av grøntstrukturen og gangvegnettet. Her inngår også anlegget til Moa Golfcenter og gårdsbruket Nedregård.



Figur 4-15. Overordnet grøntstruktur og områder for rekreasjon og friluftsliv. Illustrasjon: Norconsult Norge AS.

En annen viktig grønn forbindelse i nord-sør-retning går fra kjøpesenterområdet, langs østre del av E39 og under E39 til Sandingane. Inn mot dette grøntdraget ligger en sykkelbane og en leikeplass.

På overordnet nivå er skogsområdet Hatlaåsen/ Åsemulen på høydedraget nordvest et viktig rekreasjonsområde.

Det samme gjelder Lillevatnet i øst, som er tilrettelagt med god sti rundt.

Kyststien langs Borgundfjorden, som starter ca. 1 km i luftlinje sørvest for planområdet, er også et mye brukt rekreasjonsområde.

Innenfor planområdet er det i dag en skog, som omtalt i kapittel 4.9. Det er ikke registrert friluftssinteresser knyttet til denne skogen.

Registrerte rekreasjonsarealer nær planområdet er vist i Figur 4-18. De nærmeste registrerte områdene er Moaalléen og Moa Golfsenter, og i nord er «Ikeatomta» registrert som potensielt friområde. Ingen av disse er verdsatt.

Grøntdraget langs østsiden av Moatunnelen, Spjolkavikelva og Sandingane nede ved sjøen, er verdsatt som viktige friluftsområder.

I tillegg til de registrerte friluftsområdene utgjør idrettsanlegget Herdbanene en viktig arena for fysisk aktivitet i nærområdet.



Figur 4-16. Bildet viser grøntområde med benker langs gangvegen Moaalléen. Foto: Norconsult Norge AS.



Figur 4-17. Moa Golfsenter ligger sørøst for planområdet. Bratte partier benyttes også som akebakke. Foto: Norconsult Norge AS.



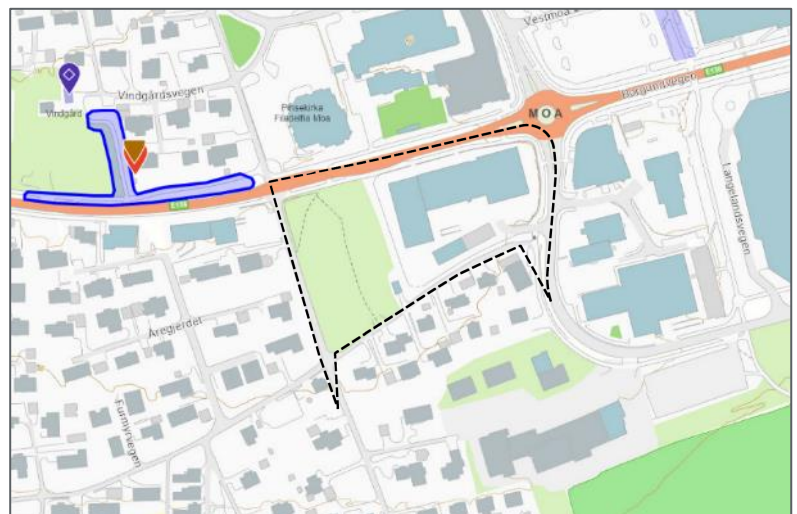
Figur 4-18. Kartlagte friluftsområder i området Ase/Moa/Spjelkavik. Mørkere rosa farge er kartlagt som viktige friluftsområder. Kartet er supplert med en markering av Herdbanene. Kilde: Gislink.

## 4.8 Kulturminner og kulturmiljø

Riksantikvarens Database «Kulturminnesøk» viser ingen registrerte kulturminner innenfor planområdet, se Figur 4-19. Området inngår heller ikke i noe kulturmiljø.

Nordvest for planområdet er det registrert to kulturminner i form av Vingård allé og Vingård låve. Denne alléen ble sannsynligvis anlagt i 1903, samme år som låven ble bygget. Begge er uten vern.

Lenger øst er Moaalléen registrert som kulturminne. Også dette er en allé uten vern. Den ble anlagt en gang i første kvartal av 1900-tallet.



Figur 4-19. Figuren viser et utsnitt av kartbasen til riksantikvarens Kulturminnesøk. Det er ingen registrerte kulturminner innenfor planområdet. Vingård allé er markert øverst til venstre med blå omramming. Vingård låve ligger nord for alléen. Øverst til høyre sees deler av Moaalléen.

## 4.9 Naturverdier

Det ble gjennomført en visuell befaring av skogen i oktober 2025. Under befaringen ble det registrert flere forekomster av platanlønn, parkrododendron og en større forekomst av fagerfredløs i området. Dette er uønskede fremmede arter.

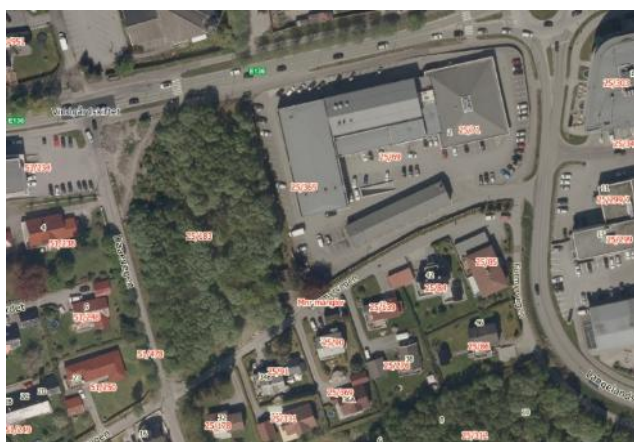
Skogsområdet domineres av løvtrær som bjørk, selje og lønn, med innslag av furu innimellom. Generelt er trærne lange og tynne. I utkanten er det innslag av lavere og yngre vegetasjon.



Figur 4-20. Sti gjennom skogsområdet til venstre, og rester av murer inne i skogen til høyre. Foto: Norconsult Norge AS.



Figur 4-22. Skogen i planområdet sett fra krysset mellom Daaevegen og Furnyrvegen. Foto: Norconsult Norge AS.



Figur 4-21. Flyfoto fra 2020 til venstre og fra 1991 til høyre. I 1991 var planområdet ryddet for trær. Kilde: Ålesund kommunes kartportal.

Det ble ikke registrert enkelttrær eller grupper av trær som utpeker seg på en slik måte at det bør sikres i planen. Dersom vegetasjon skal bevares, må det gjøres som et sammenhengende felt.

Det finnes stiklinger av trær som eventuelt kan tas vare på, og skjøttes på en slik måte at de kan brukes ved utbygging.

Historiske flyfoto viser at skogen er av nyere dato, og at området var ryddet for trær tidlig på 1990-tallet.

Det er ikke registrert naturtyper eller arter som er truet eller nær truet innenfor eller i nærheten av planområdet.

De sårbare artene granmeis og grønnfink er registrert i skogen i planområdet i 2012-2016. Granmeis er også registrert 70 m sør for planområdet i 2012.

Det er registrert flere fremmedarter innenfor planområdet: Plantanlønn er registrert i nordre del av planområdet i 2015. Parkrododendron *Rhododendron catawbiense Michx.* er registrert i vestre del, mot Daaevegen i 2022. Fagerfredløs *Lysimachia punctata L.* er registrert sør i planområdet i 2021. Alle artene har statusen svært høy risiko, og ble observert ved befaring oktober 2025.



Figur 4-23. Illustrasjonen viser funn av sårbare arter (rosa sirkel) og fremmedarter (lilla sirkel). Kilde: Artsdatabanken.



Figur 4-24. Fremmedarten fagerfredløs er etablert i sørlig del av planområdet, og sees midt i bildet. Foto: Norconsult Norge AS..

## 4.10 Barn og unges interesser

Barn og unges interesser er vurdert å være knyttet til gang- og sykkelforbindelser, møteplasser og arealer for lek og aktivitet.

Våren 2021 ble det gjennomført en Barnetråkk-registrering. Den viser at mange barn og unge oppholder seg på kjøpesentrene, Herd-banene, i svømmehall, i akebakken (golfbanen) m.m. Det er kun en registrering av opphold innenfor planområdet, og det er innenfor den bebygde delen. Det er ingen registrering i skogen. Se Figur 4-25.

Eksisterende leikeplasser og møteplasser for barn og unge i området Åse/ Moa/ Spjelkavika er registrert og beskrevet i vedlegg 6, Fagrapport - Barn og unges interesser. Registrerte områder er vist i Figur 4-26. Små nærløselekeplasser og møtesteder som ikke er lett tilgjengelige for alle er ikke omtalt.

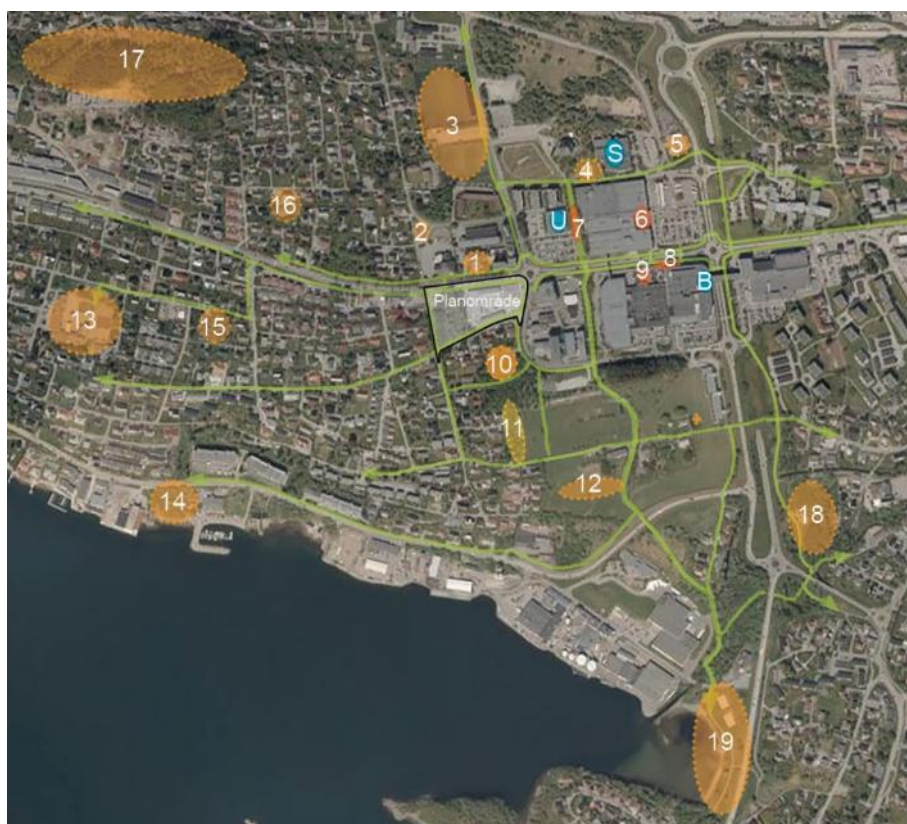
Furmyrvegen, Daaevegen og Borgundvegen er viktige barnetråkk og skoleveg mot Åse barneskole. Det er etablert et godt utbygd gang- og sykkelvegnett på Moa, som åpner for at større barn og ungdom kan komme seg relativt langt av sted, trygt og effektivt. Eksisterende situasjon for gående og syklende er nærmere omtalt i kapittel 4.5.



Figur 4-25. Barnetråkkregistrering 2021. En grønn prikk utgjør en registrering av hvor barn og unge oppholder seg. Illustrasjon: Ålesund kommunes kartportal.

### Tegnforklaring

-  Eksisterende møteplass
-  Bygg med aktivitet
-  Eksisterende leikeplass
-  Leikeplass i byggefase
-  Gangforbindelse



Figur 4-26. Eksisterende leikeplasser og møteplasser for barn og unge på Moa og i nærområdet. Illustrasjon: Norconsult Norge AS.

## 4.11 Sosial infrastruktur

Planområdet ligger innenfor opptaksområdet til Åse barneskole, og til Spjelkavik ungdomsskole. Ifølge Skolebruksplan for Ålesund kommune 2024 – 2029 er det god kapasitet ved begge disse skolene.

## 4.12 Universell tilgjengelighet

Planområdet er ikke tilrettelagt for universell tilgjengelighet i dag. Terrenget i planområdet gjør at universelt utformede utearealer og tilkomster til bygg lar seg opparbeide.

Eksisterende situasjon med tanke på universell tilgjengelighet på Moa er vurdert som relativt god.

## 4.13 Teknisk infrastruktur

Eksisterende ledningsnett for vann og avløp er vist i Figur 4-27. Innenfor tiltaksområdet er det bare i det bebygde området det finnes etablert VA-infrastruktur. I tillegg til infrastruktur for vann, avløp og overvann, inneholder området en oljeutskiller som må tømmes og saneres.

Nytt kommunalt ledningsnett (VAO) er under utbygging i Furmyrvegen. Avløp går til renseanlegg RA4 Åse. Dette renseanlegget har pr. nå kapasitet og overholder rensekrav.

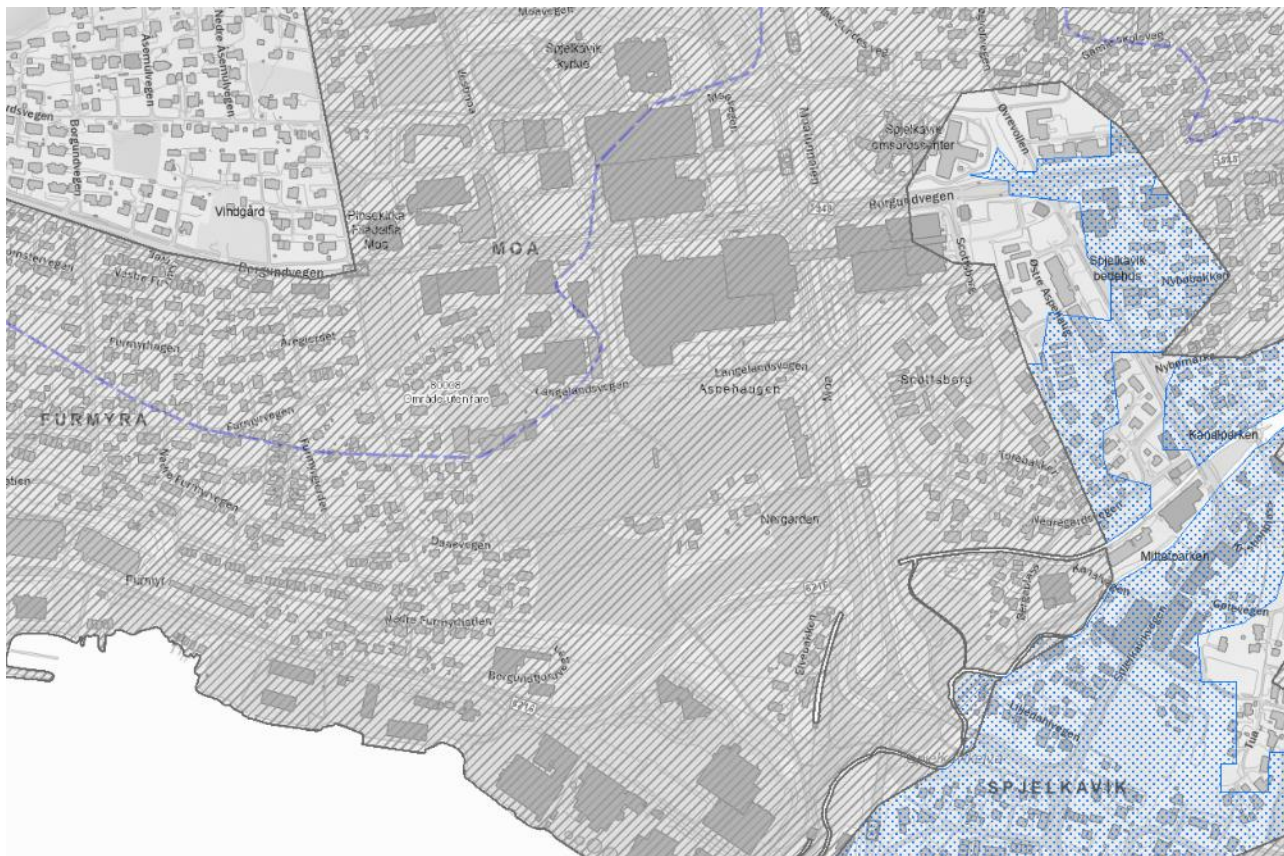


Figur 4-27. Eksisterende VA-infrastruktur. Blå linje viser vannledninger, svart linje viser overvann, grønn linje viser spillvann/avløp, rød linje viser fellesavløp og brun linje viser drenerør.

## 4.14 Grunnforhold

Grunnen i planområdet består av morenemateriale. Aktsomhetskart for radon viser moderat til lav aktsomhetsgrad. Kilde NGUs kartdatabase.

Planområdet ligger over marin grense, vist med blå stiplet linje i Figur 4-28. NVEs aktsomhetskart for kvikkleireskred viser at planområdet er uten fare for kvikkleireskred.



Figur 4-28. NVEs aktsomhetskart for kvikkleireskred viser at planområdet er uten fare for kvikkleireskred. (grå skraver). Marin grense er markert med stiplet linje. Kilde: NVE.

## 4.15 Grunnforurensning

Deler av planområdet er i bruk til bilverksted, noe som på generelt grunnlag kan tilsi at det kan forekomme grunnforurensning. Farlig avfall blir håndtert på forskriftsmessig måte, og kontrollert og tømt regelmessig, med rapportering til kommunen. Det er ikke registrert forurenset grunn i Miljødirektoratet sin database innenfor planområdet, og heller ikke i nærområdet.

## 4.16 Støyforhold

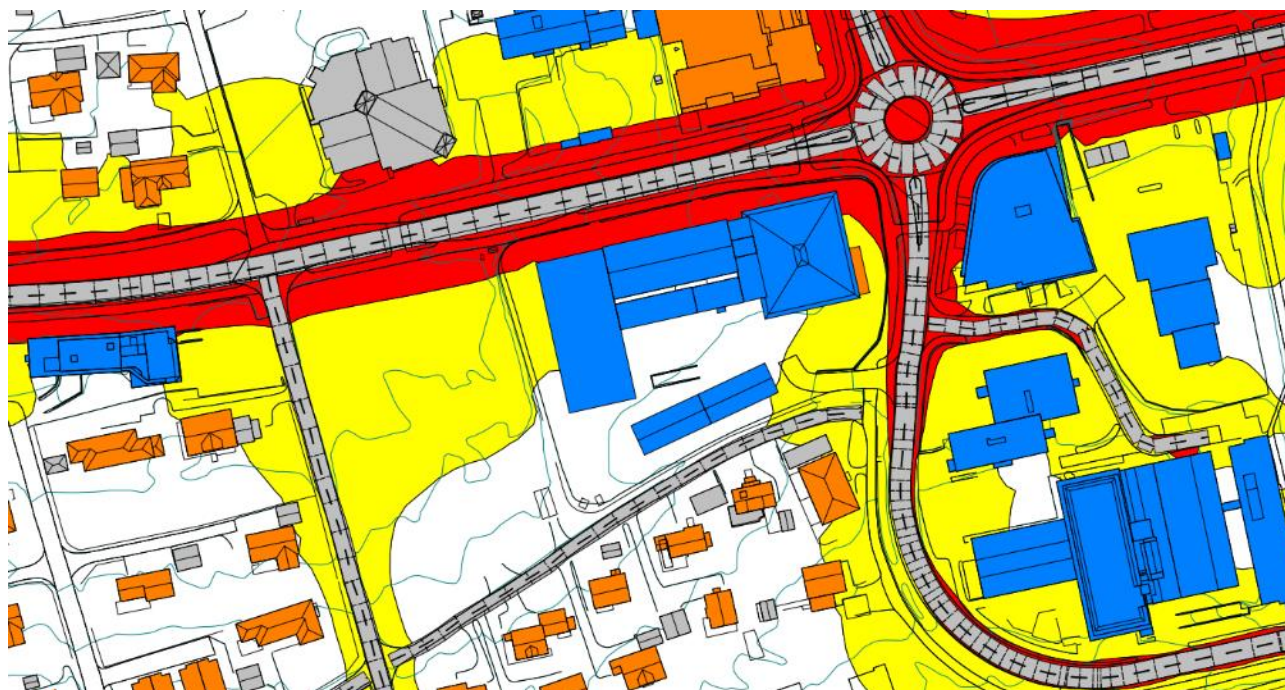
Støy er vurdert i vedlegg 3 KU Støy. Det vises til denne for nærmere beskrivelse av støyforholdene.

Planområdet er utsatt for vegtrafikkstøy fra Borgundvegen og Langelandsvegen. Borgundvegen har en årsdøgntrafikk ÅDT på 13700 forbi planområdet. Langelandsvegen har en ÅDT på 6275.

Det er utført støyberegninger for dagens situasjon, som vist i Figur 4-30. Støyberegningene viser at planområdet nærmest Borgundvegen og rundkjøringen i øst ligger i rød støysone, mens store deler av de ubebygde delene av planområdet ligger i gul støysone. Særlig del av planområdet har lavere støynivå enn de anbefalte grenseverdiene.

Støykilde	Støysone					
	Gul sone			Rød sone		
	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå, lørdag og søndag/helligdag	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 - 07	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå lørdag og søndag/helligdag	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 - 07
Veg	$L_{den} > 55 \text{ dB}$		$L_{5AF} > 70 \text{ dB}$	$L_{den} > 65 \text{ dB}$		$L_{5AF} > 85 \text{ dB}$

Figur 4-29. Nedre grense for gul og rød støysone i T-1442/2021.



Figur 4-30. Dagens støynivå i planområdet, vist med rød og gul støysone iht. T-1442.

## 4.17 Luftforurensning

Luftforurensning er vurdert i vedlegg 4 KU luftforurensning Det vises til denne for nærmere beskrivelse av temaet luftforurensning.

Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520, angir anbefalte grenser for luftforurensning, og definerer rød og gul luftkvalitetssone. Tabell 4-1 viser anbefalte grenser for NO<sub>2</sub> og PM<sub>10</sub> og kriterier for soneinndeling ved planlegging av virksomhet eller bebyggelse i retningslinjen T-1520.

Nedre grense for gul sone skal legges til grunn ved planlegging av virksomhet eller bebyggelse med bruksformål som er følsomt for luftforurensning.

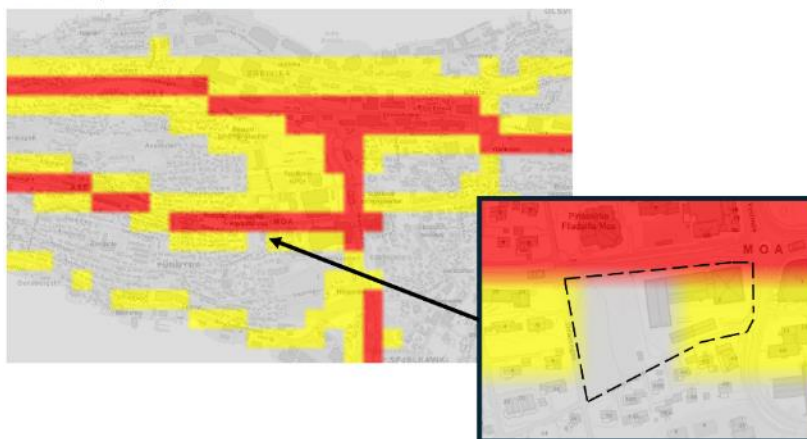
Komponent	Luftforurensningssone <sup>1)</sup>	
	Gul sone	Rød sone
Svevestøv, PM <sub>10</sub>	35 µg/m <sup>3</sup> 7 døgn per år	50 µg/m <sup>3</sup> 7 døgn per år
Nitrogendioksid, NO <sub>2</sub>	40 µg/m <sup>3</sup> vintermiddel <sup>2)</sup>	40 µg/m <sup>3</sup> årsmiddel
Helserisiko	Personer med alvorlig luftveis- og hjertekarsykdom har økt risiko for forverring av sykdommen. Friske personer vil sannsynligvis ikke ha helseeffekter.	Personer med luftveis- og hjertekarsykdom har økt risiko for helseeffekter. Blant disse er barn med luftveislidelser og eldre med luftveis- og hjertekarlidelser mest sårbare.

Tabell 4-1 Anbefalte grenser for NO<sub>2</sub> og PM<sub>10</sub> og kriterier for soneinndeling ved planlegging av virksomhet eller bebyggelse, T-1520.

Meteorologisk Institutt har utarbeidet luftsonekart og konsentrasjonskart over luftforurensning for landets kommuner, som ligger på Fagbrukertjeneste for luftkvalitet på Miljødirektoratets sine sider. Modellsystemet som brukes i fagbrukertjenesten har en del forutsetninger, blant annet tar modellen ikke hensyn til bygninger og vegetasjon.

Luftsonekartene på fagbrukertjenesten er ment som en første indikasjon på hvor man har gule og røde soner i kommunen, og viser konsentrasjoner i 2-3 meter over bakkenivå. Til venstre i Figur 4-31 vises luftsonekartet for østre delen av Ålesund, med rød og gul sone langs Borgundvegen. Til høyre i vises et utklipp over området ved Moa Vest, markert med stiplet linje. Deler av planområdet ligger i gul og rød sone.

Luftsonekart basert på meteorologi i 2019-2023



Figur 4-31. Luftsonekart over Ålesund, med utsnitt fra planområdet. Luftsonekartet er hentet fra Fagbrukertjenesten for luftkvalitet

#### 4.18 Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

I beskrivelsen av risiko og sårbarhet i eksisterende situasjon er sjekklisten utarbeidet av Statsforvalteren i Møre og Romsdal lagt til grunn.

Tema	Vurdering
Naturgitte forhold	NVEs aktsomhetskart for kvikkleireskred viser at planområdet er uten fare for kvikkleireskred. Området er ikke utsatt for skredfare, flomfare eller annen naturfare. Det er ikke kjente problemer med overflatevann i planområdet eller nærområdet.
Virksomhetsrisiko	Planområdet omfatter ikke storulykkevirksomheter eller farlige anlegg. Et område ved Sandingane, ca. 700 m sør for planområdet, er vist som aktsomhetsområde for brann, eksplosjonsfare og/eller kjemikalieutslipp i temaplan 5 til kommunedelplanen. Fareområdet her er knyttet til virksomheten Sunde AS.
Kraftforsyning	Planområdet er ikke påvirket av magnetfelt fra høyspentlinjer.
Brann- og ulykkesberedskap	Det er god tilkomst til planområdet for nødteater. Tilgangen på slokkevann er god.
Omgivelser	Det er ikke terrengformasjoner eller andre forhold ved omgivelsene som innebærer særlig fare.
Vannforsyning	Området har god slokkevannforsyning.
Sårbare objekter	Det er ingen sårbare objekter innenfor planområdet. I nærområdet finnes en barnehage ca. 50 m nord for planområdet, samt kulturminner som omtalt i kapittel 4.8. Ut over dette er det ingen sårbare objekter i nærområdet. Kilde: DSB karttjeneste.
Samferdsel	Det foregår transport av farlig gods på Borgundvegen E136 forbi planområdet. Det er ikke vurdert at utilsiktede/ ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på E136 vil utgjøre noen vesentlig risiko for planområdet.  Strekningen på E136 forbi planområdet var i perioden 2010-2015 definert som en ulykkesstrekning (minimum 10 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 1 km). Etter 2015 har det bare vært en trafikkulykke på strekningen, og den er dermed ikke lenger definert som en ulykkesstrekning. Kilde: Vegkart, SSV.
Miljø/ landbruk	Planområdet er utsatt for støy fra vegtrafikk, se kapittel 4.16. Planlagt arealbruk vil ikke forårsake forurensning i form av lyd, lukt eller støv, og kommer ikke i konflikt med landbruksinteresser.
Forurensning	Deler av planområdet er i bruk til bilverksted, men det er ikke kjent grunnforurensning i området i området.
Tilsiktede handlinger	Tiltaket i seg selv ikke et sabotasje-/terrormål, og det er ikke vurdert at det finnes potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten.

## 5 Beskrivelse av planforslaget

### 5.1 Premisser

#### 5.1.1 Overordnede føringer for Moa

En overordnet føring for det sentrale området på Moa, er i kommunedelplan for Ålesund at området skal omformes fra å ha et kjøpesenterpreg til å utvikles i en mer bymessig retning med høy arealutnyttelse og urbane kvaliteter. Dette skal skje gjennom fortetting og ved innpassing av større variasjon i funksjoner, flere boliger, og et mer variert offentlig og privat tjeneste- og aktivitetstilbud.

Planområdet ligger utenfor og tilgrensende til senterområdet i kommunedelplanen, men i det nyere planprogrammet for områdereguleringsplan Moa ligger mesteparten av planområdet innenfor det definerte kjerneområdet. Dette samsvarer også med Fylkesstrategi for attraktive byar og tettsteder 2023 – 2026, der planområdet inngår i det definerte senterområdet på Moa. Se kapittel 3.2 og 3.3.1.

De nyeste føringene for det sentrale området på Moa er derfor lagt til grunn for planforslaget.

#### 5.1.2 Fleksibilitet

Tomteområdet i planen er på ca. 16 dekar. Utbygging av et så stort område må nødvendigvis gå over mange år. Rammeforutsetninger og behov endrer seg raskt, og det er derfor lagt stor vekt på å legge inn fleksibilitet i reguleringsplanen. Målet er å sikre en helhetlig utbygging som kan tilpasses ulike typer arealbruk, samtidig som viktige bo- og områdekvaliteter ligger fast.

#### 5.1.3 Utforming og arealbruk

Planen blir utarbeidet på grunnlag av en mulighetsstudie utført av JAJA architects, som er bearbeidet til et illustrasjonsprosjekt.

Illustrasjonsprosjektet viser en randbebyggelse med to langsgående bygg mot Borgundvegen, og et hjørnebygg i krysset mellom Borgundvegen og Langelandsvegen. Den høyeste bebyggelsen foreslås mot i nordvest, og trappes ned mot sør og vest.

Randbebyggelsen har en bymessig karakter, med utadvendte fasader på gateplan, og variert arealbruk oppover i etasjene.

Hjørnet ved krysset mellom Borgundvegen og Langelandsvegen mot rundkjøringen blir det mest eksponerte punktet av planområdet.



Figur 5-1. Området planlegges med en langsgående bebyggelse mot Borgundvegen og Langelandsvegen, og en mer oppdelt indre bebyggelse mot sør og vest. Illustrasjon: JAJA architects.

Dette hjørnet ligger også nærmest eksisterende senterområde og den nye bussholdeplassen i Borgundvegen.

Mot sør og vest er det vist en oppdelt indre boligbebyggelse.

Biltilkomst, varelevering og renovasjon er planlagt fra Langelandsvegen, ved dagens avkjørsel til planområdet.

Parkering planlegges i sin helhet under bakken, slik at den indre delen av bebyggelsen blir helt bilfri.

Utrykningskjøretøy vil få tilkomst via kjørbart gangareal fra Daaevegen og Furmyrvegen.



*Figur 5-2. Mot Borgundvegen er det planlagt bygd med en bymessig karakter, utadvendte fasader på gateplan, og åpning for variert arealbruk oppover i etasjene. Illustrasjon: JAJA architects.*



*Figur 5-3. Det eksponerte nordøstre hjørnet mot rundkjøringen er planlagt med den høyeste bebyggelsen, på inntil 10 etasjer. Her åpner planen for etablering av hotell. Også her er det planlagt utadvendte fasader, og en bred utendørs trappeforbindelse til et torg i den indre delen av planområdet. Illustrasjon: JAJA architects.*

Den indre delen av bebyggelsen er planlagt som et boligområde med seks boligblokker.

I tillegg er det planlagt et mindre bygg inn mot hjørnebygget og torget, der det i tillegg til boliger er åpnet for fleksibel arealbruk og fellesfunksjoner som gjesterom for boligene, forsamlingslokale med kjøkken, og verksted. På bakkenivå kan det også etableres kommersiell bruk som en kaffebar eller lignende. I dette bygget vil også gangadkomst til parkeringskjelleren lokaliseres.

Mellom byggene foreslås det offentlig tilgjengelige arealer med parkmessig opparbeiding, tilrettelagt for lek og opphold.



*Figur 5-4. Torget og hjørnebygget med trappeforbindelse mot Langelandsvegen sett mot øst. Illustrasjon: JAJA architects.*



*Figur 5-5. Torget og felleshuset sett fra hjørnebygget mot vest. Illustrasjon: JAJA architects.*

### 5.1.3.1 Ulike varianter av arealbruk

Planforslaget viser en utbygging med et samlet brutto areal BRA uten parkeringskjeller på 32 700 m<sup>2</sup>. Samlet brutto areal BRA med kjeller er 44 700 43 900 m<sup>2</sup>.

Innenfor område BB1 og BB2 kan det bare etableres boliger. Her åpner planen for til sammen inntil 9 700 m<sup>2</sup> BRA, noe som i illustrasjonsprosjektet er vist med 95 boliger.

Planforslaget legger til grunn at det etableres forretningsareal på gateplan mot Borgundvegen og Langelandsvegen, for å legge til rette for byliv og sikre aktive og utadvendte fasader. I KBA1 kan det også etableres tjenesteyting på gateplan. Det er videre regulert forretningsareal (dagligvare) i etasjeplanet under gatenivå i hjørnebygget. På gateplan er det planlagt inngang til dagligvareforretningen, samt mindre forretninger som apotek, blomsterbutikk, kafe og spesialforretninger som for eksempel sykkelbutikk/-verksted. Samlet forretningsareal her utgjør 4 550 m<sup>2</sup>.

For det øvrige arealet åpner planforslaget for følgende arealbruk:

- I hjørnebygget SF1: Kontor/tjenesteyting/overnatting/hotell.
- I det midtre langsgående bygget SF2: Bolig/ kontor/ tjenesteyting.
- I det vestre langsgående bygget KBA1: Bolig.
- I enkeltbygget nærmest hjørnebygget KBA2: Bolig tillates i alle etasjer, fellesfunksjoner/ kontor/ tjenesteyting tillates på bakkeplan.

Oppsummert legger planforslaget opp til en slik fordeling mellom ulike arealformål:

Arealtype	Størrelse	Kommentar
Bolig	14 050 m <sup>2</sup>	Omfatter areal i område BB1, BB2 og, areal over gateplan i KBA1 og KBA2.
Forretning	4 550 m <sup>2</sup>	Omfatter areal på gateplan mot Borgundvegen og Langelandsvegen, samt i underetasje av hjørnebygget.
Fleksibelt areal	14 100 m <sup>2</sup>	Omfatter øvrig areal*).
<b>Sum</b>	<b>32 700 m<sup>2</sup></b>	Uten parkeringskjeller, men inkludert dagligvare under bakkenivå.

\*) Fleksibelt areal i SF1 kan ikke benyttes til bolig. Fleksibelt areal i SF2 kan ikke benyttes til hotell.

Planforslaget legger dermed opp fleksibel arealbruk over gateplan i område SF1 og SF2. Ulik arealbruk har ulike krav til blant annet romhøyder og dybder. Bolig har lavere krav til romhøyde enn forretning/tjenesteyting og hotell, men samtidig strengere krav til blant annet støyskjerming og stille side. Videre kan ulik arealbruk gi ulik påvirkning på blant annet behov for uteopphaldsareal og parkeringsbehov.

Illustrasjonsprosjektet beskriver derfor tre ytterpunkter/scenarier for ulik arealbruk:

- Maksimal andel boliger – gir 213 boliger/ 19 200 m<sup>2</sup> til boliger, og 13 500 m<sup>2</sup> til andre formål.
- Maksimal andel kontor/tjenesteyting – gir 14 100 m<sup>2</sup> til kontor/tjenesteyting, og 18 600 m<sup>2</sup> til andre formål.
- Maksimal andel overnatting/hotell – gir 8 200 m<sup>2</sup> til dette formålet, og 24 500 m<sup>2</sup> til andre formål.

Planforslaget tar høyde for at alle disse ytterpunktene for arealbruk skal kunne etableres. Arealbruken i illustrasjonsprosjektet og planforslaget er imidlertid mindre fleksibel enn det som er konsekvensutredet. Denne innstramningen er gjort for å oppnå en større grad av forutsigbarhet for hva som er virkningene av planen. Se nærmere omtale av dette i kapittel 6.1.

### Utbygging med boliger mot Borgundvegen

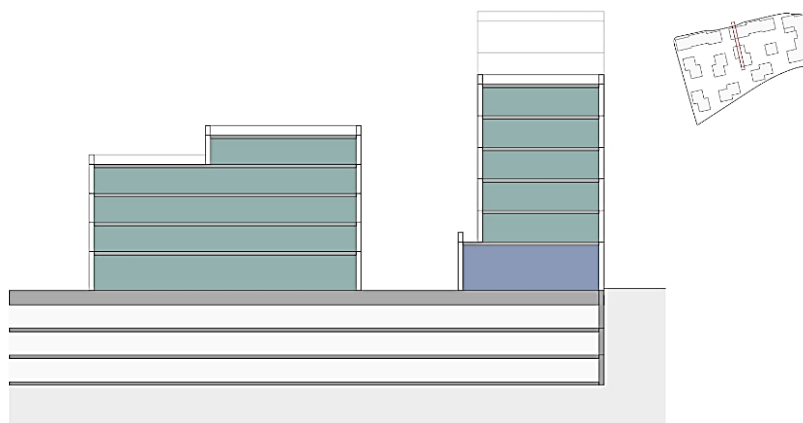
En situasjon med maksimal andel boligareal innebærer at det blir etablert boliger i alle etasjer over gateplan langs Borgundvegen.

Prinsipp for en slik utbygging er vist i Figur 5-7 og Figur 5-8. Snittet i Figur 5-7 er tatt der avstanden mellom byggene på sørsiden er smalest.

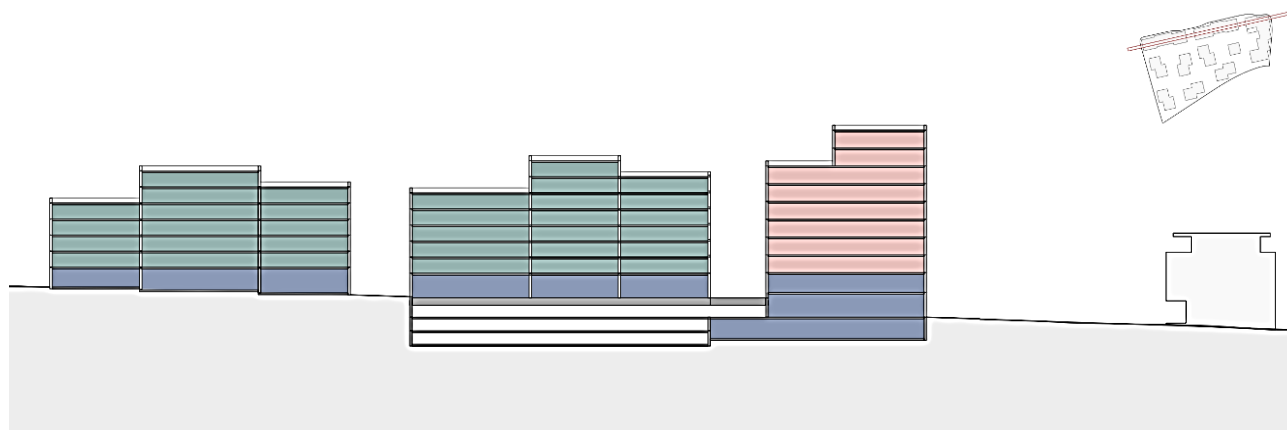
Boliger med fasade mot Borgundvegen må være gjennomgående for å tilfredsstille krav til stille side, og vil ha en ideell dybde på ca. 13 m.

Forretningsetasjen bør være noe dypere, og er vist med 15 m dybde.

Arealet i bebyggelsen mot Borgundvegen er fordelt over 6-8 etasjer, som vist i Figur 5-8.



Figur 5-6. Illustrasjonen viser et prinsippssnitt gjennom Borgundvegen, sett mot vest. Bebyggelsen mot Borgundvegen til høyre er her vist med boliger. Til venstre vises en boligblokk i indre del. Under denne bebyggelsen vises parkering. Bygget mot Borgundvegen er vist med 13 m dybde for boligetasjene, og 15 m dybde i forretningsetasjen på gatenivå. Illustrasjon: JAJA architects.



Figur 5-7. Illustrasjonen viser et prinsippssnitt i øst-vest-retning, med Borgundvegen bak bebyggelsen. Byggene mot Borgundvegen er benyttet til bolig i etasjene over gatenivå, vist med grønn farge. Hjørnebygget er vist med rosa farge. Forretningsareal er vist med blå farge. Lengst til høyre er det eksisterende næringsbygget Daaegården vist. Illustrasjon: JAJA architects.

### Utbygging med kontor/tjenesteyting mot Borgundvegen

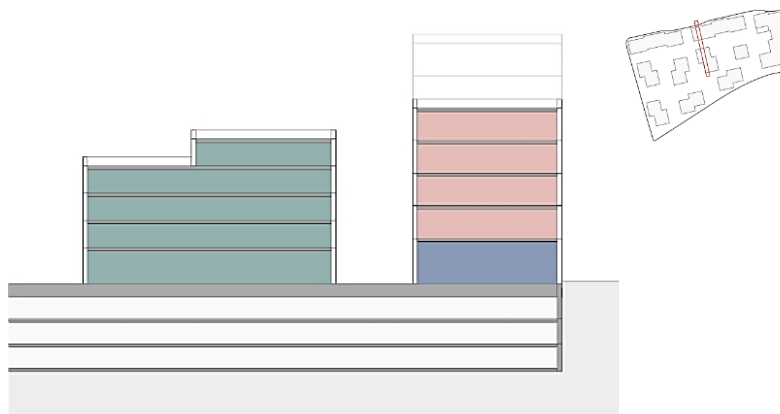
En situasjon med optimalisering av omfanget av kontor/tjenesteyting innebærer at det blir etablert kontor/tjenesteyting i alle etasjer over gatenivå i hjørnebygget S1 og i S2.

For S2 det da være mer hensiktsmessig med en noe dypere bebyggelse, sammenlignet med utbygging til boligformål.

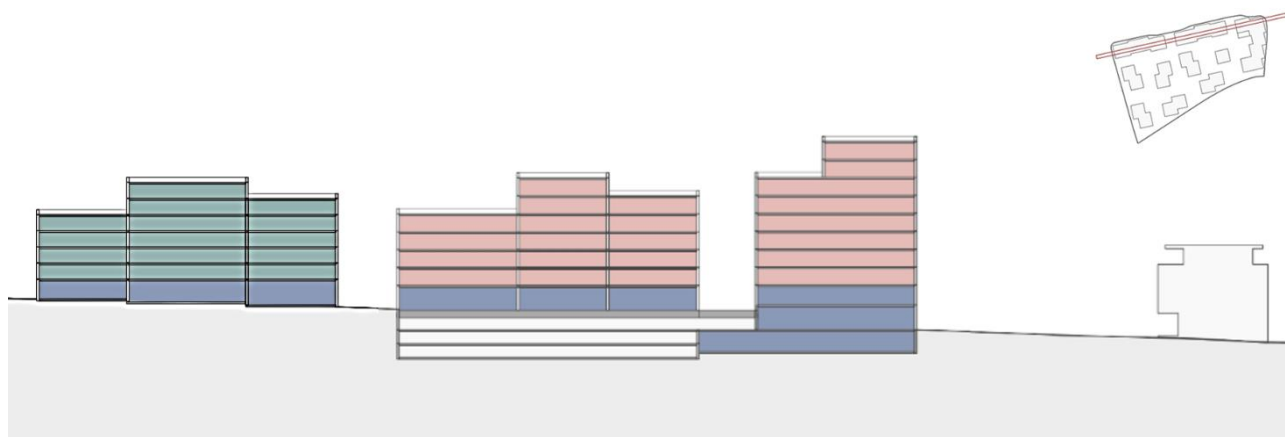
Krav til etasjehøyde er noe større for kontor/tjenesteyting, sammenlignet med bolig.

Illustrasjonen i Figur 5-9 og Figur 5-10 viser en utbygging med en dybde langs Borgundvegen på 16,5 m.

Tilgjengelig areal til forretning/tjenesteyting innenfor maks BYA fordeler seg da over færre, men dypere etasjeplan, sammenlignet med bolig.



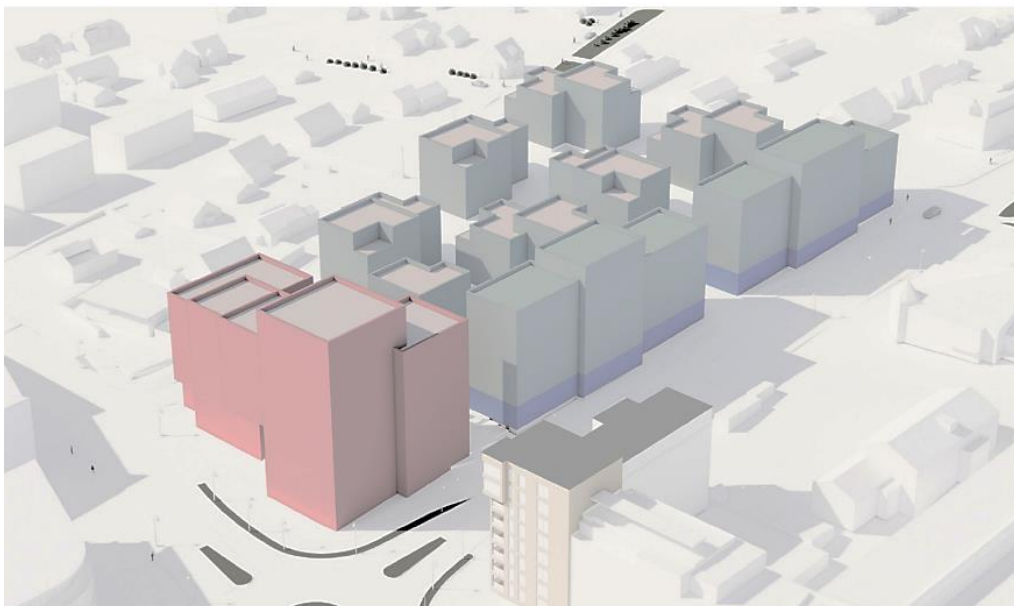
Figur 5-8. Illustrasjonen viser et prinsippssnitt gjennom Borgundvegen, sett mot vest. Bebyggelsen mot Borgundvegen til høyre er her vist med kontor/tjenesteyting. Til venstre vises en boligblokk i indre del. Under denne bebyggelsen vises parkering. Bygget mot Borgundvegen er vist med 16,5 m dybde i alle etasjer. Illustrasjon: JAJA architects.



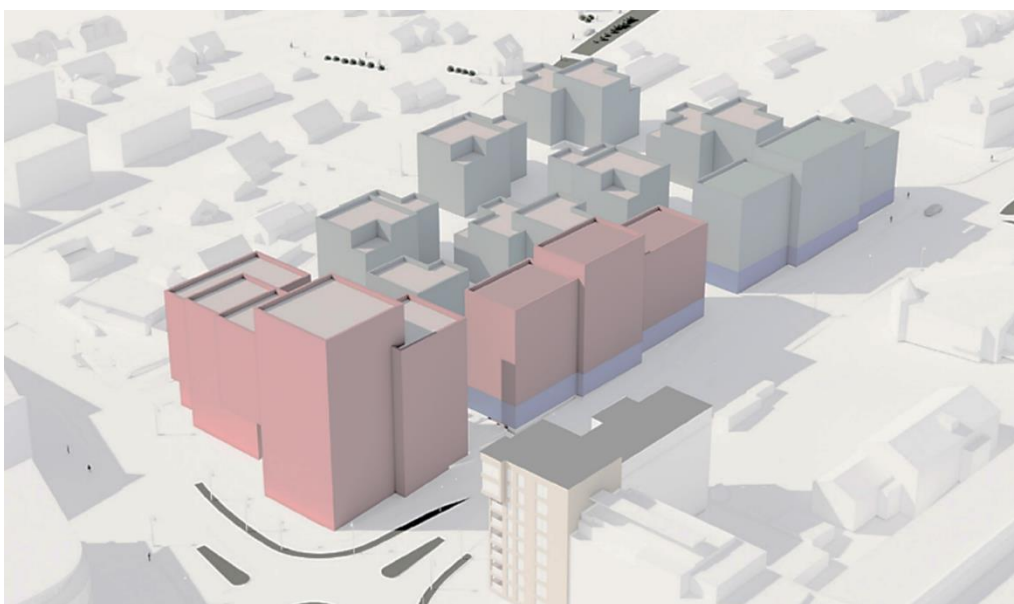
Figur 5-9. Illustrasjonen viser et prinsippssnitt i øst-vest-retning, med Borgundvegen bak bebyggelsen. Til høyre vises hjørnebygget S1, og til venstre de to langsgående byggene mot Borgundvegen S2 og KBA1. Alt areal over gatenivå i S1 og S2 er i illustrasjonen benyttet til kontor/tjenesteyting. Lengst til høyre er det eksisterende næringsbygget Daaegården vist. Illustrasjon: JAJA architects.

### Sammenligning bolig vs. Kontor/tjenesteyting mot Borgundvegen

Det er ulike krav til etasjehøyder og ulike preferanser for bebyggelsens dybde for henholdsvis bolig og kontor/tjenesteyting. Med det samme totale antall kvadratmeter gir dette ulikt utslag på utforming det midtre bygget SF2 langs Borgundvegen. Boliger gir høyere og smalere bygg, mens kontor/tjenesteyting gir dypere og lavere bygg. Hjørnebygget SF1 og det vestre bygget KBA1 er likt i begge variantene.



Figur 5-10. Illustrasjon av utbygging der omfanget av boligareal er optimalisert.  
Illustrasjon: JAJA architects.



Figur 5-11. Illustrasjon av utbygging der omfanget av areal til næring/tjenesteyting er optimalisert. Illustrasjon: JAJA architects.

## 5.2 Plangrep og arealbruk

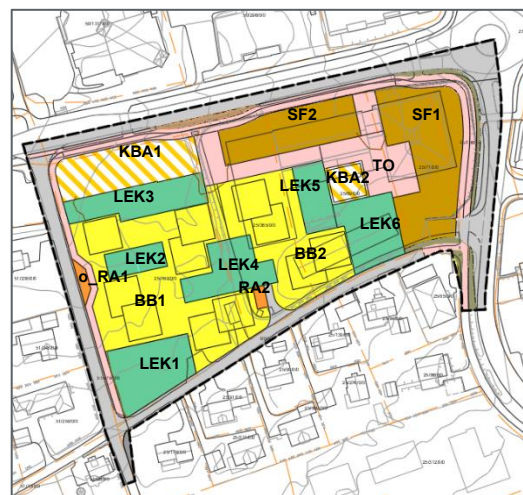
Plangrepet er tilpasset illustrasjonsprosjektet i kapittel 5.1.3.

Hjørnebygget SF1 og det midtre bygget SF2 mot Borgundvegen er regulert til sentrumsformål. Det vestre bygget KBA1 mot Borgundvegen, og enkeltbygget KBA2 i den indre delen er regulert til kombinert formål. Tillatt arealbruk er spesifisert under hvert delområde i kapittel **Feil! Fant ikke referanseikilden..**

Mot sør er det regulert to boligområder for boligblokker. Tilkomst til den indre delen fra Borgundvegen er regulert som gangareal. Mellom SF1, SF2 og KBA2 er det regulert torg. Øvrig areal mellom bebyggelsen er regulert som leikeareal.

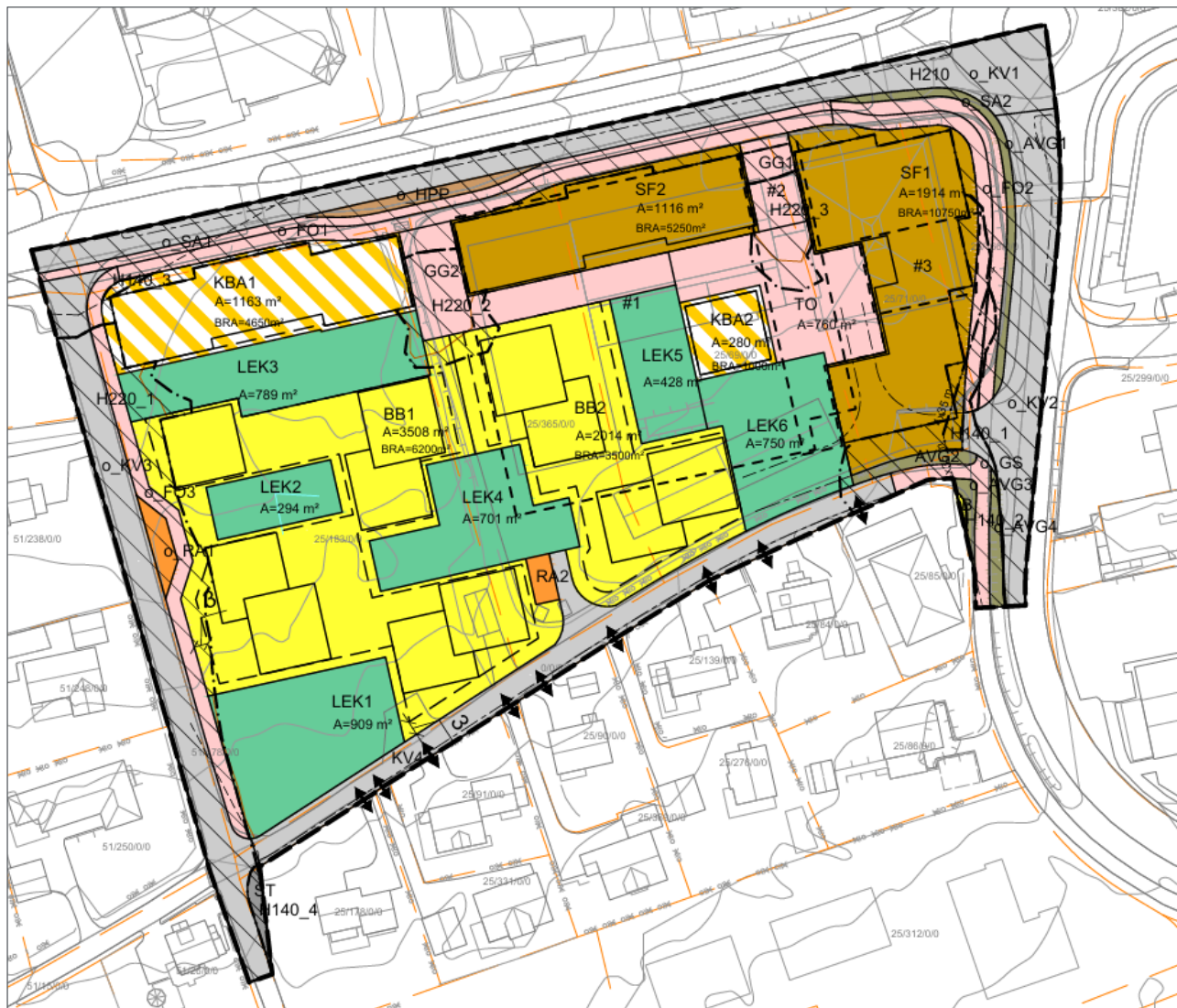
Under torgområdet kan det etableres forretning, sikret gjennom et bestemmelsesområde. Parkeringskjeller er også sikret gjennom et bestemmelsesområde.

Planen omfatter et område på totalt 22 dekar. Arealformål benyttet i planen går frem av tabellen under. I tillegg omfatter planen 3 bestemmelsesområder, som også styrer bruken av områder.



Figur 5-12. Arealformål i planen. Areal innenfor bebyggelse og anlegg er påført formålstekst.

Arealformål	Areal (m <sup>2</sup> )	Kommentar
1110 – Boligbebyggelse B	8	Del av tilgrensende boligeiendom som inngår i frisisiktsone.
1113 - Boligbebyggelse-blokkbebyggelse BB	5523	Boliger i indre del av planområdet.
1130 – Sentrumsformål SF	3030	Bebyggelse ut mot Borgundvegen og Langelandsvegen.
1550 – Renovasjonsanlegg RA	120	Renovasjonsanlegg mot Daaevegen og Furmyrvegen.
1610 – Leikeplass LEK	3870	Areal for leik mellom bebyggelsen.
1800 - Kombinert bebyggelse og anleggsformål KBA	1444	Kombinert formål forretning/tjenesteyting/bolig mot Borgundvegen og i enkeltbygg i indre del.
2001 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	42	Del av tilgrensende boligeiendom som inngår i frisisikt-sone, der det er aktuelt med framtidig regulering av fortau.
2011 - Kjørveg KV	4224	Borgundvegen, Langelandsvegen, Daaevegen og Furmyrvegen.
2012 – Fortau FO	1093	Fortau langs Borgundvegen og Daaevegen, og del av sykkelveg med fortau langs Langelandsvegen.
213 - Torg	760	
2015 - Gang-/sykkelveg GS	151	Eksisterende gang-/sykkelveg sør for avkjørsel fra Langelandsvegen.
2016 - Gangveg/gangareal/gågate	743	Gangareal.
2017 – Sykkelanlegg SA	575	Sykkelfelt langs Borgundvegen del av sykkelveg med fortau langs Langelandsvegen.
2019 - Annen veggrunn - grøntareal AVG	324	Sideareal til sykkelveg med fortau og gang-/ sykkelveg.
2025 - Holdeplass/plattform HPP	105	Plattform til kantstopp for buss i Borgundvegen.



Figur 5-13. Plankart.

Sum	22 011	
-----	--------	--

## 5.2.1 Tillatt arealbruk innenfor sentrumsformål

Arealene avsatt til sentrumsformål har ulike tillatte arealbruk:

SF1 Hjørnebygget: Bolig er ikke tillatt. Underetasje (plan 2U) og gateplan (plan 1U) skal benyttes til forretning. Etasjen over gateplan, mot det indre torgområdet kan benyttes til forretning.

SF2: Hotell/overnatting er ikke tillatt. Boliger er ikke tillatt på gateplan mot Borgundvegen (plan 1). Det innebærer at det kan tillates boliger på gateplan mot den indre delen, men at disse boligene ikke kan være

gjennomgående. Areal på gateplan som vender mot Borgundvegen skal benyttes til forretning. Det tillates 3 etasjer med parkering under bakkenivå. Nærleikeplass/ uteoppholdsareal kan opparbeides på tak.

### 5.2.2 Tillatt arealbruk innenfor kombinert bebyggelse og anleggsformål

KBA1: Krav til forretning/tjenesteyting i 1. etasje mot Borgundvegen. Tillatt, men ikke krav om forretning/kontor i hele 1. etasje. Boliger tillatt i 1. etasje mot sør (ikke gjennomgående til Borgundvegen). Krav til bolig i etasjer over gateplan. Nærleikeplass/ uteoppholdsareal kan opparbeides på tak.

KBA2: Bolig tillates i alle etasjer. Forretning/ fellesfunksjoner/ kontor/ tjenesteyting er tillatt i første etasje.

### 5.2.3 Arealbruk i ulike vertikalnivå

Mulig arealbruk i de ulike etasjeplanene går fram av tabellen under. På grunn av fallende terreng fra vest til øst, vil gateplan mot rundkjøringen ligge ett etasjeplan under gateplan lenger vest i Borgundvegen.

Tabell 5-1. Arealbruk i ulike vertikalnivå.

Etasje	Arealbruk
Plan 3U	Parkeringskjeller
Plan 2U	Parkeringskjeller og forretning/ dagligvare
Plan 1U, tilsvarende gateplan mot rundkjøring/ kryss etasje i hjørnebygget	Parkeringskjeller. Forretning mot gatenivå i øst. Varelevering og innkjøring til parkeringskjeller.
Plan 1, tilsvarende 2. etasje i hjørnebygget og 1. etasje/ gateplan i øvrig bebyggelse	Forretning mot Borgundvegen. Bolig i indre del. Fleksibelt i hjørnebygget og KAB2.
Plan 2	Bolig i indre del, KBA1 og KAB2. Fleksibelt i øvrig bebyggelse.
Plan 3	Bolig i indre del, KBA1 og KAB2. Fleksibelt i øvrig bebyggelse.
Plan 4	Bolig i indre del, KBA1 og KAB2. Fleksibelt i øvrig bebyggelse.
Plan 5	Bolig i indre del (halv grunnflate), KBA1 og KBA2. Fleksibelt i øvrig bebyggelse.
Plan 6	Bolig i KBA1, fleksibelt i øvrig bebyggelse.
Plan 7	Fleksibelt.
Plan 8	Fleksibelt.
Plan 9	Fleksibelt.



Figur 5-14. Etasjeplan innenfor SF1, SF2 og KBA1. Rød linje markerer etasjeplan 01.

## 5.2.4 Bestemmelsesområder

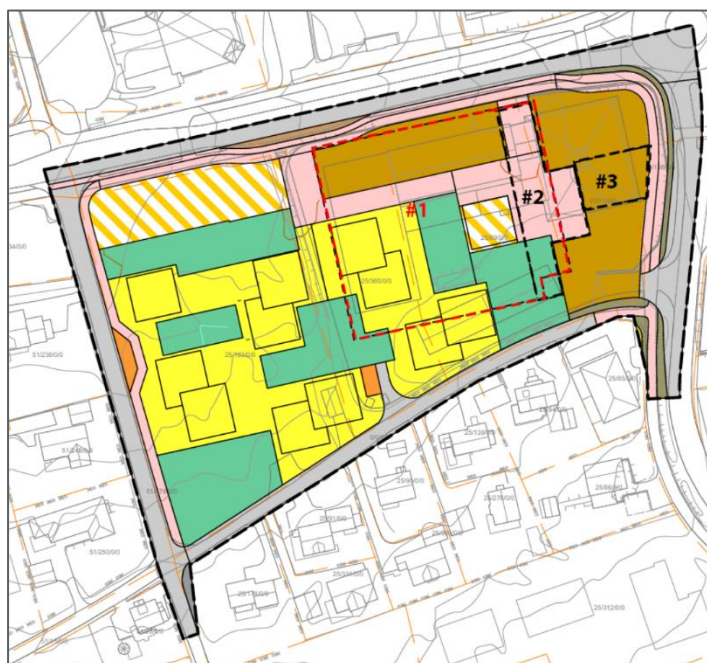
Planen omfatter bestemmelsesområder markert #1 - #3 på plankartet.

Bestemmelsesområdene styrer vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg (#1-2) og utforming (#3). Områdene er dels overlappende, og er vist i **Feil! Fant ikke referanse-kilden..**

Bestemmelsesområde #1 definerer utstrekning av parkeringskjeller i inntil 3 etasjer. Området er markert med rød linje i illustrasjonen.

Bestemmelsesområde #2 definerer utstrekning av området der det kan etableres forretning under bakkenivå i inntil 2 etasjer.

Bestemmelsesområde #3 fastsetter område for utvendig trappeforbindelse mellom leikeplass/ torg og fortau i øst.



Figur 5-15. Oversikt over bestemmelsesområder i planen. Bestemmelsesområde #1 er markert med rødt for bedre lesbarhet.

## 5.3 Bebyggelsens plassering og utforming

### 5.3.1 Bebyggelse mot Borgundvegen og Langelandsvegen

Bebyggelsen langs Borgundvegen og Langelandsvegen (SF1, SF2 og KBA1) er i planen avgrenset av formålsgrenser tilpasset byggene i illustrasjonsprosjektet.

Mot tilgrensende fortau viser illustrasjonsprosjektet sprang i fasadelivet som vist i Figur 5-27, slik at bredden på opparbeidet fortausareal vil variere. Fasadelivet i illustrasjonsprosjektet er ikke lagt inn som formålsgrænse, da det er sannsynlig at det vil være behov for justeringer her i forbindelse med detaljprosjektering. Planen sikrer derfor en fast bredde på fortauet i henhold til kommunens vegnorm. Bestemmelsene stiller krav om sprang i fasadelivet, samt at ubebygd areal mot Borgundvegen og Langeslandsvegen skal opparbeides på samme måte som tilgrensende fortausareal, slik at bygulvet framstår med et helhetlig preg.

SF2 langs Borgundvegen er tilpasset høyder for bolig, som illustrert i Figur 5-7, og dybder tilpasset forretning/tjenesteyting, som illustrert i Figur 5-9. Tillatt totalt bebygd areal BRA ligger fast, slik at en i SF2 - avhengig av arealformål - vil kunne etablere et høyere og smalere bygg tilpasset boliger, eller et dypere og lavere bygg tilpasset kontor/tjenesteyting der arealet er fordelt utover en etasje mindre.

Bestemmelsesområder ivaretar parkeringsareal under bakkenivå og utvendig trappeforbindelse mellom torg og fortau langs Langelandsvegen.



Figur 5-16. Planlagt bebyggelse sett mot vest. Prosjektet er planlagt med sprang i fasadelivet mot Borgundvegen og Langelandsvegen, og en åpen trappeforbindelse mot Langelandsvegen, noe som er nedfelt som krav i reguleringsbestemmelsene. Illustrasjonene viser en situasjon med maksimale byggehøyder, men ikke gir føringer for fargebruk og visuelt uttrykk. Illustrasjon: JAJA architects.

### 5.3.2 Bebyggelse i indre del

Boligområdet i indre del er regulert som to felt med ytre byggegrenser, med angitt plassering av planlagte bygg. Bestemmelsesområde #1 sikrer parkering under bakkenivå innenfor deler av BB2.

Det er stilt krav om at den indre bebyggelsen skal bygges ut med seks mindre volumer på inntil fem etasjer, med utgangspunkt i bebyggelsen som er vist illustrasjonsprosjekt. Bebyggelsen skal utformes slik at det skapes varierte romforløp og et variert uttrykk, med vekt på romdannelser tilpasset gode uteoppholdsarealer og menneskelig skala. Bebyggelsen skal ha etasjesprang på minst en etasje, med unntak av enkeltbygget lengst nordvest i BB1. I tillegg bør voluminntrekkninger etableres for å skape et variert romforløp. Plankartet angir plassering av bebyggelsen i form av juridiske linjer for planlagt bebyggelse. Det er i bestemmelsene åpnet for at plassering og utstrekning av planlagt bebyggelse kan justeres, forutsatt at det kan dokumenteres at justeringen ivaretar gangforbindelsene omtalt i kapittel 5.3.3 og krav til leikeareal gitt i reguleringsbestemmelsene § 3.6.

Innganger til boligene skal fortrinnsvis orienteres som i utomhusplanen, slik at inngangene til flere bygg samles omkring nabolagsplasser.

Bestemmelsesområdene er omtalt i kapittel 0.



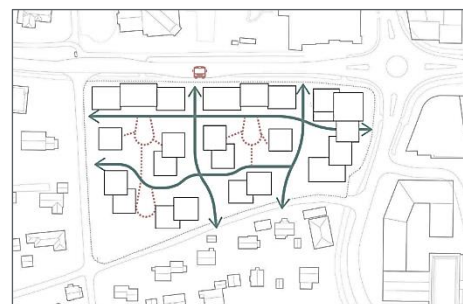
Figur 5-17. Planlagt bebyggelse sett mot nordøst. Den indre delen av bebyggelsen er planlagt med seks boligblokker og ett frittstående bygg med kombinert arealformål. Illustrasjon: JAJA architects.

### 5.3.3 Uterom og interne gangforbindelser

Utomhusplanen som følger reguleringsplanen, er retningsgivende for lokalisering og utforming av uterom.

Uteområdene mellom bygningene i planen er alle bilfrie, og skal tilrettelegges for lek, ferdsel, opphold og uformelle møter mellom innbyggere i og utenfor planområdet. Målet er at dette skal bli varierte og attraktive offentlig rom for alle, både de som bor der, naboer og besøkende.

Mulige gangforbindelser gjennom området er i illustrert i **Feil! Fant ikke referanseilden..** Det er stilt krav om at kjørbar tilkomst og oppstillingsplass for utrykningskjøretøy skal dokumenteres i en bindende detaljert utomhusplan i forbindelse med søknad om rammetillatelse.



Figur 5-18. Gangforbindelser gjennom planområdet. Illustrasjon: JAJA architects.



Figur 5-19. Overordnet utomhusplan. Illustrasjon: Norconsult Norge AS.

Gangpassasje gjennom hjørnebygget SF1 er sikret gjennom bestemmelsesområde #3. Innenfor bestemmelsesområdet skal det etableres en utvendig trapp i minst 8 m bredde mellom LEK6/ torgområdet og fortauet langs Langelandsvegen. Gangforbindelse mellom LEK6 og Furmyrvegen må etableres som trapp på grunn av høydeforskjeller, se kapittel 5.3.4.

Uteområdene skal opparbeides med helhetlig arkitektonisk uttrykk, bymessig karakter og høy estetisk kvalitet. Områdene skal opparbeides med universell utforming, med unntak av trappeforbindelse gjennom hjørnebygget (SF1) og mellom LEK6 og Furmyrvegen. God fremkommelighet og orienterbarhet skal vektlegges.

Følgende områder skal ha byromspreg med stor andel harde flater (bygulv):

- Torg TO og gangsonene GG1 og GG2
- Leikeplassene LEK3 og LEK6

Utearealet innenfor boligområdet, inkludert leikeplassene LEK1, 2, 4 og 5 skal ha nabolagspreg med stor andel grøntareal. Grønne soner skal generelt lokaliseres inn mot bygningene for å trekke gangtrafikk bort fra husveggene og gi skjerming til boliger på bakkeplan. Se nærmere omtale av leikeareal i kapittel 5.6.



Figur 5-20. Utearealet mellom boligene skal ha nabolagspreg med stor andel grøntareal. Illustrasjon: JAJA architects.

### 5.3.4 Innkjøring til parkeringskjeller og varelevering

Biltilkomst er planlagt i den sørøstre delen av området, der avkjørselen til Brages er i dag. Her er det innkjøring til parkeringskjeller og varelevering.

Avfallshåndtering og tilkomst for renovasjonsbil for næringsarealene vil også skje i dette området. Avkjørselen er dimensjonert for semitrailer, med snuplass som går inn i området mellom bebyggelsen, som vist i Figur 5-36.

For å ivareta gode sammenhengende uteområder også i denne delen av planen, skal deler av snuplassen overbygges, slik at arealet over snuplassen inngår i det samlede leikeområdet.

På grunn av krav til fri høyde i snuarealet må terrenget heves, og gangforbindelse til Furmyrvegen må ivaretas med trapp.



### 5.3.5 Materialbruk

Bestemmelsene stiller krav til estetiske og varige fasadematerialer. Fasadematerialer skal i hovedsak være i avdempede farger.

Uteoppholdsarealer med fast dekke skal ha dekke av høy estetisk kvalitet, med lavt krav til vedlikehold. Det skal planlegges med variert materialbruk, og materialer som ivaretar forventet slitasje over lang tid.

Ved byggesøknad skal det foreligge en arkitektfaglig redegjørelse for utforming, materialvalg, farger, kvalitet på uteområder og strøkstilpasning.

Figur 5-21. Planlagt utbygging sett fra sørøst, ved avkjørselen fra Langelandsvegen. Øverst vises snuarealet med tilhørende varelevering inne i bygget. Nederst vises planlagt situasjon med overbygd snuareal. Illustrasjon: JAJA architects.

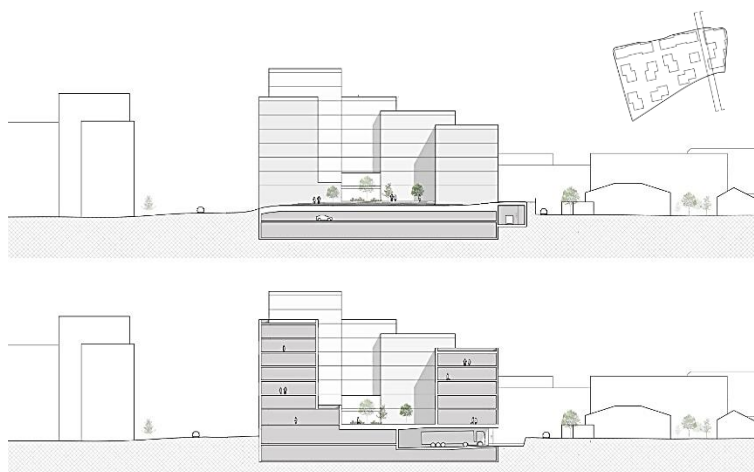
### 5.3.6 Tilpasning til terrengform og eksisterende bebyggelse

Planområdet framstår relativt flatt, men heller svakt mot sør/sørøst. Planområdet har en høydeforskjell på ca. 5 meter fra vest til øst.

Den planlagte bebyggelsen er høyest mot nordøst, ved krysset mellom Borgundvegen og Langelandsvegen mot rundkjøringen, nærmest eksisterende senterområde.

Bebyggelsen trappes ned mot vest og sør, der tilgrensende bebyggelse i stor grad består eneboliger og andre småhus.

Snitt gjennom planlagt bebyggelse er vist i Figur 5-37 og Figur 5-38. Snitt og flere illustrasjoner finnes også i Illustrasjonsprosjektet utarbeidet av JAJA architects.



Figur 5-22. Snitt og oppriss av planlagt og tilgrensende bebyggelse gjennom Borgundvegen og Furmyrvegen, sett mot øst. Øverst et snitt gjennom parkeringskjeller og overdekt snuareal ved avkjørselen. Nederst et snitt gjennom vareleveringen inne i bygget i S1. Illustrasjon: JAJA architects.



Figur 5-23. Snitt og oppriss av planlagt og tilgrensende bebyggelse gjennom trappeforbindelsen mellom torget og Langelandsvegen (øverst) og gjennom regulert avkjørsel (nederst), - begge sett mot nord. Illustrasjon: JAJA architects.




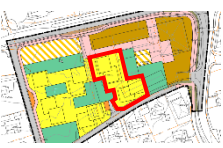
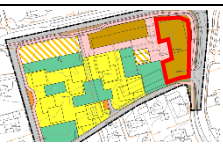
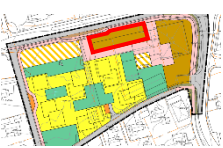
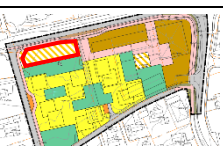
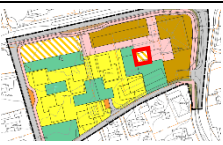
*Figur 5-24. Planområdet sett fra Furmyrvegen mot øst. Illustrasjon: JAJA architects.*

## 5.4 Byggehøyder og utnyttelsesgrad

### 5.4.1 Byggehøyder

Tillatt byggehøyde for hvert arealformål er oppgitt som maksimal kotehøyde. I tabellen under er maksimale byggehøyder og tilsvarende etasjetall for hvert arealformål oppgitt.

Tabell 5-2. Regulerte maksimale byggehøyder.

Område	Maks byggehøyde	Tilsvarende etasjetall	Kommentar
BB1 	Kote 70,5	5 etasjer over bakkenivå.	Maksimal tillatt BRA innenfor linjer for planlagt bebyggelse avgrensar hvor stor andel som kan bygges med 5 etasjer. Krav til etasjesprang på minst 1 etasje.
BB2 	Kote 70,5	5 etasjer over bakkenivå.	Maksimal tillatt BRA innenfor linjer for planlagt bebyggelse avgrensar hvor stor andel som kan bygges med 5 etasjer. Krav til etasjesprang på minst 1 etasje.
SF1 	87,4	10 etasjer over bakkenivå.	Maksimal tillatt BRA avgrensar hvor stor andel som kan bygges med 10 etasjer.
SF2 	Kote 81,3. Vestre gavl maks kote 74,8. Østre gavl maks kote 78,0.	For bolig: 8 etasjer over bakkenivå i midtre del, 6 etasjer ved vestre gavl, 7 etasjer ved østre gavl.	Maksimal tillatt BRA avgrensar hvor stor andel som kan bygges med 8 etasjer. Lavere makshøyde i gavlene sikrer nedtrapping.
KBA1 	Kote 79,2. Vestre gavl maks kote 72,7, østre gavl kote 76,0.	For bolig: 7 etasjer over bakkenivå i midtre del, 5 etasjer ved vestre gavl, 6 etasjer ved østre gavl.	Maksimal tillatt BRA avgrensar hvor stor andel som kan bygges til 7 etasjer. Lavere makshøyde i gavlene sikrer nedtrapping.
KBA2 	Kote 69,5	5 etasjer over bakkenivå.	

## 5.4.2 Utnyttelsesgrad

Utnyttelsesgraden i planforslaget er tilpasset illustrasjonsprosjektets utforming. Utnyttelsesgrad er angitt som maksimal BRA i m<sup>2</sup> for hvert arealformål. Parkeringskjelleren ligger under bakkenivå, og skal ikke regnes med i BRA.

Maksimal BRA er påført plankartet for hvert arealformål, og er satt slik:

BB1: Maks BRA = 6 200 m<sup>2</sup>

BB2: Maks BRA = 3 500 m<sup>2</sup>

SF1: Maks BRA = 10 750 m<sup>2</sup>

SF2: Maks BRA = 5250 m<sup>2</sup>

KBA1: Maks BRA = 4650 m<sup>2</sup>

KBA2: Maks BRA = 1000 m<sup>2</sup>

Forretningsareal under bakkenivå innenfor bestemmelsesområde #2: Maks BRA = 1100 m<sup>2</sup>.

## 5.5 Bomiljø og bokvalitet

Boligene har en attraktiv plassering i et solrikt område i senterområdet på Moa, nær et kollektivknutepunkt med svært høy bussfrekvens. Boligprosjektet svarer ut kravene til urban fortetting i kommuneplanen, og gir boligene og Moaområdet som helhet tilgang på store bilfrie og attraktive utearealer. Det er også attraktive rekreasjonsområder i nærområdet.

Planen legger til rette for etablering av sykkelfelt langs Borgundvegen, i tråd med opparbeidet løsning i vest, samt sykkelveg med fortau sørover langs Langelandsvegen.

Internt i planområdet kan det etableres attraktive og trygge gangforbindelser, koblet til det overordnede gangvegnettet.

Det er stilt krav om privat støyskjermet uteoppholdsareal til alle boliger. Krav om at grøntarealer fortrinnsvis skal lokaliseres inn mot bebyggelsen ivaretar et skille mellom offentlige områder og mer private områder nærmest boligene. Boligene i område BB1, BB2 og KBA2 er skjermet mot trafikkstøy. Boliger langs Borgundvegen vil ligge i rød støysone. Det er krav til at alle boliger skal tilfredsstill kvalitetskravene i støyretningslinje T-1442, og boliger langs Borgundvegen vil ha krav om stille sone. Se nærmere vurdering av støy i kapittel 6.3.2 og i konsekvensutredningen for støy i vedlegg 3.

Se også omtale av bomiljø og bokvalitet i kapittel 0.

## 5.6 Leike- og uteoppholdsarealer

Krav til leikeareal følger kravene i kommunedelplanen, og er satt til 36 m<sup>2</sup> pr. boenhet for de første 50 boenhetene, og 16 m<sup>2</sup> pr boenhet fra den 51. boenheten. Det er krav til lokalisering i stille sone, og med minst 50 % sol kl. 15.00 ved vårjevndøgn og kl. 18.00 ved sommersolverv. Arealkravet til leikeareal dekkes i stille sone. Solforhold på leikearealet fremkommer av Tabell 5-3.

Det er krav om minst en nærleikeplass pr. 25 boenheter, med minimum størrelse 200 m<sup>2</sup> pr. nærleikeplass. Øvrig leikeareal avsettes til kvartalsleikeplasser.

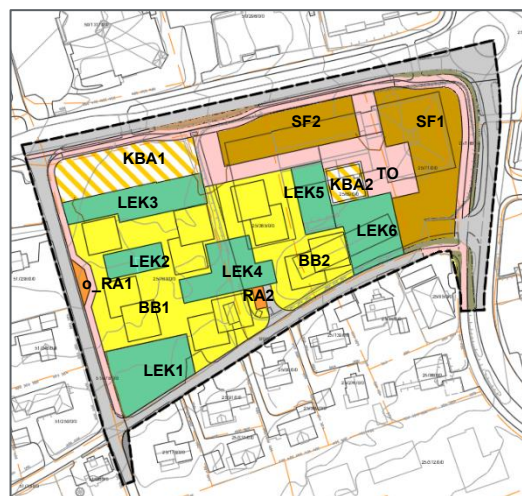
Det er videre krav til følgende utstyr på nærleikeplass: Arealet skal minimum inneholde sandkasse på 10 m<sup>2</sup> og tre lekeapparat beregnet på aldersgruppe 1-6 år. I tillegg skal området ha benk, bord og fast dekke på minst 1,6 x 1,6 m.

Areal til kvartalsleik skal inneholde minimum 8 ulike typer utstyr/leikeapparater, herunder 2 større leikeapparater. 2 apparater kan erstattes med 2 landskapselementer. For alle leikeplasser gjelder at utstyr og møblering skal kunne brukes av alle, og god orienterbarhet skal vektlegges. Mulig møblering som tilfredsstillende disse kravene, er vist i utomhusplanen i **Feil! Fant ikke referanseikilden..**

Leikeareal skal opparbeides innenfor område LEK1-LEK6. I tillegg kan det etableres felles nærleikeplass på tak innenfor område SF2 og KBA1, for beboerne i den aktuelle blokken. Krav til leikeareal i planen vil avhenge av antall boliger som etableres, og da særlig hvor mange som etableres innenfor det fleksible arealet SF2.

Regulert leikeareal er dimensjonert etter det maksimale antall boliger som kan oppføres innenfor planen, dvs. 213 boliger. Dette gir krav om 4 408 m<sup>2</sup> leikeareal, der 1 800 m<sup>2</sup> skal være nærleikeplasser.

Det er lagt til grunn at nærleikeplass for SF2 og KBA1 blir lokalisert på tak, med totalt 800 m<sup>2</sup> leikeareal. Krav til leikeareal på bakken blir da 3 608 m<sup>2</sup>, og minimum 50% av dette skal være solbelyst ved vår- og høstjevndøgn kl. 15 og ved midtsommer kl. 18.



Figur 5-25. Arealformål i planen.

Tabell 5-3. Oversikt over størrelser\*) og solforhold på leikeareal på bakken ved vårjevndøgn og midtsommer.

Leikeplass på bakken	Størrelse	Sol vårjevndøgn kl. 15		Sol midtsommer kl. 18	
LEK1	895 m <sup>2</sup>	895 m <sup>2</sup>	100%	843 m <sup>2</sup>	94%
LEK2	240 m <sup>2</sup>	59 m <sup>2</sup>	25%	182 m <sup>2</sup>	76%
LEK3	731 m <sup>2</sup>	236 m <sup>2</sup>	32%	390 m <sup>2</sup>	53%
LEK4	701 m <sup>2</sup>	239 m <sup>2</sup>	34%	155 m <sup>2</sup>	22%
LEK5	428 m <sup>2</sup>	70 m <sup>2</sup>	16%	79 m <sup>2</sup>	18%
LEK6	750 m <sup>2</sup>	305 m <sup>2</sup>	41%	223 m <sup>2</sup>	30%
<b>Sum</b>	<b>3745 m<sup>2</sup></b>	<b>1804 m<sup>2</sup></b>		<b>1872 m<sup>2</sup></b>	

\*) Støyutsatt areal (areal i gul støysone) er trukket fra.

Tabell 5-4. Oversikt over størrelser og solforhold på leikeareal på tak.

Leikeareal på tak	Størrelse	Sol vårjevndøgn kl. 15		Sol midtsommer kl. 18	
Nærleik på tak av SF2	400 m <sup>2</sup>	348 m <sup>2</sup>	87%	334 m <sup>2</sup>	84%
Nærleik på tak av KBA1	400 m <sup>2</sup>	295 m <sup>2</sup>	74%	271 m <sup>2</sup>	68%

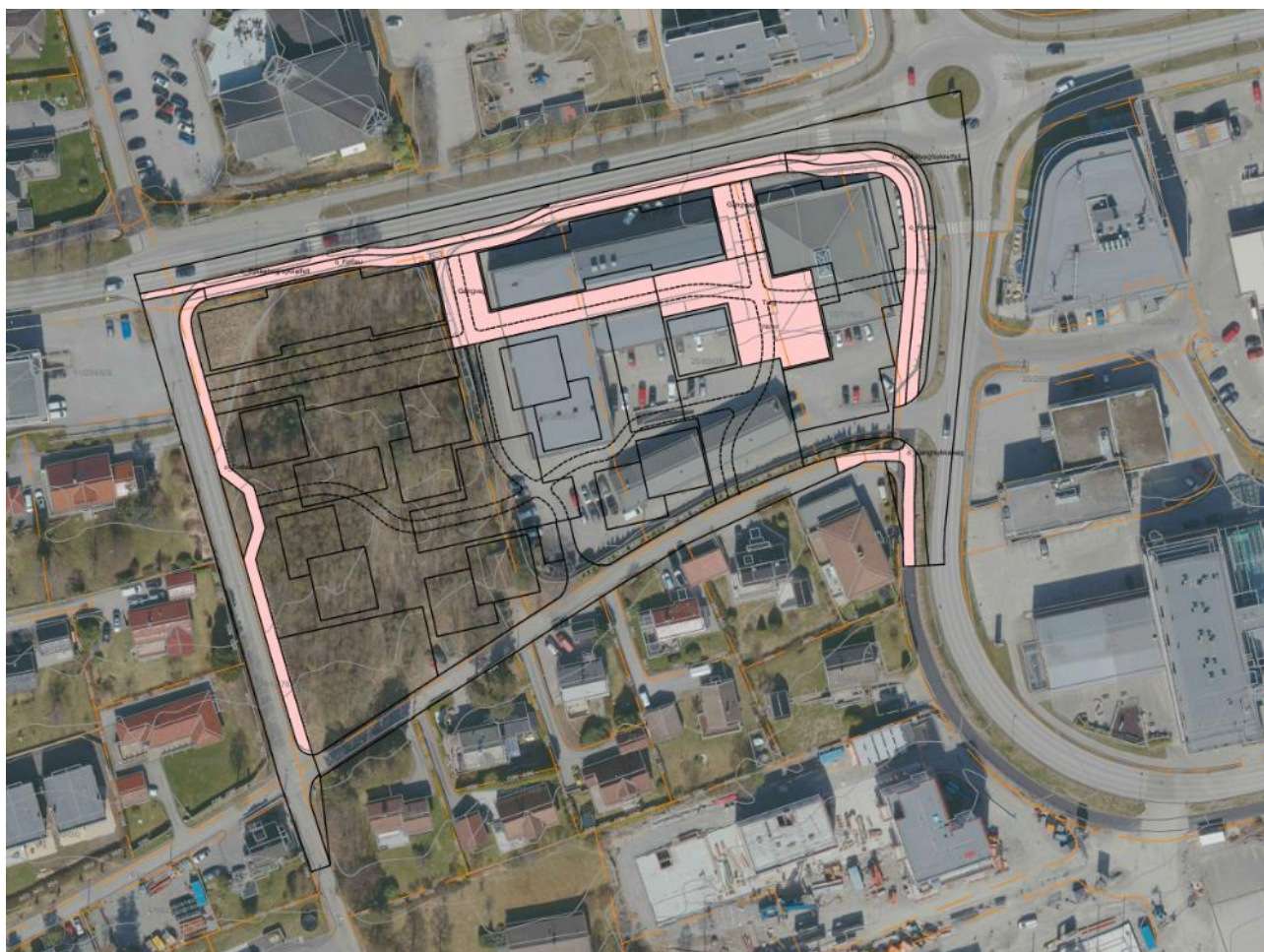
Behov for nærleikeplasser for område BB1, BB2 og KBA2 skal dekkes innenfor område LEK2, LEK4 og LEK5. Behov for kvartalsleikeplass skal dekkes innenfor område LEK1, LEK3 og LEK6.

Uteareal innenfor planområdet skal opparbeides med beplantning og tilrettelegges for ferdsel og opphold for alle aldersgrupper. Regulert leikeareal skal integreres i utearealet i boligområdene, slik at det samlede utearealet i den indre delen framstår sammenhengende, tilgjengelig og variert.

## 5.7 Tilrettelegging for gående og syklende

### 5.7.1 Gangforbindelser

Mulige gangforbindelser gjennom planområdet er omtalt i kapittel 5.3.3. Disse kobler seg til eksisterende gangvegnett utenfor planområdet, vil gi et mer finmasket nettverk for gående, sammenlignet med dagens situasjon.



Figur 5-26. Flyfoto av eksisterende situasjon, med regulert gang- og sykkelareal vist som rosa flater. I tillegg er aktuelle gangforbindelser gjennom planområdet illustrert .

Det er regulert inn offentlig fortau mot Borgundvegen (o\_FO1), Langelandsvegen (o\_FO2) og Daaevegen (o\_FO3). Fortau er regulert i 3 meter bredde, i henhold til kommunens norm.

Fortauet mot Borgundvegen følger i hovedsak dagens trasé, men med en justering sørover for å gi plass til plattform til holdeplass for buss.

Fortau langs Langelandsvegen er trukket vestover sammenlignet med dagens løsning, for å gi plass til venstresvingefelt ved avkjøring til planområdet.

Sør for avkjørselen til planområdet er eksisterende gang- og sykkelveg lagt inn i planen.

Langs Daaevegen er det i dag regulert, men ikke opparbeidet, fortau. Dette blir videreført i planen, med en justering østover der det er planlagt nedgravde renovasjonstanker.

Det er ikke vurdert å være behov for fortau langs Furmyrvegen på grunn av svært lav trafikkmengde og oversiktlig veg, se vedlegg 7 Fagrapport Trafikkanalyse. Ved realisering av planen forventes det noe økt aktivitet i området, men nye gangforbindelser i planområdet vil trolig avlaste Furmyrvegen for mye av gang- og sykkeltrafikken. Biltrafikken forblir lav, og det vurderes ikke som nødvendig med større opprusting av Furmyrvegen. Furmyrvegen er derfor regulert slik den er opparbeidet.

### **5.7.2 Sykkeltilrettelegging**

Det er regulert inn sykkelanlegg langs Borgundvegen og Langelandsvegen, merket henholdsvis o\_SA1 og o\_SA2 på plankartet.

Langs Borgundvegen er det tilrettelagt for sykkelfelt med 1,8 meter bredde, som en videreføring av etablert sykkelfelt vest for Vindgårdsskiftet.

Ved rundkjøringen øst for planområdet er det lagt opp til et systemskifte, slik at det videre sørover langs Langelandsvegen er lagt til rette for sykkelveg med fortau. Sykkelvegen er regulert med 3 meter bredde, og er adskilt fra kjørevegen med en 1,75 meter bred rabatt.

Sør for avkjørselen til planområdet er det regulert inn gang-/ sykkelveg, i samsvar med eksisterende opparbeiding. Det er satt av tilstrekkelig areal i form av annen veggrunn – grøntareal til at sykkelveg med fortau kan reguleres og opparbeides på et senere tidspunkt, dersom det skulle bli aktuelt. En slik løsning må eventuelt sees i sammenheng med løsning for Langelandsvegen videre østover og overordnet sykkelvegnett.

Det er stilt krav om etablering av sykkelparkering i samsvar med kommunedelplanens krav. Det legges opp til at sykkelparkering blir etablert flere steder; i parkeringskjelleren, ved innganger til næringslokaler mot Borgundvegen, i den indre sonen ved torget/gangareal og ved inngangene til boligene.

### 5.7.3 Tilkomst til skole, barnehage og andre viktige målpoint

Boliger i planområdet vil ligge innenfor opptaksområdet til Åse barneskole og Spjelkavik ungdomsskole. Åse barneskole nås via bolig gatene Furmyrvegen, Vestre Furmyrveg og Gartnerivegen. Ingen av gatene har fortau. Spjelkavik ungdomsskole nås via eksisterende gangvegsystem på østsiden av E39, fortau og bolig gater.

Nærmeste barnehage er Brisk barnehage, som ligger på motsatt side av Borgundvegen i forhold til planområdet. Barnehagen nås gjennom etablert fortau og gangfelt over Borgundvegen. Det finns fire andre barnehager innenfor en kilometers avstand fra planområdet. Alle er tilgjengelige via fortausareal/ gang- /sykkelveger og bolig gater.

Gangforbindelser til viktige grønt- og rekreasjonsområder er omtalt i kapittel 4.7. Friområdet Sandingane og grøntdraget på østsiden av E39 med leikeplass og sykkelbane kan nås uten å krysse trafikkert veg. Idrettsanlegget til Herd ligger 200 meter nord for planområdet, og er tilgjengelig via opparbeidet fortau.

Kjøpesenterområdet vil også være et viktig målpoint. Både innganger fra Moaallén og Borgundvegen ligger ca. 250 meter fra planområdet, og inngang fra sør/Langelandsvegen ligger ca. 350 meter fra planområdet. Alle er tilgjengelig via opparbeidet fortau/gangveg.

## 5.8 Parkering

Planen fastsetter følgende krav til parkeringsdekning, i samsvar til kommunedelplanens krav:

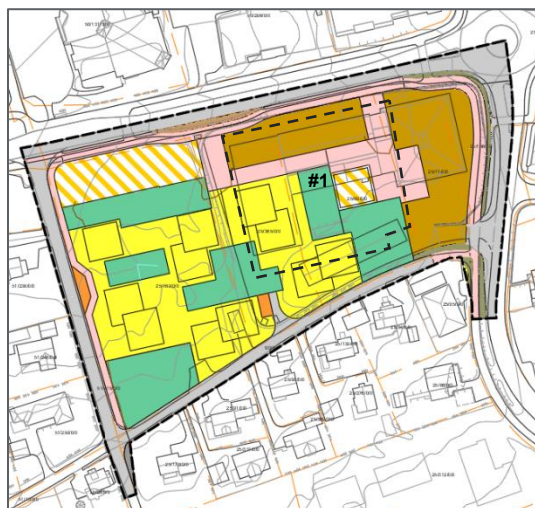
Type bebyggelse	Krav til bilparkering	Krav til sykkelparkering
Bolig under 40 m <sup>2</sup>	Maks. 1	2
Bolig over 40 m <sup>2</sup>	Maks. 1,25	2
Forretning, kontor/ tjenesteyting, hotell	Maks. 1 pr. 150 m <sup>2</sup>	1 pr. 150 m <sup>2</sup>

Det er alternativet med maksimal boligutbygging som gir størst behov for parkeringsareal, og dette er dimensjonerende for parkeringskjelleren i planen. Samtidig åpner planen for at det etableres færre plasser til bilparkering enn angitt maksimumsgrense.

Alt parkeringsbehov i planen skal dekkes i en parkeringskjeller i inntil 3 etasjer. Parkeringskjelleren ligger under flere ulike arealformål, og har innkjøring fra Langelandsvegen. Utstrekning av parkeringskjelleren er angitt av bestemmelsesområde #1 på plankartet.

## 5.9 Vegareal

Oversiktstegning av vegløsninger følger som vedlegg 9 til planen. Løsningene for vegareal er i samsvar med kravene i vegvesenets håndbok N100 for gate.



Figur 5-27. Parkeringskjelleren går over tre etasjer, og ligger under flere arealformål. Avgrensning av parkeringskjeller er vist med stiplede linje.

### 5.9.1 Kjøreveger

Følgende eksisterende veger inngår helt eller delvis i planområdet, og er satt av til kjøreveg:

#### o KV1 Borgundvegen

Plangrensen går i senterlinjen for Borgundvegen, og planen omfatter sørlig del av vegen. Vegen er regulert tilnærmet som i dag, men noe utvidet sørover, for å gi plass til et venstresvingefelt for vestgående trafikk som skal sørover i Daaevegen. Linjeføringen i vegen er tilpasset tilgrensende Bypakkeprosjektet for Borgundvegen vest for Vindgårdsskiftet, og følger kravene til kollektivgate i N100. Det er lagt opp til kantstopp for buss, tilsvarende som i Bypakkeprosjektet.

#### o KV2 Langelandsvegen

o\_KV2 omfatter Langelandsvegen og regulert avkjørsel til planområdet. Plangrensen går i senterlinjen for Langelandsvegen, og planen omfatter vestlig del av vegen.

Det er satt av areal for et venstresvingefelt mot øst for sørgående trafikk på o\_KV2. Det er knyttet rekkefølgekrav til opparbeiding av venstresvingefeltet.

#### o KV3 Daaevegen

Vegen er regulert med 6,75 m bredde, inkludert skulder/kantsteinklaring, i henhold til Ålesund kommunes vegnorm (S3 med fortau). Dette er noe bredere enn dagens veg, som har 5,2-5,3 m bredde på samme strekning.

#### KV4 Furmyrvegen

Furmyrvegen følger krav til privat veg i henhold til kommunens norm, dvs. 3,5 m + skulder, totalt 4,5 m. Dette tilsvarer omtrent dagens vegbredde.

### 5.9.2 Kjøretilkomst og varelevering

Kjøretilkomst til planområdet er planlagt fra o\_KV2 Langelandsvegen. Avkjørselen gir tilkomst til garasjekjeller og varemottak.

Varemottaket er dimensjonert for semitrailer, og det er satt av plass til snuareal innenfor planområdet. Snuplass er markert i plankartet med juridiske linjer for regulert kant kjørebane.

Det legges opp til at varebil kjører inn under overdekket torgareal, og rygger inn til varemottaket i SF1. I dette området vil også avfallsrom for næringsareal lokaliseres, slik at renovasjonsbil kan benytte samme tilkomst som varelevering.

Området for tilkomst til garasjeanlegg og varelevering blir et rent kjøreareal, uten gang- eller sykkeltrafikk.

### 5.9.3 Kollektivholdeplass

Det er i dag holdeplass på hver side av Borgundvegen inn mot planområdet. Holdeplassen på sørsiden av Borgundvegen inngår i planområdet. Her er det regulert kantstopp for buss, med tilsvarende løsning som er opparbeidet lengre vest i Borgundvegen. Det er satt av areal til perrong merket o\_HPP på plankartet. Sykkelfelt o\_SA1 er ført forbi på baksiden av perrongen.

### 5.10 Tilknytning til infrastruktur

Planområdet planlegges tilknyttet eksisterende strømnnett. Planen legger opp til at eksisterende trafostasjon i planområdet fjernes, og at ny trafostasjon integreres i bygningsmassen ved avkjørselen fra Langelandsvegen.

Det er lagt inn krav om tilkobling til fjernvarmenettet, i samsvar med bestemmelse i kommunedelplanen.

### 5.11 Planlagte offentlige anlegg

Kjøreveger som er offentlige i dag, samt tilgrensende areal for gående og syklende, kollektivholdeplass og annen veggrunn er planlagt som offentlige anlegg. Renovasjonsareal mot Daaevegen, som ligger mellom offentlig kjøreveg og offentlig fortau, er også planlagt som offentlig anlegg.

Øvrig areal er planlagt med annen eierform.

### 5.12 Universell utforming

Alt uteareal innenfor planområdet har universell tilkomst, bortsett fra trappen mellom torget og Langelandsvegen, samt trapp mellom LEK6 og Furmyrvegen. Gangforbindelse GG1 og mellom torg og fortau langs Borgundvegen er universelt utformet, og kan benyttes som alternativ tilkomst til det indre torgområdet. Tilkomst via renovasjonsanlegg RA2 kan benyttes som alternativ til trappeforbindelsen til Furmyrvegen.

Det er stilt krav om god orienterbarhet i utearealet, noe som gjør området godt tilgjengelig for personer med synsnedsettelse. Alt byggeareal, inkludert alle leiligheter, vil tilfredsstillende krav til universell tilgjengelighet.

### 5.13 Plan for avfallshenting

Løsningene for renovasjon er omtalt i PLAN-RAP-07 Renovasjonsteknisk plan, datert 08.05.2026.

Det er lagt opp til et system med nedgravde avfallsdunker lokalisert i to punkt; inn mot Daaevegen og Furmyrvegen. Renovasjonspunktene er lokalisert slik at de ligger innenfor 100 m avstand fra alle boliger. Løsningen er avklart med Attvin.

Mot Daaevegen er det planlagt 10 nedgravde avfallstanker innenfor området merket o\_RA1 på plankartet. Det er lagt opp til kantstopp, dvs. at renovasjonsbilen stopper i vegbanen under henting. Dagens fartsgrensesone 30 km/t i Daaevegen er forutsatt opprettholdt. Fortau er ført forbi renovasjonspunktet i bakkant, slik at en ved tømning ikke får kranløft over ferdselsareal.

Mot Furmyrvegen er det planlagt en løsning der renovasjonsbilen snur inne i planområdet. Snuplassen er dimensjonert i tråd med krav fra Attvin. Ved snuplassen er det satt av areal til 8 nedgravde avfallstanker, merket RA2 på plankartet.

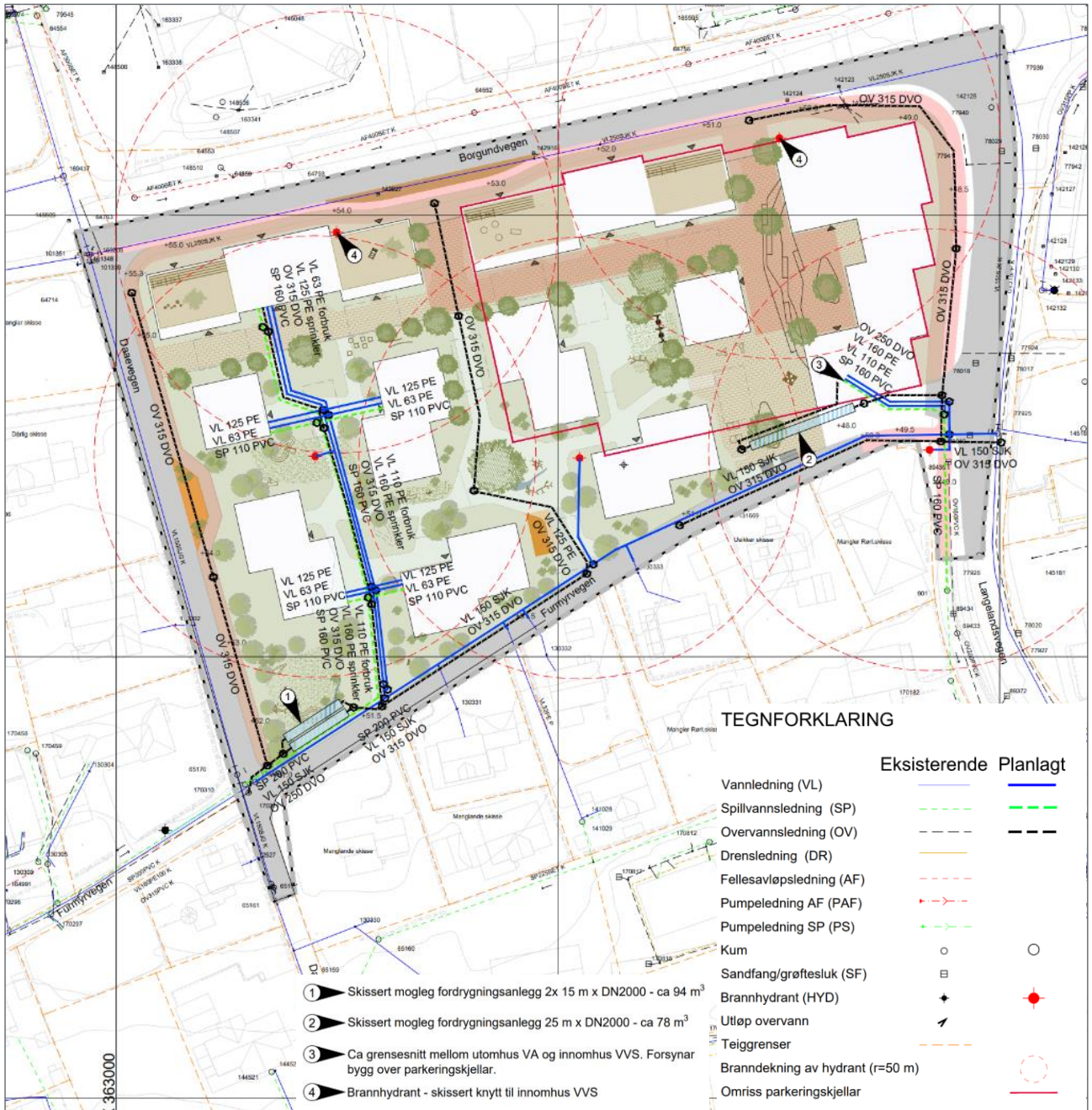
Tømmetid er oppgitt til å være ca. 5-7 minutter. Frekvensen er styrt etter matavfall, som tømmes hver 14. dag. Da er det hensynet til eventuelle luktproblemer som er styrende, ikke at tankene er fulle. Andre tanker tømmes etter behov, og sjeldnere enn hver 14. dag. Renovasjonskjøretøy bruker blinkende gult lys under arbeid, jf. trafikkreglene § 14. Som en del av ordinære HMS-krav vil personell være utstyrt med arbeidstøy i henhold til reflekskrav for arbeid på/ved veg.

## 5.14 Plan for vann, avløp og overvann (VAO)

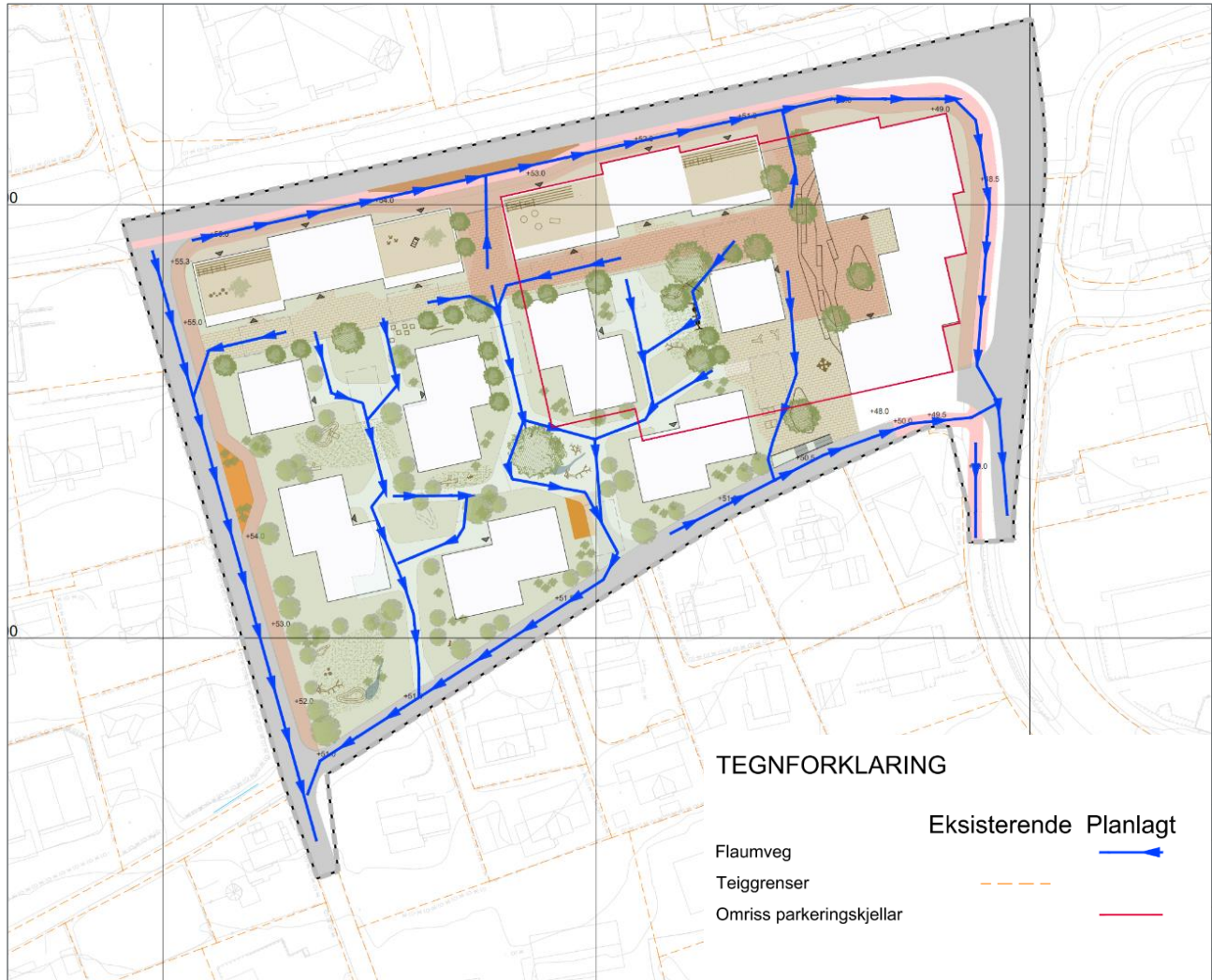
Det er utarbeidet en VAO-rammeplan som sikrer gjennomførbarhet for det planlagte tiltaket. Rammeplanen er utarbeidet i tråd med kommunalteknisk VA-norm for Sunnmøre. Det vises til vedlegg 10 VAO-rammeplan for nærmere detaljer om vann, avløp og overvann.

Tabell under viser hvilke tiltak som må påregnes utført og tas hensyn til i den videre detaljprosjekteringen. For skisse av foreslåtte løsninger, se **Feil! Fant ikke referanseilden.** og Figur 5-46.

Fagfelt	Tiltak	Merknader
Vann	Knytte seg til eksisterende kommunale ledninger. Hovedsakelig ledning i Daaevegen og Langelandsvegen for å fordele forbruket på det eksisterende nettet. Internt fordelingsnett for å nå ut til bygg og strategiske punkt for brannhydranter.	Brannvann krever min. 150 mm indre diameter på ledning som gir tilstrekkelig brannvasskapasitet for hele området.
Spillvann	Knytte seg til nedstrøms ledningsnett i Furmyrvegen og eventuelt Langelandsvegen. Interne ledninger til de ulike byggene.	Eventuelle fett- og oljeutskillere må knyttes til spillvann.
Overvann	Overvann skal forsøkes infiltreres, eventuelt fordrøyes, før det føres mot eksisterende overvannsledninger til utløp i Borgundfjorden.	Tette flater kan med fordel utføres som blågrønne-/blåløsninger for å redusere behov for fordrøyning. Felles uteareal kan utformes som flerbruksformål for å kunne håndtere avgrensede mengder overvann.
Flomveger	Det er terrengfall på mesteparten av reguleringsområdet, som kan benyttes som trygge flomveger.	Landskapsarkitekt må sikre at prosjekterte løsninger ikke fører til at det oppstår flomveger. Ellers legges det til rette for å føre overvann til egnede steder.



Figur 5-28. Planskisse VAO-rammeplan.



Figur 5-29. Skisse av flomveger.

## 5.15 Grøntstruktur

Vestre del av planområdet består av skog. Skogen er i gjeldende plan regulert bort, og det blir også i dette planforslaget lagt til grunn at skogen blir fjernet.

Som omtalt i kapittel 4.9 er det gjennomført en visuell befarings av skogen. Det ble vurdert at skogen ikke var av særlig kvalitet, og heller ikke inneholder enkeltrær eller grupper av trær som utpeker seg som bevaringsverdige. Skogen er ikke skjøttet, og trærne står generelt tett og har vokst seg lange og tynne. Det er dermed utfordrende å bevare enkeltrær. Det finnes stiklinger av trær som eventuelt kan tas vare på, og skjøttes på en slik måte at de kan brukes ved utbygging.

Skogen inneholder flere fremmedarter, og det er i bestemmelsene stilt krav til hvordan disse plantene og jordmasser i området skal håndteres.

Mulighetsstudiet som var gjengitt i planprogrammet åpnet i utgangspunktet for å samle mer av boligbebyggelsen i østre del, og beholde deler av skogen som grøntområde. På grunn av den relativt dårlige kvalitet på skogen er utforming av gode tundannelser og uterom vektlagt sterkere, og boligene er i illustrasjonsprosjektet som følger planen, jevnere fordelt. Uterommene skal likevel ha et grønt preg, med ny beplantning.

Det er i bestemmelsene stilt krav til opparbeiding med beplantning, både innenfor gangsonen mot randbebyggelsen og mellom boligene i den indre delen.

Planområdet kobler seg til grøntstrukturer i nærområdet, gjennom tilgrensende etablerte gang- og sykkelforbindelser. Den viktige grøntaksen mellom Moaalléen og Sandingane, samt grøntdraget på østsiden av E39 med leikeplass og sykkelbane, kan nås uten å krysse trafikkert veg. Herdbanene i nord kan nås via opparbeidet fortausareal.

## 5.16 Forurensning

### 5.16.1 Luftforurensning

Det er i vedlegg 4 Konsekvensutredning Luftforurensning utført en utredning av luftforurensning og lokal luftkvalitet etter retningslinjen T-1520 og Miljødirektoratets håndbok M-1941 for det planlagt tiltaket. Det er konsentrasjonene av svevestøv som  $PM_{10}$  og nitrogendioksid  $NO_2$  som er vurdert.

Beregningene viser at grenseverdiene for  $NO_2$  og  $PM_{10}$  i både T-1520 og forurensningsforskriften ikke overskrides i planområdet, og at planen ikke vil medføre vesentlige endringer i influensområdet.

I perioden med utbygging kan det være nødvendig med tiltak for å minimere støvflukt til omgivelsene. Aktuelle støvreduserende tiltak i anleggsfasen er innarbeidet i bestemmelsene.

## 5.16.2 Støy

Planområdet ligger utenfor avvikssone for støy på Moa i kommunedelplanen, en sone som samsvarer med utstrekningen av sentrumsformål i samme plan. Avvikssonen åpner for etablering av boliger i rød støysone.

Denne planen legger opp til utvidelse av sentrumsområdet på Moa, med støykrav tilsvarende avvikssonen. Det er derfor åpnet for å etablere boliger i regulert sentrumsformål i rød støysone.

I samsvar med fastsatt planprogram er det i vedlegg 3 gjennomført en konsekvensutredning for støy fra vegtrafikk etter M-1941-metodikken. Støyberegning er gjennomført i henhold til metode beskrevet i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021).

I ettertid har planlagt bebyggelse blitt noe justert, og det er utført oppdaterte støyvurderinger vist i Figur 5-47 og Figur 5-48. Justeringene har ikke påvirket konklusjonene i konsekvensutredningen.

Figur 5-47 viser støyberegning i 4 m høyde. Det er planlagt bebyggelse i rød støysone langs Borgundvegen. For å sikre tilfredsstillende lydnivåer både innendørs og utendørs legges det vekt på tre kvalitetskriterier i T-1442:

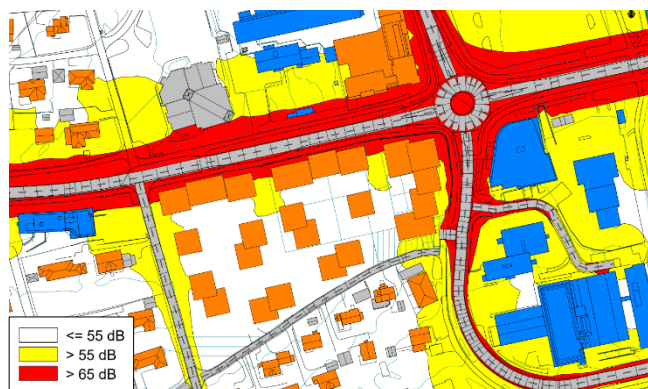
- Tilfredsstillende støynivå innendørs.
- Tilgang til egnet uteoppholdsareal med tilfredsstillende støynivå.
- Stille side.

Alle nye boenheter får tilgang på stille side, og eksisterende boligens stille side blir ikke påvirket.

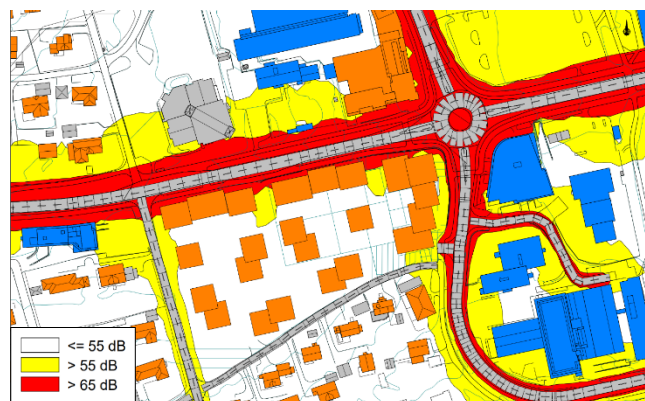
Planingrepet vil ikke føre til vesentlig økt vegtrafikkstøy over 1 dB for nærliggende boliger. Beregningene viser i tillegg at refleksjonsstøy fra de nye bygningene ikke vil bidra til økt støynivå for de nærliggende, eksisterende boligene sammenlignet med nullalternativet. Furmyrvegen 42 og 44 likevel vil kunne oppleve en merkbar økning i opplevd støynivå i forbindelse med varelevering og innkjøring til parkeringskjelleren.

Figur 5-48 **Feil! Fant ikke referansebildet.** viser støysone i 1,5 meters høyde. Her går det fram hvilke arealer som kan benyttes som uteoppholdsarealer på bakkeplan. Støysonene i denne høyden er noe mindre i utstrekning enn i 4 m høyde.

Det er også blitt gjort beregninger av støynivå på takterrasser. Beregningene viser ingen støynivåer  $L_{den} \geq 55$  dB på takterrassene. Det er i denne beregningen forutsatt 1,5 meter høyt rekkverk på takterrassene på bygningene mot Borgundvegen. Krav til rekkverk for takterrasser er innarbeidet i bestemmelsene.



Figur 5-30. Støykart i 4 m høyde for planlagt bebyggelse, lagt inn i plankartet som hensynssoner i plankartet.



Figur 5-31. Støykart i 1,5 m høyde. Gul støysone i denne høyden er benyttet som beregningsgrunnlag for leikeareal i kapittel 5.6.

Balkonger må plasseres mot stille side, eventuelt mot støyutsatt side med tilstrekkelig skjerming slik at grenseverdiene tilfredsstilles. Dette er tatt inn som et krav i bestemmelsene.

### **5.16.3 Grunnforurensning**

Deler av planområdet er i dag i bruk til bilverksted. Det er lagt inn et krav i bestemmelsene om at det før utbygging må gjøres en vurdering og kartlegging av forurenset grunn. Dersom det er forurenset grunn innenfor planområdet, må det utarbeides tiltaksplan som beskriver hvordan dette skal behandles, før igangsettingstillatelse kan gis.

### **5.17 Rekkefølgebestemmelser**

Det er stilt krav til utbyggingsrekkefølge for følgende areal:

- Veg o\_KV2 med venstresvingefelt mot øst for sørgående trafikk.
- Fortau o\_FO1, o\_FO2 og o\_FO3.
- Renovasjonsområde o\_RA1.
- Renovasjonsområde RA2 med tilhørende snuplass.
- Opparbeiding av ubebygde deler av regulert byggeareal.
- Gangareal GG1 og GG2 og torg TO.
- Utvendig trapp innenfor bestemmelsesområde #2.
- Leikeplass LEK1 – LEK6 i samsvar med kravene i bestemmelsene og i tråd med godkjent utomhusplan.
- Uteoppholdsarealer innenfor BB1 og BB2 i tråd med godkjent utomhusplan.

Område SF1 og forretningsareal innenfor bestemmelsesområde #2 med tilhørende parkeringskjeller må bygges ut samtidig. Området kan bygges ut før resten av planområdet. Utstrekning av parkeringskjeller kan avgrenses og utvides ved senere byggetrinn.

## 6 Virkninger av planforslaget

### 6.1 Innledning

#### 6.1.1 Hvordan er virkningene av planforslaget vurdert?

Tiltaket er KU-pliktig i henhold til forskrift om konsekvensutredninger, på grunn av omfanget av næringsareal. Metodikken i *Veileder M-1941, Konsekvensutredning av klima og miljø* er lagt til grunn for konsekvensutredningen, og metodikken styrer hvilke tema som er konsekvensutredet. Konsekvensutredningene er sammenstilt i vedlegg 1, og konklusjonen i sammenstillingen er gjengitt i kapittel 6.5.

I tillegg er det andre plantema som er like viktige å få utredet, men som ikke dekkes av metodikken i M-1941. For disse temaene er det utarbeidet fagrapporter.

Følgende tema er konsekvensutredet:

- Landskapsbilde, byform og arkitektur
- Støy
- Luftforurensning
- Klimagassutslipp

Følgende tema er vurdert i fagrapporter:

- Barn og unges interesser
- Trafikk
- Byutvikling

Både i konsekvensutredningene og i fagrapportene er tiltaket sammenlignet med et nullalternativ, som tilsvarer en utbygging og arealbruk i samsvar med gjeldende reguleringsplaner.

I tillegg til fagtemaene som er konsekvensutredet eller utarbeidet fagrapporter for, er det andre virkninger av planen som skal omtales. For disse har vi tatt utgangspunkt i Ålesund kommunes mal for planbeskrivelser.

For å gi en ryddig fremstilling av virkningene av planen, er dette kapittelet delt inn i fire deler;

- tiltaket sett i forhold til retningslinjer og krav i overordnede planer,
- tema som er konsekvensutredet,
- tema der det foreligger egne fagrapporter,
- andre relevante tema.

#### 6.1.2 Fleksibilitet og vurdering av sammensetning av arealbruken

En viktig intensjon i planforslaget er å sikre en fleksibilitet i arealbruk, slik at planen kan tilpasses varierende behov over en forventet lang utbyggingsperiode.

Ettersom ulike arealbruk gir ulike konsekvenser, f.eks. i forhold til lekeareal, parkeringsbehov, krav til støynivå mm, har det blitt utredet tre ytterpunkter for arealbruk innenfor planområdet:

- Maksimal andel boliger
- Maksimal andel kontor/tjenesteyting
- Maksimal andel overnatting/hotell

De ulike fagområdene har lagt den arealbruksvarianten som gir størst negativt utslag til grunn for sine vurderinger.

Planforslaget er utarbeidet på grunnlag av konsekvensutredningene og fagrapportene. Det er valgt å innarbeide noe mindre fleksibilitet i planforslaget, sammenlignet med de utredede ytterpunktene. Denne innstramningen i planforslaget er gjort ved at muligheten for etablering av kontor/tjenesteyting i etasjene over gateplan i område KBA1 er fjernet. Planen stiller her krav til at det skal etableres boliger i etasjene over gateplan. Maksimalt omfang av kontor/tjenesteyting er dermed redusert i forhold til omfanget som er utredet. Dette er gjort for at det skal være mer forutsigbart for omgivelsene hva som vil bli etablert i området, og hvilke konsekvenser planforslaget innebærer. Endringene reduserer maksimal trafikkmengde noe, siden maks-varianten av kontor/tjenesteyting gav mest trafikk.

I tillegg er det maksimale omfanget av boligareal (BRA) i den indre delen redusert noe, i forhold til det som er konsekvensutredet, og maksimalt antall boliger innenfor planområdet er redusert fra 221 til 213.

## 6.2 Overordnede planer

### 6.2.1 Senterstruktur

Moa er definert som et regionalt senter som skal fortettes iht. overordnede strategier i kommuneplanen, kommunedelplanen og PAKT. Planområdet ligger utenfor det definerte senterområdet i kommunedelplanen (2017), men ligger i hovedsak innenfor det som er definert som kjerneområdet i fastsatt planprogram for områdeplan Moa (2020), og det som er definert som 5-minuttersbyen i Fylkesstrategi for attraktive byar og tettsteder (2023).

Planforslagets forslag til sentrumsmessig og høy arealutnyttelse er derfor vurdert å være i tråd med nyere overordnede føringer, selv om planområdet ligger utenfor det definerte sentrumsområdet i kommunedelplanen.

Forslaget er også vurdert å være i tråd med Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2024), siden utbyggingen fortetter et eksisterende sentrum, legger til rette for at flere kan gå og sykle til daglige gjøremål og etableres nær et stort kollektivknutepunkt.

### 6.2.2 Arealformål

Arealformålene i kommunedelplanen samsvarer med arealformålene i gjeldende reguleringsplaner: Næringsvirksomhet i østlig del av planområdet, kombinert bebyggelse og anleggsformål (bolig/forretning/kontor) i vestlig del mot Borgundvegen og konsentrert boligbebyggelse i vestlig del mot Furmyrvegen.

Foreslått arealbruk avviker noe fra kommunedelplanen, først og fremst i østlig del der det i tillegg til forretning, kontor og tjenesteyting åpnes for hotell, samt at bolig tillates på de sørvestlige delene av næringsområdet.

Den foreslåtte endringen vurderes å være i tråd med nyere overordnede føringer som er gitt i Fylkesstrategi for attraktive byar og tettsteder og fastsatt planprogram for områdeplan Moa, ref. kapittel 3.2 og 3.4.



Figur 6-1. Utsnitt av kommunedelplan for Ålesund (2017), med markering av området som nå skal reguleres.

### 6.2.3 Størrelse og kvalitet på leikeareal

Utbyggingsalternativet med maksimalt antall boliger gir størst utslag for temaet leikeareal. Leikeareal er vurdert i vedlegg 6 Fagrappport barn og unges interesser. I planforslaget er maksimalt antall boliger redusert fra 221 til 213, sammenlignet med det som er vurdert i vedlegg 6. Leikeareal i planforslaget er omtalt i kapittel 5.6, og illustrert i dokument 4 Overordnet utomhusplan.

#### Størrelse

Kommunedelplanen stiller krav om minimum 36 m<sup>2</sup> pr boenhet for de 50 første, og 16 m<sup>2</sup> pr boenhet for boenheter ut over dette.

Maksimalt antall boliger i illustrasjonsprosjektet i dokument 5 er 213. Dette gir krav om 4 408 m<sup>2</sup> leikeareal, der 1 800 m<sup>2</sup> av dette skal være nærleikeplasser.

Areal avsatt til leikeareal i planen er 3 745 m<sup>2</sup>, når støyutsatt del er trukket fra. I tillegg er det forutsatt 800 m<sup>2</sup> leikeareal på tak. Til sammen gir dette 4 545 m<sup>2</sup> leikeareal, og det er dermed avsatt tilstrekkelig areal til leikeplasser innenfor planområdet. I praksis vil det tilgjengelige arealet for uteopphold og aktivitet på bakkeplan være større enn dette, siden torget og ubebygde areal i BB1 og BB2 skal opparbeides som en integrert del av det totale uteområdet.

Areal til leikeplasser er sikret i planen gjennom område LEK1 – LEK6, med slike størrelser (støyutsatt areal regnes ikke med):

Område	Størrelse m <sup>2</sup>	Vurdert egnet til
LEK1	895	Kvartalsleik
LEK2	240	Nærleik
LEK3	731	Kvartalsleik
LEK4	701	Nærleik
LEK5	428	Nærleik
LEK6	750	Kvartalsleik
<b>Sum</b>	<b>3745</b>	

Leikeplassene LEK1 – LEK6 danner sammen med uteoppholdsareal i boligområde BB1 og BB2, samt torg og gangareal, et sammenhengende bilfritt areal på ca. 8 000 m<sup>2</sup>. Det er nesten dobbelt så stort som det maksimale arealkravet til leikeplass. I tillegg kommer leikeareal på tak i område S2 og KBA1.

#### Kvalitetskrav

Kommunedelplanen stiller krav om lokalisering av leikeareal fortrinnsvis i stille sone, med lun og solrik beliggenhet (min 50 % sol kl. 15.00 ved vårjevndøgn og kl. 18.00 ved sommersolverv). Det er videre krav til utstyr på leikeplassene.

Soldiagrammer finnes i illustrasjonsprosjektet som følger planen. Det er i Tabell 5-3 og Tabell 5-4 dokumentert at leikearealene tilfredsstillende kravene til sol.

Etter full utbygging ligger alt regulert leikeareal ligger i stille sone, med unntak av mindre deler av LEK1 og LEK3, og tilfredsstillende støykravene. Leikeareal på tak mot Borgundvegen må skjermes mot vegtrafikkstøy med tette rekkverk. Det er stilt krav om slik skjerming i bestemmelsene.

LEK6 grenser mot varelevering i øst, med behov for rekkverk for sikring mot fall. Siden det uansett er krav til rekkverk her, og det vil forekomme noe støy i forbindelse med varelevering, er det stilt krav i bestemmelsene om at rekkverket utføres slik at det også skjermer mot støy.

Arealkravet til leikeplasser er vurdert som oppfylt innenfor planområdet. Arealkrav, krav til solforhold og utstyr er sikret gjennom bestemmelsene, med lik ordlyd som i kommunedelplanen. I dokument 4 Overordnet utomhusplan er det dokumentert at leikearealet innenfor planen kan opparbeides med leikesoner med god sammenheng og et variert innhold, der krav til utstyr er ivaretatt.

Totalt sett er leikearealene i planforslaget vurdert å være svært gode.

## 6.3 Tema som er konsekvensutredet

### 6.3.1 Landskap, byform og arkitektur

I vedlegg 2 Konsekvensutredning landskapsbilde, byform og arkitektur er tiltakets påvirkning innenfor dette temaet vurdert. Her blir det gitt et kort sammendrag av konklusjonene i konsekvensutredningen.

Utredningsområdet er vurdert etter Miljødirektoratet sin metode M-1941. Influensområdet er definert som området der man kan forvente visuelt innsyn til planområdet. Vurderingsområdet er delt inn i fem delområder som er verdsatt etter typisk landskapskarakter, og delområdene er vurdert med hensyn til verdi, påvirkning og konsekvens. Tabellen under oppsummerer vurderingene som er gjort.

Delområde	Nullalternativet	Alternativ 1
Delområde 1	0	1/2+
Delområde 2	0	0
Delområde 3	0	0
Delområde 4	0	0
Delområde 5	0	0
<b>Samlet konsekvensgrad</b>	Ubetydelig	Ubetydelig
Begrunnelse for samlet konsekvensgrad / ev. avveiiinger	Dagens situasjon med vedtatte planer.	Tiltaket har en enhetlig og gjennomarbeidet utforming som er positiv i området. Samtidig som det kan fremstår noe dominerende fra enkelte delområder, vil tiltaket ikke medføre vesentlige endringer for landskapet i influensområdet.
<b>Rangering</b>	2	1
Begrunnelse for rangering	De to reguleringsplanene som er vedtatt i planområdet, vil bidra til en mer fragmentert utbygging av området.	Tiltaket legger vekt på en helhetlig utvikling av planområdet, med tydelige strukturer innad og utad i prosjektet. Løsningsforslaget innehar mange kvaliteter som er positive i området. Dette sees på som en styrke.

Tiltaket vil endre stedets karakter vesentlig i forhold til dagens situasjon. Planområdet vil bli fortettes med høy utnyttning. Offentlig tilgjengelige plasser, gangveger og leike- og oppholdsareal vil bli etablert der det i dag er arealer som ikke er tilrettelagt for ferdsel og opphold. Dagens skog vil bli fjernet, men ny beplantning vil bli etablert.

Tiltaket medfører økt synlighet i tiltakets nærmeste omgivelser. Dette gjelder spesielt i det nordøstre hjørnet, som vil stå i relasjon til de øvrige hjørnene inn mot rundkjøringen. Tiltaket er med å styrke Borgundvegen både som en bygate og som en siktakse gjennom området. Gatetrær og andre bymessige grep på gateplan vil være med å forsterke Borgundvegen som en gate.

Høyden er i noen grad tilpasset området næromgivelser, også med tanke på videre utvikling av disse. Tiltaket legger opp til en utbygging omtrent på høyde med Midtmoa i nordøst med en gradvis avtrapping mot sørvest med boliger på 4-5 etasjer.

Tiltaket legger opp til en helhetlig utforming av området. Det er lagt vekt på naturbaserte materialer og frodige uterom som gir et balansert arkitektonisk uttrykk. Det er også lagt stor vekt på å etablere offentlige uterom med høy kvalitet som knytter seg til og forsterker eksisterende forbindelser.

Tiltaket legger opp til offentlige funksjoner/næring i den østlige delen. Dette er med å forsterke eksisterende sentrumsfunksjoner. En forbindelse i form av en bred trapp fra Langelandsvegen opp til gårdsrommene gir en ny sammenheng i et område som i dag er utilgjengelig.

Tiltaket medfører økt synlighet i tiltakets nærmeste omgivelser. Dette gjelder spesielt fra boligene i boligprosjektet Midtmoa nord for Borgundvegen. Ellers vil synlighet være varierende.

Overordnet fremstår tiltaket likevel som et positivt blikkfang der byform og arkitektur er med å gi området et helhetlig visuelt uttrykk, og løfter den arkitektoniske kvaliteten i bylandskapet.

Tiltaket tar hensyn til og er med å forsterke den overordnede bebyggelsesstruktur i området. Tiltaket kan med sine skjermede offentlige uteområder, nye forbindelseslinjer og urbane kant mot Borgundvegen være med å etablere nye møtesteder i området.

Utbyggingen er i tråd med føringer i overordnede planer, og det vurderes at utbyggingen samlet sett vil endre stedets karakter i positiv retning.



Figur 6-2. Løsningsforslaget sett fra øst (dagens situasjon t.v., tiltakshavers løsningsforslag t.h.). Tiltaket står i relasjon til de øvrige hjømene, og definerer gateløpet videre vestover. Foto/ill: Norconsult/ JAJA architects.

### 6.3.2 Støy

I vedlegg 3 Konsekvensutredning for støy er tiltakets påvirkning innenfor dette temaet vurdert. Her blir det gitt et kort sammendrag av konklusjonene.

Konsekvensgraden for støy angis ved hjelp av grenseverdier fastsatt i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021) i tråd med metodikken beskrevet i M-1941.

Bygg langs Borgundvegen har fasade som er utsatt for rød støysone. De aktuelle byggene vil få stille side mot sør, og har en skjermende effekt for byggene i den indre delen.

Uteareal på bakkenivå nærmest trafikkert veg vil til en viss grad være støyutsatt.

Med 1,5 m rekkverk mot Borgundvegen vil takterrasser ha tilfredsstillende støynivå. Balkonger må plasseres mot stille side, eventuelt mot støyutsatt side med tilstrekkelig skjerming slik at grenseverdiene tilfredsstilles.

Enkelte eksisterende boenheter kan å få noe økt støynivå ved varelevering.

Tabellen nedenfor beskriver vurderingen av konsekvensgrad for alternativ 1 mot nullalternativet.

	Nullalternativ	Alternativ 1
Samlet vurdering	-	Middels negativ konsekvens (-2)
Begrunnelse for samlet konsekvensgrad for fagtema		<p>Enkelte boenheter er planlagt plassert i rød støysone.</p> <p>Enkelte eksisterende boenheter kan forventes å få noe økt støynivå ved varelevering som ofte har karakter av impulsstøy i forbindelse med lastning.</p> <p>Alle nye boenheter får tilgang på stille side, og eksisterende boligers stille side blir ikke påvirket.</p> <p>Alle nye boenheter får tilgang på stille uteoppholdsareal og eksisterende boligers stille uteoppholdsareal blir ikke påvirket.</p>
Rangering	1	2
Begrunnelse for rangering		Flere boliger etableres i rød støysone og enkelte boenheter vil kunne få økt støynivå ifm. varelevering.



Figur 6-3. Beregnet støynivå i 4 m høyde over gatenivå i KU støy. Oppdaterte støykart tilpasset en noe mindre boligutbygging i indre del er vist i Figur 5-30 og Figur 5-31.

Ved å unngå boliger i rød sone vil konsekvensgraden kunne nedjusteres til «noe negativ konsekvens» (1-). Alternativet til boliger er kontorer eller tjenesteyting.

Det forventes at grenseverdiene for midlertidig bygge- og anleggsstøy kan bli overskredet ved nærliggende støvfølsom bebyggelse i deler av anleggsperioden.

### 6.3.3 Luftforurensning

I vedlegg 4 Konsekvensutredning for luftforurensning er tiltakets påvirkning innenfor dette temaet vurdert. Utredningen er utført etter retningslinjen T-1520 og veileder M-1941. Her blir det gitt et kort sammendrag av konklusjonene i konsekvensutredningen.

Beregningene både for nullalternativet og en utbygging med maksimal andel kontor/tjenesteyting viser at grenseverdiene for NO<sub>2</sub> og PM<sub>10</sub> i både T-1520 og forurensningsforskriften ikke blir overskredet i planområdet, og at planen ikke vil medføre vesentlige endringer i influensområdet.

Basert på resultatene fra beregningene vurderes både nullalternativet og makssituasjon kontor/tjenesteyting som ubetydelig konsekvens. Planen eller tiltaket vil ikke medføre vesentlige endringer i influensområdet, og ingen flere mennesker bosatt i gul eller rød sone for luftforurensning sammenlignet med nullalternativet. Planområdet er godt egnet for følsom bebyggelse.

Luftkvaliteten i området er generelt god, men det er viktig å overvåke eventuelle endringer som følge av utbyggingen.

Luftinntak for byggenes ventilasjonsaggregat bør plasseres slik at det blir best mulig luftkvalitet innendørs. Dette innebærer at inntaket plasseres høyt opp, lengst mulig bort fra forurensningskilder (Borgundvegen) og helst på skjermet side av bygningskroppen. Denne anbefalingen er innarbeidet i bestemmelsene.

I perioden med utbygging kan det være nødvendig med tiltak for å minimere støvflukt til omgivelsene. Aktuelle støvreduserende tiltak i anleggsfasen er innarbeidet i bestemmelsene.

### 6.3.4 Klimagassutslipp

I vedlegg 5 Konsekvensutredning for klimagassutslipp er tiltakets påvirkning innenfor dette temaet vurdert. Her blir det gitt et kort sammendrag av konklusjonene i konsekvensutredningen.

I klimagassberegningen for alternativ 1 er maksimal andel bolig lagt til grunn som utgangspunkt for beregningene, da dette er forventet å føre til mest utslipp.

Netto klimagassutslipp for det planlagte tiltaket i reguleringsplan for Moa Vest er beregnet til **38 900 tonn CO<sub>2e</sub>**, når man tar hensyn til nullalternativet hvor eksisterende reguleringsplan videreføres. Beregningene er basert på en analyseperiode på 50 år, hvor utslipp knyttet til transport i drift utgjør størsteparten med 52 % av utslippene. Fordelt på analyseperioden tilsvarer økningen i rundt 800 tonn CO<sub>2e</sub> per år for alle utslippskildene.



Figur 6-4. Luftsonekart for årsmiddel svevestøv PM<sub>10</sub>.



Figur 6-5. Luftsonekart for rød sone årsmiddel nitrogendioksid NO<sub>2</sub>.

De beregnede klimagassutslippene gir i henhold til M-1941 *middels negativ konsekvens*, basert på at beregnet samlet nettutslipp fra det planlagte tiltaket ligger mellom 15 000 og 50 000 tonn CO<sub>2</sub>e.

## **6.4 Tema det er utarbeidet fagrapporter for**

### **6.4.1 Barns og unges interesser**

Barns og unges interesser er vurdert i en egen fagrapport i vedlegg 6. Her blir det gitt et kort sammendrag av konklusjonene i fagrapporten.

Planforslaget legger til rette for store bilfrie, sammenhengende uteoppholdsarealer. Uteoppholdsarealene skal være tilgjengelige for alle, og skal tilrettelegges for opphold, rekreasjon, leik og spill på tvers av aldersgrupper. Dette er en type områder som mangler på Moa i dag, og utearealene i planområdet vil bli et verdifullt tilskudd i nærområdet.

Leikeplasser er sikret gjennom areal- og kvalitetskrav tilsvarende som i kommunedelplanen, og avsatte områder til arealformål leik, samt supplerende areal på tak. Det tilgjengelige arealet for uteopphold og aktivitet på bakkeplan vil være større enn dette, siden ubebygde areal i regulert boligareal skal opparbeides som en integrert del av det totale uteområdet.

Det er dokumentert at leikeareal kan etableres innenfor planområdet, også i en situasjon med maksimal andel boliger. Det er åpnet for etablering av kvartalsleikeplass utenfor planområdet, noe som i fagrapporten for barn og unges interesser er vurdert å kunne gi et verdifullt tilskudd for hele Moaområdet.

Gangforbindelser i området blir styrket, ved at planen legger til rette for gangforbindelser gjennom områder der det ikke er gjennomgang i dag. Planen legger videre til rette for sykkelforbindelser i randsonen av planområdet.

Det er vurdert at planforslaget vil ivareta barns interesser på en god måte.

## 6.4.2 Trafikkforhold

Virkningen av på trafikkforhold er vurdert vedlegg 7 Fagrapport Trafikkanalyse. Her blir det gitt et kort sammendrag av konklusjonene i fagrapporten.

Trafikkregistreringer er utført ved boligblokkene sør for Moa, Langelandsvegen 40/42. Tellingene viser mindre trafikk enn standard i SVVs håndbok. Dette skyldes trolig beliggenhet og tilgjengelighet.

Dagens trafikk tall er avklart gjennom tellinger og beregninger. Trafikkanalysen konkluderer med at det er betydelige fremkommelighetsproblemer i dagens situasjon, men i stor grad avgrenset til ettermiddagsrush.

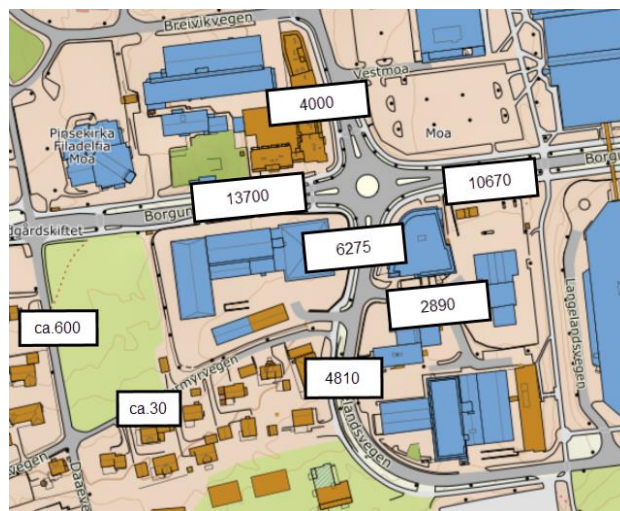
Rundkjøringen ved planområdet er beregnet å ha tilstrekkelig kapasitet. Forsinkelsene på E136 skyldes i stor grad tilbakeblokkering fra nærliggende kryss og veier.

Fremtidig utbygging vil gi noe økt lokaltrafikk, men bygging av Breivika–Lerstad-tunnelen forventes å redusere trafikken betydelig på E136 forbi planområdet, og forbedre trafikkavviklingen sammenlignet med dagens situasjon. Dette vil ha stor positiv effekt på fremkommeligheten og redusere belastningen på veinettet i området.

I plankartet er det innarbeidet et venstresvingefelt i Langelandsvegen for trafikk som kommer sørover og skal svinge inn i Daaekvartalet. Dette vil sikre god trafikkavvikling i kryssområdet ved rundkjøringen. Det er knyttet rekkefølgekrav til opparbeiding av dette venstresvingefeltet.

I tillegg er et regulert venstresvingefelt i Borgundvegen, øst for Vindgårdsskiftet, videreført i planforslaget. Venstresvingefeltene er vist i Figur 6-6-8.

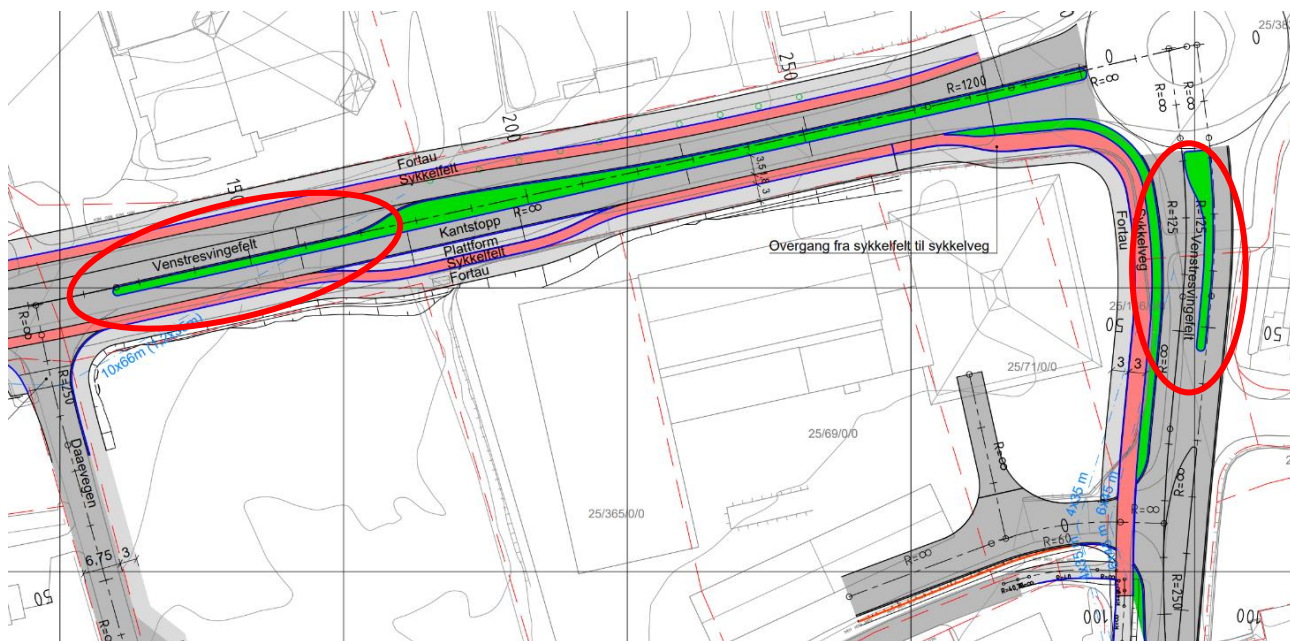
Det planlagte tiltaket reduserer bilbehov og styrker grunnlaget for kollektiv, gange og sykkel. Tiltaket vurderes som et godt grep for å utvikle området på en helhetlig og bærekraftig måte, og forskjellene mellom de ulike maksalternativene av arealbruk er små. Det er derfor mulig å tilpasse arealbruken etter behov uten store konsekvenser for trafikkbildet.



Figur 6-6. Dagens trafikk tall.



Figur 6-7. Illustrasjonen viser beregnet årsdøgntrafikk ADT 2045 som følge av tiltaket. Nyskapt trafikk som følge av tiltaket er vist på rosa bakgrunn. Redusert trafikk som følge av at gjeldende plan ikke blir realisert er vist på grønn bakgrunn. Total trafikkmengde er vist på hvit bakgrunn.



Figur 6-6-8. I planen er det innarbeidet to venstresvingefelt som skal ivareta god trafikkflyt, markert med rødt.

## 6.4.3 Byutvikling

Planforslagets virkning på utvikling av Moa og bysentrum, samt påvirkning på byregionen som helhet, er vurdert i vedlegg 8 Fagrapport Byutvikling. Her blir det gitt et kort sammendrag av konklusjonene i fagrapporten.

### 6.4.3.1 Tiltakets påvirkning på byregionen

Det foreslåtte tiltaket vil styrke Moa som sentrumsområde, noe som igjen påvirker attraktiviteten til Ålesund som byregion. Om byregionen Ålesund på grunn av økt attraktivitet kan tiltrekke seg flere arbeidsplasser, innbyggere og studenter, vil det også slå positivt ut for bysentrum.

Bysentrum og Moa er i regional sammenheng to sider av samme sak; begge er på hver sin måte viktige for Ålesund, og den ene kan ikke erstatte den andre.

På overordnet nivå er tiltaket er vurdert å styrke Ålesund som byregion.

### 6.4.3.2 Tiltakets påvirkning på Moa

Vurdering av tiltakets påvirkning på Moa tar utgangspunkt i følgende mål i overordnede planer:

- Utvikling og omforming av kjøpesenterområdet Moa i en mer bymessig retning.
- Flere boliger, og et mer variert offentlig og privat tjeneste- og aktivitetstilbud i sentrumskjernen.
- Gode, inkluderende og trygge bomiljø og offentlige rom. Sosial bærekraft skal ivaretas.
- Funksjonsblanding.
- Høy arealutnyttelse.
- God tilgang på miljøvennlig transport/ kollektivtransport.

### Utvikling i bymessig retning

Den planlagte bebyggelsen vil stramme opp Borgundvegen og Langelandsvegen. Aktive fasader og inngang til forretninger direkte fra gatenivå vil gi et bymessig preg med urbane kvaliteter. Videre er det ikke planlagt noe overflateparkering innenfor planområdet, noe som frigjør areal mellom bygningene til parkmessig opparbeidede leike- og oppholdsareal. Det er vurdert at det planlagte prosjektet i stor grad bidrar til en bymessig utvikling av Moa.

### Flere boliger

Befolkningsstatistikk fra SSB viser at befolkningstettheten sentralt på Moa er lavere enn både i tilstøtende boligområder på Åse og i Spjelkavika, og langt lavere enn i bysentrum. Maksimal andel boliger i det planlagte tiltaket vil gi ca. 220 nye boliger. Utbygging av det planlagte tiltaket og andre boligprosjekter på Moa anslås til maksimalt ca. 860 nye boliger. Med et gjennomsnitt på 1,5 beboer pr leilighet, vil Moaområdet som helhet vil fortsatt ha en lavere befolkningstetthet enn dagens tall for bysentrumsett under ett. Befolkningstettheten for planområdet vil ligge på linje med tett utbygde deler av bysentrum.

Det planlagte tiltaket bidrar sammen med andre boligprosjekter Moa til målet om flere boliger.

### Et mer variert offentlig og privat tjeneste- og aktivitetstilbud

Offentlig og privat tjeneste- og aktivitetstilbud kan etableres innenfor areal satt av til sentrumsformål (SF1 og SF2) og kombinert bebyggelse og anleggsformål (KBA2), og kan bidra med å samle ulike typer offentlig tjenesteyting på ett sted. En arealbruk i planområdet med maksimal andel bolig, og maksimal andel hotell/overnatting vil innebære at det ikke er tilgjengelig areal til kontor/tjenesteyting innenfor tiltaket.

Tiltaket åpner for en ønsket utvikling av offentlig og privat tjenestetilbud, men tilgjengelig areal er avhengig av omfanget av annen arealbruk.

### Bomiljø og folkehelse

Moaområdet mangler uterom som er attraktive å oppholde seg i. Det planlagte tiltaket vil tilføre støyskjermede, og bilfrie utearealer mot sør som blir tilgjengelige for alle, noe Moa mangler i dag. Den foreslåtte utbyggingen legger til rette for lek, aktivitet og møteplasser mellom bygningene. Planen stiller krav til utforming som inviterer folk inn i området, og vektlegger universell utforming og god orienterbarhet. Gangveger internt i området kan kobles til eksisterende gangvegnett, og planen legger til rette for separat sykkelinfrastruktur.

Tiltaket bidrar til å legge til rette for hverdagsaktivitet og gange. Samlet blir tilretteleggingen vesentlig bedre enn dagens situasjon, og også bedre enn i gjeldende reguleringsplaner.

Tiltaket er planlagt med høy utnyttning, i samsvar med føringer for det sentrale området på Moa. Sammenlignet med dagens situasjon fører tiltaket til reduserte utsikts- og solforhold for deler av nabobebyggelsen nord for Borgundvegen. Konsekvenser tiltaket har på sol-/ skyggeforhold er dokumentert i illustrasjonsprosjektet som følger planen. Samlet sett er tiltaket vurdert å bidra positivt med hensyn til bomiljø og folkehelse.

### Funksjonsblanding og høy arealutnyttelse

Det planlagte tiltaket har høy arealutnyttelse, og legger til rette for en variert arealbruk. Arealer som vender ut mot gatene Borgundvegen og Daaevegen kan romme ulike sentrumsrelaterte funksjoner, samtidig som utadvendte forretningslokaler med aktive fasader sikres på gatenivå. Alle variantene av arealbruk er vurdert å ivareta målet om funksjonsblanding og høy arealutnyttelse.

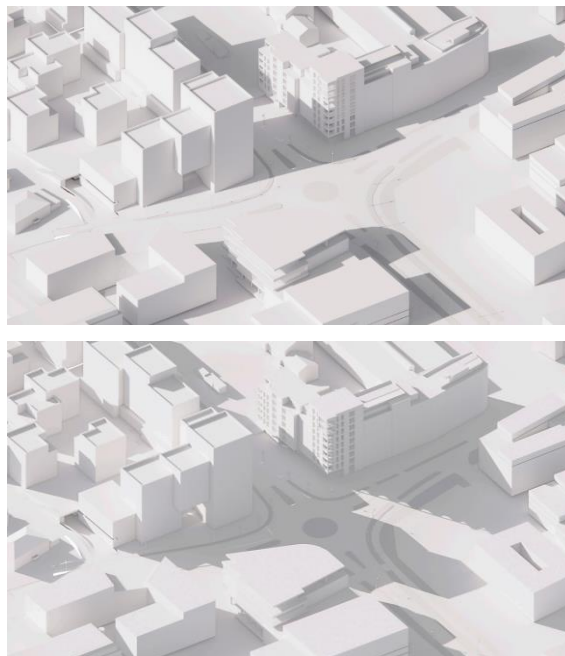
### God tilgang på miljøvennlig transport/ kollektivtransport

Nærhet til bussholdeplass og kort avstand til kollektivknutepunktet på Moa gjør at det ligger godt til rette for bruk av kollektivtransport. Tiltaket tilfører mange potensielle nye brukere av kollektivtilbudet, noe som vil styrke det markedsmessige grunnlaget for et godt kollektivtilbud.

Lokaliseringen er i samsvar med føringer i PAKT, og ABC-prinsippet for lokalisering av næringsareal. ABC-prinsippet innebærer at virksomheter og arbeidsplasser skal lokaliseres i områder som samsvarer med transportbehovet. Virksomheter med mange ansatte og/eller besøkende – som det foreslåtte tiltaket - bør lokaliseres i by- og tettstedsenter med god tilgang på kollektivtransport. Det ligger videre godt til rette for etablering av delebilordning, tilsvarende tilbud som allerede er etablert i større byer andre steder i landet.

Tiltaket har dermed svært god måloppnåelse knyttet til miljøvennlig transport/ kollektivtransport.

### Parkering



Figur 6-9. Sol-/skyggeanalyse for vår- og høstjevndøgn. Øverst vises situasjonen klokka 12, og nederst klokka 15. Illustrasjon: JAJA architects.

Parkeringsløsninger henger sammen med muligheter for byliv. Ved å legge all parkering under bakkenivå med kort inn- og utkjøring fra Langelandsvegen, minimeres omfanget av utendørs trafikkareal. Dette grepet gjør det mulig å opparbeide hele resten av planområdet som et bilfritt sammenhengende areal, tilrettelagt for gående og syklende. Planen legger opp til lavere parkeringsdekning enn maksimalkravet i kommunedelplanen, og svarer ut kravet om å unngå overflateparkering.

Oppsummering – vurdering av måloppnåelse for utvikling av Moa

Tabell 6-1. Oppsummering - vurdering av måloppnåelse for utvikling av Moa.

Mål	I hvilken grad bidrar forslaget til måloppnåelse?		
	stor grad	noen grad	liten grad
Utvikling i mer bymessig retning	x		
Flere boliger	x		
Gode bomiljø og offentlige rom, sosial bærekraft.	x		
Variert offentlig og privat tjeneste- og aktivitetstilbud		x	
Attraktive arbeidsplasser		x	
Funksjonsblanding	x		
Høy arealutnyttelse	x		
Gangavstand til daglige aktiviteter	x		
God tilgang på miljøvennlig/ kollektiv transport	x		

**Samlet sett gir det foreslåtte tiltaket svært stor grad av måloppnåelse for utvikling av Moaområdet.**

### 6.4.3.3 Tiltakets påvirkning på bysentrum

Det vurderes at følgende spørsmål er særlig relevante for tiltakets påvirkning på bysentrum:

- Vil tiltaket bidra til å redusere mulighetene for nyetablering av boliger i bysentrum?
- Vil tiltaket påvirke handelsnæringen i bysentrum negativt?
- Vil tiltaket påvirke andelen kontor i bysentrum negativt?
- Vil tiltaket svekke tjenesteyting og offentlige funksjoner i bysentrum?
- Vil et hotell på Moa svekke hotellnæringen i bysentrum?

#### Boligutvikling i bysentrum

Regulerte boligområder i bysentrum blir tilgjengelige for utbygging som følge av infrastrukturtiltak i Bypakken, og det er også regulert et stort antall boliger i Skutvika. Det kan derfor forventes økende byggeaktivitet av boliger i bysentrum framover.

Boliger i bysentrum og boliger på Moa vil ha svært ulike kvaliteter, og antas å appellere til ulike kjøpegrupper. For kjøpere som legger vekt på urbane kvaliteter og tilbud, samt for kjøpere som ønsker å leie ut boligen, vil bysentrum være mest attraktivt. For kjøpere som vektlegger lokalisering i indre bydel, godt handelstilbud og biltilgjengelighet, vil en bolig på Moa være mer attraktiv enn en bolig i bysentrum. Boliger på Moa vil trolig heller konkurrere med andre leilighetsprosjekter i indre bydel enn i bysentrum.

Parallelt med boligbygging på Moa de siste årene, har det blitt bygd ut og solgt boliger i bysentrum. Det viser at det er marked for nye boliger begge steder.

Det er ikke vurdert at det planlagte tiltaket vil bidra til å redusere mulighetene for boligbygging i bysentrum.

#### Handel

Moa er en stor konkurrent til butikker bysentrum i dag. Det samme gjelder butikkene/varehusene i Breivika. Det planlagte tiltaket tilfører marginalt med nytt forretningsareal i forhold til det som allerede finnes på Moa.

Tiltaket vil tilføre Moa forretninger på gatenivå, og vil sammen med forventet trafikkreduksjon som følge av ny E136 Breivika-Lerstad gjøre det mer attraktivt å gå i området. Forretningsarealet vil være avgrenset i omfang, og vil ikke representere noen konkurranse mot handel i bysentrum sammenlignet med den etablerte konkurransesituasjonen.

Betalingsparkering er innført for kjøpesentrene, og forskjellen mellom Moa og bysentrum reduseres gradvis når det gjelder parkering. Dette kan virke positivt for handelsnæringen i bysentrum.

Det er ikke vurdert at det planlagte tiltaket vil føre til noen vesentlig endring for handelsnæringen i bysentrum, sammenlignet med dagens situasjon.

#### Kontor

I det planlagte tiltaket kan det etableres maksimalt 400-500 nye kontorplasser.

Det legges til grunn at urbanitet, tilgang på parkeringsplasser, nærhet til et godt kollektivtilbud og eventuelt også et ønske om å være lokalisert i indre eller ytre bydel kan være sentrale lokaliseringskriterier for kontor. Det antas at nye kontorbygg vil ha tilnærmet like byggekostnader, uavhengig av lokaliseringssted, og leiekostnader er derfor ikke vurdert nærmere.

For virksomhet som har det som en strategi å være etablert i bysentrum, vil ikke kontorlokaler i det planlagte tiltaket være et alternativ. Selv om Moa etter hvert utvikler seg i en mer urban retning, vil Moa aldri kunne konkurrere med bysentrum på urbanitet.

For virksomheter som vektlegger tilgang på parkeringsplasser, kan det planlagte tiltaket ha et konkurransefortrinn i forhold til lokaler i bysentrum uten parkeringsplasser – forutsatt at betalingsparkering er akseptabelt. For mange som vektlegger tilgang på parkeringsplasser vil kontorlokaler utenfor Moa med rimelige parkeringsplasser i dagen være mer attraktive.

For virksomheter som vektlegger et godt kollektivtilbud, vurderes det planlagte tiltaket og bysentrum i utgangspunktet som likeverdige.

For virksomheter som ønsker lokalisering i indre bydel og samtidig vektlegger et godt kollektivtilbud vil tiltaket ha et klart fortrinn. Samtidig ville bysentrum uansett ikke være aktuelt for disse virksomhetene.

*Samlet sett er det er vurdert at kontorarbeidsplasser på Moa og i bysentrum appellerer til ulike målgrupper, og at det planlagte tiltaket trolig ikke vil påvirke andelen kontorlokaler i bysentrum negativt.*

#### Tjenesteyting og offentlige funksjoner

For tjenesteyting og offentlige funksjoner gjelder delvis de samme lokaliseringsmekanismene som for kontorarbeidsplasser. Men tjenesteyting og offentlige funksjoner har mange besøkende, og er i sterkere grad avhengig av et godt kollektivtilbud enn rene kontorarbeidsplasser.

Ålesund kommune har samlet mye av sitt tjenestetilbud på Moa allerede. En økende befolkning på Moa vil kreve tilsvarende økning i tjenestetilbudet. Samtidig er det i kommunedelplanen et krav at ikke-dupliserbare offentlige funksjoner skal lokaliseres i bysentrum; et krav som er videreført i planforslaget. Dette som motvirker utflytting av for eksempel rådhus og statlige, fylkeskommunale og kommunale virksomheter det ikke finnes flere avdelinger av.

Privat tjenesteyting er markedsstyrt, og vil lokaliseres der det er et kundegrunnlag. Moa er allerede et tyngdepunkt for tjenesteyting, og det planlagte tiltaket vil sammen med andre utbygginger forsterke dette. Samtidig legger vedtatte reguleringsplaner til rette for en tilsvarende utvikling og forsterking av bysentrum.

En styrking av boliger og tjenestetilbud på Moa vil forsterke sentraliseringstendensene i regionen, og antas å representere en trussel for slike funksjoner i mindre sentrale områder.

Det vurderes at en styrking av Moa som aktuelt lokaliseringssted for tjenester og offentlige funksjoner i liten grad vil svekke tilsvarende funksjoner i bysentrum.

#### Hotellnæringen

I dag finnes det 7 hoteller i Ålesund sentrum. Med et planlagt nytt hotell i Kongens gate vil det være rundt 1200 hotellrom i bysentrum. I planens nærområde finnes bare ett hotell i Spjelkavika med 47 rom. Moa har behov for et større overnattingstilbud, og det planlagte tiltaket vil ha kapasitet på inntil 200 rom.

Hoteller i bysentrum og et hotell på Moa vil dekke ulike markeder. Moa vil være attraktivt for forretningshotell for virksomheter på Moa og i indre bydel, mens hoteller i bysentrum er svært attraktive også for fritidsreiser/turistnæringen. Et hotell på Moa vil planlegges som forretningshotell, med gunstig lokalisering for reisende med kollektivtransport. For forretningsreisende som skal til virksomheter i indre bydel vil et hotell på Moa være attraktivt, og kan dermed representere en konkurranse for hotellnæringen i bysentrum.

Samtidig vil en styrking av Moa som sentrumsområde påvirke attraktiviteten til Ålesund som byregion positivt, som omtalt i kapittel 6.4.3.1 **Feil! Fant ikke referanse-kilden..** Dette kan igjen bidra til en større etterterspørsel etter overnattingstilbud.

På bakgrunn av dette vurderes det at et hotell på Moa til en viss grad vil konkurrere med sentrumshoteller om bedriftsmarkedet, men ikke om turistmarkedet. Tiltaket er vurdert å bidra til å styrke Ålesund som byregion, og samlet sett er tiltaket vurdert å påvirke hotellnæringen i bysentrum i liten grad.

### Oppsummering – tiltakets påvirkning på utvikling i bysentrum

Tabell 6-2. Oppsummering – tiltakets påvirkning på utvikling i bysentrum

Tema	I hvilken grad bidrar forslaget til å svekke bysentrum?		
	I stor grad	I noen grad	I liten grad
Nyetablering av boliger			X
Handelsnæringen			X
Kontor			X
Tjenesteyting og offentlige funksjoner			X
Hotellnæringen			X

Tabellen over viser en sammenstilling av hvilken påvirkning tiltaket er vurdert å ha på bysentrum, innenfor de ulike arealbrukskategoriene.

Samlet sett er det vurdert at det foreslåtte tiltaket i liten grad vil påvirke bysentrum negativt innenfor de vurderte temaene.

## 6.5 Samlet vurdering av KU-tema og fagrapporter

Planforslaget legger til rette for en urban utvikling av Moa, og er i tråd med mål for Moaområdet i overordnede planer. Samtidig vil tiltaket for noen etablerte boliger føre til tap av utsikt og noe skyggevirking.

Planforslaget fører til økt trafikkbelastning, men denne er vurdert som akseptabel på bakgrunn av forventet trafikkreduksjon på E136 gjennom Moa som følge av byggingen av Breivika–Lerstad-tunnelen.

Planforslaget legger til rette for varierte og sammenhengende uteområder, som er bilfrie og skjermet mot støy og forurensning. Gangforbindelser gjennom planområdet kan kobles til eksisterende gang-/sykkelvegnett. Tiltaket er vurdert å legge svært godt til rette for barn og unges behov.

Planområdet er utsatt for vegtrafikkstøy, og boliger som etableres langs Borgundvegen vil ligge i rød støysone. Alle boliger vil få tilgang til stille side, og det er vurdert at fravikssonen for støy som gjelder for sentrumsareal på Moa bør utvides til å omfatte regulert sentrumsareal i denne planen.

Samlet konsekvensgrad etter M-1941-metodikken for fagtemaene landskapsbilde, klimagassutslipp, støy og luftforurensning er middels negativ, og nullalternativet er rangert foran det foreslåtte tiltaket. For de andre fagrapportene for barn og unges interesser, trafikkanalyse og byutvikling er det samlede bildet positivt.

## 6.6 Vurdering av andre relevante tema

### 6.6.1 Kulturminner og kulturmiljø

Planen omfatter ikke eksisterende kulturminner eller kulturmiljø, og er heller ikke vurdert å virke inn på slike i nærheten.

### 6.6.2 Vurdering etter naturmangfoldloven

Naturmangfoldloven stiller krav om at begrunnelse og omfang av vurderingene etter §§ 8-12 må tilpasses omfanget av dokumentasjon og forholdene i den enkelte sak. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Naturmangfoldloven § 8 pålegger forvaltningen å innhente og legge til grunn kunnskap om natur når en tar bestemmelser som berører naturmangfoldet. Det er ikke registrert naturtyper eller arter som er truet eller nær truet innenfor eller i nærheten av planområdet. De sårbare artene granmeis og grønnfink er registrert i skogen i planområdet i 2012-2016. Granmeis er også registrert 70 m sør for planområdet i 2012.

Det er registrert flere fremmedarter innenfor planområdet: Plantanlønn er registrert i nordre del av skogen i 2015. Parkrododendron Rhododendron catawbiense Michx. er registrert i vestre del, mot Daaevegen i 2022. Fagerfredløs Lysimachia punctata L. er registrert i utkanten av skogen sør i planområdet i 2021. Alle artene har statusen svært høy risiko, og ble observert ved befaring oktober 2025.

Kunnskapsgrunnlaget er hentet fra Artsdatabanken og ved befaring, og er vurdert å være tilstrekkelig.

Naturmangfoldloven § 9 fastsetter et føre-var-prinsipp; når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Ved risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

I dette tilfelle innebærer tiltaket at en eksisterende skog fjernes, men samtidig er skogen forutsatt fjernet i gjeldende reguleringsplan og kommunedelplan. Skogen er ikke vurdert som et verdifullt naturområde, og den omfatter ikke sårbare eller truede arter, ut over observasjonene av de sårbare artene granmeis og grønnfink nevnt over. Det er videre ikke kjent andre forhold som faller inn under naturmangfoldloven. Samlet sett er det ikke vurdert at fjerning av skogen kan innebære en mulig vesentlig skade naturmangfoldet i området, og føre-varprinsippet i §9 vurderes å være oppfylt.

Naturmangfoldloven § 10 slår fast at påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for. Området ligger i et bymessig område med sammenhengende tettbebyggelse, og har bebyggelse på alle kanter. Tiltaket blir vurdert som akseptabelt for økosystemet.

Prinsippet i § 11 om at kostnadene ved miljøforringing skal dekkes av tiltakshaver, tilsier at tiltakshaver kan pålegges å dekke kostnadene med å skaffe mer kunnskap enn det som allerede finnes. Dette inkluderer tiltak for å redusere risiko for spredning av fremmede arter. I dette tilfelle er det registrert fremmede arter i Artskart hos Artsdatabanken, og disse artene er også observert ved befaring. Det vil være nødvendig å utarbeide en håndteringsplan for disse artene i forbindelse med utbygging.

For å unngå eller avgrense skade på naturmangfoldet skal man ved utbygging i hht. § 12 ta utgangspunkt i driftsmetoder, teknikk og lokalisering som gir best samfunnsmessige resultat. I dette tilfelle er det viktig å unngå spredning av eventuelle fremmede eller uønskede arter, både inn og ut av planområdet.

Det er stilt krav i reguleringsbestemmelsene om at planområdet må kartlegges for fremmede arter i forbindelse med byggesøknad, samt krav til håndtering av masser med slike arter.

### **6.6.3 Grunnforurensning**

Det er ikke planlagt tiltak som vil innebære grunnforurensning. Dagens bruk til bilverksted kan potensielt ha medført forurensning i grunnen. Det er lagt inn et krav i bestemmelsene om at det før utbygging må gjøres en vurdering og kartlegging av forurenset grunn. Dersom det er forurenset grunn innenfor planområdet, må det utarbeides en tiltaksplan som beskriver hvordan dette skal behandles før igangsettingstillatelse kan gis.

### **6.7 Sosial infrastruktur**

Tiltaket er ikke vurdert å ha negative virkninger knyttet til sosial infrastruktur. Planområdet ligger innenfor opptaksområdet til Åse barneskole, og til Spjelkavik ungdomsskole, som begge har god kapasitet.

### **6.8 Universell tilgjengelighet**

Uteområder og boliger vil være universelt tilgjengelige i den planlagte utbyggingen, og er vurdert å være godt ivaretatt.

### **6.9 Energi**

Det er ikke lagt opp til aktivitet eller virksomheter innenfor planområdet som har særlig stort energibehov. Planområdet planlegges tilknyttet eksisterende strømnnett. Eksisterende trafo i planområdet må rives og ny etableres. Det åpnes for solceller på tak.

Det er lagt inn krav om tilkobling til fjernvarmenettet, i samsvar med bestemmelse i kommunedelplanen.

### **6.10 Risiko og sårbarhet**

Det vises til dokument 6 ROS-analyse.

Overvann, støy og grunnforurensning som er vurdert som relevante tema etter fareidentifikasjonen. Dette er håndtert gjennom med hensynssoner i plankart for støy og bestemmelser for hvert av temaene. Transport av farlig gods er en problemstilling som ikke kan påvirkes gjennom dette prosjektet, men må håndteres gjennom kommunens beredskapsplan.

Ut fra samfunnssikkerhetshensyn er det viktig at tiltakene som foreslås følges opp gjennom byggesak for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet.

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

### **6.11 Teknisk infrastruktur**

Det er utarbeidet VAO-rammeplan som vedlegg 10 til planen. Det ligger godt til rette for tilknytning til vann rundt planområdet, både med hensyn til mengde og trykk. Spillvann kan kobles til eksisterende spillvannsledning med spillvannskummer.

VAO-rammeplanen viser stikkledninger for vann, spillvann og overvann fra hovedledninger i veg/gate og inn på regulerte arealflate etter tenkte praktiske plasseringer. Detaljprosjektering er nødvendig for å fastsette nøyaktig plassering av VAO-anlegg og dimensjoner.

## 6.12 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Kjøreveger som er offentlig eid i dag er sammen med tilgrensende fortau, sykkelfelt og sideareal planlagt som offentlige anlegg. Dette er ikke vurdert at planen vil innebære vesentlige kostnader til drift og vedlikehold for kommunen, sammenlignet med dagens situasjon.

## 6.13 Konsekvenser for næringsinteresser

Tiltaket vil legge til rette for etablering av forretningsareal, kontor, tjenesteyting og hotell virksomheter i det sentrale området på Moa. Tiltaket er vurdert å ha positive konsekvenser for næringsinteresser.

## 6.14 Interessesmotsetninger

For noen etablerte boliger vil tiltaket føre til tap av utsikt. I dokument 5 Illustrasjonsprosjekt er det vist sol-/skyggediagrammer for vår- og høstjevndøgn og for midtsommer. Disse viser at tiltaket vil også gi noe skyggevirkning for de nærmeste boligene. Se også vurdering av tiltakets påvirkning på bomiljø og folkehelse i kapittel 6.4.3.2.

Ulike funksjoner innenfor et avgrenset område kan i utgangspunktet ha ulike interesser. For eksempel vil boliger med tilhørende leikearealer ligge i kort avstand fra funksjoner som forretning, tjenesteyting, kontor og hotell. Slik variasjon i arealbruk er heller regelen enn unntaket i en bymessig situasjon, og det er ikke vurdert at dette utgjør noen vesentlig interessesmotsetning. Variasjon i arealbruk og utearealer kan heller berike de ulike funksjonene. En forutsetning er da at det gjennom detaljprosjektering tas nødvendige grep, som å hensynta boliger og privat uteoppholdsareal i første etasje i form av gjennomtenkte høydeforskjeller, tilpasset beplantning og lignende.

## 6.15 Avveining av virkninger

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite sårbart. Planforslaget legger til rette for en urban utvikling av Moa, og er i tråd med mål for Moaområdet i overordnede planer. Samtidig vil tiltaket for noen etablerte boliger føre til tap av utsikt og noe skyggevirkning.

Planforslaget fører til økt trafikkbelastning, men denne er vurdert som akseptabel på bakgrunn av forventet trafikkreduksjon på E136 gjennom Moa som følge av byggingen av Breivika–Lerstad-tunnelen.

Planforslaget legger til rette for varierte og sammenhengende uteområder, som er bilfrie og skjermet mot støy og forurensning. Tiltaket viser gangveger gjennom planområdet, koblet til eksisterende gang-/sykkelvegnett. Tiltaket er vurdert å legge svært godt til rette for barn og unges behov.

Planområdet er utsatt for vegtrafikkstøy, og boliger som etableres langs Borgundvegen vil ligge i rød støysone. Alle boliger vil få tilgang til stille side, og det er vurdert at fravikssonen for støy som gjelder for sentrumsareal på Moa bør utvides til å omfatte regulert sentrumsareal i denne planen.

Samlet konsekvensgrad etter M-1941-metodikken for fagtemaene landskapsbilde, klimagassutslipp, støy og luftforurensning er middels negativ, og nullalternativet er rangert foran det foreslåtte tiltaket. For de andre fagrapportene for barn og unges interesser, trafikkanalyse og byutvikling er det samlede bildet positivt.

Dersom en ser alle fagtema under ett, vil resultatet være mer nøytralt enn det samlede resultatet for KU-temaene. Virkningene av planforslaget er samlet sett vurdert som positive.

## 7 Plandokumenter og vedlegg

### 7.1 Plandokumenter

[Dok 1]	Plankart
[Dok 2]	Planbestemmelser
[Dok 3]	Planbeskrivelse (dette dokumentet)
[Dok 4]	Overordnet utomhusplan
[Dok 5]	Illustrasjonsprosjekt
[Dok 6]	ROS-analyse

### 7.2 Fagrapporter

[Vedlegg 1]	Sammenstilling av konsekvenser
[Vedlegg 2]	Landskap, byform og arkitektur (KU)
[Vedlegg 3]	Støy (KU)
[Vedlegg 4]	Lufforurensning (KU)
[Vedlegg 5]	Klimagassutslipp (KU)
[Vedlegg 6]	Barns og unges interesser
[Vedlegg 7]	Trafikkanalyse
[Vedlegg 8]	Byutvikling

### 7.3 Andre vedlegg

[Vedlegg 9]	Oversiktstegning vegløsninger
[Vedlegg 10]	VAO-rammeplan
[Vedlegg 11]	Renovasjonsteknisk plan
[Vedlegg 12]	Støysonekart