

Moa Vest Eiendom AS

# Fagrappport byutvikling

Detaljregulering Moa Vest - Daaevegen

Oppdragsnr.: 52407868 Dokumentnr.: PLA-RAP-04 Revisjon: 01 Dato: 2025-09-16



**Fagrapport byutvikling**

Detaljregulering Moa Vest - Daaevegen

Oppdragsnr.: 52407868 Dokumentnr.: PLA-RAP-04 Revisjon: 01

**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	16.09.2025	For oversendelse til kommunen	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. Det blir utarbeidet en detaljreguleringsplan for dette området, med utgangspunkt i en mulighetsstudie utført av JAJA architects.

Denne rapporten vurderer fagtemaet byutvikling, og vurderer hvordan det planlagte tiltaket virker inn på utvikling av Moa og bysentrum. Mulighetsstudiet åpner for ulike typer arealbruk innenfor den foreslåtte bygningsmassen. Varianter av aktuell arealbruk og konsekvenser for byutvikling er vurdert.

Tiltakets påvirkning på Moa tar utgangspunkt i mål for dette området definert i overordnede planer. Vurderingene er oppsummert i tabellen under.

Mål	I hvilken grad bidrar forslaget til måloppnåelse?		
	I stor grad	I noen grad	I 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 transport/ kollektivtransport	x		

Det er vurdert at tiltaket samlet sett gir svært stor grad av måloppnåelse for utvikling av Moaområdet.

Tiltakets påvirkning på bysentrum kan vurderes innenfor ulike tema. Vi vurderer at følgende spørsmål er særlig relevante:

- 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?

Tabellen under viser en sammenstilling av hvilken påvirkning tiltaket er vurdert å ha på 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

## Fagrapport byutvikling

Detaljregulering Moa Vest - Daaevegen

Oppdragsnr.: 52407868 Dokumentnr.: PLA-RAP-04 Revisjon: 01

Ut over dette er også påvirkning på byregionen som helhet relevant. 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.

Samlet sett er det vurdert at det foreslåtte tiltaket i liten grad vil påvirke bysentrum negativt innenfor de vurderte temaene. På overordnet nivå er tiltaket er vurdert å styrke Ålesund som byregion.

## Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning</b>	<b>6</b>
1.1	Bakgrunn og hensikt	6
1.2	Utredningstema byutvikling	6
<b>2</b>	<b>Områdebeskrivelse Moa</b>	<b>7</b>
2.1	Moa som sentrumsområde	7
2.2	Spjelkavik sentrum og Breivika næringsområde	8
2.3	Boligbebyggelse på Moa	9
2.4	Tjenestetilbud på Moa	11
2.5	Kulturtilbud	11
2.6	Grøntområder og uteoppholdsareal	11
2.7	Gang- og sykkelvegnett	12
<b>3</b>	<b>Rammer i overordnede planer og føringer</b>	<b>13</b>
3.1	Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2024)	13
3.2	Fylkesstrategi for attraktive byar og tettsteder 2023 – 2026	13
3.3	PAKT- plan for areal, klima og transport i Ålesundregionen (2022)	13
3.4	Kommuneplanens arealdel (2017)	14
3.5	Fastsatt planprogram for områderegulering Moa	15
3.6	Oppsummering - Moa sentrum i plandokumenter	16
<b>4</b>	<b>Beskrivelse av tiltaket</b>	<b>17</b>
4.1	Arealformål og bebyggelsesstruktur	17
4.2	Utforming og omfang av bebyggelsen	18
4.3	Ulike varianter av arealbruk	18
<b>5</b>	<b>Vurdering av tiltakets påvirkning på utvikling av Moa</b>	<b>21</b>
5.1	Mål	21
5.2	Utvikling i en mer bymessig retning	21
5.3	Flere boliger	21
5.4	Bomiljø og folkehelse	24
5.5	Funksjonsblanding og høy arealutnyttelse	24
5.6	Et mer variert offentlig og privat tjeneste- og aktivitetstilbud	24
5.7	God tilgang på miljøvennlig transport/ kollektivtransport	25
5.8	Parkering	25
5.9	Oppsummering – vurdering av måloppnåelse for utvikling av Moa	26
<b>6</b>	<b>Vurdering av tiltakets påvirkning på utvikling i bysentrum</b>	<b>27</b>
6.1	Påvirkning på byregionen	27
6.2	Boliger	27

## Fagrapport byutvikling

Detaljregulering Moa Vest - Daaevegen

Oppdragsnr.: 52407868 Dokumentnr.: PLA-RAP-04 Revisjon: 01

6.3	Handel	28
6.4	Kontor	28
6.5	Tjenesteyting og offentlige funksjoner	29
6.6	Hotellnæringen	30
6.7	Oppsummering – tiltakets påvirkning på utvikling i bysentrum	31

# 1 Innledning

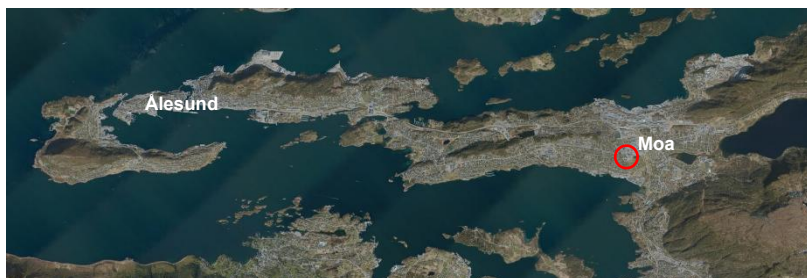
## 1.1 Bakgrunn og hensikt

Moa Vest Eiendom AS ønsker å bygge ut et område på Moa med boliger og sentrumsrelatert bebyggelse. Det blir utarbeidet en detaljreguleringsplan for dette området, med målsetting om å legge til rette for gode løsninger innenfor planområdet, og løsninger som bidrar til en positiv utvikling av Moaområdet i en større kontekst.

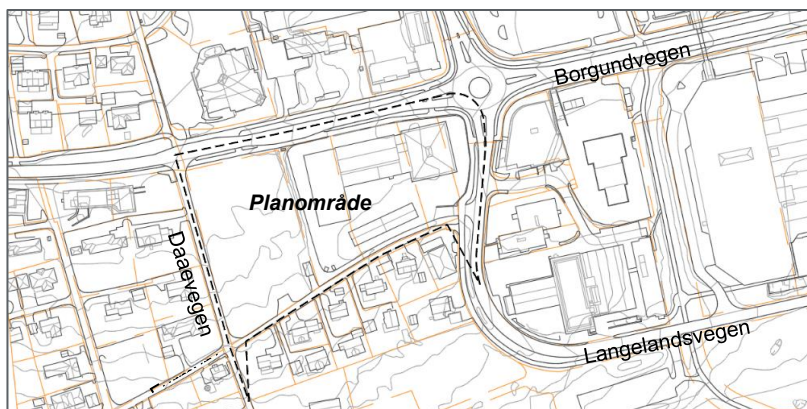
Planen blir utarbeidet med utgangspunkt i en mulighetsstudie utført av JAJA architects.

Mulighetsstudiet åpner for ulike typer arealbruk innenfor den foreslåtte bygningsmassen, noe som kan gi ulike virkninger på temaet byutvikling. Tiltaket og ulike varianter av aktuell arealbruk er beskrevet i kapittel 4.

Denne fagrapporten inngår som en del av grunnlaget til planen.



Figur 1. Planområdet er lokalisert sentralt på Moa, øst for bysentrum.



Figur 2. Avgrensning av planområdet.

## 1.2 Utredningstema byutvikling

Byutvikling skal utredes som en del av arbeidet med detaljreguleringen. Det er i planprogrammet beskrevet at det skal vurderes hvordan det planlagte tiltaket virker inn på utvikling av Moa og bysentrum.

Tiltakets påvirkning på Moa skal ta utgangspunkt i mål definert i overordnede planer for dette området. Mål i overordnede planer er gjengitt i planprogrammet og i kapittel 5.1 i denne rapporten, og kan kort oppsummeres slik:

- 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.

## 2 Områdebeskrivelse Moa

### 2.1 Moa som sentrumsområde

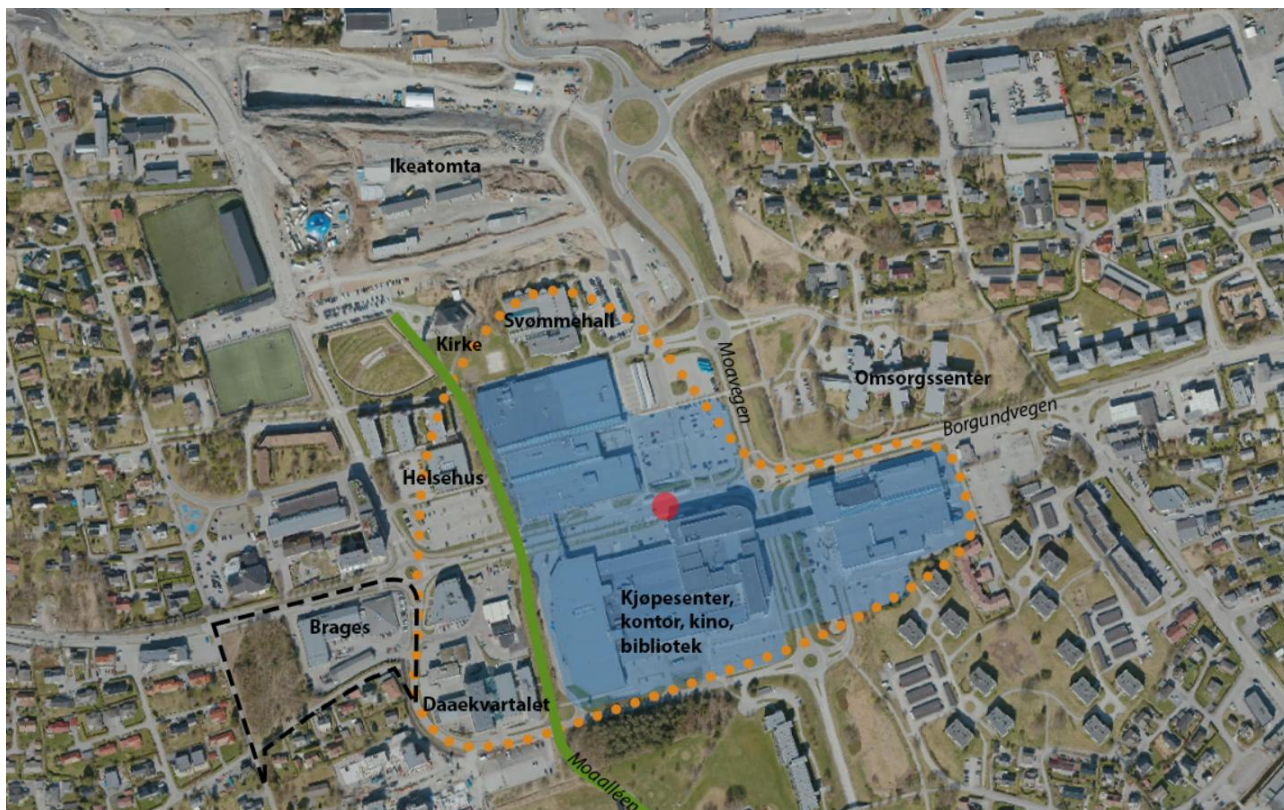
Moa er i definert som et suppleringscenter til Ålesund sentrum i gjeldene kommunedelplan (2017), og som et regionscenter i PAKT – plan for areal, klima og transport i Ålesundregionen (2022). Moa fyller begge disse definisjonene, slik området framstår i dag.

Moa domineres av et stort kjøpesenter med en tredelt bygningsmasse, bundet sammen med gangbroer over Borgundvegen og Moavegen. Kjøpesenteret utgjør et handelsmessig tyngdepunkt på Nordvestlandet, og tiltrekker seg kunder fra et stort omland. Senteret inneholder også tilleggsfunksjoner som kontor, tjenesteyting, kino, bibliotek og serveringssteder.

Daaekvartalet vest for kjøpesenteret rommer en sammensatt bygningsmasse med blant annet legesenter, tannlege, treningssenter, kontor og bensinstasjon. Helsehuset i samme område inneholder helsestasjon, legesenter og en forretning. Nord for kjøpesenteret ligger kirke og svømmehall. Enda lenger nord ligger den såkalte Ikeatomta, som en stund var eid av Ikea, men som nå er i kommunalt eie.

Det er etablert et godt gang- og sykkelvegnett på Moa, der særlig Moaalléen fremstår som viktig.

Kjøpesenteret sammen med Daaekvartalet, Helsehuset og til dels svømmehallen inngår i det som oppleves som sentrumskjernen på Moa. Moa er også et knutepunkt for kollektivtrafikken i regionen, og et nytt gatestopp for buss, markert med rød sirkel på figur 3. Eksisterende situasjon. Kjøpesenteret, markert



Figur 3. Eksisterende situasjon. Kjøpesenteret, markert med blått, utgjør sammen med Daaekvartalet, Helsehuset og dels svømmehallen dagens sentrumskjerne, markert med prikket linje. Gatestopp for buss er markert med rød sirkel.

med blått, utgjør sammen med Daaekvartalet, Helsehuset og dels svømmehallen dagens sentrumskjerne, markert med prikket linje., betjener de fleste bussrutene.

## 2.2 Spjelkavik sentrum og Breivika næringsområde

I nærområdet til Moa er det to andre områder, som har noen av de samme funksjonene som Moa. Dette er Spjelkavik sentrum sørøst for Moa, og Breivika næringsområde i nord.

Spjelkavik sentrum er det opprinnelige tettstedssenteret i denne delen av kommunen. I dag er det bare et begrenset omfang av sentrumsfunksjoner igjen her. Området rommer blant annet hotell, bank, brannstasjon, flere dagligvarebutikker og spesialforretninger, ulike typer tjenesteyting og servering/ takeaway.

Det er gode gangvegforbindelser mellom Moa og Spjelkavik sentrum.

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

Breivika er et bilbasert område. Bortsett fra gang-/ sykkelveg langs hovedvegene er området lite tilrettelagt for gående og syklende.



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

## 2.3 Boligbebyggelse på Moa

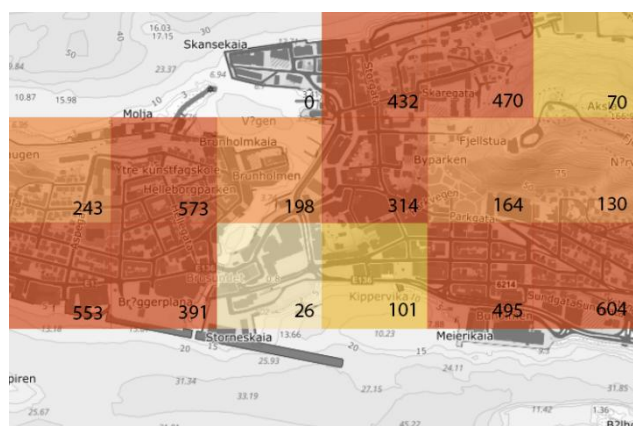
### 2.3.1 Eksisterende situasjon

Befolkningsstatistikk fra SSB (2025) viser at befolkningstettheten sentralt på Moa er lavere enn både i tilstøtende boligområder, og langt lavere enn i bysentrum. Kartutsnittet i figur 5 viser området fra bysentrum til Moa/ Spjelkavik. Befolkningstetthet er angitt innenfor ruter på 250x250 m, og mørkere farge innebærer større befolkningstetthet.

I figur 6 og 7 er registrert folketall innenfor hver av rutene i bysentrum og på Moa er påført illustrasjonene.



Figur 6. Figuren viser utsnitt av SSBs befolkningsstatistikk fra 2025, for området Ålesund sentrum – Moa/Spjelkavik. Mørkere farge tilsvarer større befolkningstetthet.



Figur 5. Figuren viser utsnitt av befolkningsstatistikken for Ålesund sentrum. Befolkningstall innenfor på innenfor de enkelte rutene er påført illustrasjonen.



Figur 7. Figuren viser utsnitt av befolkningsstatistikken for Moa øverst. Befolkningstall innenfor på innenfor de enkelte rutene er påført illustrasjonen. Planområdet er markert med stiplede linje.

### 2.3.2 Nye boligprosjekter

Det er flere større boligprosjekter under bygging og planlegging på Moa<sup>1</sup>, se figur 8. Noen er allerede bygget eller er under bygging, mens andre befinner seg på ulike planleggingsstadier:

- Nedregården vest, ferdigstilt 2025: 34 boliger.
- Daaetunet: Regulert 130 boliger, byggetrinn 1 (75 boliger) under bygging 2025.
- Vindgårdssvingen, godkjent byggesak 2024, 43 tilrettelagte leiligheter.
- Moa hageby – under regulering: 220 boliger.
- Daaevegen 11, under planlegging: 29 omsorgsboliger.
- Nordre Aspehaug, godkjent reguleringsplan 2024: Ca. 80 boliger

Totalt blir dette 536 leiligheter.

I tillegg er det planlagt nye boliger vest for Vindgårdsskiftet (Daaevegen, gbnr 51/234 mfl.). Her er det varslet oppstart av planarbeid, men plandokumenter er ikke utarbeidet. Ifølge referatet fra oppstartsmøtet er det planlagt 3 nye boligbygg med leiligheter. Antall leiligheter er ikke kjent, det antas ca. 100 leiligheter.



Figur 8. Større nye boligprosjekter på Moa.

<sup>1</sup> Ifølge dokumenter fra kommunens innsynsløsning.

**Samlet gir disse prosjektene rundt 640 flere boliger.** Tallet på boliger på Moa vil dermed øke, og med det befolkningsstatistikken. Hvor stor økningen blir, og hvor fort det skjer, er usikkert. En økning på ca. 640 boliger de nærmeste årene vil være et maksimalt anslag.

Den planlagte utbyggingen innenfor området som nå blir regulert kommer i tillegg. **Det maksimale antall boliger innenfor planområdet, basert på JAJAs mulighetsstudie, er 221.**

## 2.4 Tjenestetilbud på Moa

Både offentlig og privat tjenestetilbud er godt utbygd på Moa.

Sentrale offentlige tjenestetilbud er Daaeskogen legesenter og Moa legesenter, helsestasjon for barn og ungdom, base for Åse-Blindheim hjemmetjenestedistrikt, Spjelkavik omsorgssenter og aktører som Bufetat og Helse Møre og Romsdal.

Private tjenestetilbud omfatter et mangfoldig helserelatert tilbud med annet tannleger, ulike spesialisthelsetjenester, fysioterapi, rehabilitering og treningssenter. Videre er det etablert et bredt tilbud av rådgivningstjenester som advokater, bedriftsrådgivere, revisorer og konsulentfirma. Også velværerelaterte tjenester som hud- og fotpleie, frisører mm. er godt representert.

Ut over tjenestetilbud finnes i tillegg til et svært godt utvalg av forretninger og spisesteder. Videre holder flere organisasjoner, trossamfunn og andre sammenslutninger til på Moa.

## 2.5 Kulturtilbud

Kulturtilbudet på Moa er relativt avgrenset. Moa har bibliotek og kino som en integrert del av kjøpesenteret. Ellers holdes det ulike konserter og andre kulturarrangementer i Moa kirke og Pinsekirka, der det også er ulike tilbud for barn og unge.

Sportsklubben Herd aktiviserer svært mange barn og unge på sitt idrettsanlegg like vest for kjøpesenterområdet. I sør ligger Moa golfsenter.

## 2.6 Grøntområder og uteoppholdsareal

Eksisterende grøntområder, uteoppholdsareal, møteplasser og leikeplasser sentralt på Moa og i nærområdet er dokumentert og omtalt i *PLA-RAP-05 Fagrapport - Barn og unges interesser*.

## 2.7 Gang- og sykkelvegnett

Gang- og sykkelvegnettet på Moa er godt utbygd, se illustrasjon i Figur 9. Et overordnet gang- og sykkelvegnett er etablert langs hovedvegene, og også gjennom senterområdet. Særlig viktig er Moaalléen som går fra kirka i nord, gjennom golfbanen og videre ned frområdet Sandingane ved sjøen i sør. Rundt senterområdet er det boligater med lav trafikk som blir benyttet av gående og syklende, samt turstier langs Spjelkavikelva og Lillevatnet.

Det er nylig etablert sykkelfelt langs Borgundvegen fra Ålesund sykehus til Vindgårdsskiftet; tilgrensende planområdet i vest. Ut over dette finnes det ikke separat sykkeltilrettelegging i Moaområdet.



Figur 9. Eksisterende vegnett for gående og syklende. Rosa linjer viser gang- og sykkelveger og fortau. Grønne linjer viser turveger. Blå linjer viser boligater og andre veger med lav trafikk, egnet for sykling i blandet trafikk. Kilde: Ålesund kommunes kartlø

### 3 Rammer i overordnede planer og føringer

I dette kapitlet gjennomgås særlig relevante planer og føringer for temaet byutvikling. En bredere omtale av overordnede rammer og føringer finnes i planprogrammet og planbeskrivelsen.

#### 3.1 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. Retningslinjene skal mellom annet bidra til at planlegging fremmer effektiv og samfunnsøkonomisk ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet, effektiv trafikkavvikling og bærekraftige byer og tettsteder.

Tett utbygging i knutepunkt som Moa er i samsvar med intensjonene i retningslinjene.

#### 3.2 Fylkesstrategi for attraktive byar og tettstader 2023 – 2026

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



Figur 10. Illustrasjon av senterområdet på Moa i fylkesstrategien. 10-minuttersbyen er vist med blå linje, og 5-minuttersbyen med grønn linje. Mesteparten av planområdet (rød linje) inngår i 5-minuttersbyen. Rød prikk viser det nye gatestoppet i Borgundvegen.

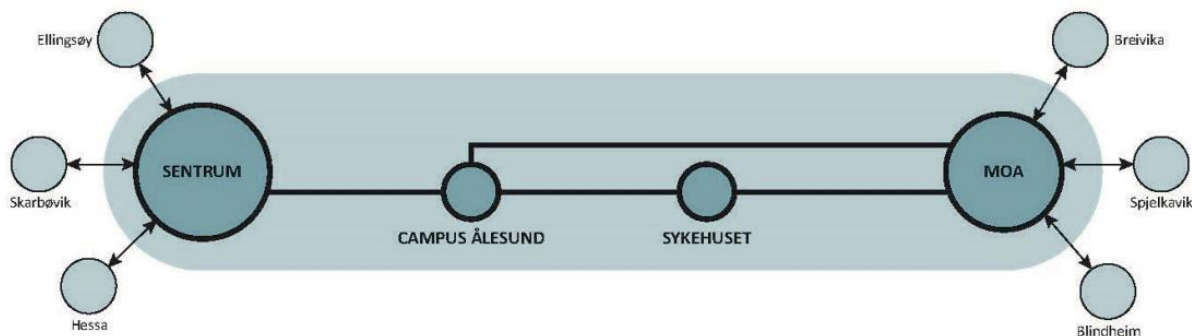
Fylkesstrategien peker på at det er disse geografiske områdene som bør utvikles til urbane tyngdepunkt med sentrumsfunksjoner, og der ressurser til by- og tettstedutvikling benyttes.

#### 3.3 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.

### 3.4 Kommuneplanens arealdel (2017)

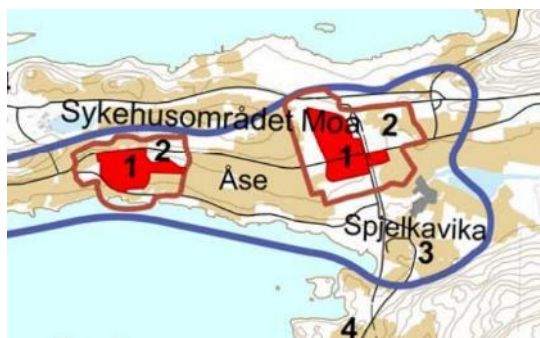


Figur 11. Knutepunktstrategien i kommuneplanens arealdel. Bysentrum og Moa er hovedsenter. Strategien legger opp til at boligfortetting bør skje innenfor grå sone i figuren, og at det innenfor knutepunktene kan tillates ekstra høy fortetting.

Kommunedelplanen for Ålesund 2016-2028 har en rekke bestemmelser som gir føringer for planområdet. Særlig relevant for temaet byutvikling er fortetningsstrategien og krav til lekeplasser, bokvalitet, parkering og støy.

Kommunedelplan definerer to hovedsenter i Ålesund; bysentrum og Moa. Knutepunktstrategien forutsetter fortetting i knutepunkter og langs kollektivaksen, se figur 17.

Planområdet ligger i fortettingssone 2, med grense mot fortettingssone 1, se figur 18. 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.



Figur 12. Utsnitt av temaplan 3 - Fortetningsstrategi til kommunedelplan for Ålesund. Planområdet ligger innenfor fortettingssone 2 på Moa.



Figur 13. Utsnitt av kommunedelplan for Ålesund (2017), med markering av området som nå skal reguleres.

### 3.5 Fastsatt planprogram for områderegulering Moa

I 2017 startet Ålesund kommune et forarbeid for en områderegulering av Moa, i form av utvikling av konseptstudier for et mer urbant Moa. Dette ble gjennomført som et parallelloppdrag, som ble evaluert og avsluttet i 2018.

Konseptstudiene dannet grunnlag for et planprogram, som ble sendt på høring samtidig med at planarbeidet ble varslet oppstartet i 2019. Planprogrammet ble fastsatt 1.12.2020, men i ettertid har planarbeidet stoppet opp, og kommunen opplyser om at de ikke har kapasitet til å fullføre planarbeidet.

Mesteparten av området som nå skal reguleres ligger innenfor den varslede områdereguleringen, og det som i planprogrammet er definert som kjerneområdet på Moa.

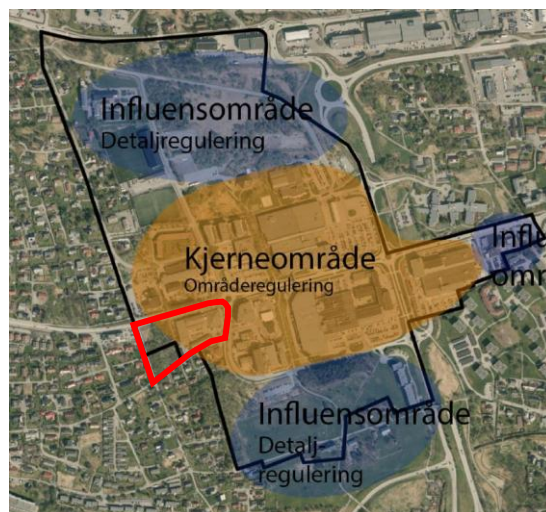
Avgrensingen av kjerneområdet i det fastsatte planprogrammet avviker fra gjeldende kommunedelplan fra 2017, ved at kjerneområdet – tilsvarende området med sentrumsformål i kommunedelplanen – er forlenget mot vest og redusert i nord.

Dette innebærer at mesteparten av planområdet som nå varsles er innlemmet i sentrumsområdet slik det er definert i det fastsatte planprogrammet.

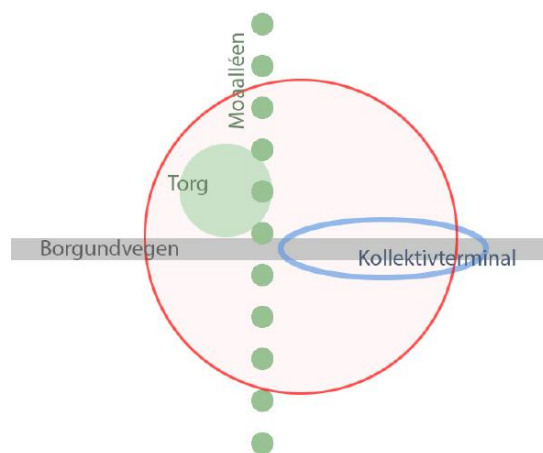
Det fastsatte planprogrammets mål og føringer er relevant for området som nå skal reguleres. Av planprogrammet går det fram at «kjøpesenterområdet Moa skal omformes og utvikles i en mer bymessig retning. Dette kan være kvartalsstruktur, utadvendte fasader, aktiviteter på gateplan, møteplasser og torg, 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 14. Illustrasjon fra planprogrammet til områderegulering Moa. Området som nå skal reguleres er markert med rødt, og inngår i stor grad i kjerneområdet på Moa.



Figur 15. Prinsippskisse som viser oppsummeringen i evalueringen av konseptstudiene, som ble utført i forbindelse med oppstart av områdereguleringsplanen..

### 3.6 Oppsummering - Moa sentrum i plandokumenter

Utstrekningen av sentrumsområdet på Moa defineres dermed noe ulikt i ulike plandokumenter.

Kommunedelplanen fra 2017 er den nyeste juridisk bindende arealplanen for Moa som helhet. Her er eksisterende kjøpesenter, Daaekvartalet, svømmehall og også Ikea-tomta i nord satt av til sentrumsformål.

Områdereguleringsplan for Moa startet opp i 2019. Planprosessen har stoppet opp, men det ble fastsatt et planprogram i 2020. I planprogrammet er det angitt en sentrumskjerne som utelater Ikeatomta, men som strekker seg lenger vest enn kommunedelplanen. Her inngår Bragetomta (deler av området som nå blir regulert) i sentrumskjernen.

Også Fylkesstrategi for attraktive byar og tettsteder fra 2023 definerer en (omtrentlig) sentrumskjerne lenger vest i form av 5-minuttersbyen. Og også her inngår Bragetomta i sentrumskjernen.

Både planprogrammet og fylkesstrategien vektlegger lokaliseringen av det nye gatestoppet for buss for utstrekning av sentrumskjernen. Gatestoppet var ikke påtenkt ved utarbeidelse av kommunedelplanen.



Figur 16. Utstrekning av sentrumsformål/sentrumskjerne på Moa varierer i ulike plandokumenter. Fra venstre utstrekning i kommunedelplanen (2017), der sentrumsformål er angitt nøyaktig. I midten sentrumskjerne omtrentlig angitt i fastsatt planprogram for områdeplan Moa (2020), og til høyre sentrumskjerne i form av 5-minuttersbyen, omtrentlig angitt i Fylkesstrategi for attraktive byar og tettsteder (2023). Planavgrensning for denne reguleringsplanen er vist med stiplet svart linje, og kjøpesenteret er markert med blå skraver.

## 4 Beskrivelse av tiltaket

### 4.1 Arealformål og bebyggelsesstruktur

Planområdet ligger i overgangssonen mellom etablert sentrumsområde og tilgrensende boligområder.

Det foreslås langsgående bymessig bebyggelse mot Borgundvegen og Langelandsvegen, og en oppdelt indre bebyggelse mot sør og vest.

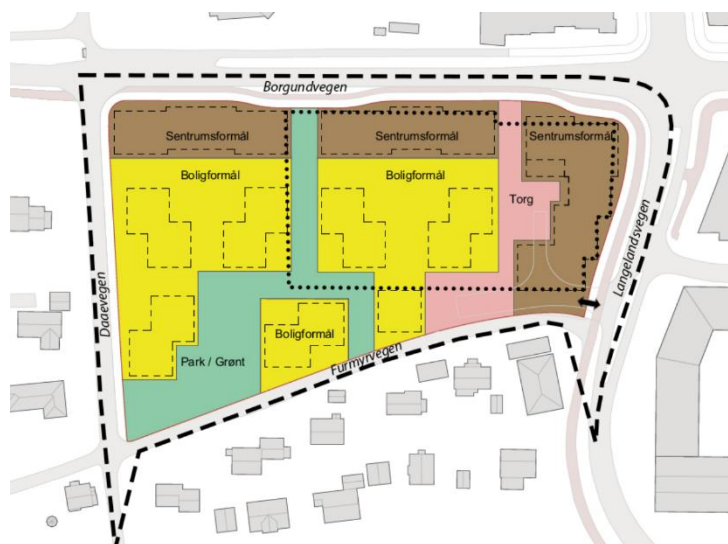
Det er ønskelig at bebyggelsen mot Borgundvegen og Langelandsvegen kan ha en fleksibel arealbruk. Denne bebyggelsen foreslås derfor avsatt til sentrumsformål, med utadvendte fasader på gateplan.

Den indre bebyggelsen er bare aktuell for boliger, og denne foreslås regulert til boligformål. Mellom byggene foreslås det offentlig tilgjengelige arealer med parkmessig opparbeiding.

Biltilkomst, varelevering og renovasjon er planlagt fra Langelandsvegen, ved dagens avkjørsel. Parkering planlegges under bakken. Utrykningskjøretøy vil få tilkomst via kjørbare gangveger fra Daaevegen og Furmyrvegen.

I tilstøtende gater foreslås følgende endringer, sammenlignet med dagens situasjon:

- Borgundvegen: Kantstopp for buss med perrong, og sykkelfelt bak perrongen. Langelandsvegen: Ventresvingefelt for trafikk fra nord mot Daaekvartalet. Areal til sykkelveg med fortau.
- Daaevegen: Opprettholder regulert fortau langs østsiden av vegen.



Figur 17. Prinsipp for arealbruk. Pilen markerer inn- og utkjøring til området. Omtrentlig utstrekning av parkeringskjeller er vist med



Figur 18. Forslag til utbygging. Illustrasjon: JAJA architects.

## 4.2 Utforming og omfang av bebyggelsen

Planen blir utarbeidet på grunnlag av en mulighetsstudie utført av JAJA architects.

Det planlegges med tett bebyggelse ut mot de tilstøtende gatene, og en åpnere bebyggelse og offentlige uterom mot sør.

Hjørnet ved krysset mellom Borgundvegen og Langelandsvegen i nordøst (mot rundkjøringen) blir det mest eksponerte punktet av planområdet. Dette hjørnet ligger også nærmest eksisterende senterområde og den nye bussholdeplassen i Borgundvegen. Mot dette hjørnet foreslås en høyere bebyggelse, med maksimal høyde omtrent på nivå med Midtmoa i nord. Bebyggelsen trappes ned mot vest og sør.

Det er forutsatt at bebyggelsen utformes med aktive fasader mot Borgundvegen og Langelandsvegen.

## 4.3 Ulike varianter av arealbruk

### 4.3.1 Arealformål i planforslaget

Det foreslås å tillate følgende arealbruk i bebyggelsen mot Borgundvegen og Langelandsvegen:

- Forretningsareal på gateplan og mot Borgundvegen og Langelandsvegen, samt i underetasje i «hjørnebygget».
- Bolig/kontor/tjenesteyting i etasjene over gateplan mot Borgundvegen.
- Kontor/tjenesteyting/ overnatting/hotell i etasjene over gateplan i hjørnebygget.

I den indre bebyggelsen foreslås det boligformål. Arealene mellom byggene er tenkt benyttet til allment tilgjengelige gangforbindelser, møteplasser, lek og opphold.

Parkering for bil og sykkel er planlagt i 3 etasjer under bakkenivå.



Figur 19. Figuren viser foreslått mulig arealbruk i de ulike delene av anlegget.

### 4.3.2 Forretningsareal

Det legges til grunn at det skal være forretninger på gatenivå mot Borgundvegen og Langelandsvegen, samt i underetasjen av hjørnebygget. På gateplan skal det være aktive fasader.

Det er planlagt en dagligvareforretning i underetasjen, med inngang fra gateplan og fra parkeringskjeller.

På gateplan er det i tillegg til inngangsparti for dagligvaren planlagt mindre forretninger som apotek, blomsterbutikk, kafe og sykkelbutikk.

Totalt forretningsareal er ca. 5100 m<sup>2</sup>.

### 4.3.3 Ytterpunkter for mulig arealbruk

I bebyggelsen langs Borgundvegen og Langelandsvegen over gatenivå er det lagt opp til flere mulige sammensetninger av arealbruken. I det følgende er det beskrevet tre ytterpunkter/scenarier:

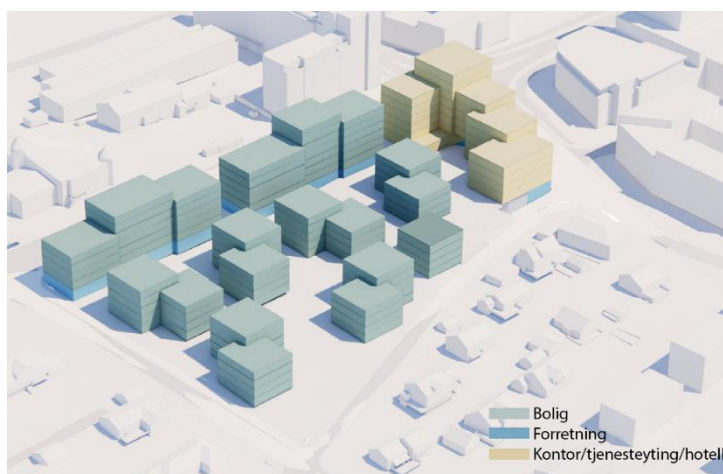
- Optimalisering av boliger
- Optimalisering av kontor/tjenesteyting
- Optimalisering av overnatting/hotell

### 4.3.4 Optimalisert situasjon bolig

En situasjon som er optimalisert med hensyn til andel boliger i utbyggingen innebærer at det i tillegg til boligene i indre del også blir etablert boliger langs Borgundvegen over gateplan.

**En slik utbygging gir rom for 221 boliger.**

Hjørnebygget kan i en slik situasjon benyttes til kontor/tjenesteyting/hotell, eller en kombinasjon av dette.



Figur 20. Optimalisert situasjon for andel bolig - grønne bygg på illustrasjonen er boliger. Illustrasjon: JAJA architects.

### 4.3.5 Optimalisert situasjon kontor/tjenesteyting

En situasjon som er optimalisert med hensyn til andel kontor/tjenesteyting innebærer at bebyggelsen langs Borgundvegen og hjørnebygget over gateplan blir benyttet til dette formålet.

**En slik utbygging gir rom for 16 950 m<sup>2</sup> kontor/tjenesteyting.**

Avhengig av valg av kontorløsninger kan en her få plass til 500-700 kontorplasser.



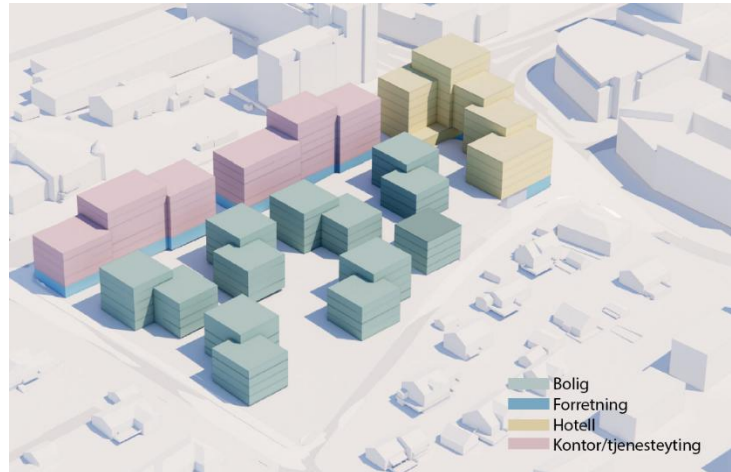
Figur 21. Rosa farge på illustrasjonen viser maksimal andel kontor/tjenesteyting. I dette scenariet er det ikke arealer til hotell. Illustrasjon: JAJA architects.

### 4.3.6 Optimalisert situasjon hotell

En situasjon som er optimalisert med hensyn til andel overnatting/hotell innebærer at hele hjørnebygget over gatenivå blir benyttet til dette formålet.

Bebyggelsen over gateplan langs Borgundvegen kan benyttes til bolig, tjenesteyting/kontor, eller en kombinasjon av disse. Illustrasjonen viser en situasjon der alt areal over gateplan langs Borgundvegen er benyttet til tjenesteyting/kontor.

**En slik utbygging gir rom for 8 950 m<sup>2</sup> til hotell. Dette tilsvarer ca. 200 hotellrom.**



Figur 22. Gul farge på illustrasjonen viser maksimalt omfang av hotell i tiltaket.

## 5 Vurdering av tiltakets påvirkning på utvikling av Moa

### 5.1 Mål

I henhold til planprogrammet skal det for fagtemaet byutvikling vurderes av hvordan det planlagte tiltaket virker inn på utvikling av Moa, med hensyn til mål i overordnede planer. Følgende mål er gjengitt i planprogrammet:

- Møre og Romsdal skal ha inkluderende og trygge byer- og tettsteder med særpreg, som tilbyr gode bomiljø og offentlige rom, attraktive arbeidsplasser, et variert kultur- og tjenestetilbud, og miljøvennlig transport (Fylkesplan)
- Lokalisering av publikumsretta sentrumsfunksjoner som handel, service, offentlig og privat tjenesteyting, kultur- og aktivitetstilbud, samt bedrifter med mange kontorarbeidsplasser, skal skje i sentrumkjerna, nær kollektivknutepunkt. «10-minuttersbyen» skal gjelde som prinsipp. (Fylkesstrategi for attraktive byar og tettstader.)
- Moa er definert som et regionsenter, der det bør legges til rette for funksjonsblanding og høy arealutnyttelse. Hensynet til sosial bærekraft skal ivaretas, og flere daglige aktiviteter skal kunne skje innenfor et avgrenset område. (PAKT)
- Tiltrettelegge for høy arealutnyttelse med urbane kvaliteter, god tilgang til kollektivtransport, og en miks av funksjoner (KPA, fortettingssone 1)
- Kjøpesenterområdet Moa skal omformes og utvikles i en mer bymessig retning (Planprogram områdeplan Moa)
- Gjennom fortetting og ved innpassing av større variasjon i funksjoner, ønskes flere boliger, og et mer variert offentlig og privat tjeneste- og aktivitetstilbud (Planprogram områdeplan Moa).

I vurderingen blir optimalisert situasjon med hensyn til andel for de ulike temaene til lagt til grunn, ref. kap. 4.3.

### 5.2 Utvikling i en mer bymessig retning

Det er en målsetting at Moa skal utvikles i en mer bymessig retning. Den planlagte bebyggelsen langs Borgundvegen og Langelandsvegen vil stramme opp gateløpene, og bidra til en vesentlig mer bymessig bebyggelsesstruktur i denne delen av Moa. Aktive fasader og inngang til forretninger direkte fra gatenivå vil gi et bymessig preg med urbane kvaliteter. Dette gjelder for alle variantene av arealbruk.

Videre er det ikke planlagt noe overflateparkering innenfor planområdet, noe som frigjør areal mellom bygningene til fotgjengerareal og parkmessig opparbeidede leke- og oppholdsareal.

Det er vurdert at det planlagte prosjektet i stor grad bidrar til en bymessig utvikling av Moa.

### 5.3 Flere boliger

Det er en klar målsetting i vedtatt planprogram for områdeplanen på Moa at det skal etableres flere boliger her. Det er allerede bygget ut mange boliger på Moa etter at planprogrammet ble fastsatt, og befolkningstall for 2025 er vist i kapittel 2.3. Nye boligprosjekter under utbygging eller planlegging er anslått å gi maksimalt ca. 640 nye boliger på Moa de kommende årene.

En situasjon som er optimalisert med hensyn til andel bolig i det foreslåtte tiltaket vil gi ytterligere 221 boliger.

Tallet på boliger henger sammen med befolkningstettheten. Som omtalt i kapittel 2.3 viser befolkningsstatistikk fra SSB at befolkningstettheten sentralt på Moa er lavere enn både i tilstøtende boligområder på Åse og i Spjelkavika, og langt lavere enn i bysentrum.

### 5.3.1 Boligutvikling på Moa sammenlignet med bysentrum

Gjennomsnittlig tall på personer i hver husholdning er på 2,1, fordelt på alle boligtyper (SSB, 2024). Tallet er synkende, og tallet på enehusholdninger er økende. Erfaringsmessig er det godt voksne kjøpere til leilighetene som er omtalt her; gjerne personer som flytter fra eneboliger til en mindre bolig. Det er dermed grunn til å anta mindre husholdninger i nye leiligheter på Moa, enn snittet for alle boligtyper. Vi legger til grunn at 1,5 person pr leilighet er et realistisk anslag på gjennomsnittlig antall beboere pr. leilighet i de omtalte prosjektene.

Med full utbygging av alle de omtalte prosjektene, inklusive et maksimalt antall boliger i reguleringsforslaget, og med et gjennomsnitt på 1,5 beboere pr leilighet, vil Moa få en sannsynlig befolkningstetthet som illustrert i Figur 23. Moaområdet som helhet vil da fortsatt ha en lavere befolkningstetthet enn dagens tall for bysentrum sett under ett. Befolkningstettheten for planområdet vil ligge på linje med tett utbygde deler av bysentrum.

Det er ellers grunn til å tro at når alle de omtalte prosjektene på Moa er realisert, vil det også være bygget flere boliger i bysentrum enn Figur 23 viser. For eksempel er området i Kipervika, som er ferdig regulert og under utfylling (2025), et svært aktuelt område for en større utbygging av boliger midt i bysentrum.

Boliger som allerede er under planlegging/ utbygging på Moa, og boliger i prosjektet som nå er under regulering, drar i riktig retning i forhold til overordnede målsettinger for boligutvikling. Med tanke på måloppnåelse i overordnede planer er det en større utfordring at svært mye av boligbyggingen i Ålesund skjer utenfor fortettingssonene i kommuneplanens arealdel.



Figur 23. Illustrasjonen viser dagens befolkningstetthet i Ålesund sentrum (2025) til venstre, og en situasjon med full utbygging av nye boligprosjekter omtalt i dette kapitlet til høyre. Tallene til høyre er basert på et gjennomsnitt på 1,5 beboere i de nye leilighetene. Illustrasjonene viser at foreslått utbygging av planområdet lokalt gir en befolkningstetthet på linje med tett utbygde deler av bysentrum, og at Moa som helhet fortsatt vil ha en lavere befolkningstetthet enn bysentrum.

**Fagrapport byutvikling**

Detaljregulering Moa Vest - Daaevegen

Oppdragsnr.: 52407868 Dokumentnr.: PLA-RAP-04 Revisjon: 01

## 5.4 Bomiljø og folkehelse

Det er en målsetting å utvikle gode bomiljø og gode offentlige rom. Hensynet til sosial bærekraft skal ivaretas, og flere daglige aktiviteter skal kunne skje innenfor et avgrenset område.

I følge helsedirektoratet er en egnet bolig i et godt bomiljø et fundament for helse og livskvalitet. Boligen må være tilpasset den enkeltes behov og være i et bomiljø som gir mulighet for å delta i samfunnet, knytte kontakt med andre og å utvikle og utfolde seg. Et bomiljø som gir mulighet for deltakelse og aktivitet, for eksempel med tilgang på grøntområder, er viktig for alle og særlig for barn og eldre.

Moaområdet har i dag et godt utbygd gangvegnett, men mangler skjermede uterom som er attraktive å oppholde seg i. Det planlagte tiltaket vil tilføre nettopp dette, og bidrar dermed til positivt til bomiljøet på Moa. Den store utstrekningen av tiltaket bidrar til å gi tilgangen på attraktive utearealer på Moa et solid løft.

Tiltaket planlegges med skjermende langsgående bebyggelse mot de trafikkerte gatene Borgundvegen og Langelandsvegen, og bilfrie utearealer mot sør som blir gjort tilgjengelige for alle. Den foreslåtte bebyggelsesstrukturen legger til rette for lek, aktivitet og møteplasser for alle aldersgrupper i mellomrommene mellom bygningene, noe som vil sikres gjennom bestemmelser i reguleringsplanen. Det vil bli stilt krav til utforming av inngangsparti og private uteplasser til boligene i planen, slik at en unngår at det offentlig tilgjengelige området får et privat preg.

Det vil også legges vekt på universell utforming av utearealet, slik at det skal være lett å ta seg fram også for personer med forflytningsvansker eller andre funksjonsnedsettelse.

Gangvegnettet internt i området vil koble seg til eksisterende tilgrensede gangvegnett, og viderefører sykkelfelt langs Borgundvegen. Tiltaket bidrar til å legge til rette for hverdagsaktivitet og gange, noe som er viktig i et folkehelseperspektiv. Tilretteleggingen blir samlet sett vesentlig bedre enn dagens situasjon, og også bedre enn regulert situasjon i gjeldende planer.

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 skal dokumenteres som en del av planarbeidet.

## 5.5 Funksjonsblanding og høy arealutnyttelse

Det er et mål å oppnå funksjonsblanding og høy arealutnyttelse i det sentrale området på Moa.

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 funksjonsblanding og høy arealutnyttelse.

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

Tiltaket legger til rette for etablering av både offentlig og privat tjeneste- og aktivitetstilbud innenfor areal satt av til kontor/tjenesteyting. Den planlagte bygningsstrukturen og bygningsmassen er fleksibel, og kan

tilpasses ulik bruk. Også aktiviteter som krever særlige tilpasninger i bygningsmassen kan i stor grad innpasses. Tiltaket kan bidra med å samle ulike typer offentlig tjenesteyting på ett sted.

Etablering av tjeneste- og aktivitetstilbud vil være markedsstyrt, og offentlige tilbud er også avhengig av politiske prioriteringer. Det faktiske behovet for tilgjengelig areal til dette formålet vil variere, og det er derfor lagt opp til stor fleksibilitet i planen.

En kombinasjon av optimalisert situasjon for andel bolig, beskrevet i 4.3.4, og en optimalisert situasjon med hensyn til hotell, beskrevet i 4.3.6, vil innebære at det ikke er tilgjengelig areal til kontor/tjenesteyting innenfor tiltaket. Med unntak av en slik situasjon vil tiltaket legge godt til rette for en ønsket utvikling av offentlig og privat tjenestetilbud på Moa.

## 5.7 God tilgang på miljøvennlig transport/ kollektivtransport

Tiltaket ligger i kort avstand fra kollektivknutepunktet på Moa, som sammen med Ålesund sentrum har fylkets beste kollektivtilbud. Det ligger dermed godt til rette for at både for beboere, arbeidstakere og besøkende til tiltaket kan benytte seg av kollektivtransport.

Omfanget av tiltaket, med svært mange potensielle nye brukere av kollektivtilbudet, vil også 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, slik at de er tilgjengelige for mange med kollektivtransport, sykkel og gange.

Det ligger videre godt til rette for etablering av delebilordning her, tilsvarende tilbud som allerede er etablert i større byer andre steder i landet.

Tiltaket har dermed svært god måloppnåelse med hensyn til tilgang på og styrking av miljøvennlig transport/ kollektivtransport.

## 5.8 Parkering

Parkeringsløsninger henger sammen med muligheter for byliv. I bestemmelsene til kommuneplanens arealdel er det fastsatt at overflateparkering i bysentrum, på Moa og ved knutepunktene skal unngås, og det er angitt krav til antall parkeringsplasser for ulike arealbruk.

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.

Alle krav til antall parkeringsplasser er ivaretatt i det foreslåtte tiltaket.

## 5.9 Oppsummering – vurdering av måloppnåelse for utvikling av Moa

Mål	I hvilken grad bidrar forslaget til måloppnåelse?		
	I stor grad	I noen grad	I 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 transport/ kollektivtransport	x		

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

## 6 Vurdering av tiltakets påvirkning på utvikling i bysentrum

Tiltakets påvirkning på bysentrum kan vurderes innenfor ulike tema. Vi vurderer at følgende spørsmål er særlig relevante:

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

### 6.1 Påvirkning på byregionen

Ut temaene over er også påvirkning på byregionen som helhet relevant. 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.

### 6.2 Boliger

Store deler av bysentrum har allerede høy befolkningstetthet, men samtidig finnes det store sentrale områder med fortettingspotensial. Reguleringsplan for Ålesunds sentrale sørside – Sørsideplanen – har avsatt store områder til blant annet boligutbygging. Dette er byggearealer som har lagt i planene i 10 år, og som blir tilgjengelige for utbygging som følge av infrastrukturtiltak i Bypakken, samt oppgradering av Sjøgata. Det er også ferdig 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. De to områdene antas å appellere til ulike kjøpegrupper, mye basert på hvilket senter de har tilhørighet til og allerede benytter seg av, og med klart ulike preferanser for hvor man ønsker å bosette seg.

For kjøpere som legger vekt på de store urbane kvalitetene i bysentrum, byliv og god tilgang på tilbud som utstillinger, konserter og restauranter, kan Moa vanskelig konkurrere. Boliger i bysentrum vil også være mer attraktive for kjøpere som ønsker å leie ut boligen.

For kjøpere som vektlegger lokaliseringen i indre bydel, det gode handelstilbudet og god tilgjengelighet med bil, vil en moderne og sentralt plassert bolig på Moa være mer attraktiv enn en bolig i bysentrum.

Boliger på Moa vil trolig heller konkurrere med andre leilighetsprosjekter i indre bydel, som i Spjelkavik, på Åse eller på Blindheim, enn med boliger i bysentrum – nettopp på grunn av disse preferansene.

Parallelt med boligbyggingen som har skjedd 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. Ålesund er stort nok og attraktivt nok til at det bør være rom for utvikling flere steder.

**På bakgrunn av disse vurderingene er det ikke vurdert at det planlagte tiltaket vil bidra til å redusere mulighetene for nyetableringer av boliger i bysentrum.**

## 6.3 Handel

Moa er med sitt store kjøpesenter 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.

Det planlagte forretningsarealet vil være orientert mot gaten, og vil representere en klar forskjell fra kjøpesenterets innadvendte struktur. Dagligvarebutikken, med sitt behov for stor grunnflate og lukkede yttervegger, legges under bakkenivå, men med inngangsparti mot gaten. Mindre butikker, som bakeri, apotek og spesialforretninger som sykkelbutikk legges mot gaten. Her vil det også være rom for en kafe med uteservering mot sør. Aktiviteten på gatenivå vil være avgrenset i omfang, og vil ikke representere noen konkurranse mot handel i bysentrum sammenlignet med den etablerte konkurransesituasjonen. Likevel vil disse butikkene tilføre Moa urbane gatekvaliteter som mangler i dag, og vil sammen med forventet trafikkreduksjon som følge av ny E136 Breivika-Lerstad (åpning i 2027) gjøre det mer attraktivt å gå i området.

Et annet moment er at betalingsparkering nylig er innført også for kjøpesentrene. Dette gjør at nesten alt parkeringsareal på Moa nå har betalingsparkering. Forskjellen mellom Moa og bysentrum reduseres nå gradvis når det gjelder parkering, noe som 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.**

## 6.4 Kontor

En situasjon som er optimalisert med hensyn til andel kontoretablering i det planlagte tiltaket innebærer 500-700 nye kontor plasser. For å kunne vurdere om dette vil virke negativt på andelen kontor i bysentrum, må en se nærmere på hvilke behov og preferanser de som trenger kontorlokaler i Ålesundsområdet har.

Sentralitet og tilgang på kompetent arbeidskraft er viktige kriterier på et overordnet nivå. På fylkesnivå framstår Ålesundsområdet som attraktivt etter disse kriteriene, men i valget mellom alternative lokasjoner internt i Ålesund kan andre kriterier være utslagsgivende. Vi legger 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 lokaliseringkriterier.

I tillegg vil leiekostnader være et viktig kriterium. Det antas at nye kontorbygg vil ha tilnærmet like byggekostnader, uavhengig av lokaliseringssted, og leiekostnader er derfor ikke vurdert nærmere.

Bysentrum har i dag den største tettheten av arbeidsplasser i regionen, og svært mange av disse er kontorarbeidsplasser. Bysentrum har mange kvaliteter som gjør det attraktivt å være lokalisert der, og megatrender tilsier at urbane kvaliteter blir vektlagt stadig sterkere som lokaliseringkriterium.

Samtidig har kontorlokaler i bysentrum generelt lavere parkeringsdekning enn kontorlokasjoner utenfor sentrum. Kontorlokaler i bysentrum uten - eller med begrensede - parkeringsmuligheter kan derfor være vanskeligere å fylle, enn kontorlokaler med gode parkeringsmuligheter.

Betalingsparkering på Moa bidrar til å redusere forskjellen mellom Moa og bysentrum når det gjelder parkering. Mer restriktive parkeringsbestemmelser for nye tiltak på Moa enn i områder utenfor, drar i samme retning. Dette gjelder både antall plasser og krav til parkering under bakkenivå.

Med tanke på parkering vil derfor lokaler utenfor kjerneområdet på Moa representere en større konkurranse for bysentrum, enn kontorlokaler i det planlagte tiltaket. Dette gjelder for eksempel lokaler i Breivika-området, som de senere årene har fått mange nye kontorplasser.

Både bysentrum og Moa har et godt kollektivtilbud. For virksomheter som vektlegger dette, vil både Moa og bysentrum være attraktive. Mindre sentralt lokaliserte kontorbygg vil ha dårligere kollektivtilbud, og være mindre attraktive ut fra dette kriteriet.

Nærhet til gitte kunder eller bosted for arbeidstakere kan være en årsak til at enkelte virksomheter ønsker lokalisering i indre bydel. Da vil både Moa og nærliggende områder som Breivika og Spjelkavik være aktuelle områder.

Preferanser for kontorlokalisering kan oppsummeres slik:

- For de virksomhetene 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. Samtidig har bysentrum flere alternativer for betalingsparkering innenfor kort avstand. For mange som vektlegger tilgang på parkeringsplasser vil imidlertid 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 påvirke andelen kontorlokaler i bysentrum negativt.**

## 6.5 Tjenesteyting og offentlige funksjoner

Temaet tjenesteyting og offentlige funksjoner overlapper til dels med kontorarbeidsplasser, og kan etableres innenfor det samme reguleringsformålet (sentrumsformål) i det planlagte tiltaket. Til dels gjelder 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.

Lokalisering av offentlig tjenestetilbud avgjøres av aktuelle myndigheter. Ålesund kommune har samlet mye av sitt tjenestetilbud på Moa allerede, noe som er forankret blant annet i fortettingsstrategien i kommunedelplanen, samfunnsdelen og PAKT. 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, noe 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. Boligutvikling er i denne sammenhengen en viktig faktor. Moa er allerede et tyngdepunkt for tjenesteyting, og det planlagte tiltaket vil sammen med andre planlagte utbygginger forsterke dette. Samtidig legger vedtatte reguleringsplaner til rette for en tilsvarende utvikling og forsterking av bysentrum.

Overordnede trender tilsier en fortetting og styrking av tjenestetilbud i sentrumsområder, mens tjenestetilbud og offentlige funksjoner i distriktene svekkes eller legges ned. Denne utviklingen handler i stor grad om befolkningsutvikling og tilgang på arbeidskraft. En styrking av Moa som boligområde og aktuelt lokaliseringssted for tjenester og offentlige funksjoner 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.**

## 6.6 Hotellnæringen

I dag finnes det 7 hoteller i Ålesund sentrum, med en samlet kapasitet på 1052<sup>2</sup> rom. I tillegg planlegges et nytt sentrumshotell i Kongens gate, som ifølge medieoppdrag skal ha 140 rom. Totalt blir det da rundt 1200 hotellrom i bysentrum.

I området Moa/Breivika/Spjelkavik er det bare ett hotell; Baron hotel i Spjelkavik, med 47 rom. Med tanke på de mange arbeidsplassene i Moaområdet, er det behov for et større overnattingstilbud. Det planlagte tiltaket vil ha kapasitet til ca. 200 rom, som omtalt i kapittel 4.3.6 Optimalisert situasjon hotell.

Hoteller i bysentrum og et hotell på Moa vil dekke ulike markeder. Hoteller i bysentrum er attraktivt både for de som har behov for overnatting i forbindelse med jobbreiser, og for fritidsreiser/ turisme.

Et hotell på Moa vil være attraktivt som forretningshotell for virksomheter på Moa og i indre bydel. Men Moa er i motsetning til Ålesund sentrum ingen turistdestinasjon, og for turister vil et hotell på Moa være mindre attraktivt enn et hotell i bysentrum.

Et hotell på Moa vil planlegges som forretningshotell, med god tilgang på møterom og konferanselokaler. Hotellet vil ligge gunstig til for reisende som kommer med kollektivtransport, og ha god tilgang på ulike tjenestetilbud og forretninger. 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 6.1. Dette kan igjen bidra til en større etterspørsel 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.**

---

<sup>2</sup> Tallet er hentet fra hotellenes nettside august 2025.

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