

Moa Vest Eiendom AS

► **Planprogram Moa Vest**

[Subtitle]

Oppdragsnr.: 52407868 Dokumentnr.: PLAN-RAP-01 Revisjon: 02 Dato: 2025-06-04



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

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
01	18.02.2025	Forslag til planprogram – detaljregulering Moa Vest	GREBLI	SiKSu	GREBLI
02	04.06.2025	Nytt kapittel 5.13 Barn og unges interesser	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.

Forord

Moa Vest Eiendom AS ønsker å detaljregulere «Bragetomta» med tilgrensende areal på Moa i Ålesund. Hensikten er å utvikle dette arealet til et sentrumsområde. Tiltakshaver er Moa Vest Eiendom AS. Norconsult Norge AS er engasjert som fagkyndige for å utarbeide planprogrammet og videre reguleringsplan. JAJA architects er engasjert som premissgiver i planarbeidet.

Det er avklart i oppstartsmøtet at tiltaket skal utredes etter Forskrift om konsekvensutredning. Dette dokumentet er et forslag til planprogram, som beskriver formålet med planarbeidet, det aktuelle området, tiltak som skal gjennomføres og hvilke temaer som skal utredes.

Forslaget til planprogram legges er ute på høring i seks uker, samtidig som det varsles om oppstart av planarbeidet. Etter høringen vil planprogrammet vurderes og eventuelt justeres i henhold til uttalelser som har kommet inn, og deretter fastsettes av Ålesund kommune.

Spørsmål og merknader til planprogrammet kan rettes til Norconsult Norge på tlf. 95 15 55 97, gjennom digitale svar på Altinn, på epost til grete.valen.blindheim@norconsult.com, eller i brev til Norconsult Norge AS, Retirovegen 4, 6019 Ålesund.

Innhold

1	Bakgrunn	5
1.1	Forslagsstiller og plankonsulent	5
1.2	Planavgrensning	5
1.3	Hensikten med planen	6
1.4	Gjennomførte paralleloppdrag	6
1.5	Behov for konsekvensutredning	6
2	Dagens situasjon	7
2.1	Eierforhold og bebyggelse innenfor planområdet	7
2.2	Landskap og naturkvaliteter	7
2.3	Arealbruk	8
2.4	Planområdet i en større sammenheng	9
2.5	Vegnettet i og rundt planområdet	11
2.6	Kollektivtrafikk	12
2.7	Forhold for gående og syklende	13
2.8	Bebyggelse og nærmiljø	13
3	Gjeldende planer og rammebetingelser	14
3.1	Lover, forskrifter og statlige retningslinjer	14
3.2	Regionale planer	15
3.3	Kommuneplanens arealdel (2017)	16
3.4	Fastsatt planprogram for områderegulering Moa	19
3.5	Gjeldende reguleringsplaner	20
3.6	Reguleringsplaner under arbeid	21
4	Beskrivelse av tiltaket og alternativer	22
4.1	Prosess med paralleloppdrag	22
4.2	Nullalternativet	22
4.3	Alternativ 1 – forslagsstillers plangrep	23
4.4	Alternativ som ikke utredes videre	24
5	Utredningstema	25
5.1	Oppsummering – relevante tema for planarbeidet	25
5.2	Naturmangfold	26
5.3	Vannmiljø	26
5.4	Kulturmiljø	26
5.5	Friluftsliv	26
5.6	Landskapsbilde, byform og arkitektur	27
5.7	Vegtrafikkstøy	27
5.8	Luftforurensning	27

5.9	Forurensset grunn	28
5.10	Klimagassutslipp	28
5.11	Mobilitet	28
5.12	Byutvikling	29
5.13	Barns og unges interesser	30
5.14	Andre relevante tema	30
5.14.1	Bokvalitet og uteoppholdsarealer	30
5.14.2	Folkehelse	30
5.14.3	Universell utforming	31
5.14.4	Teknisk infrastruktur	31
5.15	Risiko og sårbarhet	31
6	Videre fremdrift og medvirkning	32
6.1	Saksgang	32
6.2	Framdrift	32
6.3	Medvirkning	32

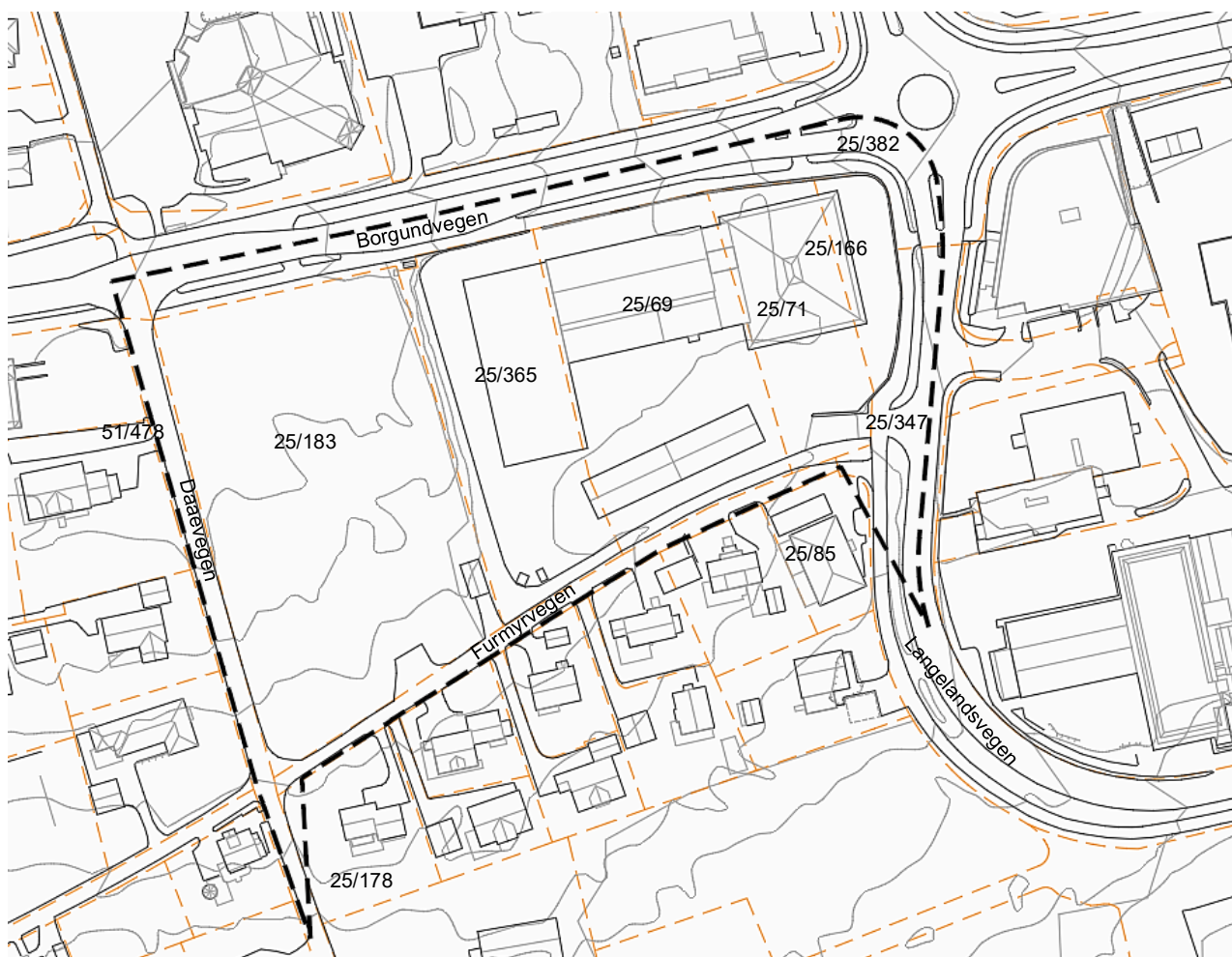
1 Bakgrunn

1.1 Forslagsstiller og plankonsulent

Forslag til planprogram for detaljregulering av Moa Vest er utarbeidet av plankonsulent Norconsult Norge AS. Arbeidet utføres på vegne av forslagsstiller for planen Moa Vest Eiendom AS. JAJA arcitects er engasjert som premissgiver i planarbeidet.

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. I tillegg inngår deler av 25/382 Borgundvegen, 25/347 Langelandsvegen, 51/478 Daaevegen og Furmyrvegen (matrikkelnummer mangler), samt boligeiendommene 25/178 og 25/85 for å ivareta nødvendig frisiktsone i kryss i henhold til kommunens Veg- og gatenorm. Foreslått plangrense er vist på i figur 1.



Figur 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 man kombinerer sentrumsformål med konsentrert boligbebyggelse, samt 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.

Målet med planarbeidet vil være tosidig; å legge til rette for best mulige løsninger innenfor planområdet, samtidig som en bidrar til utvikling av Moa-området i en større kontekst:

- Binde sammen ny foreslått bygningsstruktur med eksisterende strukturer og bebyggelse.
- Binde sammen nabolag og styrke allerede eksisterende forbindelser.
- Styrke, koble sammen og bygge videre på eksisterende grøntstrukturer.
- Etablere lokalmiljøer med høy kvalitet, som optimaliserer løsninger når det gjelder lokalklimatiske forhold og støy. Dette innebærer å skape lune steder i le for vind, skjerme for støy og dårlig luftkvalitet fra biltrafikk, og optimalisere sol- og utsiktsforhold.
- Utnytte stedlige kvaliteter med eksisterende topografi og terrengformasjoner, bygge videre på eksisterende infrastruktur, og styrke og bevare eksisterende grøntarealer aktivt i prosjektet.

1.4 Gjennomførte parallelloppdrag

Det er gjennomført et innledende analyse- og utredningsarbeid som vil danne kunnskapsgrunnlag for arbeidet med reguleringsforslaget. Se nærmere omtale i kapittel 4.

1.5 Behov for 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 allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m² (mindre tiltak omfattes av vedlegg II nr. 11j).

Det er lagt til grunn at planen vil åpne for muligheten for næringsareal over 15 000 m² mot Borgundvegen og Langelandsvegen, slik at krav om konsekvensutredning slår inn. 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 m².

Det er avklart i oppstartsmøtet med Ålesund kommune at tiltaket skal utredes etter Forskrift om konsekvensutredning.

2 Dagens situasjon

2.1 Eierforhold og bebyggelse innenfor planområdet

Planen omfatter eiendommene gbnr. 25/166, 25/71, 25/69, 25/365 og 25/183, som eies av Moa Vest Eiendom AS. I tillegg omfatter planen av planen deler av tilgrensende veg- og fortausareal.

Eksisterende næringsbygg innenfor planområdet har en høyde tilsvarende 2-3 etasjer. Byggene her vurderes som lite hensiktsmessige for videre bruk. Planarbeidet vil ta utgangspunkt i at eksisterende bygningsmasse saneres.

2.2 Landskap og naturkvaliteter

Moa-området generelt framstår relativt flatt, men heller svakt mot sør/sørøst. Området ligger innenfor landskapstypen *beskyttet indre småkupert kystslette med tettsted*.

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.



Figur 2. Flyfoto 2020



Figur 3. Flyfoto 1991



Figur 4. Skogen i planområdet sett fra krysset mellom Daaevegen og Furmyrvegen.

Planområdet framstår todelt, med en østre, utbygd del (tidligere Brages bil), og en vestre del med et lite skogholt. Skogsområdet består av kratt og blandingsskog, hovedsakelig av løvtrær, men også noen furutrær. 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 av nasjonal forvaltningsinteresse innenfor eller i nærheten av planområdet.

2.3 Arealbruk

Eksisterende bebyggelse innenfor planområdet benyttes i dag til næringsformål.

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

Arealbruk i tilgrensende områder er vist i figur 7.

Regulert arealbruk er omtalt i kapittel 3.5.



Figur 5. Sti gjennom skogsområdet.

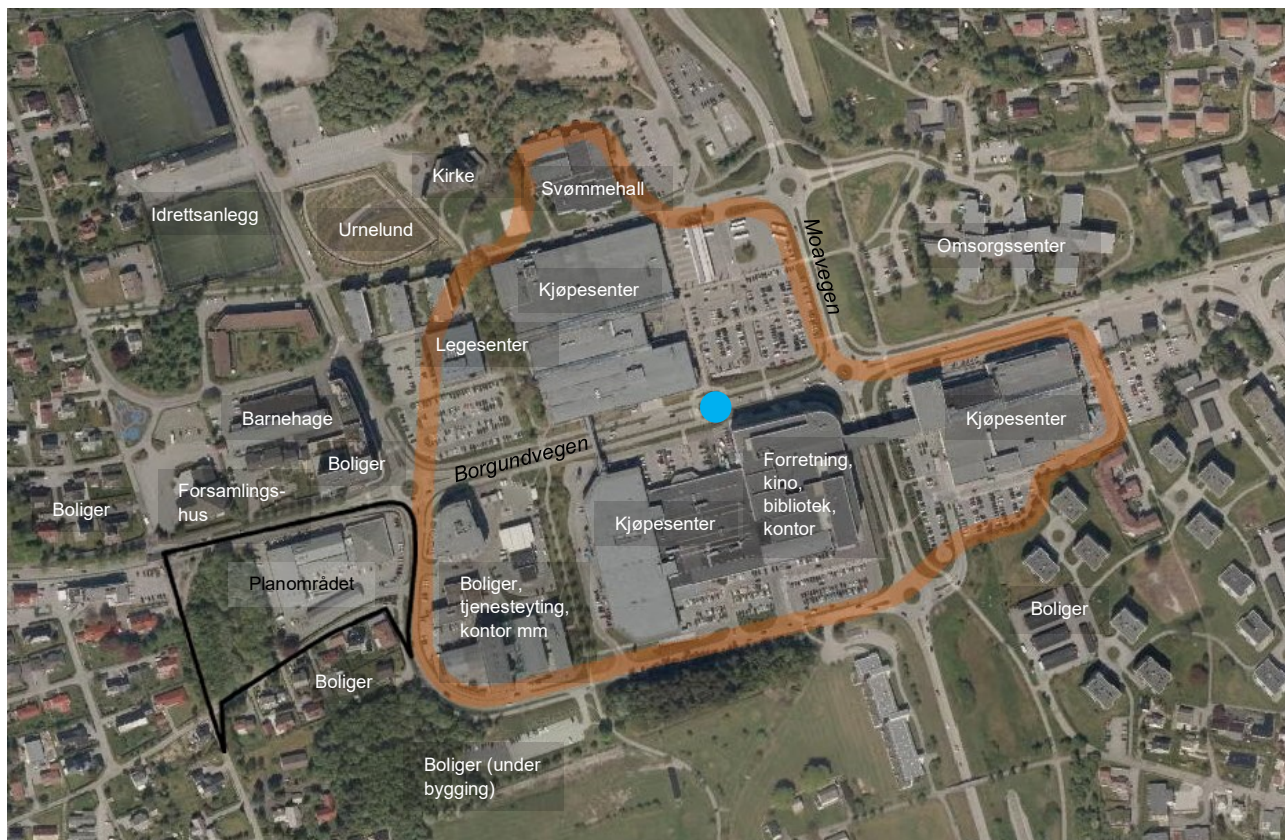


Figur 6. Rester av murer inne i skogen.



Figur 7. Dagens arealbruk.

2.4 Planområdet i en større sammenheng



Figur 8. 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 tilgrensende mot vestsiden av det etablerte sentrumsområdet på Moa. Moa er et suppleringssenter til Ålesund sentrum i henhold til kommuneplanens arealdel. 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 tilleggfunksjoner som kino, bibliotek og kontorer i den nyeste delen av anlegget.

Vest for kjøpesentrene, og innenfor området som er definert som Moas kjerneområder, ligger ulike næringsbygg på sørsiden av Borgundvegen. Disse rommer i hovedsak kontor og tjenesteyting. På nordsiden av Borgundvegen ligger et legesenter med forretning i underetasjen. Moa svømmehall nord for kjøpesenteret, 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.

Breivika 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 9. I nærområdet til Moa er det to andre områder med lignende funksjoner som Moa; Spjelkavik sentrum og Breivika næringsområde.

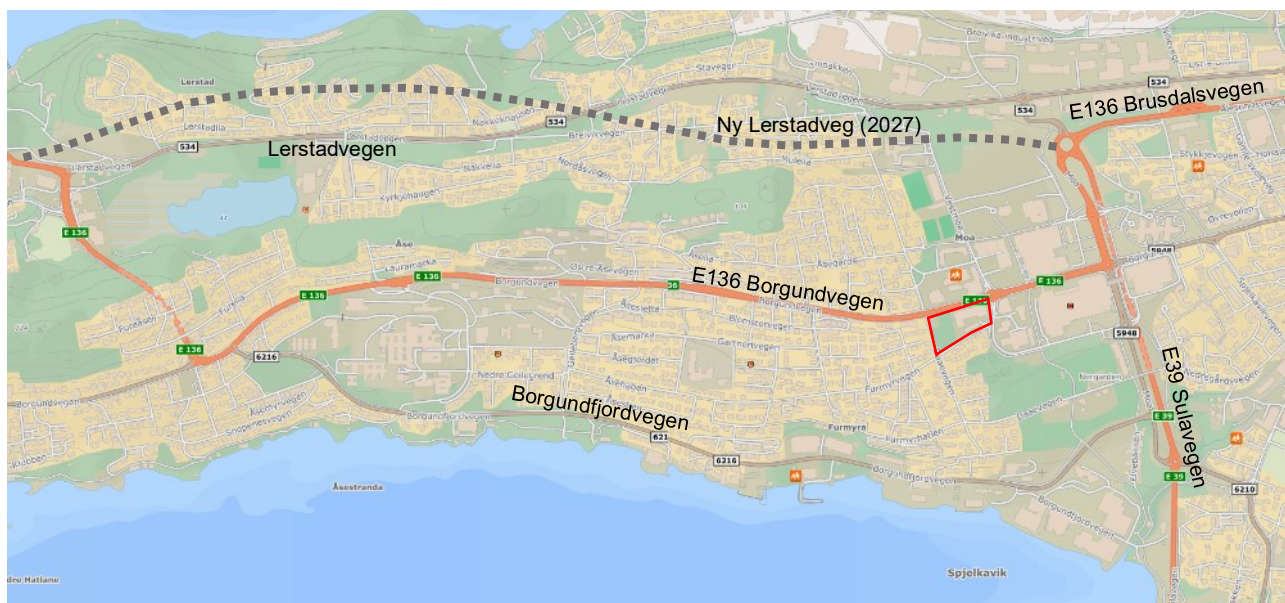
2.5 Vegnettet i og rundt planområdet

Planområdet ligger i et område med mye biltrafikk, og med omfattende køutfordringer i morgen- og ettermiddagsrushet.

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 og Lerstadvegen, som begge har en ÅDT på ca. 14000, og Borgundfjordvegen med ÅDT på ca. 6000.

E39 går i tunnel under Moavegen, og E39 og E136 møtes i en rundkjøring nord for Moa. E136 går i dag videre mot bysentrum i 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.

For lokalvegene Langelandsvegen, Daaevegen og Furmyrvegen foreligger det ikke trafikktegnninger. Langelandsvegen inngår i hovedvegnettet innenfor selve Moa-området, og vil dermed ha relativt høy trafikk, mens Daaevegen og Furmyrvegen er boliggater med vesentlig mindre trafikk.



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

2.6 Kollektivtrafikk

Moa er etter bysentrum 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. Holdeplassene i Borgundvegen legger til rette for en mer effektiv kollektivtransport, ved at de fleste bybussene og Sulabussen nå kan kjøre mer direkte gjennom Moa.

De nye holdeplassene bidrar til mer aktivitet i Borgundvegen, og til å flytte tyngdepunktet på Moa mer i retning av planområdet.



Figur 11. Det nye gatestoppet på Moa, sett mot øst.

2.7 Forhold for gående og syklende

Det kombinerte gang- og sykkelvegnettet i Moa-området er godt utbygd. I tillegg til gang-/sykkelveger langs hovedvegnettet finnes det også gang-/sykkelveger i separate traséer med grønne kvaliteter, adskilt fra vegnettet. Moaalléen, som går i nord-sør-retning, ca. 100 m øst for planområdet, er en viktig separat gang- og sykkelvegforbindelse.

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. Sykkelfeltene er forventet ferdig opparbeidet i 2025.



Figur 12. Planområdet sett mot vest, fra Borgundvegen. Eksisterende næringsbygg er synlig i midten av bildet. Til høyre ligger boligblokken Midtmoa (25/21), og til venstre sees deler av Daaegården (25/303), benyttet til forretning, kontor og tjenesteyting. (Foto: Googlemaps, 2025)



Figur 13. Eksisterende bebyggelse innenfor planområdet sett fra Borgundvegen, mot øst. (Foto: Googlemaps, 2025)

2.8 Bebyggelse og nærmiljø

Planområdet ligger i en randsone mellom det etablert sentrumsområdet på Moa, og tilgrensende boligbebyggelse.

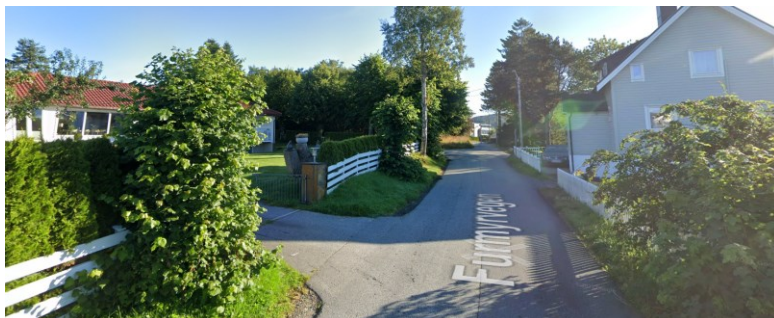
Eksisterende næringsbygg innenfor planområdet er 2-3 etasjer.

Mye av den sentrale bebyggelsen på Moa er relativt lav, som typiske kjøpesentre med stor grunnflate, omgitt av store parkeringsplasser. Den nyere bebyggelsen er imidlertid høyere med et mer urbant preg, og nytt parkeringsareal er lokalisert under bakkenivå.

Nyere boligutbygging i nærområdet har skjedd i form av boligblokker (Midtmoa, Langelandsvegen og Nedregården vest). Boligbebyggelse i Furmyrvegen og Daavegen er av eldre dato, og består av frittliggende småhus og konsentrerte småhus.



Figur 14. Planområdet sett fra Langelandsvegen mot vest. Eksisterende næringsbygg til høyre, og tilgrensende boligbebyggelse til venstre. (Foto: Googlemaps, 2025)



Figur 15. Furmyrvegen sett mot planområdet i øst. Skogen i planområdet sees midt i bildet. (Foto: Googlemaps, 2025)

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. Hensikten med å utarbeide og vedta reguleringsplan etter reglene i plan- og bygningsloven er å avklare forutsetninger for arealbruken innenfor planområdet, og eventuelle særskilte vilkår knyttet til bruken av arealene.

Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldloven)

Ved all arealplanlegging skal det gjennomføres en vurdering etter naturmangfoldloven. 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. Folkehelsearbeidet skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse.

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 lydmiljøer og stille områder. Retningslinjen definerer en rød og en gul støysone, som angir henholdsvis områder som ikke er egnet for støyfølsomme bruksformål, og områder hvor støyfølsomme bruksformål kan aksepteres dersom det gjennomføres avbøtende tiltak. For innendørs støyforhold gjelder kravene i byggeteknisk forskrift til plan- og bygningsloven.

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 av ny virksomhet eller bebyggelse. Retningslinjen definerer en rød og en gul sone. I den røde sonen er hovedregelen at ny bebyggelse som er følsom for luftforurensning unngås, mens den gule sonen er en vurderingssone der ny bebyggelse bør tilfredsstillende visse minimumskrav.

Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024)

Retningslinjene skal sikre at klima og energi blir vektlagt i planlegging etter plan- og bygningsloven. 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. Retningslinjene skal mellom annet bidra til at planlegging fremmer effektiv og samfunnsøkonomisk ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet, effektiv trafikkavvikling og bærekraftige byer og tettsteder. Tett utbygging i knutepunkt som Moa er i samsvar med intensjonene i retningslinjene.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027

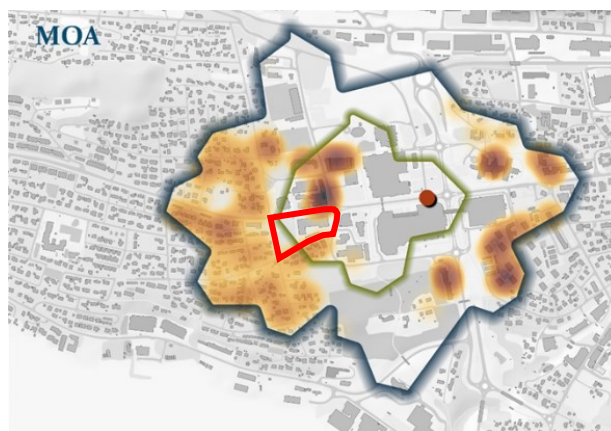
Regjeringen legger hvert fjerde år frem nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, for å fremme en bærekraftig utvikling i hele landet. De nasjonale forventningene legger vekt på at vi står overfor utfordringer med å nå målene om reduserte klimagassutslipp, ansvarlig forbruk, ressursbruk, 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 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 16. 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.

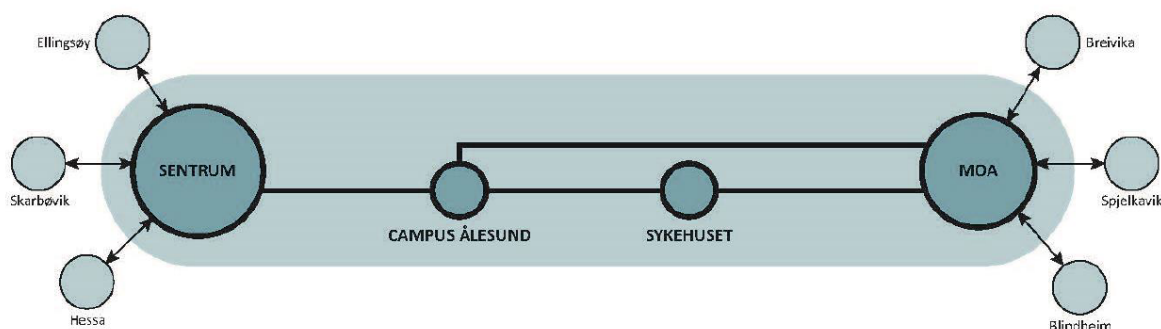
Fylkesstrategien peker på at det er disse geografiske områdene som bør utvikles til urbane tyngdepunkt med sentrumsfunksjoner, og der ressurser til by- og tettstedutvikling benyttes.

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 17. 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 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 18. Utsnitt av temaplan 3 - Fortettingsstrategi til kommunedelplan for Ålesund. Planområdet ligger innenfor fortettingssone 2 på Moa.

Planområdet er vist med tre ulike formål ref. figur 19; 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 19. Dette vil innebære en forlenging østover av sykkelfeltene som er under bygging fra Vindgårdsskiftet og vestover, noe reguleringsplanen må ta høyde for.



Figur 19. Utsnitt av kommunedelplan for Ålesund (2017), med markering av området som nå skal reguleres.

Kommunedelplanen fastsetter følgende arealkrav til lekeplasser:

Ved nye planer og byggetiltak med 5 – 50 boenheter >55 m², eller flere enn 10 boenheter <55 m² skal det settes av minimum 36 m² per boenhet til leikeareal. Fra den 51. boenheten reduseres kravet til 16 m² per boenhet. Areal utløst av denne bestemmelsen fordeles på leikeplasstypene 1, 2 og 3 etter tabellen under, 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 ²
2a	Liten kvartalsleikeplass (dimensjonert for opptil 50 boenheter)	100 m	750 m ²
2b	Mellomstor kvartalsleikeplass (dimensjonert for opptil 150 boenheter)	150 m	1.500 m ²
2c	Stor kvartalsleikeplass (dimensjonert for opptil 600 boenheter)	500 m	2.500 m ²
3	Sentralt leikefelt (opptil 1200 boenheter)	500 m	6.000 m ²

Krav til parkeringsplasser er som oppgitt i tabellen under:

	BYSENTRUM, MOA OG KNUTEPUNKTENE (KATEGORI 1 OG 2)
Hybler/ettromsleiligheter < 40 m ²	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 ²
Industri og lager	Maks 1 per 200 m ²
Barnehager	5 per barnehage

Krav til sykkelparkering er som vist i tabellen under:

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

3.4 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.

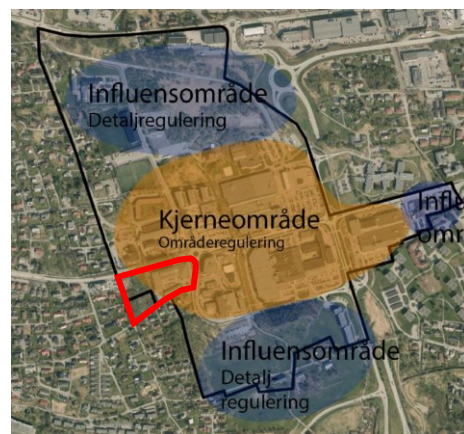
Avgrensingen av kjerneområdet i det fastsatte planprogrammet avviker fra gjeldende kommunedelplan fra 2017, ved at kjerneområdet – tilsvarende området med sentrumsformål i kommunedelplanen – er forlenget mot vest og redusert i nord.

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

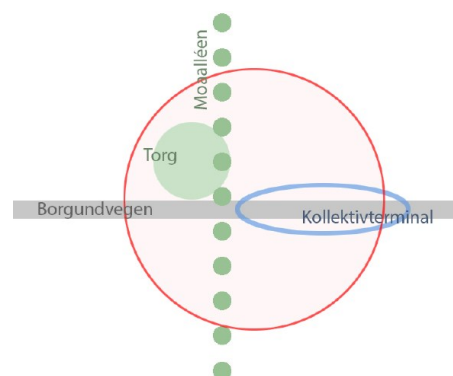
Det fastsatte planprogrammets mål og føringer er relevant for området som nå skal reguleres. Av planprogrammet går det fram at *«kjøpesenterområdet Moa skal omformes og utvikles i en mer bymessig retning. Dette kan være kvartalsstruktur, utadvendte fasader, aktiviteter på gateplan, møteplasser og torg, 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



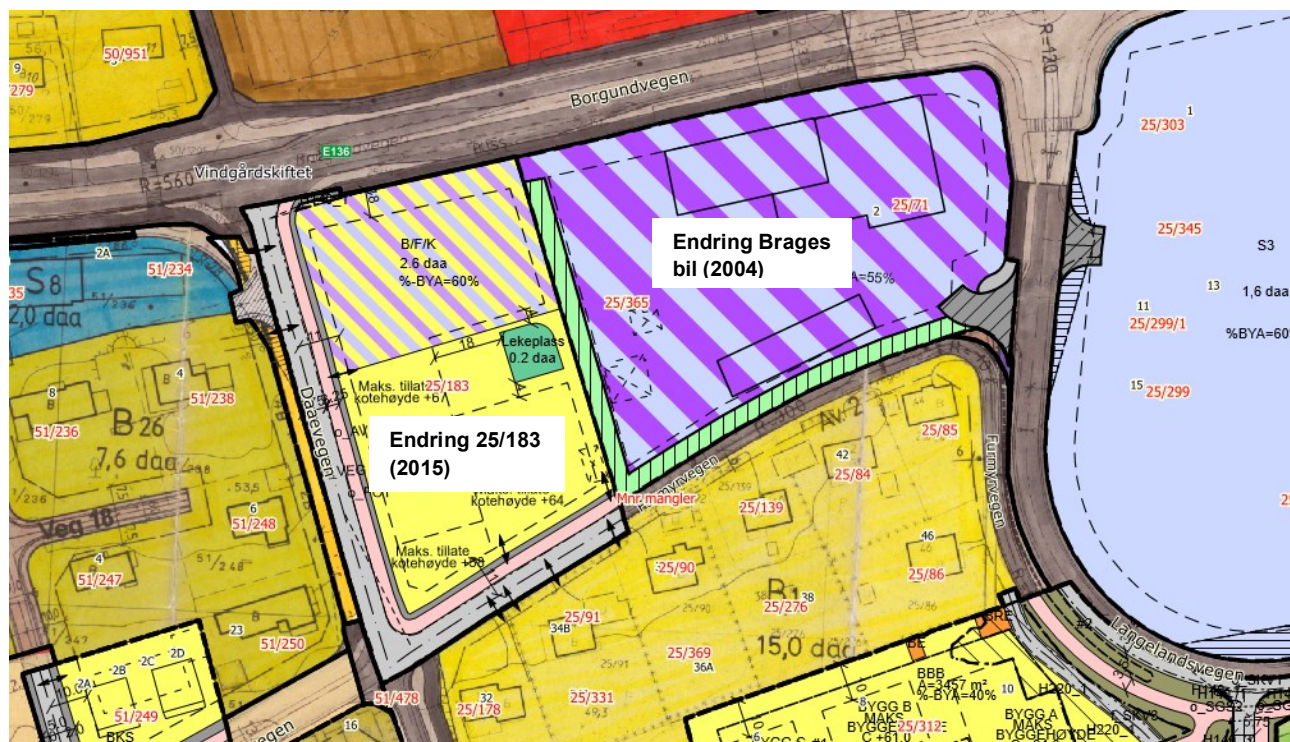
Figur 20. Illustrasjon fra planprogrammet til områderegulering Moa. Området som nå skal reguleres er markert med rødt, og omfattes i stor grad av arealet definert som kjerneområdet på Moa.



Figur 21. Prinsippskisse som viser oppsummeringen i evalueringen av konseptstudiene.

3.5 Gjeldende reguleringsplaner

Området som nå skal reguleres omfattes av to detaljreguleringsplaner:

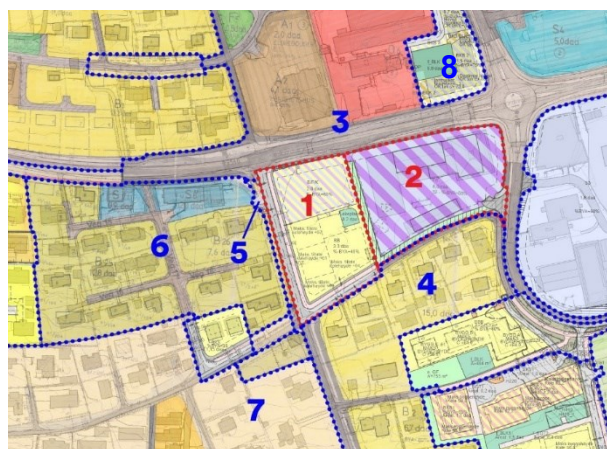


Figur 22. Illustrasjonen viser utsnitt av gjeldende reguleringsplaner på Moa.

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 23. Illustrasjonen viser reguleringsplaner innenfor og omkring planområdet.

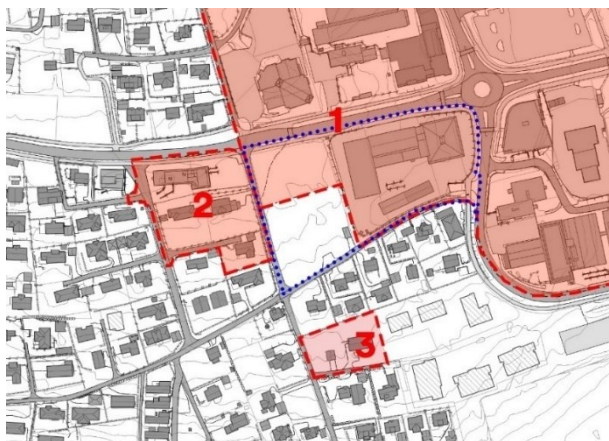
3.6 Reguleringsplaner under arbeid

Følgende reguleringsplaner er under arbeid i nærområdet, som vist i figur 24:

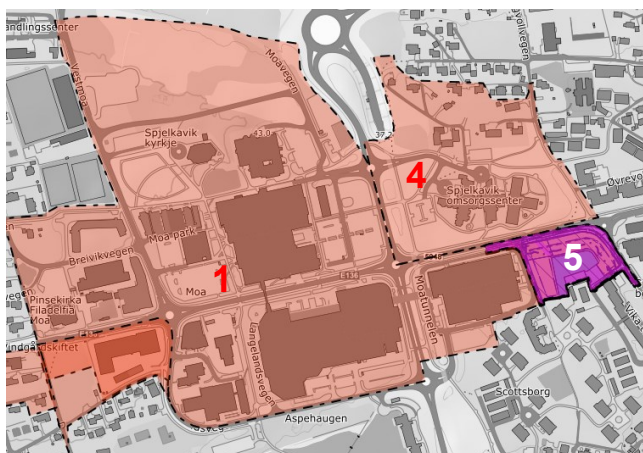
1. Moa Områdeplan (planprogram vedtatt, arbeid stilt i bero).
2. Daaevegen – gbnr. 51/234 mfl. (Bolig, næringsformål).
3. Daaevegen 11 – Detaljregulering for omsorgsboliger (oppstartsmøte er avholdt, reguleringsarbeid er foreløpig ikke varslet).

I østre del av Moa er det i tillegg to reguleringsprosesser på gang, som vist i figur 25:

4. Detaljregulering - reguleringsendring for Olav Sundes veg - gbnr 51/6 mfl. "Moatunet". Innsendt planforslag (desember 2024) omfatter tilrettelegging av inntil 245 nye boliger fordelt på boligblokker i 3-7 etasjer, samt fortetting innenfor eksisterende omsorgssenter.
5. Detaljregulering Nordre Aspehaug - Moa - gbnr. 25/123. Vedtatt plan, påklaget. Planen legger til rette for 80-90 boliger fordelt på tre boligblokker i 4-5 etasjer.



Figur 24. Reguleringsplaner under arbeid i nærområdet.



Figur 25. Andre pågående planprosesser på Moa.

4.3 Alternativ 1 – forslagsstillers plangrep

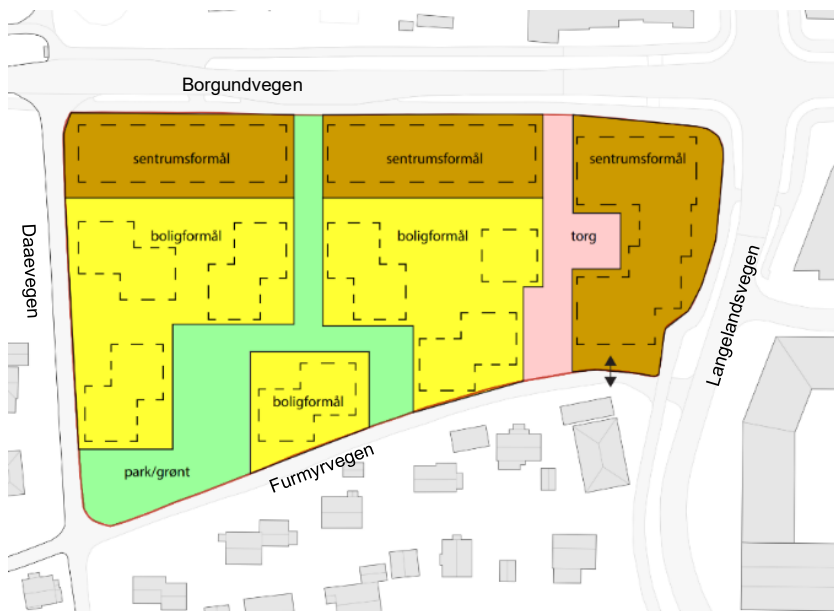
Alternativ 1 baserer seg på en mulighetsstudie utført av JAJA architects. Plangrepet som foreslås er langsgående bebyggelse satt av til sentrumsformål mot Borgundvegen og Langelandsvegen, vist med brun farge i figur 25. Her foreslås en sammensatt og fleksibel arealbruk knyttet til næring, tjenesteyting og bolig. Detaljvarehandel er planlagt avgrenset til gateplan/ underetasje. Det legges opp til åpne og inviterende fasader mot gatene.

Mot sør og vest planlegges en oppdelt indre bebyggelse, regulert til boligformål.

Biltilkomst er planlagt lokalisert sørøst i planområdet, som markert i figur 27. Parkeringsanlegget planlegges med et kompakt volum i 2 etasjer i østre del.

Den indre delen av området blir dermed bilfri. Grepet legger videre til rette for bevaring av eksisterende trær og nyetablering av vegetasjon, ved at tilstrekkelig jorddybde for store rotsystemer blir bevart i vestre del. Dette bidrar positivt til infiltrasjon av regn og overvann, og legger til rette for et grønt bomiljø, der også kravene til gode solforhold ivaretas. Området vil være tilgjengelig for allmennheten, og vil gi et verdifullt tilskudd til Moa når det gjelder attraktive utearealer og grønne gangforbindelser.

Hjørnet ved krysset mellom Borgundvegen og Langelandsvegen i nordøst blir det mest eksponerte punktet av planområdet. Dette hjørnet ligger også nærmest eksisterende senterområde og den nye gateterminalen i Borgundvegen. Mot dette hjørnet foreslås en høyere bebyggelse, som trappes ned mot vest og sør.



Figur 27. Plangrepet viser prinsipper for arealbruk. Pilen markerer inn- og utkjøring til varelevering og parkering under bakken. Illustrasjon: JAJA architects. Illustrasjonen er supplert med gatenavn.



Figur 28. Forslag til utbygging. Illustrasjon: JAJA architects.

4.4 Alternativ som ikke utredes videre

Det er utarbeidet en alternativ løsning for utbygging av området, i form av en mulighetsstudie utarbeidet av Morfeus arkitekter.

Den alternative løsningen baserer seg på kvartalsbebyggelse som prinsipp for organisering av bygningsmassen.

Dette innebærer langsgående bebyggelse mot alle de fire tilstøtende gatene, som definerer et tydelig avgrenset indre gårdsrom.

Også dette alternativet åpner for gjennomgående grønne gangforbindelser, som er tilgjengelige for alle.

Alternativet legger også opp til en kombinert arealbruk med næring på gateplan mot Borgundvegen og Langelandsvegen, og parkering under bakkenivå.

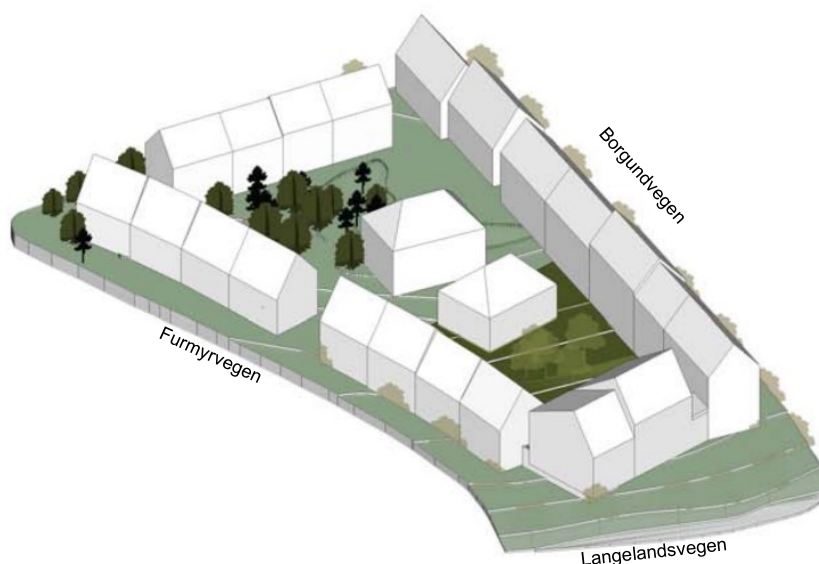
Hovedforskjellen mellom dette alternativet og alternativ 1, er at dette alternativet har en mer klassisk og bymessig kvartalsstruktur, tilsvarende som i Ålesund sentrum.

Den skisserte løsningen gir gode romlige kvaliteter i de indre gårdsrommene, men samtidig framstår en så stram kvartalsstruktur fremmed på Moa.

Alternativet blir derfor ikke utredet videre.



Figur 29. Utbygging med kvartalsstruktur og store indre gårdsrom. Illustrasjon: Morfeus arkitekter. Illustrasjonen er supplert med gatenavn.



Figur 30. Prinsippskisse for utbyggingsvolumer. Illustrasjon: Morfeus arkitekter. Illustrasjonen er supplert med gatenavn.

5 Utredningstema

Det planlagte tiltaket faller inn under krav til konsekvensutredning (KU), ref. kap.1.5.

I det følgende blir det gitt en beskrivelse av aktuelle utredningstema, og en vurdering av hvordan temaene behandles i den videre planprosessen. Det legges vekt på at konsekvensutredningen skal begrenses til tema som er beslutningsrelevante. Utredningene skal utarbeides av fagkyndige innenfor hvert enkelt tema.

Metode beskrives under hvert tema.

Miljødirektoratets veileder M-1941 legges til grunn som metode for konsekvensutredningene. Også sammenstilling skal skje i henhold til denne metoden. I tillegg vil andre relevante tema i planen vurderes og inngå i det samla beslutningsgrunnlaget. Krav til risiko- og sårbarhetsanalyse ivaretas. Tabell 1 gir oversikt over hvordan ulike tema presenteres i planforslaget.

5.1 Oppsummering – relevante tema for planarbeidet

En sammenstilling av tema som blir behandlet i planen er gitt i tabellen under.

Tabell 1 Tabellen viser en oversikt over hvilke temaer som konsekvensutredes, hvilke det utarbeides fagrapporter for og for hvilke tema virkningene kun omtales i planbeskrivelsen.

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	
Forurensset 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	

5.2 Naturmangfold

Det er i dag en del av tomta som er dekket av skog, men i gjeldende planer er dette regulert til utbyggingsformål. Siden gjeldende reguleringsplaner inngår i nullalternativet er det ikke grunn til å tro at planen kan få vesentlige virkninger for temaet. Temaet utredes derfor ikke nærmere.

I planbeskrivelsen vil det inngå en vurdering etter Naturmangfoldsloven §§8-12.

5.3 Vannmiljø

Den planlagte utbyggingen omfatter ikke resipienter eller vannforekomster, og det ligger heller ikke slike i nærheten. Det er ikke grunn til å tro at tiltaket vil påvirke miljøtilstanden i en vannforekomst negativt, og temaet utredes derfor ikke nærmere.

Det legges til grunn at vann og avløp fra området føres til godkjent renseanlegg med tilfredsstillende kapasitet. Det vil bli utarbeidet en VAO-rammeplan i forbindelse med planarbeidet.

5.4 Kulturmiljø

Det foreligger ikke ingen registrerte kulturminner innenfor planområdet, eller i tilgrensende områder. De nærmeste registrerte kulturminnene er et automatisk fredet fornminne ved Breivikvegen, ca. 250 m nord for planområdet, samt SEFRAK-registrerte bygg på tunet til Nedregården, ca. 300 m sørøst for planområdet.

Det er ikke grunn til å tro at tiltaket kan få vesentlige virkninger for automatisk freda, vedtaksfreda eller forskriftsfreda kulturminner eller kulturmiljø, og temaet utredes derfor ikke nærmere.

5.5 Friluftsliv

Det er ikke registrert interesser knyttet til friluftsliv innenfor planområdet. I nærområdet er Moaalléen og Moa golfsenter registrerte friluftsområder (ikke verdisatt), og i nord er «Ikeatomta» registrert som potensielt friområde (ikke verdisatt).

Skogen i vestre del av planområdet bærer preg av å bli brukt av gående, men den inngår ikke i noe større rekreasjons- eller friluftsområde. Videre er skogen regulert til utbyggingsformål. Siden gjeldende reguleringsplaner inngår i nullalternativet, er det ikke grunn til å tro at planen kan få vesentlige virkninger for temaet. Temaet blir derfor ikke konsekvensutredet.

I planomtalen vil det bli gjort en vurdering av kobling mot overordnet grøntstrukturer i nærområdet, samt muligheten for å bevare eksisterende grønne kvaliteter innenfor planområdet.

5.6 Landskapsbilde, byform og arkitektur

Landskapsbilde, byform og arkitektur	
Utredningsbehov	Konsekvenser for landskapsbilde og visuelle kvaliteter i plan- og influensområdet skal utredes. Nær- og fjernvirkning av tiltaket skal visualiseres, og virkningen av byggehøyder, romdannelser, arkitektoniske kvaliteter, forhold til omkringliggende bebyggelsesstruktur og utsiktsforhold for omkringliggende naboer skal vurderes.
Analysemetode	Metode hentes fra M-1941. Tekstlig redegjørelse og verdikart utarbeides på grunnlag av kartgrunnlag, bilder, modeller og befaring. Vurdering av påvirkning etter fastsatte kategorier, med avsluttende vurdering av konsekvens. Konsekvenser vurderes ved hjelp av nødvendige landskapsfaglige og byformfaglige analyseverktøy som terrengsnitt, 3D-modell og oppriss.
Dokumentasjon	• KU-rapport iht. M-1941 • 3D-modell, terrengsnitt og oppriss • Utdrag fra KU og fagrapport i planbeskrivelse

5.7 Vegtrafikkstøy

Vegtrafikkstøy	
Utredningsbehov	Det skal avklares hvordan tiltaket påvirkes av vegtrafikkstøy, og hvordan tiltaket eventuelt påvirker støyforholdene ved tilliggende bebyggelse. Eventuelle behov for tiltak skal beskrives.
Kunnskapsgrunnlag	KPA Temakart D: Støysoner langs hovedvegnettet. Planområdet ligger <u>utenfor</u> avvikssone for støy på Moa, dvs. vanlige krav for etablering av støyfølsom bebyggelse gjelder.
Analysemetode	Konsekvensutredning etter M-1941. Støyberegning iht. metode beskrevet i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)
Dokumentasjon	• Fagrapport støyberegninger etter T-1442/2021 • KU-rapport iht. M-1941 • Utdrag fra KU og fagrapport i planbeskrivelse

5.8 Luftforurensning

Luftforurensning	
Utredningsbehov	Det skal avklares hvordan tiltaket påvirkes av luftforurensning fra Borgundvegen (ÅDT over 8.000). Eventuelle behov for tiltak skal beskrives.
Kunnskapsgrunnlag	Tilgrensende del av Borgundvegen er registrert med periodevis høy luftforurensning i Miljødirektoratets kartlegging <u>Luftkvalitet i Norge</u> .
Analysemetode	Metode er beskrevet Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520).
Dokumentasjon	• Fagrapport etter T-1520 • KU-rapport iht. M-1941 • Utdrag fra KU og fagrapport i planbeskrivelse

5.9 Forurenset grunn

Deler av planområdet er i bruk til bilverksted. 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.

I henhold til veileder M-1941 fremgår det at forurenset grunn vanligvis håndteres i forbindelse med byggesak. Forurenset grunn skal konsekvensutredes i de tilfellene hvor forurensningen så krevende å håndtere at det er behov for å avklare om forurensningssituasjonen kan håndteres på en akseptabel måte, eller om det er så store tekniske utfordringer at det ikke er realistisk å rydde opp til et akseptabelt nivå av restforurensning i slike områder. Det er ikke sannsynlig at dette er tilfelle her, og temaet utredes ikke nærmere.

5.10 Klimagassutslipp

Klimagassutslipp er et aktuelt utredningstema dersom det er grunn til å tro at planen eller tiltaket fører til økning i klimagassutslipp på over 2 000 tonn CO₂-ekvivalenter. Det planlagte tiltaket innebærer en omfattende utbygging, som kan gi store utslipp fra materialbruk og anleggsarbeid (massetransport, produksjon og transport av materialer). Temaet skal derfor konsekvensutredes.

Klimagassutslipp	
Utredningsbehov	Det skal vurderes og dokumenteres hvilke klimagassutslipp det planlagte tiltaket kan føre til og hvilken konsekvens dette vil ha. Utredningene skal gjennomføres for nullalternativet og planforslaget. Det skal utredes hvordan utslippene fordeles over tid, og hvordan disse summeres over levetiden.
Kunnskapsgrunnlag	Kunnskapsgrunnlag hentes fra databaser og kartgrunnlag.
Analysemetode	Beregningene skal utføres i samsvar med veiledningen M-1941.
Dokumentasjon	• KU-rapport iht. M-1941 • Utdrag fra KU-rapport i planbeskrivelse

5.11 Mobilitet

Mobilitet er ikke et tema som inngår i utredninger etter metoden til M-1941. Temaet vurderes likevel å være beslutningsrelevant og det utarbeides derfor en fagrapport om temaet iht. beskrivelsen nedenfor.

Mobilitet	
Definisjon	Temaet omhandler trafikale forhold knyttet til biltransport, varelevering, kollektivtilbud sykling og gange.
Mål	• Nytt tiltak skal hensynta og tilpasses omkringliggende vegstrukturer. • Fremkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter skal ivaretas, herunder vurdering av konkrete løsninger for gående og syklende. • Fremkommelighet for utrykningskjøretøy, varetransport renovasjon, og øvrig nødvendig billogistikk skal ivaretas.
Utredningsbehov/premisser	Nullalternativet og virkningene for ulike trafikantgrupper som følge av planforslaget skal beskrives. Maksimale trafikktall ut fra mulig arealbruk skal legges til grunn.

Mobilitet forts.	
Kunnskapsgrunnlag	• RTM-modell • Framskriving av trafikk • Vurderinger av virkninger av E136 Breivika-Lerstad • Trafikkdata fra vegkart
Innhold i planforslaget	• Beskrivelse av dagens situasjon • Avsette areal til planlagte tiltak med beskrivelse av arealbehov og plassering for de ulike mobilitetsgruppene. • Fastsette parkeringsdekning
Analysemetode	• Trafikkregistreringer som kartlegger dagens turproduksjon. • Trafikkanalyse som vurderer de trafikale konsekvensene av planforslaget • Vurdering av fremkommelighet og trafiksikkerhet i belastede kryss og viktige ferdselsårer i tilknytning til planområdet
Dokumentasjon	• Fagrapport • Utdrag fra fagrapport i planbeskrivelse

5.12 Byutvikling

Byutvikling er ikke et tema som inngår i utredninger etter metoden til M-1941. Temaet vurderes likevel å være beslutningsrelevant og det utarbeides derfor en fagrapport om temaet iht. beskrivelsen nedenfor.

Byutvikling	
Mål	• 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 regionssenter, 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) • Tilrettelegge 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).
Utredningsbehov/premisser	Det skal vurderes av hvordan det planlagte tiltaket virker inn på utvikling av Moa, med hensyn til mål i overordnede planer. Tiltakets innvirkning på utvikling bysentrum skal vurderes.

Byutvikling forts.	
Analysemetode	• Områdeanalyse • Arealbruksvurderinger • Vurderinger av måloppnåelse.
Dokumentasjon	• Fagrapport • Utdrag fra fagrapport i planbeskrivelse

5.13 Barns og unges interesser

Barn og unges interesser er ikke et tema som inngår i utredninger etter metoden til M-1941. Temaet vurderes likevel å være beslutningsrelevant og det utarbeides derfor en fagrapport om temaet iht. beskrivelsen nedenfor.

Barn og unges interesser	
Utredningsbehov	Dagens situasjon for barn og unge skal beskrives, og virkninger av det planlagte tiltaket skal vurderes. Det skal foretas en tverrfaglig samlet vurdering av barn- og unges oppvekstmiljø. Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser skal legges til grunn for vurderingene. Det skal dokumenteres hvordan kommunedelplanens krav til lekeareal er ivaretatt. Både funksjon, kvalitet, solforhold og avstand til lekeareal skal vurderes.
Kunnskapsgrunnlag	Kunnskapsgrunnlag hentes fra eksisterende barnetråkkregistreringer, befaringer, gjeldende arealplaner og kartgrunnlag.
Dokumentasjon	• Fagrapport • Utdrag fra fagrapport i planbeskrivelse

5.14 Andre relevante tema

5.14.1 Bokvalitet og uteoppholdsarealer

Faktorer som vil påvirke bokvalitet og bomiljø skal omtales i planbeskrivelsen. Dette omfatter forhold som boligstørrelser, solforhold, lokalklima, utsikt, materialkvalitet og grøntområder. Temaet omfatter også tilgang på både private utearealer, og offentlige uterom med tilrettelegging for sosiale møteplasser på tvers av aldersgrupper.

5.14.2 Folkehelse

Det vil i planbeskrivelsen bli vurdert hvordan det planlagte tiltaket kan skape gode rammer for helse og livskvalitet, i samsvar med kravene i folkehelseloven og plan- og bygningsloven. Temaet omfatter også eldres interesser i form av aldersvennlig by- og stedsutvikling, og et helsefremmende miljø som stimulerer til fysisk aktivitet.

5.14.3 Universell utforming

Universell utforming vil bli forankret i planen, i samsvar med TEK17.

5.14.4 Teknisk infrastruktur

Det vil bli utarbeidet rammeplan for vann, avløp og overvann, samt renovasjonsteknisk plan i form av egne fagrapporter. Rapportene vil redegjøre for vann- og avløpshåndtering, flomveier- og overvannshåndtering og renovasjonsløsning, og et sammendrag vil bli gjengitt i planbeskrivelsen.

5.15 Risiko og sårbarhet

Det utarbeides ROS-analyse for planområdet i henhold til kravene gitt av § 4.3 i Plan- og bygningsloven. ROS-analysen gjennomføres i tråd med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sin veiledning Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging, og hovedprinsippene i NS5814:2021 Krav til risikovurderinger.

I henhold til plan- og bygningsloven § 4-3 skal analysen vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Forhold til forventet fremtidig klima er en integrert del av analysen.

6 Videre fremdrift og medvirkning

6.1 Saksgang

Etter høring av planprogrammet vil høringsinnspill gjennomgås, og aktuelle justeringer av planprogrammet vil bli innarbeidet. Deretter blir planprogrammet lagt frem for politisk fastsettelse i planutvalget.

Et konkret planforslag i form av plankart, planbeskrivelse, planbestemmelser og ROS-analyse, samt konsekvensutredning (KU), blir utarbeidet på grunnlag av det fastsatte planprogrammet, og sendt over til kommunen for politisk behandling i planutvalget (1. gangs behandling).

Planforslaget med KU blir deretter lagt ut til offentlig ettersyn i minimum 6 uker. Etter offentlig ettersyn blir høringsinnspill vurdert, og aktuelle justeringer av planen vil bli innarbeidet. Planen går deretter til sluttbehandling i kommunen (2. gangs behandling), i planutvalget og deretter i kommunestyret.

6.2 Framdrift

Tabellen under viser foreløpig framdrift for planarbeidet. Framdrift i planarbeid avhenger av mange forhold, blant annet saksbehandlingstid hos kommunen, og kan bli justert underveis i prosessen.

Milepæler	Dato/ tidsrom
Forslag til planprogram	Februar 2025
Høring av planprogram og varsel om oppstart av planarbeid	Februar-april 2025
Merknadsvurdering, bearbeiding av planprogram	April-mai 2025
Fastsettelse av planprogram (politisk, planutvalget)	PU 3. juni 2025
Utarbeiding planforslag med konsekvensutredning	Juni-september 2025
Innsending til 1. gangs behandling	September 2025
Saksbehandling	September/ oktober 2025
Politisk behandling	PU 25. november
Offentlig ettersyn av planforslag og KU	Desember 2025 – januar 2026
Merknadsbehandling/ særmøter, bearbeiding av planforslag og KU	Januar 2026 – mars 2026
Innsending til 2. gangs behandling	1. kvartal 2026
Godkjent detaljregulering med KU	2. kvartal 2026

6.3 Medvirkning

Medvirkning og samarbeid med interessenter legges opp i samsvar med kravene i plan- og bygningsloven og forskrift om konsekvensutredning. Offentlige myndigheter, direkte berørte naboer og gjenboere, grunneiere og organisasjoner blir varslet direkte om igangsetting av planarbeid og høring av forslag til planprogram (dette dokumentet), med 6 ukers frist til å gi innspill.

Oppsummering av høringsinnspill, og en beskrivelse av hvordan disse er vurdert og ivaretatt i programmet, blir vedlagt forslag til planprogram når det går til fastsetting.

Det legges opp til informasjons- og dialogmøte i høringsperioden for planprogrammet, for naboer og berørte parter. Forslagsstiller vil i tillegg kunne avholde møter med naboer, velforeningen og andre interessenter i området etter nærmere avtale.