

PLANBESKRIVELSE

Lerstad nærsenter – gbnr. 38/352

Detaljregulering

Plan ID: 2021002597 21/2497

Dato: 11.07.2024



Innhold:

1	Sammendrag/visjon	4
2	Bakgrunn	5
2.1	Hensikten med planen	5
2.2	Forslagstiller, plankonsulent og eierforhold	6
2.3	Vurdering av behov for konsekvensutredning	7
2.4	Utbyggingsavtaler	7
3	Planprosessen	8
3.1	Prinsippsak, varsel om oppstart, medvirkning	8
4	Planstatus og rammebetingelser	9
4.1	Overordnede planer	9
4.2	Gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner	18
4.3	Statlige planretningslinjer/rammer/føringer	19
5	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	20
5.1	Beliggenhet, avgrensing og størrelse	20
5.2	Dagens arealbruk	21
5.3	Stedets karakter og landskap	21
5.4	Solforhold og lokalklima	21
5.5	Kulturminner og kulturmiljø	22
5.6	Naturverdier-biologisk mangfold	22
5.7	Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder	22
5.8	Landbruk	23
5.9	Trafikkforhold	23
5.10	Barns interesser	24
5.11	Sosial infrastruktur	24
5.12	Universell tilgjengelighet	25
5.13	Teknisk infrastruktur	25
5.14	Grunnforhold	25
5.15	Støyforhold	26
5.16	Luftforurensing	26
5.17	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	26
5.18	Næring	26
5.19	Analyser/ utredninger	26
6	Beskrivelse av planforslaget	27
6.1	Planlagt arealbruk	27
6.2	Oversikt reguleringsformål	28
6.3	Bebyggelsens plassering og utforming	28
6.4	Bebyggelsens høyde og volum	30
6.5	Grad av utnyttning	33
7	Plassering og utforming av tiltak	33
7.1	Bebyggelse/formål	33
7.2	Kvalitet på uteområder	33
7.3	Parkering	34
7.4	Tilknytning til infrastruktur	34
7.5	Kjøreatkomst	34
7.6	Utforming av veger/ gang- og sykkeltrafikk	34
7.7	Krav til samtidig opparbeidelse/trafikktiltak	36
7.8	Varelevering	36
7.9	Tilgjengelighet for gående og syklende	36
7.10	Felles atkomstveger, eiendomsforhold	36

7.11	Planlagte offentlige anlegg	36
7.12	Universell utforming	36
7.13	Uteoppholdsareal.....	36
7.14	Kollektivtilbud	36
7.15	Kulturminner	37
7.16	Sosial infrastruktur	37
7.17	Plan for vann- og avløp og overflatehåndtering samt tilknytning til offentlig nett	37
7.18	Plan for avfallshenting / håndtering	38
7.19	ROS (risiko-og sårbarhetsanalyse).....	38
7.20	Rekkefølgekrav	39
8	Virkning/konsekvenser av planforslaget	40
8.1	Konsekvenser i forhold til overordnede planer	40
8.2	Konsekvenser i forhold til landskap	40
8.3	Konsekvens for byform og estetikk.....	40
8.4	Konsekvenser for sol- og skyggeforhold.	40
8.5	Konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø (verneverdier)	43
8.6	Konsekvenser i forhold til kravene i Naturmangfoldloven, kap. II	43
8.7	Konsekvenser støyforhold	43
8.8	Konsekvens for uteområder	43
8.9	Trafikkforhold-konsekvenser.....	43
8.10	Konsekvenser i forhold til barn og unges interesser	43
8.11	Sosial infrastruktur-konsekvenser.....	43
8.12	Universell tilgjengelighet-konsekvenser	43
8.13	Teknisk infrastruktur-konsekvenser.....	44
9	Innkomne innspill	44
10	Arealoversikt.....	44
11	Vedlegg til planbeskrivelsen:.....	44

1 Sammendrag/visjon

«Meny-Lerstad» fungerer i dag et viktig nærsenter med et nedslagsfelt på ca. 3.000 innbyggere innenfor gang-/sykkelavstand. Samtidig er plasseringen sentral i forhold til et kollektivtilbud, gang-, sykkel- og bilveger. Den sentrale plasseringen forsterkes ytterligere av bypakke-tiltakene som nå er under bygging i tilknytning til «Lerstad-krysset». Visjonen for planarbeidet er å sikre en viderutvikling av området med trygge trafikk-løsninger, bygninger og uteområder av høy kvalitet og nye publikums-tilbud som supplerer dagens servicetilbud til innbyggerne i nærområdet.



Eksisterende næringsbygg



Nærområdet til eksisterende daglivare



Illustrasjon: eksisterende og planlagt ny bebyggelse

2 Bakgrunn

2.1 Hensikten med planen

Wennergberg areal har gjennom oppkjøp av naboeiendommer, øst og vest for det nåværende næringsbygg ved Lerstadkrysset, ønsket å videreutvikle dagens nærsenter på en mer helhetlig måte. Dette gjelder både uteområder, trafikksystem, bygninger og servicetilbud som supplerer dagens dagligvarebutikk og engrosutsalg. Gjennom utvidelsen av planområdet får en gjennom reguleringa ryddet opp i en fragmentert planmosaikk, fjernet to boligbygg i rød støysone og sikret en tryggere trafikkløsning på hele området. Dette vil også inkludere en forbedret kobling mot de nye gang- og sykkelforbindelsene som nå er under opparbeidelse. Detaljreguleringen er basert på at området ønskes regulert til formål forretning-, service og kontor med tilhørende areal for grøntområder, parkering og trafikkformål. Planen vil legge til rette for utvidede tjenestetilbud som i første rekke betjener nærområdet.

Wennergberg Areal AS og Statens Vegvesen har samarbeidet om planforslaget som gjelder endring av trasé for gang- og sykkelveg og beskrivelse av tiltak på tomtene. Det har vært viktig å finne akseptable løsninger for gående og syklende og samtidig ikke ta så mye areal at tomten blir vanskelig å utvikle på en god måte.

Statens Vegvesen skal, som del av Bypakke Ålesund, bygge tunnel mellom Breivika og Lerstad med tilhørende planfritt kryss på Lerstad samt gang- og sykkelvegforbindelse langs hele strekningen.

I gjeldende reguleringsplan Plan ID 1570 ID 690 E136 Breivika – Lerstad. <https://plandia-log.nois.no/detailsplan/nolayout/1507/15042012007931/true/false> krysser gang og sykkelvegen under Ålesundsvegen som kartutsnittet nedenfor viser.



Illustrasjon: kryssing under Ålesundsvegen, løsning som ønskes endret gjennom planforslaget (illustrasjon SVV)

Løsningen er av flere grunner ikke gunstig; kurvaturen gir svært kort sikt (særlig gjelder dette stoppsikt for syklist), på østsida blir det bratt ned til kulvert, løsningen gir problematisk vedlikehold for SVV og tiltaket vil gripe inn i et område med mye kostbar infrastruktur. På bakgrunn av dette, og at det samtidig planlegges for videreføring av sykkelvei langs E136 vestover mot Nørvasund, utløste dette behov for endring av planen og justering av eiendomsgrenser mellom Statens Vegvesen og Wennergberg Areal AS.



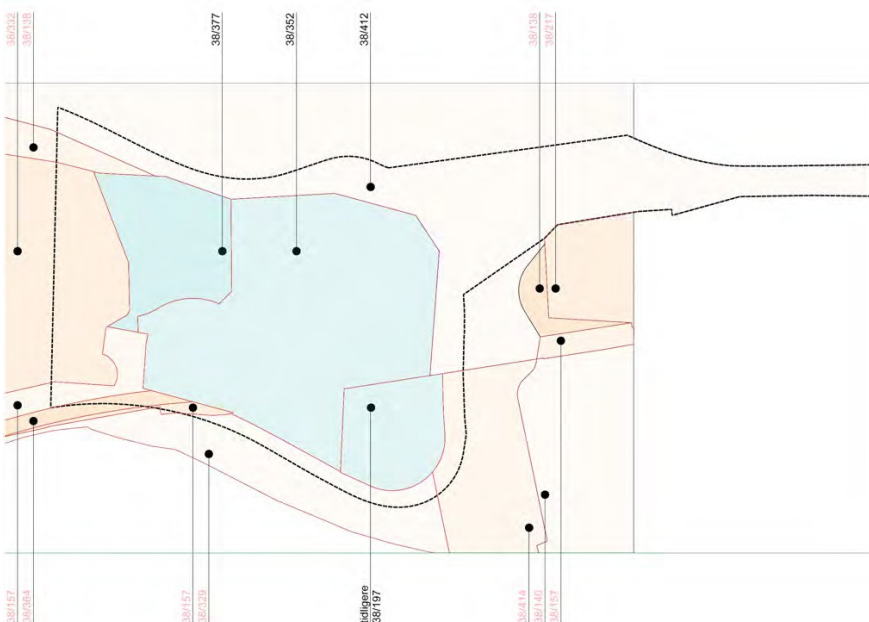
Illustrasjon: planlagt løsning for gang-/sykkelveg sett fra nord-vest (SVV)

2.2 Forslagstiller, plankonsulent og eierforhold

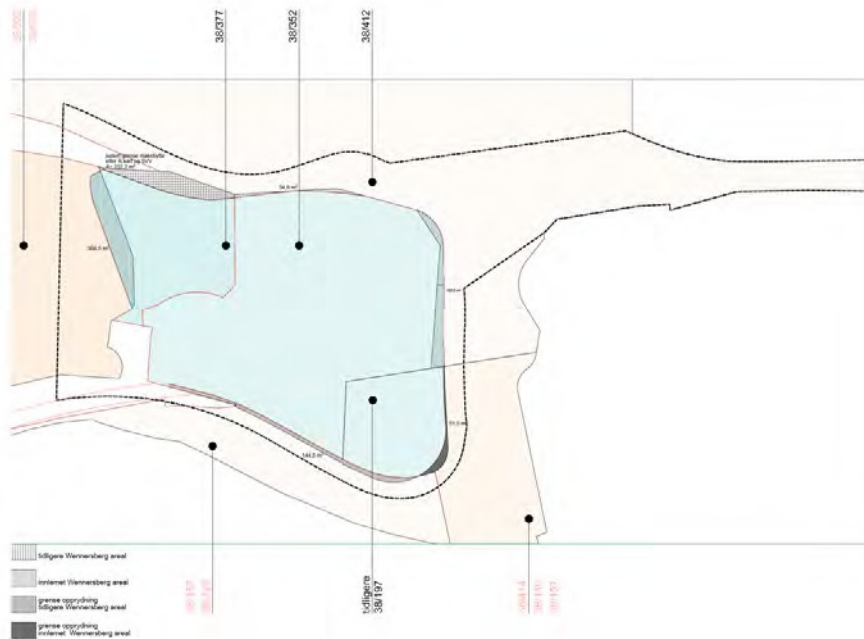
Forslagstiller for samlet plan: Wennersberg Areal AS i samarbeid med Statens Vegvesen

Plankonsulent: Margarida Pais Arkitektur AS

Planområdet har et samlet areal på 20,8 daa og er vist på illustrasjonene nedenfor.



Illustrasjon: nåværende eiendomsforhold



Illustrasjon: eiendomsforhold og foreslått makebytte mellom Wenersberg Areal AS og SVV

Planområdet inkluderer følgende eiendommer (gnr/bnr.): 38/352, 38/377, 38/157, alle eid av Wenersberg Areal AS. Øvrige eiendommer er eid av Statens Vegvesen.

Det er avtalt makebytte mellom Statens Vegvesen (SVV) og Wenersberg AS for å sikre areal for framføring av ny gang-/sykkelveg som skal bygges av SVV. Partene har avtalt at endelig makebytte skal skje etter at bygningsmessige tiltak er gjennomført. Det er også gjort mindre grensejusteringer mot Lerstadvegen mellom Ålesund kommune og SVV.

2.3 Vurdering av behov for konsekvensutredning

Planforslaget er, i samråd med kommunen, vurdert i forhold til Forskrift om konsekvensutredninger og det er konkludert med at planarbeidet ikke vil utløse krav om konsekvensutredning (KU).

2.4 Utbyggingsavtaler

Det foreligger per dato ingen utbyggingsavtaler for området.

3 Planprosessen

3.1 Prinsippsak, varsel om oppstart, medvirkning.

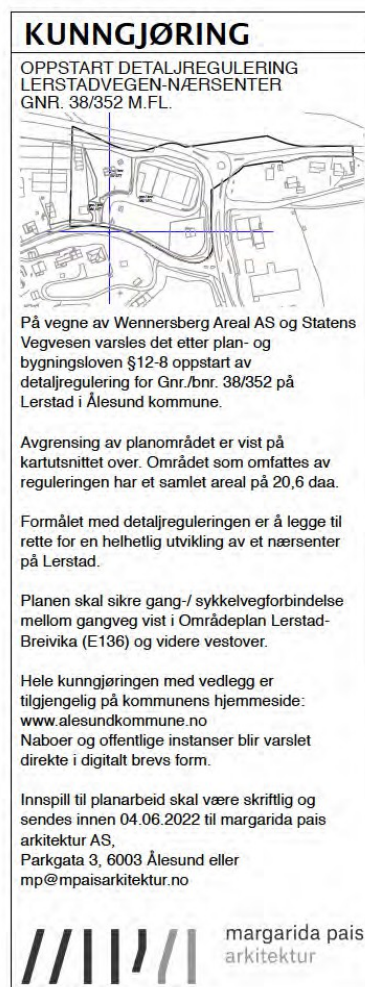
Innenfor en del av planområdet (tidligere boligtomt 38/197) ble det i 2019 startet opp arbeid med detaljregulering. Dette planforslaget ble trukket i 2020 etter at boligeiendommen ble oppkjøpt og innlemmet i 38/352 som nå er en del av planområdet for pågående regulering.

Spørsmålet om regulering av planområdet slik det er vist på illustrasjon ovenfor, ble etter avtale med kommunens planavdeling, behandlet i Planutvalget 23.03.2021 med følgende vedtak:

Ålesund planutval viser til utgreiingane under og er positiv til oppstart av detaljregulering til eit nærsenter på Lerstad som omsøkt. Nærseinteret skal overhalde føresegnene for nærsenter definert i kommunedelplanen Ålesund, med maks. samla bruksreal på 3000 m² detaljhandel. Planutvalet er orientert om at eit positivt vedtak vil medføre at ein fråvik vedteken Temaplan 2 for senterstruktur i kommunedelplan Ålesund.

Bakgrunnen for denne behandlingen var at foreslått disponering av planområdet ikke vil være i samsvar med *temaplan 2: Senterstruktur i kommunedelplan Ålesund*.

Etter Planutvalgets positive vedtak ble varslingsbrev om oppstart utsendt 22.05.2022 med svarfrist 04.06.2022, samtidig med annonsering i Sunnmørsposten.



Illustrasjon: kunngjøring oppstart av detaljregulering

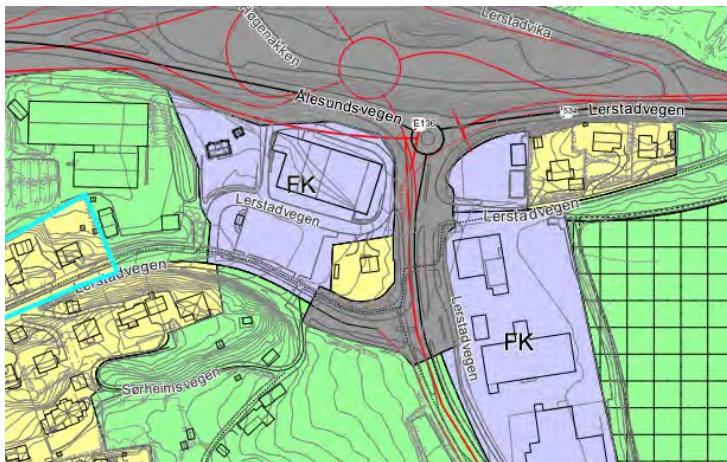
Etter kunngjøring av oppstart er det mottatt 8 merknader. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i vedlegg.

Det er gjennomført spørreskjema-undersøkelse ved Lerstad skole og Ålesund Rideklubb (nabo) for å få innspill og ideer til planarbeidet, oppsummering av dette arbeidet følger som vedlegg til planbeskrivelsen.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Overordnede planer

Kommuneplanens arealdel 2016-2028, vedtatt 09.03.17 med tilhørende temaplaner er gjeldende for planområdet. Temaplaner og temakart vurderes å være spesielt aktuelle for planarbeidet vurderes å være: Temaplan 2 senterstruktur, Temaplan 3 fortettingstrategi, Temakart C Hovedvegnett for sykkel og temakart D Støysoner langs hovedvegnett. Som det vises på utsnitt av plankartet er hoveddelen av planområdet avsatt med formål FK (forretning-kontor). Areal for tidligere (nå revet) bolig i sør-øst har formål bolig i kommunedelplanen. I planområdet inngår også trafikkformål knyttet til overordnet trafikksystem.



Illustrasjon: Utsnitt av gjeldende kommunedelplan for Ålesund

Planområdet er ikke medtatt i kommunedelplanens temaplan for senterstruktur, men området har siden næringsbygget ble ferdigstilt i 2005 fungert som nærsenter for et omland med nærmere 3.000 innbyggere, se også pkt. 3.1.



Illustrasjon: Utsnitt temaplan 2: senterstruktur (planområde blå pil)

Nærområdene som er brukere av eksisterende dagligvaretilbud, ligger hovedsaklig i forettingszone 3 og 4 slik det er vist i temaplan 3 i kommunedelplanen: «Fortettingsstrategi».

Planområdet ligger i direkte tilknytning til hovedrute for sykkel slik det er vist i temakart C i kommunedelplanen. Omleggingen av trafikksystemet som i området, som nå er under bygging, følger opp disse hovedprinsippene.



Illustrasjon: Utsnitt temakart C: hovedplan sykkel

4.2 Gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner

Planområdet omfattes i hovedsak av tre eldre detaljreguleringsplaner:

- Lerstadbakken, endring vedr. flytting av atkomstveg til ridesenter, arealplanID: 1504343
- Mve. reg. endr. vedr. Gnr. 38, bnr. 1, 47 og 157, arealplanID: 1504343a
- Lerstadbakken, reg.endring vedr. ridesenter, m/best, planID: 1504316

Tilgrensende områdeplan og detaljreguleringsplaner:

- Områderegulering for E136 Breivika Lerstad ArealplanID: 1508 15042012007931
- Lerstadbakken reg. endring vedr. ridesenter, m. best ArealplanID: 1508 1504316
- Åsestranda-Lerstadkrysset ArealplanID: 1508 1504276 plan



Illustrasjon: Kartutsnitt gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner

4.3 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

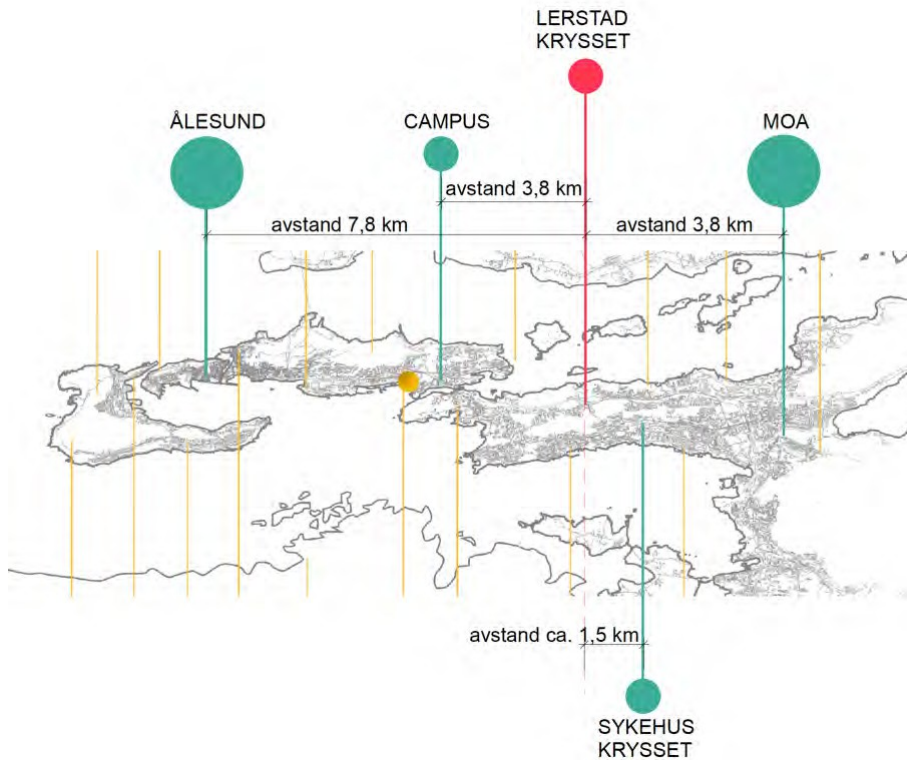
Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014) gir rammer for planarbeidet. Retningslinjene gir føringer som skal bidra til et bærekraftig utbyggingsmønster og transportsystem med mål om økt andel reiser som kan skje med gang-, sykkel- eller kollektivtransport. Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser (T-2/02) vil også være retningsgivende.

Regionale planer (PAKT-Regional plan for areal, klima og transport i Ålesundsregionen, 2022) gir bla. føringer i forhold til lokalisering av virksomheter i forhold til kommunens knutepunkt og sentrumsstruktur.

5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet, avgrensning og størrelse

Området grenser på tre sider mot eksisterende vegsystem; mot Ålesundvegen E136 mot nord og øst, i sør mot Lerstadvegen og i vest grenser planområdet mot et kommunalt eid område som disponeres av Ålesund Rideklubb. Avstand til Ålesund sentrum er 7,8 km, til campus ålesund 3,8 km, Ålesund sjukehus 1,5 km og Moa 3,8 km.



Illustrasjon: beliggenhet



Illustrasjon: planavgrensning og størrelse

5.2 Dagens arealbruk

Innenfor planområdet er det i dag etablert salgsareal for to virksomheter; Meny Lerstad og Norengros. Forretningsarealet (BTA) er på 972 m² for Norengros og 1.822 m² for Meny Lerstad (dagligvare). Arealene omfatter salgareal, lager, varemottak osv. I tillegg ligger det ett bolighus innenfor planområdet i sørøst som er planlagt revet, det andre bolighuset på den nordvestlige delen av området er allerede sanert. Felles tilkomst fra Lerstadvegen i sør-vest skal opprettholdes.



Eksisterende næringsbygg 38/352

Eksisterende bolig 38/197

Bolig 38/377, er revet

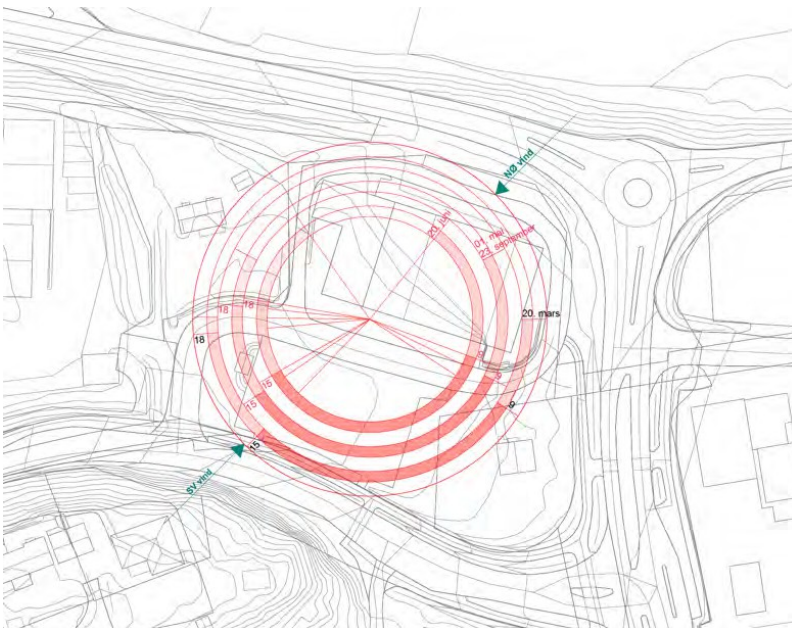
Illustrasjon: Eksisterende bygningsmasse og revet bebyggelse

5.3 Stedets karakter og landskap

Området preges i dag av eksisterende næringsbygg med tilhørende overflateparkering, varemottak og interne kjøreveger. Det er etablert 96 parkeringsplasser på sørsida av Meny-butikken og 23 parkeringsplasser på nord- og østsida ved Norengros. Med unntak av området ved bolighuset i nordøst, hvor der er noen større trær, er vegetasjon begrenset til noen mindre gressbevokste flater i randsonene til kjøreveger og parkering.

5.4 Solforhold og lokalklima

Planområdet har et lokalklima likt øvrige deler av Lerstad-området. Dominerende vindretning er fra sør-vest og nord-vest/nord-øst. Området har generelt gode solforhold både på dag- og kveldstid.

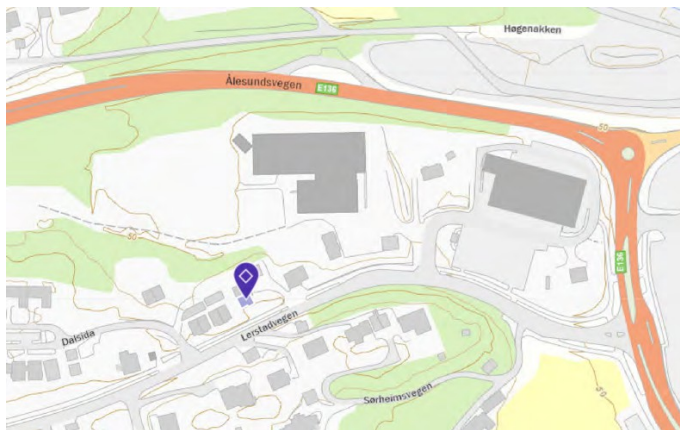


Illustrasjon: diagram solforhold/vind

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

I Riksantikvarens base «Kulturminnesøk» er det ikke registrert kulturminner innenfor planområdet. Området er preget av landskapsmessige inngrep ved opparbeidelse av eksisterende og tidligere bygningssmasse, slik at sannsynligheten for funn av kulturminner trolig er begrenset.

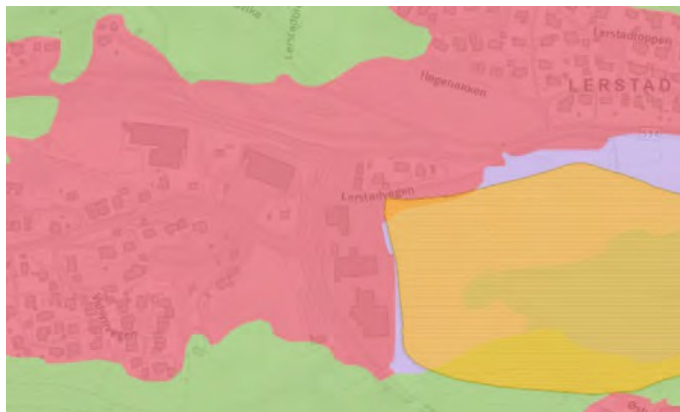
Kulturminnesøk viser ett objekt like sør for planområdet. Dette gjelder et våningshus fra 1900-tallet, som ikke er vernet. Bolighuset som lå på den nord-østlige delen av planområdet hadde elementer av eldre bebyggelse som ble tatt vare på, etter avtale med kulturavdelinga i fylkeskommunen.



Illustrasjon: fra kulturminnesøk

5.6 Naturverdier-biologisk mangfold

Naturbase kart (Miljødirektoratet) viser området som «økosystem 01 bebyggelse/samferdsel». Lerstadvatnet naturreservat (rik kulturlandsapssjø) ligger ca. 350 meter øst for planområdet.



Illustrasjon: utsnitt «naturbasekart» (Miljødirektoratet)

5.7 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Planområdet består i dag av næringsbygg med tilhørende areal for bilparkering og varemottak, ett planert areal i nord-øst (etter riving av bolig) samt ett bolighus i sør-øst som skal rives. Området er i dag ikke benyttet eller egnet som lekområde for barn. Ålesund Rideklubb disponerer ridehall, stall og uteområder på nabotomta mot vest. Eksisterende dagligvarebutikk er mye brukt av barn- og ungdom fra rideklubben. Meny-butikken er også ofte brukt som et møtested for eldre barn og ungdom.

5.8 Landbruk

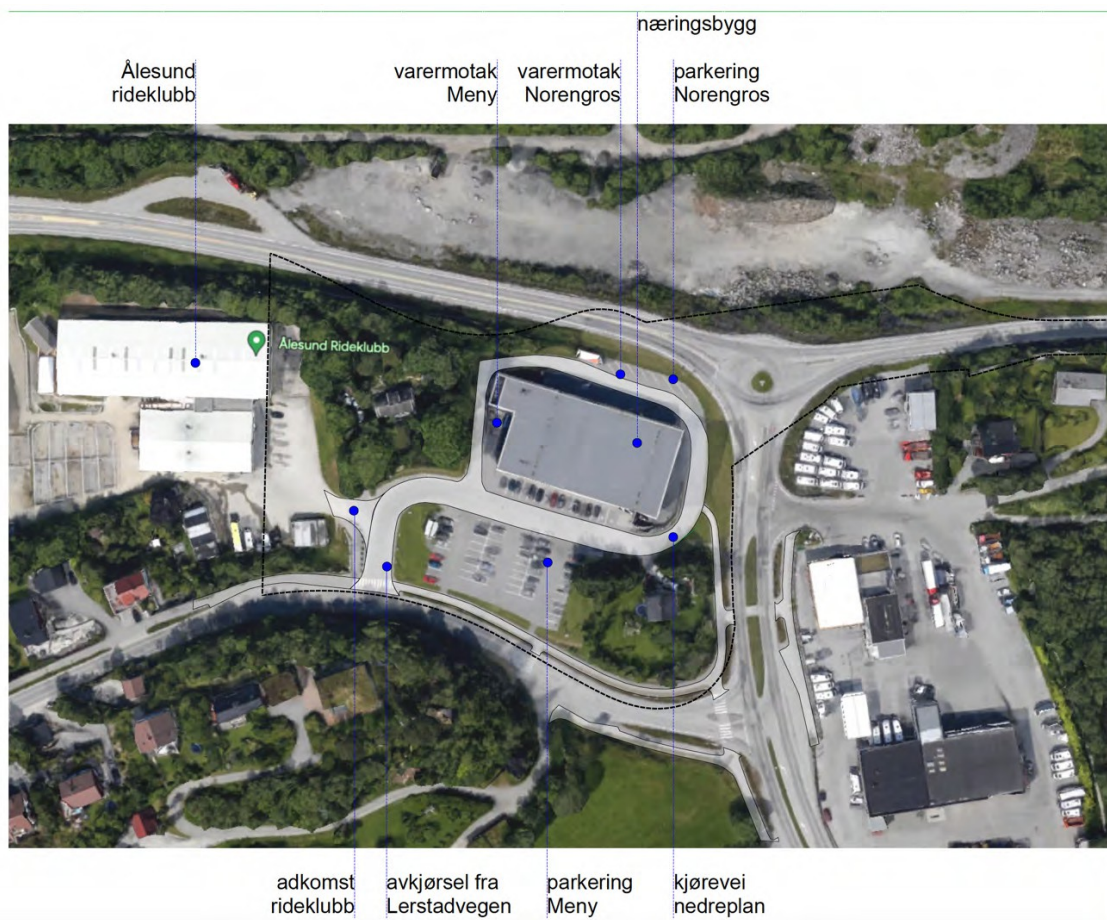
Skog- eller landbruksressurser blir ikke berørt som følge av tiltak innenfor planområdet. «Naturbase» (Miljødirektoratet) viser «vernskog» som grenser inn mot planområdet i sør. Det er ikke skog innenfor selve planområdet.

5.9 Trafikkforhold

Flyfoto nedenfor viser dagens trafikksituasjon. Tilkomst til området er avkjøringen fra Lerstadvegen (ÅDT 2.700) i sør-vest, som også er innkjøring til ridesenteret. Tilkomst for gående og syklende er via fortau på nordsida av Lerstadvegen og fra fortau på østsida av planområdet.

Parkering for Meny-Lerstad ligger sør for næringsbygget, men parkering som betjener Norengros ligger på nedre nivå av tomte; under tak mot øst og langs kjørevegen på nordsida av næringsbygget. Tilkomst til nedre nivå/nordsida av bygget er via envegskjørt kjøreveg i vest/øst-retning som passerer relativt nært opp til inngangspartiet til dagligvarebutikken. Løsningen er relativt oversiktlig, men ikke gunstig ut fra trafikksikkerhetshensyn. Nedkjøringen er også relativt bratt. Utkjøringen fra nedre nivå (ved NorEngros) skjer vest for næringsbygget til øvre nivå hvor også varemottak til dagligvarebutikken er lokalisert, se illustrasjon. Dagens parkeringskapasitet er 96 plasser ved Meny sør for butikken og 23 plasser på nordsida av bygget ved NorEngros (8 under tak). Parkeringsdekningen er god men her er bare noen få sykkeloppstillingsplasser.

Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til buss-stopp både langs Lerstadvegen og Ålesundsvegen (E136). Eksisterende fortau avgrenser planområdet i øst og sør.



Illustrasjon: dagens trafikksituasjon

Illustrasjon: «barnetråkkregistreringer», Hatlane skole og Lerstad skole

Tjenestetilbud innen undervisning, helse/omsorg og kultur/idrett i nærområdet er vist på kartutsnitt nedenfor. Viktige rekreasjonsområder er markert med grønn farge.



Illustrasjon: sosial infrastruktur i nærområdet

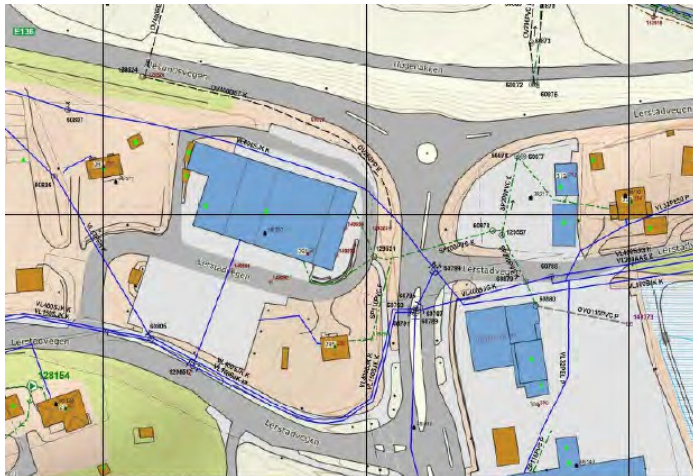
5.12 Universell tilgjengelighet

Begge salgslokalene i næringsbygget har tilfredstillende planfri tilkomst fra parkerings- og trafikkområdene: Meny-Lerstad (dagligvare) fra øvre nivå sør og NorEngros fra nedre nivå med hovedinngang fra nord. Eksisterende trafikk situasjon vurderes som noe uoversiktlig, særlig ved hovedinngang til dagligvarebutikken. Planforslaget legger til rette for å forbedre brukbarheten av området for alle brukere (inkluderende design).

5.13 Teknisk infrastruktur

Eksisterende VAO-infrastruktur er nærmere beskrevet rammeplanen (Ose as) vedlagt planforslaget.

I retning øst-vest går det i dag flere vannledninger gjennom området med varierende dimensjoner fra Ø 150 mm til Ø 600 mm. Spillvannsledning fra planområdet ligger mot øst og er tilkoblet næringsbygget og boligen i sør-øst. Ledningene går videre i nordlig retning og krysser E136 og fylkesveg 534. Overvann fra området blir i dag ledet via flere ledninger til overvannsledninger i nord som går gjennom E136. Disse har dimensjon Ø400 mm. Området berøres ikke direkte av flomveger fra Hatlaåsen som eventuelt kan berøre Ålesundssvegen nord for Hatlaåstunnelen, slik det er illustrert i VAO-rammeplan.



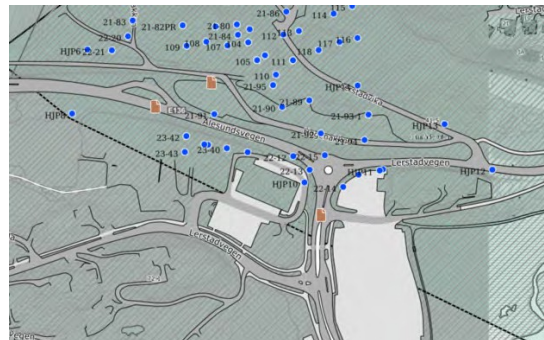
Illustrasjon: Eksisterende VAO-ledningsnett (Ose AS)

5.14 Grunnforhold

Ifølge kvartærgeologisk kart over området (NGU) består grunnen av løsmassetypene (11) morenemateriale (rosa og grønn farge) og hav-, fjord og strandavsetning (43) i sør-øst (blå farge). Basert på disse analysene og at planområdet i stor grad er berørt av bygningsmessige tiltak er det vurdert at eventuelle geotekniske vurderinger av planområdet blir gjort på byggesaksnivå. Geoteknikkrapport E136 -Breivika-Lerstad følger som vedlegg til planforslaget. Grunnundersøkelsene som er gjort i området har ikke påvist kvikkleire og sprøbruddmateriale.



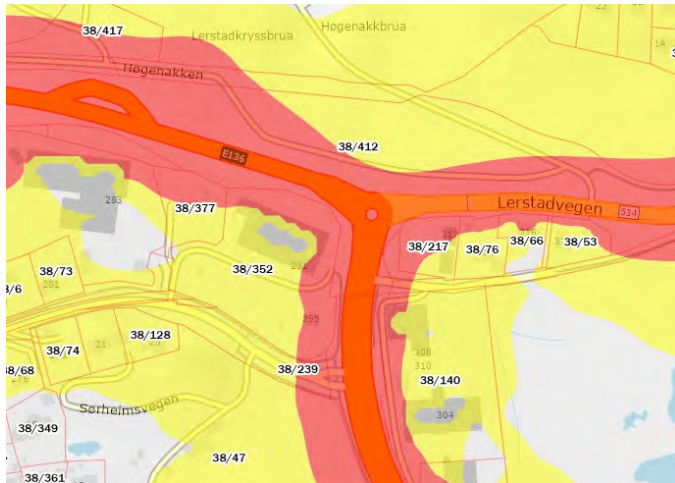
Illustrasjon: utsnitt kvartærgeologisk kart (NGU)



Geotekniske borehull (NGU/NADAG-base)

5.15 Støyforhold

Støyvarselkart fra Statens Vegvesen viser at deler av planområder i randsonene mot nord og øst ligger i rød støyzone med støynivå Lden 65dB eller høyere. Hoveddelen av området ligger i gul støyzone med støynivå Lden på 55-65 dB. Det er ikke planlagt støyfølsomme formål innenfor planområdet. Bolig som ligger i den sør-østlige delen av planområdet ligger i rød sone, men bygget legger opp til at dette bygget skal rives. Vegsystemet nord for planområdet er under omlegging, støykartet nedenfor er basert på nåværende trafiksituasjon.



Illustrasjon: utsnitt av støysonkart (Statens Vegvesen)

5.16 Luftforurensing

E136 har en årsdøgntrafikk på ca. 23.000 mens Ålesundsvegen sørover til Hatlanetunnelen har en ÅDT på ca. 12.000 (SVV 2023). Lerstadvegen har en ÅDT på i overkant av 2.700 (SVV 2021). Dette innebærer at randsonene mot disse vegene i perioder kan være utsatt for vegstøv. Nåværende virksomheter har erfaringsmessig vært lite plaget av dette.

5.17 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

ROS-analyse vedlegges planforslaget.

Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealene er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.

Relevante tema som ROS-analysen har identifisert i planprosessen er: støy/støv og trafikkssikkerhet internt og knyttet til forbindelser med omkringliggende trafikksystem.

5.18 Næring

Nåværende næringsaktivitet innefor planområdet er dagligvarehandel (Meny-Lerstad) og engrosforretning for storhusholdning, arbeidsklær, emballasje, renhold mm. (NorEngros). Begge har vært leitakere siden næringsbygget ble ferdigstilt i 2004.

5.19 Analyser/ utredninger

Følgende analyser/utredninger er gjennomført som følge av ROS-analysen:

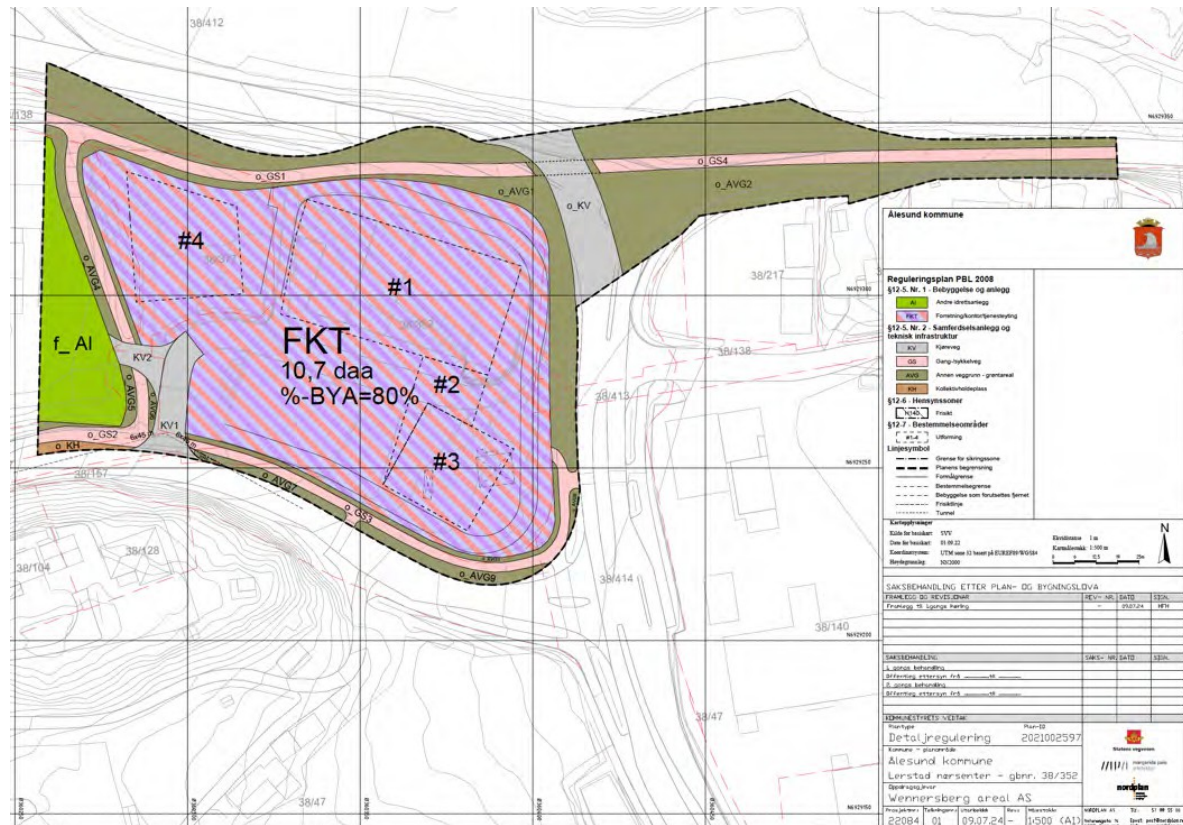
- VAO-rammeplan (Ose AS)
- Trafikkvurdering (Nordplan AS)

«Geoteknikk-rapport E136 -Breivika-Lerstad» berører deler av området og er vedlagt planbeskrivelsen. Videre har Wennersberg Areal AS gjennomført en begrenset spørreundersøkelse til barn og unge forbindelse med planarbeidet. Her er det gitt nyttige innspill og ideer til planarbeidet. En oppsummering av undersøkelsen og eksempel på spørreskjema som ble brukt er vedlagt planforslaget.

6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

Hovedformålene innenfor planområdet er forretning, kontor og tjenesteyting (FKT), Andre idrettsanlegg, felles ridesenter (f_AI), og flere underformål til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Disse omfatter offentlig kjøreveg (o_KV), offentlig gang- og sykkelveg (o_SGS), annen offentlig veggrunn og grøntareal (o_AVG) og veg, offentlig kollektivholdeplass (o_KH) samt felles avkjørsel (KV). Innenfor planområdet kan det innpasses kommunaltekniske anlegg. Dette er beskrevet nærmere i fellesbestemmelsene til planen.



Illustrasjon: plankart, bestemmelsesområder (#) angir aktuelle områder for bygging

Planlagt arealbruk legger til rette for bygging av to nye bygningsvolum nord-vest og sør-øst for eksisterende næringsbygg. Samtidig blir det etablert et mer oversiktlig system for internttrafikk på området, med et tydeligere skille mellom gående/syklende og kjørende. Et viktig grep i denne planen er å fjerne nedkjøringen til nordsida av bygget, som idag passerer forbi hovedinngangen til dagligvarebutikken, og sørge for at denne trafikken ledes langs yttergrensa av planområdet mot sør og vest. Denne kjøreforbindelsen vil være envegskjørt som vist på illustrasjon. Samtidig kobles den nye gang og sykkelvegen som følger Ålesundvegen sammen med Lerstadvegen i nord-sør retning. Dette gir også en svært god gang- og sykkelforbindelse til selve planområdet.

6.2 Oversikt reguleringsformål

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1490 - Andre idrettsanlegg	1,1
1813 - Forretning/kontor/tjenesteyting	10,7
Sum areal denne kategori:	11,8
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011 - Kjøreveg (3)	1,1
2015 - Gang-/sykkelveg (4)	1,9
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (9)	5,8
2073 - Kollektivholdeplass	0,1
Sum areal denne kategori:	9,0
Totalt alle kategorier: 20,8	

Illustrasjon: Tabellen viser arealformålene i plankartet, areal oppgitt i daa

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Planforslaget legger til rette for at det kan tillates nybygg innenfor nærmere definerte bestemmelsområder (#) innenfor hovedformålet forretning, kontor og tjenesteyting (FKT):

- Eksisterende næringsbygg (#1) forutsettes oppretholdt
- Mellombygg (#2) mellom eksisterende bygg og nybygg i sør-øst
- Nybygg i sør-øst (#3)
- Nybygg i nord-vest (#4)

Det foreslåtte bygningsvolumet i sør-vest (#3) ønskes tilrettelagt for funksjoner som supplerer eksisterende dagligvarebutikk; apotek, konditori/kafé, blomsterhandel o.l. Denne bygningen kan kobles sammen med eksisterende med et lavere mellombygg og også vil fungere som en felles hovedinngang. På denne måten etableres et tryggere, bilfri sone for tilkomst fra parkering inn mot inngangspartiet til dagligvarebutikken og til det planlagte nybygget i sør-øst. Samtidig skal tilkomstveg til nedre nivå på nordsida av eksisterende næringsbygg legges om slik det er illustrert på situasjonsplan. Nedkjøring vil da skje langs sørgrensa av området og være envegskjørt i østlig retning. Utkjøring fra nedre plan vil skje vest for eksisterende næringsbygg (#1) på plankartet.

Nåværende gangsone på sørsida av eksisterende næringsbygg forlenges vestover langs planlagt nybygg i nor-vest (#). Dette gir også en god kobling mot ny gang-/sykkelveg og mot rideklubben. Eksisterende avkjøring fra Lerstadvegen i sør-vest opprettholdes. Det samme gjelder eksisterende fortau på nordsida av Lerstadvegen. Det skal tilrettelegges for sykkelparkering innenfor planområdet og HC-parkering nær hovedinnganger, slik det er spesifisert i planbestemmelsene. Planforslaget legger til rette for at de planlagte nybyggene kan bygges med p-kjeller. Her kan også legges varemottak, tekniske rom og lignende, se situasjonsplan for nedre nivå.



Illustrasjon: situasjonsplan øvre nivå etter utbygging



Illustrasjon: situasjonsplan nedre nivå m. parkering, etter utbygging

6.4 Bebyggelsens høyde og volum

De to hovedvolumene som foreslås i planforslaget har tilnærmet samme grunnflate (fotavtrykk), men er gitt ulik høydebegrensning ut fra en nærmere vurdering av nabobebyggelse, uterom, arkitektonisk uttrykk, trafikkløsninger og solforhold. Bygningsvolumet i nord øst foreslås med inntil 5 etasjer over bakkenivå, mens bygningsvolumet i sør-øst blir et lavere bygg med inntil 3 etasjer (2 etasjer over dagens parkering mot sør). Mellombygget som svik kunne danne et nytt inngangsparti og binde sammen eksisterende bygg og nybygget i sør-øst vil være et lavere bygg i maksimalt to etasjer.

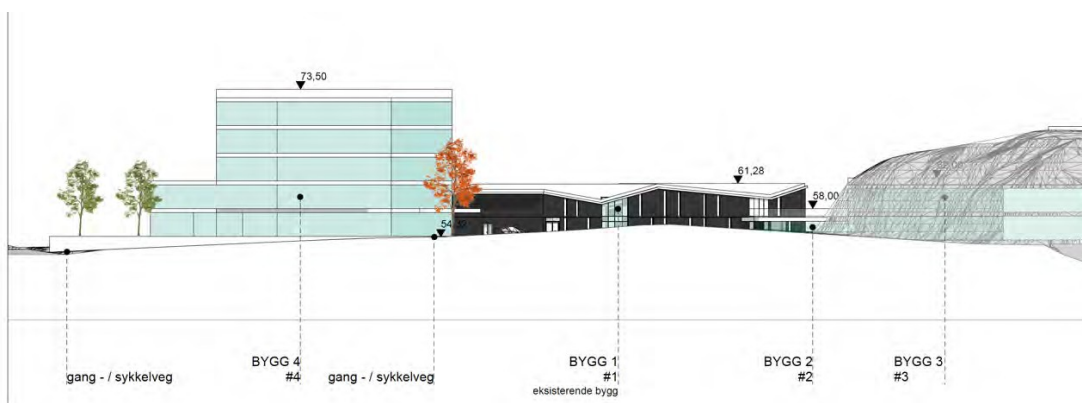
Maksimalt byggehøyder er kotesatt i forslag til reguleringsbestemmelser (§4) som gjelder formål 1813 Forretning/kontor/tjenesteyting (FKT), se plankart:

Eksisterende bygg (#1):	høyde som i dag, ved ombygging kote +61,3
Mellombygg (#2):	kote +57,7
Nybygg sør-øst (#3):	kote +62,0
Nybygg nord-vest (#4):	kote +73,5

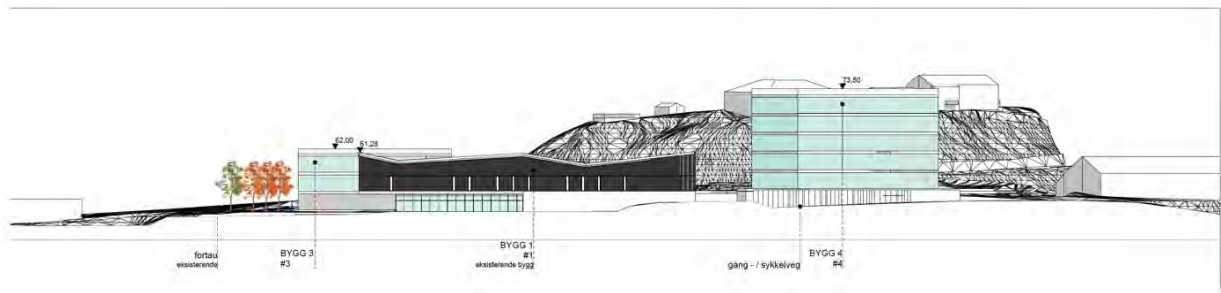
Illustrasjonene viser maksimum volum i henhold til planforslaget:



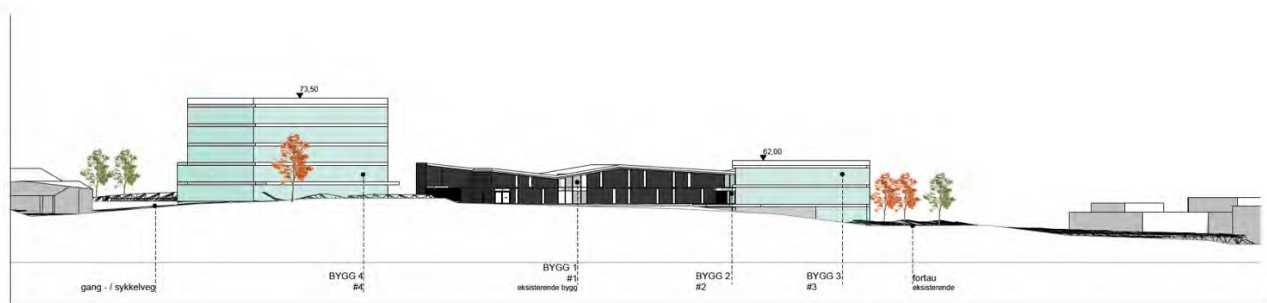
Illustrasjon: snitt/oppriss fra øst



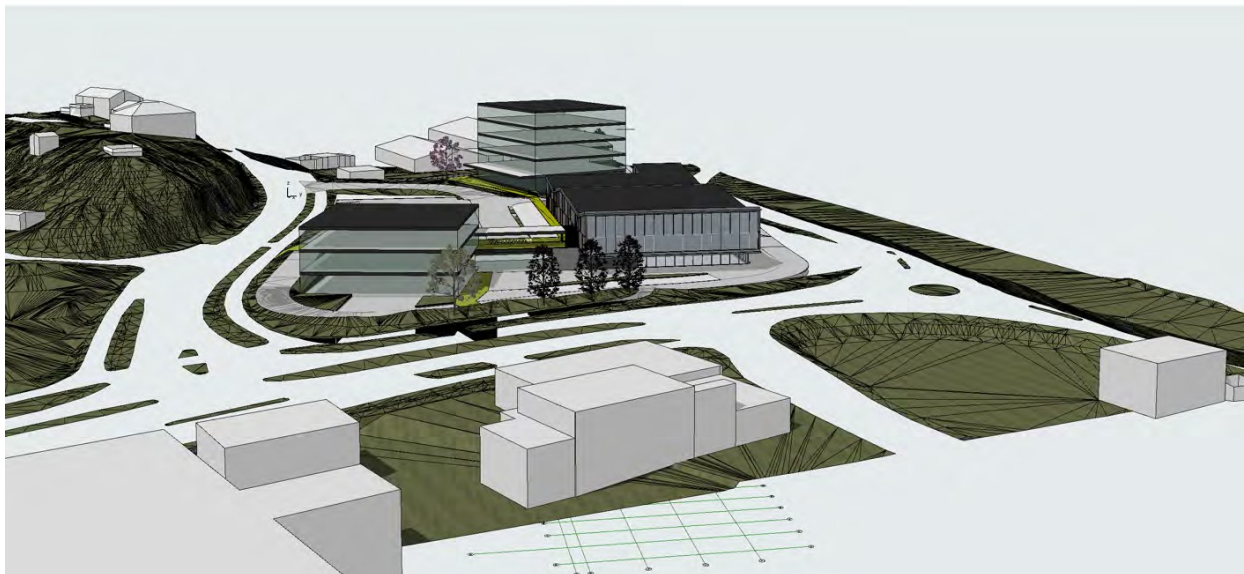
Illustrasjon: snitt/oppriss fra vest



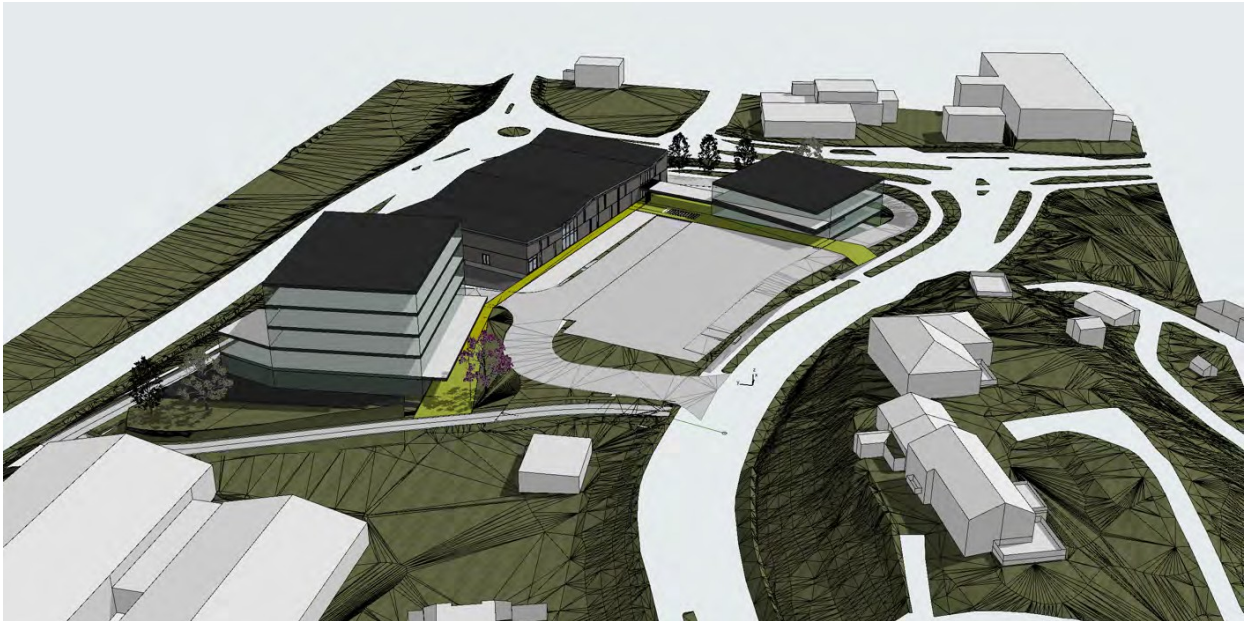
Illustrasjon: snitt/oppriss fra nord



Illustrasjon: snitt/oppriss fra sør



Illustrasjon: perspektiv / volummodell sett fra øst



Illustrasjon: perspektiv / volummodell sett fra sør-vest



Illustrasjon: perspektiv / volummodell sett fra sør-øst

6.5 Grad av utnytting

For de angitte byggeområdet forretning/kontor tjenesteyting (FKT) er maksimal utnyttelse satt til maks. %-BYA=80 %, eksklusiv parkeringskjeller under terreng. Parkering på terreng skal medregnes i graden av utnytting med 18 m² pr bil.

7 Plassering og utforming av tiltak

7.1 Bebyggelse/formål

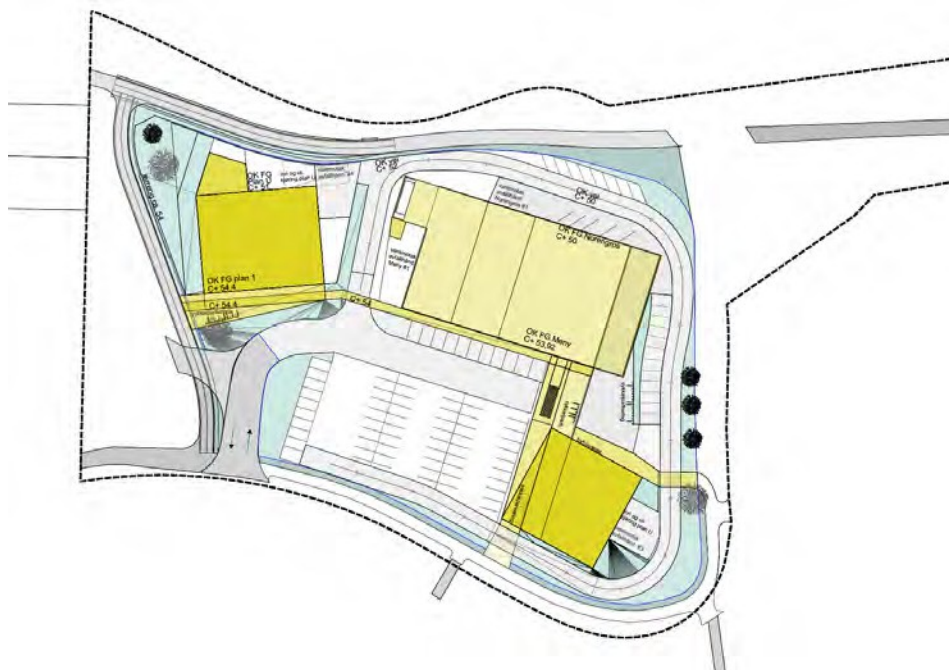
Hovedformålet innenfor planområdet er forretning, kontor, tjenesteyting som utgjør ca. halv- parten av arealet innenfor planområdet. Området i som disponeres av Ålesund Rideklubb har formål «Andre idrettsanlegg (AI) og legges til rette for videreføring av dagens aktivitet ved ridesenteret. Et viktig formål med planen er også realisering av planene for et overordnet gang- og sykkelvegsystem av høy kvalitet.

Samlet utbyggingspotensiale basert på planforslaget er ca. ca. 7.950 m² BTA. Av dette utgjør parkeringsarealet under bakkenivå ca. 2.700 m² BTA.

7.2 Kvalitet på uteområder

Planbestemmelsene setter krav om at det ved nye tiltak innenfor utbyggingsområdene #2, #3 og #4 skal framlegges en helhetlig utomhusplan som ivaretar at interne kommunikasjonsveger, ganglinjer og terrengbehandling opparbeides på en kvalitetsmessig god måte, og at kravene til universell utforming blir oppfylt.

I tillegg skal utomhusplan ved søknad om byggetillatelse for berørte utbyggingsområder (#2, #3 og #4), også vise tilkomst, vegløsninger, terrengbehandling tilpasset nye tiltak, bevaring av eventuell eksisterende vegetasjon, ny vegetasjon og beplantning inkl. eventuell vegetasjonsskjerm, biloppstillingsplasser. Løsninger skal dokumenteres med kotesatte terrengsnitt og illustrasjoner fra ansvarlig søker.



Illustrasjon: veiledende utomhusplan

7.3 Parkering

Nærsenter-området har i dag ca. 120 parkeringsplasser for biler. Basert på arealutnyttelsen i planforslaget vurderes maksimal parkeringskapasitet ved full utbygging å være:

Plan1 sør for eks. dagligvarebutikk:	72 plasser
Plan U1	25 plasser
Utvendig ved nybygg mot vest:	3 plasser
P-kjeller nybygg vest:	35 plasser
P-kjeller nybygg øst:	43 plasser

Overflateparkering reduseres med ca. 20 plasser. Samtidig kan det etableres i underkant av 80-plasser i parkering under bakkenivå. Reguleringsforslaget legger opp til at kommunens parkeringsnorm legges til grunn ved beregning av parkeringsbehov. Det er en klar intensjon om at Lerstad Nærsenter ikke skal stimulere til ensidig bilbruk, men være godt tilgjengelig for alternativ transport.

Forslag til overflateparkering er vist på utomhusplan, pkt. 7.2. Løsning for sykkelparkering og nærmere detaljering skal skje på byggesaksnivå som beskrevet i reguleringsbestemmelsene.

7.4 Tilknytning til infrastruktur

Planforslaget er basert på at overordnet infrastruktur for kjøreveger og kollektivtrafikk opprettholdes som i dag, samtidig som trafikkflyt og parkering for gående, syklende og kjørende innenfor området forenkles og blir gjort mer oversiktlig. Dette vil bidra til forbedret trafiksikkerhet for alle brukergrupper.

VAO-rammeplan viser at løsninger for håndtering av forbruksvann, sløkkevann-, avløp og overvann kan baseres på videreutvikling og supplering av allerede etablert infrastruktur, se nærmere beskrivelse og illustrasjon i pkt 7.17.

7.5 Kjøreatkomst

Eksisterende kjøreadkomst fra sør-vest opprettholdes og vurderes å ha akseptabel kapasitet i forhold til videre utbygging av området. Se også trafikkvurdering fra Nordplan vedlagt planbeskrivelsen.

7.6 Utforming av veger/ gang- og sykkeltrafikk

Iht. gjeldende plan skal det opparbeides sammenhengende høykvalitets sykkelveg med fortau fra Breivika til Lerstad. Ved Lerstadbakken går traseen over til tradisjonell gang- og sykkelveg. Løsningen er tenkt videreført i ny trasé, for videre fortsettelse mot Nørvasund og med arm opp til Lerstadvegen som vist i fig.2.

Asfaltert bredde på gang- og sykkelvegen er planlagt til 3 meter, skulder 0,5 meter og grøft/gjerdeavstand 1,0 meter til hver side. På et ca. 25 meter langt parti av traséen inn mot planlagt undergang fra vestsiden er det knapt med areal. Der skal g/s-veg avsluttes mot støttemur langs eiendom gbnr. 38/352



Kryssing i plan ved bensinstasjonen og eksisterende gang og sykkelveg opp langs Lerstadvegen beholdes som i dag. se fig.4.



Forholdene for gående og syklende blir vesentlig forbedret som følge av endringen. Dette ved at traséen blir tilnærmet flat og stigningen opp til Lerstadvegen blir mindre enn 5%. Det blir god forbindelse for myke trafikanter til ridesenteret og til eksisterende og framtidig virksomhet på gbnr. 38/377 og 38/352. I tillegg tilrettelegges det for muligheten til at sykkeltraséen kan videreføres direkte vestover langs E136 mot Nørvasund. Dette som del av en sammenhengende trasé for sykkel helt fra Breivika til Ålesund sentrum, i tråd med Temakart sykkel i Ålesund: <https://kartserver.esunmore.no/geoinn-syn/?project=sykelkart&layers=Sykelkart,Tekster&baselayers=Flyfoto&application=geoinn-syn&zoom=10&lat=6935525.94&lon=362902.92>

Langs hele traséen fra Lerstadbakken og vestover skal Ålesund kommune legge ny hovedvannledning.

Gang- og sykkelvegarmen opp til Lerstadvegen beskjerer tomten til ridesenteret. Vegen blir lagt så lavt som mulig og høydeforskjell til gbnr. 38/377 tas opp med mur og minsker inngrepet vesentlig. Det ligger hovedtrasé for høyspent strøm der i dag. Denne videreføres og fornyes i den nye traséen.

7.7 Krav til samtidig opparbeidelse/trafikktiltak

Reguleringsbestemmelsene setter rekkefølgekrav (§7) til opparbeidelse av offentlig gang-/sykkelveg og til forbedring av trafikkkløsnings innenfor reguleringsformål forretning/kontor/tjenesteyting (F/K/T) før det kan gis brukstillatelse for nye bygninger.

Ved etablering av nybygg i sør-øst (#4) setter planen krav til omlegging av internt vegsystem, bla. skal dagens kjørvveg som går forbi inngangspartiet til dagligvarebutikken legges om og gå langs sør og øst-sida av nybygget. Se også situasjonsplan under pkt. 5.1.

7.8 Varelevering

Dagens varemottak og avfallshåndtering for dagligvarebutikken på vestsida av eksisterende næringsbygg fungerer tilfredsstillende og forutsettes opprettholdt som i dag. Det samme gjelder varemottak på nedre plan mot nord som betjener nåværende engrosutsalg. Ved eventuell utbygging innenfor bestemmelsesområdene, hvor nybygg kan etableres, blir det stilt krav om at løsninger som gjelder varemottak og avfallshåndtering skal godkjennes av kommunen gjennom byggesaksbehandling. Eventuelle leietakere er foreløpig uavklart, og løsninger må avklares i forbindelse med utarbeidelse av byggeprogram.

7.9 Tilgjengelighet for gående og syklende

Tilgjengeligheten til området for syklende og gående vil bli betydelig forbedret gjennom de veiutbyggingen som SVV nå gjennomfører. Planområdet vil ha direkte tilkomst fra overordnet gang- og sykkelnett både i østlig og vestlig retning.

7.10 Felles atkomstveger, eiendomsforhold

Planområdet vil ha tilkomst fra offentlig veg i sør-vest, som idag.

7.11 Planlagte offentlige anlegg

Planen omfatter deler av ny offentlig gang- og sykkelveg med tilhørende sideareal som er under opparbeidelse av Statens Vegvesen.

Fellesbestemmelsene i planen (pkt. 3.5) åpner for innpassing av kommunaltekniske anlegg som pumpestasjoner, trafokiosker og lignende. Slike tiltak krever godkjenning fra kommunen.

7.12 Universell utforming

Utbygging skal skje i tråd med krav i byggeforskrift TEK 17.

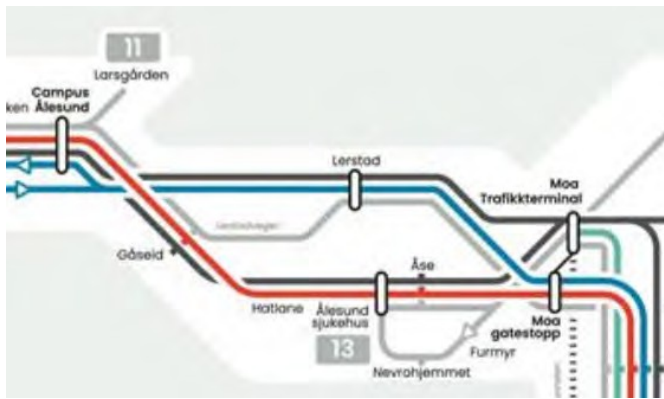
Hele planområdet, inkludert uteoppholdsplasser, skal tilfredsstillende krav om universell utforming.

7.13 Uteoppholdsareal

Uteoppholdsarealene skal framstå med en enhetlig behandling når det gjelder materialbruk, belysning og beplantning/vegetasjon. Dette skal dokumenteres gjennom utomhusplan som skal godkjennes ved byggesaksbehandling. **Kvalitet på uteområder skal sikres gjennom krav til utarbeidelse av bindende utomhusplan, som også sikrer gode oppholdsareal for ansatte.**

7.14 Kollektivtilbud

Lerstadkrysset utgjør et lokalt kollektivknutepunkt med gode bussforbindelser til bysentrum, Campus Ålesund, Moa og lokalt langs Lerstadvegen. Her er også bussforbindelse til Brattvåg, Åndalsnes og Molde. Foreslåtte tiltak innenfor planområdet endrer ikke dagens løsninger for kollektivtrafikk.



*Illustrasjon:
Utsnitt av linjekart Ålesund (FRAM-M&R fylkeskommune)*

7.15 Kulturminner

Ut fra tilgjengelig informasjon er det lite trolig at den planlagte utviklingen av området vil berøre kulturminner.

7.16 Sosial infrastruktur

Utvikling av området i tråd med planforslaget vil kunne være et positivt bidrag til sosial infrastruktur for beboerne i nærområdet. Tjenester som supplerer eksisterende dagligvarehandel, f.eks. apotek, frisør, kafe-/konditori vil føre til at tilbud, som i dag bare kan nås med bil/kollektivtransport, blir tilgjengelige i gang-/sykkellavstand. Den pågående utbyggingen av gang-/sykkelvegnett i området vil kunne bedre tilgjengeligheten ytterligere.

7.17 Plan for vann- og avløp og overflatehåndtering samt tilknytning til offentlig nett

VAO-løsninger følges opp i henhold til uttalelse fra VA-virksomheten i kommunen. Overordnet plan for vann-, avløp overvannshåndtering (VAO-rammeplan) må foreligge før rammetillegg for bygging kan bli gitt. VAO-plan (Ose AS) for området følger som vedlegg til planbeskrivelsen.

Vannforsyning

VAO-rammeplan konkluderer med at det er tilstrekkelig vannforsyning til å dekke behovet for forbruksvann ved tilkobling til kommunalt ledningsnett. Vannledningen i den vestlige delen av planområdet, som forsyner Høgnakken, må trolig legges om og legges i den nye traseen for gang-/sykkelvegen. Dagens næringsbygg er brannsprinklet og planen legger ikke opp til formål som krever slokkvann ut over veiledningene i Teknisk forskrift (TEK).

Avløp/spillvann

Eksisterende ledningsnett har kapasitet for å betjene planområdet. Renseanlegget RA5 i Breivika skal saneres og erstattes med ny pumpestasjon. Avløp fra dette området skal da pumpes til nytt renseanlegg på Kongshaugen i Sula kommune. Per idag er det ikke godkjent VA-løsning for området. Planen setter rekkefølgekrav til at godkjent utslippsløsning må være på plass for det kan gis brukstillatelse for nye bygninger innenfor planområdet. VA planen konkluderer med at det er tilstrekkelig kapasitet på eksisterende offentlige spillvannsledninger for å ivareta planlagt utbygging.

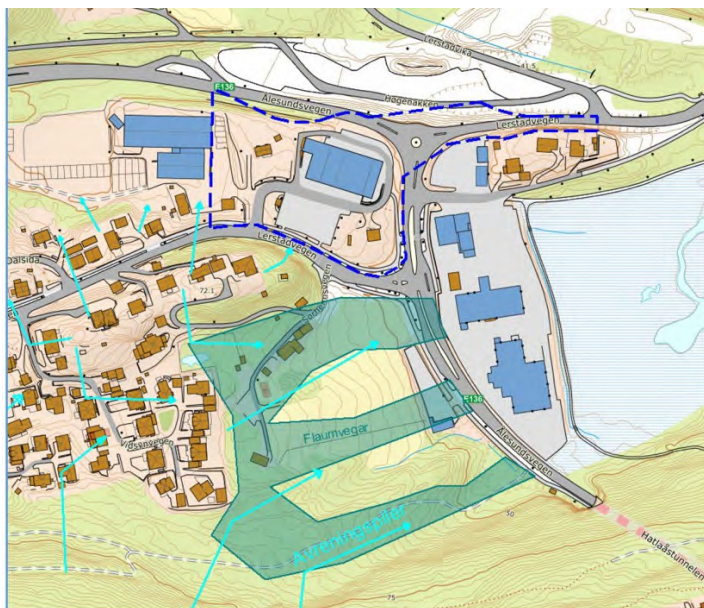
Overvann og flom

VAO-rammeplanen konkluderer med at økning av mengde overvann som følge av de planlagte tiltakene vil kunne håndteres på en forsvarlig måte gjennom fordrøyning og infiltrasjon i

kombinasjon med eksisterende ledningsnett for overvann. Overvannet vil ikke være forurenset og går heller ikke til drikkevannskilde eller annen sårbar resipient.



Illustrasjon: Eksisterende og nye VAO-ledninger (Ose AS)



Illustrasjon: flomveier i nærområdet (Ose as)

7.18 Plan for avfallshenting / håndtering

Planbestemmelsene (3.13) stiller krav til utarbeidelse av renovasjonsteknisk plan på byggesaksnivå. Løsningen skal godkjennes av renovasjonsselskapet.

7.19 ROS (risiko-og sårbarhetsanalyse)

Relevante tema som ROS-analysen har identifisert er: støy og ulykkesfare på grunn av trafikk, flom/skred, overvann ved ekstremvær og eventuelle utilsiktede hendelser i nabovirksomheter/naboområde. Av disse er risiko vurdert å være størst knyttet til trafikk mens øvrige risikoforhold er vurdert til å være lav. ROS-analysen følger som vedlegg til planbeskrivelsen.

Risiko = Sannsynlighet x konsekvens	1 Ubetydelig	2 Mindre alvorlig	3 Betydelig	4 Alvorlig	5 Svært alvorlig
5 Svært sannsynlig	5	10	15	20	25
4 Meget sannsynlig	4	8	12	16	20
3 Sannsynlig	3 flom, skred biologisk mangf. Overvann ekstremvær bortfall infrastruktur	6	9	12	15
2 Mindre sannsynlig	2 grunnforhold utglidning oversvømmelse utilsiktede hendelser i nabovirksomheter	4	6 støy fra trafikk trafikkulykker	8	10
1 Lite sannsynlig	1	2	3	4	5

Illustrasjon: Matrise fra risikoanalysen

7.20 Rekkefølgekrav

§ 7 i reguleringsbestemmelsene gir rekkefølgebestemmelser til følgende tema:

- Generelle krav om infrastrukturtiltak ved nybygg innenfor planformålet forretning/kontor/tjenesteyting (F/K/T). Dette gjelder kobling mot interne veglinjer vist i illustrasjon vedlagt planbeskrivelsen og plan for sykkel- og bilparkering. Slik dokumentasjon skal følge byggesøknad og godkjennes av bygningsmyndigheten.
- Tidsrekkefølge knyttet til etablering av nybygg innenfor bestemmelsesområdene #2, #3 og #4 knyttet til omlegging og forbedring av trafikk internt på området.
- Omlegging av kjøreveg forbi dagens inngangsparti til daglivarebutikken (Meny-Lerstad) må være gjennomført før brukstillatelse kan bli gitt for nybygg innenfor #3. Denne løsningen vil være et viktig bidrag til å forbedre trafiksikkerheten for internt på området.
- Før igangsettingstillatelse for nybygg innenfor # 4 må internvegen mellom eksisterende næringsbygg (#1) og #4 være utbedret. Videre må løsninger for ivaretagelse av sikkerhet og bruk ved varemottak være dokumentert og godkjent av bygningsmyndigheten.
- Opparbeidelse av gang- og sykkelveger innenfor planområdet må være opparbeidet samtidig med øvrige tiltak som Statens Vegvesen gjennomfører i området.
- Før brukstillatelse til nybygg blir gitt skal det foreligge godkjent utslippstillatelse for avløp.

8 Virkning/konsekvenser av planforslaget

8.1 Konsekvenser i forhold til overordnede planer

Planforslaget viderefører i stor grad opp foreslått arealbruk i arealdelen av kommunedelplan Ålesund. Der planområdet har formål forretning/kontor (F/K). Planen legger også opp til at en bolig, som ligger ugunstig til, i rød støysone rives. Den planlagte utviklingen av dette nærsenteret, som ble etablert i allerede i 2004, vil i liten grad være en konkurrent til allerede etablerte knutepunkt og nærsenter i kommunen.

Til tross for at planområdet ikke er listet opp som en del av kommunens «temaplan senterstruktur» eller tilsvarende oppstilling i den interkommunale temaplanen «PAKT» vil en videreutvikling det allerede etablerte nærsenteret på ved Lerstadkrysset støtte opp om flere av strategiene som disse planene bygger på: bærekraftig mobilitet, effektiv og kompakt arealbruk, utnyttelse av eksisterende infrastruktur osv.

8.2 Konsekvenser i forhold til landskap

Planforslaget legger opp til en forholdsvis moderat bygningsmessig fortetting av området, men som også vil gi landskapet en mer urban karakter. Samtidig opprettholdes nåværende nivåforskjell nord-sør på tomta og randsoner/vegetasjon mot veier og naboområder. Disse landskapstrekkene kan forsterkes ved planting av ny vegetasjon/trær.

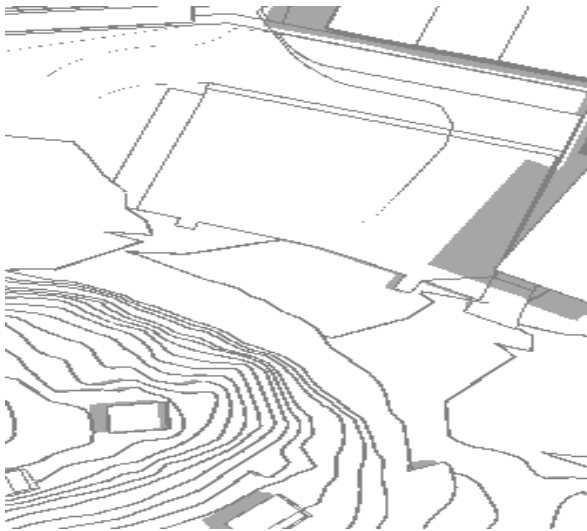
8.3 Konsekvens for byform og estetikk

Eksisterende næringsbygg er av høy arkitektonisk og estetisk kvalitet og har gitt området sørpreg og identitet. Planen legger opp til at dette særpreget ikke brytes ned, men forsterkes ved at det stilles kvalitetskrav til nye bygninger og uteområder. Planbestemmelsene setter også krav til en estetisk og arkitektonisk begrunnelse som skal følge eventuelle byggesøknader.

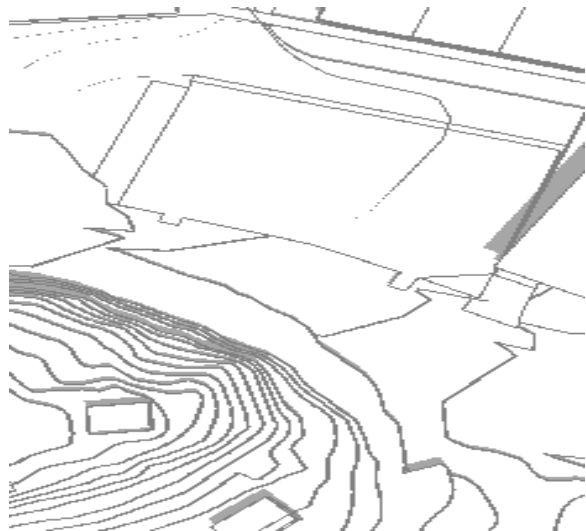
8.4 Konsekvenser for sol- og skyggeforhold.

Sol-skyggeanalysen, som er basert på maksimalt utbyggingsvolum, viser akseptable solforhold for bygninger og uteområder. Heller ikke nabobebyggelse blir berørt av utbyggingen i vesentlig grad. Sol-skyggediagram for ulike tidspunkt ved vårjevndøgn og midtsommer er vist på illustrasjonene nedenfor. Illustrasjonene er også vist i større format som vedlegg til planbeskrivelsen.

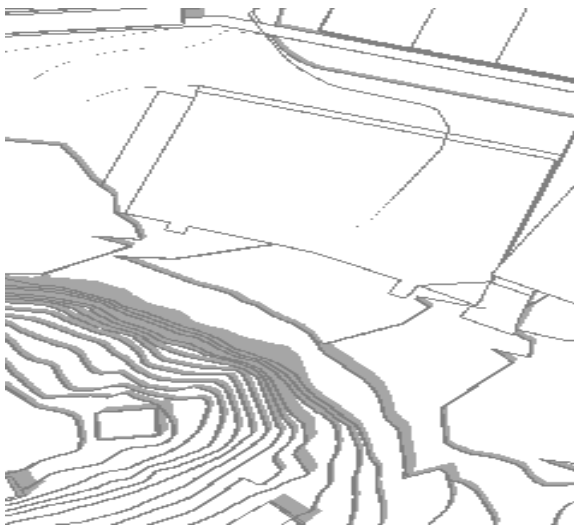
Sol /-skyggeforhold på planområdet 21. juni og 21. mars er vist på illustrasjonene nedenfor.



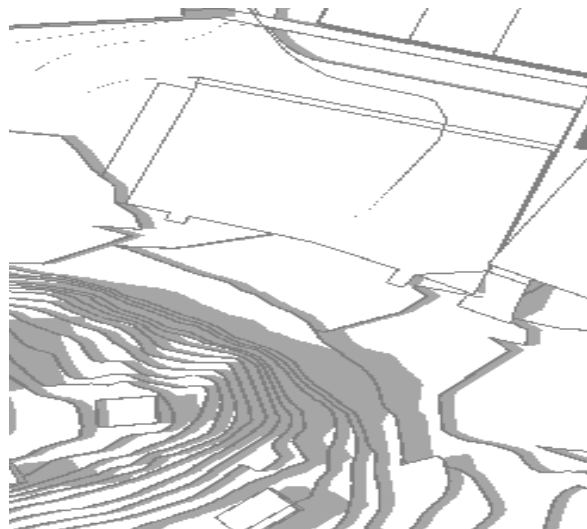
21.juni kl. 09:00



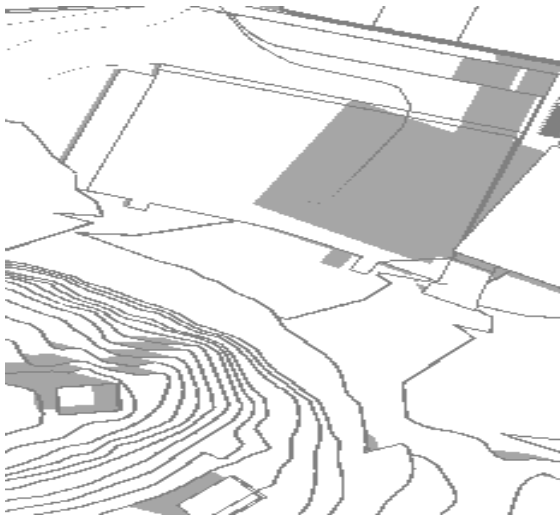
21.juni kl. 12:00



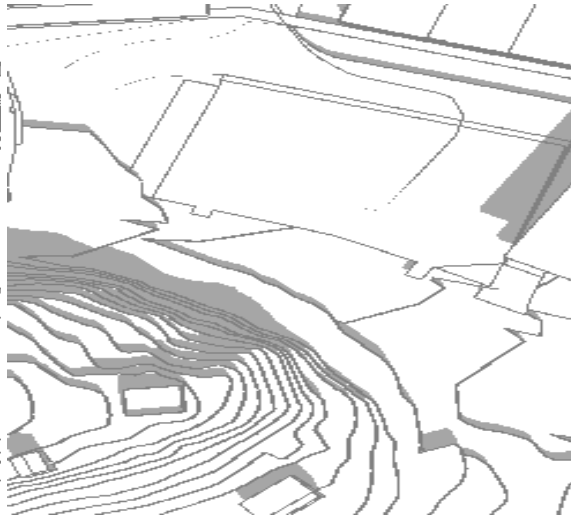
21.juni kl. 15:00



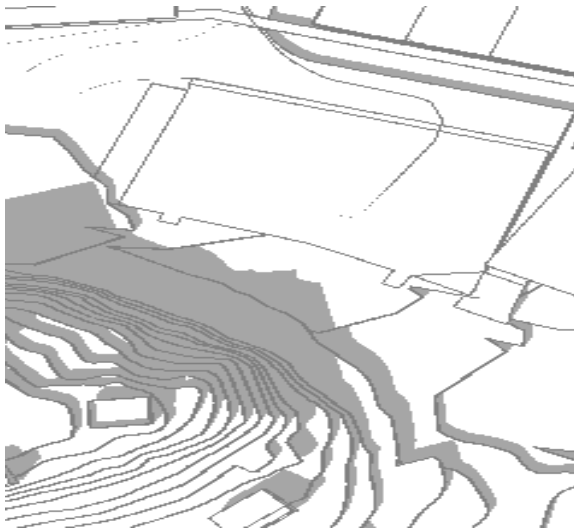
21. juni kl. 18:00



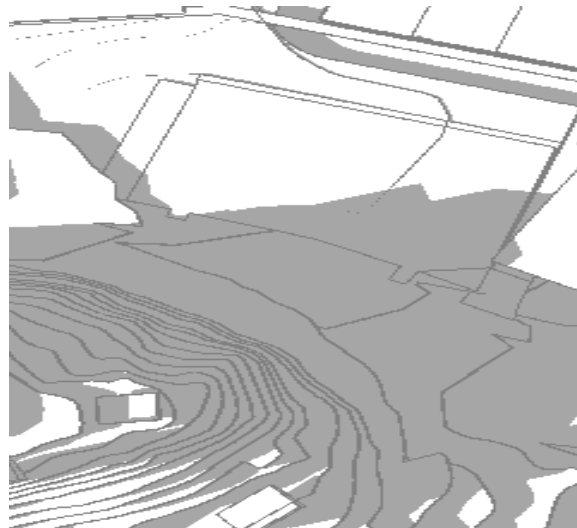
21.mars kl. 09:00



21.mars kl. 12:00



21. mars kl 15:00



21. mars kl 18:00

8.5 Konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø (verneverdier)

Det er ikke registrert kulturminner innenfor planområdet. Størstedelen av området er berørt av tidligere anleggsmessige tiltak, næringsbygg, parkeringsplasser og to boligtomter. Risiko for at planlagte tiltak vil føre til tap av kulturminner vurderes derfor i utgangspunktet som lav.

8.6 Konsekvenser i forhold til kravene i Naturmangfoldloven, kap. II

Det er ikke grunn til å tro at tiltakene som foreslås vil true sårbare naturtyper, naturmangfold eller økosystemer som Naturmangfoldloven skal ivareta. Ingen kjente viltinteresser vil bli berørt som konsekvens av planforslaget.

8.7 Konsekvenser støyforhold

Planforslaget legger ikke opp til at støyfølsom aktiv kan tillates i planområdet. Planen legger opp til at en dagens boligformål opphører ved at en eksisterende bolig innenfor planområdet skal saneres. Det er utarbeidet en konsulentvurdering (Nordplan) for å se på om økt trafikk som følge av nye tiltak innenfor planområdet vil føre til støyplager for boligene i nærområdet. Vurderingen fra Nordplan tilsier at trafikkøkningen inn til området, som følge av tiltakene planforslaget legger opp til, er begrenset. Det vil derfor ikke være behov for nærmere støyvurdering.

8.8 Konsekvens for uteområder

Planen legger opp til en forbedring og opprydding av trafikksituasjonen internt i området. Videre sikrer planen en god sammenkobling med nytt høykvalites sykkel- og gangvegssystem som er under opparbeidelse. Planen legger også opp til en generell oppgardering av uteområdene når det gjelder materialbruk, belysning og tilrettelegging basert på retningslinjene for universell utforming og inkluderende design.

8.9 Trafikkforhold-konsekvenser

Den planlagte utvidelsen av nærsenter tilbudet vil føre til at det blir mer trafikk til og fra området. Dette vil trolig gjelde både gang- og sykketrafikk, men også biltrafikk. Vurderingene (Nordplan) gjort som en del av planarbeidet konkluderer med en moderat økning av biltrafikk, men med et omfang som vil være akseptabelt i forhold til eksisterende kjøreveger og avkjøring til området. Bygging av nye gang- og sykkelveg vil gjøre området langt mer tilgjengelig og vil være et viktig virkemiddel for å redusere bilbruk i nærområdet. De øvrige tiltakene som foreslås internt i planområdet vil gi en tryggere trafikksituasjon for myke trafikanter.

8.10 Konsekvenser i forhold til barn og unges interesser.

Planen vil bidra til tryggere trafikkforhold internt på området og gi en tryggere tilkomst for syklende og gående. Utområdet vil bli bedre tilrettelagt som sosialt møtested for eldre barn og ungdom fra nærområdet.

8.11 Sosial infrastruktur-konsekvenser

Planen vil trolig ikke påvirke nåværende sosial infrastruktur i nærområdet i særlig grad. I en utvidet sammenheng vil likevel supplerende «hverdagstilbud» som kafe, frisør, mm redusere transportbehovet og bidra til økt trivsel i nærmiljøet.

8.12 Universell tilgjengelighet-konsekvenser

Universell tilgjengelighet fram til, og internt på området, vil bli bedret som følge av de planlagte tiltakene. En opprydding i trafikksituasjonen for myke trafikanter vil bidra til at området oppleves som tryggere og bedre tilrettelagt for bruk.

8.13 Teknisk infrastruktur-konsekvenser

Planen vil i stor grad basere seg på at eksisterende infrastruktur kan benyttes og viderutikles på en bærekraftig måte. Bygging av nytt overordnet system for gang-sykkel vil gjøre planområdet langt mer tilgjengelig uten å måtte bruke bil.

9 Innkomne innspill

Innen varslingsfristen har en mottatt totalt 8 innspill/merknader, se vedlegg 7. Innspillene er kommentert i forhold til følgende hovedtema:

- Redning ok slukning
- El. kabler i grunnen, avklaring av kapasitet elforsyning.
- Samfunnssikkerhet og klimatilpasning
- Utslippssituasjonen i Ålesund
- Barn og unge
- Senterstruktur
- Trafikkstøy
- Støy i anleggsfasen
- Trafiksikkerhet/avkjøring
- Vann- avløp og overvannshåndtering
- Spørsmål om grensejustering mot ridesenteret

10 Arealoversikt

PBL	Formål	Areal daa
§12-5 Nr. 1	Bebyggelse og anlegg	11,8
§12-5 Nr. 2	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	9,0
	Totalt areal alle kategorier	20,8

Illustrasjon: arealoversikt reguleringsformål

11 Vedlegg til planbeskrivelsen:

1. Prinsippsak-avvik fra temaplan senterstruktur (arkivsak 21/2497)
2. Trafikkvurdering reguleringsplan Lerstad (Nordplan as 03.07.2024)
3. VAO-rammeplan (Ose as, 09.07.2024)
4. ROS-analyse (11.12.2023)
5. Geoteknikk E136-Breivika-Lerstad (Statens Vegvesen 02.06.2023)
6. Sol-skyggediagram
7. Merknadsvurdering
8. Spørreundersøkelse (Wennersberg Areal as)
9. Illustrasjoner og tegninger.