

## Vurdering av innspill til varsel om oppstart av detaljregulering - Øvre Geilegrend – gbnr 50/807 m.fl.

Oppstart av reguleringsplanarbeidet ble varslet 16.09.2021 i Sunnmørsposten og på Ålesund kommunes nettside. Myndigheter, lag og foreninger, grunneiere og andre berørte parter ble varslet med brev via Altinn, brevpost eller e-post. Frist for å komme med innspill var 15. oktober 2021.

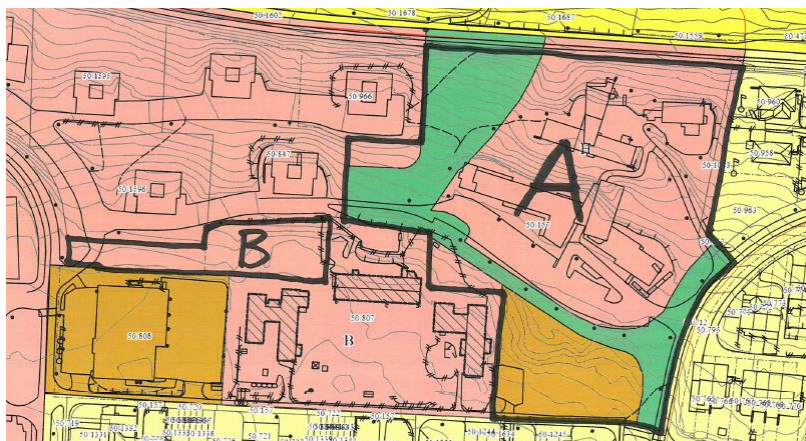
Det kom inn 15 innspill etter oppstartsvarselet; 9 innspill fra offentlige aktører og 6 innspill fra private parter. Innspillene er gjengitt og kommentert under.

Videre har det kommet muntlige innspill underveis i planprosessen, fra Åsebøen 9 og 11. Disse er kort gjengitt og kommentert sist i dette dokumentet.

### Offentlige aktører

#### Helse Møre og Romsdal

1. Innenfor område merket «A» vil helseforetaket beholde til offentlig formål eksisterende bygninger og mulig utvidelse for psykiatri. Eksisterende parkeringsplass for BUP må opprettholdes slik den ligger i dag. Denne delen må kunne utvikles uavhengig av øvrige deler av



planområdet, og utbygging må kunne justeres i takt med behov og økonomi til helseforetaket. Parkering under bakkenivå skal skilles fra annen parkering utenfor delområdet. Dagens midlertidige parkeringsplass skal kunne fungere slik den ligger i dag inntil videre.

Ønsker at ubebygd del mot sør skal ha adkomst fra Geilebergvegen og inn på Øvre Geilegrend, for så å komme inn til delområdet. Ønsker at det reguleres inn gang/sykkelveg parallelt med Nedre Geilegrend, slik at dette sikrer en uavbrutt gang-/sykkelforbindelse uten kryssende biltrafikk mellom Åsehaugen i vest og Geilebergvegen i øst.

Det må være en skjerming i form av grøntområde mellom boligbebyggelsen/forretning og bebyggelsen på område merket «A». Et grøntområde vil kunne inngå som et sammenhengende grøntdrag fra Øvre Geilegrend og opp til Borgundvegen. Det forutsettes at grøntdraget planlegges med en noenlunde lik andel areal på hver side av eiendomsgrensen. Behandlingsinstitusjon er opptatt av å kunne ha en god åpning/utsyn mot sør, og ser det ikke aktuelt med makeskifte (arealbytte) som skissert fra regulant.

**Vurdering:** Innspillet er tatt til følge. Buffersonen er ivaretatt gjennom den grønne terrengtrappen i o\_BUT2. Det ubebygde arealet sør i område A er satt av til sentrumsformål i tråd med kommunedelplanen, og etter dialog med helseforetaket.

2. Område merket «B» står helseforetaket står som eier av. Helseforetaket vil være åpen for å kunne avhende dette arealet, og at det utvikles i tråd med formål som Accrington AS presenter (en avhending her vil være betinget at salgsspris er i forhold til framtidig formål forretning/bolig). Helseforetaket har ikke noe imot at område B integreres innenfor planområdet så lenge disse hensyn ivaretas.

**Vurdering:** Området er planlagt i samsvar med innspillet.

3. Vi ønsker at det reguleres inn gang/sykkelveg parallelt med Nedre Geilegrend (på nordre side av vegen), slik at dette sikrer en uavbrutt gang-/sykkelforbindelse uten kryssende biltrafikk mellom Åsehaugen i vest og Geilebergvegen i øst.

**Vurdering:** Det er regulert inn fortau langs nordsiden av Øvre Geilegrend, som trygg øst-vest-forbindelse.

4. Mot vest ønskes:

- Gode ferdselsårer for avvikling av trafikk, og kryssløsninger med tilstrekkelig kapasitet.
- Vurdering av sanering av avkjørsler (innenfor dette begrensede sørvest i planområdet så er det 3 firearmede kryss med fotgjengerfelt), uoversiktlig trafikkbilde og fare for både myke trafikanter og bilister. Avkjørsler som bør vurderes å stenges er merket «S» på kartutsnitt:



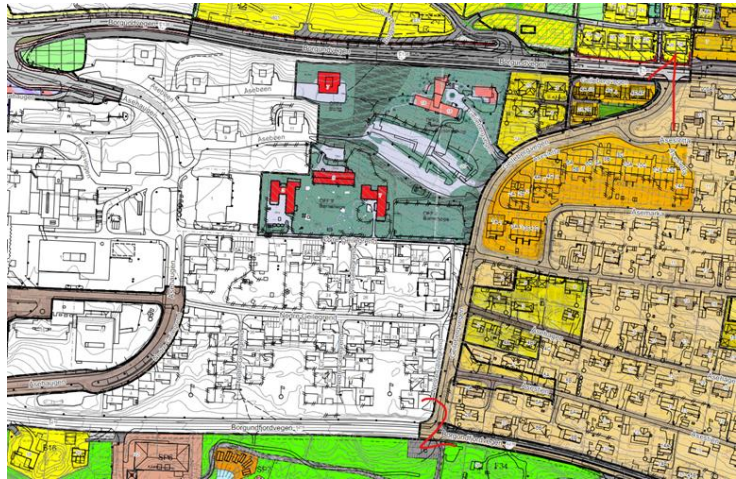
- Sikre vegbredder og kurvatur inn mot kryss i forhold til riktig dimensjonering. Må baseres på trafikksimuleringer.

**Vurdering:** Avkjøring til Åsebøen ved Åsetorget er stengt, og krysset er strammet opp og dimensjonert i tråd med standardkrav. På vestsiden er det vanskelig å stenge avkjørsel mot sykehuset uten å vurdere det større bildet og innlemme sykehusområdet i planen. Det har vært dialog med helseforetaket om dette undervegs i prosessen.

5. Planavgrensning i forhold til trafikkbildet:

Åsehaugen er eneste alternativ for bilvegadkomst inn til sykehuset, vegen er en kritisk faktor (mhp. ambulanse og prioritert trafikk) og Helseforetaket vil ikke kunne akseptere en økt trafikkbelastning som følge av boligutvikling og forretningsdrift inn på denne vegen.

Helseforetaket mener derfor at trafikkavviklingen må ses på i et litt større bilde, og at trafikken fra planområdet må kobles inn mot Geilebergvegen via en utvidet vegstandard for østre del av Øvre Geilegrend. Det medfører at planområdet bør inkludere veg og kryssløsninger fra Geilebergvegen inn mot både Borgundvegen (merket «1» på kartutsnitt) og Borgundfjordvegen (merket «2» på kartutsnittet under).



Innspill her er av betydning i forhold til om planen her skal behandles som en Områderegulering eller en Detaljregulering. Ålesund kommune har valgt å behandle denne saken som en Detaljregulering.

Planmyndighet må gjøre en endelig avklaring på om reguleringen her kan behandles som en detaljplan hvor en tar med de aktuelle kryss- og adkomster (slik at en får en endelig avklaring på adkomst fra både samleveg og hovedveg innenfor planområdet), eller om reguleringssaken her skal behandles som en områdeplan.

**Vurdering:** Det er gjennomført en trafikkanalyse som konkluderer med at økt trafikk inn på Åsehaugen som følge av planforslaget er akseptabelt. Det har vært dialog med helseforetaket om dette underveis i prosessen.

#### Møre og Romsdal fylkeskommune

1. Åse Torg er eit sentralt område for måloppnåing for bypakke Ålesund, og satsing på kollektiv, sykling og gange for attraktiv byutvikling. Mjuka trafikantar, kollektiv- og mobilitetstilbod samt universell utforming bør bli prioritert i området.

**Vurdering:** Innspillet er vurdert å være tatt til følge.

2. Det bør ikkje bli lagt til rette for meir parkeringskapasitet. Ein bør heller i arbeidet finne ei løysing så ein kan nærme seg parkeringskapasitet i tråd med kommunedelplanen for Ålesund, der ein ved knutepunkt skal ha maks 1 parkeringsplass pr 150 m<sup>2</sup> for forretningsformål. Det bør også bli lagt til rette for at parkeringskapasitet ikkje blir lagt på bakkenivå.

**Vurdering:** Parkering til ny utbygging er i all hovudsak planlagt under bakkenivå, og parkeringsdekning i planforslaget er i hovudsak innanfor kravene i kommunedelplanen. Avvikene gjelder nye boligareal, der parkeringsdekningen er noe mindre enn minimumskravet i kommunedelplanen, og for barnehagen der parkeringsdekningen er større. Det er satt av store fellesarealer der torg med lekeplass og den grønne terrengtrappen er planlagt som offentlige arealer. Lekeplassene er mindre enn kravene, men uteoppholdsarealene totalt sett er vesentlig større, og er også sammenhengende og skjermet fra trafikk. Krav til universell utforming er innarbeidet.

3. Forventar at ein i planarbeidet utgreier «bykvaliteten», med vekt på kollektive løysningar for byrom, gateløp, plassar og parkar.

**Vurdering:** Innspillet er vurdert å være tatt til følge.

4. Rår til at planarbeidet avklarar kommunens deltaking i byutviklinga.

**Vurdering:** Det har vært dialog med planavdelingen i kommunen ved utarbeidelse av planforslaget. Fellesarealene i form av torg med lekeplass og den grønne terrengtrappen som binder områdene sammen er planlagt som offentlige arealer. Disse vil sammen med gangarealene i planen være nye offentlige arealer, der kommunen har ansvar for vedlikehold og drift. Uteoppholdsareal på tak er planlagt som offentlig tilgjengelige fellesareal. Eventuell annen arealbruk/investeringer må avklares gjennom andre prosesser. Innspillet er vurdert å være tatt til følge.

5. Rår til at det blir utarbeida ei trafikkanalyse, og at gater og kryss blir utforma i samsvar med handbøkene.

**Vurdering:** Innspillet er tatt til følge.

6. Planarbeidet må sikre tilstrekkeleg og egna uteopphalds og leikeareal, og tilstrekkeleg trafikktryggleik.

**Vurdering:** Det er satt av store trafikk sikre uteoppholds- og leikeareal, til sammen vesentlig større enn de samlede kravene. De spesifikke leikearealene fyller kravene i kommunedelplanen, se vurdering om størrelse i planomtalen kapittel 7.1.3. Leke- og oppholdsarealene er utfordrende å skjerme mot helikopterstøy fra sykehuset, men det gjelder heile arealet som er planlagt til urban fortetting i kommunedelplanen. Krav til universell utforming er innarbeidet.

7. Rår til at Universell utforming (UU) blir lagt til grunn for planarbeidet på eit tidlegast mogleg stadium, slik at UU blir ein naturleg del av plangrepet.

**Vurdering:** Innspillet er tatt til følge.

8. Rår til at planarbeidet blir utvikla i samsvar med både nasjonale, regionale og lokale berekraftsmål, verknadene vurdert opp mot nøkkelindikatorane (KPI) og at digital tvilling blir nytta i utgreiingane av planforslagets berekraft.

**Vurdering:** Området er utviklet i samsvar med overordnede føringer i kommunedelplan, strategiene i kommuneplanen og den interkommunale og regionale planen for areal, klima og transport PAKT. Digital tvilling er ikke benyttet ved utarbeidelse av planen.

#### Statsforvalteren i Møre og Romsdal

1. Statsforvaltaren rår til at ein i planframlegget søker å legge til rette for å behalde naturmangfaldskvalitetar som samanhengande grønne korridorar, som vil gi vesentleg effekt i vilkåra for til dømes pollinerande insekt. Vi rår vidare til at ein også i val av vegetasjon er bevisst på kva planter som kan bidra særleg positivt for sårbart naturmangfald.

**Vurdering:** Det er lagt opp til en samanhengande grøn korridor fra Øvre Geilegrend/ torget via den grønne terrengtrappen og vidare opp til Borgundvegen gjennom friområdet i kommuneplanen.

2. Statsforvaltaren rår til at planen legg til rette for gode løysingar for sykkelbruk for bebuarane som tilstrekkeleg utandørs sykkelparkering under tak, eigna bodar med inngang på bakkenivå og liknande.

**Vurdering:** Planen legger til rette for sykkelbruk gjennom sykkelparkering under tak i parkeringskjellere, på utendørs på torget og på taket av sokkelen.

3. Vi gjer òg merksam på «*Statlege planretningsliner for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing*». Denne seier mellom anna at ved planlegging av nye område for utbygging, fortetting eller transformasjon, skal det vurderast korleis omsynet til eit klima i endring kan sikrast. Det er viktig at ROS-analysen inkluderer ei vurdering av kva effektar klimaendringar vil gje, om planområdet er utsett for klimaendringar, og vurdere konsekvensane klimaendring vil ha for planområdet og planlagde tiltak. Det bør leggjast vekt på gode heilskaplege løysingar og varetaking av økosystem og arealbruk med verdi for klimatilpassing, som òg kan medverke til auka kvalitet i uteområde. «*Klimaprofil Møre og Romsdal*» gjev eit kunnskapsgrunnlag for klimatilpassing i fylket.

**Vurdering:** Klimaendringar er tema i ROS-analysen som følger planforslaget.

4. Planområdet ligg i nærleiken av trafikkerte vegar og støy kan difor potensielt bli eit problem for delar av området. Dersom utfordringar knytt til støy er relevant skal det utarbeidast støyfagleg analyse der det vert avklart i kva grad støy vert ei utfordring og kva tiltak som er aktuelle ved utbygging i planområdet. Av analysen må det vidare gå fram om dei enkelte planlagde bueningane har sannsynleg moglegheit til å oppnå tilfredsstillande støytilhøve på eigna uteoppholdsareal og utanfor vindu til rom med støysensitivt bruksføremål. Tiltak som ut frå støyanalysen vil vere naudsynt for å oppnå tilfredsstillande tilhøve skal innarbeidast i plankart og føreseger. Som utgangspunkt skal det ikkje etablerast støysensitiv busetnad når ein eller fleire av fasadane vil ligge i støysone. Dersom ein likevel vil opne for ny busetnad i gul støysone må ein gjennom vilkår sikre tilfredsstillande kvalitet. Støyanalyza må ta utgangspunkt i plan for romløysing og syne at utfordringane kan løysast for alle etasjehøgder i samsvar med vilkår for utbygging i gul sone. Moglegheita for etablering av støysensitiv busetnad i raud støysone i planområdet bør avvisast.

**Vurdering:** Det er utarbeidet støyvurdering som følger planforslaget. Noen leiligheter i de øverste etasjene vil ha støynivåer fra trafikk marginalt over grensen for gul støysone. Utenom dette vil alle boliger / støyfølsomme bebyggelser inkludert utearealer og fellesarealer ha tilfredsstillende nivåer med hensyn på vegtrafikkstøy. Helikopterstøy ble beregnet i 2005, og er ikke beregnet på nytt, da fagmiljøet anser nåværende beregningsmetode å være utdatert, samtidig som det jobbes med å utvikle en forbedret beregningsmetode. Nærmere beregninger må gjennomføres i forbindelse med byggesøknad. Støysoner fra vegtrafikkstøy er lagt inn på plankartet og aktuelle tiltak er omtalt i bestemmelsene.

5. Det må gå fram av plansaka det no er varsla oppstart på kva for eit anlegg avlaupsvatnet frå dette planområdet skal førast til. Som del av plansaka må det vidare vurderast om utbygging som føreset belastningsauke av anlegget er innanfor dei rammer som er fastsett i løyve. Om tilhøva ikkje er tilfredsstillande og ikkje i samsvar med løyve, er dei heller ikkje tillate etter plan- og bygningsloven §27-2. Statsforvaltaren føreset at avløpstilhøva vert utgreidd og dokumentert som del av planarbeidet, og gjer merksam på motsegnretten kan nyttast dersom planen legg opp til auka belastning utan at minimumskravet om primærreinsing vert oppfylt.

**Vurdering:** Det er utarbeidet VA-rammeplan som følger planforslaget. Avløpsvann skal føres til det mekanisk kjemiske renseanlegget RA4, ca 300 m sør for planområdet. Det er vurdert i VA-rammeplanen at anlegget har kapasitet til å håndtere avløp fra den planlagte utbyggingen.

6. Statsforvaltaren føreset at barn og unge sine interesser blir tatt vare på. Temarettelias T-1513 og rundskriv T-2/08 Om barn og planlegging, gir rammer for planarbeid på dette området. Leikeplass skal avsetast i alle område kor det blir etablert 5 eller fleire bueiningar.

**Vurdering:** Det er satt av to lekeplasser i planforslaget; en på torget og en på takflaten til sokkelen. Lekeplassene er mindre enn kravet i kommunedelplanen tilsier, men må sees i sammenheng med torget og uteoppholdsarealet på takflaten av sokkelen. Torget medregnet lekeklassen er 3 dekar stort. Uteoppholdsarealet på takflaten medregnet lekeklassen er 4 dekar stort. Tar en med den grønne terrengtrappen som binder områdene sammen, får man et bilfritt sammenhengende areal som er mer enn dobbelt så stort som arealkravet til lekeklass.

7. For dette planområdet ser også trafikktryggleik ut til å vere særleg aktuelt og vi rår til at planarbeidet har fokus på denne tematikken.

**Vurdering:** Trafikksikkerhet har fått stort fokus i arbeidet med planen. Det vises også til vedlagte trafikkanalyse.

8. Det er nær samanheng mellom tilgjengeleg eigna uteopphaldsareal og bukvalitet. Fastsetting av grad av utnytting (BYA) er eit verkemiddel for å styre forholdet mellom bebygd areal og anna areal på ei tomt. Sjølv disponeringa av tomta er avgjerande for om det er mogleg å kombinere høg utnytting med god bukvalitet. For å sikre tilstrekkeleg eigna uteopphaldsareal i reguleringsplanar bør det også settast krav om andel minste uteopphaldsareal (MUA) per bueining.

**Vurdering:** Det er satt av store uteopphaldsareal i planen. Uteopphaldsarealene har skjermet og attraktiv beliggenhet, og er tilgjengelige for alle.

9. Universell utforming: Området si plassering med tenestetilbod i gangavstand i nærområda, tilseier at bustadar i dette området kan vere attraktive for menneske med spesielle behov og/eller eldre som ønskjer å klare seg heime så lenge som råd. Statsforvaltaren rår til at området i størst mogleg grad vert planlagt med dette perspektivet.

**Vurdering:** Innspillet er tatt til følge.

### Statens vegvesen

1. Trafikksikkerhet.

God tilrettelegging for gående og syklende er spesielt viktig med tanke på at området defineres som kollektivknutepunkt i kommuneplanens arealdel. Tilgjengelighet, enkelt lesbare løsnings og trafikkikkerhet for variert trafikantgruppe er også viktig med tanke på nærheten til sykehuset. Planen må legge opp til trygge og gode løsnings innanfor planområdet, og knyttes til eksisterende/fremtidige løsnings utanfor planområdet på en

god måte. Kjøretilkomster til de forskjellige formålene i planen bør begrenses og vurderes grundig mtp. plassering og utforming. Dette gjelder også for varelevering. Planen bør ikke legge opp til økt trafikk via Øvre Geilegrend. For Geilebergvegen er det ev. behov for tilrettelegging for å sikre tilstrekkelig trafiksikkerhet ved ev. økt trafikk. Nødvendige trafiksikkerhetstiltak må sikres gjennomført med rekkefølgebestemmelser.

## 2. Parkering:

God tilrettelegging for mjuke trafikanter mellom kollektivtilbud og målpunkt, samt begrenset tilgang til bilparkering, vil stimulere til økt andel som velger sykkel, gange og kollektiv som sitt daglige fremkomstmiddel. Det må tilrettelegges for trygge og gode løsninger for sykkelparkering, både i tilknytning til boliger og øvrige formål. Vi forventer at det utarbeides bestemmelser som står i stil med kommunens ambisjoner om det sammenhengende sykkelvegnettet og kollektivknutepunkter og stiller klare krav til sykkelparkering, både med tanke på antall og kvaliteter.

**Vurdering:** Planen har god tilrettelegging for myke trafikanter med god forbindelse til kollektivknute-punktet. Utflytende kryssområde ved Åsetorget er strammet opp. Med unntak av nyttetransport (varelevering, avfallshåndtering) går nyskapt trafikk til byggeområdene til parkeringskjeller med innkjøring fra Åsehaugen. For ny bebyggelse er det i hovedsak stilt krav til bilparkering i samsvar med maksgrenser i kommunedelplanen. Avvikene gjelder nye boligareal, der parkeringsdekningen er noe mindre enn minimumskravet i kommunedel-planen, og for barnehagen der parkeringsdekningen er større. Planen stiller krav til sykkelparkering, både omfang og kvalitet. Sykkelparkering skal delvis etableres i parkeringskjellere, og delvis utendørs nær innganger. Opparbeiding av tilrettelegging for gående og syklende er ivaretatt gjennom rekkefølgebestemmelser.

## NVE

NVE har utviklet løsning for automatiske innspill ved varsel om oppstart detaljreguleringsplaner. Løsningen testes ut i utvalgte kommuner i 2021. Løsningen sammenligner reguleringsplanens omriss med NVEs kartdatabase og identifiserer hvilke av NVEs ansvarstemaer som kan være relevante for planen og som må hensyntas (f.eks. hensyn til flom, skred, overvann, vassdrag, energianlegg m.m.). Løsningen genererer en skreddersydd rapport som beskriver for mottakeren hvilke av NVEs temaer planen berører, og hvordan man går frem for å dokumentere at disse temaene er ivaretatt. I denne saken har løsningen pekt på to forhold som må håndteres i planen: overvann og sikkerhet mot kvikkleireskred.

**Vurdering:** Forhold knyttet til overvann er vurdert i vedlagte VA-rammeplan (vedlegg 6), og tiltak er innarbeidet i planen. Grunnforhold er vurdert i vedlegg 8. Grunnforholdene innenfor planområdet er vurdert som tilfredsstillende.

## ÅRIM

I medhald til § 13 i Forskrift om hushaldsavfall og slam pliktar alle som foreslår ein reguleringsplan i regionen å utarbeide ein renovasjonsteknisk plan for det området planforslaget omfattar.

**Vurdering:** Renovasjonsteknisk plan er utarbeidet og ligger ved planen. Det er lagt opp til avfallshåndtering dels via nedgravde løsninger og dels via avfallsrom med dunker.



## Barnerepresentanten Ålesund kommune

Åse vert nytt bydelssenter og eit naturleg samlingspunkt for hele Åse. For at barn og unge skal verte inkludert må planen vere tydeleg på at både uteområdet og innvendig i bygg og adkomst har universell utforming.

Vi vil også peike på at det er mogleg i dette området å tenke på nærmiljøanlegg i planfasen då det er vist til bydelssenter (viser til: <https://www.godeidrettsanlegg.no/anleggstype/naermiljoanlegg>).

Fokus og konkrete tiltak som er gjort på vegne av barn og unge skal kome fram i planomtale og føresegnene som vert lagt ut til offentleg ettersyn ved høyring. Dei overordna strategiane til Ålesund kommune legg vekt på at når det er god planlegging vert det overført til folkehelse, bærekraft og god og trygg mobilitet for alle.

**Vurdering:** De to lekeklassene er mindre enn kravet i kommunedelplanen tilsier, men må sees i sammenheng med torget og uteoppholdsarealet på takflaten av sokkelen. Torget medregnet lekeklassen er 3 dekar stort. Uteoppholdsarealet på takflaten medregnet lekeklassen er 4 dekar stort. Med den grønne terrengtrappen som binder områdene sammen, får man et bilfritt sammenhengende areal som er mer enn dobbelt så stort som arealkravet til lekeplass. Fra planområdet er det tilgang på et nærmiljøanlegg på Åse skole 600 lenger øst.

## VA-avdelingen Ålesund kommune

Forutsetter at kommunens tilbakemeldinger i oppstartsmøtet blir fulgt opp i det videre planarbeidet. Minner om at VA rammeplan skal utformes i samsvar med kommunens VA norm.

**Vurdering:** Innspillet er tatt til følge.

## Kommuneoverlegen Ålesund kommune

1. Utbyggingsplanen for Åse Torg må tilpasses skolekapasiteten for å unngå overfylte klasserom med dårlig læringsmiljø som resultat.

**Vurdering:** Åse skole har ikke kapasitet til en økning i elevtallet før den er utvidet. Skolen er prioritert for utbygging, men dårlig kommuneøkonomi har satt utbyggingen på vent. På bakgrunn av forventet rask vekst av eldre og aleneholdninger, og stort behov for tilrettelagte sentralt beliggende leiligheter som dette planforslaget svarer ut, samt påvist kapasitet i avløpssystemet, mener vi det ikke bør stilles krav til rekkefølgekrav med hensyn til skoleutbygging for denne planen. Se nærmere vurdering i kapittel 7.11 i planbeskrivelsen.

2. Tomtearealet til tidligere Åsemyra barnehage har vært og er fremdeles et viktig leke- og oppholdsareal både for nærmiljøet og tilstøtende områder. Selv om store deler av dette arealet blir nedbygd, er det viktig å videreføre dagens kvaliteter i planens sentralt plasserte torg og parkområde.

**Vurdering:** Dette vurderer vi til å være ivaretatt i planforslaget.

3. Viktig å tilrettelegge funksjonelle innendørs møteplasser for beboere.

**Vurdering:** Det er tatt med i bestemmelsene at det bør tilrettelegges for slike møteplasser.



## Private parter

### SBB Barnehagebo AS v/ Thor Erling Skøyen:

Læringsverkstedet driver Åse barnehage i Øvre Geilegrend 12, og grenser mot det planlagte tiltaket. Det må opprettholdes ferdsel til barnehagen slik at levering og henting av barn blir ivaretatt, herunder også ansatte. Videre må det avklares adkomstveg til barnehagen.

For å sikre en trygg og god hverdag for våre barn og ansatte i Læringsverkstedet Åse barnehage ønsker vi at det legges spesielt vekt på sikkerhet under planlegging og gjennomføring av eventuelle tiltak og vi tenker da på bekymring og ulemper knyttet til støy, støv, eventuell sprenging og trafikk som kan medføre tidvis store utfordringer for barnehagedriften.

**Vurdering:** Det er i planen lagt inn fortau langs Øvre Geilegrend, som vi bedre forholdene for myke trafikanter. Læringsverkstedet er forutsatt å ha tilkomst via Øvre Geilegrend, som i dag. Det er tatt med krav i bestemmelsene om at anleggsområdet må sikres spesielt mot eksisterende barnehage, og at sikker tilkomstvei til barnehagen må ivaretas.

### Nadia Lundberg:

Ønsker ikke å få økt trafikk på Geilebergvegen. Vi har allerede merket økt trafikk etter at parkeringen til Helse Møre og Romsdal ble bygd i nærområdet vårt. Geilebergvegen er avleveringspunkt for foreldre ved Åse skole, så det er ikke heldig med mer trafikk så nært skolen på Åse. Et overgangsfelt fra Øvre Geilegrend krysser Geilebergvegen til Åsegjerdet og er på denne måten hovedåren for skolebarn fra vest. Vi er også enig med kommunen om at dette er et område med allerede tett bebyggelse, spesielt de siste årene. I utkastet blir det vist til et mulig behov for å tilrettelegge Geilebergvegen med fortau. Dette vil potensielt føre til at mye friareal i overkant av våre hus går tapt. Derfor ønsker å bevare det lille av grønt område vi har rundt husene. Her leker barn året rundt, men spesielt på vinteren blir dette brukt av barn og voksne til snø- og skilek. Her har de fleste andre alternativer blitt "spist opp" de siste årene. Verdien av å ha slike områder nær hjemmet er for oss veldig viktig.

**Vurdering:** Planen setter begrensninger for trafikken, slik at det ikke skal bli mer trafikk enn det er i dag i Geilebergvegen. Det er regulert ensidig fortau langs vestsiden av Geilebergvegen. Fortausarealet i planen berører ikke boligtomter.

### Hans Jørgen Klepp (på vegne av eierene av Øvre Geilegrend fra og med nr. 30 til og med nr.42):

Vi setter stor pris på at det planlegges en veiløsning for "Åse Torg" som ikke berører Øvre Geilegrend. Øvre Geilegrend er ikke dimensjonert for mer trafikk enn det som er fra eksisterende bebyggelse på sørsiden av veien, for øvrig på samme måte som i Nedre Geilegrend. Vi har dårlige erfaringer fra den gangen det var barnehagedrift i aktuelle område. Det var daglig, utenom helgene da barnehagen var stengt, trafikkaos, farlige situasjoner og stor ulempe for oss som bor her. Øvre Geilegrend er skolevei for mange barn som går til og fra Åse skole, uten fortau. Mange av oss har også soverom mot Øvre Geilegrend og setter stor pris på om aktivitetsområder og lignende blir lagt til vest-/nord-delen av området der det er butikk og barnehager fra før.

Vi ser frem til å bli orientert om planen og håper på et konstruktivt og positivt samarbeid.

**Vurdering:** Planen setter begrensninger for trafikken, slik at det ikke skal bli mer trafikk enn det er i dag i Geilebergvegen. Barnehagen i planområdet er lokalisert mot nordvest, med tilkomst fra Åsehaugen.

#### Fra Marielle Böhme

Ønsker tilkomst til planområdet fra Åsehaugen. Geilebergvegen går gjennom/langs bustadfelt der det bur familier som inkluderer barn og unge. Mer trafikk langs Geilebergvegen vil føre til større risiko for trafikkuhell mellom gåande/leikande ungar, mer trafikkstøv og støy. Oppvekstvilkår for barn og unge bør vege tyngre enn trafikkvilkår for helseforetaket.

**Vurdering:** Planen setter begrensninger for trafikken, slik at det ikke skal bli mer trafikk enn det er i dag i Geilebergvegen. Tilkomst til nye boliger og næringsareal skal gå via Åsehaugen.

#### Fra Morten Eikrem

1. Jeg har tomt i Geilebergvegen 14 (50/963) og blir nærmeste nabo til BUP om et par år. HMR har tidligere ekspropriert deler av tomten til adkomstvei BUP. En utbyggelse av Geilebergveien vil påvirke meg direkte. I tilfelle den bygges ut vil jeg måtte søke om støyforebyggende tiltak mot Geilebergveien slik det er gjort mot nord (E 136) og om å bygge opp tomten og regulering mot naboer. I tillegg vil det bety at skoleveien til mine barn blir farligere og mer forurensende enn den er i dag med overkommelig trafikk.

**Vurdering:** Planen strekker seg ikke inn på 50/963, men avsluttes ved dagens innkjøring til BUP.

2. Åsehaugen/Øvre Geilegrend i dag:  
Jeg bor i dag i Nedre Geilegrend tett inntil Åsehaugen og ser mange barn gående og på sykkel fra østsiden av sykehuset på vei til Åse skole. Trafikken er 80-90 % til sykehuset og resten til barnehagen. Utbygging av Geilebergveien vil ikke redusere trafikken på Åsehaugen. Det er lite trafikk ellers på dagtid og Øvre Geilegrend har per i dag god adkomst både fra Borgundveien og E 136. Øvre Geilegrend/Åset Torg har i dag god tilknytning til kollektivtransportnettet. Jeg ser ikke behovet for å ha adkomst til Øvre Geilegrend/Åse Torg både fra øst og vest. Hadde vi ikke hatt Åsehaugen med nylig utbedret kollektivknutepunkt ville det vært noe annet, men det har vi.

**Vurdering:** Planen setter begrensninger for trafikken, slik at det ikke skal bli mer trafikk enn det er i dag i Geilebergvegen. Tilkomst til nye boliger og næringsareal skal gå via Åsehaugen.

3. Arbeidsplasser Ålesund Sykehus og Åse Torg:  
Hovedarbeidsgiver i dette området vil uansett utbygging på Åse Torg være Ålesund Sykehus med flere tusen ansatte som allerede bruker adkomst fra E 136 og Borgundfjordveien. Antall nye arbeidsplasser på Åse Torg vil være beskjedne i forhold og fokus må være regulering inntil sykehuset, ikke øke trafikken i et tett boligområde som Geilebergveien er en del av og som ligger enda nærmere Åse Barneskole. Feks åpne for tilgang til parkeringsplassene øst og nord på sykehuset fra Borgundfjordveien. Det vil redusere trafikken som i dag går via Åsehaugen.

**Vurdering:** Innspillet er tatt til orientering.

4. Åse Barneskole:  
FAU og ledelsen ved Åse skole strever i dag med å trygge skoleveien. Og de har en vanskelig jobb. De jobber stadig med regler og anbefalinger for elever og foreldre. De har opprettet "Hjertesone" som angir hvilke veier foreldre skal kjøre til og fra skolen fra nord og øst. Geilebergveien er i dag en del av denne sonen. Den er "dropsone-punkt" der foreldrene kan stoppe og sette av/hente barna ved Åsegjerdet/Åsestien slik at de kan gå resten for å redusere biltrafikken inn til skolen. Utfordringen er størst mot nord (E136), men en økning av

trafikken i Geilebergveien vil øke utfordringene en har i dag for en trygg skolevei. Også for de barna som i fremtiden vil bo på Åse Torg.

**Vurdering:** Planen setter begrensninger for trafikken, slik at det ikke skal bli mer trafikk enn det er i dag i Geilebergvegen.

Fra Dagfinn Ertresvåg:

Ønsker tilkomst fra vest, med grunnlag i følgende:

- Av tegningene går det fram at parkeringsplassen (i sørøstlige kant av det aktuelle området) tydeligvis er avsatt til barnehage. Dersom parkeringsplassen er midlertidig, bør avkjørselen til Geilebergveien fjernes.
- Det samme gjelder parkeringsplassen på nordsiden - dersom man får styrt all trafikkavvikling mot vest, må det også være fornuftig å la trafikken fra denne parkeringsplassen gå vestover, mot sykehusområdet.
- Det nevnes at trafikken fra UPA fremdeles er ønsket til Geilebergveien. Det må være fornuftig å snu her, slik at også UPA får direkte adkomst mot vest.
- Det skal tas hensyn til bl.a. skolebarna i den nye planen for Åse Torg, står det. I så fall er det en stor fordel dersom minst mulig trafikk går via Geilebergveien. Med økt trafikk i Geilebergveien, må fortau anlegges.

Tiltak som skissert over, medfører at dette store og kostbare inngrepet kan unngås.

**Vurdering:** Biltrafikk til nye utbyggingsområder får tilkomst fra Åsehaugen, inn i en gjennomgående parkeringskjeller. Inntil 106 plasser tilsvarende den midlertidige parkeringsplassen ved BUP kan få tilkomst fra Geilebergvegen, og dagens parkeringsplass nærmest BUP reguleres slik den ligger. Dvs at dagens trafikk på Geilebergvegen kan beholdes, men ikke økes. Parkeringskjelleren skal utformes slik at alle plassene skal kunne få utkjøring mot Åsehaugen, for å holde denne muligheten åpen i fremtiden.

Audun Bjørn Kopperstad:

Ønsker tilkomst til området fra vest, med grunnlag i følgende:

- Av tegningene går det fram at parkeringsplassen (i sørøstlige kant av det aktuelle området) tydeligvis er avsatt til barnehage. Dersom parkeringsplassen er midlertidig, bør avkjørselen til Geilebergveien fjernes.
- Det samme gjelder parkeringsplassen på nordsiden - dersom man får styrt all trafikkavvikling mot vest, må det også være fornuftig å la trafikken fra denne parkeringsplassen gå vestover, mot sykehusområdet.
- Det nevnes at trafikken fra UPA fremdeles er ønsket til Geilebergveien. Det må være fornuftig å snu her, slik at også UPA får direkte adkomst mot vest. Sykehuset må håndtere sine trafikale utfordringer primært innenfor egne arealer og uten å belaste nærliggende boligområder unødig.
- For å ta hensyn til bl.a. skolebarna er det en stor fordel dersom minst mulig trafikk går via Geilebergveien. Med økt trafikk i Geilebergveien, må fortau anlegges.

Tiltak som skissert over, medfører at dette store og kostbare inngrepet kan unngås.

**Vurdering:** Se innspill over.

### Regina Steinberger

Ønsker tilkomst til området fra vest, med grunnlag i følgende:

- Dersom parkeringsplassen er midlertidig, bør avkjørselen til Geilebergveien fjernes. Det samme gjelder parkeringsplassen på nordsiden - dersom man får styrt all trafikkavvikling mot vest, må det også være fornuftig å la trafikken fra denne parkeringsplassen gå vestover, mot sykehusområdet.
- Det nevnes at trafikken fra UPA fremdeles er ønsket til Geilebergveien. Det må være fornuftig å snu her, slik at også UPA får direkte adkomst mot vest. Det skal tas hensyn til bl.a. skolebarna i den nye planen for Åse Torg, står det. I så fall er det en stor fordel dersom minst mulig trafikk går via Geilebergveien.
- Med økt trafikk i Geilebergveien, må fortau anlegges. Tiltak som skissert over medfører at dette store og kostbare inngrepet kan unngås.
- Det nevnes at området bør fungere som rekreasjonsområde. For at dette kan fungere er det i hvert fall feil å åpne for gjennomgangstrafikk som umiddelbart vil finne sted så snart man åpner for biler fra både øst og vest.

**Vurdering:** Se innspill over. Det er planlagt bom mellom Åsebøen og Geilebergvegen, og det vil kun være gjennomkjøringsmuligheter for kjøretøy med særskilt tillatelse.

### Tilbakemeldinger i møter

I tillegg til skriftlige tilbakemeldinger etter varsel om oppstart, har det i møter blitt gitt tilbakemeldinger fra Åsebøen 9 og 11:

#### Rambolt Eiendom, eier av Åsebøen 11 (møter 24.05.22 og 01.06.22):

De mener arealutnyttningen i det planlagte prosjektet generelt er for høy. Dette gjelder både høyhusene (spesielt det midterste), men også barnehagen, som er lokalisert rett foran og inn på eiendommen til Åsebøen 11. De er frykter støyulempen, både fra trafikk og barnehage, og er skeptiske til konsentrasjonen og lokaliseringen av renovasjonspunkt. Videre reagerer de på dårligere lysforhold og tap av utsikt. De foreslår å flytte barnehagen til østlig del, mot helsefortaket sitt område, med uteareal på torget. De ønsker videre servicefunksjoner som kafe og handelstilbud inne på torget.

**Kommentar:** Høyden på punkthusene har blitt redusert i etterkant av møtene med Rambolt eiendom; det midterste med 2 etasjer og østre med 1 etasje. Det midterste punkthuset har videre blitt trukket lengre øst, slik at åpningen foran Åsebøen 11 blir større. Barnehagen har blitt lokalisert vest i planområdet, fordi tilkomst må skje fra Åsehaugen så lenge Geilebergvegen ikke skal ha økt trafikk. Trafikk forbi Åsebøen 11 vil kun være fra renovasjonsbiler, i tillegg til gående og syklende. Det er lagt til rette for kafe og handelstilbud inne på torget.

#### Sameiet Åsebøen 9 (møter 01.06.23, 02.05.22 og 06.02.23):

Åsebøen 9 er opptatt av muligheter for etablering av flere parkeringsplasser, og de ønsker å etablere ladepunkter for elbil. Det er 56 leiligheter i sameiet.

**Kommentar:** Planen legger til rette for flere parkeringsplasser ved at langsgående plasser langs Åsebøen blir endret til tverrgående plasser. I tillegg er det lagt inn nye handicaplasser.