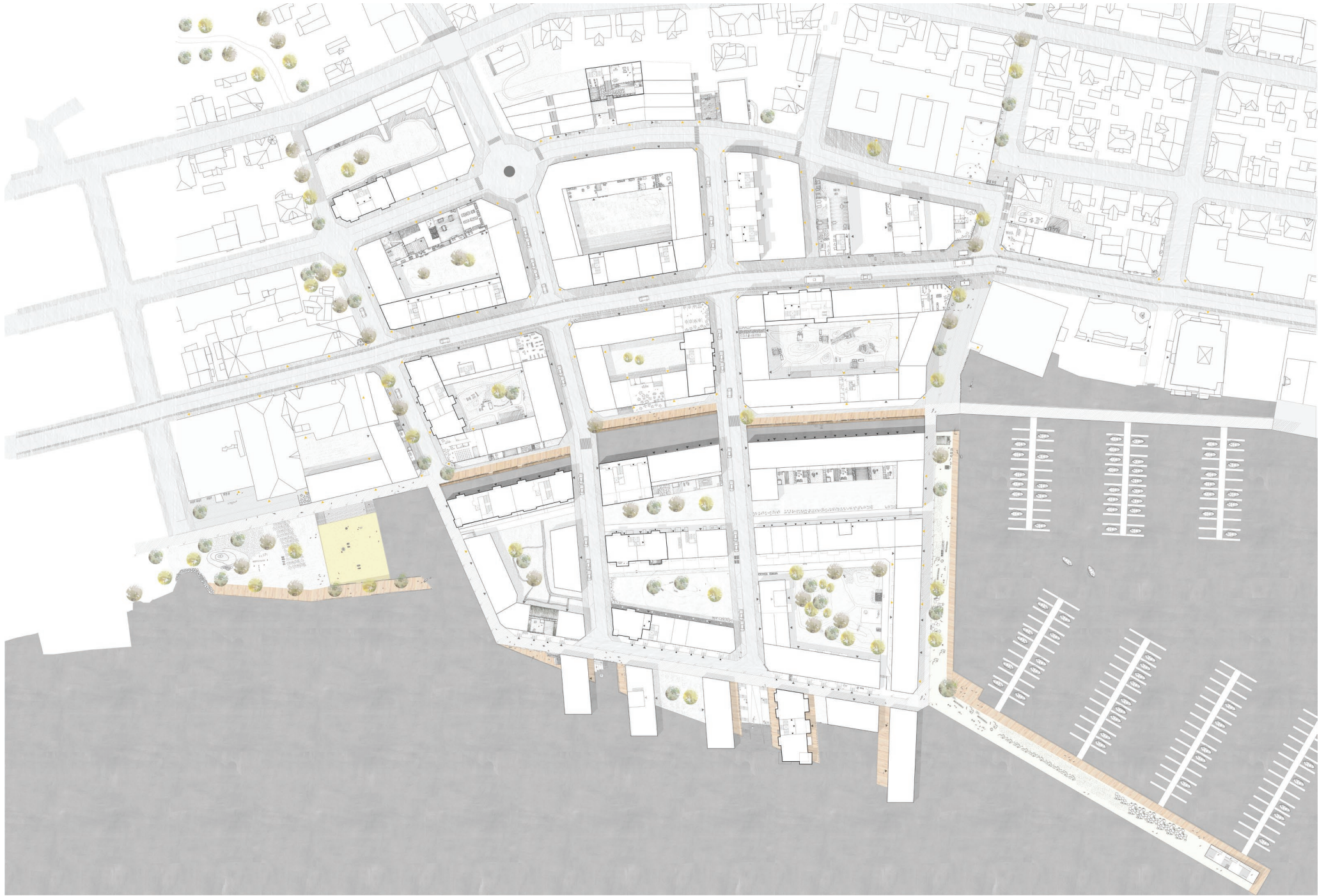
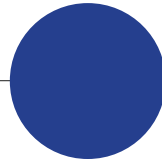


By og tomtegrep

Hilde Nessa og Anette Helstad



Dette arbeidet presenterer bygrep og tomtegrep som synleggjer potensial og mogelegheiter ein har for å utvikle ein heilheitleg og framtidsretta bydel i Skutvika. Fokus på identitetsbygging og gode bumiljø, heilheitleg byutvikling og styrking av byen som folks utvida heim har gjeve føringar for korleis vi har utvikla prosjektet.



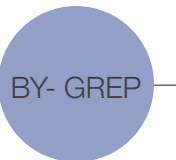
INNHALDSFORTEIKNING

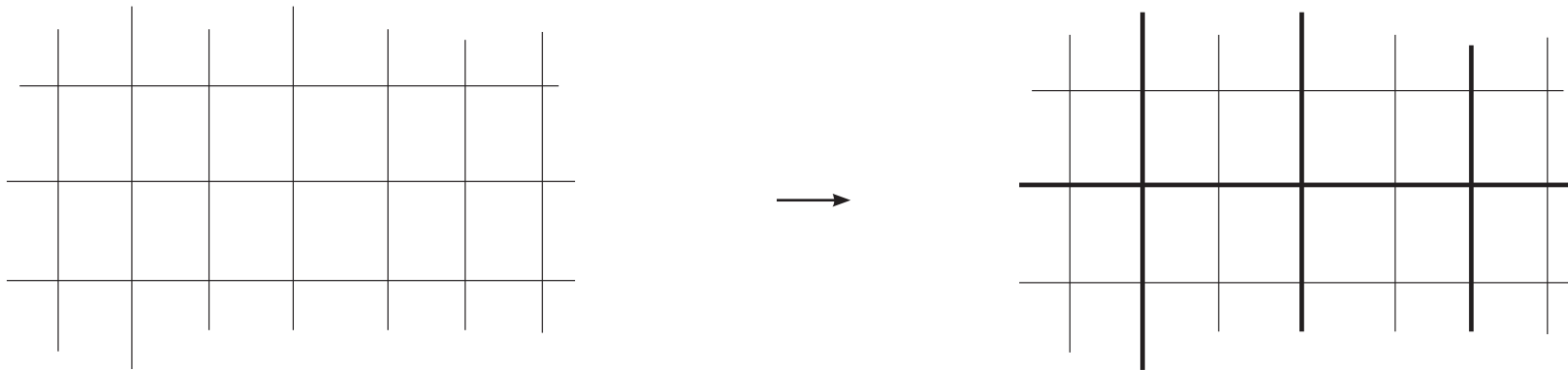
FORBINDELSAR OG BYGRID	s.7
Langsgående	s.9
Trafikk	s.25
Tverrgående	s. 29
PLASSAR	s.37
ORGANISERING AV...	
... bygningskroppane og typologiar	s. 49
... fasadar og material	s. 51
TYOLOGIAR	s. 53
TAL	
Befolkningsutvikling	s. 65
Arealfordeling og tettleik	s. 67
UTBYGGINGSSTRATEGI	s. 69
REFLEKSJON	s. 79
KJELDER	s. 81

ANALYSE

STRATEGI

BY- GREP

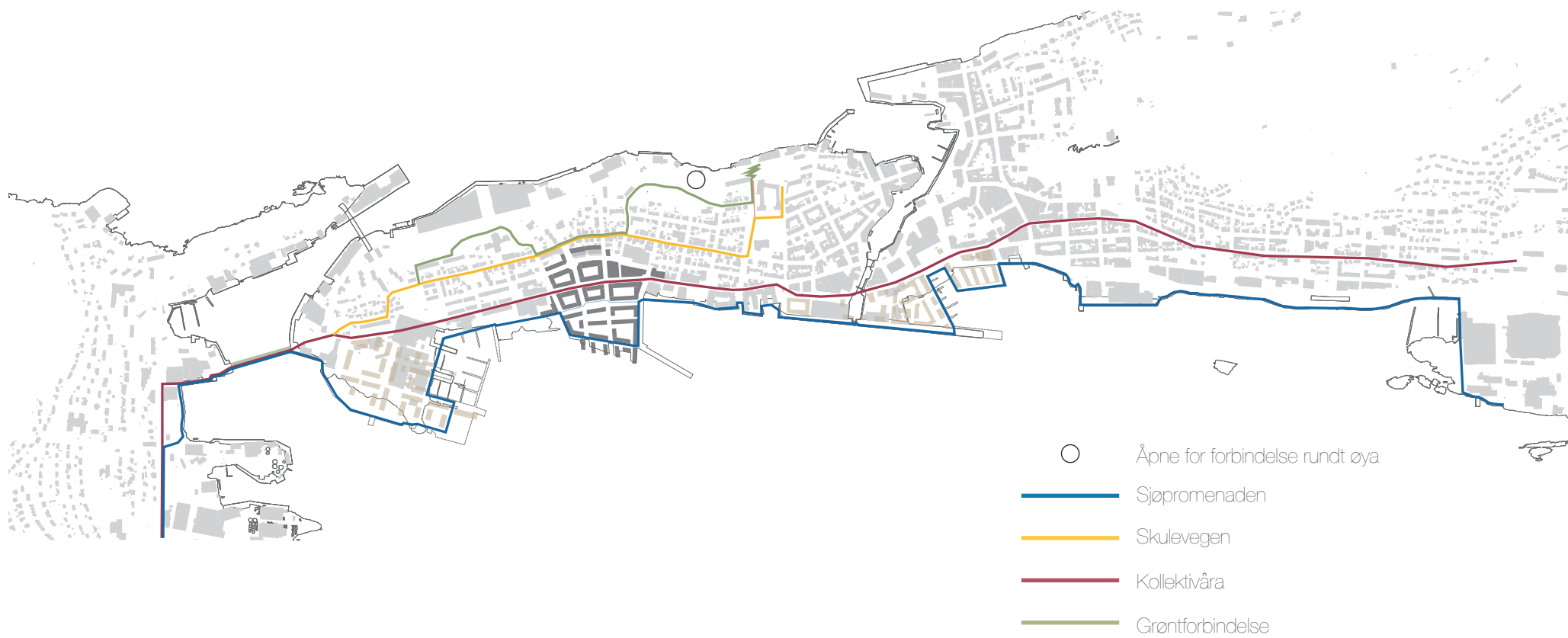


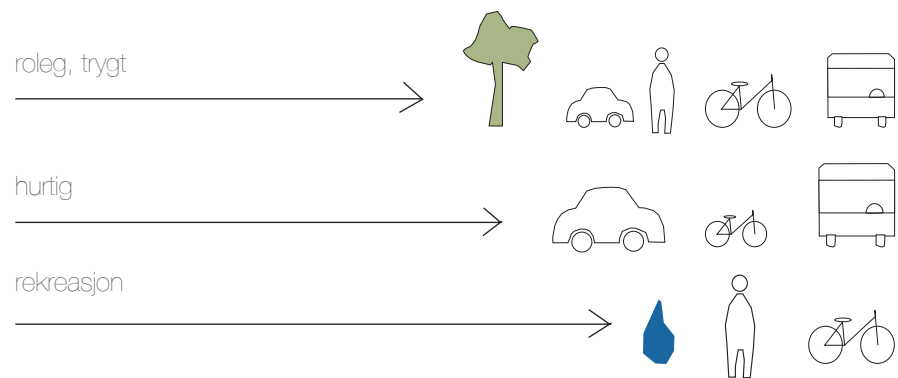


Forbindelsar

Vi ønskjer å vidareføre og vidareutvikle Ålesund sitt eksisterande bygrid. Dette bygridet er overførbart i stor skala (Ålesund - Moa), så vel som liten skala (eks. Skutvika). Vi har laga tre retningslinjer som skal fremje gridet.

- * Gje dei langsgåande forbindelsane ein tydeleg bruk. Eks. sjøpromenade, transportetappe, fjellurløype o.l.
- * Etablere hyppige tverrforbindelsar nord - sør, då dette er den mest utfordrande bevegelsen, grunna terrengforskjellen.
- * Lage hierarki over tverrforbindelsane, slik at ein enklare kan prioritere ressursar og aktivitetar langs desse, særleg i møte med langsgåande.

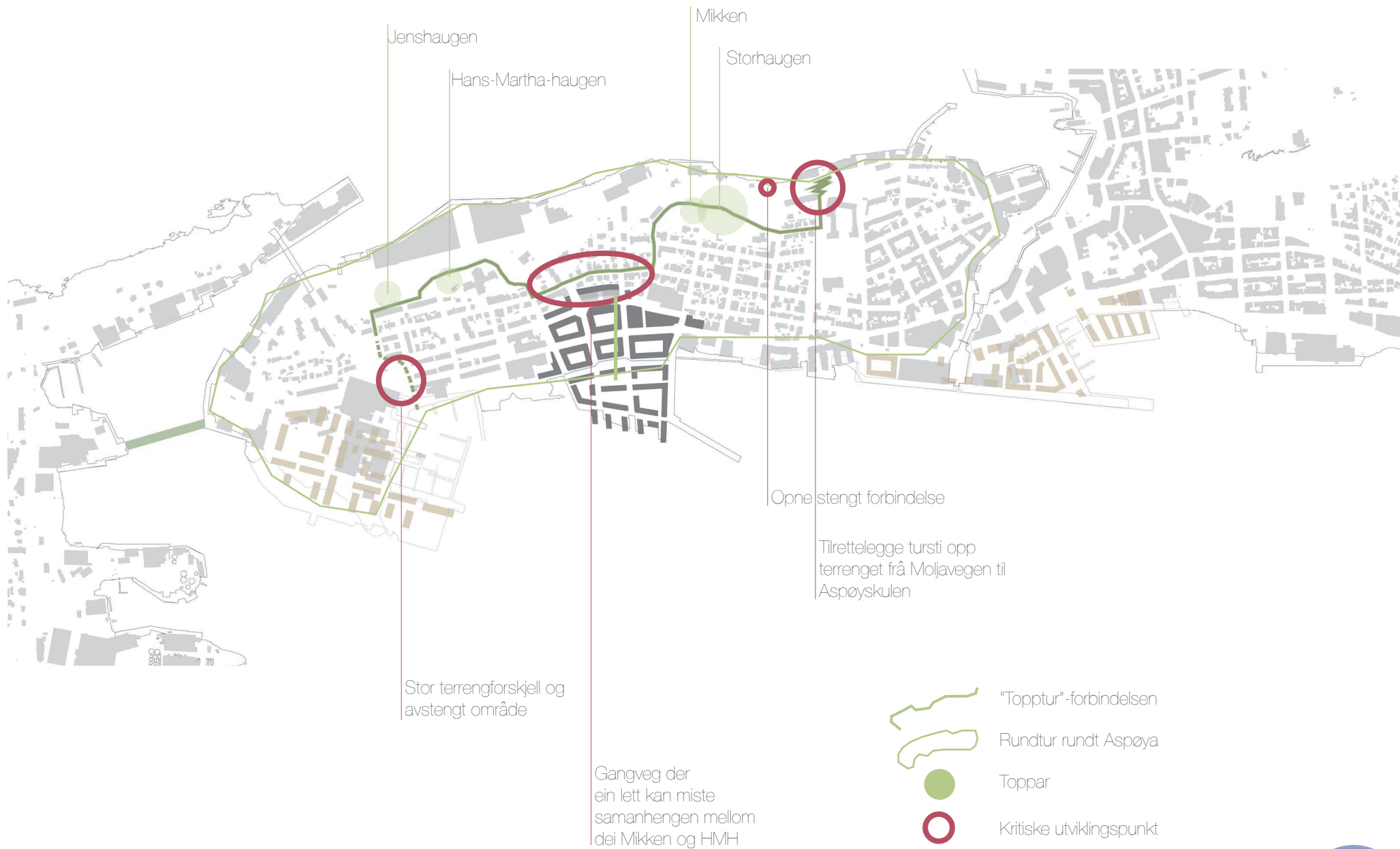




LANGSGÅANDE FORBINDELSAR

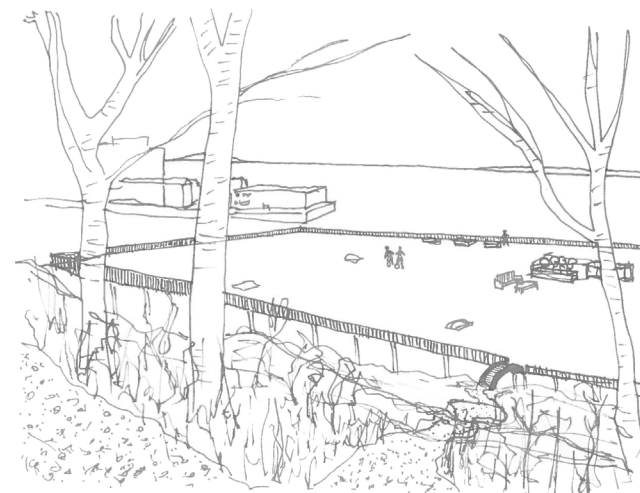
Vi har fokusert på å optimalisere bruken og funksjonaliteten av dei eksisterande langsgåande forbindelsane, samt etablere ein ekstra, delvis eksisterande, langsgåande forbindelse langs vatnet. Vi byrjer på toppen av øya og jobber oss nedover:

Turforbindelsen
 Skulevegen
 Kjøpmannsgata og transportåra
 Sjøpromenaden





1



Skisse: aktivitetsflater på toppen av industribygga

TURFORBINDELSE PÅ ASPØYA

Det ligg naturleg veldig godt tilrette for gode turforbindelsar på Aspøya - det er kun snakk om å gje dei "det lille ekstra" som skal til for å kunne sjå dei i samanheng og invitere til ytterlegare bruk og engasjement.

Aspøya har fire toppar: Jenshaugen, Hans-Martha-haugen (frå no av forkorta HMM), Mikken og, viktigast av alle, Storhaugen. Storhaugen og Mikken har ein svak sti mellom seg. Stien frå Brooklynbrua, via HMM og Jenshaugen har ein godt bearbeida grussti mellom seg og går forbi sansehagen til Aspøy omsorgssenter. Vi ønsker å knyte desse saman på eit vis. Det kan gjerast enkelt, ved å setje opp skilt som foreslår heile turløypa, med info om lengder og punkt langs løypa. Ein kan gjere inngangane meir synleg eksempelvis ved å lage treportalar eller lage ein liten plass ved inngangen. Desse løypene ein invitere innbyggjarane til å bruke aktivt under byløp, foreslå utomhustrøing som eit tilbod treningssentera i Ålesund kan ha, invitere til påskeeggjakt og liknande. Storhaugen Velforening er

eit godt døme på eit innbyggjarinitiativ som kan støttast ytterlegare opp om, som sjølv tek initiativ til arrangement og forfining av grøntområda.

På turforbindelsen forbi sansehagen til Aspøy omsorgssenter ser vi for oss at ein i større grad kan jobbe med å korte ned den visuelle avstanden og utforminga mellom den innegjerda sansehagen og turstien utanfor. Vi trur det hadde vore fordelaktig at dei eldre kunne få tilgang til meir utfordrande terreng, som likevel er i nærleiken av omsorgssenteret. På den andre sida kunne vanlege innbyggjarar som har behov for litt meir tilrettelagte omgjevnadar fått tilgang til det.

Vidare på den same forbindelsen kjem vi inn i eit skogholt med utsikt ned til dei mosegrodde industritaka på nordsida. Hadde det vore ein idé å lage overangar over til desse? Dersom det er mogeleg hadde dette kunne utgjort spanande aktivitetsareal.



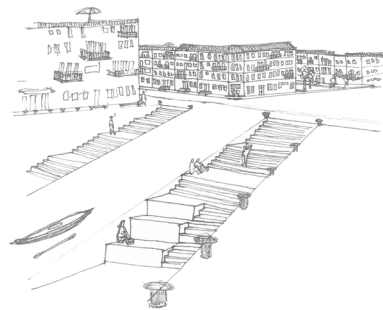


SKISSE: utvida fortau og lågare belysning langs i Kirkegata

SKULEVEG PÅ ASPØYA

I kommunen si barnetråkanalyse vart det tydeleg at Kirkegata/Steinvågvegen var den mest brukte skulevegen på Aspøya. Vi vel difor å fjerne eksisterande gateparkering til fordel for breiare gangfelt på begge sider av vegen, til gåande og syklende. Busstoppa skal også få eit løft - dei skal som minstekrav frå tak, veggjar og sitteplass.





Skisse: båtrampe ned i sjøen



SJØPROMENADE

Å sikre tilgang og invitere til bruk av sjøfronten vil styrke Ålesund sin identitet som kystby og attraktivitet som bu- og turistby. Dette er kommuna klare over og på planleggingsnivå har dei derfor regulert klart grunnlaget for ein sjøpromenade i Sørsideplanen (sentrum) og Kvennanesplanen, med planar om å vidareføre denne også mot Volsdalen. Skutvika har på mange måtar vore puslespelbiten som mangla for å få til ein samanhengande sjøpromenade mot vest.

Vi ønsker også at dette tankesettet skal vidareføresast mot Skarbøvika og Hessa. Vi foreslår derfor å etablere ein ny overgang over sundet. Det er uansett

behov for å ruste opp og auke kapasiteten over Steinvågbrua, for å få plass til syklistar, tryggare overgang for gåande og ei framtidig bybane. Ein overgang frå Kvennaneset til Notneskaia er kortare og rettare, noko som vil korte ned reisetida vesentleg for gåande og syklande, og gjere kollektivforbindelsen meir effektiv. Overgangen vil derimot vere utfordrande å få til då det er ei forutsetning at større båtar kjem forbi, slik at dei sentrumsnærme arbeidsplassane industrien tilbyr kan bli vérande. Plan B er å ruste opp Steinvågbrua.

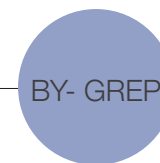
Sjøpromenaden er eit stort, langsiktig og dyrt prosjekt. Likevel vil det vere svært viktig for byen å etablere dette som eit langsiktig mål i arealplanane for å oppnå heilheit i mindre reguleringar.

ANALYSE

STRATEGI

BY- GREP

KART - LANGSGÅANDE FORBINDELSAR





3

SJØPROMENADE - UTFORMING OG IDENTITETSBYGGING

Å satse på ein sjøpromenade vil i seg sjølv gje Ålesundarane fleire attraktive fordelar: tilgang til sjøen og ei alternativ kommunikasjonslinje for mjuke trafikkantar. Det blir viktig å utforme sjøpromenaden på ein måte som gjer at den er gjenkjenbar og spesiell for Ålesund. Vi har laga eit utkast til retningslinjer for utforming.

1. *Sjøpromenaden må gå langs sjøfronten, så langt det er mogeleg i eksisterande bybebyggelse.*
2. *Sjøpromenaden skal utformast interaktivt. Den skal gje tilgang til vatnet på ulike måtar og invitere til bruk, både ved hjelp av ulik utforming, men også ulik,*

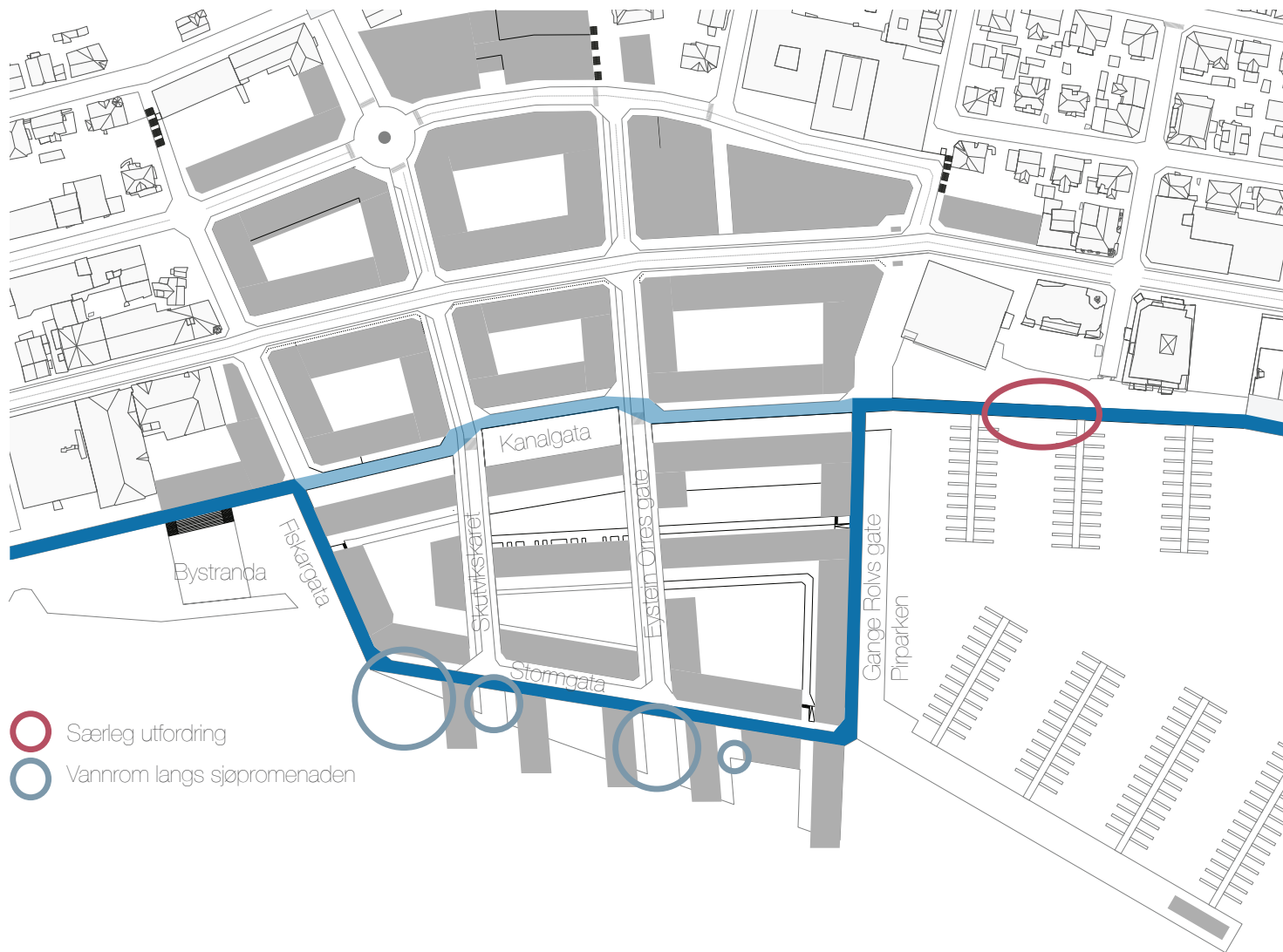
gjærne uprogrammert, bruk.



3. *Sjøpromenaden skal ha ein gjenkjenbar identitet. Dette gjerast blant anna ved gjenkjennbart farge- og materialbruk. Inspirasjon til materialpallett kan hentast frå Ålesund sin rike kystby-kultur og -historie. Stikkord: klippfisk, fiskeforedling, fiskeutstyr, båt, container o.l.*

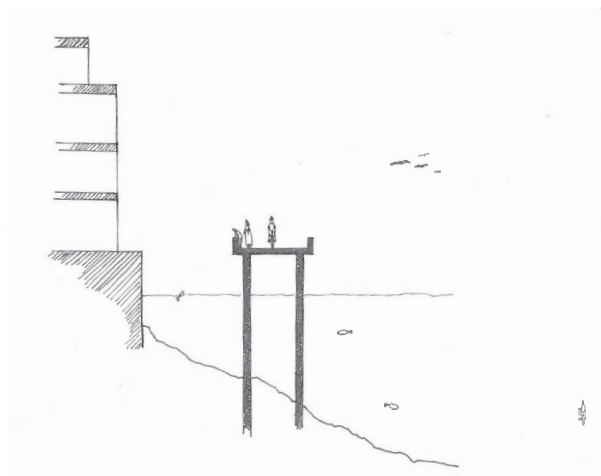
4. *Sjøpromenaden skal prioritere å legge møtepunkt, sitteplassar, attraksjonar, utsmykning, toalettfasilitetar og liknande i møtet med tverrforbindelsane.*

5. *Sjøpromenaden er til for mjuke trafikkantar.*

Vi foreslår at sjøpromenaden består av eit 5 meter breitt felt "shared space". Vi ønsker å bruke "shared space" langs sjøpromenaden grunna bruken: farta vere lågare og det skal følast friare. Det skal vere plass til å stoppe opp å slå av ein prat eller til at større grupper på guiding eller ein gjeng på trilletur skal kunne komme forbi.



-  Særleg utfordring
-  Vanntrom langs sjøpromenaden



SKISSE: Mogeleg overgong aust for Skutvika



SKISSE: Utsikta frå Bystranda ned Fiskergata

SJØPROMENADEN I SKUTVIKA

Sjøpromenaden i Skutvika starter i aust, der den sentrale sørsideplanen slutter. Strekket frå det nye Quality Hotel Waterfront til Kiwi er det mest utfordrande å få til då det ikkje er noko eksisterande restareal på sjøsida av bebyggelsen. Bebyggelsen har nyleg blitt transformert frå industribygg til bustadformål, med mange sørvendte vindauge og opphaldsareal, så vi ser derfor på det som noko uheldig å bygge ein offentlig sjøpromenade klin inntil. Dessutan gir dette oss anledning til variasjon og å tenke utanfor boksen. Vi har to moglege alternativ: å la sjøpromenaden gå inn i parallellgata Nedre strandgate eller å la promenaden gå ute i sjøen, med litt avstand frå bustadane.

Vi har valgt å legge ein gangveg på sjøsida, med litt avstand til bustadane. Sjøpromenaden kan enten ligge som flyteelement eller stå på påler ned i

fjellet under. Ved å bruke flyteelement vil ein komme heilt ned til vasskanten og få ei litt annanleis kontakt med vatnet. På den andre sida er ikkje dette så heldig med tanke på den ofte harde sjøen i Ålesund. Vi vel difor å etablere ein sjøpromenade på påler. Ein vil kunne utforme den fritt og unngår i tillegg vertikal problematikk med å komme seg ned til sjøen og opp igjen.

Neste strekning er ned langs pirparken (teknisk sett ned Gange Rolvs gate). Her er det pirparken som er attraksjonen og får derfor nærmast tilgang til havnekanten. Vidare kjem vi til Fiskergata. Her går vi forbi ein rekke vannrom med ulike karakterar og program. Desse vassromma skal utformast og utsmykkast i tråd med sjøpromenaden sin identitet. Siste stopp på promenaden i Skutvika er Bystranda som, på lik linje med Pirparken, har sin eigen identitet og prioritert tilgang til sjøkanten.

Vi tilbyr også ei alternativ løype gjennom Kanalgate, der du framleis har tilgang til vatn, men er litt meir skjerma.



- Første steg av bybanen er Brosundet-Moa
- Andre delen tilretterlegger vi for gjennom Aspøya
- Tredje delen er muligheten for bybanebru i kombinasjon med gang og sykkelbru over til Hessa, og videre ut til enden av øya

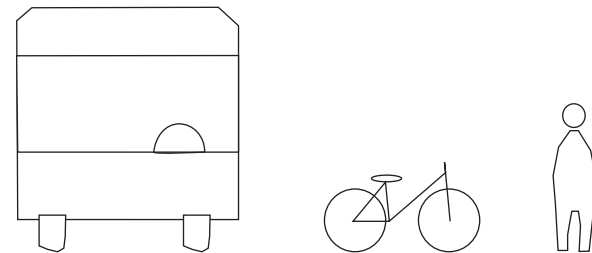
KJØPMANNSGATA OG TRANSPORTÅRA

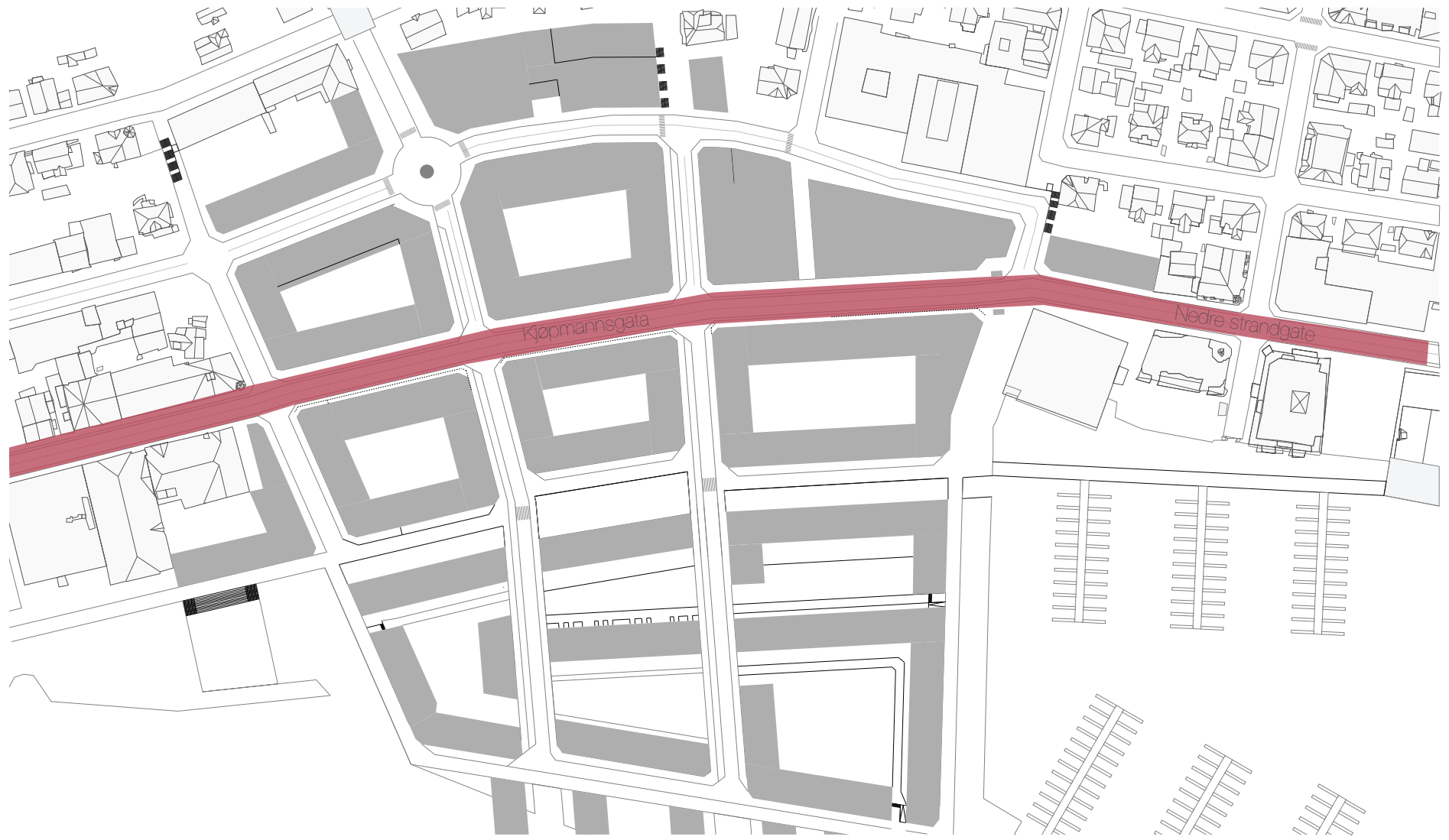
Vi har lagt transportlinja gjennom dei nedste gateløpa, for å gje minst mogeleg motbakkar og nå ut til flest mogeleg innbyggjarar.

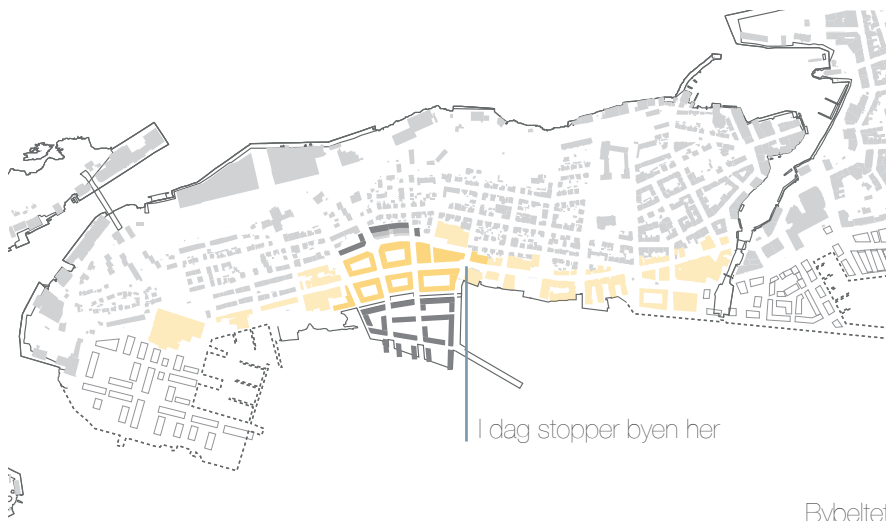
Som nevnt over vil vi legge tilrette for ein mulig utvidelse av den nyleg påtenkte bybana (første steg). Denne går frå Moa, via Åse sjukehus og Høgskulen, til Ålesund sentrum og vidare til Skutvika på vegen ut til eit framtidig stopp på Hessa. Fram til bybana har god nok heimemarknad til å etablerast tek vi høgde for at det går buss her.

På transportlinja har vi også lagt inn eigne sykkelfelt, slik at ein kan sykle til og frå jobb og andre arrangement på hurtigast mogeleg vis.

Vi har, som tidlegare nemnt også etablert ei ny kobling over sundet til Hessa. Ei kobling over til Notholmen vil vere raskare og rettare i forhold til hovudtyngden av bustadane og attraksjonane på i Skarbøvika, samt korter ned vegen ut til resten av Hessa.







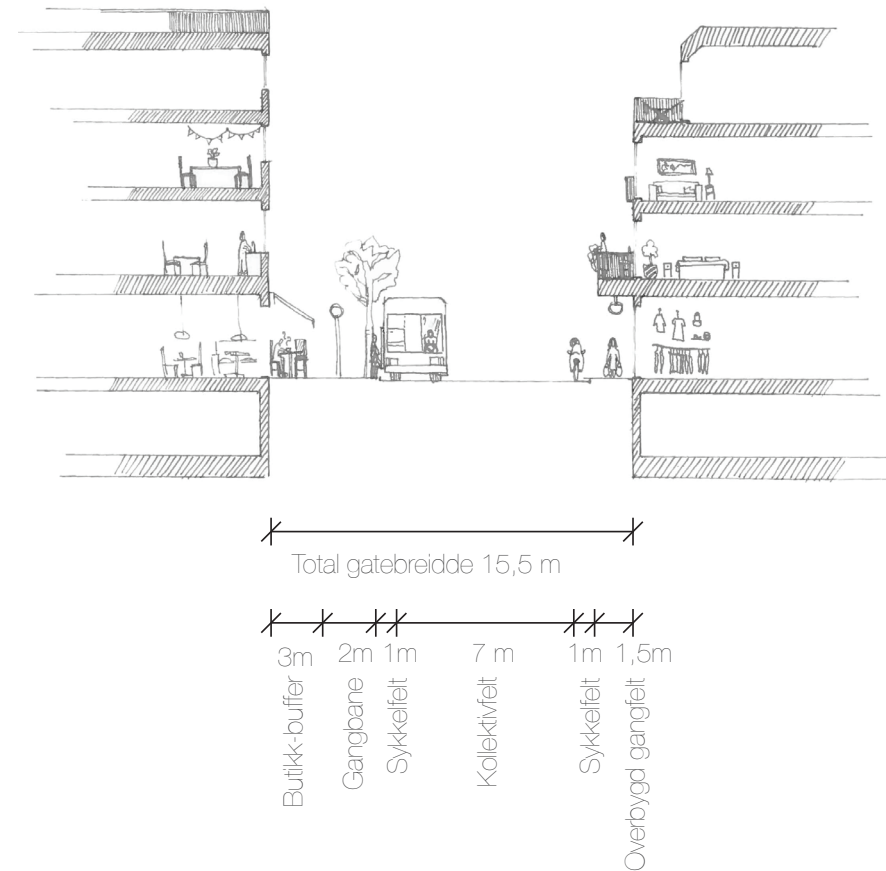
Bybeltet

TRANSPORTSETAPPA GJENNOM SKUTVIKA

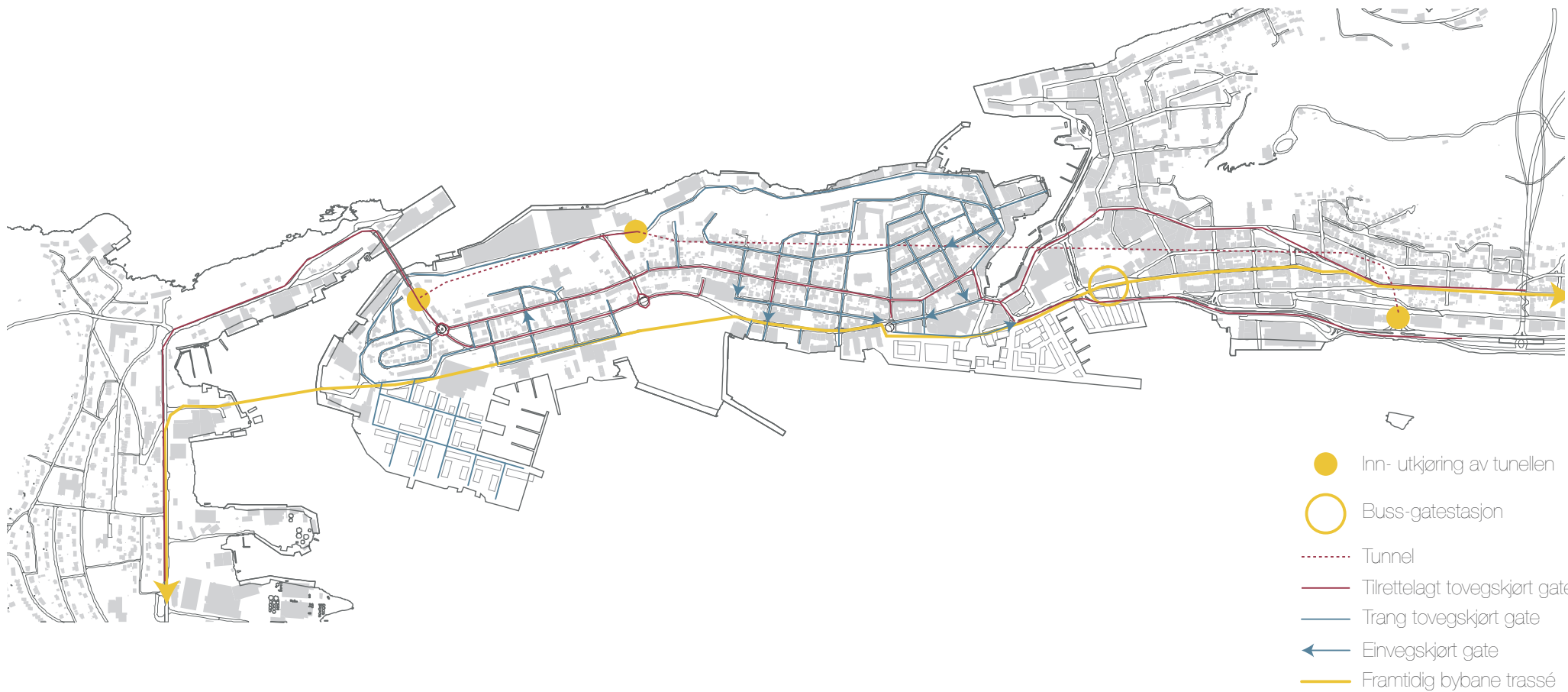
Transportetappa gjennom Skutvika går via Kjøpmannsgata og vidare inn i Nedre Strandgate. Dette stykket er heilt flatt og passar derfor fint til både sykling og kollektiv. Kollektivstoppet ligg plassert slik ein får utsikt ned mot Pirparken.

Gata går gjennom det vi kaller næringsbeltet eller bybeltet, nettopp fordi det er gjennom denne gata byen fortsett på Aspøya. Dette mønsteret forsett vi i Kjøpmannsgata, og har derfor lagt tilrette for ulike næringslokale langs denne gata. Dette meiner vi er ein god kombinasjon.

I Skutvikdelen av Kjøpmannsgata også gjort nokre andre grep for å gjere den viktig og attraktiv for næring og fotgjengerar. Vi har utvida fortausbreidda på nordsida av gata med 3 meter - på denne måten kan butikkar sette ut varer, beplantning og ha uteservering i sola, utan at det vanskeleg å komme forbi. På nordsida er fortauet noko smalare, men det er overbygd. Her blir det fint å gå på regnvérsdagar.



Gatesnitt av Kanalgate, med mål



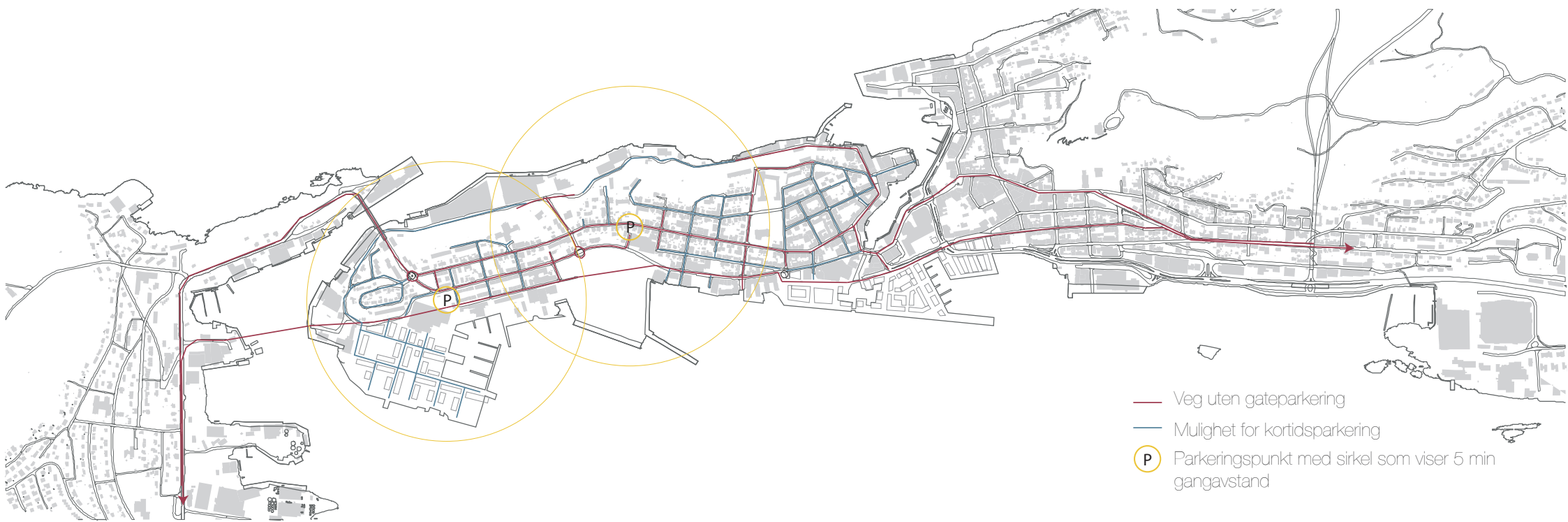
NY TRAFIKKSTRATEGI PÅ ASPØYA

Vi har foreslått å legge om trafikksystemet på Aspøya for å bedre villkåra for mjuke trafikkantar. Illustrasjon på venstre side illustrerer omlegginga. Vidare har vi teke for oss Brosundtunellen.

Brosundtunellen skal legge tilrette for at industrien på Aspøya, og vidare ut til Hessa, skal kunne forsette den sentrumsnærme drifta, samt ta unna gjennomfartstrafikken frå Hessa-øya. I kommunen sine foreløbige planar er det planlagt inn- og utkjøring rett nord på tomta vår. Vi går vekk frå denne planen og foreslår å legge inn- og utgang i Fjordgata, på norsida av Aspøya.

I tillegg tek vi høgde for at tunellen har direkte kobling til eit parkeringsanlegg inne i fjellet på Aspøya, i tråd med den nye tankegangen rundt parkering.

Vidare har vi lagt inn forutsetningar om ei utviding av den påtenkte bybana. Trasséen er per dags dato berre planlagt til sentrum (Brosundet), men med grunnlag i den kraftige befolkningsveksten på Aspøya, både i Skutvika og vidare på Kvenneset, legg vi tilrette for mogleg utviding til Skutvika og Hessa i framtida.



- Veg uten gateparkering
- Mulighet for kortidsparkering
- Ⓟ Parkeringspunkt med sirkel som viser 5 min gangavstand

NY PARKERINGSSTRATEGI PÅ ASPØYA

Gateparkering er den vanlegaste og mest synlege måten å parkere bilen på i Ålesund. Ein anna type parkering vi ser mykje av er i mellomromma mellom enebustadane og inne i dei gamle gardsromma. Dette opplev vi som visuelt støy i det ellers idylliske gatebiletet i Ålesund. På den eine sida er gateparkering ein effektiv type parkering, då arealet sjeldan står tomt, men på den andre sida gjer det bilen svært lett tilgjengeleg. Det er det første ein ser når ein kjem ut døra om morgonen og det siste ein ser før ein går inn i heimen sin. Dette, kombinert mindre tilrettelagt kollektivalternativ, senker terskelen for bilbruk.

Vi gjer om på parkeringsfokuset på Aspøya. Vi fjerner gateparkering i enkelte langsgåande gater, men beheld mogelegheita for midlertidig gateparkering i dei tverrgåande gatene som ikkje er prioriterte. Som erstatning for noko av gateparkeringa som forsvinn ønsker vi å etablere parkeringspunkt, gjerne i inne i fjellet i anledning utbygginga av Brosundtunellen vi tek høgde for kjem til å komme.

Vi vel bevisst å ikkje tilby like mykje parkering som vi har fjerna, då vi også satser på å betre kollektivtilbodet og -kvaliteten, samt fokuset på gåvenlege avstandar i eit så sentrumsnærme område.

Fjerning av gateparkeringa kjem til å skje gradvis og gjer det mulig å etablere gode gangfelt for fotgjengere, spesielt i Kirkegata på langs, som er skulevegen for mange barn på Aspøya. På sikt er det kanskje grunnlag for å begynne å fjerne desse parkeringsanlegga i fjella også, dersom kollektivdekninga og folk siner vanar endrast nok til at det er greit. Dersom folk som bur i byen etterkvart ikkje eig kvar sin bil, men til dømes kan organisere seg i bilkollektiv, i tillegg til andre tiltak, kan dette etterkvart bli realistisk. Då kan desse parkeringsanlegga brukast til ein rekkje andre ting - eksempelvis marsareal for korps, treningsanlegg, lagerverksemd etc. Dersom ein har parkeringsanlegg over bakken kan ein transformere dei til bolig eller vertikale byparkar o.l.

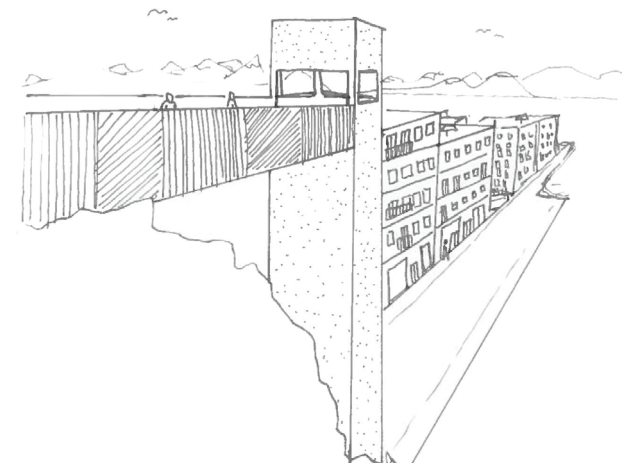
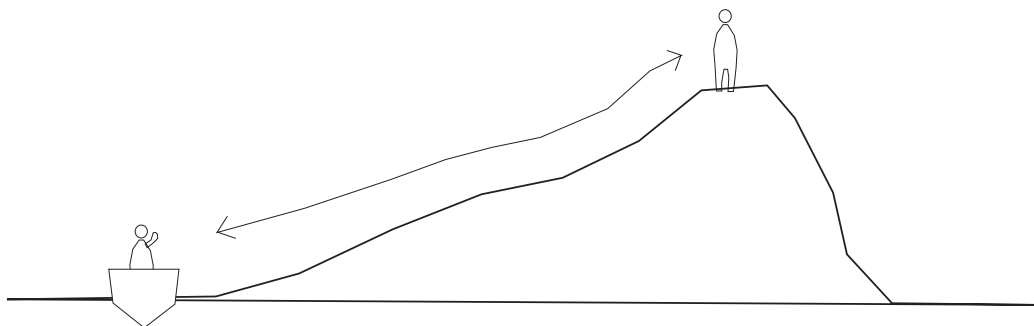
Svalbardgata + Heissagata

Fiskargata

Gange Rolvs gate

Aspegata





skisse: Konstruksjon for å ta unna terrengefallet, universelt utforma

TVERRFORBINDELSAR PÅ ASPØYA OG I SKUTVIKA

Som tidligare nemnt i retningslinjene for forbindelsane ser vi nytta av å etablere hyppige tverrforbindelsar nord-sør, då dette er den mest utfordrande bevegelsen, grunna terrengeforskjellen (motbakke). Der er derimot for ressurskrevjande å utbedre alle desse, så vi har etablert eit hierarki basert på kva tverrforbindelsar som går forbi flest viktige bygg, plassar, aktivitetar og som har mest potensiale utformingsmessig. I tillegg til å vere for ressurskrevjande vil ein slik variasjon i tverrforbindelsar føre til eit større mangfald gateløp.

Tverrforbindelsane vi har valgt å prioritere på Aspøya er basert på eksisterande og nye prioriteringar: Aspegata (eksisterande allégate), Gange Rolvs gate (opprusting av eksisterande), Fiskargata (ny forbindelse), og Svalbardgata/Heissagata (opprusting av eksisterande). Særleg har vi gått inn på utviklinga

av tverrforbindelsane i Gange Rolvs gate og Fiskargata.

Nest høgast prioritert har vi Skutvikskaret og Eystein Orres gate, som ikkje treff nokre attraksjonar, men som er viktige fordi dei går heilt frå sjøkanten i nord til sjøkanten fremst i sør, i motsetning til andre tverrforbindelsar som gjerne sluttar på det høgaste punktet. Elles har vi desse tverrforbindelsane.

- * Aspøygata: forbi Aspøy skule og ned den eksisterande stien til enden av Moljavegen
- * Gange Rolvs gate: frå Storhaugen, forbi politihuset og ned til pirparken
- * Fiskergata: frå stien til sansehagen og ned til bystranda
- * Svalbardgata: frå Jenshaugen og ned til Liaaen-verftet



torgfunksjon og infopunkt
før pirparken

kollektivstopp

ny og
breiare
trapp

offentleg
heis og
rasteplass

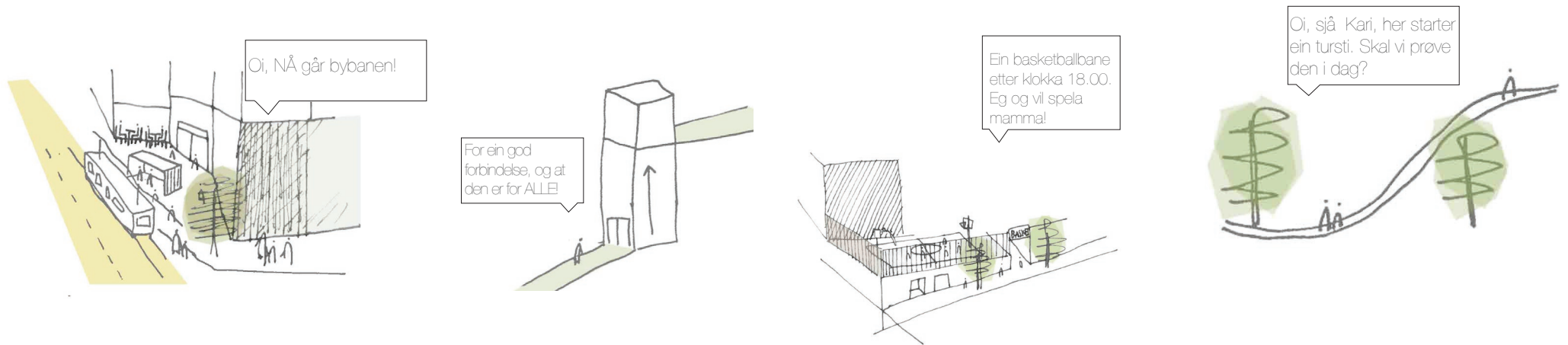
kl.06-18 parkering
kl.18-06 basketballbenge

etablering av trekke i
staden for gateparkering

rasteplass

inngangen til
storhaugen





skisse: Ulike situasjonar langs tverrforbindelsen storhaugen- pirparken

TVERRFORBINDELSEN: STORHAUGEN - PIRPARKEN

Denne tverrforbindelsen har to store attraksjonar i kvar ende: Storhaugen i nord og Pirparken i sør. Storhaugen på 56 m.o.h. er Aspøya sitt høgaste punkt og er Storhaugen Velforening sin augestein. Storhaugen er eit ynda turmål for turistar, men også for nabolaget og turgjengerar på Aspøya. Langs tverrforbindelsen finn du blant anna Ålesund politistasjon og kollektivstoppet i Skutvika.

Den største investeringa i denne tverrforbindelsen er ei utbetring av trappa utanfor politistasjonen og etableringa av ein offentleg heisforbindelse, for å gjere forbindelsen universelt utforma.

Vi tenkjer oss at det kan gjerast ein rekkje enkle tiltak, sjølv før Skutvikaprojektet er i gong, for å synleggjerde at noko skal skje.

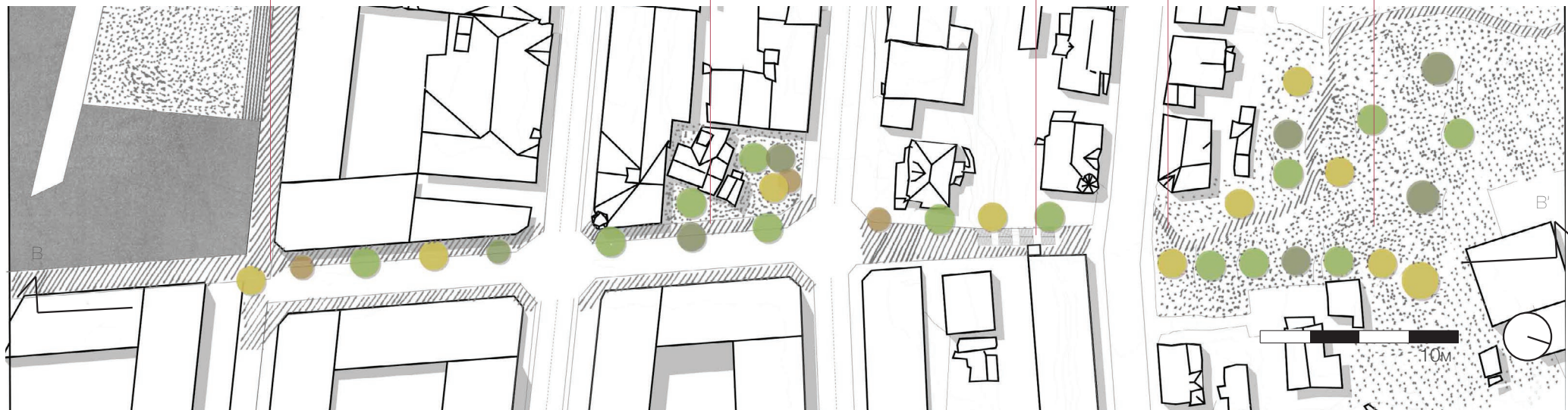
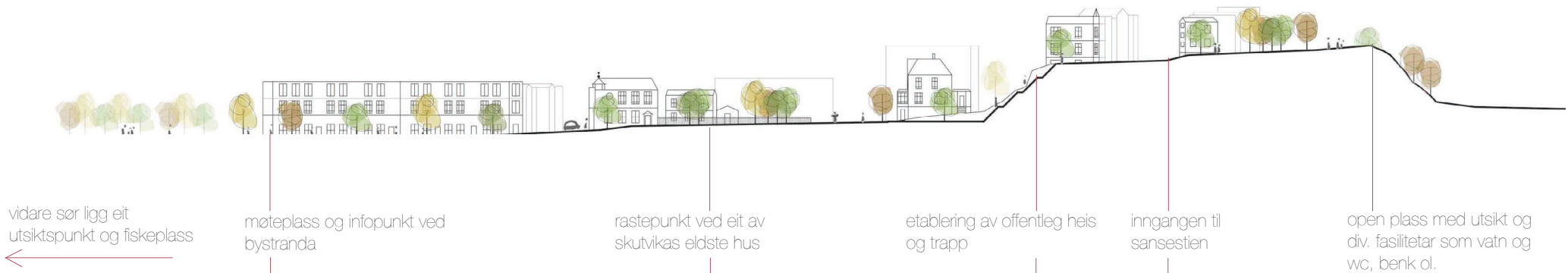
- Funksjonsdeling på taket til politihuset, etablere ei basketballbinge der mellom kl.18-06.

- Setje ut benkar på kvart kvartal.

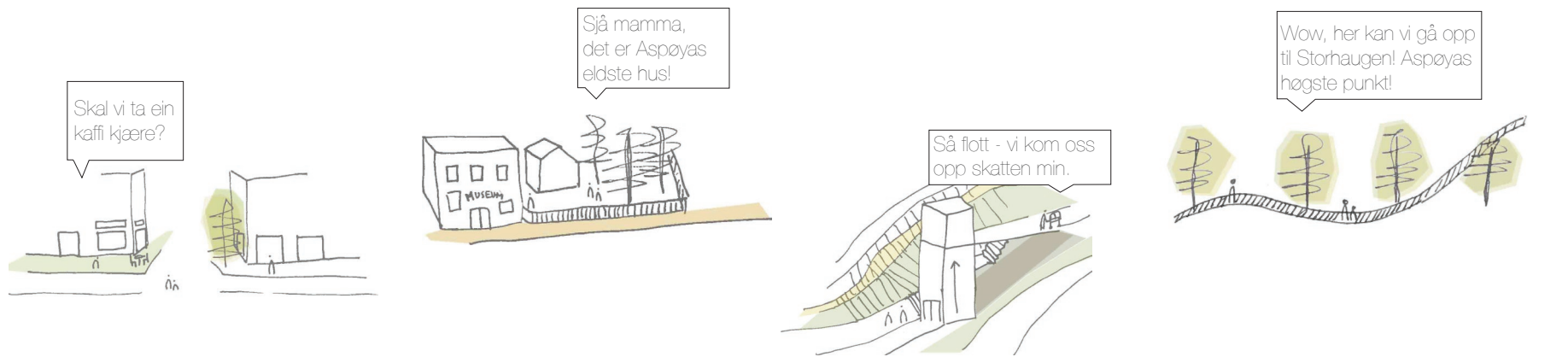
- Invitere lokale kunstnerar eller Ålesund kunsthøgskule til å male eller tagge vakre motiv på husveggane langs tverrforbindelsen.

- Fjerne gateparkering, plante ei trerekkje og evt. male eit utvida gangfelt på ei eller begge sider av vegen.

- Invitere nabolaget til å engasjere seg. Inviter til å forfine mellomromma mellom husa. Spons noko beplantning som kan stå langs vegen.



Tverrforbindelsen i plan



SKISSE: Ulike situasjonar langs tverrforbindelsen sansestien - bystranda

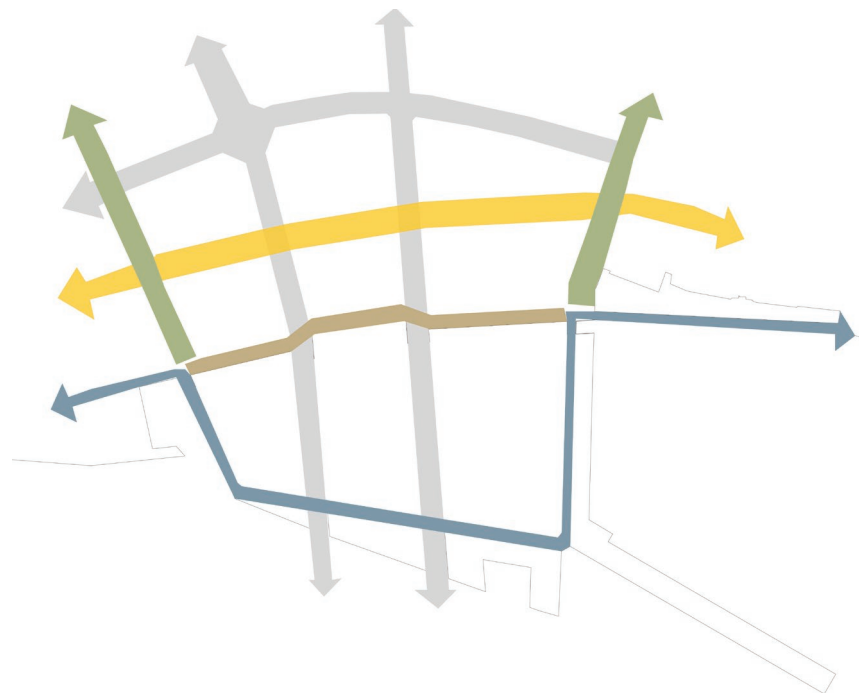
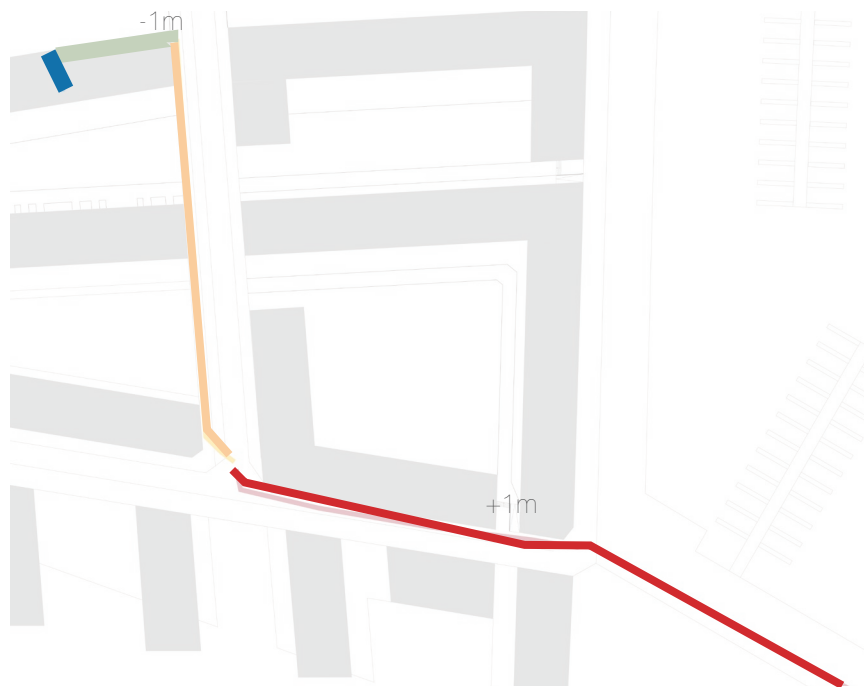
TVERRFORBINDELSEN: SANSESTIEN - BYSTRANDA

Denne tverrforbindelsen går frå den nyetablerte Bystranda i sør til Sansestien i nord, som går vidare til Hans-Martha-haugen (HMH) og Jenshaugen.

Den største investeringa vil også i denne forbindelsen vere etablering av ei offentleg trapp og heis som kan ta av for det verste terrengfallet. Til forskjell frå tverrforbindelsen til Pirparken er dette det einaste vesentlege terrengfallet i denne Bystrand-forbindelsen.

Lik som i den andre tverrforbindelsen kan opprustinga av denne strekninga starte allereie no, men er i større grad avhengig av storinvesteringa, då det ikkje eksisterer ein sti eller trapp per dags dato. Her er eit lite utval forslag til umiddelbare tiltak, som kan få folk til å skjønne at det vil komme ein tverrforbindelse og aktivitetar langs den:

- Etablere eit utsiktspunkt der den offentlege trappa og heisa kjem. Gjerne med sitteplassar og kunst på husveggen i aust.
- Plante tre langs tverrforbindelsen på eine sida.
- Etablere eit byøkologisk prøveprosjekt der Bystranda skal etablerast i framtida.
- Setje ut kvilebenkar på plassen like ved inngangen til sansestien.
- Forhøyre seg om mogelegheita for å aktivisere taka på industrianlegga nord for sansestien, med moglege bruforbindingar over dit. Her ligg det stort potensiale for store aktivitetsflater.
- Ha mindre eventyrskog-prosjekt, eller noko liknande, langs sansestien. Gjerne i samarbeid med omsorgssenteret, for å lage ein glidande overgang frå innegjerda sansehage til offentleg. Invitere dei eldre til å delta.



OFFENTLEG offentlig-SEMI-privat PRIVAT



- Standardgate 12,5 m
- Kjøpmannsgata 15,5 m
- Prioritert tverrforbindelse (12,5m) med trekke
- Kanalgate 12,5 m (7,5m kanal)
- Sjøpromenaden 5 m

GATEHIERARKI OG MJUKE OVERGANGAR

Vi har teke utgangspunkt i den vanlege gatebreidda i Ålesund på 12,5 meter, då dette gjer gateløpet litt intimt, samtidig som ein får plass til det ein prioriterer av kommunikasjon. Med utgangspunkt i dette har vi utvikla andre typer gater, med ulike kvalitetar, som kan vere med på å tilby ein variasjon i byveven og som kan gje andre opplevingar. Gatebreidda er ein av grepa som, saman med andre element, har hjelpe oss å variere gateløpa.

Det å kunne oppleve ulike ting i ulike gater er ein viktig kvalitet i prosjektet. På fine dagar ønskjer du kanskje å gå den ytste vegen på sjøpromenaden og kjenne vinden i håret. På ein kald, forblåst januardag tek du kanskje heller den meir beskytta ruta gjennom Kanalgata og ser på dei som står på skøyter i kanalen.

I anledning mindre møteplassar og gatehierarki har vi under utarbeidinga av nye Skutvika brukt ein firedelt skala sørge for at vil tilbyr mjuke overgangar frå offentlege til mindre offentlege og private plassar og rom. Vi har hatt som mål at du må vere innom minimum tre av fire kategoriar. På veg heim frå Pirparken til Kanalgata kjem du til dømes innom alle fire kategoriane.

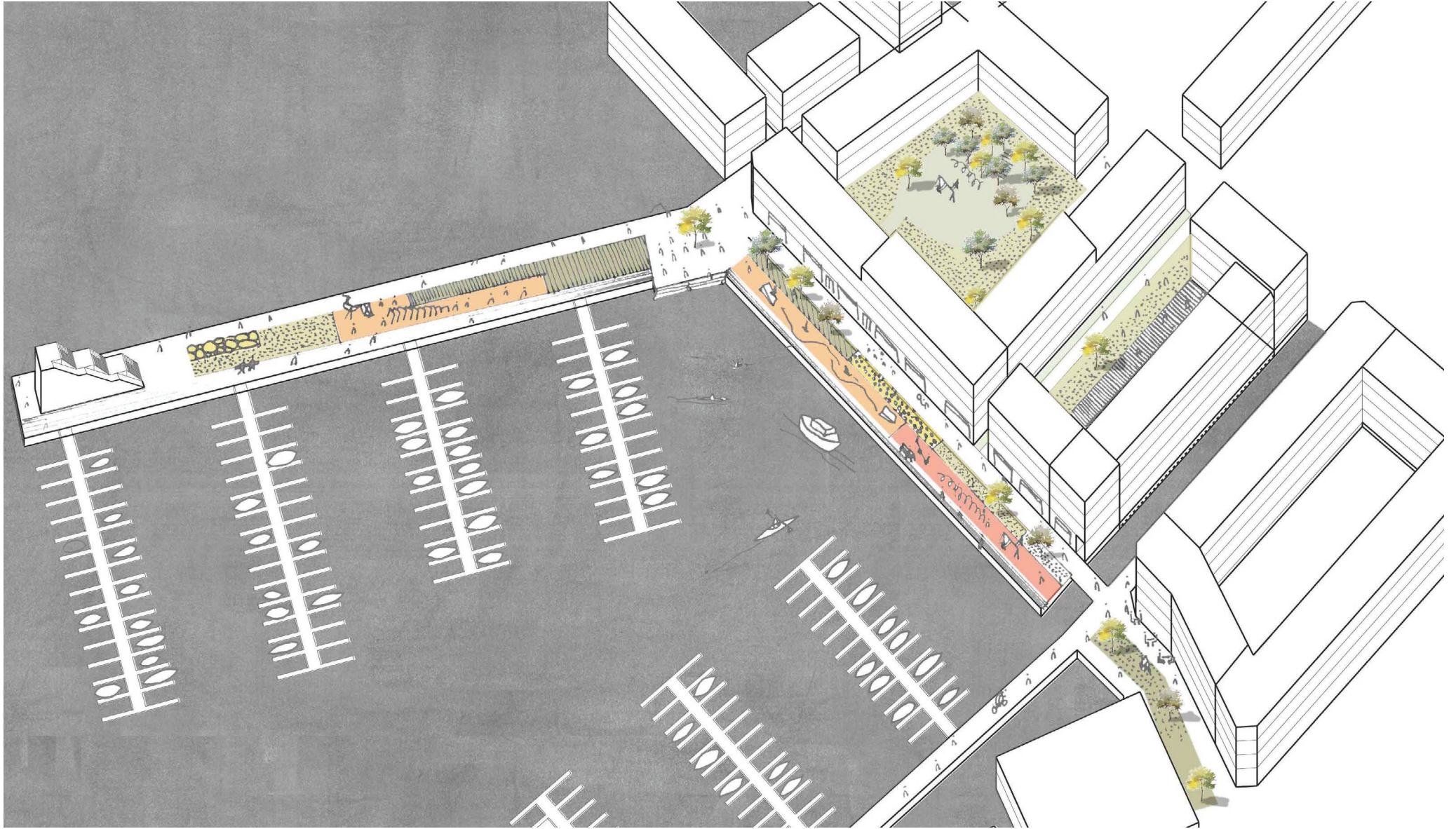
Vi har laga eit prinsipp som skal sikre mjuke overgangar frå offentlege til private rom. Det vil seie at når du går frå ein offentlig plass eller gate, skal du alltid innom ei semi-offentleg gate eller område, på veg til eit semi-privat område eller gate, før du når inn i din private bolig. Dette er viktig for å kunne skilje det private frå det offentlege, samt alle møta midt imellom.



- Offentlege byplassar
- Lokale møteplassar
- Uformelle møteplassar/ pusterom

PLASSAR OG PLASSHIERARKI

I dette prosjektet skil vi mellom tre typar plassar. Pirparken, Bystranda og kollektivstoppet er døme på typiske offentlege byplassar, møtestadar for heile byen. Vannrommet og fiskeplassen er blandt dei mindre, meir lokale møteplassane for folk som bur i området eller andre lokalkjende som kjenner til plassane. Til slutt har vi dei minste, meir uformelle møteplassane eller "pusterom" i gateløpet. Desse små møteplassane er til dømes på gatehjørner, i forhagar eller i gardsromma inne i kvartala. Dei skal gjere det enkelt å trekkje seg litt unna gateløpet for å ha ein samtale eller referere til ein lokal plass ein kan møtast, til dømes under blodbøka. Felles for desse er at dei har noko spesielt ved seg, gjerne ein litt meir romleg og beskytta følelse, som ein til dømes får under ei trekrone eller langs ein semiprivat forhage, som langs Stormgata.





4



Hjørneplassen i Pirparken



5



6

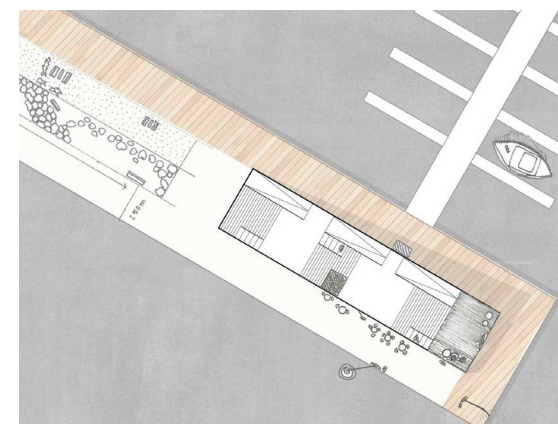


PIRPARKEN

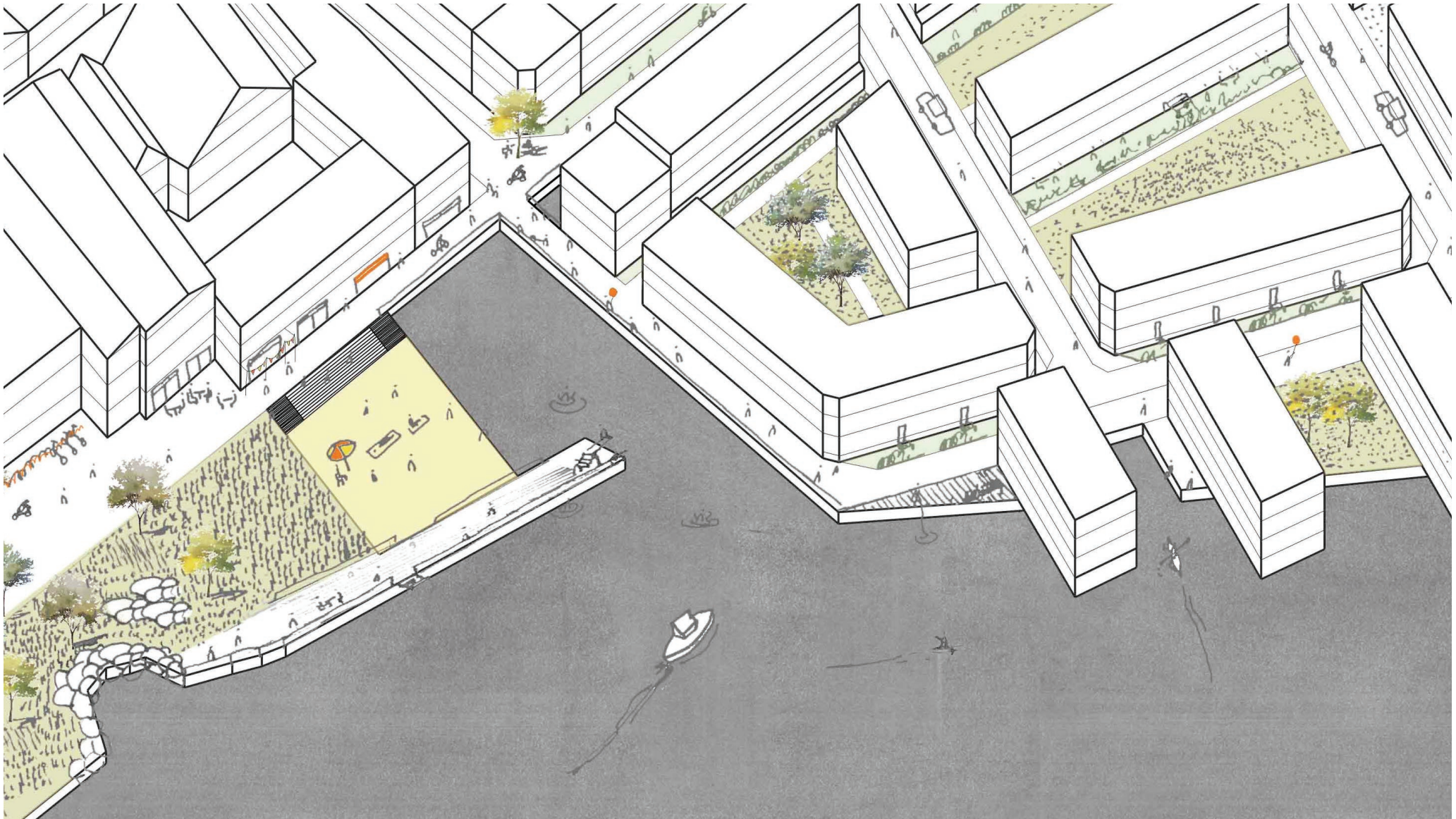
Piren har den sterkaste identiteten i Skutvika per dags dato. Den har historisk tilknytning, har ei sterk tilknytning til hovudnæringa i byen og er også eit godt synleg landemerke, både frå land og vatn.

Vi har derfor gjort piren om til ein park, med småbåthavn. Pirparken består av ulike langstrakte aktivitetsflater med rom for alle. Dei ulike flatene skal ha varierte dekker og fargebruk. Dei ulike sonene skal både ha programmerte og uprogrammerte soner. Piren har mange fine, naturlege kvalitetar som hadde vore fint å understreka. Til dømes er piren ganske lang og dette kan brukast i både leik, trening og til læring, vi ser for oss at ein kan merke av ulike distansar på bakken langs piren, for å tilrettelegge for løpstrening i kombinasjon med læring og kunnskap.

På enden av piren har vi plassert ein utsiktsskonstruksjon, som også kan romme café og nyttefunksjonar til småbåthamna. Småbåthamna kan for eksempel vere med på å finansiere dette. Utsiktspunktet vil også kunne bli ein turistattraksjon, då ein får sett Ålesund frå sjøsida, utan båt.



Tuppen av pirparken





7



BYSTRANDA

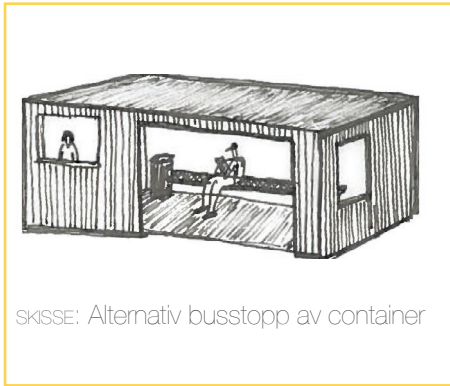
Bystranda er etablert på ein av dei få stadane der det ikkje blir brådjupt i Skutvika og ligg i tillegg naturleg beskytta grunna ein liten pir. Den ligg i ly for nordavinden på sommeren og er sørvendt.

Bystranda skal fungere som ein møteplass og rekreasjonsområde for heile byen. Nærmast vatnet er det sandstrand der ein kan på ein behageleg måte kan komme seg gradvis ned i vatnet. Ønsker ein ein litt meir effektiv eksponering kan ein gå ut til stupetårnet på den lille piren. Tilkomsten frå strandpromenaden er via ei brei tretribune-/trapp, der ein kan sitte å nyte sola utan å bli full av sand, høyre på ein utekonsert eller liknande.

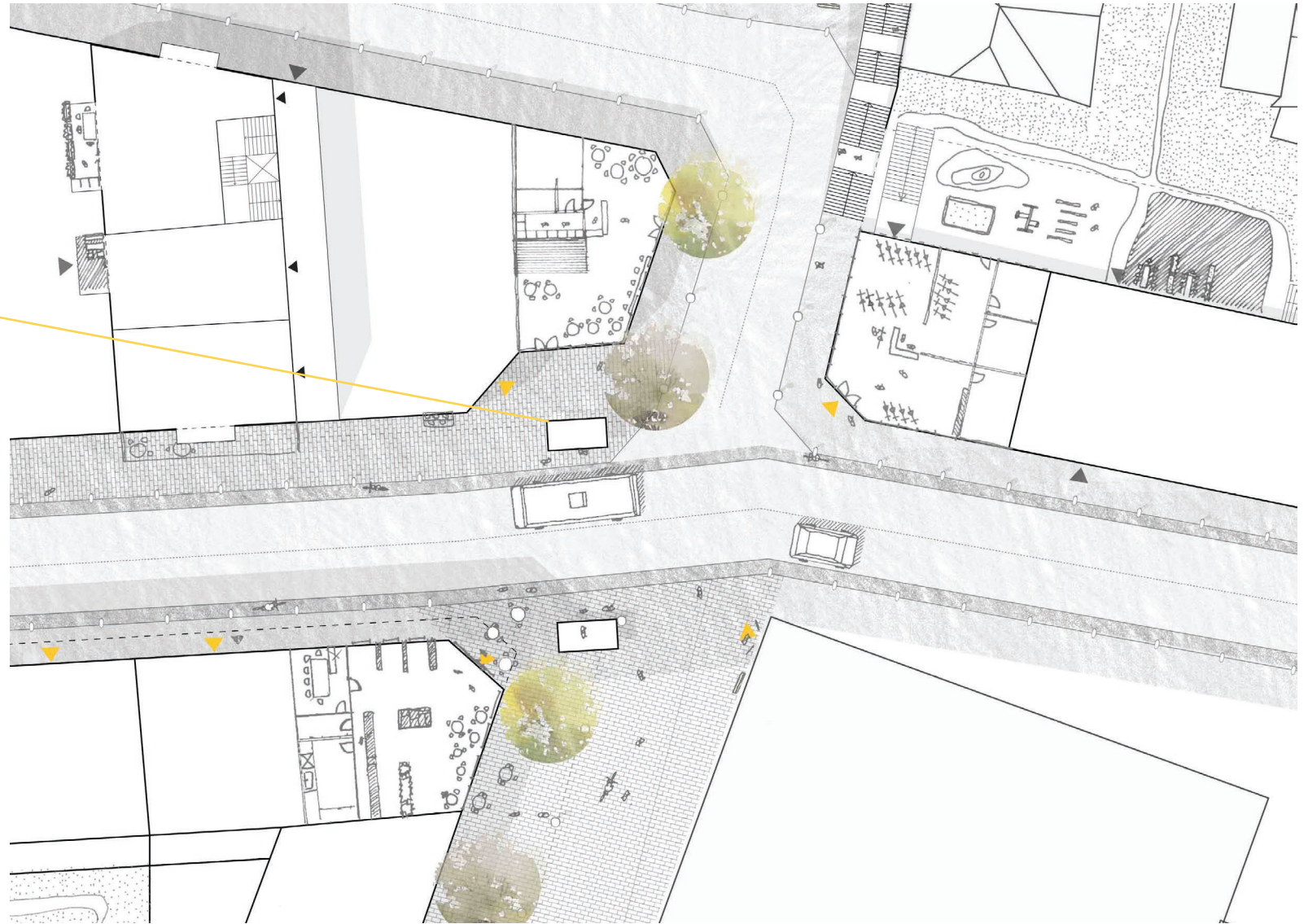
I bakkant av sandstranda er det eit uprogrammert grøntområde med variert

dekke og beplantning. Dette området er tenkt som eit område for byøkologisk mangfald og er ein del av barnehagen sitt område.

Om vinteren er dette også eit fint, uprogrammert område der det vil leggje seg snø når det ein sjeldan gong snøver og er kaldt nok. Ellers vil det vere eit stort opent område for frileik. Her kan du komme å leike åleine, eller med heile klassa. Det finnast ikkje leikeapparat her, kun inviterande natur, former, merkelege steinformasjonar, spanande variasjon osv.



skisse: Alternativ busstopp av container





skisse: Kollektivhaldeplassen



KOLLEKTIVHALDEPLASSEN

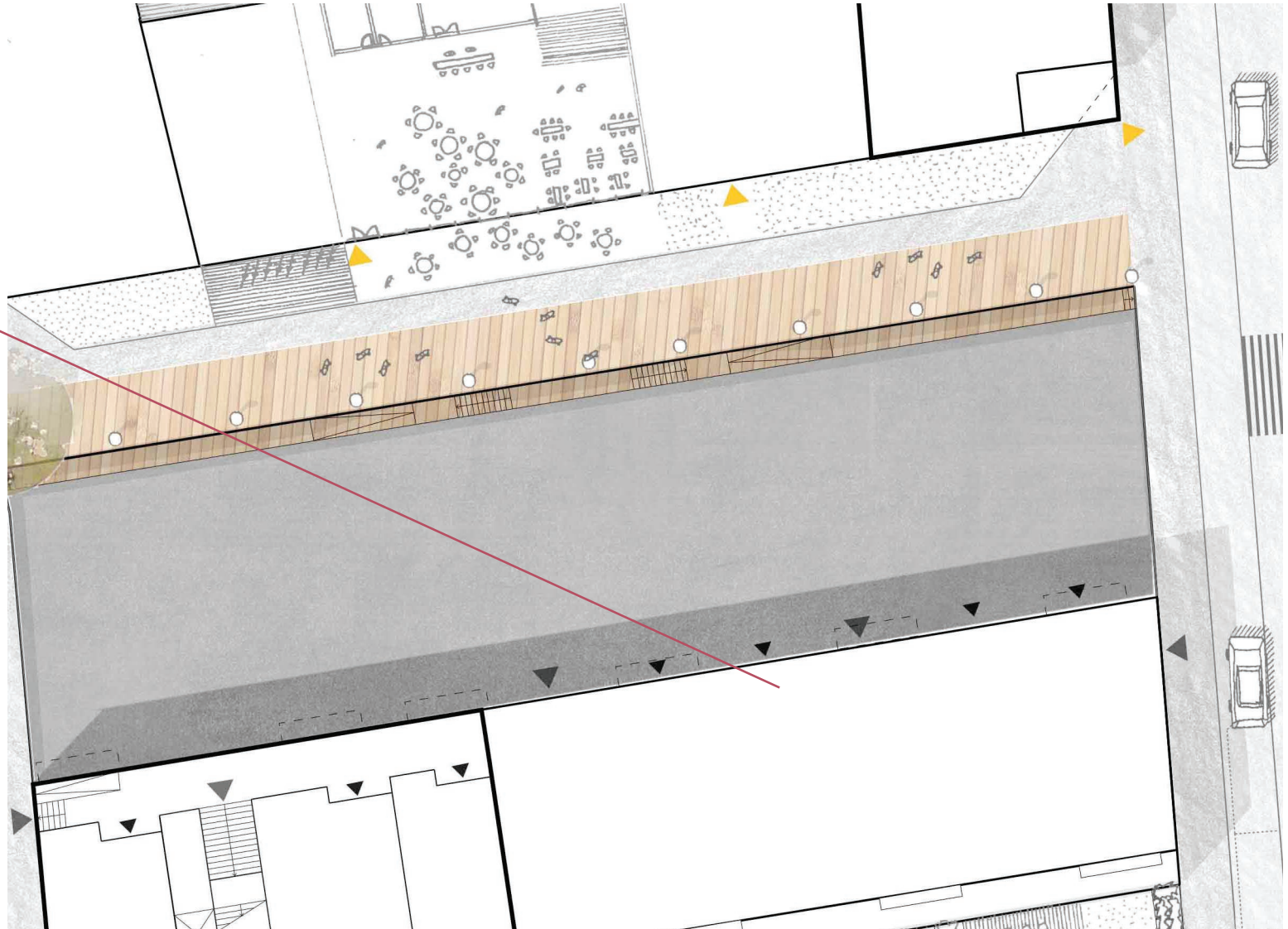
Vi har plassert kollektivstoppet i krysset mellom Ivar Aasens gate, tverrforbindelsen Storhaugen-Pirparken og Nedre strandgate, på nedsida av Politihuset. Dette området er også i dag eit samlingspunkt grunna daglegvarebutikkar som ligger her - noko som er naturleg å vidareføre då det også litt i "næringsbeltet" inn frå byen. Staden er oversikteleg og romsleg. Stoppet er plassert nettopp her også fordi vi ønskjer at du skal kjenne lukta av sjø og sjå ned til Pirparken når du kjem av bussen/bybana. Dess fleire sanseintrykk vi får pakka inn i ein plass, dess meir identitetsspekka og gjenkjenbar er den - noko som er særleg positivt på eit kollektivstopp, der det er fint å legge til rette for naturleg orientering.

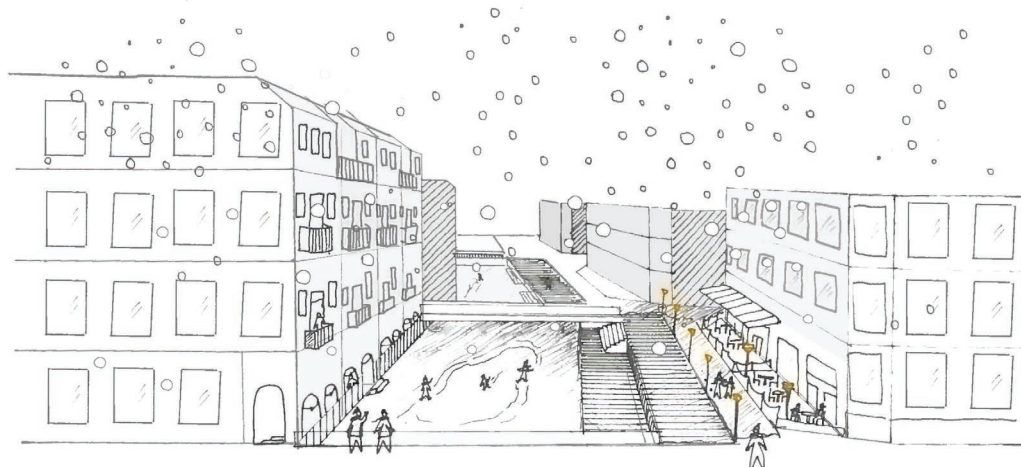
Gateløpet i sør er også ein del av denne kollektivhaldeplassen. Det er eit romsleg gateløp og vil kunne brukast til torgfunksjonar utan at det stenger for den normale gatebruken. Det kan til dømes brukast som fiskemarknad, børsalg, garasjesalg, loppemarknad eller salg av gløgg på vinterstid.

Utforming av busstoppet kan inspirerast av containerfunksjonane som har vore her fram til no. Bruken av container kan viderførast ut til Pirparken som eit tema for punkter der noko skjer. Elles blir busstoppa viktig for å beskytte for vind og vér, for å gjere det meir behageleg med kollektivtransport.

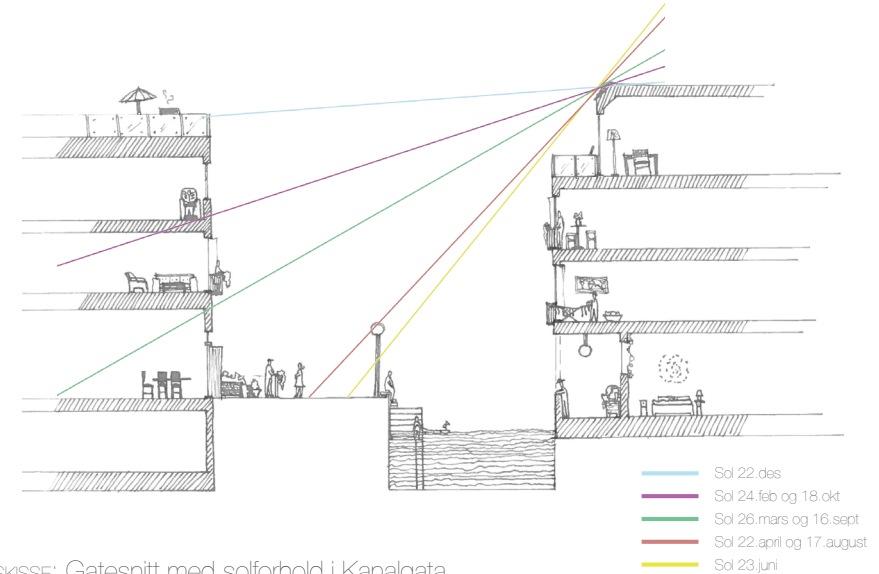


skisse: Kanalrommet sett innifrå





skisse: Vannrommet i kanalen, islagt, ein kald januarveld



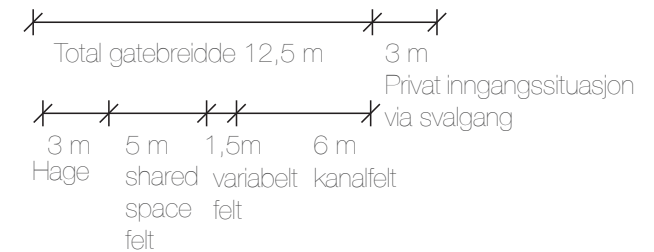
skisse: Gatesnitt med solforhold i Kanalgata



KANALGATA MED VANNROMMET

Kanalgata er like breitt som vanlege gater ellers i Ålesund, men har ein 6-7,5m brei kanal som går på sørsida, noko som gjer at den vil følast mykje meir intim. På nordsida er det i tillegg 3m forhage for dei som bur der eller uteservering for næringa i 1. etasje. Altså er det berre eit 5 meter breitt felt att, utforma som shared space, for dei som beveger seg gjennom denne gata. Kanalgata er på mange måtar ein av dei mest karakteristiske og stemningsgivande gatene i heile prosjektet og vil derfor vere viktig å få realisert på eit tidleg tidspunkt for utbygginga.

Vannromma i kanalgata er til både for dei som går i gata og dei som ser ned til gata. Dei skaper ei heilt spesiell stemning. Innbill deg lyden av vatn



og menneske inn soveromsvindauget om ein søndag morgon. Sjå føre deg lysrefleksjonen frå vatnet i svalgangen. Tenk kor greit det hadde vore å ta med nevøen ut med leikebåt i kanalen, framfor på piren, dei dagane sjøen er røff og vinden ekstra sterk.

Sjølve kanalen fungerer som eit kraftverk ved å utnytte høgdeforskjellen mellom flo og fjære. Alternativt kan ein stengje slusene og utnytte overskotsvarmen i kanalen. Ein kan også tenkje seg å isolere vannrommet i midten og fryse det, slik det kan brukast som skøytebane eller liknande. Her er moglegheitene mange.



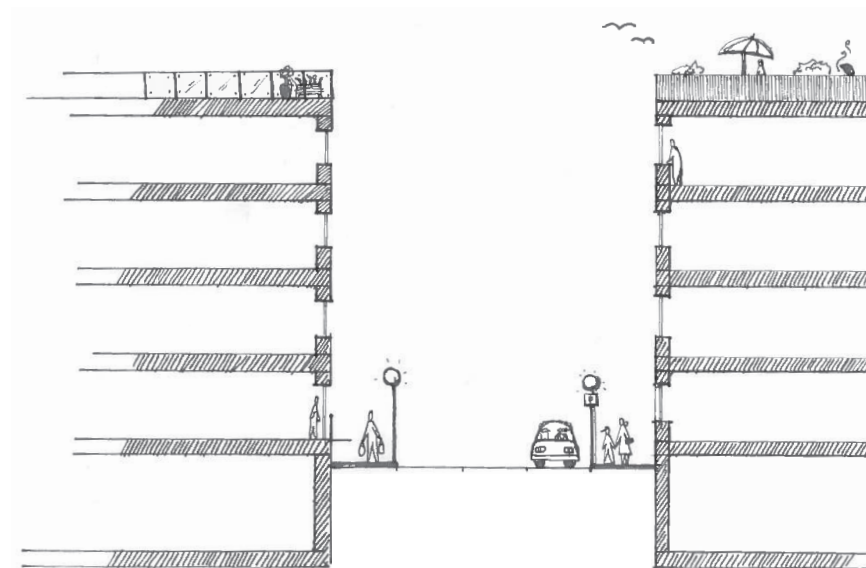


skisse: Storrampa/-trappa som utgjør Eystein Orres plass

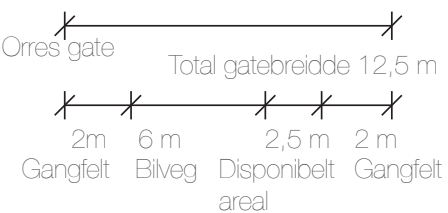


EYSTEIN ORRES Plass

Eystein Orres plass ligg i enden av Eystein Orres gate og er ein av dei to tverrforbindelsane som går heile vegen over til nordsida av øya. Dette er også ein av dei få tverrforbindelsane med rett siklinje heile vegen og moglegheit for å gå øya på tvers, heilt over på nordsida. Vi ønsker derfor å utforme enden som ei rampe, for å fullføre bevegelsen heile vegen ut i sjøen. Dette gir mange spanande moglegheiter til ulik og praktisk bruk. Til dømes som sjøsettingsplass for båt og utgangspunkt for kajakk. Rampa gjer også at plassen er universelt utforma ned til dei ulike platåa, som ein ellers kjem ned til ved hjelp av diverse trappeløp.

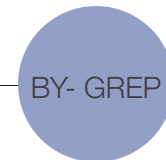


skisse: Gatesnitt Eystein Orres gate





- eksisterende bybelte med næring og høgare bebyggelse
- Skutvika: lukka kvartal og næringsbelte
- eksisterende bebyggelse: opne kvartal
- Skutvika: opne kvartal





ILLUSTRASJON: lukka kvartal



ILLUSTRASJON: tilrettelagte nærinslokale på bakkeplan



ILLUSTRASJON: opne kvartal

ORGANISERING AV BYGNINSKROPPAR

I den bakerste delen av Skutvika er har vi, som tidlegare nemnt valgt å fortsette næringsbeltet inn fra sentrum for å etablere ei hovudåre for kollektivtransport, sykkel og næringsverksemd. Langs denne finn ein næring i 1.etg, som har mogelegheit for å strekkje seg til 2.etg, for så å bestå av bolig vidare oppover. På grunn av den offentlege bykarakteren har vi valgt å lukke kvartala og bruke byggelinjer.

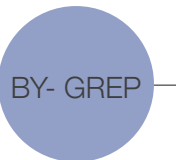
I dette same næringsbeltet har vi valgt å plassere nokre litt djupare næringslokale, som skal invitere større butikkar og typiske "kjøpesenterboksar" til å etablere seg innombys, implementert i det eksisterande bynettet. I vår mogelegheitsstudie er dette matbutikkar, sportsbutikk, sykkelutleige og -verkstad og liknande.

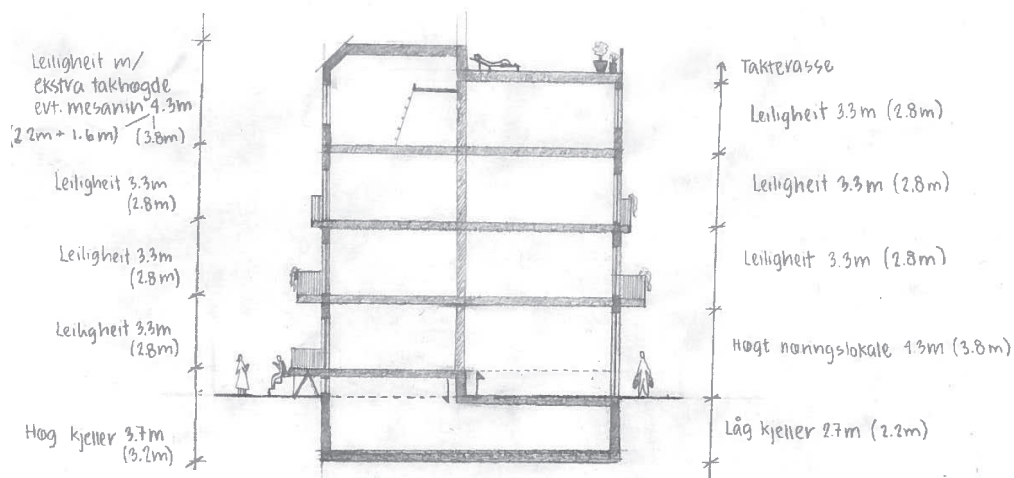
Den fremre delen av Skutvika, sør for Kanalgate, har vi i større grad utforma som eit boligområde med ein blanda typologi. Vi har valgt å opne kvartala i større grad, for å skape lågare terskel for å bruke dei ulike tilboda inne i kvartala som området tilbyr. I dette området bruker vi i større grad byggegrense i den forstand at vi tilrettelegg for tilbaketrukkne bygningskroppar, men bruk heilt ut i gate.

ANALYSE

STRATEGI

BY- GREP





skisse: Fleksibel 1. etasje



Eksempel på oppdelte fasadar

GENERELLE BYGNINGSKROPPAR, FASADER OG MATERIALITET

Alle bygga i den nye bydelen i Skutvika skal vere utforma etter eit prinsipp som skal gje mest mogeleg fleksibelt bruk. 1.etg skal ha høgare takhøgde. Dette gjer det mogeleg å bruke denne til butikkverksemd eller liknande, med ein nedsenka kjeller med normal takhøgde. Dersom det heller er ønskeleg å bruke den nedste etasjen til boligformål har ein då anledning til å heve opp 1.etg med ein meter for å skjærme innsyn. I eit slikt tilfelle vil kjellaren bli heva med 1m og få tilgang til noko dagslys. Normal takhøgde er 3,3 meter frå dekke til dekke, noko som gir ei generøs takhøgde i boligane.

Vi har, i arbeidet med gateløpa, etablert eit fasadepinsipp for samtlege nybygg på tomta. Alle bygningskroppar skal gi eit vertikalt inntrykk ved å

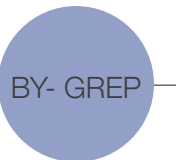
gi inntrykk av smale einingar, ha mange dører, vindauge og henvendelsar ut. Det skal male eit loddrett relieff som skal stimulere gateløpet til å bli meir opplevingsintensivt. Det er hyggelegare å gå i ei gate der ein auga kan gli over og utforske, framfor å sjå måletta fram i håp om å vere ferdig snart, slik ein gjerne har ein tendens til å gjere langs gater med støyskjermer.

Vi har etablert ei føring for materialbruk i Skutvika. Vi ønsker at det i størst mogeleg grad skal brukast stein, pussa mur eller tre som fasadematerial. Næringsbeltet i Skutvika er ein fortsettelse av bystrukturen, men ligg i randsona av trebebyggelsen på Aspøya. Den nye bydelen skal likevel reflektere dagens arkitektur, ikkje imitere verken jugendstil eller den gamle trebebyggelsen.

ANALYSE

STRATEGI

BY- GREP



TYOLOGIAR

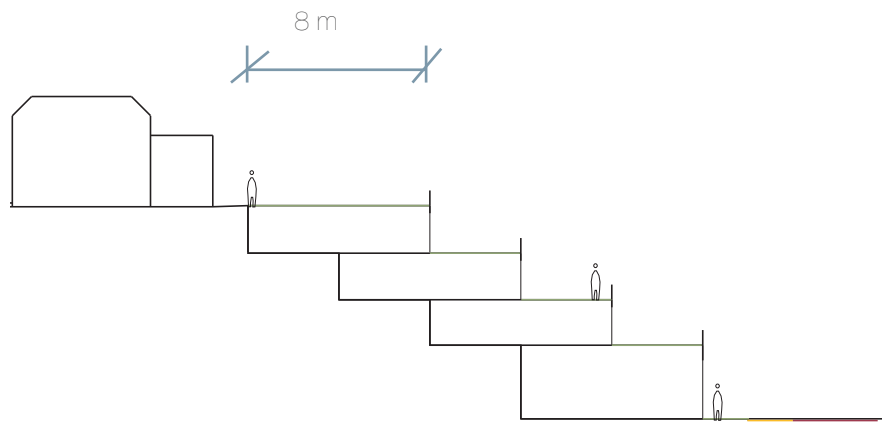
Vi har etterkvart utvikla eit ønske om å mikse ulike typologjar i Skutvika, då vi trur at dette vil ha heldige effektar. Det auker utvalet av ulike typar busituasjon og leggje til rette for eksperimentering i ulike buformer, eksempelvis kollektivalternativ. Dette er også noko vi har funne ut av er attraktivt også i dagens marknad, så det vil også vere eit spanande alternativ for eigedomsutviklarar. Ved å tilrettelegge for eit breiare utval av leilighetsstørrelsar og bukvalitetar håper vi at det vil vere eit breiare utval av bualternativ i ulike prisklasser, som igjen vil vere med på å fremje ein meir balansert demografi i området, særleg med tanke på barnefamiljar og dei som ønskjer å etablere seg i marknaden.



ANALYSE

STRATEGI

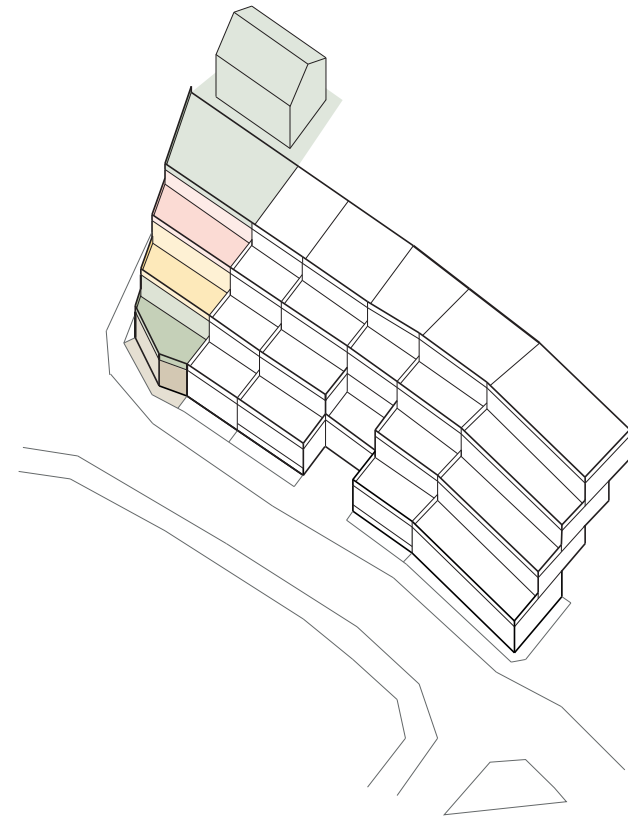
BY- GREP



Snitta terrassehus

TYOLOGI: TERRASSEHUS

Terrassehusa ligg langs Ivar Aasens gate og tek av for det kraftige terrengfallet mot sør. Her bake på tomta har vi valgt å prioritere generøse, solrike private uterom. Også takterrassa er uteplass, både for dei større fleirmannsboligane på toppen av terrengfallet og fellesareal for dei som bur i terrassehuset. Ein romsleg adkomstsituasjon er plassert i sør, langs Ivar Aasens vei og er felles for alle leilighetene.



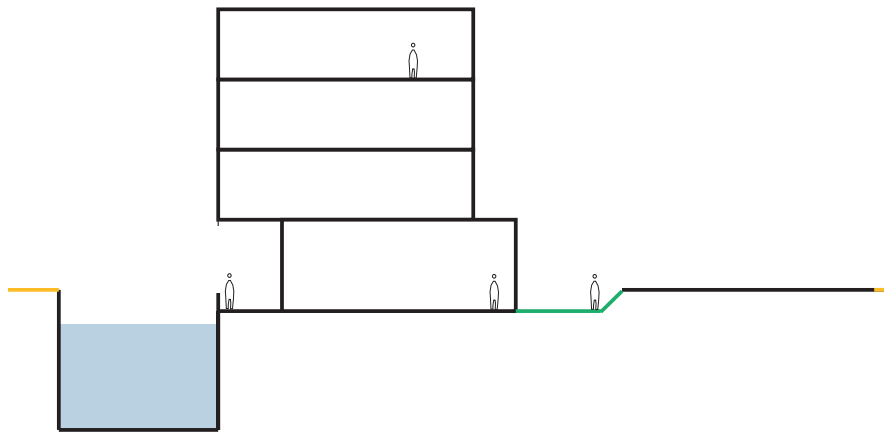
Aksenometrisk framstilling av terreassehusa



ANALYSE

STRATEGI

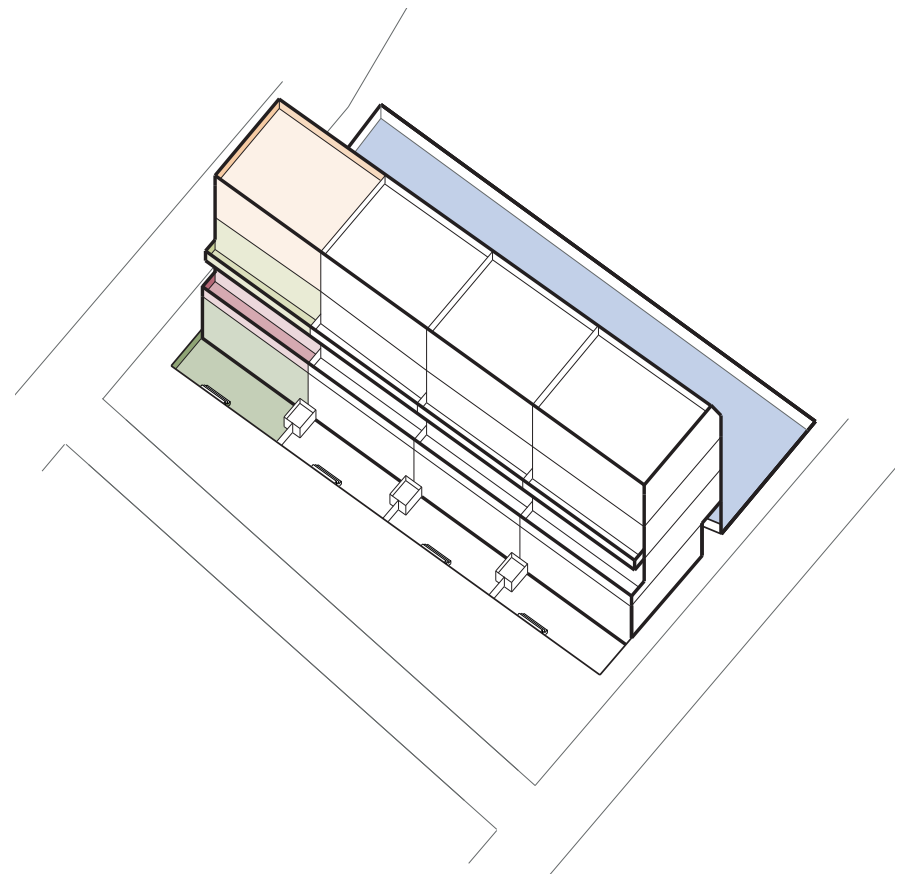
BY- GREP



Snitta kanalhus

TYOLOGI: KANALHUS

Kanalhusa er lamellar som ligg langs Kanalgata, med fasade som går rett ned i kanalen. Lamellen er inndelt i fleire einingar. Fasadane skal reflektere dette og gje eit vertikalt uttrykk, særleg mot gateløpet i nord er dette viktig. Adkomsten til kanalhusa ligg 1m lenger nede i kanalen og gir derfor ei litt annanleis atmosfære, litt nærmare vatnet. Alle leilighetene har også fasade ut mot dette vannrommet og gatelivet langs Kanalgata mot nord. Mot sør er det etablert ein terrassert situasjon der dei lågaste einingane ligg på eller svært nærme terrenget. Dei øvre einingane har mindre balkongar og mulighet for takterrasse.



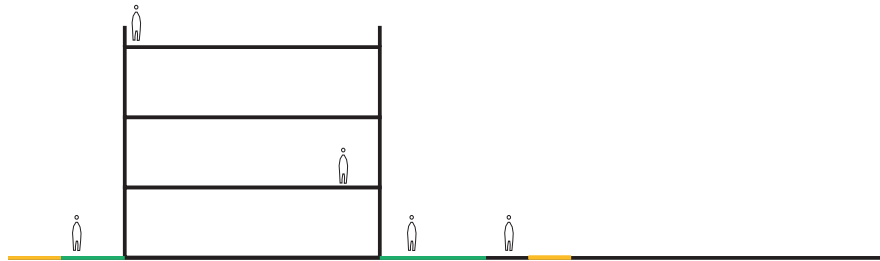
Aksenometrisk framstilling av kanalhus



ANALYSE

STRATEGI

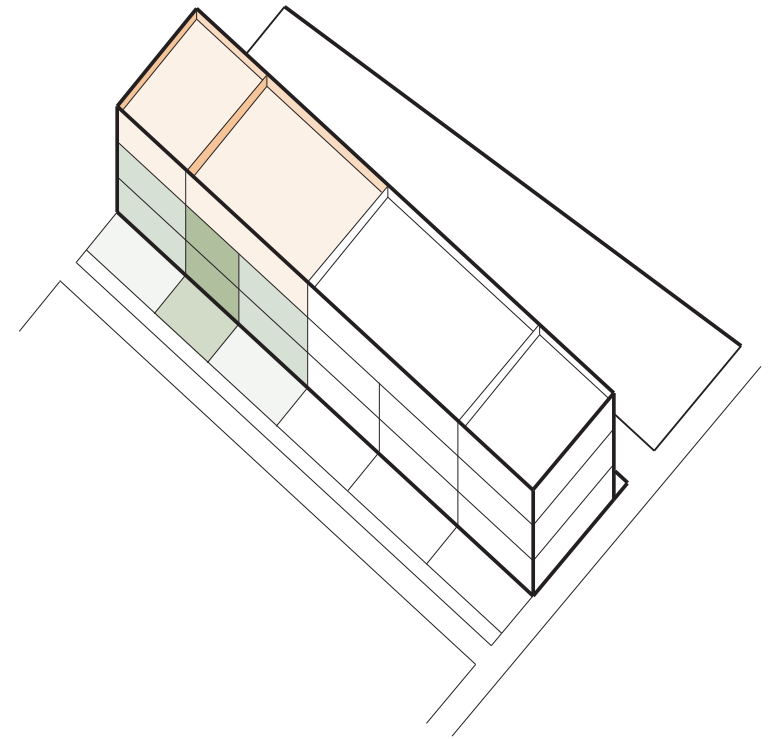
BY- GREP



Snitta rekkjehusa

TYPOLOGI: REKKJEHUSA

Rekkjehusa er plasserte langs Skutvikskaret og Eystein Orres gate, på innsida av dei opene kvartala. Desse er vertikaldelte dei to første etasjene, og har ei horisontalt delt eining på toppen. Alle adkomstsituasjonar er plasserte i nord, langs ei uprogrammert nabolagsgate. Langs denne er det tenkt at ein kan mекke på sykkelen, leike, plassere ut ei sandkasse og møte naboane sine. Dei vertikaldelte einingane har eit privat uteområde mot sør og toppeiningane kan ha takterrasser.



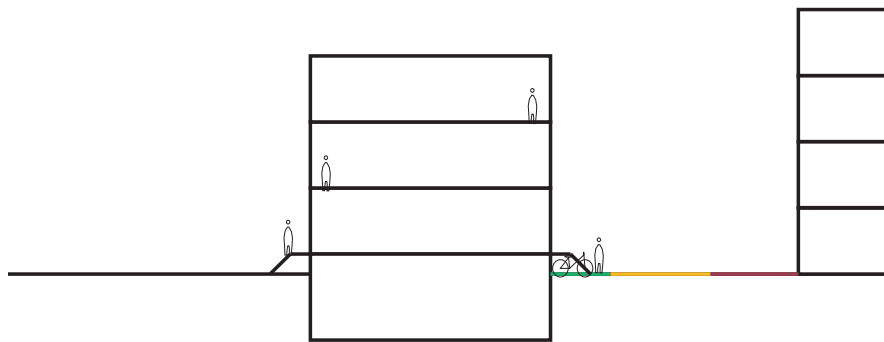
Aksenometrisk framstilling av rekkjehusa



ANALYSE

STRATEGI

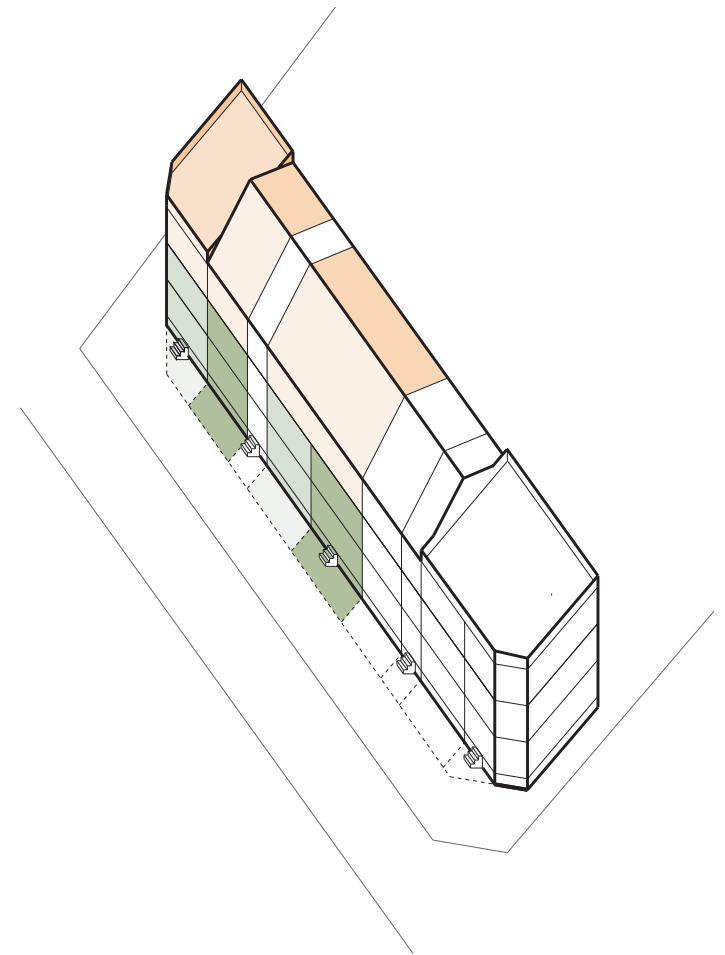
BY- GREP



Snitta Brooklynhus

TYOLOGI: BROOKLYNHUS

Brooklynhusa ligg langs langs stormgata, den ytste gata i Skutvika. Alle einingane vil ha ei flott utsikt mot sør, ut mot Aspevågen og Hessa. Desse husa har også adkomst frå sør, ut mot den offentlege gata, men er tilbaketrukne og heva minimum 1m over bakken for å gje dei nedste, vertikaldelte einingane ein noko meir skjerma situasjon i 1.etasje. Dei som bur her kan ta med seg kaffikoppen ut på trappa og kose seg med utsikt, sol og sjå på gatelivet langs Stormgata, som er ein del av sjøpromenaden. Dei kan også ta seg ein tur bort til ein av dei mange fine vannromma dei har langs havnekanten. Dei øvre leiligheitene kan ha tilgang til egne takterrasser.



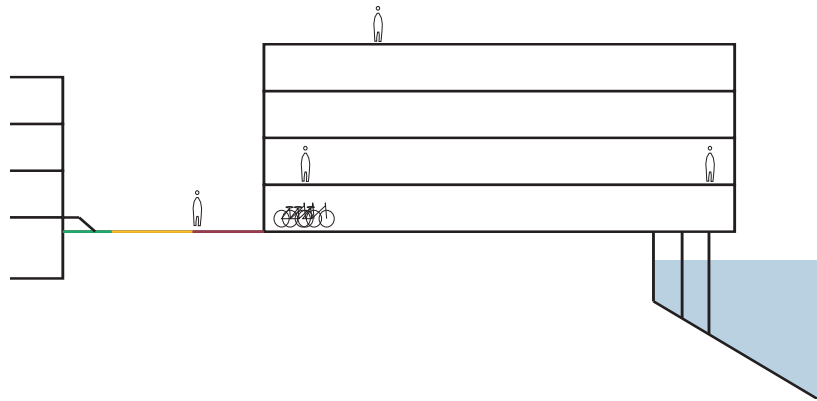
Aksenometrisk framstilling av Brooklynhus



ANALYSE

STRATEGI

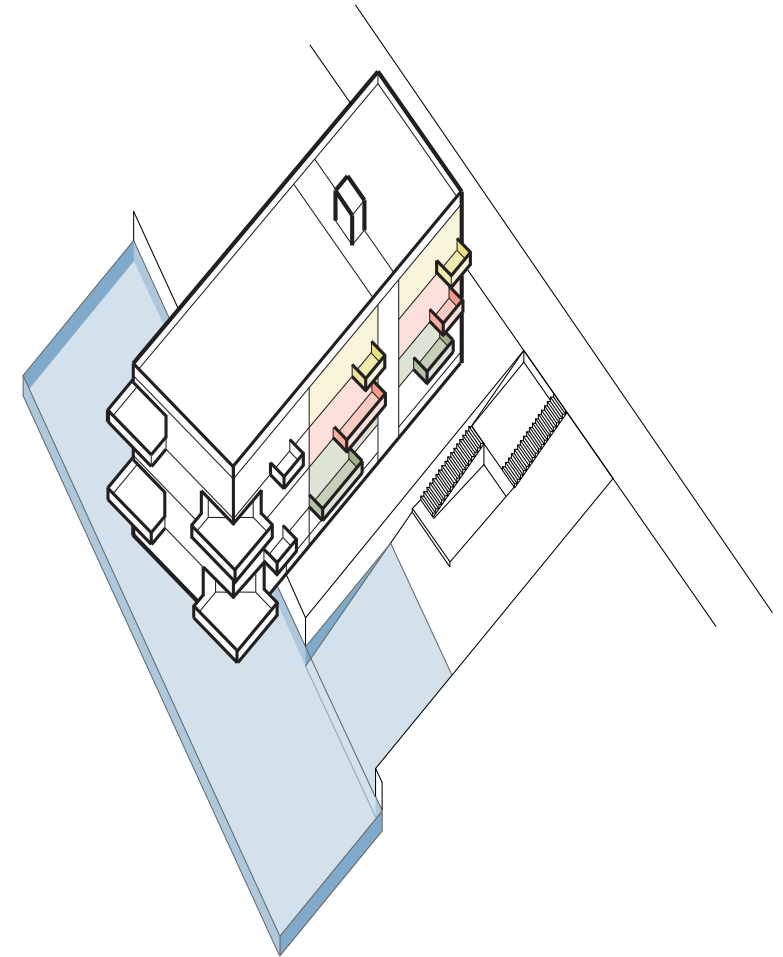
BY- GREP



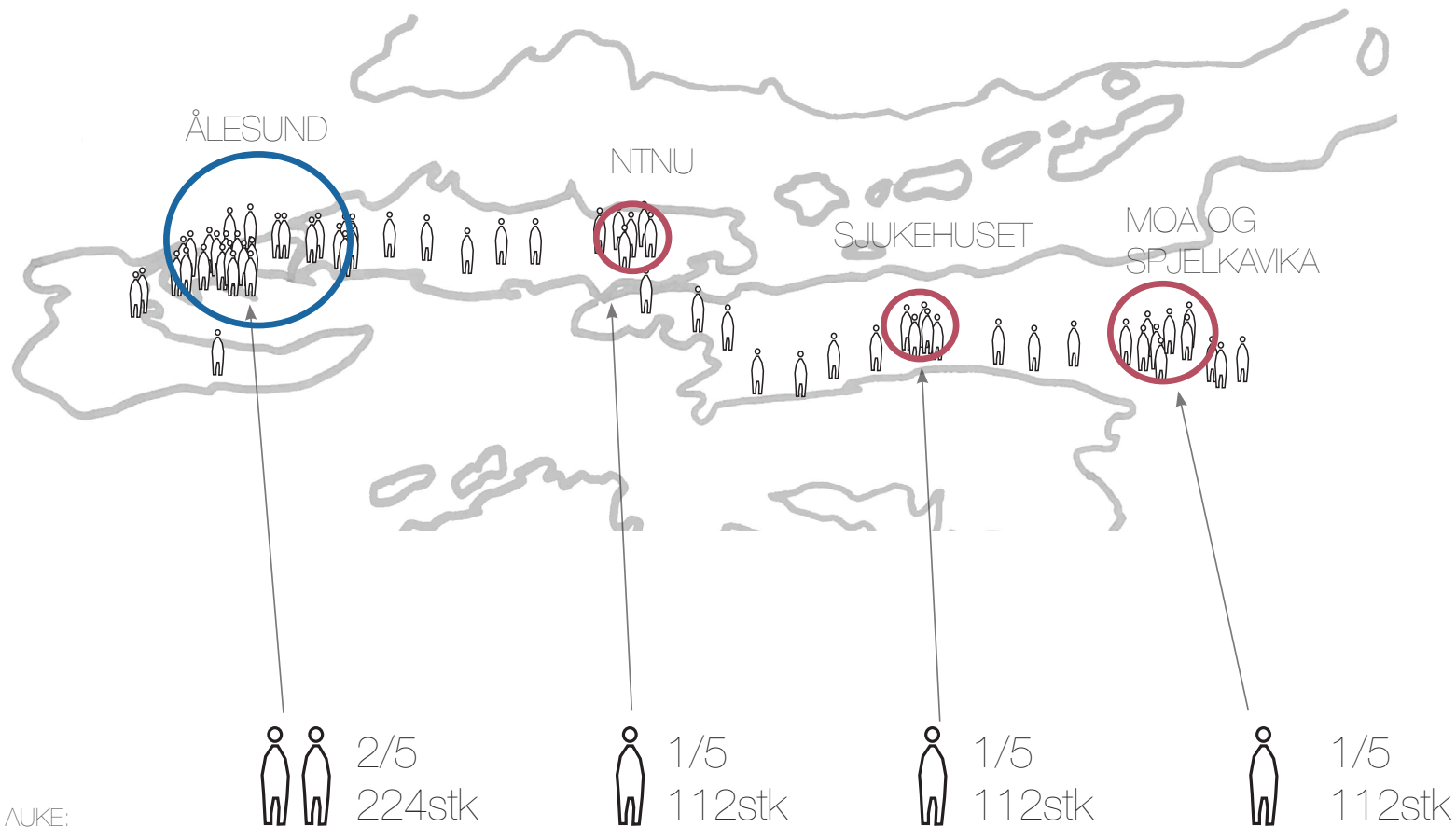
Snitta lamellblokker

TYPOLOGI: LLAMELLBLOKKER

Lamellblokkene har kremlokaliseringa i Skutvika - heilt ytst på sjøkanten og med noko utkraging. Desse lamellblokkene har ikkje tilgang til eigne uterom på bakkeplan, men har romslege balkongar, felles takterrasse og den flottaste utsikta. I rommet mellom lamellblokkene er det etablert ulike type offentlege vannrom som er med på å berike sjøpromenaden, men også utsikta frå leilighetene. Adkomsten er felles for alle leilighetene og er plassert i aust eller vest, avhengig av situasjonen, via ein sideveg frå Stormgata.



Aksenometrisk framstilling av lamellblokker





Skutvika vil huse:

2116 MENNESKE

BEFOLKNINGSUTVIKLING

Skutvika-prosjektet vil til saman kunne huse 2116 menneske dersom vi går utifrå 35m² per person, noko som ikkje er urealistisk med tanke på utviklinga dei siste åra. Det er denne vegen det går og i byen har dette færre konsekvensar enn i mindre urbane strøk. Dette fordi byen, i teorien, kan tilby mange av dei same funksjonane som store og mange rom i ein privat bustad kan. I staden for å trenge ei stor spise-stove i alle rom kan byen tilby eit godt utval restaurantar når anledninga måtte by seg. Du treng heller ikkje eige treningsrom eller hobbyrom, då du i staden kan ha abonnement på eit trenings-senter og klubbkveld hos Husfliden sine lokaler i Kjømannsgata. Å bu i by handlar om å dele og nyte synergieffekta, ideelt sett.

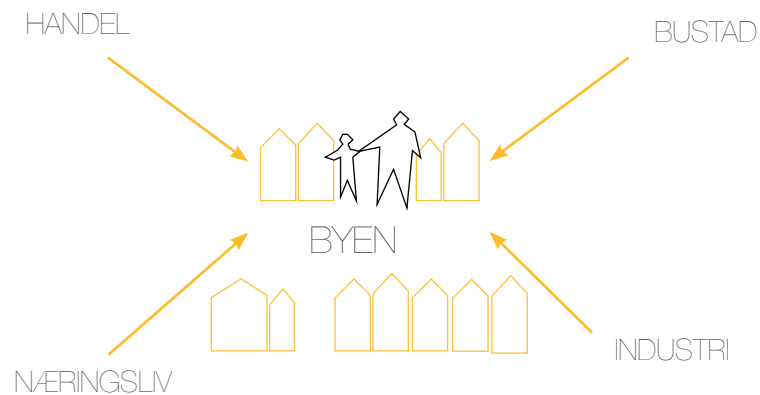
Ei auke på 2116 menneske i Skutvika åleine utgjer ei befolkningsauke på 62% på Aspøya, 10% i Ålesund og 4,6% i Ålesund kommune. I følge årsmeldinga til Ålesund kommune og SSB sine tal Ålesund kommune auke innbyggartalet med rundt 560 menneske kvart år (1,4% i året). Dersom vi ser på desse tala saman med fortettingsstrategien til kommunen, som består av å fortette sentrum i sterkare grad enn tidlegare, beregner vi oss fram til at Skutvika åleine kan stå for veksten i sentrum dei neste 10åra! (Dersom 2/5 av befolkningsauka tas i sentrum)



- 27 115 m² næring
- 74 059 m² bolig
- 8129 m² parkar og plassar

Totalt tomteareal i prosjektet:

48 132 m²



AREALFORDELING OG TETTLEIK

Vi har under utviklinga av prosjektet hatt fokus på å tilby mykje bustadareal, då dette vil styrke heimemarknaden næringa i Ålesund. Eit anna fokus har vore på å tilby bustadtypar som kan legge til rette for ei positiv befolkningsutvikling for barnefamiljar på Aspøya, då barnefamiliane er ein viktig del av boligdemografien. Vidare har vi ønska at Skutvika også skal ha greit med næringsareal, slik at det ligg tilrette for eit lite nærssenter og bustadnærme arbeidsplassar. Dette vil også vere med på å fremje ein situasjon der fleire vel å gå, sykle og nytte kollektivtilbodet, framfor å hente bilen i parkeringspunktta.

Tettleiken på prosjektet ligg på **210%-BRA**, med andre ord nærare dei typiske jugendstilkvartala (240%-BRA) enn trehusbebyggelsen (160%-BRA).



UTBYGGINGSSTRATEGI

Tidlegare har vi rekna oss til at Skutvika potensielt har grunnlag for å kunne byggast på 10 år. Men då har vi ikkje teke høgde for tida det vil ta å planlegge prosjektet/-a, i tillegg til alle usikkerheitsmomenta rundt det å skaffe utviklarar, investorar, arkitektar, få igjennom planar og teikningar i det kommunale systemet, usikkerheit i marknaden og andre uforutsette ting. Vi har derfor delt utbygginga i 5 fasar, ei oppstartsfase pluss fire utbyggingsfasar på 5år. Dette har vi gjort for å sikre etablering av dei viktigaste elementa i prosjektet. Vi vil også prøve å sikre at vi lagar gode midlertidige byrom, i tilfelle det kan bli lengre intervall mellom kvart utviklingssteg.

FASE 0 (0-3ÅR)

Vi ønskjer å utføre enkle, umiddelbare tiltak langs dei prioriterte tverrforbindelsane. Dette vil gje eit frampeik på kva som kjem. Det er ønskeleg at desse tiltaka skal invitere til brukarmedvirkning.

- Utbedre tverrforbindelsane i terrengfall
- Tydeleggjere turforbindelsen på toppen av øya
- Etablere kvilepunkt og forfine forbindelsen med grønt, måling og liknande.



FASE 1

Lengde: 7år
728 menneske
Næring: 10 784m²
Bolig: 25 466m²

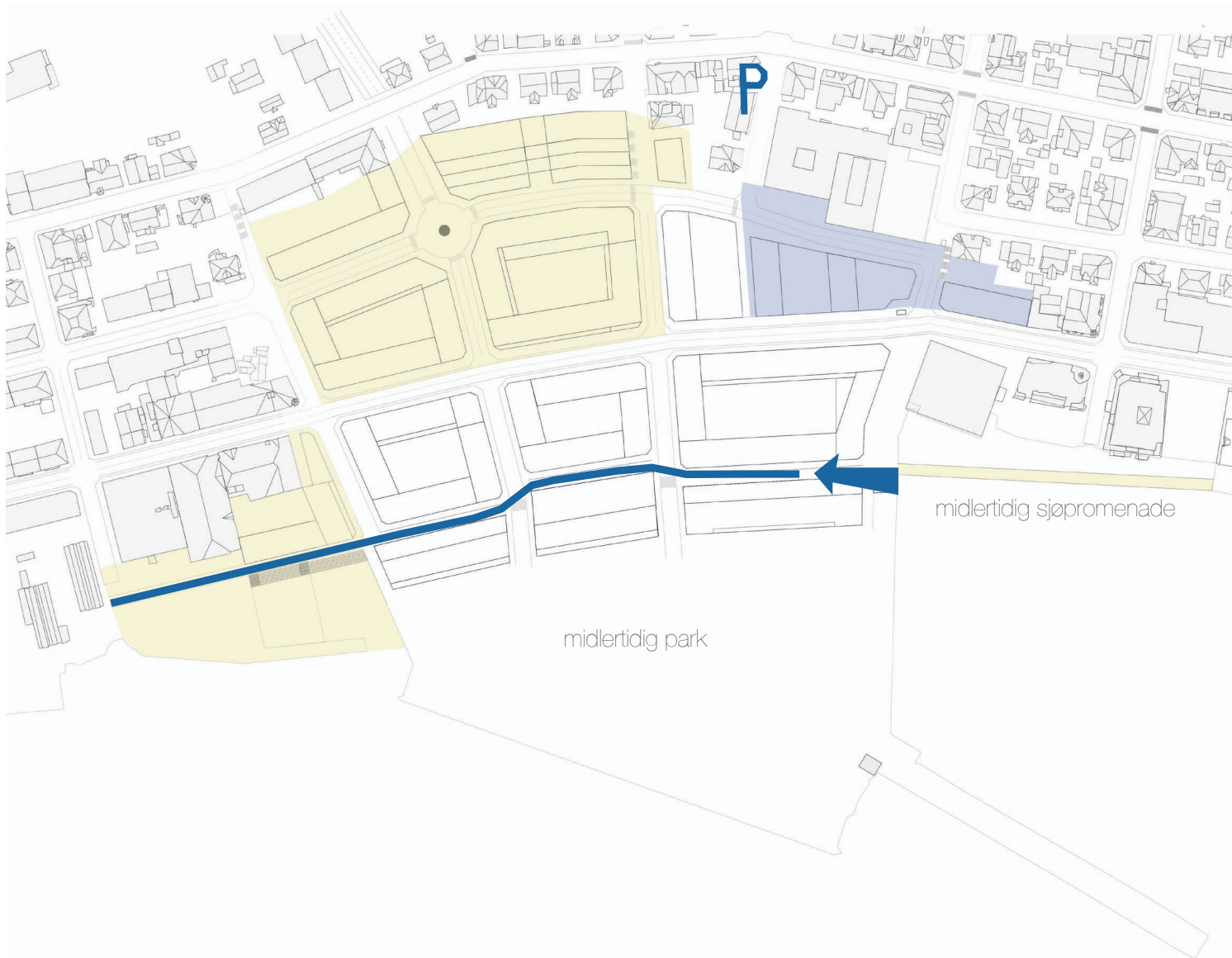
Å etablere Kanalgate er førsteprioritet - gate er viktig for området og kanalen bør byggast i ei vende.

Bygg:

- 3 lukka kvartal med næring+bolig
- 3 kanalhus (bolig)
- Bygge ny matbutikk i nord (næring+bolig)

Infrastruktur:

- Kjøpmannsgate og Kanalgate
- Nye busstopp
- Pirpark-start og vurdere midlertidig park utover piren som frampeik
- Behalde parkeringskvartal som foreløbig parkeringspunkt



FASE 2

Lengde: 5år
710 menneske
Næring: 14 158m²
Bolig: 24 846m²

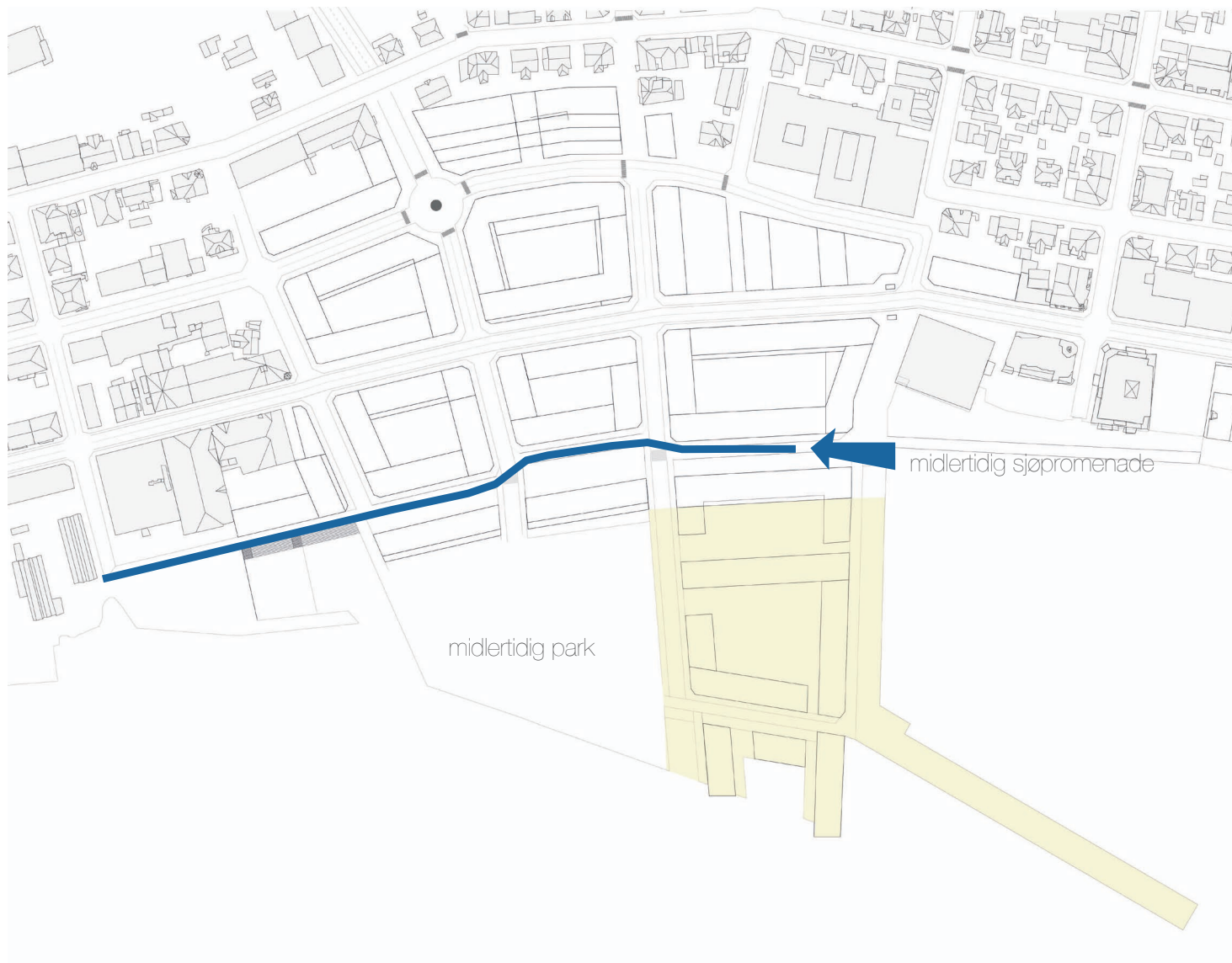
I denne fasen er målet å fullføre bybeltet, etablere bystranda og knyte seg på sjøpromenaden.

Infrastruktur:

- Så snart Brosundtunellen er på plass utbyggast det blå feltet og endrast vegnettet.
- Bru til sjøpromenaden (sentrum)

Bygg:

- 2 lukka kvartal (næring + bolig)
- Terrassehus (næring + bolig)
- 2 infillprosjekt langs Ivar Aasens gate
- 1 infillprosjekt langs bystranda
- Etablere bystranda
- Midlertidig strandpromenade gjennom kanalgate



FASE 3

Lengde: 5år
386 menneske
Næring: 852m²
Bolig: 13 495 m²

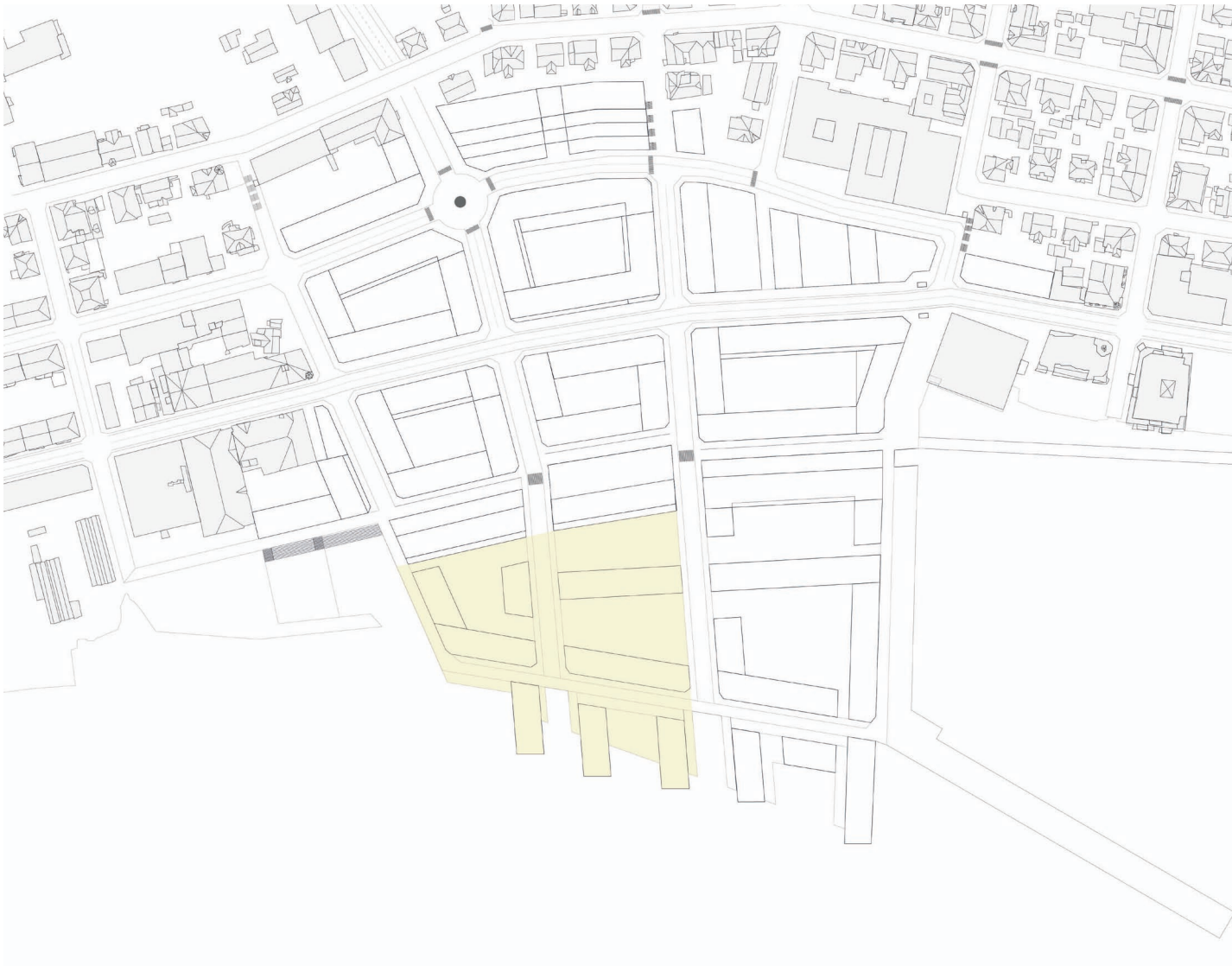
Målet i denne fasen er å fullføre Pirparken og fortsette sjøpromenaden mot vest.

Infrastruktur:

- Fortsette Eystein Orres gate
- Fortsette sjøpromenaden
- Starte Stormgata

Bygg:

- 1 ope kvartal m/ bl.a. Brooklynhus
- 2 infillprosjekt til kanalhuset
- 3 blokklamellar ytst langs Stormgata m/vannrom
- Fullføre Pirparken
- Bruke restareal mot vest som midlertidig parkeringspunkt eller idrettspark



FASE 4

Lengde: 5år
293 menneske
Næring: 1321m²
Bolig: 10 252m²

Siste fasen går ut på å

Infrastruktur:

- Fortsette Skutvikskargata
- Fortsette Fiskargata
- Fullføre Stormgata
- Når bybana blir etablert gjer vi busstoppa om til bybanestopp.

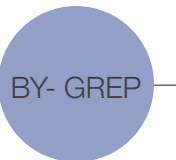
Bygg:

- 1 ope kvartal
- 2 Brooklynlamellar langs Stormgata
- Rekkehus i midten
- Etablere vestvendt utkikkspunkt i Stormgt.
- Fullføre endeleg strandpromenaderute
- Etablere fleire vannrom v/blokklamellar

ANALYSE

STRATEGI

BY- GREP



TANKAR RUNDT RINGVERKNADAR OG UTFORDRINGAR

Ålesund er ein by med mange menneske med sterke meiningar. Dette er både ei utfordring og ein berikelse - folk bryr seg om byen sin. Først og fremst ser vi for oss at det kan vere utfordrande å få igjennom dei heilheitlege planane, då fleire av dei unekteleg vil medføre store ressursar og investeringar langt fram i tid, som til dømes sjøpromenade er.

Ei så kraftig befolkningsauke som Skutvikaprojektet representerer vil kunne føre til utfordringar med tanke på integrering av øya ellers. Det er viktig at Skutvika får sin eigen identitet, men likevel blir ein integrert del av øya og byen, tilgjengeleg og inviterande for alle. Vestsida av øya, Steinvågen, har til dømes vore og oppfatast til dels også i dag som eit belasta område (har blant anna ein høgare andel sosialboligar). Dette vil kanskje kunne utjavnast dersom ein får til ein meir attraktiv overgang inn til byen, både med tanke på estetikk og aktivitetstilbod.

I utbyggingsfasen, som tross belager seg på midlertidige situasjonar dei neste 25 åra, vil det vere utfordrande å halde området tilgjengeleg og velfungerande. Dette er det mange grunnar til, men det vil blant anna mangle alle overgangane vi har lagt inn, frå offentlege til private rom.

I forhold til bualternativ har vi heile tida hatt eit ønskje om at kommuna skal involvere, blant anna ved å klargjere tomter. Dette er noko Ålesund kommune sjølv er nyfrikne på og bystyret har blant anna bedt rådmannen i Ålesund om å utrede om Stavangermodellen vil fungere godt i Ålesund. Ønsket er at modellen skal ivareta heilheitsprespektivet i større grad og fremje økonomisk rettferd for grunneigarar, framfor "førstemann-til-mølla"-situasjonen og "frimerkereguleringa" som synast å prege Ålesund. Her ser vi igjen viktigheita av å einast om og vedta heilheitlege, langsiktige arealplanar, då desse dannar

grunnlaget for god byutvikling.

Skutvika-prosjektet kjem til å gjere Aspøya til eit meir attraktivt område å bu i og i tillegg har kommuna intensjon om å fortette mest i sentrum og knutepunkta. Dersom det er for stor differanse mellom tilbod og etterspørsel vil dette mogelegens føre til ein unødvendig høg prisvekst i området, som ikkje er positiv med tanke på å leggje til rette for ei blanda demografisk samansetning. Ein kunstig høg prisvekst vil til dømes gjere det vanskelegare for barnefamiljar og nyetablerte, med utfordrande økonomi, å flytte til byen.

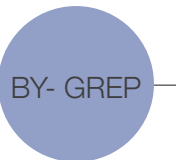
Ved å gjere Aspøya og Ålesund meir attraktivt vil dette kanskje også føre til ein lågare terskel for å bygge ut sentrumsnærme infill-tomter, som vi blant anna har identifisert nokre av i randsona av Skutvika-prosjektet. Det burde i dette tilfellet også utformast ein fortettingsstrategi eller -plan for Aspøya, då øya vil dra fordel av å ikkje svekkje det bevaringsverdige trehusmiljøet.

Vi har i Skutvika-prosjektet tilrettelagt for eksperimentering i ulike typer buformer og kollektivløysingar i Skutvika. Dette viser seg blant anna i bygningskroppane som er fleksible og legg til rette for fellesareal på bakkeplan. Med tanke på befolkningsutviklinga, der det er ein høgare forekomst einslege forsørgerar og eldre, med ein eldrebølgetopp om 10-15 år, ser vi føre oss at kollektivløysingar er ein undervurdert buform. Institusjonskryssingar fremjer spanande mogelgheiter. Ålesund burde, som innovasjons- og gründerby og regionalt hovudsetet, ta ansvar og vere i framkant av denne utviklinga og utprøvinga av nye buformer. Det burde også leggjast til rette for andre typar kollektiv som fremjer byens styrke, deling, til dømes bilkollektiv, bysyklar og liknande.

ANALYSE

STRATEGI

BY- GREP



Referanser

LITTERATUR

Ålesund kommuneplan 2008-2030, samfunns- og arealdelsplanen, henta frå kommuna sine nettsider: http://www.alesund.kommune.no/images/stories/dokumenter/Kommuneplanen/Kommuneplan-2008-2020-Samfunnsdelen_og_arealdelen.pdf (11.mai 2016)

Ålesund kommune sin årsmelding for 2014, henta frå kommuna sine nettsider: <http://www.alesund.kommune.no/aktuelt/nyhetsarkiv/7372-kommunens-arsmelding-for-2014>

BILETE

- 1 Inhabitat sine nettsider: <http://inhabitat.com/us-postal-service-plants-biggest-green-roof-in-nation/> (10.mai 2016)
- 2 Byggindustrien sine nettsider: <http://www.bygg.no/article/1272613?image=dp-image77438-1272617> (10.mai 2016)
- 3 Archdaily sine nettsider: <http://www.archdaily.com/37513/fishermen-warehouses-in-the-port-of-cangas-irisarri-pinera> (10.april 2016)
Fotograf: Manuel Gonzalez Vicente
- 4 Helen og Hard sine nettsider: <http://www.helenhard.no/projects/geopark/> (10.mai 2016)
- 5 Archdaily sine nettsider: <http://www.archdaily.com/775301/paprocany-lake-shore-redevelopment-rs-plus> (10.mai 2016)
- 6 Archdaily sine nettsider: <http://www.archdaily.com/778062/dania-park-sweco-architects-plus-thorbjorn-andersson> (10.mai 2016)
- 7 Waterfront Toronto si heimeside: <http://blog.waterfronttoronto.ca/nbe/portal/wt/home/blog-home/posts/John%20Campbell%20-Speaks%20to%20the%20Toronto%20Region%20Board%20of%20Trade%2001> (10.mai 2016)
- 8 Archdaily sine nettsider: <http://www.archdaily.com/534182/new-images-released-of-krumbach-austria-s-famous-bus-stops> (10.mai 2016) Fotograf: Hufton + Crow.
- 9