

FORARBEID

SKUTVIKA I ÅLESUND - ei mogelegheitsstudie

Studentar: Anette Helstad og Hilde Nessa
Vegleiar: Markus Schwai

Fakultetet for arkitektur og billedkunst
NTNU våren 2016

INNHALDSFORTEIKNING

KVA er oppgåva?	7
KVEN er vi?	9
KVIFOR vil vi dette?	11
Ålesund	13
Skutvika	19
Forutsetningar for oppgåva	23
Vegen vidare	25
Referansar	30



KVA er oppgåva?

Vi vil utføre ei mogelegheitsstudie på transformasjonsområdet Skutvika i Ålesund. Vi vil i denne samanheng utforske stadsidentitetane til Skutvika, randsonene og Ålesund som heilheit for å finne føringar for utviklinga av Skutvika.

** Moglegheitsstudie: seier noko om dagens situasjon, behov for framtida og idéar til korleis ein kan dekke desse behova. Studia illustrerer potensiale og bringer fram nye idéar.*

** Transformasjonsområde: område der nedlagt industri blir erstatta med byfunksjonar.*

** Stadsidentitet: eit begrep brukt for å beskrive innverknaden det fysiske miljøet har på individet, men også alle individa, saman, innanfor dette miljøet. Stadsidentitet baserer seg på visuelle faktorar (eks. natur, landemerker, naturtopografisk struktur, bebyggelsestopografi, gater o.l.), sosiale faktorar, felles klimareferansar, felles luktreferansar, felles historie, handlingar og hendelsar.*



Anette



Hilde

KVEN er vi?

ANETTE HELSTAD. *Frå Stranda. Lokalt alibi.*

Ålesund - min favorittby i heile Norge! Kanskje eg har så gode assosiasjonar til byen fordi byturane eg var med på som liten var så spanande? Det var alltid så mykje å sjå på der, både av folk, butikkar og plassar. Eller kanskje fordi det var byen eg flytta til då eg byrja å studere og vart sjølvstendig? Byen var i mine auge urban og pulserande, iallefall i forhold til bygda eg kom frå. Byen er så forseggjort. Vakker. Materiala er solide og naturlege i gråstein, mur og pussa mur. Det er ein fargerik by. Inngangspartia er detaljrike, som oftast med steintrapp og handlaga tredører. Til og med ringeklokkene og dørklinkene er lagt omsorg i. Ingenting er standard. Variasjonane frå bygg til bygg er store, men subtile, slik dei går inn i ei heiltheit - Jugendstibyen.

Skutvika har eg derimot ikkje noko spesielt inntrykk av. Området fungerer per dags dato kun som ei gjennomfartsåre til Skarbøvika, Hessa, Sukkertoppen eller Atlanterhavsparken. Sjølv om du også kan handle daglegvarer på Rema eller Kiwi og skaffe deg pass på politistasjonen.

HILDE NESSA. *Frå Nessa. Hyppig Ålesundsturist.*

Mitt førsteinntrykk av Ålesund, då eg kom dit for første gong i 2013, var den fantastiske beliggenheten byen har. Fantastiske fjell, fjorder og øyene som Ålesund består av dannar tilsaman ein heilt unik stad. I tillegg lot eg meg fasinere av konsentrasjonen av jugendstilbygg inne i bykjernen. Denne stilen og nærheten til sjøen synes eg per dags dato er dei viktigaste kvalitetane Ålesund har. Etterkvart som eg har blitt betre kjent med byen blir eg i aukande grad blitt frustrert over kor mykje kjøpesenterområdet Moa suger bygatene for liv, korleis tilrettelegginga for bil har hatt innverknad på utforminga mellom desse to områda, samt møtet med byen. Eg sakner bedre tilrettelegging for syklistar, gåande og fleire gode byrom på menneska sine premisser, også utanfor kjerna av jugendstilbebyggelse.

Når det kjem til Skutvika, var det trist å sjå eit så stort, sørvendt og sentralt område er utilgjengelig for Ålesundarane. Området føles som ein uorganisert forstad basert på biltrafikk, sjølv om det er kun eit steinkast unna Brosundet.



KVIFOR denne oppgåva?

Gjennom historia har byar utvikla seg over tid, som ein langsamt veksande organisme. No til dags opplev byane behov for hurtigare vekst grunna denne auka tilkomsten innbyggerar. Byane i Norge veks raskt og kjem til å fortsette med det i framtida. Det ligg tydelege politiske føringar for at denne veksten skal komme i form av fortetting innanfor bygrensene, framfor byspreiing. Transformasjonsområder representerer store delar av denne typen fortetting. Skutvika representerer eit slikt område og fremjar difor eit relevant eksempel for dagens utvikling innanfor by- og områdeutvikling.

Sjølv om vi er enige om at fortetting er vegen å gå veit vi lite om korleis mennesket fungerer i urbane landskap. I følge Jan Gehl har vi meir vitenskapelig forskingsmateriale på gorilla i dens naturlege habitat enn på menneske i eit urbant habitat. Så, korleis kan vi planlegge og teikne gode urbane byar, bydelar og byrom som tek hensyn til menneskelege behov? Dette er noko vi ønskjer å utforske og lære meir om.

Utviklinga av Skutvika fronter også ein spanande vri innanfor områdeutvikling, då området har ein del spanande kontrastar:

- * Vi tolker Skutvika dithen at området ikkje har ein klar eller positivt lada identitet. Mesteparten av området i dag er avstengt og utilgjengeleg. Likevel er den tilgjengelege biten av Skutvika attraktivt. Området og er i dag prega av daglegvarehandel.
- * Skutvika består av eit konstant skiftande landskap, då containerar bygg seg opp og dannar tidvis sær høge strukturar, godt synleg for dei som bur i byen. Dagen etter kan containervoluma ha forsvunne.
- * Skutvika har som tidligare nemnt ikkje ein tydeleg eller positiv identitet, men er nærmaste nabo til Ålesunds hjarte og sterkaste byidentitet: jugendstilkjerna. Korleis står desse i forhold til kvarandre?
- * Skutvika inneheld svært ulik typologi, med eit hovudsakleg skilje mellom murhus og trehusbebyggelse.



ÅLESUND kjært barn, mange navn

Jugendstilbyen

Kafébyen

Fiskerihovudstaden

Testosteronkysten

Lille-London

Åleby

Fugl Føniks

Norges vakraste by

Taalesund



Valderøya

Ellingsøya

Hessa

Aspøya

Ålesund

Nørvøya

Borgund

Lerstad

Åse

Moa

Spjelkavika

Langevåg

Sula

Magerholm

Tusvika

Skutvika

litt om ÅLESUND

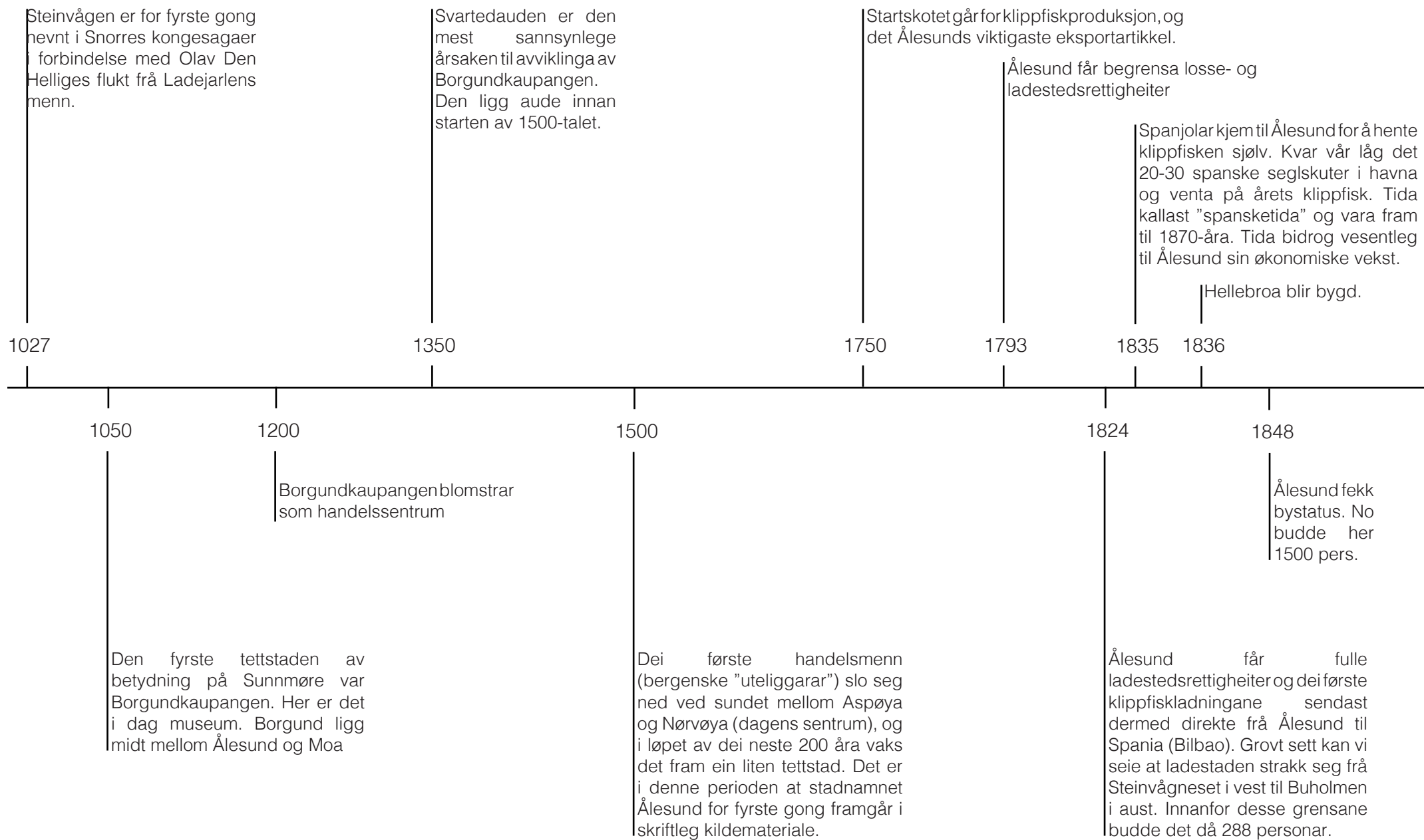
Ålesund består av sju bydelar basert på geografiske avgrensingar innanfor kommunen som hovudsakleg består av øyer. Sjølvne bykjerna består av Nørvøya i vest og Aspøya i aust. Kommunen er kun 98km² og er dermed ein av landets minste kommunar- dette gjer forholdet til dei omkringliggende tettstadane naturleg og tett.

Ålesund ein veksande by, men som i mange andre norske byar, er handelsnæringa i bysentrum skadelidande av det planlagte "regionale avlastningssenteret" (les: kjøpesenterområde) utanfor byen. Amfi Moa, er Norges tredje største kjøpesenter målt i omsetning og nest største målt i utstrekning, og er i stadig utvikling og utviding. Moa ligg betre lokalisert i forhold til omkringliggende tettstadar og innlandet. Ålesund låg tidlegare meir ideelt til for hovudtransportmiddelet på Sunnmøre før 1950, båt, men har i dag ein utfordrande samferdselslogistikk som inkluderer både bruer, tunellar, ferjer og hurtigbåtar. Moa er i dag regionens handelssentrum.

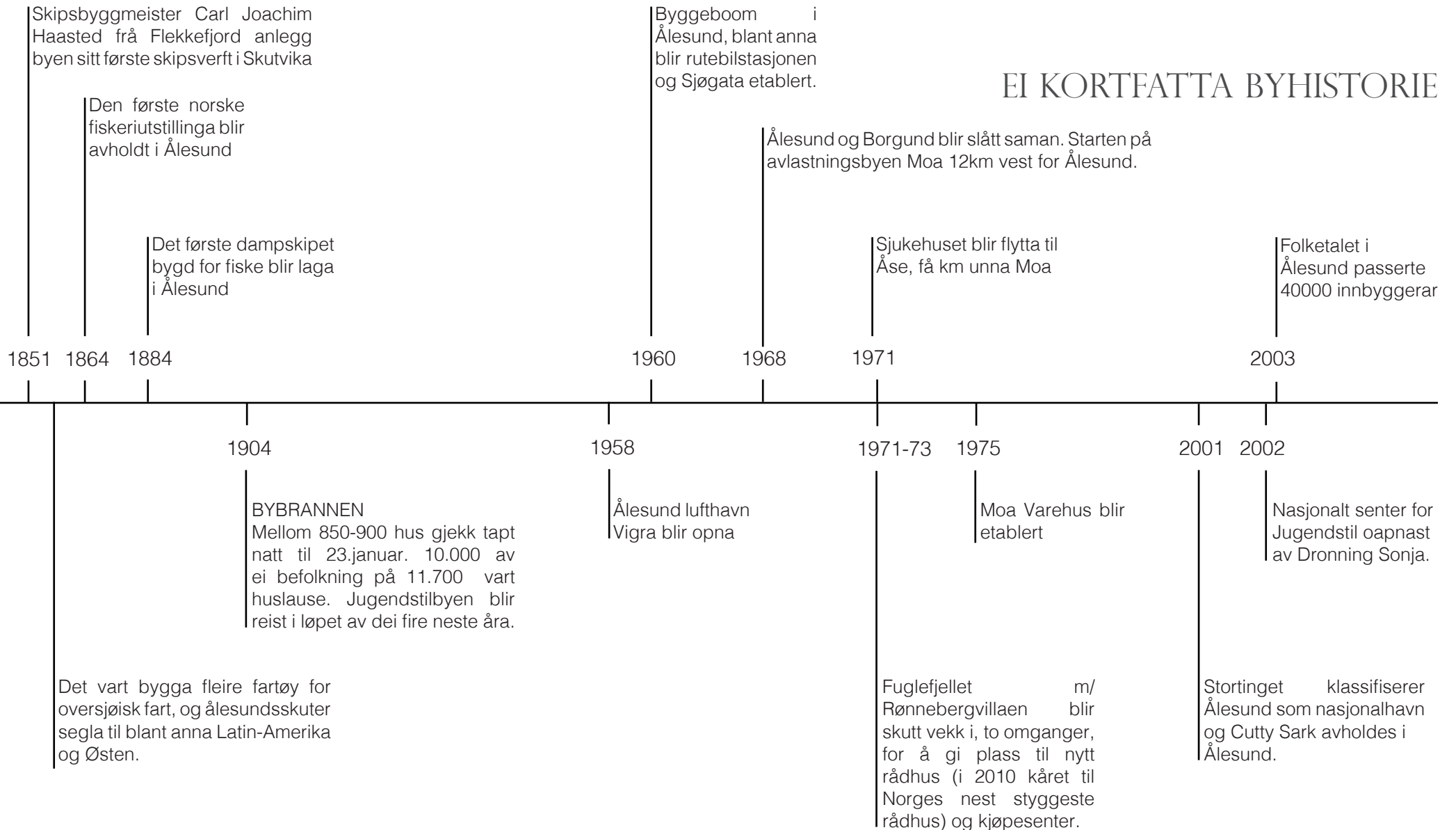
Ålesund tilhøyrrer kultur- og turistnæringa, men har også to kjøpesenter "innabys": Storsenteret og Kremmergården. Ellers består sentrum grovt sett av kontorbygg, leilighetskompleks og eneboligar i tettbygde bykvartal.

Byen er attraktiv med tanke på høg boligstandard og god tilgang til natur og turstiar, sjølv i sentrum. Dei mest attraktive turområda er Sukkertoppen (på Hessa) og Akslafjellet (rett ovanfor Brosundet), med Fjellstova som troner på toppen i aust.

Topografien gir utfordringer både med tanke på bebyggelse og transport. Det går generelt mykje trafikk gjennom byen på grunn av byen si utforming som "blindveg". For å komme ut til Hessa og Skarbøvika må ein i tillegg passere fleire flaskehalsar, til dømes Hellebroa i Brosundet og Steinvågbrua.



EI KORTFATTA BYHISTORIE





SKUTVIKA i framtida

Parkvika?
Promenadevika?
Skatevika?
Badevika?
Kafévika?
Kunstvika?
Økovika?
Seglvika?
Sykkelvika?
Teknovika?
Solvika?
Rebellvika?
Leikevika?



Molja fyr

Aspøy skole

Ålesund kirkje

Politistasjonen

Skutvika

Steinvågbroa

Fjordgata

Steinvågvegen

Kjøpmannsgata

Skutvikskaret

Østen Øres gate

Storhaugen

Giskegata

Kirkegata

Molovegen

Nedre strandgate E136

Hellebroa

litt om SKUTVIKA

Skutvika ligg på Aspøya, på vestsida av Brosundet og bykjerna. Vi veit lite om Skutvika anna enn at byens første skipsverftsanlegg vart etablert her av Carl Joachim Haasted i 1851. Skutvika var i utgangspunktet ei naturleg vik med naust og det heile før det vart fylt ut med fyllmasser til det arealet det består av i dag (den naturlegge vika er markert som stiplalinje på kartet). Det er lite informasjon å finne om Skutvika. Det meste av informasjonen er skaffa ved befarung og besøk hos Ålesund kommune.

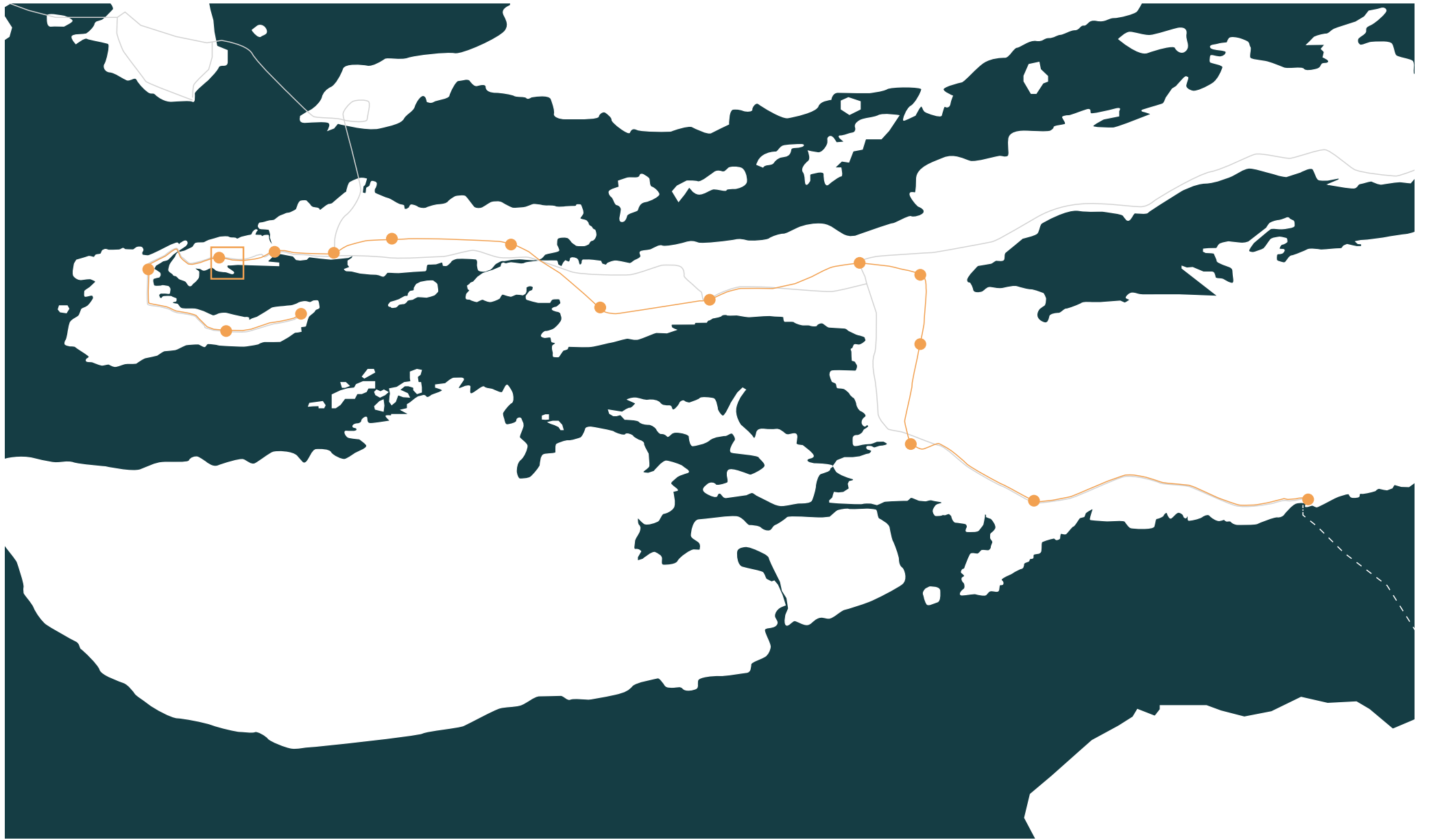
Området består av nokre få verksemder politistasjon og tinghus, Kiwi og Rema, eit bomberom, Havnevesenet og container og kuldeservice, ein MC klubb, ein Shell-stasjon og Budget-bilutleige. Området kan fronte med eit moglege verneverdig jugendstilbygg. Der er eneboligar mot Storhaugen i nord, jugendstilkvartal mot aust og gamle, nedslitte fabrikklokaler og rekkeblokker mot vest. Sjølve Skutvika kan godt beskrivast som øde, gjennomfartsåre og asfaltjungel.

Aspøya, som er øya Skutvika ligg på, fortel derimot ei rikare historie. Aspøya er prega av industriverksemd på nordsida og eneboligar på sørsida av Storhaugen. Aspøya har ein rekke viktige kjennemerker for Ålesund: Molja fyr, Ålesund Kyrkje, Jugendstilsenteret, kunstmuseet KUBE (før: Norges

Bank), tinghus og politistasjon, Aspøyskolen, samt heile fem hotell og overnattingsstader. Det naturlege høgdedraget og turmålet er Storhaugen med 360° utsikt til omkringliggende øyer.

Sidan bybrannen i 1904 starta på Aspøya har den austlege delen av øya tilhøyrt jugendstilen, mens den vestlege består av trehusbebyggelse. Molovegen og delar av Bruholmgata og Moljavegen tilhøyrt den delen av sentrumsbebyggelsen som vart skåna for brannen og er derfor av høg antikvarisk verdi.

Sørsida av øya er sterkt prega av å kun fungere som trafikkmaskin for gjennomgangstrafikk. Trafikken består av personbiltrafikk til boligfeltet i Skarbøvika og på Hessa og tungtrafikk til industrianlegga på Hessa og nordsida av Aspøya.



FORUTSETNINGAR for oppgåva

For å spisse og tydeleggjere mogelegheitsstudia har vi bestemt oss for å ta ei rekke forutsetningar.

* Kommunens arealdelsplan 2015, men forutsetningar om frie tøyler. Denne planen legg til rette for fortetting av Skutvika med næring og bolig.

* Bytunell. Vi tek høgde for at bil- og tungtrafikk blir løyst ved å danne ein bytunell som går frå rett før Meierikaia på Nørvøya, går igjennom Storhaugen, med utløp i Skutvika, men fortsett vidare til Steinvågbrua. Dette ser vi på som den mest fornuftige måten å fase vekk rein transporttrafikk gjennom sentrum og over Aspøya. Handelstrafikk, kollektivtrafikk, gåande og syklande vil å førsteprioritet på bakkeplan. Denne forutsetninga støttast av bypakkevedtaket gjort av Ålesundspolitkarane november 2015.

* Bybane. I følge ei utredning utført og presentert av Norsk Bane AS i september/oktober 2015 i anledning Moakonferansen ligg det godt tilrette for ei effektiv bybaneløysing i Ålesund. Ålesund er ein straumlinjeforma by, heilt frå Magerholm til Hessa, med Moa og Ålesund som hovudknutepunkt.

VEGEN VIDARE

METODAR OG ORGANISERING

- * Analysere relevante forhold knytta til Skutvika. Sjå spesielt på forhold til Moa (handelssentrum), Ålesund (historisk sentrum) og Aspøya (bydel), Hessa (gjennomfartsåre/"halen").
- * Kartlegge viktige forhold i transformasjonsområdet knytta til topografi og andre viktige naturelement
- * Analysere ved hjelp av scenario- og brukeranalyser.
- * Kartlegge planmessige og sosiale utfordringer/muligheter
- * Dokumentere området si historie og bruk i dag
- * Typologistudie og byromsstudie
- * Programmere transformasjonsområdet

Vi har forsøkt å lage ein "typisk" vekeplan for å passe på at vi gjennom heile prosessen jobber slik vi ønsker. At vi varierer skalaen vi jobber med, at vi er flinke å bruke biblioteket. Vi ønsker å samarbeide godt med dei andre diplomstudentane for å få jamn tilbakemelding og gode diskusjonar. At vi er ajour i forhold til framgangsplanen. Vi har ansvaret annankvar veke for å sørge for at vi følgjer opp timeplanen.

MANDAG: zoome-dagen (inn eller ut, avhengig av forige veker fokus), samt planlegge veka.

TYSDAG: 2 timar på biblioteket, resten er arbeidsdag

ONSDAG: arbeidsdag

TORS DAG: arbeidsdag

FREDAG: Invitere andre diplomstudentar til å diskutere vekar tema og arbeidet gjort. Fredag er også "ajour-dag" for å oppsummere veka, samt sette av tid til produksjon, skanning etc.

HELG: Helg er helg, og helg er fri.

FORSLAG TIL INNLEVERT MATERIALE

Hefter

Forarbeid

Prosesshefte

Observasjonshefte av Ålesund (skisser, system- og prinsipp-teikningar)
identitetsbyggerar (detaljar i byen, inngangsparti, vindaugsåpningar,
byrom, henvendingar til gata, grøntdrag, viktige punkt)
Bakgrunnshefte/analyse/kartlegging av Ålesund og tomta
historie, jugendstil, kystby, fiskeby, caféby
Skissebøker

Modellar

Situasjon 1:500

Overgangssituasjon (typologi) 1:200

"Områdesentrumssituasjon" 1:200

Fasadeeksempel (samansetning av?)

Gatesnittmodellar

Teikningar

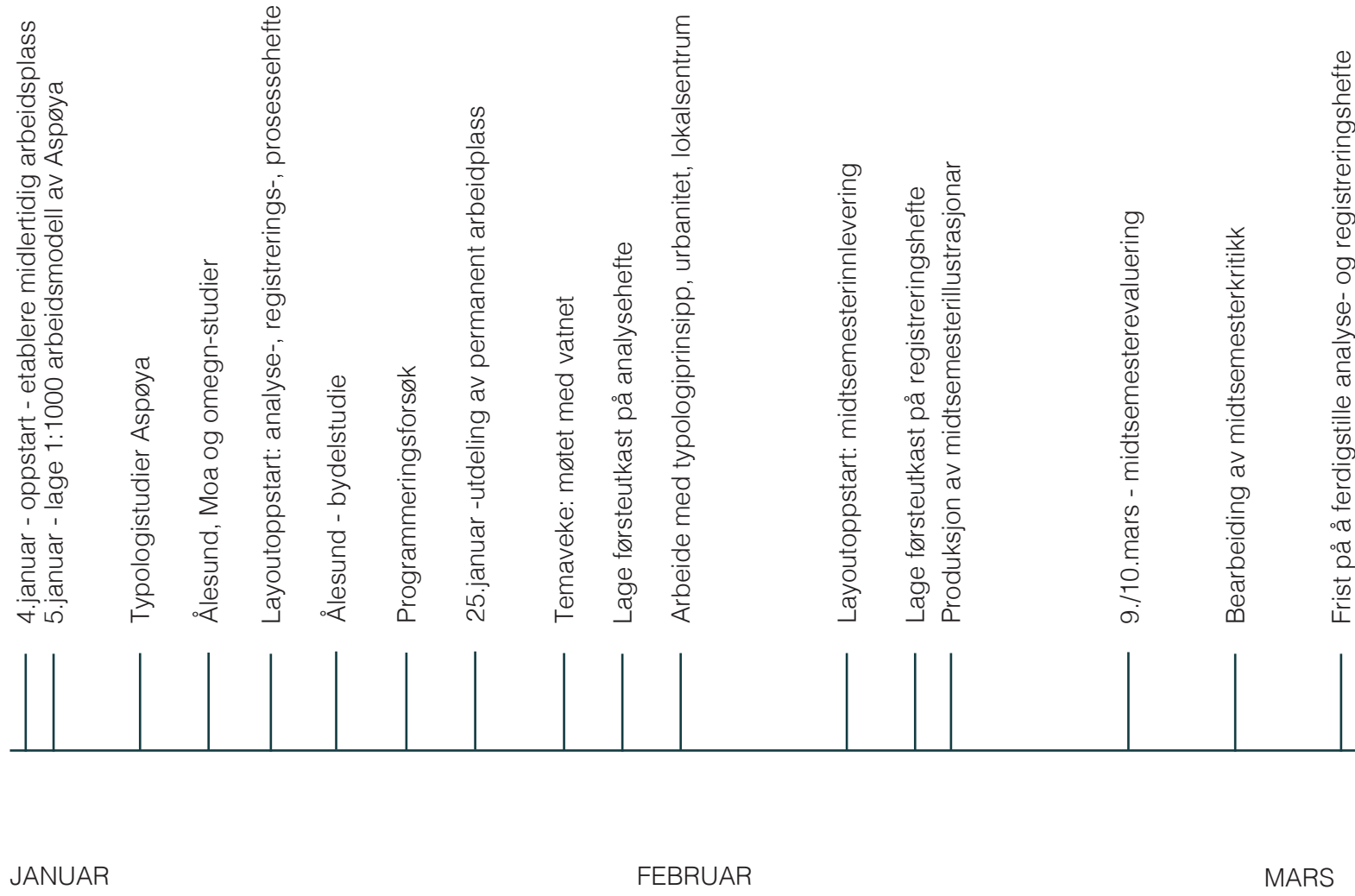
Situasjonsplan 1:500/1:1000

Situasjonssnitt 1:500/1:1000

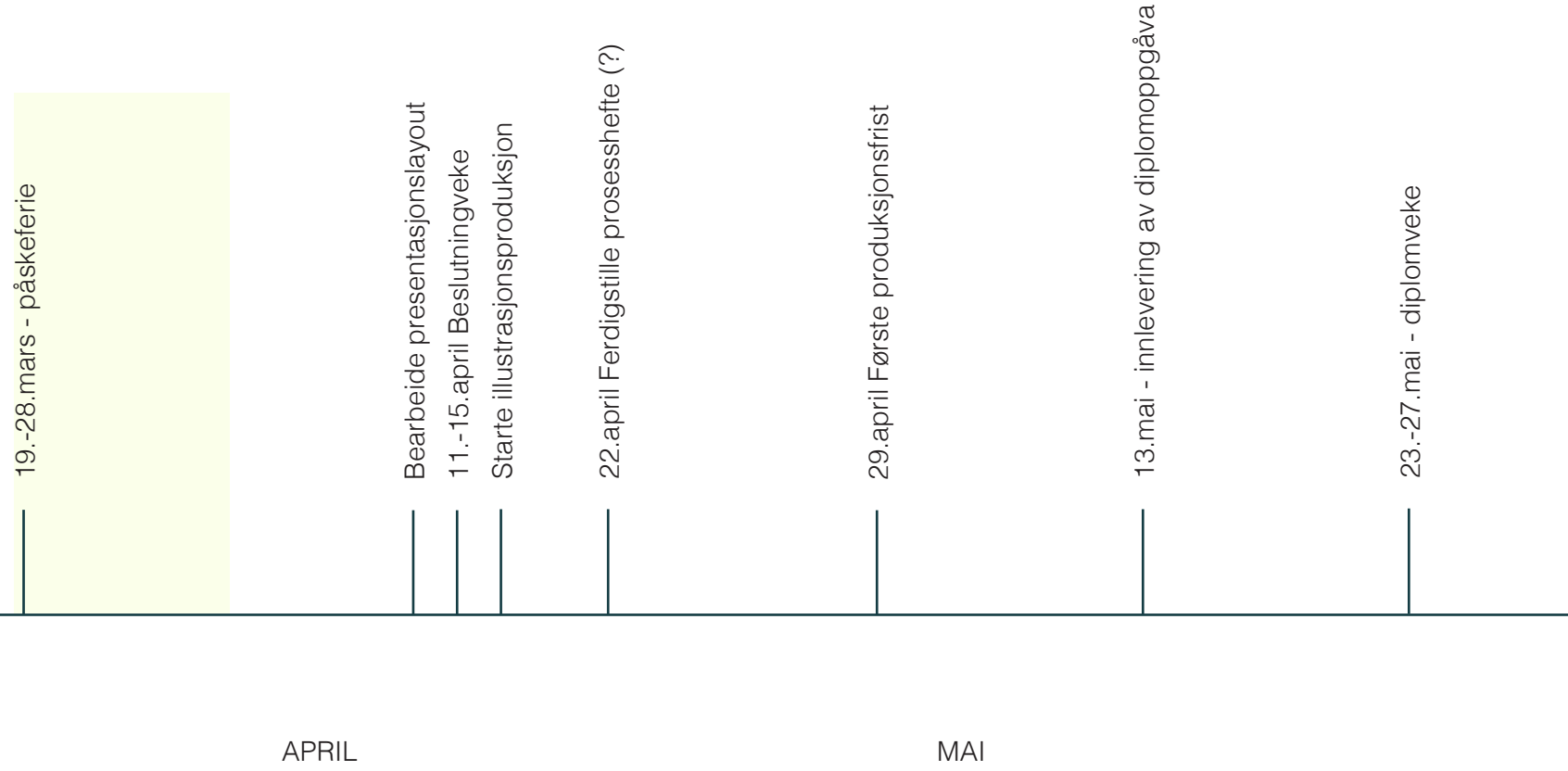
Byromprinsipp

Perspektiver (gateforløp)

Modellfoto



FØREBELS TIDSSKJEMA



REFERANSELISTE

LITTERATUR

Gehl, J. (2013) *The Human Scale - bringing cities to life* (dokumentar)

Swensen, G., Larsen, K.C., Molaug, P.M. og Sognnæs, J. (2009) Kulturarv og stedsidentitet. Kulturmiljø i kryssilden mellom bevaring og utvikling. Kulturmiljøanalyse: NIKU Tema 31:85.

Grytten, H. (2004) *Fugl Føniks - Ålesund ut av asken*. Ålesund: Nytt i Ukas forlag

Akerhaug, L. (2009) Britisk avis: - Ålesund er Norges vakreste by, VG, 23.mai 2009. Tilgjengelig frå: <http://www.vg.no/forbruker/reise/britisk-avis-aalesund-er-norges-vakreste-by/a/547719/> (Henta: 1.november 2015)

Ålesund kommune. <http://www.alesund.kommune.no>
Ålesund Historielag. <http://www.aalesundhistorielag.org>

BILETE OG ILLUSTRASJONAR

Samtlege illustrasjonar og bilete som ikkje er nemnt spesielt: Helstad og Nessa

Side 8 (til venstre) - Ola Myrset

Side 12 - hurtigruta.no/havner/alesund/ (*Ukjent fotograf*)

EIN EKSTRA TAKK TIL

Gudmund Hoel, Ålesund Kommune