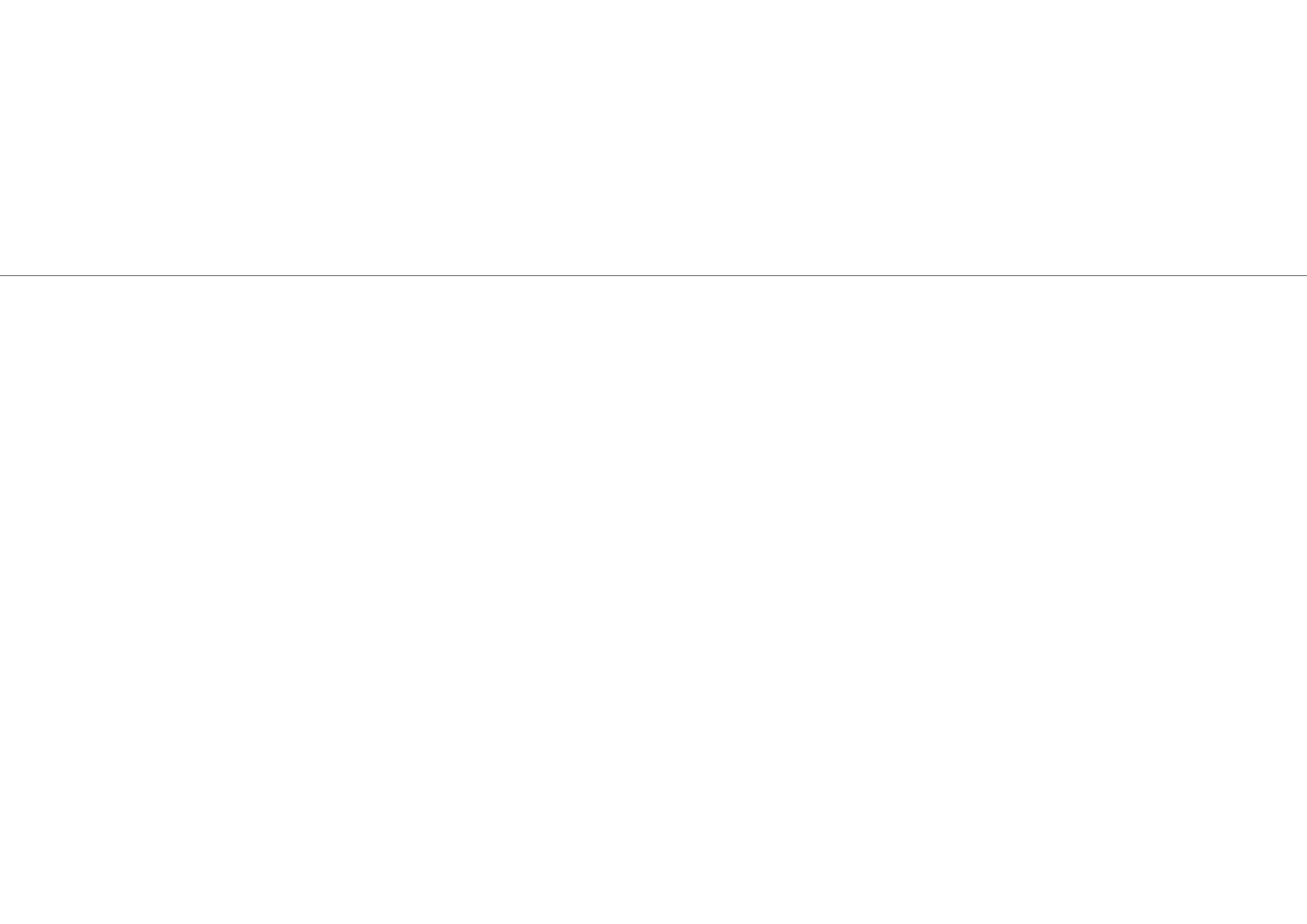
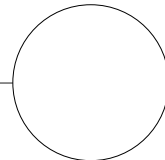


Ei kompakt byhistorie
ANALYSEHEFTE

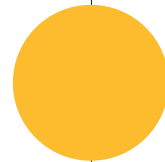
HILDE NESSA OG ANETTE HELSTAD



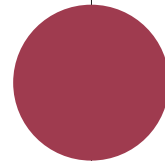
INNHALDSFORTEIKNING



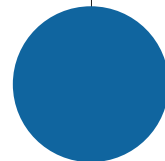
INTRO TIL PROBLEMSTILLINGA



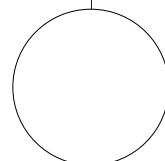
ANALYSER



MOGELEGE STRATEGIAR

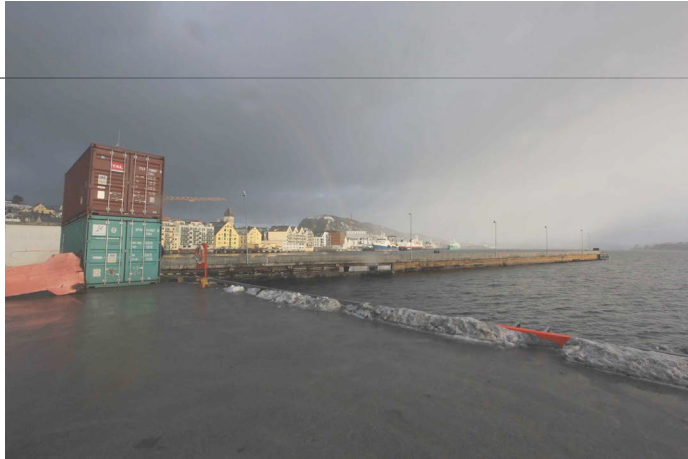


BYGREP



REFERANSER





INTRO TIL PROBLEMSTILLINGA

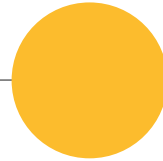
Vi vil utføre ei mogelegheitsstudie på transformasjonsområdet Skutvika i Ålesund. Vi vil i denne samanheng utforske stadsidentitetane til Skutvika, randsonene og Ålesund som heilheit for å finne føringar for utviklinga av Skutvika.

Vi ønsker å sjå på det som har vore, det som er og finne moglegheitar for framtida. Vi ønsker å undersøke og analysere typologjar, landskap, gatenettet, identitetsmarkørar og liknande.

Det overordna målet er at vi vil teikne ein bydel som er god å bu i, gjennom mogelegheitsstudier.

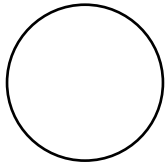


Vårt område, Skutvika



ANALYSE

Intro til byen	s.11
Intro til tomte	s.17
Byutvikling og folkevandring	s.23
Bymiljø og fasadar	s.35
Typologi og tettleik	s.47
Identitet	s.69
Landskap og forbindelsar	s.83
Næringsliv og viktige bygg	s.95
Trafikk	s.103
Klimatiske tilhøve	s.115
Menneska	s.119
Referansar	s.129



ÅLESUND



INNBYGGJARAR
50 917 (2015)¹



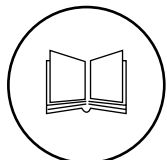
KOMMUNIKASJON

Ålesund ligg i enden av E136, er fast stopp for Hurtigruta og ligg 25 min til flyplassen Vigra. Timeekspress til Molde og Volda og daglege bussruter til Trondheim, Bergen og Oslo.



VIKTIGASTE NÆRING

Ålesund er Norges største fiskerihavn, tredje største containerhavn og fjerde største eksporthavn.²



UTDANNING

Ålesund er, etter fusjonen med NTNU 1.januar 2016, ein universitetsby med campus på Nørve, midt mellom Ålesund og Moa.



TURISME

Ålesund er Norges 5.mest kjende turistby, er kåra til Norges vakraste by ved ein rekke høve. Av 400.000 besøkjande i 2011 kom 200.000 frå cruiseturisme.³





PLASSERING

Ålesund er den største byen mellom Bergen og Trondheim, i tillegg til å vere det største vekstområdet i regionen. Byen har dei siste åra etablert seg som eit viktig kunnskapssenter, nyleg ved å fusjonere med NTNU og ligg nær den maritime clusteren i Ulsteinvik. I tillegg til å vere ein turistdestinasjon i seg sjølv, ligg Ålesund sentralt til som turistsenter for turar til Geirangerfjorden, Trollstigen, Flø, Atlanterhavsparken, Loen og Olden. For å kunne styrke denne posisjonen vidare inn i framtida, må Ålesund tilrettelegge for fortetting og ei heilskapleg byutvikling. I denne samanhengen er Skutvika eit særleg attraktivt område å utvikle og fortette, grunna nærleiken til bykjerna og sjøen.



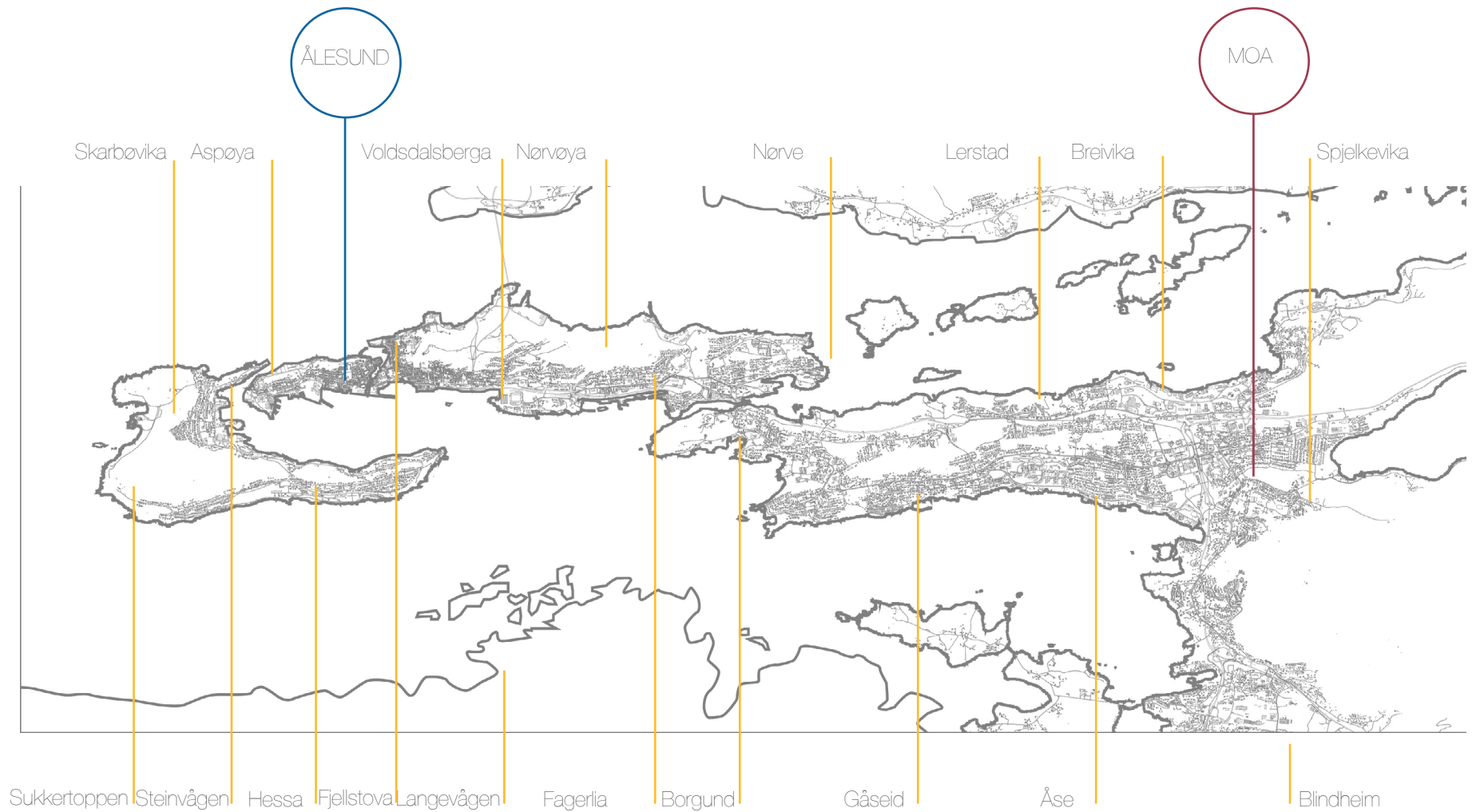
KORT OM BYEN

Ålesund ligg midt i fjordsystemet på Sunnmøre og består av øyene Hessa, Aspøya, Nørvøya, Humla, Tørla, Oksnøya og Ellingsøya. Øyene er langstrakte i aust-vest-retning, oftast med bratte sider mot nord og vest. Bysentrumet ligg på Aspøya og Nørvøya, langs Brosundet, også kjend som Ålesundet. Her finner ein forretningar, kulturhus, hotell, offentlege og private tenesteytingar. Hamneanlegga omkransar byen på alle sider, men dei store båtane har opplagspunkt på nord- og sørsida. Ålesund sine sentrumsareal er relativt små og tette, med to kjøpesenter og ei gågate. Dei siste 30 åra har utbygginga av industri-, handelsnæring og institusjonar i høg grad skjedd aust for sentrum, på Moa og i Brevika.



STRATEGI

BY- GREP





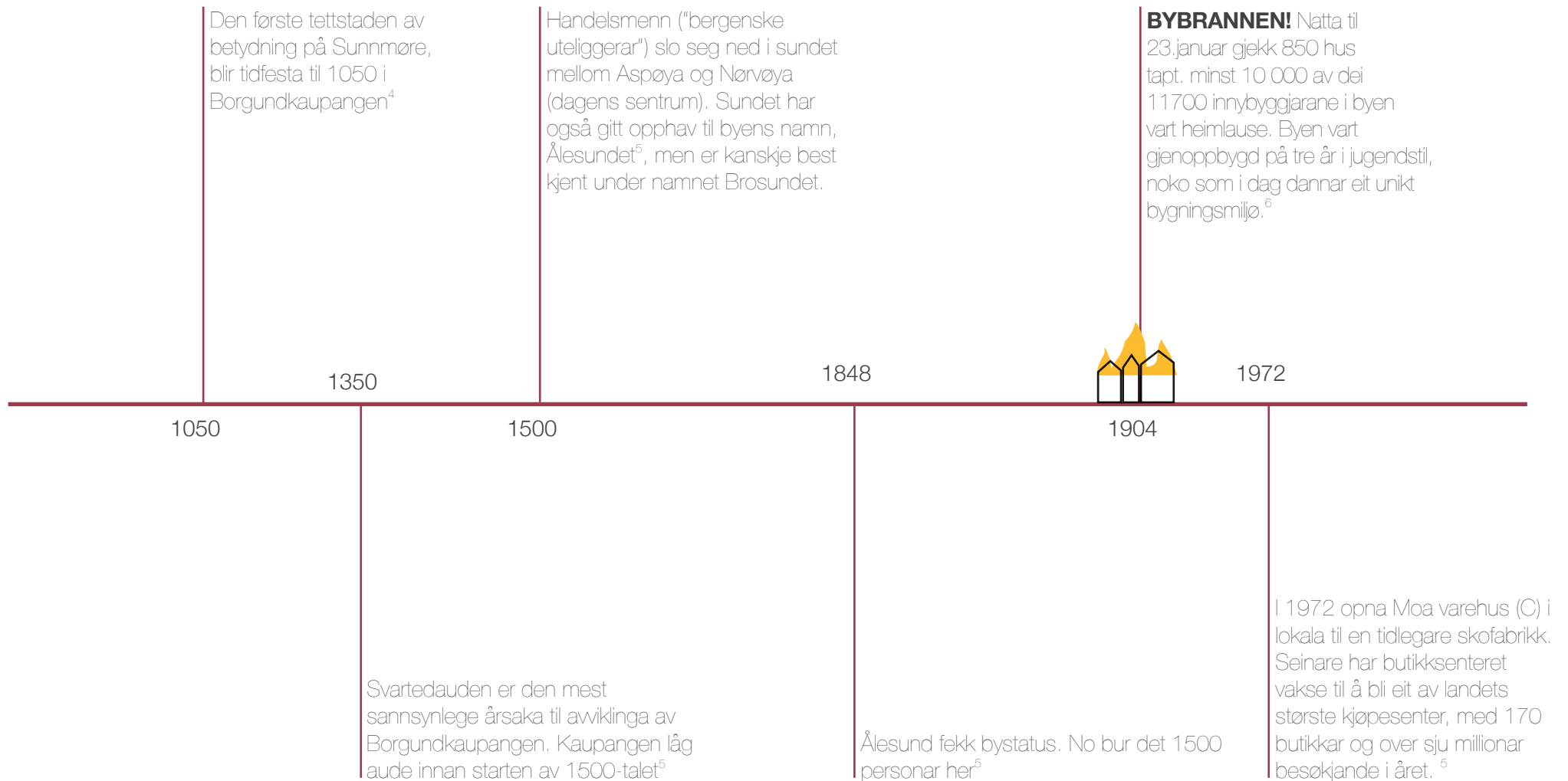
ANALYSE

HISTORISK TETTSTADUTVIKLING

STRATEGI

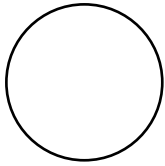
BY- GREP

KORTFATTA TIDLINJE FOR ÅLESUND



Kjelder til tekst:

- 4 Ålesund museum
- 5 Ålesund historielag
- 6 Wikipedia



ASPØYA & SKUTVIKA



INNBYGGERAR
3 376 (2015)⁷



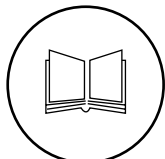
KOMMUNIKASJON

Skutvika ligg i enden av E136. Det går to bussruter forbi: 618 og 624 frå Hessa og mot Moa og Magerholm. Det er 25min til flyplassen Moa. Det tek 8 min å gå til sentrum.



VIKTIGASTE NÆRING

Den viktigaste næringa på Aspøya, som i resten av Ålesund, er fiskeri og maritime næringar. Containerhavna representerer ein av dei største næringsaktivitetane på øya.



UTDANNING

Aspøy barneskule ligg nesten på toppen av øya og har ein kapasitet på 1000 barn. Skulen er per dags dato ikkje fylt opp og "importerer" elever frå Nørvøya og Skarbøvika.⁸



TURISME

Aspøya har noko av turistjuvelane i Ålesund: Jugenstilsenteret og Brosundet, fiskerimuseet Moljavegen og Moja fyr og Storhaugen. Ålesund kyrkje og Aspøy skule er signaturbygg. Aspøy har to hotell.



ANALYSE



PLASSERING

Skutvika ligg midt på øya Aspøya, knappe 9 minuttar gange unna sentrum. Tomta ligg langs den tungt trafikkerte Nedre Strandgate, som er einaste veg vidare ut til boligområda på Hessa.

Sjølv tomte ligg heit sør på øya, nede med sjøen, på ei utfylling som har fungert som containerhavn dei siste 20-25åra.

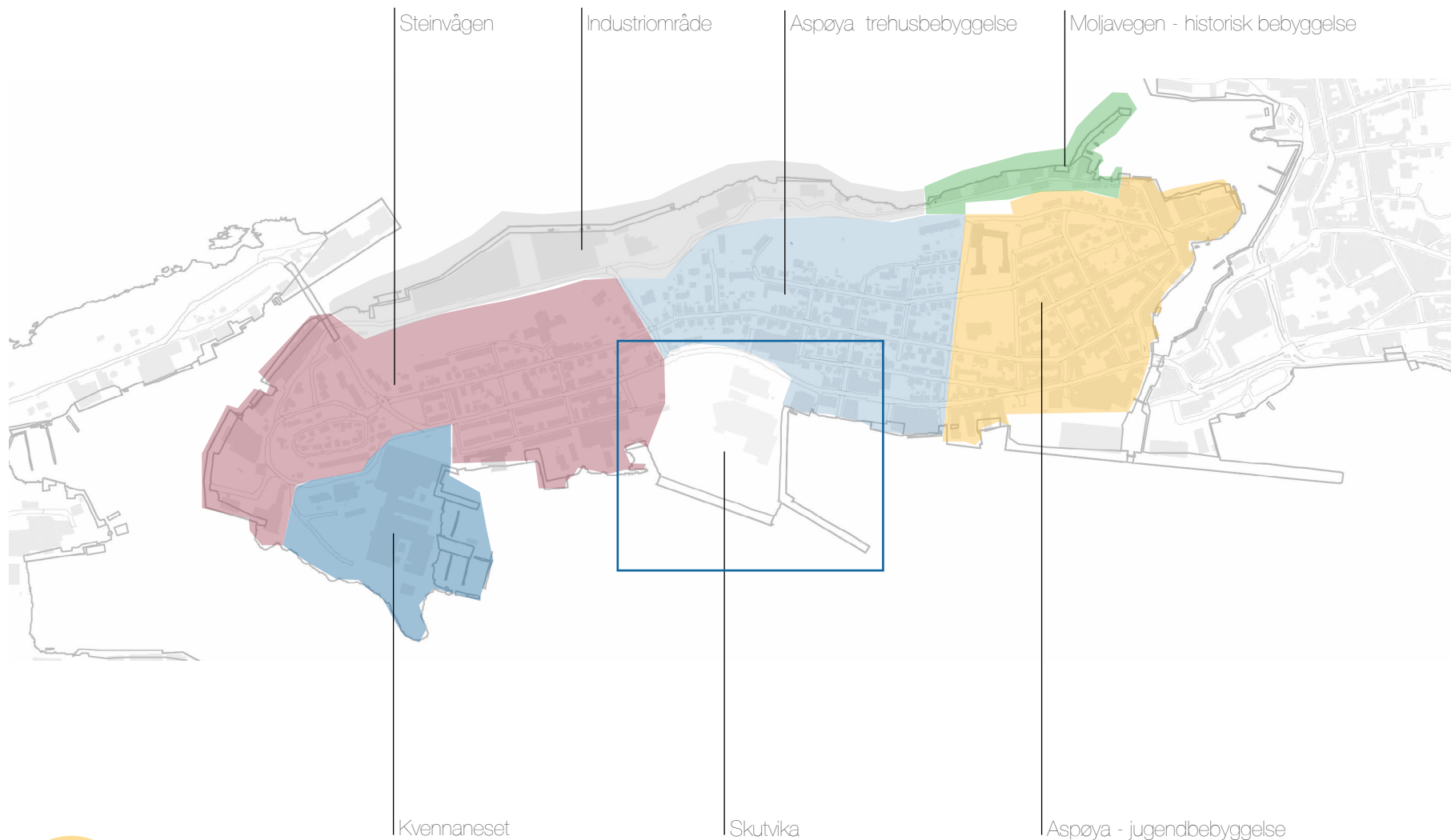
KORT OM TOMTA

Skutvika har navnet sitt ffrå at det var mulig å legge til skuter her. Grunnen, som består av rundt 50 mål⁹, eig av Ålesund Havnevesen. Skutvika har per dags dato for liten kapasitet og Havnevesenet har ein 5-årsplan om å flytte drifta til Flatholmen, på nordsida av Nørvøya. Havnevesenet er no opptekne av ein godt og effektivt sal av areala i Skutvika og har sjølv engasjert eit arkitektkontor for å teikne eit utkast til ein mogeleg områdeplan for Skutvika. Dette utkastet foreslår 500 nye bueningar. Kommunen sjølv har ytra eit ønske om å få gjennom ein områdeplan for heile Aspøya (som først vart påbegynt på 80-talet), før denne tomte blir utbygd.

SKARBØVIKA

ASPØYA

NØRVØYA

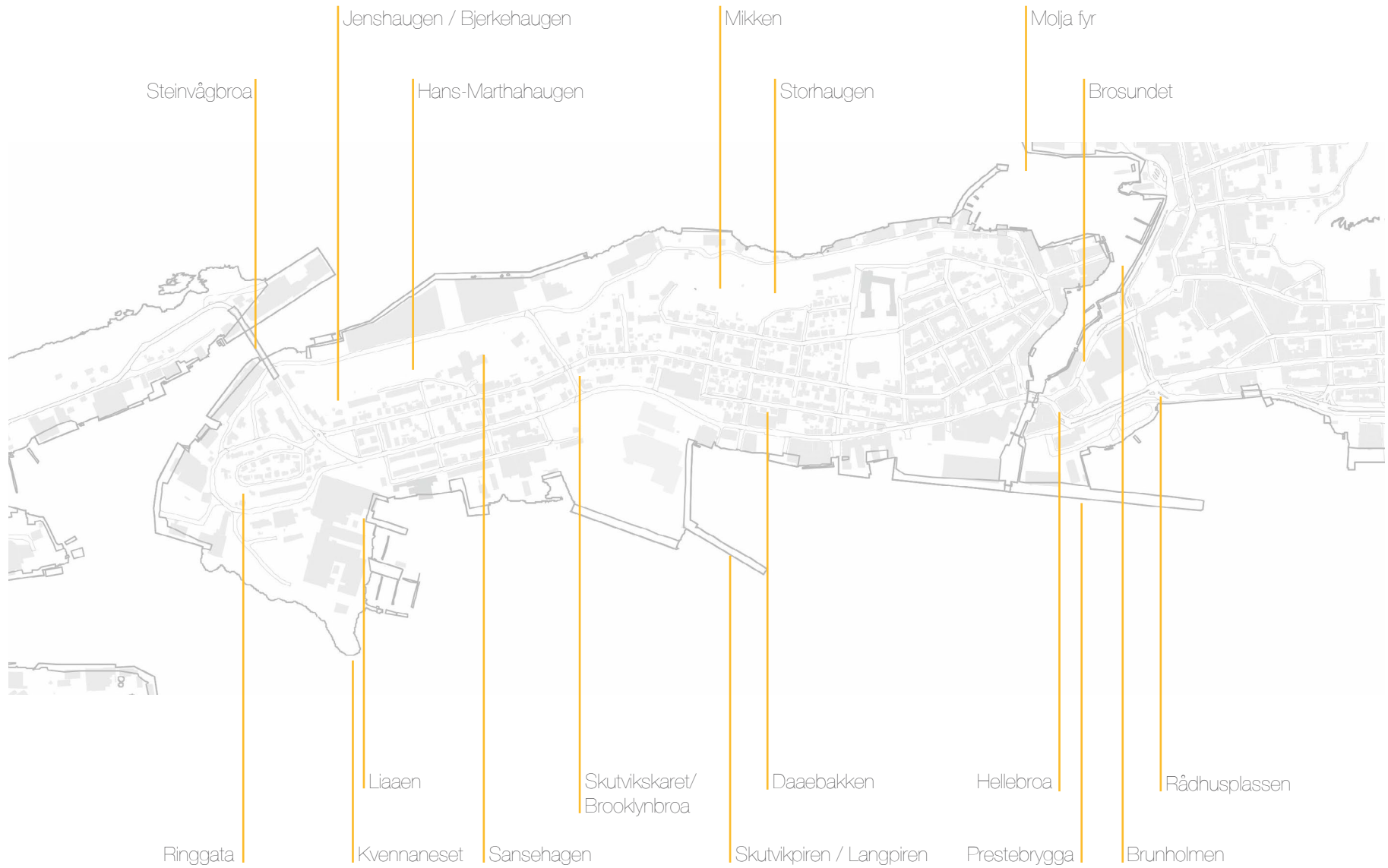


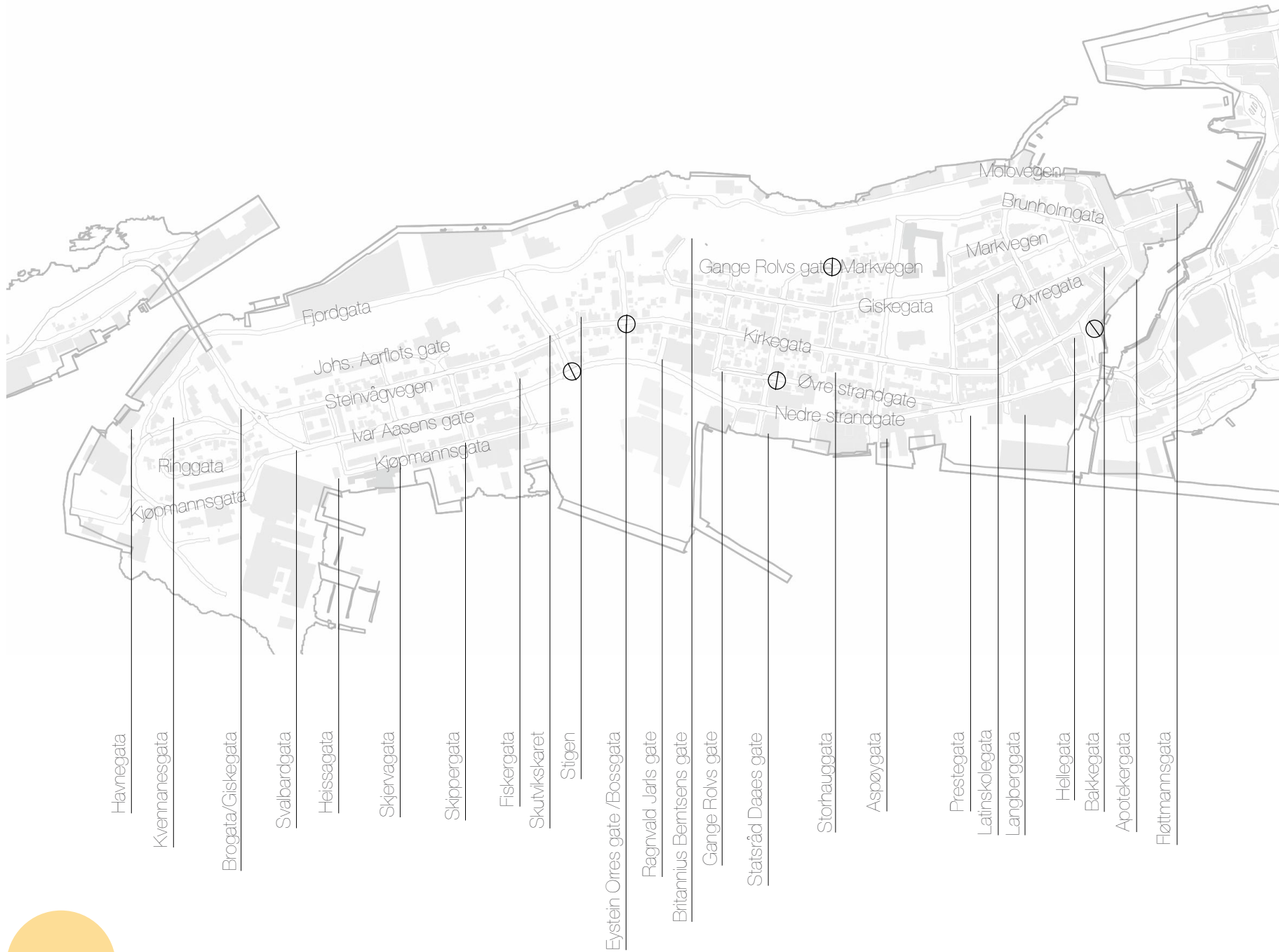
ANALYSE

NABOLAG / BUMILJØ / SEKSJONERING

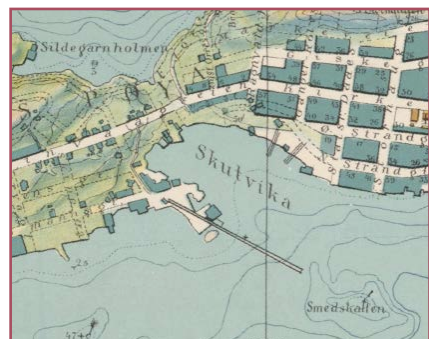
STRATEGI

BY- GREP





KORTFATTA TIDSLINJE FOR ÅLESUND



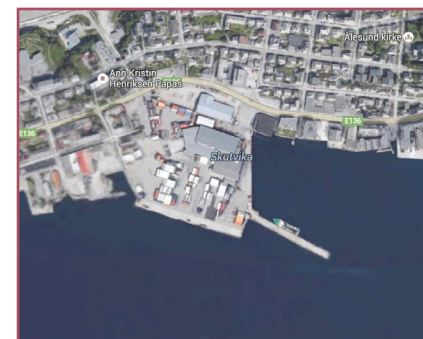
1851



1953



1949-68



2006

1929
1949

Skipsbyggmester Carl Joachim Haastad frå Flekkefjord anlegg byen sitt første skipsverft i Skutvika.¹⁰

1968

Steinvågsbrua opnar

1968

Verftet flytta då Nedre strandgate kom.

1996

Rundt 2 mill kubikk med stein gjekk med til å fylle ut Skutvika til det det er i dag.

2016

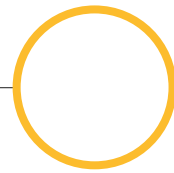
Området blir inngjerda



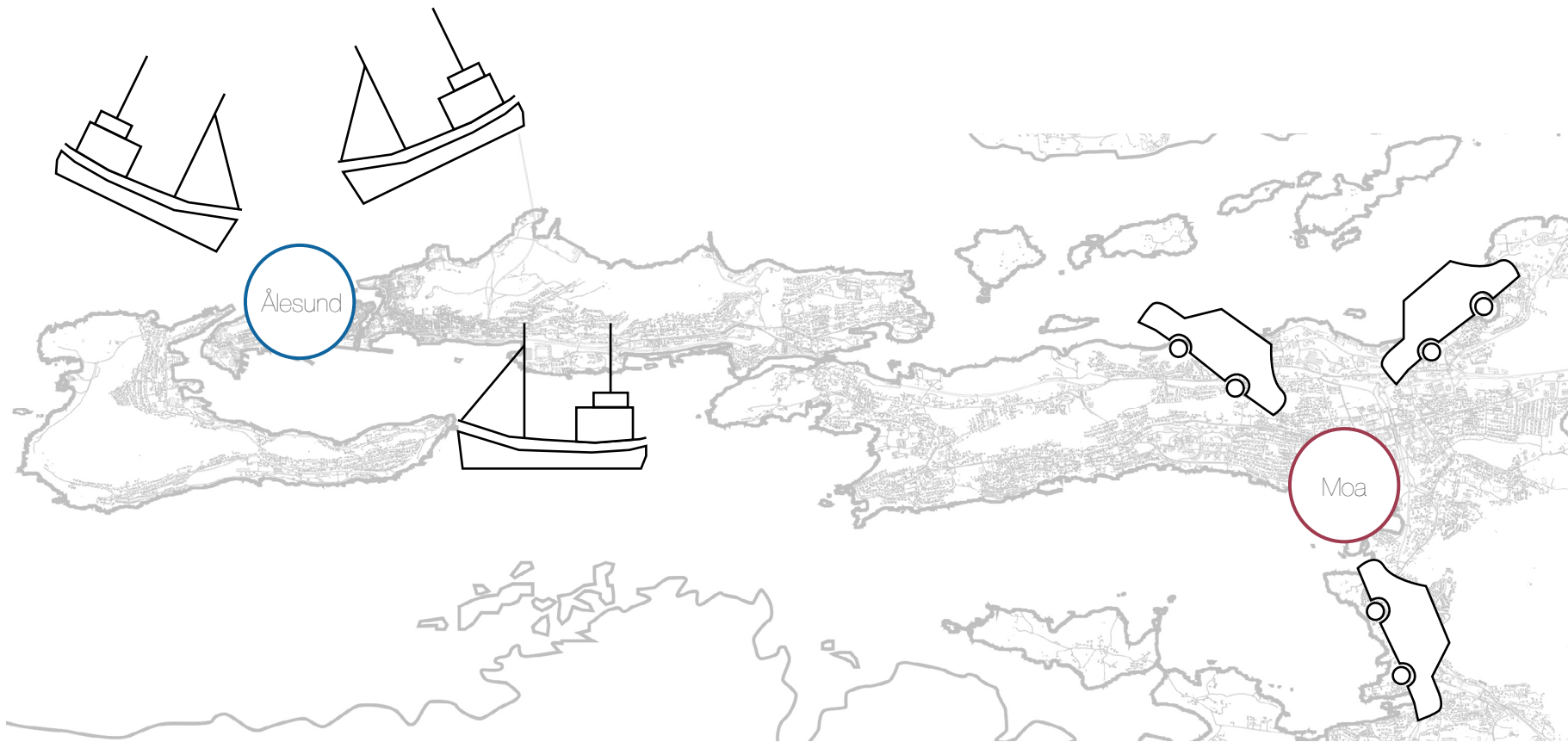
ANALYSE

STRATEGI

BY- GREP



Byutvikling og folkevandring



ANALYSE

TRANSPORTKNUTEPUNKT

STRATEGI

BY- GREP

FORHOLDET MELLOM MOA OG ÅLESUND

Handlesentersentrum Moa har sidan første etablering i 1972¹¹ auka kraftig i omsetning og har i mange år fått skulda for "handelsdøden" i Ålesund. Sett frå bilens synsstad er det openberre grunnar til denne utviklinga - Moa er eit geografisk knutepunkt for bilen, og i den samanheng blir Ålesund ein blindtarm. Før i tida, då Ålesund by etablerte seg, var byen derimot midt i smørauget for dåtidas raskaste transportsystem: båten. Byplanleggingsprinsippa som i dag fokuserast på er derimot kollektivtransport, syklande og gåande - noko som kan bli til fordel for Ålesund, då det er ein straumlinjeforma by, noko som dannar eit godt utgangspunkt for kollektivsatsingar. Denne kollektivsatsinga kjem i så fall mellom Ålesund og Moa - det blir derfor viktig å styrke både bysentrum og byområdet. Likevel, dersom Ålesund (Nørvøya og Aspøya) skal behaldast

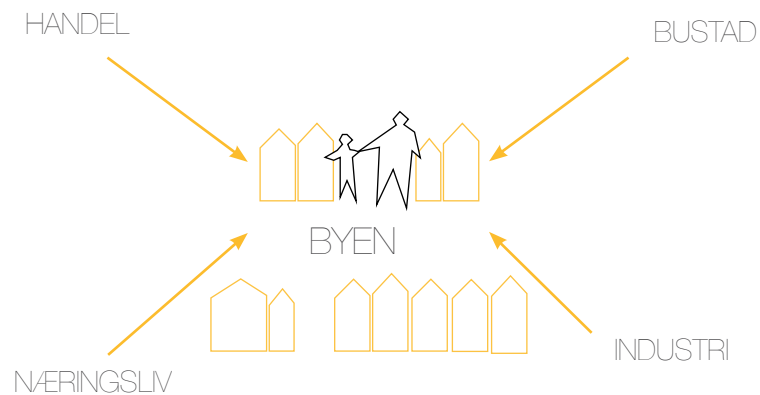
som bysentrum er det viktig at ein jobber aktivt med å fortette og forsterke urbane bykvalitetar.

Bebyggingsmønsteret i Ålesund består av ei tett og godt vedlikeholdt jugendstilkjerne, saman med ein mindre tett og variert, men mindre godt vedlikehaldenansamling av trehus. Mellom Ålesund og Moa er det hovudsakleg ein bustadar, ispedd blokker, rekkehus og andre meir arealeffektive typologiar. Bilen er hovudtransportmiddel og går på dei to langsgåande vegane: E136, heilt i sjøkanten på sørsida, og Borgundvegen midt på øya. Hovuddelen av bustadane ligg langs eller i samband med Borgundvegen.

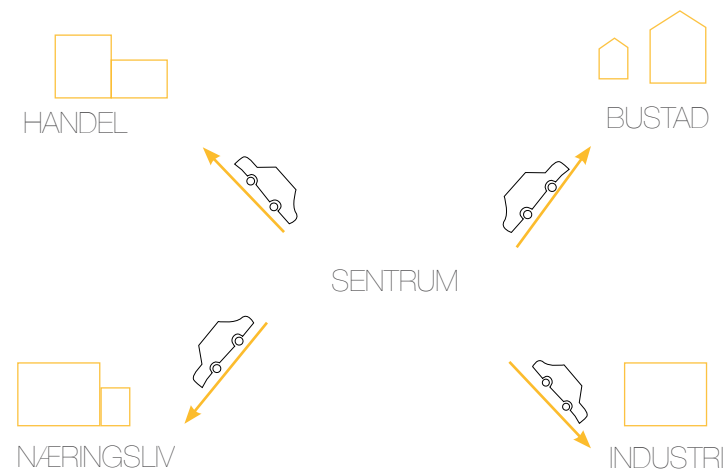


STRATEGI

BY- GREP



Bysamling



Byspreiing

BY- OG TRANSPORTUTVIKLING I ÅLESUND

Opprinneleg veit vi at Ålesund vart til på grunn av nærleiken til arbeid og handel. Bustaden var nærme og likeeins handelen. Ein kunne gå til det meste. Som nemnd tidlegare, skjedde det noko for omlag 50 år sidan. Bilens inntog gjorde oss meir mobile. Sidan dette har vi tilrettelagt for bilisme og latt byar og tettstadar ese ut. I følge ein transportrapport gjort av Urbanet analyse¹² brukar folk i Norge meir tid på reise of samt reiser ca. 5 km lenger i 2005 enn i 1992. Med ei forventa befolkningsauke i Ålesund kommune på 32% iløpet av 20 år (2010-2030) seier det seg

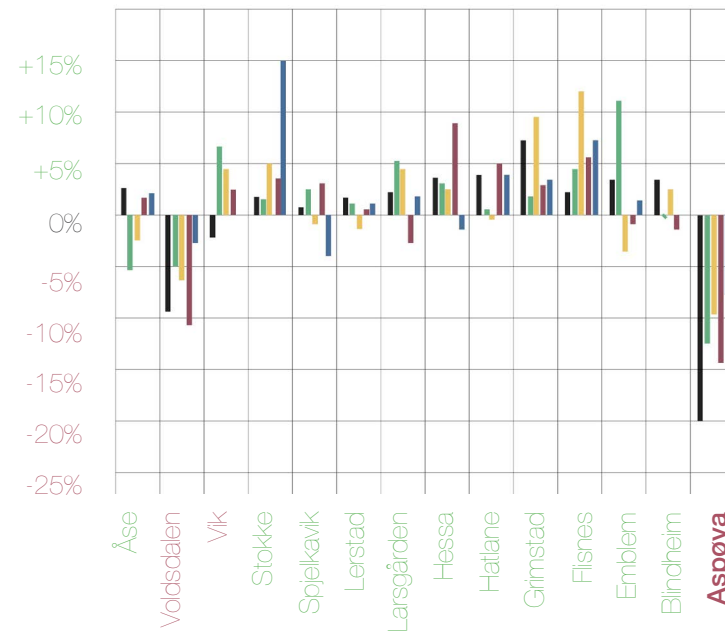
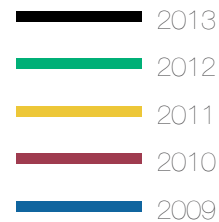
sjølv at bilbruken vil auke tilsvarande dersom ein held fram i samme spor som før. Likevel fortsatt Ålesund å satse på utbetring av vegsystema i byen. I bypakkesatsinga frå 2014 har politikarane prioritert slik: 3 mrd. kr til firefelts motorveg via Lerstad frå Moa til Ålesund og 1,3mrd. kr til Brosundbru og Brosundtunell. Av 4,5 mrd. kr går 4,3 mrd.kr til bilvegtiltak. Den firefelts motorvegen skal riktignok inkludere eigne kollektivfelt, men vil ikkje nå store og viktige delar av kollektivmarknaden, i følge Norsk Bane si utredning til Moa-konferansen i 2015¹³. Investeringa vil føre til ei auke av kollektivmengda på latterlege 0,3%.

Bysentrum med fortettingspotensiale

Områda som faktisk blir utbygde:
jomfrueleg jord, perfekt for kombinasjonen
hus + hage + garasje



NETTO FLYTTING FRÅ 0-5 ÅR I
PROSENT AV ALLE 0-5ÅRINGAR
PER JANUAR PER SKULEKRETS



BYSPREIING

Årsrapporten (2014) til Ålesund kommune viser ei negativ utvikling i form av flytting av personar frå 0-5 år, spesielt har den vore negativ frå Aspøya skulekrets og tala går over fleire år. Det viser seg at barnefamiljar flytter ut av bykjernen og til områda mellom Ålesund-Moa eller lenger aust frå Moa. På denne måten vert busetnaden spreidd ytterlegare utover.¹⁴

Det bur færre barnefamiljar enn før på Aspøya - det er eit område som er meir populært for studentar og eldre. Dei yngre og nyetablerte søker

seg gjerne til veletablerte område bestående av rekkehusbebygging, tomannsbupelar og mindre enebupelar, eller mot dei litt mindre sentrale områda. Dei pengesterke i den yngre kjøpegruppa søker seg gjerne til nyetablerte område der ein har eit greit tilbod tomter eller nybygg. Desse kriteria stemmer betre overeins med områda austover, mot Moa.

Her ser vi derimot eit potensiale i Skutvika og kva ein ny bydel der kan tilby.

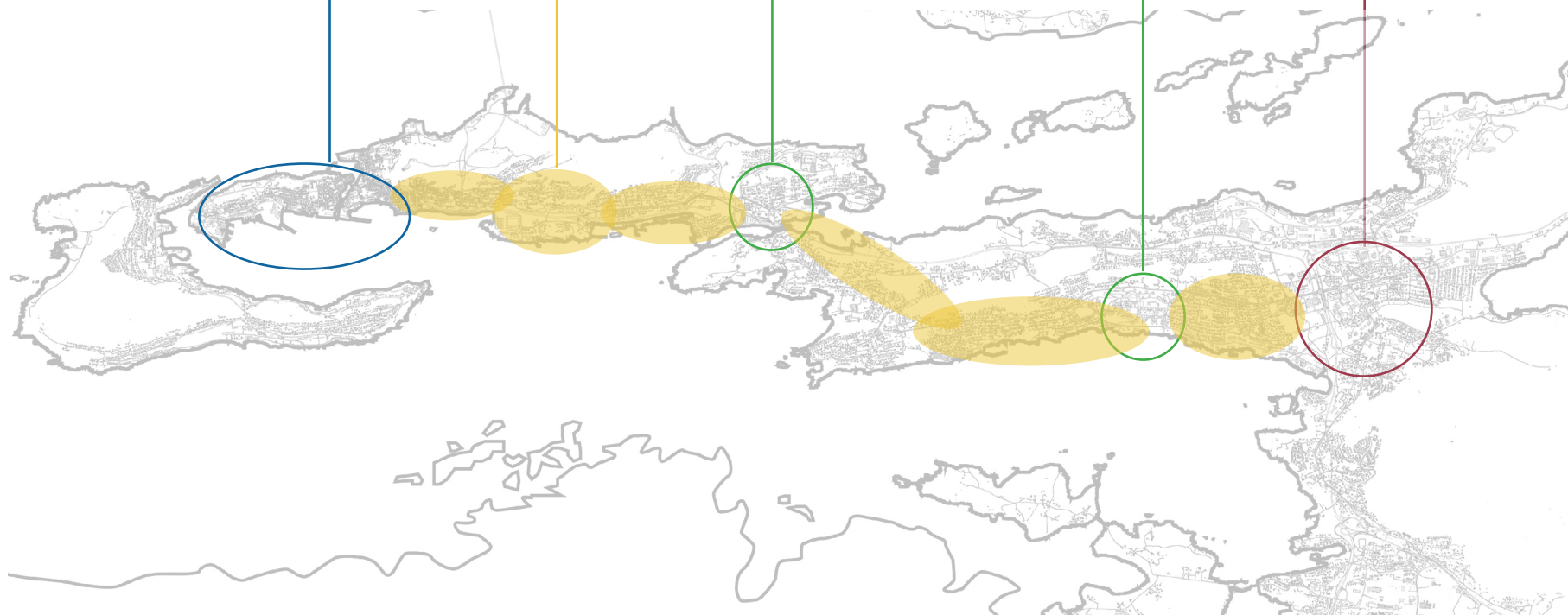
Fortette og dyrke
urbane bykvaliteter
bysentrum: Ålesund

Fortette
mellom
knutepunkta

Forsterke
knutepunktet
Høgskolen

Forsterke
knutepunktet
Åse Sjukehus

Jobbe for å utvikle et
attraktivt *bysenter*: Moa
og samarbeid med
Spjelkavik sentrum



EIN BY I UTVIKLING

Dei siste åra har det i Ålesund vore stort fokus på byutvikling, og korleis ein kan gjere byen mest mogeleg attraktiv slik at den kan behalde posisjonen sin som regionalt hovudsete. Kommuna, politikarane og folk flest har engasjert seg i debatten.

* I 2011 arrangerte Ålesund kommune ein internasjonal arkitektkonkurranse om å utarbeide den sentrale sørsida i byen. Forslaget Sundbyen, teikna av Jaja Architects, vann og samme arkitektkontor, i samarbeid med eit lokalt arkitektkontor og kommuna, har utarbeida det endelege utkastet til "sørsideplanen". Reguleringsplanen vart vedteken i 2015.¹⁵

* I 2013 vart det planlagt nye kontorbygg på Skansekaia, nord i Ålesund sentrum. Desse vart fullført i 2016 og tilfører byen over 400 nye kontorplassar.¹⁶

* Hausten 2014 vart Ålesund med i eit 5-årig byutviklingsprosjekt i regi av Møre og Romsdal fylkeskommune. Prosjektet skal sjå på kva som skal til for å styrke konkurransekrafta og attraktiviteten til Ålesund, Molde og Kristiansund, i samspel med nabokommuner, heile regionane og byane seg i mellom. Arbeidet skal munne ut i eit strategidokument med konkrete tiltak for Ålesund, samt ein plan for utvikling. *Et klart mål er å ta vare på og styrke Ålesunds egen identitet, og at nye tiltak skal tilpassast eksisterande lokale planar*, sier Kjersti Hassel, prosjektleiar for "Byen som regional motor".¹⁷

* Det er no lagt fram for formannskapet i Ålesund ein ny kommuneplan for 2015-2027. Denne kommuneplanen inkluderer ein ny arealdelplan med meir detaljerte og fleire temakart. Den nye arealdelplanen legg fokus på utvikling og fortetting av sørsida av byen, og inkluderer blant anna Sørsideplanen (vidareutviklinga av Sundbyen) og Kvennanenplanen. Endeleg vedtak er venta å komme i løpet av våren 2016.¹⁸



KVENNANES- OG DEN SENTRALE SØRSIDE-PLANEN



Illustrasjon: forlengelse av JAJA Arkitekter sitt vinnerforslag Sundbyen, bort til Kvennesetplanen



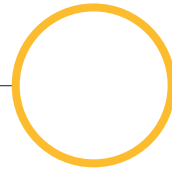
Illustrasjon: JAJA Architects sitt vinnerforslag Sundbyen



ANALYSE

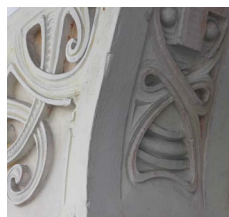
STRATEGI

BY- GREP



Bymiljø og fasadar





JUGENDSTILEN

Jugendstilen er ein av turistmagnetane i Ålesund. Byen har ikkje alltid vore glad i arkitekturen og bygningsmiljøet sitt, men no ser ein på dette som ein ressurs. Då byen brann natt til 23.januar 1904 var det skrikande behov for husrom til dei 11700 innbyggjarane som stod heimlause.¹⁹ På tre år vart det bygd 600 hus. Arkitektane kom frå byar i heile landet og hadde jugendstilen som allereie hadde dominert nokre år i Europa som forbilde. Jugendstilen er litt ulik i dei ulike Europeiske landa, men alle har nokre kjenneteikn: bruk av nye naturelement til inspirasjon, ikkje berre vekster ansett som vakre (eks. roser og sommerfuglar), men ugras og insekt (eks. bregner og augestikkerar). Jugendstilen er også kalla art nouveau, den nye stil, og det er nettopp denne hungeren etter det nye som er

retningsgivande. Handverk er også ein av hovudfokusa i denne stilen - vekk frå det industrielle! Dette passa godt for Ålesund, sidan det nyleg hadde vore krakk og handarbeid var veldig billig.

Brannen førte også til eit politisk vendepunkt i norsk historie, og ein fekk endeleg innført murtvang i alle norske byar. Materiala brukt for å gjenreise Ålesund var derfor teglstein og stein - norsk stein. Bruken av norsk stein vart også symbolsk for å markere nasjonalismen som bølga over landet før og etter unionsoppløysinga med Sverige i 1905. Kombinasjonen: mange arkitektur med frie tøyler, kort oppføringstid over eit stort område, internasjonal inspirasjon, fokus på handverk og norske materiale har til saman danna grunnlaget for ein heilt unik type jugendstil: Ålestil.



ØVSTE ETASJE: opplevd høgare takhøgde enn dei føregåande etasjene grunna skråtaket. Mindre vindaug, men meir avrunda og ornamenterte i kamapp, tårn og liknande.

3.-X. ETASJE: lågast takhøgde, mindre og firkanta vindaug i gjentakande mønster.

2. ETASJE: medium takhøgde, mindre, men fortsatt avrunda og variabel bruk av ulike vindaug.

1. ETASJE: høgare takhøgde, store og gjerne avrunda vindaug som nesten går til gatenivået, ofte stoppa av ei utheva linje i fasaden.

KJELLAR: lågare takhøgde. Som regel brukt til lagring av butikkvarer eller mat.

TYPISKE JUGENDSTILFASADER

Basert på egne befaringar i Ålesund, samt undersøking rundt jugendstilperioden i litteratur og på internett har vi laga oss ei oppskrift på "typiske jugendstilfasader" i Ålesund. Desse kan kanskje hjelpe oss finne fram til kvalitetar og inspirere oss når vi jobbar med typologiar, fasadar, bearbeiding av lys o.l. i den nye bydelen i Skutvika.

Som beskrive i figuren til venstre består etasjene av ei høg 1.etasje, medium 2.etasje, lågare etasjar vidare oppover, til ein har nådd øvste etasje som har høgare takhøgde grunna skråtaket. Dette skapar ein fin variasjon i fasaden og ein fleksibilitet i bruken av bygget. Første og evt. andre etasje kan brukast til næring. . Bur ein i 2.etasje vil ein få inn meir lys på grunn av større vindaug. I dei øvrige etasjene har ein mindre vindaugsåpningar, men kan også komme ut i frisk luft, på små balkongar. Dei øvste etasjene har ei rekkje spanande rom ved hjelp av varierte takhøgder, kamapp og tårnrom.

Materiala brukt i fasaden varierte mellom stein, mur, pussa mur og fliser. Det mest vanlege var stein, gjerne norsk. På taket var det også brukt stein.

Utsmykking av fasadane var vanleg. *Ein kombinasjon av verkemidler med ei fjernvirkning der volum, tak og fasader er integrert i ei heilheit, der ein på nært hald legg vekt på overflatebehandling, fargar og linjeføring som til saman utgjør bygget sitt totaluttrykk.*¹ (punkt 3 i Toronto-erklæringa,

beskrive i meir detalj seinare). Utsmykkinga er på mange måtar i tråd med det Gehl skriv i boka "Byer for mennesker", der han, basert på menneskets evne til å oppfatte detaljar på ulike avstandar, oppfordrar til å legge vekt på detaljeringsgrada frå 0-6,5 meter, litt mindre frå 6,5-13meter og ha lågare detaljeringsgrad over denne fasadehøgda. Awiket frå jugendstilen er her at ein i 1904 også legg vekt på detaljering i øvste etasje.²⁰

Ein detaljeringsmetode som går igjen i mange hus er bruken av linjer. Ei brei linje nedst, og tynnare vidare oppover for å framheve etasjene. Denne har vi ved fleire anledningar bemerka oss i Ålesund, då det er behageleg å lene seg mot denne i sittande stilling (den er skråa, så fuktigheit renn av). UNESCO publiserte i 1994 ei oppsummering av kva som kjenneteiknar jugendstilperioden og dens arkitektur. Denne oppsummerer også godt kjenneteikn i Ålestilen, men vi har plukka ut dei viktigaste punkta.

1. Bruk av både tradisjonelle og nye materialer ofte kombinert på en eksperimentell måte og nytta gjennom nye byggeteknikker.
2. Heilskapleg haldning i høve til struktur, romdannelse og funksjon.
3. Ein kombinasjon av verkemidler med ei fjernvirkning der volum, tak og fasader er integrert i ei heilheit, der ein på nært hald legg vekt på overflatebehandling, fargar og linjeføring, som til saman utgjør bygget sitt totaluttrykk.



ANALYSE

STRATEGI

BY- GREP

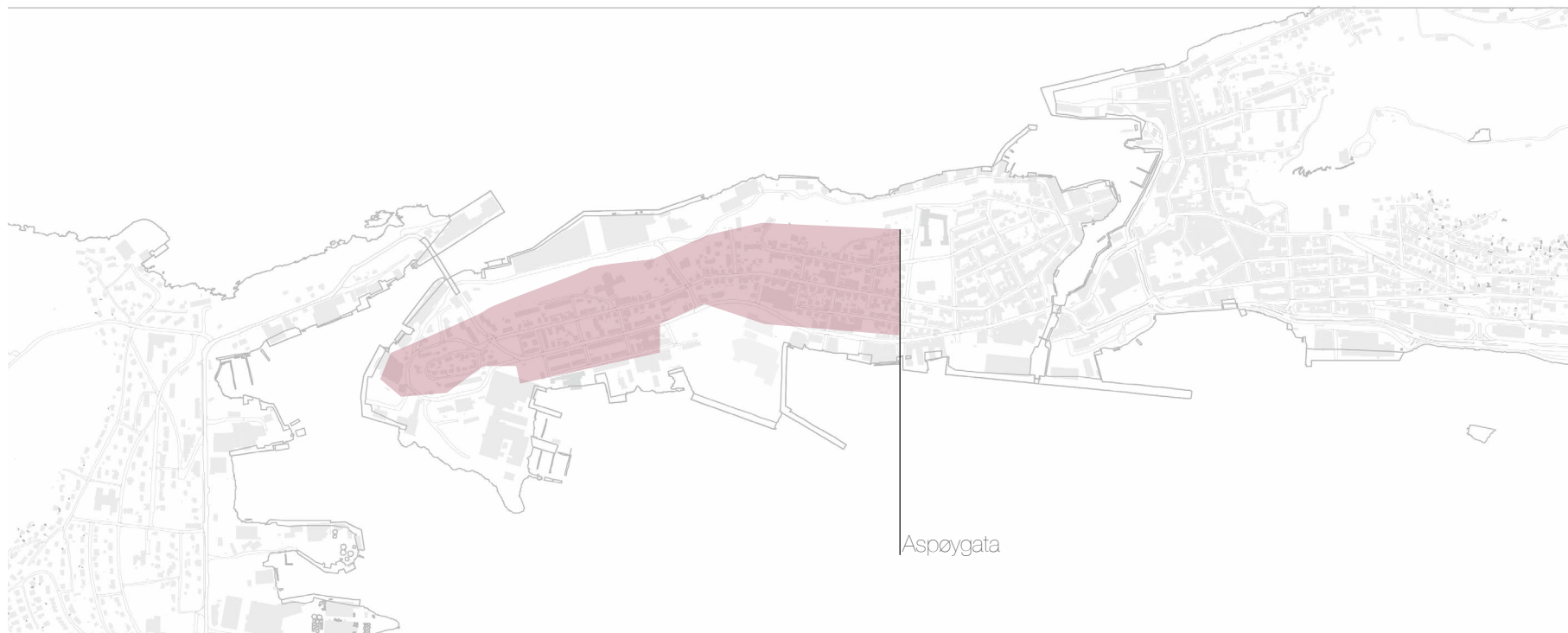


TORONTO-ERKLÆRINGA

4. Bruk av lys og gjennomsjennelighet basert på mulighetene i nye materialer og ny teknologi.
5. Ofte ein tendens til asymmetri.
6. Ei plastisk behandling av enkeltelementene i komposisjonen – både i eksteriør og interiør – der linja flyt på en måte som kan kalles den klassiske art nouveau-linjeføringa.
7. Dekorativornamentikk som: (a) Bruker naturformer – hovudsakleg dyr og planter – som inspirasjon. Ofte blir de forandra til halvabstrakte avbildingar. (b) Baserer på klassiske eller middelalderske mønstre og motiver, folkekunst og lokal byggeskikk. (c) Inspirerast av legender og myter (d)

Brukar inspirasjonar, masker og andre symbol.

8. Utradisjonelle vindusformer, ofte med små ruter i øvre del og utstrakt bruk av glassmåleri, både med ornamentale og figurative motiv.²⁰





TREHUSBEBYGGELSE PÅ ASPØYA

Frå Aspøygata og austover på midten av Aspøya finnast det ein sterk konsentrasjon av trehusbebyggelse som i kommuna sitt kart over kulturminne og kulturlandskap er merka som bevaringsverdig. Overgangen frå tre- til murhus i Aspøygata er svært tydeleg, då der er etablert ei allégate med tre på kvar side av vegen store delar av tverrforbindelsen som går forbi Aspøy skule og Ålesund kyrkje. Gata vart utforma slik etter bybrannen i 1904 for å hindre spreing av framtidige bybrannar.

Eneboligane er som regel akkompagnert av mindre skur, garasjar og/eller utedo frå tida dette var relevant. I prat med nokon som budde på Aspøya kunne dei bekrefte det dei sjølve beskrev som "eit rikt indre liv" inne i tre-

huskvartala (gjenstående utedo). Då husa vart bygde budde det som regel minimum 20 personer i kvart hus. I dag avheng tal på personar som bur der på om husa er delt inn i leiligheter - noko mange er. Einingane er som regel delte horisontalt. Det er derfor nærliggande å tru at det maks er plass til 2-3 einingar i kvart hus, då det er vanleg med 3-4 etasjer i trehusbebyggelsen (inkl. kjeller og loft).

I lys av jugendstilbebyggelsens historie og verdi som unikt bysentrum undrar vi oss om trehusbebyggelsen havnar i skuggen og lett blir gløymd? Vi observerer fleire dårleg vedlikehaldne hus dess lenger unna sentrum vi kjem. Dess lenger vest vi kjem er det også ein høgare forekomst lamellar, blokker, sosialbustadar og færre møteplassar.²¹

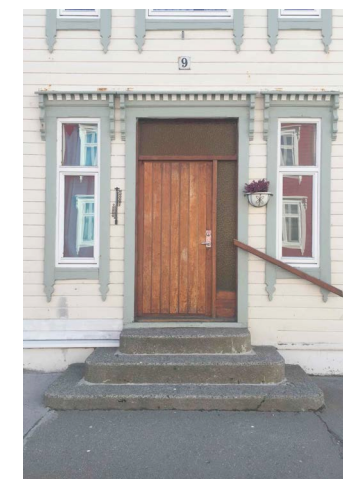


LOFTET: på grunn av arkar var meir av loftsareala gjort brukelege og med små vindauge fekk ein inn litt lys og luft.

2.ETASJE: vi reknar med at etasjehøgda var normal, muligens med nokre hint av skråtak.

1.ETASJE: vi antek at etasjehøgda var normal.

KJELLEREN: vi antek at takhøgda var normal eller litt under. 1-1,5meter var heva over bakkenivå. I mange tilfelle var dette nok til å ha ei av kjellerfasadene over bakkenivå, då ein tok igjen terrengfall. Kjellerfasaden viste derfor som regel mot sør.



TYPISKE TREHUSFASADER

Trehusbebyggelsen framstår som ganske "typisk" for si tid (1900-1950), men har nokre spesielle særtrekk: ålesundsmur nedst og liggjande trekledning. Ålesundsmur er *ein kompakt murvegg av naturstein (bruddstein) murt i sementmørtel mot forskaling på en side*²². Det er altså en mur utan armering. Den liggjande trekledninga er vanleg på vestkysten og blir brukt for å unngå råte nedst på kledninga, i tillegg til at det var enklare å bytte ut dei nedste plankane.

Adkomstane er gjerne heva 1-1,5 meter opp frå bakken og er fint tillaga med forseggjorte trapper og noko ornamentikk i tre. Trekledninga startar

som regel på høgde med dørterskelen, og held dermed ein god avstand frå den fuktige bakken. Fargebruken er frisk og variert, som i byen elles.

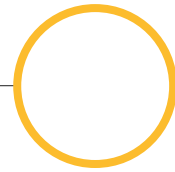
Med tida har trehusbebyggelsen, som all anna bygningsmasse, hatt behov for rehabilitering og diverse utskiftingar. Mange av murane blitt pussa og malte, og dører og vindauge bytta ut. Mange ytterveggar har blitt platekledde i blant anna eternit- og ulike typer komposittmateriale. Dette har ført til ei svekking av det sterke trehusmiljøet, i følge Grytten, som sjølv vaks opp i Kirkegata.



ANALYSE

STRATEGI

BY- GREP



Typologi og tettleik



ANALYSE

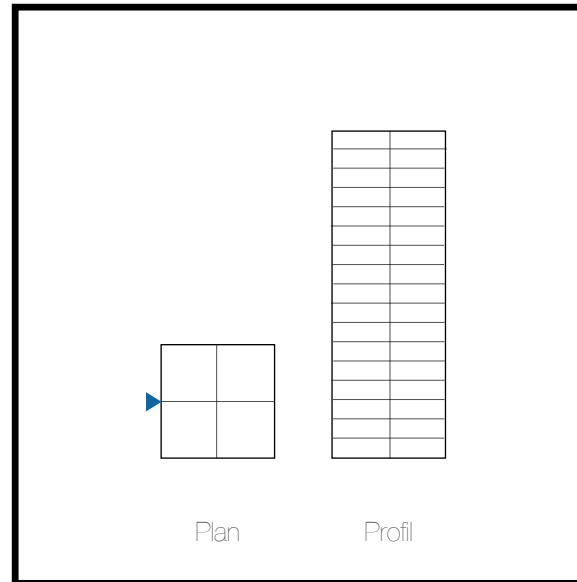
STRATEGI

BY- GREP

OM BYMILJØET I ÅLESUND - TODELT

Vi ønska å undersøkje kva typologiar og samlingar av typologiar der var i Ålesund og på Aspøya, men trengte i det høve også teori å støtte oss på når det kom til organisering av dei ulike typologiane. Vi har delt typologiane inn etter geometriske hovudprinsipp: punkt, lineært, rutenett og romleg.

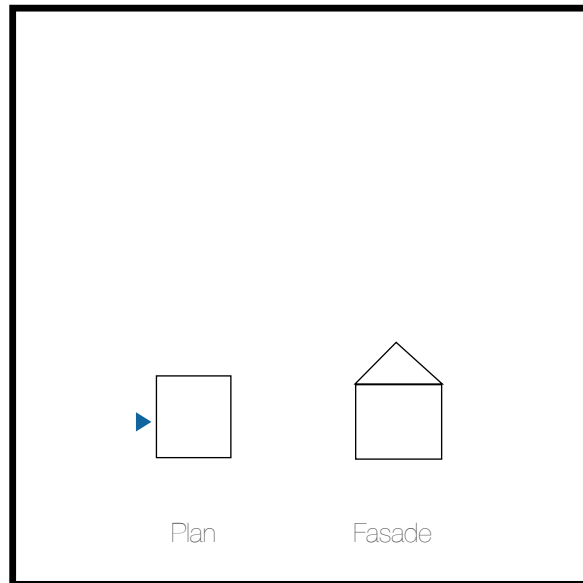
På den andre sida har vi også teke oss visse fritak i differensieringa, for å kunne gjengje boligtypologien i Ålesund best mogeleg. Først synleggjer vi dei rådande bymiljøa i Ålesund: jugenstilkjerna og trehusbebyggelsen. Derest presenterer vi ulike typologiar og korleis desse kan organisere seg, og funn av dette i Ålesund, men hovudsakeleg med fokus på Aspøya. Til sist kartlegg vi typologiane i randsona av Skutvika, mot nord, aust og vest.



TYOLOGITEORI: PUNKT

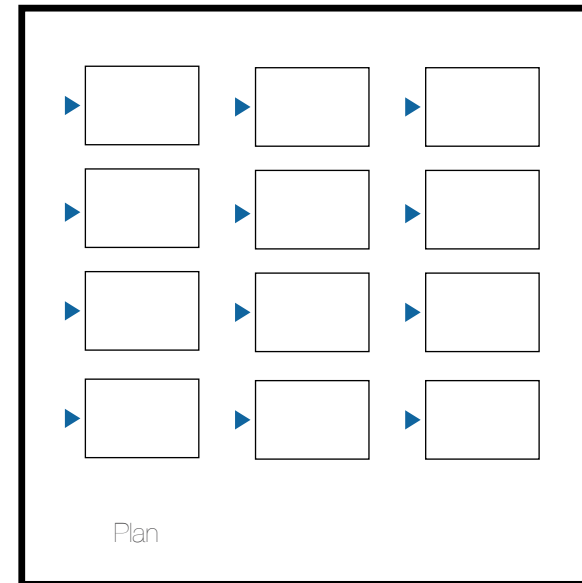
BLOKK

Blokka tilhører punkthustypologien. Den har eit lite fotavtrykk og høg tettleik. Adkomst skjer som regel gjennom eit punkt og kommunikasjonen i bygget foregår vertikalt. Blokker har sidan etterkrigstida hatt eit belasta rykte og folk assosierer gjerne ordet blokk med betong og drabantbyar. Punkthuset har som regel litt avstand/hage rundt seg, men vert oppfatta som offentlig framfor "semioffentleg". Hagar rundt punkthus skapar i mange tilfelle få gode romlege effektar utanom å vere vindskjerm i ei retning. Det er lite interaksjon mellom dei på bakkeplan og dei lenger oppe i etasjene. Blokker består som regel av leiligheter, men leilighetene kan sjølvstøtt variere i størrelse. Lysforholda og siktilhøvaer som regel gode, men avhenger sjølvstøtt av djupna på bygget. 18% av bualternativa i den norske marknaden består av leiligheter i blokk eller bygård.²³



EINEBUSTAD

Einebustaden tilhører også punkthustypologien. Den har som regel eit lite fotavtrykk, men har særst låg tetteleik. Tetteleiken kan betrast litt dersom boligen delast i tomannsbolig eller firemannsbustad, men låg utnyttingsgrad. "Drømmen om enebolig" er sagt å vere nordmenns ønska boligsituasjon, særleg for barnefamiljar. Adkomst skjer gjennom eige inngangsparti. Einebustad har som regel ein romsleg hage og ein privatisert hage. Siden hagen oppfattast såpass privat, men punkthuset kun skjermar i ei retning settast det ofte opp skjermar eller gjerder for å skjeme privatrommet for innsyn, vind. Einebustaden er som regel eit romsleg alternativ. Lystilhøva er som regel ideelle i einebustadar og utsikta avhenger av tomtetilhøva. 56% av bustadane som eksisterer på det norske bustadmarknaden er einebustadar per 2001.²³



TEPPEBEBYGGELSE

Teppebebyggelsen er ein måte å organisere punkthus (gjerne atriumshus) på som aukar tomteutnyttelsesgraden noko. Denne teppebebyggelsen organiserer ofte husa som ein liten landsby, og det blir ofte etablert et møtepunkt i sentrum av teppebebyggelsen. Nabolaget er intimt og ein kjenner gjerne naboane. Det er som regel noko mindre privatliv i teppebebyggelse enn i vanleg enebolig-nabolag, då avstandane er kortare. Teppebebyggelsen skaper i større grad romlege sekvensar enn punktbygga åleine. Lystilhøva er som regel greie i teppebebyggelse, då byggehøgda er låg. Siktilhøva er derimot begrensa.²³





BLOKKER I ÅLESUND

Det finnst få blokker på Aspøya. Kanskje fordi byen har ein utbredt bruk av kvartalbebyggelse? Eller fordi blokkbebyggelse ikkje tilbyr særleg gode mikroklima (ly for vind etc.). Vi finn derimot ei samling blokkbebyggelse på Voldsdalsberga, vest for sentrum, både eldre blokker og blokker som er nyleg oppført og planlagd oppført som ein del av fortettingsstrategien

mellom Ålesund og Moa. På dette strekket finst det også innspel av blokkbebyggelse - gjerne terrassert for å utnytte terrenget som fell mot sør. Dess lenger ut av kvartalstrukturen i bykjerna, dess fleire blokkvariasjoner ser vi.

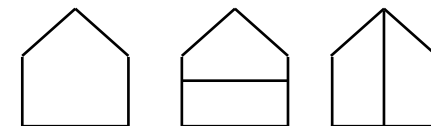




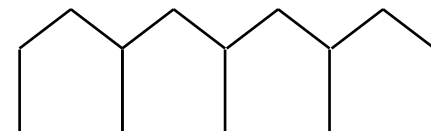
EINEBUSTADAR OG BYVILLAER I ÅLESUND

Som ein kan sjå på kartet er det mykje einebustadar og byvillaer på Aspøya, men også ellers i Ålesund. Samlinga nordaust på Aspøya er jugendstilvilla med rike hagar rundt. Frå Aspøyvegen og vestover er det tre- eller platekledd eneboligar med mur nedst. Mange av husa har flotte detaljar som tårn, forseggjorte inngangsparti o.l.

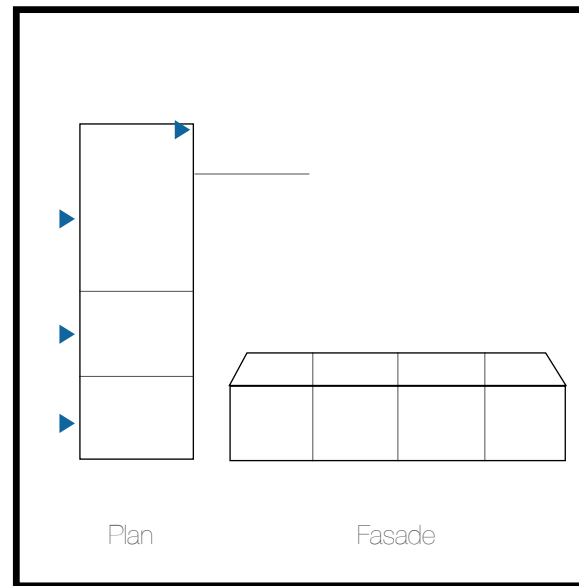
Vi har fått greie på at denne boligtypen har blitt brukt ganske forskjellig. I det Harald Grytten (ref. intervju) sjølv kallar gamle dagar budde det over 20 menneske i desse einebustadar. Om einebustadane var delt inn i leiligheter veit vi ikkje, men går ut ifrå at etasjene skilde. I dag brukast boligane på liknande vis, men det bur færre menneske i dei.



Eneboliger med oppdelt til leiligheter og tomannsboliger eller fleire



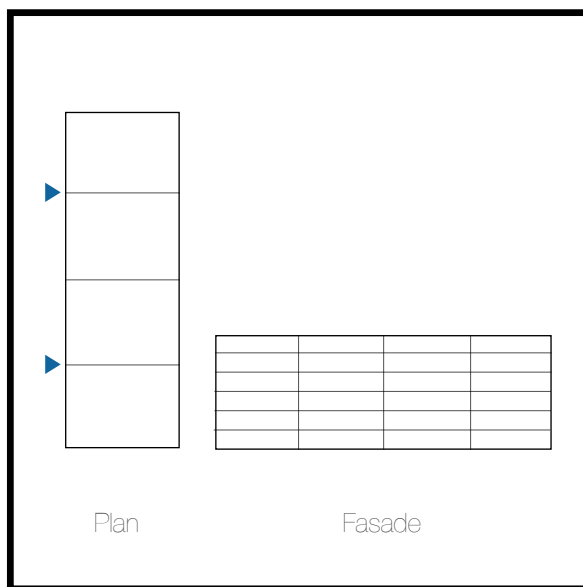
Sammensatte eneboliger til rekkehus



TYOLOGITEORI: LINJE

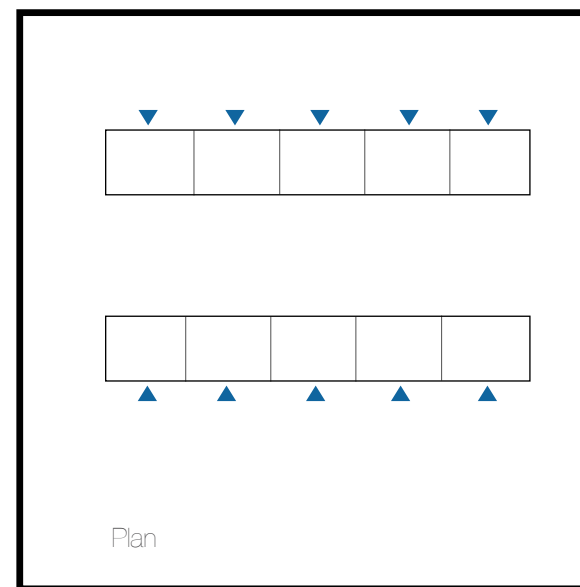
REKKEHUS

Rekkjehuset er fleire hus som deler ein eller to vegger med naboen. Tettleiken er høgare enn i einebustaden, men framleis ikkje høg. Rekkjehuset er sett på som eit godt alternativ til einebustaden, nettopp fordi den har mange av dei samme kvalitetane. Ein har framleis privat adkomst og som regel ein privat bit av hagen på andre sida av huset, men det settast ofte opp skjermar på sidene for å hindre innsyn frå naboen som bur vegg-i-vegg. Støytilhøva mellom leilighetene kan derfor vere avgjerande for trivsel. Lystilhøva er begrensa til to fasader, med unntak av i endehusa. Sikttilhøva avhengjer av tomte. 21% av boligmarknaden består av rekkjehus, tomannsbustadar og liknande per 2001.²³



LAMELLER/SKIVER/TERRASSEHUS

Lameller er som regel frittliggjande, lange blokker. Det finnst variasjonar, til dømes terrasseblokker og svalgangshus. Dette er på mange måtar resultatet av ein fusjon mellom rekkehus og blokk. Den har høg tetthet, men større fotavtrykk enn blokka. Bebuarane har derimot lettare tilgang til og kontakt med bakkenivået. Romleg utgjør ikkje lamellen den store forskjellen frå rekkjehuset, då den kun skjermar mot vér, vind og innsyn frå ei himmelretning. Lystilhøva er, tilsvarande rekkjehuset, avgrensa til to fasader. Terrassehus er særleg godt egna i område med terrengfall. Tilkomsten er som regel delt med ein av nabosidene og vertikalt, så vi ser på den som semiprivat. Det å ha ein felles tilkomst med eit avgrensa tal på menneske kan vere med å styrke naboskapet.²³



LAMELLAR SAMAN

Dersom ein har eit kvartal til rådighet og vil byggje lamellar er dei som regel sette opp med tilkomst frå utsida med ein hagesituasjon i midten. Denne situasjonen kan enten bestå av private hageflekkar som legg seg inntil kvarandre eller samla til ein felleshage. Grada av privatisering er dermed avhengig av organisering, men likevel sjåast på som semiprivat. Her kan ein arrangere nabolagsfestar og kose seg saman i eit indre rom. Det godt med innsyn og mogelegheit for adkomst frå begge kortsidene av lamellkvartalet, noko som kan sjåast på som både positivt og negativt. Det er lett å stikke innom, men også lett å få uvedkommande på besøk. Dette utgjør ei større utfordring dess meir urbant området er.²³





REKKJEHUS

Vi finn ein god del rekkjehus i Ålesund, men kun nokre få innslag på Aspøya. Det er som regel snakk om rekkjehus som både er vertikalt og horisontalt delte. Grunnen til den svake førekomsten rekkjehus er uklart, men sidan der eksisterer meir lamellbebyggelse på øya er det nærliggjande å tru at ein har ønska seg ein høgare utnyttingsgrad på den sentrumsnære øya.





LAMELLER/SKIVER/TERRASSEHUS

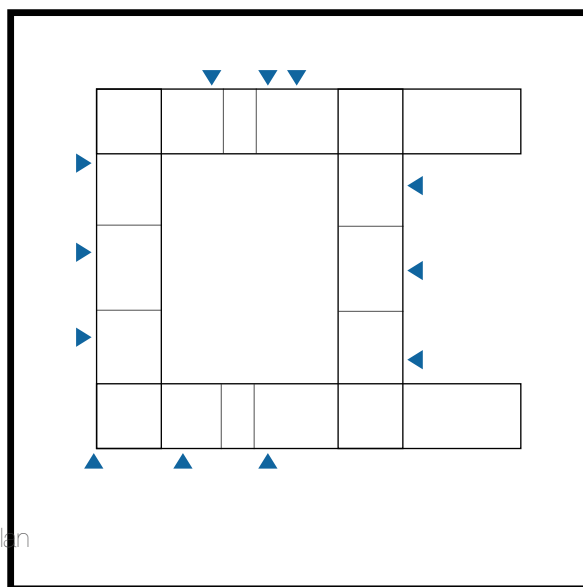
Lamellbebyggelsen er ein ganske vanleg typologi i Ålesund. Vi finn den gjerne langs hovudvegane inn til Ålesund, der den ofte fungerer som støyskjerm for gata på baksida. Orienteringa er aust til vest, dette for å få flest moglege sørvende leiligheiter med utsikt utover Sunnmørsalpane. Det er heller ikkje uvanleg med terrasserte lamellar for å utnytte terrengfallet som går frå høgdedraget i nord og sørover. Lamellane er som regel i mur, pussa mur eller platekledde. Dei lamellane som ikkje har planlagde balkongar har gjerne montert dette på i ettertid, med varierende hell.²⁴

TYPOLOGITEORI: ROMLEG

ANALYSE

STRATEGI

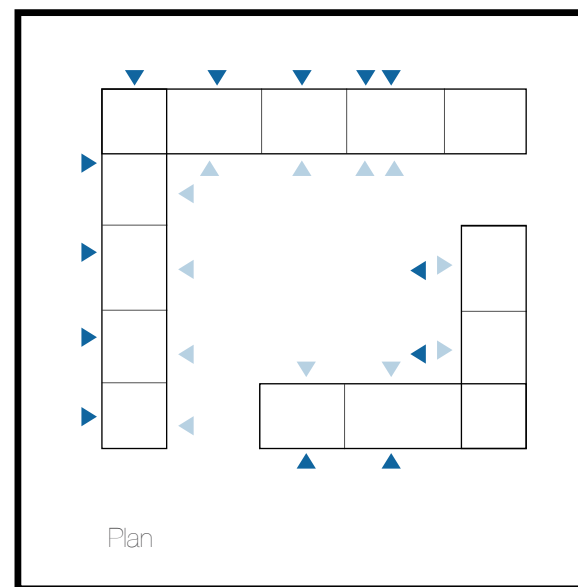
BY- GREP



Plan

LUKKA KVARTAL

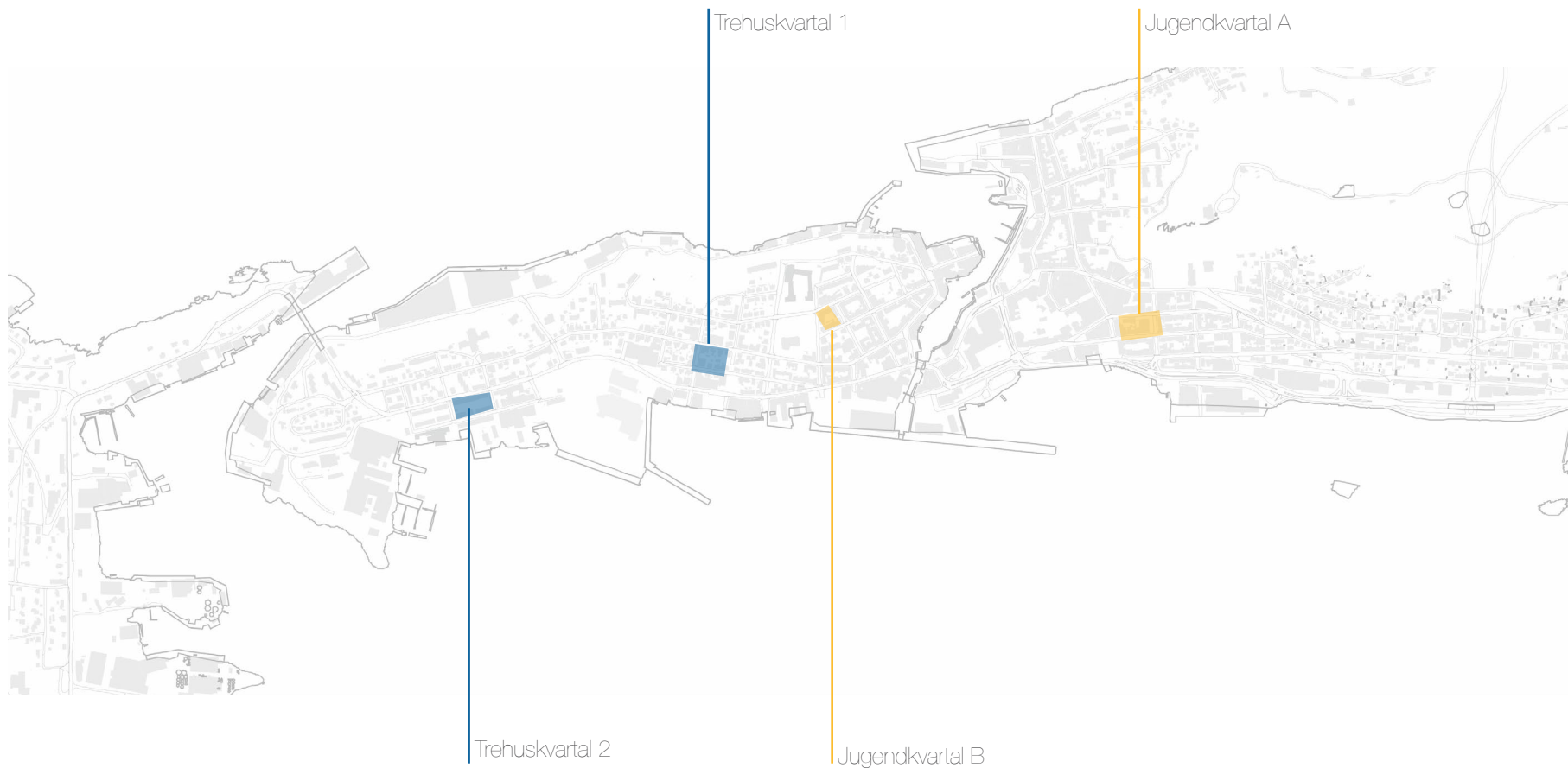
Kvartal er atriumshus med fleire etasjar. Nøkkelen til eit godt resultat er som regel organiseringa av tilkomster og kommunikasjon. Kvartalet er svært fleksibelt når det kjem til byplanlegging og kan byggjast som eit eller fleire prosjekt, og utbygginga kan fordele seg over eit lengre tidsløp. Kvartalet har gode romlege kvalitetar i midten, då det er både beskytta og privat. Ein negativ effekt kan vere dårlege lystilhøve, men dette avheng direkte av kvartalet sin størrelse. Kvartalstruktur er vanlegast i urbane område, der ein ikkje har like god tilgang på natur rundt seg elles. Lukka kvartal kan også vere med på å knytte sterkare band mellom dei som bur i kvartalet, då barn oftare blir eksponert for det same utvalet barn, og det same med voksne. Adkomst skjer som regel frå utsida av bygget og deretter vertikalt.



Plan

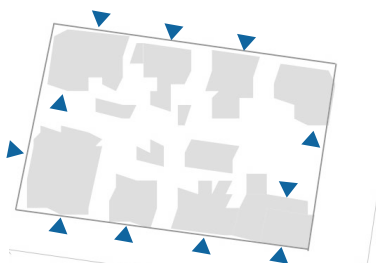
OPE KVARTAL

Eit ope kvartal har dei same romlege kvalitetane som eit lukka kvartal, Den største forskjellen er at uterommet ikkje er privat, er avhengig av utforming og design for å fortelje om kvartalet er semiprivat, semioffentleg eller ein offentlig park. Dette kan ha både heldige og uheldige konsekvensar. Dersom ønsket er å gjere det indre gardsrommet offentlig er det viktig å bryte ned dei private barrierane som hindrer folk frå å gå inn og nytte uterommet. I denne situasjonen får gjerne leilighetene på bakkeplan lågare verdi, då ein får offentlig innsyn i private rom. Det kan derfor vere lurt å etablere forhagar. Dersom ein ønsker å gjere det indre gardsrommet meir privat, kan ein etablere nivåforskjellar, ha taktisk beplantning, flytte tilkomstane inn i gardsrommet etc. Då kontrollerer ein framleis dei besøkande, men det er opningar for å gløtte innom.



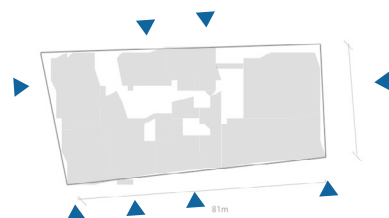
Bebyggelsestetthet
Trehuskvartal 1

BYA = 1711,4m²
Tomt = 3478m²
BRA = 5731,6m²
% BRA 165%
Etasjehøgde = 2-3



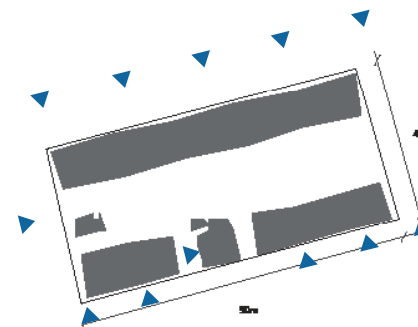
Bebyggelsestetthet
Jugendkvartal A

BYA = 2454,25m²
Tomt = 3321m²
BRA = 8039,5m²
% BRA 242%
Etasjehøgde = 3-4



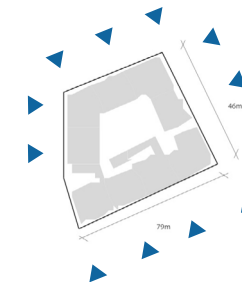
Bebyggelsestetthet
Trehuskvartal 2

BYA = 1711,4m²
Tomt = 3478m²
BRA = 5731,6m²
% BRA = 165%
Etasjehøgde = 3-4



Bebyggelsestetthet
Jugendkvartal B

BYA = 2130m²
Tomt = 3454m²
BRA = 7555,5m²
% BRA = 219%
Etasjehøgde = 4-5



KVARTALA I ÅLESUND OG TETTLEIKEN

Reguleringsplanen frå 1904 har lagt grunnlag for kvartalstrukturen i Ålesund. Kvartala skulle vere maks 4000m² og 100meter på det lengste.
²⁵ Kvartalstrukturen er utbreidd innanfor bygrensa, men løyser seg meir opp dess lenger ut i randsonene du kjem.

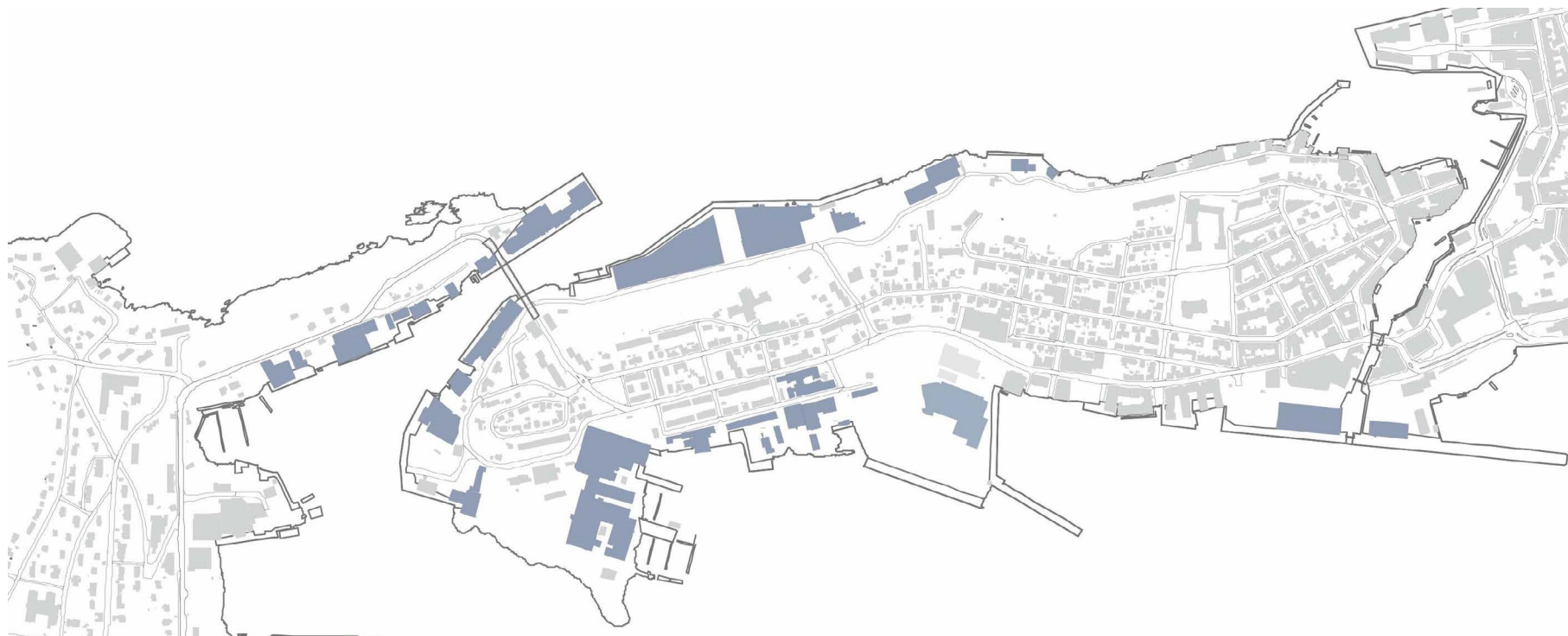
I bykjerna finn vi for det meste tette kvartal. Sjølve kvartala består av mindre einingar. Strukturen på einingane er ganske generelle: kjeller, ei ekstra høg 1. etasje, ei høgare høg 2. etasje og normale etasjehøgder i dei resterande etasjene. Øvste etasje er tilbaketrukket/på loftet. Strukturen kan minne om Haussmannkvartala i Paris, i ein mindre skala. Mange av kvartala har fyllt opp gårdsromma sine med uthus og liknande. Alle tilkomstar skjer frå gatenivå.

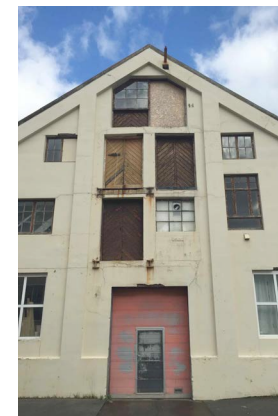
Kvartalstrukturen fortsett ut til Aspøya, men ein "luftigare" variant då dei har

bygd einebustadar, to- og firemannsbustadar. Gardsrommet på innsida av desse kvartala er også oppfylt med diverse skur-bygg, eksempelvis utedo. Tilkomsten i desse kvartala varierer mellom å vere plassert i gateløpet eller på innsida av kvartalet.

Noko av organiseringa på Aspøya er også lamellar mot kvarandre, særskilt rett vest for Skutvika. Rommet mellom lamellane er brukt litt ulikt, anten som fellesområde eller som private hagar med ei sti i midten. Fellesområda er til vanleg mindre opparbeida og dei private områda er betre teke hand om.

Aspøya er av dei tettast befolka øyane i Norge. Øya er berre 0,6 km² stor og har 3400 innbyggerar per 2015, dvs 5666 innbyggjarar per kvadratkilometer.
²⁶ Gjennomsnittlig prosent bruttoareal (%-BRA) i trehuskvartala ligg på 165% og i jugendstilkvartala ligg det på 230m²





INDUSTRIBYGG

Industribygg finn vi langs heile kystlinja i Ålesund. Denne industrien er det som har gjort Ålesund til regionens hovudsete - fiskeeksport og anna maritim næring. I mange tilfelle fungerer bygga som eit hinder for å komme seg ned til vatnet. I containerhamna er heile området inngjerda og låst.

Industribygga vi har tatt for oss er hovudsakleg dei på sørsida av Aspøya. Dei har svært ulike karakterar, alt ifrå store hallar i stålkonstruksjon med plate og blikkedning til betongbygg ispedd teglsteinsdelar og reine

betongbygg. Utsjånadane strekk seg frå modernistisk og brutalt til jugendstilinspirert. Utforminga til nokre bygg, til dømes Liaaen-hallen, er spesialisert til bruken - å få plass til store båtar inni. Andre bygg er meir generelle industribygg for eksportering av fisk, gjerne klippfisk, eller andre industrivarer som til dømes spiker.

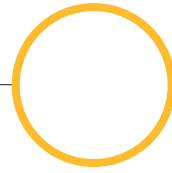
Mange av industribygga er i dag ikkje i bruk og står til nedfalls. Vi har kun registrert eitt bygg som er godt vedlikehalde, oppussa og i hyppig bruk.



ANALYSE

STRATEGI

BY- GREP



Identitet



ANALYSE

STRATEGI

BY- GREP

IDENTITETSBERERAR

Identitet er eit vanskeleg tema. Vi har derfor prøvd å tileigne oss kunnskap om teoriar og forskning rundt bruken av stadsidentitet i planleggings- og teikneprosessar.

Definisjonen av stadsidentitet tilseier at omgrepet refererer til ein cluster av idear rundt stad og identitet innan fagfelte geografi, urban planlegging, urbant design, landskaparkitektur, omgivnadpsykologi, "ecocriticism" og urbansosiologi/miljøsosiologi.²⁷ Begrepet spenner altså over mange fagfelt, både innan fysiske omgjvnadar, mennesket og ikkje minst menneske saman. Når mange menneske føler den samme identiteten til ein stad, kan det føre til samhald. Knut Kjeldstadli påpeiker at byidentitet ofte dreier seg om å etablere eit "vi" som står i motsetnad til "dei andre".²⁸ I forskingsartikkelen PLACE IDENTITY: SYMBOLS OF SELF IN THE URBAN FABRIC²⁹ dreg dei definisjonen meir mot eit fokus på fysisk omgjvnadar sin påverknad på mennesket. Den urbane veven inneheld symbol (ikon) som fortel oss noko om oss sjølve, samt noko om dei symbolet tilhøyrer. Konseptet "den urbane veven" er limet som knytter folk til staden.²⁹ Dette synast vi fortel mykje om kvifor stadsidentitet er viktig å jobbe med når ein utformer by, byområder og byrom. Det handlar om å gje dei som bur i ein by eller eit område ein ekstra moglege identitetsberar og følelse av tilhøyrighet, noko Maslow si behovspyramide rangerte som nummer to av dei tre viktigaste menneskelege behova ("trygghet" og "sosiale") som dannar grunnsteinane i pyramida. Funna gjort i same forskingsartikkel oppsummerer at stadsidentitet har potensiale til å påverke fleire menneskelege aspekt, blant anna følelse av fellesskap, følelse av tilhøyrighet, helse og tilknytning til staden.

Kva er med på å byggje opp stadsidentitet? Funna gjort i PLACE IDENTITY: SYMBOLS OF SELF IN THE URBAN FABRIC²⁹ trekk fram ikoniske bygg og plassar som viktigast – spesielt bygg og plassar med historisk tilknytning. I tillegg vart parkar, hagar og tre også trekt fram som viktige, saman med typografiske kjennteikn. Her er det interessant å merke seg at naturen spelar ei viktig rolle, sjølv i urbane strøk. Funna samsvarer også godt med dei fem omgivnadsdefinerande byelementa presentert av Kevin Lynch.

At bygg med historisk tilknytning er særleg viktig for stadsidentitet er noko som blir vidare underbygd i kulturmiljøanalyse utført av Norsk institutt for kulturminneforskning (NIKU) mellom 2005-2009, kalla KULTURARV OG STEDSIDENTITET.³⁰ I analysa har dei brukt kulturminnelova sin §2 for å definere omgrepet kulturmiljø som område der kulturminne inngår i ein større heilskap eller samanheng. NIKU fortel at organisasjonen dei siste åra har observert at kultur som drivkraft og innfallsvinkel til byutvikling har fått auka merksemd. Det er blitt ein viktig utfordring for byane å posisjonere seg i konkurransen om å skape nye arbeidsplassar som bidreg til "det gode liv", sikrar ei attraktiv og kompetent befolkningssamansetting, trekk besøkjande og hindrar utflytting.³⁰ Altså presenterer dei bruken av stadsidentitet som ein kommunal strategi for å tiltrekkje seg fleire innbyggjarar, samt turistar. Kultur og kulturarv brukast for å profilere byane som attraktive stadar, og denne tendensen til å anvende kultur for økonomiske formål er som kjent i tråd med internasjonale tendensar.³⁰ Dei internasjonale tendensane det refererast til seinare i analysa er frå transformasjonsprosessar i byar som Newcastle, Bilbao, Boston og Baltimore, som har danna viktige forbilde for byutvikling over heile den vestlege verda. Dette må også sjåast i lys av tilgrensa strategiar for byutvikling knytt til merkevarebygging/branding og stadsforedling, ikkje minst inspirert av internasjonale forskarar som Richard

Kjelder til tekst:
27 Wikipedia
28 Kjeldstadli
29 Hull
30 Swensen



ANALYSE

STRATEGI

BY- GREP

Florida og Charles Landry. Det er dessutan eit kjent faktum at ein tydeleg identitet, profil eller branding (kjært barn har mange namn avhengig av fagfelt) har positive effektar.

Som eit eksempel på eit norsk transformasjonsprosjekt med fokus på stadsidentitet vil vi trekkje fram Solsiden i Trondheim. I 1996 starta utbygginga av Nedre Elvehavn på det gamle vertsområdet etter Trondhjems mekaniske Værksted og Ørens mekaniske Verksted til bustadar, næring og kjøpesentra, kunstmuseum og kulturhus. (sni.no) Planlegginga og kanskje særleg historie- og kulturarvforedlingsfokuset, viser kva ein kan få til dersom ein jobbar aktivt med stadsidentitet, med bevaring av kulturarv i fysiske omgjevnadar som verkty. Dei har teke vare på fasadane til dei gamle verftslokala, samt dei gamle verftskranene som ruver karakteristisk utover kanalen, eit av dei få byromma i Trondheim som i dag har ei urban tilnærming til vasskanten i Trondheim. Solsiden er i dag eit av dei mest attraktive områda i heile Trondheim, med ein klar identitet, sentrumsnært, gode urbane byrom (sitteplassar langs kanalen, små grasplenar ein kan slå seg ned på osv.), eit bredt næringsliv, eit rikt kulturliv og eit variert, men noko dyrt, utval leilegheiter. Alt i alt eit vellykka transformasjonsområde som har teke vare på sitt historiske preg, men framstår som moderne, urbant og attraktivt. Eit anna, ferskare, eksempel er byen Drammen, som ved hjelp av målretta byplanlegging og identitetsbygging, har gått frå herry til hot over ein 20-årsperiode.

Ålesund har sjølv hausta frukter av å ha ein tydeleg identitet som Jugendstilbyen. The Times Online kåra i 2009 Ålesund til Norges vakraste by, mykje på grunn av den spesielle og gjennomførte arkitekturen i kombinasjon med naturskjønne omgjevnadar³¹, så turistane er nøgde. Lev byen opp til forventingane? Skutvika utgjer ein stor del av Ålesunds hamnefasade mot sør, så er det viktig for dette området å knyte seg til og spele på Ålesundets jugendfasadar? Eller er det rettare å jobbe med

industri- og containerområdetets særpreg, som tross alt også har kvalitetar ved å understreke Ålesunds sterke tilknytning til og posisjon innan fiskeri og det å vere kystby?

Kulturmiljøanalysa peiker på NIKU som ein generell merknad saknar større fokus på dei mogelegheitene dei eksisterande materielle strukturane har for enten å forsterke eller å skape ein ny karakter i eit område som er inne i ein omformingsprosess. Dagens praksis med prosjektbaserte reguleringsplanar sett klare begrensingar, ved at heilheiter utfordrast kontinuerleg og krev forhandlingar i kvar enkelt sak.³² Altså ligg ikkje forholda ideelt til i Norge for å la historisk forankring bidra til å knyte band til staden og bygge opp stadsidentitet. Sist men ikkje minst påpeiker analysa at arkitektur kan brukast aktivt for å jobbe med stadsidentitet. Vi ser mange eksemplar på at det er mogeleg å bruke moderne arkitektur bevisst for å understreke et område sin karakter, utan at det treng gå på bekostning av viktige kulturminne i området. Det bør stimulerast til fleire diskusjonar omkring samspelet mellom gammalt og nytt, der arkitektonisk kreativitet og nyvinning kombinerast med respekt for kulturhistoriske karaktertrekk i miljøet, og då ved å fokusere sterkare på samanhengar som finnast mellom områda som inngår i ein bystruktur. ...Richard Florida hevder at byane konkurrerer om den kreative klassa – høgt utdanna, innovative menneske. Å kapre desse er avgjerande for å sikre vidare vekst og framgang, og for å klare det må dei kunne tilby unike kvalitetar, noko som gjer at den bestemte byen skil seg positivt ut frå den andre. Kulturarv i form av kulturminne og kulturmiljø er ein av dei faktorane som kan bidra til å skape ein slik "uniqueness".³³

Vidare vil vi no sjå på kva vi har av potensiale for identitetsbygging i det som allereie eksisterer i og i randsonene av Skutvika, for å sjå kva som kan vere verdt å ta med vidare i utforminga av ein ny bydel, både i tilhøve til historisk tilknytting, størrelseordnar, beplanting og liknande.



NORD FOR SKUTVIKA

Nord for Skutvika går Nedre strandgate. Denne gata vart, i følge historiske kartdata, laga av utfyllingar mellom 1947 og 1968. Før dette var det kun 2-3 hus og naust som låg langs vegen, som opprinneleg var sjølinja. Det er ikkje særleg tvil om at vegen har gjort området mindre attraktivt, då mesteparten er gjennomfartstrafikk.⁹²

På toppen av terrengefallet ligg det derimot fleire hus langs Kirkegata/Steinvågvegen. Det er her snakk om 3-4.etasjes einebustadar med store murar mot sør, for å ta unna terrengefallet. Nedanfor, langs Nedre strandgate, er det meir ulik typologi - einebustadar av ulik kvalitet, lagerbygg



og sist, men ikkje minst Ålesund politihus, også kjend som tinghuset, fram til det blei flytta i 2015. Dette landemerket hadde opningsfest hausten 1982 og har sidan motteke blanda reaksjonar for si brutalistiske og massive framtoning. Uansett kva vi måtte meine om saka, er det iallefall eit sterkt landemerke, som skil seg ut frå omkringliggande typologi.

Terrengfallet gir visse retningslinjer for riving versus bevaring. På toppen av terrengfallet er alle einebustadane bebudde og i god forfatning. Det er også einebustadane nedanfor terrengfallet. Lager- og klubbhusa er derimot ikkje av betydeleg verdi i ei slik overordna bydelutvikling, slik vi ser det.

Både Ålesund politihus og det store lamellhuset mot nordvest vil vere med

å støtte ein større typologi i ein ny bydel, både når det kjem til fotavtrykk og fortetting. Spesielt med tanke på at bygga vil ligge nedanfor eller i terrengfallet. På den andre sida ligg dette området også tettast opp mot den bevaringsverdige einebustadane i trehusbebyggelsen, så det vil bli utfordrande.

Det skal også seiast at terrengfallet i seg sjølv også har prega området. Dersom vi til dømes legg til rette for terrengbebyggelse, vil denne terrengprofilen ikkje lenger vere like synleg. Om det er viktig stiller vi oss litt tvilande til. Terrengdifferansar representerer trass alt mange utfordringar for området når det kjem til kommunikasjon, men er også med å lage nokre spanande rom.



AUST FOR SKUTVIKA

Like aust for Skutvika finn vi området der Nedre strandgata endar, og dermed også Ålesund by, stoppa før Nedre strandgate vart bygd. Her har bebyggelsen vore den same på nordaustsida - einebustadar og rekkjehus i kvartalstruktur, med høge murar i sør for å ta unna terrengfallet.

Bebyggelsen i søraust, mot sjølinja, har derimot variert noko. Det er nærliggande å tru at det meste av denne bygningsmassa har blitt brukt til maritim- og fiskerinæring. Dei seinaste åra har derimot fleire av desse eigedommane blitt omregulerte til boligformål. Sjølve typologien er punkthus, i nokre tilfelle lamellar og punkthus, organiserte i hesteskoar. Dess lenger aust ein kjem, dess fleire jugendstilhus finn ein. Høgdena på



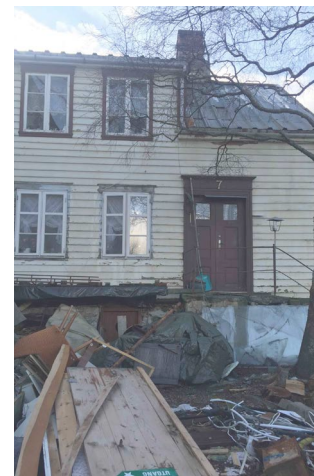
husalangs Nedre strandgata ligg på 3-5.etasjer. Bygga har butikkvindaug i 1.etasje, og mindre vindaug oppover i etasjene. Tilkomstane forekjem langs gata eller på gatehjørnet, der det er litt betre plass til å stå og prate.

Støynivået i aust opplevast ganske høg då bygga er høge, gata er ikkje spesielt brei og trafikkbelastninga og farta høg (60-sone). Det er ikkje ei spesielt triveleg eller trygg gate å gå i. Det er kanskje derfor det heller ikkje er mange opne butikkar langs vegen, sjølv om butikklokala i seg sjølve er sentrale. Denne teorien støttast av attraktiviteten til daglegvarebutikkane Kiwi og Rema 1000, som har svært god dekning på parkeringsplassar til kundane som køyrer forbi og handler daglegvarer på vegen heim.

Førebels ser vi på trafikken som den største utfordringa i dette hjørnet av Skutvika, då den danner grunnlag for mange negative inntrykk: støy, utrygghet, trafikkstøv o.l. I kommuna sine barnetråkk har barna sjølve registrert området som eit trafikkfarleg punkt. Vi må klare å finne ei løysing på dette dersom vi vil gjere Skutvika om til ein god, trygg plass å bu.

I bilde nr.2 f.v. på denne sida ser ein også eit bilete av noko vi ser på som ein mogeleg identitetsberar for byen: å måle/dekorere/”aktivisere” endeveggane på ufullførte kvartal. Dette er noko byen sjølv ser ut til å ha tatt tak i, og seinast i 2015 fekk ein av elevane ved Ålesund Kunstfagskule måle ”Måken” på ein av endeveggane ved den nye urbane leikeplassen langs Nedre Strandgate. Vi synest dette virkar som ein kreativ og enkel måte å engasjere fleire til å utforme og ta vare på byen sin.





VEST FOR SKUTVIKA

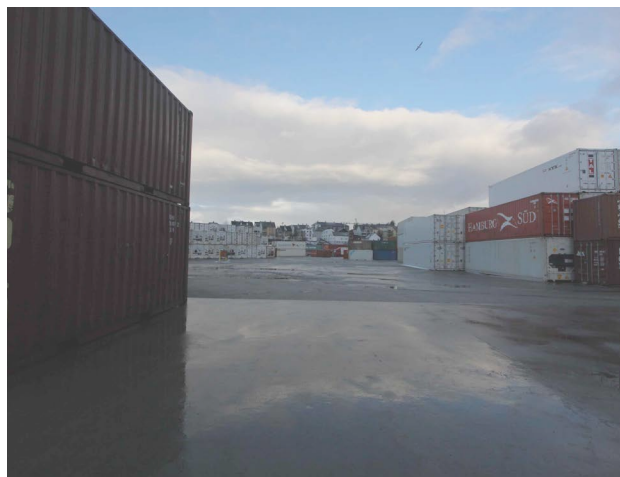
Vest for Skutvika er det veldig variert typologi. Langs høgdedraget i nordvest ligg ein godt vedlikehalden ein bustad og eit staseleg og godt vedlikehaldt leilighetskompleks frå 1920. Vegg i vegg med desse flotte bygga ligg nokre store, firkanta industribygg i kvitpussa mur med reklame. På sørsida av den støy- og fartsfylte Nedre strandgate ligg det ein mindre godt vedlikehalden ein bustad, omgitt av ein hage med store, flotte tre, men også søppel og rot. Dette bygget er av historisk verdi og er ein av dei eldste gardane på Aspøya.³³ Vi synest dette bygget, med det som kan bli ein flott hage eller offentlig rom, absolutt har potensiale som identitetsberar i ein ny bydel.

I sørvest, mot sjølinja, ligg som vanleg industribygg knytt til ulik maritim-

og fiskerinæring. Samtlege bygg langs starten av Kjøpmannsgata, med unntak av eit nyleg renoverte, er i dårleg forfatning og blir brukt til lagring og MC-klubb. Dette eine renoverte industribygget er aktivt og innegjerda, men gjerdet ned til sjøkanten er kun oppe i opningstida til kontorbygget på innsida. Bygga langs Kjøpmannsgata er organiserte som lamellar med grøntareal i midten. Det er ikkje mykje liv i gatene her heller, sjølv om støynivået er vesentleg lågare.

Likevel er det nettopp desse bygningskroppane, langs Kjøpmannsgata, som har den sterkaste tilknytninga til industrien som har vore med å bygga opp Ålesund som by. Samanlikna med dei andre industribygga på øya er desse i ei særklasse når det kjem til sjøl. Bygningane har ei røffhet og særigenheit som absolutt vil kunne vere med å styrke ein ny bydel. I Kvennanesplanen er dei rivne, men det ønsker vi definitivt å utfordre.





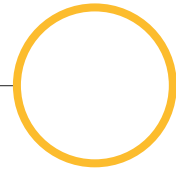
SØR FOR SKUTVIKA

Sør for Skutvika ligg det ikkje nokon bygg, men der er likevel mange identitetsmarkørar. Sørsida er sjøside, og der ligg piren, som har vore der sidan 1912, i over 100 år.³³ Dette er kanskje den viktigaste identitetsberaren i Skutvika. Den fungerer som eit landemerke, den har vore der over lang tid og den knyt seg opp mot både historisk og eksisterande industri.

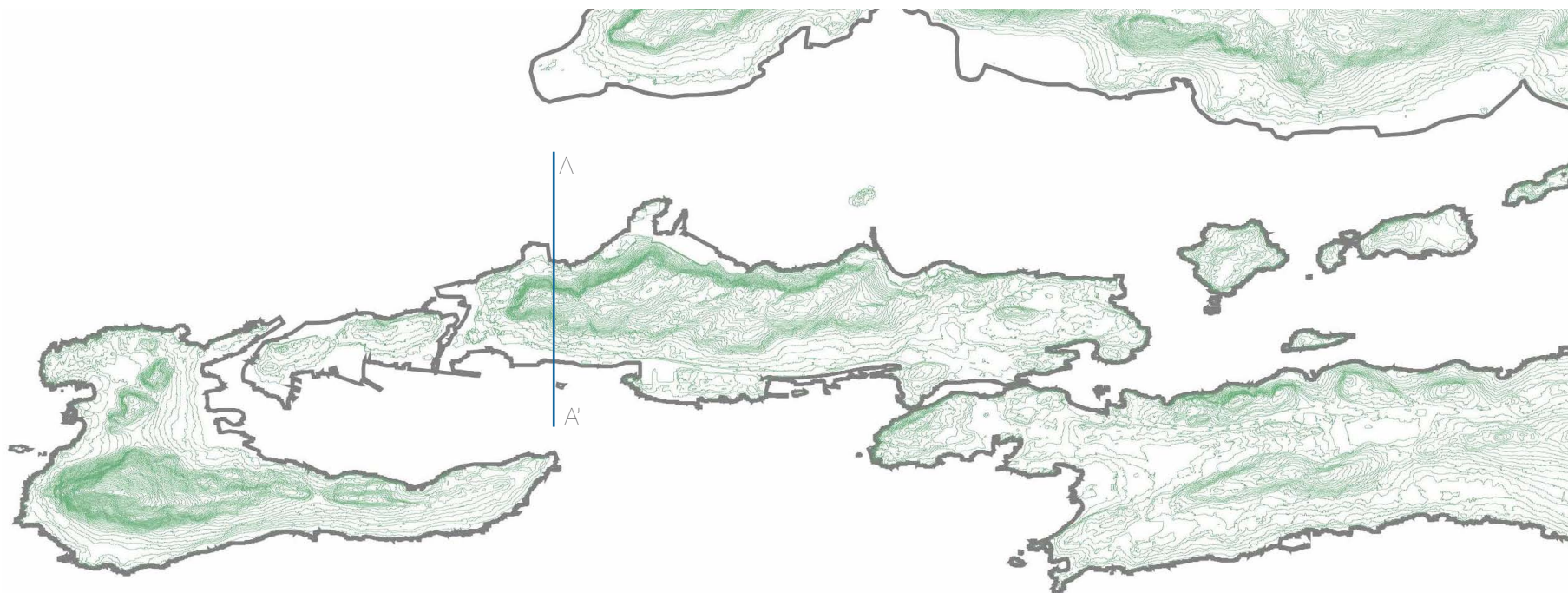
Nokre andre strukturar som pregar Skutvika i sør er sjølsagt containerane. Det har vore containerhamn i Skutvika dei siste 20-25åra³⁴ og i heile denne perioden har alle som bur på og ser bort på Skutvika frå Hessa, sett bort

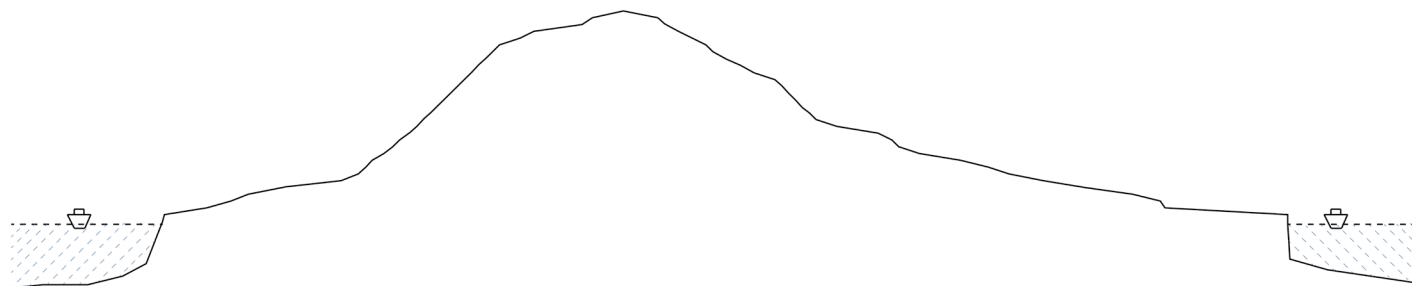
på eit område i stadig endring. Containerane kan vere fråverande og gjere området flatt og eksponert, dei kan forme høge og ruvande strukturar som blokkerer sikt for enkelte. Vi skal ikkje sei i kva grad containerane er viktige, men dei kan absolutt vere til inspirasjon under utforminga av offentlege urbane rom. I utforminga av sjøpromenaden i Oslo har dei utnytta dette med stort hell. Særleg den urbane parken kalla Sukkerbiten (bak Operaen) har vekt interesse blant osloborgerane. Containerane brukast langs heile sjøpromenaden for å gje den ein gjenkjenbar identitet. På den andre sida er det kanskje ikkje så lurt å bruke containerar alikevel? Sidan dei gjer det i Oslo, ville det vel ikkje vore så unikt å gjere i Ålesund? Akkurat dette må vi tygge litt vidare på...

Kjelder til tekst: 33 Finn.no, historiske kart
34 Intervju med havnevesenet



Landskap og forbindelsar

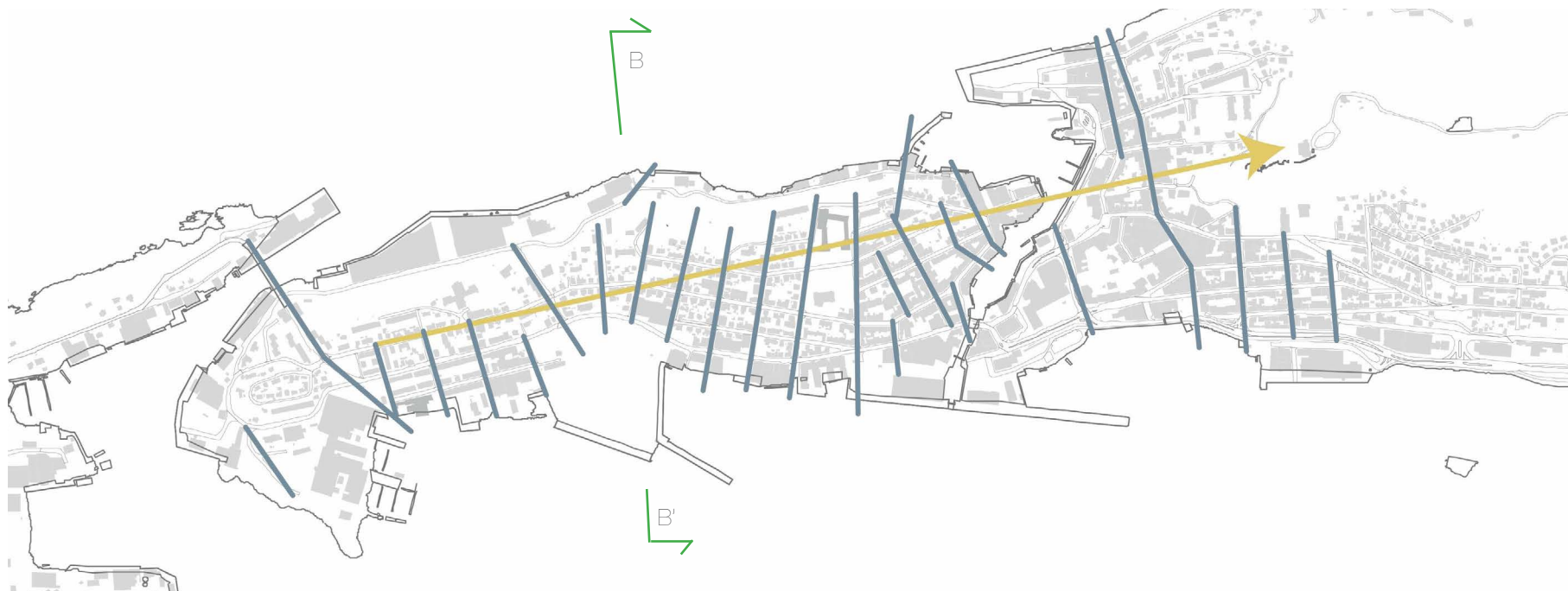




Snitt A-A'

FJELL OG FJORD-BYEN

Sunnmøre er ein landsdel kjend for sine høge fjell og djupe fjordar. Ålesund representerer dette godt med fleire toppar innafor bygrensa som går bratt ned i sjøen. Som vi kan lese på kartet til venstre, ser vi at høgdedraga går på langs, frå aust til vest. Dei høgaste partia ligg litt meir mot nordsida av øya og danner ei brattare nordside og ei slakkare sørside. Det er langs denne sørsida mesteparten av bustadmassen og kommunikasjonslinjene ligg. På grunn av dette er det lite behov for tverrforbindelsar mot nordsida, der det for det meste kun ligg nokre industrianlegg. Toppunktet på Nørvøya ligg på Akslafjellet på 189 m.o.h., på Aspøya er det Storhaugen på 58,5 m.o.h. og på Hessa er det Sukkertoppen på 314 m.o.h.



- Siktlinje + bilveg + menneske = 4
- Siktlinje + menneske = 6
- Kun siktlinje = 7
- Bilveg u/siktsone = 1





Snitt B-B'

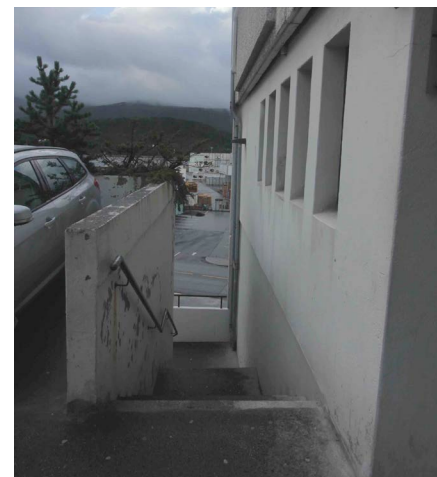
BYPLAN, TVERRFORBINDELSER OG SIKTLINJER

Då Ålesund brann ned i 1904 forsvann den tradisjonelle norske fiskeribyen til fordel for ungdomstilbyen vi kjenner i dag. Midt oppi all elende var der derimot mogelegheiter - dei hadde no høve til å planlegge byen frå grunnen av, med moderne teknologi og tankegods. Ny reguleringsjef ing. Fr. Næser var på plass allereie i midten av februar og hadde klar forslag til regulering i slutten av mars same år. August 1904 førelåg ein vedteken, ny byplan, og månaden seinare var ny bygningsinspektør Henrik Nissen på plass, med sin assistent Sverre Pedersen.³⁵

Byplanen baserte seg på det eksisterande gatenettet i byen. Det ideelle på den tida hadde vore å få planert ut ein del av terrenget, men byen hadde hverken tid eller pengar. Nettopp på grunn av dette samspelet med terrenget har dei klart å etablere flotte langsgåane siktlinjer og sørgd for at fleire har utsikt mot sør.

Akkurat når det kjem til siktlinjer, så er nettopp det poenget med dei: linjer ein kan sjå langs, men ikkje nødvendigvis ha tilgang gjennom. På grunn av terrengfallet har det ikkje vore vits i å lage vegar opp, så då har ein kun etablert gangsamband. Mange av dei er godt gøymde og bratte.





LANDSKAPSANALYSE - SKUTVIKA

Som navnet seier var Skutvika ei faktisk vik før den vart utfyllt i fleire omgangar frå midten av 1950-talet. Før utfyllingane gjekk sjølinja der Nedre strandgate går i dag med ei kraftig terrengauke mot nord på 12-15meter. Området bestod av naust og idylliske einebustadar.³⁶

Skutvikholmen fekk rundt 1915 ein molo, som i den historiske kartdatabasen står som "under oppføring" samme året. Neste kart frå 1929 er moloen førebels ferdigstilt. I kartdata frå 1947 er moloen forlenga ytterlegare og i flyfoto frå 1968 er moloen forsterka. Vi viser vidare til moloen som Skutvikpiren eller berre piren.³⁶ I flyfotoa er også Nedre strandgate forlenga mot vest og både dagens Rema 1000- og Kiwitomt er etablerte.

Nedre strandgate er i dag ein tungt trafikkert veg med 60-sone.

Både terrengfallet og den tungt trafikkerte vegen utgjer saman ei betydeleg hindring for å komme seg ned til Skutvika. Den tungt trafikkerte Nordre strandgate gjer det lite attraktivt for mjuke trafikantar å komme seg til området, både frå aust og vest.

Det finnst per dags dato tre snarveggar frå Kirkegata ned til Nedre strandgate. (1) Ei lita, kronglete trapp på austsida av politistasjonen, (2) ein smal, asfaltert sti på vestsida av politihuset og (3) ei litt breiare trapp vest for dette igjen.





GRØNTAREAL OG MØTEPLASSAR

Leikeplassar, grøntareal, turstiar og møteplassar er viktige urbane kvalitetar i ein by - har Ålesund nok av dette? I utgangspunktet virker det som byen i alle høve har rikelig med "råmateriale" i form av fjell, terrengfall og grøntområde i samband med dette. Byen ligg på øyer, så den har i utgangspunktet rikelig med sjølinje å tilby innbyggjarane.

Etter kartlegginga fann vi ut at byen har utnytta høgdedraga sine godt til turmål - særleg byparken og trappeløpet opp til fjellstova (Nørvøya) har nytt godt av eit kraftig ansiktsløft siste åra. Storhaugen har derimot ikkje blitt prioritert i fordelinga av midler og blir halde vedlike av dugnadstimane til Aspøya og Storhaugen velforening. Vi ser eit stort potensiale i Storhaugen og stien bak sansehaugen til eldreheimen og resten av småhaugane mot vest. Kanskje kan ein også nytte dei grønne taka på industrifabrikkane i

nord? Dette kan bli ein svært attraktivt og unik bykvalitet i Ålesund!

Tilgangen til sjø er sparsom og eksisterer kun i tilrettelagt format langs Brosundet. Elles er det nokre opningar mot sør som kun leier ned til tomme asfaltplassar, med eit unntak langs Quality Hotel Waterfront. All tilgang til sjø er gjerda inne frå Skutvika til spissen av Kvennaneset. Langs sjøkanten på nordsida er det ikkje attraktivt å gå, då områda ber preg av industrien og føles ugjestmilde. I tillegg går det ikkje an å gå rundt øya, grunna eit gjerde nordaust, i enden av Moljavegen.

Dei litt større plassane i byen har nokre fellesnemnerar: flatt og grått, med nokre statuer. I nokon grad klarer plassane å hente seg inn igjen med fin utsikt og mogelegheiter for å sitte. Likevel opplev ein dei ikkje som attraktive og plassane er ofte tomme. Kanskje eit program eller ein klarare identitet hadde hjelpt?



AVSTANDAR FRÅ SKUTVIKA

Vi har alltid tenkt at Skutvika har ei sentral plassering ut frå kartmateriala og erfaringane vi har gjort ved å gå til og frå, men kor sentralt er det *eigentlich*? Vi har gjort eit forsøk på å få svar på dette ved å ta utgangspunkt i den nordaustlege delen (Rema 1000) og at ein voksen går 400 meter på 5 minutt.

Ut frå denne 5-minuttssirkelen ser vi at vi ikkje har nådd bysenteret, men vi når fine turmål som Storhaugen, stien som går langs sansehagen til eldresenteret og såvidt Aspøy barneskule, samt barnehagane. Vi når også på tvers av øya i nord-sør-gåande retning. Ut frå 10-minuttssirkelen har vi nådd litt forbi Brosundet (vi brukte 8min hit) og nesten bort til det nye

bussknutepunktet som er planlagt i Kongens gate. Det viktigaste å merke seg er kanskje at vi når rundt så å seie heile Aspøya, altså konkluderer vi med at Skutvika ligg svært attraktivt til for å tilby ein rekke aktiviteter og tenester for alle som bur på øya.

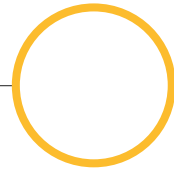
Vi merker oss særleg at å gå aust-vest er mindre tidkrevjande enn nord-sør, då tverrforbindelsane i stor grad kun består av bratte bakker. Denne bevegelsen vil derfor krevje noko meir tid og kondis. Det samme gjeld for sykkelen. Sykling aust-vest er lett, men det nord-sør vil vere ei utfordring og vil for mange bety at ein går av sykkelen i desse bakkane. Vi merker oss også at det er mindre framkommeleg på tvers av øya med sykkel, då mange av snarvegane er trange trappeløp. Å ha med sykkelen vil dermed føre til at ein kanskje må ta nokre omvegar.



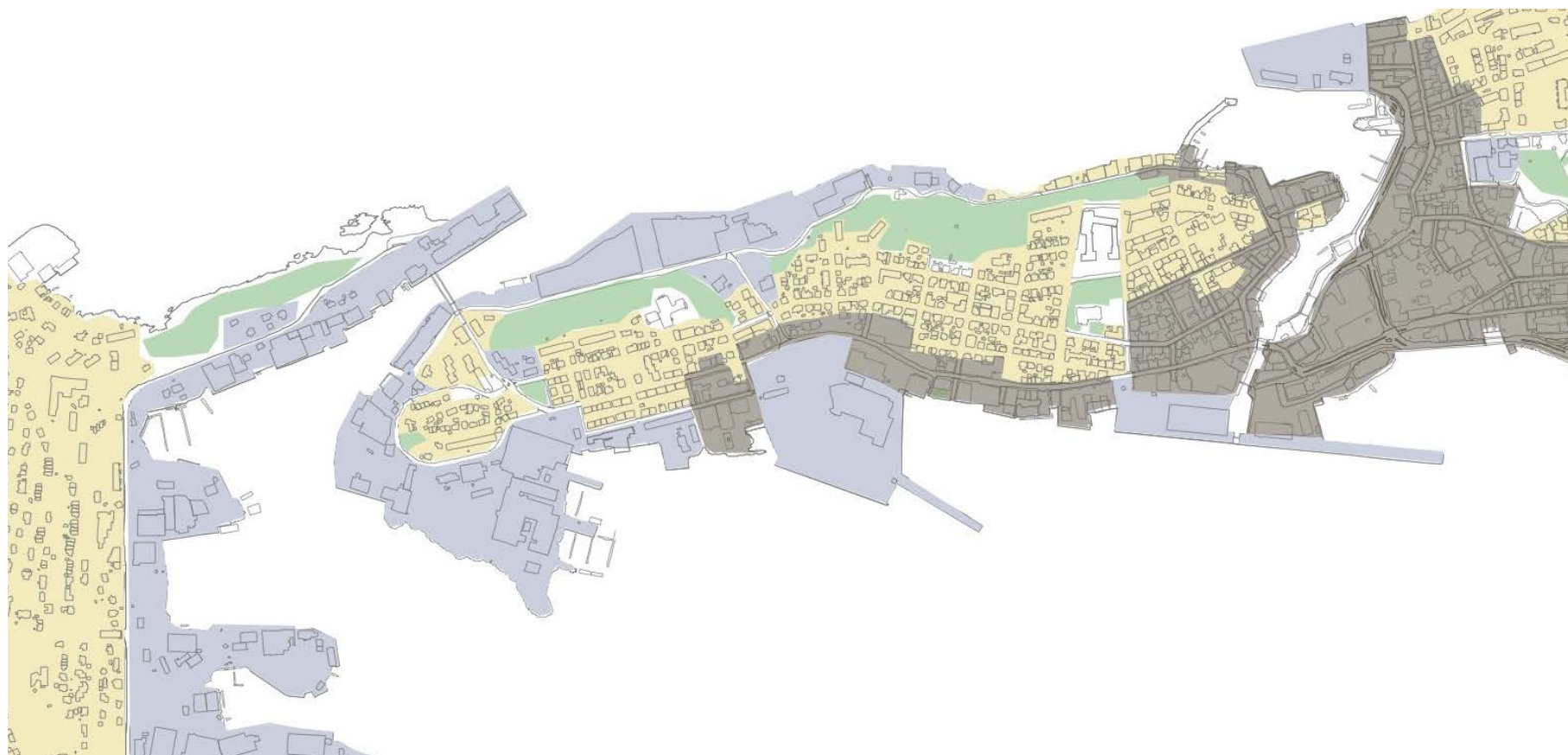
ANALYSE

STRATEGI

BY- GREP



Næringsliv og viktige bygg



ANALYSE

FORENKLA REGULERINGSPLAN

STRATEGI

BY- GREP

NÆRINGS LIV I FORENKLA REGULERINGSPLAN

Fiskeri og maritimt næringsliv har danna grunnlaget for Ålesund som by.³⁷ Kor viktig desse næringene er reflekterast godt i reguleringsplanane. Utviklinga dei siste tiåra har derimot vore at den samme næringa ikkje har hatt like stort arealbehov langs sjøfronten. Reguleringsplanen har derimot ikkje oppdatert seg i høve til denne utviklinga og reflekterer framleis ei prioritering av næringsliv og industri på dei sjønære areala. Dette er Ålesundarane no villige til å endre på, for å kunne gjere Ålesund til ein meir attraktiv by.



Skarbøvika
sjukeheim

Skarbøvika
ungdomsskule

Aspøy
omsorgssenter

Barnehage

Politistasjon

Storhaugen
barnehage

Ålesund kyrkje

Aspøy barneskule

Kustfagskule

Latinskulen

Jugendstilsenteret og kustinmuseet KUBE

Fiskerimuseum

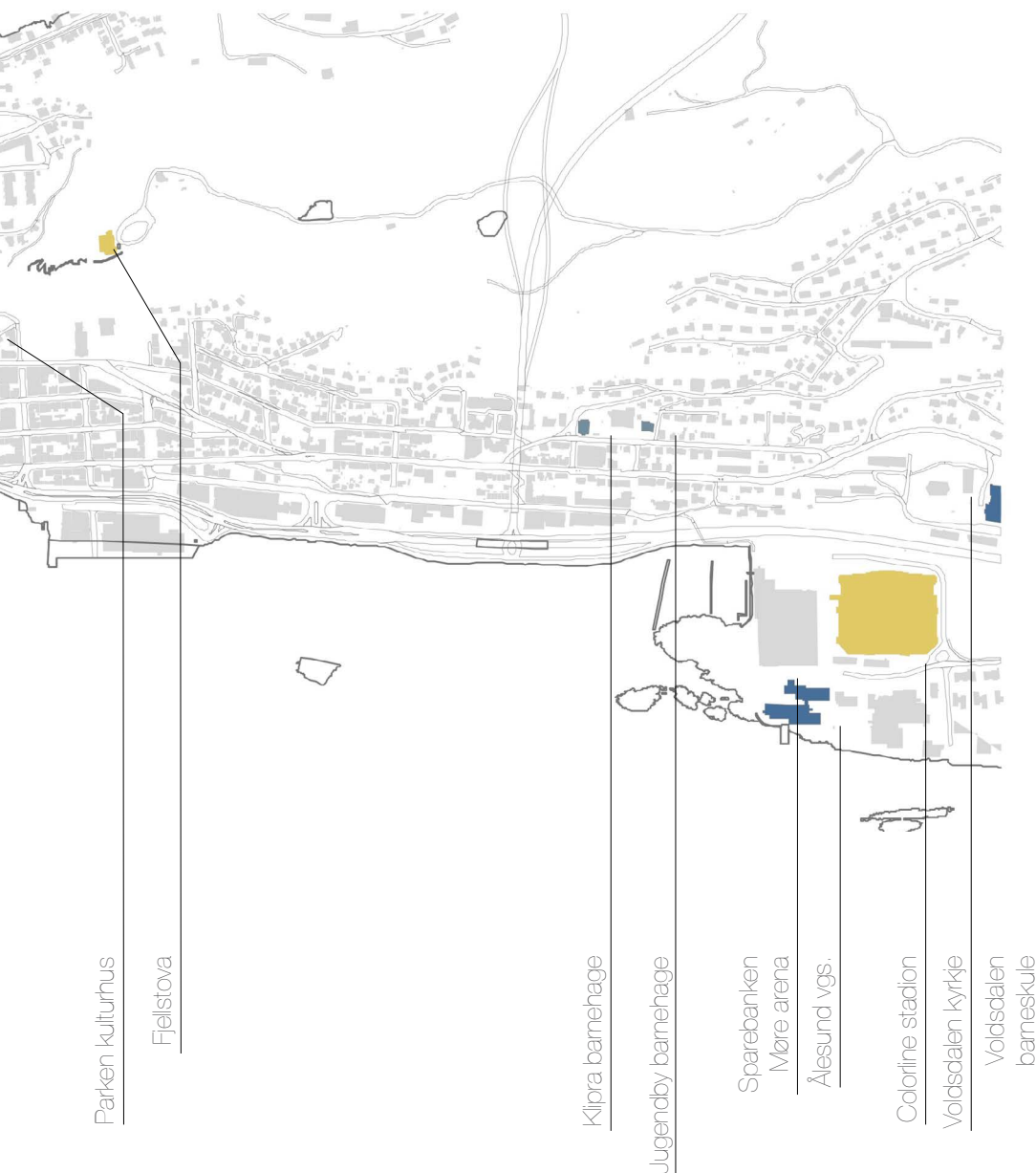
Akademiet vgs.

Ålesund Rådhus og bibliotek, Kremmergården

Ålesund Museum

Bjørknes vgs.

Ålesund Storsenter



OFFENTLEGE INSTITUSJONAR

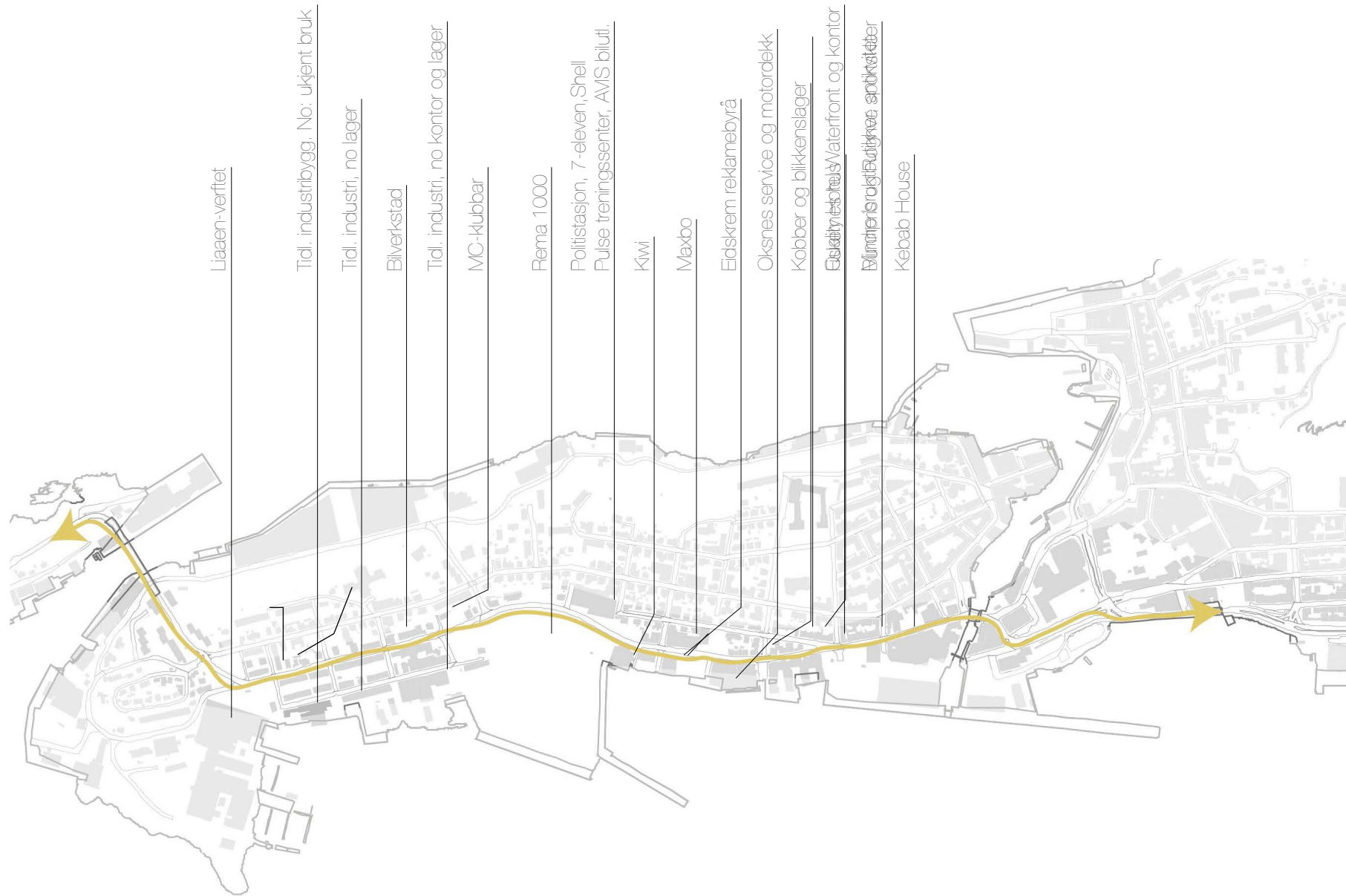
Denne analysen viser kor dei nødvendige og daglegdagse måla for innbyggjarar i Ålesund er. Politistasjonen/tinghuset er spesielt viktig mtp. tomte vår. At der er ein del barnehager er også relevant, og ikkje minst Aspøy skule, som i dag har 170 elevar og i følge kommunens nettside, i si tid vart bygd med 31 klasseværelser, pluss spesialrom. Det ble også innreidd lokaler for tannklinikk, skolelege, skulemåltid og skulekjøkken. I kjellaren ble det bygga bad med symjebasseng. På det meste hadde Aspøy skule 1100 elevar.³⁷ Det er ikkje full barnehagedekning i Ålesund.³⁸



ANALYSE

STRATEGI

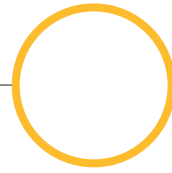
BY- GREP





STRATEGI

BY- GREP

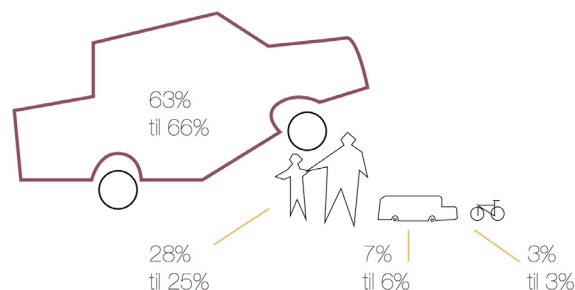


Trafikk



- Tovegskjørt
- Einvegskjørt

Dagens trendutvikling:
2010 til 2030



TRANSPORTANALYSER

Det vart gjort ei transportanalyse i Ålesund 2010 (referansel) i samband med oppstarten av planlegginga til bypakken. I denne analysa kom dei fram til at biltrafikk vil auke, mens kollektiv og gåande vil synke. Sykkelen vil stagnere på latterlege 3%.

50 % av reisande skjer mellom Ålesund sentrum, Moa/Spjelkavik og Blindheim/Flisnes

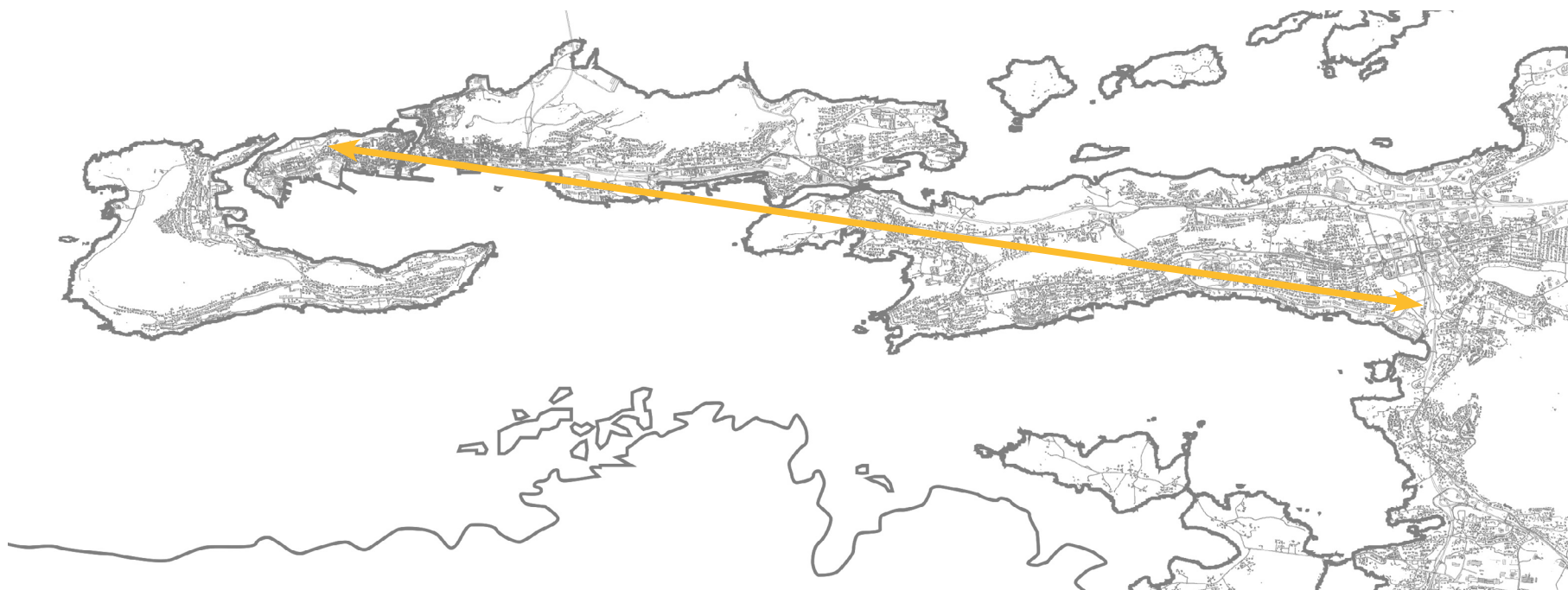
Halvparten av reisene er under 4 km. 6% av disse bruker bussen innan dette området

Norsk bane gjorde (referansel) ein analyse av moglegheita for bybane i Ålesund til Moa konferansen i 2014, i denne kom dei fram til at bypakken ville satse på bil, veg og meir veg inn til sentrum. Dette vil kun føre til meir trafikk.⁴⁰

Tiltaka frå kommunen si side er å foreslå bypakke og legge til rette for parkeringsfjell i Akslafjellet (under Fjellstova) for å sørge for bedre parkeringsdekning i bykjerna.

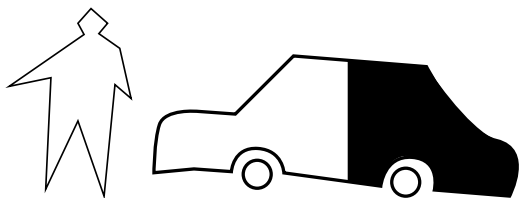
Det har lenge vore konflikten med lite parkering i bykjerna og mange butikkeigerarar er redde for å miste kunder dersom det ikkje er parkering. Ut frå ein undersøkelse gjort av vegvesenet viser det seg at bilistane leggjer igjen større beløp per handletur, men at ei rekke undersøkelser viser at bilistane kjem sjeldent tilbake. Sykkistar og fotgjengarar handlar for mindre per tur, men handlar til gjengjeld oftare enn bilistane. Bilistane leggjer dermed igjen mindre pengar i butikkene per uke eller år, sammenliknet med gåande, syklende og kollektivreisende.⁴¹

Det største uromomentet for bil i by i Ålesund er lite parkering og kork over bruene i rushtida. Også tungtrafikk gjennom bykjerna. Bussane går i samme trasé som bil og kjem derfor seinare fram enn bil.









0, 47 personbil pr. innbygger = 1600 biler på Aspøya! ⁴⁰

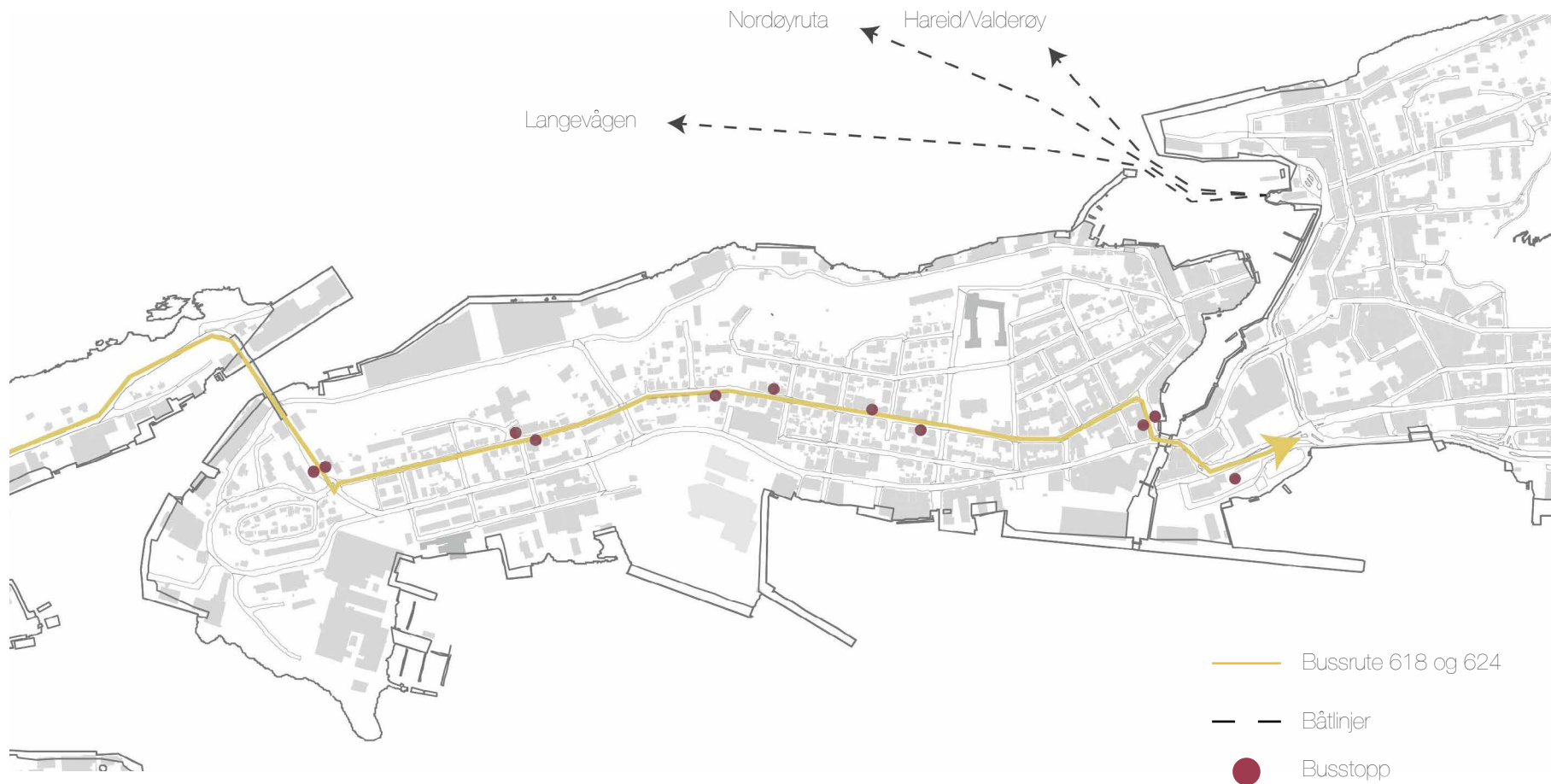
1600biler x 10m² = 16 000m² til parkering



PARKERING

Denne registreringa viste oss kor mykje parkering det er i gatene på Aspøya. Ålesund kommune har hatt problem med å finne sykkeltrasséer over Aspøya, og me stiller oss spørsmål om ein må tenke nytt rundt gateparkering. I tillegg er det eit problem på vinterstid med brøyting.

Parkering er i dag eit stort problem i Ålesund. Det er heilt vanleg med gateparkering og det er få gater som ikkje har eit sterkt preg av parkering.



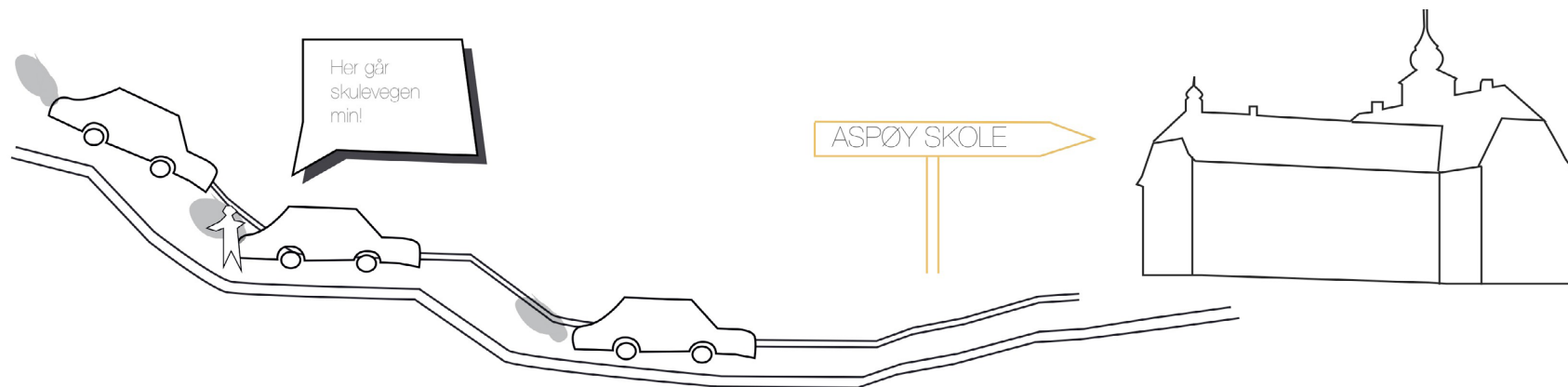


KOLLEKTIVSAMBAND

Av kollektivalternativ i Ålesund finnast det buss og båt. Det er to bussruter som går på Aspøya: 618 og 624, frå Hessa og til Moa, og vidare til Magerholm (med fergeforbindelse vidare til Sykkylven). Dei går ikkje ofte - ein gong i halvtimen og ein gong i timen, med unntak av i rushtida. Det finnast ikkje kollektivfelt i Ålesund, så bussen går like treigt som biltrafikken gjennom bysentrum i rushtida. Då er derimot båtsambanda ut til øyene meir effektive, men det er sjølvsagt eit stykke å gå frå Skutvika (10-15 minutt).

Busstoppa på Aspøya er ikkje spesielt attraktivt utforma. Nokre er standard busstopp med ei søppelbøtte, men vi finn også busstopp utan leskur. Dette verker ikkje særleg attraktivt i vårharde Ålesund. Ei fin og praktisk utforming av desse stoppa kan kanskje gjere terskelen for å ta bussen litt lågare? I tillegg kan slike busstopp fungere som uformelle møteplassar.





ÅLESUND FOR GÅANDE OG SYKLANDE

Ålesund registrerte i 2014 barnetråkk blant 6.klasse på Aspøy skole. I ei av analysene viste det seg at mange opplev hovudvegen til og frå skulen som utrygg og skummel. Det er ikkje nokon som har registrert at dei bruker Nedre strandgate (gata som går forbi Skutvika) som skuleveg. Samme rapport viser også at det er eit fåtal av elvane ved Aspøy skule som bur på Aspøya. Dei fleste må pendle til og frå skule og fritidsaktivitetar. Difor er denne analysa særleg viktig for å kunne utbetre skulevegen/fritidsvegen til desse barna.⁴²

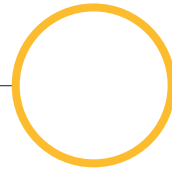
Det finnst ikkje tilrettelagde sykkeltrassear for sykkistar i Ålesund.



ANALYSE

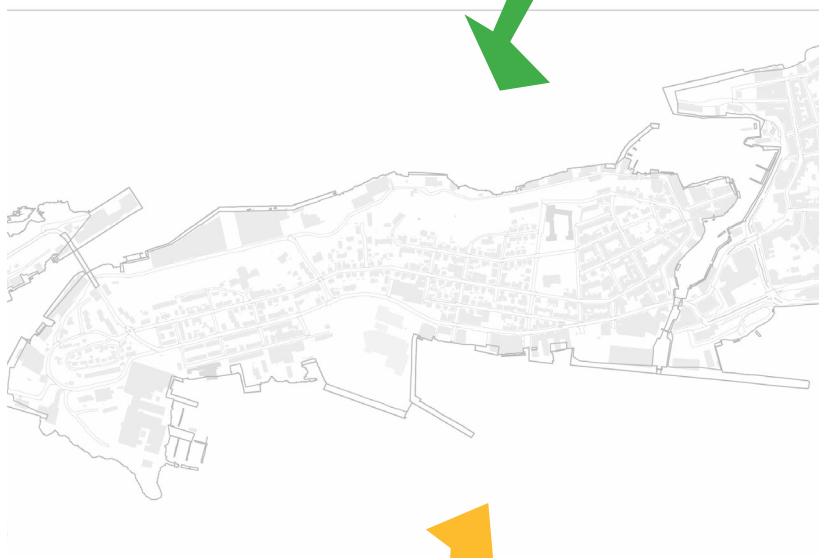
STRATEGI

BY- GREP

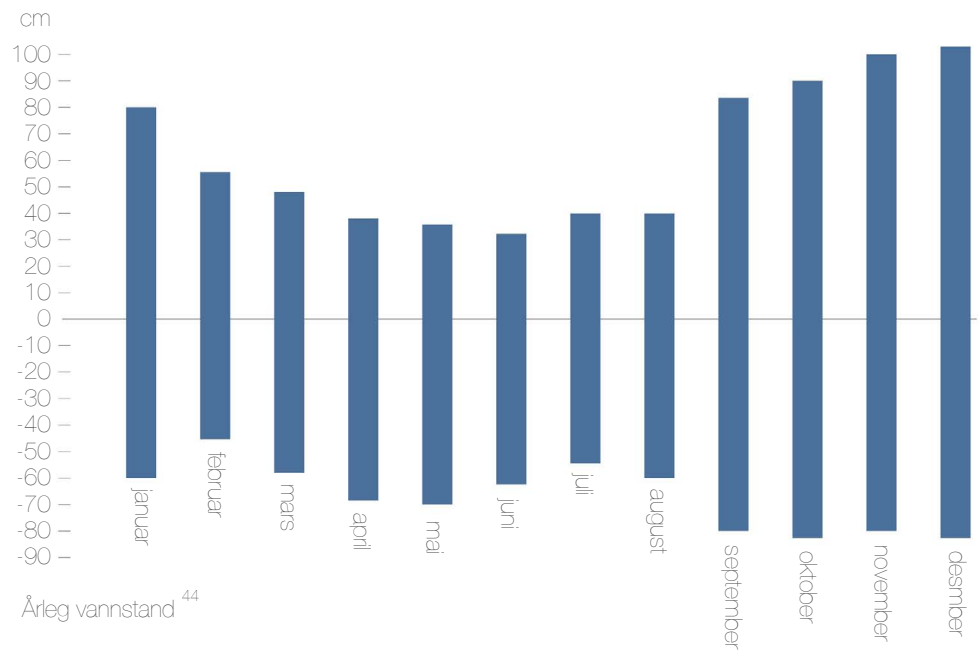


Klimatiske tilhøve

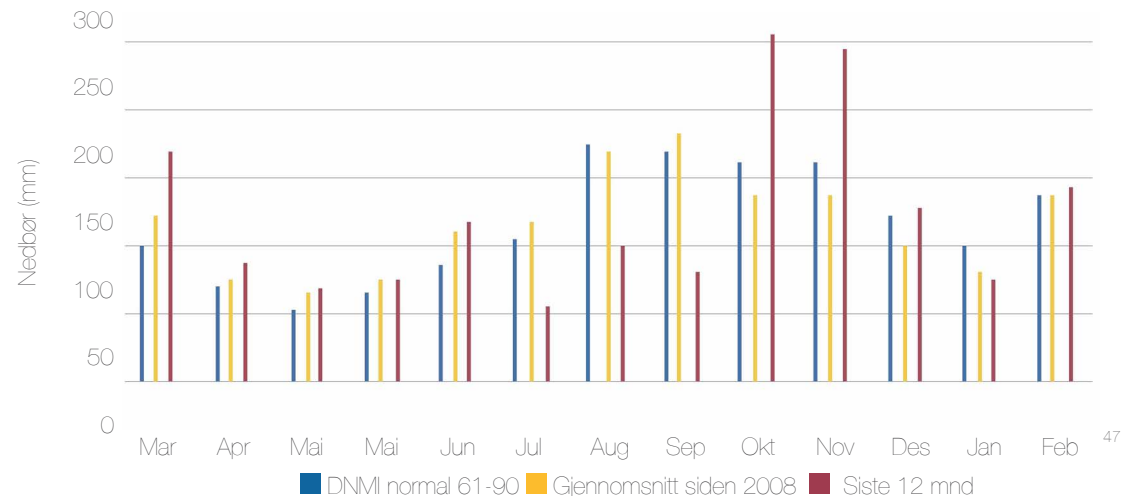
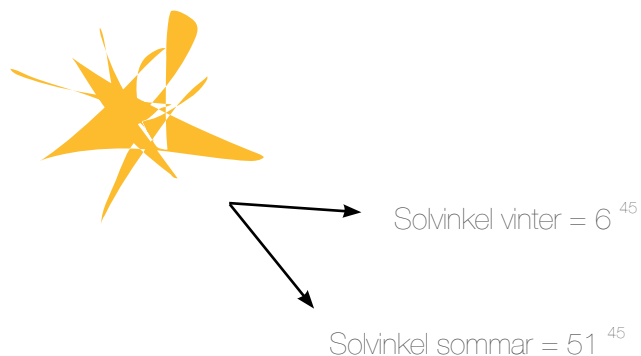
Dominerande vindretning sommar⁴³



Dominerande vindretning vinter⁴³



Årleg vannstånd⁴⁴



VIND, SOL OG TEMPERATUR

Generelt kan ein seie at det er ganske vérhardt på norskekysten og dette gjeld også for Ålesund. Det er ikkje uvanleg å høyre ein Ålesunder beskrive regnretning, då regnet kanskje oftare kjem horisontalt enn vertikalt. Véret er eit hyppig brukt argument for behovet for bil. På den andre sida har vi sett at det kanskje kan vere enkle løysingar på dette problemet, eksempelvis ved å lage litt fleire busshaldeplassar med ly for vind og vér. I tillegg kan vèrvante Ålesundarar også tolerere meir enn andre. Dei er vande med å tåle noko meir dårleg vér enn mange andre.

VIND. Hovedvindretning vinterstid kjem frå sørvest, og det er viktig å skape rom som er skjermer mot denne vinden. På sommarstid er hovudvindretninga frå nordaust. Høgdedraget på Aspøya skjermer naturleg for den verste vinden i denne retninga.⁴³

VANNSTANDEN om vinteren varierer pluss/minus ein meter. Ein meter opp ved flo og ein meter ned ved fjøre, altså 2 meter høgdeforskjell. Om sommaren er denne forskjellen redusert til 0,5 meter.⁴⁴

SOLA er oppe 20 timar på sommaren, og litt under 5 timar i desember. Solvinkelen vinterstid er 6 grader i desember og 51 grader i juni om sommaren.⁴⁵

TEMPERATUR. Gjennomsnittstemperaturen sommarstid er 8,9 grader, haust er 3,2 grader, vinterstid -2,9 grader og på våren er gjennomsnittstemperaturen på 0,9 grader. Dette gir ein årstemperatur på 2,6 grader i snitt. Følt temperatur er ofte noko lågare, då det er mykje vind i Ålesund.⁴⁶

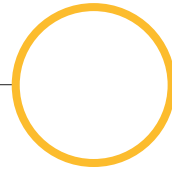
NEDBØR. Snitt på årsnedbør (tall for Skarbøvika) siden jan. 2008 er 1,389.10 mm⁴⁷



ANALYSE

STRATEGI

BY- GREP



Menneska



HARALD GRYTEN

Om Harald Grytten:

Han er utdanna med nordisk hovudfag, har vore styrar for Ålesund Museum i 20 år, er ein kjend byhistorikar og har gjeve ut mange bøker om Ålesund.

Kva forbinder du med Skutvika?

Namnet kjem naturleg nok av at det var hamn for skuter her. Før Nedre strandgate kom var det det ein badeplass der. Det låg også eit verft der som flytta til Steinvågen då vegen kom. Det var gjørmete botn og grunne. Det skal også nemnast at det har vore ein ein avfallsplass for skip, der dei kvitta seg med gamle skipsrekvisitter. At plassen blei utilgjengelig skjedde nyleg. Kanskje 2006-07?

Kva får ein Ålesunder til å hive seg på sykkelen framfor inn i bilen?

Ålesunderar ELSKAR bilen. Det er ein liten by, og eg hugsar då det vart planlagt gågate i sentrum. Det blei ramaskrik!

Var alt bedre før i tida?

Vi har det mykje betre no. Tidlegare budde me tettare, med rundt 30 personar per hus, med ein større tettleik, med sykling og gangavstad til jobben.

Kva tenker du om Moa og sentrum?

Eg vil ikkje at me skal gå tilbake 50 år, og at sentrum skal vera slik det var då. Kulissene i bykjerna må brukast til dagens behov. Og eg har ingenting imot Moa.

Korleis fungerer dei ulike bydelane i Ålesund ovanfor kvarandre?

Før hadde dei innomsund og utomsund sine egne lister til politikarane. I dag er det annleis. Kvinnanaset var ein getto. Steinvågen var lenge eit sosialt belasta område. Hessa blei ein meir definert bydel i -53 etter at Steinvågbrua kom.

Nørvøya, buholmen og bak "fjellet" var ein eigen bydel. Kirkegata var på ein måte ingenmannsland. Felles for alle var at dei fleste fedrene var handverkerar eller skipsarbeidarar fram til 60 talet. St.Hans båla viste klart kva bydel ein tilhørde. Alle hadde sine, utanom dei bålvile og dei bållause som me kalla dei. Dei bålvile visste ikkje kva bålvile dei høyrde til og dei bållause var rett og slett uinteresserte. I dag viskest bydelane meir ut og dette synes eg er ein styrke.

Kva gjer ein Ålesunder til ein Ålsunder?

I 30- åra var det ein herlig, og ærleg debatt kring dette spørsmålet. Dei

konkluderte med at ein måtte vera fødd i Ålesund. Journalisten refererte frå møtet at ein også måtte vera unnfanga i Ålesund...! Sjølv synes Grytten at ein er ein Ålesunder dersom ein har hjarta for Ålesund. Ein må engasjere seg for byen sin!

Kva er favorittbyggane dine i byen?

Kyrkja og Latinerskolen

Kva synes du er det/dei styggaste bygga i byen?

Tinghuset og pastisjehusa (husa som prøver å etterlikne jugedstilbebyggelsen) som var bygd i midten og slutten av 70-åra. Unngå kopiering!

Kva gjer du i byen?

Går til rådhuset, biblioteket, snakker med folk, ser om dei har fått inn nye strømpar på Dale, går til skreddaren og går ut og et på restaurant eller på café.



Om Storhaugen og Aspøya velforening

Det er ei forening av folk som bur på Aspøya/Ålesund sentrum som jobber med dugnadsarbeid for eit godt miljø. Dei er også, etter vårt inntrykk, engasjerte politisk i Ålesund for å skaffe pengar til vedlikehold av spesielt turområdet Storhaugen.

STORHAUGEN OG ASPØYA VELFORENING

Storhaugen velforening består av ei gruppe som saman tek vare på grøntområdet Storhaugen på Aspøya. Etter vi hadde fått presentert oppgåva vår i Sunnmørsposten tok blant anna to (Karl Herman Valderhaug og Asbjørn H. Johansen) frå denne foreninga kontakt med oss for å snakke om Aspøya og utvikling av byen. Dei fortalde at Storhaugen var flott då dei vaks opp, med roser og anna beplantning. I dag blir Storhaugen nedprioritert. Kommunen seier dei ikkje har pengar, og bidreg med å klippe plenen to gonger i året. Ellers tek velforeninga vare på Storhaugen. Her oppe har dei arrangert både sommarshow og juletreffest årleg.



Storhaugen var flott då dei vaks opp, med roser og anna beplantning. I dag blir Storhaugen nedprioritert.

Kva forbinder de med Skutvika?

Strandas bergningsselskap. Der nede fann ungdom gamle båtar og bygde dei om. Me kalte dei havørn 1, 2 og 3. Me bygde også hytter der nede av gamle materialer me tok.

Korleis fungerer dei ulike bydelane i Ålesund ovanfor kvarandre?

Me hadde gatekonkurranse til 17-mai. Det handla om å pynte finast, og vinnaren fekk eit stort langbord. Dette hugser eg var i -81, -82, 83.. Giskegata og øvre Strandgate var dei finaste gatene. Me hadde også gatekrigar, og dette var blodig alvor.

Kan dykk fortelje litt om korleis det var å vekse opp på Aspøya?

Me leikte mykje. Spesielt ved Mikkelen og på Storhaugen, men også nede ved sjøkanten, som fortald tidlegare. Me hadde hoppkonkurranser og indianarleir. Dei finaste jentene fann ein i ringgata. På Steinvågen, der Bunnprisen er i dag var eit samlingspunkt for den bydelen. Her var det ein del alkoholbruk. Eg hugser ein med navnet Steinar Sylte som var ein racer på trompet og spelte titt og ofte der.

Vi brukte også Daabakken ved Maxbo som hovedbakken for å renne på kjelke/akebrett. Då stengde me av for bilar og rann så fort me kunne ned frå Storhaugen. Nokre hamna på sjøen!



Om Jugendstilsenteret

Jugendstilsenteret gjev eit innsyn i stilarten gjennom autentiske interiører, multimedialprogram, gjenstandssamlingar og skiftande utstillingar. Dei jobber også med dokumentasjon, digitalisering, tilgjengeliggjering og rådgivning. ⁴⁸

JUGENDSTILSENTERET

Vi fekk møte Ingvil Eilertsen Grimstad (41) og Bendikte Holen (31), frå Jugendstilsenteret i Ålesund for å høyre litt om kva dei tenkte kring utvikling av byen. Vi fann raskt ut av dette var interessant på mange måtar fordi Bendikte hadde vakse opp på Aspøya og Ingvil hadde budd der med småbarn. Bendikte held på med ei utstilling om "byen som ikke ble/kunne ha blitt" der ho viser tegingar av mange planar som aldri blei realisert i Ålesund sentrum. Dei skal også dra i gong eit lite "pop-up"-prosjekt der dei jobbar med mellomrommet i byen. Mellom Jugendstilsenteret og Kube skal dei eksperimentere med ulike aktivitetar/uttrykk kring kva mellomrom kan brukast til. Urban hage, café, og skatepark er eksempel på dette.

Kva forbinder dykk med Skutvika?

Skutvika er på mange måtar bakgården på Aspøya.

...dei unge kjem tilbake til Ålesund fordi dei vil ha noko anna enn storbyane Bergen og Oslo

Kva tenker dykk kring byutviklinga i Ålesund?

Utviklinga er og har vore prega av sterke private aktørar som utvikler bit for bit av byen. Vi manglar ei heilskapleg tenking. Ein er nøydd til å ha ei utvikling og byggje ut der ein kan. Viktig å fokusere på bruksromma.

Kva tenker dykk kring jugendstilen og ei bruk av denne i vidare byutvikling?

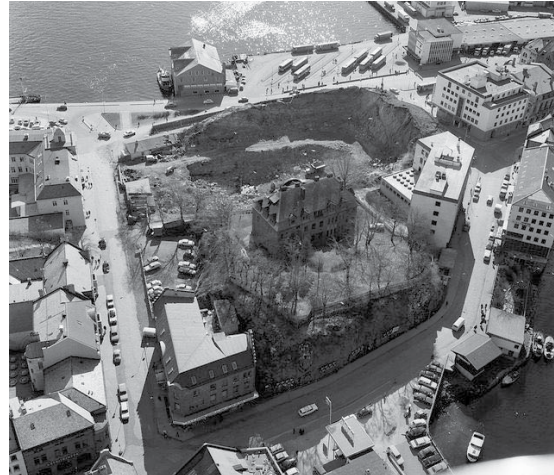
Arkitektur høyrer til samtida! På 80-talet var det fokus på heilskap og mange kopierte jugedstilbygg i infill-prosjekt. Det er viktig å sjå på omgivnadane, men vi meiner at kopiering blir feil. Det går an å la seg inspirere. Jugedstilen hadde fokus på naturen, ein kan f.eks ta med denne tankegangen i ei vidarutvikling av byen.

Kva tenker dykk, som innbyggjarar i byen om at barnefamiljar flytter ut av bykjerna? -og kva kan me som planleggerar gjera for å gjera det meir attraktivt for dei å bu i sentrum?

“Det finnes store kontorbygggnignar på Nørvøya som burde vore bustadar”

Folk i Ålesund er vande med rom og "space", og på Aspøya er det gamle hus, med lite rom/luft mellom. Ålesund er ein langstrakt by, med relativt mykje plass, og mulighet for å realisere draumen om einebustad. Ingvil budde sjølv på Aspøya med eit lite barn, men flytta ut av bykjerna for å få meir plass rundt seg. Bendikte fortel at Aspøya hadde rykte på seg for å vera litt "skummel". Kirkegata spesielt. Dette var nok på grunn av sosialbustadane som var der, og det gjekk rykte om rusmissbrukerar. Øvre Strandgate var ok. Dei reflekterer kring dette og lurar på om det er for mange innvandrerar der som slit med å integrerast og at der er store sosiale forskjellar.

Bendikte trur at dei unge kjem tilbake til Ålesund fordi dei vil ha noko anna enn storbyane Bergen og Oslo. Begge meiner at me treng innvandring for å utvikle byen. Nørvøya har også stort potensiale for utvikling. Det finnes store kontorbygggnignar som burde vore bustadar. Ein må ha ein mix av folk og bygningstypologiar.



EIT TILFELDIG MØTE PÅ EIN CAFÉ

Om Maibritt Bjørlo Henriksen:

Maibritt har vokst opp i Ålesund, men har flytta ein del i voksenalder. Ho er på besøk i byen denne gongen vi treffer ho tilfeldig på caféen "lyspunktet"

Heilt tilfeldig fekk me eit intervju med Maibritt Bjørlo Henriksen (52). Ho er utdanna arealplanleggar, men har jobba som journalist. Hennar eldste dotter er 14 år. Ho er oppvokst i Ålesund, men budd litt her og der gjennom livet, ikludert Ålesund med familie.

Kva tenkjer du kring byutvikling i Ålesund dei siste åra?

Vi har ei fantastisk arv her! Eg har budd mykje vekke og har sett at det har blitt ei auka bevissgjering kring byen sin eigen verdi. Då fuglefjellet blei sprengd vekk var eg 6-7 år, og i ut frå denne hendinga begynte eg å engasjere meg for politikk og byutvikling.

Kva tenker du kan bidra til å skape ein betre by?

Fleire butikka, møteplassar opne rom og ein grønnare by. Ålesund har ein tendens til å strekke seg ut, så å samle/begrense byens omfang er viktig. Dei siste åra har dei redusert busstoppa i bykjerna. Dette bidrar ikkje til å kontrollere bilane. Det er viktig å ha fokus på bussen i byen! Før var fisketorget fullt av folk, men i dag får ein ikkje ein fiskebutikk til å løna seg. Kva har skjedd? Er det tilboda i daglegvarebutikkane som er for gode?

Korleis, trur du, ein kan få barnefamiliar til å komme tilbake til bykjerna?

Eg trur trygghet er eit nøkkelord her. Gode leikerom, men ikkje kun tilrettelagde leikeplassar. Kanskje det går an å skape fleire rom med fokus på vatn og vind? Meir vitskapsbaserte leikerom.

Kva tenkjer du med omsyn til stadsidentitetane til Ålesund og ei

Då fuglefjellet blei sprengt vekk var eg 6-7 år, og i ut frå denne hendelsen begynte eg å engasjere meg for politikk og byutvikling.

framtidig. byutvikling?

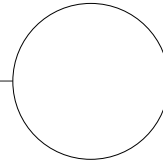
Ålesund held på å få ein ny identitet ved NTNU - ein akademisk og kunstnerisk karakter. Sjølv om dette held på å skje må ein halde på jugendstilbebyggelsen, men berre bruke kulissane på ein anna måte. Kanskje resten av byen "lid litt" under jugendstil-imaget? Moloveien er eit døme på dette. Her har ein fokus på teater og kunst, men sjølv eg som vaks opp i byen visste ikkje om tilbode før no nyleg. Eg meiner Ålesund er ein meir interessant by no enn tidlegare. Ålesund er kanskje metta med tanke på butikkar, men ein kan løfte fram ein ny identitet! Kan dette bli ein grønn by? Det har dei siste åra vist seg å vera ein stor interesse for dette i byen. Dette kan ein blant anna sjå under den årlege byvandringa 23.januar i anledning bybrannen.



ANALYSE

STRATEGI

BY- GREP



REFERANSER TEKST

- 1 Statistisk sentralbyrå sine nettsider: <http://www.ssb.no/248688/tettsteder.folkemengde-og-areal-etter-kommune.1.januar-2015>. (hentet 10.mai 2016)
- 2 Ålesund kommune sine nettsider: <http://www.alesund.kommune.no/fakta-om-alesund/om-kommunen/tall-og-statistikk#rekorder-fra-alesund> Sunnmørsposten (hentet 10.mai 2016)
- 3 Vitsit- Ålesund sine nettsider: <http://www.visitalesund-geiranger.com/no/Jugendstilbyen-Alesund/Norges-vakreste-by/> (hentet 10.mai 2016)
- 4 Sunnmøre museum sine nettsider: <http://borgundgavlen.no/om-oss-3/middelaldermuseet/> (hentet 10.mai 2016)
- 5 Ålesund historielag sine nettsider: <http://www.aalesundhistorielag.org> (hentet 10.mai 2016)
- 6 Wikipedia: https://no.wikipedia.org/wiki/Bybrannen_i_Ålesund_1904 (hentet 10.mai 2016)
- 7 Sunnmørsposten: Torsdag 4.februar 2016
- 8 Ålesund kommune: <https://www.alesund.kommune.no/sub/aspoybs/om-skolen/historie> (hentet 10.mai 2016)
- 9 Ålesund kommune: http://www.alesund.kommune.no/images/stories/dokumenter/Hoeringer/K-arealdel/Vedleggshfte%20B_KU_Samlet%20vurdering.pdf (hentet 10.mai 2016)
- 10 Ålesund kommune: <http://www.alesund.kommune.no/fakta-om-alesund/om-byen/byhistorie/tidsreise/3213-1830-1850-alesund-far-bystatus> (hentet 10.mai 2016)
- 11 Sunnmørsposten sine nettsider: <http://www.smp.no/nyheter/alesundogomland/article8507097.ece> (hentet 10.mai 2016)
- 12 Urbanet analyse: rapport 29/2012, Katrine N Kjørstad og Konstantin Frizen. 2 Bybane i Ålesund, forprosjekt. Utført av Norsk Bane.
- 13 Bybane i Ålesund, forprosjekt. Utført av Norsk Bane.
- 14 Ålesund kommune sin Årsrapport 2014@
- 15 Ålesund kommune sine nettsider: <http://www.alesund.kommune.no/aktuelt/81-aktuelt/nyheter-pa-hovedsiden/6434-alesunds-sentrale-sorside> (10.mai 2016)
- 16 Sunnmørsposten: <http://www.smp.no/nyheter/article439419.ece>, publisert 17.03.2012, (hentet 10.mai 2016)
- 17 Ålesund kommune sine nettsider: <http://www.alesund.kommune.no/tjenester/samfunnsplanlegging/utviklingsprosjekt/7254-alesund-byen-som-regional-motor>, publisert 8.juni 2015 (hentet 10.mai 2016)
- 18 Ålesund kommune sine nettsider: <http://www.alesund.kommune.no/tjenester/samfunnsplanlegging/styrende-planer/kommuneplan>, publisert 09.mars 2016, (hentet 10.mai 2016)
- 19 Ålesund kommune sine nettsider: http://bybrann.no/?page_id=536 og <http://www.alesund.kommune.no/fakta-om-alesund/om-byen/byhistorie> (hentet 10.mai.2016)
- 20 Punkt 3 i Toronto-erklæringa frå 1994, henta frå Jugendstilsenteret sine nettsider.
- 21 Ålesund kommune sine nettsider og møtet med jugendstilesenteret
- 22 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
- 23 Forelesning ved NTNU av Eli Støa, <https://www.ntnu.no/wiki/download/attachments/35684382/typologier.pdf?version=1&modificationDate=1317740519000> (hentet 10.mai 2016)
- 24 Ålesund kommune sine nettsider: http://bybrann.no/?page_id=536 og <http://www.alesund.kommune.no/fakta-om-alesund/om-byen/byhistorie> (hentet 10 mai

REFERANSER TEKST

- 2016)
- 25 Bybrannen.no (hentet februar 2016)
- 26 Wikipedia sine nettsider: https://nn.wikipedia.org/wiki/Aspøya_i_Ålesund (hentet 10 mai 2016)
- 27 Wikipedia
- 28 Kjeldstadli, 1995
- 29 Hull, 1993
- 30 Swensen, 2009
- 31 Akerhaug, 2009
- 32 Urbanet analyse rapport 29/2012 OG RTM, Katrine N Kjørstad og Konstantin Frizen.
- 33 Finn: <http://kart.finn.no/?finnkode=30481068&adType=SALESOBJECT&title=lvar+Aasens+gate+21%2C+6005+%C5lesund&mapType=finnvector&showPin=1&utm-x=43745&utm-y=6957915&geca=9> (hentet 10.mai 2016)
- 34 Intervju med havnevesenet
- 35 bybrann.no, Gjenreising › Arkitektur i Ålesund 1904 – 1907 (hentet februar 2016)
- 36 Finn.no/historiske kart (hentet 10. mai 2016)
- 37 Ålesund kommune sine nettsider: <http://www.alesund.kommune.no/tjenester/trafikk-reiser-og-samferdsel/591-aalesund-kommune/historie/3385-fiskerihistorie> (hentet 10.mai 2016)
- 38 Ålesund kommune sine nettsider: <https://www.alesund.kommune.no/sub/aspoybs/om-skolen/historie> (hentet 10.mai 2016)
- 39 Nyttiuka.no: <http://www.nyttiuka.no/default.aspx?menu=617&id=41517> (hentet 10.mai 2016)
- 40 urbanet analyse rapport 29/2012 OG RTM, Katrine N Kjørstad og Konstantin Frizen
- 41 Vegvesenet: http://www.vegvesen.no/_attachment/1056129, side 1 (hentet 10.mai 2016)
- 42 Ålesund kommune, Bametråkkrapport
- 43 Vind: http://www.windfinder.com/windstatistics/alesund_vigra (hentet februar 2016)
- 44 Planbeskrivelse Ålesund sentrale sørside, side 18
- 45 Sol: <http://www.timeanddate.no/astronomi/sol/norge/alesund?maaned=6&aar=2015> (hentet februar 2016)
- 46 Temperatur: http://www.yr.no/sted/Norge/Møre_og_Romsdal/Ålesund/Ålesund/klima.html (hentet februar 2016)
- 47 Nedbør: <http://www.servicesenteret.as/weather/normal.php> (hentet februar 2016)
- 48 Jugendstilsenteret: <http://www.jugendstilsenteret.no/jugendstilsenteret/om-jugendstilsenteret> (hentet 10.mai 2016)

REFERANSER BILETAVILLUSTRASJONAR

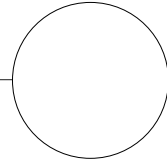
- 1 Finn.no/kart.(10. mai, 2016)
- 2 Ålesund kommune sin Årsrapport 2014
- 3 Sentrale sørside, Jaja arkitekter: www.aalesund-chamber.no/download.aspx?object_id...
4. Trehusteikningane er teikna av Terje Olsen til boka Trebyen i Ålesund.
- 5 Reguleringsplanen er kopiert frå Ålesund kommune sine sider
- 6 Dugnadsbilde henta frå <http://www.smp.no/nyheter/aalesundogomland/article472465.ece>
- 7 Jugendstilsenteret.no



ANALYSE

STRATEGI

BY- GREP



VEDLEGG

1 Miljørapport

SKUTVIKA:

Dagens formål: Havneområde

Foreslått formål: Bolig og friområde

Størrelse: 42 daa

Forslagstiller og tiltak: Ålesund kommune vil tilrettelegging for en ny sentrumsnær boligbydel og flytting av havneområde ut av Ålesund sentrum

Miljø: Støy og forurensing. Siden havnevirkosomheten fjernes, vil denne støykilden fra dagens containerhavn også forsvinne. Brosundtunnelen vil munne ut rett nord for området, og ha en viktig forbindelse til Kvennaneset via Kjøpmannsgata. Her vil det være en del trafikkstøypromblematikk. Nordre del består av utfylte masser, søndre del er kaikonstruksjoner i sjø. Området er registrert med mistanke om forurenset grunn.

Kulturlandskap og landskap: Forslaget har ingen konsekvens for landskapsbilde da området allerede er bebyggt. Etablering av friområde og bolig gir området et løft.

Naturmangfold: Det er ikke registreringer innenfor området i Naturbasen eller på Artsdatabanken.

Nærmiljø, grønnstruktur og friluftsliv: Ingen eksisterende overordnet grønnstruktur i området. Det er positivt at man legger til rette for tilgang til sjøen.



Transportbehov og klima: Dette vil være en sentrumsnær boligbydel, med korte gang- og sykkelavstander til et mangfoldig service- og kulturtilbud i bysentrum. Dette innebærer lavt transportbehov og reduserte klimagassutslipp i forhold til mer spredt og bilbasert utbygging.

Teknisk infrastruktur: Avløp; Kommunalt ledningsnett i Nedre Strandgata. Må etableres internt ledningsnett og infrastruktur for betjening av bebyggelsen samt pumpestasjon(er) for spillvann for overføring til kommunalt nett og renseanlegg i Skutvika. Kapasitet må vurderes. Eks. kommunale avløpsledninger i området må trolig omlegges / forlenges. Overvann håndteres lokalt og helst i åpne løsninger gjennom friområdet. Vannforsyning: Tilstrekkelig kapasitet for på det kommunale ledningsnettet.

Tjenestebehov: Området ligger innenfor opptaksområde for Aspøy skole. Her er det god plass til å øke tallet på elever. Det er to barnehager på Aspøya.

Samfunnssikkerhet og sårbarhet: Skader som følge av sterk vind, ekstremvær og stormflo blir ivaretatt av gjeldende lover og forskrifter; Forventet havnivåstigning gir større flomfare; Flere bedrifter som bruker ammoniakk er kartlagt ca. 500 m vest og ca. 300 m nordvest for området. En registrert bedrift ligger i Skutvikområdet; Avgrenset problematikk knyttet til påkjørsel fra nytte- og cruisetraffikk i området vil måtte vurderes; Tilstrekkelig kapasitet for slukkevann på det kommunale ledningsnettet.

Konsekvenser for næringslivet: Havneareal fjernes, men samtidig økes havneareal på Flatholmen. Det er et mål å frigjøre attraktive sentrumsarealer til byutviklingsprosjekter, og unngå konflikter mellom havneaktivitet og

transport til og fra havna gjennom smale bygater. Det vil derfor være bra både for sentrumsutviklingen og havna å flytte havneaktivitet fra sentrum til Flatholmen.

Bokvalitet og estetikk:

Området ligger sørvendt med umiddelbar nærhet til sjø. Tomta er flat, og ny bebyggelsesstruktur må sikre gode solforhold både på felles og private uteareal og i boenheter. Bebyggelse bør utformes på en måte som gjør det trivelig for allmenn ferdsel langs sjøfronten. Gode muligheter for trygge og gode leke- og uteoppholdsarealer. Kort vei til skole, dagligvare, fotballbaner, kollektiv og friområder i nærområdet, men trafikkert vei må krysses.

Forholdet til strategi for framtidig arealbruk: Det er langsiktig mål å tilrettelegge for havneaktivitet og å frigjøre sentrumsnære arealer til byutvikling. Positivt. Området er sentrumsnært og i tråd med målsetting om fortetting i sentrumsnære områder.

Samlet vurdering og ev. avbøtende tiltak/ev. alternativer

Reguleringsplan må avklare alle forhold som anses relevante ved planoppstart, men konsekvensutredningen peker på følgende avbøtende tiltak:

- Krav om grunnundersøkelser og støvurdering ved regulering
- Tilrettelegging for lokal overvannshåndtering, grønnstrukturen (kvartalslek og nærlek) og sikring
- av offentlig tilgjengelig sjøfront ved regulering
- Trafikksikker veg til skole og andre offentlige tjenestetilbud må vurderes
- Fare for ammoniakklekkasje og havnivåstigning må vurderes ved regulering

Konklusjon

Utbygging av dette området får små konsekvenser for de fleste temaene og vil være et løft for Ålesund sentrum.