



# Skutvika

- ei moglegheitstudie

Studentar: Anette Helstad og Hilde Nessa  
Vegleiar: Markus Swai  
Diplom vår 2016



## PROSJEKTET - KORT OPPSUMMERT

I dette oppgåva har vi ønska å synleggjere potensialet og mogelegheiter ein har for å utvikle ein heilheitleg og framtidsretta bydel i Skutvika. Fokus på identitetsbygging, gode bumiljø og heilheitleg byutvikling har gjeve føringar for planen.

Kort fortalt har vi teke utgangspunkt i og jobba med det eksisterande bygridet, kvalitetane og identitetane i Ålesund, for så å systematisere og forsterke desse gjennom ulike plangrep. Vi har skilt mellom langsgåande og tverrgåande forbindelsar og gjeve desse ulike hierarki, for å kunne prioritere ressursar langs med og i krysningspunkta.

For dei langsgåande forbindelsane har vi prioritert ei transport+næringslinje der vi har lagt til rette for framtidig bybane med stopp, eigne sykkelfelt og dei største næringslokala. Vi har gjort skulegata på øya tryggare og forsterka turdraga. Sist men ikkje minst, blant dei langsgåande forbindelsane, har vi etablert ein sjøpromenade som skal gje sjølinja tilbake til befolkninga på Aspøya, men også resten av byen. Vi har framheva fire av tverrforbindelsane på Aspøya som meir viktige og i Skutvika finn vi to av desse: trasséen frå Storhaugen til vår nyetablerte Pirpark og trasséen frå Sansestien til den nyetablerte Bystranda. Vi trur at desse vil kunne knyte Aspøya betre saman, trass i terrengutfordringane. I tråd med dette arbeidet har vi lagt om trafikksystemet og laga ein ny parkeringsstrategi for Aspøya.

Vi har lagt inn to hovudsatsingar i Skutvika: to offentlege parkar som vil utvide utvalet urbane byrom i Ålesund betrakteleg. Pirparken ligg langs den gjenkjennbare og historiske Skutvikpiren. Her har vi etablert ein langstrakt aktivitetspark med fokus på leik, trening og læring. Bystranda er programmert for bading og andre aktivitetar ein kan finne på å gjere i strandkanten. Like i bakkant er anlagt eit område for byøkologisk variasjon og fri leik, som barnehagen like ved gjerne kan nytte seg av til eksperimentering, leik og læring. Eldreklubben på hjørnet har god utsikt ned til dette området og vil kanskje også hjelpe til å beplante området? Vi har vore bevisste på å leggje inn mange ulike type byrom, små som store, for å kunne tilby rom for både nabolaget og byen, unge og gamle, kjentfolk og turistar. I den anledning har vi prøvd å heile tida fokusere på å få til mjuke overgangar mellom private og offentlege rom, også dette for å gjere folk komfortable, både som beburar i området og besøkande.

Prosjektet tilbyr ein variert typologi, blant anna for å leggje betre til rette for at barnefamiliar kan og ønskjer å etablere seg i byen, noko som i dag er ei utfordring på Aspøya. Felles for mange av typologiane er at dei har smale bygningskroppar og ein fleksibel 1.etasje, som med relativt enkle grep kan gjerast om til næringslokale ved behov.

# ÅLESUND



## INNBYGGJERAR

46 747 (2015)



## NÆRING

Byen fekk fotfeste på grunn av dens strategiske plassering i forhold til fiskeri- og maritim næring. Desse næringane står framleis sterkt i og pregar byen.



## LANDSKAP

Ålesund består av ei rekkje øyer og består, som resten av Sunnmøre, av høge fjell som går ned i fjørsteinane.



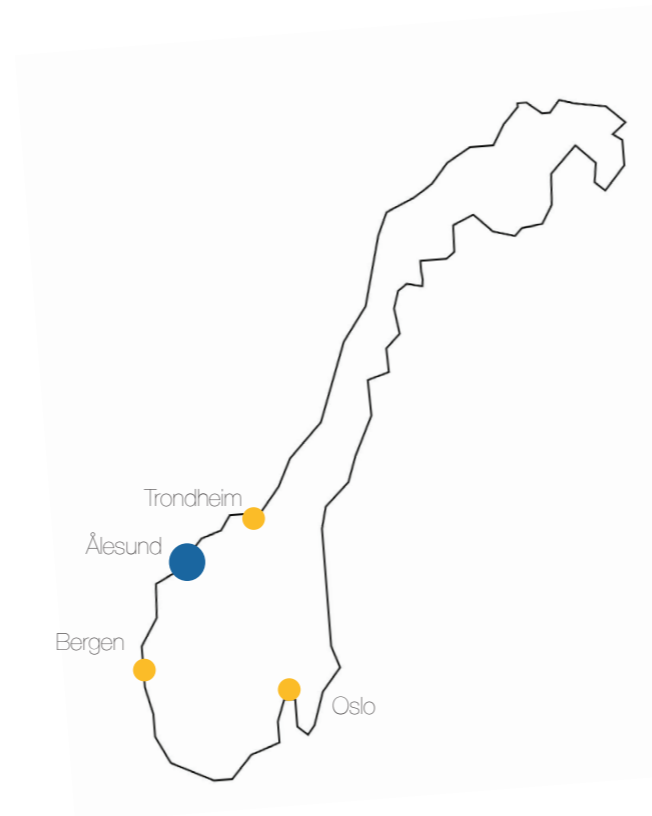
## VÉRET

Byen ligg langt ut mot kysten og det er derfor ganske vérhardt og raske véromslag her. Det seiast at regnet fell vertikalt.



## TURISME

Ålesund er først og fremst ein turistmagnet grunna arkitekturen. Heile byen vart gjenbygd på tre år, i Jugendstil, etter bybrannen i 1904. Plasseringa gjer byen særleg attraktiv for cruiseturisme.



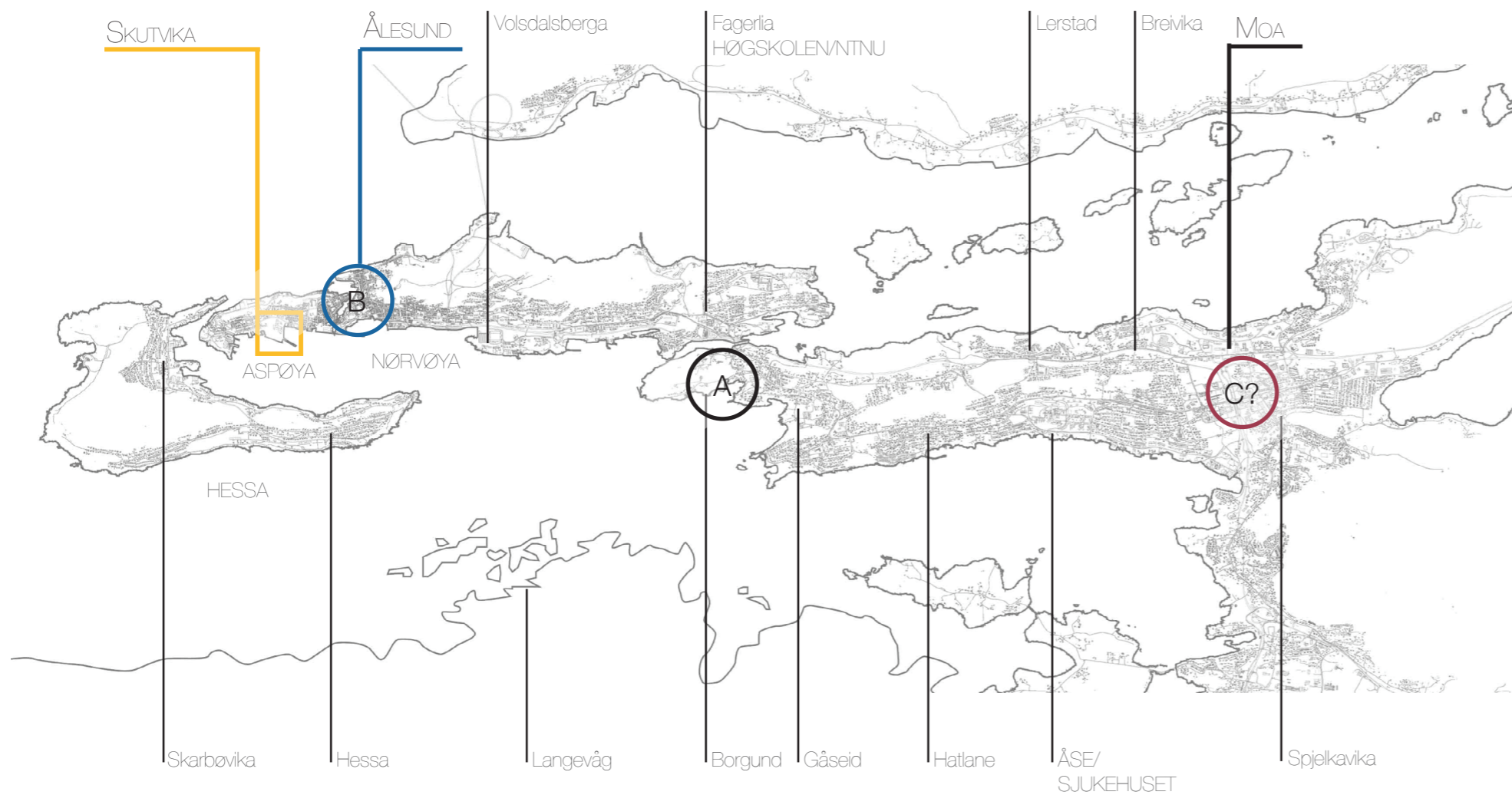
## PLASSERING

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.



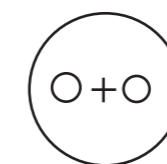
## KORT OM BYEN

Ålesund ligg midt i fjordsystemet på Sunnmøre og består av øyene Hessa, Aspøya, Nørvøya, Humla, Tørla, Oksnøya og Ellingsøya. Øyene er langstrakte i aust-vestretning, oftest 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. Hamnearlegga 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 Breivika.



- "Historisk sentrum"
- Opprinneleg tettstad
- Moa handelssentrum?

## UTFORDRINGAR FOR BYEN



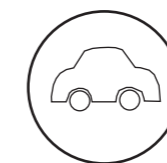
### SENTRUM VERSUS KJØPESENTER

Ålesund har eit anspent forhold til kjøpesentersentrumet Moa, eit av Norges største kjøpesenter. 20 min før du kjem til Ålesund, kjem du til denne planlagte avlastningscampusen.



### FORTETTING

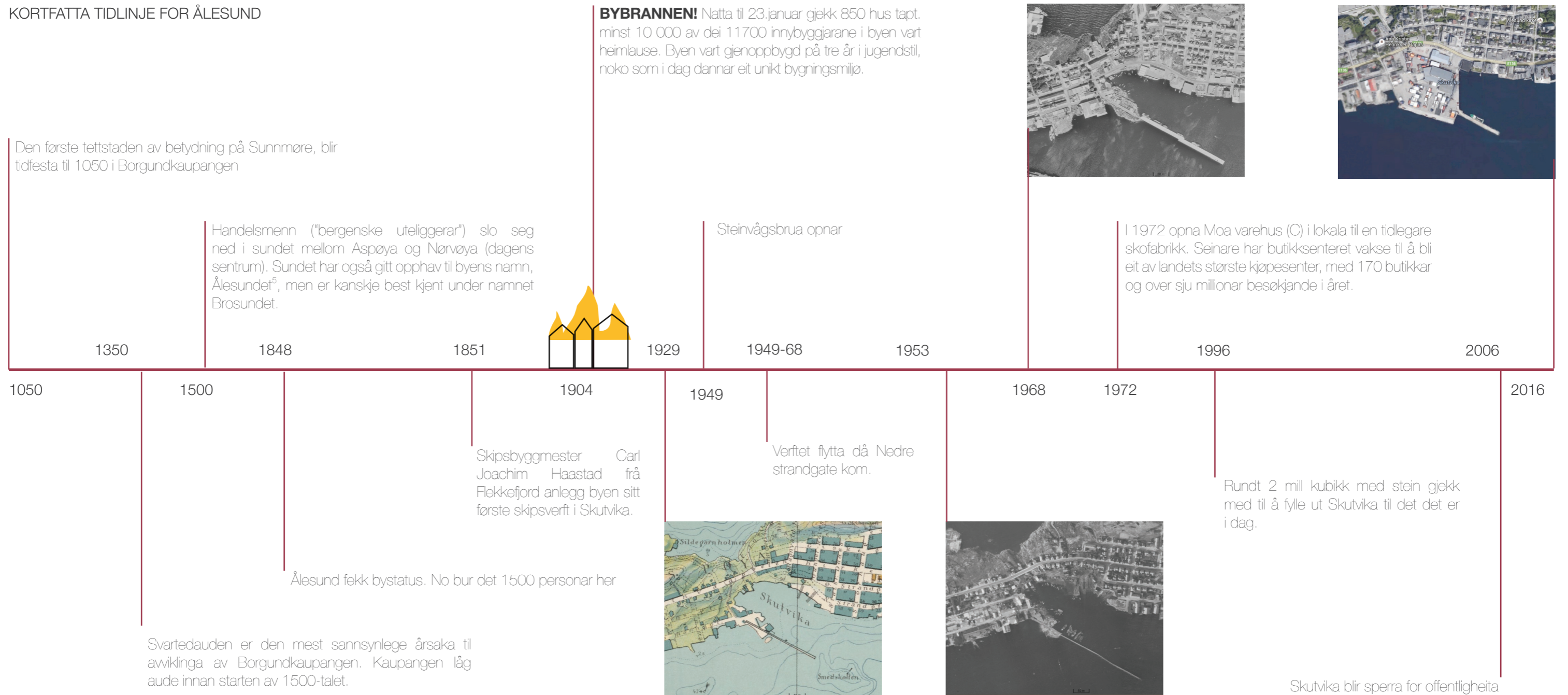
Det er venta ei befolkningsauke på 32% mellom 2010-2030. Kvar skal denne fortettinga skje? Kommuna planlegg foreløbig å fortette i beltet mellom Ålesund og Moa. Det viser seg også at barnefamiljar flytter ut av byen.



### TRANSPORT

Trafikknettet i sentrum er overbelasta, grunna flaskehalsar i form av bruer mellom øyene og lite kollektivbruk og tilrettelegging for gåande og syklende. På grunn av byen si utforming på bandby (blindveg) pregast bykjerna av mykje gjennomfartstrafikk gjennom byen.

## KORTFATTA TIDLINJE FOR ÅLESUND



## SKUTVIKA



### PLASSERING

Skutvika ligg ein 8 min spasertur vest for sentrum, heilt nede ved sjøkanten, midt på Aspøya.



### LANDSKAP

Skutvika er ei utfylling av nettopp Skutvika. Tomta skil seg difor ut frå det ellers kupert terrenget ved å vere flat.



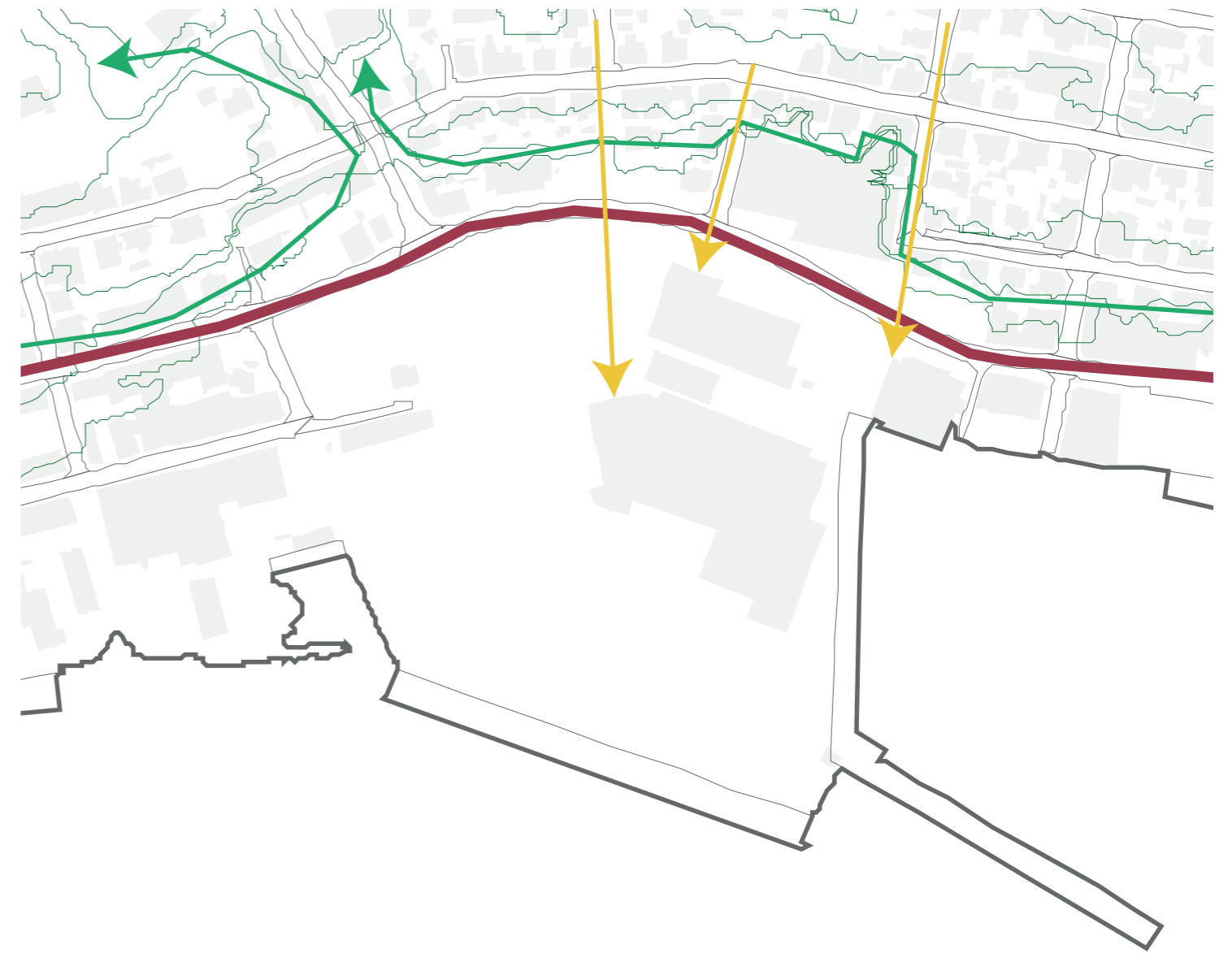
### NABOAR

Skutvika ligg like i nærleiken av viktige byfunksjonar: Aspøy skule, Ålesund politistasjon, Ålesund kyrkje og Aspøy omsorgssenter. Elles er området prega av stor variasjon - alt ifrå flotte trehus i aust og jugendstilbygg i vest til massive, modernistiske klossar og store industribygg.



### UTFORDRINGAR I SKUTVIKA

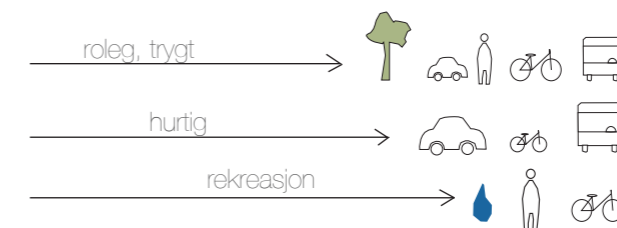
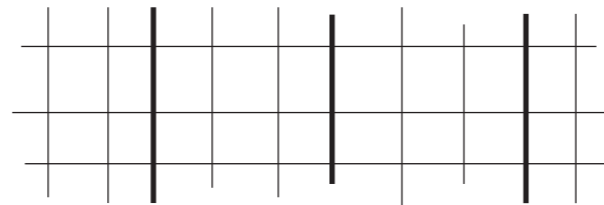
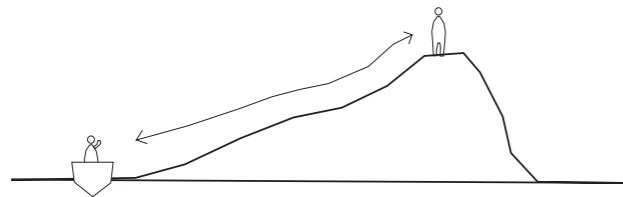
Skutvika er prega av gjennomgangstrafikk med høg fart. Området er avstengt ned mot vatnet og opplevast lite hyggeleg.



- Siktlinjjer (brutte)
- Terreng
- Nedre strandgate

## STRATEGIAR FOR UTVIKLING: BYGRID I LITEN OG STOR SKALA

Vi ønsker å vidareføre og vidareutvikle Ålesund sitt eksisterande bygrid. Dette bygridet er overførbart i stor skala (Ålesund - Moa), så vel som liten skala (eks. Skutvika). Prinsippet består av nokre handlingsreglar:



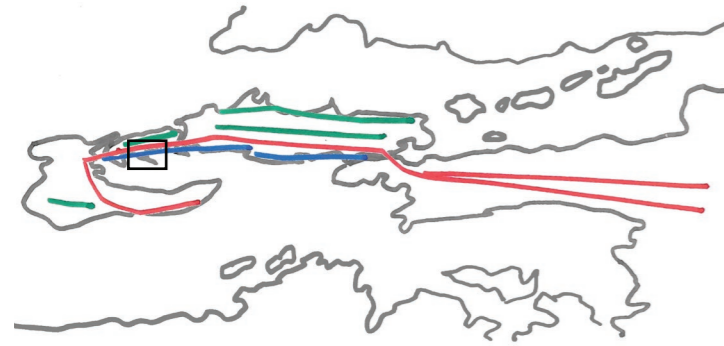
\* Etablere hyppige tverrforbindelsar nord - sør, då dette er den mest utfordrande bevegelsen, grunna terrengforskjellen.

\* Lage hierarki over tverrforbindelsane, slik at ein enklare kan prioritere ressursar og aktivitetar langs desse, særleg i møte med langsgåande.

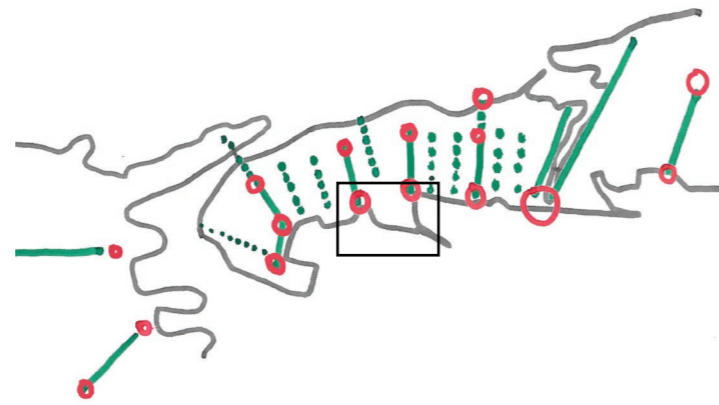
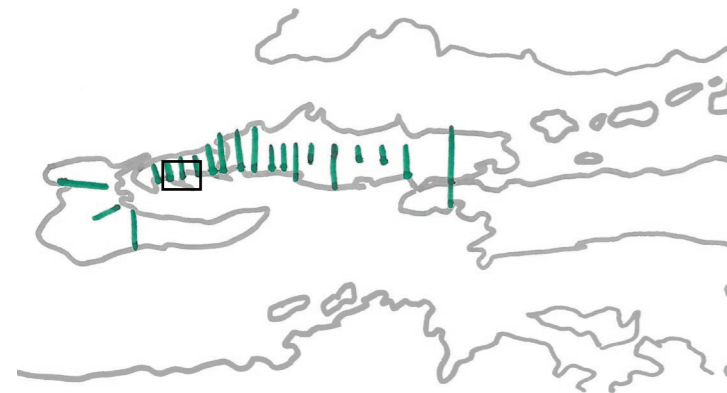
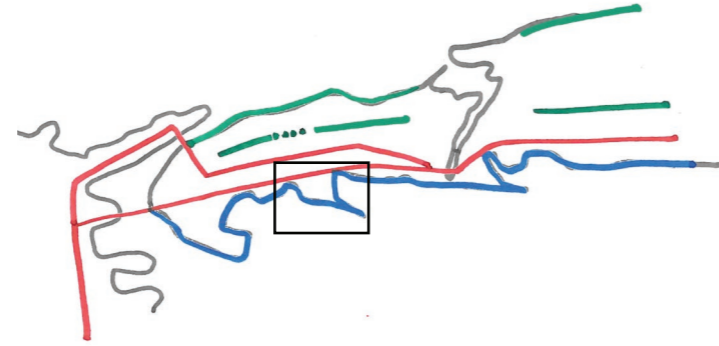
\* Gje dei langsgåande forbindelsane ein tydeleg bruk. Eks. sjøpromenade, transportetappe, fjellturløype o.l.



I OMRÅDESKALA



I BYSKALA



- Hurtig kommunikasjon, prioritert framkommelig for kollektiv, bil og sykkel.
- Sjøpromenade, utforma for gåande og syklande i roleg fart
- Turveg, både tilrettelagt og utfordrande, meint for rekreasjon og trening.

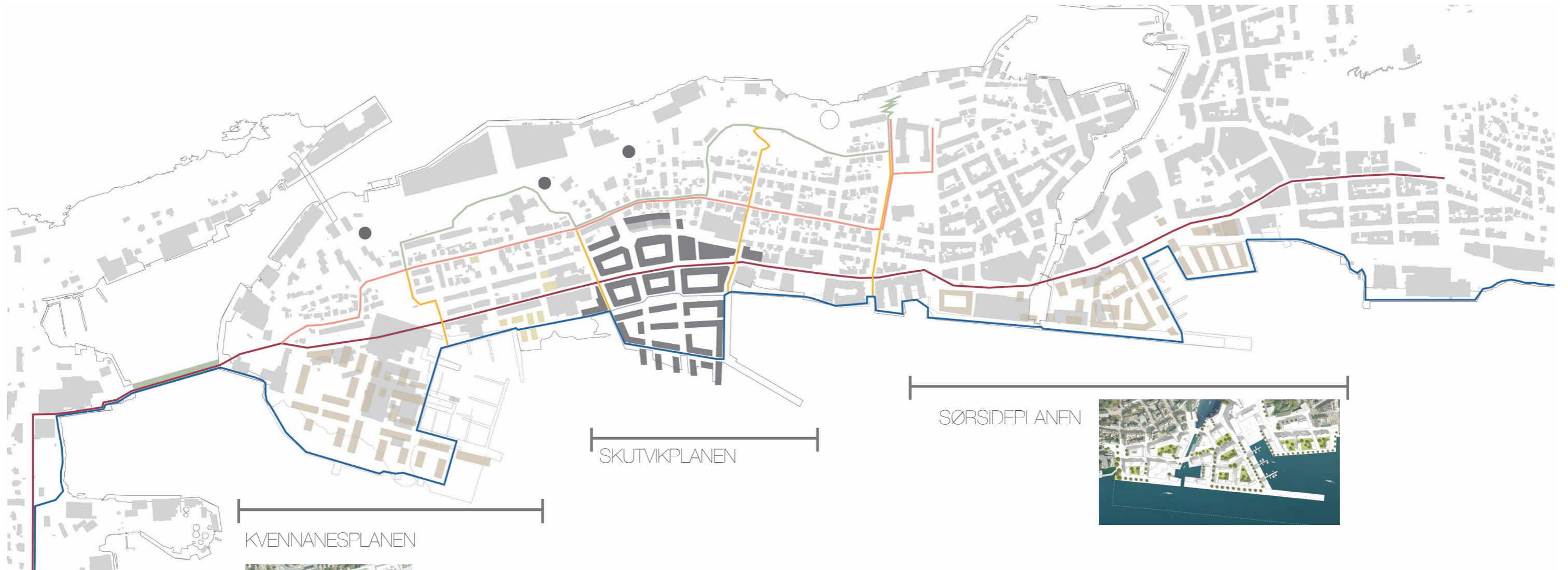
- Prioriterte tverrforbindelsar
- - - Lågare prioriterte, men likevel viktige forbindelsar, eksempelvis snarvegar.
- Aktivitets-/møtepunkt møtet mellom langs- og tverrgående linjer.

### LANGSGÅANDE

Dei langsgående linjene frå områdeplanlegginga overførast til byplan og vil styrke samanhengen mellom dei to nivåa.

### TVERRGÅANDE

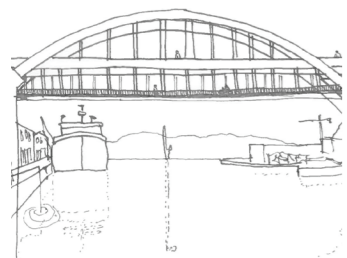
Dei tverrgående forbindelsane (nord - sør) går knyt saman høgdedraget mot nord med sjøen i sør og all aktiviteten som foregår i fjøra og på sjøen. Saman dannar dei langsgående og tverrgående linjene grunlaget for eit solid områdegrid. I møtepunkta mellom desse linjene kan ein prioritere fortetting og etablering av aktivitetar.



- Brosundtunellopningar
- Opning av stengt tursti
- Snarveg på Sjøpromenaden (Kanalgata)

- Etablere hessakoblinga
- Skulevegen
- Opne sjølinja
- Turforbindelse

- Transportåre
- Infill
- Prioriterte tverrforbindelsar
- Sjøpromenade



### ETABLERE HESSAKOBLINGA

Sidan Steinvågbrua har sprengt kapasitet ønsker vi å etablere ein ny forbindelse over til Hessa-øya. Denne skal føre kollektivtransport, gåande og syklande over sundet, eksempelvis til Notholmen som ville ha vore det kortaste alternativet frå ei forlenga Kjøpmannsgate. Ei slik kobling går direkte over til den mest folkerike delen av Skarbøvika. Det er viktig at ei slik løysing ikkje set industriarbeidsplassane i fare. Alternativet er å bygge på Steinvågbrua. Kanskje etablere ei underetasje?



### SKULEVEG

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



### OPNE SJØLINJA RUNDT ASPØYA

Per dags dato er det ikkje mogeleg å gå rundt Aspøya grunna ein inngjerda og låst port i overgangen frå Molovegen til Fjordgata. Denne ønsker vi å opne for å gje byvandrarane ei ny turløype. Dette vil kanskje, i det lange løp bli ein turistattraksjon i seg sjølv: ei vandring frå den historiske Molovegen, med dåtidens fiskemottak, til notidas fiskeriforedling.



### TURFORBINDELSE

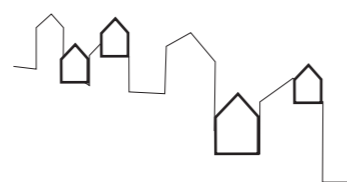
Vi har valt å styrke og knyte saman dei to turforbindelsane lang dei fire haugane på Aspøya: Storhaugen, Mikken, Hans-Marthaugen og Jenshaugen. Desse skal vere turprega (grussti framfor asfalt og liknande), men få tydelegare inngangsparti og gje mogelegheit for programmering av opningane. Vi ser også mykje potensiale i dei relativt lett tilgjengelege, store, grønne areala på taka til industribygga i nord.



### TRANSPORTÅRE

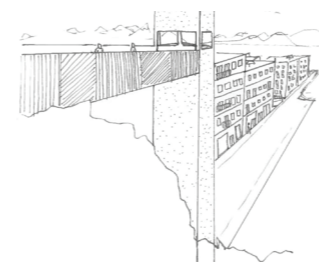
Vi vel å gjere legge hovudtransportåra frå sentrum gjennom Nedre strandgate, vidare gjennom Kjøpmannsgata og vidare til den nyetablerte Hessabrua.

Denne gata har prioritert kollektivfelt og eige sykkel felt. Nedre strandgate er stengt for gjennomgangstrafikk, då denne trafikken går gjennom Brosundtunellen.



### INFILL

Aspøya er ein av Norges mest tettbygde øyer, men likevel er det hol og fortettingspotensiale tilstades. Vi vil vere restriktive med å fortette trehuskvartala ytterlegare, då dette vil svekke det bustadmiljøet. Det største potensialet ligg langs sjøkanten. Særleg vest for Skutvika, er det mykje potensiale for unike infillbygg og spanande og identitetsberande transformasjonsobjekt.



### PRIORITERTE TVERRFORBINDELSAR

Tverrforbindelsane vi har valgt å prioritere er basert på eksisterande og nye prioriteringar: Aspegata (eksisterande allégate), Gange Rolvs gate (opprusting av eksisterande), Fiskergata (ny forbindelse), og Svalbardgata/Heissagata (opprusting av eksisterande)



### SJØPROMENADE

Vi vel å knytte oss på eksisterande planar om sjøpromenade frå Kvennesplanen og Sørsidplanen. Skutvika fyller inn den biten som manglar mellom dei to planane. Vi foreslår å fortsette denne vidare mot Volsdalsberga i aust og over den nyetablerte Hessabrua i vest.



## NY TRAFIKKSTRATEGI PÅ ASPØYA

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

Brosundtunnelen skal legge tilrette for at industrien på Aspøya, og vidare ut til Hessa, skal kunne forsette den sentrumsnærme drifta, samt ta unna gjennomfartstrafikken frå Hessa-øya. I kommunen sine foreløbige planar er det planlagt inn- og utkjøring rett nord på tomta vår. Vi går vekk frå denne planen og foreslår å legge inn- og utgang i Fjordgata, på nordsida av Aspøya. I tillegg tek vi høgde for at tunnelen har direkte kobling til eit parkeringsanlegg inne i fjellet på Aspøya, i tråd med den nye tankegangen rundt parkering.

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

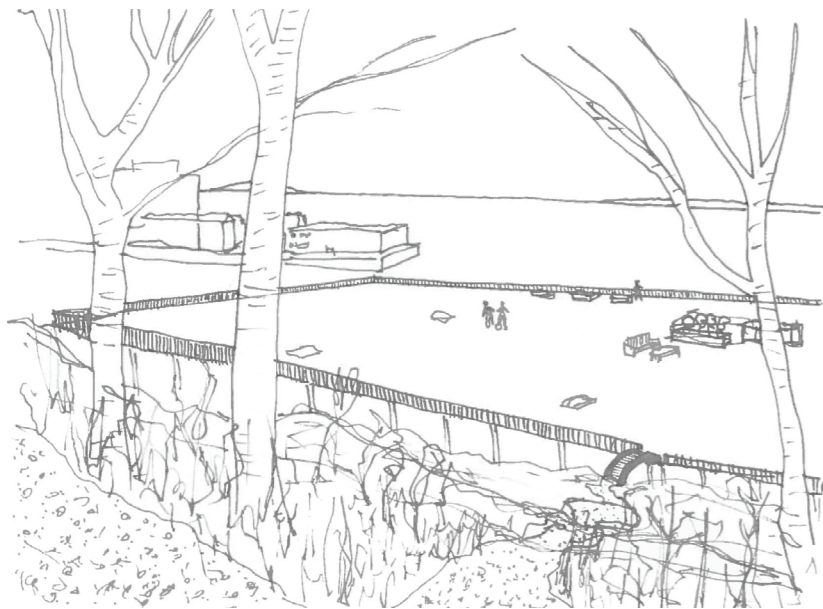
## NY PARKERINGSSTRATEGI PÅ ASPØYA

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

Vi gjer om på parkeringsfokuset på Aspøya. Vi fjerner gateparkering i enkelte langsgåande gater, men beheld moglegheita for midlertidig gateparkering i dei tverrgåande gatene som ikkje er prioriterte. Som erstatning for noko av gateparkeringa som forsvinn ønsker vi å etablere parkeringspunkt, gjerne i inne i fjellet i anledning utbygginga av Brosundtunnelen vi tek høgde for kjem til å komme. Vi vel bevisst å ikkje tilby like mykje parkering som vi har fjerna, då vi også satser på å betre kollektivtilbodet og -kvaliteten, samt fokuset på gåvenlege avstandar i eit så sentrumsnærme område.

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





Skisse: aktivitetsflater på toppen av industribygga



## TURFORBINDELSE PÅ ASPØYA

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

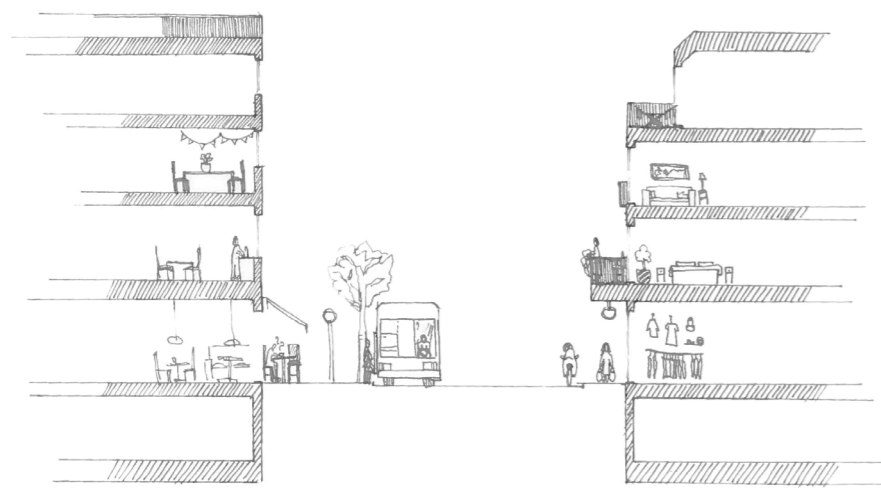
Aspøya har fire toppar: Jenshaugen, Hans-Martha-haugen (frå no av forkorta HMIH), Mikken og, viktigast av alle, Storhaugen. Storhaugen og Mikken har ein svak sti mellom seg. Stien frå Brooklynbrua, via HMIH og Jenshaugen har ein godt bearbeida grussti mellom seg og går forbi sansehagen til Aspøys omsorgssenter. Vi ønsker å knyte desse saman på eit vis. Det kan gjerast enkelt, ved å setje opp skilt som foreslår heile turløypa, med info om lengder og punkt langs løypa. Ein kan gjere inngangane meir synleg

eksempelvis ved å lage treportalar eller lage ein liten plass ved inngangen. Desse løypene ein invitere innbyggerane til å bruke aktivt under byløp, foreslå utomhustrøining som eit tilbod treningssentera i Ålesund kan ha, invitere til påskeeggjakt og liknande. Storhaugen Velforening er eit godt døme på eit innbyggerinitiativ som kan støttast ytterlegare opp om, som sjølve tek initiativ til arrangement og forfining av grøntområda.

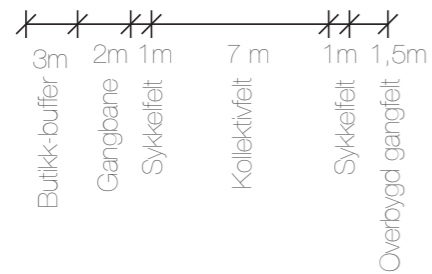
På turforbindelsen forbi sansehagen til Aspøys omsorgssenter ser vi for oss at ein i større grad kan jobbe med å korte ned den visuelle avstanden og utforminga mellom den innegjerda sansehagen og turstien utanfor. Vi trur det hadde vore fordelaktig at dei eldre kunne få tilgang til meir utfordrande terreng,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

På den andre sida kunne vanlege innbyggerar som har behov for litt meir tilrettelegte omgavnadar fått tilgang til det.

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



Total gatebreidde 15,5 m

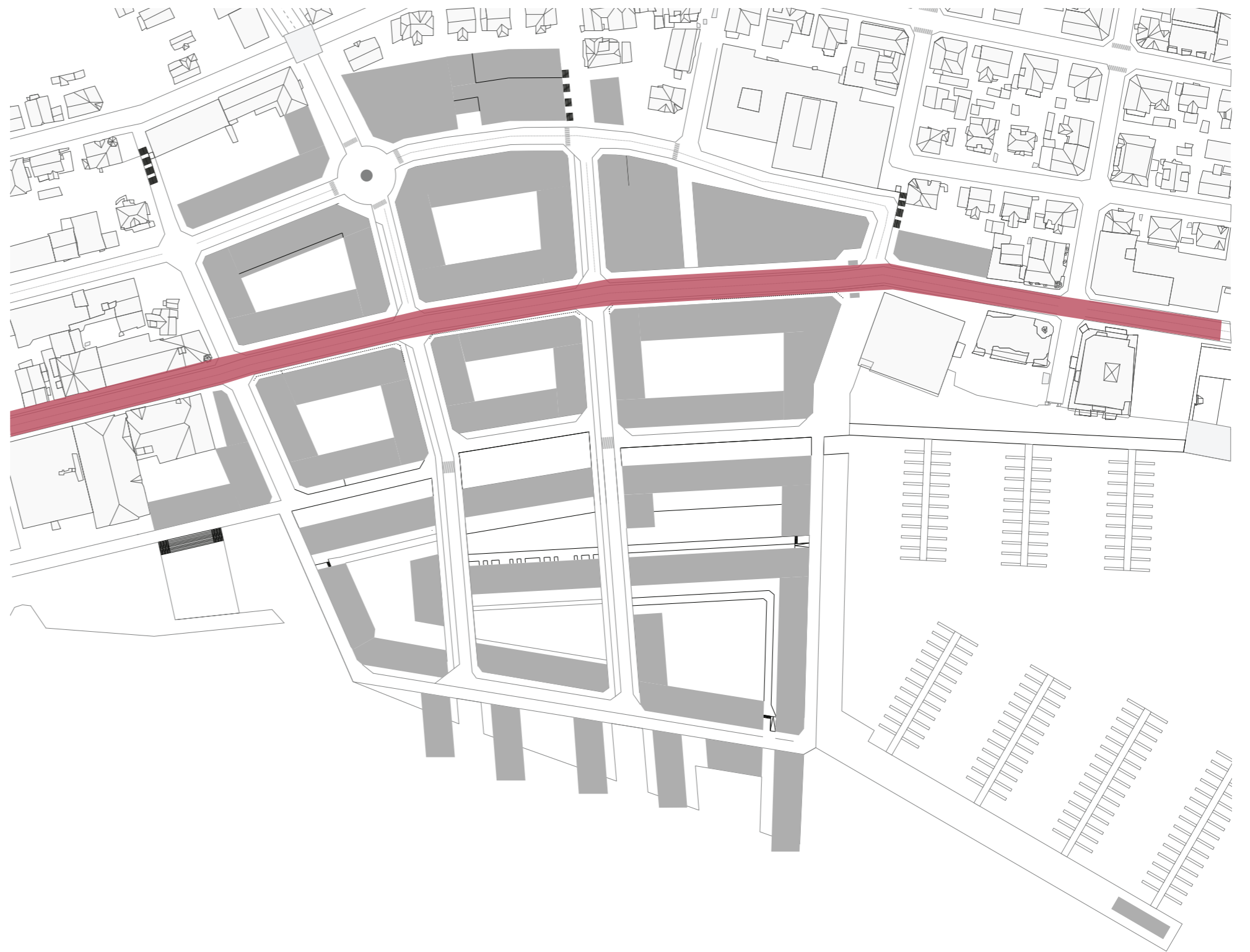


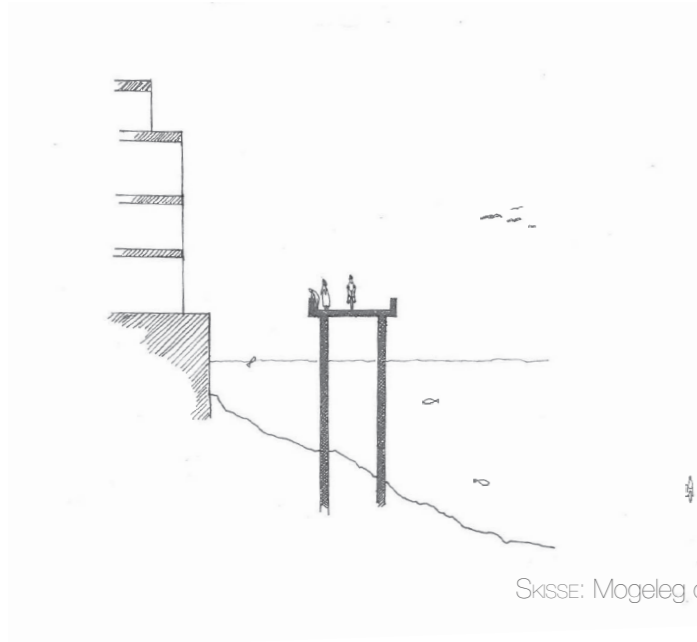
## TRANSPORTSETAPPA GJENNOM SKUTVIKA

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

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

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





Skisse: Mogeleg overgang aust for Skutvika

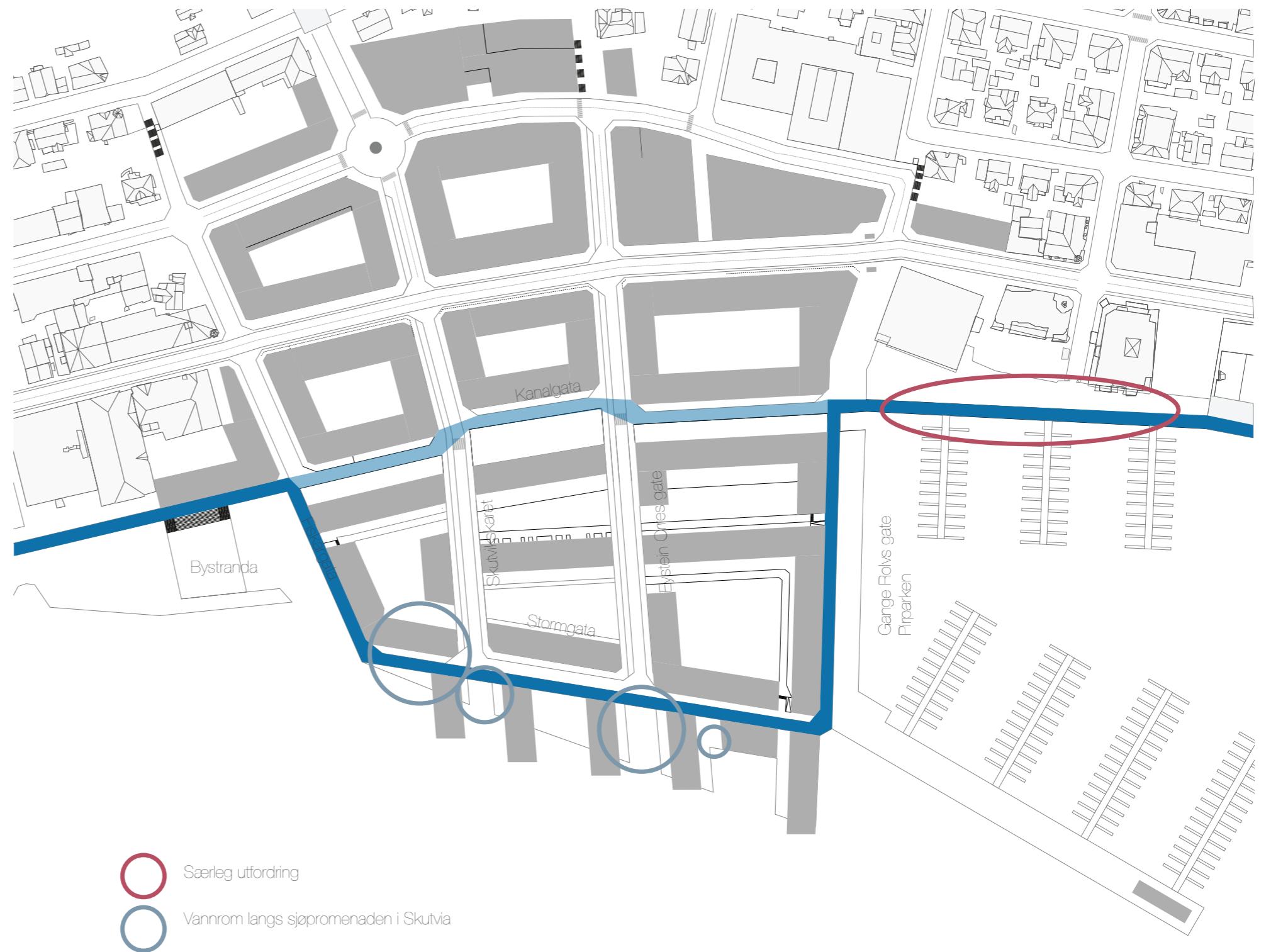
## SJØPROMENADEN I SKUTVIKA

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

Vi har valgt å legge ein gangveg på sjøside, med litt avstand til bustadane. Sjøpromenaden kan enten ligge som flyteelement eller stå på påler ned i fjellet under. Ved å bruke flyteelement vil ein komme heilt ned til vasskanten og få ei litt annanleis kontakt med vatnet. På den andre sida er ikkje dette så heldig med tanke på den ofte harde sjøen i Ålesund. Vi vel difor å etablere ein sjøpromenade på påler. Ein vil kunne utforme den fritt og unngår i tillegg vertikal problematikk med å komme seg ned til sjøen og opp igjen.

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

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



- Særleg utfordring
- Vannrom langs sjøpromenaden i Skutvika

Svalbardgata + Heissagata

Fiskargata

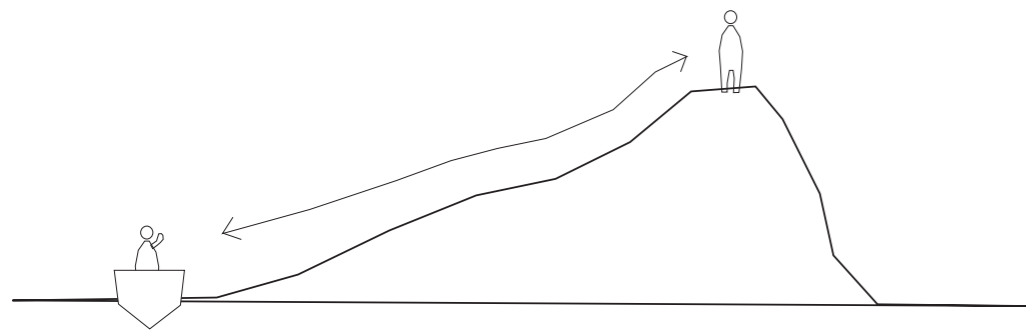
Gange Rolvs gate

Aspegata



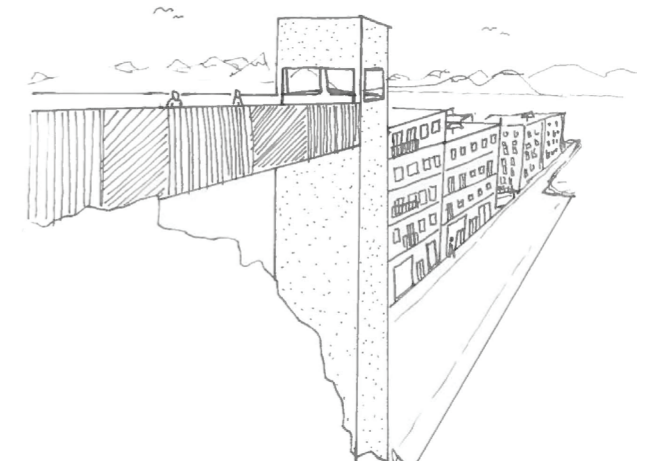


## TVERRFORBINDELSAR PÅ ASPØYA OG I SKUTVIKA



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

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



skisse: Konstruksjon for å ta unna terrengfallet, universelt utforma

Rolvs gate og Fiskargata.

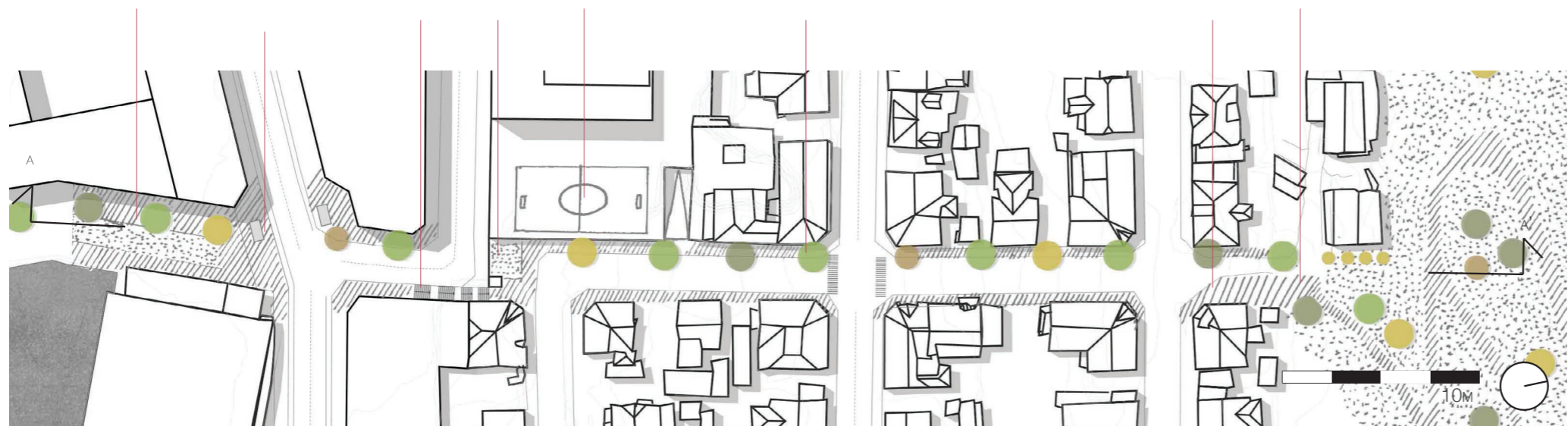
Nest høgast prioritert har vi Skutvikskaret og Eystein Orres gate, som ikkje treff nokre attraksjonar, men som er viktige fordi dei går heilt frå sjøkanten i nord til sjøkanten fremst i sør, i motsetning til andre tverrforbindelsar som gjerne sluttar på det høgaste punktet. Elles har vi desse tverrforbindelsane.

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



Snitt A-A' av tverrforbindelsen

- torgfunksjon og infopunkt før pirparken
- kollektivstopp
- ny og breiare trapp
- offentleg heis og rasteplass kl.06-18
- kl.18-06 basketballbinge
- etablering av trekkje i staden for gateparkering
- rasteplass
- inggangen til storhaugen



Tverrforbindelsen i plan

## TVERRFORBINDELSEN: STORHAUGEN - PIRPARKEN

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

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

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

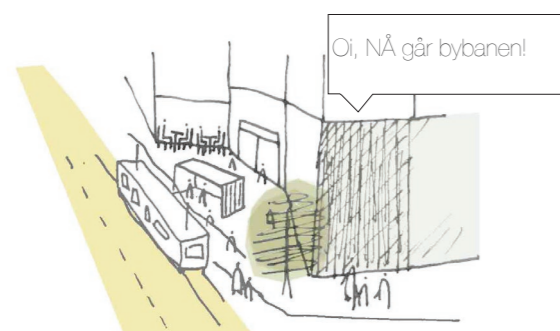
- Funksjonsdeling på taket til politihuset, etablere ei basketballbinge der mellom kl.18-06.

- Setje ut benkar på kvart kvartal.

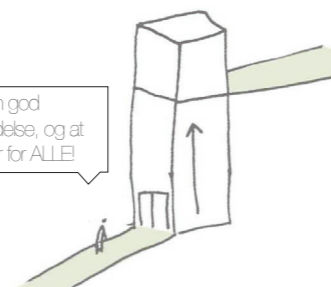
- Invitere lokale kunstnerar eller Ålesund kunstfagskule til å male eller tagge vakre motiv på husveggane langs tverrforbindelsen.

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

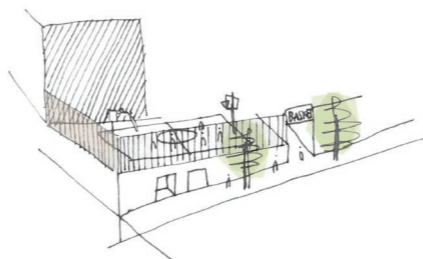
- Invitere nabolaget til å engasjere seg. Inviter til å forfine mellomromma mellom husa. Spons noko beplantning som kan stå langs veggen.



For ein god forbindelse, og at den er for ALLE!



Ein basketballbane etter klokka 18.00. Eg og vil spela mamma!



Oi, sjå Kari, her starter ein tursti. Skal vi prøve den i dag?



skisse: Ulike situasjonar langs tverrforbindelsen storhaugen- pirparken



vidare sør ligg eit utsiktspunkt og fiskeplass

møteplass og infopunkt ved bystranda

rastepunkt ved eit av skutvikas eldste hus

etablering av offentlig heis og trapp

inngangen til sansestien

Snitt B-B' av tverrforbindelsen

open plass med utsikt og div. fasilitetar som vatn og wc, benk ol.

Tverrforbindelsen i plan

## TVERRFORBINDELSEN: SANSESTIEN - BYSTRANDA

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

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

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

- Etablere eit utsiktspunkt der den offentlege trappa og heisa kjem. Gjerne med sitteplassar og kunst på husveggen i aust.

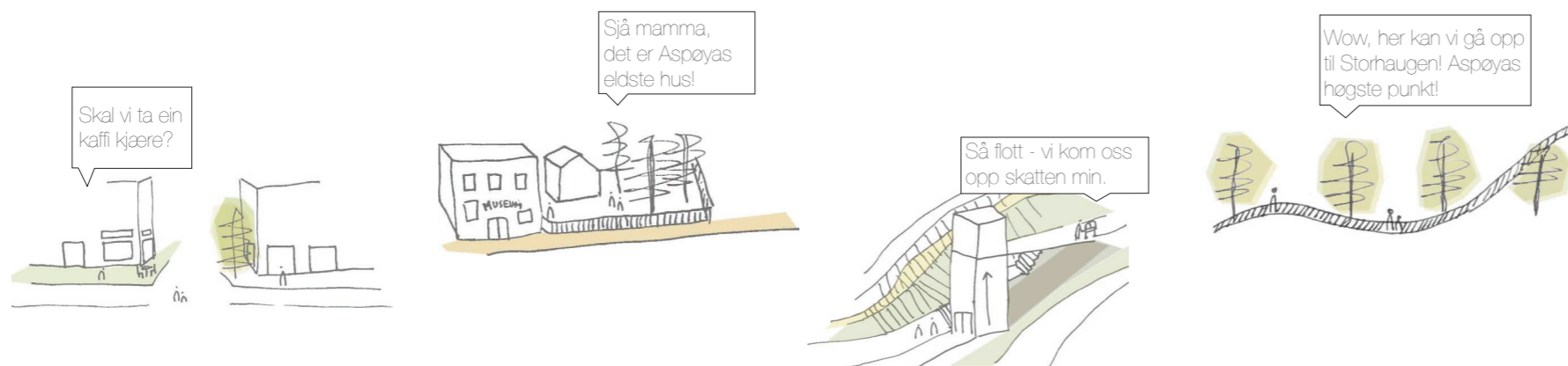
- Plante tre langs tverrforbindelsen på eine sida.

- Etablere eit byøkologisk prøveprosjekt der Bystranda skal etablerast i framtida.

- Setje ut kvilebenkar på plassen like ved inngangen til sansestien.

- Forhøyre seg om mogelegheita for å aktivisere taka på industrianlegga nord for sansestien, med mogeleg bruforbindingar over dit. Her ligg det stort potensiale for store aktivitetsflater.

- Ha mindre eventyrskog-prosjekt, eller noko liknande, langs sansestien. Gjerne i samarbeid med omsorgssenteret, for å lage ein glidande overgang frå innegjerda sansehage til offentlig. Invitere dei eldre til å delta.



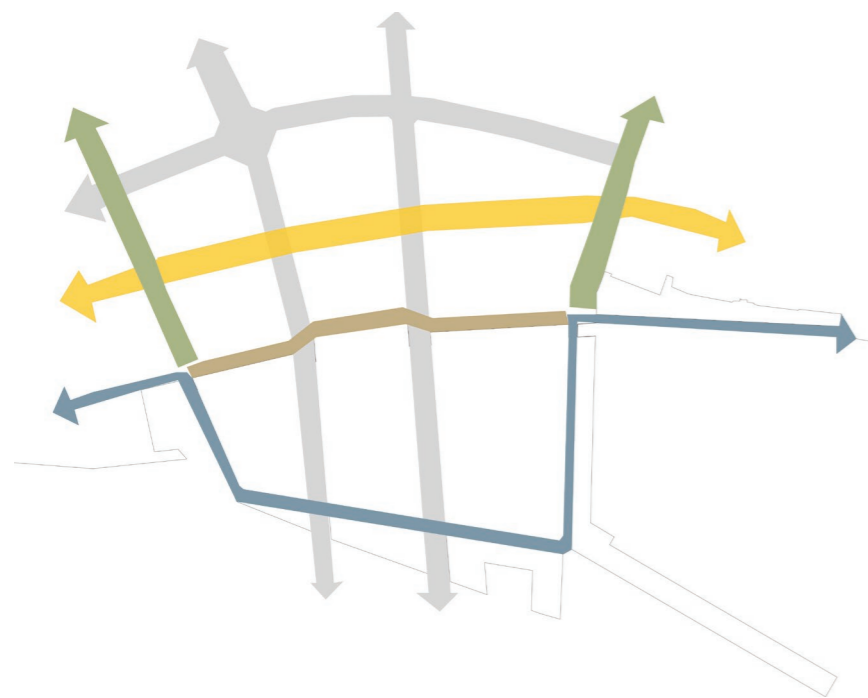
SKISSE: Ulike situasjonar langs tverrforbindelsen sansestien - bystranda



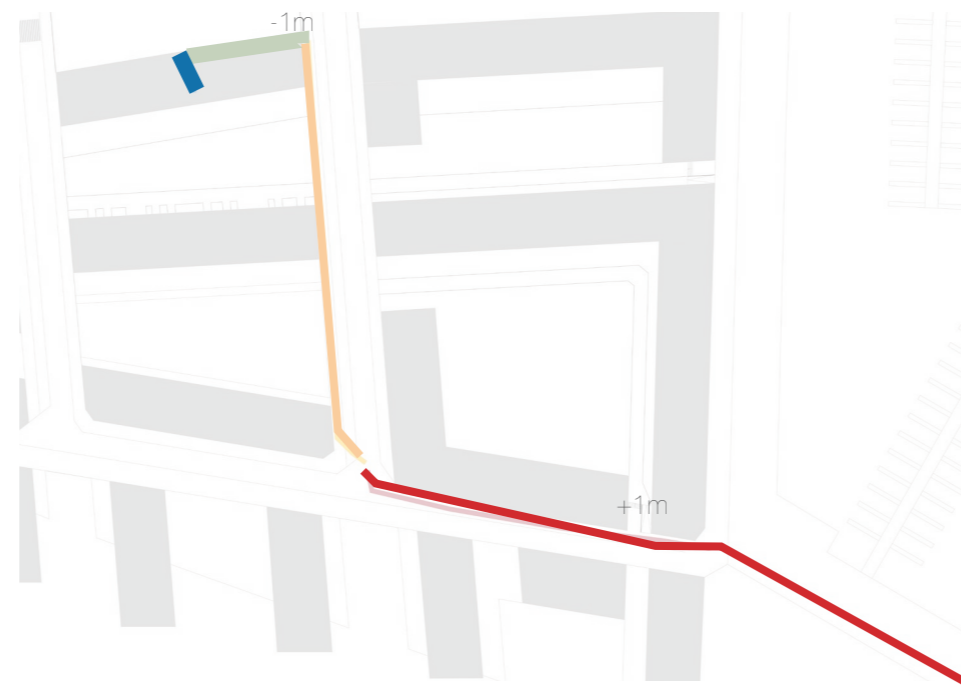
- Offentlege byplassar
- Lokale møteplassar
- Uformelle møteplassar/ pusterom

## PLASSAR OG PLASSHIERARKI

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



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



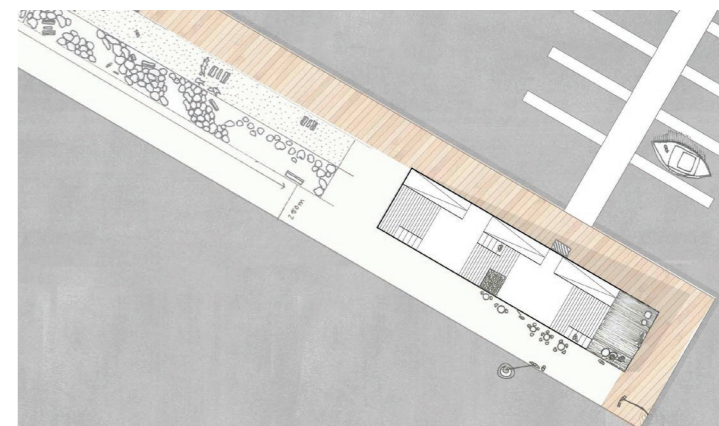
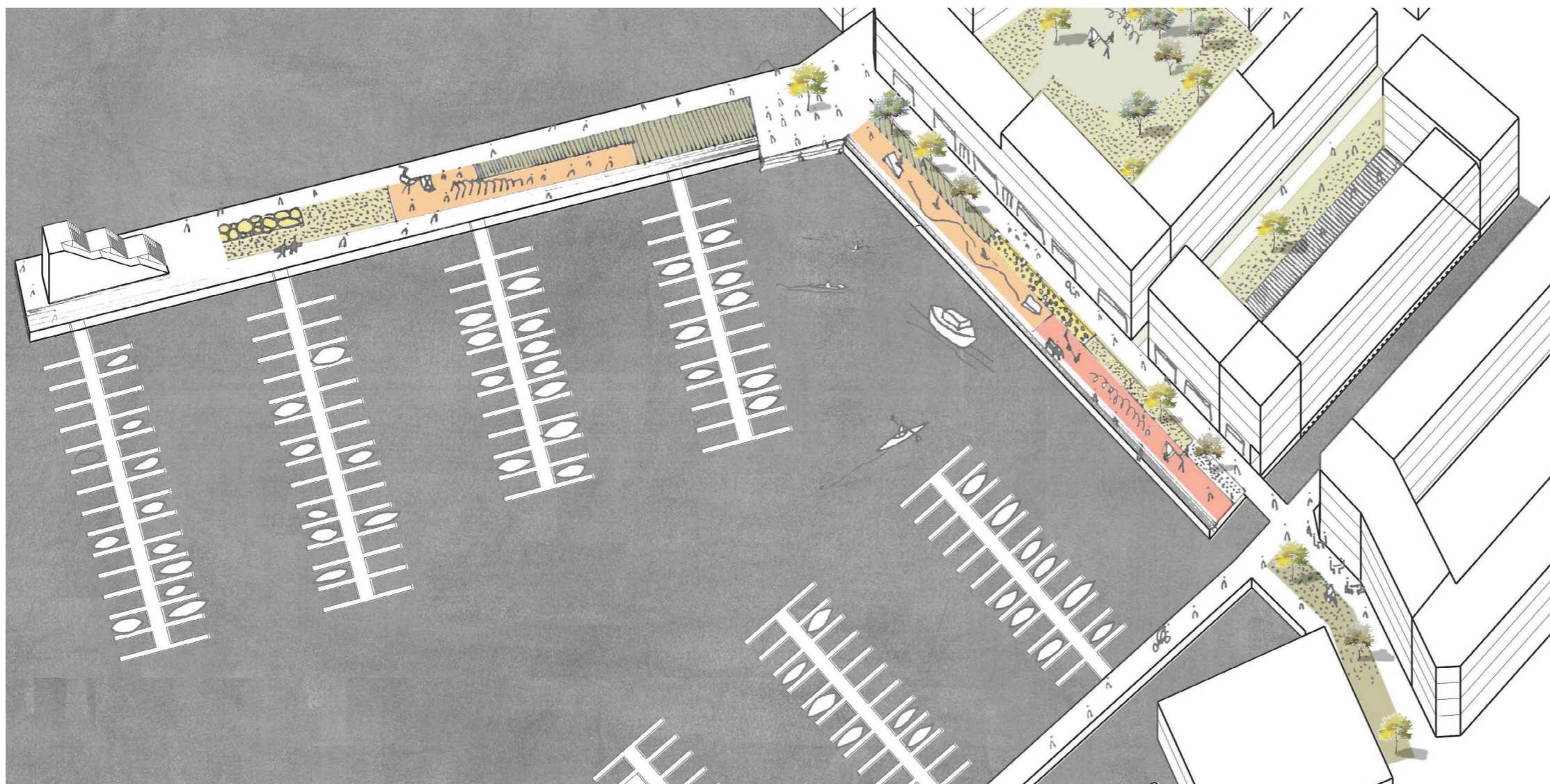
### GATEHIERARKI OG MJUKE OVERGANGAR

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

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

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

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



Tuppen av pirparken



PIRPARKEN

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

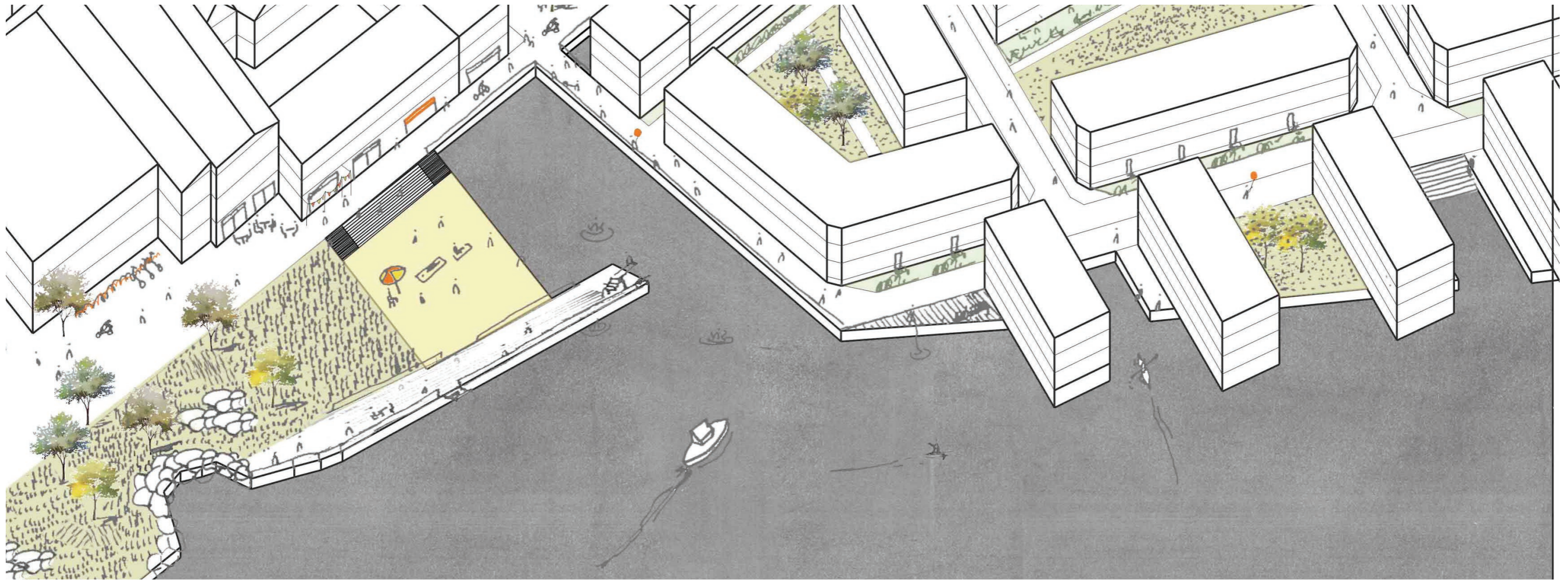
Vi har derfor gjort piren om til ein park, med småbåthavn. Pirparken består av ulike langstrakte aktivitetsflater med rom for alle. Dei ulike flatene skal ha varierte dekker og fargebruk. Dei ulike sonene skal både ha programmerte og uprogrammerte soner. Piren har mange fine, naturlege kvalitetar som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

oss at ein kan merke av ulike distansar på bakken langs piren, for å tilrettelegge for løpstrening i kombinasjon med læring og kunnskap.

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



Hjørneplassen i Pirparken



 BYSTRANDA

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

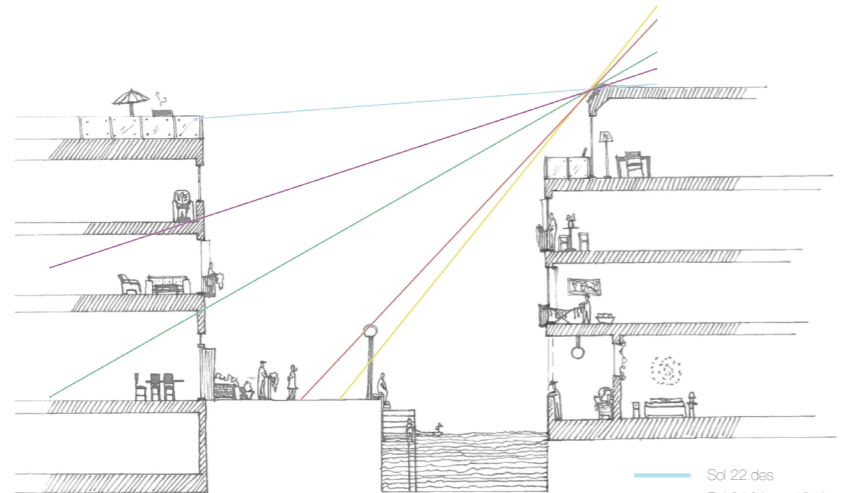
Bystranda skal fungere som ein møteplass og rekreasjonsområde for heile byen. Nærmast vatnet er det sandstrand der ein kan på ein behageleg måte kan komme seg gradvis ned i vatnet. Ønskjer ein ein litt meir effektiv eksponering kan ein gå ut til stupetårnet på den lille piren. Tilkomsten frå strandpromenaden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

I bakkant av sandstranda er det eit uprogrammert grøntområde med variert dekke og beplantning. Dette området er tenkt som eit område for byøkologisk mangfald og er ein del av barnehagen sitt område.

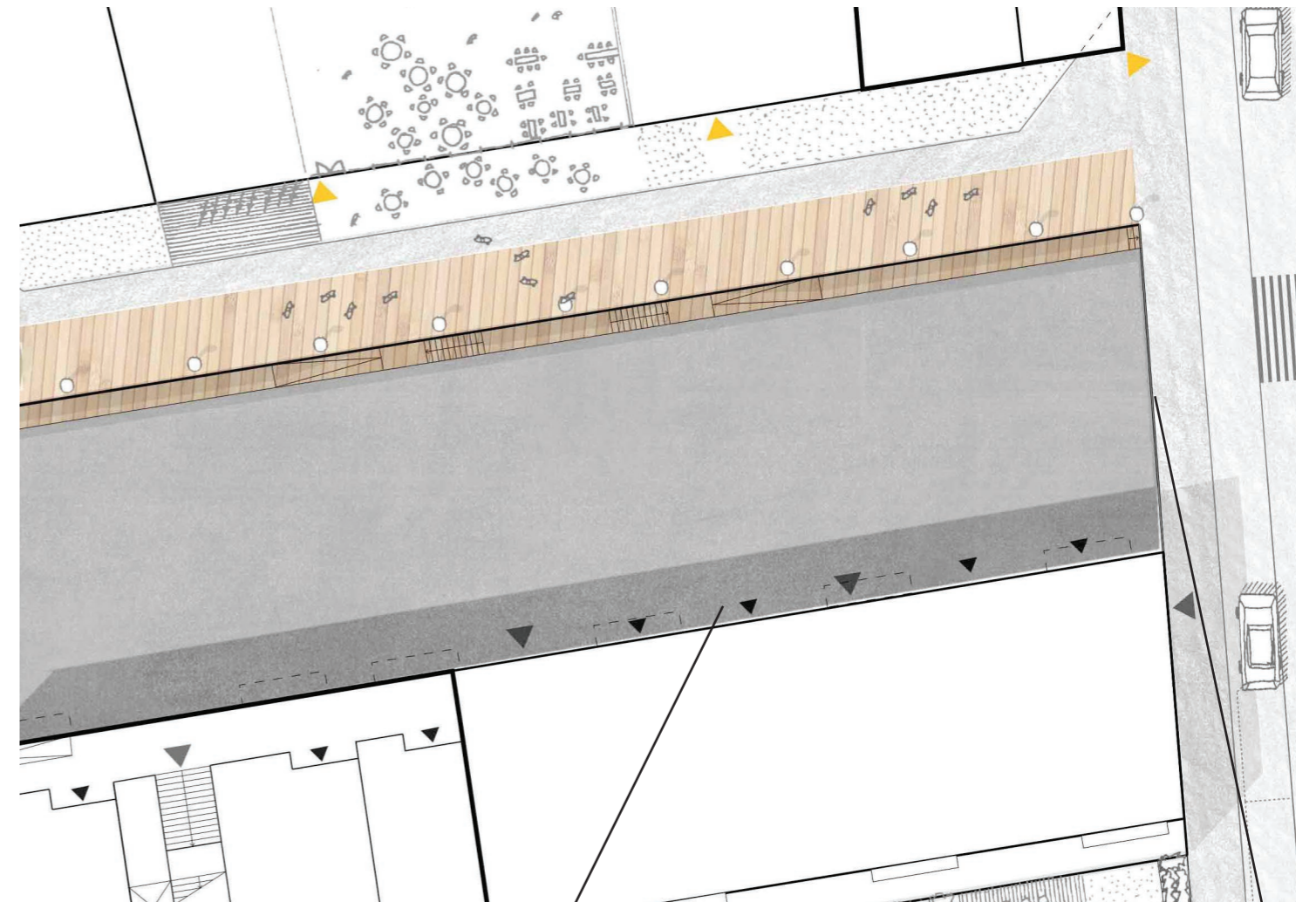
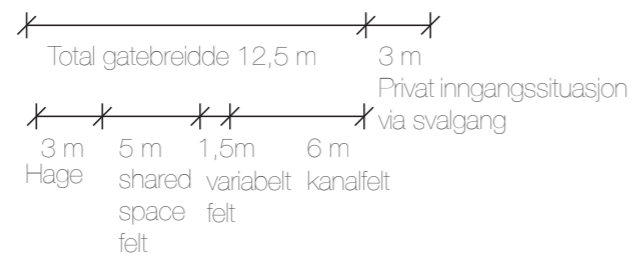
Om vinteren er dette også eit fint, uprogrammert område der det vil leggje seg snøv når det ein sjeldan gong snøver og er kaldt nok. Ellers vil det vere eit stort opent område for frileik.



Her kan du komme å leike åleine, eller med heile klassa. Det finnast ikkje leikeapparat her, kun inviterande natur, former, merkelege steinformasjonar, spanande variasjon osv.



skisse: Gatesnitt med solforhold i Kanalgate



## KANALGATA MED VANNROMMET

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

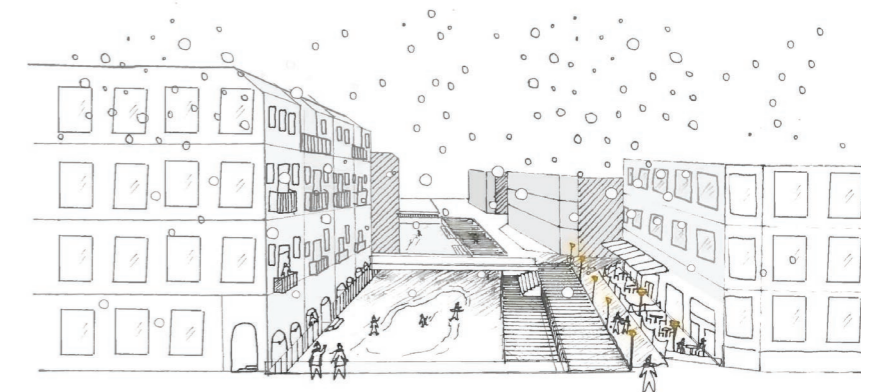
Vannromma i kanalgate er til både for dei som går i gate og dei som ser ned til gate. Dei skaper ei heilt spesiell stemning.

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

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

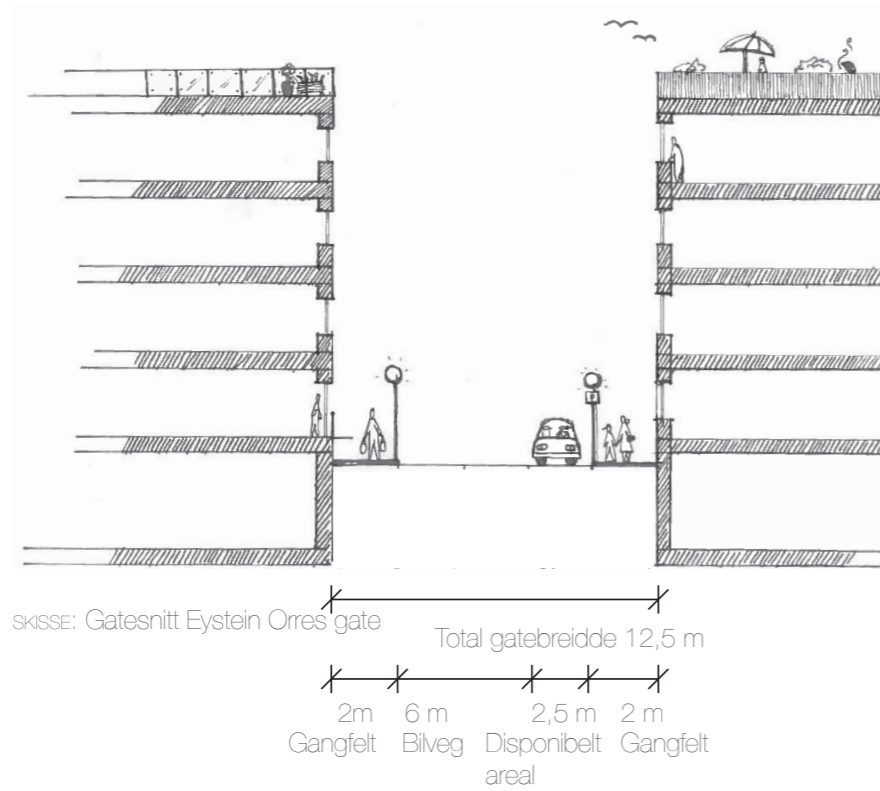


skisse: Kanalrommet sett innifrå



skisse: Vannrommet i kanalen, islagt, ein kald januarveld

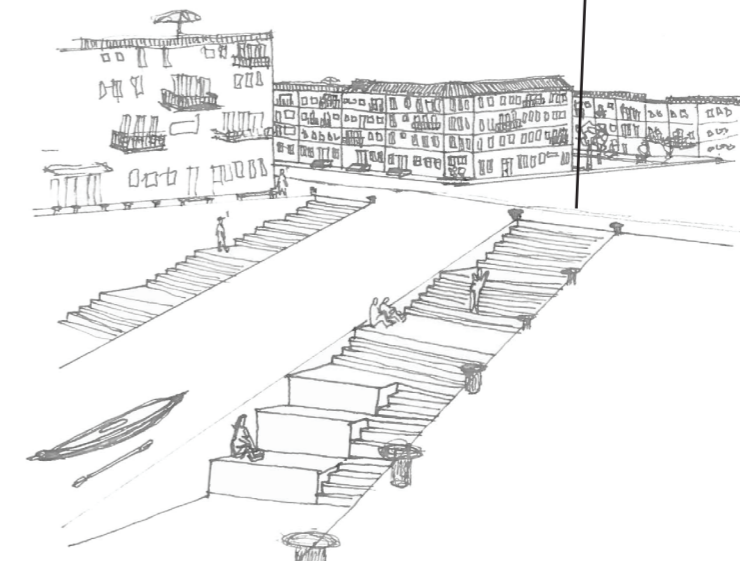




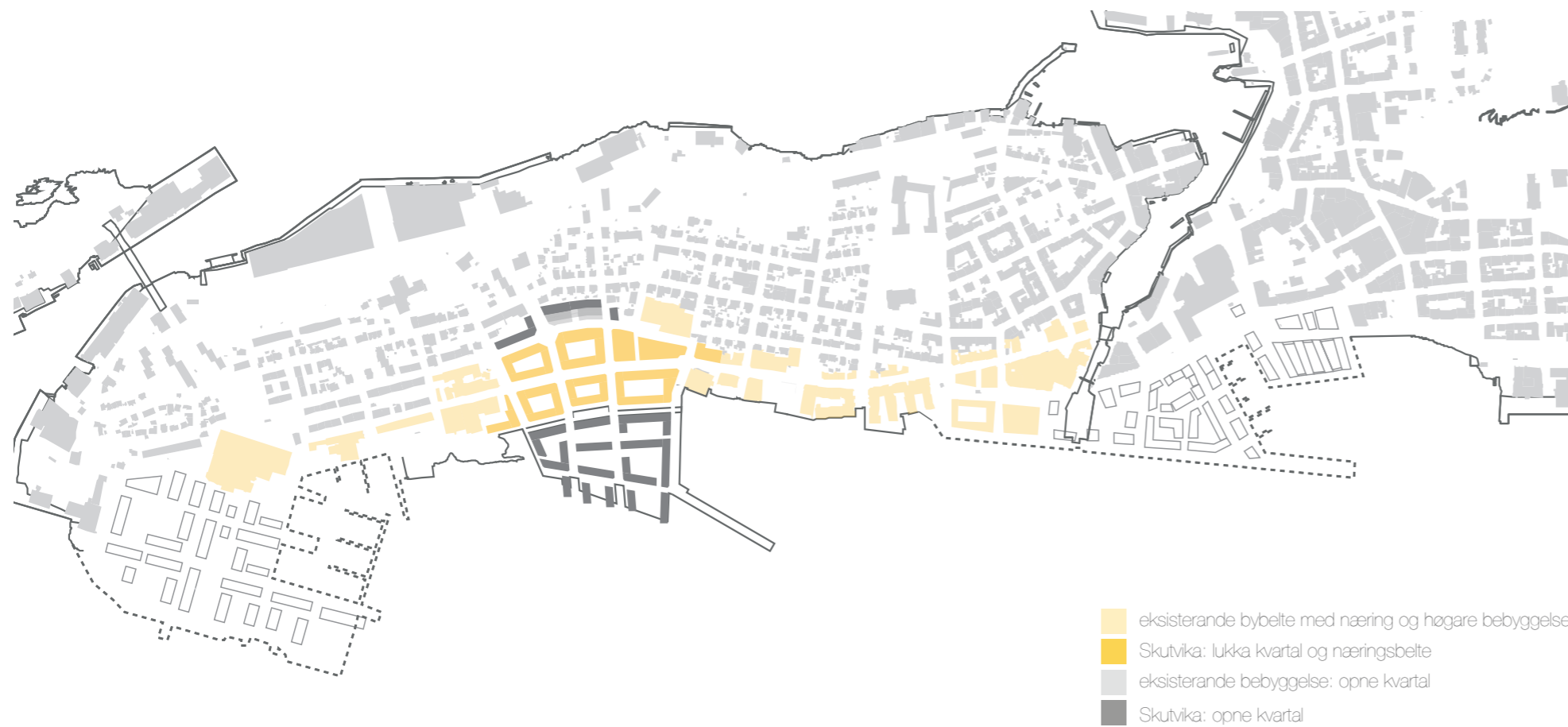
## EYSTEIN ORRES Plass

Eystein Orres plass ligg i enden av Eystein Orres gate og er ein av dei to tverrforbindelsane som går heile vegen over til nordsida av øya. Dette er også ein av dei få tverrforbindelsane med rett siklinje heile vegen og mogelegheit for å gå øya på tvers, heilt over på nordsida. Vi ønsker derfor å utforma enden som ei rampe, for å fullføre bevegelsen heile vegen ut i sjøen.

Dette gir mange spanande mogelegheiter til ulik og praktisk bruk. Til dømes som sjøsettingsplass for båt og utgangspunkt for kajakk. Rampa gjer også at plassen er universelt utforma ned til dei ulike platåa, som ein ellers kjem ned til ved hjelp av diverse trappeløp.



skisse: Storrampa/-trappa som utgjør Eystein Orres plass



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

## ORGANISERING AV BYGNINSKROPPAR

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

I dette same næringsbeltet har vi valgt å plassere nokre litt djupare næringslokale, som skal invitere større butikkar og typiske "kjøpesenterboksar" til å etablere seg innomby, implementert i det eksisterande bynettet. I vår mogelegheitsstudie er dette matbutikk, sportsbutikk, sykkelutleige og -verkstad og liknande. Den fremre delen av Skutvika, sør for Kanalgata, har vi i større grad utforma som eit boligområde med ein blanda typologi. Vi har valgt å opne kvartala i større grad, for å skape lågare terskel for å bruke dei ulike tilboda inne i kvartala som området tilbyr. I dette området bruker vi i større grad byggegrense i den forstand at vi tilrettelegg for tilbaketrukke bygningskroppar, men bruk heilt ut i gata.



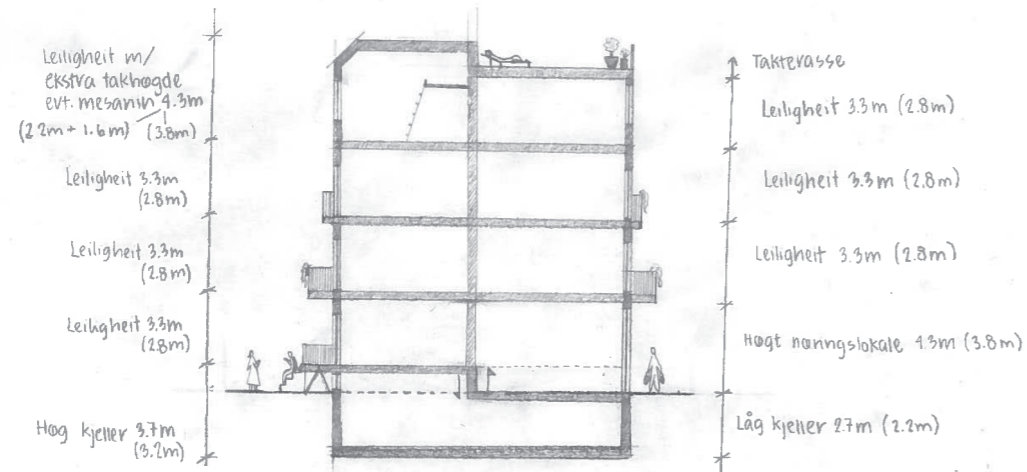
ILLUSTRASJON: lukka kvartal



ILLUSTRASJON: tilrettelegte næringslokale på bakkeplan



ILLUSTRASJON: opne kvartal



SKISSE: Fleksibel 1.etasje

## GENERELLE BYGNINGSKROPPAR, FASADER OG MATERIALITET

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

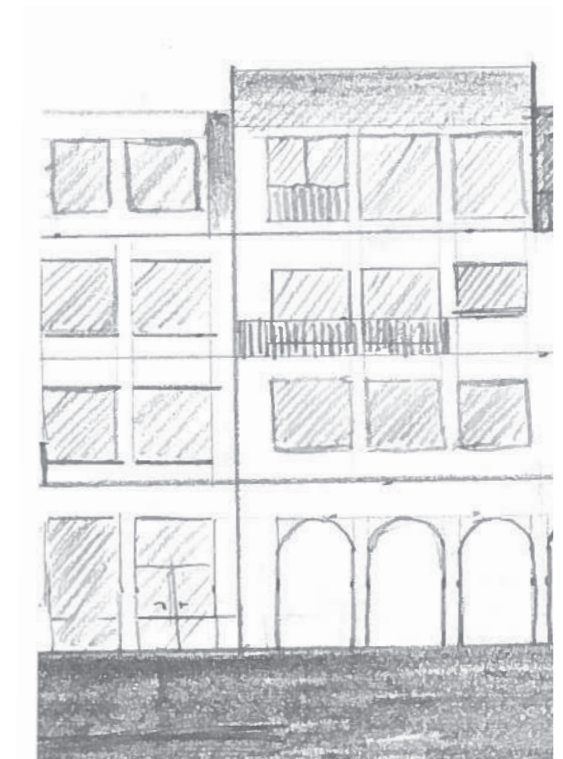
Vi har, i arbeidet med gateløpa, etablert eit fasadepriinsipp for samtlige nybygg på tomta. Alle bygningskroppar skal gi eit vertikalt inntrykk ved å gi inntrykk av smale einingar, ha mange dører, vindauge og henvendelsar ut. Det skal male

eit loddrett relieff som skal stimulere gateløpet til å bli meir opplevingsintensivt. Det er hyggelegare å gå i ei gate der ein auge kan gli over og utforske, framfor å sjå målretta fram i håp om å vere ferdig snart, slik ein gjerne har ein tendens til å gjere langs gater med støyskjermer.

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



Eksempel på oppdelte fasadar

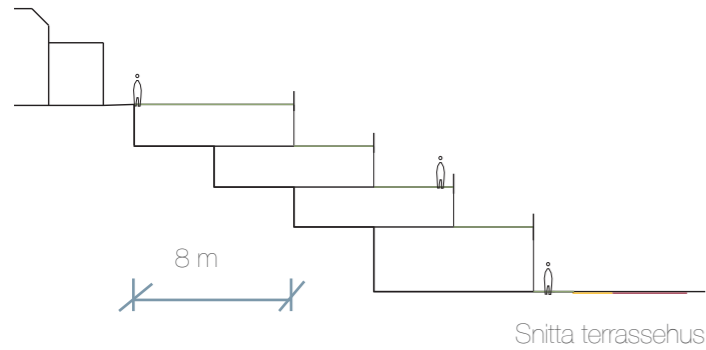


Skisse av fasade i kanalgatar

## TYOLOGIAR

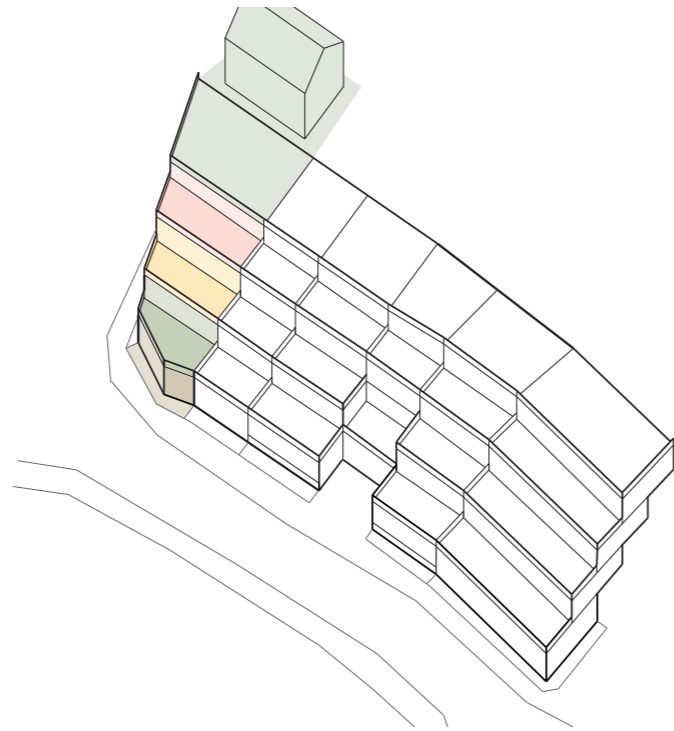
Vi har etterkvart utvikla eit ønske om å mikse ulike typologiar i Skutvika, då vi trur at dette vil ha heldige effektar. Det auker utvalet av ulike typar busituasjon og leggje til rette for eksperimentering i ulike buformer, eksempelvis kollektivalternativ. Dette er også noko vi har funne ut av er attraktivt også i dagens marknad, så det vil også vere eit spanande alternativ for eigedomsutviklarar. Ved å tilrettelegge for eit breiare utval av leilighetsstørrelsar

og bukvalitetar håper vi at det vil vere eit breiare utval av bualternativ i ulike prisklasser, som igjen vil vere med på å fremje ein meir balansert demografi i området, særleg med tanke på barnefamiljar og dei som ønskjer å etablere seg i marknaden.

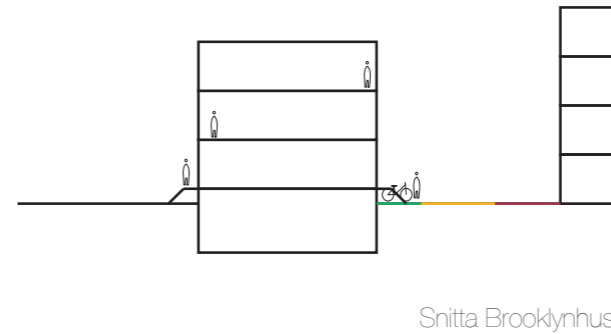


### TYOLOGI: TERRASSEHUS

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

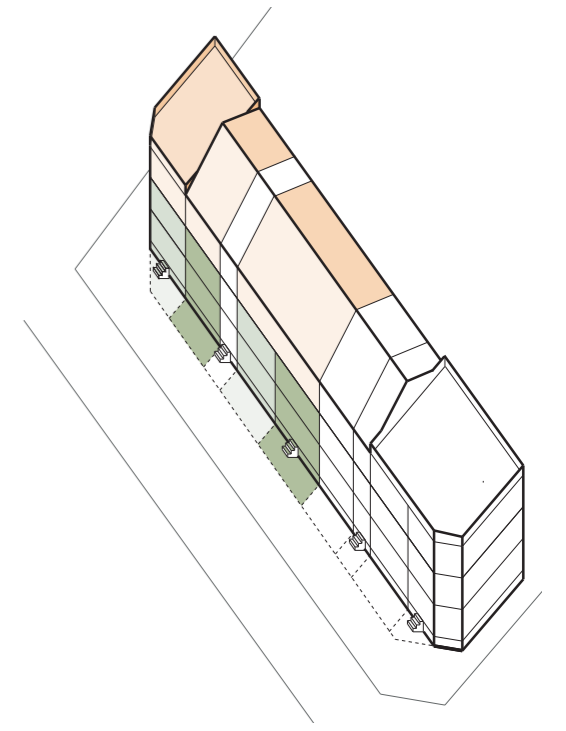


Aksenometrisk framstilling av terreassehusa

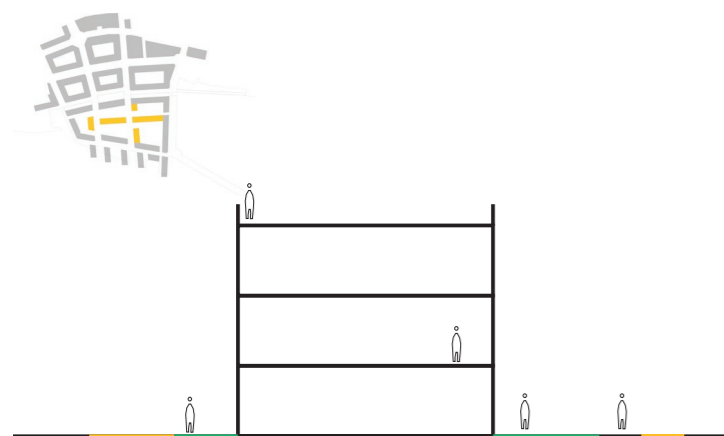


### TYOLOGI: BROOKLYNHUS

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



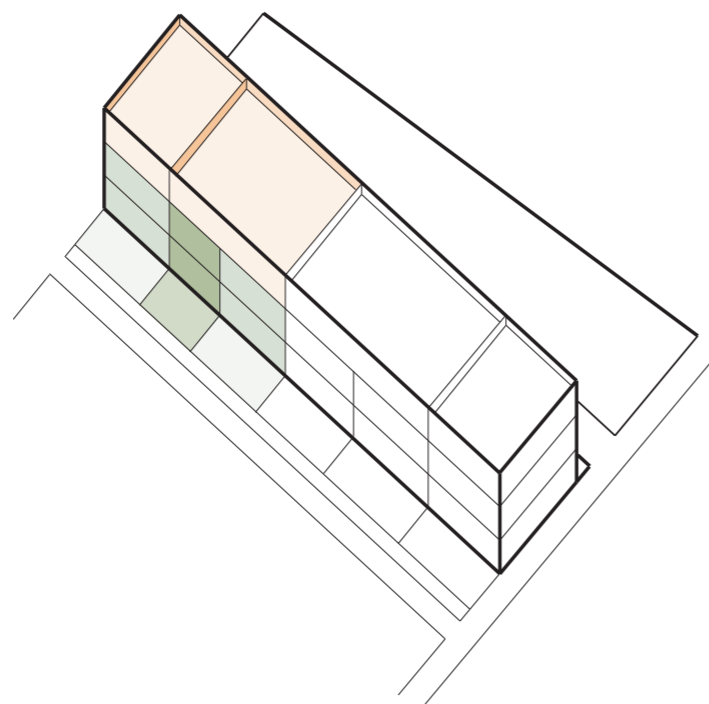
Aksenometrisk framstilling av Brooklynhus



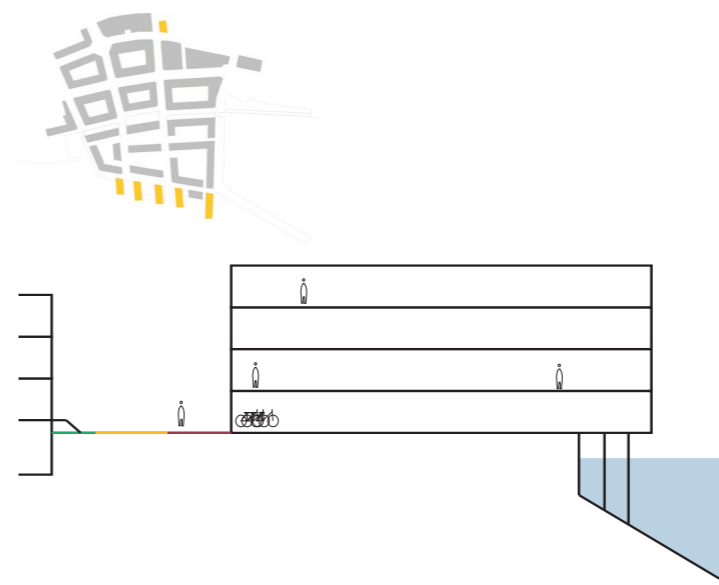
Snitta rekkjehusa

#### TYOLOGI: REKKJEHUSA

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



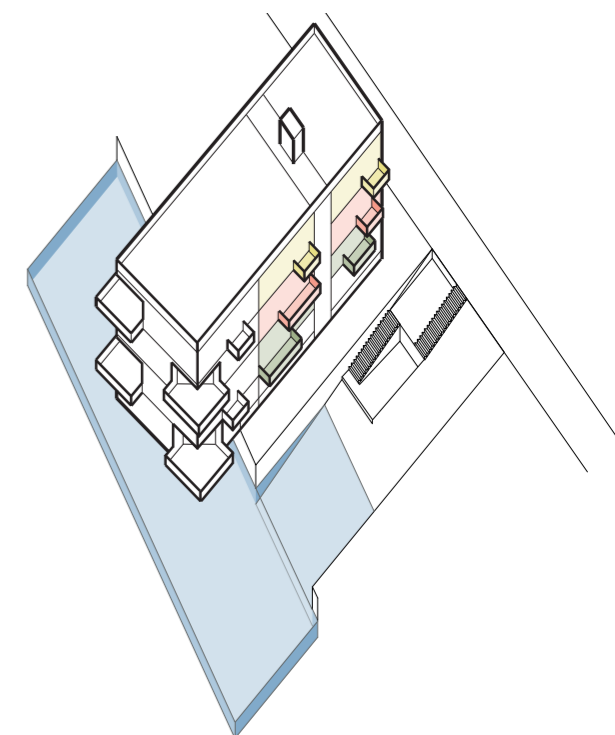
Aksenometrisk framstilling av rekkjehusa



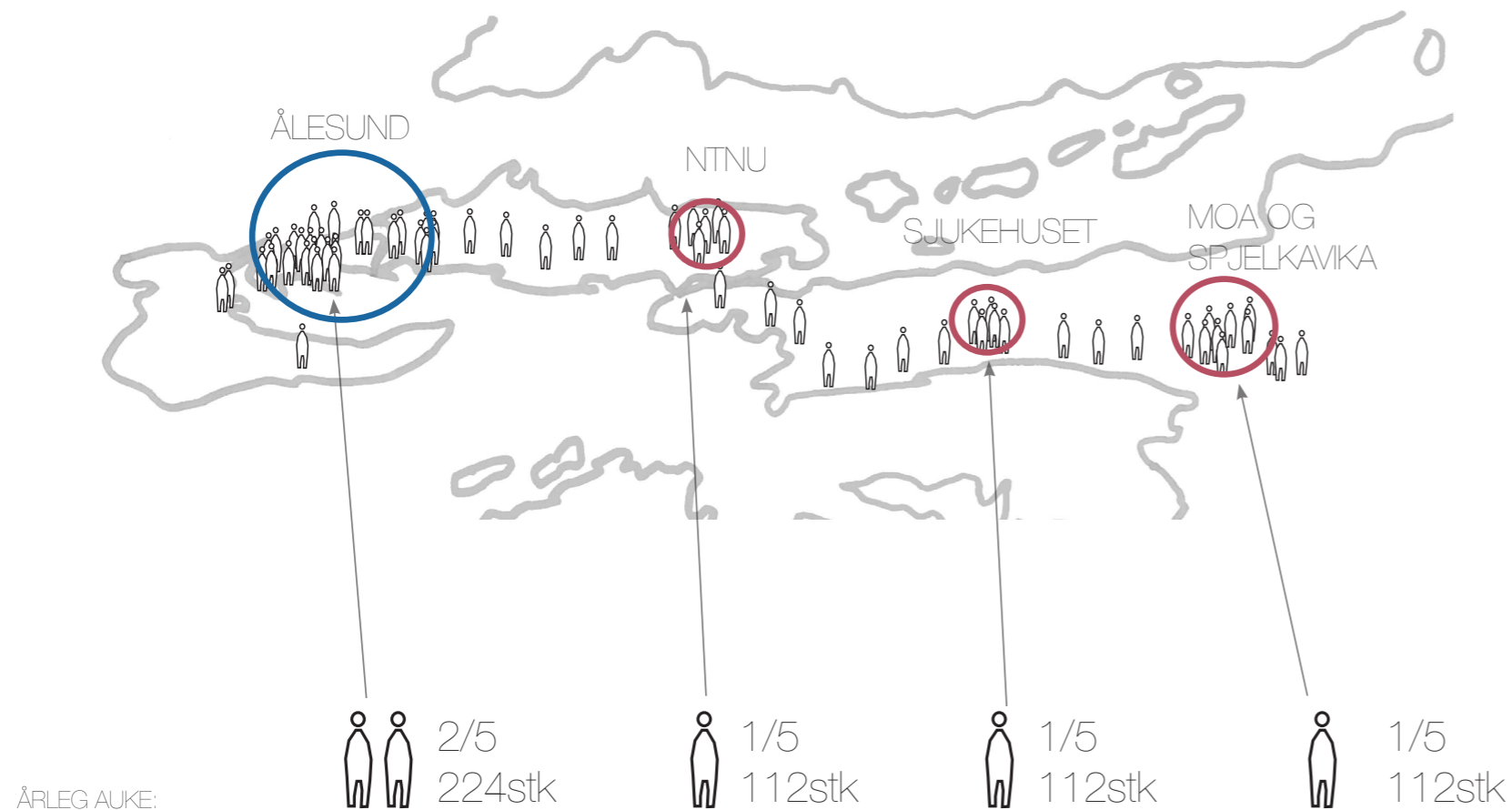
#### TYOLOGI: LLAMELLBLOKKER

Snitta lamellblokker

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



Aksenometrisk framstilling av lamellblokker



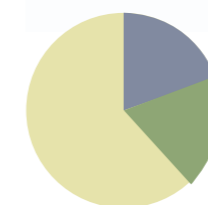
Skutvika vil huse:

**2116 MENNESKE**

## BEFOLKNINGSUTVIKLING

Skutvika-prosjektet vil til saman kunne huse 2116 menneske dersom vi går utifrå 35m<sup>2</sup> per person, noko som ikkje er urealistisk med tanke på utviklinga dei siste åra. Det er denne vegen det går og i byen har dette færre konsekvensar enn i mindre urbane strøk. Dette fordi byen, i teorien, kan tilby mange av dei same funksjonane som store og mange rom i ein privat bustad kan. I staden for å trengje ei stor spisestove i alle rom kan byen tilby eit godt utval restaurantar når anledninga måtte by seg. Du treng heller ikkje eige treningsrom eller hobbyrom, då du i staden kan ha abonnement på eit treningscenter og klubbkveld hos Husfiden sine lokaler i Kjømannsgata. Å bu i by handlar om å dele og nytte synergieffekta, ideelt sett.

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



- 27 115 m<sup>2</sup> næring
- 74 059 m<sup>2</sup> bolig
- 8 129 m<sup>2</sup> parkar og plassar

Totalt tomteareal i prosjektet:

**48 132 m<sup>2</sup>**

## AREALFORDELING OG TETTLEIK

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

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



## UTBYGGINGSTRINN

Sjølv om Skutvika utifrå teoretiske tal har grunnlag for å byggast innan 10 år, tek vi høgde for ein noko meir langsam utvikling på 25 år. Vi har delt utbygginga inn i fem faser, der første fase kan startast opp allereie i dag, med umiddelbare tiltak. Dei neste trinna er delt inn i fase 1 på 7 år og fase 2-4 på 5år.

### FASE 0 - 3 ÅR

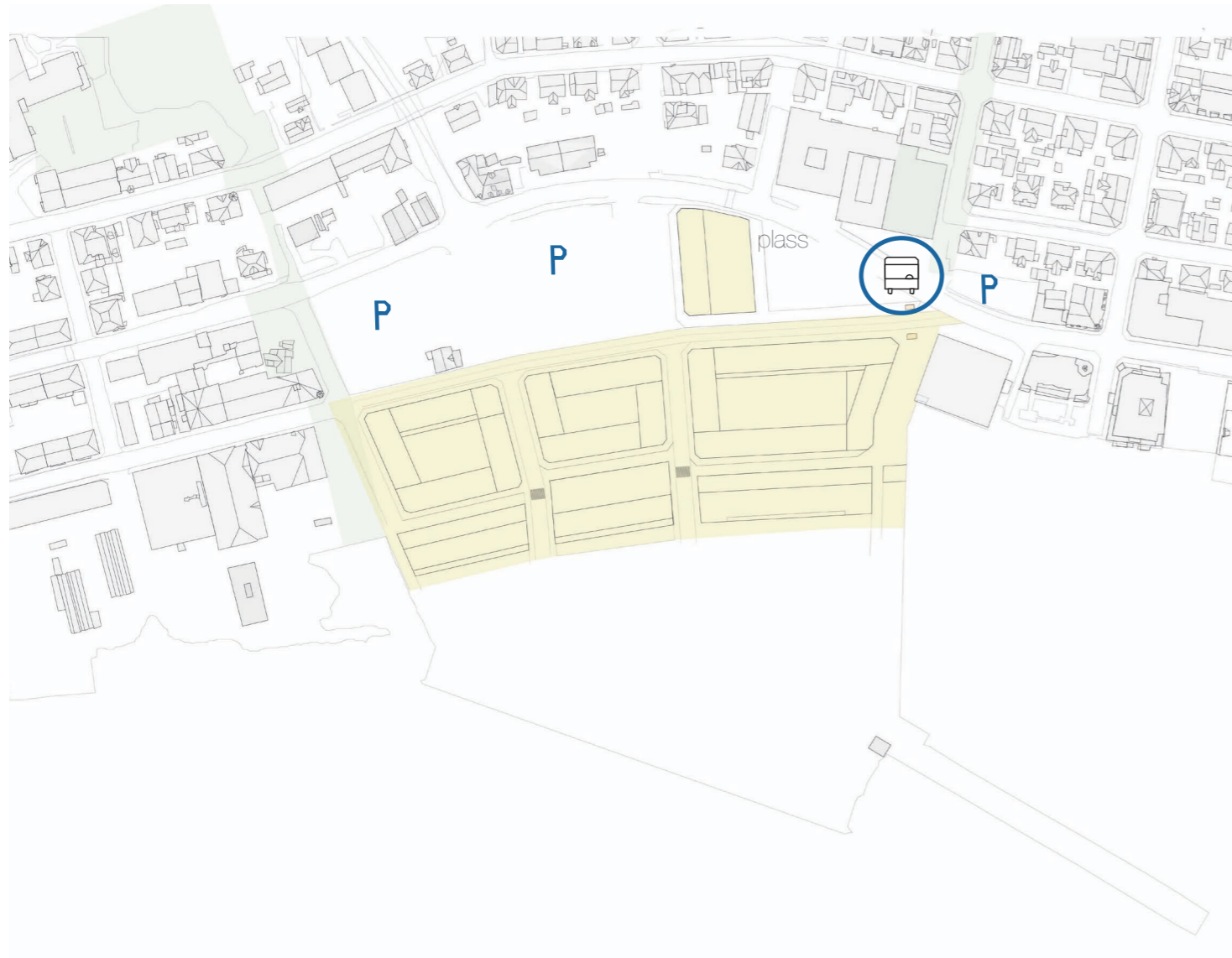
Målet i denne fasen er å fullføre Pirparken og fortsette sjøpromenaden mot vest.

#### Infrastruktur:

- Fortsette Eystein Orres gate
- Fortsette sjøpromenaden
- Starte Stormgata

#### Bygg:

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



## FASE 1

**Lengde: 7år**  
**728 menneske**  
**Næring: 10 784m<sup>2</sup>**  
**Bolig: 25 466m<sup>2</sup>**

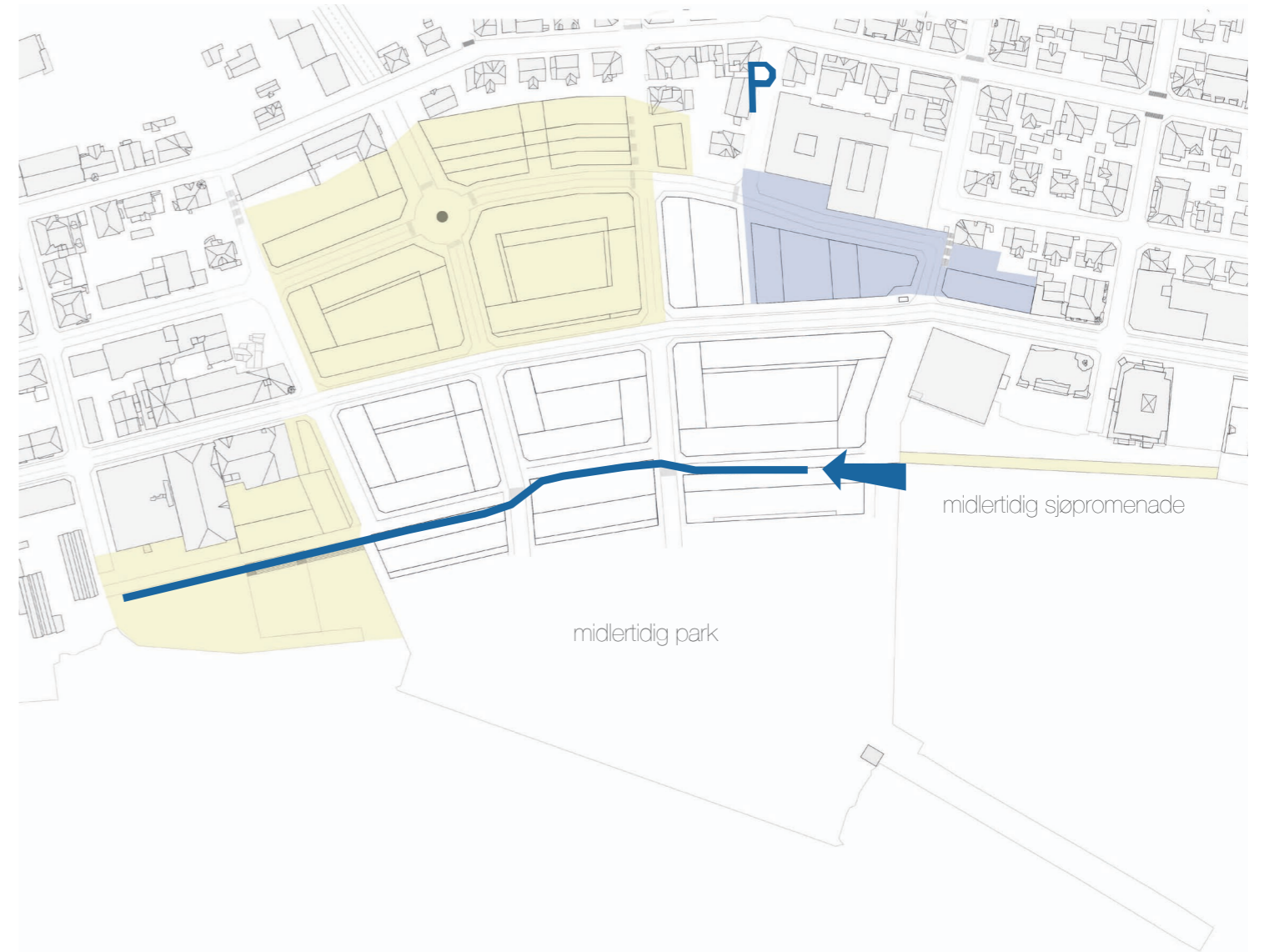
Å etablere Kanalgate er førsteprioritet - gate er viktig for området og kanalen bør byggast i ei vende.

### Bygg:

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

### Infrastruktur:

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



## FASE 2

**Lengde: 5år**  
**710 menneske**  
**Næring: 14 158m<sup>2</sup>**  
**Bolig: 24 846m<sup>2</sup>**

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

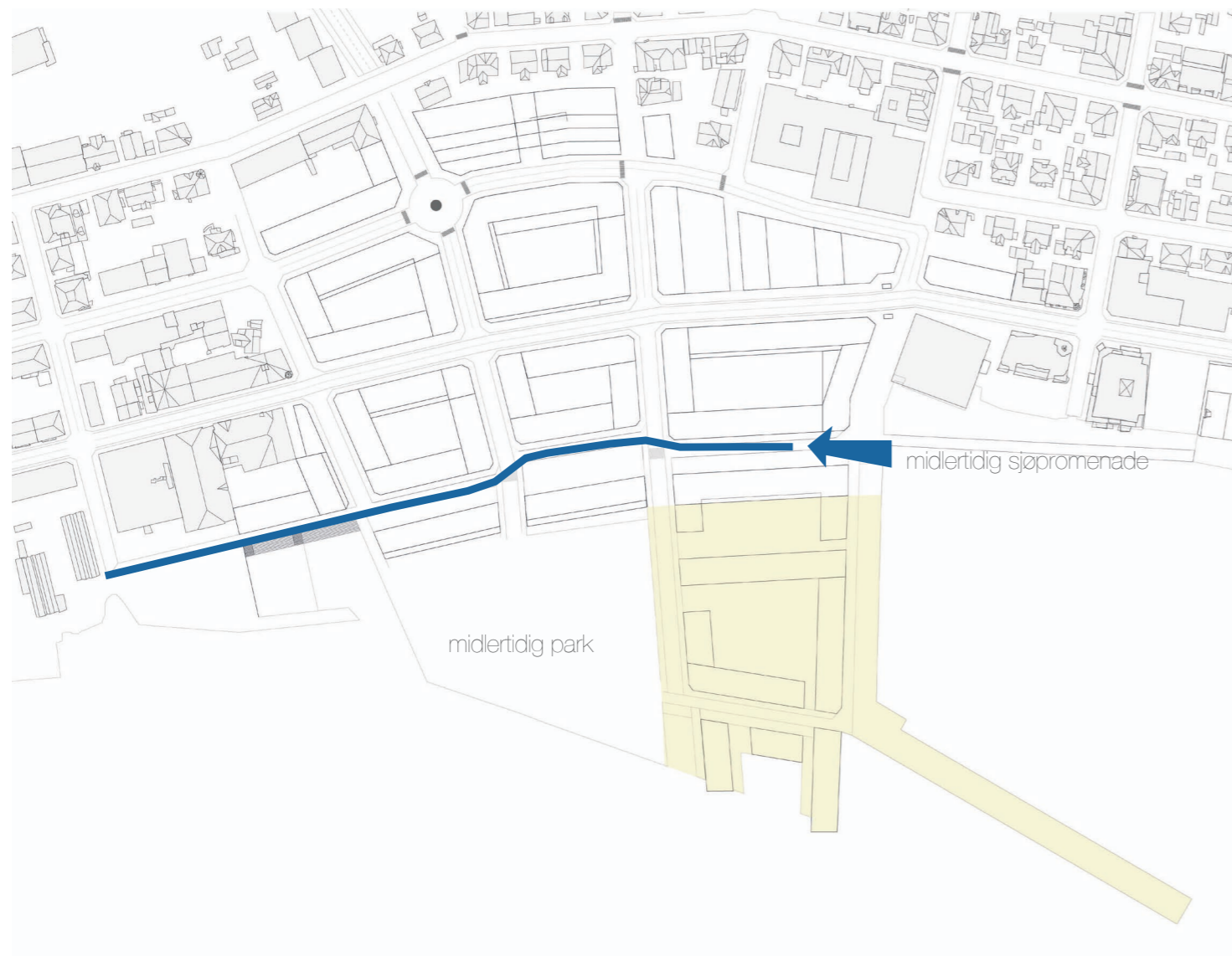
### Infrastruktur:

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

### Bygg:

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





### FASE 3

**Lengde: 5år**  
**386 menneske**  
**Næring: 852m<sup>2</sup>**  
**Bolig: 13 495 m<sup>2</sup>**

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

#### Infrastruktur:

- Fortsette Eystein Orres gate
- Fortsette sjøpromenaden
- Starte Stormgata

#### Bygg:

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



### FASE 4

**Lengde: 5år**  
**293 menneske**  
**Næring: 1321m<sup>2</sup>**  
**Bolig: 10 252m<sup>2</sup>**

Siste fasen går ut på å

#### Infrastruktur:

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

#### Bygg:

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

## TANKAR RUNDT RINGVERKNADAR OG UTFORDRINGAR

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

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

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

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

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

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

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