

Fra bilvei til bygata -

By- og gateromsstrategi for Ålesunds sørside

From road to city street -

A streetscape strategy for Ålesund city southside

Christina Sæter og Ola Martinsen



FORORD

Denne oppgaven er skrevet ved Institutt for landskapsplanlegging (ILP) ved Universitetet for miljø- og biovitenskap (UMB). Oppgaven er skrevet av Christina Sæter og Ola Martinsen i samarbeid med Statens Vegvesen, Region midt. Arbeidet har vært jevnt fordelt og vi har i samarbeid arbeidet oss gjennom hver del av oppgaven. Målet med å skrive oppgaven sammen var å lære av hverandres kunnskap, og muligheten til å diskutere seg frem til en plan.

Veileder fra UMB har vært professor i landskapsarkitektur Ola Bettum, og landskapsarkitekt Siv Sundgot har vært vår veileder fra SVV. Disse rettes en stor takk for konstruktiv og oppmuntrende tilbakemelding og for at de har vært engasjert i oppgaven. Vi vil også rette en stor takk til Karl Petter Slinning og Arne Edvardsen fra Pensjonistuniversitetsgruppen «byen vår». Samtidig ønsker vi å takke foreldre for oppmuntrende støtte gjennom et arbeidsomt semester. Johan Tøraasen skal også ha en stor takk for alt han har bidratt med.

Dato/Underskrift

SAMMENDRAG/ABSTRACT

Bystyret i Ålesund vedtok 16.juni 2011 et prinsippvedtak om delvis bompengefinansiert bypakke for Ålesund. I den forbindelse har Statens vegvesen, Region midt fått i oppdrag å utarbeide en konseptvalgutredning for transport-systemet i Ålesund. Prosessen er nå i utredningsfasen. Ålesund er en livløs by, hvor motorisert trafikk dominerer by og gaterom.

Oppgaven presenterer en strategi som et innlegg i diskusjonen for hvilke infrastrukturiltak som bør prioriteres i Ålesund. Vi viser hvordan man kan gjøre byen levende ved å planlegge for kollektiv, syklende og gående ved å legge til rette for gate og ikke vei. Byens sørside blokkerer menneskene fra å komme i kontakt med sjøen, men ved enhetlig planlegging av transformasjonsområdene og tilrettelegging for en sammenhengende grøntstruktur kan kontakten gjenopprettes.

Vi har delt området i seks sekvenser med kvaliteter og gatestruktur som skiller seg fra resten av veistrekningen. Hver sekvens har derfor ulike mål og utfordringer tilpasset området karakter.

Denne oppgaven er delt i fire deler, Innledning, Analyse, Prosess og Prosjektering. Innledningen gir en presentasjon av Ålesund, byens problemer, og nasjonale og kommunale mål og planer med en vurdering av disse. Den presenterer vår ideologi om hvordan Ålesund bør planlegges for fremtiden, med hovedfokus på målene våres miljø, levende by og tilgjengelighet. Videre viser prosessdelen diskusjoner rundt valg av de ulike traseene for gang, sykkel og gate og hva som er argumentene bak de beslutningene vi har tatt. Prosjekteringsdelen viser løsningen for de trafikale utfordringene og hvilke tiltak som gjennomføres.

In June 2011 the Ålesund City Council adopted a partially toll financed program to start a longed-for city development. The Norwegian Public Roads Administration has in conjunction with the program started working on a concept study for the transport system in Ålesund. The work is not yet finished, and Ålesund remains a lifeless city where cars dominate the streets and city squares.

This thesis presents a strategy, as a post in the discussion of what measures that should be prioritized when planning the infrastructure. The thesis shows how we can plan for better terms on behalf of pedestrians, cyclists and public transportation – we are making a city with streets, not roads. The population is blocked from reaching the sea in the city's south side. With a comprehensive planning process and with taking use of the transformation areas and facilitating a coherent green structure, the public's contact with the sea can be reestablished.

For a practical work process we divided the area into six different sequences which all have a unique set of challenges, goals and strategies.

Our thesis is divided into four parts; introduction, analysis, process and design. The introduction presents the current issues and national and local guidelines that afflict Ålesund. It also explains our ideology on how Ålesund should meet the future with emphasis on the environment when planning a living city, with availability for environmentally friendly transport. Further on, the process gives insight in the discussion, a vital part of this thesis. We have created scenarios for the different infrastructure challenges and assess them each as equal possibilities. Finally the design shows our view of what the south side of Ålesund should look like.

INNHOOLD

DEL I - INNLEDNING

Bakgrunn	6
Problemstilling	6
Områdeavgrensning	7
Nasjonal Transportplan	8
Kommuneplan	8
KVU Ålesund	9
Et kritisk blikk	9
Gjeldende planer	10
Ideologi	12
Historie	14

DEL II - REGISTRERING OG ANALYSE

Infrastruktur	18
Vei/gatenett	19
Kollektiv	20
Arealer og Funksjoner	21
Transformasjonsområdet	22
Freda og verneverdige bygg	22
Støy	23
Grønne områder	23
Romstruktur	25
Siktlinjer	25
Byrom	26
Oppsummering	27

DEL III - PROSESS

Sykkeltrasé	29
Kollektivtrasé	29
Gatetrasé	30
Valg av gatebredde	30

DEL IV - PROSJEKTERING

Bygg som bevares	32
Trasévalg	32
Grøntstruktur	33
Oversikt Sekvenser	34
Kantsoner	35
Sekvens 1	36
Sekvens 2	40
Sekvens 3	42
Sekvens 4	46
Sekvens 5	49
Sekvens 6	51
Oppsummering	54
Kilder	55

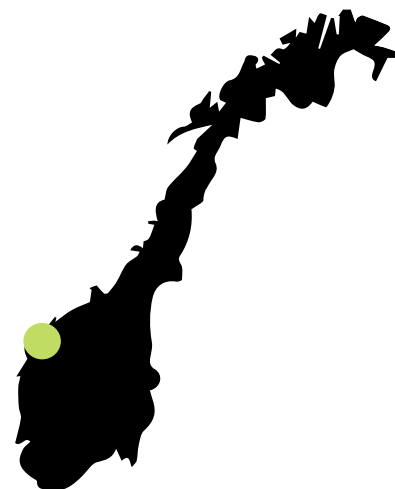
DEL I - INNLEDNING



BAKGUNN

Omringet av hav og fjell er Ålesund en middels stor bykommune spredt utover små øyer. Ålesund er kjent for sin særegne arkitektur og samspillet mellom by, havn og sjø. Ålesund by har sterke relasjoner til havet som har stått for den viktigste inntekten siden byen ble kjøpsted i 1848. Prognoser forteller om en vekst på 17% frem mot 2021. Ålesund er den største byen mellom Bergen og Trondheim.

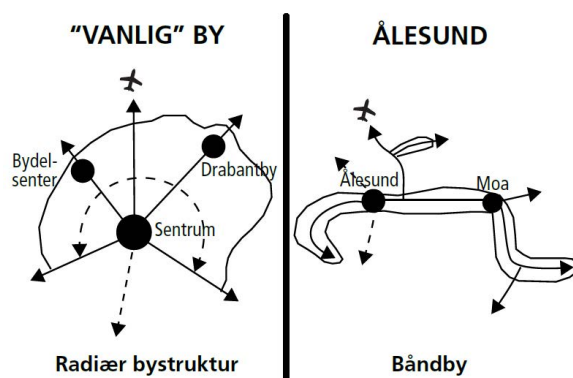
Ålesund kjennetegnes ved sin bystruktur, som er gitt av topografien, den er langstrakt og smal - en båndby. Mye av varehandelen har siden 80 - tallet etablert seg på Moa, området som danner Ålesunds andre senter. Kjøpesenteret på Moa ligger femten minutter øst for sentrum med bil, og har etablert seg til å bli det tredje største i Norge målt i omsetning (Statens vegvesen 2013a). Denne todelingen har vært med på å gjøre Ålesund sentrum til en folketom by, hvor mennesker er byttet ut med biler. Ålesund har blitt en bilbasert by hvor biltrafikken dominerer store deler av bybildet.



Kart 1: (kartverket 2013)

Kapasiteten på vegnettet er begrenset, kollektivtilbudet er lite utbygd og lite brukt og sykkeltilbudet er nærmest fraværende. Innfartsveien er en "miljøkatastrofe", både støymessig og estetisk, og fungerer som en barriere mellom by og sjø ifølge kommunen (Ålesund kommune 2010a). Særlig byens sørside som strekker seg over et område på tre km okkuperes av brede veier, parkeringsplasser, industri og havnevirksomhet. Befolkningen som har hatt sterke bånd til sjøen, har ikke lengre mulighet til å komme i kontakt med sjøen langs byens sørside.

I Nasjonal transportplan (NTP) er Ålesund nevnt som et eksempel på byer med befolkningsvekst, trafikk- og miljøutfordringer noe som krever mer miljøvennlig transport (Samferdselsdepartementet 2013a). Bystyret i Ålesund vedtok 16.juni 2011 et prinsippvedtak om delvis bompengefinansiert bypakke for Ålesund. Bypakken skal sikre infrastrukturtiltak som styrker satsning på miljøvennlig transport slik at veksten i persontransport skal skje ved kollektivtransport, gåing og sykling. Statens vegvesen er derfor i utredningsfasen med konseptvalgutredning for transportsystemet i Ålesund frem mot 2045. I rapporten skal det utredes hvilke fremtidige transportbehov Ålesund har, og strategier for utviklingen av infrastruktur (Statens vegvesen 2013a).



Figur 1: Byform (Statens vegvesen 2013)

PROBLEMSTILLING

"HVORDAN TILBAKEFØRE KONTAKT MELLOM BY OG SJØ VED Å UTNYTTE TRANSFORMASJONSAREALER OG EN OPPGRADERING AV DAGENS VEISYSTEM TIL GATESTRUKTUR MED FOKUS PÅ MILJØ, LEVENDE BY OG SIKRE TILGJENGELIGHET FOR MYKE TRAFIKANTER"

Oppgaven skal resultere i et konsept over Ålesund sørside og hovedgate-nettet gjennom byen. Oppgaven skal vise hvordan en ideell trafikk-løsning bidrar til å gjøre Ålesund miljøvennlig og levende. Hovedtanken er å gjøre veien om til en gate hvor kollektivtrafikk, gående og syklende er i fokus. Ålesund skal være attraktiv for folk, og byen skal få gode rom for opphold og aktivitet som stimulerer liv i sentrum. Byen skal åpne seg mot sør, og områder langs sjøen skal gjøres tilgjengelig for folk.

Løsningen er basert på målene om miljø, bykvalitet og fremkommelighet. Innhenting av teori som støtter hovedmålene danner grunnlag for en ideologi som er gjeldende for utføringen av denne oppgaven.

Registreringene og analysen av området er utført med tanke på målene. Registreringene blir analysert for hver del for så å bli oppsummert ved styrker, svakheter, muligheter og utfordringer i slutten av del en .

Dette danner grunnlag for videre arbeid med prosess og prosjektering. Prosessen har vært en viktig del av oppgaven, hvor diskusjon om ulike løsninger blir fremstilt.

I siste del av oppgaven utformes planen som viser en helhetlig sammenheng mellom infrastrukturen og de ulike arealene langs sørsiden. En overordnet plan deles inn i sekvenser hvor hver sekvens viser et sentralt område i mindre målestokk. Hver sekvens presenteres med utfordringer, mål og egne strategier for sekvensen. Resultatet bli en bygatestrategi som viser vår ideologiske oppfatning av hva som bør prioriteres i et nytt transportsystem.

OMRÅDEAVGRENSNING

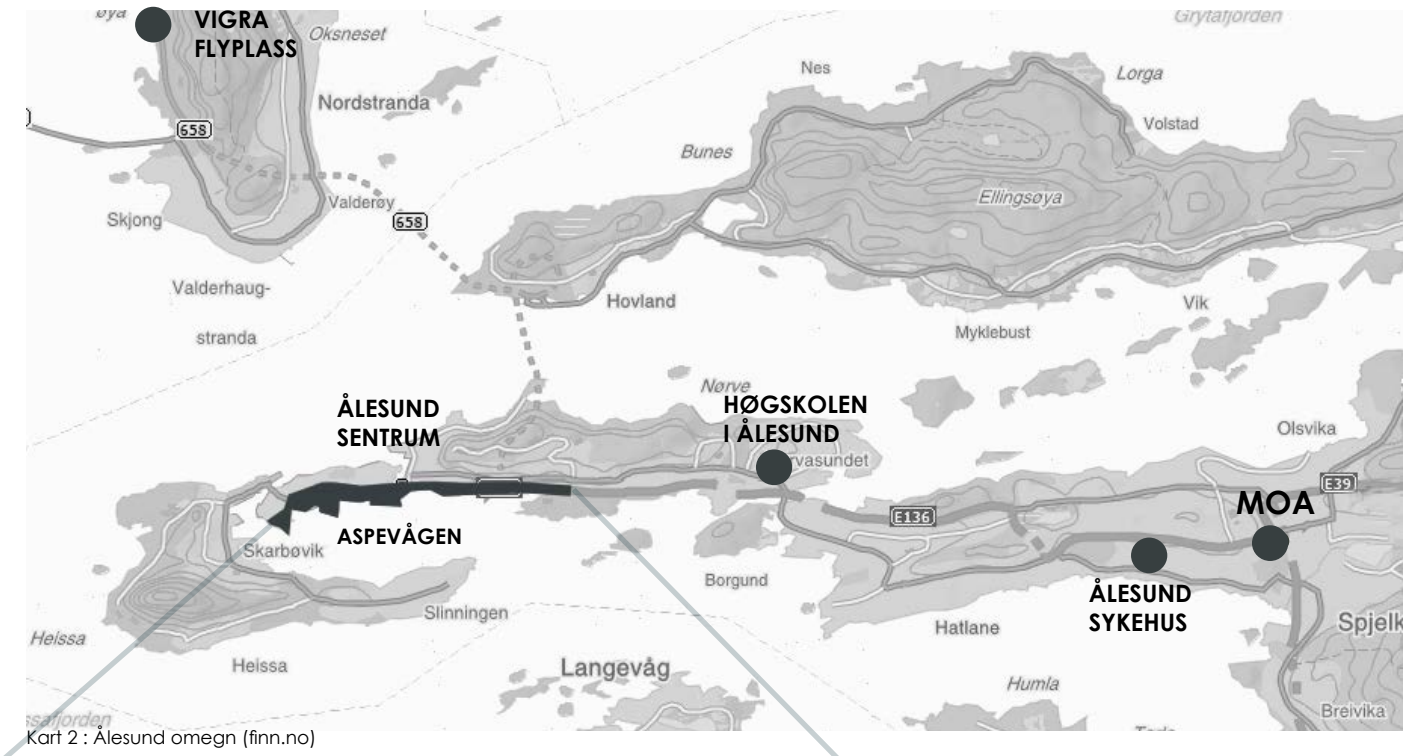
Det lille kartet viser Ålesund i en større sammenheng, hvor viktige funksjoner er spredt i stor avstand fra sentrum.

Avstander fra sentrum:

Moa - 12 km øst for sentrum.
Ålesund sykehus - 9 km øst for sentrum.
Høgskolen i Ålesund - 4 km øst for sentrum.
Vigra flyplass - 9 km nord for byen.

Områdeavgrensningen strekker seg langs sørsiden av Ålesund sentrum fra E136 ved Voldsdalsberga i øst til Kvennaneset i vest. E136 blir for strekningen frem til Meierikaia omtalt som innfartsveien. Området omfatter tilgrensende arealer nord for E136 gjennom hele Ålesund by, og områdene sør for veien ned til sjøen.

Kirkegata og Borgundveien er influensområder som berører oppgaven, men som ikke er utformet i plandelen.



Hovedtrekkene i regjeringens transportpolitikk ble presentert i nasjonal transportplan 14. april 2013. Planen presenterer overordnede mål og strategier for tidsperioden 2014-2023 (Samferdselsdepartementet 2013a). I forslag til Nasjonal transportplan er regjeringens overordnede mål for samferdselspolitikken

"Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling." (Samferdselsdepartementet 2013a)

Videre fokuseres det på fire hovedmål: framkommelighet, trafiksikkerhet, miljø og universell utforming.

Målene er også hovedsatsingsområder for Statens vegvesen. Ålesund er nevnt som et eksempel på byer med en befolkningsvekst, trafikk- og miljøutfordringer noe som krever mer miljøvennlig transport. Generelt for byers

arealbruk skal det planlegges for å legge til rette for et mer effektivt kollektivtilbud og bedre vilkår for gående og syklende. I den forbindelse skal det også utarbeides en handlingsplan for kollektivtransport, og en sykkelstrategi.

Regjeringen nevner følgende mål for bytransport som er relevant for denne oppgaven:

- Vekst i persontransport i de største byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.
- Gåing eller sykling må bli foretrukket av flest mulig på de korte turene i alle byer og tettsteder, og kollektivtransport på de litt lengre strekningene.
- Det skal være attraktivt å gå for alle, og flere skal gå mer.
- Sykkelandel i byer må ligge mellom 10-20 %.
- Minst 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til skolen.

Videre inneholder NTP ulike strategier/virkemidler for å nå sine mål. For denne oppgaven trekkes disse frem:

- Utvikling av kollektivtransporten med ny infrastruktur, økt kapasitet, økt frekvens og bedre kvalitet.
- Et effektivt, logisk og trygt transportsystem for gående og syklende.
- Utvikling av vegnett basert på behov for byutvikling og prioritet for miljøvennlig transport.
- Restriktive tiltak mot bilbruk.

(Samferdselsdepartementet 2013a)

HOVEDMÅL TIL KOMMUNEPLANENS AREALDEL:

"Å LEGGE TIL RETTE FOR AT NÆRINGSLIVET OG INNBYGGARANE I ÅLESUND SKAL KUNNE REALISERE «DET GODE LIV»! I EIT BÆREKRAFTIG PERSPEKTIV. SAMTIDIG VIL VI AT PRINSIPPA OM UNIVERSELL UTFORMING OG FØREBYGGING AV INTERESSEKONFLIKTAR SOM KAN INNVERKE PÅ HELSE OG TRIVSEL TIL FOLK, SKAL VERE BERANDE I PLANLEGGINGA."

Kommuneplanen har mange mål som går på utvillingen av Ålesund sentrale områder. Disse er relevante for denne oppgaven.

- Kommunen har et mål om å fortette og transformere områder i sentrale områder hvor det begynner å minke på arealer.
- Redusering av klimagassutslipp fra stasjonære og mobile kilder som skal reduseres med 15 % innen 2015.
- Fokus på en optimal bruk av det som allerede er bygd for å møte transportutfordringene i framtida.
- Kommunen vil arbeide for å legge til rette for at bybussen skal komme seg frem i bygatene.
- Framtidige boligområder må knyttes til kollektivnettverk.
- Egen plan for sykkelvegnettet er utarbeidet og det skal prioriteres og gjøres tiltak i sentrum, hvor problemene er størst.
- Kommunen ønsker en grøntstrukturplan, og arealplanen skal sikre de tur- og grøntområdene som er i kommunen.
- Ålesund må starte en mer bypreget utbygging. Sentrum skal være lokaliseringssted for viktige funksjoner som bare finnes i sentrum, og ikke flere steder i kommunen.
- Kommunen vil legge til rette for at nærmil-

jø, byrom, bygninger og gatemøbler skal ha gode estetiske kvaliteter, noe som vil oppleves som positivt blant innbyggerne i Ålesund. Gode møtesteder vil samle folk, skape et mangfold og hindre at områder forfaller og blir utsatt for uønskede aktiviteter.

- Gjøre sørsiden og sjøfronten tilgjengelig for allmennheten, og opprette opplevels- og aktivitetsarealer.
- Det skal legges til rette for at flere barnefamilier etablerer seg i sentrum, og blir værende der (Ålesund kommune 2010).
- Og «fremme barn og unges muligheter til lek og friluftsliv i nærmiljøet, både i skolen og i det offentlige rom» er også et av fokusområdene til kommunen.
- Moa skal videreutvikle seg til å bli et flerfunksjonelt senter med handle, kirke, svømmehall, idrettsanlegg, kino, ishall, omsorgsbosetning, parkområde, forretning og kontor.
- Containerhavnen og fryselageret i Skutvika skal videreføres slik som det er i dag.

(Ålesund kommune 2010b)



Konseptvalgutredning for transportsystemet i Ålesund skal utrede hvilke fremtidige transportbehov kommunen har, og strategier for utviklingen av infrastruktur. Bakgrunnen til KVU'en er at infrastrukturen i Ålesund ikke har endret seg på mange år, og trenger en opprustning. Kapasiteten på vegnettet er begrenset, kollektivtilbudet er lite utbygd og lite brukt og sykkeltilbudet er nærmest fraværende. Syklister må dele veiene med bilistene, noe som fører til at få velger å sykle (Statens vegvesen 2013b). Arbeidet er ennå i utredningsfasen, og det arbeides med fem ulike konsepter for transportsystemet.

SAMFUNNSMÅL - KVU

"I 2045 HAR ÅLESUND EIT PÅLITELEG OG EFFEKTIVT TRANSPORTSYSTEM, UAVHENGIG AV TRANSPORTFORM, MED EIN HØG KOLLEKTIV-, GANGE- OG SYKKELANDEL SAMANLIKNA MED BYAR AV SAME STORLEIK." (STATENS VEGVESEN 2013a)

I tillegg er det utarbeidet effektmål som utdyper og konkretiserer samfunnsmålet.

Aud Tennøy, forskningsleder ved Transportøkonomisk institutt og PhD Urban og Regional Planlegging, retter et kritisk blikk på kommuneplanen og trekker frem utvikling av nye kontorlokaler i Breivika og fortsatt satsning på Moa i stedet for sentrum som en negativ utvikling som er i strid med målene (Tennøy 2010).

Kommuneplanen for Ålesund gjør rede for den areal- og transportutvikling som må til for å planlegge på en miljøriktig måte for fremtiden. Likevel fortsetter utbyggingspolitikken som har skapt den uheldige situasjonen som byen befinner seg i, og som øker andelen biltrafikk. Kommuneplanen har som mål å skape et bærekraftig Ålesund, med fortetting og redusert klimagassutslipp fra stasjonære og mobile kilder. Virkemidler er styrket kollektivtilbud, tilrettelegging for sykkeltrafikk, og mer målrettet lokalisering av kommunale tjenester, men utviklingen, vedtatte planer og planer på gang trekker i andre retninger.

Selv om kommuneplanen ønsker å redusere klimagassutslipp ved å øke kollektivtransport, gang og sykkel er det transportsektoren som står for økningen. Spredt og tilfeldig boligutbygging i indre og ytre bydeler er også i strid med mål i KP (Tennøy 2010).

Bil har vært den viktigste planleggingspremisen i norsk byutvikling. Mange byer og tettsteder er til for bilister, og fremkommelighet for bil og sikkerhet har vært de viktigste fokusområdene. Statens vegvesen har lenge tilrettelagt for biler i byene, men nå begynner tilretteleggingen for redusert bilbruk i byene (Windsvold 2012). I NTP rettes det mer fokus mot miljøvennlig transport, jernbane, kollektivtransport og sykkel er de som får økt bevilgningene mest siden forrige transportplan. De tre satsningsområdene jernbane, bymiljøavtaler og tilrettelegging for sykkel og gående utgjør tidenes satsning på miljøvennlig transport (Miljøverndepartementet 2013).

- 1 Meir enn halvparten av alle reiser skal i 2045 foregå med miljøvennlige transportformer (15 % kollektiv, og 8 % sykling, 30 % øvrig (gange, bilpassasjer).
- 2 Mulighet for sikker sykling på samanhengande sykkelvegnett i fart opp til 25-30 km/t på strekninga Hessa-Magerholm.
- 3 Reisetid for kollektiv inkludert ventetid skal reduserast med 20 % på viktige ruter, på strekninga Hessa-Magerholm.
- 4 Gjennomsnittleg køyretid for gods- og varetransport til/ frå viktige logistikknutepunkt på hovudvegnettet skal reduserast med 20 %.
- 5 Personbiltrafikken skal ikkje få redusert framkomst på vegane i Ålesund. (Statens vegvesen 2013a)

FORUTSETNINGER OG GJELDENDE PLANER FOR ÅLESUND

Arealdelen til kommuneplanen viser en Brosundtunnel som en mulig langsiktig løsning på vegsystemet i Ålesund. Planen viser tunnelinnslag ved Sundgatekrysset, hvor firefelts vei slutter, og ut til Aspøya og Steinvågneset (Ålesund kommune 2010a). Tunnelen skal hindre etablering av firefelts vei inn til Rådhusplassen og bryte med målestokken i bystrukturen (Statens vegvesen 2012). Vi forutsetter derimot i vår oppgave at en Brosundtunnel ikke blir bygget. Det er ikke forenelig med miljømålene i NTP som sier at en økning i biltrafikken skal tas gjennom kollektivtrafikk, gående og syklende. Ved utbygging av tunnel under sundet legger man til rette for økt bilbruk. Samtidig er det lite hensiktsmessig å bruke flere hundre millioner på en tunnel som ikke behandler noen av de trafikale utfordringene i sentrum.

Botsfor er Statens vegvesens nettverksforum for planlegging av veier og gater i byer og tettsteder. Botsfor har hatt en idéudgnad i Ålesund, og rapporten konkluderer med at Ålesund sentrum ikke har store trafikkproblemer og at utbygging i stor grad kan skje med dagens vegsystem, med en avlastningsbro over Brosundet (Lillebye Einar & Hoel Gudmund 2005).

Innenfor oppgaveavgrænsningen finnes det tre store transformasjonsområder, Kvennanaset, Skutvika og Prestebrygga/Stornespiren. Dette er industri- og havneområder hvor det er naturlig å se for seg en omdisponering av arealene ettersom byen vokser og utvikler seg. Arealkrevende industri- og havneområder trenger ikke lengre å okkupere sentrale arealer i sentrum. Ifølge kommuneplanen har arealer fra Kvennanaset i vest til Voldsdalsberga i øst transformasjonsområder med fortettingspotensial.



FORUTSETNINGER OG GJELDENDE PLANER FOR ÅLESUND



KVENNANESET

Slyngstad Aamliid arkitekter har utarbeidet reguleringsplan og planbeskrivelse for Liaen eiendom AS på Kvennaneset, godtatt av Ålesund bystyre 16.06.2011. Planen legger til rette for transformasjon av området fra maritimt industriområde til byutvikling og friområder. Hovedfunksjonene for området i denne planen er 6-800 boligenheter og kontorer (Slyngstad Aamliid arkitekter 2010).

PRESTEKAIA OG STORNESPIREN

JAJA-architects vant den internasjonale konkurransen om Ålesunds sentrale sjøside, Prestekaia og Stornespiren. Vinnerforslaget gir en stor økning i bolig-, kontor,- og handelsarealer i sentrumsnære områder. I tillegg skal planen styrke og videreføre byens eksisterende kvaliteter. Vinnerutkastet danner grunnlag for ny reguleringsplan som vil erstatte gjeldende plan vedtatt 23.04.2009.

SKUTVIKA

Nåværende konsesjon for havnevirksomhet i Skutvika utløper i 2020. Vi forutsetter at konteinervirksomheten blir flyttet til Flatholmen, en ny havn på nordsiden av byen som har tilgang gjennom Ålesundtunnelene. Skutvika er arealmessig på størrelse med Kvennaneset og har et stort potensiale for boligutbygging.

MILJØLOKK

Godkjent reguleringsplan for E 136 ved Voldsalsberga legger til rette for miljølokk ved Color Line stadion. På grunn av økonomi er ikke dette prosjektet startet.



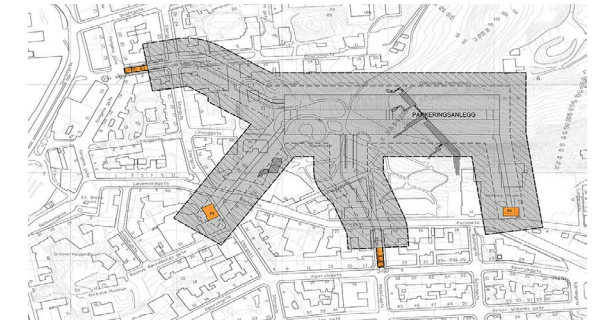
Kart 4: Kvennaneset (Slyngstad Aamliid arkitekter 2010)



Kart 5: Kvennaneset (JAJA-architects 2012)



Bilde 1: Innkjøring parkeringshus, (Hovik Hilde 2011)



Kart 6: Parkeringshus i Aksla (Ålesund kommune 2012b)

PARKERING AKSLAFJELLET

Ålesund bystyre har i møte 13.12.2012, med hjemmel i plan- og bygningslovens (pbl.) §12-12, egendokjent reguleringsplan for parkeringsanlegg i Aksla, Ålesund sentrum. (Ålesund kommune 2012b) Dette muliggjør en redusert gateparkering i enkelt gater for økt fremkommelighet for kollektivtrafikk.

STRANDGATEN BRYGGE

Første del av Strandgaten brygge er allerede realisert ved Hotell Waterfront. Planen viser private rom mellom bebyggelsen, og promenaden som skal gå langs sjøen.



Kart 7: Kvennaneset ((Link Landskap 2009)

Problemstillingen genererer tre mål som er gjeldende for denne oppgaven. Disse er miljø, en levende by og tilgjengelighet. De er et produkt av vår ideologiske oppfatning om at Ålesund skal være Norges beste by for miljøvennlig transport, for opplevelser og godt byliv. Byen skal være kommunens hovedsenter, og et møtested mellom mennesker. Byens befolkning skal gjøres oppmerksomme på omgivelsene sine, og kontakten mellom folk og sjø skal gjenopprettes. Borgerne skal ta vare på og engasjere seg i nærmiljøet sitt. Ålesund skal bli en levende by som inviterer innbyggere og besøkende til å oppholde seg i byen gaterom.

Byens unike stilmessige preg skal ivaretas og videreføres med tilpasning til dagens byggetradisjoner. Ålesund skal være en «framtidby i nåtid og i framtiden.»

MILJØ

Begrepet miljø defineres som fysiske tiltak som reduserer utslipp av klimagasser og fremmer en miljøvennlig byutvikling. Jan Gehl sier at et godt fysisk miljø legger til rette for et godt sosialt miljø (Gehl 2010). En sosial, miljøvennlig og gunstig handelsutvikling er essensielt for et fremtidig bærekraftig bysamfunn. Et godt fysisk og sosialt miljø vil derfor være avgjørende for utviklingen i Ålesund som stadig taper terreng til handelssenteret på Moa.

Modell for miljøvennlig byutvikling er utarbeidet av Miljøverndepartementet, og samsvarer med vår oppfatning av hva som er viktige

momenter for utvikling av en miljøvennlig bydel (Figur: 2). Sentrale temaer som diskuteres i denne oppgaven er punktene om kollektivtransport, sykkeltrafikk, hovedvegssystem og sammenhengende grønnstruktur. Et sterkt sentrum og konsentrert utbygging er noe som forutsettes dersom planer på Kvenneset, sørsiden og Skutvika gjennomføres.

Grønnstruktur defineres ifølge direktoratet for Naturforvaltning som "veven av mer eller mindre sammenhengende store og små naturpregede områder i byer og tettsteder" (Thorén & Nyhuus 2004). Å skape en sammenhengende grønnstruktur er et av elementene som ligger til grunn for en miljøvennlig bystruktur. I by og tettsteder er det ofte grønne arealer som forsvinner eller minker til fordel for ny bebyggelse. Dette fører til at folk i by får mindre utearealer å oppholde seg i. I tillegg er sammenhengende grønne arealer viktig for dyrelivet som mister sine leveområder når grønne områder bygges ned (Thorén & Nyhuus 2004).

MEG MILJØMÅLET MENER VI AT:

- Bilbruk skal begrenses til fordel for miljøvennlig transport
- Kollektivtransport skal utgjøre ryggraden i persontransportsystemet
- Hovedvegssystem skal gå utenfor Brosundet og bolig-gater
- Sammenhengende grønnstruktur

LEVENDE BY

For å skape en levende by må man invitere menneskene inn i byen ved å skape byrom som er attraktivt å oppholde seg i. Byrom må være en arena for opplevelse, møte med andre mennesker, sosiale aktiviteter og rekreasjon. Nordmenn har blitt et byfolk, vi ønsker å oppleve urbane kvaliteter som at det skjer noe på torget, sitte ute om sommeren, få kulturelt påfyll og møte andre mennesker. Statistikken taler sitt, folk vil bo i by og befolkningsveksten er et tydelig tegn på dette (Butenschøn 2013).

Historisk sett var byer et sted hvor man hadde noe å gjøre. Man arbeidet eller hadde ærend i byen. I dag bruker vi byen på en helt annen måte. Vi bruker fritiden vår i byene og har et behov for å oppholde oss der. Vi begynner sakte men sikkert å innse at kjøpesenterpolitikken som vi tok i mot fra USA på 50 – tallet ikke er slik vi ønsker å ha det i Norske byer. I USA går handelen nå ned med 15 % på enkelte kjøpesentre. Her ønsker folk ikke lenger å oppholde seg i blikkbokser som ligger i utkanten av byen. De ønsker igjen å bevege seg ut i gatene i gode byrom (Butenschøn 2013). Dersom Norge følger eksempelet fra USA, vil vi også her trekke ut i byrommene. Ålesund by vil kunne ta tilbake noe av oppmerksomheten handleglade mennesker har rettet mot Moa. For at folk skal "finne frem" til gater og byrom må man invitere og legge til rette for opphold. Et virkemiddel er å gå fra hurtig til langsom trafikk.

Langsom trafikk betyr levende byer ifølge Gehl. Dette gjelder både biltrafikk og miljøvennlig transport. Trafikk som beveger seg raskt igjennom byen har få opphold, og lite kontakt med omgivelsene. Dersom man beveger seg langsommere har man mulighet til å oppleve

“AT SKAPE BYER, HVOR FLERE INVITERES TIL AT FÅ OG CYKLE, VIL MEDFØRE MERE LIV I GADERNE OG STØRRE OPLEVESESRIGDOM, FORDI HURTIG TRAFIK OMLÆGGES TIL LANGSOMMERE TRAFIK”

(Gehl 2010)

bylivet på en helt annen måte. Om flere går og sykler vil mye av trafikken gå fra hurtig til langsom, noe som resulterer i mer liv i gatene (Gehl 2010).

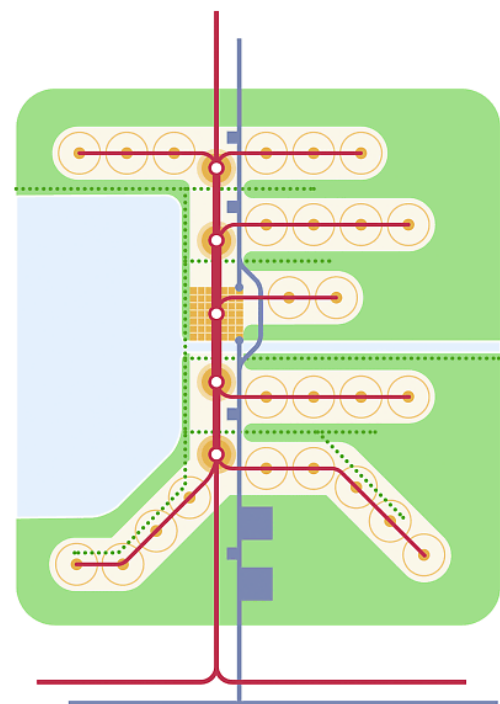
Behov for omdanning fra vei til gate oppstår ettersom byene vokser og nye områder innlemmes i den tette byen. En vei og en gate har i utgangspunktet de samme funksjonene, men en vei skal sikre god fremkommelighet og være en gjennomfartsåre. En gate har i tillegg lokale funksjoner som skaper en levende by. Disse er:

- romdannende elementer danner vegger
- oppholdssted for menneske
- inviterende private og offentlige tjenester, handel, kultur ol.
- være en interessant gjennomfartsåre

Statens Vegvesen sin Håndbok 017 foreslår følgende tiltak for å gjøre vei om til gate.

- planting av trekker på en eller begge side av vegen
- bygging av tosidig fortau
- oppstramming av geometri på strekninger og i kryss
- bymessig utforming av beleg, oppmerking,
- utstyr og gatemøblering
- etablering av sykkelfelt
- plassering av byggeinnsats langs gata og atkomst til bygninger fra gata

(Statens Vegvesen 2013)



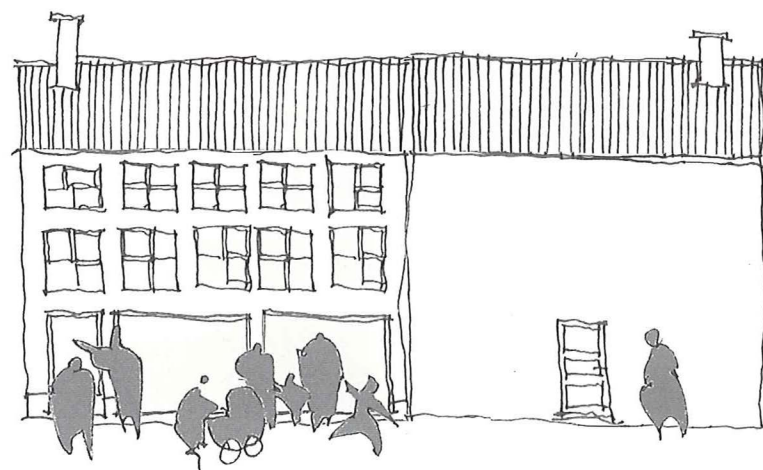
Figur 2: Miljøvennlig byutvikling. Kilde: (Miljøverndepartementet 2009)



Kanter, bygningens nederste etasje, har mye å si for opplevelse av byens rom og livet som befinner seg der. Dette er sonen man oppholder seg i, ferdes forbi, og sonen hvor livet inne og ute møtes. Kanter er med på å danne vegger i byrommet, har godt lokalklima, gir oversiktlig overblikk over rommet og kan være blant byens beste oppholdsrom.

En undersøkelse fra København i 2003, viser at aktivitetsnivået foran aktive fasader var syv ganger høyere enn passive fasader. Det blir mer attraktivt og interessant å gå langs byen dersom man får kontakt med hva som skjer innenfor byggene i etasjene på gateplan. Bli disse lukket, kan det bli så lite interessant å bevege seg gatelangs at man kan slutte å gå der. Myke kantsoner som forbinder ute og inne, det skaper en interaksjon med det som skjer på gateplan. Dette er derfor viktig for å sikre godt liv langs gatene. Ralph Erskine beskriver sammenheng mellom liv og kantsoner slik: «Er bebyggelsen interessant og spændende i øjenhøjde, bliver hele området interessant. Bruk derfor kræfterne på at gøre kantsonen inviterende og rig på gode detaljer.» (Gehl 2010).

En levende by skal ha en menneskelig skala. Det vil si bebyggelse skal ha kontakt med gaten, og skal ikke overstige fem etasjer. På denne måten er det mulig å kommunisere og ta del i byens liv fra bebyggelsen.



Bilde 2: Aktiv fasade vs passiv fasade. (Gehl 2010)

FOR OSS ER EN LEVENDE BY:

- Gode gaterom
- Fokus på møte mellom mennesker
- Byrom som inviterer til opphold
- Områder for fysisk aktivitet
- Trygg ferdsel for myke trafikanter
- Et sentrum for handel og kultur
- Aktive kantsoner

TILGJENGELIGHET

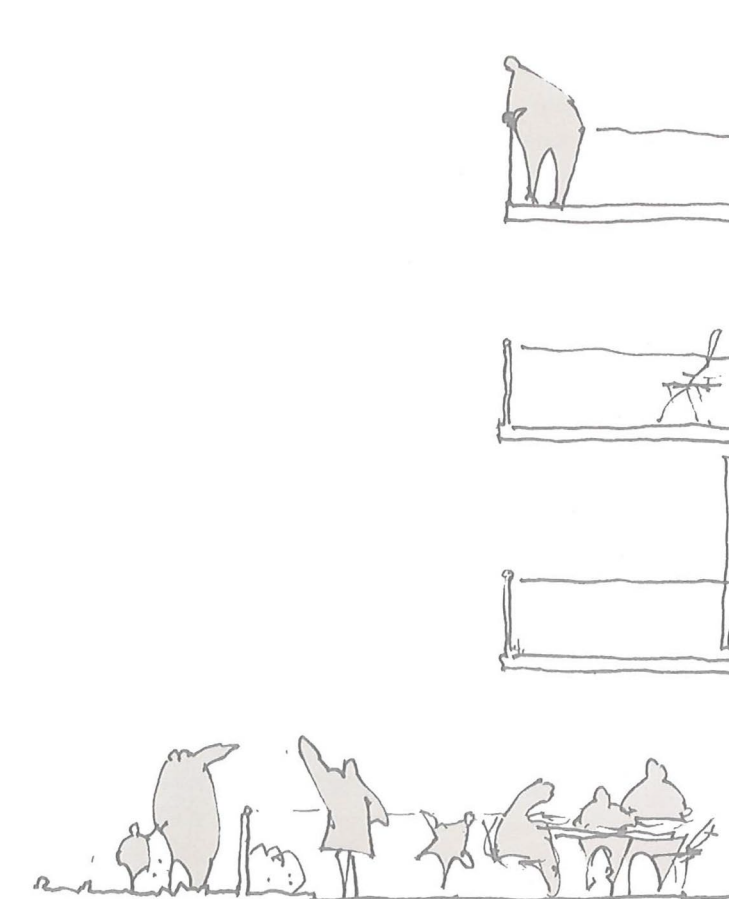
NTP tar for seg framkommelighet som et av sine hovedmål. Framkommelighet har de siste årene vært synonymt med motorvei, og det er ikke ønskelig i denne oppgaven. Framkommelighet skal ifølge målene i NTP redusere avstandskostnader, øke kapasiteten, bedre transportnettene mellom landsdeler og regioner, og effektivisere kollektivløsninger i by og tettsteder (Samferdselsdepartementet 2013). En utvikling som legger til rette for økt kapasitet på veinettet øker bilbruken. En bærekraftig byutvikling har til hensikt å sikre god framkommelighet for buss og sykkel, motoriserte fremkomstmidler også privatbiler. En slik målsetting passer ikke inn med vår ideologi om hvordan Ålesund by skal utvikles. Framkommelighet er altså et mer belastet uttrykk og vi velger derfor å bruke uttrykket tilgjengelighet.

Tilgjengelighet går ut på å gjøre byen tilgjengelig for gående, syklende og de som reiser kollektivt. Å skape en tilgjengelig by tillater at bevegelser i byen kan gå sakte. Når begrepet benyttes i denne oppgaven er det i alle tilfeller tilgjengelighet for miljøvennlig transport det er snakk om. Myke trafikanter har prioritet på alle områder, så langt det er realistisk. Det vil si at bilbruken skal begrenses.

Gehl skriver om hvordan gode byrom er avgjørende for utvikling av offentlige transportmidler. "Klare strukturer betyr tryggere byer" sier Gehl. Gatene må ikke være snorrette og brede men de må ha individuell karakter, en må kunne skille viktige gater fra mindre viktige gater. Dette er viktig for orienteringsmulighetene som igjen er førende for tilgjengeligheten slik vi ønsker å definere den. Tilgjengelighet betyr tydelige skilting og at gaterommene er godt belyst etter mørkets frembrudd (Gehl 2010).

MED GOD TILGJENGELIGHET MENER VI:

- Trygge ferdselsårer for gående og syklende
- Raskt og effektiv transport av myke trafikanter
- Begrensning av biltrafikk
- Universell utforming



Bilde 3: kommunikasjon i en menneskelig skala (Gehl 2010)

HISTORIE - VIKTIGE HENDELSER I NYERE TID



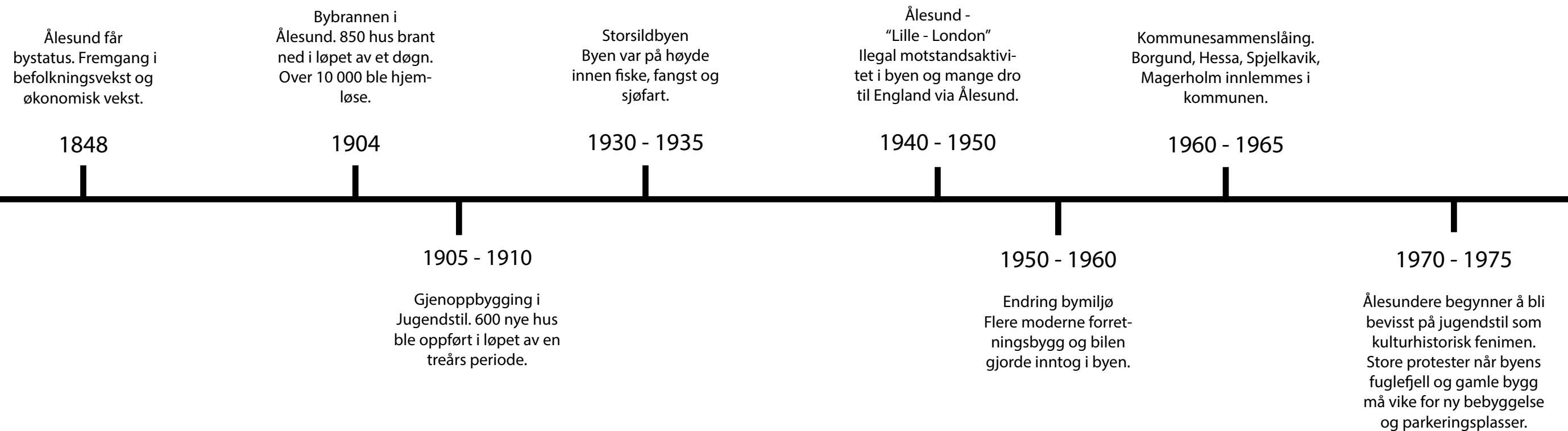
Bilde 4: Brosundet fra Aksla. (Grytten 1984)



Bilde 5: Brosundet (Grytten 1984)



Bilde 6: Etter bybrannen (Ålesund kommune 2010)



«Da Ålesund sentrum i 1848 fikk status som kjøpstad, var stedet å betrakte som et velvoksent fiskevær med rundt 1.200 innbyggere» (Nilsen 1998). Det var de rike fiskebankene som gjorde at folk slo seg ned her ute, for det var lite dyrkbar jord i dette forblåste landskapet. Det er i all hovedsak fiskerinæringen som har gitt opphav til byens vekst og Ålesund er i dag en av landets viktigste fiskerihavner.

Ålesundet, Indre havn, Brosundet, Hellesundet eller Kanalen som det gjerne blir kalt ble utgangspunktet for byutviklingen. Plasseringen ga le for folk og fartøy i en ellers så værhard landsdel. «Det årvisse Borgundfjordfisket etter torsk, tradisjonelt det mest omfattende sør for Lofoten, sørget for at dette området

allerede for 1000 år siden utgjorde det som kan betegnes som et næringsmessig tyngdepunkt i regionen» (Historielag 2010).

Store deler av Ålesund sentrum brant ned til grunnen under bybrannen i 1904, en tragisk hendelse som ble opprinnelsen til dagens by i Jugendstil. Den 19. mai 1904 vedtok Stortinget murtvangsloven som sier at det innenfor sentrumsområdene ikke kan oppføres trehus (Nilsen 1998). Brannen førte til at mange arkitekter søkte seg til Ålesund, og 600 nye hus ble oppført i løpet av en treårs periode. «Ålesunds unike karakter skyldes den rådende stilretning jugendstil og det gode arbeidet som ble gjort for å skape harmoniske gater og bydeler med en variert bebyggelse» (Steigan 2013). Utenfor murtvangsonen var det

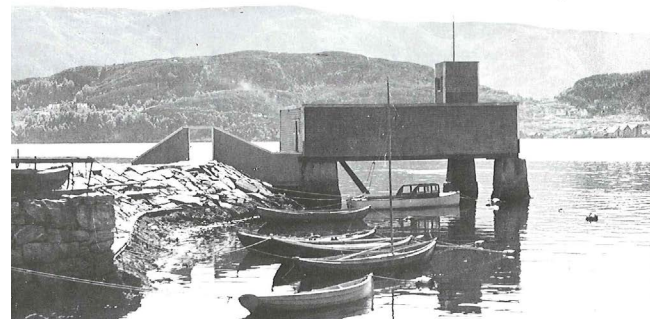
langs sjøsiden både øst- og vest for sentrum i hovedsak trehusbebyggelse. Etter hvert som større og mer moderne fiske- og kaianlegg ble bygget ble trehusene gradvis erstattet av murhus.

Fra 1880-årene dukket det også opp flere og flere båtbyggerier langs sørsiden av sentrum. Eftersom større og mer dyptgående fartøy kom, ble stadig større deler av Brosundet og kystlinjen på sørsiden fylt ut.

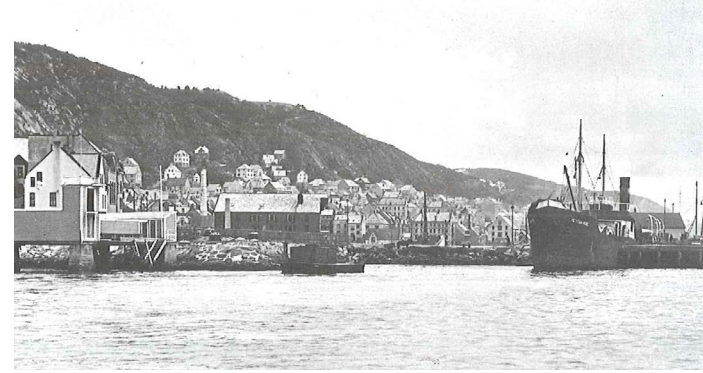
Ålesund har hatt flere badehus opp gjennom årene, men alle har hatt ustabile Nordvestlandske vintrene å stri med. (Grytten 1984). Badepiren på det som i dag er Prestebrygga stod fra 1912 til en storm tok det med seg i 1944.

På 50-tallet skjedde det en endring av bymiljøet i Ålesund. Flere moderne forretningsbygg ble etablert og Steinvågsbrua ble åpnet i 1953. Broen knyttet Hessa sammen med Aspøy og man kunne enklere ferdes frem og tilbake. I dette tidsrommet var det stadig flere som anskaffet seg bil, noe som kortet ned avstanden mellom by og bygd.

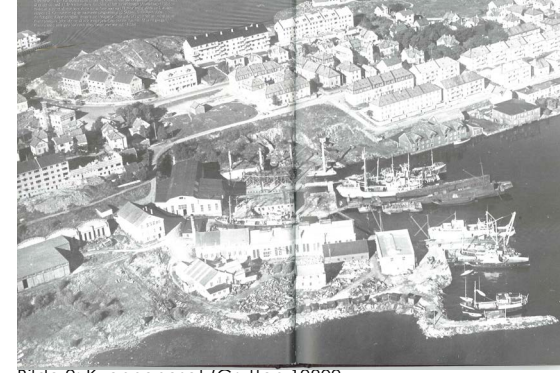
På slutten av 50-tallet flyttet mange industribedrifter ut av bysentrum. Dette skjedde samtidig som transporten skiftet fra sjø til land. Dette resulterte i en økning av trafikk og veiene krevde mer areal.



Bilde 7: Badehuset (Grytten 1984)



Bilde 8: Prestekaia (Grytten 1984)



Bilde 9: Kvenneset (Grytten 19809)



Bilde 10: Rønnebergvillaen før riving (NRK 2013)

Bysentrum får nye kjøpesentra tidlig på 1990 - tallet. Moa fortsetter å vokse som handelssted og trekker kunder fra bysentrum, og andre lokalsentra mot slutten av 90 - tallet.

Ålesund 150 år. Nye kulturbygg som Sunnmørshallen, Atlanterhavsparken og Parken kulturhus ble etablert.

Ålesund er største byen mellom Bergen og Trondheim og er landets fiskerihovedstad.

Handelsstedet Moa etableres 12 km. øst for sentrum.

Ålesund Rådhus oppføres på arealer til gamle fuglefjellet og Rønnebergvillaen.

1980 - 1985

1983

1990 - 1998

1998

2013

1971

Ålesund sykehus flyttes fra sentrum til Åse, 9 km. øst for sentrum.

1986

Åpning av ny innfartsvei.

1999

Høyskolen i Ålesund etableres 4 km. utenfor sentrum. Er i særklasse for blant annet nyskaping innen skipsindustri.

Utover 60- og 70-tallet ble det skapt plass til plasskrevende bygninger som rådhuset og tinghuset. Det førte blant annet til at Fuglefjellet og Rønnebergvillaen ble fjernet.

På 70- tallet ble folk bevisst på byens egen kulturskatt- jugendstilen, og innbyggere startet å protestere mot utbygging som fjernet gamle hus, og rekreasjonsområder. Likevel ble blant annet fuglefjellet, som befant seg midt i byen med Rønnebergvillaen på toppen, revet til fordel for Rådhuset som er bygd i en skala som ikke står i stil til resten av byen. Parkeringsplasser fikk prioritering og det ble lagt til rette for økt bilbruk i sentrum. Oppretting av handelsstedet Moa har ført til at kommunen har to handelssenter. (Ålesund kommune 2010c)

Sjøen har vært viktig for Ålesund, og fiske har alltid vært en del av livsgrunnlaget for byen. Enten det er sildefiske, klippfisk eller skipsverft så er det havet som danner grunnlaget for næringen. Etter hvert som innbyggerne også ble bevisst på gjenreisningsarkitekturen som en kulturskatt er også jugendstilen en viktig del av byens identitet. Byens arkitektoniske utforming er det som profileres overfor turister, og som trekker flere tusener til byen hvert år. Ålesundet er den sentrale kjernen og det sterkeste identitetskapende elementet i Ålesund.



Bilde11: Kongens gate 1890 - årene (Grytten 1980)



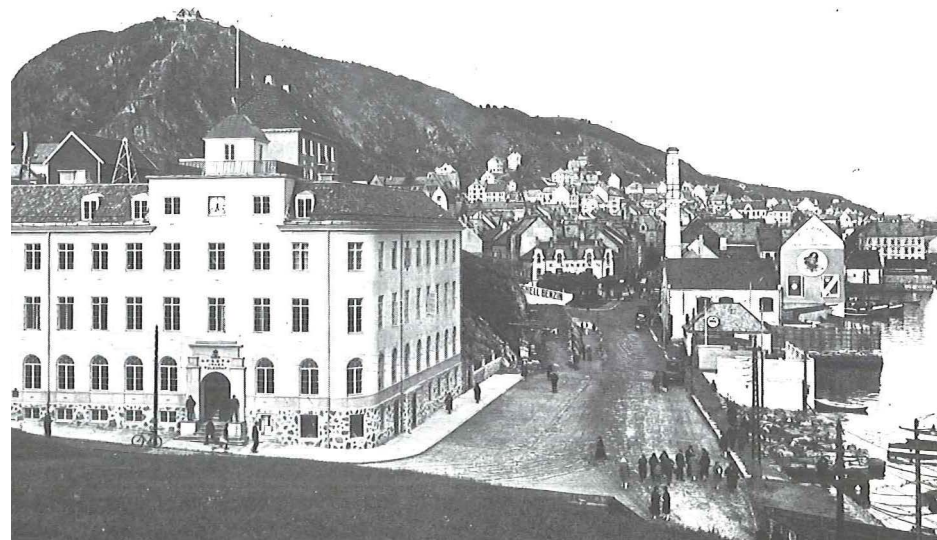
Bilde12: Kongens gate få år etter bybrannen (Grytten 1980)



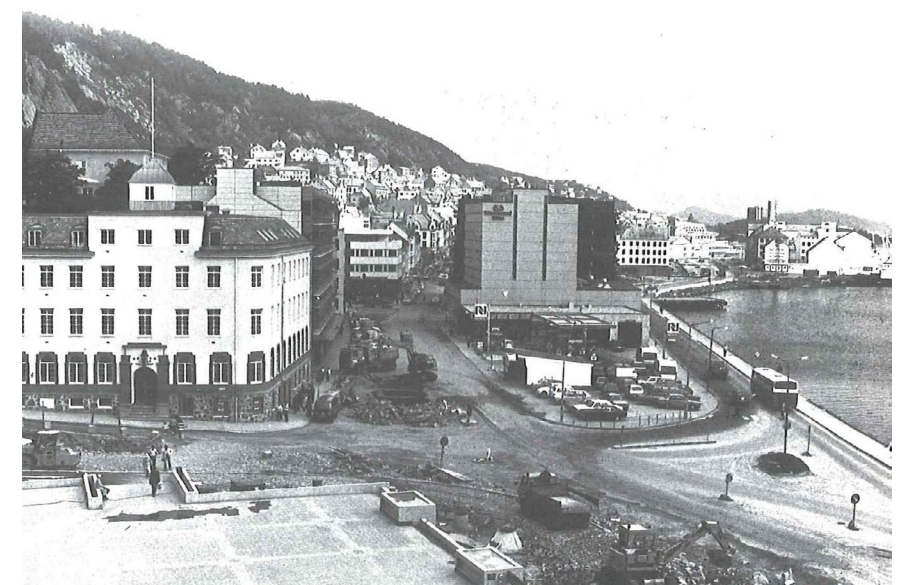
Bilde13: Kongens gate 1980. (Grytten 1980)



Bilde14: Keiser Willhelms gate ca 1910. Gaten har kontakt med sjø(Grytten 1980).



Bilde15: Keiser Willhelms gate ca. 1930(Grytten 1980).



Bilde16: Keiser Willhelms gate har ikke lenger kontakt med sjø, Sjøgata er etablert langs sjøen(Grytten 1980).

DEL II - REGISTRERING OG ANALYSE





INFRASTRUKTUR

BILVEIER

Innfartsvegen er hovedveien inn til Ålesund sentrum, og leder mesteparten av all biltrafikk som skal inn og ut av byen. Dette er en trafikkert del av E136 og ÅDT er målt til 22 400 (Statens vegvesen 2011). Fartsgrensen er 70km/t frem til Sundgatekrysset, herfra og gjennom hele byen er fartsgrensen på E136, 50km/t. Innfartsvegen beslaglegger arealer langs sjøen fra Color Line stadion i øst til Posthuskrysset i vest. Deler av veien er lagt på fylling og bruker store arealer til rundkjøring, kryss og bredde på veien. Ålesundstunnellene har en ÅDT på 9150.

Parallelt med Innfartsveien går Borgundveien med en ÅDT på 5250. Dette var hovedveien inn til Ålesund før E136 ble bygget.

Trafikken ledes inn mot Posthuskrysset som er et stort lyskryss med tidvise kødannelse i rushtiden. Videre ut mot Aspøya leder Hellebroa trafikken over Brosundet som eneste bindeledd mellom Aspøya og Nørøvøya med en ÅDT på 15 000. I sentrumskjernen omkring Brosundet blir gatene smalere, og to underdimensjonerte rundkjøringer på begge sider av Hellebroa er vanskelig å oppfatte da veimerkingen er slitt. Hellebroa er en flaskehals særlig under rushtiden og ved cruisebesøk.

På Aspøya går hovedtrafikken videre i Nedre Strandgate og Ivar Aasens gate med en ÅDT på rundt 12 200. Dette er biltrafikk som for det meste skapes av beboere på Aspøya og Hessa. I tillegg går det en del



Bilde: E136/innfartsveien



Bilde: Sundgatekrysset

tungtrafikk som betjener industribedriftene som ligger i Steinvågsundet og Aspevågen. Kontainerhavna i Skutvika genererer også en del tungtrafikk. Steinvågsbroa er eneste mulighet å komme seg fra Aspøya til Hessa. Broen er i dårlig stand, og planer for ny bro eller en oppgradering er i gang. Broen er gammel, smal og har gangfelt på under en meter.

GANGVEIER

På strekket fra Color Line Stadion til Meierikaia er det ingen eksisterende gangvei langs sjøen. Fotgjengere blir ledet over innfartsveien på en gangbro og må følge Ystenesgata og Sundgata inn til sentrum. Her varierer bredden på gangfelt fra ikke eksisterende til halvannen meter. Dette er gangfelt som blant annet skal lede i underkant av 10 000 tilskuere til Color Line Stadion annenhver uke i fotballsesongen.

Fra Meierikaia til Posthuskrysset er gangveien tosidig, men smal. Mot sjøen fungerer gangfeltet også som kai for fiskebåter. Videre mot Hellebroa er det tosidige fortau i Keiser Wilhelms gate. En bred og fint opparbeidet gangvei går på utsiden av parkeringsplassen ved rutebilstasjonen, men stanser plutselig på Storneskaia. Hellebroa har tosidig fortau med god bredde. Likevel er kapasiteten sprengt de dagene det kommer flere tusen mennesker med cruisebåter og skal krysse broen. Nedre Strandgate og Ivar Aasens gate har tosidig fortau med varierende bredde og har ingen rabatter eller andre elementer som skiller bilvei og fortau. Fortau i tverrgatene har bratt stigning. Disse er ofte støpt i betong og

er mange steder av dårlig kvalitet med hull og ødelagte kanter og trapper. Det er ikke mange fortau som ikke er universelt utformet.

SYKKELRUTER

Sykkelruter er så å si ikke eksisterende i Ålesund og syklistene må dele veier med bilister eller ta seg fram på trange fortau. Fra Hessa over Steinvågsbroa er det svært dårlig tilrettelagt for syklistene som skal inn mot sentrum. En landsdekkende sykkelundersøkelse viser at Ålesund kommer på en klar sisteplass, og innbyggerne er svært misfornøyd med standarden på sykkelveinettet (Statens vegvesen 2013a).

Innfartsveien føles som en motorvei pga. store kryss, bred veibane og høy fart. Det er ingen naturlig overgang fra innfartsvei til man plutselig befinner seg i byen. I sentrum okkuperer bilveier store deler av bybildet og virker dominerende. Veiens prioritet er tydelig, og myke trafikanter blir nedprioritert. Oppbyggingen av infrastrukturen på bilens premisser og dårlig opparbeidet gangveg gjør at man føler seg liten og utrygg som myk trafikkant. I trange og smale bygater er det biltrafikken som dominerer. Mange av gangveiene er smale og stopper plutselig opp uten noen form for sammenhengende struktur. Enkelte steder som for eksempel i Nedre Strandgate kan høy fart, smale gater og mye trafikk gjøre det utrygg for fotgjenger å ferdes langs gaten.



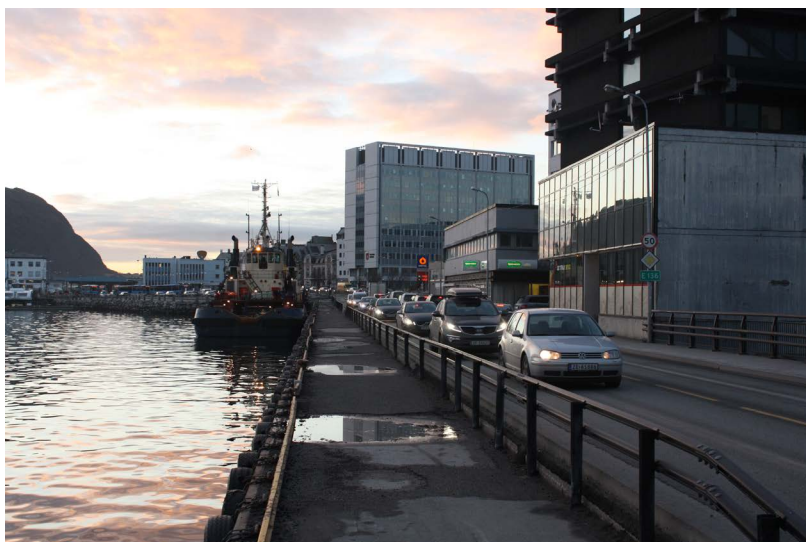
VEI/GATENETT



Bilde: Sundgata, manglende fortau



Bilde: Posthuskrysset



Bilde: Sjøgata med rådhuset i bakgrunnen



Bilde: Nedre Strandgate

På Aspøya er gatenettet oppbygd i kvadratiske kvartaler med noe varierende størrelse på kvartalene. En slik gatestruktur gir bydelen et bymessig preg med kvartaler i en menneskelig skala. Overgangen er relativt stor når man beveger seg over broundet til Nørvøya.

Rådhuset, Kremmergården kjøpesenter og rutebilstasjonen danner store uregelmessige kvartaler. Innfartsveien fungerer som en motorvei helt inn til sentrum, og har få avkjørsler på vei inn mot byen. Borgundveien ligger parallelt med innfartsveien og har flere avkjørsler og bedre opparbeidet kvartalsstruktur, men dette er også en boliggate. Det finnes ingen forbindelse mellom Borgundveien og innfartsveien, og bydelen på Nørvøya preges av et rettlinjert veinett fra øst til vest som minner lite om en bymessig gatestruktur. Mange blindveier ledes inn mot E136 fra nord, men stopper i en sidegate eller parkering i stedet for å koble seg på innfartsveien.

Dårlig bygatestruktur gjør det vanskelig for bilister å forstå at man nærmer seg byen før man er midt i sentrum. Inngangsporten mangler et godt opparbeidet gatenett særlig på Nørvøy-siden av sentrum. Dårlig struktur gjør det også vanskelig for både gående, syklende og bilister å bevege seg rundt i byen. Tilgjengeligheten er dårlig.

KOLLEKTIV



Kollektivtilbudet består i dag av buss og rutebåter til øyene rundt Ålesund. Busstilbudet består av syv lokale bussruter inn til sentrum og rutebilstasjonen. Det er tre bybuss ruter, en ekspressbuss og tre fastlandsbusser til og fra øyene nord for Ålesund. Bybussen går fra Hessa gjennom sentrum og ut av byen østover mot Moa og så langt som til Skodje.



Bilde: Keiser Willhelmsgate

Busstraseen ligger i Kirkegata og Borgundveien. Ekspressbussen til og fra Moa følger traseen E136 fra sentrum – Lerstad – Moa. Holdeplassen ved hurtigbåtterminalen (Skateflukaia) er lagt ned, og bussene går derfor ikke innom den nordlige delen av sentrum. Mange hoteller holder til på nordsiden av Ålesund, og gjester til disse hotellene må vandre gjennom sentrum til sørsiden og rutebilstasjonen om de skal ta buss. Vi registrerte flere mennesker til fots på vei mellom den nedlagte holdeplassen og rutebilstasjonen.



Bilde: Hellebroa (Statens vegvesen 2013)

Antall holdeplasser langs sentrumsaksen viser at kollektivknutepunktene dekker så godt som all bebyggelse med en radius på 300 meter. På dagtid kan man stort sett komme seg til og fra Moa hvert kvarter, men alle bussrutene avtar i hyppighet på kveldstid. Siden byen ikke



Bilde: Kirkegata



Bilde: Rutebilstasjonen

har eget kollektivfelt må bussene noen ganger stå i kø sammen med resten av trafikken i rushtiden (Statens vegvesen 2013). I tillegg til bybussen går det enkelte regionale ruter som for eksempel timeekspressen. I rushtrafikken om morgnen og ettermiddag går det i alt 21 bussruter til og fra Ålesund sentrum.

På Aspøya er gateparkering et hinder for bussenes tilgjengelighet. Selv om Ålesund har hatt en befolkningsvekst de siste årene, har kollektivtrafikken hatt en nedgang (Urbanet Analyse 2012). Enkelte kollektivpunkter trenger også utbedring. Bybussen har for lav frekvens og kapasitet på sin kollektivakse mellom sentrum og ulike målpunkter som for eksempel Høgskolen og Ålesund Sykehus. En annen svakhet er at bussene ikke har en egen trasé og må stå i kø sammen med annen trafikk i rushtider.

Hurtigbåter:

Tre ruter danner hurtigbåttrafikken i Ålesund. Hareidruta og Nordøyruta som går fra Skateflukaia, og Langevågruta fra rutebilstasjonen. Båtene har en frekvens på om lag en gang i timen, med ferre avganger kveldstid. Langevågruta går hver halvtime.

BUSSRUTER - AVGANGER I RUSHTID: BYBUSSEN	
HYPPIGHET	VARIGHET
610: Sentrum – Fjelltun	40 min, 10 min
611: Sentrum – Larsgården	40 min, 10 min
618: Hessa – Sentrum – Hatlane – Åse – Moa – Myrland – Emblem	4 ganger i timen, 30 min
624: Skarbøvik – Sentrum – Lerstadbakken – Moa – Olsvik	1 gang i timen, 25 min
628: Sentrum – Lerstad – Moa – Emblem - EXPRESS	2 ganger i timen, 15 min
FASTLANDSBUSS	
662: Ålesund – Ytterland – Giske – Valderøya – Vigra	3 ganger i timen, 35 min
664: Ålesund – Giske – Godøya	2 ganger i timen, 45 min
650: Ålesund – Kverne – Ellingsøya	1 gang i timen, 30 min

(Trafikanten Møre og Romsdal 2013)

AREALER OG FUNKSJONER



Kartet viser funksjonsfordelingen på området og gir en forenklet oversikt over hvor ulike funksjoner er plassert. Offentlige tjenester, bolig, næring, idrett og bolig/handel utgjør de ulike funksjonene. Offentlig bygg som skoler, rådhuset og kultur er spredt over hele området uten noen sentrumsnær plassering. Boligformål dominerer store deler av Aspøya, og bolig/handel forekommer i økende grad jo tettere på sentrum man kommer. Det er da handelsvirksomhet i første etasje med boligformål i øvrige etasjer. Flere nedlagte industribygg og lagerbygg preger sjøfronten på sørsiden. Områdene har forfalt og flere steder blir det dumpet søppel.



Bilde 17: Color Line stadion (Ålesund fotballklubb 2013)



Bilde 18: Arbeideren (Ålesund kommune 2013)

Store næringsområder som Liaen på Kvennaneset, havnevirksomhet på Stornespiren og ulike næringsbygg ved innfartsveien er funksjoner som tar opp store arealer og er ikke bymessig utformet. Dette er viktig arealer for fremtidig byfortetting.

Rådhuset og Tinghuset er bygg bygget i omlag samme tidsperiode, de er plasskrevende og svært dominerende i en småskala by som Ålesund.

- Offentlig
- Bolig
- Idrett
- Handel, bolig
- Næring, industri

Ved Brosundet og Hellebroa ligger "Arbeideren" som ble bygget i 1887 og er en arena for kulturaktivitet. Bygget ble fredet i 1987 og er byens "intimscene" og rommer ulike revyer, show, konserter, selskap og teater. Bygget er en kulturskatt i byen, men har ingen verdig inngangssone. Hovedinngangen er i Lorchenesgata på et smalt fortau, og bygget får dermed ikke den statusen det burde ha (Ålesund kommune 2013).



Bilde 19: Meieriet (Tine Meierier 2013)



Bilde: Politi- og tinghus i Nedre Strandgate



Bilde: Lagerbebyggelsen i Kjøpmannsgata



Bilde: Skutvika

TRANSFORMASJONSOMRÅDER



Transformasjonsområder

FREDA OG VERNEVERDIGE BYGG

Sørsiden har store arealer som man i fremtiden kan regne med endres til mer sentrumsrettede formål. Dette er blant annet Kvennaneset, havneområdet på Skutvika og konkurranseområdet på Prestekaia/Stornespiren.

Liaen verft har lagt ned sin produksjon, og store arealer her består av lagerbygg og området som ikke nyttes i større grad. Skutvika havn har i dag et areal på 40 000 m² (gule sider) som er Norges nest største havneområde. Området mellom Kvennaneset og havneområdet består av eldre falleferdige bygg.

Ålesund rutebilstasjon og andre lagerbygg beslaglegger også store arealer langs sjøsiden midt i sentrumsområdet. Jaja Architects som er vinner av konkurransen på dette området, og ny plan er under produksjon. Store parkeringsarealer langs sjøsiden opptar attraktive og sjønære tomter for eksempel på Prestekaia og Storneskaia.




Store havn som på Skutvika bør ikke okkupere store og sentrumsnære områder i en småskala by. Enkelte av transformasjonsområdene er allerede under utvikling slik som på sørsida, og forslag til utbygging på Kvennaneset.

Eiendomsstrukturen er en viktig faktor for å si noe om framtidig endring og transformasjon av et område. Arealene på Kvennaneset, Skutvika og Sørsida er store, og har potensiale for transformasjon. Disse tomtene er ene og alene av såpass størrelse at de kan utvikles som egne prosjekter.

En utbygging av parkeringsanlegg i Akslafjellet kan sørge for at parkering i sentrum foregår der, og ikke langs sjøfronten og oppe i dagen. Dette vil frigjør arealer til andre formål.

Kartet viser freda og verneverdige. Ålesund er som tidligere nevnt kjent for sin arkitektoniske bebyggelse i jugendstil, og særlig i sentrale områder finnes mange verneverdige og noen freda bygg. Store deler av sentrumsskjernen har også status som "nasjonale interesser i by" (Skog og landskap 2013). Sefrak er et register over eldre

bygninger bygd før 1900 (Riksantikvaren 2012). Flere hus i Ålesund står i disse registrene og andre er fredet som en del av Jugendbyen. Dette legger føringer for hvordan man planlegger områdene langs sørsiden.

-  Nasjonale interesser i by
-  Freda bygg
-  Annen bebyggelse





STØY

Støyregistreringen tar i hovedsak for seg støy fra biltrafikk. I Ålesund er det også en del støy fra fiskebåter som ligger nært sentrum, og kaianleggene som generer noe støy ved lossing. Oppgaven forutsetter at havnevirksomheten flyttes til for eksempel Flatholmen og derfor er ikke denne støyen relevant for oppgaven.

Kartet viser at E136 har støynivå på over 65 dBA. Dette er støy i rød sone og ny bebyggelse i slike områder skal i dag unngås (Miljøverndepartementet 2012). Særlig langs innfartsveien hvor hastigheten er høy er støynivået også høyt. E136 har hastighet på 70 km/t og høy hastighet fører til mye motor og hjulstøy.

Boligblokkene i Nørvegata har store miljøproblemer og får støy rett fra innfartsveien noe som tilsir et støynivå på 70-75 dBA i fasaden (Statens vegvesen 2013). Enkelte steder langs Nedre Strandgate er også innenfor rød sone. Støy fra trafikk blir forsterket i smale gater noe det finnes mye av i området på Aspøya. Gatene er det samme som det var for femti år siden, før bilens inntog førte til støyfulle gater.

Særlig i trange gater på Aspøya føles støyen overveldende når man går gatelang, og for beboere langs gaten. Rene betong fasader og andre harde materialer oppleves lydforsterkende da de «kastet» lyden frem og tilbake mellom veggene. E136 tar mye plass i gaten og gangfeltene er smale. Dette sammen med støyen forsterker den ubehagelig følelsen en får av å gå der.

GRØNNE OMRÅDER

Registrering og analyse av større grønne arealer som friluftsområder og større parker er influensområder som er registrert utenfor områdeavgrænsningen, men de er tatt med fordi områdene har betydning for byen som helhet. Mindre arealer som lekeplasser, alléer, veibeplantning og andre grønne arealer i tilknytning til vei er registrert innenfor områdeavgrænsningen. Vi skiller mellom friluftsområder, park private hager og veibeplantning som består av rabatter, trær, busker, alleer og trekker som er ensidig beplantet.

Friluftsområder er sammenhengende grønne områder det er mulig å gå tur i uten at man behøver å bevege seg i bebyggelse. "Byfjellet" Aksla er det største friluftsområdet i Ålesund. I tillegg finnes også mindre grønne friluftsområder som Storhaugen og Grimmerhaugen.

Aksla betegnes som bymarka i Ålesund med omtrent 3 km sammenhengende tur og rekreasjonsområder som strekker seg fra sentrum og østover til Fagerlia ved Høgskolen i Ålesund. Korteste vei opp er 418 trappetrinn i en bratt skråning fra byparken til Fjellstua som ligger 130 m.o.h.

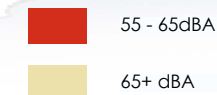
På Storhaugen finner man turstier og rekreasjonsmuligheter i umiddelbar nærhet for beboerne på Aspøya. Denne parken ligger på det høyeste punktet på Aspøya og har unik utsikt utover fjorden. Grimmerhaugen er et lite grønt område midt i sentrum hvor man kan komme opp i høyden og se utover byen fra. Området ligger i tilknytning til Ålesund Museum og har derfor ulike historiske elementer som

blant annet kanonene og Brude-egget "uræd".

Byparken er eneste store opparbeidede grønne park i sentrum av Ålesund. Den fungerer som inngangsport til Aksla, og inneholder flotte store trær og en lekeplass. I enden av Ivar Aasens gate på Aspøya finnes også et grøntområde med en lekeplass. Ivar Aasens gate skjærer tvers igjennom området. Ålesund kirke har en gammel kirkegård og grønne arealer omkranser hele bygget og utgjør en viktig del av grøntstrukturen.

Private hager i Nedre Strandgate og Ivar Aasens gate er viktige for inntrykket av gaten. Flere hager er godt stelt med gamle trær. Disse for en betydning utover det private hagerommet og er med på å gi gatene karakter.

Veibeplantning er det mest av langs E136 fra Colorline Stadion og inn mot rådhuset. Mange steder er trærne små og i dårlig forfatning. Trærne er preget av værforholdene og dårlig forankring, eventuelt oppstøtting i etableringsfasen. Det er tydelig lokale forskjeller på størrelse, noe som kan komme av stor variasjon på jordvolum og jordkvalitet eller at enkelt trær har blitt byttet ut. Påvirkning fra salting og sjøsprøyt kan også ha innvirket på veksten. På Aspøya er trærne mer skjermet for vær og vind, og her finnes en allé med kolla lind i Aspegata. Den mangler noen trær for å skape en fullverdig allé mellom Aspegata og Storhaugen.



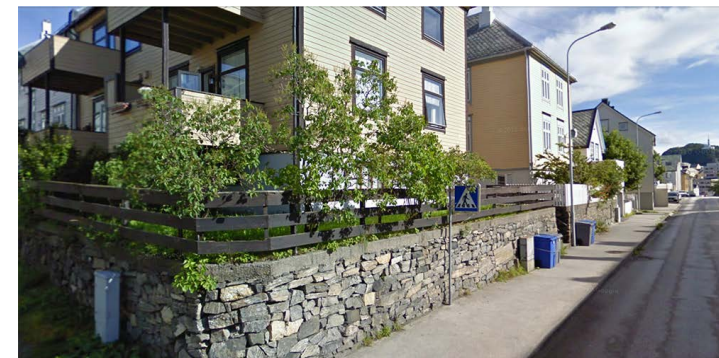
(Statens vegvesen Region midt 2012)

Mindre, grønne områder som trekker og rabatter utgjør også en del av den samlede grøntstrukturen. Dette er som oftest vegbeplantning, buffere mellom kjørefelt. Det er også bed og arealer som er for små til at det er mulig å oppholde seg der. Hvor det ellers er mange grå flater og få innslag av grønt blir disse arealene viktige.

Av registreringskartet ser man at det er relativt få grøntarealer innenfor oppgaveavgrænsningen når man ser bort fra de større friområdene. Grønne arealer er sporadisk plassert og det er ingen sammenhengende grønnstruktur i Ålesund sentrum. Særlig på Aspøya gjør trange gater det vanskelig å ha gatebeplantning, noe som gjør at betong, asfalt, harde og rette flater dominerer. De få stedene det eksisterer gatebeplantning har denne et begrenset areal som fører til en glissen beplantning. Veier og parkering blir prioritert fremfor vegetasjon. Dette gir Ålesund et grått og trist inntrykk dersom man beveger seg gjennom byen langs veitraseen, og små grønne flekker fremstår som et friskt pust. På Aspøya blir inntrykket noe bedre da beplantning i private hager gir gaten innslag av vegetasjon. Til tross for lite grønt i sentrum trenger man ikke gå langt for å nyte store og små grønne områder. Både byparken, Storhaugen og Aksla er viktige supplement til opplevelsen av byen som «nær naturen». Men sentrumsnære grøntområder langs sørsiden eksisterer ikke.



Bilde 20: Grøntområde med lekeplass i enden av Ivar Aasens gate (Google Streetview)



Bilde 21: Private hager i Ivar Aasens gate (Google Streetview)



Bilde 22: Lindedalleen i Aspegata (Google Streetview)



Bilde 23: Fra rådhusplassen mot Sula (Google Streetview)



Bilde: Sør for innfartsveien finnes den eneste urørte kystsonen i nærheten av sentrum.





ROMSTRUKTUR

Kartet viser opplevelse av veiens utbredelse, hvor bebyggelse stort sett danner vegger. Store kryss, parkeringsarealer og liten gatestruktur langs deler av strekket gjør at den romlige strukturen flyter ut over veinettet og skaper store rom.

E136 fra Color Line stadion og videre inn mot Meierikrysset har store rom mellom veibane og bebyggelse mot nord. Disse arealene består av mindre veier, parkeringsplasser og andre små utnyttede områder. Mot sør er det ingen form for romlig avgrensning siden veien er plassert langs sjøkanten. Det er generelt lite romlig følelse langs dette strekket.

Ved meierikrysset forandrer den romlige strukturen karakter og bebyggelse på begge sider av veien danner vegger. Likevel er det parkeringsarealer og mindre kjørearealer rundt byggene som fremdeles distanserer veien fra bebyggelsen.

I selve sentrumskjernen danner posthuskrysset, bussterminalen og parkeringsarealer store rom og legger beslag på et betydelig areal. I området rundt rådhuset er det derfor liten romlighetsfølelse langs veien, mens gateløpene blir trangere i området rundt Brosundet. Her danner ungdomshus vegger til gaten, og man kommer helt inn på husveggene.

Deler av Nedre Strandgate og Ivar Aasens gate har smale gateprofiler og boligbebyggelse liggende helt inntil gaten. Mellom de trange gateløpene finnes store havneområder og transformasjonsområder som igjen åpner opp området og romfølelsen flyter utover. På Aspøya dannes tverrgående langstrakte gaterom av de rettlinjede gatene som går ned mot sjøen. Det er disse rommene som danner nærhet til sjøen og friluftsområdene i nord åpner opp de ellers tette og trange gateprofilene.

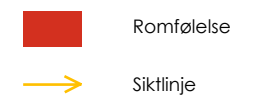
SIKTLINJER

Ålesund ligger som siste skanse mellom sivilisasjon og den voldsomme Nordsjøen. Omringet av sunnmørsalper og brede fjorder ligger byen ved Ålesundet som dannes mellom Aspøya og Nørvøy. Sentrum består av smale gater og lav bebyggelse som følger det kupert landskapet. Dette, sammen med byens beliggenhet ved sjøen gjør at det skapes et stort antall siktlinjjer.

Ålesund har mange siktlinjjer som strekker seg i en nord - vest retning. Statsråd Dås gate og Aspegata er noen av de tverrgående siktlinjene. Siktlinjjen i Ivar Aasens gate strekker seg mot Fjellstua, og danner et blikkfang og målpunkt for gaten.

På Nørvøy ligger E136 ved sjøen. Dette gir en panoramautsikt mot Sula og Sunnmørsalpane for bilister på vei inn og ut av byen. På Aspøya ligger bebyggelsen tett på Nedre Strandgate og Ivar Aasens gate, men siktlinjjer danner gløtt mot sjøen. Enkelte steder hindrer gjerder, bygninger, lagerbygg og containere utsikt mot sjø og fjell.

Topografien i Ålesund gjør at hvor enn man befinner seg i byen kan man se fjellandskap og sjø som byen er omringet av, noe som gjør at man i Ålesund får en helt spesiell nærhet til havet og naturen.



Bilde 24: Siktlinjje mot Aspevågen fra Ålesund kirke (Google Streetview)



Bilde 25: Siktlinjje mot Fjellstua fra Ivar Aasens gate (Google Streetview)



Bilde 26: Siktlinjje opp Statsråd Dås gate mot Storhaugen (Google Streetview)

BYROM

Kartet viser hvilke byrom som befinner seg innenfor områdeavgrensningen vår.

Rådhusplassen brukes som inngangssone til Rådhuset, Ålesund bibliotek og kjøpesenteret Kremmergården. Det er få benker og ingen form for uteservering om sommeren. 17.mai stanser folketorget i Ålesund på rådhusplassen, ellers er det lite folk som oppholder seg der resten av året. Rådhusplassen er rammet inn av lindetrær på to sider som gjør at plassen får en grønn ramme, men midten av plassen fremstår ellers som en stor grå plass dominert av den monumentale rådhusbygningen. Om vinteren er det lite innslag av grønt.

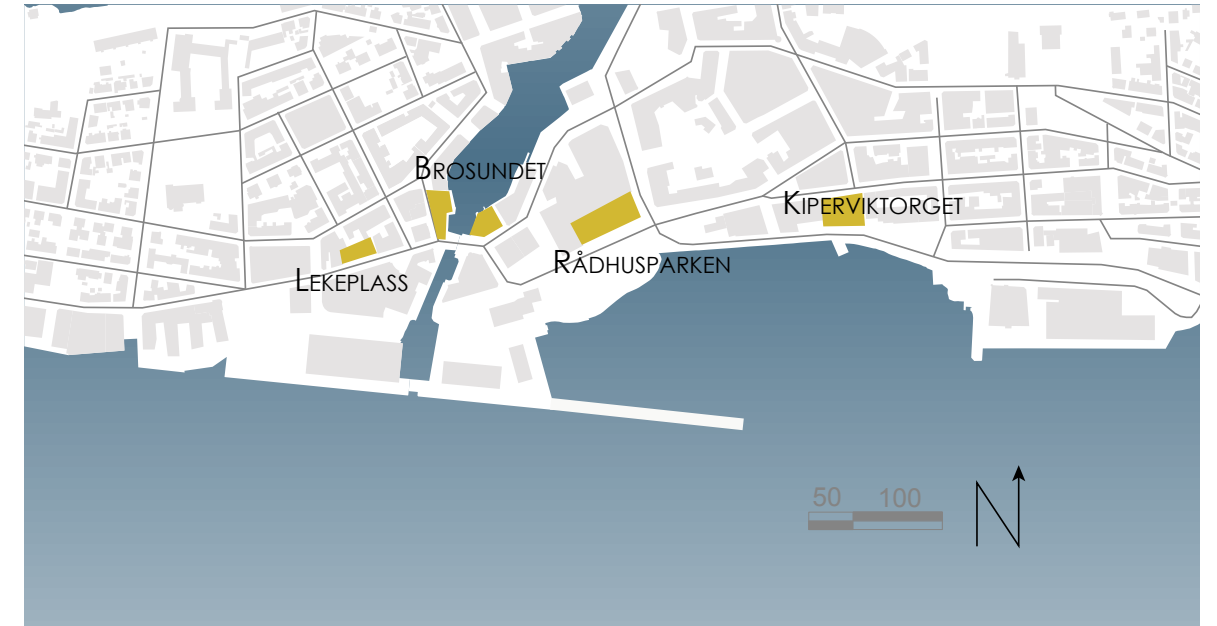
Kiperviktorget er et lite torg hvor man om sommeren kan kjøpe frukt, bær, blomster og andre varer fra salgsboder. Torget brukes mer om sommeren enn om vinteren, da står det som regel ubrukt. Torget ligger i utkanten av den sentrale «Brosundkjernen» og bruken er antageligvis preget av dette. Kiperviktorget har to mindre trær og et bed som avgrenser torget fra E136.

Brosundet er selve sentrumskjernen i Ålesund. Det trange sundet omkranset av bebyggelse i jugendstil som skaper en vakker ramme til dette byrommet. Hellebroa som er den eneste måten å krysse broundet på, skjærer seg rett gjennom dette byrommet. På hver sin side av broundet ligger Apotekertorget og Lorkenestorget, som er utformet med brostein, møblert med benker i stål og har innslag av beplantning. Brosundet fungerer som en ferdselsåre for harde og myke trafikkante, men er også et sted for opphold og rekreasjon. Innlagt varme i benker oppfordrer publikum til også å bruke byrommet vinterstid.

På begge sider at sundet ligger restauranter med uteservering som trekker mye folk i sommerhalvåret. Apotekertorget har en stor steintrapp som skaper nærhet til sundet. Om sommeren har man mulighet til å kjøpe fersk fisk og fritidsbåter kan legge til på gjestehavnen.

I Nedre Strandgate er det nylig anlagt en lekeplass som fungerer som et lite byrom for beboere rundt. Plassen ligger på lavere nivå enn gata, noe som danner en lun og trygg plass.

Rådhusplassen er stor, upersonlig og inviterer ikke til opphold. Både rådhusplassen og Kiperviktorget er åpne plasser og man har ingen mulighet til å sette seg ned i et lite lukket rom. Brosundet oppleves som et stort rom med flere små soner innad i rommet i form av Lorkenestorget og Apotekertorget. Til tross for biltrafikk over Hellebroa som danner en barriere i byrommet, er det mange som oppholder seg her. Brosundet ligger mer skjermet og man har i tillegg nærhet til sjøen.



Bilde: lekeplass i Nedre Strandgate



Bilde: Rådhusplassen



Bilde 27: Kiperviktorget (Google Streetview)



Bilde 28 : Brosundet (Google Streetview)

OPPSUMMERING REGISTRERING OG ANALYSE

Registreringer og analyser oppsummeres i styrker, svakheter, muligheter og utfordringer. Punktene danner grunnlag for hva som får fokus, og for diskusjoner som tas med videre i prosessen.

STYRKER

- Naturnært – nærhet til sjø og fjell.
- Menneskelig skala på byen.
- Arkitektonisk viktig bebyggelse.
- Nærhet til idrett (Color Line stadion, Sparebanken møre Arena) og friluftsområder på Voldsdalsberga og Aksla.
- Mange og fine siktlinjer mot fjell og sjø.

SVAKHETER

- Manglende tilgjengelighet med sjøfronten.
- Dårlig tilrettelagt for myke trafikanter.
- Lite inviterende byrom.
- Svakt definert romstruktur enkelte steder.
- Høyt støynivå.
- Mye asfalt og harde flater, lite grønne arealer.
- Motorveifølelse på innfartsveien med høy fart.
- Lav kollektivandel for persontransport.
- Trafikale løsninger, begrenset av plassmangel.
- Få barnefamilier er bosatt i sentrum.

MULIGHETER

- Transformasjonsområder langs sjøfronten gir en unik mulighet til sentrumsnær byutvikling.
- Befolkningsvekst.
- Byform som båndby – mange mennesker bor nært og i en liten radius i tilknytning til kollektivtrasé.
- Mange planer og ønsker fra regjering og kommune om å forbedre Ålesund som by.

UTFORDRINGER

- Trange gaterom,
- Økt bilbruk blant innbyggere.
- Kommunens utbyggingspolitikk er motstridende i plan og praksis.
- Tomme by- og gaterom.
- Rådhus og tinghus skiller seg fra resten av bebyggelse i en menneskelig skala.
- Freda og verneverdige bygg legger føringer for nye planer.

DEL III - PROSESS





Proessen tar for seg viktige beslutninger om hvordan man skal utnytte muligheter, løse utfordringer, ta vare på styrker og forbedre svakheter. I prosessfasen har diskusjonen foregått på overordnet nivå, for så å diskutere hvilke virkninger ulike valg har i en mindre skala. Særlig diskusjon om overordnet infrastruktur har vært sentral, siden virkningene av det overordnede vegnett har betydning for alt som skjer innenfor områdeavgrensningen. Diskusjon rundt ulike trasévalg og trafikale løsninger resulterte i en prosess hvor løsningene stadig ble forandret og utviklet videre. Prosessen beskriver viktige beslutninger og forutsetninger som ligger til grunn for prosjekttingsdelen. Diskusjon har vært en sentral metode i denne oppgaven. Beslutninger som er tatt har vært drøftet opptil flere ganger. Noen av de viktigste diskusjonene er sammenfattet for å gi et innblikk i hva som har vært medvirkende og avgjørende for de beslutninger som er tatt.

VALG AV SYKKELTRASÉ

Valg av sykkeltrasé sto mellom to alternativer. Sykkeltrasé i Borgundveien - sentrum, eller trasé fra Borgundveien Nørvegata – sjøveien langs E136 - sentrum.

- Alternativ en er en trasé langs Borgundveien, og vil ligge sentralt i forhold til bebyggelsen nærme sentrum. De som bor lokalt vil få en trygg ferdsel inn mot byen, dette er spesielt positivt for barn som skal sykle til skolen og andre aktiviteter.
- Alternativ to går ut på å skape et system som baserer seg på en raskest mulig transport til sentrum. Denne traseen skal gå via Nørvegata – miljølokket – videre langs E136. Ved å velge denne traseen legges det til rette for at syklister fra indre bydeler og høgskolen i Ålesund kan komme seg raskt til og fra sentrum. Dette er også det flates-

te trasevalget, som er avgjørende for en effektiv reise til og fra sentrum. Alternativet er med på å føre menneskene nært havet, som er et viktig mål for oppgaven. Avstand mellom sykkelvei, gangvei og bilvei skaper trygghet, og bidrar til at gang- og sykkelveien har en beliggenhet i tilknytning til havet og naturen. Ved Meieriet begynner en mer bymessig struktur og gang- og sykkeltraseen føres sammen med E136.

Valget falt på alternativ to, og sykkelveien legges langs E136. De som bor lenger østover enn Volsdalsberga får dermed en rask og effektiv ferdsel inn til sentrum. Samtidig var den begrensede veibredden i Borgundveien avgjørende for at alternativ en ikke ble valgt.

I sentrum ble sykkelfelt vurdert som et alternativ, men forkastet da det er mange kryssende gater

i bystrukturen som gjør at syklister får utrygg ferdsel.

Sykkelveien skal ligge som en hovedåre langs sørsiden av byen, for færrest kryssinger av gater. En gjennomgående sykkelvei er viktig for transporten øst - vest, den er i tråd med oppgavens mål om en effektiv og tilgjengelig ferdselsåre for mange trafikanter.

VALG AV KOLLEKTIVTRASÉ

Ålesund er en båndby med mulighet for god kollektiv dekning med nokså få ruter. Det er essensielt at kollektivtrafikken flyter godt uavhengig av rushtrafikk og stillstand i trafikken ellers. Kollektivtraseen har to alternative ruter inn mot sentrum fra indre bydeler.

- Det første alternativet går langs Borgundveien - Nørvegata - FV399 og knytter seg til E136 like før miljølokket. Her kan kollektivtrafikken ledes effektivt helt inn til sentrum og en ny gateterminal via innfartsveien.
- Det andre alternativet er å følge Borgundveien inn til sentrum. Traseen brukes for lokalbussene i dag. Fra Repslager og mot sentrum begrenses bussens fremkommelighet av smale gater. I sentrum vil traseen bli ledet gjennom Korsegata og videre gjennom Notenesgata over Brosundet.

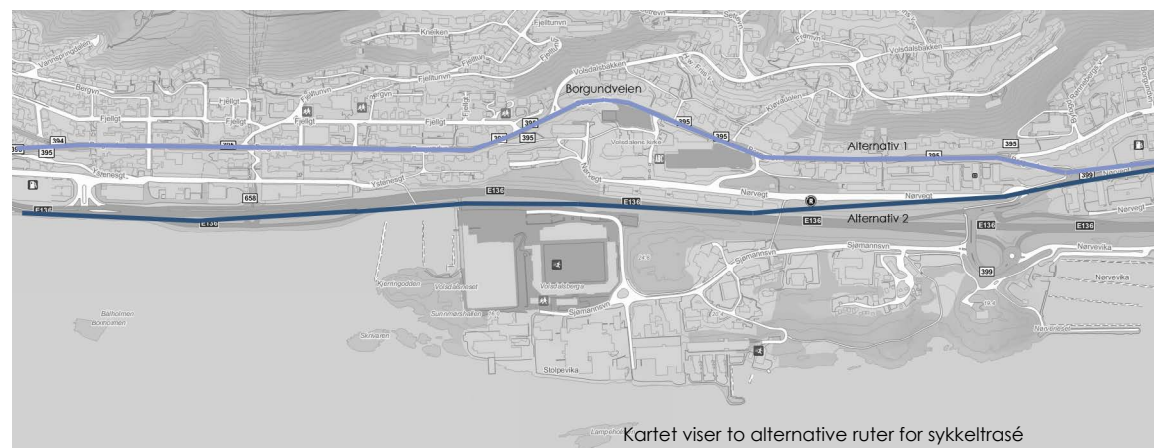
Beboere langs Borgundveien mellom sentrum og Nørvegata har såpass kort distanse til sentrum at de bør prioritere å sykle eller gå. Alternativ to med en firefeltsgate som innfartsvei og lysprioritering til kollektivtrafikken for å unngå kø er det gunstigste. Borgundveien bør kun ha en lokalrute men ikke hovedtyngden av kollektivtrafikken.

Ønsket om et effektivt kollektivtilbud åpner for en ny bro over Brosundet i sentrum som da gjør at Hellebroa kan stenges for biltrafikk. Dette fører til at Hellebroa kun vil være åpen for buss, gående og syklende, et viktig grep for å sikre rask og effektiv transport av kollektivtransport over Brosundet som i dag er en av "proppene" i sentrumstrafikken. JAJA-architects foreslår også to broer, men den søndre som gangbro. Dette vil ikke løse kapasitetsproblemene på Hellebroa og heller ikke prioritere kollektivtrafikken.

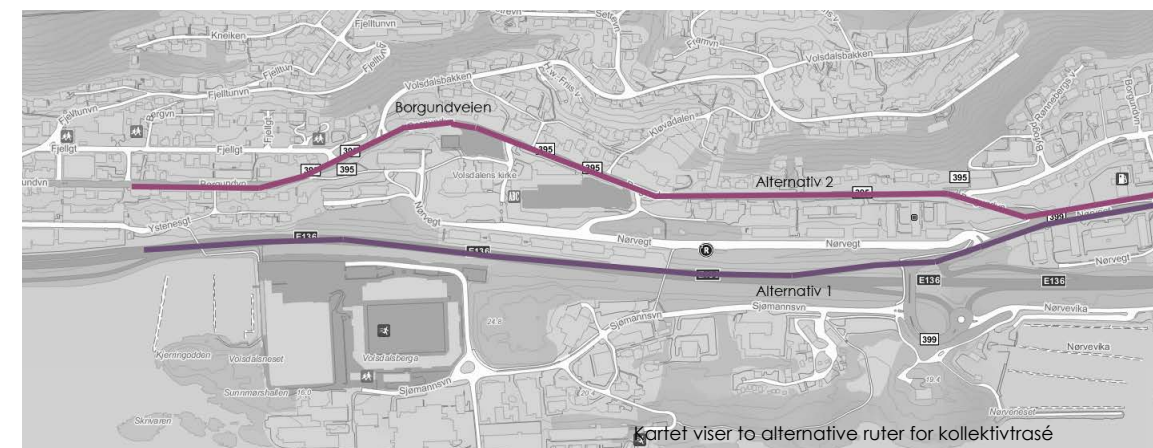
For Aspøya er det i hovedsak to traseer kollektivtrafikken kan benytte.

- Dagens kollektivløsning på Aspøya via Kirkegata gir god dekningsgrad. Den går utenom hovedveien, og er dermed adskilt fra biltrafikken
- Nedre strandgate egner seg dårlig som kollektivtrasé på grunn av mye biltrafikk, og det oppstår ofte kø ved inngangen til Brosundet. Dette sammen med smale gater gjør det vanskelig å prioritere tilgjengelighet for kollektivtrafikken.

Fordi det er viktig å føre kollektivtrafikken uhindret gjennom byen vil Kirkegata fortsatt være kollektivtraseen.



Kartet viser to alternative ruter for sykkeltrasé



Kartet viser to alternative ruter for kollektivtrasé

GATETRASÉ:

Når det gjelder valg av gatetraséen har følgende diskusjoner dannet grunnlag for det endelige valget.

1. Skal fire eller tofelts gate erstatte dagens innfartsvei.
2. Valg av gatetrasé i sentrum.
3. Omlegging av E136 fra Ivar Aasens gate til Fjordgata.

1. Fire eller tofelts gate

En oversikt som viser for og mot fire og tofelts gate gir en oppsummering av diskusjonen av dette valget.

For fire felt

- Mulighet til å lede kollektivtrafikk inn og ut av byen utenkø.
- Firefelts vei er allerede planlagt i indre bydel (Lerstad), og videreføres derfra til sentrum.
- En firefelts vei vil ikke gå på bekostning av bygg, sykkel- og gangvei.
- Fremtidsrettet planlegging, Ålesund er i vekst, både med tanke på antall innbyggere og næring.
- Fire felts gate kan bli bedre estetisk utformet enn det dagens situasjon er.

Mot fire felt

- Fire felt samsvarer ikke med bygatedimensjonen i Ålesund. Stor dominerende gate.
- Mindre attraktivt for myke trafikanter å krysse veien
- Fører til mer støy
- Må fylle ut arealer i sjø

For to felt

- Bedre gatefølelse – bygater i småskala Ålesund.
- Krever mindre areal.
- Mer attraktivt for myke trafikanter å gå langs gaten, og krysse den.
- Kan hindre/begrense vekst i biltrafikk – i tråd med miljømål.
- Mindre støy.

Mot to felt

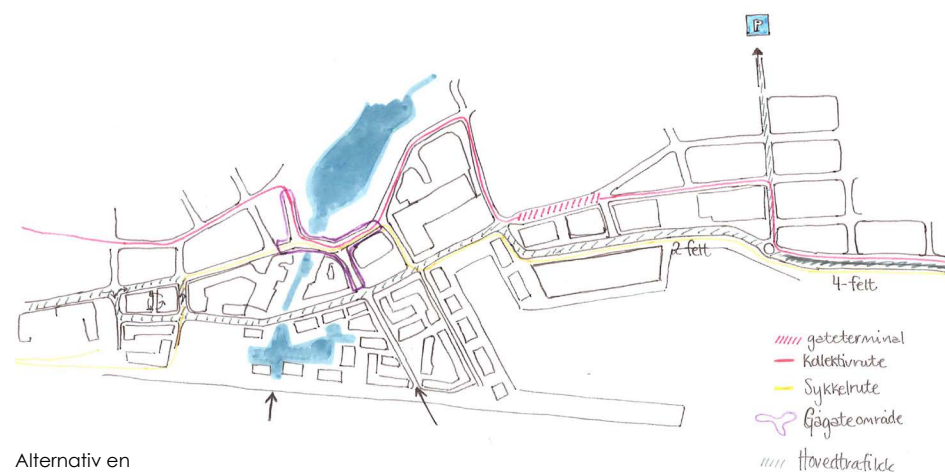
- Innfartsveien har allerede sprengt kapasitet
- Gjør det vanskelig å utvikle et godt kollektivsystem
- Kan føre til mer trafikk i Borgundveien, som

primært er en boliggate.

Valget falt på firefelts gate. Dette er hovedsakelig på grunn av muligheten til å lede kollektiv transport på en effektiv måte ut og inn av byen og la Borgundveien være en boliggate. Firefelts gaten opphører ved "Meieriparkkrysset" (Før Klaus Nilsens gate). Herfra skal gateutformingen skje på byens premisser. Gatene skal ha en menneskelig skala, og fire felts gate passer ikke inn i gateprofilen.

2. Gatetrasé i sentrum

- Alternativ en: Traséen følger dagens trasé gjennom posthuskrysset. Posthuskrysset får fire armer, men det er bare kollektivtrafikken som har tilgang til Keiser Wilhelmsgate mot øst som fungerer som gateterminal. Hovedtrafikken blir ledet over Rådhusplassen langs

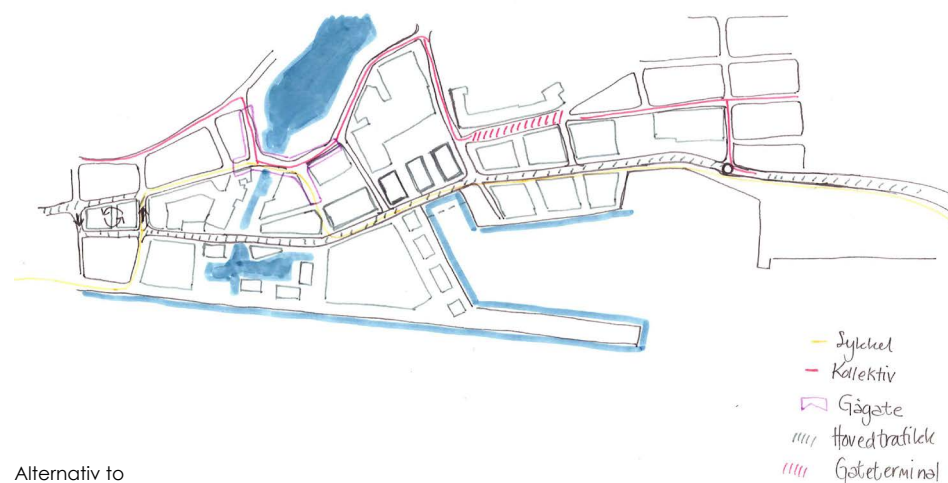


Alternativ en

Keiser Wilhelmsgate, og videre til en ny bro over Brosundet.

- Alternativ to: Sjøgata fortsetter mot Storneskaia uten å bukte seg opp mot posthuskrysset. Et nytt kryss blir opprettet og Statoil tomten får en fullstendig kvartalsutnyttelse. Hovedtraséen blir mer rettlinjet. Det nye posthuskrysset blir utformet som et T - kryss hvor trafikken ledes gjennom Korsegata og busser har avkjørsel inn til gateterminal i Keiser Wilhelms gate.

Alternativ to er valgt fordi det gjør det mulig å danne et stort samlingsområde i tilknytning til rådhusplassen. Å få et fullstendig kvartal av



Alternativ to



statoiltomten veier også tungt.

3. Omlegging av E136 fra Ivar Aasens gate til Fjordgata

- Alternativ en. En idé om å lede tungtrafikken gjennom Skutvikskaret under Brooklyn broa og ut i Fjordgata startet en tanke om å lede all trafikk i denne traseen. På denne måten blir biltrafikk og tungtrafikk som skal til Hessa, og industriområdene nord på Aspøya ledet bort fra trange boligater som Ivar Aasens gate.
- Alternativ to. Hovedtrafikken fortsetter som før gjennom Ivar Aasens gate.

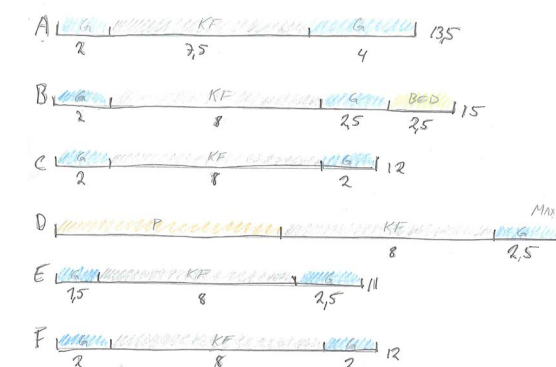
Ved å føre hovedtrafikken til nordlige deler av øya berøres langt færre mennesker. Ivar Aasens gate er i utgangspunktet ment å være en boligater og er ikke dimensjonert for meng-

den trafikk som går der i dag. Det vil skape en betydelig verdiøkning av boligene i gaten, og beboerne blir ikke lenger plaget av støy fra en tungt trafikkert vei. Valget faller derfor på å lede trafikken til Fjordgata, som etterhvert følger skråningen og knytter seg på Brogata videre over Steinvågsbroa.

VALG AV GATEBREDDE

Nedre Strandgate er en smal gate og kjørefeltet bør innsnevres fra dagens bredde på 7,7 – 8 for å gjøre plass til bredere fortau.

Vi foreslår 6,2m fra kantstein til kantstein for å legge til rett for bredere fortau og redusert bilbruk. Håndbok 017 fra Statens vegvesen sier at 6,5m er et minimum i en slik type gate, men på grunn av arealmangel utfordrer vi håndboka og går ned til 6,2 m. Ved å ha en fartsgrense på 30 km/t mener vi at dette er forsvarlig. I Eilas Smiths vei i Bærum har man foreslått en veibredde på 6m i en tilsvarende gate, med samme ÅDT. Det samme er også gjennomført i et gatereguleringsprosjekt i Drammen.



Skissen viser snitt langs Nedre Strandgate. Bredden på gateprofilen varierer, men en ting er tydelig! Det er ikke plass til hverken sykkelfelt eller vei.

DEL IV - PROSJEKTERING



BYGG SOM BEVARES

Diskusjon og valg av ulike løsninger i prosessen danner utgangspunkt for videre arbeid med trasévalg. Neste steg er å bestemme hvilke bygg som skal bevares. Bevaring av bygg er viktig å avgjøre i en tidlig fase siden de kan legge føringer for ny bystruktur, og hvor veitraseen vil gå. Kartet viser bygg som bevares innen områdeavgrensningen på grunnlag av at de er freda eller verneverdige bygg. En tredje kategori er de som er nylig oppført, har høy estetisk verdi eller bygg med muligheter for transformasjon. Vurderingen er basert på vår oppfatning av byggene etter befaring på området, og er dermed ikke en fullstendig analyse av byggene.

Følgende punkter er kriterier for bevaring av bygg i denne oppgaven:

- Fredete eller verneverdige bygg
- Estetisk verdi
- Transformasjonspotensiale
- Byggeår, standard på bygg



Kartet viser bygg som bevares og rives

De fleste byggene nord for innfartsveien er av dårlig estetisk utseende, men relativt nye. Dette gjør at en opprustning av fasaden og endring av byggene til andre formål gjør de verdt å bevare.

Meieribygget på meierikaia har god standard og en særegen arkitektur i Ålesund. Bygget er med på å gi Meierikaia identitet.

I sentrumskjernen er det mange verneverdige og estetisk viktige bygg som bevares og legger

føring for hvordan gatestrukturen blir. Store lagerbygg på store transformasjonsområder som Kvennaneset, Stornespiren og Skutvika vil etter hvert som områdene utvikles fjernes. Her frigis store arealer som muliggjør en opparbeidelse av ny bygatestruktur uten særlige føringer og begrensninger.

Enkelte eneboliger og rekkehus langs Kjøpmannsgata og Ivar Aasens gate er bygd i ulike

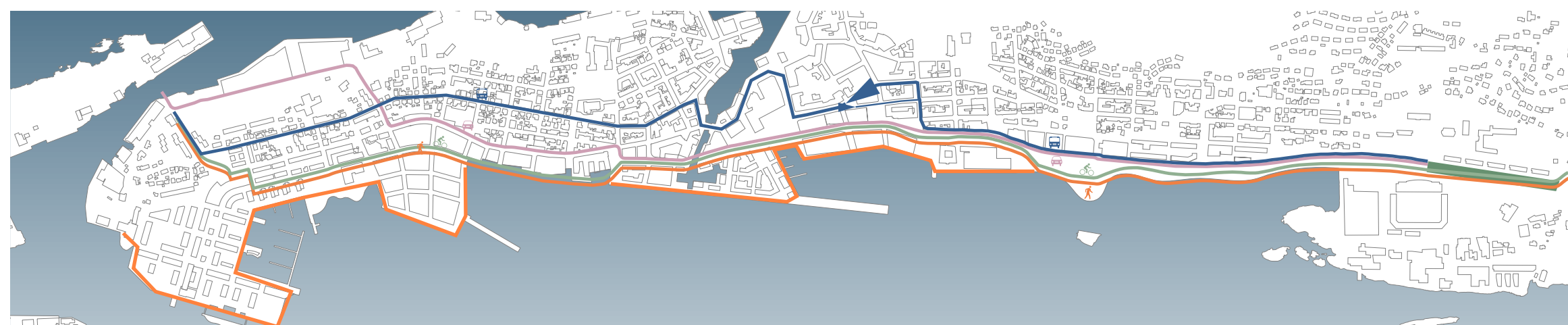
tidsepoker og er med på å gi gaten et koselig preg og stedsidentitet som boliggate. Byggene er stilmessig viktig for området og blir bevart.

- Freda bygg
- Andre bygg som bevares
- Bygg som kan fjernes
- Bebyggelse utenfor området

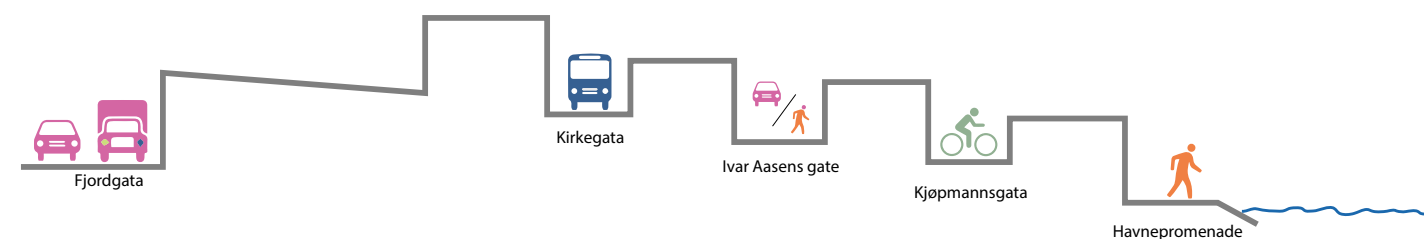
TRASÉVALG

Kart for endelig trasévalg er basert på beslutninger og valg som er tatt i prosessen, og hvilke bygg som bevares.

Kartet viser ulike traseer for trafikantgruppene gående, syklende, kollektiv og personbiler. Ved sentrum får man en todeling av systemet hvor kollektiv transport går i en egen trasé. På Aspøya deles trafikken inn i et tredelt system, hvor kollektivtraseen går i en bane midt på øya. Biltrafikken blir ledet på nordsiden av øya, og sykkel- og gangvei blir ledet i en trasé ved sjøen på grunn av begrenset areal i Nedre Strandgate. Ny sjøpromenade skal anlegges langs hele sørsiden, og gir allmennheten tilgang til sjøen. Illustrasjonen under viser fordelingen av trafikksystemet på Aspøya.



- Gangvei
- Sykkelvei
- Bilvei
- Kollektiv - buss



Illustrasjon viser fordelingen av ulike trafikantgrupper.

GRØNNSTRUKTUR

Ålesund fremstår som en grå by med harde flater av betong og asfalt, og byen mangler sammenhengende grønne områder. Her presenteres en ny sammenhengende grøntstruktur som strekker seg fra Volsdalsberga i øst til Kvennaneset i vest. Den nye grøntstrukturen gir en mulighet til å oppleve en kombinasjon av grønne arealer, hav og fjell gjennom hele prosjektområdet. En ny grøntstruktur skal sikre sammenheng mellom eksisterende grønne arealer.

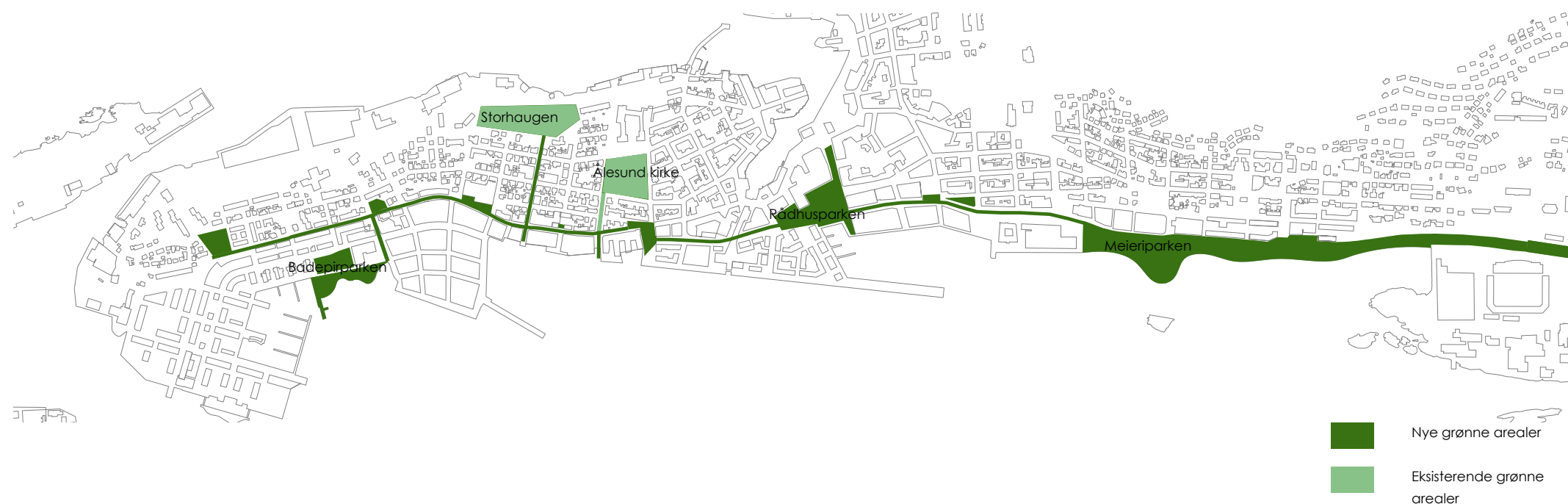
En økende utbygging av boliger i Ålesund sentrum gjør at det blir behov for grønne arealer, som er en avgjørende kvalitet for de fysiske omgivelsene i by. Grøntstrukturen varierer fra å være trekker langs gatene til større parker. Hovedprinsippet er at man skal kunne følge en «grønn åre» gjennom hele byen.

Meieriparken, Rådhusparken og Badepirparken er de betydeligste grøntområdene som utformes og tilføres i denne oppgaven. Parkene er viktige arealer som åpner opp for kontakt mellom by og sjø. Parkene blir målpunkter langs sjøpromenaden og skal sikre opphold og aktiviteter langs promenaden. Grøntområdet mellom Kvennaneset og Skutvika betegnes heretter som Badepirparken. Området blir betydelig i størrelse og skal være et godt tilbud for de som bor på Aspøya, og være et målpunkt for resten av byen.

Storhaugen er et viktig grøntområde i byen, og skal knyttes til Aspevågen ved å etablere trekker i Statsråd Daaes gate. Grønne arealer i tilknytning til Ålesund kirke skal også forbindes til Aspevågen ved at eksisterende allé forlenges helt ned til sjøen. Ved å tilføre disse tverrgående alléene opparbeider man en blågrønn struktur.

I Nedre Strandgate fillater ikke bredden på gaten etablering av sammenhengende vegetasjon. Prinsippet blir dermed at når man passerer et grønt område, skal man se til neste. På denne måten oppnår man kontinuitet gjennom hele grøntstrukturen.

Ivar Aasens gate har allerede mye innslag av grønt i private hager som grenser til gaten. I tillegg etableres det enkelte trekker hvor det blir nok arealer tilgjengelig. Siden hovedtyngden av trafikk føres bort fra denne gaten, gjøres veiarealet smalere og man får mer areal til trekker. I enden av gaten finne man en lekeparks for bydelen. Ivar Aasens gate som i dag skjærer rett gjennom dette arealet flyttes til sidegaten, og arealet blir fri for biltrafikk.



De store parkområdene er viktig for den nye grøntstrukturen, men mindre grønne arealer er viktig for å sikre en sammenhengende grøntstruktur og for å gi et tilbud til nærmiljøet. Det er viktig for aktivisering av barn og eldre at aktivitetene ligger nært hjemmet.

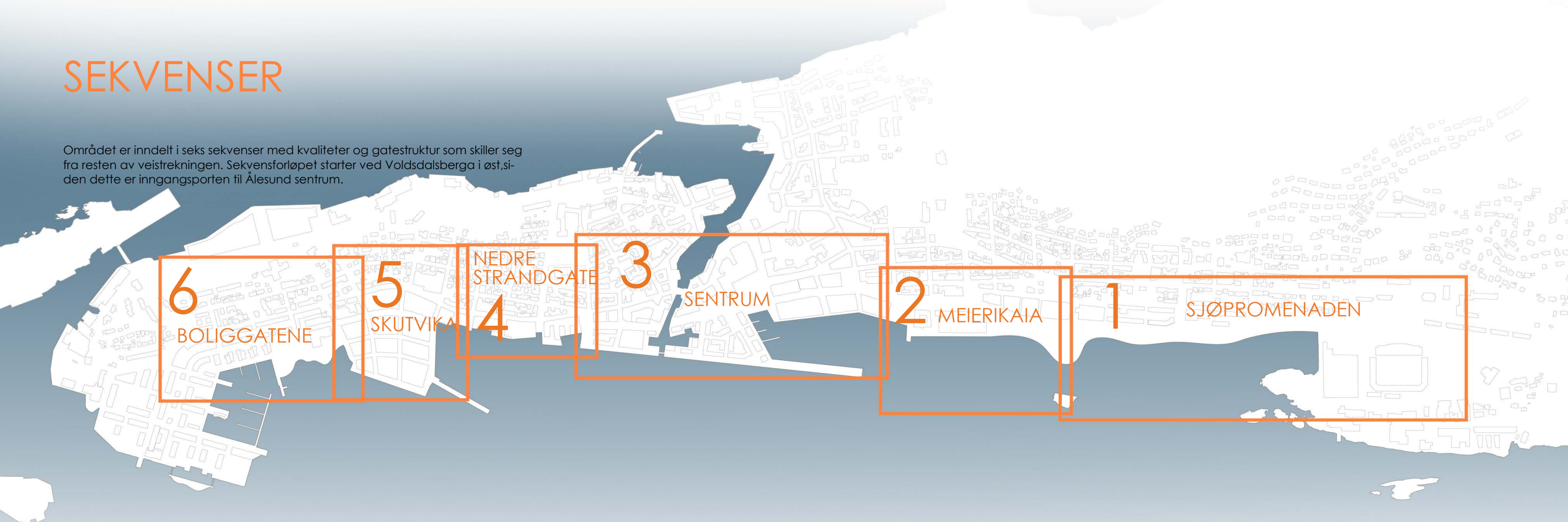
Lind er anvendt flere steder i byen i dag og dette videreføres ved ny beplantning. Ved videreføring av eksisterende alléer vil trærne blir beskåret slik som de gamle lindealléene i for eksempel Aspegata. Acer er også brukt og kan være aktuelt for å variere beplantningen. Det er avgjørende å bemerke at oppstøtting og jordvolum er svært viktig for etablering av trær i et vindfullt klima. Dagens beplantning er vitne om dette. Ved utforming av ny grøntstruktur i gateløpet er det derfor tatt hensyn til at trærne skal ha nok arealer for å kunne vokse opp. Rotvennlig forsterkningslag skal anlegges for alle gater hvor det etableres trær.



Illustrasjon av blå og grønne forbindelser på Aspøya

SEKVENSER

Området er inndelt i seks sekvenser med kvaliteter og gatestruktur som skiller seg fra resten av veistrekningen. Sekvensforløpet starter ved Voldsdalsberga i øst, siden dette er inngangsporten til Ålesund sentrum.



1 SJØPROMENADEN

Er selve inngangsporten til Ålesund, og starter like etter tunellokket på Voldsdalen. Denne sekvensen har fire kjørefelt, og er den mest trafikkerte gata inn mot byen. Her skal man få første indikasjon på at byen nærmer seg. Gatenettet endrer seg til en bygatestruktur med høyreavkjøringer og opprettelse av kvartaler.

2 MEIERIKAIA

Her går gaten over fra fire til to kjørefelt, og byens premisser blir gjeldende. Det vil si at gaten skal ha en menneskelig skala og forholde seg til Ålesund sin stil som småskalaby. Utforming av traseen er mer gatepreget. Selv om man nærmer seg sentrum dominerer Tine Meierier området, en funksjon som ikke hører hjemme i et bysentrum. Med fortsettelse av høyreavkjøringene åpnes området mot nord og byfølelsen forsterkes.

3 SENTRUM

Sekvensen markerer tydelig at man nå befinner seg i sentrum med en gjennomført bygatestruktur. Bebyggelse på begge sider av gaten og danner vegger, og gateløpet blir smalere. Ulike byrom knytter seg til gaten. Veibanen skal virke mindre dominerende, andre elementer skal fange oppmerksomheten.

4 NEDRE STRANDGATE

Gaten blir betydelig smalere og grøntstrukturen mer sporadisk. Forbindelsene på tvers danner blågrønne strukturer som er ekstra viktig hvor gateløpet er smalt. Begrenset areal i gateløpet gjør at man får en todeling av trafikanter.

5 SKUTVIKA

Området inneholder store transformasjonsarealer som gir gode muligheter for tilrettelegging av gater med gode rom. Nedre Strandgate buktes gjennom denne sekvensen for å koble seg til Ivar Aasens gate. Brederer gater gir bedre forhold til de som beveger seg i og bor langs gaten. Hovedtrafikken ledes mot nordsiden av Aspøya til Fjordgata.

6 BOLIGGATENE

Med E136 i Fjordgata har Ivar Aasens gate fått et helt nytt preg. Gaten har blitt mindre trafikkert og gaterommene har fått kvaliteter som hører hjemme i en boliggate. Kjøpmannsgata er forbindelsen mellom Kvenneset og Skutvika.

KANTSONER

De ulike sekvensene har egne kvaliteter og oppbygging som skiller seg fra hverandre. Kantsoner er med på å skape ulike kvaliteter som er typiske for de ulike områdene.

Ålesund har flere dårlige eksempler på kantsoner som er lite inviterende. Flere bygg har harde flater og få vinduer som hindrer kommunikasjon mellom det som skjer inne og ute på gata. Her er det uinteressant som gående å ferdes, fordi det ikke er noe å se på og lite å oppleve. Gammel bebyggelse i Ålesunds gater er tilrettelagt for interaksjonen mellom inne og ute, men ofte står disse arealene på bakkeplan tomme.

Bygatestrategien for Ålesund tar for seg de ulike kantsonene i hver sekvens. Kantsonene skal invitere folk ut i gaten, og gjøre gatene i prosjektområdet livlig. Nye kantstudier oppstår etterhvert som gaten skifter karakter.

FIREFELTSGATE - KANT SOM BUFFERSONE

Kantsonen mellom innfartsveien og bybyggelse skal fungere som en buffersone for de som oppholder seg inne i husene. Stedvis er innfartsveien tofeltsgate med en ÅDT på 23 000. Dette gjør kanten til en sone som ikke egner seg for opphold eller gjennomfart. Fotgjængere skal ferdes på sørsiden av veien, på strandpromenaden. Bebyggelsen med handel, næring og kontor skal "skjerme" boligbebyggelsen bak, og er derfor også satt en maks høyde på 2-3 etasjer for å få best mulig solforhold i bakgården.

SENTRUMSGATER - KANT SOM MØTESTED

I sentrumsgatene skal kantene invitere til opphold i form av møtesteder som kafeer, restauranter og butikker. Her er kantsonen offentlig for alle. I hovedgatene er trekker med på å skape gatefølelse. Etasjehøyden er her på tre til fem etasjer, med enkelte unntak som for eksempel rådhuset.

NEDRE STRANDGATE - ÅPNE OG INVITERENDE FØRSTE - ETASJER

Nedre Strandgate blir gate hvor myke og harde trafikanter må dele på de små arealer. Siden dette er en trafikkert gate, er det viktig at mennesker som ferdes der blir invitert inn i byggene. Bebyggelsen må ha åpne fasader slik at de som oppholder seg i første etasje henvender seg ut til gaten. Dette kan være i form av butikkvinduer som fanger oppmerksomhet, eller cafeer, kontor og lunsjrom. Kantsonen kan også være arena for uformelle møter, pauser, lunsj etc. Etasjehøyden er her på tre etasjer.



Kant - firefeltsgate



Kant - sentrumsgater



Kant - Nedre Strandgate



Bilde 29: LIVØS gatekant i Nedre Strandgate(Google streetview)



Bilde 30: Harde kanter i Nedre Strandgate(Google streetview)

KJØPMANNSGATA - BOLIGKANT

I kjøpmannsgata går sykkelveien og gaten får en oppgradering som følge av dette. Ny bebyggelse sør for gaten gjøre at den forandrer innhold, og gir mulighet til å utvide gatebredden. Stedvis i Kjøpmannsgata ligger første etasje med boliger på gateplan med full innsikt. En kantsoner med vegetasjon skal skille det private hjem fra det offentlige fortau, samtidig som man kan ha kontakt ute og inne. Gaten er smal, og det er ikke mulig å anlegge oppholdszone i kantsonen. Bebyggelsen er på to etasjer, noe som er en skala som gjør at man har kontakt med de på bakkeplan.



Kant - Kjøpmannsgata

IVAR AASENS GATE - BOLIGKANT MED OPPHOLDSSTED

Ivar Aasens gate er en boliggate med forhager på ene siden, og inngangssone på den andre. Forhagene er halvprivate rom som kun beboerne kan bruke, men alle har fri innsikt. Her i den myke halvprivate sone skjer mye av aktiviteten i gaten. Liv i gaten oppstår når folk ferdes til fots. Når mange folk ferdes gatelangs blir det også mer interessant å oppholde seg på den halvprivate side av huset (Gehl 2010). Ivar Aasens gate skal bli en attraktiv byggate hvor man ikke skal behøve å ta bilen til sentrum, man skal gå eller sykle. I Ivar Aasens gate er det viktig å skape halv-offentlige soner utenfor forhagene. Disse skal sammen med de private forhagene invitere folket ut i gaten, og skal hovedsakelig være for beboere. Bebyggelse som skaper vegger i denne kantsonen er på omtrent et par etasjer.



Kant - Ivar Aasens gate

1 SJØPROMENADEN

UTFORDRINGER

- Høy hastighet, mye støy
- Dominerende bilvei i landskapet som tar opp store arealer
- Vanskelig for myke trafikanter å krysse veien
- Følelsene av å kjøre på en motorvei helt inn i byen.

MÅL

- Skape en vakker inngangsport til Ålesund
- Opparbeide attraktive arealer ved sjøen for å bedre kontakten mellom folk og sjø
- Sikre god forbindelse mellom sentrum og bebyggelse, idrett- og friluftsområder på Voldsdalsberga.
- Øke gatepreget og følelsen av at man beveger seg inn i en by
- Prioritere miljøvennlig transport

VIRKEMIDLER

- Fire felts gate hvor buss har lysregulert prioritering inn og ut av sentrum
- Fjerne toplanskryss ved Ålesundstunnellene
- Lavere fartsgrense gir et signal om at man nærmer seg byen
- Trekker og midtrabatter øker gatefølelsen
- Sjøpromenade på utsiden av E136 sikrer en trygg forbindelse mellom Voldsdalen og sentrum i tillegg til å gi folk adgang til sjøen

Sekvens er inngangsporten til Ålesund by og herfra inn til sentrum skal veistrekningen gradvis få mer gatestruktur.

Følgende tiltak skal bidra til dette:

- Hastighet fra miljølokket og inn mot byen er 50km/t til rundkjøringen, og 40km/t etter. 60 km/t ut av byen etter rundkjøringen.
- Midtrabatt med trekker gjør firefelts gaten mindre dominerende.
- Før rundkjøringen skal trærne være plantet fire og fire sammen, med mellomrom som åpner opp for utsikt mot Borgundfjorden.
- Toplanskrysset blir fjernet og erstattet med rundkjøring. Tunneltrafikken får eget avkjøringsfelt, for å unngå kødannelse.

Kollektivtrafikken får eget felt et stykke før rundkjøringen, og går fra kantstilt til midtstilt i rundkjøringen. Bussene må legge seg i innerste felt, da det åpnes for høyreavkjøring etter rundkjøringen. Ved overgangen fra fire til to felt blir busser prioritert videre inn i byen (Sundgatekrysset).

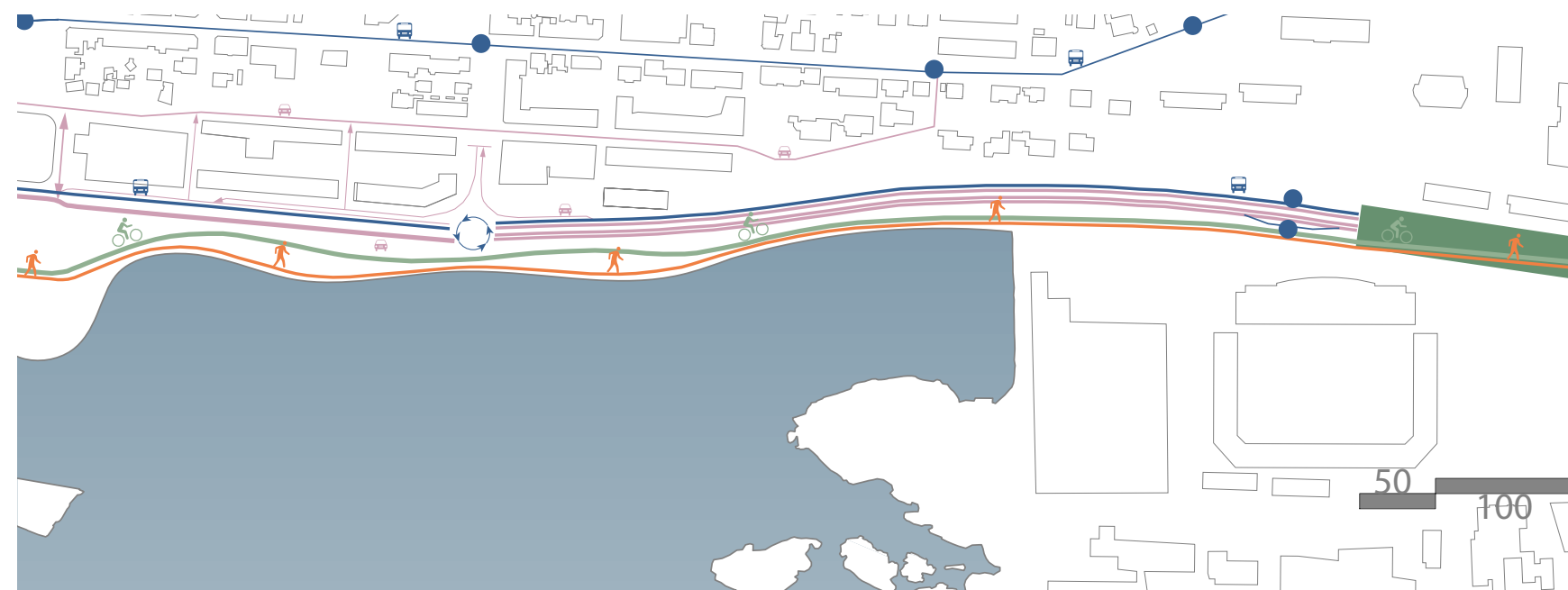
Color Line stadion og Sparebanken Møre Arena er to viktige målpunkt for innbyggere og tilreisende, det vil derfor legges til rette for bussholdeplass langs E136. Dagens «midlertidige» gangbro over innfartsveien ved stadion fjernes. Nye overganger blir i Sundgatekrysset og over miljølokket. Bakgrunnen for at vi ikke ønsker en ny bro er at det åpner seg en ny formidelse over miljølokket og at en bro vi få begrenset med plass til å føre en rampe som er universelt utformet ned til gang- og sykkelveien.

Illustrasjonsplan

- Nye grønnstruktur
- Gang- og sykkelvei
- Ny bebyggelse
- Eksisterende bebyggelse
- Bakgråd
- Ny vegetasjon

Trasévalg

- Gangvei
- Sykkelvei
- Bilvei
- Kollektiv - buss

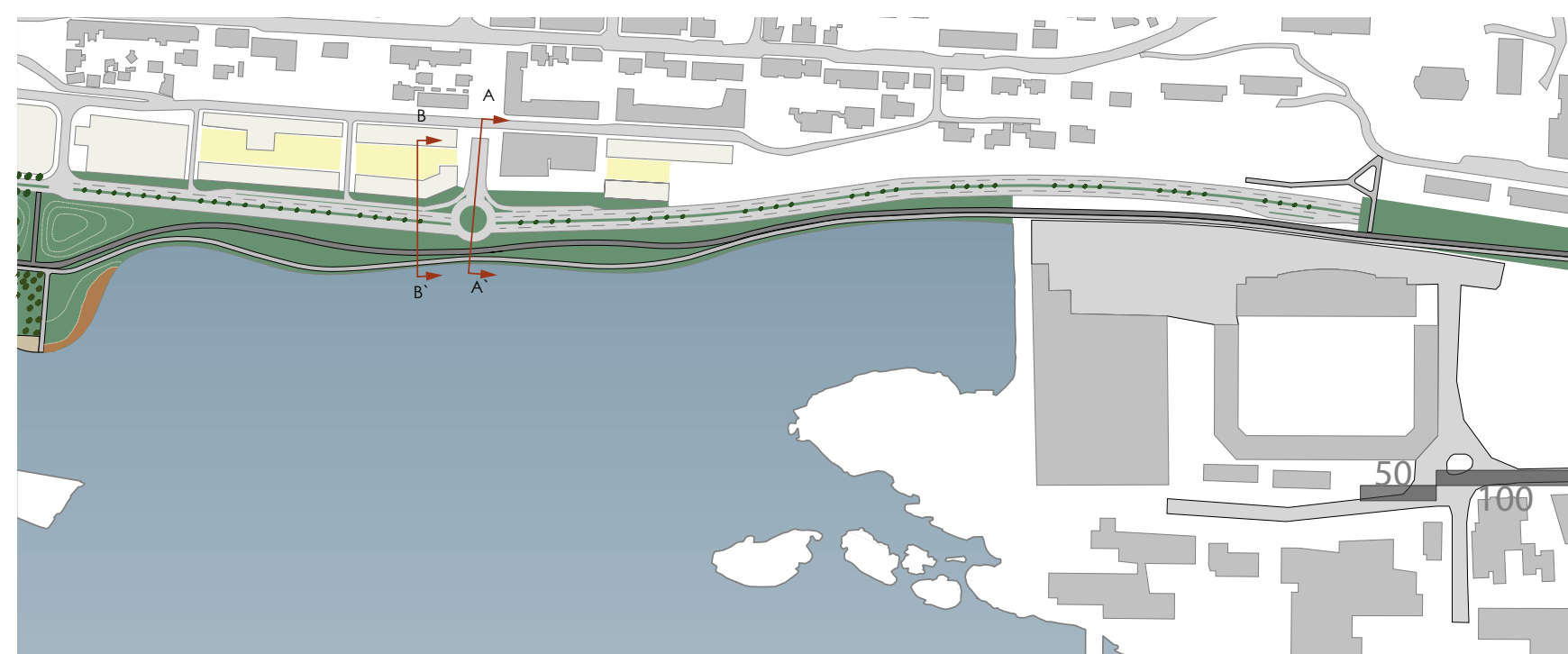


Næringsbyggene fra Ysteneset og til Meierikaia utvides til å bli fullstendige kvartaler der det er arealer til dette. Kontor/handelsformål i bygg mot innfartsvei og bolig i de eksisterende bygg mot Ystenesgata. På denne måten oppnår man en kvartalsstruktur samtidig som man skjærer boligene for støy fra gaten. Dette skaper halvprivate bakgårder for beboerne og næringsbyggene. Der det ikke er plass til fullstendige kvartaler anlegges et vegetasjonsfelt som en buffer mellom bebyggelse og innfarten. Frem til Sundgatekrysset går all gangtrafikk i

strandpromenaden og Ystenesgata, ikke langs innfartsveien. Planene om lokk over deler av innfartsveien nedenfor de karakteristiske blokkene gjør at sykkelveien kan gå over lokket og ned på sørsiden langs Color Line stadion.

Med sjøpromenaden skapes en "inngangsport" som er med på å understreke at Ålesund er byen ved havet, og at også byens beboere har tilgang og mulighet til å utnytte seg av denne beliggenheten.

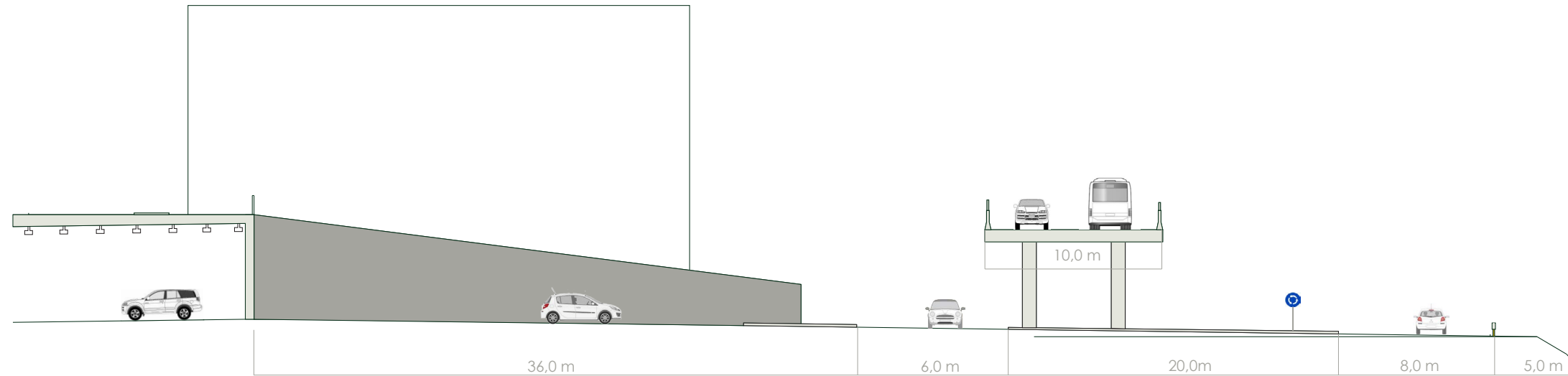
Miljølokket danner en bro over E136. Det er anlagt busstopp på hver side av gaten. På vei inn mot byen har kollektivtrafikken eget felt, her legger vi opp til kantstopp. På vei ut av byen er det ikke egen kollektivfelt og det er opparbeidet en bussholdeplass. Lav fart ut av byen og beliggenheten nær lokket er bakgrunnen for plasseringen.



1 SJØPROMENADEN



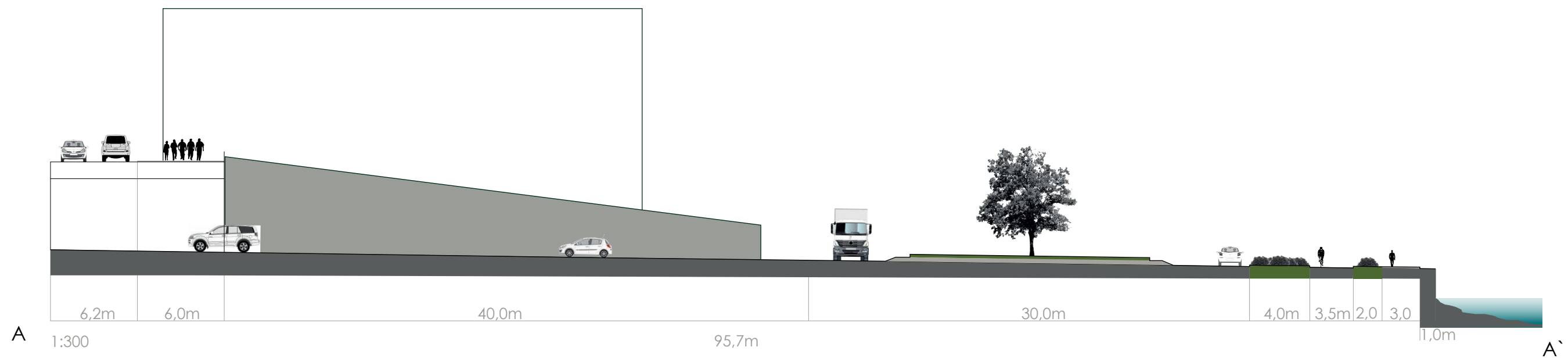
DAGENS SITUASJON



Snittet over viser toplanskrysset på innfartsveien slikt det fremstår i dag. Trafikken som skal direkte inn og ut av sentrum ledes på bro over rundkjøring som leder ned til Ålesundstunellene. Trafikkløsningen krever store arealer og breier seg utover mot sjøen. Tilsammen er rundkjøringen 34 m. bred.

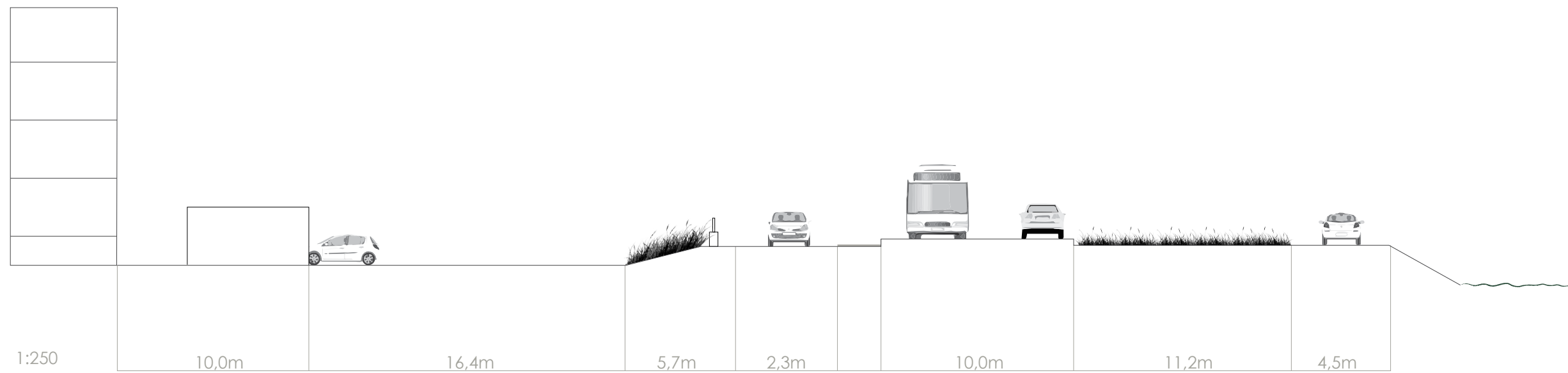
Snittet under viser rundkjøring som har erstattet toplanskryss. Her ser man gang- og sykkelveien som er skjermet fra gaten med buskvegetasjon.

NY PLAN

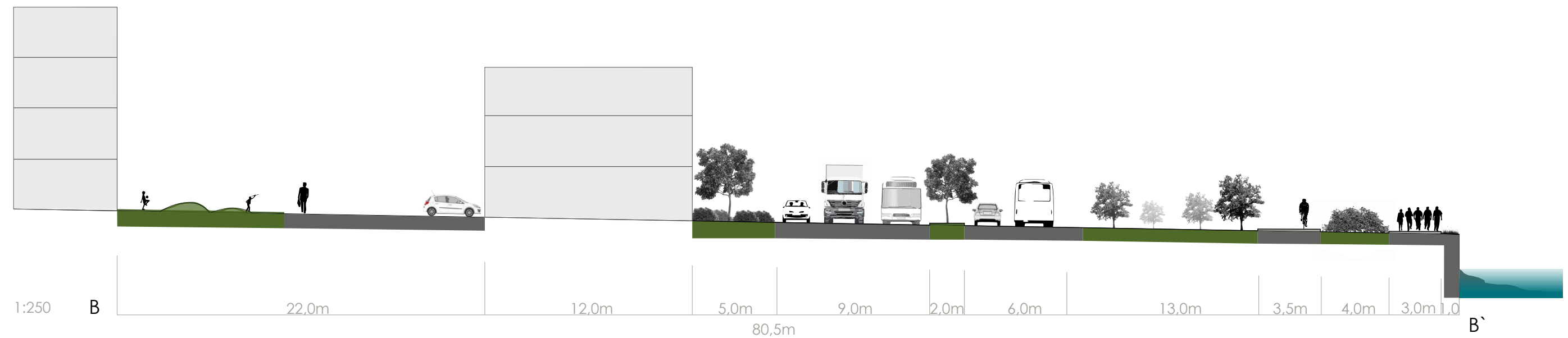


1 SJØPROMENADEN

DAGENS SITUASJON



NY PLAN



Snittet viser bakgården som oppstår ved anleggelse av den nye kvartalstrukturen. Gang- og sykkelveien er adskilt fra gaten.

1 SJØPROMENADEN



2 MEIERIKAIA

UTFORDRINGER

- Skape økt byfølelse i et bredt gaterom
- Integre Tine Meierier i byens form

MÅL

- Integre bebyggelsen i en bystruktur
- Grøntområde ved sjøen som åpner for sterkere kontakt mellom folk og sjø
- Gjøre Meierikaia og meieriet tilgjengelig for folk

VIRKEMIDLER

- Veien reduseres fra fire til to felt
- Høyreavkjøringer skaper kvartalsstruktur som gir et mer bymessig preg
- Anlegge park i utvidet strandsone ved Meierikaia
- Legge til rette for videre drift av Meieriet med cafe
- Kaipromenade på utsiden av Meieriet i tillegg til gang- og sykkelvei langs E136

Sundgatekrysset er en overgangssone den fra inngangsport til by. Her reduseres gatebredden fra fire til to felt i et lyskryss. Krysset er første på- og avkjøring på vei inn mot byen. Grunnen til at det er få av- og påkjøringer langs sjøpromenaden er at vi ikke ønsker for mange lyskryss innover mot byen.

Buss i eget kollektivfelt skal prioriteres, og ledes inn mot byen videre i en tofeltsgate. Hastigheten er her satt ned til 40 km/t, og høyreavkjøringene åpner for flere innganger til byen.

Den midtstilte beplantningen fra firefeltsgaten går over i tosidig trebeplantning i tofeltsgaten. Midtrabatt skiller fortsatt møtende trafikk. Alléen og trebeplantningen ellers skaper et bymessig preg. Gang- og sykkelvei blir ledet fra sjøen og inn langs E136.

Meierikaia har fått havnepromenade på kaia. Dette går ikke ut over driften til meieriet og tilgangen rundt bygget opprettholdes. Inn- og utkjøringen til Meierikaia deles. Innkjøringen skjer gjennom krysset ved Rådstugata, mens utkjøringen beholder dagens plassering.

En ny bydelspark langs sjøpromenaden blir lagt på østsiden av Meierikaia. Denne tilfører byde-

len på Nørvøya et aktivitetsareal langs sjøen. Kotene på kartet er halvmeterskoter. Terrengformen skjærer parken fra gaten og skaper ulike rom som forsterkes med trebeplantningen. En cafe i Meieriet gjør at man kan nyte ferske meieriprodukter i parken. Meieriet bidrar til å føre folk nærmere sjøen.

Krysset ved Rådstugata har igjen lysprioritering for kollektivtransport.

Trasévalg

- Gangvei
- Sykkelvei
- Bilvei
- Kollektiv - buss

Illustrasjonsplan

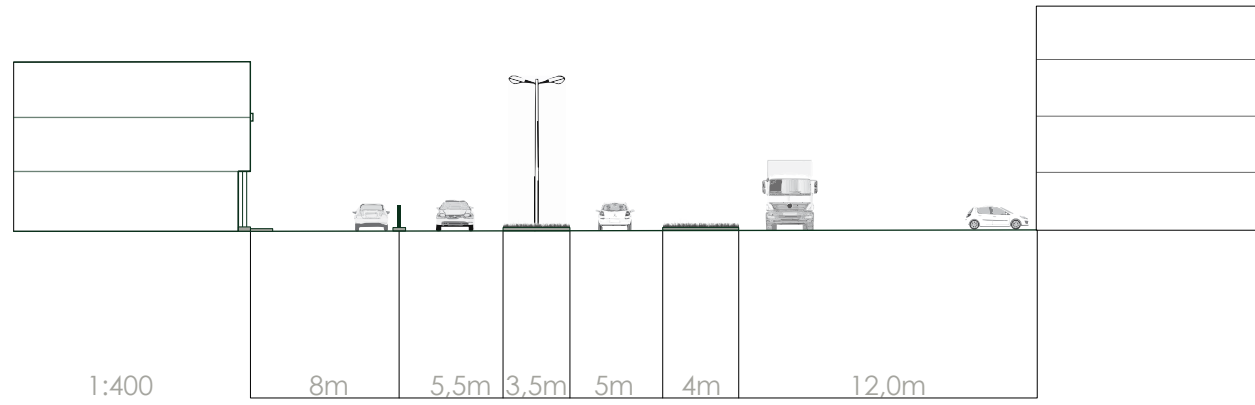
- Nye grønstruktur
- Eksisterende grønne arealer
- Gang- og sykkelvei
- Ny bebyggelse
- Eksisterende bebyggelse
- Sjøpromenade
- Ny vegetasjon



2 MEIERIKAIA



DAGENS SITUASJON

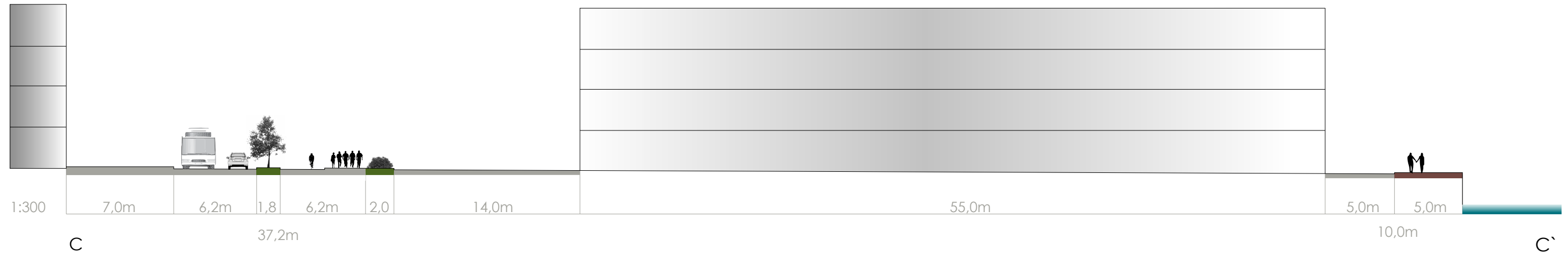


Snittet viser E136 mellom meieriet og sunnmørsposten, og er første området man kommer til med bebyggelse på begge sider av veien. Likevel er avstanden mellom veggene stor, og gaten får dermed en dårlig romlig avgrensning. Gateprofilen domineres av biler når det i tillegg til E136 er parkering på begge sider, og oppstilling for meieriets melkebiler. Det er ingen fortau, og området fungerer som en gjennomfartsåre, parkering for arbeidsplasser.

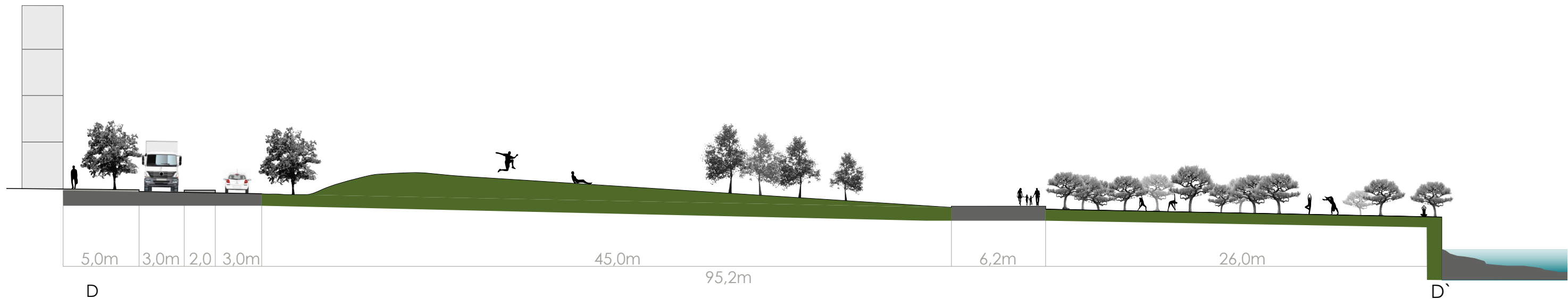
Snitt C - C' viser havnepromenaden på sørsiden av meieriet. Gaten har fått innslag av vegetasjon og egen gang- og sykkelvei.

Snitt D - D' viser Meieriparken og hvordan terrenget skjærer parken fra gaten.

NY PLAN



ILLUSTRASJONSSNITT



3 SENTRUM

UTFORDRINGER

- Dårlig tilrettelagt for myke trafikanter. Biler og tungtrafikk dominerer gaterommet
- Gatene som ligger i tilknytning til Hellebroa er smale og begrenser tilgjengeligheten for alle trafikanter
- Store lyskryss dominerer bybildet
- Mye asfalt og harde flater
- Hvordan skape en sterk sentrumsfølelse

MÅL

- Inviterende byrom og gater å bevege seg i for myke trafikanter
- Gode traseer for kollektivtrafikk, buss og sykkel som leder til de gode byrommene
- Skape en felles samlingsplass for hele byen hvor større arrangementer og samlinger kan foregå
- Sekvensen skal henvende seg mot sjøen

VIRKEMILDER

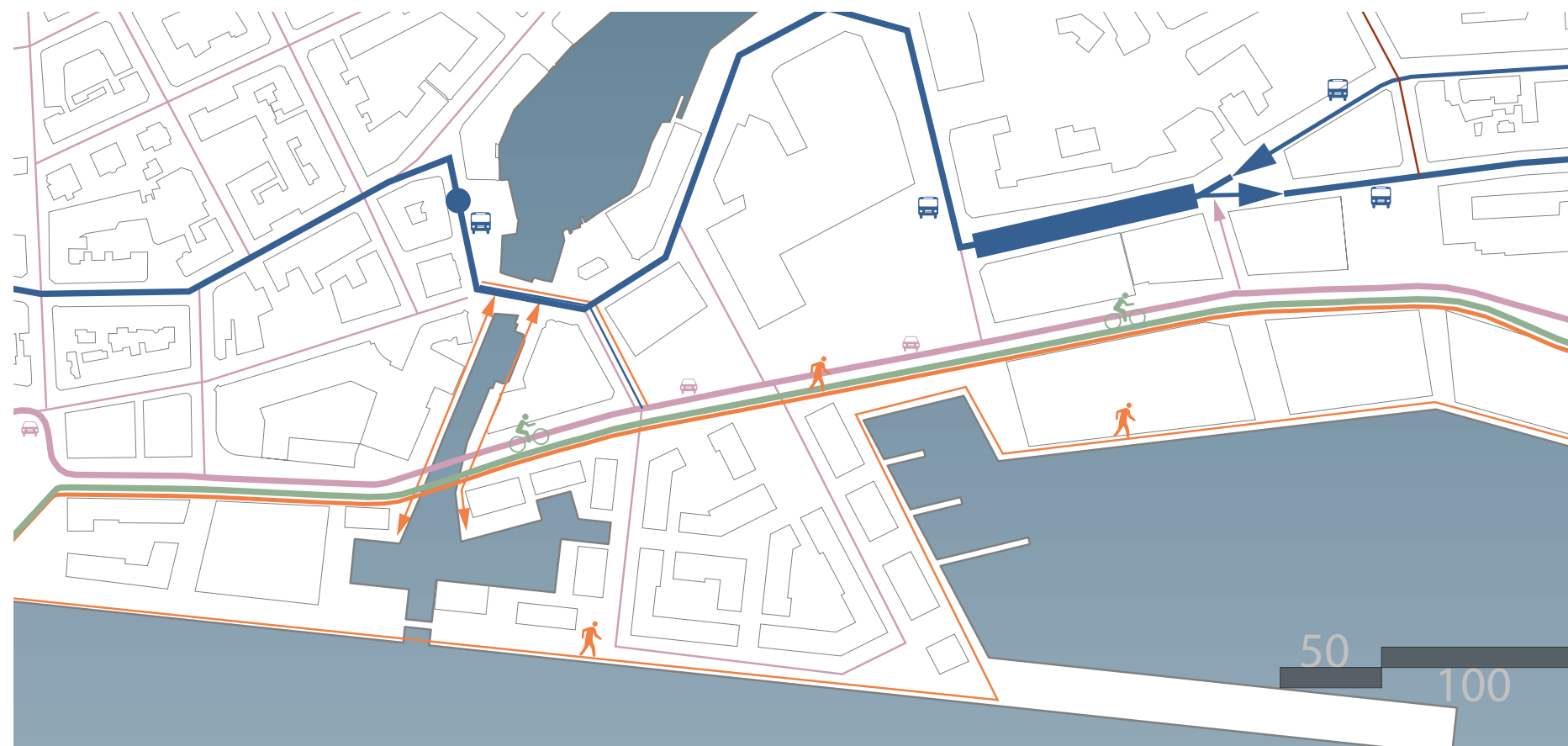
- Ny gate for biltrafikk skaper viktige byrom og prioriterer gående og syklende
- Biltrafikk og kollektivtrafikk får separate traseer gjennom sentrum
- Sammenhengende sykkelvei gjennomføres for hele sentrumsområdet
- Bred bygate hvor gatebredden er minimum 20 meter
- Redusert fartsgrense

Trasévalg

- Gangvei
- Sykkelvei
- Bilvei
- Kollektiv - buss

Illustrasjonsplan

- Shared space
- Nye grønstruktur
- Eksisterende byrom
- Nye byrom
- Gang- og sykkelvei
- Ny bebyggelse
- Eksisterende bebyggelse
- Sjøpromenade
- Ny vegetasjon
- Eksisterende vegetasjon



3 SENTRUM



SEKVENNS FOR BYROM

E136 har rabatt mellom biltrasé og gang- og sykkelvei, og ikke mellom kjørefeltene. Dette er et tiltak for at gaten skal føles smalere og holde fart nede. Fartsgrensen reduseres til 30 km/t. Gaten får tosidig beplantning av trær.

Keiser Wilhelmsgate legges i ny trasé over rådhusplassen, videre i ny bro over Brosundet, hvor den knytter seg til Nedre Strandgate foran Waterfront hotell. Dette er trasé for hovedtrafikken, mens busser føres opp Korsegata – Notenesgata og videre over Hellebroa som kun er åpen for buss, sykkel og gående. Bussene går videre gjennom Apotekergata og følger Kirkegata videre ut på Aspøya. Resultatet er et delt gatesystem som gjør at kollektivtrafikken får bedret tilgjengelighet. En ny bro lengre sør for Brosundet gjør at selve sundet, som i seg selv er Ålesunds kanskje viktigste byrom blir et bilfritt område.

Cruiseturister føres under hovedgaten langs broen eller i overgang ved Arbeideren. Tiltakene på Hellebroa gjør at biltrafikken ikke kommer i konflikt med turister som ønsker å benytte seg av de fotoskjønne omgivelsene.

RÅDHUSPLASSEN

Den nye traseen til Keiser Wilhelmsgate gir en utvidelse av Rådhusplassen. Deler av den nye plassen vil få formål som park. I dag er det lite grønne arealer midt i sentrum, og det er et behov for en større samlingsplass. Området rundt rådhuset får et tredelt rom delt inn i Rådhusplassen, Rådhusparken, og vannrommet. Rådhusplassen kan samle store folkemengder, og enkle elementer kan gjøre arealet mer levende, og det skal legges til rette for at folk kan oppholde seg der. Rådhusparken sikrer et nytt grønt areal i et ellers så grått sentrum.

Sør for Rådhusparken og Keiser Wilhelmsgate blir det et bredt oppholds- og gangareal mot sjøen. En sjøtrapp åpner ytterligere opp om sjøen. Hovedtrafikken ledes over Brosundet via ny bro, og fotgjengere og syklistene ledes parallelt.

TORG

I tillegg åpnes det opp et større areal sør for arbeideren som utformes som torg, og knytter seg til Rådhusparkens formspråk. Torget skal i tillegg til innslag av grønt være en åpen plass med rom for ulike temporære aktiviteter. Torget skal være et levende byrom som står i stil til arbeiderens funksjon som teater.

Temporære aktiviteter består av midlertidige aktiviteter som er begrenset til en bestemt periode (Jørgensen Frestad 2011). Aktivitetene kan foregå allerede ved nedleggelse av det gamle og bygging av det nye rommet, slik at arealet tas i bruk så tidlig som mulig, og blir en brobygger mellom gammelt og nytt. Temporære byrom kan ha ulike bruk i de ulike årstidene, og forhindrer dødszoner gjennom året. Eksempler til aktiviteter til "arbeidertorget" kan under byggeperioden være at det dekorerer med gatekunst og graffiti før belegget blir plassert. Det kan arrangeres utendørs forestillinger, og cafeen som står der i dag, kan ha utendørs servering.

Torget skal ha en glidende overgang til Notenesgata som får ny funksjon som shared space.

SHARED SPACE

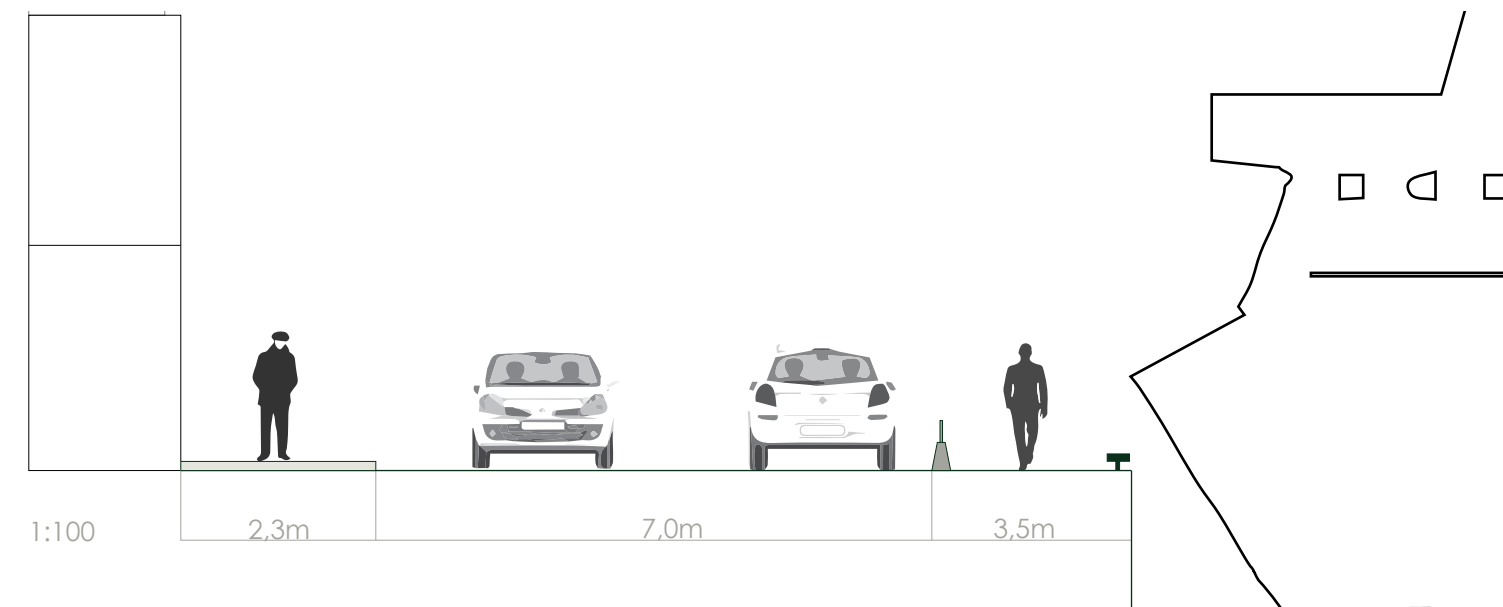
Shared space setter menneskene i sentrum og har som mål å skape plasser som er estetisk godt utformet og som egner seg både til opphold, handel og samtidig å forflytte seg gjennom. Alle trafikanter integreres og ivaretas på samme areal. Grunntanken er å planlegge gatene og plassene uten reguleringer, skilte og separering av de ulike trafikanter i tid og rom. I stedet er det trafikantene selv som gjennom øyekontakt, skal få til et godt samspill (Rambøll 2008).

Forutsetninger for shared space:

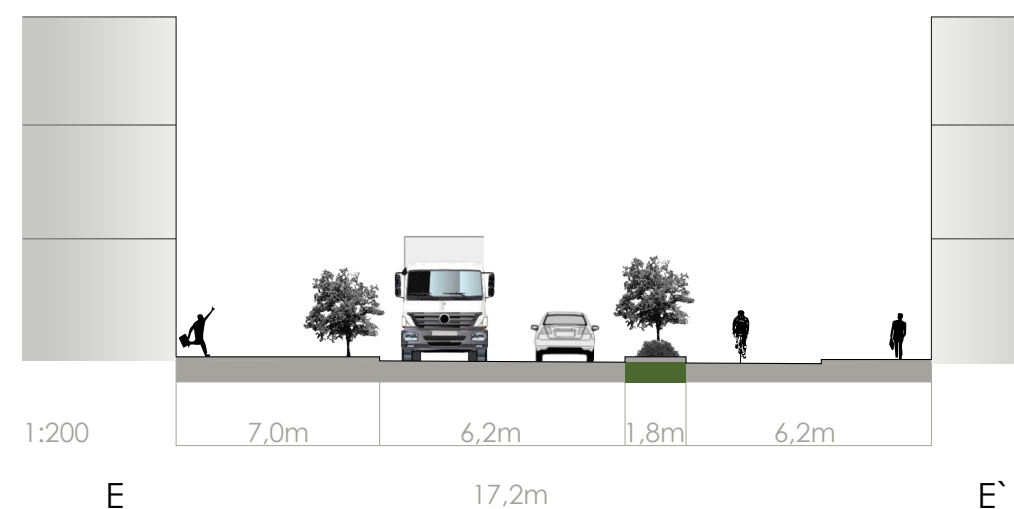
- Lav hastighet
- Nok folk

Shared space skal starte i Notenesgata følge Hellebroa og Apotekergata. På denne måten er shared space en gate som binder to viktige målpunkter, Brosundet og Arbeidertorget/ Rådhusparken, sammen. Hellebroa er fri for biltrafikk, men andre brukere skal dele på arealet. Notenesgata skal i tillegg være en inngangsport til Arbeideren. Endring av materiale, oppheving av bakken og taktile markering skal gi et varsel på at en endring i gaten oppstår, og at man beveger seg inn i et nytt område. Selv om alle trafikanter skal dele på samme areal, er det viktig at det legges til rette for en trygg ferdsel for myke trafikanter. Det er derfor viktig med lederlinjer for svaksynte, og bruk av pullerter, krukke, belysning kan skape små arealer hvor bilen ikke kommer til.

EKSISTERENDE SITUASJON



NY SITUASJON



3 SENTRUM

“ET KUPERET LANDSKAB MED SÆRLIGE OVERFLADER OG ELEMENTER I DEN LILLE SKALA INVITERER TIL LEG OG AKTIVITET”

GEHL, KONGSBAKKEN S. 24.

DAGENS SITUASJON



Dagens situasjon viser strekningen rådhusplassen - aspevågen. Strekket har mye harde flater, med noe innslag av trekker langs Keiser Wilhelmgate. En stor parkeringsplass kaprer arealer ved sjøen, og gangveien på utsiden skjules av vegetasjon. Det er en lite brukt gangvei da den ikke leder noe sted, og at mange rett og slett ikke vet at den ligger der.

Ny situasjon viser snittet Rådhusplassen, Rådhusparken og vannrommet. Biler har fått mindre areal, og mennesker har fått tilgang til grønt og sjø.

NY PLAN



3 SENTRUM



Illustrasjonen viser torget utenfor Arbeideren



Illustrasjonen viser den nye gaten over Rådhusplassen



Illustrasjonen viser sjøtrappen som åpner opp mot sjøen



Illustrasjonen viser Rådhusparken mot Rådhuset

4 NEDRE STRANDGATE

UTFORDRINGER

- Smale gater i Nedre Strandgate gjør det vanskelig å skape trygge gater for myke trafikanter
- Legge til rette for syklister uten at de kommer i konflikt med biltrafikken
- Mange harde flater med asfalt, betong

MÅL

- Skape en livlig sentrumsnær gate hvor det er hyggelig å ferdes for myke trafikanter
- Tilrettelegge for gode forbindelser for gang- og sykkel til sentrum fra Aspøya vest og Hessa
- Blågrønne forbindelser på tvers med tilknyttende byrom
- Videreføre påbegynt sjøpromenade mot Kvenneset fra Strandgaten brygge

STRATEGI

- Sykkelvei på pir langs sjøen, da det ikke er arealer nok i Nedre Strandgate
- Trerækker og grønne lommer der arealene tillater det
- Storhaugen er knyttet til sjøen med trerækker og alléen i Aspegate videreført til Aspevågen
- Byrom i enden av Aspegata, Strandgaten brygge



- Gangvei
- Sykkelvei
- Bilvei
- Kollektiv - buss

Illustrasjonsplan

- Nye grønstruktur
- Nye byrom
- Gang- og sykkelvei
- Ny bebyggelse
- Eksisterende bebyggelse
- Sjøpromenade
- Ny vegetasjon
- Eksisterende vegetasjon



4 NEDRE STRANDGATE



Dette gir fullverdige fortau på nordsiden av veien, i stedet for to fortau som ikke oppfyller kravene. Bebyggelse i Nedre Strandgate skal ha handel og næring i første etasje, og bolig i øvrige. Fartsgrensen er på 30 km/t.

Sykkelveien ligger langs sjøen ved Strandgata brygge, den ligger på pir på sjøsiden fordi det ikke er plass til eget sykkelfelt eller sykkelvei i Nedre Strandgate gate. Pir er også dimensjonert med eget gangfelt. Sykkelvei på utsiden av bebyggelsen er ingen omvei, man kan bevege seg raskt og hinderfritt mot sentrum eller man kan nyte utsikten mot Sulefjellet og Sunnmørsalpene.

Sekvens fire får dermed et tredelt veisystem med buss i Kirkegata, biltrafikk og tungtransport i Nedre Strandgate, og sykkelvei på pir langs sjøen.

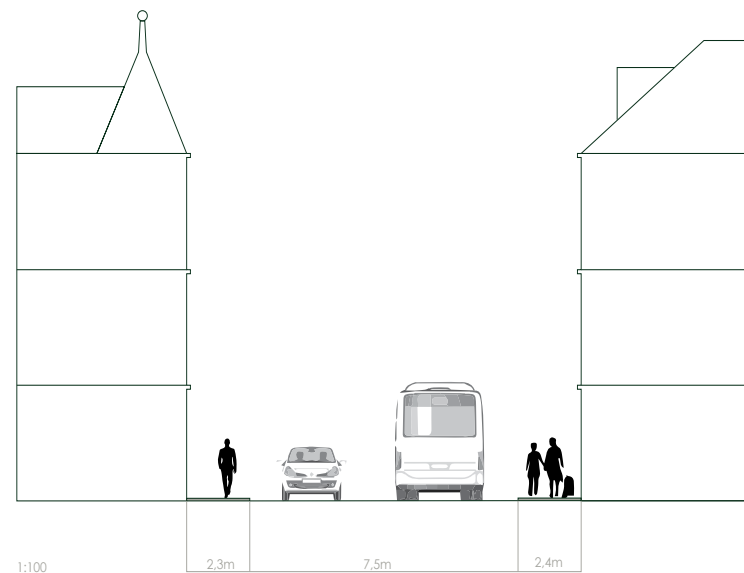
Grøntstrukturen planlegges i "lommer", prinsippet er at man alltid skal ha sikt til neste grønne område så snart man har passert et. I tillegg skal alleéen i Aspegata fra Ålesund kirke forlenges slik at den strekker seg helt ned til Aspevågen. Statsråd Daaes gate er en viktig forbindelse mellom Storhaugen og Aspevågen, dette blir fremhevet gjennom en ensidig trerekke. Det legges ikke opp til en allée her på grunn av den smale gateprofilen.

STRANDGATEN BRYGGE

I enden av alléen mellom Ålesund kirke og Aspevågen ligger nye Waterfront hotell og kontorer. Link landskap har utarbeidet en plan for arealene i tilknytning til bygget, og vi åpner for å knytte et nytt byrom i tilknytning til denne planen ved enden av alléen. Her vil det være uteservering, beplantning og en sjøtrapp som sikrer direkte tilgang til sjøen, og som fungerer som sitteplass. Sykkel og gangvei går på utsiden av dette byrommet.

Maxbo flyttes slik at man kan utnytte arealene som i dag benyttes som parkering/lagerplass til bolig og handelsformål som resten av gaten har. Nye bygg oppføres lengre fra gaten. Dette gir rom for vegetasjonsfeltene som er viktig for grøntstrukturprinsippet i Nedre Strandgate.

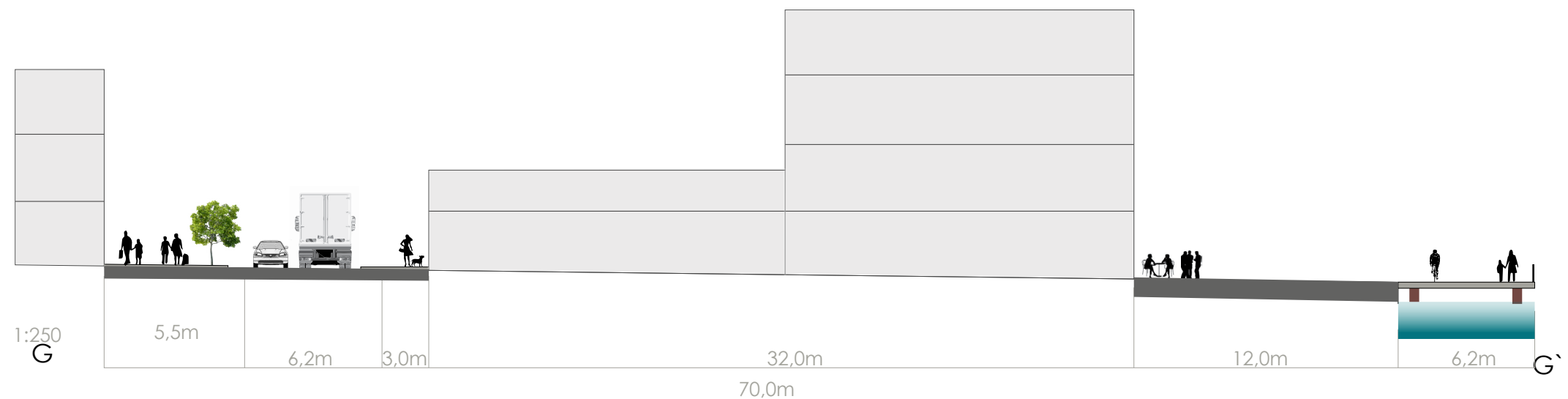
DAGENS SITUASJON



NY SITUASJON



Snittene viser eksisterende gateprofil og ny situasjon. Kjørebanelen blir smalere, og gangfelt blir bredere.

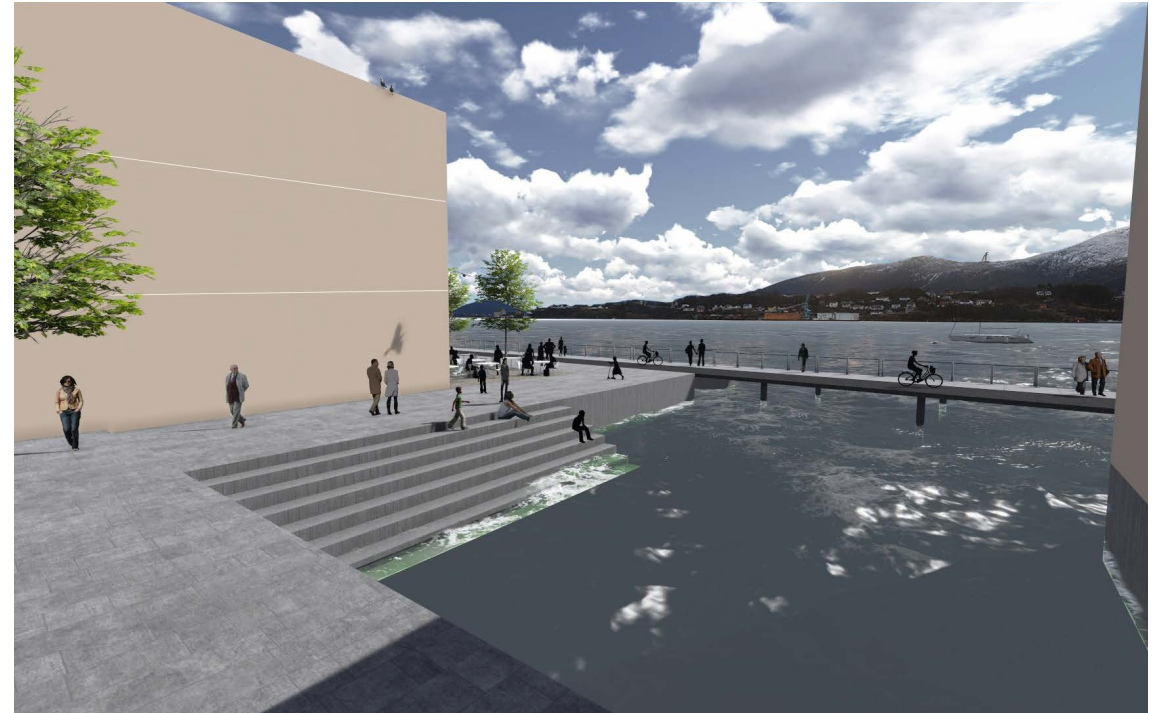


Enkelte steder i Nedre Strandgate blir fortauene bredere, og man har mulighet til å etablere vegetasjon. Snittet viser også sykkel- og gangvei langs sjøfronten.

4 NEDRE STRANDGATE



Illustrasjon: Byrom ved sjøen skal være synlig fra Nedre Strandgate



Illustrasjon: Strandgaten brygge



Illustrasjon: Sjøtrapp ved Strandgaten brygge



UTFORDRINGER

- Binde sammen to ulike bystrukturer, Nedre strandgate som byggate og Ivar Aasens gate som boliggate.
- Hvordan forbinde eksisterende bygg med Nedre Strandgate

MÅL

- Skape gatefølelse og en forbindelse mellom boligområdene på Aspøya vest og Aspøya øst.
- En byutvikling som oppgraderer bydelen og gir den et estetisk løft
- En rask og effektiv transport av myke trafikanter

STRATEGI

- Nedre Strandgate har tilgrensende bebyggelse med formålene handel, næring og bolig.
- Området er regulert til samme formål som Stornespiren/Prestekaia og Kvennanestet, altså bolig og næring.
- Kvartalsstrukturen fra Nedre Strandgate videreføres og forbindes med kvartalene i Ivar Aasens gate
- E136 legges om fra Skutvika gjennom Skutvikskaret og videre i Fjordgata for så å gå i ny bro over Steinvågsundet.
- Bred gate med god plass til egen gang- og sykkelvei som tar raskeste vei over i Kjøpmannsgata

Dagens kontainerkai på Skutvika forutsettes avviklet når nåværende konsesjon utløper i 2020. Dette gir mulighet for en byutvikling av området som kan inneholde blant annet bolig, handel og næring. Skutvika har en sentral rolle når det gjelder å binde sammen byen. Plan for utbygging på Skutvika blir ikke utført i denne oppgaven, men det forutsettes at kvartalsstrukturen som er på Aspøya videreføres her. Sjøpromenaden skal også ligge på utsiden av ny bebyggelse slik den gjør på Prestekaia og Stornespiren. For å bevare noe av den historiske betydningen til havnevirksomheten på Skutvika kan kraner eller andre karakteristiske elementer beholdes på stedet.

For å skape gatefølelse blir gaten utvidet med fullt fortau på begge sider, beplantning, og aktivitet i første etasje som gir liv til gaten. Siden området ligger i et transformasjonsområde er det mulig å planlegge en bredere gate med fortau på begge sider og gatebeplantning. Større avstand mellom byggene fører til bedre forhold for de som oppholder seg i gaten, og de som er inne. Sykkelveien føres videre rett frem fra piren og knytter seg til Kjøpmannsgata.

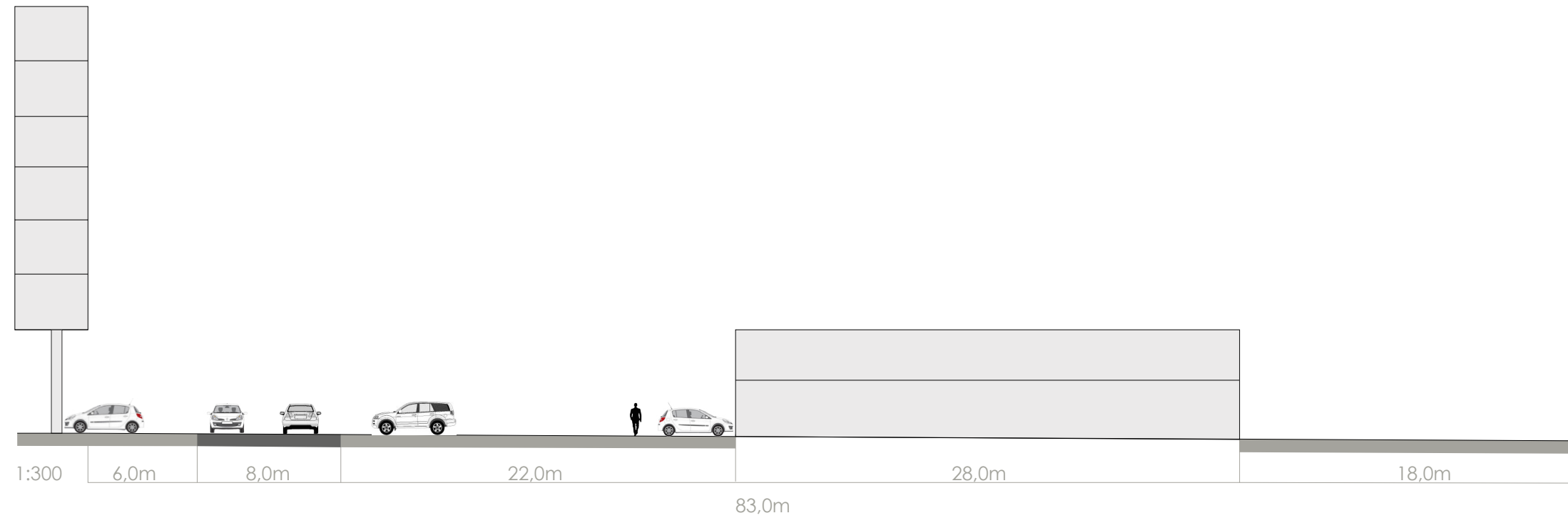
Dagens inngangsparti til Ålesund tinghus er anonymt og lite representativ. I ny plan skal første etasje av tinghuset og tilstøtende arealer fungere som et inngangsparti. Dagens funksjoner med bilutleie og bensinstasjon flyttes. Ankomstsone har en todelt funksjon, ta imot besøkende samtidig som den skal være et uteareal for de ansatte.



5 SKUTVIKA

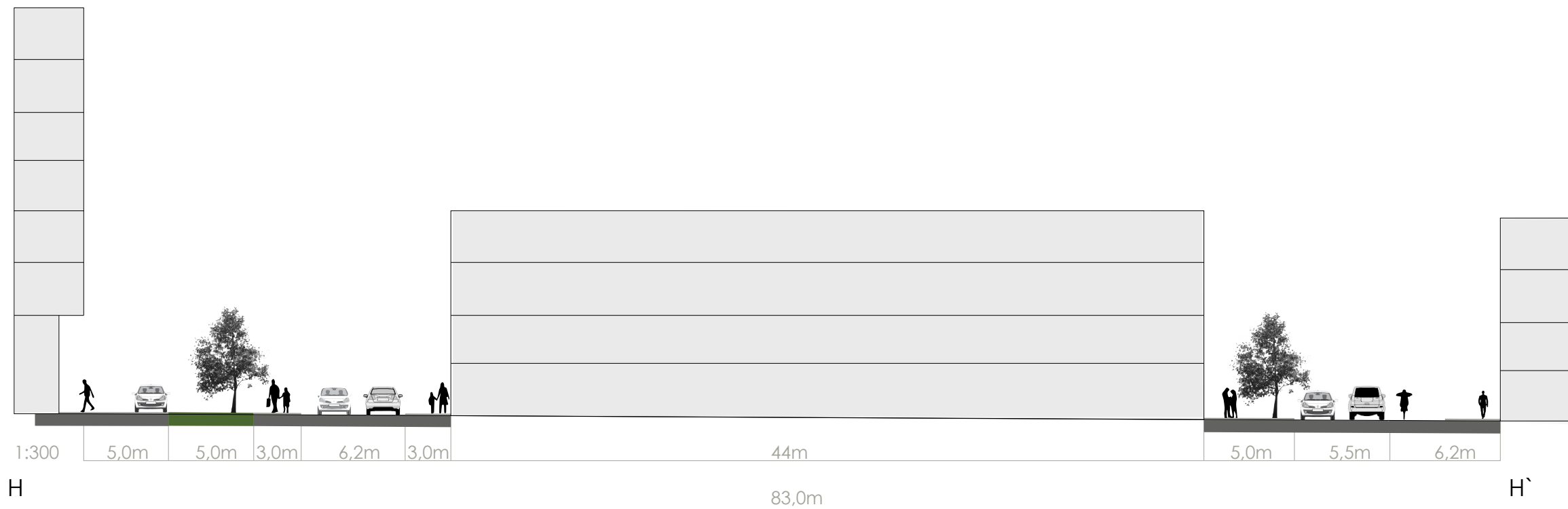
DAGENS SITUASJON

Eksisterende situasjon i Nedre Strandgate ved Tinghuset.



NY PLAN

Snittet viser ny beplantning i Nedre Strandgate. Den nye kvartalsstrukturen skaper avgrensede og klare gaterom.





UTFORDRINGER

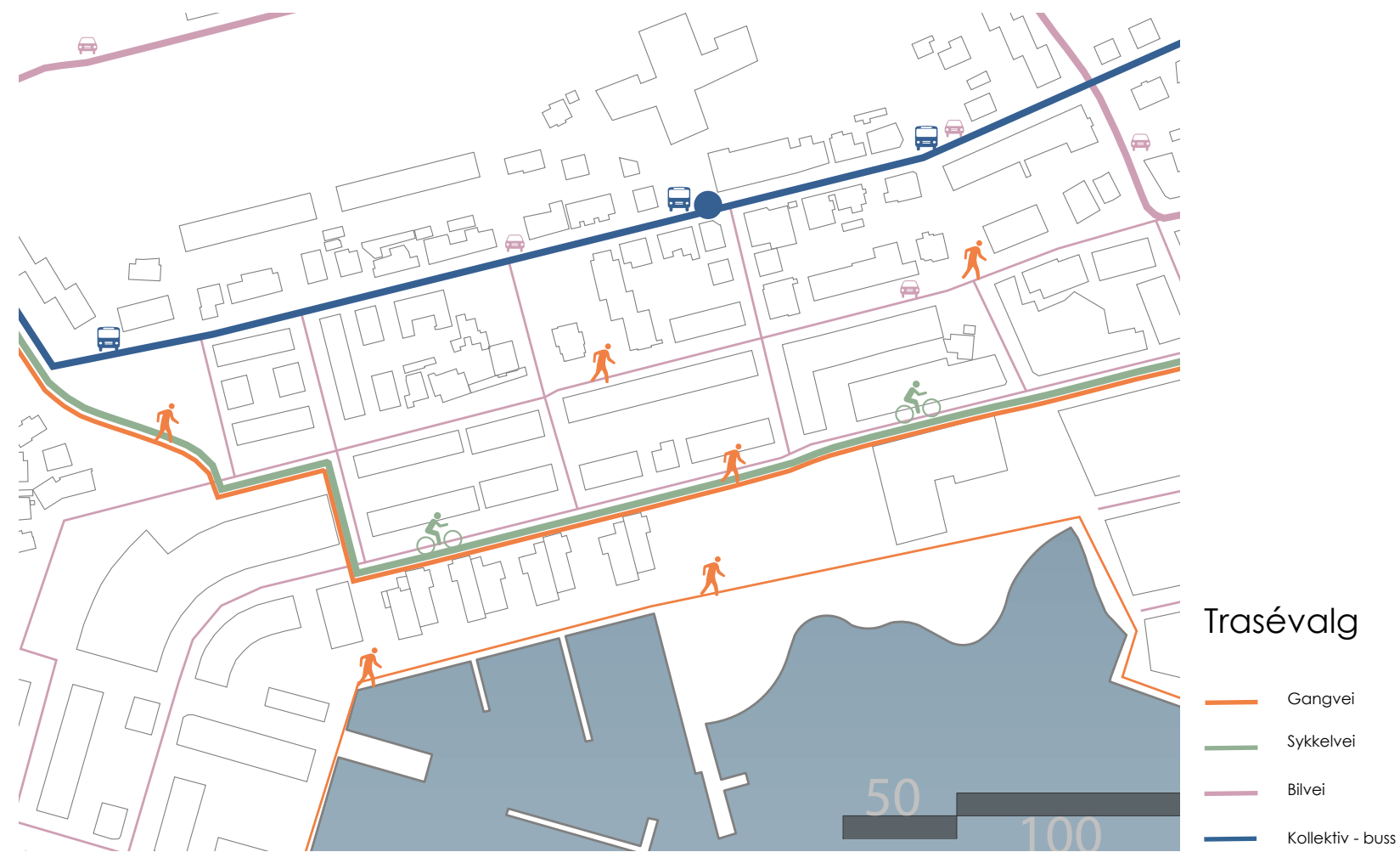
- Mye gjennomgangstrafikk i Ivar Aasens gate (E136) som primært er en boliggate
- Trange gater gjør det vanskelig å legge til rette for sykkelvei

MÅL

- Skape trygge og gode gaterom for beboerne.
- Ivar Aasens gate: fra gjennomfartsåre til boliggate
- Gjøre transformasjonsområder langs sjøen tilgjengelig for folk
- Føre en fullverdig sykkelvei gjennom sekvensen

STRATEGI

- Fjerne gateparkering i Ivar Aasens gate.
- Parkeringshus for ny bebyggelse på Kvennestet skal også betjene beboere langs Ivar Aasens gate og Kjøpmannsgata, men redusert parkering er et faktum
- Sykkelvei føres videre i Kjøpmannsgata, som også vil få et betydelig løft
- Grønne kvaliteter som finnes i private hager er ivaretatt
- Omlegging av E136
- Kjøpmannsgata utvides sørover og gir plass til forhager og gang- og sykkelvei
- Bydelspark langs sjøen
- Lav fartsgrense - 30 km/t.



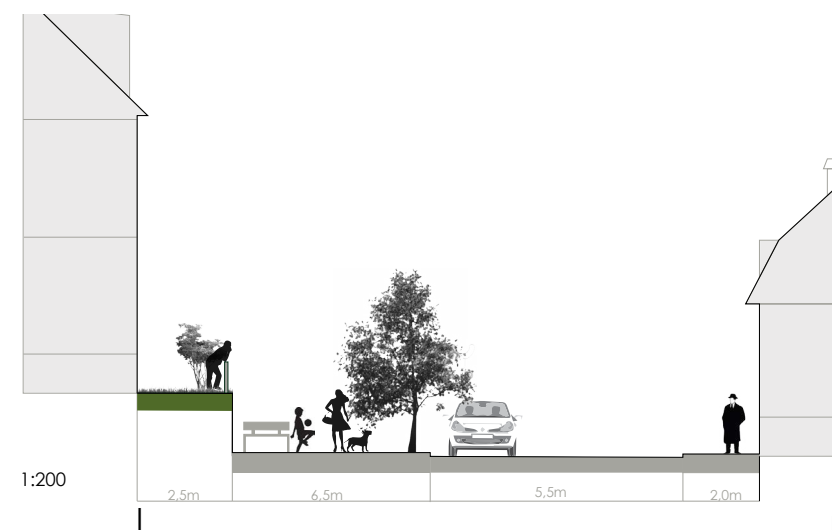
Trasévalg

- Gangvei
- Sykkelvei
- Bilvei
- Kollektiv - buss

Eksisterende situasjon



Ny situasjon



IVAR AASENS GATE

Snitt fra eksisterende situasjon viser at husrekken mot nord har opphevet forhager, og særlig husrekke har stedvis bredt fortau. Ny situasjon viser at kjørebanelen og fortau ene siden reduseres for å skape gaterom langs ene siden.

IVAR AASENS GATE

Ivar Aasens gate forsterkes som boliggate når gjennomgangstrafikken forsvinner til Fjordveien. Omlegging av hovedveien fører trafikken gjennom store næringsområder, ikke boligater. Ivar Aasens gate er en smal gate, og selv om bredden på kjørebane begrenses til 5,5 m er det ikke mulig å anlegge fullverdig sykkelvei og fortau i gaten. Enkelte steder i gaten oppstår likevel små arealer på grunn av ujevn eiendoms-grense mot bebyggelsen.

Ved å legge kjørebane så nært som mulig bebyggelse mot sør, kan disse små arealene utnyttes og gir mulighet til å etablere små gaterom. Disse skal fungere som halvprivate «lomme-parker» for beboerne. Bredden på disse rommene varierer i størrelse på grunn av varierende grenser til private hager. Fortau mot sørliggende bebyggelse har mye skygge, men skal ha fortau med

aktivitetspark.

LOKAL PARK

Lekeparkeren ved Steinvågveien – Svalbardgata utvides ved å fjerne Ivar Aasens gate på tvers av dette grønne området, veien føres i stedet opp langs Svalbardgata. Det legges til reite for at små barn har aktiviteter i nærheten til boligene, og aktiviteter for ungdom og voksne legges langs aktivitetsområdet ved sjøen.

Illustrasjonsplan

- Nye grønstruktur
- Eksisterende grønne arealer
- Gang- og sykkelvei
- Ny bebyggelse
- Eksisterende bebyggelse
- Sjøpromenade
- Ny vegetasjon



Illustrasjon Ivar Aasens gate

bredde på 2,5 m.

KJØPMANNSGATA

Kjøpmannsgata har mulighet til å bli bredere på grunn av transformasjonsområdene som ligger sør for gaten. Det er derfor en god løsning at sykkelveien legges der, på den måten får man også en rett akse på sykkelveien fra Skutvika. Kjøpmannsgata vil få et estetisk løft når lagerbebyggelsen fjernes, og ny bebyggelse oppføres sør for gaten. Gaten gjøres bredere med fortau, gang- og sykkelvei. I andre kvartal fra øst anlegges forhager på halvannen meter slik at man skaper en buffersone mellom beboere i første etasje og fortauet. Arealer mellom kvartalene som ikke er vei skal fungere som lomme-parker for beboere som knytter seg til private

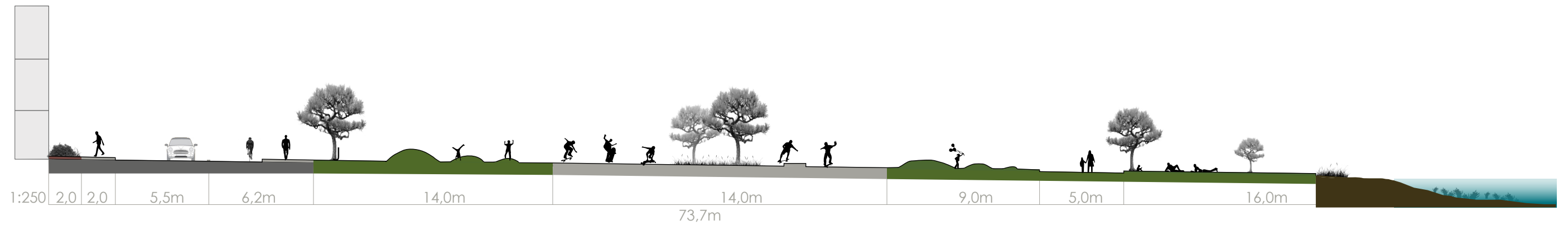
bakgårder.

BADEPIRPARKEN

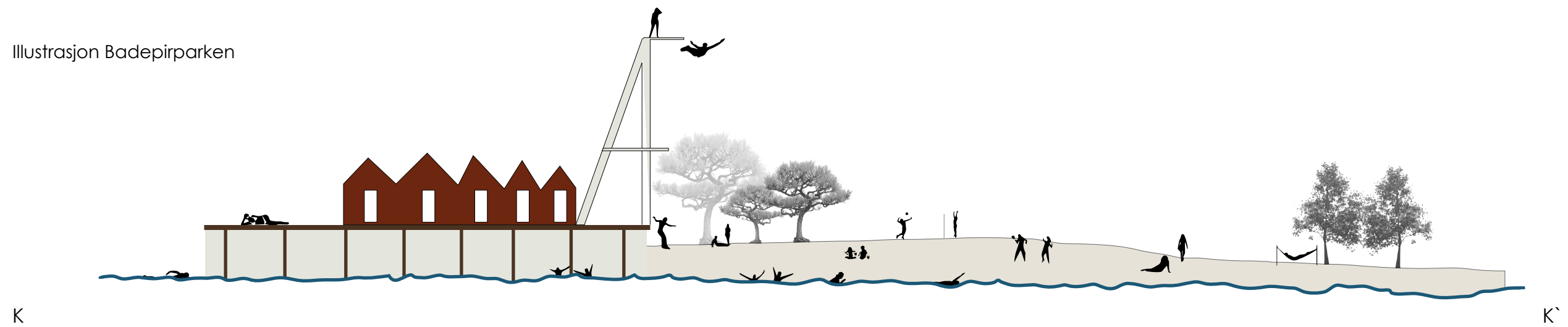
Sør for Kjøpmannsgata vil store deler av dagens lagerbebyggelse fjernes, noe som åpner for å gjøre arealene langs sjøen tilgjengelig for allmennheten. Her blir det i tillegg til planlagte boliger (plan for Kvennanestet) opparbeidet et aktivitetsområde for bydel Aspøya, med skatepark, grønne arealer og trim- lekeparker. Ålesund har siden badehuset på Prestebrygga blåst bort manglet en bade plass sentralt i byen. Badehuspiren vil derfor få en ny beliggenhet i det nye aktivitetsområdet. Kjøpmannsgata 3 bevares på grunn av høy estetisk verdi, og kan ha formål som barnehage eller kulturhus. Dette er formål som egner seg godt sammen med en



Snitt Badepirparken



Illustrasjon Badepirparken



AVSLUTNING

Løsningsforslaget viser hvordan man kan planlegge for at Ålesund skal bli en miljøvennlig, levende by med fokus på tilgjengelighet for myke trafikanter. Planen viser en bygatestrategi slik at Ålesund sørside utvikler seg fra bilvei til bygate.

"HVORDAN TILBAKEFØRE KONTAKT MELLOM BY OG SJØ VED Å UTNYTTE TRANSFORMASJONSAREALER OG EN OPPGRADERING AV DAGENS VEISYSTEM TIL GATESTRUKTUR MED FOKUS PÅ MILJØ, LEVENDE BY OG SIKRE TILGJENGELIGHET FOR MYKE TRAFIKANTER"

FØLGENDE TILTAK SIKRER EN MILJØVENNLIG UTVIKLING I ÅLESUND

- Eget kollektivfelt ved inngangsporten til byen.
- Signalregulerte kryss som gir buss førsteprioritet gjennom kryssene.
- Egen kollektivtrasé som er atskilt fra biltrafikk sikrer fremkommelighet for buss og den unngår å stå i kø sammen med resten av trafikken.
- Ny sammenhengende sykkelvei gjennom hele sørsiden legger alt til rette for at Ålesund kan bli Norges beste sykkelby.
- Ny sammenhengende grønnstruktur binder sammen transformasjonsområdene og sørger for tilgang til sjøen.
- Lavere fartsgrense og begrensninger i parkeringsmuligheter for beboerne i sentrum bidrar til redusert fart og avtagende bilbruk.

FØLGENDE TILTAK SIKRER EN LEVENDE BY

- Veiene innenfor sentrumsområdet skal endres til gater.
- Gode og inviterende gate- og byrom setter menneskene i fokus.
- Flere byrom som små torg og parker gjør sjøfronten tilgjengelig for folket slik at kontakten med sjøen tilbakeføres.
- En sammenhengende sjøpromenade åpner opp områder langs sjøen og inviterer allmennheten til å ferdes og oppholde seg der.
- Stopp i utviklingen av handelssenteret på Moa
- Sentralisering av kommunale funksjoner

FØLGENDE TILTAK SIKRER AT ÅLESUND ER EN TILGJENGELIG BY

- Et tredelt system på Aspøya skal sikre at buss og sykkel kommer effektivt frem, uten å bli hindret av biltrafikk. Sykkelen er det mest effektive fremkomstmiddelet.
- Ny og sammenhengende sykkelvei danner en transportåre gjennom hele byen, og gjør at folk raskt og effektivt når sine destinasjoner.
- Biltrafikken reduseres for å legge til rette for fotgjengere, gjennom lavere smalere kjørebane, lavere fart og begrenset gateparkering.

I tillegg til målene i denne oppgaven har vi tro på at også målene i NTP, den kommende Konseptvalgutredningen og kommuneplanen til Ålesund kommune blir fulgt opp. Løsningsforslaget legger til rette for at vekst i persontransport kan møtes med økt kollektivsatsning og et fullverdig gang og sykkelveinett.



