



Forord

Denne avhandlingen er en avsluttende masteroppgave som er skrevet ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU). Oppgaven setter et punktum for mange lærerike og fine år som student i Ås, som avsluttes ved Institutt for landskapsplanlegging hvor jeg med dette fullfører mastergrad i by- og regionplanlegging. Årene ved NMBU har gitt meg et bredt faglig fundament, inspirasjon, selvtillit og en ydmyk innstilling til at man aldri blir utlært, som jeg er takknemlig for å få ta med meg videre.

Jeg har gjennom arbeidet med oppgaven lært mye om gåstrategi, bykvaliteter og tilrettelegging for fotgjengere. Jeg har også lært mye om meg selv og det å arbeide med en oppgave på denne måten. Det har vært lærerikt å få se på min hjemby med et faglig blikk, og å bli kjent med utfordringene Ålesund har og hvordan disse kan løses.

Jeg har fått god hjelp og støtte i arbeidet med oppgaven, og jeg vil først og fremst takke min hovedveileder Tore Edvard Bergaust ved NMBU, for entusiastisk veiledning og verdifulle innspill. Oppgaven er skrevet i samarbeid med Statens vegvesens plan- og trafikkseksjon i Møre og Romsdal, og er i denne forbindelse tildelt støtte. Jeg vil takke min veileder hos vegvesenet, Maren Meyer, for gode råd og hjelp, samt andre i vegvesenet som har vært behjelpelig med å skaffe opplysninger og svare på spørsmål som dukket opp underveis. En takk rettes også til Ålesund kommune og Destinasjon Ålesund & Sunnmøre for opplysninger dere har bidratt med.

Sist, men ikke minst, vil jeg takke familie og venner for all støtte og optimisme.

Ås, mai 2015

Sammendrag

Ålesund sentrum er en tett by med begrensede arealer, og de topologiske faktorene legger begrensinger på byens videre vekst, med fjell og sjø på alle kanter. Byens arkitektur er preget av jugendstil, som den ble gjenreist i etter brannen i 1904. Hovedveien E136 går rett gjennom sentrum, og byen har utfordringer med tilrettelegging for både fotgjengertrafikk og en effektiv avvikling av biltrafikken. Ålesund er en populær cruiseskipdestinasjon, og tusenvis av cruiseturister besøker byen hvert år. Turistenes tilstedeværelse legger ekstra press på byens gangarealer, og ved kryssinger av veiene gjennom sentrum stopper trafikken opp og ytterlige kjøretidsforsinkelse og kødannelse kan ses de dagene det er store cruiseskip i byen.

Denne oppgaven tar for seg hvordan det er tilrettelagt for fotgjengere i Ålesund sentrum i dag, og hvordan det vil bli med den nylige vedtatte reguleringsplanen for Ålesund sentrale sørside. Videre tar den for seg turistenes behov for tilrettelegging, og ser på tiltak som kan være aktuelle for å bedre spre turistgruppene til de ulike delene av byen.

Gjennom oppgaven kommer det fram at dagens forhold for fotgjengere i Ålesund er preget av dårlig tilrettelegging og lite sammenhengende gangruter. Omgivelsene turistene ferdes i mellom havneområdet og sentrum er lite attraktive, det mangler en helhetlig løsning og tilrettelegging for en enkel orientering, som tilfredsstiller turistenes informasjonsbehov. Tiltakene i den nye reguleringsplanen legger til rette for sammenhengende ganglinjer, byrom som inviterer til aktivitet og en opplevelse av byens nærhet til sjøen, med promenader som skal gå langs sjøkanten. Tiltakene vil gi en bedre opplevelse av byen for fotgjengere. For å kunne tilrettelegge for turistene på en god måte, kreves det målrettet innsats når det gjelder markedsføring og formidling av informasjon, og at dette rettes mot aktuelle tiltak. Lokaliseringen av aktivitets- og opplevelsestilbud kan spille en viktig rolle, og disse bør om mulig plasseres i nærhet av cruisehavna.

Abstract

Ålesund has a dense city centre, located on a very limited area. The topological surroundings with sea and mountains create restricting boundaries for the potential of further growth. The city is also characterized by the distinctive art nouveau architecture that is worthy of preservation. The busy main road goes straight through the city centre, and the city is facing great challenges when it comes to creating good facilities for the pedestrians, as well as maintaining the traffic flow.

Ålesund has become a popular destination for cruise ships, and this leads thousands of tourists to the city every year. The tourists' presence highlights the lack of safe and attractive facilities for the vulnerable road users, as well as the difficulties with the traffic queues and runtime delays during the rush hours.

This thesis considers the quality of the circumstances for pedestrians in the present situation. A new development plan for the southern part of the city centre has recently been approved, and the thesis will also take into account how this plan will affect the pedestrians. Furthermore it will consider measures that can be done to meet the cruise tourists' needs for facilitation.

After examining the current and future pedestrian circumstances in Ålesund, it is obvious that the current conditions are lacking safe and coherent solutions, and the pedestrians are not given top priority in the traffic. The new development plan provides a higher level of priority of the pedestrians, with coherent pathways alongside the ocean as well as places with attractive qualities that will invite pedestrians to engage in activities. The measures in the plan will help giving the pedestrians a better experience of the city centre. In order to facilitate for the cruise tourists in a proper manner, it requires determined efforts when it comes to marketing and providing information, and that this is directed towards relevant actions. The localization of excursions and attractions can play a major role, and should whenever possible be given location in proximity of the cruise terminal.

Innholdsfortegnelse

Forord.....	2
Sammendrag/Abstract.....	3
Innholdsfortegnelse.....	4

Del 1: Introduksjon

1.1	Utgangspunkt for oppgaven og valg av caseby.....	8
1.2	Problemstilling.....	9
1.3	Mål.....	10
1.4	Oppbygging.....	10
1.5	Metode.....	11
1.5.1	Studie av planer og dokumenter.....	11
1.5.2	Intervju.....	12
1.5.3	Begrunnelse for metodevalg.....	12

Del 2: Kunnskapsgrunnlag

2.1	Teorigrunnlag.....	15
2.1.1	Hvorfor gåstrategi?	15
2.1.2	Tetthet og funksjonelle helhetsløsninger.....	17
2.1.3	Trygghetsfølelse.....	18
2.1.4	Stedskvalitet og den menneskelige dimensjon.....	19
2.1.5	Universell utforming, fremkommelighet, tilgjengelighet og orientering.....	22
2.2	Ålesund som by.....	28
2.2.1	Geografisk om Ålesund.....	28
2.2.2	Historisk om Ålesund.....	28
2.2.3	Bystruktur og befolkning.....	30
2.2.4	Bil og kollektivtransport.....	32
2.2.5	Tett og gangbar by.....	36
2.3	Destinasjon Ålesund.....	39
2.3.1	Ålesund som cruiseturistdestinasjon.....	39
2.3.2	Om cruiseturistene.....	41
2.3.3	Hva vil cruiseturistene se i Ålesund?	41

2.4	Oppsummering av dagens situasjon.....	45
2.4.1	Plansituasjonen i byen.....	45
2.4.2	Dagens problemer.....	45
Del 3: Analyse og vurdering		
3.1	Avgrensning, fokus og oppbygging	47
3.2	Ålesund sørside for fotgjengere i dag.....	49
3.2.1	Havneområdet og forbindelsene til sentrum.....	52
3.2.2	Hellebro-området.....	61
3.3	Ålesund sørside for fotgjengere med Sørsideplanen.....	67
3.4	Andre tiltak.....	83
Del 4: Avslutning		
4.1	Diskusjon.....	88
4.2	Konklusjon.....	95
	Bilder og illustrasjoner.....	97
	Bilder.....	97
	Figurer.....	98
	Litteraturliste.....	101
	Vedlegg.....	104

DEL 1

INTRODUKSJON

1.1 Utgangspunkt for oppgaven og valg av caseby

I et samfunn hvor blant annet stor befolkningsvekst, urbanisering og miljøproblemer kjennetegner utviklingen, rettes fokuset i planleggingen mot tiltak som kan bidra til en bærekraftighet i fremtiden. Transportsektoren står for en stor andel av klimagassutslippene, og det å få flere til å velge miljøvennlige transportalternativer er et viktig bidrag i forsøket på å redusere de negative klimapåvirkningene. En stor del av veksten i transportsektoren bør tas av kollektivtransport, sykkel og gange, men for at dette skal skje så må det være attraktivt å velge disse alternativene.

Når jeg skulle bestemme tema for denne avsluttende masteroppgaven allerede i mai 2014, så falt valget på gåstrategi. Jeg synes det er et spennende og viktig fokusområde, og noe man blir involvert i på flere nivåer i planleggingen. Ulike faktorer som påvirker hvor mange som velger å bruke beina som fremkomstmiddel og ulike grupper med forskjellige behov for grad av tilrettelegging er felt jeg har en spesiell interesse for.

Det skulle så velges en by som kunne fungere som et spennende case i denne sammenheng, og jeg valgte da min hjemby Ålesund. Dette valget gjorde jeg av flere grunner. Ålesund har en historisk bakgrunn med bybrannen i 1904 og gjenreising etter brannen i jugendstil, og dette sammen med den storslåtte naturen er med på å bringe store mengder turister til byen. Byen har også en geografisk plassering og avgrensing som havneby grunnlagt rundt et lite sund som gir utfordringer i forhold til utvikling og planlegging for fremtiden. Byen er fordelt ut over flere øyer, og har E136 som hovedveg som går igjennom store deler av bysentrum – noe som også skaper utfordringer både i forhold til avvikling av trafikk i sentrum og tilrettelegging av gode løsninger for myke trafikanter.

Byen er et populært reisemål for landbaserte turister, og også en populær destinasjon for cruiseskip. Ålesund har hatt en enorm økning i besøkende cruiseturister de siste 10-15 årene. Denne turistgruppen skaper en utfordring i byen i form av at det ankommer store grupper turister på samme tidspunkt, som skal ut og se byen og hva den har å by på samtidig. Ser man dette i sammenheng med gåstrategi så skaper cruiseturistene et tydeligere bilde av de utfordringene Ålesund har med tilrettelegging for mye trafikanter og kryssinger av hovedvegen gjennom sentrum.

1.2 Problemstilling

Gjennom denne oppgaven vil jeg forsøke å svare på følgende problemstilling:

Hvordan kan man tilrettelegge for cruiseturistene som fotgjengere i Ålesund sentrum, på en måte som ivaretar øvrig trafikkflyt?

Hvorfor jeg har valgt å fokusere på turistene har en todelt forklaring. For det første så synes jeg det er spennende å se på spesielle gruppers behov når det gjelder hvordan man best kan tilrettelegge for en økt gangbarhet og gode forhold for myke trafikanter. For det andre så forsterker cruisepassasjerenes ankomst og tilstedeværelse i Ålesund sentrum de problemene som allerede finnes. Disse problemene er jo også problemer for resten av befolkningen i Ålesund, men når man på de travleste dagene har 6000 - 10 000 turister innom byen, så tydeliggjør dette de eksisterende problemene. Derfor har jeg valgt å fokusere på turistene som fotgjengergruppe.

I forhold til bærekraftig byutvikling for fremtiden så kan man stille spørsmål ved andre del av problemstillingen, nettopp om bilene skal ha en plass i byen. Dette er også noe som er spesielt for Ålesund, at hovedvegen går rett igjennom sentrum som eneste forbindelse til ytre bydel som øyene Aspøy og Hessa utgjør. Derfor denne formuleringen, fordi balanse og samspill mellom myke og harde trafikanter er et viktig fokus i Ålesund sentrum.

Jeg ønsker å se hvordan forholdene for turistene er i dagens situasjon, hvordan det vil bli tilrettelagt for de i fremtidige planer for byen, samt se på andre tiltak som kan være av verdi.

For å besvare problemstillingen har jeg formulert tre delspørsmål som jeg vil jobbe med:

- 1) Hvordan er det å være fotgjenger i Ålesund sentrum i dag?
- 2) Hvordan vil det bli å være fotgjenger i Ålesund sentrum dersom Sørsideplanen med alle sine tiltak blir gjennomført?
- 3) Finnes det andre tiltak enn tiltak rettet direkte mot gåstrategi og tilrettelegging for gående som kan være aktuelle og nyttige for å tilrettelegge for turistene?

1.3 Mål

Det overordnede målet med denne oppgaven er å svare på problemstillingen, og for å gjøre det vil jeg se nærmere på hvilke behov turistene har når det gjelder tilrettelegging for de som en sammensatt gruppe, og hvordan ivaretagingen av disse behovene er gjort.

I søk etter teorigrunnlag og referanser har jeg ikke funnet noe relevant som omhandler tilrettelegging for turister på denne måten, og jeg synes at det gjør det spennende å jobbe med. Faglige så har jeg mål om å lære mer om gåstrategi og ulike faktorer som er viktig i tilretteleggingen for fotgjengere. Gåing som transportform og hverdagsaktivitet kan ikke bare være med på å redusere klimabelastningen fra transportsektoren, men også bidra til å redusere folkehelse relaterte problemer og være med på å gi økt livskvalitet. Jeg vil lære mer om den sammensatte gruppen som turistene utgjør og behovene de har, og knytte dette til kunnskapsgrunnlaget om tilrettelegging for fotgjengere. På denne måten vil jeg se på hvilken grad av tilrettelegging som er nødvendig i Ålesund, for å få byen til å være velfungerende som cruisedestinasjon.

1.4 Oppbygging

Oppgavens oppbygning består av fem deler: introduksjon, kunnskapsgrunnlag, analyse og vurdering, og en avsluttende del med diskusjon og konklusjon. Ålesund er en spesiell by på flere måter. Det er og også min hjemby, noe som gjør at jeg har mye viktig bakgrunnskunnskap. For å danne et godt grunnlag for analysene i oppgaven, og for å gi leseren en forståelse av hvilke forhold som er så spesielle i Ålesund, så har jeg valgt å gi delen som introduserer Ålesund som by og turistdestinasjon god plass.

Tanken bak oppbygningen er at introduksjonsdelen skal gi en forståelse for hvorfor jeg har valgt å skrive en masteroppgave om akkurat dette temaet og hvordan jeg vil gå frem for å forsøke å svare på problemstillingen. I kunnskapsgrunnlagdelen redegjøres det for teori og om Ålesund som by og turistdestinasjon, som legger et grunnlag for det videre arbeidet. I analysedelen vil jeg jobbe med de tre delspørsmålene jeg har laget til problemstillingen. I avslutningsdelen vil jeg diskutere funnene i analysen og betydningen av disse. Analysen og diskusjonen vil lede fram til en konklusjon.

1.5 Metode

I samfunnsvitenskapelig forskning ser man på mennesker, mellommenneskelige relasjoner og samfunnet (Store Norske Leksikon 2015). I motsetning til naturvitenskapelig forskning hvor man forsker på fenomener som ikke har språk eller kan forklare seg – som dyr, celler eller atomer – på et laboratorium, så må man i samfunnsvitenskapelig forskning bruke andre metoder for å studere fenomenene vi er ute etter å finne ut mer om (Johannessen et al. 2011).

I samfunnsvitenskapelig forskningsarbeid har man kvalitative og kvantitative metoder. Kvantitative metoder brukes gjerne når man ønsker å måle frekvensen av et fenomen, og stiller spørsmål om ”hvor mange” – dette er typiske data man kan kartlegge ved å bruke spørreundersøkelse som en mulig kvantitativ tilnærming (Johannessen et al. 2011). Når vi studerer et samfunnsvitenskapelig fenomen og ønsker svar på ”hvordan” eller ”hvorfor”, kan man studere fenomenet ved hjelp av kvalitative metoder. Da får man et bredere datautbytte som gir oss mulighet til å studere fenomenet for en grundigere forståelse (Johannessen et al. 2011).

I arbeidet med denne oppgaven har jeg brukt to typer kvalitative metoder. Hovedsakelig har jeg gjort en studie av planer og plandokumenter, men jeg har også gjort to intervjuer for å ha et bredere grunnlag til å støtte analysen på. Jeg fikk gjennom intervjuene mulighet til høre meninger og fakta fra to sentrale aktører, nemlig kommunen og reiselivet.

1.5.1 Studie av planer og dokumenter

Det har de siste årene blitt gjort omfattende arbeid med flere planer i Ålesund. To store planarbeid dominerer: det er arbeidet med reguleringsplan for Ålesund sentrale sørside, og en bypakke for transportsystemet i Ålesund.

Det foreligger omfattende dokumentasjon, analyser og beregninger i forbindelse med begge disse planene, og det er ambisiøse planer for framtiden for Ålesund sentrum. Planene legger opp til et forsøk på en løsning av mange av problemene i byen, og jeg har derfor studert disse planene for å se hva som foreslås endret i forhold til dagens situasjon. Jeg forsøker å analysere disse endringene sett i lys av min problemstilling, og fokuserer dermed på endringer i sentrum som vil kunne påvirke forholdene for turistene som fotgjengere i sentrum og trafikkflyt.

Ved hjelp av turistkart og studie av hvilke attraksjoner som er de mest populære blant turistene, så har jeg forsøkt å kartlegge hvor cruiseturistene beveger seg i byen for å kunne se ut i fra bevegelsesmønsteret hvor presset på gangfasilitetene er størst.

1.5.2 Intervju

Selv om det finnes mengder med dokumentasjon og opplysninger, ønsket jeg også å gjennomføre et fåtall intervjuer. Dette er en god mulighet til å la de ulike aktørene ytre sine meninger, og for å få mulighet til å stille konkrete spørsmål som vanskelig lar seg svare på gjennom litteratur eller planstudie.

Jeg intervjuet to informanter: en representant fra kommunen og en fra reiselivet. Begge samtalen varte i rundt en time. Jeg hadde på forhånd forberedt noen få spesifikke spørsmål som jeg ønsket å få besvart, men ut over dette så lot jeg de i stor grad styre samtalen selv. Dette for å la de få mulighet til å styre vinklingen av samtalen, og dermed gi de mulighet til å selv vektlegge viktigheten av ulike faktorer. Dette fungerte godt – og på denne måten fikk jeg svar på spørsmålene mine, tilleggsopplysninger som de synes var viktige og et inntrykk av hvordan de stiller seg til problemstillingen min.

Kortfattet referat fra intervjuene er lagt ved som vedlegg, og informasjonen jeg fikk fra disse er benyttet i ulike deler av oppgaven. Jeg vil her henvise til opplysninger fra informant fra kommunen og informant fra reiselivsnæringen.

1.5.3 Begrunnelse av metodevalg

Det er flere grunner til at jeg valgte å bygge oppgaven på dette metodevalget. Hovedsakelig valgte jeg kvalitative metoder fordi jeg ønsker å finne ut mer om hvordan problematikken rundt turistene som fotgjengere i Ålesund kan håndteres og hvordan man bedre kan tilrettelegge for en mer sømløs ferdsel for både myke og harde trafikanter. For å kunne se på hvordan man kan løse dette så må jeg også se på hvorfor situasjonen er som den er per i dag. Dette kan en kvalitativ tilnærming gi et godt datagrunnlag for å studere videre.

Det hadde vært interessant å kunne gjøre kvantitative undersøkelser i forbindelse med denne oppgaven. For eksempel så kunne det vært gjennomført en spørreundersøkelser for å undersøke

cruiseturistenes opplevelser av å være fotgjenger i Ålesund, eller direkte observasjoner som registreringer av ulike gatekrysninger og veivalg i byen. Grunnen til at dette ikke har vært aktuelt er at arbeidet med oppgaven i hovedsak er utført i tidsrommet desember 2014 til mai 2015. Cruisesesongen begynner forsiktig i mars og varer til slutten av september. Dette gjorde det uaktuelt å benytte kvantitative metoder rettet mot turistene, og oppgaven er derfor basert på kvalitative metoder. Jeg mener med tanke på problemstillingen at metodevalget gir et tilstrekkelig og godt datagrunnlag. Selv om kvantitative undersøkelser kunne vært med på å kartlegge ulike frekvenser av turistene som fenomen, så er dette ikke vesentlig for å kunne svare på problemstillingen slik denne er vinklet.

Del 2

Kunnskapsgrunnlag

2.1 Teorigrunnlag

For å kunne gjøre en analyse som er basert på et teoretisk kunnskapsgrunnlag, vil jeg se på ulike teoretiske aspekter. Jeg vil starte med den Nasjonale gåstrategien som kom i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014-2023, for å se på hvilke mål og virkemidler som det fokuseres på der. Videre vil jeg forsøke å danne et relevant kunnskapsgrunnlag ved å se på andre teoretiske kilder som totalt kan gi et godt grunnlag for videre analyser.

2.1.1 Hvorfor gåstrategi?

Vi står ovenfor en stor befolkningsvekst i årene som kommer, og har en situasjon med økende støy, luftforurensing, klimaproblemer og trafikkproblemer i byene. Vi har befolkningsgrupper med store helseproblemer på grunn av fysisk inaktivitet, og individer som blir ekskludert i samfunnet fordi de ikke kjører bil eller har tilgang til en transportform som de har tilstrekkelig kompetanse eller tilrettelegging for å benytte seg av (Berge et al. 2012). I 2011 ble det registrert at hele 51% av et daglig gjennomsnitt av befolkningen gikk under 500 meter pr dag (Brechan 2011). Miljøproblemene knyttet til trafikk er størst i de store byene med flest innbyggere, og så mye som ca. 60% av CO₂-utslippene i de største bykommunene er utslipp som er knyttet til vegtrafikk (Berge et al. 2012). Bilen legger beslag på store arealer, både i form av arealer til vei og arealer til parkering. Å gå er en fysisk aktivitet som er viktig for å kunne opprettholde et aktivitetsnivå som er nødvendig for å holde helsen vedlike, og dermed unngå inaktivitet og livsstilsykdommer. Gange og tilrettelegging for en økt andel gående er også en forutsetning som er sentral for å kunne redusere biltrafikk og skape mer miljøvennlige byer, som også er attraktive og funksjonelle (Berge et al. 2012). Gang- og sykkeltrafikk er mindre areal- og ressurskrevende enn andre transportformer, siden energien leveres av brukeren selv, og har en minimal miljøbelastning sammenlignet med de andre transportformene, da den både er støysvak, krever langt mindre arealer enn bilen og ikke medfører klimagassutslipp (Gehl 2010).

Etter bilens inntog i byene, så har gående i mange tilfeller blitt nedprioritert og kanskje også tilfeldig behandlet i planleggingen av byer og tettsteder. Det har dreid seg mye om å lage plass til bilene og å skape en trafikkavvikling med god flyt og kapasitet – for den økende biltrafikken. Først de siste årene har fokuset begynt å forandre seg, og man ønsker nå sunne, levende og bærekraftige byer som tilrettelegges for menneskene – byer av mennesker, for mennesker (Gehl 2010).

I forbindelse med Nasjonal transportplan 2014-2023 utarbeidet Statens vegvesen ”Nasjonal gåstrategi – strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet” (Berge et al. 2012). Denne gir et godt bilde over dagens situasjon, og har definerte mål og angir viktige innsatsområder for måloppnåelse.

I gåstrategien defineres de to hovedmålene på følgende måte :

- *Det skal være attraktivt å gå for alle*
 - *Målet innebærer at alle grupper i befolkningen skal oppleve at det er attraktivt å gå og at det er tilrettelagt for at de kan gå mer i hverdagen*

- *Flere skal gå mer*
 - *Målet innebærer at flere av befolkningens totale reiser skal gjøres til fots og at alle befolkningsgrupper skal gå mer i hverdagen*

(Gjengitt fra Berge et al. 2012 s. 7)

Gåstrategien er hovedsakelig rettet mot den gåingen som foregår i hverdagen, og da som fysisk aktivitet og rekreasjon, eller som transportform der man bruker beina for å komme seg fra A til B i de daglige gjøremålene. Det fokuseres videre hovedsakelig på byer, tettsteder og på nærmiljø, fordi det er her folk bor og dermed her det største potensialet ligger for å øke andelen av gående (Berge et al. 2012). Får man flere til å gå mer både som aktivitet og transportform, så vil man kunne redusere noe av biltrafikken, samt føre til at flere beveger seg mer i det daglige. Derfor er den Nasjonale gåstrategien sentral og viktig når man ser hvilke problemer man står ovenfor når det gjelder nettopp miljøproblemer og folkehelseproblemer på grunn av inaktivitet.

Det skal fokuseres på en rekke ulike innsatsområder for å legge til rette for måloppnåelse av disse to hovedmålene. Dette innebærer at man ønsker å få både myndigheter og ulike private aktører med på å samarbeide og ta ansvar for gående, og være med på å tilrettelegge for gåing som aktivitet (Berge et al. 2012). Videre er både utformingen av de fysiske omgivelsene og hvordan drift og vedlikehold av gangarealer gjøres viktig. Man må sørge for at strukturen i byene og tettstedene blir tilrettelagt for de gående, og da med utgangspunkt i hvilke behov og forutsetninger de gående i området har. Man vil etterstrebe attraktivitet i omgivelsene, og legge vekt på sikkerhet og fremkommelighet. Universell utforming er et viktig begrep når det gjelder tilrettelegging og fremkommelighet for fotgjengere. Fremkommelighet for de gående er viktig i

alle situasjoner, og for eksempel veiarbeid og vinterføre med snø er situasjoner hvor det kreves mer for å sikre god fremkommelighet for gående (Berge et al. 2012). Samspill mellom fotgjengere og øvrige trafikanter er sentralt, og man ønsker at fotgjengere skal prioriteres høyere når utformingen av trafikkanlegg skal avgjøres. I tillegg til en rekke fysiske innsatsområder ønsker man også at gåing skal få en økt status, både som hverdagsaktivitet og som transportform (Berge et al. 2012).

Den Nasjonale gåstrategien er omfattende og fokuserer på ulike flere innsatsområder. Jeg vil videre se på de områdene som er mest relevant i forhold til problemstillingen i oppgaven, og trekker derfor i hovedsak frem de aspektene ved den som retter seg mot utforming av fysiske omgivelser og samspill i trafikken.

2.1.2 Tetthet og funksjonelle helhetsløsninger

Når det gjelder utforming av de fysiske omgivelsene, så har gåstrategien en målsetning om at by- og tettstedsstrukturene skal tilrettelegges bedre for gående, og da er det avgjørende med en politikk og planlegging som bidrar til å skape konsentrerte strukturer hvor man skaper gangavstand til det man har behov for i daglige gjøremål, og mellom kollektivtransport og hjem (Berge et al. 2012). Det er i denne sammenheng viktig å huske at kollektivreiser medfører at de reisende går mellom de ulike kollektivtransportmidlene og mellom kollektivtransportmiddel, hjem og annet målpunkt. I forkant av gåstrategien ble det gjort registreringer som viste at en reise med kollektivtransport som buss, tog, trikk eller bane i gjennomsnitt til 670 meter gange for passasjerer. En tur/retur reise med kollektivtransport vil da i gjennomsnitt utgjøre en gangavstand på 1340 meter knyttet til reisen (Brechan 2011).

Det bør tas hensyn til at fotgjengerne har en begrenset rekkevidde på reiser som gjennomføres fullstendig til fots. Det er derfor ønskelig å planlegge med høy utnyttelsesgrad i sentrumsområder og rundt knutepunkter. Gode gangforbindelser og tilrettelegging for en enkel orientering er viktig, og fortettingen bør ikke gå på bekostning av kvalitetene i nærmiljøene, herunder også lekeplasser og rekreasjonsområder (Berge et al. 2012). Det er ønskelig med en funksjonsblanding i sentrums- og knutepunktsområder, og en høy tetthet av både beboere og besøkende er også ønskelig. Videre så er det viktig at omgivelsene gir en attraktiv opplevelse for de som går. Da er det nødvendig med møteplasser og byrom som har gode kvaliteter og inviterer til aktivitet. Disse rommene må også være romslige nok til å ha rom for både ulike aktiviteter og målrettet

gangtrafikk, og man ønsker en positiv interaksjon mellom førsteetasjene i bebyggelsen og gatelivet. Områdene hvor fotgjengerne beveger seg bør ikke ha forurensing i støy eller luft som overgår de til enhver tid gjeldene grenseverdier (Berge et al. 2012).

For å tilrettelegge for et godt samspill mellom myke og harde trafikanter er det viktig at de gående og fremkommeligheten for de ivaretas, og gis en høyere prioritering når trafikkanlegg skal utformes. Når biltrafikken prioriteres foran de gående så fører dette gjerne til lange omveger og nedsatt kvalitet på gangbarheten. Gode helhetsløsninger som er tilpasset de ulike stedene hvor man tar hensyn til lokale forhold og problemer er en nødvendighet. Trygghet, helse, sikkerhet og fremkommelighet for de gående skal prioriteres (Berge et al. 2012).

2.1.3 Trygghetsfølelse

Personlig trygghetsfølelse er en viktig faktor for at det skal være attraktivt å gå, og trygghet kan også sees på som en avgjørende bykvalitet. Føler man seg utrygg mister man lysten til å ferdes i byene, og man kan skille mellom opplevd trygghet og faktisk trygghet. Med økende biltrafikk i byene så har frykten for trafikken blitt forsterket og dette bidrar til en dramatisk begrensning av gleden fotgjengere føler ved å ferdes til fots (Gehl 2010). I mange tilfeller så har fotgjengernes framkommelighet blitt nedprioritert til fordel for bilene. Fortauene blir gjort smalere for å få mer plass til biltrafikken, og ting som skilt, lamper og andre hindringer blir plassert på fortauet for ikke å være i veien for biltrafikken. Som fotgjenger opplever man også at man stadig blir avbrutt på ferden: man opplever lange ventetider ved kryssing av veier, og ofte også problemer med å krysse veiene. Underganger som fremstår som dystre og skumle og bratte fotgjengerbroer som er hevet høyt over bakken, kan være andre momenter som utfordrer trygghetsfølelsen. Alle disse er tiltak som har blitt gjort for å bedre framkommeligheten for bilene og skaffe plass til flere biler på veiene, men som har negative konsekvenser ved at de på ulike måter fremstår som barrierer som gjør det mindre attraktivt å være fotgjenger (Gehl 2010).

Det er viktig å legge til rette for krysningsmuligheter som er preget av trygge og attraktive løsninger, for å bidra til å ivareta sammenhengende reisekjeder for de gående. I byer og tettsteder kan det være et aktuelt tiltak å senke farten til 30 og 40 km/t, for å bedre forholdene for de gående. Valg av løsninger for tiltak skal tilpasses lokale forhold (Berge et al. 2012).

Å føle at man kan ferdes trygt i byen er en viktig forutsetning for at det skal bli attraktivt å gå for alle. Som tidligere nevnt så kan man dele trygghet i to; opplevd trygghet og faktisk trygghet. Opplevelsen av begge disse faktorene er avgjørende for hvordan menneskene bruker byrommene. Det er en viktig sammenheng mellom byliv og trygghetsfølelse. Om bylivet styrkes og flere mennesker oppholder seg i byens gater og rom, så vil også trygghetsfølelsen forsterkes. Ser man at andre mennesker ferdes der så føles dette som en indikasjon på at det er et trygt sted å ferdes (Gehl 2010). Gateliv bidrar også til at folk som oppholder seg inne i bygningene har øynene på hva som skjer utenfor, fordi aktiviteten tiltrekker seg oppmerksomhet. At flere følger med på hva som skjer er også med på å øke følelsen av trygghet. Som Jan Gehl sier det i boken ”Byer for mennesker”: *”en levende by blir en verdsatt by og dermed også en tryggere by”* (Gehl 2010 s. 109).

Det er vesentlig at man kan føle seg trygg både etter stengetid i gatenes butikker og etter mørkets frembrudd. Ved å ha en god blanding av funksjoner i byområdene, skaper man aktivitet i husene. Spesielt gir boliger i nærheten av og med god forbindelse til byrommene en økt faktisk og opplevd trygghet på kvelds og nattestid. Lys fra boligene uttrykker til de som ferdes i gaten at det er folk i nærheten. Selv om det ikke er mange mennesker som ferdes i byrommene, så gir lyset fra boligene en betryggende følelse (Gehl 2010). Denne effekten av trygghetsfølelse fra nærliggende boliger fungerer best om bygningene ikke er for høye. Ved fem etasjer har man fortsatt oversikt over hva som skjer på gateplan fra vinduene i femte etasje, men med bygninger som er 15 etasjer høye har man ingen mulighet til å se hva som skjer på gaten fra de øverste etasjene (Gehl 2010). Har byene en klar og tydelig struktur, er oversiktlige og lette å orientere seg i, er dette også med på å bedre trygghetsfølelsen. Å lett kunne finne fram dit man ønsker uten å måtte ta omveier som kan føre til usikkerhet, er en viktig bykvalitet. Videre er det viktig for trygghetsfølelsen at skiltingen er god og lett forståelig, og at belysningen er god i den mørke delen av døgnet. Aktive førsteetasjer i byens bygninger er viktig både for aktivitet og liv i byen og dermed også for sikkerheten (Gehl 2010).

2.1.4 Stedskvaliteter og den menneskelige dimensjon

Stedskvalitet er et viktig nøkkelord når man ser på byliv og hvor attraktivt et område er for de gående. Opplevelsen av omgivelsene bestemmes av ulike forutsetninger og sanseinntrykk. For eksempel så har ulike mennesker ulike ganghastighet og ulike forutsetninger for hvilket synsinntrykk byen gir. Den danske arkitekten Jan Gehl legger stor vekt på det han kaller ”den

menneskelige dimensjon og skala” i planlegging og tilrettelegging for gående. I følge Gehl er arbeidet med denne skalaen den vanskeligste disiplinen i byplanleggingen, men at det er helt nødvendig at denne delen av planleggingen ikke forsømmes for å oppnå at byene skal bli levende og inviterer de gående til ferdsel og aktivitet (Gehl 2010).

Gehl vektlegger viktigheten av å ta utgangspunkt i at mennesket er et frontalt, horisontalt vesen som beveger seg med en gjennomsnittlig ganghastighet på 5 km/t. For å tilrettelegge for gående må man ta utgangspunkt i sansene og bevegelsesapparatet mennesket har (Gehl 2010). Den menneskelige skala, sanseintrykk og det sosiale synsfelt er begreper Gehl fokuserer mye på. Sansene kan deles inn i distansesansene som er å se, lukte og høre, og nærsanser som er å smake og føle; evnen til å kjenne smerte, temperaturendringer og også kunne kjenne former og teksturer. Sansene er viktige for mellommenneskelig interaksjon. Det er da viktig å tenke på at de ulike sansene benyttes på ulike avstander. Synssansen er den som er mest utviklet og som registrerer objekter på lengst avstand. På 300 til 500 meters avstand kan man ved hjelp av synet se mennesker som mennesker, og klarer på denne avstanden å identifisere om objektet er et menneske, dyr eller annet. Først på ca. 100 meters avstand klarer man å se hvordan mennesket beveger seg, og også i grove trekk kroppsholdning (Gehl 2010). Når personen nærmer seg enda mer så klarer man å se alder og kjønn. På en avstand mellom 50 og 70 meter klarer man normalt å gjenkjenne kjente personer, og her ser man flere detaljer som for eksempel hårfarge. Man kan her normalt også kjenne igjen spesielt kroppsspråk. På denne avstanden har man kommet innen hørselsrekkevidde og kan høre rop om hjelp. På en avstand på rundt 25 meter kan man kjenne igjen ansiktsuttrykk og følelser som uttrykkes – og slik kjenne igjen om personen som nærmer seg er glad eller sint. På denne avstanden hører man vedkommende vanligvis så godt at det er mulig å utveksle korte setninger og opplysninger, men det er ikke før man er på ca. 7 meters avstand at det blir mulig å føre en samtale (Gehl 2010).

Det sosiale synsfeltet har altså to viktige grenser: en grense på 100 meter hvor man kan se personer, og en grense på 25 meter hvor man kan begynne å gjenkjenne personer og følelsesuttrykkene deres. Disse to avstandene er viktig å huske på i byplanlegging (Gehl 2010). Farten man beveger seg i har mye å si for hvilke sanseintrykk man får fra omgivelsene. I gangfart på 5 km/t forflytter man seg sakte nok til å oppfatte detaljer i omgivelsene. Om man jogger eller sykler i 10 til 20 km/t så er man fortsatt i stand til å oppfatte detaljene i omgivelsene. Om det dukker opp hindringer i veien eller om helheten av omgivelsene gir et bilde som er for komplekst til å oppfatte i denne hastigheten, så vil farten senkes til en fart hvor man klarer å

oppfatte og reagere på omgivelsene (Gehl 2010). Kjører man bil i 50 km/t eller mer, mister man muligheten til å se menneskene som beveger seg i rommene rundt, og til å oppfatte detaljene. Man kan derfor skille mellom en menneskeskala og en bilskala. Ved gangfart på 5 km/t kan omgivelsene være detaljerte, med mindre byrom hvor man har bygningene tett på og får et rikt sansebilde fra detaljer, mennesker og aktiviteter som man omgir seg med. Når man kjører bil i større hastighet klarer man ikke å oppfatte detaljene og, rommene må dermed være større. For eksempel i 60 km/t er rommene større og veiene bredere. Man oppfatter helheten av omgivelsene og bygningene på avstand. Man oppfatter ikke lenger detaljer, og sansene benyttes på en annen måte. Skilt er forstørret for at bilistene lett skal se de. For gående vil arkitekturen i 60 km/t-rommene oppfattes kjedelig fordi detaljene og sanseintrykkene er få, og skiltene vil for gående virke unødvendig forstørret (Gehl 2010). Byrom med små dimensjoner gir opplevelsesrike og intense byer som gir et inntrykk av å være varme og inviterende, mens byrom med store åpne rom og store bygninger gir en følelse av et formelt, upersonlig og kjølig bymiljø som er lite inviterende til byliv. For å legge til rette for et godt byliv, bør det være tilrettelagt for direkte og logiske gangruter, byrom av mindre dimensjoner og et tydelig bysentrumshierarki hvor man er bevisst på hvilke av byrommene som er de viktigste (Gehl 2010).

Jan Gehl og Lars Gemzøe har sammen kommet frem til tolv kriterier som kan ses på som universelle når det gjelder utforming av fotgjengerlandskapet og gode byrom (Berge et al. 2012). Disse tolv kriteriene er inndelt i tre trinn. Gehl legger vekt på at de tre hovedkategoriene: beskyttelse, komfort og kvaliteter/fornøyelse, er rangert etter viktighet. Er ikke kriteriene under beskyttelse oppfylt, så kan det være meningsløst å prøve å tilrettelegge for at kriteriene i de to andre trinnene er oppfylt. Det første trinnet er beskyttelse. Viktigst av alt er å sikre at fotgjengerne er rimelig beskyttet mot ulik risiko, utrygghet og sansepåvirkninger som kan føles ubehagelig, og da spesielt påvirkninger som kommer fra negativ klimapåvirkning (Gehl 2010). Kriteriene i det andre trinnet går på komfort. Dette går ut på å sikre at byrommene inviterer til og tilrettelegger for at mennesker kan oppholde seg der og utføre de vanligste aktivitetene; gå, sitte, stå, høre og utfolde seg fysisk. Det siste trinnet gjelder kvaliteter og fornøyelse, eller som Gehl kaller det "herlighetsverdier" (Gehl 2010 s. 249). Kriteriene i dette trinnet går på at bygningene og rommene er dimensjonert etter menneskelig skala som retter seg mot de ulike sansene og bevegelsesmulighetene. Videre er også estetiske kvaliteter, som går på design og arkitektur, tatt med i dette trinnet. For å skape en god og levende by med velfungerende og aktive byrom så må alle disse kriteriene oppfylles for at helheten skal bli vellykket (Gehl 2010).

2.1.5 Universell utforming, fremkommelighet, tilgjengelighet og orientering

Gjennom tidene har det vært fokusert på ulike løsninger for å løse utfordringen med å planlegge trafikken på en måte som tar hensyn til alle trafikantgrupper. Når bilen for alvor kom, var fokuset på å lage mest mulig plass til bilene, mens man de siste årene ser en planleggingstrend i Europa hvor man hvor man prøver å snu den ensporete utviklingen hvor kun bilen prioriteres, og man jobber for å fremme gang- og sykkeltrafikkens plass i bybildet (Gehl 2010). På 1960-tallet kom gågatene, og man fokuserte på bilgater og gågater. Fra dette så har trafikkplanleggingen utviklet seg til å omfatte mange ulike trafikkløsninger og gatetyper. Det er jo heller ikke slik at bilene har rett på tilgang alle steder. Gehl legger vekt på at det er vesentlig at man velger gatetype med bakgrunn i den menneskelige dimensjonen for å klare å skape byer som er tilrettelagt for byliv, med trygg og trivelig ferdsel for mennesker, og at man ved shared-space løsninger prioriterer fotgjengerne høyest. Det er viktig å tenke på at ulike grupper har ulike behov for tilrettelegging, og det skal være framkommelig og trygt for alle – enten det er barn, eldre eller personer med ulike handicap (Gehl 2010).

Fremkommelighet og universell utforming må følges opp for å gi et effektivt gangnett som lett fører fotgjengerne til sine målpunkter i hverdagen. Spesielt bør det tas hensyn til tilrettelegging for sammenhengende reisekjeder, fremkommelighet, sikkerhet, universell utforming og attraktivitet når det gjelder kryssing av store barrierer (Berge et al. 2012).

Universell utforming er et begrep som har blitt viktig i all planlegging, og er lovfestet i diskriminerings- og likestillingsloven. I ”Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og likestillingsloven)” definert på følgende måte:

“Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene, inkludert informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT), slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig” (§ 13 Lovdata 2013). I formålsparagrafen i den samme loven står det videre: ”Lovens formål er å fremme likestilling uavhengig av funksjonsevne” og “Loven skal bidra til nedbygging av samfunns skapte funksjonshe mmende barrierer og hindre at nye skapes” (Lovdata 2013). Universell utforming går ut på at alle befolkningsgrupper skal ha lik tilgang til offentlige områder som byer, parker, hus og transportmidler (Asmervik 2009).

Tilgjengelighet for alle har blitt et begrep som gjerne nevnes i sammenheng med universell utforming. Det som er viktig å merke seg er at universell utforming ikke bare går ut på at alle skal

ha tilgang, men at alle skal ha lik tilgang. Dette betyr at spesialløsninger som spesielle ramper, egne innganger og særløsninger for enkelte befolkningsgrupper ikke er løsninger som gir en likestilt opplevelse (Asmervik 2009).

Når man arbeider med universell utforming er det i hovedsak tre grupperinger man tar utgangspunkt i. Den første grupperingen er mennesker av ulik alder, fra barn og unge til eldre. Den andre er mennesker som har nedsatt funksjonsevne, og den tredje grupperingen er mennesker som er avhengig av bruk av tekniske hjelpemidler (Statens vegvesen og Direktoratet for byggkvalitet 2015).

Begrepet tilgjengelighet går ut på at en person skal gis mulighet til å klare å komme seg fra A til B og ha mulighet til å ferdes uhindret for oppleve ulike miljø og få ulike sanseinntrykk. En persons funksjonsevne kan være nedsatt på ulike måter. Funksjonsevne deles gjerne inn i tre kategorier i denne sammenheng: bevegelsesevne, orienteringsevne og evne til å tolerere ulike stoffer man blir utsatt for i miljøet. Er bevegelsesevnen nedsatt så gjelder dette personer som har nedsatt styrke i armer eller bein, personer som sitter i rullestol eller er avhengig av rullator, og personer som har hjerteproblemer. Personer med nedsatt orientering omfatter de som har problemer med syn og hørsel, samt de som har forståelseshandicap. De som har problemer med allergi, astma eller er sårbare for ulike materialer går under gruppen med nedsatt evne til å tolerere ulike stoffer man kan utsettes for i miljøet. Enkelte personer har en kombinasjon av ulike funksjonsproblemer, og disse personene utgjør gruppen av multifunksjonshemmede (Asmervik 2009).

Også i lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) er universell utforming nevnt i lovens formålparagraf: ”*Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak*” (Lovdata 2008 §1-1). Videre er universell utforming sentralt i forskrift om tekniske krav til byggverk (TEK10), dette kommer tydelig fram i formålparagrafen som lyder som følgende: ”Forskriften skal sikre at tiltak planlegges, prosjekteres og utføres ut fra hensyn til god visuell kvalitet, universell utforming og slik at tiltaket oppfyller tekniske krav til sikkerhet, miljø, helse og energi” (Lovdata 2010 § 1-1). Ser vi tilbake til lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne og §13 om universell utforming så sier denne at ” Offentlige virksomheter skal arbeide aktivt og målrettet for å fremme universell utforming innenfor virksomheten. Tilsvarende gjelder for private virksomheter rettet mot allmennheten” og “Offentlige og private virksomheter rettet mot allmennheten har plikt til å sikre universell

utforming av virksomhetens alminnelige funksjon så langt det ikke medfører en uforholdsmessig byrde for virksomheten” (Lovdata 2013 § 13).

Lover og forskrifter som er nevnt i avsnittet over viser tydelig at universell utforming vektlegges og at både offentlige og private skal jobbe for at det tilrettelegges for tilgjengelighet for alle. Universell utforming og med tilhørende prinsipper, bør legges til grunn i all planlegging og utforming av byer og byrom tidlig i planleggingsprosessene. Man kan da oppnå at løsningene man kommer fram til får et mer helhetlig preg når det gjelder utformingen, og man kan unngå spesielløsninger som kan fremstå som stigmatiserende for de gruppene tiltakene er rettet mot. Når man skal sørge for at hele befolkningen gis like muligheter for fremkommelighet, så bør løsningene tilpasses behovene til de som er høyest grad av funksjonsnedsettelse og har størst behov for godt tilrettelagte løsninger. Løsninger som er gode for de med mest omfattende behov vil også fungere godt for funksjonsfriske. For bevegelseshemmede bør ramper og andre løsninger ha en stigningsgrad som er tilpasset til fremkommeligheten for rullestolbrukere, og behovene til de orienteringshemmede eller miljøhemmede bør også ivaretas på best mulig måte (Asmervik 2009).

I boka ”Universell utforming – byer, hus, parker og transport for alle” av Sigmund Asmervik er det listet opp sju prinsipper for universell utforming, som man har kommet fram til ved University of North Carolina i USA. Hovedpunktene i disse er gjengitt under.

1. *Like muligheter for bruk*
Utformingen av produkter og omgivelser skal kunne brukes av og være tilgjengelig for alle.
2. *Fleksibel bruk*
Utformingen skal tjene et vidt spekter av individuelle preferanser og ferdigheter
3. *Enkel og intuitiv bruk*
Utformingen skal være lett å forstå uten hensyn til brukerens erfaring, kunnskap, språkferdigheter eller konsentrasjonsnivå.
4. *Forståelig informasjon*
Utformingen skal kommunisere nødvendig informasjon til brukeren på en effektiv måte.
5. *Feiltoleranse*
Utformingen skal minimalisere farer, skader og utilsiktede handlinger som kan gi ugunstige konsekvenser.
6. *Liten fysisk anstrengelse*
Utformingen skal kunne brukes effektivt og bekvemt med et minimum av besvær.
7. *Størrelse og plass for tilgang og bruk*
Hensiktsmessig størrelse og plass for tilnærming, rekkevidde, betjening og bruk, uavhengig av kroppsstørrelse, kroppsstilling eller mobilitet.

(Gjengitt fra Asmervik 2009, s. 21-23)

Fremkommelighet og tilgjengelighet for alle avgjøres av en rekke ulike faktorer. Bredden må være god nok til at brukere av rullestol og rullator og personer med barnevogn skal ha god plass. I ”Forskrift om tekniske krav til byggverk (TEK10)”, finner man i kapittel 8 om uteareal og plassering av byggverk en rekke presiseringer som går på fremkommelighet i forhold til universell utforming. I §8-7 i TEK10 presiseres det at gangadkomst til uteoppholdsarealer som skal være universelt utformet skal ha trinnfri adkomst hvor stigningen ikke skal være større enn 1:20. Dersom terrenget er for bratt til at det er mulig å få til 1:20, så skal stigningen være på maksimalt 1:10. Det skal være hvileplan for hver 0,6 m høydeforskjell. Bredden på gangadkomster skal være minimum 1,8 m, og minimum 1,4 m for korte strekninger. Dekket skal være av sklisikkert materiale og med visuell avgrensing. Materialer som føles ujevnt, som brostein og annen gatestein kan medføre vanskeligheter for mange (Berge et al. 2012). Trapper skal være sikre og lette å gå i, og det skal være jevn stigning og lik høyde på alle trinn. Det skal være rekkverk som følger hele trappen og som avsluttes med en avrundet kant (Lovdata 2010). Videre er det viktig at det finnes elementer i gangarealene som er med på å skape kontraster. Det er viktig for å skape oversikt i transportsystemet som er lett lesbar for alle, uavhengig av funksjonsevne, og spesielt viktig er dette for de som har nedsatt syn. Kontraster kan være endringer i materialer, overflater som brukeren kan føle, eller forskjellig grad av lysstyrke (Berge et al. 2012).

I rapporten ”Arkitektoniske virkemidler for orientering og veifinning” som ble gitt ut av Statens vegvesen og Direktoratet for byggkvalitet i januar 2015, fokuseres det på hvilke virkemidler som kan være hensiktsmessig å benytte seg av i tilrettelegging for orientering og veifinning for de ulike brukergruppene. Denne rapporten viser at kunstige ledelinjer i underlaget ikke er en ideell løsning for å skape lettere fremkommelighet og orientering. Dette fordi det forutsetter at brukerne har konsentrasjon og en adferd som søker etter disse linjene. De kunstige ledelinjene er heller ikke alltid synlige, og blir vanskelige å se om bakken er dekket av snø, det regner eller de er dekket av støv (Statens vegvesen og Direktoratet for byggkvalitet 2015).

Videre i rapporten er det utarbeidet syv hovedprinsipper som er viktige når det skal planlegges og tilrettelegges for enkel orientering og veifinning:

1. *Enkelt lesbart overordnet grep*
2. *Ryddighet og inndeling i soner*
3. *Gjenkjennelse og enbetlig informasjon*
4. *Tydelige, synlig og lett forståelige detaljer*
5. *Flere ulike informasjonskilder*

6. Sikkerhet, uten risiko og farer
7. Sammenheng i de ledende elementene

(Gjengitt fra Statens vegvesen og Direktoratet for byggkvalitet 2015 s. 36-38)

En rekke ulike arkitektoniske virkemidler kan brukes for å tilrettelegge for god orientering. Plassering, sammenheng, kontraster, hierarki, blå og grønne strukturer, gjenkjennelse, gjentakelse og repetisjon og planløsning er de overordnede virkemidlene. Vann er en viktig kvalitet i Ålesund, og blå strukturer kan fungere som hjelp til orientering ved hjelp av at man kan orientere seg etter lyden av vannet eller følge vannkantenes linjer. Vannet kan fungere som et kjennemerke, og er en kontrast til andre faste materialer (Statens vegvesen og Direktoratet for byggkvalitet 2015).



Figur 2.1: Viser hvordan de ulike aktivitetssonene kan skilles fra hverandre (Gjengitt fra Statens vegvesen og Direktoratet for byggkvalitet 2015 s. 53)

Som vi ser av figur 2.1, er det viktig å skille gangsonen fra aktivitetssonen og vannet. Dette kan gjøres ved hjelp av naturlige ledelinjer med forskjeller i materialet i underlaget. Gangsonene bør ha en overflate som er jevn og flat, for å skape en naturlig ledelinje ved at gangsonens underlag grenser til en flate med annen struktur (Statens vegvesen og Direktoratet for byggkvalitet 2015).

Skilting er et viktig element for fremkommelighet, selv om vanlige visuelle skilt ikke er til hjelp for mennesker med nedsatt synsevne. For denne brukergruppen finnes det andre alternativer, som for eksempel taktile skilt som kan forstås ved å kjenne bokstavene som er hevet fra flaten, eller auditive skilt som har lyd. Visuelle skilt kan enten være markeringsskilt som viser hva stedet man befinner seg på heter, eller henvisningsskilt som har pil og dermed viser vei til et sted eller en attraksjon. Visuelle skilt kan også være oversiktskart, som skal være til hjelp med orientering og veifinning ved at man kan se sammenhengen mellom stedet man befinner seg på og stedet man ønsker å forflytte seg til (Statens vegvesen og Direktoratet for byggkvalitet 2015).

2.2 Ålesund som by

2.2.1 Geografisk om Ålesund

Byen og kommunen Ålesund ligger på kysten av Sunnmøre, i Møre og Romsdal fylke. Fylket har spesielle geografiske særtrekk med høye fjell og smale fjorder, og dette preger også Ålesund (Statens vegvesen 2013). Ålesund kommune består av en rekke øyer som ligger ytterst mot havet på Sunnmøre. Øyene Hessa, Aspøya, Nørvøya, Ellingsøya og deler av Oksnøya utgjør de til sammen ca. 98 km² som Ålesund kommune består av; en kommune som er langstrakt og smal i retning øst-vest. Bysenteret Ålesund befinner seg på Aspøya og Nørvøya, delt av Brosundet (kalles også Hellesundet) (Ålesund Kommune 2012b). Ålesund er den største byen på strekningen mellom Trondheim og Bergen, og fungerer som et regionsenter som innbyggere i regionen besøker for handel, jobb og fritidsaktiviteter.

Møre og Romsdal er Norges tredje største fylke når det gjelder eksport, og dette medfører at innbyggere flytter mot de kystnære områdene fra indre og nordlige deler av fylket (Statens vegvesen 2013). Dette er med på å gjøre Ålesund og omegn til et naturlig knutepunkt hvor både befolkningsveksten og næringsveksten er stor.

2.2.2 Historisk om Ålesund

Det er to ting som har vært helt sentrale når det gjelder Ålesunds historiske utvikling: fiskerihistorien og bybrannen.

Den spede begynnelsen for Ålesund som by skjedde når handelsmenn slo seg ned ved sundet mellom Aspøya og Nørvøya på 1500-tallet. Dette var starten på den videre utviklingen av byen. Sundet mellom disse to øyene sørget for at det kystnære og værharde tettstedet hadde en svært god havn i le for vind og vær. Videre så var det kort avstand fra sundet og ut til rike og attraktive fiskeriområder og kystleia (Ålesund kommune 2010). Produksjonen av klippfisk startet i årene rundt 1750, og dette ble etterhvert en av byens aller viktigste eksportartikler. Det ble etter hvert eksportert fisk fra Ålesund til både Latin-Amerika og Østen, og fiskeriindustrien la grunnlag for åpning av skipsverft i byen, samt andre handelsaktører knyttet til båt og fiskeri. Befolkningsvekst og økonomisk vekst førte til at Ålesund fikk bystatus i 1848 (Ålesund kommune 2010).

Natt til 23. Januar 1904 skjedde det som for alltid skulle forandre Ålesund. Byen brenner. Kl. 02.15 gikk brannalarmen, det var oppdaget åpen ild i en fabrikk i Nedre Strandgate på Aspøy.

Været var dårlig, det var kraftig vind, og dette gjorde slukningsforholdene i trehusbyen svært vanskelige. Brannen spredte seg raskt over sundet og gjennom byen, og på i underkant et døgn brant 850 hus ned. Over 10 000 mennesker mistet hjemmene sine i brannen, men bare ett menneske mistet livet (Ålesund kommune 2010). Bybranner var ikke uvanlig i disse årene, fordi byene gjerne bestod av tett trehusbebyggelse som medførte stor risiko. Mange norske byer brant minst én gang i tiden mellom 1820 og 1930, men ingen ble rammet så hardt som Ålesund (Helle 2006). Som vi kan se på bilde 2.1, så var det ikke mye igjen av Ålesund sentrum etter brannen.



Bilde 2.1: Bildet viser Ålesund i ruiner etter bybrannen i 1904 (Gjengitt fra Sunnmørsposten og Ålesund Museum)

Hjelpen kom raskt til etter brannen, og gjenreisingen av byen skjedde på få år. I 1907 var allerede 600 bygg ferdig gjenreist (Ålesund kommune 2010). To faktorer hadde stor påvirkning i gjenreisingen av byen: murtvangloven og jugendstil. Murtvangloven som ble vedtatt i mai 1904 førte til at byen måtte gjenreises i mur (Sunnmørsposten og Ålesund Museum 2004). Jugendstil eller ”art nouveau” preget byggestilen i Europa i disse årene, og dette hadde en stor påvirkning på arkitekturen i gjenoppbyggingen av Ålesund (Ålesund kommune 2012c). Ålesund bærer et sterkt preg av jugendstil den dag i dag, og man kan se bygninger med spesielt preg og rik utsmykning i hele byen. Det sies at Ålesund sannsynligvis har et av de mest særpregede og bevarte jugendstilmiljøene i Europa (Jugendstilsenteret). Fra Hellebroa har man utsikten vi ser på bilde 2.2 om man ser nordover i sundet. De fargerike murhusene speiler seg i vannet, med ulik jugendstilutsmykning. Dette er et av de aller mest kjente motivene fra Ålesund.



Bilde 2.2: De fargerike jugendstil-murhusene langs Brosundet er en kjent utsikt fra Hellebroa

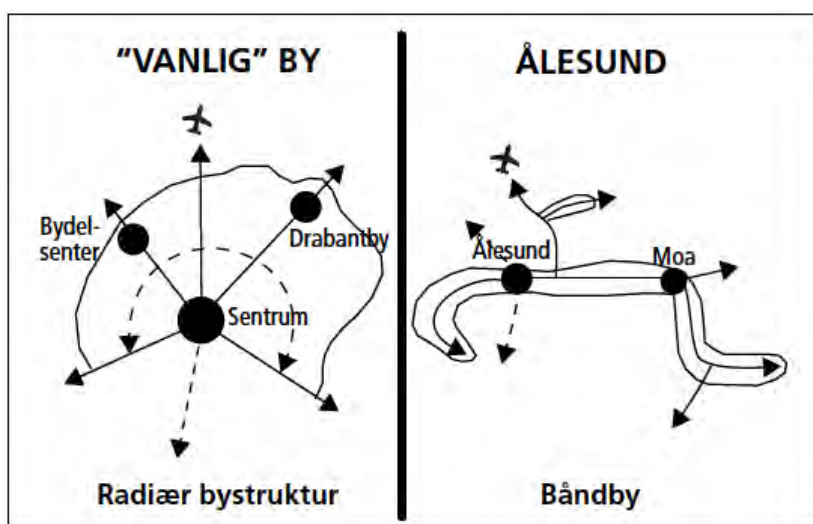
Det at byen mer eller mindre hadde brent ned til grunnen ga muligheter for planmessige endringer i bystrukturen når byen skulle gjenreises. Men selv om mulighetene var der, så ble det ikke gjort vesentlige endringer i gatenettstrukturen. Byen har en utfordrende topografi med knauser og høydeforskjeller, så det ble gjort noen forbedringer med tanke på tilpasning til fremtidig biltrafikk. Utover dette fikk byen beholde sitt sjarmerende preg med svingete og smale gater som snur seg rundt knausene og langs sjøen. Endene av gatene er hovedsakelig åpne, og dette er med på å gi gode siktlinjer og god forbindelse til vannet (Statens vegvesen 2013).

Fiskerinæringen er fortsatt svært viktig i Ålesund den dag i dag. 30% av landets eksport av fiskevarer kommer herfra. Videre har 20 av landets 50 største bedrifter knyttet til fiskerinæringen hovedkontor i byen, og totalt er det nærmere 200 bedrifter i Ålesundsområdet som er tilknyttet fiskerinæringen. Dette gjør Ålesund til den største eksportthavnen i Norge for fisk og andre bearbejdede fiskeprodukter (Ålesund kommune 2012a). Fiskeriet er ikke like synlig i bybildet nå som i tidligere år, men den eksisterer fortsatt i aller høyeste grad, i en modernisert utgave hvor mye av transporten av fisk til og fra bedriftene som bearbejder fisken går på vei med lastebil.

2.2.3 Bystruktur og befolkning

Sentrum i byen er konsentrert og store deler har tett bebyggelse. Byen har naturlige topografiske og geografiske avgrensinger, med sjø på både nord- og sørsiden, og mot byfjellet Aksla i øst. Byen har en utpreget båndby-struktur, strukket som et bånd over flere av kommunens mange

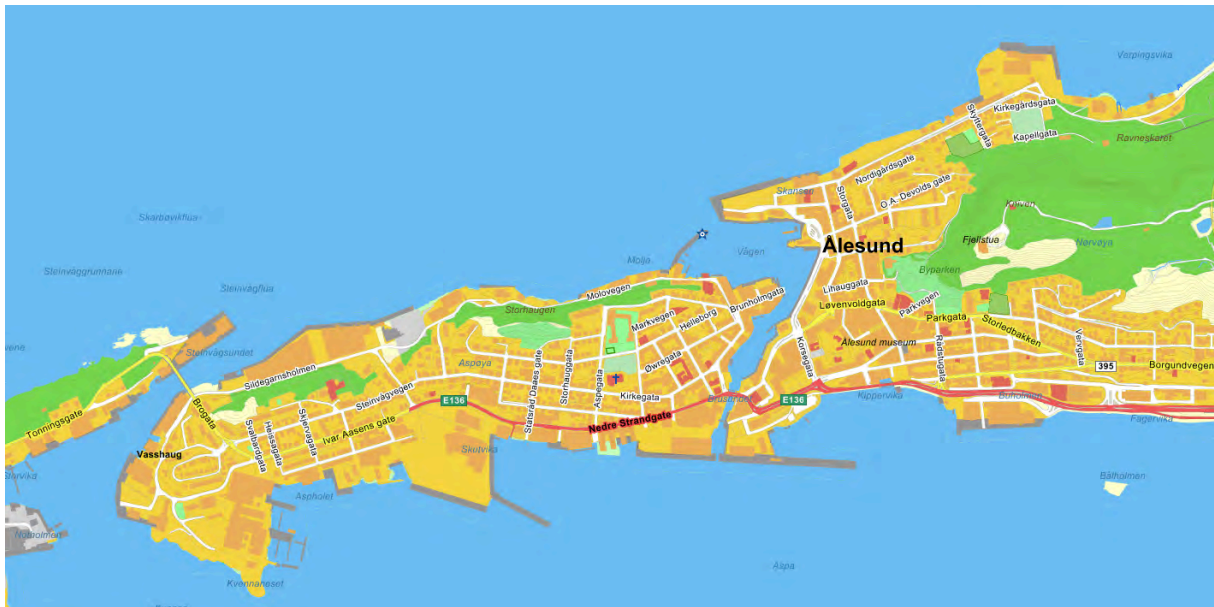
øyer. Hvordan Ålesunds båndbystruktur ser ut i sammenligning med en radiær bystruktur, som er mer vanlig, ser vi i figur 2.2. I tillegg til bysenteret i sentrum så finner man et stort kjøpesenterområde som har en sterk posisjon som handelssentrum på Moa, som ligger ca. 10 km øst for bysentrum. På strekningen mellom Ålesund sentrum og Moa finner man Høgskolen i Ålesund og Helse Sunnmøre/Ålesund sykehus, som begge er kunnskaps- og arbeidsplassintensive institusjoner. Man har også en utstikker fra båndet mellom Ålesund sentrum og Moa, som går i undersjøiske tunneller til kommunedel Ellingsøy og videre til Ålesund lufthavn Vigra som ligger i nabokommunen Giske. Flyplassen ligger i underkant av to mil fra Ålesund sentrum, og denne nærheten er svært viktig for næringslivet og gir lett adkomst til byen med en flytid på ca. 50 minutter fra Oslo lufthavn Gardermoen.



Figur 2.2: Figuren viser båndby-strukturen Ålesund har i forhold til vanlig radiær bystruktur (Gjengitt fra Statens vegvesen 2013 s. 10)

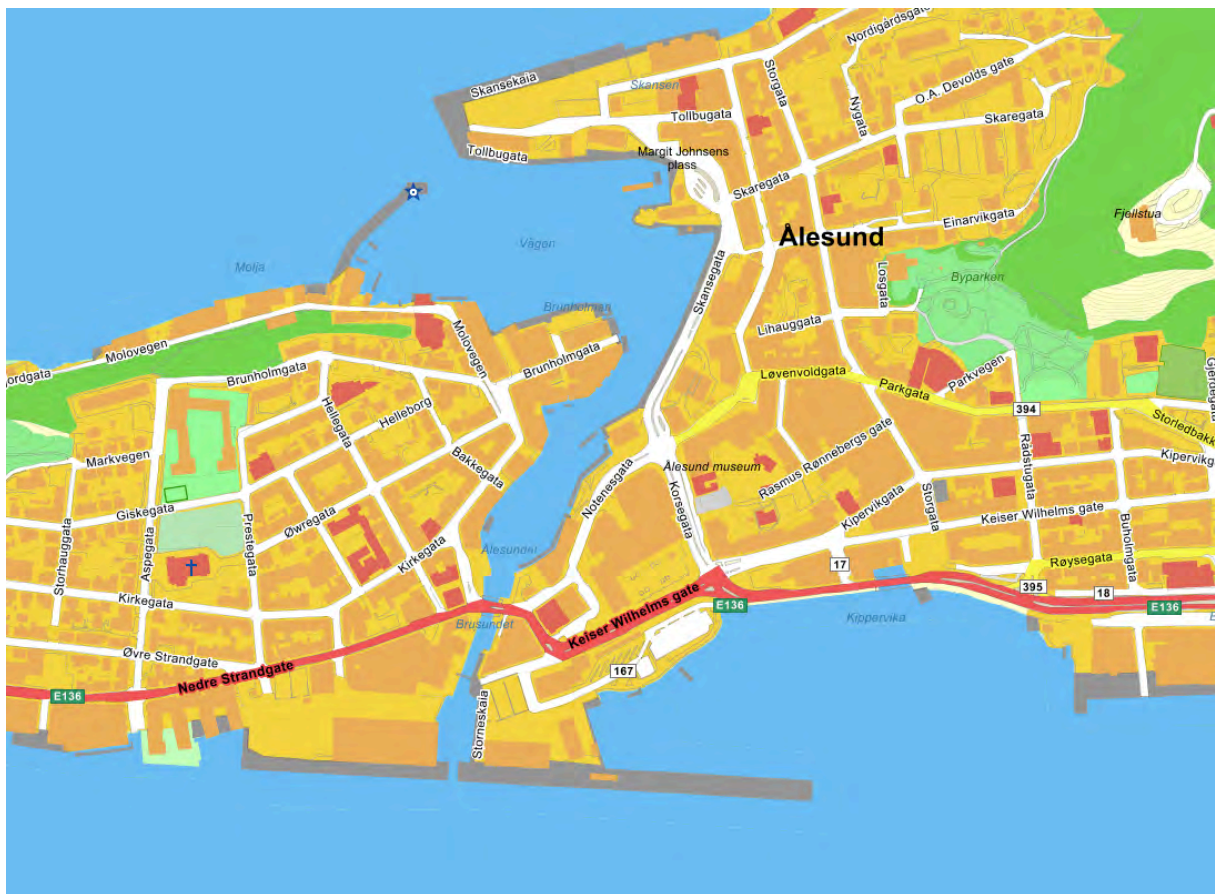
Frem mot 2030 forventes det en sterk befolkningsvekst i Ålesund. Veksten i denne perioden antas å bli langt større enn veksten i de foregående 20 årene (Kjørstad & Frizen 2012). I 2011 hadde Ålesund 43 670 innbyggere, og byen hadde da hatt en befolkningsvekst på 11,4% i løpet av de ti siste årene. Prognoser viser at i 2021 vil innbyggertallet ha økt til 51 176, noe som tilsvarer en økning på 17,2% (Statens vegvesen 2013).

2.2.4 Bil og kollektivtransport



Figur 2.3: Kartutsnitt av Ålesund sentrum, fordelt på Nørvøy (den delen lengst til venstre) og Aspøy (øyen i midten). Lengst til venstre ser vi broforbindelse til Hessa som er den ytterste øyen (Gjengitt fra Gule sideres karttjeneste)

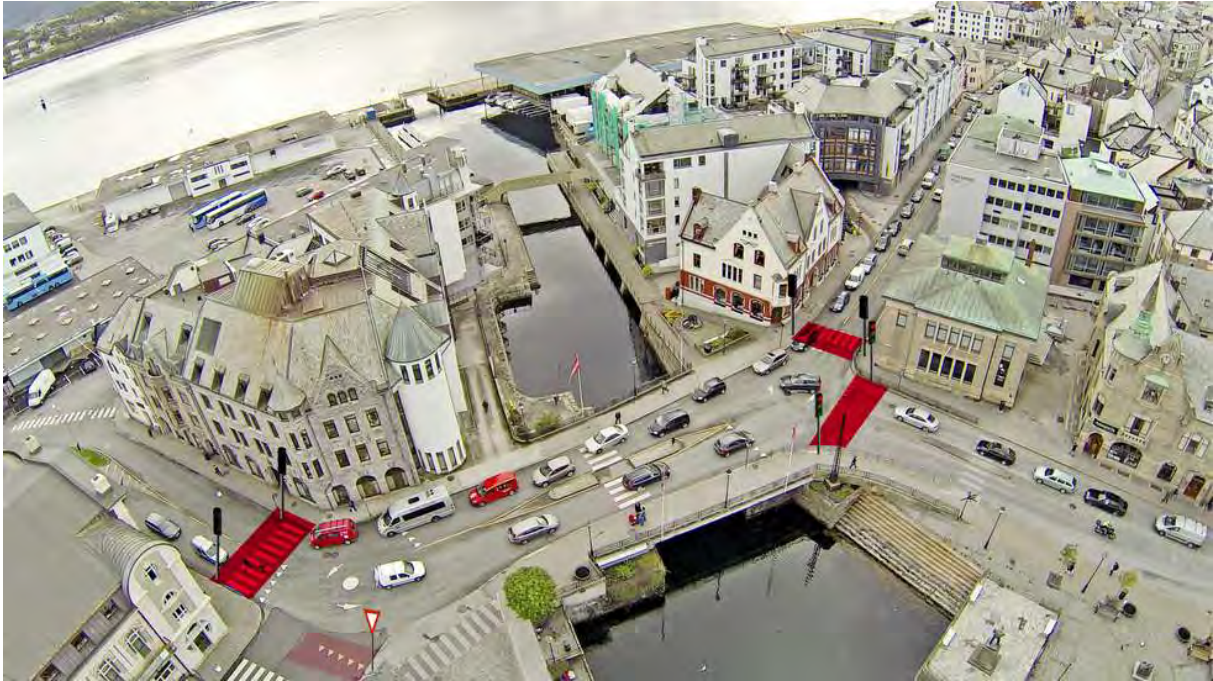
Ve- og trafikksituasjonen i Ålesund er preget av at byen fordeler seg over flere øyer, av båndbystrukturen og av det faktum at geografiske og topologiske avgrensinger legger begrensinger på videre vekst og utvikling. Bysentrumet er svært konsentrert på en del av Aspøy og Nørvøy. Sentrum grenser til to ulike fjorder, Ellingsøyfjorden i nord og Borgundfjorden i sør. Byfjellet Aksla gir en bratt avgrensing av sentrum i øst, og midt i sentrum deles byen i to av Brosundet. Over dette sundet går det bare en bro, og denne broen er den eneste forbindelsen mellom indre og ytre bydel (Statens vegvesen 2013). Broen ”Hellebroa” er i tillegg til å være viktig forbindelse mellom bydelene et populært utkikkspunkt og en turistattraksjon. Innfartsvegen E136 går som en barriere på sørsiden av byen, over Hellebroa og videre til ytre bydel. Lokalisering og tilstedeværelse av denne veien gjennom sentrum medfører store trafikale og bykvalitetsmessige utfordringer. Man må prøve å tilrettelegge best mulig for både harde og myke trafikanter i bybildet, da geografien og topografien gjør at man rett og slett ikke har arealer til å bygge store nye veger gjennom sentrum. Videre har man et ønske om å bevare jugendstilpreget på byen, noe som medfører vanskeligheter ved store endringer.



Figur 2.4: Kartutsnittet er zoomet nærmere inn fra forrige illustrasjon, og viser det området som bysentrum hovedsakelig er konsentrert på. Midt i bildet ser vi Hellebroa som er eneste veiforbindelse til ytre bydel (Gjengitt fra Gule siders karttjeneste)

Ved henvendelse til Statens Vegvesen fikk jeg trafikk tall fra Nasjonal vegdatabank som viser at det i 2014 var en årsgjennsnittstrafikk over Hellebroa på 12 500. Bruker man tommelfingerregelen om at det i døgnetts makstimer er en trafikkbelastning på 10-12% av årsgjennsnittstrafikken, så gir det mellom 1250 og 1500 biler over Hellebroa i rushtimen på ettermiddagen.

I 2012 ble det gjort kjøretidsmålinger i Ålesund for å dokumentere hvilke strekninger som er mest utsatt for forsinkelser på vei inn eller ut av Ålesund sentrum. Målingene ble gjort for ulike ruter i rushtid både morgen og ettermiddag. Krysset i Brosundet rundt Hellebroa fremstår i disse undersøkelsene som sentral årsak for forsinkelsene i trafikken. Store deler av forsinkelsen ser ut til å oppstå i løpet av de siste kvartalene på vei mot Brosundet. Dermed blir Hellebroa og kryssene i tilknytning til denne byens flaskehals (Statens vegvesen 2013). Det ble i juni 2014 gjort tiltak for å forsøke å bedre trafikkflyten over broen og redusere kjøretidsforsinkelsene knyttet til denne flaskehalsen.



Bilde 2.3: Bildet viser Hellebroa og hvordan reguleringen rundt den opprinnelig har vært, med røde markeringer for reguleringsendringene som ble gjort i 2014. Vi ser her broen fra nord mot sør. Hovedveien E136 går over broen (Gjengitt fra Sunnmørsposten 2014)

Tidligere har det vært rundkjøring på begge sider av broen. Disse ble erstattet med lysregulering for både biler og fotgjengere i tillegg til vikepliktsregulering. Vegvesenet understreket at dette var strakstiltak som ikke løser kapasitetsproblemet som eksisterer på denne strekningen (Statens Vegvesen 2014). Etter å ha snakket med et knippe kjentfolk som bor og arbeider i Ålesund sentrum, så virker det som de nye reguleringsiltakene kan ha hjulpet noe, men området i byen er fortsatt preget av kø og forsinkelser. Tidligere har det også vært en fotgjengerovergang midt på broen, som man kan se av bilde 2.3. Denne er nå fjernet, slik at man må krysse vegen på en av sidene av broen. Spesielt når cruiseskipene legger til i byen blir det problemer med trafikkavviklingen i dette området. Cruiseturistene kommer gjerne i store grupper fra havna på sørsiden av Ålesund. Cruisekaia kan skimtes langs sjøkanten øverst til venstre i illustrasjonen over. De krysser gjerne veien fra sør mot nord ved Hellebroa for å ta bilder av de fargerike husene langs Brosundet som man får fin utsikt til fra nordsiden av Hellebroa. Særlig for lysreguleringen kom skapte turistene forsinkelser når de krysset fotgjengerovergangen midt på broen. Den nye lysreguleringen er ment å avhjelpe dette problemet noe.

Som vi ser av bilde 2.3 så finnes det en gangbro over Brosundet lenger sør mot havnen, og denne kunne nok vært brukt i enda større grad. Men problemet med trafikken og kryssende cruiseturister er størst når de krysser hovedveien, ikke kryssing av sundet i seg selv.

Støy og luftforurensing er to negative miljøpåvirkninger som ofte er problematisk i byer, og som i stor grad kommer fra biltrafikken. Luftkvaliteten i Ålesund overvåkes av to målestasjoner i sentrum, plassert på steder hvor man forventer at svevestøvkonsentrasjonen er høy. Det måles blant annet konsentrasjon av svevestøv (PM_{10}), NO_2 og NO_x . Man startet å måle disse verdiene i 2004, og man har ikke funnet verdier som er høyere enn grenseverdiene som er satt i forurensingsforskriften. Det har hvert år vært målt verdier som overskrider de nasjonale målene, men det synes allikevel å kunne sees en positiv utviklingstrend for målingene i Ålesund (Statens vegvesen 2013). Når det gjelder støy så var 30% av innbyggere i Ålesund kommune utsatt for støy fra trafikk som overgikk de nasjonale støyretningslinjer i 2011 (Statens vegvesen 2013).

Kollektivtilbudet i Ålesund omfatter hovedsakelig buss. I tillegg til buss finnes det også hurtigbåt, men det er buss som dominerer innad i Ålesund kommune. Rutebilstasjonen i sentrum er nedslitt og opptar store arealer. Selv om båndbystrukturen som Ålesund har gjør at det lett kan tilrettelegges for kollektivtransport som når mange reisende uten å kreve for mange traseer, så er det en svakhet at byen ikke har kollektivfelt. Dette medfører at bussene står i kø sammen med resten av trafikken. En annen faktor som kan fremstå som en barriere mot å reise kollektivt er at innbyggerne har en gjennomsnittsavstand på 300 meter fra hjem til holdeplass. Dette, sammen med lange reisetider med kollektivtransport, og også det faktum at økonomien er god, gjør at man ser en nedgang i antall kollektivreiser og en økning i private bilreiser (Statens vegvesen 2013).

Urbanet Analyse gjorde i 2012 en analyse på transportutfordringene i Ålesund og nærliggende områder. De utforsket der tre scenarier:

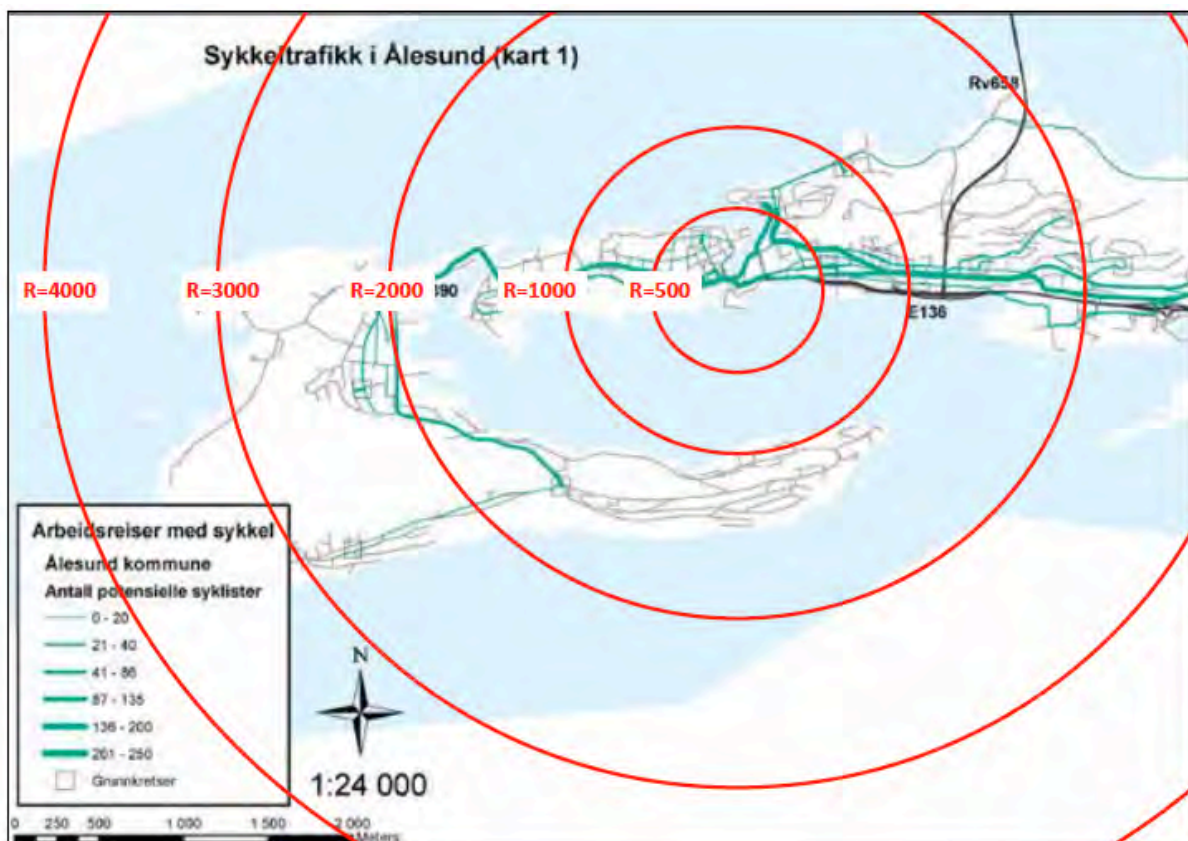
- Trendscenariet
- Miljøscenariet
- Bilscenariet

I trendscenariet ble dagens satsing på vei og kollektivtransport videreført. I miljøscenariet baseres all veksten på kollektivtransport og sykkeltrafikk. I bilscenariet videreføres dagens andel av kollektivtransport mens bilen tar all vekst i transportbehov (Kjørstad & Frizen 2012). Det som er bemerkningsverdig i resultatet av denne analysen er at det er lite som skiller trendscenariet og bilscenariet. I trendscenariet har man en bilandel på 66% og en kollektivandel på 6%, i bilscenariet er disse andelene henholdsvis 67% og 5%. Sykkelandelen er på lave 3% i begge scenariene. En tredjedel av reisene i Ålesundsområdet som gjøres med motorisert transportform

er reiser som er korte og soneintense med en snittlengde på 1 km – og til de fleste av disse reisene benytter man seg av bilen (Kjørstad & Frizen 2012). Disse tallene gir et tydelig bilde av hvor bilbasert Ålesund faktisk er.

2.2.5 Tett og gangbar by

Som tidligere nevnt er Ålesund en konsentrert by som strekker seg over et svært begrenset område.

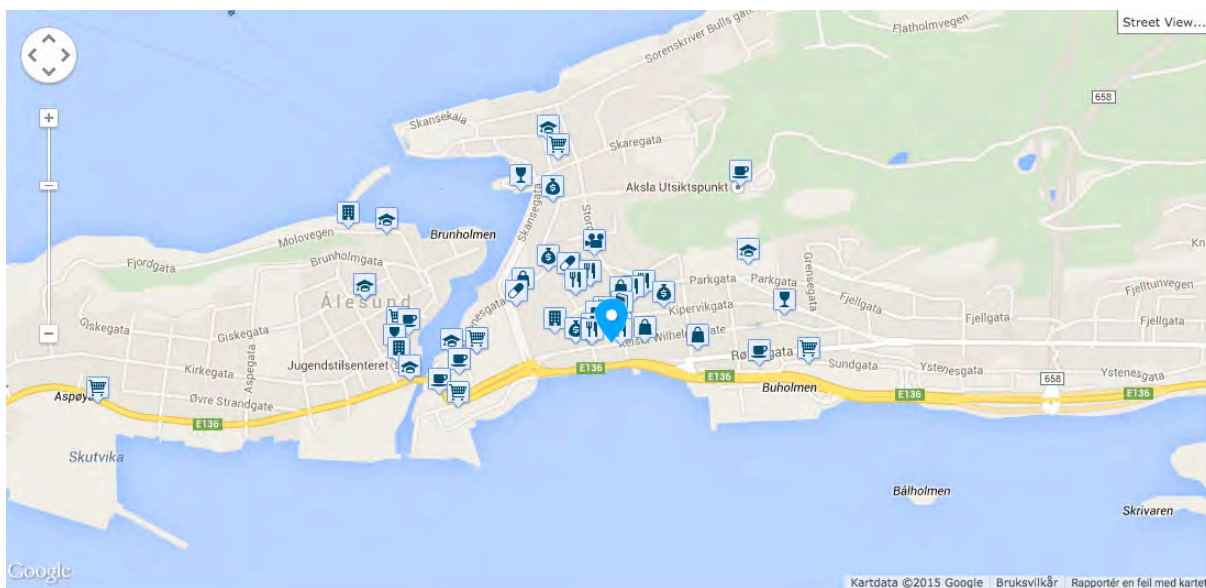


Figur 2.5: Avstandssirkler over Ålesund sentrum, beregnet med Brosundet som senter. (Gjengitt fra Statens vegvesen 2013 s. 20)

Figur 2.5 er i utgangspunktet laget av Statens vegvesen som en illustrasjon i sammenheng med sykkeltrafikk i konseptvalgutredningen for transportsystem i Ålesund (Statens vegvesen 2013). Den gir et godt bilde på hvor konsentrert Ålesund sentrum faktisk er. Den innerste sirkelen med en radius på 500 meter dekker nesten hele sentrum. Den neste sirkelen med radius på 1000 meter dekker mer enn sentrum, da når man også byfjellet Aksla i øst og bolig- og industriområder på Aspøya i vest. Dette betyr at på en til to kilometers avstand så har man krysset hele Ålesund sentrum.

”Walkability” er et begrep som har blitt mer og mer populært når man snakker om levende byer tilrettelagt for mennesker. Begrepet kan vel best oversettes til gangbarhet på norsk, og det sies noe om hvor ”gåvennlig” en by er, hvor lett det er å komme seg rundt og om man har mulighet til å nå de daglige gjøremålene til fots. Walkscore.com er en nettside som beregner en poengsum på steder ut i fra hvor høy gangbarhet stedet har. De opererer med en poengskala på 1-100. 1-24 poeng betyr at stedet er bilavhengig og at man er avhengig av bil for å få gjort nesten alle de daglige gjøremålene. 25-49 poeng gir også status som bilavhengig, og de fleste daglige gjøremål krever tilgang til bil. 50-69 gir en status som noe gangbar, og noen daglige ærender kan her gjøres til fots. 70-89 poeng fører til status som veldig gangbar, og fleste daglige gjøremål kan nås til fots. 90-100 poeng gir aller status, som fotgjengerens paradisi. I denne kategorien kreves det ikke bil for å få utført daglige gjøremål.

Ikke alle by- og stedsnavn ligger inne hos Walkscore.com. Men søker man opp for eksempel ”Keiser Wilhelms gate” som er en sentral gate på sørsiden av Ålesund sentrum, så gir dette en poengsum på 83 poeng og status som veldig gangbar.



Figur 2.6: Kart-illustrasjon fra Walkscore.com viser fordeling av registrerte virksomheter innen ulike bransjer som vi har behov for i det daglige (Gjengitt fra WalkScore.com)

Vi ser av figur 2.6 fra Walkscore.com at mange av servicetilbudene man er avhengig av i det daglige er plassert i det konsentrerte området som utgjør Ålesund sentrum, og man kan nå mange av de daglige gjøremålene uten å være avhengig av bil. Det skal sies at ikke alle servicetilbud er registrert hos Walkscore.com, så mye mangler nok på dette kartet, men dette gir et inntrykk av hvor tjenester er plassert i Ålesund.

Når det gjelder tilgjengelighet og framkommelighet for gående, så har man store utfordringer i Ålesund. Gatenettet i byen er preget av en topografi som gir mange bratte, svingete og smale gater. Dette er sammen med jugendstilen med på å gi Ålesund et sjarmerende og romantisk preg, men medfører vanskeligheter når det kommer til tilrettelegging for tilgjengelighet for alle og universell utforming. Fortauene preges av høye og mange steder ødelagte fortauskanter og dekke av støpt betong, asfalt eller brostein. Dette sammen med gateparkering langs gatene og uryddig møblering av gangveiene er med på å skape vanskelige ferdselsforhold for de som har nedsatt bevegelsesevne eller synsevne (Statens vegvesen 2013).

I konseptvalgutredningen for transportsystemet i Ålesund som ble gjort av Statens Vegvesen i 2013 ble det slått fast at det er behov for bedre tilgjengelighet for gående. For å få til dette ble det sett behov for å bedre trafikksikkerheten for de gående, og spesielt i kryssområder finnes det behov for å utbedre forholdene for å bidra til en økt sikkerhet for de gående. Videre så vil reduksjon av de lokale negative påvirkningene av miljøet som transportsektoren står for være med på å gjøre forholdene bedre for de gående, og en nedgang i antall biler i bygatene vil gjøre Ålesund sentrum til et mer attraktivt oppholdssted for de som ferdes der (Statens vegvesen 2013).

2.3 Destinasjon Ålesund

2.3.1 Ålesund som cruiseturistdestinasjon

Reiselivsnæringen i Ålesund har hatt en stor vekst de siste tiårene, og har blitt en av Sunnmøres viktige næringer. I 2011 hadde næringen en omsetning på 4,5 milliarder kroner (Statens vegvesen 2013). Jugendstilmiljøet og den storslåtte naturen som omkranser byen trekker turister fra hele verden. Byen har god adkomst for de store skipene, gjennom det vide og dype sundet som fører de fra havet og inn til havna i byen. Byens lokalisasjon langs nord-vest kysten gjør at mange av cruiseskipene som seiler fjordcruise eller Nordkappcruise stopper her (Destinasjon Ålesund&Sunnmøre 2014). Ålesund har etter hvert etablert seg som Norges sjette største havn (Haram 2015). I 2012 ble havnen utvidet med en 200 meter lang pir – ”Stornespiren” – som gjorde det mulig at to store cruiseskip kan legge til kai samtidig. I tillegg er det også plass til et skip på innsiden av denne piren (Ålesundområdet Havnevesen 2012).

Ålesund havn er ISPS-godkjent og omfattes dermed av ISPS-koden – International Ship and Port Facility Security Code. Denne koden er vedtatt av IMO (som står for International Maritime Organization) som er FNs sjøfartsorganisasjon. Formålet med ISPS-koden er å bedre sikkerheten for skip som ferdes i internasjonale ruter, og sikre god sikkerhet i havneanleggene som betjener disse skipene. I Norge er det Kystverket som har ansvar for å sørge for at både ISPS-koden og havnesikringsregelverket blir fulgt og gjennomført i alle Norske havner som er underlagt reglene (Kystverket). Havner som håndterer nasjonal og internasjonal sjøfartstrafikk fungerer som et knutepunkt hvor passasjerer er i transit mellom ulike transportmidler og transportformer. Dermed har havnene en stor sårbarhet mot trusler, både mot havnen i seg selv og trusler direkte mot skipene. ISPS-regelverket ble utviklet og vedtatt i etterkant av terrorangrepene som var rettet mot USA i 2001. Folk flest tenker kanskje ikke på havnene som et typisk terrormål, men med økt trusselnivå også i Norge, har havnene viktige samfunnsfunksjoner som kan rammes under angrep (Kystverket 2014). I det Norske lovverket så omfattes havnene av ”Forskrift om sikring av havneanlegg” og ”Forskrift om sikring av havner”. ISPS-koden og de norske forskriftene innebærer en rekke sikkerhetstiltak. Dette er blant annet krav om sårbarhetsvurderinger, sikringsplan, sikringsleder og strenge krav til sikringsgjerder og krav til hvem som får oppholde seg i havneanleggene (Kystverket 2013).

Det har vært en massiv økning i årlige cruiseanløp de siste årene. I 2002 hadde byen 35 anløp, mot 129 anløp i 2014 (Haram 2015). 2014 var et toppår, og man ser en viss nedgang til forventet antall anløp i 2015 som er 104. Denne nedgangen kommer som følge av et svoveldirektiv som er

innført i Nord-Europa. Ålesund ligger ikke innenfor sonen dette direktivet omfatter, men de nye reglene knyttet til økte krav for utslipp fra båtene medfører at noen av de store cruiseselskapene heller sender sine skip til Middelhavet. Dette gjelder for eksempel cruiseselskapet ”Carnival UK” som har noen av de største skipene som noen gang har besøkt Ålesund – dronningene ”Queen Mary 2”, ”Queen Elisabeth” og ”Queen Victoria”. Heller ikke storskipene ”Adventures of the sea” og ”Independence of the sea” fra selskapet Royal Caribbean International blir å se i byen i 2015-sesongen. Men ikke alle storskip uteblir, ”MSC Splendida” og ”Explorer of the sea”, som hver har en kapasitet på ca. 3900 passasjerer, legger til kai i Ålesund i mai (Haram 2015).

Med 35 anløp som bragte 22 386 cruisepassasjerer til byen i 2002 og 129 anløp med til sammen 175 901 passasjerer i 2014, så ser man hvor stor veksten i besøkende turister har vært på få år. I 2015 er det ventet at de 104 skipene vil bringe med seg 151 000 turister. En representant for turistnæringen uttalte til avisen Nytt i Uka i februar 2015 at næringen ikke er særlig bekymret for årets nedgangstall, og at de forventer at besøkstallene vil stabilisere seg på rundt 170 000 besøkende cruisepassasjerer årlig (Haram 2015).

På de travle dagene kan man oppleve at tre cruiseskip legger til kai. I tillegg har man anløpene til Hurtigruten (Ålesundregionens Havnevesen 2014b). Dette medfører at man i løpet av en dag kan få 5 000-10 000 besøkende cruiseturister til byen, avhengig av størrelsen på de ulike skipene. Tidligere har Hurtigruten lagt til på kaianlegget på nordsiden av byen, men siden starten av 2014 har det pågått omfattende bygningsarbeid der (Ålesundregionens Havnevesen 2014a). Derfor har også Hurtigruten lagt til ved kaianlegget på sørsiden. Dette fører til at alle besøkende som kommer til Ålesund med cruiseskip eller Hurtigruten møter byen fra sørsiden. I en så tett og konsentrert by merkes dette veldig godt, og turistenes tilstedeværelse har blitt en naturlig del av bybildet gjennom sommersesongen.

Ulike faktorer påvirker hvilke havner cruiseskipsrederiene velger som anløpshavner på sine ruter. I følge Transportøkonomisk institutts rapport ”Cruisetraffikk til norske havner – oversikt, historie og prognoser fram til 2060” som ble publisert i januar 2015 så er det hovedsakelig syv faktorer som vektlegges og som påvirker avgjørelsen når det skal velges anløpshavner. De syv faktorene fra TØIs rapport er følgende:

- Kjent navn
- Unikt tilbud
- Bredt tilbud av opplevelses- og utfluktsmuligheter

- Miljø og sikkerhet
- Havnens infrastruktur
- Muligheter for fremtidig vekst
- Logistikk og økonomihensyn

(Gjengitt fra Dybedal et al. 2015 s. 24-25)

Det er mange mellomledd i cruiseturismen, og ulike aktører bidrar i salg og markedsføring i tillegg til praktisk gjennomføring på ulike nivå. I Norge er Innovasjon Norge den aktøren som er ansvarlig for markedsføring og satsing på turisme utenfor Norges grenser. Destinasjonsselskapene er ofte involvert i hvilke aktiviteter og opplevelser som tilbys på land ved de ulike anløpshavnene, men disse selskapene har gjerne svært begrensede ressurser (Dybedal et al. 2015).

2.3.2 Om cruiseturistene

Noen trekk skiller cruiseturistene fra de landbaserte turistene. Cruiseturistene er eldre enn de landbaserte turistene og de bestiller reisen i lenger tid i forveien. Cruiseturister flest bestiller reisen minst 3 måneder i forveien, og så mange som omtrent 2 av 3 er førstegangsreisende til Norge (Innovasjon Norge 2014). At mange besøker byen for aller første gang betyr at de har et stor behov for informasjon (Dybedal et al. 2015). Turistundersøkelser viser at cruiseturistene er fornøyde med norgesoppholdet, og de er mer tilfreds enn de landbaserte turistene. Cruiseturistene har en gjennomsnittsalder på 58,3 år, mot 49,6 år for de landbaserte. Undersøkelser gjort blant cruiseturister i Norge i 2014 viser at turistene bruker 860 kr i snitt per dagsbesøk i land. Her er det store forskjeller på forbruket til de ulike nasjonalitetene. Turister fra Storbritannia forbruker i snitt 605 kr per dagsbesøk, mens turister fra Sør-Europa bruker 1460 kr. Undersøkelsen viser også at det er attraksjoner, severdigheter og servicenivå som er de viktigste faktorene for hvor tilfredse cruiseturistene er med besøket i Norge (Innovasjon Norge 2014).

2.3.3 Hva vil cruiseturistene se i Ålesund?

For å kunne kartlegge cruiseturistenes bevegelser på best mulig måte og finne ut av hva de faktisk ønsker å se og oppleve under besøket i Ålesund, tok jeg kontakt med turistnæringen og fikk møte en person som kjenner turistnæringen i byen godt og som har bidratt med viktig informasjon. Nettopp spørsmålet ”hva vil turistene se?” var et av spørsmålene jeg stilte informanten fra

turistnæringen, og spesielt tre attraksjoner ble da nevnt. De vil til Hellebroa og se de fargerike husene som ligger langs vannet i Brosundet. Dette er kanskje det aller mest kjente motivet fra Ålesund, og turistene vil gjerne ta sitt eget bilde av dette.

En annen populær attraksjon er Fjellstua som ligger som utsiktspunkt på byfjellet Aksla. Mange reiser opp dit i forbindelse med bussutflukt eller sightseeing-toget, men veldig mange ønsker også å gå trappene opp. Det går trapper fra byparken opp til utsiktspunktet – 418 trappetrinn. Mange synes denne turen opp trappene ser overveldende og uoverkommelig ut, selv om man gjerne ikke bruker mer enn 30-45 minutter opp. Trappene ble stengt for renovering 18. August 2014, og skal gjenåpnes i ny og forbedret versjon 15. Mai 2015 (Ålesund kommune 2014). Det er en ting informanten i turistnæringen har merket seg – at mange av turistene ser på det å skulle gå over lengre avstander, trapper eller andre stigninger som en utfordring. Kanskje er det slik at det skandinaviske folket er mer vant til å gå i hverdagen.

Den tredje attraksjonen som turistene spør etter er gamlebyen. Hvor finner man gamlebyen i Ålesund? Dette er et spørsmål som er både forståelig og relevant. I Ålesund er ny og gammel by blandet, og man finner ingen tydelig grense til eller en egen bydel som kan kalles gamlebyen. De spesielle jugendstilhusene kan sees i store deler av det konsentrerte bysentrumet, mange steder blandet med nyere bygg eller bygg som er renvert. Ofte oppdager man ikke de spesielle utsmykningene på husene når man går i gaten, fordi de i mange tilfeller er høyere oppe på husene. For å hjelpe turistene til å finne fram til de mest sentrale byggene i Ålesund har reiselivet i samarbeid med Ålesund kommune og byhistoriker Harald Grytten laget en brosjyre som er kalt ”Gatelangs i Ålesund”. Denne legger opp til en byvandring man kan gjøre på egen hånd, ved hjelp av kart og beskrivelser av bygningene. Ruten har 20 steder man kan besøke, og skal ta rundt to timer. I brosjyren spesifiseres det også at ruten som det er lagt opp til inneholder gateløp som er ganske bratte. Om man er skal ha med barnevogn eller rullestol på turen så oppfordres det til bare å følge punkt 1-9 på ruten.

På turistkartene som Destinasjon Ålesund&Sunnmøre deler ut til turistene er det satt opp en liste med ti ting man bør gjøre i Ålesund. Denne listen går som følger:

1. Gå de 418 trappetrinnene til utsiktspunktet Fjellstua
2. Besøke Atlanterhavsparken – prisvinnende akvarium
3. Byvandring og besøk ved Jugendstilsenteret

4. Spise "Bacalao de Noruega"
5. Alnes Fyr og tur til Godøyfjellet
6. "Wildlife Sea Safari" med RIB til fugleøya Runde (sommertid)
7. Ski og fotturer i Sunnmørsalpene
8. Havfiske på Mørekysten
9. Rundtur til Geiranger med buss og ferge (sommertid)
10. "The Queens Route" Hjørundfjorden – Norangsdalen

Noen av disse aktivitetene er tidkrevende og dermed ikke like aktuelle for cruiseturistene, da de gjerne har begrenset med tid i byen. Ved hjelp av anløpslistene man finne på Ålesundområdet havnevesens nettsider har jeg beregnet at cruiseskipene i 2015 i gjennomsnitt ligger 7,8 timer i byen før de reiser videre (Ålesundregionens havnevesen 2015). Det skal nevnes at noen av skipene på anløpslisten bare oppgir å skulle ligge en time eller to i byen og på denne måten er med på å dra gjennomsnittet kraftig ned. Det mer vanlige er at skipene ligger enten halve eller hele dagen i byen. Informanten i turistnæringen opplyste at det er en økende trend at skipene bare ligger i byen halve dagen – at det tidligere har vært vanlig at de ligger hele dagen.

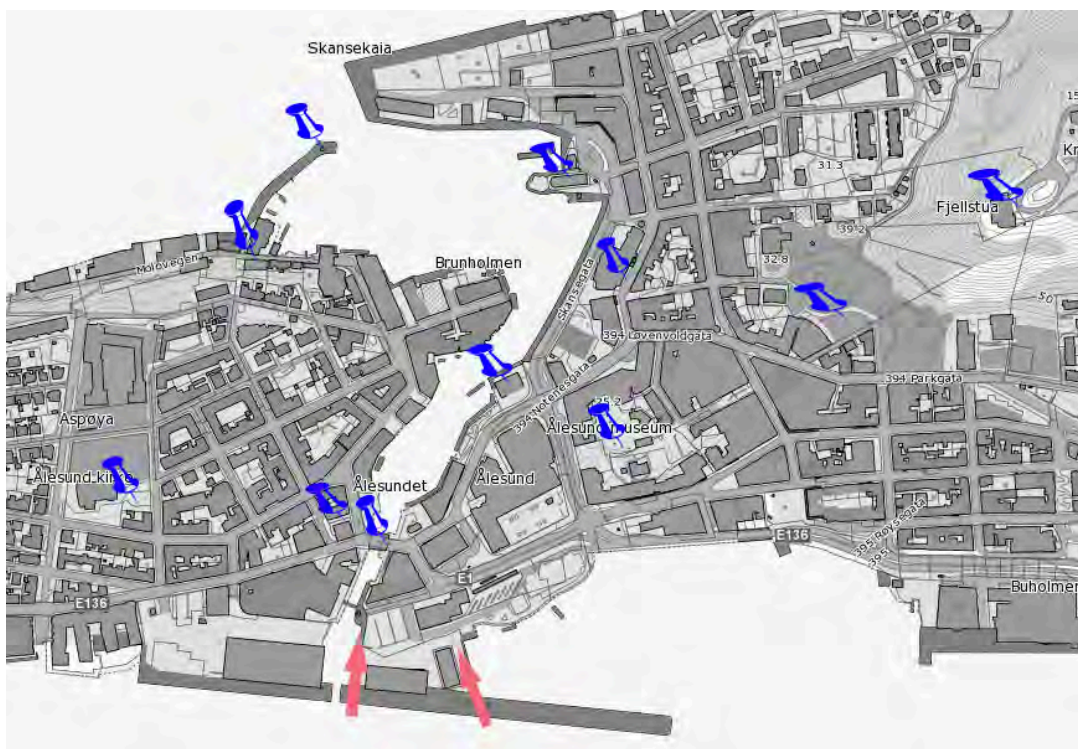
I tillegg til at turistene gjerne sees vandrende rundt i byen på egenhånd, benytter noen seg av arrangerte aktiviteter som tar dem med buss til noen av områdets attraksjoner. Det finnes en rekke mulige aktiviteter å velge mellom, men det er tre som utpeker seg som favoritter. Den første er en bussutflukt som tar turistene til utsiktspunktet ved Fjellstua på byfjellet Aksla, samt besøk på Sunnmøre museum. Den andre utflukten går også med buss til Fjellstua, og deretter videre til akvariet Atlanterhavsparken. Den tredje bussutflukten går til saga-øyene Giske og Godøy i en av Ålesunds nabokommuner. Her får man blant annet se Giske kirke og Alnes fyr, i tillegg til at turen også går innom Fjellstua på Aksla (Destinasjon Ålesund & Sunnmøre).

Ser man på turistundersøkelsen som ble gjort blant cruiseturistene i 2014, oppgis det at å oppleve fjordene, besøke historiske bygninger eller steder, oppleve naturen og sightseeing er de aktivitetene som er mest foretrukne blant cruiseturistene. Å oppleve fjordene står aller øverst på listen over ting de ønsker å oppleve, hele 8 av 10 oppgir dette som en foretrukket aktivitet (Innovasjon Norge 2014).

I følge min informant i reiselivet så benytter 26,3% av cruiseturistene seg av arrangerte bussutflukter. Stadig færre ønsker å benytte seg av de arrangerte utfluktene, og reiselivet skulle

gjærne ønske at flere ville benytte seg av dette tilbudet. Ønsket om å benytte seg av utfluktene har sammenheng med hvor lenge cruiseskipene ligger i byen. Turistene som reiser med skip som ligger hele dagen i byen har tid til å dra på utflukt på formiddagen, og allikevel tid nok til å rusle i byen etter lunch ombord i skipene. Men med den økende trenden for halvdags-opphold i byen blir tiden mer begrenset. Om skipene skal gå fra kai for eksempel kl. 13, så blir det ikke tid til både utflukt og byvandring. Mange vil gjerne se byen, og velger da bort utfluktene.

Utgangspunktet cruiseturistene har når de kommer til Ålesund er svært varierende. Noen har mye bakgrunnskunnskap om byen, og på noen av skipene går det for eksempel video i lugarene med presentasjon av byen før de anløper. Andre vet ikke hvilken by som står på dagens program – det kan like gjerne være Molde eller Trondheim. Dette er en utfordring for reiselivet. Informanten i reiselivet opplyser at de ved cruiseskipenes ankomst fortrinnsvis bare benytter den ene utgangen gjennom ISPS-gjerdet på cruisehavna. Denne utgangen fører turistene gjennom det lille turistkontoret som er plassert der. Da får de delt ut kart og brosjyrer til turistene, og besvart spørsmål de måtte ha. Men store skip med mange passasjerer gjør det umulig for turistinformasjonen å nå fram til alle.



Figur 2.7: De blå tegnestiftene markerer populære mål for turistene og pilene markerer hvor cruiseturistene kommer på land.

Figur 2.7 gir en oversikt over hvor noen av de viktigste målene for turistene befinner seg i sentrum. De to pilene markerer utgangene fra havneområdet. Attraksjonene ligger spredd på begge sider av sundet, noe som fører til at turistene gjerne krysser både sundet og hovedveien flere ganger. Dette er med på å skape et økt press på området rundt Hellebroa.

2.4 Oppsummering av dagens situasjon

2.4.1 Plansituasjon i byen

Dagens plansituasjon i byen er preget av spesielt to store planarbeider, reguleringsplan for Ålesund sentrale sørside og arbeidet med en bypakke. I tillegg jobbes det med rullering av kommuneplanen. Arbeidet med reguleringsplanen for Ålesund sentrale sørside – heretter omtalt som Sørsideplanen – startet som reguleringsprosess i 2007. Plan ble vedtatt i 2009, men denne planen medførte store innvendinger. Mange aktører var kritiske. Dette førte til at bystyret vedtok at det skulle lyses ut en åpen idekonkurranse. I 2012 ble det vedtatt at man skulle starte arbeidet med en reguleringsplan basert på vinneren av idékonkurransen (Ålesund Kommune 2015b). ”JAJA Architects” vant med forslaget ”Sundbyen”, og 5. Mars 2015 ble en reguleringsplan utarbeidet med bakgrunn i vinnerforslaget, vedtatt i bystyret i Ålesund (Ålesund Kommune 2015a).

Med bakgrunn i at Ålesund har kapasitetsproblemer i veinettet, lite utbygd kollektivtilbud og behov for bedre tilrettelegging for gående og syklende, er det et ønske om en bypakke for utbedring av transportsystemet i Ålesund (Statens vegvesen 2013). Søknad om delvis bompengefinansiert bypakke ble sendt inn i juni 2014.

2.4.2 Dagens problemer

Ålesund sentrum er preget av forsinkelser i trafikken og køproblematikk, samt at hovedveien gjennom sentrum har en barrierevirkning på de gående. Antallet cruiseskipsanløp har økt kraftig de siste årene. På dager hvor ett eller flere cruiseskip kommer til byen med flere tusen passasjerer så merkes kapasitetsproblemene og de dårlige tilretteleggingene i tilknytning til E136 ekstra tydelig. Byen har utfordringer i forhold til fremkommelighet, universell utforming og tilgjengelighet for alle. Dette skyldes delvis byens spesielle topografi og delvis manglende arbeid med utbedring av forholdene for gående. Det er slått fast fra flere aktører at byen har behov for et utbedret transportsystem som er tilpasset byens særegenheter, samt behov for bedre forhold for gående, syklende og kollektivreisende.

Del 3

Analyse og vurdering

3.1 Avgrensning, fokus og oppbygging

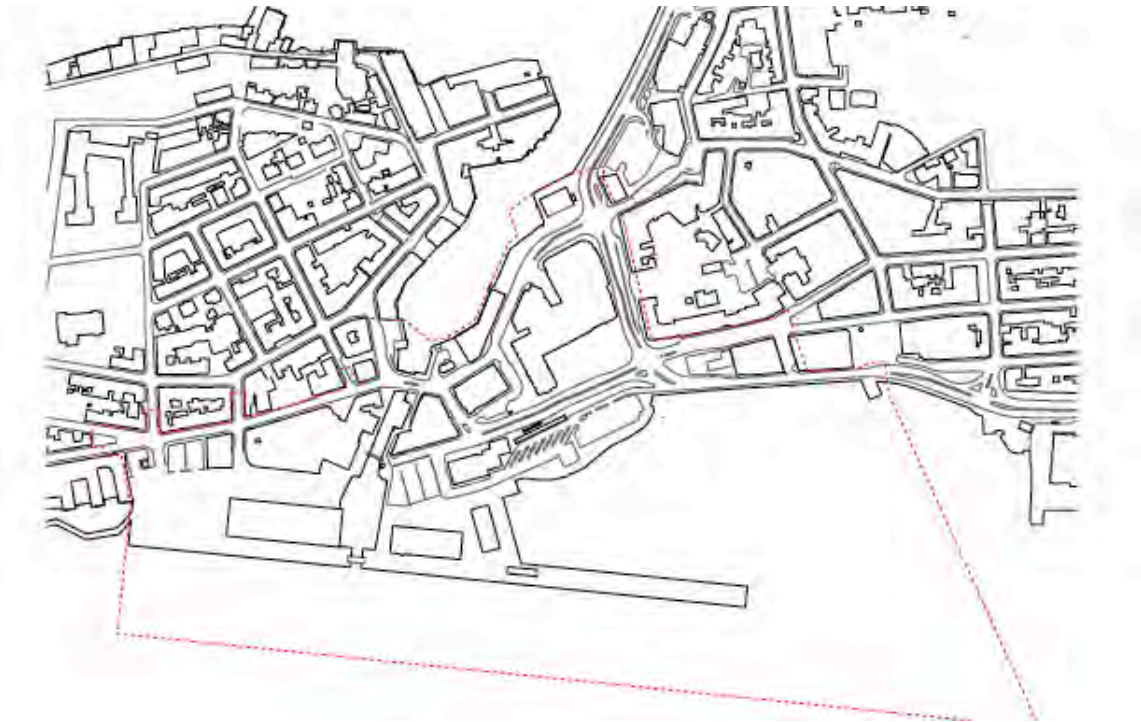
I oppstartsfasen av arbeidet med denne oppgaven valgte jeg bevisst ikke å gjøre en geografisk avgrensning av et spesifikt fokusområde. Jeg ønsket å se på byen som helhet, for å se hvordan det kompakte sentrumsområdet i byen fungerer for fotgjengere og hvordan dynamikken og infrastrukturen påvirker fotgjengersituasjonen. Etter å fått et bredere kunnskapsgrunnlag og sett nærmere på hvor turistene beveger seg for å komme seg fra A til Å – eller rettere sagt fra cruiseskipet til attraksjonene og tilbake til skipet – så er det tydelig hvilket område i byen som har det største presset fra turister til fots. Spesielt nå som kaia på nordsiden av byen ikke er i bruk på grunn av bygningsarbeid og alle skipene derfor legger til på sørsiden. Alle cruiseturistene kommer i land på havnen på sørsiden av byen, og beveger seg gjerne i retning Hellebroa som innebærer kryssing av hovedveien, og der i fra så beveger de seg til begge sidene av sundet for å se ulike attraksjoner og severdigheter som ligger spredt i ulike deler av byen. Når de skal tilbake til cruiseskipene må de i mange tilfeller nok en gang bevege seg gjennom området rundt Brosundet og krysse E136 på ett eller annet punkt på veien til havneområdet.

Sørsiden av Ålesund er mindre tett bebygget enn resten av bysentrumet, og dette medfører muligheter for endringer i form av fortetting og strukturendringer i området. Som nevnt i del 2 i oppgaven så startet prosessen og arbeidet med Sørsideplanen i 2007. Etter en åpen idékonkurranse ble forslaget ”Sundbyen” fra danske JAJA Architects kåret som vinner, og det er nå utarbeidet en reguleringsplan som er basert på dette forslaget.

Vinnerforslaget legger vekt på Ålesunds spesielle stil og identitet, og tilknytningen til vannet preger forslaget. Målsettingen med Sørsideplanen er å legge rammene for byens fremtidige muligheter til bærekraftig vekst og utvikling. Den skal tilrettelegge for trafikkløsninger som er preget av å være robuste, og som har muligheter for videre utvikling for å imøtekomme framtidige behov. Videre så skal den være med på å bremse trafikktutviklingen ved å bedre tilrettelegge for et styrket kollektivtilbud og en infrastruktur som er tilpasset og tilrettelagt for gang- og sykkeltrafikk (Ålesund Kommune 2015b).

Sørsideplanen har mange omfattende og ambisiøse løsninger. Det i kombinasjon med at sørsiden i Ålesund er det området hvor presset fra cruiseturistene er størst, utfordringene rundt det faktum at E136 går gjennom dette området og at sørsiden preges av en lavere tetthet og utviklingsgrad, gjør at jeg videre vil fokusere på nettopp dette området i analysedelen. Siden Sørsideplanen kommer med en del løsninger som er ment for å bedre forholdene for myke

trafikanter i byen. Jeg vil derfor gjøre en sammenligning, hvor jeg sammenligner tilrettelegging for fotgjengere i dagens situasjon med fremtidens planlagte situasjon.



Figur 3.1: Avgrensingen av planområdet i Sørsideplanen er markert med rød linje (Gjengitt fra Ålesund Kommune 2015b s. 6)

Det at reguleringsplanen for sørsiden ble vedtatt midt i mitt arbeid med denne oppgaven har påvirket vinklingen på fokuset i analysedelen. Av figur 3.1 ser vi hvordan planområdet til Sørsideplanen er avgrenset. Jeg vil rette hovedfokuset i analysen mot dette området, og jeg vil legge størst vekt på området fra havneområdet på sørsiden og opp mot området rundt Hellebroa.

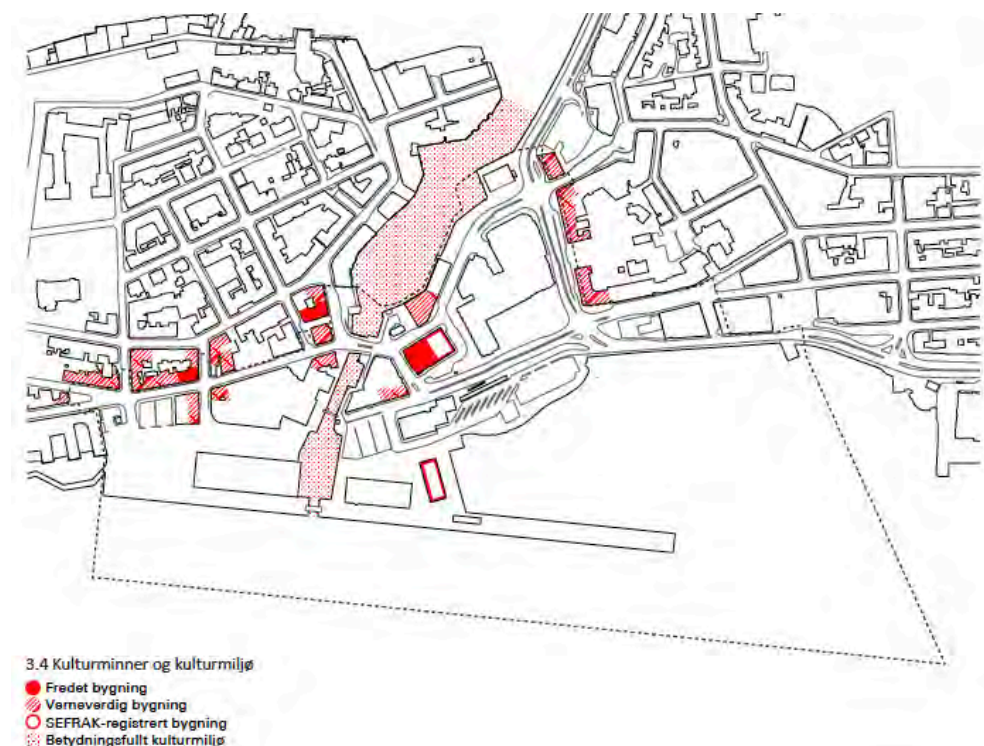
Tidligere i oppgaven kategoriserte jeg teorigrunnlaget inn i fem ulike deler. Jeg vil bruke fire av de fem teorikategoriene som parameter i en analyse, for systematisk å danne sammenheng mellom teori og empiri. Her vil jeg vurdere både dagens tilrettelegging for fotgjengere og turister og den planlagte fremtidige tilretteleggingen med Sørsideplanens tiltak opp mot disse fire:

- Tetthet og funksjonelle helhetsløsninger
- Trygghetsfølelse
- Stedskvalitet og den menneskelige dimensjon
- Universell utforming, fremkommelighet, tilgjengelighet og orientering

Jeg vil ta for meg flere områder på sørsiden av byen, og se på hvordan disse faktorene er synlige og hvilken grad av tilrettelegging som er gjort og planlagt. Ved å gjøre dette for både nåtid og fremtid vil man lettere kunne diskutere positive og negative effekter. Innledningsvis i oppgaven begrunnet jeg at jeg valgte å fokusere på cruiseturistene som sammensatt gruppe med at de forsterker og synliggjør problemene som allerede finnes for fotgjengere i byen. Dette, sammen med en basiskunnskap om cruiseturistene, danner grunnlaget for at jeg vil se på de nevnte teorielementene i analysen.

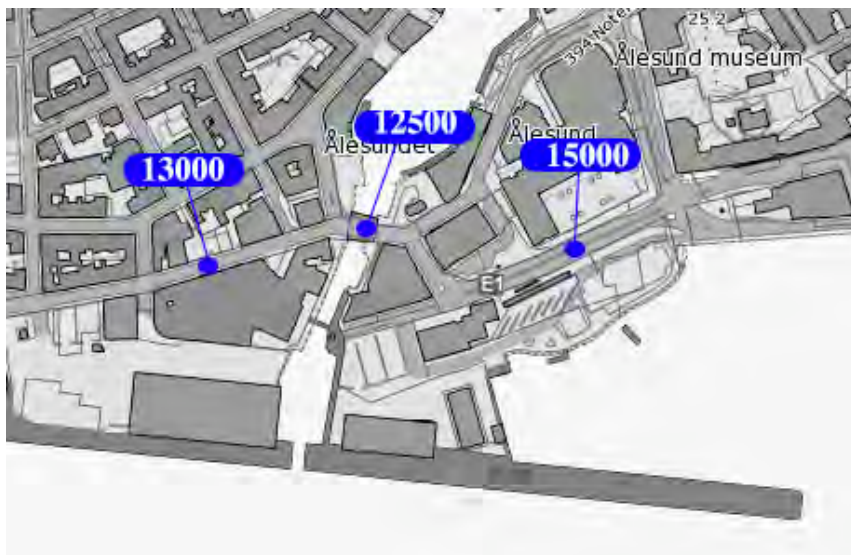
3.2 Ålesund sørside for fotgjengere i dag

Det er flere ting som preger sørsiden av Ålesund i dagens situasjon. Den har et stort havneområde, og arealene som grenser mot havnen bærer preg av lavere tetthet enn resten av byen, og fremstår med et ubenyttet utviklingspotensial. Videre så går Brosundet gjennom denne delen av byen som jeg har valgt å fokusere på, og sjøens nærvær byr på både muligheter og utfordringer. Der er flere jugendstilbygninger fra gjenreisningsperioden etter bybrannen i 1904 som er fredet, vernet eller SEFRAK-registrert i området, og hele Brosundet fremstår som et betydningsfullt kulturmiljø som man ønsker å ta vare på. Figur 3.2 gir et bilde av situasjonen når det gjelder kulturmiljø og viktige bygninger.



Figur 3.2: Kulturminner og kulturmiljø innenfor avgrensingen til sørsideplanen (Gjengitt fra Ålesund Kommune 2015b s. 14)

Hovedveien E136 kommer inn i byen fra øst langs sjøen på sørsiden, over Hellebroa og videre utover som eneste veiforbindelse til de ytre bydeler. Hellebroa er pr. i dag den eneste kjørbare forbindelsen over sundet. Ålesund rutebilstasjon ligger også på sørsiden, mellom cruiseterminalen på havna og hovedveien.



Figur 3.3: Tall for årsdøgntrafikk på tre ulike punkter på E136 gjennom sentrumsområdet. Tall fra Nasjonal vegdatabank, oppgitt fra Statens Vegvesen.

Som figur 3.3 viser, så opplyser vegvesenet at årsdøgntrafikken på hovedveien gjennom sentrum i 2014 var på 12 500 over Hellebroa, og henholdsvis 13 000 og 15 000 vest og øst for broen. Bruker man tommelfingerregelen på at makstimen i døgnet har 10-12% av årsdøgntrafikken, så gir dette mellom 1250 og 1800 biler på denne strekningen i rushtimen på ettermiddagen.

Kartverket har siden 2004 gjort tilgjengelighetskartlegginger i en rekke byer og tettsteder i Norge. Tilgjengeligheten i Ålesund ble kartlagt i 2011, og deretter ble det gjort en oppdatering av kartleggingen i 2013. Kartleggingen skal gi kommunene en oversikt over hvilke områder som er bra, og hvilke områder som er mindre bra. I kartleggingen har det vært fokusert på to av brukergruppene: personer som har nedsatt bevegelsesevne og personer med nedsatt synsevne. Siden ikke alle brukergrupper med nedsatt funksjonsevne er inkludert, så gir ikke kartleggingen noe fullstendig oversikt over tilgjengeligheten (Kartverket 2015). Resultatet av kartleggingen er allikevel en nyttig indikator for vurdering av tilgjengelighetssituasjonen byen.



Figur 3.4: Tilgjengelighetskartlegging fra Kartverket. Strekene representerer gater, prikkene innganger. Grønn = tilgjengelig, gul = vanskelig tilgjengelig, rød = ikke tilgjengelig (Gjengitt fra Norgeskart)

Ser vi på figur 3.4 fra tilgjengelighetskartleggingen, så ser vi at det er et område vest for Hellebroa hvor det er flere sammenhengende grønne gater som betyr at de er vurdert som tilgjengelige. På østsiden er det gule og røde gater som dominerer nærmest broen. Dette betyr at de er vurdert som vanskelig tilgjengelige og ikke tilgjengelige. Prikkene illustrerer innganger, og vi ser at ikke en eneste en av disse prikkene er grønne. Altså er ingen av de vurderte inngangene vurdert som tilgjengelige.

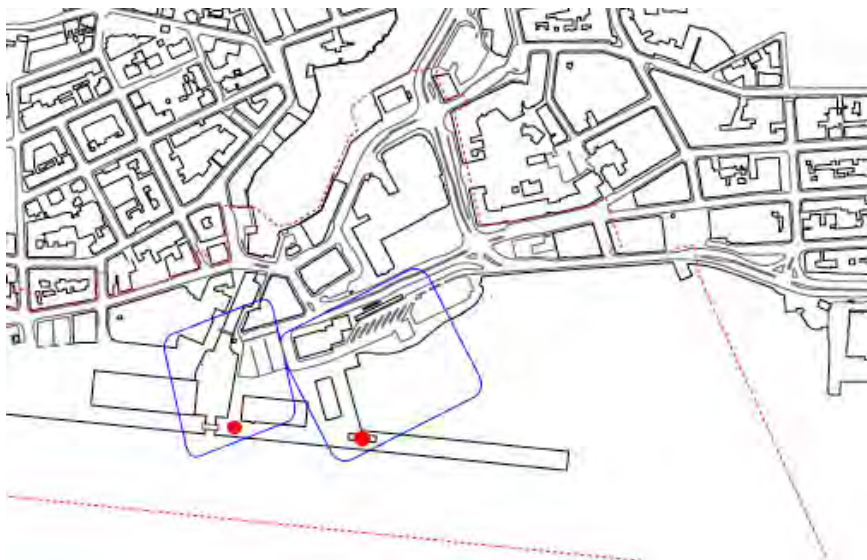
Jeg vil videre fokusere på området på sørsiden i Ålesund, og for å se hvordan det er tilrettelagt for cruiseturistene som fotgjengere, vil jeg se på forbindelsene mellom havnen og sentrum. Jeg vil også se på området rundt Hellebroa, fordi dette er både en flaskehals trafikkmessig og et attraktivt område for turistene.

For å gjøre dette systematisk vil jeg dele det inn i to deler – havneområdet og Hellebro-området. I delen om havneområdet vil jeg først se på området fra havna til rådhuset og da også møtet med hovedveien. Dette er det området som flest cruiseturister møter når de går i land. Jeg vil så se på området som ligger ved havna lengst vest, hvor en del av cruiseturistene kommer i land om skipene legger til ved den vestre delen av havnen. I den andre delen vil jeg se på området rundt

Brosundet og Hellebroa, og forbindelsen dette området har til de tilgrensende områdene. Jeg vil vise en rekke bilder fra området for å danne et inntrykk av hvordan områdene fungerer i dag. Etter å ha sett på hvordan områdene er, vil jeg vurdere de opp mot de fire teorielementene som er viktige aspekter når det gjelder tilrettelegging for fotgjengere.

3.2.1 Havneområdet og forbindelsene til sentrum

Det at Ålesund havn er ISPS-godkjent, betyr i praksis blant annet at havneområdet sikres med et sikkerhetsgjerde som er to meter høyt. Når turistene skal i land, må de først bevege seg ut fra havneområdet gjennom en av de to utgangene i dette gjerdet. Den ene går gjennom et lite turistkontor på den østre delen av havna, mens den andre går direkte ut litt lenger vest.



Figur 3.5: De to blå markeringene viser de to havneområdene jeg vil se på, og de røde prikkene markerer de to utgangene fra havna (Bearbeidet fra Ålesund Kommune 2015b s. 6)

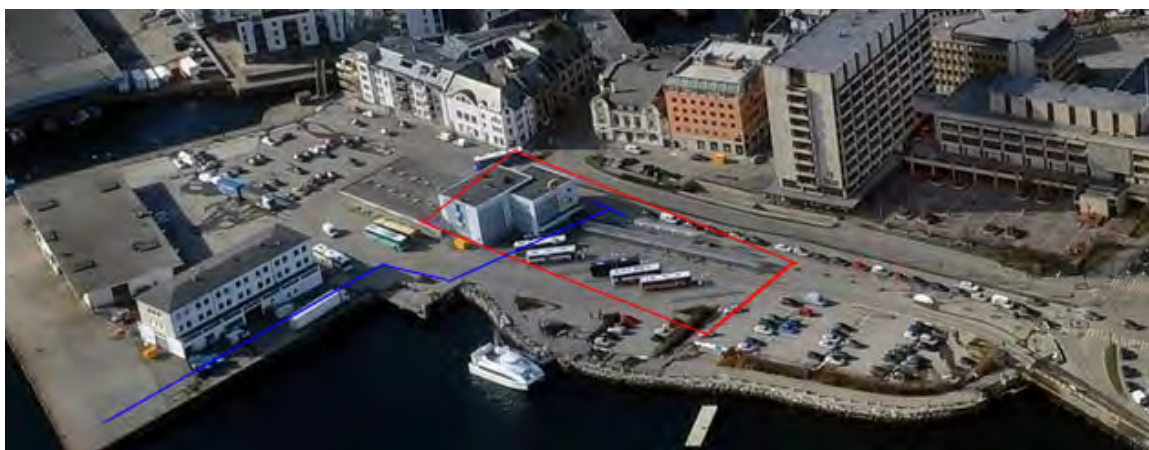
Først vil jeg se på det området som er markert lengst til høyre på figur 3.5, som er den østre delen av havna på sørsiden. Storneskaia er navnet på denne, og det er her de fleste cruiseskipene legger til. Den vestre delen av havna benyttes primært til Hurtigruten eller til cruiseskip på de dagene hvor det er flere store cruiseskip i byen samtidig. Når turistene kommer i land her, så forsøker reiselivet å benytte bare den utgangen som går gjennom turistkontoret, for å få mulighet til å nå ut til flest mulig av turistene med turistkart over byen og informasjon om ulike attraksjoner og severdigheter.



Bilde 3.1 og 3.2: Havneområdet, østre del av cruisekaia.

Når de kommer ut fra turistkontoret så er det området som bilde 3.1 og 3.2 viser som møter dem. Her ser man lite av særpreget som Ålesund er kjent for. Området er relativt åpent og bygningene man ser der fremstår som lite innbydende, uten aktive førsteetasjer eller innbydende fasader. Som bildet viser gir skiltene to valg; fortsett rett frem for å gå til sentrum eller gå til venstre for å finne bussene som skal ta turistene med på utflukt. På bildet til høyre ser man rådhuset i det høyre hjørnet og rutebilstasjonen til venstre.

Det neste som møter cruiseturistene på vei til sentrum er nettopp rutebilstasjonen, som er nedslitt og legger beslag på et stort område. Som nevnt tidligere i oppgaven er det buss som er kollektivtransportalternativet som dominerer i Ålesund. Slik situasjonen er i dag så kjører de aller fleste bussene som går i rute inn på rutebilstasjonen for påstigning. Med dagens rutetabeller så medfører dette at hele 47 busser kjører innom rutebilstasjonen i ettermiddagstimen mellom kl. 16 og 17 (Ålesund Kommune 2015b).



Figur 3.6: Rutebilstasjonen er markert med rød strek, blå strek illustrerer hvor turistene beveger seg (Bearbeidet fra Sunnmørsposten 2010)

På figur 3.6 vises den østre delen av kaien cruiseskipene legger til ved, lengst til venstre i bildet. Bildet er tatt før kaien ble utvidet med en pir i 2012, og før servicebygget med turistkontoret ved cruiseterminalen ble bygget. Rutebilstasjonens område er markert med rød strek, og vi kan se bussene står oppstilt på skrå langs flere plattformer. Den blå streken illustrerer hvordan turistene beveger seg fra havnen på vei opp til E136 som går rett ovenfor rutebilstasjonens område.

Den blå streken på figur 3.6 illustrerer hvor det er naturlig for cruiseturistene å krysse rutebilstasjonsområdet på vei til sentrum, og særlig på vei til Brosundet. Turistnæringen forsøker å lede flere av turistene langs vannet og inn i sentrum ved krysset vi ser helt til høyre i bildet over. Dette er et forsøk på å prøve å spre cruiseturistene noe mer, og man får da fordelt presset på krysningsmulighetene over hovedveien. Men hvor ideell denne løsningen er avhenger av hvor turistene er på vei, om de for eksempel skal til Brosundet så blir dette en omvei. Krysset de da må gjennom er lysregulert og sterkt trafikkert, og de må både krysse trafikken fra rutebilstasjonen i tillegg til de andre veiene.



Bilde 3.3: Enten man krysser rutebilstasjonen opp til venstre for å komme til undergangen og veien eller man velger å gå langs vannet til høyre i bildet her for å gå inn i sentrum lenger borte, så må man inn på rutebilstasjonens område.

Når man har passert oppstillingsplassene for bussene på rutebilstasjonen så møter man selve rutebilstasjonen. Denne har innendørs venterom med kiosk, og utendørs er det en rekke benker som er overbygd. Som oppvokst i Ålesund har jeg ventet mye på buss her, og husker benkene som et populært oppholdssted for noen av byens alkoholikere og uteliggere.



Bilde 3.4 og 3.5: Skilting mot sentrum som leder til undergangen, og rampe ned til denne.

Fra rutebilstasjonen har man to valg på veien videre: enten gå gjennom undergangen som går under hovedveien fra rutebilstasjonen til rådhuset, eller gå langs hovedveien mot Brosundet og Hellebroa. Følger man skiltingen mot "town center" så ledes man ned i undergangen. Ved siden av skiltet er det også satt opp et turistkart over byen.



Bilde 3.6 og 3.7: Undergangen, som fremstår mørk, fuktig og lite innbydende.

Undergangen fremstår mørk, og det ligger ofte vann på bakken som vi ser av bilde 3.6 og 3.7. Det ligger en ubehagelig eim i luften, slik som det dessverre ofte har en tendens til å bli i slike underganger. Av egen erfaring så har jeg alltid oppfattet det som lite trivelig å gå der, mørkt og vått. Reiselivet opplyser at de i samarbeid med kommunen har fått malt og spylt litt for å prøve å forbedre opplevelsen av å ferdes der. Undergangen har både rampe og trapp på begge sidene og skal dermed være tilgjengelig for de fleste brukergrupper.



Bilde 3.8: E136 forbi rutebilstasjonen mot Brosundet (Gjengitt fra Google Maps Street view)

Velger man bort undergangen, så går ferden gjerne videre langs hovedvegen som vi ser på bilde 3.8, opp til Brosundet og Hellebroa. Ruten fra rutebilstasjonen til Hellebroa følger da langs hovedveien som vi kan skimte svinger til høyre på bildet 3.8. Bussene som skal til rutebilstasjonen kjører inn veien som går rett frem på bildet, og kjører deretter rundt stasjonen for å stille opp langs plattformene. Dette, i tillegg til annen trafikk inn den veien til parkering og bedrifter, fører til at fotgjengere på vei fra rutebilstasjonen til Hellebroa her må krysse en trafikkert innkjørsel ved hjelp av en fotgjengerovergang. På denne strekningen går man på fortau langs hovedveien, og kommer veldig tett på trafikken. Området er preget av støy og trafikk.

Legger skipene til ved den vestre delen av havnen, så slippes turistene ut gjennom den vestre utgangen gjennom gjerdet som sikrer havneområdet. Denne kan skimtes på bilde 3.9.



Bilde 3.9: Bildet viser hurtigruteskipet Kong Harald ligge til kai ved den vestre delen av havnen. Utgangen i gjerdet kan skimtes til venstre og turistene kan her gå langs vannet på venstre side i bildet.

På turistkartene er det markert en gangrute som viser at turistene som kommer ut denne utgangen lengst vest kan gå til den andre utgangen, og derifra gjennom rutebilstasjonens område på vei til sentrum. Ved besøk i Ålesund sentrum så observerte jeg at dette ikke er den ruten alle følger fra den vestre utgangen. Istedenfor å gå østover til cruiseterminalen og så gjennom rutebilstasjonen, så valgte mange av turistene heller å gå oppover langs vannet i Brosundet, mot Hellebroa. På denne måten unngår de å krysse rutebilstasjonen og all trafikken der, men kommer da direkte opp til Hellebroa og hovedveien.



Bilde 3.10: Gangveien langs vannet fra den vestre delen av havna mot Hellebroa.

Ved å velge denne ruten fra havnen mot Hellebroa så er man omgitt av omgivelser med andre kvaliteter. Det er ingen veger som skal krysses før man når hovedveien ved Hellebroa, og omgivelsene er preget av mindre trafikkstøy. Å gå langs vannet i sundet gir kanskje et mer karakteristisk inntrykk av særpreget Ålesund har som havneby. Havnebassenget nede ved havna har et litt industrielt preg, men med innslag av flytebrygger og fortøyde fritidsbåter.

En ting jeg har merket meg i Ålesund, som for så vidt både gjelder områdene i tilknytning til havna og området rundt Hellebroa, så vel som resten av byen, er skiltingen til ulike attraksjoner og severdigheter.



Bilde 3.11 og 3.12: Skilting mot attraksjoner og severdigheter.

Flere steder i sentrum kan man se disse svarte skiltene som skal vise vei til attraksjonene rundt omkring i byen, som bilde 3.11 og 3.12 viser. Det at man kan finne samme type skilt i hele byen kan være positivt i forhold til turistene, for da vet de hva slags skilter de skal se etter. Men som vi ser på de to bildene over, så peker pilene i en rekke ulike retninger. Til og med jeg, som er lokalkjent i byen, hadde hatt problemer med å finne frem om jeg skulle forsøke å følge denne skiltingen. Piler som peker nesten samme retning, men ikke helt, piler som peker i retninger hvor jeg selv ikke kan skjønne hvilken vei det er meningen at man skal følge. Bare noen av skiltene forteller hvor langt det er til attraksjonen det skal vise vei til. Man kan stille spørsmål ved hvor optimal denne løsningen er.

For å vurdere dagens situasjon i havneområdet mot kunnskapsgrunnlaget i del 2, vil jeg først se på tetthet og funksjonelle helhetsløsninger. Vi har tidligere sett på størrelsen på bysentrumet i Ålesund, og sett at det er konsentrert på et veldig begrenset område. Dette gjør at også avstandene fra cruiseterminalen på sørsidehavnen til sentrumsområdene er kort, og tar på denne måten hensyn til at fotgjengere har en begrenset rekkevidde. Men ser vi på tettheten av bebyggelse på dette området så er den lav, og det fremstår mer som et åpent havneområde enn et område med sentrumspreg. Det faktum at det er lagt opp til at cruiseturistene må krysse rutebilstasjonens område på sin gangrute til sentrum tyder på mangel på en helhetlig og funksjonell gangløsning.

Trygghetsfølelsen er det neste teorielementet, og er avgjørende for hvor attraktivt det er å bevege seg til fots. Rutebilstasjonen og busstrafikken er med på å skape et usikkerhetsmoment når dette

området må krysses. Videre så kan undergangen føles utrygg og dermed fremstå som en barriere, med sitt mørke og lite inviterende uttrykk. Gangruten fra havneområdene mot sentrum er lite sammenhengende, og man må krysse trafikken flere steder. Det er lite byliv og en lav funksjonsdiversitet i dette området, og etter mørkets frembrudd kan området oppleves dødt og utrygt.

Stedskvaliteter og den menneskelige dimensjon er viktige parametere for hvor attraktivt området er. Havneområdet er åpent med store rom og få detaljer, og kan dermed sies å være dårlig tilpasset en menneskelig dimensjon hvor man i gangfart kan ha større utbytte av byrom av små dimensjoner og en høy grad av detaljer. Det er heller ikke tilrettelagt for gangruter som er logiske eller direkte. Ser man på de 12 kvalitetskriteriene for fotgjengerlandskapet fra Jan Gehl og Lars Gemzøe, er det få som er oppfylt i dette området. Ser man på beskyttelseskriteriene så er ingen av disse oppfylt på noen god måte. Man er dårlig skjermet mot trafikken, her er byrom med lite liv som kan skape en usikkerhetsfølelse i forhold til frykt for kriminalitet, og man er lite beskyttet mot negative sansepåvirkninger som støy fra trafikken og værforholdene. Komfortkriteriet er heller ikke oppfylt på noen god måte. Det er lite respekt for ganglinjene, fasadene i området inviterer ikke til aktivitet eller opphold, det er få gode sittesteder og støy fra trafikken kan gjøre det vanskelig å lytte eller snakke. Estetisk så har man en nærhet til sjøen som kan være med på å få området til å fremstå litt mer idyllisk, men det industrielle preget av havneområdet gjør denne påvirkningen på estetikken begrenset.

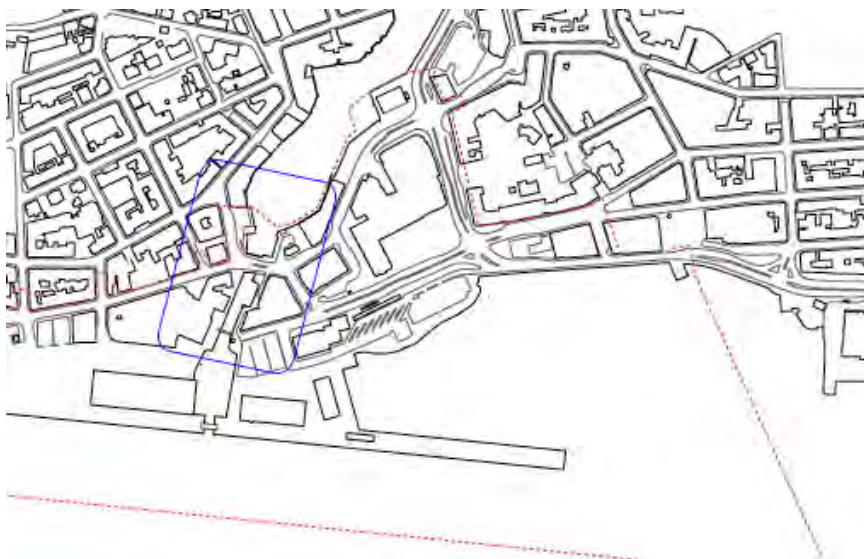
Universell utforming, fremkommelighet, tilgjengelighet og orientering er det siste teorielementet jeg vil vurdere forholdene opp mot. Som nevnt tidligere i oppgaven så har Ålesund utfordringer i forhold til universell utforming og fremkommelighet på grunn av byens struktur med smale, bratte og svingete gater. Området jeg fokuserer på er kanskje et av de flateste områdene i byen, og gjør at det er relativt tilgjengelig. Undergangen har rampe som de fleste benytter istedenfor trappene på grunn av plasseringen. Dette gjør den tilgjengelig for mennesker som har nedsatt bevegelsesevne og de som er avhengig av rullestol eller rullator, uten at det fremstår som noen stigmatiserende spesialløsning. Av tilgjengelighetskartleggingen som Kartverket har gjort som ble vist innledningsvis i analysen, ser vi at alle de kartlagte gatene mellom havnen og Hellebroa på østsiden av sundet er kartlagt som ikke tilgjengelig eller vanskelig tilgjengelig. Det er nettopp disse gatene mange av cruiseturistene ferdes i. Når det gjelder tilrettelegging for orientering, så er det noe skiltet mot sentrum, samt at det finnes et oversiktskart ved rutebilstasjonen. Med tanke på at

de fleste cruiseturistene er førstegangsbesøkende i byen og gjerne har svært begrenset forhåndskunnskap, så burde skiltingen være bedre for å tilrettelegge for god orientering.

Området kan oppfattes rotete og med dårlig skille mellom de ulike sonene. Det er lite synlig sammenheng i ledende elementer, noe som kan være med på å gjøre veifinningen vanskeligere. Ledende elementer som gjentakende oppstilte steiner og gjerde man kan følge er bedre gjennomført i den vestre delen av havneområdet, og her er det også lagt opp til en mer direkte gangrute uten barrierer i retning Brosundet. At det i all hovedsak er skiltet mot sentrum, og ikke mot ulike attraksjoner allerede i havneområdet, kan være en medvirkende faktor til problemet med å spre gruppen av turister.

3.2.2 Hellebro-området

Neste område jeg vil se på er området rundt Brosundet og Hellebroa.



Figur 3.7: Området jeg her vil fokusere på markert i blått (Bearbeidet fra Ålesund Kommune 2015b s. 6)

Området kan på flere måter sees på som byens hjerte. Kulturmiljøet med de spesielle byggene og kontakten med vannet er attraktive kvaliteter som gjør området til et ettertraktet sted for både turister og befolkningen i Ålesund. Flere utesteder og restauranter har uteservering i dette området, og de er populære steder på fine dager. Samtidig så er dette området byens flaskehals når det gjelder trafikken. Broen er eneste forbindelse mellom de to øyene, og eneste veiforbindelse til ytre bydel. Trafikken påvirker miljøet med både kø, støy og luftforurensing.

Som nevnt tidligere i oppgaven, så ble det gjort endringer i kjøremønsteret rundt Hellebroa i 2014. Jeg vil igjen se på bilde 3.13, som viser hvordan kjøremønsteret var før disse endringene, samt at de nye lysregulerte fotgjengerovergangene er satt inn. Overgangsfeltet midt på broen er fjernet, og fotgjengerne må da gå til en av sidene av broen for å krysse veien. Det ble også satt opp gjerde langs fortauet på den delen av broen som vender nordover i sundet – som er lengst ned i dette bildet da det er tatt fra nord.



Bilde 3.13: Hellebroa, med markeringer for nytt gang- og kjøremønster (Gjengitt fra Sunnmørsposten 2014)

Turistene kommer gjerne gående fra havneområdet, enten langs veien til venstre på bildet eller langs vannet. De vil gjerne stå på den nordre siden av broen (som her blir den siden av broen som er nederst i bildet da bildet er tatt fra nord mot sør), for å ta bilde av utsikten med de fargerike husene. Tenker man på dette i sammenheng med naturlige krysningspunkter og veivalg, så vil det være naturlig å følge fasadene eller vannet. Slik som situasjonen er nå, så vil turistene måtte krysse veien to ganger for å komme seg til den delen av broen som gir utsikt nordover i Brosundet: først ved en av de lysregulerte overgangene som krysser hovedveien, deretter nytt overgangsfelt over en av de tilstøtende veiene.

Jeg har oppfattet at det er svært delte meninger om hvorvidt det nye kjøremønsteret og endring av overgangsfeltene har ført til forbedringer i trafikksituasjonen i området. Den største effekten av endringene vil man nok se på de dagene det er flest cruiseturister i byen. Med den tidligere reguleringen benyttet turistene seg av fotgjengerovergangen som lå midt på Hellebroa, og trafikken ble da stoppet hver gang en turist eller to ville krysse. Med flere tusen ankommende

turister på en formiddag så vil det utgjøre en forskjell når de må vente på grønn mann ved de lysregulerte overgangene istedenfor å krysse når de vil. På denne måten får man samlet opp litt flere som samlet kan krysse når trafikken først skal stoppes.



Bilde 3.14: Turister som krysser veien utenom overgangsfeltene.

En konsekvens av fjerningen av overgangsfeltet midt på broen er at man stadig opplever at turistene går rett ut i veien, krysser den og går i veibanen langs gjerdet for å komme til den nordre delen av broen – som bilde 3.14 viser. Dette så jeg selv flere turister gjøre på et relativt kort opphold i området, og dette kan skape farlige situasjoner i et så trafikkert område. Det skal være planlagt å sette opp gjerde også langs fortauet på andre siden av broen, noe som vil gjøre det vanskelig å gå rett ut i veien. Det vil også være med på å lede turistene til de lysregulerte overgangene.



Bilde 3.15: Utsikt fra Hellebroa sørover mot havnen, gangbro over sundet kan skimtes midt i bildet.

Ser man sørover fra Hellebroa som på bilde 3.15, ser man sundet gå ned til havna. På begge sider er det gangarealer langs vannet, og litt lenger sør for Hellebroa så er det en gangbro over sundet som gir fotgjengere muligheter til å krysse på et annet punkt. Denne har trapper på begge sider, og er dermed ikke et alternativ for alle brukergrupper.



Bilde 3.16: Fyltebryggepromenaden starter like øst for Hellebroa.

På østsiden av Hellebroa kan man finne en slags flytebryggepromenade som går nordover og har forbindelse med havnen på nordsiden av byen.



Bilde 3.17: Utsikt nordover i sundet, og man kan se deler av flytebryggepromenaden til høyre i bildet.

Denne er satt sammen av flere flytebrygger, og det ligger småbåter og cruisere til disse. Det er dårlige skiltet om at dette er en mulig gangforbindelse til Dronning Sonjas plass og Skansekaia som ligger på nordsiden av byen, og at det ligger private båter fortøyd hele veien gjør at det kan virke mer som en privat småbåtbrygge. Man får veldig nærkontakt med vannet når man går her, og noen kan nok synes at det er ubehagelig at flytebryggene beveger seg med vannets bevegelser.

På vestsiden av Hellebroa ligger Apotekergata 16, som huser Jugendstilsenteret og det tidligere Svaneapoteket. Dette er et av de aller viktigste jugendstilhusene i byen, og det er også det første bygget som ble fredet. Foran bygget ligger Apotekertorget, hvor man har trapper helt ned til sjøen i sundet. Dette er et populært sted å sitte, i tillegg til at der er flere benker i området.



Bilde 3.18: Svaneapoteket og Jugendstilsenteret, med Apotekertorget og trappene (Gjengitt fra Fjord Norway 2015)

Når dette området skal vurderes opp mot teorigrunnet så er det flere ting som skiller dette området fra havneområdet. Ser man på tetthet og funksjonelle helhetsløsninger er det tydelig at dette er et område med høy tetthet. Husene ligger tett, og gatene er smale. Området er som tidligere omtalt preget av å være en trafikal flaskehals, og forsøk på å løse dette har først til endringer i gangmønsteret. Løsningene bærer preg av å være lite helhetlige, og hvordan man skal løse prioriteringen av fotgjengere uten at trafikken blir ytterligere rammet er et konstant dilemma.

Trygghetsfølelsen i dette området kan påvirkes negativt av usikkerhet i forbindelse med å måtte ferdes tett inntil en trafikkert hovedvei. Man må krysse veien flere ganger ved hjelp av lysregulerte overganger for å komme seg fram, og dette fører til avbrudd i gangruten og mye ventetid. Som omtalt og vist med bilde så fører dette – sammen med mangel på gjerde – ofte til at turistene krysser veien midt på broen, utenom overgangsfeltene. Dette kan føre til farlige situasjoner i et så trafikkert område. Det er et mer aktivt byliv i dette området enn i havneområdet, og det finnes spisesteder som er åpne på kveldstid som gjør at området ikke blir lagt dødt etter mørkets frembrudd. Dette er med på å øke trygghetsfølelsen.

Ser man på steds kvalitet og menneskelig dimensjon, så har dette området flere attraktive kvaliteter. Byrommene er tettere og av en dimensjon som er bedre tilpasset den menneskelige skalaen. Her er bygninger med høy arkitekturmessig detaljgrad, og den særpregede arkitekturen og nærheten byrommet har til vannet danner rammene for et rikt kulturmiljø med mange inntrykk. Ser man til Gehl og Gemzøes kvalitetskriterier for fotgjengerlandskapet, så er flere av disse oppfylt i forhold til at her er interessante fasader, oppholdssoner, steder å sitte, interessant utsikt og et godt estetisk uttrykk i form av utsikt til sundet og nærheten til vann. Veien og trafikken på denne er et element som har negativ påvirkning på kvaliteten og attraktiviteten i området. Den medfører nedsatt trygghetsfølelse, støy, forurensing og nedsatt prioritering av ganglinjene. Trafikken kan ha negativ påvirkning på sansene. Støy fra trafikken kan til tider gjøre det vanskelig å høre og snakke, og trafikken kan også medføre støv og eksos som kan oppleves som negativt og ubehagelig.

Når det gjelder teorielementet universell utforming, fremkommelighet, tilgjengelighet og orientering så viser Kartverkets tilgjengelighetskartlegging at nærliggende gatene øst for Hellebroa ikke er tilgjengelige, men at på vestsiden er flere av gatene markert grønne og er dermed tilgjengelige. Dette området har større utfordringer med tilrettelegging for universell utforming enn havneområdet, da det er langt tettere og består av gater som smyer seg rundt spesielle bygg som i stor grad stammer fra gjenreisningsperioden etter bybrannen. Det nye kjøremønsteret hvor fotgjengerovergangene har blitt flyttet og lysregulert gjør at gangmønsteret krysser flere veier og kan oppfattes som tungvint og ulogisk, og kan bidra til å gjøre veifinningen vanskeligere. Veien oppleves som en barriere og kan gi en følelse av nedsatt tilgjengelighet til området, siden myke trafikanter ikke kan ferdes uhindret. Flytebryggepromenaden nordover langs sundet oppfattes heller ikke tilgjengelig for alle.

Dette området er et knutepunkt for turistenes ferd i byen. Videre ruter til attraksjoner går både på øst- og vestsiden av broen. Skiltingen i området burde derfor være tydeligere utformet og synliggjort for å tilrettelegge enkel veifinning.

3.3 Ålesund Sørside for fotgjengere med Sørsideplanen

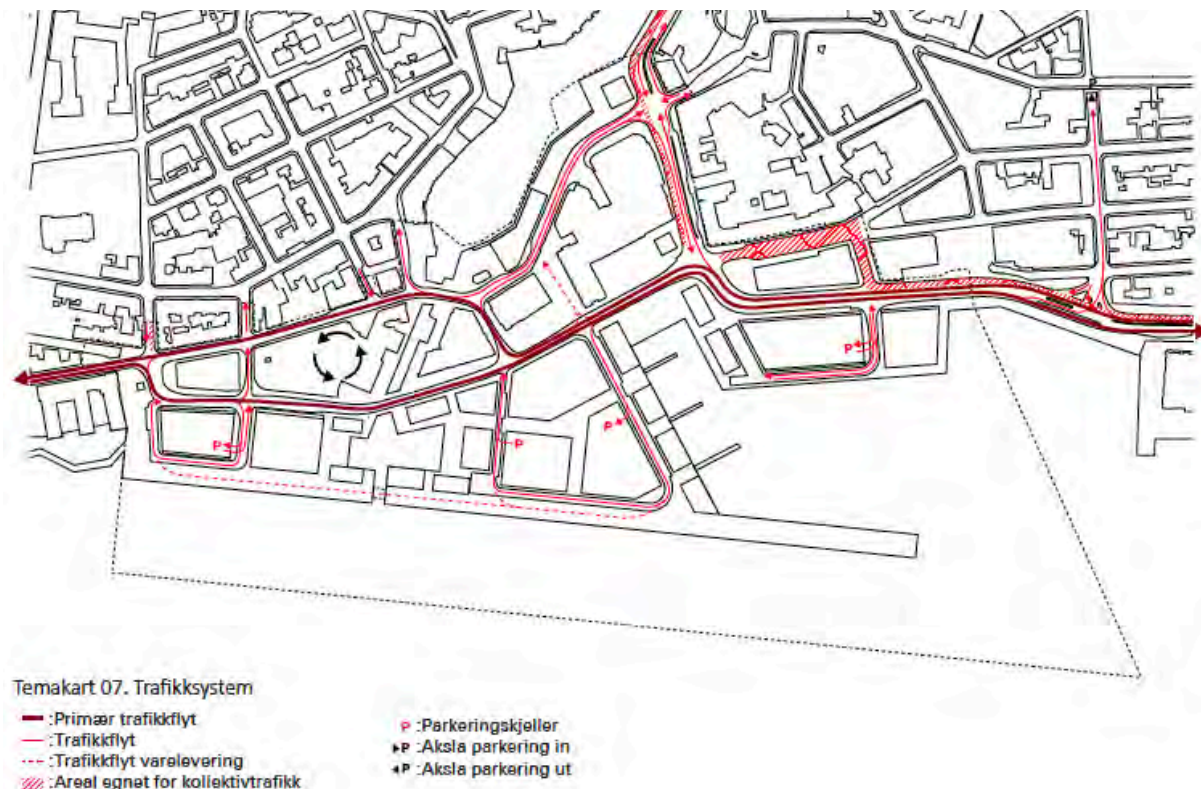
Sørsideplanen legger opp til at det skal tas nye grep for avvikling av trafikken gjennom Ålesund sentrum og en bedre tilrettelegging for myke trafikanter. Når det gjelder trafikkavviklingen er hovedtanken at man ønsker en mer gatebasert bystruktur, og at trafikken kan fordeles på flere av byens gater, istedenfor at all trafikk går på E136 som primær ferdselsåre tvers gjennom

sentrum (Ålesund Kommune 2015b). Dette skal gjøres mulig ved at det skal bygges en ny bro over sundet, sør for Hellebroa. Denne ser vi på figur 3.8.



Figur 3.8: Illustrasjon over hvordan planområdet vil bli utviklet med Sørsideplanen (Gjengitt fra Ålesund Kommune 2015b s. 26)

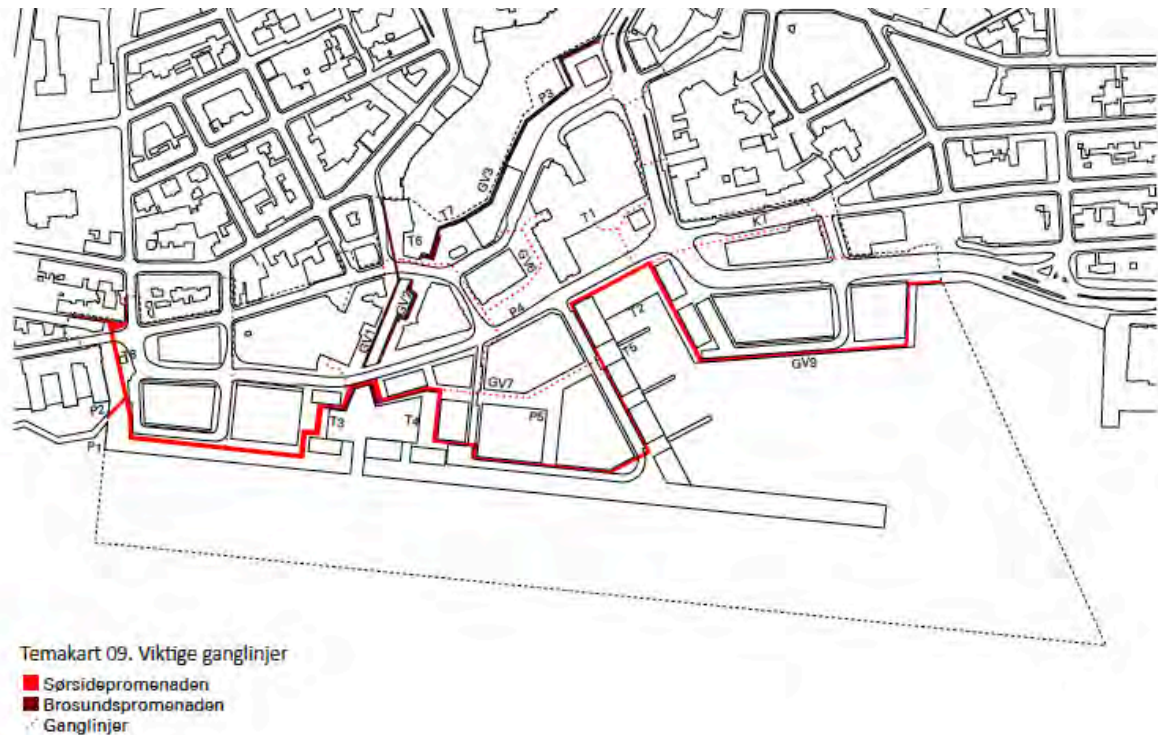
Broene vil bli enveiskjørt, slik at man kan benytte kvartalene i området som en stor rundkjøring. Illustrasjon av trafikflyten slik den er tiltenkt, kan sees i figur 3.9. Intensjonen er at den enveiskjørt trafikk skal bidra til færre problematiske kryssløsninger og et trafikkanlegg som skal fremstå mer harmonisk i en by av Ålesunds skala. For å unngå at kø blir stående gjennom sentrum i rushtiden, skal et intelligent lysreguleringssystem ved hjelp av doseringsanlegg utenfor sentrum fordele trafikken, slik at bare den trafikken sentrum har kapasitet til, slippes gjennom. Dette skal gjøre at mye av kødannelsene flyttes ut av sentrum, og bidra til at opplevelsen av den særpregede byen ikke ødelegges av trafikkaos. Det understrekes at planen skal legge til rette for trafikale løsninger som er akseptable, men at å lage optimale løsninger i en så liten og tett by som Ålesund ikke er mulig om man skal ta vare på byen som kulturhistorisk bysentrum med særpreg og sjarm. Sørsideplanen har som mål å få trafikken til å fungere i en bystruktur – at trafikken heller skal innordne seg etter byens gatestruktur enn at gatestrukturen skal formes etter trafikken behov (Ålesund Kommune 2015b).



Figur 3.9: Planlagt trafikflyt med Sørsideplanens tiltak (Gjengitt fra Ålesund Kommune 2015b s. 71)

For å tilrettelegge for bedre forhold for fotgjengere planlegges det et mer sammenhengende gangnettverk, med promenader, rom og plasser av ulike størrelser som skaper forbindelser og gode byrom.

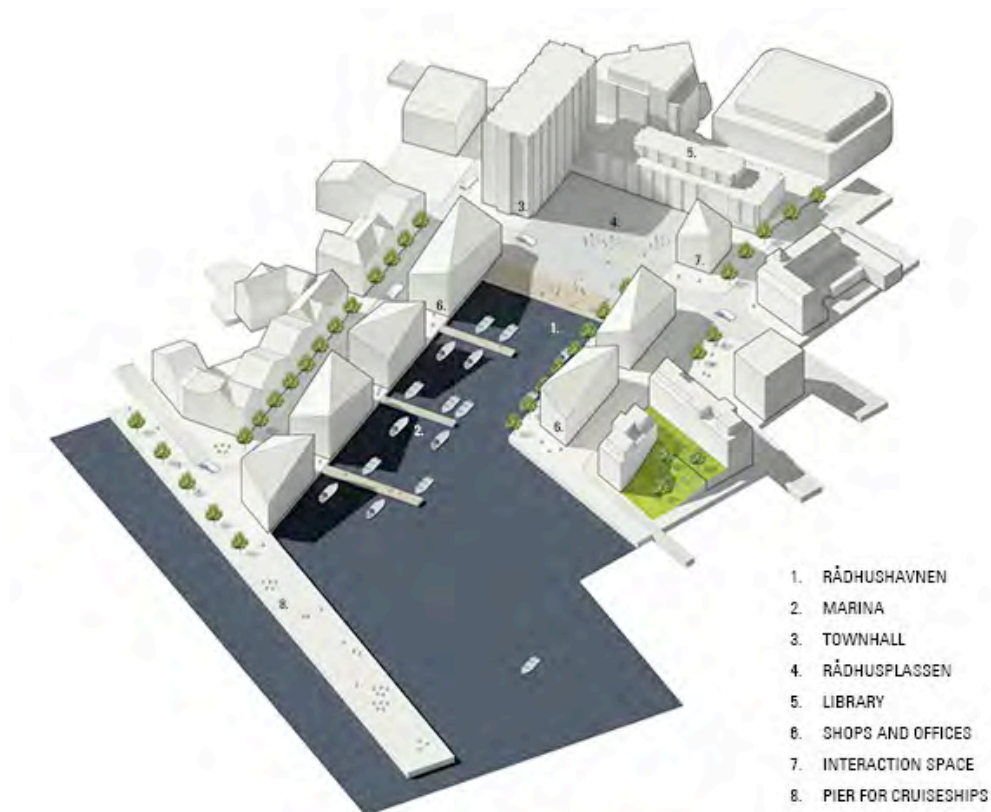
På figur 3.10 ser vi de to sammenhengende promenadene markert i rødt og svart. Den røde linjen illustrerer Sørsidepromenaden som går langs havnefronten i hele sørsideplanens område, og det er lagt opp til videre forbindelser østover og vestover utenfor planens område. Den svarte linjen markerer Brosundpromenaden, som går fra havnen i sør og helt opp til Dronning Sonjas plass i nord. Under den nye broen skal det promenaden gå på begge sider, mens det under Hellebroa bare blir promenade på ene siden. Dette er fordi broens bredde ikke vil gi rom for småbåttrafikk dersom det skulle vær gangarealer på begge sider.



Figur 3.10: Viktige ganglinjer (Gjengitt fra Ålesund Kommune 2015b s. 73)

Den nåværende rutebilstasjonen skal fjernes, og det er planlagt gateterminal lenger øst i byen. Sørsideplanen omfatter en del utfylling i sjø for å lage nye vannrom og byrom og plasser i tilknytning til vannrommene. Dette vil være med på å forsterke opplevelsen av byens identitet som havneby. I Sørsideplanen er sundet ansett for å være en enestående kvalitet, og tiltakene i planen tilrettelegger for mer attraktive arealer for gange og opphold i tilknytning til sundet. De neste illustrasjonene er hentet fra Jaja Architects nettside, laget i forbindelse med vinnerforslaget ”Sundbyen”.

Figur 3.11 viser området fra cruisehavna og piren, og opp til rådhuset. Det er lagt opp til utfylling i sjøen for å lage et område med rom av mindre skala og med gode kvaliteter. Mellom piren og rådhusplassen vil det bli småbåthavn og oppholdsarealer som grenser til sjøen, med trapper og gangarealer langs vannet. Hovedveien vil fortsatt gå mellom rådhuset og den nye Rådhushavna, men det er lagt opp til at veien skal kunne stenges og trafikken omdirigeres ved større arrangementer for at man skal kunne benytte hele rådhusplassen og arealene ned til rådhushavna som en stor plass. Ser vi på forbindelsene fra cruisehavna, så det være naturlig enten å følge Sørsidepromenaden til Brosundpromenaden og nordover mot Hellebroa, eller følge gatestrukturen oppover mot andre deler av sentrum.



Figur 3.11: Østre del av havnen med slik den er planlagt i Sorsideplanen (Gjengitt fra JAJA Architects)

Figur 3.12 viser hvordan man i Rådhushavna kommer tett på sjøen og båtlivet. Bebyggelsen som erstatter rutebilstasjonen og de andre byggene på havneområdet er preget av en høyere tetthet og byrom av en mindre skala enn i dagens situasjon.



Figur 3.12: Illustrasjon av arealene i Rådhushavna (Gjengitt fra JAJA Architects)

Ser vi på havneområdet litt lenger vest, så ser vi at også her er kvartalsstrukturen og den nye bebyggelsen trukket helt ned til cruisehavna. Det er satt av 15 meter til havneformål. Det er tegnet inn små felter med grøntstruktur flere steder. Dette er noe som mangler i denne delen av sentrum i dag.



Figur 3.13: Området mellom Kulturhavna og Rådhusavna (Gjengitt fra JAJA Architects)

Ser vi på området hvor sundet kommer ut på sørsiden, vises det som kalles Kulturhavnen. På figur 3.13 Det er havnebassenget mellom den nye broen over sundet og cruisehavna. Som vi så i kapittelet om situasjonen i havneområdet i Ålesund i dag, så er dette havnebassenget i dag lite utnyttet kvalitetsmessig og har et industrielt havnepreg.



Figur 3.14: Området fra Kulturbavna og opp til Hellebroa, med ny bro mellom disse to (Gjengitt fra JAJA Architects)

Med Sørsideplanen skal dette bli transformert til et område med attraktive kvaliteter. Oppholdsarealer i sjøkanten og trapper som går ned til sjøen gjør at man kan få nærkontakt med vannet i omgivelser som er innrammet av bebyggelse og tilrettelagt for aktivitet og byliv.



Figur 3.15: Kulturbavna, med sjotrapper og oppholdsarealer som skal invitere til aktivitet (Gjengitt fra JAJA Architects)

Området i Kulturhavna er som vi ser på figur 3.15 illustrert med mennesker som oppholder seg i vannkanten, bader, padler og rusler. Sjøen vil trolig være rolig i havnebassenget, godt skjermet fra alle kanter. Det er tatt hensyn til forskjeller i vannstanden ved flo og fjære, og dette vil være med på å påvirke opplevelsen av kulturhavna som et aktivt element. Det legges på denne måten opp til at man kan skape aktivitet i og rundt sjøen. I byggene rundt kulturhavna ønskes det aktive førsteetasjer med for eksempel spisesteder som kan ha mulighet for uteservering og andre kulturelle tilbud (Ålesund Kommune 2015b).

Vest for kulturhavna er det planlagt ny videregående skole. Byggingen av skolen skal gjennomføres i den første fasen av arbeidet med implementeringen av Sørsideplanen. Den nye skolen skal etter planen stå ferdig i 2019, og håpet er at store deler av planen kan være realisert til da. I følge min informant i kommunen så håper de på oppstart i byggeprosessen i 2017.



Figur 3.16: Vestre del av havnen, med vestre del av kulturhavnen og ny videregående skole (JAJA Architects)

Av figur 3.16 ser vi at både videregående skole og kulturskole er planlagt like ved cruisehavnen. Når det ligger store skip til kai ved cruisehavna vil dette kunne føre til skyggekastning og noe støy. Dette gjelder alle bygningene som er planlagt langs havnen, og av denne grunn er det ikke

planlagt boliger nærmest cruisehavna. Skolen skal kunne huse ulike aktivitetstilbud på kveldstid, noe som vil bidra til at området ikke blir dødt og øde på ettermiddag- og kveldstid.



Figur 3.17: Brosundet, med ny bro og ny bebyggelse langs cruisehavna (Gjengitt fra JAJA Architects)

Figur 3.17 viser plasseringen av den nye broen, og det vises her tydelig hvor kort avstanden fra Brosundet til Rådhushavnen som vi ser i det høyre hjørnet faktisk er. Gatestrukturen er tydelig, og vi kan se både grønne rom og grønne linjer langs flere av gatene.



Figur 3.18: Karl Eriksens plass, planlagt transformert til et hyggelig sted for opphold og aktivitet (Gjengitt fra JAJA Architects)

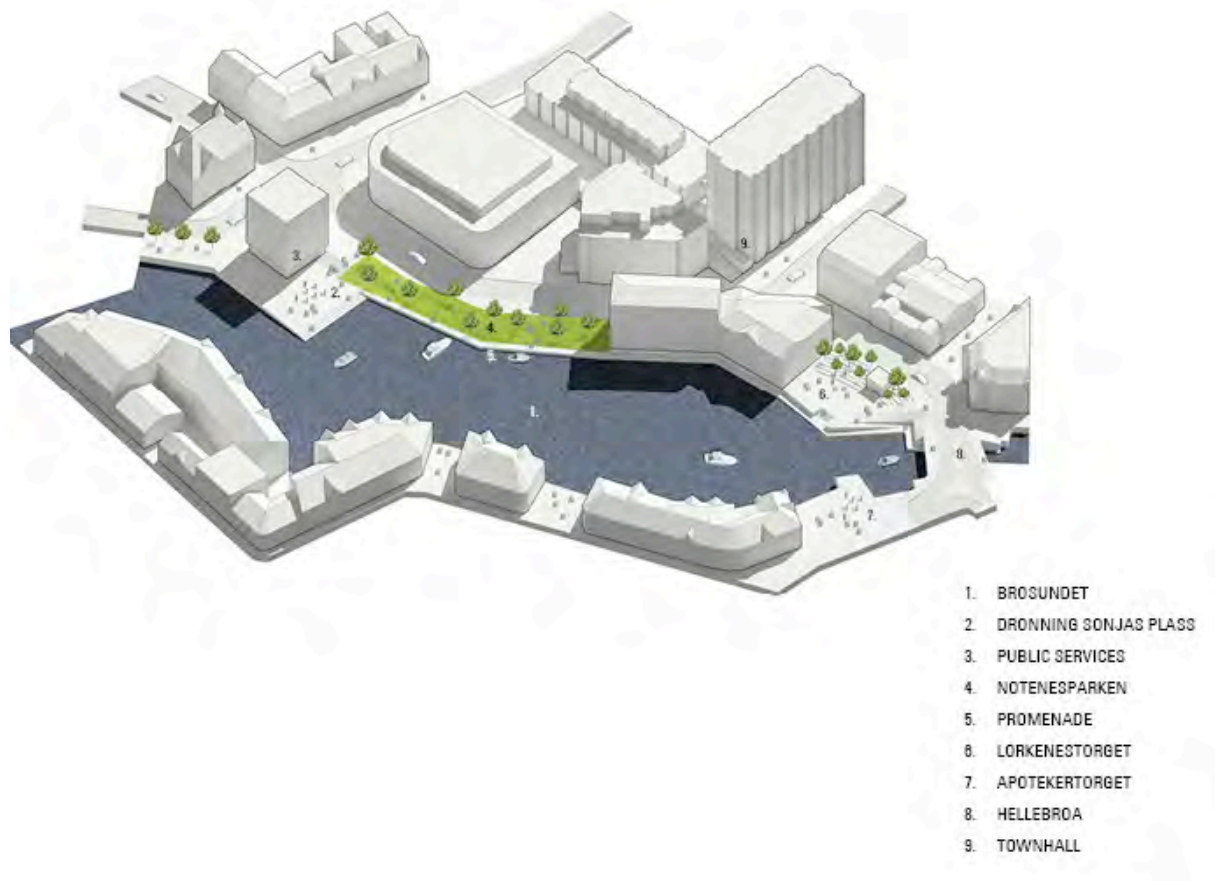
Et av byrommene som er planlagt transformert, Karl Eriksens plass, kan vi se på figur 3.18. Dette ligger rett vest for rådhuset, langs hovedveien og rett over veien for der rutebilstasjonen ligger i dag. Denne illustrasjonen viser tydelig hvordan det legges vekt på et bedre tilrettelagt bymiljø for mennesker. Sitteplasser, grønne rom og gode fortau er attraktive kvaliteter.



Figur 3.19: Hellebroa sett fra sør, med promenade langs sundet og under broen (Gjengitt fra Ålesund Kommune 2015b s. 28)

Her ser vi Hellebroa sett fra sør, med promenaden som går langs sjøen og under broen. Ved å følge promenaden under broene vil man unngå kryssing av veibanene, og dette gir en nærmest barrierefri løsning for fotgjengere. Ved å legge promenaden helt ned til vannkanten så inviteres fotgjengerne til nærkontakt med sjøen, og dette kan være med på å formidle Ålesunds identitet til de som ferdes der. Som illustrasjonen viser så skal det ikke være noe sikringstiltak som gjerde, kant eller lignende mot sjøen, men det skal være rekkverk på innsiden langs veggene og kantene. Kommunen ser på dette som uproblematisk, siden det heller ikke er slike sikringstiltak mot sjøen på kaiene. Kommunen opplyser at bredden av gangarealet på det smaleste blir omtrent 2 meter, og at dette er gjort for å tilfredsstille minimumskravet til universell utforming. Som nevnt i del 2 om kunnskapsgrunnlag så er det i TEK10 krav om at gangadkomster skal ha en minimumsbredde på 1,8 m. Når man planlegger gangarealer under broen, så kreves det også tiltak for å gjøre det lyst og trivelig å ferdes på broens underside. Her er det planlagt lysinstallasjoner

som både skal sørge for god belysning på kveldstid og som også skal være med på å danne en spennende opplevelse (Ålesund Kommune 2015b).



Figur 3.20: Området fra Hellebroa og nordover i sundet (Gjengitt fra JAJA Architects)

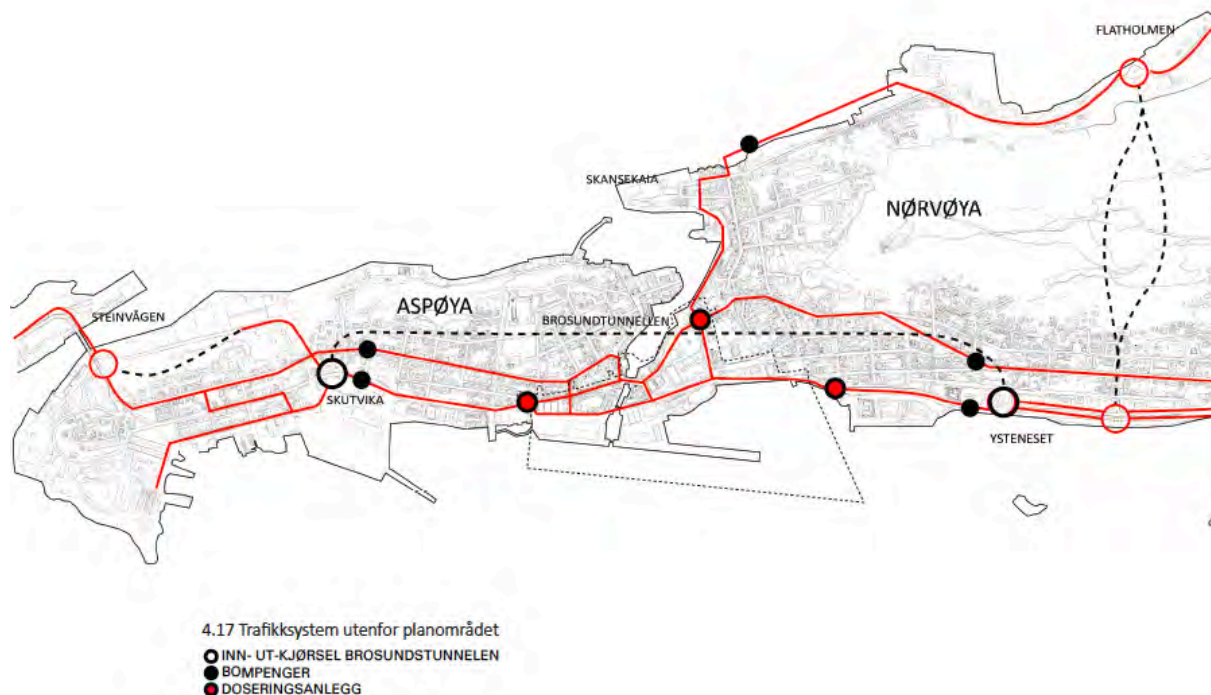
Fra Hellebroa og nordover i sundet er det planlagt at Brosundpromenaden skal fortsette til Dronning Sonjas plass. Dette er den strekningen hvor det i dag går en flytebryggepromenade.

Vi ser av figur 3.21 at det er tegnet inn promenade på fast grunn, som hadde vært den mest ideelle løsningen. I følge kommunen er det et alternativ å beholde flytebryggepromenaden, men med oppgraderinger og bedret kvalitet.



Figur 3.21: Brosundpromenaden mot Dronning Sonjas plass, som er den plassen hvor det her er tegnet inn et nytt og spesielt bygg midt i bildet (Gjengitt fra JAJA Architects)

Tenker man mot fremtiden, så skal veiløsningene i Sørsideplanen ha kapasitet til å tåle veksten de neste ti årene, før kapasiteten igjen er sprengt. I Bypakken er det et ønske om en tunnel under sentrum, slik at gjennomkjøringstrafikken til og fra ytre bydel kan ledes i tunnel under sentrum for å lette trykket på veiene i sentrumsområdet. Spesielt ville denne tunnelen her ha lettet trafikken av vogntog og andre store kjøretøy gjennom sentrum.



Figur 3.22: Trafikksystemet utenfor området til Sørsideplanen, slik det er ønsket med doseringsanlegg og tunnel under Brosundet (Gjengitt fra Ålesund Kommune 2015b s. 52)

I framtiden er man avhengig at Brosundtunellen som er foreslått i Bypakken, faktisk kommer. Tidsperspektivet på dette – om Bypakken med bompengefinansiering blir vedtatt – så kan Brosundtunellen være ferdig i 2040-2045. Beregninger viser at en tunnel på denne strekningen kan ta unna minimum 25 % av trafikken som går gjennom sentrum (Ålesund Kommune 2015b). Ser man dette i sammenheng med at løsningene i Sørsideplanen bare kan takle veksten de ti neste årene, så burde denne tunnelen være realisert allerede i 2030 for å unngå at man igjen får store kapasitetsproblemer på veiene i sentrum.

Ser vi den fremtidige situasjonen, slik den kan bli med gjennomføring av Sørsideplanen, mot teorielementene, så er det tydelig at tetthet og funksjonelle helhetsløsninger er noe som er vektlagt i det nye bybildet. Det er planlagt gode gangforbindelser, med fokus på sammenheng og attraktive omgivelser. Ved å lede fotgjengerne på promenaden langs sundet og under begge broene, minimeres barriereeffekten av veiene uten at man lager løsninger som fører til store omveier for de gående.

Trygghetsfølelsen i forhold til trafikken vil også være bedre når man som fotgjenger ikke behøver å ferdes på smale fortau langs de mest trafikkerte veiene, eller utsettes for fare i forbindelse med kryssing av veier eller veikryss. Sørsideplanen legger også opp til et mer levende byliv, med aktive førsteetasjer og aktivitetstilbud som skal bidra til å skape aktivitet og liv i byen på ettermiddag- og kveldstid. Dette er med på å skape trygghetsfølelse. Sjøen er et moment som kan være med på å skape usikkerhet hos noen. Er man oppvokst i Ålesund så er man vant til å oppholde seg i nærheten av sjøen, og er ikke redd for å få nærkontakt med vannelementet. Derimot, om man kommer fra en storby i for eksempel Tyskland eller England som mange av turistene gjerne gjør, er det ingen selvfølge at man føler seg trygg i nærkontakt med vannet på denne måten. Det å ferdes helt nærme vannkanten uten at der er noen form for gjerde eller kant som skiller gangarealet fra sjøen i sundet kan oppfattes som et usikkerhetsmoment. Særlig tenker jeg på hektiske dager i byen når det er flere cruiseskip på samme tid, og flere tusen besøkende som skal ut og gå til fots i byen. Blir det trengsel på disse gangarealene som grenser til sjøen vil det kunne føles utrygt.

Stedskvalitet og den menneskelige dimensjon er kvaliteter som det tilrettelegges for i stor grad i Sørsideplanen. Det planlegges byrom av ulik størrelse og med ulike funksjoner, og omgivelser med detaljer og aktivitet som skaper ulike sanseinntrykk når man beveger seg i gangfart. Ser vi planene for Sørsiden opp mot Gehl og Gemzøes kvalitetskriterier, så tilfredsstiller planforslagene

mange av disse. Man er mer beskyttet mot trafikken, får en økt opplevelse av trygghet med tanke på at byliv skaper trygghetsfølelse, og har gode muligheter for å stå, sitte, se og snakke. Det legges også opp til områder som gir mulighet for fysiske aktiviteter, og bygningene og byrommene er av en dimensjon som danner et godt byområde for mennesker. Videre planlegges det en god utforming, og med fin utsikt og nærhet til sjøen så oppfyller dette også estetiske kvalitetskrav. Tenker man på hvordan man blir skjermet fra vær og vind, må det nevnes at Ålesund er et værhardt sted, hvor det kan blåse og regne voldsomt i uværperiodene. På dager med storm vil det ikke være like trivelig å ferdes i sjøkanten. Selv om den økte tettheten vil gjøre at bygningene skjermet noe, så er områdene langs sundet relativt åpne og ikke skjermet for påvirkning fra vær og vind.

Et godt eksempel på at områder som er lite attraktive i dagens situasjon og som er planlagt transformert med bedre stedskvalitet og tilpasning til den menneskelige dimensjon er Karl Eriksens plass, som vi ser på bilde 3.19. Denne er lokalisert like ved hovedveien, vis a vis rutebilstasjonen i dagens situasjon. Området er preget av parkeringsplasser og har få bymessige kvaliteter.



Bilde 3.19: Karl Eriksens plass slik den ser ut nå.

I Sørsideplanen planlegges dette området som et byrom med grøntstruktur, sitteplasser og rom for hyggelig opphold. Dette er et godt eksempel på hvordan et område kan forandres til å bli noe positivt i bymiljøet, uten at det krever enorme forandringer.



Figur 3.23: Karl Eriksens plass slik den er planlagt i Sørsideplanen (Gjengitt fra JAJA Architects)

Det er selvfølgelig en viss usikkerhet knyttet til hvordan de planlagte tiltakene vil fungere og se ut i praksis kontra hvordan de fremstilles på arkitekttegnede illustrasjoner. Som for eksempel gangpromenaden under Hellebroa. På illustrasjonene ser dette ut som et trivelig sted å ferdes, og verken høyde eller bredde under broen ser ut til å være problematisk.



Bilde 3.20: Hellebroa, sett fra nord. Kanskje ikke så lyst og luftig under broen i virkeligheten.

Bilde 3.20 viser Hellebroa fra nordsiden, tatt en dag med sol og fint vær. Her fremstår høyden under broen som begrenset, og med en gangpromenade med 2 meters bredde så kommer man svært tett på småbåtene som ferdes under broen på vei gjennom sundet. Undersiden av broen slik den vises på dette bildet gjør at den fremstår mørk og utrivelig. Det må gjøres en massiv innsats for å få det til å se like lyst, lett og trivelig ut som på illustrasjonsbildet under, som viser broen sett fra sør.



Figur 3.24: Det ser lyst og luftig ut under Hellebroa på illustrasjonene (Gjengitt fra JAJA Architects)

Når det gjelder universell utforming, fremkommelighet, tilgjengelighet og orientering så har man gode forutsetninger for å kunne tilrettelegge for dette på en god måte når man skal transformere et helt byområde, slik som det etter planene skal gjøres på Sørsiden i Ålesund.

I planbeskrivelsen for Sørsideplanen sies det følgende om universell utforming: ”Det skal tilrettelegges for universell utforming i hele planen. I forbindelse med kulturminne, kulturmiljø og hensynssover ved vannrom hvor universell utforming er vanskelig, skal det bestrebes å tilrettelegge for best mulige forhold” (Ålesund Kommune 2015b).

Det sies ikke noe videre om dette, og jeg antar derfor at det er snakk om å følge de kravene som finnes i lovene og forskriftene. Flere steder i planbeskrivelsen nevnes det at barn og unges

interesser skal prioriteres, og at byrommene skal invitere til aktiviteter. Trapper og ramper som går helt ned til sjøen inviterer til nærkontakt med vannelementet (Ålesund Kommune 2015b).

Helhetlige og sammenhengende løsninger for fotgjengere er med på å gjøre orienteringen enklere. Tilretteleggingen for orientering og veifinning avhenger mye av hvilke materialer som velges, hvordan arkitekturen og naturlige elementer benyttes som ledende virkemidler. En del av kravene til elementer som er ledende og med på å tilrettelegge for god orientering er fastsatt i TEK10. Videre så er det essensielt hvilke materialer man velger til underlaget i gangsonene, og at de ulike sonene for aktivitet, opphold og gange markeres på en måte som gjør det lett å skille de fra hverandre for alle brukergrupper. God og hensiktsmessig skilting er også en viktig del av orienteringen. Det bør være skilt som kan forstås uavhengig av funksjonsevne, og som markerer både hvor man er og hvor man skal bevege seg for å finne frem til målet. Det sies lite om hvordan dette skal løses i planbeskrivelsen til Sørsideplanen.

3.4 Andre tiltak

Vi har nå sett hvor konsentrert Ålesund sentrum er, og at byens arealer er begrenset av naturlige faktorer som fjell og sjø. I Sørsideplanen er det planlagt en rekke gode løsninger for hvordan man kan tilrettelegge bedre for fotgjengere og samtidig forsøke å ivareta trafikkflyten, uten at dette fører til en nedprioritering av fotgjengerne. Og nettopp fordi byen har begrensede arealer, så vil det nok alltid kunne bli litt trengsel de dagene i høysesongen for besøkende cruisegjester hvor det er flere store skip som gjester byen samtidig. Dette er vanskelig å unngå, og heller noe som må aksepteres så lenge cruisetrafikken til Ålesund opprettholdes på dagens nivå eller har videre vekst.

Derfor kan det være aktuelt å se på hvilke andre tiltak som kan gjøres for å forsøke å spre gruppen av turister, for å fordele presset på gangarealene. Dette vil også kunne være med på å bedre turistenes opplevelse av gangarealene i byen, om trengselen blir mindre. Reiselivet opplyser at de forsøker å få flere av cruiseturistene til å gå østover fra cruisehavna og inn i byen øst for rådhuset, og at de prøver å dele ut informasjon og turistkart til flest mulig når de passerer turistkontoret på vei ut fra havneområdet. Det at turistene har veldig forskjellig bakgrunnsinformasjon om byen når de ankommer gjør at de har ulike forutsetninger for å vite hvor de skal og hva de ønsker å se i byen. Det er viktig å ha et aktivitetstilbud som består av et bredt spekter av ulike aktivitets- og opplevelsestilbud. Det er en tydelig utvikling mot at flere ønsker opplevelser med større aktivitetsgrad, og det er derfor viktig å tilby opplevelser for ulike interesser med varierende aktivitetsgrad (Gjengitt fra Ålesund Kommune 2015b s. 49).

Et tiltak kan være at man forsøker å skape et bedre samarbeid med cruiseselskapene, slik at flere turister får mer informasjon om byen før de ankommer. Om flere vet hva de vil se i byen, så tror jeg spredningen kunne blitt litt bedre, fordi flere hadde valgt ulike retninger fra havnen mot byen i stedet for bare å følge hovedstrømmen. Mer informasjon til turistene før ankomst kunne nok også gjort det lettere å markedsføre de ulike utfluktene. Andelen turister som drar på bussutflukt er synkende, og reiselivet skulle gjerne sett at flere velger dette alternativet.

Det finnes også tilbud om å se Ålesund og nærliggende områder fra sjøen, med sightseeingbåt, hurtigbåt eller hurtiggående RIB-båt. Alle disse går fra nordsiden av byen, og da må turistene gå igjennom sentrum for å komme til de. Dersom sightseeingbåter og andre båter med tilbud for turistene kunne hatt avgang fra havnen på sørsiden, kunne cruiseturistene nådd disse uten å måtte forlate havneområdet. Da hadde man tatt av noe av presset på gangarealene i sentrum. Det er mye man rekker å se i området rundt Ålesund med båt i løpet av noen timer. Hjørundfjorden og Runde med fuglefjellet er to populære destinasjoner for sightseeing, men det finnes også en rekke andre idylliske steder i små fjorder som turistene kan ha stor glede av å oppleve. For eksempel kan ferden gå inn Ellingsøyfjorden og mot Skodje hvor man kan gå under de gamle Skodejebroene fra 1922, som vises på bilde 3.21. Det finnes mange perler i fjordene i området, og selv om cruiseturistene ser noe av fjordlandskapet på ferden med cruiseskipene, så kan mindre båter vise mer av de særpregede smale fjordene.



Bilde 3.21: Skodejebroene (Gjengitt fra Statens vegvesen 2012)

En annen mulighet for å få flere av cruiseturistene til å dra på utflukt med båt er ved å tilby fisketurer, også dette må da være fra havnen på sørsiden om det skal bidra til å unngå at alle turistene entrer sentrum på samme sted. Cruisesesongen har høysesong midt på sommeren, og da er det lavsesong for kystfiskebåtene som hører til i Ålesund og omegn. Dette betyr at det er muligheter for å få tak i fiskebåter som ønsker å utforske alternative driftsmuligheter, som for eksempel å ta med turister på fisketur. Det finnes muligheter for arrangerte fisketurer den dag i dag, men eneste stedet jeg har sett annonse for dette er i brosjyren for ekskursjoner og utflukter fra turistkontoret, og slett ikke alle turistene ser denne brosjyren. Det står heller ikke noe om hvor man eventuelt skal møte opp eller hvem man skal kontakte for å få arrangert en fisketur. I forhold til at cruiseturistene har begrenset tid i byen, så tror jeg at utfluktene bør være lett tilgjengelige og ikke kreve noe planlegging eller organisering fra turistenes side. Cruiseturistundersøkelsen fra 2014 viser at bare 1 % av de spurte cruiseturistene har deltatt på saltvannsfiske som aktivitet (Ålesund Kommune 2015b). Ser man dette i forhold til at fiske er en ettertraktet aktivitet blant for eksempel tyske turister som kjører bobil til Norge bare for å fiske i fjordene, så tror jeg fisketurer for cruiseturistene kan ha et ubrukt potensiale. Hele 18 % av de landbaserte turistene oppgir nemlig i samme undersøkelse at de har deltatt på fiske i saltvann under sitt opphold i Norge (Dybedal et al. 2015). Tilrettelegger man dette slik at de kan gå direkte til en fiskebåt for å dra på fisketur fra samme havna som cruiseskipene legger til, blir dette et lett tilgjengelig alternativ for de. Man trenger ikke dra langt avgårde for å finne gode fiskeområder, det finnes områder hvor fisken biter lett like utenfor byen. Fiskebåtene har selvfølgelig ikke kapasitet til å ta med store grupper, men økt andel turister som drar på fisketurer og en økt andel som drar på sightseeingtur med hurtigbåter eller lignende vil kunne ta av for noe av trykket på byen når cruiseskipene ankommer byen.

Også guidede fotturer med byvandring i Ålesund kan være med på å ta med grupper av turister i ulike retninger. Men også disse bør da gå fra havna om det skal være hensiktsmessig for å hjelpe på spredningen av de store turistgruppene.

Likt for alle aktivitetene er, det være guidede fotturer, bussutflukter, båtturer eller fisketurer, er at de må markedsføres og være lett tilgjengelige. For å få til dette tror jeg man må ha en bedre dialog med de ulike cruiseselskapene, for å få ut mer informasjon til turistene før de ankommer byen, og forsøke å selge flest mulig utflukter på forhånd. Dette må selvfølgelig skje ved hjelp av en god dialog og et godt samarbeid med cruiseselskapene. For de som ikke kjøper utflukter på forhånd bør det være lett tilgjengelige alternativer når de kommer i land.

Cruiseskipene har gjerne ankomst om morgenen, og drar på ettermiddag eller kveld. Ofte ser man da at turistene ankommer byen på samme tid som morgenrushet, og skal tilbake til skipene omtrent når ettermiddagsrushet pågår. Dette gjør at problemene med avvikling av trafikken forverres, siden turistene enten reiser ut med buss og havner i rushtrafikken på denne måten, eller at de turistene som ferdes til fots i byen skal krysse veiene midt i rushtiden og vanskeliggjør trafikkavviklingen på denne måten. Med det planlagte intelligente lysreguleringssystemet i sørsideplanen så skal det ikke bli kø i sentrum på samme måte som i dag, fordi kun den trafikken sentrum har kapasitet for, skal slippes inn. Om det skulle fortsette å være et problem at turistenes ankomst og avreise sammenfaller med rushtiden selv med det nye reguleringssystemet, så kan man se på mer ekstreme tiltak, som å legge restriksjoner på når cruiseskipene får ankomme og reise, eller restriksjoner på når de får slippe cruisepassasjerene ut i byen. Jeg ser på dette som ekstreme tiltak fordi man på denne måten kan risikere å gi Ålesund dårlig rykte som cruisedestinasjon, og det er ikke ønskelig på noen måte da cruiseturistene utgjør en viktig del av turistnæringen i Ålesund. Cruiseskipselskapene har mange havner å velge mellom når de skal bestemme hvilke havner som er best egnet som anløpshavn. Ønsker man å beholde Ålesunds posisjon som en av de største cruisehavnene i Norge, så bør det forsøkes tiltak som kan beholde eller øke byens attraktivitet som anløpshavn fremfor å gjøre ekstreme tiltak som kan føre til det motsatte.

Del 4

Avslutning

4.1

Diskusjon

Jeg vil her se på funnene som skal danne grunnlaget for å svare på problemstillingen og de tre delspørsmålene jeg har stilt til denne, og diskutere betydningen dette har.

Problemstilling: Hvordan kan man tilrettelegge for cruiseturistene som fotgjengere i Ålesund sentrum, på en måte som ivaretar øvrig trafikkflyt?

Delspørsmål

- 1) Hvordan er det å være fotgjenger i Ålesund sentrum i dag?
- 2) Hvordan vil det bli å være fotgjenger i Ålesund sentrum dersom Sørsideplanen med alle sine tiltak blir gjennomført?
- 3) Finnes det andre tiltak enn tiltak rettet direkte mot gåstrategi og tilrettelegging for gående som kan være aktuelle og nyttige for å tilrettelegge for turistene?

Det er ingen tvil om at Ålesund har utfordringer når det skal planlegges for fremtidig vekst. De topografiske forholdene legger store begrensinger på hvordan bysentrumet kan vokse, og samtidig har man hovedveien E136 som går rett gjennom byen og danner forbindelsen til de øyene som utgjør ytre bydel. I tillegg til de arealmessige begrensingene så er store deler av byen preget av jugendstilarkitekturen fra gjenreisningsperioden etter den voldsomme bybrannen som rammet byen i 1904. Noen bygg er fredet, og den generelle holdningen er at man ønsker å bevare den særpregede arkitekturen og det kulturhistoriske miljøet. Byens gatestruktur er også preget av å stamme fra årene etter 1904, med smale og bratte gater, som svinger og snor seg rundt mange av byens hauger og knauser. Gatestrukturen sett i sammenheng med trafikkmengden som ferdes gjennom sentrum, skaper utfordringer med effektiv trafikkavvikling, og det er rushtidsproblematikk med kjøretidsforsinkelser. Ser man gatestrukturen i sammenheng med universell utforming og tilgjengelighet for alle, så er også dette en stor utfordring. Bratte gater, brosteinsdekke og trapper gjør fremkommeligheten vanskelig mange steder i sentrum.

Byen har på grunn av de storslåtte naturomgivelsene og jugendstilpreget blitt en populær destinasjon for cruiseskip i sommersesongen. Det at havnen i Ålesund ligger i sentrum gjør byen unik i cruisesammenheng, og byen har særdeles gode innseilingsforhold for store skip gjennom Breisundet, som leder skipene fra havet og inn til sentrum. Cruisenæringen har utviklet seg

voldsomt de siste ti årene, og Ålesund var i 2014 den 6. Største cruisehavnen i Norge (Innovasjon Norge 2014). På travle dager kan opp til tre cruiseskip i tillegg til Hurtigruta besøke byen, og dette medfører at flere tusen turister skal se byen samtidig. Dette blir en stor belastning på gangnettet og fører til store forsinkelser i trafikken i forbindelse med at flere tusen fotgjengere skal krysse hovedvegen, noe som medfører at trafikken stopper opp. Særlig området rundt Hellebroa fremstår som byens flaskehals. Endringene som ble gjort i kjøremønsteret i 2014 synes å ha redusert køproblematikken noe, men det nye gangmønsteret kan lett oppfattes som en tidkrevende omvei, siden man må vente på grønn mann og krysse to veier. Gående prøver derfor å krysse veien utenom overgangene, noe som medfører potensielt farlige situasjoner. Det er ikke ønskelig at Ålesund skal miste sitt gode rykte som turistby på grunn av dårlige forhold for fotgjengere, og man ønsker heller ikke at innbyggere i Ålesund skal få en negativ innstilling til turistene og turistnæringen på grunn av kaoset som oppstår når cruiseskipene legger til havn i byen. Det er et behov for bedre forhold for fotgjengertrafikken og en mer effektiv avvikling av biltrafikken.

Dagens forhold for fotgjengere i Ålesund sentrum preges av løsninger som er lite sammenhengende og tilgjengelige, og som ikke gir fotgjengerne noen følelse av å være prioritert. Med en økende biltrafikk har det blitt lagt mer vekt på avvikling av biltrafikken, noe som kan synes å gå på bekostning av de gående. Hovedveien fremstår som en stor og støyende barriere, som kan være et faremoment ved krysninger og ferdsel på smale fortauer helt inntil kjørebanelen. Kartverkets tilgjengelighetskartlegging fra 2013 viser at store deler av gatene i sentrum har blitt vurdert til å være vanskelig tilgjengelig eller ikke tilgjengelig (Norgeskart). Det at byen har utfordringer i forhold til fremkommelighet og tilgjengelighet for alle vises tydelig i brosjyren ”Gatelangs i Ålesund”. Den foreslår en rute på 20 punkter som man bør besøke for å se arkitekturen og særpreget i byen, og bare punkt 1-9 er anbefalt for de som har utfordringer i forhold til funksjonsevne (Ålesund kommune & Grytten 2011).

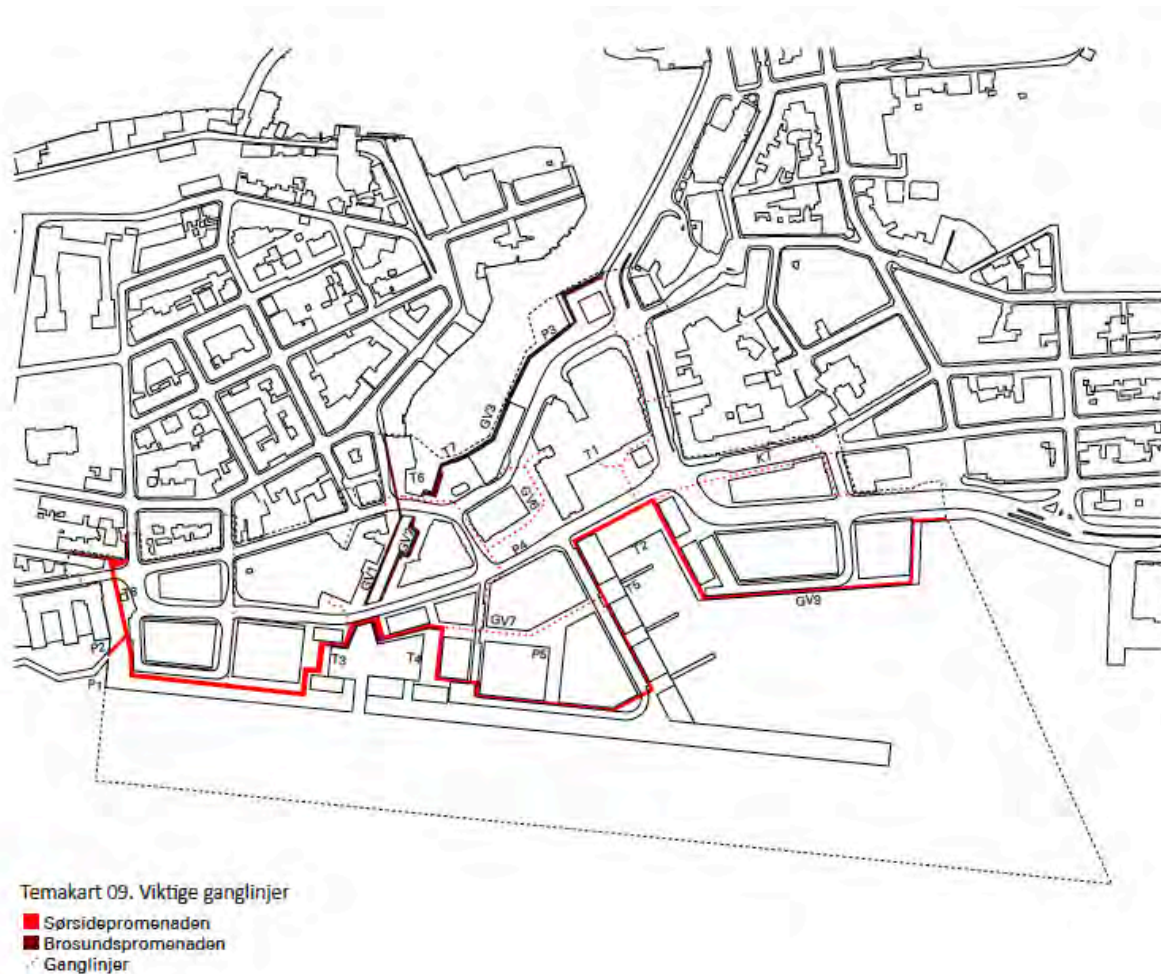
En reguleringsplan for Ålesund sentrale sørside har vært arbeidet med siden 2007, og ble vedtatt i mars 2015. Planen har ambisiøse løsninger for avvikling av både fotgjengertrafikk og biltrafikk, og baseres på at sundet og nærheten til sjøen er en svært viktig kvalitet. Med en mer urban fortetting helt ned til kaikanten, sammenhengende promenader i sjøkanten, og gode byrom med attraktive kvaliteter, kan tiltakene være med på å gjøre sørsiden av Ålesund til et område med gode stedskvaliteter. Planområdet skal så langt det lar seg gjøre i forhold til topografien, være universelt utformet (Ålesund Kommune 2015b).

Barriereeffekten hovedveien gir i sentrum, er kanskje overskyggende for det faktum at veien har måttet tilpasse seg gatestrukturen. Veien snor seg gjennom flere av sentrumsgatene, og dette viser at selv om Ålesund er en svært bilbasert by, så er det byen som har fått beholde hovedrollen ved å hovedsakelig holde på gatestrukturen. Samfunnet utvikles stadig mot et økt fokus på miljøvennlighet, bærekraft og urbanitet, og det er ikke lenger en selvfølge at bilen og biltrafikken skal gis innpass og tilgang alle steder i byene. I Ålesund er situasjonen litt spesiell siden Hellebroa utgjør eneste forbindelse til ytre bydel, så før en eventuell tunnel eller annen løsning er på plass kan man ikke nekte biltrafikken å passere gjennom sentrum. At trafikkreguleringsystemet som er planlagt i Sørsideplanen skal bidra til å flytte køen ut av sentrum for å ivareta opplevelsen av det spesielle sentrumsområdet, tyder på at det tas et steg i retning mot å fokusere på prioritering av fotgjengernes opplevelse av sentrum, fremfor trafikkflyt for biltrafikken. Sett i sammenheng med utviklingen i resten av samfunnet så er dette et steg i riktig retning.

Det er på høy tid, og veldig positivt, at det er vedtatt en plan som vektlegger prioritering av forholdene for de myke trafikantene og tiltak for som kan være med på å skape et mer aktivt byliv. Det er som vi så i del 3 planlagt promenader langs sjøkanten i sundet, i tillegg til at det legges opp til aktiviteter knyttet til havnebassenget i kulturhavnen. Trafikken gjennom området skal være enveiskjørt, noe som kan gjøre at trafikken føles mindre dominerende. Det er planlagt aktive fasader med mulighet for uteserveringer, og lagt opp til opphold og aktiviteter på flere torg og plasser (Ålesund Kommune 2015b). En faktor som synes å være tatt liten hensyn til – eller som i hvert fall kommer svært dårlig fram på illustrasjonene – er værforholdene i Ålesund. Byen ligger værhardt til ut mot havgapet, og er preget av et vestlandsklima med mye sterk vind og kraftig regn. Noe som illustrerer dette er en uttalelse en som bor i Ålesund kom med når jeg viste frem planene for sørsiden: ”det må være en arkitekt fra Østlandet som ikke kjenner værforholdene her som har planlagt dette”. Det er ikke alltid så trivelig å ferdes langs sjøen i Ålesund, særlig ikke når det blåser full storm, og uterestaurantene vil måtte redde alt av stoler og bord som ikke er boltet fast. Jeg vil derfor anta at på dager med dårlig vær og sterk vind, så vil fotgjengere velge andre gangruter gjennom sentrumsområdet. Selv om dette kan bidra til å støtte opp om de øvrige gatene og tilbud som finnes der, så vil dette kunne medføre at de gående benytter seg av kryssningspunkter over veiene som ikke er dimensjonert for å håndtere mengder av kryssende fotgjengere i forhold til sikkerhet og trafikkflyt.

En annen viktig faktor å tenke på når det gjelder nærhet til sjøen, er trygghetsfølelsen. Slik promenadene langs sundet er planlagt, så skal det ikke være noe form for kant, gjerde eller skille, mellom gangarealet og sjøen. Vann er en attraktiv kvalitet, og for mange vil promenadene være et behagelig sted å rusle i vannkanten. For andre kan dette oppfattes mer utrygt. Jeg tenker da spesielt på mennesker med nedsatt funksjonsevne som er avhengig av hjelpemidler som rullestol eller rullator. Ferdes man på denne promenaden en rolig dag med få besøkende i sentrum, så vil problemet være mindre. Men på travle dager med mange tusen besøkende i byen, så vil man nok kunne oppleve noe trengsel også i disse områdene. Da vil rullestolbrukere kunne få problemer med fremkommeligheten, og jeg ser for meg en verst tenkelig situasjon hvor en rullestol får et hjul utenfor kanten og kan risikere å havne i vannet. Kommunen uttalte at dette ikke bør bli noe problem fordi det heller ikke er noe kant eller gjerde på kaier, men på de fleste kaianlegg så har man ofte en slags sperre i form av en liten metallkant eller lignende, som hindrer ting fra å trille ut i sjøen.

Estetisk så er jeg særlig spent på hvordan det skal gjøres i praksis, når undersiden av Hellebroa skal eksponeres mot promenaden. Det sies i planbeskrivelsen at det må god belysning til, og at undersiden av broen skal utgjøre et spennende moment, men hvordan man skal unngå at denne passasjen under broen føles som en mørk og skummel undergang, er jeg spent på å se i praksis om noen år. Om det blir slik at noen fotgjengere velger å benytte seg av andre gangruter enn Brosundpromenaden og Sørsidepromenaden for eksempel på grunn av dårlig vær, usikkerhet i forhold til nærkontakt med vannet, eller fordi promenadene virker som en omvei, så er det aktuelt å se på hvordan de da vil ferdes.



Figur 4.1: Viktige ganglinjer i Sørsideplanen (Gjengitt fra Ålesund Kommune 2015b)

På figur 4.1 vises viktige ganglinjer i Sørsideplanen. Tenker vi på turister som ferdes fra havnen på sørsiden og mot sentrum, så ser vi at de viktige ganglinjene krysser hovedveiene flere steder. Jeg henvendte meg til kommunen og spurte hvordan disse kryssingene er planlagt, og fikk til svar at kryssingene er planlagt i forbindelser med kryss og lyskryss, mens noen steder vil fotgjengerne måtte tilpasse seg bilene. Undergangen som går under hovedveien fra Rutebilstasjonen til Rådhuset i dag skal fjernes, slik at alle kryssingene av hovedveien på denne strekningen vil foregå i veibanen. Om fotgjengerne skal tilpasse seg etter biltrafikken så er dette en nedprioritering av de gående. Og så er det jo nettopp problematikken med store mengder turister som skal krysse hovedveien, som har ført til at problemet med trafikkavviklingen har eskalert i forbindelse med den kraftige veksten i cruiseturismen. Bakgrunnen til problemene med avvikling av gang- og biltrafikk rundt Hellebroa kunne kanskje vært formidlet til turistene, på en måte som forklarer hvor spesielt det er at den gamle broen er eneste forbindelse til ytre bydel. Reiselivet uttaler at turistene ikke klager over trafikkaoset, men om informasjon om trafikksystemet ble innlemmet i turistinformasjonen, kunne man kanskje klart å formidle situasjonen som noe unikt og særpreget, istedenfor at det utelukkende fremstår negativt.

For å se på hvordan dagens og fremtidige forhold påvirker tilretteleggingen for cruiseturistene, så synes jeg oppsummering av hva vi vet om turistene er nødvendig. Kort oppsummert fra kapittel 2.3 tidligere i oppgaven (Innovasjon Norge 2014):

- De kommer til byen i store grupper, de største skipene i 2015-sesongen har kapasitet på rundt 4000 passasjerer.
- De har en snittalder på 58,3 år, som vil si at det er en del eldre personer med i denne gruppen.
- De er ofte førstegangsreisende, noe som betyr at byen er helt fremmed for de.
- De kommer fra ulike deler av verden, snakker ulike språk og har svært ulik bakgrunnskunnskap om byen når de går i land.
- De har en bestemt tidsramme for besøket i byen, og trenden i utviklingen er at flere av skipene ligger halv dag til kai i byen, istedenfor hel dag. Dette fører til et enda strammere tidsskjema når flest mulig av byens severdigheter og attraksjoner skal avlegges et besøk før ferden går videre til neste by med cruiseskipet.

I dag fremstår området som grenser til havnen på sørsiden som et trist område som er preget av mangel på byliv, mangel på tilrettelegging for fotgjengere, og hovedveien fremstår som en voldsom barriere som må krysses på vei til attraksjonene turistene ønsker å besøke i byen. Dette er det området som møter turistene når de kommer i land, og de må krysse området nok en gang på vei tilbake til skipene. Området har få attraktive kvaliteter og det er dårlig tilrettelagt for både turister og andre som beveger seg til fots.

Ser man på området slik det vil bli med Sørsideplanen, så vil gangnettet bestå av sammenhengende promenader og ganglinjer, som er bundet sammen med plasser og torg med ulike kvaliteter. Området blir mer attraktivt, med god estetisk utforming, og det tilrettelegges for aktiviteter og byliv. Området vil få et mer urbant preg og en høyere tetthetsgrad. Tilretteleggingen for turistene som fotgjengere er bedret, i forhold til at de vil få lett tilgang til promenadene langs sørsiden og Brosundet, og om skiltingen og de arkitektoniske virkemidlene brukes riktig for å tilrettelegge for god og enkel veifinning, så kan dette bli et ganske bra område. Men det er jo ikke dette turistene kommer for å se, en mer urban sørside utgjør ingen attraksjon i seg selv. Utviklingen av området mellom havna og sentrum vil kunne bedre førsteinntrykket og opplevelsen av byen i forhold til trygghet, stedskvaliteter og estetikk. Skal man gjøre promenadene langs sundet og sørsiden til noe turistene ønsker å oppleve, så må man

markedsføre det som en attraksjon. For mange vil det være en unik opplevelse å kunne få følelsen av at man nesten går på vannet når man ferdes på promenadene, og at vannet utgjør et lyst og reflekterende element, som ved en slik unik nærhet kan gi en opplevelse i seg selv. For å skape en attraktiv opplevelse av promenadene er det viktig å ivareta trygghetsfølelsen, både langs vannet og under broen.

Fordi byen er så begrenset arealmessig som den er, vil det nok kunne bli mye press på gangarealene på dager med mange tusen besøkende turister, selv om tilretteleggingen er god. Derfor er det aktuelt å diskutere ulike tiltak som kan bidra til å klare å spre gruppen av turister, slik at ikke alle 4000 passasjerene fra et stort cruiseskip går rett ut til Brosundpromenaden på samme tid. I kapittel 3.5 så jeg på mulige tiltak, og noen av disse er nok mer realistiske og effektive enn andre. Slik jeg ser det, så er samarbeidet mellom reiselivsnæringen i Ålesund og de ulike cruiseselskapene viktig. Skal turistene være bedre informert om hva som finnes av attraksjoner og hvor disse finnes, samt hvilke utflukter som tilbys, så må de få mye av denne informasjonen før de kommer i land. Jeg tror ikke at cruiseturistene bruker mye tid på å planlegge og organisere aktiviteter når de ankommer byen. Skal de kjøpe utflukter og aktiviteter når de kommer i land, så må dette være tilbud som både er godt annonsert og organisert, samt lett tilgjengelig. Hadde man hatt et større tilbud av utflukter og aktiviteter som startet opp i området i tilknytning til havnen på Sørsiden, så kunne man fått en del av turistene til å gå rett til disse tilbudene mens resten gikk ut i sentrum til fots. Det at andelen turister som drar på utflukt med buss er synkende, kan sees i sammenheng med trenden mot at det er etterspørsel etter aktiviteter med en større aktivitetsgrad enn tidligere (Dybedal et al. 2015). En økt markedsføring av både sightseeing, fisketurer og andre aktivitetsturer med båt kan også være med på å vise turistene mer av Ålesunds identitet som havneby.

4.2 Konklusjon

Ser vi på hvordan det er å være fotgjenger på sørsiden i Ålesund i dag, så ser vi et bilde preget av barrierer, lite sammenhengende ganglinjer, og støy og farer i forbindelse med trafikken. Områdene fotgjengerne ferdes i er preget av å være lite attraktive, med mangel på gode stedskvaliteter som inviterer til aktiviteter og byliv. Sjøen er lite utnyttet som estetisk element. For turistene synes ikke informasjonsbehovet å bli tilstrekkelig dekket, skiltingen kan virke forvirrende og være mangelfull.

Om tiltakene som er planlagt i Sørsideplanen gjennomføres, så vil situasjonen for fotgjengere bli en helt annen. Positive endringer i form av sammenhengende gangpromenader, torg og plasser hvor det inviteres til aktivitet, og tilrettelegges for et levende bymiljø. En forbedring av stedskvaliteter ses med en bedre estetisk utforming, oppholdsplasser med mulighet for å sitte, snakke og lytte, og byrom som er mer tilpasset den menneskelige dimensjon. At trafikken skal reguleres for å hindre at køen blir stående gjennom byen, viser at fotgjengerne og deres opplevelse av byen har fått en høyere prioritet.

Byens arealbegrensinger gjør det vanskelig å tilrettelegge på en ideell måte for både fotgjengere og biltrafikk på dager med mange besøkende cruiseturisten, og tiltak for å spre turistgruppene kan være verdifulle og lette presset på gangarealene og krysningsmulighetene i sentrum. Om man klarer å få ut mer informasjon til turistene før de ankommer byen, vil de være mer forberedt på hvor de bør bevege seg når de kommer i land. Flere aktivitets- og opplevelsestilbud burde lokaliseres på sørsiden, for å hindre at turistene må krysse sentrumsområdet for å nå frem til disse. Med byens omgivelser med sjø på alle kanter og identitet som viktig havneby, synes båtbaserte opplevelser å være lite profilert og markedsført, og jeg tror at dette kan ha et uutnyttet potensiale. Stikkord som går igjen her er god tilrettelegging, tilgjengelighet og markedsføring, samt at man må sørge for at turistene har fått god informasjon om tilbudene som finnes på forhånd. Dette krever et godt samarbeid mellom lokale aktører, reiselivsnæringen og cruiseskipsselskapene.

Med byens begrensede arealer vil det ikke være mulig å tilrettelegge for ideell sømløs ferdsel for både fotgjengertrafikk og biltrafikk. Fotgjengerne bør prioriteres høyere enn bilene, og helhetlige løsninger må til for å slippe nødvendig biltrafikk gjennom byen, uten å ødelegge for fotgjengernes prioritet og opplevelse. Sørsideplanen har tiltak som tar noen steg i riktig retning når det gjelder dette. For å få flest mulig til å benytte promenadene langs sundet og sørsiden, så bør disse

markedsføres som en egen attraksjon og opplevelse. Trygghetsfølelse og tilrettelegging for alle, uansett grad av funksjonsevne, bør vektlegges her.

Jeg synes videre det er bemerkningsverdig at kryssingsmuligheter utenom promenadene er lagt til å krysse veibanen på ulike måter, og at undergangen som finnes i dag skal fjernes uten å erstattes med ny undergang på samme strekning. Dette vil føre til at man risikerer at trafikken stoppes når de som ikke ønsker å ferdes langs promenadene skal krysse veien. Om fotgjengerne ved disse krysningene må innrette seg etter biltrafikken, så ødelegger dette for det helhetlige preget av satsing på fotgjengertrafikken. For å få en mer helhetlig løsning for de gående burde undergangen enten beholdes og utbedres, eller erstattes med en ny. Hadde man designet denne slik at den ga et lyst, romslig og tiltalende uttrykk, så kunne denne blitt et aktivum som kunne utgjøre en attraktiv del av et sammenhengende gangnett, hvor veien og biltrafikken ikke blir en barriere for de gående.

Om Sørsideplanen blir gjennomført slik den er planlagt, vil dette bli et nytt og utvidet tilbud i Ålesund sentrum. Det vil bidra til en bedre tilrettelegging for gående, og kan være med på å bedre turistenes opplevelse av byen. For å tilrettelegge spesielt for cruiseturistene, så må det gjøres tiltak som kan sørge for enkel veifinning og orientering. Det bør også fokuseres på å gjøre tiltak for å spre gruppen av turister, både ved å legge flere av aktivitetstilbudene til sørsiden, og ved å gjøre en målrettet innsats i informasjonsformidling og markedsføring av de ulike tilbudene. Ledes turistene til gangpromenadene og til aktiviteter som ikke krever at veien krysses ved ankomst til byen, kan dette bidra til å ivareta nødvendig trafikkflyt – uten at de gående nedprioriteres.

Bilder og illustrasjoner

Der ikke annen kilde er oppgitt er bildene privat og tatt av forfatter.

Bilder

- Bilde 2.1: Bildet viser Ålesund i ruiner etter bybrannen i 1904 (Gjengitt fra Sunnmørsposten og Ålesund Museum)
- Bilde 2.2: De fargerike jugendstil-murhusene langs Brosundet er en kjent utsikt fra Hellebroa.
- Bilde 2.3: Bildet viser Hellebroa og hvordan reguleringen rundt den opprinnelig har vært, med røde markeringer for reguleringsendringene som ble gjort i 2014. Vi ser her broen fra nord mot sør. Hovedveien E136 går over broen (Gjengitt fra Sunnmørsposten 2014)
- Bilde 3.1&3.2: Havneområdet, østre del av cruisekaia.
- Bilde 3.3: Enten man krysser rutebilstasjonen opp til venstre for å komme til undergangen og veien eller man velger å gå langs vannet til høyre i bildet her for å gå inn i sentrum lenger borte, så må man inn på rutebilstasjonens område.
- Bilde 3.4&3.5: Skilting mot sentrum som leder til undergangen, og rampe ned til denne.
- Bilde 3.6&3.7: Undergangen, som fremstår mørk, fuktig og lite innbydende.
- Bilde 3.8: E136 forbi rutebilstasjonen mot Brosundet (Gjengitt fra Google Maps Street view)
- Bilde 3.9: Bildet viser hurtigruteskipet Kong Harald ligge til kai ved den vestre delen av havnen. Utgangen i gjerdet kan skimtes til venstre og turistene kan her gå langs vannet på venstre side i bildet
- Bilde 3.10: Gangveien langs vannet fra den vestre delen av havna mot Hellebroa.
- Bilde 3.11&3.12: Skilting mot attraksjoner og severdigheter.
- Bilde 3.13: Hellebroa, med markeringer for nytt gang- og kjøremønster (Gjengitt fra Sunnmørsposten 2014).
- Bilde 3.14: Turister som krysser veien utenom overgangsfeltene.
- Bilde 3.15: Utsikt fra Hellebroa sørover mot havnen, gangbro over sundet kan skimtes midt i bildet.
- Bilde 3.16: Flytebryggepromenaden starter like øst for Hellebroa.
- Bilde 3.17: Utsikt nordover i sundet, og man kan se deler av flytebryggepromenaden til høyre i bildet.

- Bilde 3.18: Svaneapoteket og Jugendstilsenteret, med Apotekertorget og trappene (Gjengitt fra Fjord Norway 2015).
- Bilde 3.19: Karl Eriksens plass slik den ser ut nå.
- Bilde 3.20: Hellebroa, sett fra nord.
- Bilde 3.21: Skodjebruene (Gjengitt fra Statens vegvesen 2012)

Figurer

- Figur 2.1: Viser hvordan de ulike aktivitetssonene kan skilles fra hverandre (Gjengitt fra Statens vegvesen og Direktoratet for byggkvalitet 2015 s. 53).
- Figur 2.2: Figuren viser båndby-strukturen Ålesund har i forhold til vanlig radiær bystruktur (Gjengitt fra Statens vegvesen 2013 s. 10)
- Figur 2.3: Kartutsnitt av Ålesund sentrum, fordelt på Nørvøy (den delen lengst til venstre) og Aspøy (øyen i midten). Lengst til venstre ser vi broforbindelse til Hessa som er den ytterste øyen (Gjengitt fra Gule siders karttjeneste).
- Figur 2.4: Kartutsnittet er zoomet nærmere inn fra forrige illustrasjon, og viser det området som bysentrum hovedsakelig er konsentrert på. Midt i bildet ser vi Hellebroa som er eneste veiforbindelse til ytre bydel (Gjengitt fra Gule siders karttjeneste).
- Figur 2.5: Avstandssirkler over Ålesund sentrum, beregnet med Brosundet som senter. (Gjengitt fra Statens vegvesen 2013, s. 20)
- Figur 2.6: Kart-illustrasjon fra Walkscore.com viser fordeling av registrerte virksomheter innen ulike bransjer som vi har behov for i det daglige (Gjengitt fra WalkScore.com).
- Figur 3.1: Illustrasjonen viser avgrensingen av planområdet i Sørsideplanen (Gjengitt fra Ålesund Kommune 2015b s. 6)
- Figur 3.2: Kulturminner og kulturmiljø innenfor avgrensingen til sørsideplanen (Gjengitt fra Ålesund Kommune 2015b s. 14).
- Figur 3.3: Tall for årsdøgntrafikk på tre ulike punkter på E136 gjennom sentrumsområdet. Tall oppgitt fra Statens Vegvesen.
- Figur 3.4: Tilgjengelighetskartlegging fra Kartverket. Strekene representerer gater, prikkene innganger. Grønn = tilgjengelig, gul = vanskelig tilgjengelig, rød = ikke tilgjengelig (Gjengitt fra Norgeskart)
- Figur 3.5: De to blå markeringene viser de to havneområdene jeg vil se på, og de røde prikkene markerer de to utgangene fra havna (Bearbeidet fra Ålesund Kommune 2015b s. 6).

- Figur 3.6: Rutebilstasjonen er markert med rød strek, blå strek illustrerer hvor turistene beveger seg (Bearbeidet fra Sunnmørsposten 2010).
- Figur 3.7: Markering av området jeg her vil fokusere på markert i blått (Bearbeidet fra Ålesund Kommune 2015b s. 6)
- Figur 3.8: Illustrasjon over hvordan planområdet vil bli utviklet med Sørsideplanen (Gjengitt fra Ålesund Kommune 2015b s. 26)
- Figur 3.9: Planlagt trafikkflyt med Sørsideplanens tiltak (Gjengitt fra Ålesund Kommune 2015b s. 71).
- Figur 3.10: Viktige ganglinjer (Gjengitt fra Ålesund Kommune 2015b s. 73).
- Figur 3.11: Østre del av havnen med slik den er planlagt i Sørsideplanen (Gjengitt fra JAJA Architects)
- Figur 3.12: Illustrasjon av arealene i Rådhushavna (Gjengitt fra JAJA Architects).
- Figur 3.13: Området mellom Kulturhavna og Rådhushavna (Gjengitt fra JAJA Architects).
- Figur 3.14: Området fra Kulturhavna og opp til Hellebroa, med ny bro mellom disse to (Gjengitt fra JAJA Architects)
- Figur 3.15: Kulturhavna, med sjøtrapper og oppholdsarealer som skal invitere til aktivitet (Gjengitt fra JAJA Architects).
- Figur 3.16: Vestre del av havnen, med vestre del av kulturhavnen og ny videregående skole (JAJA Architects).
- Figur 3.17: Brosundet, med ny bro og ny bebyggelse langs cruisehavna (Gjengitt fra JAJA Architects).
- Figur 3.18: Karl Eriksens plass, planlagt transformert til et hyggelig sted for opphold og aktivitet (Gjengitt fra JAJA Architects).
- Figur 3.19: Hellebroa sett fra sør, med promenade langs sundet og under broen (Gjengitt fra Ålesund Kommune 2015b s. 28)
- Figur 3.20: Området fra Hellebroa og nordover i sundet (Gjengitt fra JAJA Architects).
- Figur 3.21: Brosundpromenaden mot Dronning Sonjas plass, som er den plassen hvor det her er tegnet inn et nytt og spesielt bygg midt i bildet (Gjengitt fra JAJA Architects)
- Figur 3.22: Trafikksystemet utenfor området til Sørsideplanen, slik det er ønsket med doseringsanlegg og tunnel under Brosundet (Gjengitt fra Ålesund Kommune 2015b s. 52).
- Figur 3.23: Karl Eriksens plass slik den er planlagt i Sørsideplanen (Gjengitt fra JAJA Architects).

Figur 3.24: Det ser lyst og luftig ut under Hellebroa på illustrasjonene (Gjengitt fra JAJA Architects).

Figur 4.1: Viktige ganglinjer i Sørsideplanen (Gjengitt fra Ålesund Kommune 2015b)

Litteraturliste

- Asmervik, S. (2009). *Universell utforming: byer, bus, parker og transport for alle*. Trondheim: Tapir akademisk forl. 100 s. : ill. s.
- Berge, G., Haug, E. & Marshall, L. (2012). *Nasjonal gåstrategi: strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet*, b. nr. 87. Oslo: Statens vegvesen. 179 s. : PDF s.
- Brechan, I. (2011). Gjennomgang av mål for Gåstrategien: Transportøkonomisk institutt. 33 s.
- Destinasjon Ålesund & Sunnmøre. *Ålesund excursions & sightseeing*. 23 s.
- Destinasjon Ålesund&Sunnmøre. (2014). *Cruiseanløp til Ålesund*. Tilgjengelig fra: <http://www.visitalesund-geiranger.com/no/Cruise/Cruiseanlop-til-Alesund/> (lest 09.04.15).
- Dybedal, P., Farstad, E., Winther, P.-E. & Lande-Mata, I. (2015). Cruisetraffikk til norske havner - Oversikt, historie og prognoser fram til 2060: Transportøkonomisk institutt. 82 s.
- Fjord Norway. (2015). *De beste kulturopplevelsene i Fjord Norge*. Tilgjengelig fra: <http://www.fjordnorway.com/no/HVA-SKJER/de-beste-kulturopplevelsene-i-fjord-norge/> (lest 08.05.15).
- Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. København: Bogværket. 273 s. : ill. s.
- Google Maps. Tilgjengelig fra: <http://www.google.no/maps> (lest 08.05.15).
- Gule siders karttjeneste. Tilgjengelig fra: <http://kart.gulesider.no> (lest 08.05.15).
- Haram, W. (2015, 04.02.2015). Kraftig nedgang i cruisetraffikken i Ålesund. *Nytt i Uka*.
- Helle, K. (2006). *Norsk byhistorie: urbanisering gjennom 1300 år*. Oslo: Pax. 585 s. : ill. s.
- Innovasjon Norge. (2014). Cruise sommeren 2014 - turistundersøkelsen.
- JAJA Architects. *Sundbyen*. Tilgjengelig fra: <http://www.ja-ja.dk/app/webroot/infofiles/projects/slideshows/sundbyen.html> (lest 05.04.15).
- Johannessen, A., Christoffersen, L. & Tufte, P. A. (2011). *Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag*. 3. utg. utg. Oslo: Abstrakt forl.
- Jugendstilsenteret. *Jugendstil i Ålesund*. Tilgjengelig fra: <http://www.jugendstilsenteret.no/jugendstilsenteret/jugendstil-i-aalesund/jugendstil-i-aalesund-a976881417> (lest 03.04.15).
- Kartverket. (2015). *Kartlegging av tilgjengelighet og universell utforming*. Tilgjengelig fra: <http://kartverket.no/Kart/Geodatasamarbeid/Universell-utforming/Kartverkets-arbeid-med-Universell-utforming-og-tilgjengelighet-i-byer-og-tettsteder/> (lest 26.04.15).
- Kjørstad, K. N. & Frizen, K. (2012). Transportutfordringer i Ålesundsområdet Kollektivtransportens rolle: UrbanetAnalyse. 74 s.
- Kystverket. *Havnesikring*. Tilgjengelig fra: <http://www.kystverket.no/Maritim-infrastruktur/Havnesikring/> (lest 09.04.15).

Kystverket. (2013). *Regelverk for havnesikring*. Tilgjengelig fra: <http://www.kystverket.no/Maritim-infrastruktur/Havnesikring/Regelverk/> (lest 09.04.15).

Kystverket. (2014). *Fakta om havnesikring*. Tilgjengelig fra: <http://www.kystverket.no/Maritim-infrastruktur/Havnesikring/Fakta/> (lest 09.04.15).

Lovdata. (2008). *Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)*. Tilgjengelig fra: <http://www.lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71> (lest 15.04.15).

Lovdata. (2010). *Forskrift om tekniske krav til byggverk (Byggteknisk forskrift TEK10)*. Tilgjengelig fra: <http://www.lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2010-03-26-489> (lest 15.04.15).

Lovdata. (2013). *Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven)*. Tilgjengelig fra: <http://www.lovdata.no/dokument/NL/lov/2013-06-21-61?q=diskriminering+og+tilgjengelighet> (lest 15.04.15).

Norgeskart. *Tilgjengelighet*. Tilgjengelig fra: http://norgeskart.no/tilgjengelighet/?_ga=1.138979318.410612829.1429863902-5/378604/7226208 (lest 08.05.15).

Statens vegvesen. (2012). *Fire vil rehabilitere Skodjebruene*. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Ferdigprosjekt/fv661skodjebruene/Nyhetsarkiv/fire-vil-rehabilitere-skodjebruene> (lest 08.05.15).

Statens vegvesen. (2013). *Konseptvalutgreiing for transportsystemet i Ålesund*. Statens Vegvesen Region midt. 92 s.

Statens Vegvesen. (2014). *Nå starter arbeidene på Hellebroa*. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Media/Nyhetsarkiv/Lokalt/Region+Midt/M%C3%B8re+og+Romsdal/n%C3%A5-starter-arbeidene-p%C3%A5-hellebroa> (lest 08.04.15).

Statens vegvesen og Direktoratet for byggkvalitet. (2015). *Arkitektoniske virkemidler for orientering og veifinning*. 146 s.

Store Norske Leksikon. (2015). *Samfunnsvitenskap*. Tilgjengelig fra: <http://www.snl.no/samfunnsvitenskap> (lest 15.04.15).

Sunnmørsposten. (2010). *Kampen om Ronnebergshaugen - og huset*. Tilgjengelig fra: <http://www.smp.no/incoming/article5328693.ece/BINARY/w980-adaptive/R%C3%B8nneberg%2074> (lest 08.05.15).

Sunnmørsposten. (2014). *Tre lyskryss ved Hellebroa*. Tilgjengelig fra: <http://www.smp.no/nyheter/article9171481.ece> (lest 08.05.15).

Sunnmørsposten og Ålesund Museum. *Slik var bybrannen*. Tilgjengelig fra: <http://interaktiv.smp.no/bybrann/art-fakta-om-brannen.html> (lest 08.05.15).

Sunnmørsposten og Ålesund Museum. (2004). *Den eksklusive murbyen*. Tilgjengelig fra: <http://interaktiv.smp.no/bybrann/art-den-eksklusive-murbyen.html> (lest 02.04.15).

WalkScore.com. *Keiser Wilhelms gate, Ålesund*. Tilgjengelig fra: <http://www.walkscore.com/score/keiser-wilhelms-gate-%C3%A5lesund-m%C3%B8re-og-romsdal-norway> (lest 08.05.15).

Ålesund kommune. (2010). *Tidsreise*. Tilgjengelig fra: <http://www.alesund.kommune.no/fakta-om-alesund/om-byen/byhistorie/tidsreise> (lest 02.04.15).

Ålesund kommune & Grytten, H. (2011). *Gatelangs i Ålesund*. 47 s.

Ålesund kommune. (2012a). *Fiskerihistorie*. Tilgjengelig fra: <http://www.alesund.kommune.no/fakta-om-alesund/om-byen/byhistorie/fiskerihistorie> (lest 02.04.15).

Ålesund Kommune. (2012b). *Geografi*. Tilgjengelig fra: <http://www.alesund.kommune.no/fakta-om-alesund/om-byen/geografi> (lest 02.04.15).

Ålesund kommune. (2012c). *Jugendstilbyen*. Tilgjengelig fra: <http://www.alesund.kommune.no/fakta-om-alesund/om-byen/byhistorie/jugendstil-art-nouveau> (lest 02.04.15).

Ålesund kommune. (2014). *Fjellstuetrappene stenges 18. august*. Tilgjengelig fra: <http://www.alesund.kommune.no/aktuelt/6377-fjellstuetrappene-stenges-18-august> (lest 09.04.15).

Ålesund Kommune. (2015a). *Bystyrets avgjørelser 5. mars*. Tilgjengelig fra: [http://www.alesund.kommune.no/aktuelt/7163-bystyrets-avgjørelser-5-mars](http://www.alesund.kommune.no/aktuelt/7163-bystyrets-avgjoelser-5-mars) (lest 05.05.15).

Ålesund Kommune. (2015b). *Planbeskrivelse Ålesund sentrale sørside*. 82 s.

Ålesundregionens Havnevesen. (2012). *Åpning av Storneset Fiskerikai*. Tilgjengelig fra: <http://www.alesund.havn.no/no/Om-oss/Nyheter/2012/Fiskerikai-Storneset.aspx> (lest 09.04.15).

Ålesundregionens Havnevesen. (2014a). *Byggeaktivitet på Skansekaia*. Tilgjengelig fra: <http://www.alesund.havn.no/no/Om-oss/Nyheter/2014/Skansekaia0412.aspx> (lest 09.04.15).

Ålesundregionens Havnevesen. (2014b). *Stor trafikk i havna*. Tilgjengelig fra: <http://www.alesund.havn.no/no/Om-oss/Nyheter/2014/Hurtigruten.aspx> (lest 09.04.15).

Ålesundregionens havnevesen. (2015). *Cruiseanløp*. Tilgjengelig fra: <http://www.alesund.havn.no/no/Skipstrafikk/Cruiseanloep.aspx> (lest 01.03.15).

Vedlegg

Kortfattet referat fra samtale med informanter fra kommunen og reiselivet, hvor spørsmålene representerer de spørsmålene jeg på forhånd hadde forberedt.

Samtale med informant i kommunen:

Hvordan stiller kommunen seg til turistene, ser man på de som ressurs eller problem?

- Helt klart begge deler. Man vil jo legge til rette for turismen i byen, både som næring og kommersiell aktivitet. Men det skaper utfordringer i forhold til gang- og bilforhold, samt at man har store skip som forurensrer betydelig. Enkelte har klaget på bekostning på vinduer osv., som bor i søre bydel med nærhet til cruisekaia.

Planlegger man for en videre økning i vei og gangvei, eller vil kapasiteten være sprengt om få år?

- Veiløsningene som planlegges i sydsideplanen klarer utviklingen de neste ti årene, så er det sprengt igjen. Man er derfor avhengig av at Brosundtunellen som er planlagt i bypakken kommer. Og den bør komme fort nok. Slik som man ser det nå vil den være ferdig i 2040-2045, men den bør egentlig være ferdig i 2030 for å møte den sprengte kapasiteten som man vil få i vegnettet om ti år.

Illustrasjoner fra brosidepromenaden – skal det virkelig ikke være noen kant/gjerdeløsning mot vannet?

- Nei, der skal bare være rekkverk inn mot veggen. Det er jo heller ikke gjerder på kaiene, så dette bør ikke være noe problem.

I konsekvensutredningen for sørsideplanen er det regnet med en ådt over hellebroa på 18100, mine tall fra Vegvesenet er 12500. Stemmer dette?

- 18100 er fremtidig ådt.

Skal veien som går på sørsiden av rådhuset fjernes? På en del av illustrasjonene fra rådhuset og utsikt mot rådhusavna kan man ikke se veien.

- Nei, den skal være der.

Hva gjør planleggingen spesielt utfordrende i Ålesund? Hvor mye vanskeliggjør ”Jugendbyen” planleggingen? Gatebredder? Gatestruktur?

- Helt klart utfordringer. For eksempel så var Ålesund gjenreist med en gatebredde på 12,5 m, og med en helt spesiell gatestruktur. I sørsideplanen har vi vært bevisste på at dette spesielle preget Ålesund har skal bevares. Dette fører til at løsningene for vei og transport ikke nødvendigvis blir optimale, men vi prøver å gjøre løsningene så gode som mulige, uten å ødelegge byens inntrykk og historie.

Man kunne lagd en trafikkmaskin rett gjennom byen som hadde kapasitet til å ta unna all trafikk, men det hadde ikke vært så hyggelig for noen...

- I forhold til det med gatebredder: 12,5 m var standard når Ålesund ble gjenreist etter brannen, i dag trenger man 15,5-20 m gatebredde om man skal ha plass til alt man ønsker av vei, gangfelt og sykkelvei. Ålesund er på jumboplass som sykkelby i Norge, og man hadde vært veldig fornøyd om man klarer å øke andelen som bruker sykkel på korte reiser med bare bitte litt. Men vanskelig å få på plass gode sykkelveier gjennom sentrum.

Når ser man for seg at Sørsideplanen er gjennomført, dersom den blir godkjent nå?

- Vi har arbeidet i fire år med denne planen, og håper virkelig den blir godkjent denne gangen. Da håper vi at planene er realisert til den nye videregående skolen skal stå ferdig, i 2019. Håper på oppstart byggeprosess 2017. Også litt viktig at om bypakken blir godkjent, så må det begynne å skje arbeid med de nye veiene i sentrum for at folk skal føle at de får noe igjen for bompengene.

Er det planlagt oppstillingsplasser for busser som skal ta med cruisepassasjerer på utflukt i sørsideplanen?

- Det er plass til 12 busser et sted og 4 busser et annet sted. På de aller travleste dagene så er det behov for 40 busser for cruise gjestene, og reiselivet mener at alle disse bør ha oppstillingsplass i umiddelbar nærhet til kaia. Dette er ikke mulig. Enten så får de kjøre rundt å vente, eller så får de kjøre inn på selve havneområdet å vente der noen av de.

Samtale med informant fra reiselivet:

Hva vet man, hvilke undersøkelser er gjort, hva har man av tall og fakta?

- Turistundersøkelsen, nå med egen del for cruiseturister
- Snittalder 58,4 år for cruiseturister

Hvor mange av turistene drar direkte på utflukt med buss ved ankomst? Går disse ut i byen på et senere tidspunkt? Hvor er de vanligste bussturene, lang/kort?

- 26,3% reiser på bussutflukt, og denne andelen er synkende. Vi skulle gjerne sett at flere valgte denne aktiviteten.
- Vanligste utfluktene er de tre første i brosjyren (Borgundgavelen, Atlanterhavsparken, Alnes fyr)
- Om disse går ut i byen senere avhenger litt av hvor god tid de har i byen. Vanligvis har man hatt det slik at de fleste cruiseskipene kommer på morgenen og drar igjen på ettermiddag/kveld. Om de da er på formiddagsutflukt med buss så spiser de typisk lunch om bord i skipet når de kommer tilbake fra utflukt, før de eventuelt rusler i byen senere.

- Men en ny trend er at skipene bare er i byen en halv dag, da blir det dårlig med tid til både utflukt og rusling i byen.

Gjøres det pr. Nå bevisste tiltak for å spre turistene?

- Ja, vi har prøvd å lede en større del av turistene til å bruke undergangen under veien mellom rutebilstasjonen og rådhuset, og også lede noen bort til lyskrysset ved posthuset. På denne måten prøver vi å ta av det verste presset for hellebrua og broundet slik at ikke alle rusler direkte opp dit.

Hva slags informasjon får turistene om byen før de kommer i land?

- Dette er veldig varierende, og varierer fra et cruiseselskap til et annet. Hos noen så ruller det film i lugarene og gangene om hvilken by de ankommer i dag osv., noen steder holdes det felles presentasjoner. Andre steder er det lite informasjon, og turistene ankommer byen uten å egentlig vite hvilken by de skal til i dag og hva som er spesielt med denne, de kan like gjerne tro at de kommer til Molde...
- Vi har laget en brosjyre om Ålesund som er spesielt beregnet på cruisegjestene, og i tillegg til dette så forsøker vi å sluse de gjennom turistinformasjonskontoret slik at de kan få bykart og informasjon de søker på vei på land. Havna er isps-sikret med gjerder, og har to utganger hvor man egentlig kan sluse ut turistene, vi forsøker å hovedsakelig løse de gjennom turistkontoret istedenfor å bruke den andre utgangen hvor de ikke får noen informasjon.

Hvilke tilbakemeldinger gir turistene om opplevelsen av byen, preges oppholdet av de trafikale problemene?

- Nei turistene gir ikke tilbakemeldinger på at de opplever trafikken som negativt. Jeg tror dette er fordi de kommer ofte fra store byer med mye mennesker og mye trafikk. Vi var veldig redde for at turistene og cruisetrafikken skulle få et dårlig rykte/stempel på grunn av problemene som oppstod, men det ser ut som det gikk bra.

Hva vil turistene se?

- "The colorful houses" – de vil se de og ta sitt eget bilde av de fra hellebroa. Dette bildet er jo et av de mest kjente motivet i Ålesund.
- Og veldig mange går trappene til fjellstua, selv om mange syns det virker overveldende når de står i bunnen av trappene, og lurer på hvor lang tid det kommer til å ta de. Vi ser selvfølgelig personene litt an på tidsbruk, og lokker med utsiktspunkt og kafé på toppen. Jeg tror det kommer til å bli veldig bra når trappene er ferdig renoveret og med utkikkspunkt nå i mai! Mange tar jo buss eller sightseeing toget opp til fjellstua, men også veldig mange går. Men vi merker at nordmenn og svensker spesielt, er mer vant til – og mindre redd for å gå. Mange av cruiseturistene synes det virker overveldende å skulle gå over lange avstander, og spesielt trapper og stigninger ser de på som en travel utfordring.
- Og en annen ting mange spør etter; er hvor er gamlebyen? De vil se den. Vi har i den sammenheng laget en brosjyre i samarbeid med Grytten, Gatelangs i Ålesund. Denne skal være en hjelp til å finne deler av "gamlebyen" som de vil se. Denne selger vi hos oss for 30 kr.

Pengemessig, legger turistene igjen noe særlig i byen?

- 680 kr, i snitt, pr dagsbesøk i land
- Vi ser at det er store forskjeller, noen synes det er dyrt med et postkort til 13 kr, mens andre gjerne bruker noen penger. Vi prøver å lede de til kommersielle aktiviteter hvor de kan fristes til å legge igjen penger, det er tross alt en næring og vi ønsker jo at de skal legge igjen mest mulig i byen vår. Men de er gjerne innom for eksempel 12 havner på et slikt cruise, så det er klart at de ikke legger igjen alle pengene i en havn.

Ellers:

- Kanskje veien langs sjøen fra skateflua til brosunnet over flytebyggene burde synliggjøres mer? Vi går alltid den veien når vi har med oss fotografer, men tror kanskje en del av turistene er redd for at de ikke har lov til å gå der, at det er privat siden det ligger småbåter fortøyd der?



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Postboks 5003
NO-1432 Ås
67 23 00 00
www.nmbu.no