



ÅLESUND



SENTRUM - Bygård | 4 leiligheter | 2 hybelleiligheter | 8 parkeringsplasser i bakgård

Storgata 14

Prisantydning: 7 900 000,- + omk.



Tommy Sylte

Eigedomsmeklar MNEF / Partner

98239657 | tommy@legaleigedom.no

NØKKELINFOMASJON

Prisantydning 7 900 000,-

Omkostninger* 198 590,-

Totalt inkl. omk** 8 098 590,-

Kommunale avgifter 63 781,-

BRA/BRA-i 456/456 m²

Eieform Eiet

Boligtype Bygård

Byggeår 1907

Tomt 345.9 kvm. Eiertomt

Fakta om næringseiendommen

Oppdragsnr.	Adresse
47-0015/26	Storgata 14, 6002 ÅLESUND

Beliggenhet

Eiendommen ligger meget sentralt i Ålesund, med enkel tilgang til offentlig transport som busser og ferjer. Nærmeste bussholdeplass er kun noen få minutters gange fra Storgata 14, noe som gir god forbindelse til resten av byen og omkringliggende områder. Parkering er tilgjengelig både på eiendommen og i nærliggende parkeringshus, noe som er gunstig for både ansatte og besøkende.

Adkomst

Adkomst til eiendommen vil ved annonserte visninger bli skiltet med visningsskilt fra Legal. I de fleste tilfeller vil også "Til Salgs" plakater være hengt opp på eiendommen. Se også vedlagte kart og i salgsoppgave/annonse.

Innhold

Bygård over 4 plan, og inneholder følgende:

Kjeller:

Råkjeller med dels støpte golv og dels golv som er opphugget.

1. etasje:

Leilighet 1 A: Entre, stue, soverom, kjøkken og bad.

Leilighet 1 B: Entre, stue, soverom, kjøkken og bad.

2. etasje:

Leilighet 2 A: Entre, stue, soverom, kjøkken og bad.

Leilighet 2 B: Entre, stue, soverom, kjøkken og bad.

3. etasje:

Leilighet 3 A: Entre, stue, soverom, kjøkken og bad.

Leilighet 3 B: Entre, stue, soverom, kjøkken og bad.

I tillegg er det 6 oppmerket parkeringsplasser og 2 ikke oppmerket parkeringsplasser i bakgården.

Ovenstående informasjon er hentet fra tilstandsrapporten.

Tekniske installasjoner

- Det er vannrør i kobber.

- Avløpsrør i plast og eldre støpejernsrør.

- Enkelt avtrekksanlegg.

- Flere varmtvannstanker er plassert i kjeller.

- El-anlegg fra forskjellige tidsepoker tilpasset dagens formal.

Ventilasjon og kjøleanlegg

Det er naturlig ventilasjon som ventilasjonsløsning i bygningen enten via luftespalter i vinduskarm evt. via lufting via åpningsvinduer. Det er periodisk avtrekk via kjøkkenveifter. Naturlig ventilasjon bad.

Tomten

345,9

Tomten er bebygget med en bygård som dekker store deler av eiendommen. I bakgården er det opparbeidet biloppstillingsplasser som følger med eiendommen, jf. situasjonskart. Tomten er opparbeidet med fortau mot Storgata, og ellers med asfalterte utearealer mot tilgrensende naboeiendommer. Det foreligger ingen fysisk avgrensning mot naboene. Byggegrunnen er ukjent, men antas å bestå av steinfylling. Det er ikke foretatt undersøkelser av grunnen med

hensyn til eventuell forurensning.

Grunnforhold

Det er ikke foretatt noen form for undersøkelser av grunnen med tanke på forurensning.

Parkering

Bygården har 6 oppmerket parkeringsplasser og 2 ikke oppmerket parkeringsplasser i bakgården.

Oppvarming

Gulvvarme på bad i leilighet 1 A & B, 2 A & B og 3A.

Hvitevarer

Sett inn tekst

Ansvarlig megler

Tommy Sylte

Mail: tommy@legaleigedom.no

Tlf: 98239657

Størrelse

BRA (Bruksareal) 456 kvm

BRA-i (internt bruksareal) 456 kvm

Arealbeskrivelser

Bygård

Bruttoareal BTA

Kjeller: 141 kvm

1. etasje: 141 kvm

2. etasje: 141 kvm

3. etasje: 110 kvm

Bruksareal BRA-I

Kjeller: 127 kvm Råkjeller med dels støpte golv og dels golv som er opphugget.

1. etasje: 111 kvm Leilighet 1 A: Entre, stue, soverom, kjøkken og bad.

Leilighet 1 B: Entre, stue, soverom, kjøkken og bad.

2. etasje: 117 kvm Leilighet 2 A: Entre, stue, soverom, kjøkken og bad.

Leilighet 2 B: Entre, stue, soverom, kjøkken og bad.

3. etasje: 101 kvm Leilighet 3 A: Entre, stue, soverom, kjøkken og bad.

Leilighet 3 B: Entre, stue, soverom, kjøkken og bad.

Oppgitt areal er hentet fra vedlagt

Tilstandsrapport datert den 27.02.2026

Kommentar til arealoppmåling

Tilstandsrapporten er utført etter prinsippene i NS 3424 med visuell befaring og stikkprøver. Bygningens tilstand er vurdert som en helhet, hvor enkelte bygningselementer og tekniske installasjoner er kontrollert ved stikkprøver. Det innebærer blant annet at ikke alle overflater, vinduer, dører og tekniske anlegg etc er individuelt gjennomgått. Vurderingene bygger dermed på representativt utvalg og påviste forhold under befaringen.

Tilstandsrapporten er utarbeidet etter

prinsippene i NS 3424 (Tilstandsanalyse av byggverk innhold og gjennomføring) og ikke etter NS 3600 (Teknisk tilstandsanalyse ved omsetning av bolig). Dette fordi eiendommen er en utleiegård med leiligheter som omsettes i et profesjonelt marked og ikke er rettet mot forbrukermarkedet. Vurderingene i rapporten er således basert på forutsetningen om en profesjonell kjøper som har forutsetninger og kompetanse til å forstå og vurdere eiendommens tekniske og økonomiske forhold.

Rapporten omhandler en utleiegård bestående av totalt 6 boenheter og en råkjeller.

Vurderingene er basert på visuell befaring, forelagte dokumenter samt opplysninger gitt av eiers representant. Det vises for øvrig til standard forutsetninger som følger rapporten i avslutningen. Samtlige boenheter er inspisert innvendig.

Tilstandsrapporten er utarbeidet etter prinsippene i NS 3424 (Tilstandsanalyse av byggverk innhold og gjennomføring) og ikke etter NS 3600 (Teknisk tilstandsanalyse ved omsetning av bolig). Dette fordi eiendommen er en utleiegård med leiligheter som omsettes i et profesjonelt marked og ikke er rettet mot forbrukermarkedet. Vurderingene i rapporten er således basert på forutsetningen om en profesjonell kjøper som har forutsetninger og kompetanse til å forstå og vurdere eiendommens tekniske og økonomiske forhold. Bygningens tilstand er vurdert som en helhet, hvor enkelte bygningselementer og tekniske installasjoner er kontrollert ved stikkprøver. Det innebærer blant annet

at ikke alle overflater, vinduer, dører og tekniske anlegg er individuelt gjennomgått. Vurderingene bygger dermed på representativt utvalg og påviste forhold under befaringen.

Etasje

4. etg.

Eierform

Eiet

Byggeår

1907

Byggemåte

Mindre bygård fra 1907 i Storgata 14 midt i bysentrum.

Bygget er oppført i murkonstruksjoner bestående av kjeller, 1 etasje, 2 etasje, loftsetasje og kryploft.

Taktekking:

Det er skifertaktekking som er opplyst omlagt på tidlig 1990-tallet.

Takkonstruksjon:

- Det er en sperretak/hanebjelkekonstruksjon i trekonstruksjon - det er luke i ene loftsleilighet med adkomst til loft.
- Uinnredet kaldt loft.

Yttervegger:

- Bærende teglmur (ofte 1-2 steins tykkelse), utvendig pusset og malt.
- Pusset tegl, dekorert med gesimser, ornamenter og stukkarbeid.

Bærekonstruksjon:

Massiv teglmur/Ålesundsmur som bærende ytterveggsmur, trebjelkelag mellom etasjere.

Etasjeskiller:

Det er trebjelkelag i etasjeskillere - det foreligger informasjon om at der gjort vesentlig utbedringer for ca 30 år siden - mot kjeller ingen synlig isolasjon.

Vinduer:

Trevinduer med koblede glass mot Storgata - noen nyere vinduer med vinylkarm i øverste etasjer fra 2000-tallet.

Dører:

- Tredører med fyllinger, malt eller beiset.
- Malt eldre hovedytterdør til gate er tredør med glassfelt.

Trapperom:

Bærende trekonstruksjon eller stgpte trapper med smijernsrekkeverk.

Fundament/Kjeller:

Naturstein eller teglgrunnmur, ofte med kjeller (kull- eller lagerrom).

Sanitærinstallasjoner:

Det er synlige kobberrør i bygget - dette er synlig i kjeller og i enkelte leiligheter.

Kjøkken:

Det vises til beskrivelse kjøkken hver leilighet i tilstandsrapporten.

Tomteforhold

- Tomten er en bygård som dekker store deler av tomten + opplyst der er biloppstillingsplasser i bakgård som følger med eiendommen - det vises til situasjonskart.
- Tomten er opparbeidet med fortau mot Storgata og ellers asfaltert uteareal mot naboer - ikke fysisk grense.
- Byggegrunn er ukjent, men antagelig steinfylling.
- Det er ikke foretatt noen form for

undersøkelser av grunnen med tanke på forurensing.

- Tomta er utnyttet til en bygård som dekker store deler av tomta med tilhørende biloppstillingsplasser.
- Utbyggingspotensiale: Nei ikke i volum.

Ovenstående informasjon er hentet fra tilstandsrapporten.

Prisantydning

Kr 7 900 000,- + omk.

Kommunale utgifter

Kr 63 781,- pr. dato 2025

Inkludert i de kommunale avgiftene er: Eiendomsskatt, renovasjon, vann og avløp.

Det er 4 terminer per år for betaling av kommunale avgifter.

Vi gjør oppmerksom på at det tas forbehold om endringer i offentlige gebyrer.

Kjøpers omkostninger

Omkostninger basert på prisantydning:

1. Dokumentavgift 2,5% kr 197 500,-
2. Tinglysing skjøte kr 545,-
3. Tinglysing pantdokument kr 545,- pr. dokument

Totalt kr 198 590,-

Totalpris

Kr 8 098 590,- (prisantydning) + omk

Drifts- og vedlikeholdsavtaler

Sett inn tekst

Justeringsforpliktelser skatt og mva

For investeringer foretatt på gården de siste 10 årene hvor merverdiavgiften er fradragsført, forutsettes det at Kjøper

overtar eventuelle justeringsforpliktelser, jf. merverdiavgiftsloven § 9-7, slik at tilbakeføringsplikt for MVA for selger ikke oppstår. Bakgrunnen for justeringsreglene er følgende: Hvis en investering (f.eks. en ny driftsbygning) først brukes i avgiftspliktig virksomhet i noen år, før bruken endrer seg til å bli ikke avgiftspliktig, så skal momsfradraget justeres ned når bruken endres til å være ikke-avgiftspliktig. Loven bestemmer at dette skal sees over en 10 års periode. Hvis investeringen f.eks. ble gjort 8 år før salget, så overtar dermed kjøper plikten til å benytte dette i avgiftspliktig virksomhet i 2 år. Dette bør alltid kjøper og selger avklare med sine regnskapsførere ifbm. overtakelsen. Dersom Kjøper ikke skal drive merverdiavgiftspliktig virksomhet på eiendommen og ikke kan overta eventuelle justeringsforpliktelser, må det klart opplyses som forbehold når bud inngis, slik at selger kan ta stilling til dette.

Info leieavtaler

1. etasje 2 leiligheter, begge er pr.tiden ledige, men antatt leiepris kr 9500 pr måned for hver.
2. etasje 2 leiligheter, utleid til kr 8500 og 7000 pr. måned.
3. etasje 1 leilighet, utleid til kr 8150 pr. måned.
3. etasje, liten leilighet/hybelleilighet som har stått tom en stund, trenger oppussing.

I tillegg 6 parkeringsplasser i bakgård som er leid ut til kr 1000 pr. måned. 2 parkeringsplasser er ikke leid ut.

Gir total inntekt pr. år på kr 583.800.

Diverse**LOVLIGHET:**

Utifra foreliggende tegninger fra Ålesund kommune godkjent i 1994 så er plantegninger som viser to leiligheter i 2 etasje, på loft/3 etasje - mangler plantegning av 1 etasjen - den er lik 2 etasjen. I eiendomsregisteret er der registrert 1 boenhet i 1 etasje. Det foreligger ikke brukstillatelse eller ferdigattest på bygget i meglerpakken med kommunale opplysninger som er mottatt fra Ålesund Kommune verken fra byggeåret eller etter ombygging i 1994. Kjeller framstår som råkjeller. Kryploft med luke i leilighet loft/3 etg mot sør.

BYGNINGSSAKKYNDIGES**KOMMENTAR TIL AREALOPPMÅLING:**

Sentrumsnær utleiegård med sentral beliggenhet i Ålesund sentrum. Forventet løpende vedlikehold og en del påregnelige oppgraderinger både på bygget og i leilighetene. Eiendommen har en svært sentral beliggenhet og et fungerende utleieprodukt, men også et betydelig teknisk etterslep som må håndteres systematisk. Objektet passer for en profesjonell aktør med kapasitet til rehabilitering og aktiv forvaltning, der risiko, tiltak og leiepotensial hensyntas i videre beslutninger. Behov for lovlighetsavklaringer/avklaringer i forhold til brann jfr. gjeldende krav da det her ikke foreligger noe ferdigattest eller brukstillatelse. Eiendommen vurderes som egnet for videre utleie som i dag. Eiendommen er registrert som SEFRAK-minne med Id.nr 1504 11 54.

OPPSUMMERING AV AVVIK:**TG3 (STORE ELLER ALVORLIGE AVVIK):**

- 217 Drenering
- 2341 Vinduer, yttervegger

- 2442 Dører, innvendig
- 246 Kledning og overflate
- 252 Gulv på grunn, bunnplate
- 261 Primærkonstruksjon for yttertak
- 273.2 Kjøkken 1B
- 2734 Kjøkken 2B
- 311 Bad 1A
- 312 Bad 1B
- 313 Bad 2A
- 314 Bad 2B
- 316 Bad 3B

TG2 (AVVIK SOM KAN KREVE TILTAK):

- 21 Grunn og fundamenter
- 23 Yttervegger
- 2342 Dører, yttervegger
- 251 Frittbærende dekker
- 262 Taktekking
- 263 Glasstak, overlys, takluker, røykluker
- 265 Gesimser, takrenner og nedløp
- 273.1 Kjøkken 1A
- 2733 - Kjøkken 2A
- 2735 - Kjøkken 3A
- 273.6 Kjøkken 3B
- 281 Innvendige trapper
- 30 VVS-installasjoner, generelt
- 315 Bad 3A
- 36 Luftbehandling

For ytterligere informasjon ber vi deg foreta en grundig gjennomgang av takstrapport som følger vedlagt. Disse inneholder informasjon av vesentlig betydning for eiendommen. Vi oppfordrer alle interessenter til å foreta en grundig gjennomgang av boligen/eiendommen, gjerne sammen med teknisk fagkyndig.

Forurensning og miljø

Sett inn tekst

Info energiklasse

Selger har ikke fremlagt energimerking på denne bolig.

Les:

<https://www.energimerking.no/no/energimerking-bygg/kjopeleie-bolig1/kva-kan-eg-krevje/>

Eier

Sundegårdene AS

Betegnelse

Kommunennummer 1508

Gårdsnummer 201

Bruksnummer 663

Bebyggelse

Storgata 14 i Ålesund er en næringseiendom som ligger sentralt i byens kommersielle områder. Ålesund, kjent for sin unike jugendstilarkitektur, tiltrekker både turister og næringsdrivende. Området rundt Storgata er preget av en blanding av butikker, kontorer og serveringssteder, noe som gjør det til et attraktivt sted for forretningsvirksomhet.

Ålesund har en befolkning på omtrent 67 000 innbyggere, noe som gir et solid grunnlag for lokalt næringsliv. Byen er også et viktig handels- og utdanningscenter for regionen, med både høyskoler og universitetsavdelinger som bidrar til et dynamisk befolkningsgrunnlag. Den demografiske sammensetningen av innbyggere er variert, og området har en jevn tilstrømning av unge mennesker på grunn av utdanningstilbudene.

Vann/vei/kloakk

Vei:

Eiendommen har adkomst fra Storgata.

Vann:

Eiendommen er tilknyttet offentlig vann via private stikkledninger.

Avløp:

Eiendommen er tilknyttet offentlig avløp via private stikkledninger.

Regulerings- og arealplaner

Eiendommen ligger i område som er avsatt til bolig/forretning/kontor.

Overtagelse

Overtakelse etter nærmere avtale med selger. Det oppfordres til å nevne ønsket overtagelse i evt. bud.

Ferdigattest

Det foreligger ikke midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest i Ålesund kommunes arkiv. Boligen er oppført i ca. 1907, noe som er før bygningsloven trådte i kraft for hele landet i 1965, og det er ikke uvanlig at det i mange kommuner er mangelfulle arkiv for tiden før 1965.

Utifra foreliggende tegninger fra Ålesund kommune godkjent i 1994 så er plantegninger som viser to leiligheter i 2 etasje, på loft/3 etasje - mangler plantegning av 1 etasjen - den er lik 2 etasjen. I eiendomsregisteret er der registrert 1 boenhet i 1 etasje. Det foreligger ikke brukstillatelse eller ferdigattest på bygget i meglerpakken med kommunale opplysninger som er mottatt fra Ålesund Kommune verken fra byggeåret eller etter ombygging i 1994. Kjeller framstår som råkjeller. Kryploft med luke i leilighet loft/3 etg mot sør.

Betalingsvilkår

Med mindre annet er avtalt forutsettes det at kjøpesum inkl. omkostninger er innbetalt og disponibelt på meglerforetakets klientkonto - samt pantedokument tilknyttet eventuelt lån -

skal være disponibelt hos megler senest to dager før overtagelse.

Pengeheftelser

Kommunen har legalpant i eiendommen. Dette gjelder alle bebygde eiendommer i alle kommuner i Norge. På eiendommen kan det være tinglyst erklæringer/avtaler som for eksempel rett til kommunen til å anlegge vann og kloakkledninger inkl. reparasjon av disse. Bestemmelser om bebyggelsen, gjerder, adkomstrettigheter. Disse erklæringene/avtalene vil følge eiendommen ved salg og kan ikke slettes.

Servitutter

På eiendommen er det tinglyst følgende heftelser og rettigheter som følger eiendommens matrikkel ved overskjøting til ny hjemmelshaver:

1508/201/663:

06.06.1989 - Dokumentnr: 4103 -

Bestemmelse om bebyggelse

Rettighetshaver: Knr:1508 Gnr:201 Bnr:430

Med flere bestemmelser

27.05.1992 - Dokumentnr: 2688 - Best. om adkomstrett

Rettighetshaver: Knr:1508 Gnr:201 Bnr:662 Snr:1

Rettighetshaver: Knr:1508 Gnr:201 Bnr:662 Snr:2

Rettighetshaver: Knr:1508 Gnr:201 Bnr:662 Snr:3

Rettighetshaver: Knr:1508 Gnr:201 Bnr:662 Snr:4

Rettighetshaver: Knr:1508 Gnr:201 Bnr:662 Snr:5

Rettighetshaver: Knr:1508 Gnr:201 Bnr:662 Snr:6

27.05.1992 - Dokumentnr: 2688 - Best.

om adkomstrett

Rettighetshaver: Knr:1508 Gnr:201

Bnr:833

BESTEMMELSE OM

PARKERINGSPLASSER

FOR 201/662 PÅ 201/833.

Gjelder denne registerenheten med flere

Dokumentnr: 902203 - Opprettelse av matrikkelenheten

01.01.2020 - Dokumentnr: 979308 - Omnummerering ved kommuneendring Tidligere: Knr:1504 Gnr:201 Bnr:663

01.01.2024 - Dokumentnr: 53566 - Omnummerering ved kommuneendring Tidligere: Knr:1507 Gnr:201 Bnr:663

Hvitvasking

Eiendomsめglere er underlagt Lov om tiltak mot hvitvasking og terrorfinansiering (hvitvaskingsloven) - L01.06.2018 nr. 23. Det følger av loven at megler bl.a. har plikt til å gjennomføre kundekontroll. I de tilfeller hvor kunden er juridisk person skal megler også kartlegge hvem som er reelle rettighetshavere. Med reelle rettighetshavere menes fysiske personer som eier eller kontrollerer mer enn 25% av eierandelene i selskapet. Partene må bidra til at kundekontrollen lar seg gjennomføre på en hensiktsmessig måte. Megler plikter å rapportere mistenkelige transaksjoner til Økokrim. Ved slik rapportering vil ikke partene blir varslet.

Personopplysningsloven

I henhold til personopplysningsloven gjør vi oppmerksom på at interessenter kan bli registrert for videre oppfølging.

Boligselgerforsikring

Interessenter oppfordres til å gjøre seg

kjent med vedlagte
egenerklæringskjema.

Boligkjøperforsikring

Det gjøres oppmerksom på at kjøper har
anledning til å tegne
boligkjøperforsikring. Forsikringen gir
kjøper bistand etter avhendingsloven og
dekker all advokatbistand, skadetakster
og utgifter til rettsapparatet.
Forsikringen har ingen egenandel.
Forsikringen tegnes senest på
kontraktsmøtet. Les mer om
forsikringen i salgsoppgaven.

Lovanvendelse

Avtaleforholdet mellom partene
reguleres av avhendingslova
(L03.07.1992 nr. 93 Lov om avhending
av fast eiendom)

Dokumenter på forespørsel

Reguleringsbestemmelser,
festekontrakt (i de tilfeller tomten er
festet) og ferdigattest/midlertidig
brukstillatelse utleveres på forespørsel
til megler.

Produksjonsdato

Salgsoppgaven er sist oppdatert
11.03.2026

Vilkår

Ved kjøp av fast eiendom er det selve grunnen med påstående bygningsmasse som skifter eier. Grunneieren har fri rådighet over eiendommen innenfor de begrensninger som følger av gjeldende lovgivning og andres særlige rettigheter til bruk av grunnen. Ved at eiendomsretten omfatter de rådighetsformer som ikke er positivt unntatt ved lov eller særlig er rettigheter for andre enn eieren, sies det ofte at eiendomsretten er negativt avgrenset. I de tilfeller hvor tomten er festet er det inngått et leieforhold mellom en grunneier (bortfester) og fester/leietager. Det er retten til å leie/feste tomten som skifter eier. Avtalen som regulerer leieforholdet kalles festekontrakt og vil ofte (normalt) være tinglyst som heftelse på bortfesterens eiendom. Dersom festeretten er tinglyst kan den pantsettes. Festeren betaler som regel en årlig leie (festeavgift) til bortfester.

Opplysninger som fremgår i denne salgsoppgaven er i hovedsak gitt av nåværende eier. Megler har også innhentet informasjon fra andre tilgjengelige kilder. Interessenter oppfordres til selv å foreta undersøkelser som kan ha betydning for eventuelle handlingsvalg forbundet med bud/kjøp av eiendommen.

Det oppfordres spesielt til å:

- Besiktige eiendommen nøye, gjerne sammen med bygningskyndig person.
- Undersøke vann- og kloakkforhold med kommunen.
- Undersøke reguleringsforhold med kommunen.
- Undersøke sluk/avløp på bad.

Interessenter som mottar informasjon som oppfattes ikke å sammenfalle med informasjonen gitt i salgsoppgaven oppfordres til å ta dette opp med megler snarest.

Eiendommen selges etter reglene i avhendingsloven.

Eiendommen skal overleveres kjøper i tråd med det som er avtalt. Det er viktig at kjøper setter seg grundig inn i alle salgsdokumentene, herunder salgsoppgave, tilstandsrapport og selgers egenerklæring. Kjøper anses kjent med forhold som er tydelig beskrevet i salgsdokumentene. Forhold som er beskrevet i salgsdokumentene kan ikke påberopes som mangler. Dette gjelder uavhengig av om kjøper har lest dokumentene. Alle interessenter oppfordres til å undersøke eiendommen nøye, gjerne sammen med fagkyndig før bud inngis. Kjøper som velger å kjøpe usett kan ikke gjøre gjeldende som mangel noe han burde blitt kjent med ved undersøkelsen.

Dersom det er behov for avklaringer, anbefaler vi at kjøper rådfører seg med eiendomsmegler eller en bygningssakkyndig før det legges inn bud.

Hvis eiendommen ikke er i samsvar med det kjøperen må kunne forvente ut ifra alder, type og synlig tilstand, kan det være en mangel. Det samme gjelder hvis det er holdt tilbake eller gitt uriktige opplysninger om eiendommen og dette har virket inn på avtalen. En bolig som har blitt brukt i en viss tid, har vanligvis blitt utsatt for slitasje og skader kan ha

oppstått. Slik bruksslitasje må kjøper regne med, og det kan avdekkes enkelte forhold etter overtakelse som nødvendiggjør utbedringer. Normal slitasje og skader som nødvendiggjør utbedring, er innenfor hva kjøper må forvente og vil ikke utgjøre en mangel.

Boligen kan ha en mangel dersom det er avvik mellom opplyst og faktisk areal, forutsatt at avviket er på 2% eller mer og minimum 1 kvm.

Ved beregning av et eventuelt prisavslag eller erstatning må kjøper selv dekke tap/kostnader opptil et beløp på kr 10 000 (egenandel).

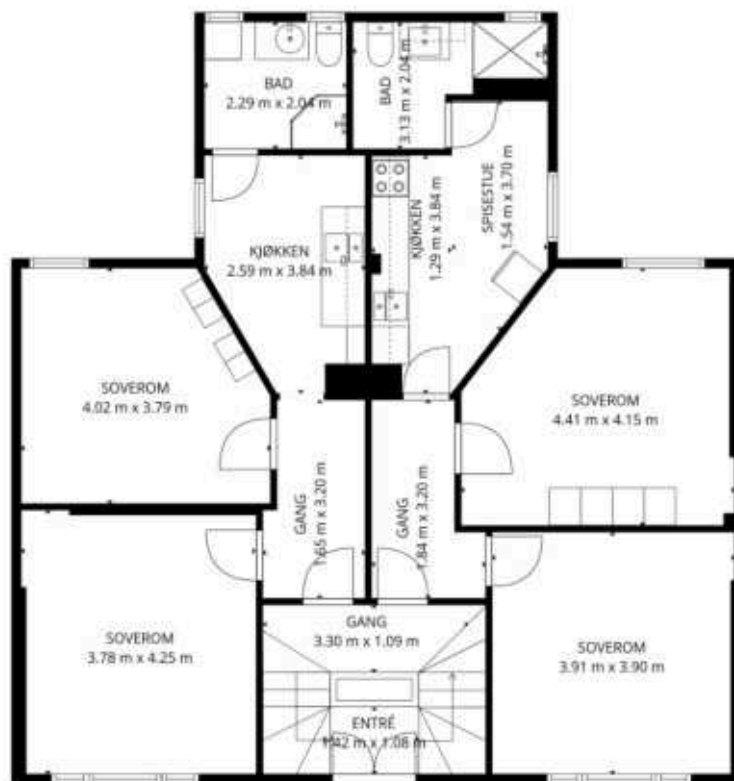
Dersom kjøper ikke er forbruker selges eiendommen "som den er", og selgers ansvar er da begrenset jf. avhl. § 3-9, 2. pktm. Informasjon om kjøpers undersøkelsesplikt, herunder oppfordringen om å undersøke eiendommen nøye, gjelder også for kjøpere som ikke anses som forbrukere.







1. Etg.



BRA: 351 m²

Kjeller 1: 27 m², 1. etasje: 115 m², 2. etasje: 115 m², 3. etasje: 94 m²
 S-ROM: BOD: 17 m², VASKEROM: 4 m², ROM: 20 m²,
 KJELLER: 52 m², LAV TAKHØYDE: 16 m², VEGGER: 31 m²

VEL VENNST MED LØSLOKKER, TERNINGLOK, TO KANNE OG RØR SIKKER VÅTERLOK, SIKK OG LUKKERTIPS

3D tegningene og plantegningene er ikke målbare og overflatebehandlingene er ikke nødvendigvis i samsvar med de faktiske forhold. Avvik kan forekomme.

















1. Etg.



BRA: 351 m2

Kjeller 1: 27 m², 1. etasje: 115 m², 2. etasje: 115 m², 3. etasje: 94 m²
S-ROM: BOD: 17 m², VASKEROM: 4 m², ROM: 20 m²,
KJELLER: 52 m², LAV TAKHØYDE: 16 m², VEGGER: 31 m²

All trademarks listed herein are the property of their respective owners. All other marks are the property of their respective owners.

3D tegningene og plantegningene er ikke målbare og overflatebehandlingene er ikke nødvendigvis i samsvar med de faktiske forhold. Avvik kan forekomme.

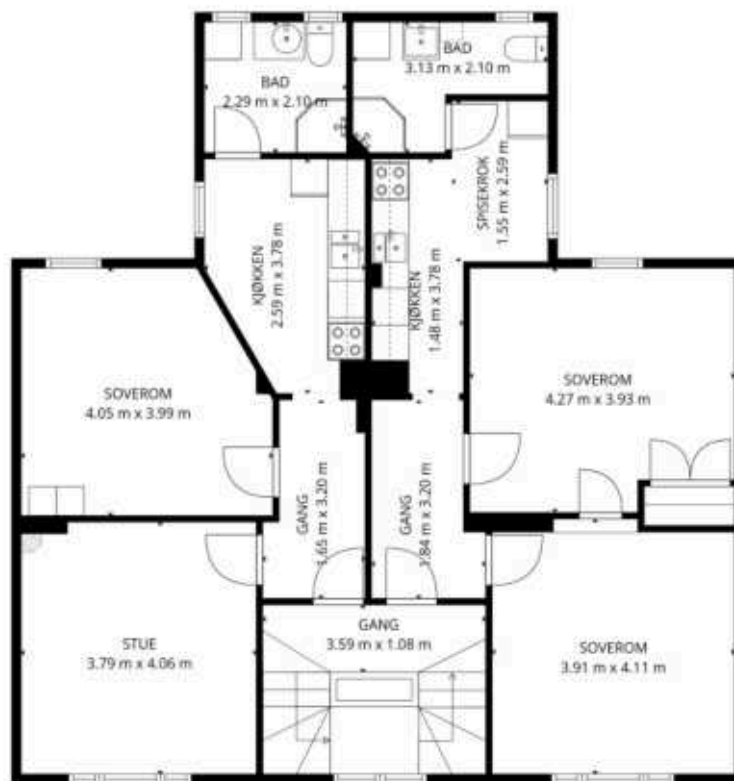








1. Etg.



BRA: 351 m²

Kjeller 1: 27 m², 1. etasje: 115 m², 2. etasje: 115 m², 3. etasje: 94 m²
 S-ROM: BOD: 17 m², VASKEROM: 4 m², ROM: 20 m²,
 KJELLER: 52 m², LAV TAKHØYDE: 16 m², VEGGER: 31 m²

VEL VENNST MED LØSINGEN. TEKNISKE OG ANNE FØLGENDE VIL BOKS, SOM ER GUNNUTVET.

3D tegningene og plantegningene er ikke målbare og overflatebehandlingene er ikke nødvendigvis i samsvar med de faktiske forhold. Avvik kan forekomme.



















1. etasje



2. etasje



3. etasje



4. etasje

BRA: 351 m²

Kjeller 1: 27 m², 1. etasje: 115 m², 2. etasje: 115 m², 3. etasje: 94 m²

S-ROM: BOD: 17 m², VASKEROM: 4 m², ROM: 20 m²,

KJELLER: 52 m², LAV TAKHØYDE: 16 m², VEGGER: 31 m²









Tilstandsrapport

Bygård/leiegård 6 leiligheter - bygg på 3 etasjer + kjeller
Storgata 14, 6002 ÅLESUND

Gnr 201; Bnr 663
1508 ÅLESUND KOMMUNE



møretakst

AUTORISERT FORETAK

Byggtakst Møre AS
Org.nr 992567724

1 Innholdsfortegnelse

2 - Sammendrag	3
3 - Eiendom og bygninger	6
3.1 - Eiendommer	6
3.2 - Storgata 14	7
4 - Tilstandsrapport	10
4.1 - Storgata 14	12
5 - Vedlegg og kilder	32
6 - Forutsetninger	33
7 - Ansvarlig takstingeniør	34
8 - Versjoner av rapporten	35

2 Sammendrag

Konklusjon

Bygnings- og tomtebeskrivelse

Storgata 14 er en mindre bygård fra 1906/1907 midt i Ålesund sentrum, oppført i bærende tegl/Ålesundsmur med pussete og malte fasader. Bygget består av råkjeller, 1.-3. etasje (loftsetasje med skråtak) og kryploft, og inneholder totalt 6 boenheter. Tomten er bebyggt over det meste av arealet, med biloppstillingsplasser i bakgård, adkomst fra Storgata. Eiendommen ligger i område avsatt til bolig/forretning/kontor, har svært sentral beliggenhet.

Tilstandsvurdering

Tilstandsrapporten er utført etter prinsippene i NS 3424 med visuell befaring og stikkprøver. Bygningens tilstand er vurdert som en helhet, hvor enkelte bygningselementer og tekniske installasjoner er kontrollert ved stikkprøver. Det innebærer blant annet at ikke alle overflater, vinduer, dører og tekniske anlegg etc er individuelt gjennomgått. Vurderingene bygger dermed på representativt utvalg og påviste forhold under befaringen.

Lovlighet

Utfra foreliggende tegninger fra Ålesund kommune godkjent i 1994 så er plantegninger som viser to leiligheter i 2 etasje, på loft/3 etasje - mangler plantegning av 1 etasjen - den er lik 2 etasjen. I eiendomsregisteret er der registrert 1 boenhet i 1 etasje. Det foreligger ikke brukstillatelse eller ferdigattest på bygget i meglerpakken med kommunale opplysninger som er mottatt fra Ålesund Kommune verken fra byggeåret eller etter ombygging i 1994. Kjeller framstår som råkjeller. Kryploft med luke i leilighet loft/3 etg mot sør.

Oppsummert

Sentrumsnær utleiegård med sentral beliggenhet i Ålesund sentrum. Forventet løpende vedlikehold og en del påregnelige oppgraderinger både på bygget og i leilighetene.

Eiendommen har en svært sentral beliggenhet og et fungerende utleieprodukt, men også et betydelig teknisk etterslep som må håndteres systematisk. Objektet passer for en profesjonell aktør med kapasitet til rehabilitering og aktiv forvaltning, der risiko, tiltak og leiepotensial hensyntas i videre beslutninger.

Behov for lovlighetsavklaringer/avklaringer i forhold til brann jfr. gjeldende krav da det her ikke foreligger noe ferdigattest eller brukstillatelse. Eiendommen vurderes som egnet for videre utleie som idag.

Eiendommen er registrert som SEFRAK-minne med Id.nr 1504 11 54.

Kunde/rekvirent

Sundegårdene As
Blindheim industriveg 2D, 6020 ÅLESUND

Formål med taksten

Salg

Egne forutsetninger

- Tilstandsrapporten er utarbeidet etter prinsippene i NS 3424 (Tilstandsanalyse av byggverk

– Innhold og gjennomføring) og ikke etter NS 3600 (Teknisk tilstandsanalyse ved omsetning av bolig). Dette fordi eiendommen er en utleiegård med leiligheter som omsettes i et profesjonelt marked og ikke er rettet mot forbrukermarkedet. Vurderingene i rapporten er således basert på forutsetningen om en profesjonell kjøper som har forutsetninger og kompetanse til å forstå og vurdere eiendommens tekniske og økonomiske forhold.

- Rapporten omhandler en utleiegård bestående av totalt 6 boenheter og en råkjeller.
- Vurderingene er basert på visuell befaring, forelagte dokumenter samt opplysninger gitt av eiers representant. Det vises for øvrig til standard forutsetninger som følger rapporten i avslutningen. Samtlige boenheter er inspisert innvendig.
- Tilstandsrapporten er utarbeidet etter prinsippene i NS 3424 (Tilstandsanalyse av byggverk – Innhold og gjennomføring) og ikke etter NS 3600 (Teknisk tilstandsanalyse ved omsetning av bolig). Dette fordi eiendommen er en utleiegård med leiligheter som omsettes i et profesjonelt marked og ikke er rettet mot forbrukermarkedet. Vurderingene i rapporten er således basert på forutsetningen om en profesjonell kjøper som har forutsetninger og kompetanse til å forstå og vurdere eiendommens tekniske og økonomiske forhold. Bygningens tilstand er vurdert som en helhet, hvor enkelte bygningselementer og tekniske installasjoner er kontrollert ved stikkprøver. Det innebærer blant annet at ikke alle overflater, vinduer, dører og tekniske anlegg er individuelt gjennomgått. Vurderingene bygger dermed på representativt utvalg og påviste forhold under befaringen.

Rapportdato

Befaringsdato

02.02.2026

Tilstede på befaringen

Vaktmester Arild Moen (Sundegårdene), Steinar Åkre.

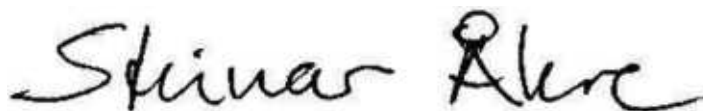
Takstingeniør

Steinar Åkre

steinar@moretakst.no

Tlf. 92617024

27.02.2026



Steinar Åkre

(Oppdrag: 15e2e534-faf4-4075-80d6-fa9e9844bd25 - version 1)



3 Eiendom og bygninger

Beskrivelse av område

Områdebeskrivelse

Storgata 14 i Ålesund er en næringseiendom som ligger sentralt i byens kommersielle områder. Ålesund, kjent for sin unike jugendstilarkitektur, tiltrekker både turister og næringsdrivende. Området rundt Storgata er preget av en blanding av butikker, kontorer og serveringssteder, noe som gjør det til et attraktivt sted for forretningsvirksomhet.

Beliggenhet og infrastruktur

Eiendommen ligger meget sentralt i Ålesund, med enkel tilgang til offentlig transport som busser og ferjer. Nærmeste bussholdeplass er kun noen få minutters gange fra Storgata 14, noe som gir god forbindelse til resten av byen og omkringliggende områder. Parkering er tilgjengelig både på eiendommen og i nærliggende parkeringshus, noe som er gunstig for både ansatte og besøkende.

Befolkningsgrunnlag

Ålesund har en befolkning på omtrent 67,000 innbyggere, noe som gir et solid grunnlag for lokalt næringsliv. Byen er også et viktig handels- og utdanningssenter for regionen, med både høyskoler og universitetsavdelinger som bidrar til et dynamisk befolkningsgrunnlag. Den demografiske sammensetningen av innbyggere er variert, og området har en jevn tilstrømning av unge mennesker på grunn av utdanningstilbudene.

Avstand til nærliggende områder

Oppsummering

Storgata 14 i Ålesund representerer en strategisk beliggenhet for næringsvirksomhet med utmerket tilgjengelighet og tilknytning til byens infrastruktur. Befolkningsgrunnlaget gir en god base for handel og utvikling, og nærheten til andre viktige områder som flyplass og store handelsområder øker eiendommens attraktivitet for potensielle investorer og leietakere.

3.1 EIENDOMMER

Matrikkel		Hjemmelshavere	
Kommune	1508 ÅLESUND	Sundegårdene AS	100,0%
Gårdsnummer	201	Tomteareal	345.9m ²
Bruksnummer	663		

Totalt tomteareal 345.9m²

3.2 STORGATA 14

Bygård/leiegård 6 leiligheter - bygg på 3 etasjer + kjeller

Storgata 14

6002 ÅLESUND

BTA	533 m ²
BRA	456 m ²

Byggeår	1907
Sefrak	Nei
Fredet	Nei

Kommune	1508
Gårdsnr.	201
Bruksnr.	663



KJELLER

BTA	141 m ²	Råkjeller med dels støpte golv og dels golv som er opphugget.
BRA	127 m ²	

1 ETASJE

BTA	141 m ²	Felles trapperom
BRA	111 m ²	Leilighet 1 A: Entre, stue, soverom, kjøkken, bad. Leilighet 1 B: Entre, stue, soverom, kjøkken, bad.

2 ETASJE

BTA	141 m ²	Felles trapperom
BRA	117 m ²	Leilighet 2 A: Entre, stue, soverom, kjøkken, bad. Leilighet 2 B: Entre, stue, soverom, kjøkken, bad.

3 ETASJE/LOFT

BTA	110 m ²	Felles trapperom
BRA	101 m ²	Leilighet 3 A: Entre, stue, soverom, kjøkken, bad. Leilighet 3 B: Entre, stue, soverom, kjøkken, bad.

Beskrivelse av byggstruktur/areal

Mindre bygård fra 1906 i Storgata 14 midt i bysentrum.

Bygget er oppført i murkonstruksjoner bestående av kjeller, 1 etasje, 2 etasje, loftsetasje og kryploft.

- Utifra foreliggende tegninger fra Ålesund kommune godkjent i 1994 så er plantegninger som viser to leiligheter i 2 etasje, på loft/3 etasje - mangler plantegning av 1 etasjen - den er lik 2 etasjen. I eiendomsregisteret er der registrert 1 boenhet i 1 etasje. Kjeller framstår som råkjeller. Kryploft med luke i leilighet mot sør.

Beskrivelse av bygning

Taktekking:

- Det er skifertaktekking som er opplyst omlagt på tidlig 1990-tallet

Takkonstruksjon:

- Det er en sperretak/hanebjelkekonstruksjon i trekonstruksjon - det er luke i ene loftsleilighet med adkomst til loft.
- Uinnredet kaldt loft.

Yttervegger:

- Bærende teglmur (ofte 1–2 steins tykkelse), utvendig pusset og malt.
- Pusset tegl, dekorert med gesimser, ornamenter og stukkarbeid

Bærekonstruksjon:

- Massiv teglmur/Ålesundsmur som bærende ytterveggsmur, trebjelkelag mellom etasjere

Etasjeskiller:

- Det er trebjelkelag i etasjeskillere - det foreligger informasjon om at det er gjort vesentlig utbedringer for ca 30 år siden - mot kjeller ingen synlig isolasjon

Vinduer:

- Trevinduer med koblede glass mot Storgata - noen nyere vinduer med vinylkarm i øverste etasjer fra 2000-tallet

Dører:

- Tredører med fyllinger, malt eller beiset
- Malt eldre hovedytterdør til gate er tredør med glassfelt

Trapperom:

- Bærende trekonstruksjon eller støpte trapper med smijernsrekkverk

Fundament/Kjeller:

- Naturstein eller teglgrunnmur, ofte med kjeller (kull- eller lagerrom)

Tekniske installasjoner:

- Det er vannrør i kobber.
- Avløpsrør i plast og eldre støpejernsrør
- Enkelt avtrekksanlegg
- Flere varmtvannstanker er plassert i kjeller
- El- anlegg fra forskjellige tidsepoker tilpasset dagens formål.

Sanitærinstallasjoner:

- Det er sylige kobberrør i bygget - dette er synlig i kjeller og i enkelte leiligheter

Kjøkken:

- Det vises til beskrivelse kjøkken hver leilighet

Beskrivelse av område/tomt/regulering

Tomteforhold

- Tomten er en bygård som dekker store deler av tomten + opplyst der er biloppstillingsplasser i bakgård som følger med eiendommen - det vises til situasjonskart.
- Tomten er opparbeidet med fortau mot Storgata og ellers asfaltert uteareal mot naboer - ikke fysisk grense.
- Byggegrunn er ukjent, men antagelig steinfylling.
- Det er ikke foretatt noen form for undersøkelser av grunnen med tanke på forurensing.

- Tomta er utnyttet til en bygård som dekker store deler av tomta med tilhørende biloppstillingsplasser.
- Utbyggingspotensiale: Nei ikke i volum

Adkomst

- Eiendommen har adkomst fra Storgata.

Vann

- Eiendommen er tilknyttet offentlig vann via private stikkledninger.

Avløp

- Eiendommen er tilknyttet offentlig avløp via private stikkledninger.

Regulering

- Eiendommen ligger i område som er avsatt til bolig/forretning/kontor.

Kommuneplan

- Jfr over

Parkering

- Det er i tillegg til en parkeringsplasser i bakgården gateparkering og parkeringshus i Aksla Parkering.

4 Tilstandsrapport

STORGATA 14

217	Drenering	TG3
2341	Vinduer, yttervegger	TG3
2442	Dører, innvendig	TG3
246	Kledning og overflate	TG3
252	Gulv på grunn, bunnplate	TG3
261	Primærkonstruksjon for yttertak	TG3
273.2	Kjøkken 1B	TG3
273.4	Kjøkken 2B	TG3
31.1	Bad 1A	TG3
31.2	Bad 1B	TG3
31.3	Bad 2A	TG3
31.4	Bad 2B	TG3
31.6	Bad 3B	TG3
21	Grunn og fundamenter	TG2
23	Yttervegger	TG2
2342	Dører, yttervegger	TG2
251	Frittbærende dekker	TG2
262	Taktekking	TG2
263	Glasstak, overlys, takluker, røykluker	TG2
265	Gesimser, takrenner og nedløp	TG2
273.1	Kjøkken 1A	TG2
273.3	Kjøkken 2A	TG2
273.5	Kjøkken 3A	TG2
273.6	Kjøkken 3B	TG2
281	Innvendige trapper	TG2
30	VVS-installasjoner, generelt	TG2
31.5	Bad 3A	TG2
36	Luftbehandling	TG2
33	Brannsløkking	TG1
20	Bygning, generelt	
40	Elkraftinstallasjoner, generelt	
542	Brannalarm	

KOSTNADSESTIMAT PER TILSTANDSGRAD

kr 2 640 000 - 4 800 000

TG3

KOSTNADSESTIMATER PER PRIORITET

Strakstiltak

246	Kledning og overflate	kr 200 000 - 400 000
252	Gulv på grunn, bunnplate	kr 200 000 - 400 000
261	Primærkonstruksjon for yttertak	kr 500 000 - 1 000 000

Sum

kr 900 000 - 1 800 000

Bør utføres innen 1-5 år

217 Drenering

kr 200 000 - 400 000

2341 Vinduer, yttervegger

kr 300 000 - 600 000

Sum

kr 500 000 - 1 000 000

4.1 STORGATA 14



Byggeår: 1907

2 - Bygning

20 - Bygning, generelt

Beskrivelse:

Bygård fra 1907.

- Bygget har 3 boligetasjer + råkjeller.
- Det er i tillegg et kryploft med adkomst via luke i tak leilighet 3B.
- Det gjøres oppmerksom på at det som kalles loftsetasje i rapporten har delvis skråtak og slik sett regnes som en loftsetasje, kaldloft/råloft er bare over en del av etasjen.

TG2 21 - Grunn og fundamenter

Beskrivelse:

- Bygningen har grunnmur utført i natursteinsmur/Ålesundsmur - innvendig dels pusset.

Vurdering/Avvik:

- Det er observert riss og mindre sprekker i muroverflater.

Anbefalte tiltak:

- Fremvekst av vann eller fuktinntrengning i sprekker kan gi økt risiko for ytterligere skade og bør utbedres for å hindre nedbrytning av murkonstruksjonene.
- Omfanget av sprekkdannelser kan påvirke både funksjon og verdi for bygningen, og det anbefales grundigere tilstandsanalyse dersom det observert sprekker av vesentlig bredde eller lengde

Prioritet: Bør utføres innen 1-5 år

TG3 217 - Drenering

Beskrivelse:

- Dreneringssystemet rundt bygningen vurderes å være fra opprinnelig byggeår (ca. årstall), og har dermed overskredet forventet levetid (typisk 30-60 år). Alder tilsier at funksjon har svært redusert funksjon. Der er tydelig fuktinntrengning til kjeller.
- Dreneringen består gjerne ofte kun av tilfylte masser. I forhold til alder så er det fuktproblemer i kjeller og grunnmur som er tydelig på dette bygget. Da konstruksjonen er skult er det ikke mulig å fastslå hvilken

løsning konstruksjonen har.

Vurdering/Avvik:

- Usikker drenering/tettesjikt gir økt fare for fukt- og vanninntrenging i kjeller/underetasje og grunnmur på grunn av nedsatt dreneringsfunksjon. Dette har medført skader på konstruksjonen og inneklime

Anbefalte tiltak:

- Det påregnes omgående behov for oppgraving og ny drenering,
- Tettesjiktet/gjeldende dreneringsfunksjon fyller ikke lenger sin tiltenkte funksjon, noe som utgjør et alvorlig avvik og må utbedres for å unngå ytterligere skader på bygningsdelen.

Prioritet: Bør utføres innen 1-5 år

Kostnadsestimat: kr 200 000 - 400 000

Konsekvensgrader:

KG2 - Vesentlige konsekvenser

TG2 23 - Yttervegger

Beskrivelse:

- Bygningen er oppført med yttervegger av teglstein/Ålesundsmur, murt med mørtel, utvendige pussede og malte murfasader. Fasade mot nabo nord er tydelig noe vedlikeholdt/overflatebehandlet - de andre murfasadene har oppgraderingsbehov.

Vurdering/Avvik:

- Det er registrert sprekker og løs puss i fasadene spesielt mot gate og bakgård, noe som indikerer fare for videre forvitring og vanninntrenging

Anbefalte tiltak:

- Det må utføres tetting og utbedring av sprekker med egnet fugemasse eller puss.
- Overflater står generelt foran overflatebehandling/vedlikehold

Prioritet: Bør utføres innen 1-5 år



Sprekker i ubehandlet fasade mot bakgård

234 - Vinduer, dører, porter

TG3 2341 - Vinduer, yttervegger

Beskrivelse:

- Bygningen har generelt eldre malte trevinduer med koblet glass mot Storgata og ellers dels mot bakgård. Sprossevinduer.
- Vinduer med enkle glass og dels sprukne glass i kjeller
- Vinduer i trapperom er dels fargede enkle glass med sprosseinndeling - spesialvinduer fra byggeår
- Del av vinduer er skiftet til vinylvinduer på 2000-tallet i soverom + noen badevindu mot nord/øst (nabobygg og bakgård)
- Vindu leilighet loft mot nord er med isolerglass og malte trekarmer fra ca 2017

Vurdering/Avvik:

- Vinduskarmene og rammene viser tydelig slitasje som følge av alder, og det er behov for vedlikehold/utskifting for å sikre videre funksjon og levetid.
- Det er påvist vinduer som ikke lar seg åpne som forutsatt. Dette kan skyldes fuktighet, treghet/rust i beslag e.l.
- Det er registrert råteskader i vinduer/rammer. Dette som følge av vedlikeholdsetterslep over tid som har ført til treverk har vært utsatt for langvarig fuktpåvirkning over tid og er råteskadet.
- Noen av vinylvinduene har skadde pakninger som fører til utetthet osv.

Anbefalte tiltak:

- Råteskadede vinduer må påregnes å byttes ut.
- Vinduer med knuste glass må påregnes skiftes ut, enten hele vinduer eller kun glass.
- Det må påregnes generelt vedlikehold av vinduene - det er sannsynlig at vinduer bør skiftes pga skadeomfanget er for stort til at de kan beholdes med vedlikehold. Det gjøres oppmerksom på at det vil være restiksjoner i forhold til nye vinduer pga alder bygning og reguleringsbestemmelser i bysentrum.
- Skifte pakninger vinylvinduer TG 2 for vinylvinduer
- Generelt TG 3 for trevinduer unntatt de som er skiftet i bl. annet loftsetasje leilighet

Prioritet: Bør utføres innen 1-5 år

Kostnadsestimat: kr 300 000 - 600 000



Vindu leil 2B



Leil 2B stue



Sprekk i vindu bad 1B

TG2 2342 - Dører, yttervegger

Beskrivelse:

- Bygningen har eldre malt tofløyet tredør med glassfelt som er innadslåede vurdert fra ca. 1960/1970-tallet mot gate.

Vurdering/Avvik:

- Ytterdør har svekket/skadet/manglende tetningslist, med luftlekkasjer og nedsatt isolasjonsevne.
- Det er visuelt påvist råteskader i dørblad og/eller karm på tredøren. Skadene indikerer lengre tids fuktpåvirkning og tap av materiale som følge av vedlikeholdsetterslep.

Anbefalte tiltak:

- Døren står foran vedlikehold og overflatebehandling. Pakning bør skiftes. Det er vurdert at dør kan vedlikeholdes/repareres og skifte pakning etc. Ny dør vil sannsynlig få krav om å være identisk og må da bestilles etter mål

Prioritet: Bør utføres innen 5-10 år



Hovedytterdør eldre dør med glassfelt - vedlikeholdsetterslep - luftlekkasje utetthet innadslående dør

24 - Innervegger

244 - Vinduer, dører, foldevegger

TG3 2442 - Dører, innvendig

Beskrivelse:

- Innvendige dører er i hovedsak hvite malte glatte dører/malte fyllingsdører.

Vurdering/Avvik:

- Dørene viser tegn til mekanisk skade, overflateslitasje og/eller fuktskader på flere dører.
- Entredører til noen leiligheter er usikkert om de tilfredsstillir brannkrav

Anbefalte tiltak:

- Tetningslist(e) må kontrolleres for å sikre tilfredsstillende lufttetthet og isolasjonsevne - brannkrav dører mot felles trapperom
- Dører med vedlikeholdsetterslep
- Dør fra trapperom til kjeller fra byggeår med glassfelt må skiftes til dør med brannmotstand
- Noen entredører bør sjekkes i forhold til brannkrav mot felles trapperom

Kostnadsestimat: kr 100 000 - 300 000



Entredør 2A er B-30 dør



Entredør 3A er B-30 dør.



Skade i dørbblad ytterdør 3B er reparert



Dør fra kjeller til trapperom

TG3 246 - Kledning og overflate

Beskrivelse:

Oversikt overflater i de ulike leilighetene:

- Kaldloft med golv i midtsone - ikke måleverdi areal - adkomst via luke - ikke stige. Uinnredet.
- Alle leilighetene har adkomst fra felles trapperom som vender mot Storgata med utvendig dør/adkomst fra fortau. Leilighetene ble oppusset for ca 30 år siden senere noe overflateoppusset/malt overflater samt lagt nye gulv. Leilighetene framstår med enkel standard og flere har stor bruksslitasje. Leilighet loft 3A framstår nyoppusset.
- Leilighet loft 3A: leiligheten framstår oppusset med laminatgolv unntatt stuedel med teppe og bad med fliser, vegger er malte og det er hvitmalt himlinger/skråhimlinger.
- Leilighet loft 3B: Leiligheten er ubebodd. Det er golvbelegg unntatt bodrom mot bakgård med malte tregolv, vegger er malte/malte plater og det er innvendig malt trepanel.
- Leilighet 2 etg 2A: har parkett på golv, malte vegger og himlingsplater
- Leilighet 2 etg 2B: har laminatgolv unntatt bad med fliser, vegger er malte (leietaker har malt kjøkken og kjøkkeninnredning i skarpe/grelle farger), himlinger er hvitmalt.
- Leilighet 1 etg 1A: har vinyl/parkett på golv, malte tapetserte veggflater, himlinger hvitmalt.
- Leilighet 1 etg 1B: har vinylbelegg fra 1990-tallet og fliser på bad, malte/malt tapet på vegger - fliser i bad, malte himlinger.
- Kjeller er dels trepanel og dels ingen himling

Vurdering/Avvik:

- Leilighete 3A framstår pent brukt med overflater som settes til TG 1.
- Øvrige leiligheter framstår med slitasje/skader på overflater i større og mindre grad. Enkelte overflater regnes å ha omfattende bruksslitasje, med småskader flekker, riper og skader som gir redusert estetisk standard.
- Der er skader i veggoverflater/maling er stedvis løsnet eller misfarget.
- Det kommenteres bl. annet at laminatgolv ved kjøkkeninnredning leilighet 2B er spikret fast til underlaget
- I bodrom leilighet 3 B mangler det overfalte/kledning vegg mot bad i naboileilighet - uisolert - dels isolert med isopor.
- Ikke brannskille mellom leiligheter
- Ikke brannsikker kledning mot kryploft

Anbefalte tiltak:

- Alle leiligheter unntatt 3A står foran oppgraderinger - malings- og overflatebehandling bør oppgraderes for å oppnå tilfredsstillende normalt god bolig boligstandard etter dagens forventninger
- Skadde gulv må skiftes - bør vurdere gulvene i alle leilighetene når de er utflyttet. Møbler/tepper og ellers klær/løsøre dekker deler av golvarealene som gjør at de ikke er mulig å vurdere.
- Kontrollere/utbedre brannskille mellom leiligheter

Prioritet: Strakstiltak

Kostnadsestimat: kr 200 000 - 400 000



Golv ved kjøkkenbenk 2B festet med spiker til underlaget



Stue 2 B



Bod 3B mot bad 3A - ikke kledning - isoporisolasjon i vegg ikke lovlig isolasjon - ikke brannskille mellom leiligheter



Leil 3B isoporisolasjon mot bad 3A.



Svimerke i golv etter veggmontert panelovn



Muggsopp i ene soverom 1 etg.



Trepanel i deler av himling i kjeller - montert ventilasjonskanaler og avtrekksvifte

25 - Dekker

TG2 251 - Frittbærende dekker

Beskrivelse:

- Bygningen har etasjeskillere av trebjelkelag.
- I forhold til bygningsmessige tiltak byggesøkt og godkjent i 1994 så er der etablert brannkledning i etasjeskillere mellom leiligheter i 2 etasje og loftsetasje
- Bjelkelag i råkjeller mot leiligheter i 1 etasje er synlig og tydelig uisolert - deler av kjeller er jordgolv -

betongplate dels hugget opp

Vurdering/Avvik:

- Det er tegn til fukt-/råteskader i treverk i deler av bjelkelaget - gjelder mellom kjeller og 1 etasje
- Ikke brannskille mellom kjeller og leiligheter i 1 etasje
- Trebjelkelag mot råkjeller er en utsatt konstruksjon med tanke på fukt og råteskader. Der er tydelige omfattende mottskader.
- Det er registrert skjevheter og høydeforskjeller i gulvflaten. Det er i leiligheter i loftsetasje målt avvik på litt under 20 mm over en lengde på 2 m. Det gjør oppmerksom på at dette er stikktagninger i enkelte rom - andre måling vil kunne forekomme andre steder
- Det er indikasjoner på at brannmotstand generelt ikke tilfredsstiller dagens forskriftskrav - bør undersøkes nærmere
- Det foreligger detaljtegninger fra 1994 som viser at det er gipshimling imellom leiligheter 1/2 etasje og 2/ loftsetasje

Anbefalte tiltak:

- Mindre skjevheter og høydeforskjeller i etasjeskillet anses som normalt ut fra bygningens alder og konstruksjon, og må påregnes som en del av den naturlige utviklingen i eldre bygg - dette er forhold man må akseptere uten at det medfører utbedringstiltak. På steder hvor det ble gjort stikktagninger på høyder ble det ikke målt høydeavvik som er unormale i forhold til forventbart på denne bygningen med byggeår 1907.
- Det må gjøres tiltak for å redusere fuktnivået i kjeller. Man må gjøre tiltak for å fuktsikre grunnmur og etablere drenering av grunn i kjeller samt det må etablere dampspærre mot grunn. Overliggende trekonstruksjoner frastår fuktskadet og skaden vil videreutvikle seg uten der gjøres tiltak. Etasjeskillet må kontrolleres nærmere og tiltak er nødvendig.

Prioritet: Straktiltak



Bjelkelag over kjeller



Mottskader/fuktskader og sannsynlige råteskader



Trepanelt himling i del av kjeller i bakkant muggbelagt

TG3 252 - Gulv på grunn, bunnplate

Beskrivelse:

- Betongplate/støpt plate på grunn - del av støpt plate i kjeller er opphugget og det er jordgolv.

Vurdering/Avvik:

- Det er fukt på golv - opplyst kommet inn vann fra grunnen. Der er gravd noe grøfter på innsiden for å lede bort vann.

Anbefalte tiltak:

- Etablere dampspærre på grunn og støpe nye golv samt gjøre tiltak for å hindre fuktinntregning utenfra (beskrevet under annet punkt)
- Nødvendige tiltak med å redusere fuktnivået i kjeller med avfukter/øke temperatur etc.
- Nærmere undersøkelse av sluk og spyling av sluk for å sikre avrenning

Prioritet: Strakstiltak

Kostnadsestimat: kr 200 000 - 400 000



Opphugget golv - vått i kjeller



Sluk i golv kjeller

26 - Yttertak

TG3 261 - Primærkonstruksjon for yttertak

Beskrivelse:

- Bygningen har takkonstruksjon i en sperrekonstruksjon med tretaktrø fra byggeår.
- Takkonstruksjon framstår original fra byggeår, men der er gjort endringer midt på 1990-tallet i forbindelse med etablering av leiligheter i loftsetasje - mottatt detaljtegninger/byggesak Arkess 11.02.1994. Dette er en del av tiltaket som er registrert byggemeldt og godkjent i mottatte dokumenter fra Ålesund Kommune, men brukstillatelse/ferdigattest foreligger ikke.

Vurdering/Avvik:

- Det er forhøyde fuktverdier med påregnelige råteskader i takkonstruksjonen synlig på kryploft. Der er mottmerker i konstruksjonen som vurdert normalt . Ukjent om der er etablert dampspærre mot innredde leiligheter i loftsetasje. Nevnte forhold innebærer at det forekommer nedbrytning av trevirket, sannsynligvis som følge av langvarig fuktpåvirkning.
- Funksjon undertak/tettesjikt har tydelig redusert funksjon.
- Det er ikke tilfredsstillende brannskille mellom leiligheter i loftsetasje og kryploft/takkonstruksjon.

Anbefalte tiltak:

- Videre utvikling av råte kan svekke konstruksjonens bæreevne og funksjon, og kan føre til fare for sammenbrudd, lekkasjer og behov for omfattende reparasjoner dersom skadene ikke utbedres. Nevnte forhold må sees i sammenheng med utbedring av takteking/undertak (se pkt takteking). Nærmere undersøkelse er nødvendig

Prioritet: Strakstiltak

Kostnadsestimat: kr 500 000 - 1 000 000



Plast opphengt for å samle vann etter lekkasje



Mottmerker - hardt treverk



Fuktverdi 53,2 % som indikerer fukt/råteskade



Mottmel på golv drysset fra takkonstruksjon



Målt 100 % fukt indikerer råteskade



Bjelke mot pipe - treverk hardt - testet med kniv.



Oversikt loftsrom fra lukeområde mot nord.

TG2 262 - Taktekking

Beskrivelse:

Beskrivelse

- Bygningen har skifertak som taktekking opplyst omlagt i forbindelse med endringer på midten av 1990-tallet

Vurdering/Avvik:

- Der mangler noen taksteiner på takside øst
- Det er synlig rustskader beslag rundt pipe og lekkasjer der. Der ligger plast ved pipe på kryploft for å fange opp vann fra lekkasjepunkt rundt pipe.

Anbefalte tiltak:

- Regelmessig overvåkning og inspeksjon anbefales for å vurdere utviklingen i tilstand.
- Det er vurdert nødvendig å etterse taktekking/kontrollere tettesjikt og beslag rundt takvinduer, da risiko for lekkasje og følgeskader øker med tiden.
- Forretningsmessig fornuftig å planlegge et langsiktig vedlikeholdsprogram, spesielt på leiegårder som dette der konsekvenser av lekkasje kan være store med fare for leietap.



Takstein knekt



Mangler takstein ved gradrenne mot øst
- bilde tatt gjennom takvindu leil 3B



Snøfangere mot bakgård



Skifertak mot nabo sør

TG2 263 - Glasstak, overlys, takluker, røykluker

Beskrivelse:

- Takvinduer med isolerglass fra ca 1995

Vurdering/Avvik:

- Over halvparten av forventbar levetid over

Anbefalte tiltak:

- Kontrollere beslag og tetting rundt takvinduer

TG2 265 - Gesimser, takrenner og nedløp

Beskrivelse:

- Gesimser, renner og nedløp er sannsynlig fra midten av 1990-tallet samtidig med taktekking ble oppgradert, visuelt besiktiget fra bakkenivå og vurdert utifra dette.
- Nedløpsrør er påvist å gå ned i rør i grunn, ukjent videre rørsystem.
- Gavlbeslag i metall mot nord og øst - beslag mot nabobygg sør.

Vurdering/Avvik:

- Gavlbeslag etc mot nabobygg sør har rustskader/skader og bør utbedres.
- Rørsystem under bakkenivå er sannsynlig ikke fungerende jfr. fuktproblemer i kjeller.

Anbefalte tiltak:

- Det anbefales regelmessig tilsyn og vedlikehold av gesimser, renner og nedløp for å forebygge skader som følge av vær, vind og utilstrekkelig avrenning fra tak
- Utbedre rørsystem i grunnen - sikre vann fra taknedløp viderefører i tette rør bort fra bygget.taknedløp



Rustskader beslag mot nabobygg sør.



Slitt beslag overgang pipe/tak.



Sikre at vann fra taknedløp føres i tette rør bort fra bygget.

27 - Fast inventar

273 - Kjøkkeninnredning

TG2 273.1 - Kjøkken 1A

Beskrivelse:

- Kjøkkeninnredning fra 1990-tallet med laminat benkeplater.

Vurdering/Avvik:

- Skader i benkeskap og håndtak

Anbefalte tiltak:

- Skifte kjøkkeninnredning



Skader i benkeskap - brannslange



Småskader innredning

TG3 273.2 - Kjøkken 1B

Beskrivelse:

- Kjøkkeninnredning sannsynlig fra 1990-tallet som i ettertid er malt av leietaker.

Vurdering/Avvik:

- Innredningen inkludert laminat benkeplate er malt i "grelle farger" med svært dårlig finish
- Innredningen framstår med skader

Anbefalte tiltak:

- Skifte kjøkkeninnredning

Kostnadsestimat: kr 70 000 - 100 000



Innredning med skader

TG2 273.3 - Kjøkken 2A

Beskrivelse:

- Kjøkkeninnredning fra 1990-tallet med hvite fronter og laminat benkeplate. Kjøkkenventilator med avtrekk til pipe.

Vurdering/Avvik:

- Kjøkkenventilator med redusert funksjon
- Småskader etter fukt i skap under oppvaskkum

Anbefalte tiltak:

- Kjøkkenventilator bør skiftes



Skader etter fukt i skap

TG3 273.4 - Kjøkken 2B

Beskrivelse:

- Kjøkkeninnredning sannsynlig fra 1990-tallet som i ettertid er malt av leietaker.

Vurdering/Avvik:

- Der er småmerker i benkeplaten ellers vurdert normal slitasje

Anbefalte tiltak:

- Skifte kjøkkeninnredning

Kostnadsestimat: kr 70 000 - 100 000



Skader kjøkken



TG2 273.5 - Kjøkken 3A

Beskrivelse:

- Kjøkkeninnredning fra 1990-tallet med hvite fronter og laminat benkeplate

Vurdering/Avvik:

- Småskader på skapdører under oppvaskskap



Småskade skapdører etter fukt

TG2 273.6 - Kjøkken 3B

Beskrivelse:

- Kjøkkeninnredning fra 1990-tallet med hvite fronter - en enkel innredning med minibenk - oppvaskkum og to kokeplater . To overskap.

Vurdering/Avvik:

- Noe fuktskader i skap



28 - Trapper, balkonger, m.m.

TG2 281 - Innvendige trapper

Beskrivelse:

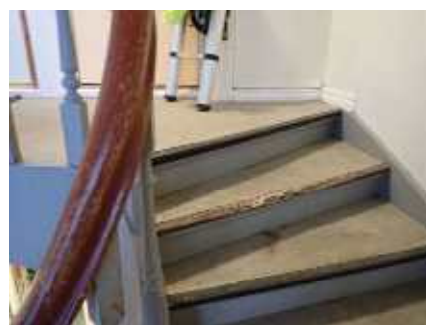
- Det er i hovedinngang felles trapp i trekonstruksjoner fra byggeår mellom etasjene. Den har et rekkverk i tre med høyde varierende fra ca 0,88 m i 1 og 2 etasje til ca 0,75m i loftsetasje. Åpninger i trappen er ca 14-15 cm. Trappen er fra byggeår.

Vurdering/Avvik:

- Hovedtrappen er fra byggeår og tilfredsstiller datidens krav til trapper, men ikke dagens krav. Rekkverkhøyder er under 90 cm og åpninger i rekkverk er over 10 cm.
- Det mangler håndløper på vegg i ytre vange jfr krav i trapper bygg etter 1965
- Veldig slitte trinn/skader i nederste del av trappa

Anbefalte tiltak:

- Det bør utifra sikkerhetsmessige forhold etableres håndløper på vegg i ytre vange.
- Utbedre skader i trappetrinn - vurdere trappefornying av trinn - nye overflater



Skader i trinn

3 - VVS-installasjoner

VG2 30 - VVS-installasjoner, generelt

Beskrivelse:

- Avløpsrør er synlige plastrør i kjeller - sannsynlig nye rør i hele bygget
- Vannrør er kobberør - isolert i kjeller.
- Det er veggmontert 50 l varmtvannstank fra 2017 i bad leilighet 2B
- Veggmontert ca 50 l varmtvannstank av nyere dato i 2A
- 120 l varmtvannstanker fra 2007 plassert i kjeller for leiligheter i 1 etg. 1. og 2. etasje
- Veggmontert ca 60 l vvtank i 3A
- 120 l varmtvannstank fra 2015 i 3B

Vurdering/Avvik:

- Varmtvannstanker i kjeller står på jordgolv
- Nyere varmtvannstanker skal ha fast tilkobling for strøm - ikke via stikkontakt.

Anbefalte tiltak:

- Bør etablere skikkelig fundament for varmtvannstanker i kjeller.
- Etablere sikker el.-tilkobling varmtvannstanker



leilighet 3B



Leilighet 3A



Varmtvannstanker 1A og 1B plassert i

kjeller fra 2017



Isolerte kobberrør i kjeller
Avløpsrør er både plast og støpejernrør

31 - Sanitær

TG3 31.1 - Bad 1A

Beskrivelse:

- Bad i 2 etg. 2A: Badet er oppusset/etablert midt på 1990-tallet med flislagte gulv/vegger. Hvitmalte innvendige tak. Utenpåliggende forniklede vannrør. Gulvvarme. Badet er utstyrt med dusjhjørne med skyvedører, wc og innredning med helstøpt servant/plate over underskap. Avtrekk via ventil i tak. Sluk plassert under sokkel dusjhjørne - ikke rengjort.

Vurdering/Avvik:

- Det er sprukne golvflis flere steder i badet. Slitte fuger i dusjhjørne.
- Badet framstår slitt. Badet er over 30 år og tilfredsstillende ikke kravene til tette bad.

Anbefalte tiltak:

- Med sprukne fliser og slitte fuger så framstår badet med stort oppgraderingsbehov
- En må forvente generell oppgradering av våtrommets tettesjikt/membran for at våtrommet skal tåle en normal bruk etter dagens krav (tett våtsone). En samlet TG 3 for rommet er satt med bakgrunn i alder og manglende tetthet i våtsonen på rommet.

Kostnadsestimat: kr 200 000 - 300 000



TG3 31.2 - Bad 1B

Beskrivelse:

- Bad i 1 etg. 1B: Badet er oppusset/etablert midt på 1990-tallet med flislagte gulv/vegger. Hvitmalte innvendige tak. Utenpåliggende forniklede vannrør. Gulvvarme. Badet er utstyrt med dusjkabinett, vegghengt wc og innredning med servant. Avtrekk via ventil i tak. Det legges til at det ligger mye klær utover golvet og ikke rengjort sluk/under dusjkabinett på lang tid. Sluk derfor ikke synlig.

Vurdering/Avvik:

- Badet framstår slitt. Badet er over 30 år og tilfredsstillende ikke kravene til tette bad.

Anbefalte tiltak:

- En må forvente generell oppgradering av våtrommets tettesjikt/membran for at våtrommet skal tåle en normal bruk etter dagens krav (tett våtsone). En samlet TG 3 for rommet er satt med bakgrunn i alder og manglende tetthet i våtsonen på rommet.

Kostnadsestimat: kr 200 000 - 300 000



Sprekk i brede flisfuger



TG3 31.3 - Bad 2A

Beskrivelse:

- Bad i 2 etg. 2A: Badet er oppusset/etablert midt på 1990-tallet med flislagte gulv/vegger. Hvitmalte innvendige tak. Utenpåliggende forniklede vannrør. Gulvvarme. Badet er utstyrt med dusjhjørne med skyvedører, wc og innredning med helstøpt servant/plate over underskap. Avtrekk via ventil i tak. Sluk plassert under sokkel dusjhjørne - ikke rengjort.

Vurdering/Avvik:

- Det er sprukne golvflis flere steder i badet. Slitte fuger i dusjhjørne.
- Badet framstår slitt. Badet er over 30 år og tilfredsstillende ikke kravene til tette bad.

Anbefalte tiltak:

- Med sprukne fliser og slitte fuger så framstår badet med stort oppgraderingsbehov
- En må forvente generell oppgradering av våtrommets tettesjikt/membran for at våtrommet skal tåle en normal bruk etter dagens krav (tett våtsone). En samlet TG 3 for rommet er satt med bakgrunn i alder og manglende tetthet i våtsonen på rommet.

Kostnadsestimat: kr 200 000 - 300 000



Sprukne fliser



Brede fuger



Sluk under sokkel dusjhjørne - sprukne fliser

TG3 31.4 - Bad 2B

Beskrivelse:

- Bad i 1 etg. 2B: Badet er oppusset/etablert midt på 1990-tallet med flislagte gulv/vegger. Hvitmalte innvendige tak. Utenpåliggende forniklede vannrør. Gulvvarme. Badet er utstyrt med dusjkabinett, vegghengt wc og innredning med servant. Avtrekk via ventil i tak. Det legges til at det ligger mye klær utover golvet og ikke rengjort sluk/under dusjkabinett på lang tid. Sluk derfor ikke synlig.

Vurdering/Avvik:

- Badet framstår slitt. Badet er over 30 år og tilfredsstillende ikke kravene til tette bad.

Anbefalte tiltak:

- En må forvente generell oppgradering av våtrommets tettesjikt/membran for at våtrommet skal tåle en normal bruk etter dagens krav (tett våtsone). En samlet TG 3 for rommet er satt med bakgrunn i alder og manglende tetthet i våtsonen på rommet.

Kostnadsestimat: kr 200 000 - 300 000



Sluk under dusjkabinett



Mye soppevekst i vindusutforing

TG2 31.5 - Bad 3A

Beskrivelse:

- Bad 3A - loft: Badet er tydelig oppusset i senere tid med flislagte gulv/vegger. Hvitmalte innvendige tak. Gulvvarme. Badet er utstyrt med wc, dusjkabinett og eldre hvit innredning med helstøpt servant/plate over underskap. Opplegg for vaskemaskin. Luftevindu. Sluk plassert under dusjkabinett.

Vurdering/Avvik:

- Det foreligger ikke noe dokumentasjon på badet.
- Fuktskader på fronter innredning

Anbefalte tiltak:

- Det bør innhentes dokumentasjon på utførelsen av membranarbeidet. Manglende dokumentasjon og ukjent utførelse medfører økt risiko for fuktskader i vegg og gulv, da eventuelle feil eller mangler ikke kan utelukkes.



Plastsluk



Fuktskader fronter innredning

TG3 31.6 - Bad 3B

Beskrivelse:

- Bad loft/3B: Bad av eldre dato med golvbelegg og malte vegger. Badet er utstyrt med wc og dusjkabinett. Det er ikke sluk under dusjkabinett.

Vurdering/Avvik:

- Badet er uten sluk.
- Badet framstår slitt. Badet er over 30 år og tilfredsstillende ikke kravene til tette bad.

Anbefalte tiltak:

En må forvente generell oppgradering av våtrommets tettesjikt/membran for at våtrommet skal tåle en normal bruk etter dagens krav (tett våtzone). En samlet TG 3 for rommet er satt med bakgrunn i alder og manglende tetthet i våtsonen på rommet. Det må etableres sluk

Kostnadsestimat: kr 200 000 - 300 000



Fuktskjolder i belegg ved wc.



Knekt løkk toalettsete



Avløp fra dusjkabinett i rør til avløp i vegg - ikke sluk i golv

TG1 33 - Brannslukking

Beskrivelse:

- Brannslukningsutstyr skal sikre rask og effektiv håndtering av branttilløp i bygninger og er lovpålagt i alle boliger og virksomheter.
- Det er påvist slukkeutstyr brannslange eller brannslukningsapparater i leilighetene. Det legges til grunn at disse er sjekket og intakt - maks 10 års alder for brannslukningsapparat. Huseiers ansvar.

TG2 36 - Luftbehandling

Beskrivelse:

- Det er naturlig ventilasjon som ventilasjonsløsning i bygningen enten via luftespalter i vinduskarm evt. via lufting via åpningsvinduer. Det er periodisk avtrekk via kjøkkenveifter. Naturlig ventilasjon bad.

Vurdering/Avvik:

- Det er påvist tegn på at ventilasjonsløsningen Ikke er tilfredstillende i form av dugg/muggdannelse på innsiden av enkelte vinduer i noen leiligheter

Anbefalte tiltak:

- Det anbefales å utbedre ventilasjonsløsning - bør montere mekanisk avtrekk fra bad.

4 - Elkraftinstallasjoner

40 - Elkraftinstallasjoner, generelt

Beskrivelse:

- Det elektriske anlegget består av skjult og åpent ledningsnett, sikringsskap med automatsikringer/jordfeilautomater samt stikkontakter, brytere og øvrige installasjoner knyttet til byggets bruk. Elanlegges antas være fra tidlig 1990-tallet
- Anlegget fremstår **visuelt** i normal bruksmessig stand, uten observerte åpenbare skader på ledninger eller utstyr (lett tilgjengelige deler).
- Det er ikke utført funksjonstest eller vurdering av kapasitet, kun visuelle observasjoner som ledd i tilstandsvurderingen.

Vurdering/Avvik:

- Dokumentasjon og samsvarserklæringer for det elektriske anlegget foreligger ikke.
- Det er ikke mulig å bekrefte at alle deler av anlegget er utført eller oppgradert i henhold til gjeldende forskrifter.
- Eldre komponenter/installasjoner ble registrert i sikringsskap og fordelinger, og oppgraderingshistorikk er ukjent.
- Det ble registrert bruk av uprofesjonell løsning/provisoriske koblinger som kan innebære sikkerhetsrisiko.
- Alder og utførelse gjør det usikkert om dagens krav til jording og sikkerhetsnivå er ivaretatt

Anbefalte tiltak:

- Det anbefales at autorisert elektriker foretar en helhetlig kontroll av anlegget med tilhørende installasjoner.
- Manglende samsvarserklæringer bør innhentes snarest mulig fra den som har utført elektroarbeidene.
- Dersom dokumentasjon ikke kan fremskaffes, bør anlegget gjennomgås og eventuelt oppgraderes i tråd med gjeldende forskriftskrav.
- Oppgraderinger og kontroller må dokumenteres skriftlig og oppbevares som del av byggets FDV-dokumentasjon.



Leilighet 2B



Leilighet 2A



Leilighet 3B



Leilighet 1B



Leilighet 1A

5 - Ekom og automatisering

54 - Alarm og signal

542 - Brannalarm

Beskrivelse:

- Det er røykvarslere i leilighetene

5 Vedlegg og kilder

Navn	Dato	Kommentar	Vedlagt
Meglerpakke med kommunal informasjon	27.01.2026		Nei
Norges Eiendommer	02.02.2026		Nei

6 Forutsetninger

Denne rapporten er en tilstandsrapport for næringseiendom, utarbeidet i henhold til relevante standarder og beste praksis.. Rapporten har som formål å gi en helhetlig vurdering av eiendommens tekniske tilstand.

Tilstandsrapport

Den tekniske tilstanden er vurdert etter prinsippene i Norsk Standard NS 3424, som beskriver hvordan tilstandsanalyser skal gjennomføres og dokumenteres. Dette inkluderer en systematisk registrering av bygningsdeler, vurdering av risiko for unormal forringelse, samt konsekvenser av videre forringelse.

Tilstandsgrader (TG 0–3) benyttes for å indikere nivået på nødvendige tiltak.

NS 3424 opererer med fire tilstandsgrader (TG 0–3), hvor TG 0 og TG 1 regnes som “OK”, mens TG 2 og TG 3 indikerer behov for tiltak.

Premissene for fastsettelse av tilstandsgrad:

Tilstandsgrad	Beskrivelse	Typiske symptomer	Tiltaksbehov
TG 0	Ingen symptomer	Ingen avvik	Ingen tiltak
TG 1	Svake symptomer	Mindre avvik, små skader	Mindre tiltak kan vurderes
TG 2	Middels kraftige symptomer	Større avvik, tydelige skader	Tiltak bør vurderes
TG 3	Kraftige symptomer	Alvorlige avvik, funksjonssvikt	Tiltak må iverksettes

Analysenivåer

NS 3424 skiller mellom tre nivåer for tilstandsanalyse, avhengig av formål og ønsket grundighet:

- Nivå 1: Overordnet, visuell kontroll og enkle målinger. Brukes for grov kartlegging.
- Nivå 2: Mer detaljert, inkluderer gjennomgang av dokumentasjon og grundigere undersøkelser.
- Nivå 3: Spesialundersøkelser, ofte med avanserte målemetoder eller laboratorieprøver.

Denne rapporten er utelukkende på **NIVÅ 1**, med mindre noe annet fremkommer tydelig i rapporten.

Undersøkelsene er basert på stikkprøver av deler av konstruksjonene, f.eks. er ikke alle vinduer kontrollert, men et utvalg av dem.

Kostnadsestimat for utbedringer

Dersom kostnadsestimater for utbedringstiltak er oppgitt i rapporten, må det gjøres oppmerksom på at dette er anslag med betydelig usikkerhetsfaktor. Faktorer som valg av løsning, skjulte avvik som kan oppdages under utbedringsarbeidet, samt markedssvingninger knyttet til material- og arbeidskostnader kan påvirke de faktiske kostnadene. Estimatenes går alltid tilbake på angitt tiltak og angitt standard. De må betraktes som veiledende og ikke bindende.

Arealmåling

Arealberegningene følger Norsk Standard NS 3940, som definerer metoder for måling av areal og volum i bygninger. Det oppgitte arealet er basert på beregninger og oppgis som cirka-areal.

Det understrekes at de oppgitte arealene er omtrentlige – noe avvik kan forekomme.

For helt presise målinger anbefales laserskanning av bygningsmassen.

Rapporten er ment å gi et godt grunnlag for beslutninger knyttet til kjøp, salg, finansiering eller vedlikehold av næringseiendommer.

7 Ansvarlig takstingeniør

Takstingeniør Steinar Åkre - Møretakst

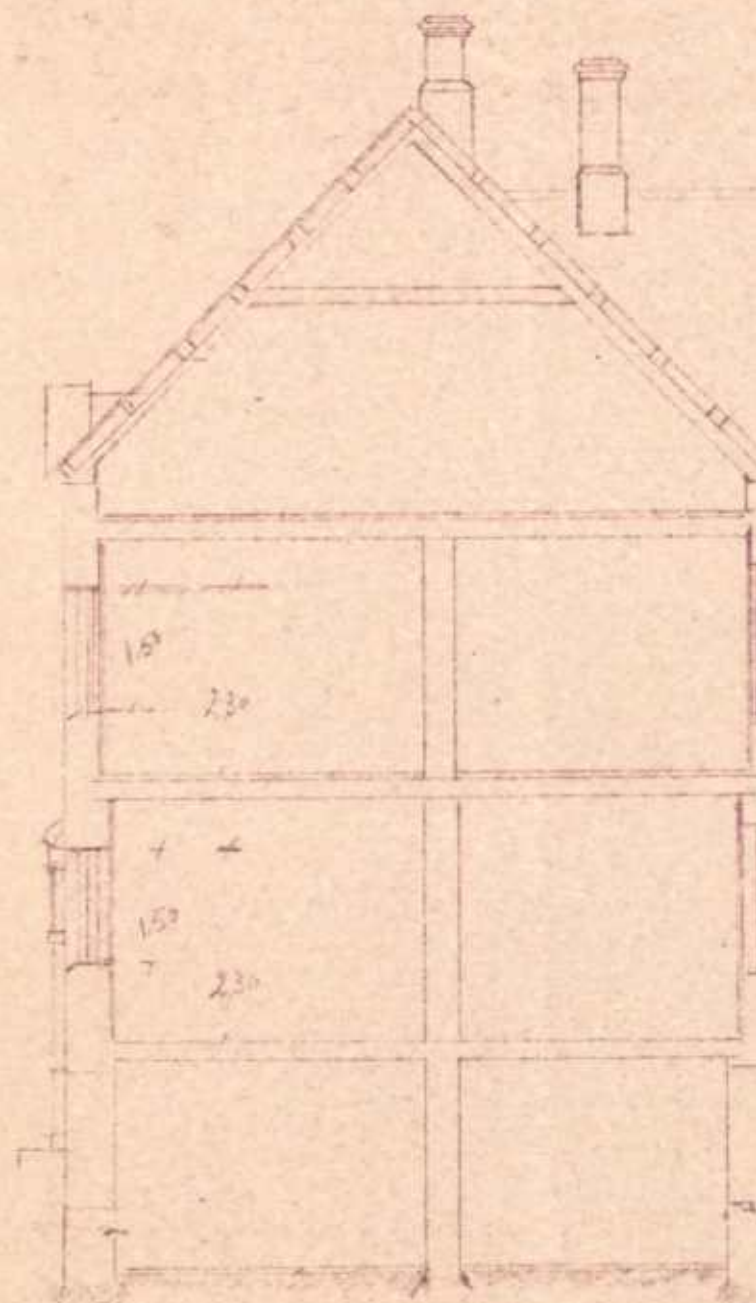
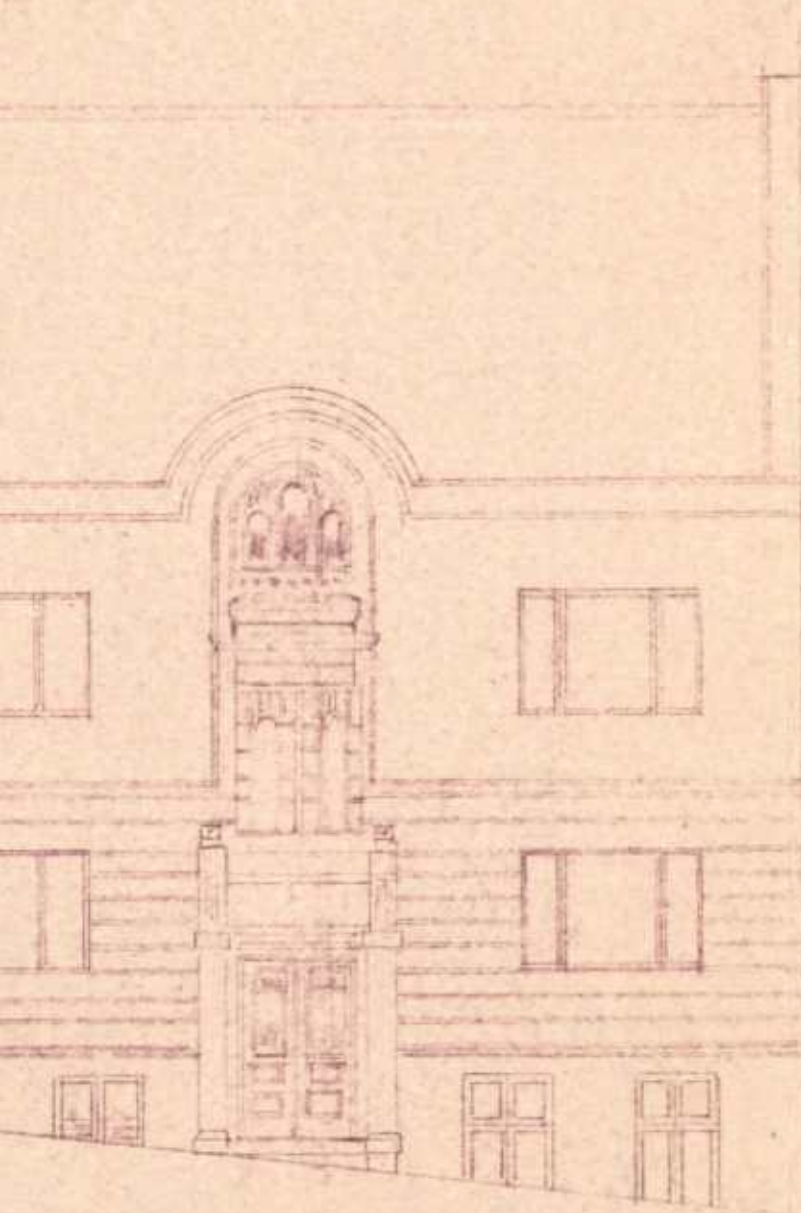
Utdannet takstingeniør i 1992 og medlem av Nito Takst fra 1992 frem til 1.1.2015 gikk da over til Norsk Takst. Er utdannet bygningsingeniør fra Ingeniørhøgskolen i Ålesund. Har jobbet hos Rådgivende Ingeniørfirma og erfaring med prosjektering og som byggeleder/prosjektleder på større nye byggeprosjekter i Ålesund. Har jobbet ca 10 år i ferdighusbransjen med salg og oppfølging av byggeprosjekter samt rehabilitering/tilbygg på Sunnmøre. Har jobbet med taksering på deltid fra 1992 til 2005 og etter den tid på heltid som selvstendig takstmann i Møretakst. Har gjennom NT godkjenning innenfor følgende takseringsområder: Verditakst av eneboliger og leiligheter, Verditakst av tomter, Verditakst av næringseiendommer, Energimerking av boliger, Tilstandsrapporter for bolig og næring, Skade/Skadebrannskjønn, Byggelånskontroll.

Steinar Åkre er tilsluttet Møretakst AS som er et takstfelleskap med hovedkontor i Breivika i Ålesund. Vi er nå 10 selvstendige takstingeniører tilknyttet Møretakst AS, og er dermed den største sammenslutning av takstingeniører mellom Trøndelag og Rogaland. Sammenslutningen har som hovedformål å skape et tynge fagmiljø og dermed øke kompetansen blant takstingeniører tilknyttet Møretakst AS. Videre vil vi gjennom dette opplegget sikre våre oppdragsgivere et kvalitetsprodukt levert innenfor tilfredsstillende leveringsfrister. Alle takstingeniører tilknyttet Møretakst AS har lang og bred erfaring fra bransjen, og det kreves at takstingeniørene er tilknyttet Norsk Takst som har tilfredsstillende dataverktøy, utdanningssystemer og forsikringsordninger. Sammenslutningen er den markedsledende aktørene på Nord-Vestlandet innen verdi og tilstandsvurderinger av bolig og næringseiendommer.



8 Versjoner av rapporten

Versjon	Dato	Beskrivelse
1	27.02.2026	Tilstandsrapport 27.02.2026

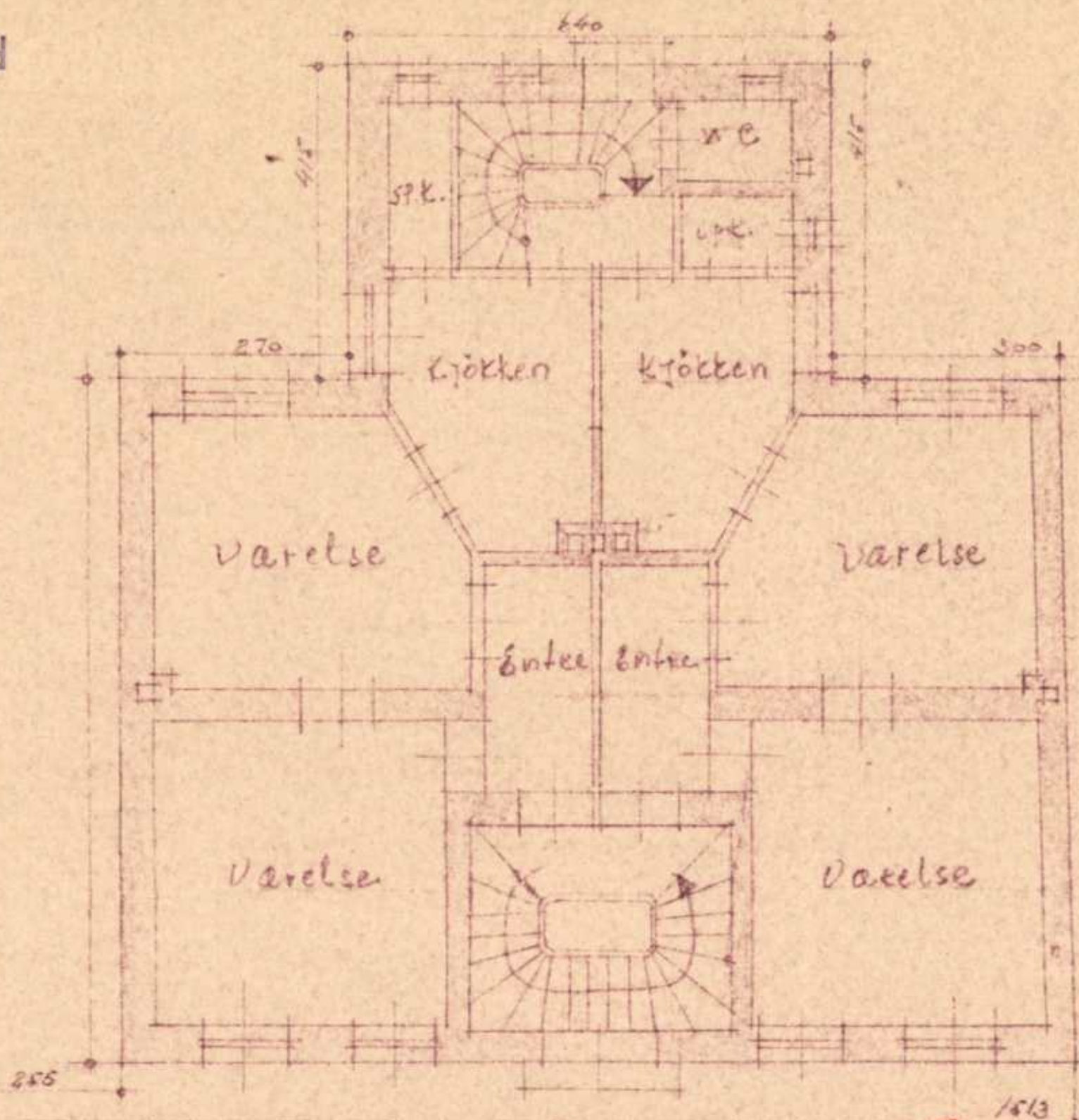


Åsode Storgt. 14
 Per Bakken

Smitt

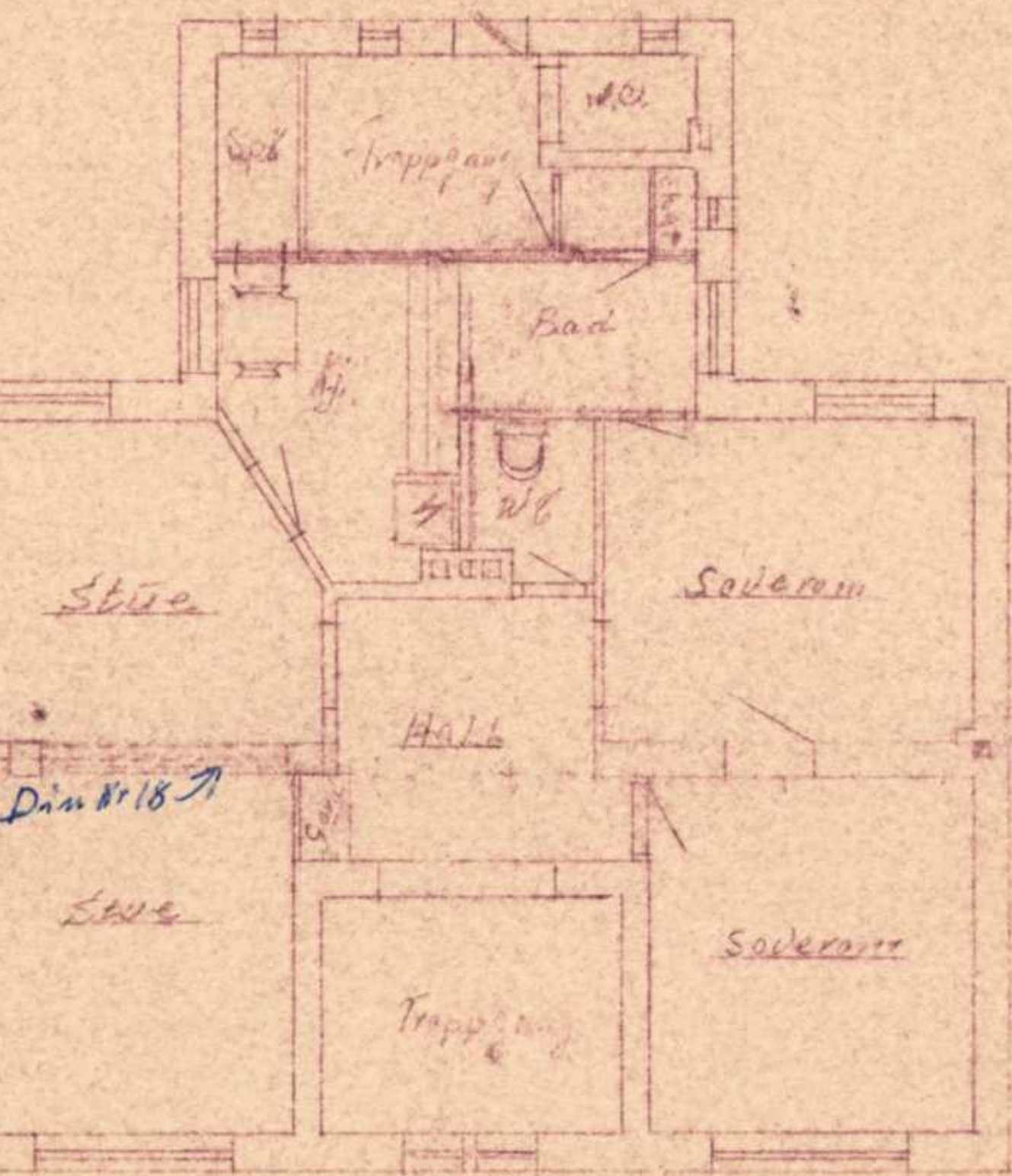
Ålesunds bygningsråd
 Jnr. 10 / 62 fremlagt i møte.

åd
e.



Plan af 2. Etage
af Torngaden

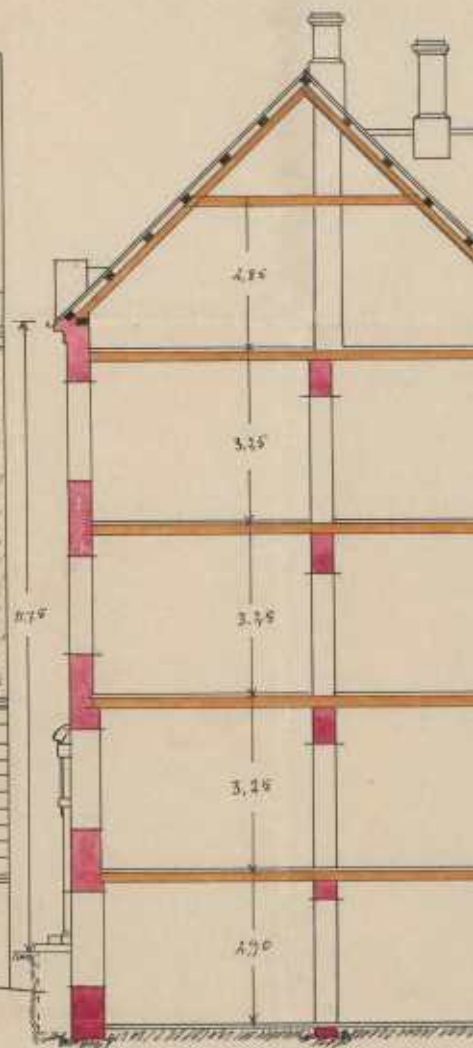
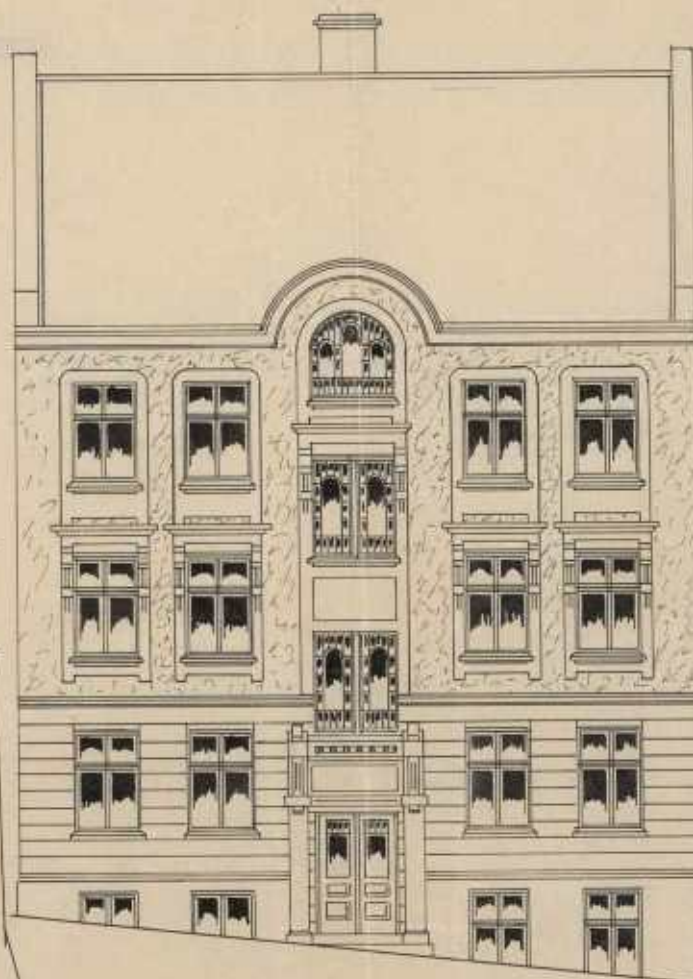
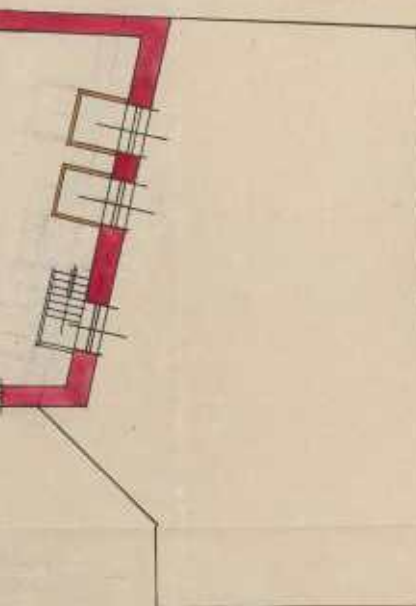
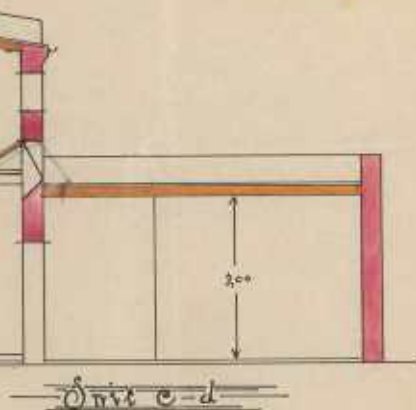
6



Forandring II etasje Stengt 14.

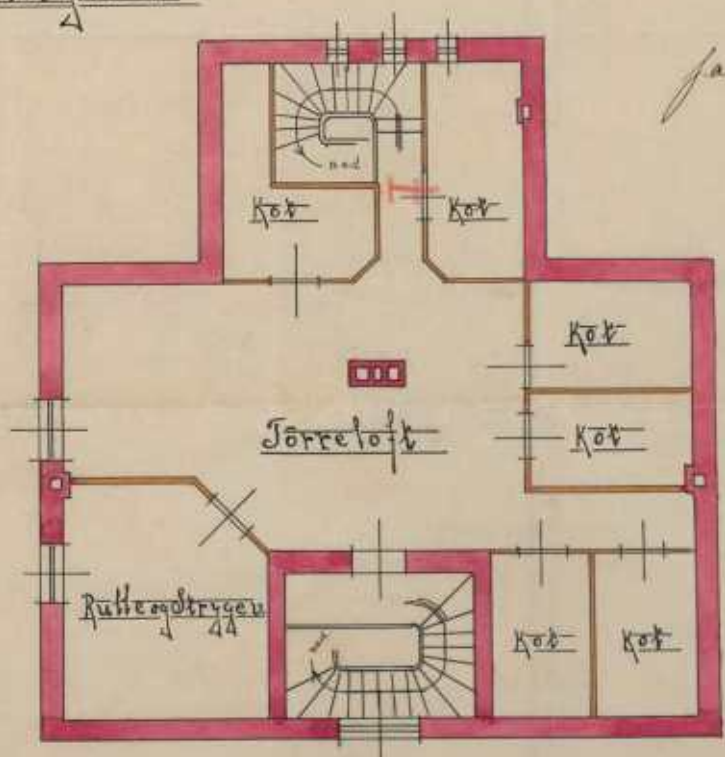
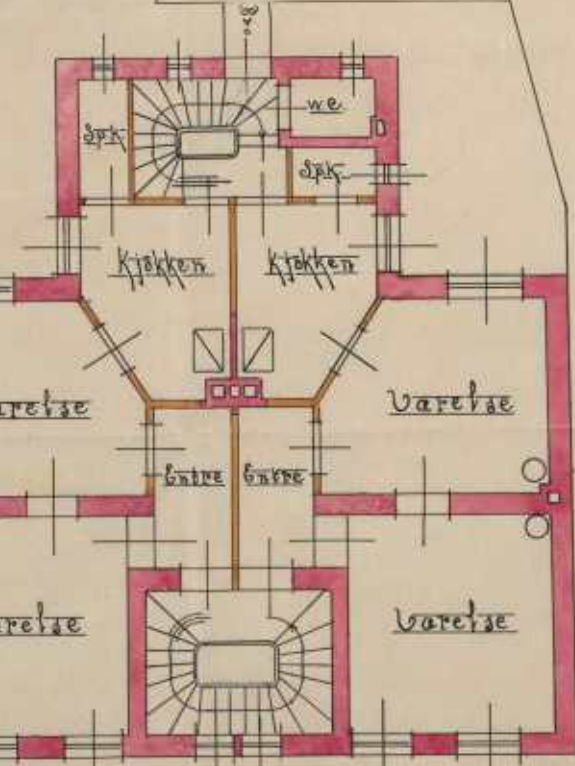
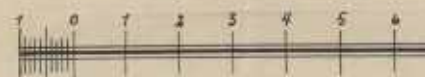
Ålesunds bygningsråd
Jnr. 43/62 fremlagt i møte.

L. Sævi



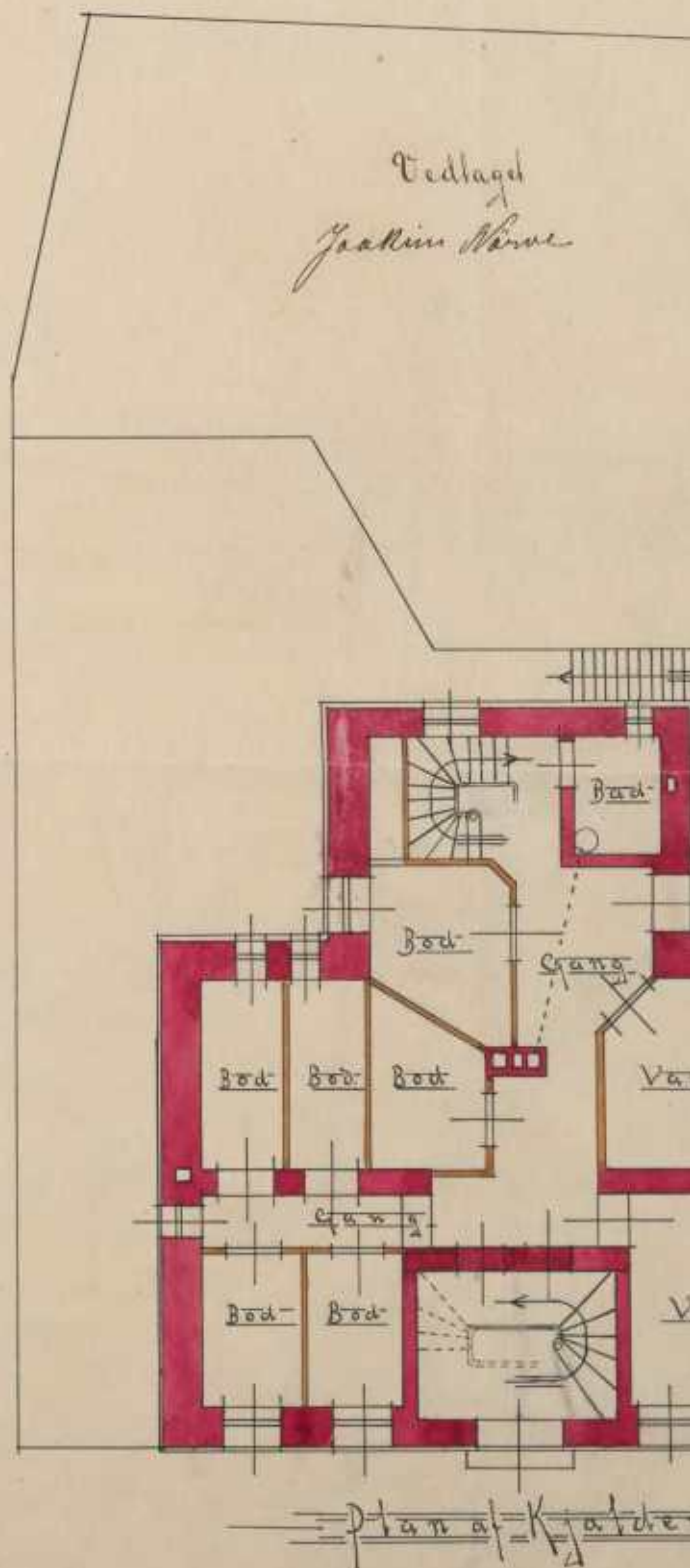
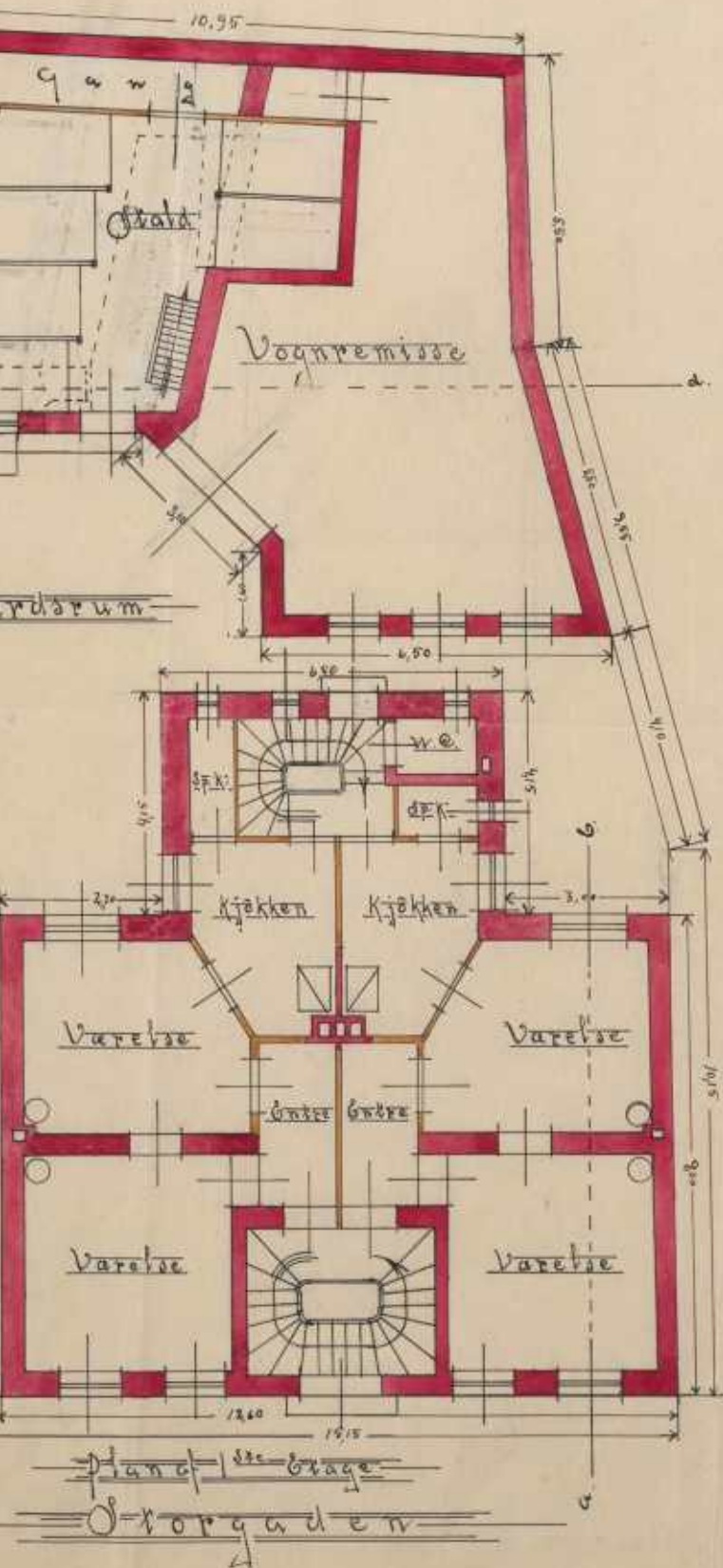
Herr Joak. Körve

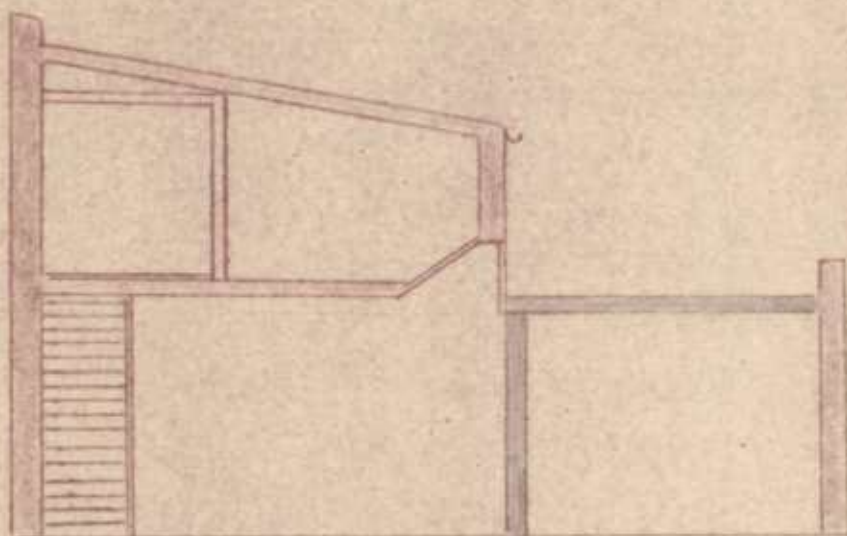
Storgaden



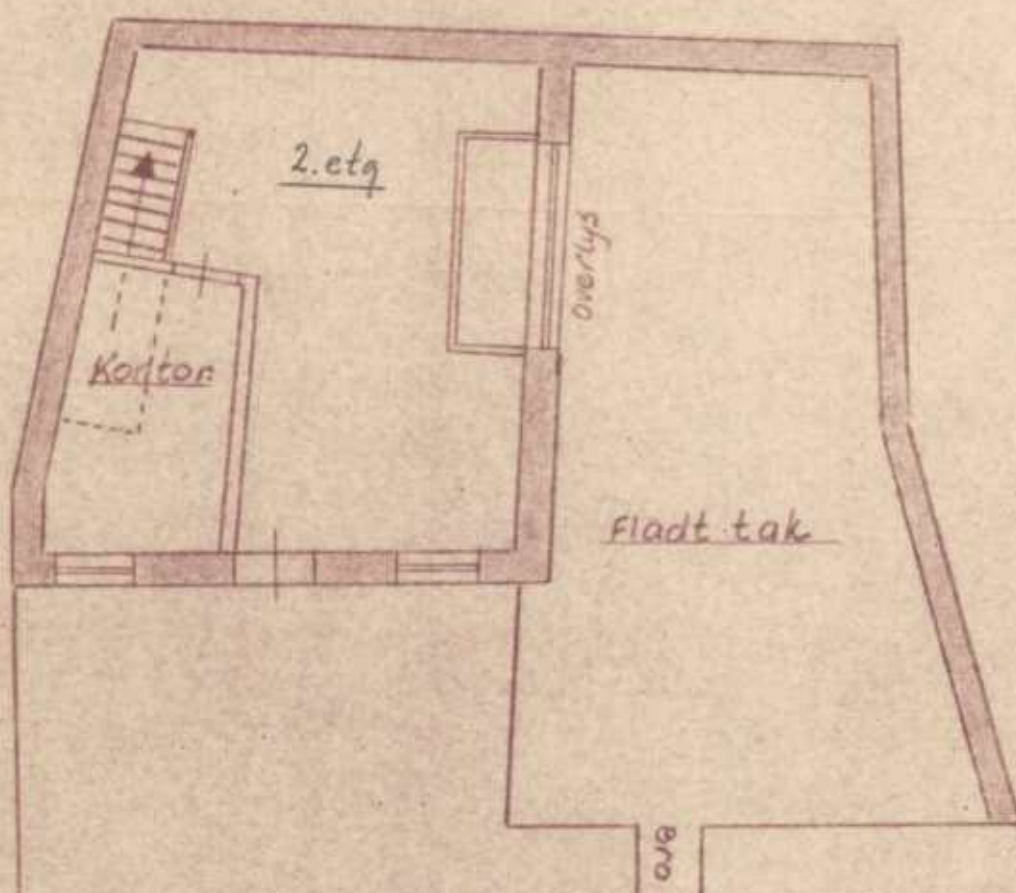
terr. Jøak. Nørve

Storgaden





Snitt



Alesunds bygningsråd
Jnr. 85 fremlagt i møte
5

Storgaten 14

M: 1:100

Innredning av kontor

kes:
g må påbegynnes før bygningsrådets tillatelse er inn-
dan tillatelse innhentet skal bygningsrådet skriftlig

avglattet.
fortsettes. Ved murhus må bjelkehodene ligge synlige

del av grøften er gjenkastet.
s (§ 136).

akledning.

s særskilt etter regler utferdiget av stadsingeniøren.
er undergitt anmeldelsesplikt (§§ 119, 120, 131). Like-

e tilstede på bygget når byggherre eller ansvarshavende
inspektørens meddelelser (§ 138.)

er man har fått ferdigattest (§ 142.1). Før sådan med-
brevet, likesom samtykke må foreligge fra helserådets
steder er lovlig utført. Er der — under arbeidets gang
lige anmeldelse skal der innleveres fullstendige teg-
ikkelse før ferdigattest meddeles (§ 143.). Tegningene
tusch på holdbart papir eller lerret (eller godkjente

arbeide uten erholdt tillatelse straffes med bøter (§ 152).
i bruk bygning eller del av bygning, ildsted eller
eller lar benytte bygning på annen måte enn tillatt.
annen måte enn tillatt kan det stanses av bygnings-
Et ulovlig arbeide skal fjernes eller det ulovlige ret-
derefter løpende dagmulkt.

lovlig møte i **ÅLESUNDS BYGNINGSRÅD**

uttledes:

nes.


Aalesunds bygningsråd
bygningssjef

**Anmeldesskjema som foreskrevet av
ÅLESUNDS BYGNINGSRÅD
må utfordiges for ethvert byggeforetagende.**

Form, nr. 50. — Aarflots Bokhandel A/S, Aalesund.

Bygningsanmeldelsen innsendes iir duplo, med
dispensasjonsandragende (§ 7 og 8) skal dette innsen
byggningsanmeldelsen fremdeles kun in duplo. Målebr

BYGNINGSA

til Ålesunds

I henhold til bygningslovens § 131 an

matr. nr. 14

gnr. br.nr.

skal utføres byggearbeider overensstemmende

Plan og sn

Byggearbeidets art og bygningens anvendelse.
(Nybygning, ombygning, reparasjoner, tilbyg

Innredning av kontor i 2. etg.

Videre opplyses: Tomtens størrelse ...
(§ 132.1a). Eldre bebyggelses are
Nye bygningers areal

Byggegrunnens beskaffenhet, den beregnede
dep. forskrifter kap. XXII.)

Drenering, hovedkloakk og vanntilførsel (§§ 60

Fasadenes forhold til nabobygninger. (§ 132.1e).

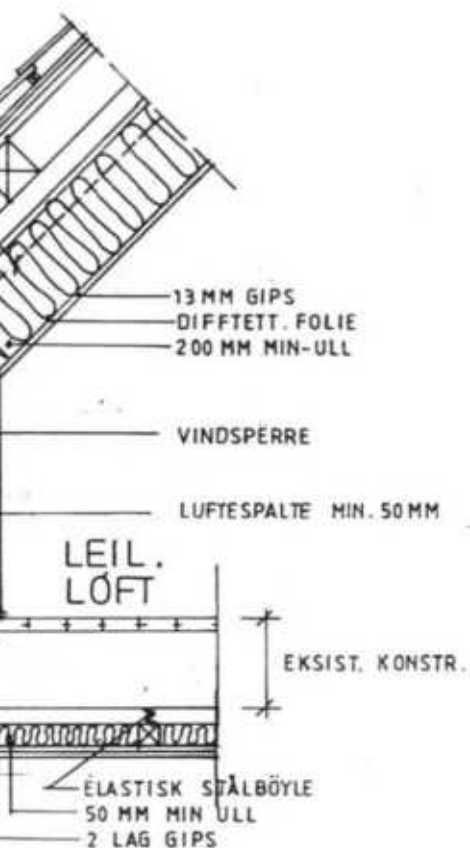
Særlige konstruksjoner. (§ 132.2).

Naboforhold. (§ 132,3. Attest om varsel til na

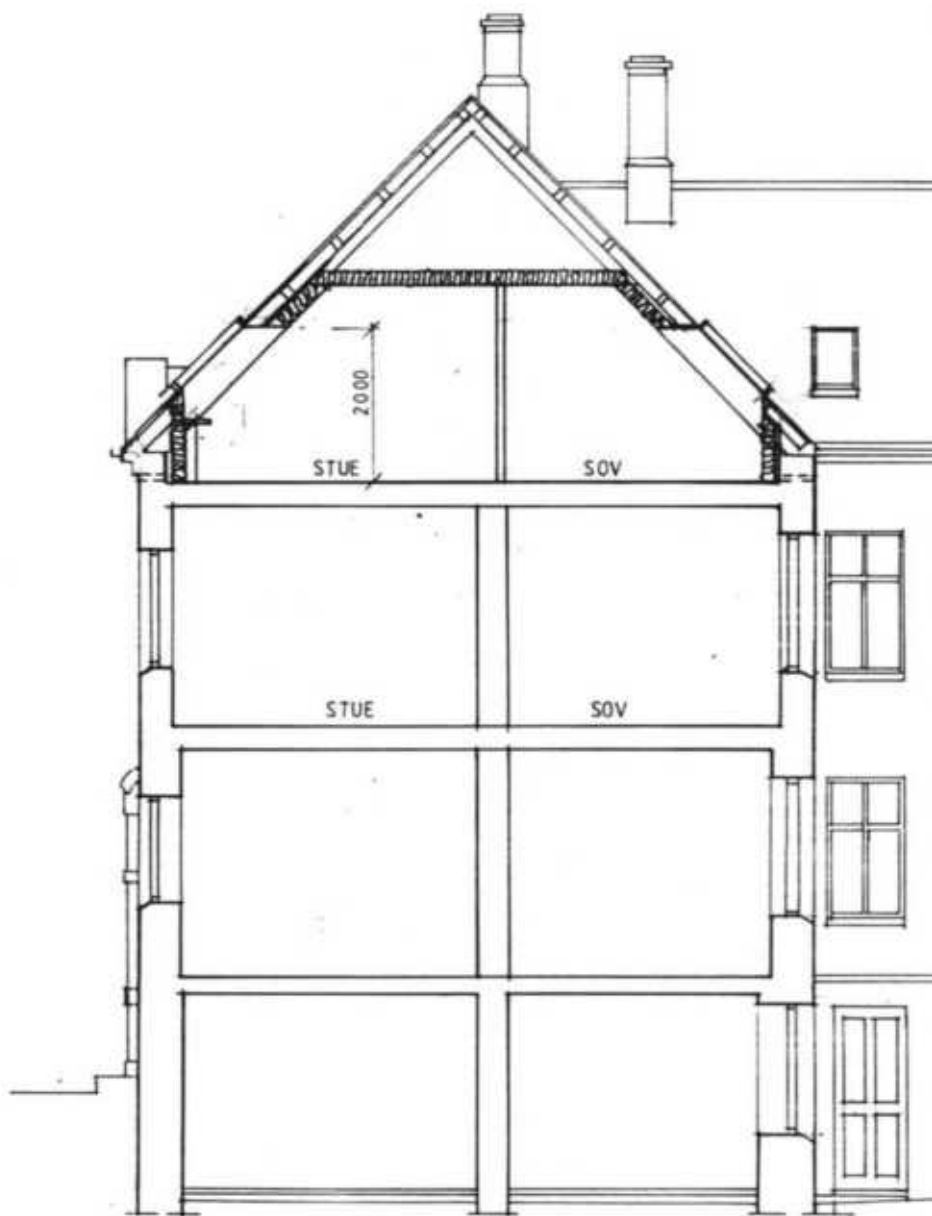
Bygning bestemt til industriell virksomhet, fa

Ildsfarlige eller sundhetsfarlige anlegg. (Dep.

Bygningens høide. (§ 71, 114,3 og 117.)



ALJ M 1:20



SNITT

GODKJENT PÅ VILKÅR SA

- ☐ Hovedutvalg for byg
og reguleringsaker
- ☐ Bygningssjefen
- ☒ Sak nr. 126/94 dat. 4
- ☐ Brev dat.

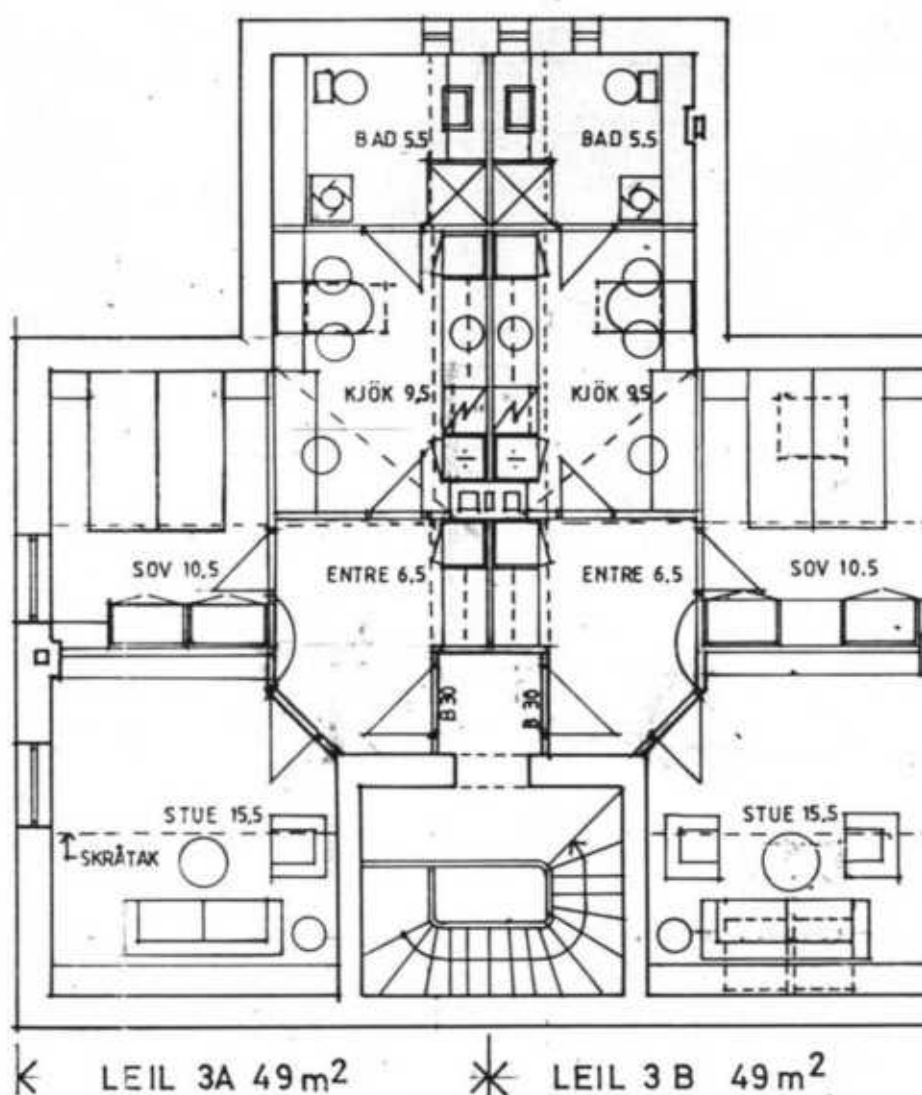
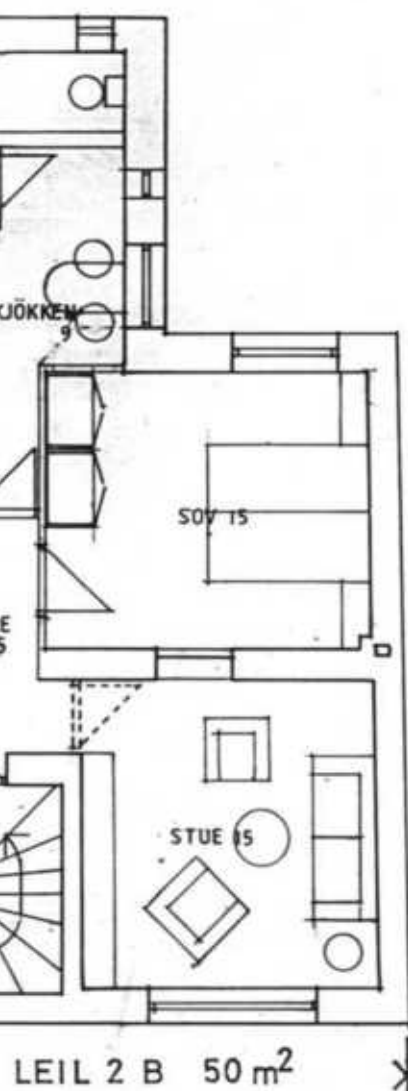
Amif

SUNDEGÅRDEN A S
STORGT 14 - OMBYGGING



SIVILARKITEKTER MNAL
ODDVAR EKROLL
JOHN STAVSENG
JAKOB STORLYKKEN

AS ARD
POSTB
6022 ÅL
TLF: 071



PLAN LOFT

GODKJENT PÅ VILKÅR

☐ Hovedutvalg for b
or reguleringssek

☐ Bygningssejeren

☒ Sak nr. R6/94 dat.

☐ Brev dat.

Perin

SUNDEGÅRDEN A S
STORGT 14.- OMBYGGING



SIVILARKITEKTER MNAL
ODDVAR EKRÖLL
JOHN STAMSENG
JAKOB STORLYKKEN

AS ARC
POSTBO
0022 ÅL
TLF.: 071



GODEKJENT PÅ VILKÅR S

- ☐ Hovedutvalg for by
og reguleringsaker
- ☐ Bygningssjefen
- ☒ Sak nr. 126/94 dat. 4
- ☐ Brev dat.

Amundt

SUNDEGÅRDEN AS
STORGT 14.- OMBYGGING



SVILARKITEKTER MNAL

ODVAR EKKOLL
JOHN STAVSENG
JAKOB STORLYKKEN

AS

PO

602

TLF

Tekniske krav

OBS! Oppfyllelsen av de tekniske krav skal dokumenteres.

15. BF 87 kap. 12	Brukes sentralt godkjente materialer og systemer? ☒ Ja ☐ Nei				
16. Brannvern BF 87 Del 3	Bygningen oppføres i bygningsbrannklasse ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☒ 4 ☐ Ikke krav				
	Har forskriftene krav til		Er evt. krav oppfylt?		- dokumentert i vedlegg/tegning nr.
	- branncelleinndeling	☒ Ja ☐ Nei	☒ Ja ☐ Nei		
	- arealgrenser/brannvegger	☒ Ja ☐ Nei	☒ Ja ☐ Nei		
	- rømningsveier	☒ Ja ☐ Nei	☒ Ja ☐ Nei	VINDU I ROM DEN ENEROMMINGSVEL	
	- brannalarm/røykvarsler	☒ Ja ☐ Nei	☒ Ja ☐ Nei	ETTER KRAV FRA MANDIGHETER	
	- slukningsredskap	☒ Ja ☐ Nei	☒ Ja ☐ Nei	SLANGE HANDSUKKINGAPPARAT	
	- brannventilasjon/sprinkler	☒ Ja ☐ Nei	☒ Ja ☐ Nei	VINDU I TRAPPEROM ØVERSTE ETC (3)	
17. BF 87 Kap. 41 * 23:2, 41 og 43:2 * 42 * 43 * 44 * 45 * 46 * 47 * 48 * 49 * 51 * 52 * 53 * 54	Har forskriftene krav til		Er evt. krav oppfylt?		- dokumentert i vedlegg/tegning nr.
	- rom	☒ Ja	☒ Ja ☐ Nei	PLANER, SNITT FAJADER	
	- tilgjengelighet for funksjonshemmede	☐ Ja ☒ Nei	☐ Ja ☐ Nei		
	- grunn og fundamenter	☒ Ja	☒ Ja ☐ Nei	IKKE BERØRT	
	- bygningsdeler	☒ Ja	☒ Ja ☐ Nei	SE BYGGBESKRIVELSE	
	- trapp og rampe	☒ Ja ☐ Nei	☒ Ja ☐ Nei	SE PLANER, SNITT	
	- heis, rulletrapp, rullende fortau (tekniske krav)	☐ Ja ☒ Nei	☐ Ja ☐ Nei		
	- sanitæranlegg	☒ Ja ☐ Nei	☒ Ja ☐ Nei	ANMELDES AV RØRLEGER	
	- ventilasjonsanlegg	☒ Ja ☐ Nei	☒ Ja ☐ Nei		
	- elektriske installasjoner og antenner	☒ Ja ☐ Nei	☒ Ja ☐ Nei	UTFØRES ETTER FORSKRIFTER FOR EL. ANLEGG	
	- røykkanal og varmeanlegg	☒ Ja ☐ Nei	☒ Ja ☐ Nei	EKSISTERENDE PIPELOP	
	- bæreevne og sikkerhet	☒ Ja	☒ Ja ☐ Nei		
	- lydforhold	☒ Ja ☐ Nei	☒ Ja ☐ Nei	SE BYGGBESKRIVELSE	
	- varmeisolasjon og tetthet	☒ Ja ☐ Nei	☒ Ja ☐ Nei	SE BYGGBESKRIVELSE	
	- tilfluktsrom	☐ Ja ☒ Nei	☐ Ja ☐ Nei		

Byggebeskrivelse

Etter Byggeforskrift 1987 kap. 14:11 skal det dokumenteres i søknaden at kravene i byggeforskriftene er oppfylt.
Vegg-/gulvkonstruksjoner beskrives innenfra og ut/nedenfra og opp.

Gulv på grunn Gulv over kryperom BF 87 kap. 41:321, 43:1, 53	Materialer, konstruksjon, isolasjon, dimensjoner
Kjeller-yttervegger BF 87 kap. 43:1, 53	Materialer, konstruksjon, isolasjon, dimensjoner
Yttervegger BF 87 kap. 30:51, 43:1, 51, 53	Materialer, konstruksjon, isolasjon, dimensjoner TELL, PUSSET - UTLEKTING 98 MM - MINULL 100 MM - DIFF-TETTING - INNVENDIG KLEDDNING, 13 MM GIPS
Vinduer BF 87 kap. 30:76, 43:23, 53	Materialer, konstruksjoner TRÉVINDUER M. 2 LAG ISOVERGLASS NYR TAKVINDU (VELUX) 2 LAG ISOLERGLASS
Innvendige vegger BF 87 kap. 30:511, 52	Materialer, konstruksjon, isolasjon, dimensjoner (lydisolasjon og brannsikring for skillevegg mellom leiligheter/brannceller) 1 LEILIGHETSSKILLE! ADSKILT STENDERVERK 48x73 MM M/MIN-ULL 2 LAG GIPS PÅ HVER SIDE B-30 VEGG
Etasjeskille BF 87 kap. 30:41, 52	Materialer, konstruksjon, isolasjon, dimensjoner (lydisolasjon og brannsikring for etasjeskille mellom leiligheter/brannceller) ETASJESKILLE MELLOM 2 OG 3 ETG (LOFT) - EKSISTERENDE TRE-BÆREKRAFT M/LEIRFYLL ELLER - GISELGUR - UNDER DENNE KONSTRUKSJON NEDHENGES HIMLING AV 48 MM LEKTER, 50 MM MIN-ULL OG 2 LAG 13 MM GIPS, (OPPHENGT MED ELASTISKE STÅLBØYLER)
Tak BF 87 kap. 30:41, 43:1, 53	Materialer, konstruksjon, isolasjon, dimensjoner, takvinkel, gesims TAKET ER SPERRE/ÅSTAK KONSTRUKSJON 45° - NY LIFTING AV ÅSTAK FORUTSETT AT YTTERTAKET IKKE HEVES, MIN 50 MM FORBI ÅSER - NY VINDSPERRE - 200 MM MIN-ULL, DELVIS NY NEDLEKTING Takets: loftete ventilasjon m.v. - NY DAMPSPERRE - 13 MM GIPSPLATE - NY KNEVEGG 150 MM MED NY LIFTING GJENNOM NY ÅPNING I GESIMS, SE DETALJ. Taktekkning ☐ Takstein ☐ Takpapp ☒ Naturskifer ☐ Metallplater

B.r. jnr. 43/62

KSK/RA

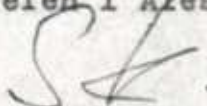
Fr. Hedvig Johanson,
Stor gata 14.,
h e r.

Tilleggsanmeldelse - Stor gata 14., her.

Saken ble fremlagt i lovlig møte i Ålesund bygningsråd, mandag
19. febr. 1962., der rådet fattet følgende vedtak:

"Anmeldelsen godkjennes."

Bygningssjefen i Ålesund, 20. febr. 1962.


Knut Siem Knudsen



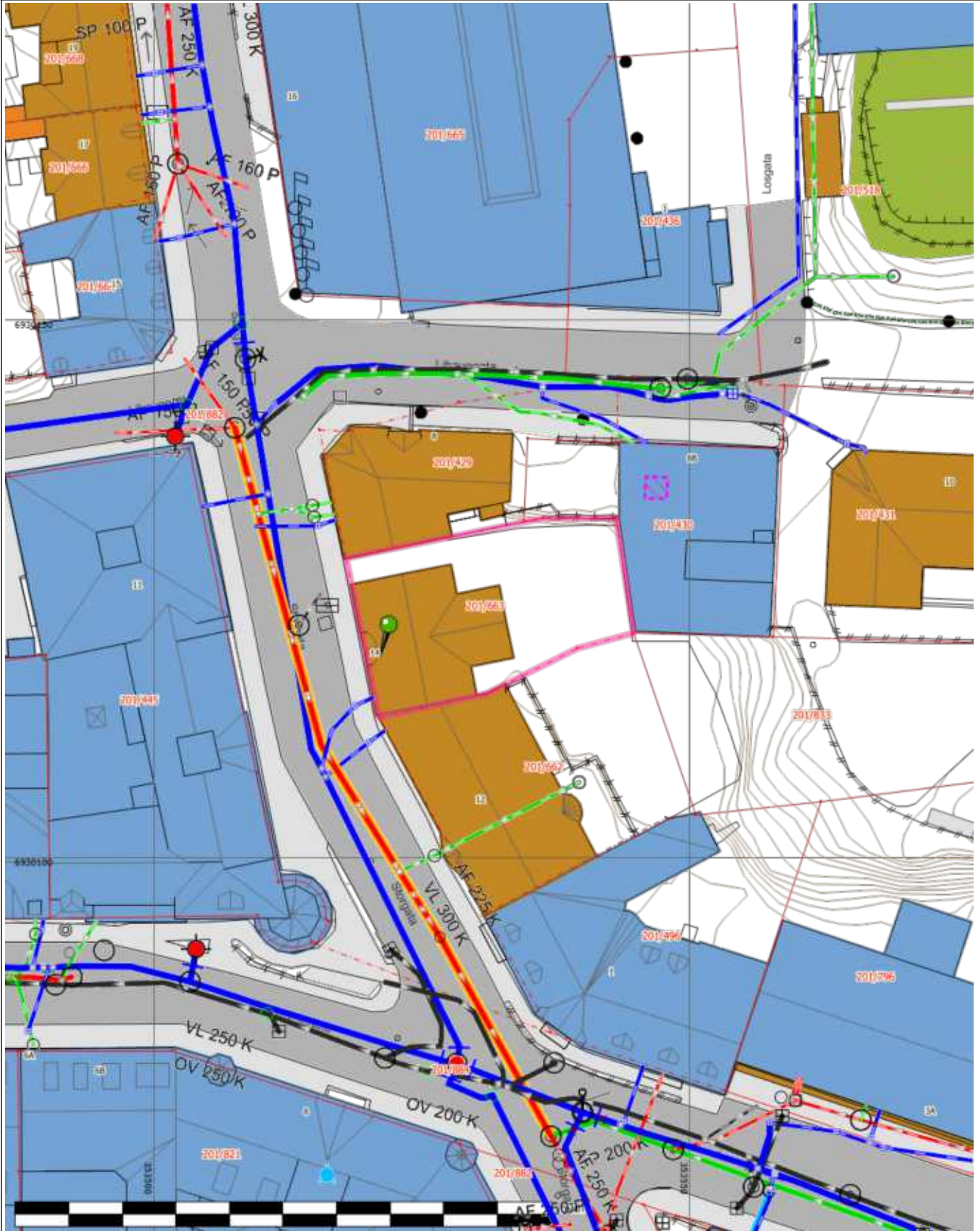
Ålesund kommune

Ledningskart

Eiendom:	Gnr: 201	Bnr: 663	Fnr: 0	Snr: 0
Adresse:	Storgata 14 6002 ÅLESUND			
Annen info:				



Målestokk
1:500



Tegnforklaring

Kommunalveg gatenavn.	Privatveg gatenavn.	 Byggetiltak Ca. angivelse
• Gatelys (belysningspunkt)	• Gatelys (Lysarmaturt)	● Mast
• Grensepunkt	 Grenselinje nøyaktig måling	 Grenselinje middels nøyaktig-skissenøyaktighet
 Flaggstang	 Hekk	 Gjerde
 Loddrett mur	 Bygningsdelelinje	 Bygningslinje
 Mønelinje	 Takkant	 Takoverbyggkant
 Taksprang	 Trapp inntill bygg	 Veranda
 Takkant Annen Bygning	 Annet vegareal avgrensning	 Vegdekkekant
 Takoverbygg	 Udefinerte bygg	 Bolig
 Garasje, carport og uthus	 Næring og carport	 Sluk
 Hydrant	 Kumlokk	 Gang- og sykkelveg
 Veg	 Parkeringsområde	 Trapp
 Høydekurve 1m Ålesund	Eiendomsteig	 Lekeplass
 Park		

Tegnforklaring for karttypen VEGADKOMST	
 Euopa-Riksveg  Fylkesveg  Kommunal veg  Privat veg  Offentlig gang og sykkelveg  Kommunal gang og sykkelveg  Privat gang og sykkelveg  Traktoveg midtlinje	
Tegnforklaring Vann og Avløp	
Hvis kartet inneholder vann og avløpsdata	
 VAPåskrift (1:1.000)  Hydrant  Kum  Pumpestasjon  Renseanlegg  Sandfangskum  Slamavskiller  Slamavskiller  Sluk  Sluk  AvløpFelles  Drensledning  Overvannsledning  Spillvannsledning  Trekkør  Vannledning  Datakabel  Gassledning	
Ledningskartverket kan ikke gi noen garanti for riktigheten av punkt og ledningers plassering på kartet, eller egenskaper knyttet til disse som for eksempel dimensjoner og høyder. Særlig vedrørende stikkledninger kan det være feil og mangler. Ved prosjektering/opparbeiding av nye ledningsanlegg som skal tilknyttes eksisterende kommunalt ledningsanlegg må prosjektansvarlig/byggherre selv foreta nødvendig kvalitetskontroll i forhold til gitte ledningsdata fra ledningskartverket i kommunen.	
Bokstavbruk for Påskrift i kommuneplankart	
B Barnehage BS Brannstasjon O Deponi G Gravsted H Sykehus K Kontor F Forretning	N Næring / Håndverk / Lager PF Plasskrevende varer P Parkering O Omsorgssenter S Skole T Terminal



Ålesund kommune

Situasjonskart

Eiendom:	Gnr: 201	Bnr: 663	Fnr: 0	Snr: 0
Adresse:	Storgata 14 6002 ÅLESUND			
Annen info:				



Målestokk
1:1000



Tegnforklaring

Kommunalveg gatenavn.	Privatveg gatenavn.	Bygningspunkt
 Byggetiltak Ca. angivelse	• Gatelys (belysningspunkt)	• Gatelys (Lysarmaturt)
 Mast	 Grenselinje nøyaktig måling	 Grenselinje middels nøyaktig-skissenøyaktighet
 Flaggstang	 Hekk	 Frittstående mur
 Gjerde	 Loddrett mur	 Bygningsdelelinje
 Bygningslinje	 Mønelinje	 Takkant
 Takoverbyggkant	 Taksprang	 Trapp inntill bygg
 Veranda	 Takkant Annen Bygning	 Annet vegareal avgrensning
 Vegbom	 Vegdekkekan	 Vegdekkekan på bru
 Takoverbygg	 Udefinerte bygg	 Bolig
 Garasje, carport og uthus	 Næring og carport	 Sluk
 Hydrant	 Kumlokk	 Gang- og sykkelveg
 Gang- og sykkelveg på bru	 Veg	 Parkeringsområde
 Trapp	 Høydekurve 1m Ålesund	 Eiendomsteig
 Lekeplass	 Park	 Bebygd område
 Skog	 Annet	

Tegnforklaring for karttypen VEGADKOMST	
 Euopa-Riksveg  Fylkesveg  Kommunal veg  Privat veg  Offentlig gang og sykkelveg  Kommunal gang og sykkelveg  Privat gang og sykkelveg  Traktoveg midtlinje	
Tegnforklaring Vann og Avløp	
Hvis kartet inneholder vann og avløpsdata	
 VAPåskrift (1:1.000)  Hydrant  Kum  Pumpestasjon  Renseanlegg  Sandfangskum  Slamavskiller  Slamavskiller  Sluk  Sluk  AvløpFelles  Drensledning  Overvannsledning  Spillvannsledning  Trekrør  Vannledning  Datakabel  Gassledning	
Ledningskartverket kan ikke gi noen garanti for riktigheten av punkt og ledningers plassering på kartet, eller egenskaper knyttet til disse som for eksempel dimensjoner og høyder. Særlig vedrørende stikkledninger kan det være feil og mangler. Ved prosjektering/opparbeiding av nye ledningsanlegg som skal tilknyttes eksisterende kommunalt ledningsanlegg må prosjektansvarlig/byggherre selv foreta nødvendig kvalitetskontroll i forhold til gitte ledningsdata fra ledningskartverket i kommunen.	
Bokstavbruk for Påskrift i kommuneplankart	
B Barnehage BS Brannstasjon O Deponi G Gravsted H Sykehus K Kontor F Forretning	N Næring / Håndverk / Lager PF Plasskrevende varer P Parkering O Omsorgssenter S Skole T Terminal



Ålesund kommune

Reguleringsplan

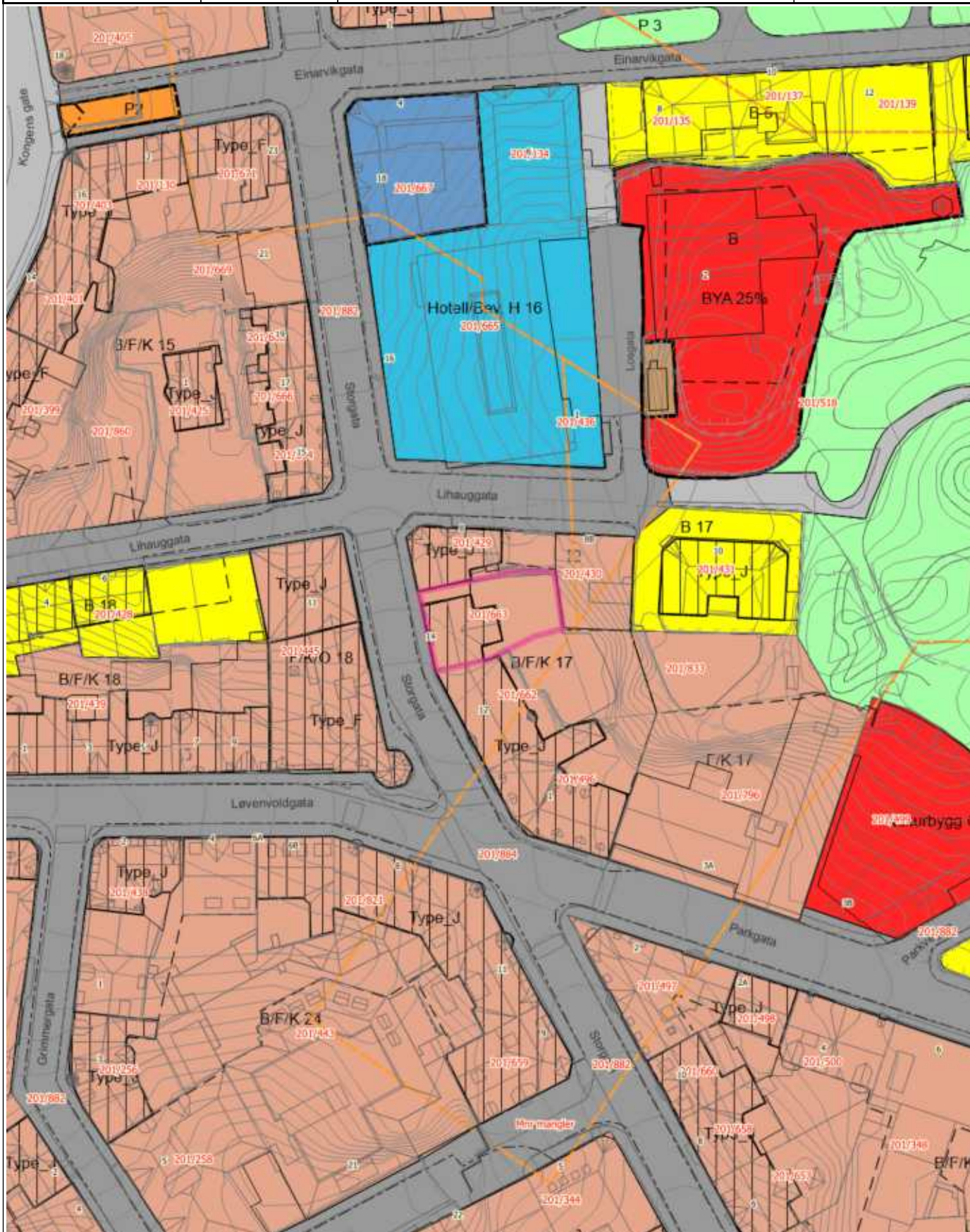
Eiendom: Gnr: 201 Bnr: 663 Fnr: 0 Snr: 0

Adresse: Storgata 14
6002 ÅLESUND

Annen info:



Målestokk
1:1000



Tegnforklaring

 Kommunalveg gatenavn.	 Privatveg gatenavn.	 Bygningslinje
 Mønelinje	 Takkant	 Takoverbyggkant
 Taksprang	 Trapp inntill bygg	 Veranda
 Vegbom	 Eiendomsgrense_nøyaktigh<1 5	 Eiendomsgrense_nøyaktigh>1 5
 Eiendomsgrense fiktiv	 VeggFrittstående	 Hekk
 MurFrittstående	 MurLoddrett	 Gjerde
 Frittstående mur	 Loddrett mur	 Annet vegareal avgrensning
 Vegbom	 Vegdekkekant	 Vegdekkekant på bru
 VegAnnenAvgrensning	 GangfeltAvgrensning	 AnnetVegarealAvgrensning
 Vegdekkekant	 VegAnnenAvgrensning	 Byggetiltak Ca. angivelse
 Høydekurve 1m Ålesund	 RpOmråde vedtatt linje - på grunnen	 RpOmråde vedtatt linje - under grunnen
 RpOmråde vedtatt - på grunnen	 RpOmråde vedtatt - under grunnen	 RpGrense
 RpFormålGrense	 RpSikringGrense	 Byggegrense
 Bebyggelse som inngår i planen	 Regulert kant kjørebane	 Bevaring av bygninger
 Boligområde	 Forretning	 Offentlig bygg - barnehage
 Offentlig bygg - forsamlingslokale	 Herberge og bevertningssted	 Annet byggeområde
 Gate m/fortau	 Gangveg	 Gatetun
 Park	 Frisikt	 Øvrige kommunaltekniske anlegg
 Tekniske bygg/konstruksjoner	 RPvedtatt_pbl2008 Maskeringslag	 Reguleringsplaner Raster Ålesund (tif)
 RpFormålGrense	 RpGrense	 RpSikringGrense
 Byggegrense	 Andre sikringssoner	 Øvrige kommunaltekniske anlegg
 Parkering		

Tegnforklaring for karttypen VEGADKOMST	
 Euopa-Riksveg  Fylkesveg  Kommunal veg  Privat veg  Offentlig gang og sykkelveg  Kommunal gang og sykkelveg  Privat gang og sykkelveg  Traktoveg midtlinje	
Tegnforklaring Vann og Avløp	
Hvis kartet inneholder vann og avløpsdata	
 VAPåskrift (1:1.000)  Hydrant  Kum  Pumpestasjon  Renseanlegg  Sandfangskum  Slamavskiller  Slamavskiller  Sluk  Sluk  AvløpFelles  Drensledning  Overvannsledning  Spillvannsledning  Trekkør  Vannledning  Datakabel  Gassledning	
Ledningskartverket kan ikke gi noen garanti for riktigheten av punkt og ledningers plassering på kartet, eller egenskaper knyttet til disse som for eksempel dimensjoner og høyder. Særlig vedrørende stikkledninger kan det være feil og mangler. Ved prosjektering/opparbeiding av nye ledningsanlegg som skal tilknyttes eksisterende kommunalt ledningsanlegg må prosjektansvarlig/byggherre selv foreta nødvendig kvalitetskontroll i forhold til gitte ledningsdata fra ledningskartverket i kommunen.	
Bokstavbruk for Påskrift i kommuneplankart	
B Barnehage BS Brannstasjon O Deponi G Gravsted H Sykehus K Kontor F Forretning	N Næring / Håndverk / Lager PF Plasskrevende varer P Parkering O Omsorgssenter S Skole T Terminal



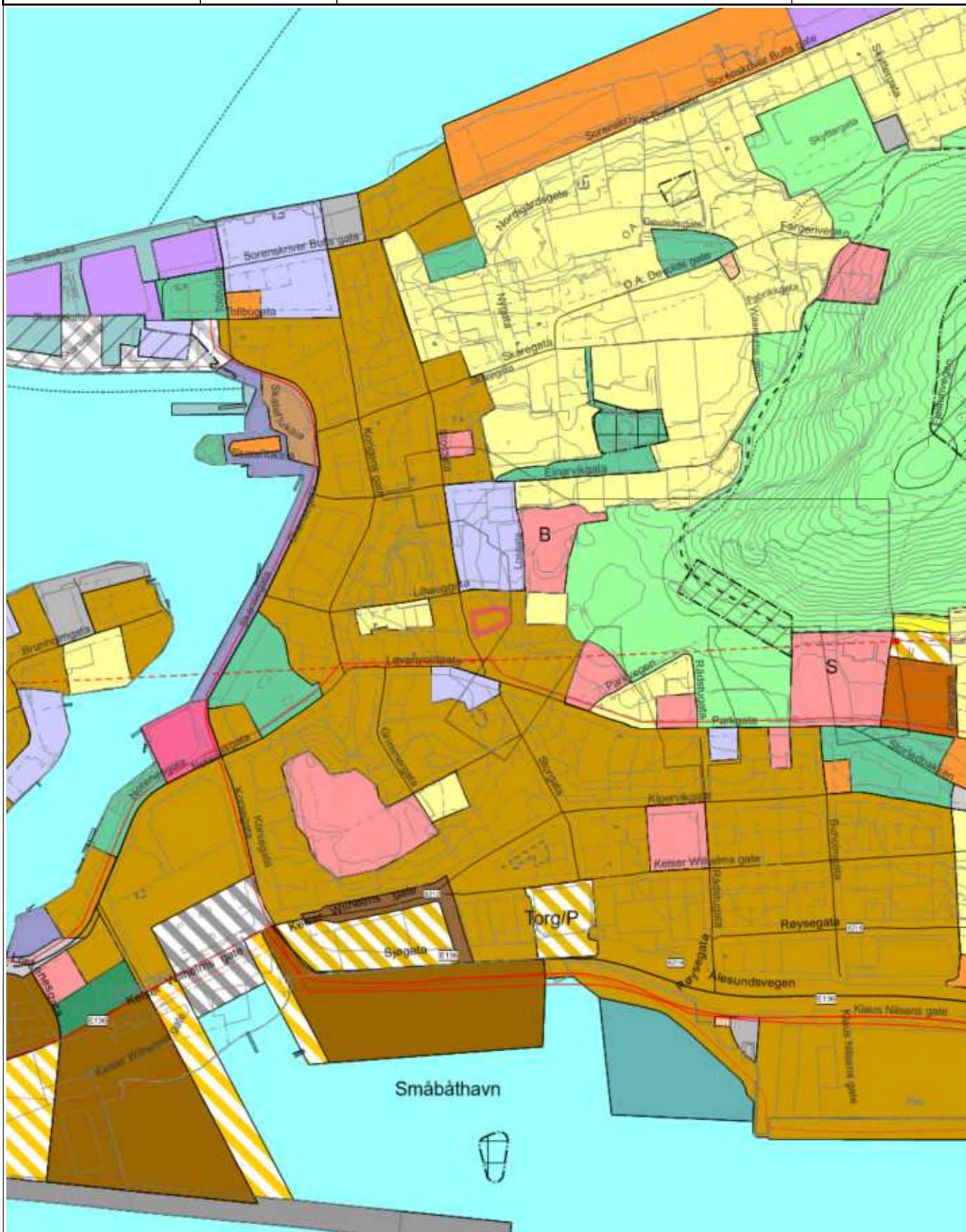
Ålesund kommune

Kommunedelplan

Eiendom:	Gnr: 201	Bnr: 663	Fnr: 0	Snr: 0
Adresse:	Storgata 14 6002 ÅLESUND			
Annen info:				



Målestokk
1:4000



Tegnforklaring

Europavegboks	Fylkesvegboks	Europaveg gatenavn..
Fylkesveg gatenavn..	Kommunalveg gatenavn..	Privatveg gatenavn..
 Sti	 Vegbom	 Eiendomsgrense_nøyaktigh<15
 Eiendomsgrense generert	 Eiendomsgrense_nøyaktigh>15	 Eiendomsgrense fiktiv
 Fiktiv avgrensning for anlegg	 Flytebrygge landgang	 Idrettsanlegg
 Kai- og bryggekant	 Frittstående mur	 Loddrett mur
 Slipp	 Byggetiltak Ca. angivelse	 Byggetiltak Ca. angivelse
 Forsenkingskurve Ålesund	 Høydekurve 5m Ålesund	 Elvekant
 Kystkontur tekniske anlegg	 Kystkontur	 Innsjøkant
 Takkant	 Byggetiltak Ca. angivelse	 KpOmråde kommunedelplan gjeldende
 KpBestemmelseGrense	 Fjernveg - På bakken - Nåværende	 Fjernveg - På bakken - Fremtidig
 Fjernveg - Bro mv. - Nåværende	 Hovedveg - På bakken - Nåværende	 Hovedveg - Tunnel - Fremtidig
 Hovedveg - Bro mv. - Nåværende	 Samleveg - På bakken - Nåværende	 Atkomstveg - På bakken - Nåværende
 Atkomstveg - Tunnel - Nåværende	 Sykkelveg - På bakken - Fremtidig	 Gangveg - På bakken - Nåværende
 Gangveg - På bakken - Fremtidig	 Turveg/turdrag - På bakken - Nåværende	 Farled - Nåværende
 Vegkryss - På bakken - Fremtidig	 Grense for arealformål	 Grense for angitt hensynsoner
 Grense for båndleggingssoner	 Bevaring kulturmiljø	 Båndlegging etter lov om kulturminner
 Boligbebyggelse	 Sentrumsformål	 Forretninger
 Offentlig eller privat tjenesteyting	 Fritids- og turistformål	 Næringsvirksomhet
 Andre typer nærmere angitt bebyggelse og anlegg	 Uteoppholdsareal	 Kombinert bebyggelse og anleggsformål
 Boligbebyggelse	 Sentrumsformål	 Offentlig eller privat tjenesteyting
 Andre typer nærmere angitt bebyggelse og anlegg	 Uteoppholdsareal	 Kombinert bebyggelse og anlegg
 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer)	 Havn	 Kollektivknutepunkt
 Parkering	 Trase for teknisk infrastruktur	 Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur

 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer)	 Kollektivknutepunkt	 Friområde
 Friluftsområde	 Småbåthavn	 Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur

Tegnforklaring for karttypen VEGADKOMST	
 Euopa-Riksveg  Fylkesveg  Kommunal veg  Privat veg  Offentlig gang og sykkelveg  Kommunal gang og sykkelveg  Privat gang og sykkelveg  Traktoveg midtlinje	
Tegnforklaring Vann og Avløp	
Hvis kartet inneholder vann og avløpsdata	
 VAPåskrift (1:1.000)  Hydrant  Kum  Pumpestasjon  Renseanlegg  Sandfangskum  Slamavskiller  Slamavskiller  Sluk  Sluk  AvløpFelles  Drensledning  Overvannsledning  Spillvannsledning  Trekkror  Vannledning  Datakabel  Gassledning	
Ledningskartverket kan ikke gi noen garanti for riktigheten av punkt og ledningers plassering på kartet, eller egenskaper knyttet til disse som for eksempel dimensjoner og høyder. Særlig vedrørende stikkledninger kan det være feil og mangler. Ved prosjektering/opparbeiding av nye ledningsanlegg som skal tilknyttes eksisterende kommunalt ledningsanlegg må prosjektansvarlig/byggherre selv foreta nødvendig kvalitetskontroll i forhold til gitte ledningsdata fra ledningskartverket i kommunen.	
Bokstavbruk for Påskrift i kommuneplankart	
B Barnehage BS Brannstasjon O Deponi G Gravsted H Sykehus K Kontor F Forretning	N Næring / Håndverk / Lager PF Plasskrevende varer P Parkering O Omsorgssenter S Skole T Terminal



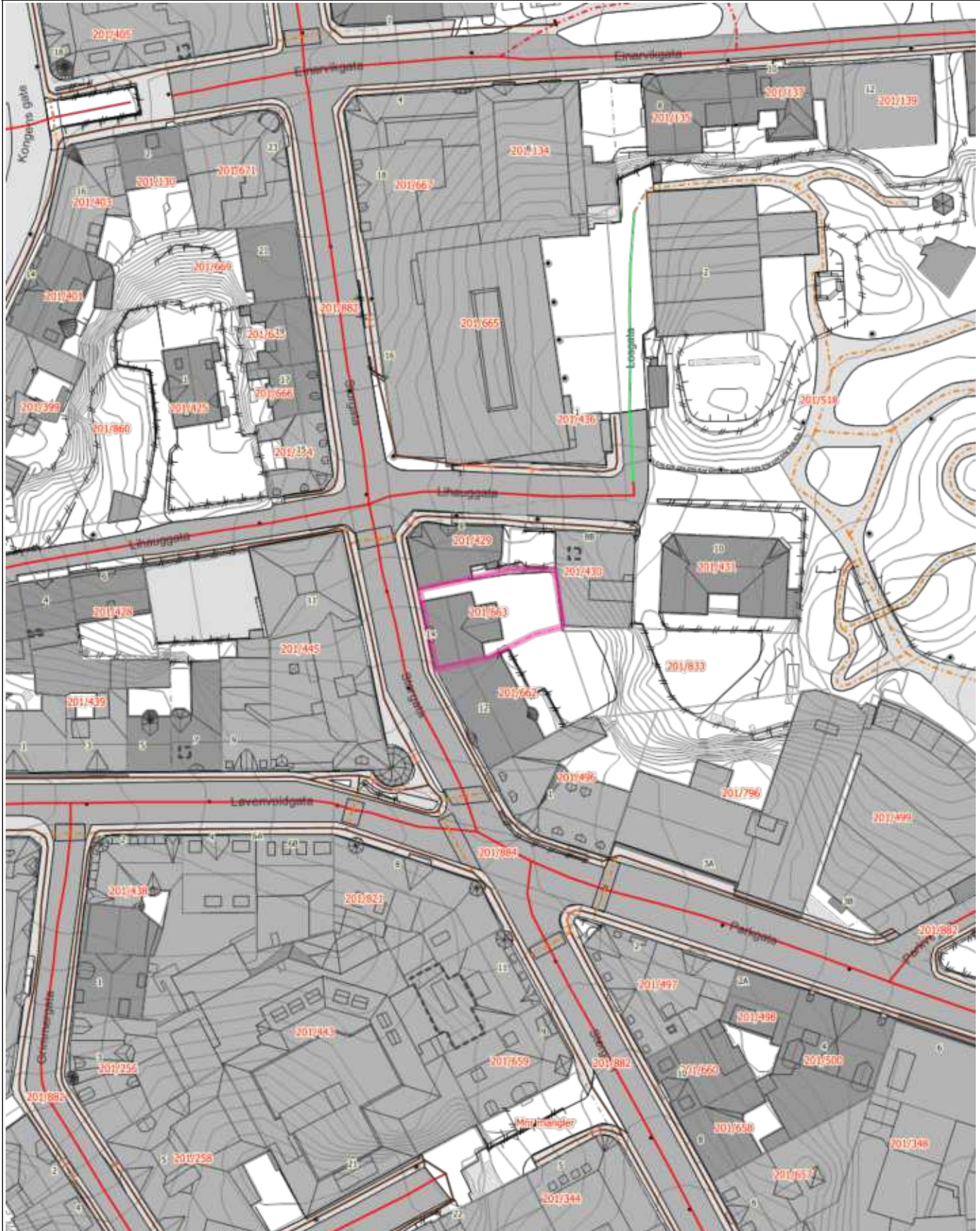
Ålesund kommune

VEGADKOMST

Eiendom:	Gnr: 201	Bnr: 663	Fnr: 0	Snr: 0
Adresse:	Storgata 14 6002 ÅLESUND			
Adkomst:	Har adresse knyttet til offentlig veg.			



Målestokk
1:1000



Tegnforklaring

	Kommunalveg gatenavn.		Privatveg gatenavn.		Trapp
	Fortau		Gangveg		Kjøreveg
	Gang- og sykkelveg		Kjøreveg		Byggetiltak Ca. angivelse
	Eiendomsteig	•	Gatelys (belysningspunkt)	•	Gatelys (Lysarmaturl)
	Mast		Grenselinje nøyaktig måling		Grenselinje middels nøyaktig-skissenøyaktighet
	Bygningsdelelinje		Bygningslinje		Mønelinje
	Takkant		Takoverbyggkant		Taksprang
	Trapp inntill bygg		Veranda		Vegbom
	Hekk		MurFrittstående		MurLoddrett
	Gjerde		Frittstående mur		Loddrett mur
	Annet vegareal avgrensning		Vegbom		Vegdekkekant
	Vegdekkekant på bru		VegAnnenAvgrensning		GangfeltAvgrensning
	AnnetVegarealAvgrensning		VegAnnenAvgrensning		Høydekurve 1m Ålesund
	Takoverbygg		Udefinerte bygg		Bolig
	Garasje, carport og uthus		Næring og carport		Gang- og sykkelveg på bru
	Gang- og sykkelveg		Veg		Parkeringsområde
	Trapp				

Tegnforklaring for karttypen VEGADKOMST	
 Euopa-Riksveg  Fylkesveg  Kommunal veg  Privat veg  Offentlig gang og sykkelveg  Kommunal gang og sykkelveg  Privat gang og sykkelveg  Traktoveg midtlinje	
Tegnforklaring Vann og Avløp	
Hvis kartet inneholder vann og avløpsdata	
 VAPåskrift (1:1.000)  Hydrant  Kum  Pumpestasjon  Renseanlegg  Sandfangskum  Slamavskiller  Slamavskiller  Sluk  Sluk  AvløpFelles  Drensledning  Overvannsledning  Spillvannsledning  Trekrør  Vannledning  Datakabel  Gassledning	
Ledningskartverket kan ikke gi noen garanti for riktigheten av punkt og ledningers plassering på kartet, eller egenskaper knyttet til disse som for eksempel dimensjoner og høyder. Særlig vedrørende stikkledninger kan det være feil og mangler. Ved prosjektering/opparbeiding av nye ledningsanlegg som skal tilknyttes eksisterende kommunalt ledningsanlegg må prosjektansvarlig/byggherre selv foreta nødvendig kvalitetskontroll i forhold til gitte ledningsdata fra ledningskartverket i kommunen.	
Bokstavbruk for Påskrift i kommuneplankart	
B Barnehage BS Brannstasjon O Deponi G Gravsted H Sykehus K Kontor F Forretning	N Næring / Håndverk / Lager PF Plasskrevende varer P Parkering O Omsorgssenter S Skole T Terminal



DET KONGELIGE
MILJØVERNDEPARTEMENT

**REGULERINGSBESTEMMELSER I TILKNYTNING TIL
REGULERINGSPLAN FOR ÅLESUND SENTRUM – ÅLESUND
KOMMUNE.**

Innhold:

Målsetting

Fellesbestemmelser

- § 1 Generelt
- § 2 Fellesbestemmelser
- § 3 Parkering, avkjørsler mv.
- § 4 Kvartalsbebyggelse boliger, område B
- § 5 Kvartalsbebyggelse boliger lav, område BL
- § 6 Byvilla, område BV
- § 7 Blokkbebyggelse, område BB
- § 8 Bolig/forretning B/F, bolig/forretning/kontor B/F/K
- § 9 Forretning/kontor F/K
- § 10 Forretning/kontor/industri F/K/I
- § 11 Forretning/kontor/offentlige formål F/K/O
- § 12 Forretning/kontor/bensinstasjoner F/K/ST
- § 13 Offentlige bygninger
- § 14 Hotell og bevertningssteder
- § 15 Særskilt angitt allmenntilgjengelig formål
- § 16 Trafikkområder
- § 17 Parkering
- § 18 Havn
- § 19 Friområder

Kulturhistorisk verdifull bebyggelse.

- § 20 Gjenreisningsbebyggelse etter brannen
- § 21 Trehus fra før bybrannen
- § 22 Nyere bygninger, vern
- § 23 Bevaring av anlegg, vern
- § 24 Fredede bygninger
- § 25 Skiltbestemmelser
- § 26 Gravlund
- § 27 Transformatoriosk, radiolinjeterminal
- § 28 Fellesareal for to eller flere eiendommer
- § 29 Regulert sjøområde
- § 30 Støyskjerming

Målsetting

Formålet med reguleringsplanen og de tilhørende reguleringsbestemmelser er følgende:

1. Å effektivisere sentrumsbebyggelsen slik at Ålesund sentrum fortsatt skal være et aktivt kommune- og landsdelssentrum.
2. Å sikre en gradvis fornyelse/opprustning av bebyggelsen uten at byens særpreg og helhet forringes. Det er spesielt viktig å bevare de arkitektoniske og miljømessige særpreg og kvaliteter.
Endringer av gjenreisningsbebyggelsen skal skje på ungdombyens premisser og endringene skal avspeile ungdomstilens uttrykk, slik at byen i størst mulig utstrekning også i fremtiden vil fremstå som "ungdombyen" for å sikre befolkningens lokale interesse og turismens virksomhet og som næring.
3. Å legge til rette for at bosetting i sentrum økes ved at boligtilbud og bomiljø forbedres.
4. Å legge til rette for en differensiering av gatenettet slik at sentrum har god tilgjengelighet, også utenfra, for alle trafikkgrupper, og er tryggest mulig og trivelig for alle som bor og ferdes der.
Det skal også tilrettelegges for bedre fremkomst og tilgjengelighet for orienterings- og bevegelseshemmede.
5. Å legge forholdene best mulig til rette for et konkurransedyktig handelssentrum på byens premisser.
Konkurransefortrinnet bør også ligge i kulturhistoriske/arkitekturhistoriske verdier.

.....

Ved rullering av plan kommer Verne- og byformingsplanen som tematisk plan, hvor intensjonene i bestemmelsene og anbefalingene er å kunne være et utdypende planverktøy som skal sikre en vernemessig bedre bygnings- og bypleie i Ålesund sentrum. Verne- og byformingsplanen skal også tolke, supplere og endre gjeldende rutiner som styrer utviklingen med hensyn til vern og arkitektonisk forming av sentrum, spesielt for kulturhistorisk verdifull bebyggelse.

Verne- og byformingsplanen supplerer således både arealplanen og sentrumsplanen med bestemmelser både i bygge- og reguleringssaker.

Fellesbestemmelser

§ 1 Generelt.

- A. Det regulerte området er på planen vist med planbegrensningslinje.
- B. Arealet innenfor planens begrensning er regulert til følgende formål, eller blanding av disse:

1. Byggeområder	- Boliger, områder for boligkvartaler - Boliger, områder for boligkvartaler lav - Boliger, byvilla - Boliger, blokkbebyggelse - Bolig/forretning - Bolig/forretning/kontor - Bolig/kontor - Forretning/kontor - Forretning/kontor/industri - Forretning/kontor/offentlige formål - Kontor/industri - Forretning/kontor/bensinstasjon - Andre blandede formål - Offentlig formål (spesifisert) - Allmennyttige formål - Hotell og bevertningssteder - Bevertningssteder	- B - BL - BV - BB - B/F - B/F/K - B/K - F/K - F/K/I - F/K/O - K/I - K/K/ST - O - A - H
2. Trafikkområder	- Hovedgate med avkjørsler - Gate med fortau - Annen veggrunn - Gangveg - Gågate - Torg - Parkeringsplass - Kollektivanlegg - Bussterminal - Bussholdeplass - Havneområde - Trafikkområde i sjø - Havneområde i sjø	
3. Friområder	- Offentlig friområde (spesifisert) - Park - Lekeplass	
4. Fareområde	- Byggeområde for transformatorstasjon	

5. Spesialområder
- Gravplass
 - VA-anlegg
 - Anlegg for radionavigasjon
 - Andre anlegg i sjø (gjestehavn)
6. Bygninger og anlegg som skal bevares (spesialområde bevaring)
- Gjenreisningshus
 - Trehus før bybrannen
 - Nyere bygninger
 - Fredede bygninger
 - Bevaring av anlegg (spesifisert)

7. Fellesområder for to eller flere eiendommer

- Felles avkjørsel
- Felles lekeareal
- Felles gårdsplass

- C. Disse reguleringsbestemmelsene kommer i tillegg til bestemmelsene i plan- og bygningsloven med vedtekter for Ålesund kommune. Det er ikke tillatt etter disse reguleringsbestemmelsenes ikrafttreden ved private servitutter å etablere forhold som strider mot bestemmelsene.
- D. Verne- og byformingsplanen skal knyttes opp mot sentrumsplanen ved at dens retningslinjer for utførelse skal søkes anvendt der sentrumsplanen mangler slike.
- E. Når særlige grunner tilsier det, kan FUP/HP gjøre unntak fra sentrumsplanens reguleringsbestemmelser innenfor rammen av plan- og bygningsloven, samt vedtektene for Ålesund kommune.
- F. Disse reguleringsbestemmelser erstatter tidligere reguleringsbestemmelser av 10.april 1986 for områdene innenfor denne planenes begrensningslinje.

§ 2 Fellesbestemmelser

- A. Bebyggelsen skal plasseres innenfor de regulerte byggegrenser. Utvendige byggelinjer i bykvartaler skal følges. FUP/HP kan unntaksvis godkjenne mindre vesentlige endringer av disse. Hvor byggelinje ikke er vist, gjelder formålsgrense mot gate som byggelinje.
- B. Før utbygging av eller innen det enkelte område eller kvartal igangsettes, kan FUP/HP kreve bebyggelsesplan etter plan- og bygningslovens § 28-2. Bebyggelsesplanen skal omfatte nødvendig areal for bebyggelse, atkomst, parkering, areal for av- og pålessing, utendørs lagerarealer, lek- og rekreasjonsarealer og terrengbehandling. De enkelte bygningers etasjetall, høyde og takform må også fremgå av bebyggelsesplanen.
- C. Den maksimale høyde mot gate skal, om ikke annet fremgår av plan, være maksimum 12.5 meter til gesims, og 18 meter til møne. Bygningene skal ha skråtak. Innvendig i kvartalene, med unntak av der det er verneverdig bebyggelse, kan det gjenbygges til

maksimum en etasje eller 2,5 meter under gesims på lavestliggende hus i rekke eller kvartal. FUP/HP kan kreve at bebyggelse tilpasses omkringliggende bebyggelse og at den opprettholder takflatenes egenart.

Hvor reguleringsplanen har påført andre byggehøyder enn foran beskrevet, skal disse høyder gjelde. Det samme gjelder for de kvartaler/områder som i disse reguleringsbestemmelser er påført andre byggehøyder.

I skrått terreng og skrå gate skal gjennomsnittlige høyder måles. Forutsetningen er avtrappet bebyggelse tilsvarende lengder som omkringliggende by- og kvartalsbebyggelse. Om måling av byggverks høyde vises det til byggeforskriftenes § 3-8.

- D. Verneverdige bygg skal bevares i sin helhet som vist på planen. Alle fasader med fasademessig utstyr, også mot gårds plass/gårdsrom skal stå fritt og ikke gjenbygges (ikke bygges inntil).
- Første etasje i indre kvartal kan likevel etter samtykke av FUP/HP gjenbygges i særlige tilfeller. Likeledes kan det, hvor kvartalsstørrelsen er slik at det ligger til rette for det, bygges i flere etasjer i indre gårdsrom, men da fullstendig frigjort fysisk og visuelt fra verneverdige byggs fasader. Under ingen omstendigheter skal det bygges høyere i indre gårdsrom enn 2,5 meter under gesims på lavestliggende kvartalsbygning. I sterkt skrånende terreng kan indre bebyggelse vurderes avtrappet i takt med kvartalsbebyggelsen for øvrig.
- E. I bebyggelse mot stigende terreng kan FUP/HP tillate innsprengt bebyggelse med en samlet grad av utnyttning på maksimalt TU:6.0.
- F. Takmateriale i sentrumsbebyggelsen skal så vidt mulig være skifer. Beslag og tekking for øvrig, flatere partier, arker og utbygg hvor skifer byggeteknikk er vanskelig å bruke, skal i farge søkes tilpasset skifertaket. Avvik fra forannevnte materialbruk skal spesielt godkjennes av FUP/HP.
- G. For byggemelding som gjelder bebyggelse eller enkeltbygg som på planen er vist som bevaringsverdig bebyggelse, kan FUP/HP stille krav om bevaring eller utforming av bygningens fasader og takform, kfr. plan- og bygningslovens § 92. Det kreves også byggemelding for arbeider vedrørende utskifting/kopiering av fasadeelementer på verneverdige bygninger.
- H. Forslag til nybygg, og til endring av fasader innen byens kvartalsstruktur skal, ved innsendelse av byggemelding, illustreres med sammenhengende oppriss av bygningen og tilstøtende bebyggelse, for så vel eksisterende situasjon som for det nye forslag. For hjørnebygninger skal det vises oppriss av begge kvartalssider og nærmeste nabokvartal.
- FUP/HP kan ved byggesøknad kreve perspektiv eller fotomontasje som illustrerer forslaget sett fra viktige ståpunkt i gatene og bylandskapet før og etter endring, og anmode om modeller som illustrerer byggesakens følger for miljøet.
- I. Ved tiltak i trafikkområder; kjøre- og fotgjengergater, overordnede byrom og plasser skal det utarbeides detaljerte utenomhusplaner som skal godkjennes av FUP/HP. Slike utenomhusplaner skal vise: gatebelegg, beplantning, utemøblering, gjerder og murer.

Videre skal vises utendørs belysning, skilt og reklame. Det medtas om nødvendig også kioskers/paviljongers form og volum, samt tilgrensende bygningers grunnflate, høyde og takform. Utformingen skal i tillegg til plan illustreres med fasadeoppriss.

- J. Ved søknad om riving av bygg kan FUP/HP kreve fremlagt planer for fremtidig bruk av arealet før riving kan tillates.
- K. I sentrumsområdet og i strøk dette er bestemt ved vedtekt, kan skilt, reklameinnretninger og lignende ikke settes opp uten at FUP/HP på forhånd har gitt sitt samtykke, kfr. plan- og bygningslovens § 107 om skilt og reklame, og Ålesund kommunes skiltvedtekter for bevaringsstrøk i sentrum.
- L. Innenfor byggeområdene kan det oppføres transformatkiosker, pumpestasjoner eller andre tekniske installasjoner hvor dette er nødvendig. I bysentrum bør slike innretninger inkorporeres i større bygg/kvartal. Frittstående bygg skal tilpasses stedets bebyggelse med hensyn til form og farge. Slike innretninger skal godkjennes av FUP/HP.
- M. Ventilasjonskanaler og tilsvarende oppbygg over tak skal vises på tegningsmaterialet som følger byggeanmeldelsen til FUP/HP.
- N. I områder hvor det er, eller kan forventes å bli miljøforstyrrelser som følge av biltrafikk, kan FUP/HP, før det tar stilling til en bebyggelsesplan eller gir byggetillatelse, kreve utredning med forslag til tiltak som kan holde miljøforstyrrelsen innenfor et akseptabelt støynivå i henhold til Miljøverndepartementets retningslinjer. Tiltakene kan i den utstrekning disse ikke kommer inn som en del av byggesøknaden, kreves ferdigstilt før bebyggelsen tillates tatt i bruk.
- O. FUP/HP kan i områder for boligbebyggelse forby bygg, anlegg eller annen virksomhet som etter utvalgets vurdering vil føre til ulemper for beboerne; så som støy, støv, lukt og brann-/eksplosjonsfare.
- P. Lekeplassnormen for Ålesund kommune, bestemmelser for sentrumsområder, gjøres gjeldende for reguleringsplanområdet.
- Q. Eksisterende trealléer og markante enkelttrær i bygatene og på plasser/torg skal søkes bevart og fornyet. Om trær dør eller må fjernes av andre grunner, skal disse søkes erstattet med nye trær av tilsvarende sort.
- R. Hvor ikke annet er nevnt i disse reguleringsbestemmelser, beregnes antall parkeringsplasser etter parkeringsvedtektene for Ålesund kommune.

§ 3. Område for parkering, avkjørsel mv.

- A. På egen tomt eller på fellesareal for flere eiendommer skal det avsettes plass med gunstige atkomstforhold, parkering og plass for varetransport i henhold til Ålesund kommunes vedtekt til plan- og bygningslovens § 69 nr. 3. Det hvor intet bestemt sies om parkeringsbehovet, avgjør FUP/HP hvilke krav som skal stilles under hensyntagen til eiendommens behov.

§ 4. Byggeområder for boliger, kvartalsbebyggelse, område B.

- A. I området skal det oppføres boligbebyggelse i form av kvartalsbebyggelse med tilhørende anlegg.
- B. Bestemmelsene for kvartalsbebyggelsen betegnet B i planen gjelder for følgende områder:
- B1, B2; B 3a,b og c, B 4, B 5, B 17, B 18, B 23, B 25, B 31, B 32, B 34, B 35, B 59, B 60, B 66, B 71, B 72, B 75, B 76, B 77, B 78, B 79, B 80, B 83 og B 85.
- C. Bebyggelsens maksimale høyde mot gate skal, om ikke annet fremgår av planen, være maksimum 12,5 meter til gesims, og 18 meter til møne. Bygningen skal ha skråtak. Innvendig i kvartalene kan det som hovedregel gjenbygges med maksimum 1 etasje. I de typiske tette bykvartal kan FUP/HP etter søknad tillate innvendige byggehøyder tilsvarende som for Fellesbestemmelsenes § 2 pkt. C.
- D. Bebyggelsens plassering og høyde er vist på planen med indre byggegrenser og ytre byggelinjer og byggehøyder.
- E. FUP/HP kan tillate at det i første etasje i bygg i sentrumsgatene innredes for mindre forretnings- og kontorvirksomhet som ikke vil være til ulempe for de omkringboende.
- F. Ved rehabilitering og nybygging skal det, der forholdene tilsier det, søkes etablert leiligheter av varierende størrelse (bl.a. familieleiligheter).

§ 5. Byggeområder for boliger, kvartalsbebyggelse lav, område BL.

- A. I dette området skal det oppføres boligbebyggelse i form av kvartalsbebyggelse med lavere byggehøyder enn for områdene B.
- B. Bestemmelsene for kvartalsbebyggelsen betegnet BL i planen gjelder for følgende områder:
- BL 35, BL 36 a og b, BL 37 a og b, BL 82, BL 83, BL 85 a og b.
- C. Den maksimale byggehøyde mot gate skal, om ikke annet fremgår av planen, være 8,0 meter til gesims og 13,5 meter til møne. Bygningene skal ha skråtak. I hel kvartalsbebyggelse gjelder bygging innen kvartalene tilsvarende som for områdene B. For BL 37 c skal maksimum høyde være gesims 9,0 meter og totalt 14,5 meter.
- D. FUP/HP kan tillate at det i første etasje i kvartalene BL 35, BL 36, BL 37 og BL 38 innredes for mindre forretnings- og kontorvirksomhet som ikke vil være til ulempe for de omkringboende.

§ 6. Byggeområder for boliger, byvilla, område BV.

A. I områdene med en-/flerleilighets frittliggende villamessig bebyggelse, skal nye boliger ha samme frittliggende karakter.

B. Bestemmelsene for område betegnet BV gjelder for følgende områder:

BV 1 a, b og c, BV 5, BV 31, BV 38, BV 73 og BV 79.

C. Ny bebyggelse skal ha maksimum 3 etasjer. Underetasjer kan innredes innenfor rammen av byggeforskriftenes bestemmelser. Maksimum byggehøyder er gesims på 8,0 meter og møne 12,0 meter målt gjennomsnittlig i skrått terreng. Bebyggelsen skal ha skråtak. Annen takform kan i særlige tilfelle tillates av FUP/HP. Grad av utnyttning skal være maksimum BYA 35 %.

D. Ved rehabilitering og nybygging skal det søkes etablert leiligheter av varierende størrelse (bl.a. familieleiligheter).

§ 7. Byggeområder for boliger, blokkbebyggelse, område BB.

A. Områdene er utbygd med blokk-/lamellbebyggelse og betegnet BB 1 og BB 3 a og b i planen.

B. Bebyggelsen er vist på planen med maksimum høyder. Påbygg tillates ikke. Mindre tilbygg ved rehabilitering eller lignende kan likevel tillates, men bare innenfor viste byggelinjer på planen.

C. Ved sanering og ombygging skal bebyggelsen i område BB 3 søkes tilpasset omkringliggende bebyggelses kvartalsstruktur, form og høyer. Ved sanering og ombygging innen område BB 1 skal bebyggelsen søkes tilpasset byvillamessig karakter med mindre dominant fjernvirkning.

D. Ved rehabilitering og nybygging skal det søkes etablert leiligheter av varierende størrelse (bl.a. familieleiligheter).

§ 8. Byggeområder for bolig/forretning BF, bolig/forretning/kontor B/F/K, bolig/kontor B/K.

A. I det sentrale sentrumsområdet skal bebyggelsen inneholde boliger. Forretningsvirksomhet kan tillates såfremt denne ikke er til sjenanse for beboerne. 1. etasje skal nyttes til forretningsvirksomhet, og boliger her kan bare unntaksvis tillates i særlige tilfeller.

B. Bebyggelsens 2. etasje og etasjer over denne skal nyttes til boligformål. Annen virksomhet kan tillates hvor det etter FUP/HP's skjønn er utilfredsstillende å bo av hensyn til støy- og lysforhold med mer

- C. Bruksendring av eksisterende boliger i 3. etasje og i etasjer høyere opp tillates ikke. Ved hovedombygging eller sanering og nybygging skal det søkes etablert like mange og varierte leilighetsstørrelser (bl.a. familieleiligheter) som det opprinnelig var i bygg som ble berørt av tiltaket. FUP/HP kan gjøre unntak fra disse kravene der det er sjenerende støy og dårlige lysforhold eller lignende.

§ 9. Byggeområder for forretning/kontor, F/K.

- A. I områdene kan det oppføres bebyggelse for forretninger med nødvendige lagerarealer samt kontorer for forskjelligartet tjenesteyting.
- B. I kvartalet 42 tillates det oppført bygg for parkeringsanlegg. Annen bruk kan tillates i særlige tilfeller.
- C. Område betegnet F/K-L 40, skal ha maksimum byggehøyde til gesims på 8,0 meter, og mønehøyde på 12,0 meter.

§ 10. Byggeområder for forretning/kontor/industri, F/K/I og kontor/industri, K/I.

- A. I tillegg til forretning og kontor som hjemlet i reguleringsbestemmelsenes § 9, kan bebyggelsen innredes til industrivirksomhet med tilhørende anlegg og kontor.
- B. Industrianleggenes art innenfor et industriområde, skal i hvert enkelt tilfelle godkjennes av FUP/HP. Utvalget kan forby virksomhet som ved lukt, røyk, støy, brannfare eksplosjonsfare og lignende antas å medføre ulemper for tilgrensende strøk. Eventuell lagring utendørs skal skjermes med innhegning, terreng eller bygningsdeler.
- C. Området betegnet F/K/I 39 skal ha maksimum byggehøyde til gesims på 8,0 meter, og mønehøyde på 12,0 meter.

§ 11. Byggeområde for forretning/kontor/offentlige formål, F/K/O.

- A. I tillegg til forretninger/kontor som hjemlet i reguleringsbestemmelsenes § 9, kan bebyggelsen også nyttes til offentlige institusjoner og kontorer, samt nødvendige fellesanlegg der forholdene tilsier det.
- B. Boliger kan tillates når disse inngår som nødvendige deler av anleggets drift og funksjoner.

§ 12. Byggeområde for forretning/kontor/bensinstasjoner, F/K/ST.

- A. I tillegg til forretning/kontor som hjemlet i reguleringsbestemmelsens § 9, kan det etableres bensinstasjoner med tilhørende anlegg.
- B. Lagring utendørs er ikke tillatt. FUP/HP kan likevel godkjenne midlertidig utvendig lagring forutsatt at den aktuelle tomten blir behørig skjermet.

- C. I kvartalet 39 tillates det oppført bygg for parkeringsanlegg. Annen bruk kan tillates i særlige tilfeller.

§ 13. Byggeområde for offentlige bygninger, O.

- A. Bebyggelsen skal nyttes til offentlige institusjoner og kontorer samt nødvendig fellesanlegg for disse.
- B. Boliger kan tillates når disse inngår som nødvendige deler av anleggets drift og funksjoner.

§ 14. Byggeområder for hotell og bevertningssteder, H.

- A. I området kan det oppføres bebyggelse for hotell og bevertningsvirksomhet.
- B. FUP/HP kan forby virksomhet som ved støy og lukt medfører ulempe for tilgrensende boligområder.

§ 15. Byggeområder for særskilt angitte allmennyttige formål.

- A. I området tillates oppført bygg for særskilt angitte allmennyttige formål slik dette er vist på plankartet. Kombinasjon med andre formål kan tillates i særskilte tilfeller.

§ 16. Trafikkområder.

- A. Områdene skal nyttes til gater med fortau, gang- og sykkelveger, plasser, broer og andre trafikkinnretninger som vist på planen.
- B. Til hovedveg og samleveger tillates ikke andre kryss og avkjørsler enn det som er vist på plankartet. I regulert veggrunn tillates ikke andre innretninger/anlegg oppført enn de som er nødvendige for veganleggets drift og vedlikehold.
- C. I trafikkområdene kan det tillates anlagt eller oppført kommunalteknisk anlegg som pumpestasjoner, transformatorbokser og lignende. For øvrig tillates ikke områdene bebygget.
- D. Hovedvegen innen hele planområdet bør i geometri og utstyr detaljeres som bygate (bymessig) hvor arkitektonisk utforming av hovedkrysset ved Posthuset og ny bro over Brosundet spesielt vektlegges.
- E. Ved opparbeidelse av trafikkområder skal det legges vekt på det miljømessige aspekt, bl.a. gjennom beplantning etc.

§ 17. Område for parkering

- A. Områdene skal nyttes til parkering. Det tillates parkering i underjordisk kjeller eller parkeringshus i følgende kvartaler:

6, 19, 31, 33, 42, 46, 49, 56, 62 og 69. I kvartalene 19, 31, 33, 46 og 49 tillates kun helt eller delvis underjordisk parkering.
- B. I parkeringshus eller parkeringshusdelen av flerbruksanlegg, tillates det bare etablert virksomhet som har tilknytning til anleggets funksjon.
- C. Form og uttrykk på parkeringshus skal være tilpasset stedet og følge spesielt reguleringsbestemmelsenes § 2 og innen områder for strøkbevaring, § 12.

§ 18. Område for havn.

- A. I området tillates oppført bygninger og anlegg som er nødvendig for havnens trafikkavvikling
- B. Bygningers form og uttrykk skal i størst mulig grad tilpasses stedlig sjøhusarkitektur og/eller være i stil med omkringliggende bebyggelses arkitekturuttrykk.

§ 19. Friområder.

- A. Herunder regnes parker, torg og plasser. Områdene skal nyttes til utendørs rekreasjon og lek. I områder som i planen betegnes med undertittel torg, kan næringsvirksomhet tillates. (Torgsalg).
- B. I grøntarealer, plasser og torg i tilknytning og i nærhet av indre havn og sjø skal det tilstrebes en åpen karakter med god sjøkontakt. For parkarealet (parkeringsløkket ved St. Olavs plass) skal det etterstrebes best mulig visuell kontakt mellom Notneshgata/St. Olavs plass og Brosundet.
- C. Bygninger og anlegg som har tilknytning til områdets bruk som friområde og ikke er til hinder for områdets rette funksjon, kan tillates oppført.
- D. Alléer og trær skal søkes bevart eller erstattet om slike fjernes.
- E. FUP/HP skal forelegges planer for de enkelte områder/felt/kvartaler for godkjennelse.
- F. I parkområde P 50 er det tillatt med forretningsvirksomhet under parklokk (underetasje).

Kulturhistorisk verdifull bebyggelse, spesialområde bevaring.

§ 20. Gjenreisningsbebyggelsen etter bybrannen.

- A. Gjenreisningsbebyggelsen etter bybrannen regnes her som kulturhistorisk verdifull bebyggelse. Bebyggelsen er medtatt i planen som strøkbevaring. I tillegg er registrert i planen hvert enkelt bygg som skal bevares fra gjenreisningsperioden. Formålet med reguleringsplanen er her å bevare den kulturhistoriske bebyggelsen med utgangspunkt i den verdiskala og kriterier som er gitt i Verne- og byformingsplanens kapittel om bygningsvern. Overordnet mål er å sikre bebyggelsen, både i helhet og detalj, ved restaurering/rehabilitering etter antikvariske retningslinjer samt å tilpasse ny bebyggelse innen strøkbevaringsområdene. Det må legges spesiell vekt på å bevare de originale bygningselementene og håndverksteknikkene. Tilbakeføring til opprinnelig fasadeutforming bør etterstrebes.
- B. Ødelagte/defekte originalkomponenter og elementer bør som hovedregel forsøkes reparert og utbedret. Dette gjelder også piper som skal ha opprinnelig materiale og ikke beslås. Før eventuell utskiftning skal det derfor foreligge uttalelser fra antikvarisk myndighet om at reparasjon ikke er mulig. Ved nødvendig utskiftning må en foreta nøyaktig kopiering. For utførelse vises også til Verne- og bygformingsplanens detaljerte retningslinjer.
- C. Ved eventuell brann eller andre større bygningsskader hvor sanering er nødvendig, skal ny bebyggelse tilpasses den gamle bebyggelsen i målestokk, materialvalg og karakter. I tilfeller hvor stilkopiering er riktig for den arkitekturhistoriske sammenheng og forståelse kan FUP/HP tillate dette. Byggemeldinger skal forelegges fylkeskonservatoren til uttalelse før de kan godkjennes.
- D. I henhold til § 24 i Reglement for Ålesund bystyre skal søknader om riving av hus fra gjenreisningsperioden etter bybrannen i Ålesund sentrum i henhold til plan- og bygningslovens § 93 første ledd forelegges bystyret til uttalelse før søknaden behandles.
- E. Bygg innen bevaringsstrøk skal om de fornyes, ominnredes eller repareres, tilpasses den gamle verneverdige bebyggelsen tilsvarende som for pkt. B når det gjelder målestokk, materialvalg og karakter. Det samme gjelder for nybygg på tidligere ubebygde tomter eller ved tilbygg og påbygg. Nybygg skal tilpasses uten kopieringer slik at tilbakeførte bygg og nybygg visuelt kan skilles fra eksisterende bebyggelse.
- F. Byggesøknader som innebærer fasadeendringer i bevaringsområder skal behandles av FUP/HP. Før sakene behandles skal de forelegges kulturmyndighetene og Aalesund Museum til uttalelse.
- G. FUP/HP skal så langt det er mulig se til at private og offentlige fellesrom, tilbakeføres og bevares.

- H. For de regulerte bevaringsområdene skal ved plan- og byggesaker bestemmelsene i Verne- og byformingsplanen for Ålesund sentrum gjøres gjeldende så langt de passer. Dette gjelder bestemmelser vedrørende plankart og binding til sentrumsplanen, bylandskapet, offentlige rom, byggesaksbehandling og detaljplaner.
- I. For skilt, annen reklame, belysning og gaterommets møblering for øvrig i bevaringsområdene skal retningslinjene for plan- og byggesaksbehandling for byens detaljer i Verne- og byformingsplanen gjelde. Dette gjelder også belegg på gater og plasser samt lysarmaturer/belysning, gjerder, benker og skilt. For skilting for øvrig vises til påfølgende egen paragraf vedrørende dette i bestemmelsene.
- J. Endring og utbedring av originale trapperom fra gjenreisningsperioden skal på forhånd anmeldes til FUP/HP før tiltak igangsettes. Tiltak skal dokumenteres med tegninger, skisser, foto mv.

§ 21. Trehus fra før bybrannen.

- A. De få gjenværende trehus fra før bybrannen er spesielt viktige verneobjekter både arkitektonisk og antikvarisk, enkeltvis og i grupper, som på Molja og i Ysteneset, og er på planen vist som spesialområde, bevaringsverdig bebyggelse.
- B. Utvendige bygningsmessige tiltak etter plan- og bygningslovens § 93 knyttet til denne bebyggelsen, skal utføres etter antikvariske retningslinjer ved at opprinnelig utseende og preg skal beholdes. Vinduers form, inndeling, konstruksjoner og materialer, hengsling, innsetting og utvendige omrammingsdetaljer skal bevares eller om bare helt nødvendig, kopieres.
- C. Eksisterende bebyggelse skal ved fornyelse søkes tilbakeført til opprinnelig form og med opprinnelige/originale bygningsdetaljer som bekrevet i pkt. B.
- D. Endring av fasader og takformer ved tilbygg eller påbygg er ikke tillatt. Søknader om utvendig bygningsmessige tiltak skal forelegges fylkeskonservatoren eller annen kompetent antikvarisk myndighet til godkjenning før byggesøknaden behandles.
- E. Nybygg skal tilpasses i form, volum og materialvalg til eksisterende bebyggelse. Sammenhengende indre gårdsbebyggelse for kvartalsbebyggelse tillates ikke. Garasjer og boder skal som separatbygg i målestokk tilpasses eksisterende verneverdig bebyggelse med hensyn til materialvalg, form og farge.
- F. Boligen Molovegen 9 innen strøk for blandet formål, forutsettes ved riving gjenoppført som vist i planen innen område B-L 85 dersom bygningen er i en slik stand at den kan gjenoppføres.
- G. Ved brann eller andre større bygningsskader skal ny bebyggelsen søkes oppført som kopi av eksisterende bygg. Byggesøknaden må forelegges antikvariske myndigheter før FUP/HP behandler denne.
- H. Verdifulle interiører samt forhager og andre utearealer bør i størst mulig grad søkes bevart og skjøttet slik anleggene opprinnelig har fremstått.

§ 22. Nyere bygninger, vern.

- A. Tidstypiske, arkitektoniske bygninger fra senere stilperioder og som er vist skravert på planen som bevaringsverdig bebyggelse, skal så langt mulig, bevares i sin opprinnelige form og utseende. Ved rehabilitering/endringer skal de mest mulig søkes tilbakeført til opprinnelig utseende.
- B. Utvendige tiltak hvor det må dispenseres fra reguleringsplanen med tilhørende bestemmelser skal forelegges antikvariske myndigheter til uttalelse før byggesøknaden kan tas under behandling..
- C. Mindre og tilpassede tilbygg kan tillates innenfor viste byggegrenser.

§ 23. Fredede bygninger.

- A. Fredede bygninger er vist på plankartet med egen skravur. For alle fredede bygninger gjelder "Lov om kulturminner" av 9. juni 1978 nr. 50. Når det gjelder den enkelte fredede bygning vises til de konkrete fredningsbestemmelsene i fredningsvedtaket.

§ 24. Bevaring av anlegg, vern.

Bestemmelsen omhandler opprinnelige strandsonen i Molovegen og Molja, moloen med feste. Moloen skal ved reparasjon og rehabilitering søkes beholdt i opprinnelig størrelse, form og øvrig utseende. Opprinnelige strandlinje skal ikke endres med fysiske inngrep eller tildekkes av varige konstruksjoner.

§ 25. Skiltbestemmelser.

- A. Skiltbestemmelsene kommer i tillegg til bestemmelsen i plan- og bygningslovens § 107 om skilt og reklame.
- B. Innen planområdet skal skilt og reklameinnretninger godkjennes av FUP/HP før de settes opp. Ved avgjørelse om godkjenning skal gis, skal det tas hensyn til om innretningen vil virke skjemmende eller sjenerende, eller være til fare for omgivelsene.
- C. Skilt og reklameinnretninger skal ha moderat størrelse, utforming og farge, og skal harmonere med bygning og miljøet for øvrig. For både ny og gammel bebyggelse i Ålesund sentrum skal skilt og reklame være en integrert del av arkitekturen og underordnet denne. Blinkende eller bevegelige skilt/reklameinnretninger tillates ikke.
- D. Skilt og reklame i form av lyskasser skal ikke benyttes om de ikke er inntrukket, og er gjort som en del av fasadearkitekturen. Det foretrekkes skilt av frittstående bokstaver og symboler, eller malte skilt/reklame direkte på vegg.

- E. Størrelse og lengde på skilt skal harmonere med fasadens oppdeling og størrelse. Uthengsskilt skal ikke ha større bredde enn 90 cm. Innen bevaringsstrøk og på fredede bygninger, skal skiltstørrelsen være maksimum 0,6 m².
- F. Skilt og reklameinnretninger på bygninger skal plasseres på veggflater, og tillates ikke plassert på mønet, takflater eller gesims. Horisontale bånd og gesimser tillates ikke oppsatt med lysreklame. Videre tillates ikke skilt/reklame på stolper eller gjerder.
- G. Antall skilt skal være maksimum 2 stk. for hver virksomhet som holder til på eiendommen.
Antall skilt kan økes dersom virksomheten disponerer flere fasader på eiendommen langs fortau eller gate, og der det er naturlig at det settes opp skilt også mot disse. Skiltene skal som hovedregel plasseres ved innganger.
- I. Følgende skilt og reklameinnretninger er ikke tillatt:
- Løsfotoreklame
 - Skilt og reklame som ikke er direkte knyttet til virksomheten som drives på eiendommen med unntak for de områder som FUP/HP har godkjent for dette.
 - Plakatreklame på bygninger og innhegning.
- J. Skilt og reklame i vinduer dekkes av disse bestemmelsene dersom innretningen ikke er en naturlig del av vindusutstillingen.
- K. Flagg, vimpler og tilsvarende innretninger skal forhåndsgodkjennes av FUP/HP.
- L. Eldre reklamer malt direkte på vegg skal vurderes bevart av FUP/HP.
- M. Skiltvedtektene gjelder uavkortet også for bensinstasjoner.
- N. For skilt og reklame som bare skal plasseres ut for kortere tid enn 1 måned, og som er knyttet til festivaler, idrettsarrangementer og lignende, kan det meddeles dispensasjon.
- O. Plakatoppslag (posteres) tillates på steder godkjent av kommunen.
- P. Spesialdesignet skiltsøyle med henvisningsskilt tilpasset gatemøblering og bymiljøet kan oppsettes i sentrum.

§ 26. Gravlund.

- A. Området skal parkmessig behandles. Det tillates ikke inngrep eller innretninger som ikke har sammenheng med området parkmessige uttrykk. Nåværende steinmur omkring området skal søkes bevart.

§ 27. Transformatoriosk, radiolinjeterminal.

- A. I områdene tillates oppført bygg med anvendelse slik dette er vist på planen.
- B. Anleggenes form og uttrykk skal i størst mulig grad tilpasses bebyggelsen på stedet.

§ 28. Fellesareal.

- A. Regulert fellesareal skal nyttes til felles avkjørsel for nærmere angitte eiendommer vist på planen.

§ 29. Regulert sjøområde.

- A. Bestemmelsene for sjøområder gjelder trafikkområde, havneområde og gjestehavn i sjø.
- B. For trafikkområde i sjø gjelder følgende bestemmelser:
- Sjøområdet skal være åpent for all sjøtrafikk, fast eller flytende.
 - Permanente eller midlertidige installasjoner kan ikke plasseres her. Havnemyndighetens uttalelse må foreligge før FUP/HP i tilfelle meddeler dispensasjon fra dette.
- C. Andre anlegg i sjø skal brukes til liggeplass og gjestehavn for småbåter
- D. Havneområde i sjø skal benyttes til liggeplass for øvrige båter.
- E. I Brosundets regulerte sjøområde skal det anlegges tverrgående undersjøisk gangtunnel. Denne skal ligge delvis nedgravd i sjøbunnen. For fri ferdsel i havnen skal utvendig tunneltak ikke ligge høyere enn cote minus 3. Bygninger og konstruksjoner for ned- og oppstigning til fotgjengertunnelen skal ikke være til hinder for den frie ferdsel i Brosundet, og heller ikke fysisk eller visuelt stenge noen av byens gateløp.

§ 30. Støyskjerming.

- A. Fasader i nye bebyggelse eller bruksendret bebyggelse innen områdene B/F/K 56, B/F/K/H 52, B/F/K/ST 48, B/FK 47, F/K 42, F/K-L 40, B/K 44 og K/K/ST 40 skal ha støydempende materialer som tilfredsstiller Miljøverndepartementets krav til innendørs støynivå. Områdene som skal støybeskyttes er tilstøtende til hovedvegen og støybelastede sidegater.
- B. For eksisterende bebyggelse skal det foretas støydempende tiltak/fasadeisolering med mer før ferdigstillelse av veganlegg. For ny bebyggelse skal det foretas støydempende tiltak før bebyggelsen tas i bruk.



Stadfestet den 17. mars 1990
Etter fullmakt

Kåre Ivar Melby



AS ARC-ESS
BOKS 7508 SPJELKAVIK

DEL. SAK NR. 126/94

6022 ÅLESUND

Deres ref.

Vår ref.
AGO/94/583/201/0663

Dato
04.03.1994

GNR. 201 BNR. 663 SØKNAD OM BYGGETILLATELSE FOR OMINN-
REDNING SAMT INNREDNING AV LOFT.
EIER - SUNDEGÅRDENE AS - ADRESSE: STORGT. 14

Viser til Deres søknad datert 04.02.94 vedr. ovennevnte.

Saksopplysninger:

Beliggenhet:	Bydel nr. 03 Grunnkr. nr.01
Søknad av:	04.02.94
Arbeidets/byggets art:	Endring-rehabilitering
Byggherre:	Sundegårdene A/S
Anmelder:	ARC-ESS A/S

For området gjelder Sentrumsplanen for Ålesund med bestemmelser stadfestet den 10.04.86. Planen viser at bygget skal benyttes til foretning/kontor m/v.

Det er opplyst at i første etg. er idag en hudpleiesalong. I andre etg. er to leiligheter som vil bli modernisert. Det er videre opplyst at det på loft er en leilighet fra tidligere. Der vil nå bli innredet to leiligheter. Baktrapp skal fjernes, det innredes bad i tilbygget.

Reguleringsbestemmelsenes § 8 gir anledning til å benytte tredje etg. til boligformål.

Bygget er på 4 etg. og skal i henhold til byggeforeskriftenes kap. 31:1 være i bygningsbrannklasse 2.

Søknaden har vært forelagt brannsjefen som i notat av 23.02.94 skriver:

1. Undersiden av trappeløpet må ha kledning av K1-A / In1, som kan erstattes med brannhemmende maling.
2. Dører til kjeller (i bunn av trapperom) må skiftes til B-60 S og trapperomsvegger skal være B-60. Forøvrig skal dører mot trapperom være B-30.



3. Det monteres røykvarslere i trapperom som seriekobles med varslere i leilighetene.
4. Vegger mellom leilighetene skal holde brannteknisk klasse min. B-60.
5. Det monteres brannslanger som dekker alle rom i bygningen.

Vurderinger:

Vi kan ikke se at det foreligger godkjenning for innredning av den eksisterende leilighet på loft. Tegninger i vårt arkiv viser åpent loft.

Vi har ved telefonsamtale med brannsjefen 03.03.94 fått bekreftet at brannvesents stigebil vil nå frem til vindu på loft som kan benyttes som nødutgang. Men det er en klar forutsetning at vinduene skal tilfredstiller byggeforeskriftenes krav i kap. 30:76.

To nye leiligheter utløser krav om to stk. parkeringsplasser. Kfr. krav i Pl. og bl. § 69 med vedtekter. Om disse ikke kan anlegges på egen grunn, kan frikjøp benyttes. Det må da innbetales kr. 36.000,- pr. p.plass til Ålesund Parkering A/S.

Forøvrig må retningslinjer for ombygging/rehabilitering av eldre bygninger i Ålesund Kommune overholdes.

Konklusjon:

Søknaden bør kunne godkjennes om forannevnte merknader etterkommes.

V e d t a k :

Forutsatt at nedenforstående vilkår nr. 1-4 kan oppfylles godkjennes søknaden om byggetillatelse datert 04.02.94 idet dispensasjon gis fra kravene.

1. Merknader/betingelser fra brannsjefen i notat av 23.02.94 samt våre forannevnte merknader må taes tilfølge.
2. Ansvarshavende må være godkjent kfr. plan- og bygningslovens § 98.
3. Skillekonstruksjonen mellom boenhetene må lydisoleres etter byggeforskriftene, kfr. kap. 52.
4. Det må skaffes til veie 2 stk. parkeringsplasser, kfr. vedtekt til plan- og bygningslovens § 69 nr. 3 og 4.



Vi gjør oppmerksom på at at i tillegg til ovenforstående vilkår må det også foreligge:

- ✓ A. Kvittering for betalt behandlingsgebyr for saker behandlet av kommunens bygningsmyndigheter (plan- og bygningslovens § 109).
- B. Kvittering for betalt tilknytningsavgift i samsvar med reg.nr. 6:312 pkt. nr. 7 i forskriftene for vann- og kloakkavgift for Ålesund kommune.

Når ovenstående vilkår nr. 1-4 og pkt. A-B er oppfylt, vil vi, etter anmodning fra søker utstede særskilt byggetillatelse.

**OVENFORSTÅENDE VILKÅR OG PUNKTER MÅ VÆRE OPPFYLT
FØR SÆRSKILT BYGGETILLATELSE KAN UTSTEDES.**

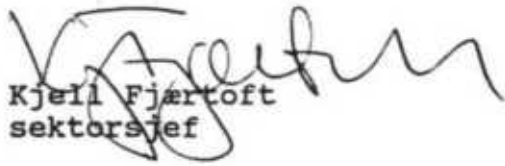
**FØR ARBEIDET SETTES IGANG MÅ SÆRSKILT BYGGETILLATELSE
FORELIGGE.**

Gjeldende lover, forskrifter, vedtekter og reguleringsbestemmelser skal følges såfremt ikke særskilt dispensasjon er gitt.

Saken oversendes: Sektorsjefen for drift og anlegg,
kfr. pkt. B.

Dette vedtaket er fattet av sektorsjefen i h.h.t. gitt delegasjon. Vedtaket kan påklages i samsvar med eget vedlegg.

Med hilsen


Kjell Fjærtøft
sektorsjef


Lars Vartdal
avd.sjef

Vedlegg: Orientering om klageadgang.

Saksbehandler: Arnvid Godøy

Gjenpart: Brannsjefen
: Porolon A/S

E R K L Æ R I N G

REGISTRERT
ÅLESUND
SØRENSKRIVEREMBEDE 1
27 MAI 1992
DAGBOKNR. 2688

AS Westrebyggs konkursbo nr 91/686 for Ålesund skifterett
v/bobestyrer, advokat Jon Ketil Gjørtz

er hjemmelsinnehaver til eiendommene

- Storgt 12 - gnr 201/bnr 662 i Ålesund
- Storgt 14 - gnr 201/bnr 663 i Ålesund

I forbindelse med felles salg av eiendommene gjennom
statsautorisert eiendomsmegler skal denne erklæring om

adkomst/veirett over Storgt 14's eiendom til Storgt 12

tinglyses som hefte på eiendommene.

- 1: Eiendommen Storgt 12 gis evigvarende og vederlagsfri adkomst til sin eiendom over eiendommen Storgt 14. Adkomsten gjelder veirett fra Storgata over Storgt 14 til bakgård og parkeringsplasser opparbeidet på Storgt 12's eiendom.
- 2: Videre gir eiendommene Storgt 12 og Storgt 14 midlertidig adkomst over sine eiendommer til 5 parkeringsplasser beliggende på gnr 201/bnr 833 (eier p.t. Ålesund og Sula E-verk). Denne veirett gjelder inntil ASEV kan etablere annen adkomst til parkeringsplassene.

Så lenge ASEV har adkomst over Storgt 12, skal eier av Storgt 12 kunne disponere to av parkeringsplassene. Denne del av avtalen kan sies opp med 6 måneders skriftlig varsel.
- 3: De(n) tjenende eiendom(mer) har rett til å kreve adkomstretten avlyst som hefte straks de(n) herskende eiendom(mer) tilbys tilsvarende alternativ adkomst.



Doknr: 2688 Tinglyst: 27.05.1992 Emb. 058
STATENS KARTVERK FAST EIENDOM

2

- 4: Denne avtale kan tinglyses som hefte på gnr 201/662 og 201/663.

Ålesund, 6 5 1992
for AS Westrebyggs konkursbo

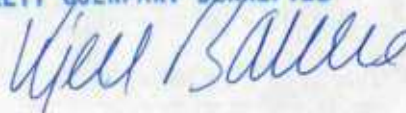
Jon Ketil Gjørtz
bobestyrer



Rett underskrift bekreftes

TRYGVE GJØRTZ
H.R. ADVOKAT

RETT GJENPART BEKREFTES





ÅLESUND KOMMUNE

TEKNISK SEKTOR

VERNE- OG BYFORMINGSPLAN FOR ÅLESUND SENTRUM



NYOPPTRYKK MED GODKJENT SENTRUMSPÅN
PLAN- OG BYGNINGSÅVDELINGEN - MARS 2001

PLANARBEIDET

Initiativet til utarbeiding av Verne-og byformingsplan for Ålesund sentrum ble gjort av kulturminnemyndighetene; Riksantikvaren og Fylkeskonservatoren.

I samråd med Ålesund kommune, sektor for teknisk service, ble det i august 1990 nedsatt en styringsgruppe for planarbeidet.

Styringsgruppa har bestått av:

Ålesund kommune, hovedutvalget for bygge-og reguleringsaker:

Per Even Kleive (daværende formann)

Einar Welle (daværende medlem)

" " sektor for teknisk service:

Kjell Færtoft (sektorsjef)

Lars Vartdal (avdelingssjef)

Finn Jansen (avdelingsarkitekt)

" " sektor for teknisk drift og anlegg:

Arne Gjærde (sektorsjef)

Riksantikvaren: Dag Myklebust (underdirektør)

" Francine Lampe (førsteantikvar)

Fylkeskonservatoren: Berge Hjørungnes (avdelingsarkitekt)

Fortidsminneforeningen, avd. Sunnhøre:

Marianne Roald Yuerdal (leder)

Einar Welle har vært formann og Berge Hjørungnes sekretær for styringsgruppa.

Styringsgruppa har engasjert følgende eksterne konsulenter til planarbeidet:

Historisk oversikt og plangrunnlaget:

Dr. philos Helga Stave Tvinnereim

Sundbakk & Pettersen Arkitekter ANS

Byformanalyse:

Volstad, Solheim og Søvik - sivilarkitekter

Bygningsvern og bypleie:

Sandbakk & Pettersen Arkitekter ANS

De to arkitektkontorene samordnet planarbeidet; dvs. byformanalysen, arbeidet med bygningsvern og bypleie og planforslaget; i en arbeidsgruppe:

"Arkitektgruppa for utarbeiding av Verne-og byformingsplan for Ålesund sentrum."

De eksterne konsulentene avsluttet sitt arbeide i april 1992

HISTORISK OVERSIKT

side 5 - 14

Behandler byens historie i korte trekk med vekt på gjenoppbyggingen etter bybrannen og utviklingen videre frem til idag.

PLANBESKRIVELSE

side 15 - 17

Planbeskrivelsen behandler utgangspunktet for planen sett i forhold til viktige forutsetninger som:

- * Gjeldende planer og bestemmelser
- * Gjeldende politiske vedtak
- * Overordnede mål og intensjoner

Situasjonen i Ålesund drøftes i forhold til ulike planmodeller. Prinsipper for planens virkemåte fastlegges.

Planens oppbygging blir gjennomgått. Det pekes på hvordan de enkelte delene av planen forholder seg til tidligere vedtatte planer og hvilken funksjon planen vil ha etter vedtak.

BYFORMANALYSE

side 18 - 60

Analysen består av to hoveddeler:

Registreringsdelen (s.18) gir en kort presentasjon av registreringer som er gjennomført i forbindelse med planarbeidet. Registreringene kan deles inn i tre hovedgrupper:

- * Historisk utvikling av byens form, registreringskart. (s.18)
- * Registrering av forhold som har påvirket byutviklingen. (s. 20)
- * Registrering av bygninger og bygningsmiljø (SEFRAK). (s.21)

Basert på registreringene deles planområdet inn i typiske soner som behandles nærmere i analysens karakteriseringsdel.

Karakteriseringsdelen (s.24) tar for seg de enkelte sonene innenfor planområdet og drøfter områdenes arkitektoniske karaktertrekk i forhold til dagens situasjon. Prinsipper for fremtidig utvikling diskuteres. Drøftingen konkluderer med registrerings-kart og retningslinjer som igjen danner grunnlaget for planforslaget.

- | | |
|---------|-------------------------------------|
| Sone 1A | Murbebyggelsen Aspøya (s. 24) |
| Sone 1B | Murbebyggelsen Nørvøya (s. 32) |
| Sone 2 | Trehusbebyggelsen Moloveien (s. 40) |
| Sone 3A | Sjøfronten nord (s. 46) |
| Sone 3B | Sjøfronten sør (s. 50) |
| Sone 4 | Rådhusområdet (s. 56) |

PLANFORSLAGET

side 61 - 66

Planforslaget består av to deler :

Plankartet (s.63) sammenfatter byformanalysen av de enkelte sonene innenfor planområdet og angir vernestatus og prinsipper for gradering av uterom, akser og grøntdrag.

Planbestemmelsene (s.62) supplerer plankartet og gir blant annet opplysninger om:

- * Planens binding til gjeldende sentrumsplan.
- * Planens funksjon ved byggesaksbehandling.
- * Planens funksjon ved rullering av gjeldende planer.
- * Planens funksjon ved utarbeidelse av detaljplaner innenfor planområdet.

TEMADELEN

side 67 - 101

Temadelen består av selvstendige "datablad" og er delt inn i fire hoveddeler:

Bygningsvern (s.67-69)

Antikvariske retningslinjer (s. 70-78)

- * Tak
- * Taktekking
- * Vinduer
- * Dører
- * Fasadedekor-/verflatebehandling og fargebruk
- * Bygningsdetaljer

Formingskriterier for nybygging (s. 78-81)

Retningslinjer for innpassing av nye bygninger og bygningselementer innenfor planområdet.

Byens møblering (s. 81-101)

- * Byens gateinventar
- * Byens gulv
- * Byens lys
- * Byens skilt
- * Byens grønne områder

Ålesund med sitt enhetlige preg har en spesiell plass i arkitekturhistorien i Norge. Den fatale brannen i 1904 da store deler av byen ble lagt i aske, skapte en enestående situasjon for arkitekter og bygningsfolk. En del av arkitektene som utførte oppdrag i Ålesund, var blant samtidens beste. De var utdannet i utlandet og preget av den nye tid og den moderne stilretningen jugend. Disse omstendighetene har ført til at Ålesund by nettopp har fått det helhetspreg av nasjonal betydning som det er så viktig å verne om.

Ålesund er også en del av et særegent kystlandsskap og en sentral by for fiskeri og handel med betydning langt ut over sin region.

Arbeidet med utarbeidelsen av verne- og byformingsplanen for Ålesund kom i stand etter initiativ fra kulturminnemyndighetene. Planen er blitt til ved en samfinansiering av Møre og Romsdal fylkeskommune, Ålesund kommune og Riksantikvaren.

Planen skal brukes som en veiviser om praktisk gjennomføring av fysiske tiltak i sentrum. Planen vil være et hjelpemiddel for kommunale saksbehandlere, politikere, planleggere, arkitekter, entreprenører, huseiere og grunneiere når tiltak skal vurderes og settes ut i livet.

Et hovedmål med planen er å skape varige positive holdninger for å ta vare på og videreutvikle de enestående arkitektoniske og bymiljømessige kvaliteter i Ålesund sentrum. Det er viktig at våre satsinger her gir konkrete resultater. Det er derfor en forutsetning at planen skal ligge til grunn for bygningsrådets behandling av byggesaker, slik at Ålesund kan få en god bypleie.

Et av formålene med verne- og byformingsplanen er etter min mening at den skal innarbeides i kommunedelplanen og dernest i revidering av reguleringsplan for sentrum. Det forutsettes også at deler av verne- og byformingsplanen inngår i kommunedelplanens beskrivende del.

Øyvind Lunde

riksantikvar

INNLEDNING

Tradisjonelt opplever vi byplanlegging som to-dimensjonal organisering av arealbruk og kommunikasjonslinjer. Våre omgivelser oppleves imidlertid i høyeste grad i tredimensjonale bilder. De natur- og menneskeskapte omgivelser med landskap, gaterom, bygninger og vegetasjon setter særpreg på enhver by. Trivselsfaktoren for byen er bl.a. avhengig av hvordan en har lyktes med å organisere disse elementene.

Vår evne til å ivareta og utvikle bymiljøkvaliteter er blitt stadig dårligere i etterkrigstida. Mange vil hevde at trivselsfaktoren for de fleste av våre byer og tettsteder har sunket. De estetiske kvaliteter er blitt fortrengt av funksjonelle, vekstfilosofiske planleggingsprinsipper.

Den voldsomme vekstperioden som kulminerte i midten av 1980-årene, har nå avtatt. I dag opplever vi at interessen for bymiljø og byestetikk er økende. Behovet for å ivareta de føtelsesmessige og estetiske verdier i fysisk planlegging er kommet tilbake.

En tidsepoke der prioritering av rasjonelle og økonomisk raskt rentable prosjekter førte til at vår byplanlegging ble stereotyp og forretningsmessig er over. Fargelagte flater med ensidig funksjonsbruk har preget reguleringskartene. De varierte blandingsfunksjonene som var tradisjon i våre gamle byer har ikke vært rasjonelle nok i planleggernes og utbyggernes tanker. Således har vi mistet vesentlige emosjonelle og sosiale verdier i våre bymiljøer i etterkrigstiden.

Ålesund sentrum har en spesiell posisjon blant norske byer med hensyn til arkitektoniske og bymiljømessige kvaliteter. Først i de senere år har bevisstheten om disse kvalitetene, og at de faktisk er i ferd med å forsvinne, kommet på dagsorden hos byens myndigheter. Den nye reguleringsplanen for Ålesund sentrum, stadfestet i 1986, har prøvd å snu utviklingen, men gir ikke nok retningslinjer for praktisk gjennomføring av de intensjonene planen bygger på.

Verne- og byformingsplan for Ålesund sentrum vil være et supplement til sentrumsplanen, og fungere som en rettleider om praktisk gjennomføring av fysiske tiltak i Sentrum. Planen skal være et hjelpemiddel for kommunale saksbehandlere, politikere, planleggere, arkitekter, entreprenører, huseiere og grunneiere, når tiltak skal vurderes og settes ut i livet. Planens hovedmålsetting vil være å skape varige positive holdninger for å ta vare på, og videreutvikle de enestående arkitektoniske og bymiljømessige kvaliteter Ålesund sentrum har.

Sekundært vil planen bl.a. kunne tjene som grunnlag for personer eller sammenslutninger som vil markedsføre byen i næringslivssammenheng.



Øverst Buholmsundet fra 1970.
Under Buholmsundet fra 1981.
(Fotograf Dag Lausund)



Til høyre Apotekertorget med
Hellebroa. Fornyingsplan 1991.



Ålesund havn før brannen i 1904. Sjøbodene og skutene viser en sterk næring i fiske og fangst.



Typisk gate i Ålesund før brannen i 1904. Bygningene var av tre. Det var vanlig å kombinere bolig og arbeidsplass i samme hus. (Fra Aalesunds museums arkiv)

ÅLESUNDS BYFORM - GRUNNLAGET

Kortfattet byhistorie

De første menneskene som i tidligere tider slo seg ned ved Ålesundet, fant et magert jordsmonn, et bergfylt og kupert terreng. De geologiske og topografiske forholdene utelukket husdyrhold og jordbruk som hovednæring. Gode havneforhold, nærhet til fiskerike fjorder og hav gav folket derimot gode muligheter til å livnære seg av fiske, fangst, ferdsel på sjøen og handel med havets produkter. I 1766 skrev Hans Strøm om byen og de 40 familiene som da bodde her at de var stort sett «Handelsmænd, dels Lodser og Fiskere».

Ålesund fikk fulle losse- og lasteretter i 1824. Da byen fikk bystatus i 1848, bodde her 1300 mennesker. Fra denne tida skjøt utviklingen fart, og byen ble etter hvert en stadig viktigere handels- og eksporthavn. I perioden 1835-1860 økte fiskeeksporten med mer enn det tidoble, og byens egen flåte økte tilsvarende. Livlig ferdsel og handel med utlandet gjorde Ålesund til en smeltekedel hvor fiskere, fangstmenn, omreisende kremmere og sjømenn i utenriksfart møtte fastboende yrkesgrupper gjennom hele året. Her var et dynamisk miljø. Utvikling av næringslivet viser at her var tiltaksmohet, satsing og kreativitet. Sunnmøringer var tidlig ute med nye båttyper, moderne fiskevegn og fangstredskaper, moderne fiskevegn og fangstredskaper, og resultatet av slik nyskaping og framdrift saute sitt preg også på byens verksteder, bedrifter og forretningsliv. Ålesund kom tidlig inn i en industrialiseringsprosess som førte til ny giv og modernisering av næringslivet. Denne utviklingen var med på å legge det økonomiske grunnlaget for byveksten. I 1900 hadde folketallet økt til 11.700.

Byen og brannen

Bygningsmassen som preget Ålesund sentrum rundt siste århundre-skiftet, besto av boliger, sjøboder og handels- og lagerhus av tre.

Havna med sjøbodene var knutepunktet. Veiter og smug fra knauser og koller rundt omkring i byen førte ned til de mange kaiene. Dette vei- eller gatenettet var stort sett lagt i det kupert terrenget uten nivellering. Det var uregelmessig. Gater og veier hadde ulik bredde, og de var bygget etter behov i takt med byveksten. De var ikke alltid velegnet til varetransport, da stigningen mange steder var meget bratt, men tjente likevel sin funksjon som kommunikasjonslinjer til havna. Det var her sentrum var, byens pulserende liv kretset om dette området som det hadde gjort siden den tidligste bosetningen fant sted. Hovedgata gikk naturlig nok her. Den fulgte i store trekk strandlinja, og var dermed uten nevneverdig svingning. Broen over sundet knyttet øst- og vestsiden av havnebassenget sammen.



Sentrumbebyggelsen ble så godt som totalt utslettet under brannen natt til 23. januar i 1904. Brannen oppsto i bydelen Utomsundet. Etter kort tid spredte den seg over sundet. En orkanliknende storm fra vest ga brannen på kort tid slikt omfang at den ikke lot seg slukke før nesten alle bygninger var lagt i aske. I løpet av noen dramatiske timer var mer enn 800 bygninger borte. 12.000 mennesker var blitt husløse og hadde mistet nesten alt de eide.

Planleggingen og gjenreisningen begynte straks, i løpet av få år ble den etterhvert berømte Jugendbyen med sin særpregede form og arkitektur realisert.

Ny reguleringsplan etter bybrannen i 1904

I 1904 gjaldt bygningslova av 1896 («Lov om Bygningsvæsenet for Landets Byer udenfor Kristiania, Bergen og Trondhjem af 27de Juli 1896»). I følge den skulle den lokale reguleringskommisjonen ha ansvaret for alt som vedkom regulering, gjennomføring av denne og nivellering av gatene. I forbindelse med gjenreisningen av den brente byen, meldte behovet seg for ny reguleringsplan for Ålesund sentrum. Det store arbeidspresset på de kommunale myndigheter førte til at ing. Fr. Næser ble tilsatt som reguleringssjef. Han tok på seg det ekstraordinære reguleringsoppdraget, og den 24. mars 1904 lå hans plan for det brente strøket klar til gjennomdrøfting i kommisjonen.

Det store omfanget brannen fikk, førte til at de sentrale myndigheter grep inn. De satte forgang i arbeidet som allerede var startet for å få en lov som forbød bygging av trehus i bysentrum. Stortingets næringskomité nr. 2 utarbeidet våren 1904 en proposisjon som kom til å føre til et systemskifte. Heretter skulle murhus utgjøre den vanlige bygningstypen i de norske byene som ikke allerede hadde en særskilt bygningslov som forbød bygging av trehus. Stortinget vedtok loven - murvangloven - 19. mai 1904, og det ble bare unntaksvis gitt dispensasjon fra denne regelen.

Loven slo videre fast at 15 m var tillatt maksimumshøyde for husene.

Før gjenreisningen av Ålesund kunne starte, ble det nødvendig å fastsette grenser for hvor det skulle bygges murhus. Det ble bestemt at trehusbebyggelsen skulle avgrenses i vest av Aspegata og i øst av Gjerdegata og Fabrikkgata. Mellom disse grensene skulle det kun bygges murhus, og slik ble det skapt et avgrenset murbelte mellom Aspevågen og Valderhaugfjorden. Dette arealet ble kalt Murstrøket. Gatene som avgrenset murstrøket skulle være 20 m breie og ha alléer av løvtrær. Vanlig gatebredde skulle ellers være 12,5 m, og gatene skulle være åpne i begge ender.



Ålesund sentrum i ruiner etter
bybrannen natt til 23. januar 1904.
(Ålesunds museums arkiv)

Den nye reguleringsplanen for gjenreisningen av Ålesund ble ikke nevneverdig nyskapende når det gjaldt gatenettet. Planleggere mente det ville være hensiktsmessig å gjennomføre en større grad av nivåetring, særlig med tanke på moderne biltrafikk. Det ble lagt ned en del arbeid for å få rette gater med minimal stigning, men økonomien tillot ikke å ta bort knauser og hauger i landskapet for å bygge et gatenett som var tilpasset moderne transportmidler. Dessuten ville det kreve mye tid, og tidsfaktoren var viktig i arbeidet med gjenoppbyggingen. Derfor beholdt Ålesund i det aller vesentligste gatemønsteret fra før brannen. Mange steder var forbindelseslinjene mellom forskjellige gater så bratt at man knyttet dem sammen ved hjelp av trappetrinn.

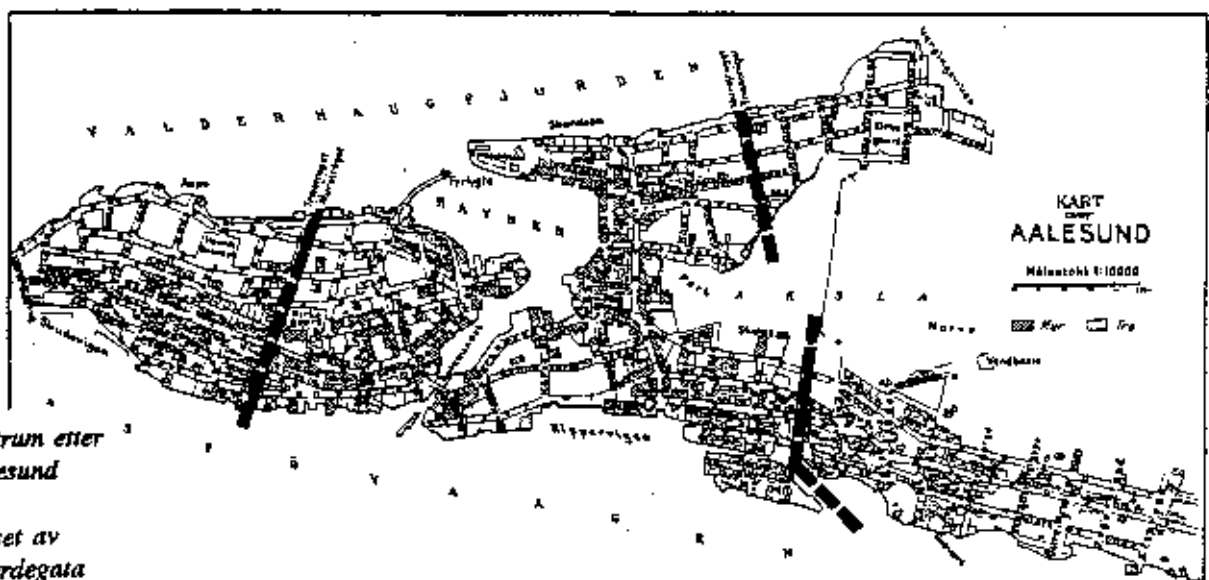
Svak økonomi og knapp tid resulterte i at en vesentlig del av den gamle bystrukturen kom til å overleve brannen. Den brente bykjernen hadde ikke en stor åpen plass eller et torv. Et slikt arrangement kom heller ikke med i den nye reguleringsplanen. Det var drøftet, men de ulike bydelene kunne ikke enes om plasseringen. Derfor endte man opp med tre mindre plasser. Utomsundet fikk Apotekertorget. Innomsundet fikk Kiperviktorget og St. Olavs Plass. I tillegg til disse hadde man også Buholmtorget, Lorkenestorget og Skansetorget.

Det gamle gatemønsteret i Ålesund har gitt byen et pittoresk og romantisk preg. Denne delen av bystrukturen kan mange steder minne om middelalderens svungne, uoversiktlige gater som munner ut i uventede utsiktspunkt eller blindspor. Slik skiller den seg ut fra samtidige andre norske byplaner, da disse var inspirert av renessansens byidealer med rette gater som krysser hverandre i rette vinkler. En slik plan i sakt med 1800-tallets tradisjon var riktig nok utarbeidet for Ålesund på slutten av 1890-tallet, men var ikke blitt gjennomført. Med sitt skjematisk rutemønster, var den heller ikke tilpasset den lokale topografien.

Reguleringa for murstrøket ble approbert av Dept. for de off. arbeid 5/7 - og 16/8-1904. Et reguleringskart ble signert i Arb.dept. kontor for Bygnings-, Regulerings- og Brandvæsen m.v. i Kristiania 29.09.1904, signert Hofgaard. Først nå kunne byggearbeide starte der forholdene ellers lå til rette. Tomtespørsmålet ble løst ved ekspropriering og makeskifte. Særskilte byggregler for Ålesund ble godkjente ved Høieste Resolusjon 21/11.1904.

Arkitekter og bygningsmenn

Først når den nye reguleringsplanen var stadfestet ved kgl. rs. av 5. juli og 16. august 1904, kunne grunnarbeid og bygging av hus begynne. Folk hadde da ventet i mange måneder, mange var utålmodige og presset på de lokale bygningsmyndighetene var stort. Til hjelp for stedskonduktøren, som hadde det primære ansvaret for saksfeltet, ble det fra sentralt hold midlertidig ansatt en bygningssjef for murstrøket. Arkitekt Henrik Nissen fikk stillingen i september 1904. Dermed fikk han en sentral posisjon når det gjaldt spørsmål knyttet til de nye murbygningene i gjenreisningsperioden.



Kart over Ålesund sentrum etter reguleringa i 1904. (Ålesund bygningsarkiv).
Murstrøket ble avgrenset av Aspegata i vest og Gjerdegata og Fabrikkgata i øst.



Da Ålesund ble rammet av brannkatastrofen i 1904, var Norge fremdeles preget av den økonomiske krisen som hadde startet på slutten av 1890-tallet. Krisen medførte stillstand i bygningsarbeid og stor ledighet blant arkitekter og andre i bygningsbransjen.

Brannen i Ålesund skapte en ny situasjon for disse. Det som for mange var en ulykke, ble et gode for ledige arkitekter og bygningsmenn. Mange strømmet til Ålesund for å få arbeid, noen ble bedt om å komme. Ca. 50 personer signerte tegninger for nye hus i murstrøket i tida 1904-1907. De fleste av disse hadde arkitekt-utdanning. En del av de arkitektene som utførte oppdrag i Ålesund i gjenreisningen, var blant landets fremste på sin tid. Deres arbeid er eksempler på høytstående arkitekturkunst, som byens borgere har grunn til å være stolt av.

Norske arkitekter som var ferdig utdannet omkring århundreskiftet, hadde sin utdanning hovedsaklig fra utlandet, og da fra forskjellige universiteter og høyskoler i ulike land. Norge hadde på den tida ingen utdanningsinstitusjon som gav full arkitektutdanning, men her var tilbud til en grunnutdanning som det kunne bygges videre på ved utenlandske universiteter eller høyskoler. Noen hadde også praksis fra andre land, og hadde fått impulser og kunnskaper om arkitektoniske former og byggekunst gjennom forskjellige kanaler.

Arkitektenes forskjellige bakgrunn førte således til et mangfold av arkitektoniske uttrykk i den nye byen.

Det arkitektoniske stilgrunnlaget

I byggekunsten har en rekke renessanser av eldre tiders arkitektoniske uttrykk gjort seg gjeldende, og ulike historiske stilarter var ofte satt sammen etter forgodtbefinnende. Denne måten å bruke klassiske formelement på kalles ofte historismen. Utover i andre halvdel av 1800-tallet ble stadig flere opptatt av at denne form for bybygging og stilsammensetting ikke var den beste, noe måtte gjøres. Reaksjoner førte til nyskaping. Den mest radikale av de nye ideene ville bryte helt med den rådende historismen og lage noe nytt. I tysktalende land ble den nye arkitekturen kalt Jugend. Selve ordet signaliserer at det var noe ungdommelig nytt.

Jugend er det tyske stilbegrepet som ble brukt om denne epoken i kunsthistorien, som hadde sitt høydepunkt i tiden 1890-1905. Art Nouveau ble brukt om stilen i Holland, Belgia, Frankrike og Spania. I England ble den kalt modern style. En spesiell gren av den nye stilen fikk i Østerrike benevnelsen Secessionstilen.



Gjenreisningsarkitektur med typiske trekk fra Jugendstilen.

- Øverst Kirkegt. 15 - Ark. H. Schytte-Berg
- I midten Kipervikgt. 24 - Ark. John Roald
- Nederst Kongensgt. 11 - Ark. Jens Z. Kielland



Hovedmotivene i stilen varierte fra land til land. Noen steder ble de lange, svungne linjene dominerende, andre steder de mer geometriske-kubiske. Stilgrensene ble flytende. Fellesskapet lå i et sterkt ønske om frigjøring fra historismen, som forkjemperne for den nye stilen forkastet. De mente historismen var et tegn på falskhet, og ville skape sin egen tids stil, der kravet til ærlighet og sannhet ble presisert. Fasaden på en bygning skulle fortelle om det indre i huset. Bygningen skulle ikke gi seg ut for å være noe annet enn den var. Dette gjaldt både konstruksjon, funksjon og kunstnerisk standard. Det ble lagt vekt på dekorative element både utvendig og innvendig.

Stilen kom også til å prege arkitekturen i Norden. Den fikk sine nasjonale varianter, men en del gjennomgående fellestrekk førte til at det kunne spores slektskap over landegrensene.

Situasjonen i Norge var ikke særlig avvikende. Her hadde sveitserstilen vært på moten en tid, og hadde fått sin plass ved siden av nyklassisistisk eller historistisk arkitektur. Med nyromantikken fra 1890-tallet var her i tillegg en fornyet interesse for å ivareta det særpregede i norsk byggeskikk.

Man gikk inn for å skape en ny nasjonal byggekunst bygget på det beste fra vår stordomstid i middelalderen. Behovet for å markere en nasjonal identitet var sterk i årene fram mot løsrivelsen fra Sverige i 1905. I tillegg kom inspirasjonen fra Jugend- og Art Nouveau-arkitektur i utlandet.





Kongens gate 19 og 21.

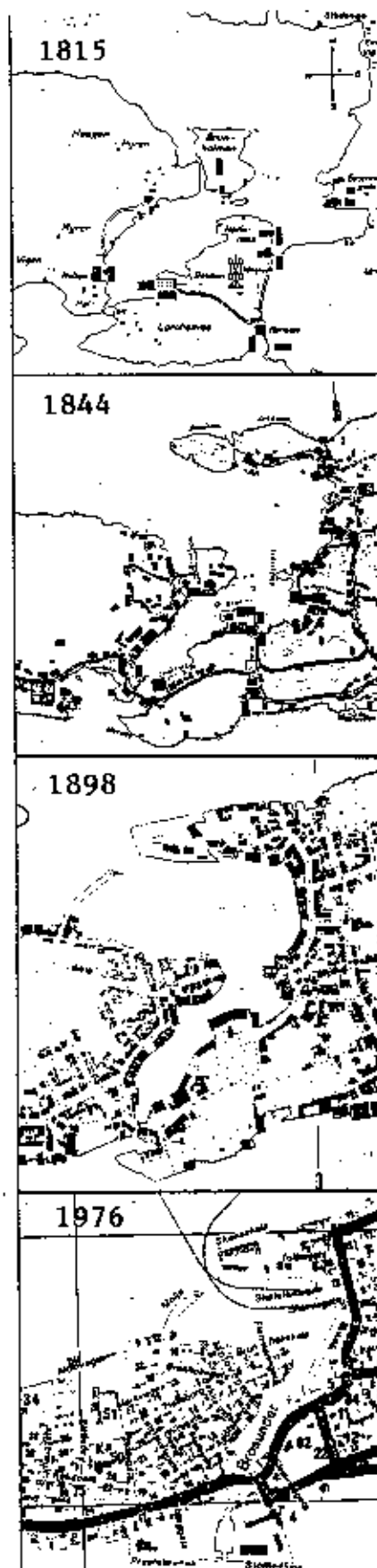
Ålesundsarkitektursens posisjon og utvikling

De internasjonale og nasjonale strømningene kom til å gjenspeile seg i murstrøket i Ålesund. Vi kan i grove trekk kjenne igjen ideene, uttrykt av forskjellige arkitekter i enkeltbygninger plassert forskjellige steder i murstrøket. Bygningene fremstår som individuelle og selvstendige verk, men en rekke fellestrekk i hovedformer og dekor går igjen som laktslag gjennom murstrøket, og knytter den nye arkitekturen sammen til en enhet. Dette har skjedd på tross av en manglende overordnet styring mot et bestemt definert estetisk mål, selv om de ekstraordinære forholdene hadde ført til at man tilsatte en bygningssjef i gjenreisningsperioden. De mange arkitektene og ufaglærte som tegnet bygninger i murstrøket hadde dermed frie hender når de valgte sin formspråk. Deres individuelle bakgrunn og vurdering ble synliggjort gjennom bygningene. Heller ikke byggherren påla sin arkitekt å innrette seg etter bestemte estetiske retningslinjer. Hans engasjement gjaldt hovedsaklig økonomi og funksjon. Det interessante er at lova satte grenser for maksimumshøyde på bygninger i det brente strøket, men ikke for minimumshøyde. Dermed ble byggherrens økonomi og behov ofte avgjørende for hvor mange etasjer en bygning fikk innenfor maksimumsgrensen. Dette førte til at enkelte husrekker fikk relativt stor variasjon i hushøyde, materialbruk og stilpreg. Trolig var der ingen debatt om stil, estetikk og totalitet når tegningene skulle godkjennes. Det man nedtegnet i skriftlige kilder i forbindelse med approbasjon av hustegninger, gjaldt tekniske detaljer som lovfestet materialbruk, brannavler, gatebredde etc. Sikring mot brann var prioritert. Disse reglene, som ikke tok opp estetiske spørsmål, førte likevel til at den nye bygningsmassen kom til å stå fram som en samordnet helhet. De var med på å gi den fasettrike arkitekturen et helhetlig preg.

Dette særpreget har skapt Ålesunds spesielle karakter. Det har gjort byen til en internasjonal attraksjon og gitt den en plass i europeisk arkitekturhistorie.



Rønneberghaugen med Rønnebergvillaen, som ble revet i 1973 for å gi plass til byens nye rådhus. Brosundet med sjøbuene i bakgrunnen. Noen av disse er revet og gjenoppbygget som boliger.



Ålesund sentrum etter 1904

Byen har gjennomgått forholdsvis store endringer i perioden fra 1904 og fram til i dag.

Den trange, homogene og sterkt utnyttede bykjernen er svært følsom for forandringer. Nye prosjekter har derfor medført sterk debatt.

I tiden fra brannen og fram til 2. verdenskrig skjedde det ikke vesentlige forandringer i Ålesund sentrum. Næringsvirksomhet og bosettingsmønster i sentrumsområdene var forholdsvis stabilt, og det var ikke behov for å gjøre vesentlige fysiske endringer i bybildet.

Økningen i biltrafikken, med behov for nye veger og parkerings-plasser har vært en vesentlig problemstilling i byens utvikling de siste 30 år.

Behovet for nye utbyggingsområder har gjort at presset på den opprinnelige bebyggelsen og de åpne ubebygde arealene har økt sterkt. Særlig har områdene langs sjøen gjennomgått store forandringer, med omfattende inngrep i den opprinnelige situasjon.

Gatesystemet ble forandret ved at gjennomfartsgater ble lagt på sjøsiden av bebyggelsen (Sjøgata, Skansegata).

Samtidig ble gjenstående huker og småkaiar gjenfylt og planert. Det opprinnelige bybildet er derfor vesentlig endret. Den pittoreske og varierte havnelinja ble utflatet. Mange tidligere sjøboder ble stående på tørt land, og har fått nye funksjoner.



Til høyre:
Indre havn - før og
etter utbygging av
Skansegata(1975).

Til venstre:
Ålesund sentrum. Ut-
vikling av bylandskap
og -struktur. Kart fra
1815,1844,1898 og 1976.
(Ill. fra "Byvandring"nr.1).





Apotekergata 16.
Kanskje byens mest
særpregede jugendbygning.
Fredet i 1983. Fullstendig
restaurert i 1987.



Kongens gate 18.
Revet og gjenoppbygget 1975.



Kredittassen v/Hellebroa.
Gammel fasade bevart.
Alt annet er nybygg.
Tilpassingsarkitektur
mot Brosundet.

Jugendbyen

Riksantikvar Stephan Tschudi-Madsen har karakterisert Ålesund sentrum som et enestående miljø av Jugendarkitektur i Europa.

Ålesunderne har siden gjenoppbyggingen vært lite bevisst den arkitektoniske kulturskatt de har vært i besittelse av. Kun i de siste 20-25 år har bevisstheten om dette våknet gradvis, slik at både kommunale myndigheter og private huseiere hver på sin kant har gjort en innsats for å bevare husene. Den særpregede arkitekturstilen er etter hvert blitt et statussymbol og et fellessie for byen og dens befolkning.

I reguleringsplan for Ålesund, stadfestet i 1986, er de mest verdifulle jugendbygninger gjennom reguleringsplan og -bestemmelser pålagt klausuler, som skal sikre at arkitekturens særpreg ikke ødelegges.

Særlig i perioden 1950-1970 skjedde det mye uheldig med denne bebyggelsen. Jugendhus ble revet, og erstattet med tidens ofte pregløse, moderne arkitektur. Den gamle pussarkitekturen besto av grå og etter hvert værslitte hus, som ingen fant særlig verdi i å ta vare på.

Utviklingen snudde rundt 1970. Enkelte pionérprosjekt dukket opp, der rehabilitering, oppussing og fargesetting var sukkord.

Detaljer i fasadene, som få tidligere hadde lagt merke til, kom fram og på bygningene et særpreg som folk flest etter hvert forsto verdien av.

Siden den gang har interessen for den eldre sentrumsbebyggelsen bare vokst, og en omfattende restaureringsprosess har vært i gang helt fram til i dag. For arkitekter og tekniske rådgivere har denne perioden gitt mange nye utfordringer.

Nybygging innenfor bevaringsområdet krever omtanke med hensyn til tilpasning til den eldre bebyggelsen. Det finnes en rekke gode og mindre gode eksempler på kopiering av eldre bygg, «ny-jugendstil» og moderne tilpassningsarkitektur.

Det er interessant at jugendstilens elementer ofte tas opp i den generelle moderne arkitekturen. For Ålesunds vedkommende synes den våknende interessen for byens særpregede arkitektur å være en viktig inspirasjonskilde for dagens arkitekter. Resultatet er at et spennende samspill mellom ny og eldre bebyggelse er i ferd med å etableres i Ålesund.



GJELDENE PLANER

Sentrumspanen (reguleringsplan for Ålesund sentrum).

Planområdet omfattes av gjeldende reguleringsplan for Ålesund sentrum (sentrumspanen) stadfestet 18 april 1986.

Planen er i hovedsak en flateplan som angir reguleringsformål for de enkelte delene av sentrumsområdet. Bevaring av gjenreisningsbebyggelsen søkes ivarettatt gjennom definering av et spesialområde for «kulturhistorisk verdifull bebyggelse» (med hjemmel i Pbl. §25 pkt. 6). Sentrumspanens §18 gir generelle regler for behandling av dette området:

"§18-Kulturhistorisk verdifull bebyggelse

1. Formålet med reguleringsplanen på dette punkt er å bevare den kulturhistorisk og arkitektonisk verdifulle bebyggelse, samt sikre en gradvis fornyelse og rehabilitering av bebyggelsen slik at strøkets særpreg og helhetlige miljø bevares og videreutvikles.
2. Bygninger som har arkitektoniske, kulturhistoriske eller miljømessige kvaliteter, og som på grunn av brann eller annen større skade må fjernes, skal ved gjenoppførelse i størst mulig utstrekning gis sitt opprinnelige utvendige utseende med samme materialbruk. Bygninger med slike kvaliteter som nevnt, men hvor tiltakene består i fornyelse, ominnredning eller reparasjon, skal søkes tilbakeført til sitt opprinnelige utseende så langt det er praktisk mulig.
3. Bygg som inngår i en sammenheng med bebyggelse som har arkitektoniske eller miljømessige kvaliteter, men som ikke selv regnes under denne kategori, skal om det må fjernes og nybygges, fornyes, ominnredes eller repareres, ved form, dimensjoner og utseende tilpasses tilstøtende bebyggelse og nærmeste omgivelser. Det samme gjelder for nybygg på tidligere ubebygde tomter eller ved tilbygg og påbygg.
4. Alle byggesaker innenfor området bør hvor dette anses nødvendig forelegges fylkeskonservatoren eller Riksantikvaren. Dersom det søkes dispensasjon fra noen av bestemmelsene knyttet til dette området, skal uttalelse som nevnt innhentes før søknaden behandles i bygningsrådet.
5. Skilt og annen reklame, utvendig belysning o.l. skal gis en utforming som harmonerer med strøkets karakter. Så langt som mulig skal dette fremgå av byggemeldingen.
6. Gater som inngår i en naturlig sammenheng med områder regulert til kulturhistorisk verdifull bebyggelse skal søkes belagt med brostein i den grad dette er naturlig sett i sammenheng med gatens funksjon. Øvrig utrustning som beplantning, belysning, møblement m.m. i gaten og gaterommet skal under hensyn til gatens funksjon søkes tilpasset strøkets karakter."

(Punkt 7-10 knytter seg til mindre delområder og gjengis ikke her).

Reguleringsplanen gir også, gjennom plankart og bestemmelser (§2), regler om bebyggelsens dimensjoner, form og uttrykk. Det knyttes generelle krav til dokumentasjon ved byggesaksbehandling. (§2 pkt. 2)

Kommuneplanens arealdef.

Kommunedelsplan for området (jfr. Pbl. § 20 pkt. 1) er under utarbeidelse og skal etter planen foreligge i 1993.

OVERORDNEDE MÅL

Utgangspunktet for verne- og byformingsplanen har vært at den bør fungere som et planverktøy som skal sikre en vernemessig bedre bygnings- og bypleie i Ålesund sentrum. I dette ligger erkjennelsen av at gjeldende planer ikke, i tilstrekkelig grad, ivaretar slike hensyn. Dette skyldes ikke mangel på gode intensjoner i sentrumsplanen, men at disse bestemmelsene, isolert sett, gir stort rom for tolkninger som i mange tilfeller kan være i strid med en helhetlig vurdering ut fra verne- og byformingshensyn.

Verne- og byformingsplanens hovedintensjon er at den skal kunne danne utgangspunkt for en formalisert og faglig forsvarlig debatt om viktige verne- og byformingsspørsmål i Ålesund sentrum. Poenget er ikke nødvendigvis planens konklusjoner men at den tar opp spørsmål som alle som former utviklingen av Ålesund sentrum bør «pålegges» å ta stilling til.

Verne- og byformingsplanen må tolke, supplere og eventuelt endre gjeldende rutiner og regler som styrer utviklingen med hensyn til vern og arkitektonisk forming av Ålesund sentrum. Vårt utgangspunkt i denne sammenheng har vært at «vern- og bypleie» ikke kan isoleres fra øvrige aktiviteter som er med på å forme byutviklingen, - med andre ord at utviklingen må skje innenfor rammene som en levende by setter.

PLANENS VIRKEMÅTE

Intensjonene bak verne- og byformingsplanen lar seg vanskelig ivareta med et sett regler som forsøker å ivareta alle interesser som er involvert i utviklingen av sentrumsområdet.

Som "pragmatisk" plan (typisk flateplan som angir arealdisponering ol.) fungerer sentrumsplanen som et tilfredsstillende redskap.

Verne- og byformingsplanen må derimot i første rekke forsøke å gi en mest mulig konkret oppsummering av det bildet som har tegnet seg av sentrumsområdets arkitektoniske og byformmessige kvaliteter. Ved at verne- og byformingsplanens konklusjoner bringes inn i tolkningen av sentrumsplanens bestemmelser kan disse verdiene få gjennomslag på flere planleggingsnivåer:

Prosjektnivå.

De fleste diskusjoner som gjelder detaljutforming av bygninger (eks. takform, materialvalg osv.) bør høre hjemme på dette nivået. Planen kan på dette nivået brukes både som konkret rettleider og som utgangspunkt for en formalisert diskusjon om prosjektet.

Detaljplan-nivå.

Planen kan danne utgangspunkt for utarbeidelse av detaljplaner som omfatter spesielle deler av planområdet. Eksempel på slike planer kan være verneplaner (på antikvarisk grunnlag), detaljplaner for uteområder (beplantningsplaner, belyningsplaner osv.) og formingsrettleidere (planer som sikrer volumkontroll ved utforming av ny bebyggelse).

Overordnet plannivå.

Planen bør kunne fungere som en rettleider ved rullering av eksisterende planer som dekker planområdet (f.eks. sentrumsplan og kommunedelsplan).

PLANENS OPPBYGGING

Oppbyggingen er basert på at planen skal kunne brukes som et verktøy i en fortløpende prosess hvor anbefalinger og konklusjoner skal kunne revideres samtidig som registreringer og underlagsmateriale fortsatt kan benyttes i sin opprinnelige form eller eventuelt kompletteres;

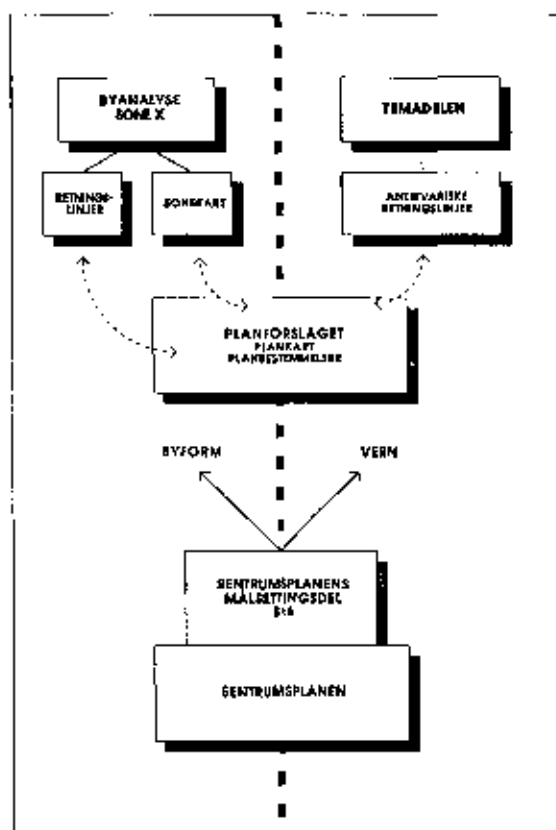
Registereringen representerer analysens objektive del og støtter seg til tilnærmet målbare observasjoner. Registreringene danner i første rekke grunnlag for sonedelingen av planområdet. Ved en videre systematisering av registreringene bør dette materialet fungere som underlag for videre drøfting av planens anbefalinger og konklusjoner.

Karakteriseringsdelen representerer analysens subjektive del. Ved å beskrive typiske trekk innenfor de enkelte sonene foretas forenklinger som nødvendigvis må baseres på subjektive valg av hva som er positive og negative verdier. Karakteriseringsdelen konkluderer med retningslinjer for videre utvikling innenfor sonene.

Planforslaget består av plankart og tilhørende "planbestemmelser". Plankartet gir en oppsummering av konklusjonene fra analysen av de enkelte sonene innenfor planområdet. Planbestemmelsene knytter planforslaget opp mot gjeldende sentrumsplan og gir samtidig referanse til retningslinjene gitt i verne- og byformingsplanens analyse og temadel (antikvariske retningslinjer).

Temadelen konkluderer med antikvariske retningslinjer som dekker hele planområdet uavhengig av sonedelingen.

Verne- og byformingsplanen knyttes opp mot målsettingsdelen i gjeldende reguleringsplan for Ålesund sentrum. Dette forutsetter politisk behandling i bystyre/formannskap.



UTVIKLING AV BYENS FORM

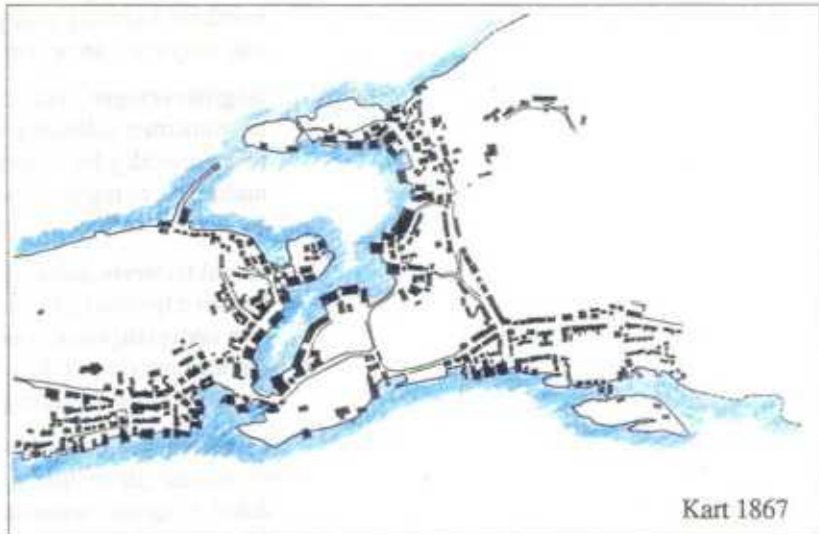
1867

Sjølinjen: Er forandret lite fra den tidligere bebyggelsestiden med unntak av byggingen av Molja. Videre ses begynnelsen til en oppretting av sjølinjen på Brosundets østside mellom Hellebroa og Noteneset.

Bebyggelsesstrukturen: Viser begynnelsen på en markert fortetting på Aspøyas sydside, samt Kipervik-området med forgrening østover langs Kipervikgata.

Gatemønsteret: De tidligere veier forsterkes ved utbygging langs de allerede etablerte traséer.

- Eksisterende hus fra forrige periode
- Hus oppført i løpet av perioden
- Endringer i sjølinjen i løpet av perioden



Kart 1867

Perioden 1867 - 1898

Sjølinjen: Forandringer skjer ved Storneset hvor kaianlegget bygges ut, og langs nordre del av Kongensgate hvor det bygges nye pakkhus.

Bebyggelsesstrukturen: Fortetningen på Aspøya fortsetter i områdene ved Øwregata og Brunholmgata. På Nørvøya får en ny bebyggelse i området St.Olavsplass, Løvenvoldgata., og Storgata syd, samt på «nordsida» mot Valderøyfjorden.

Gatemønsteret: Viktigste utvikling er fortsettelsen av Kongensgate nordover til Tollbugata.



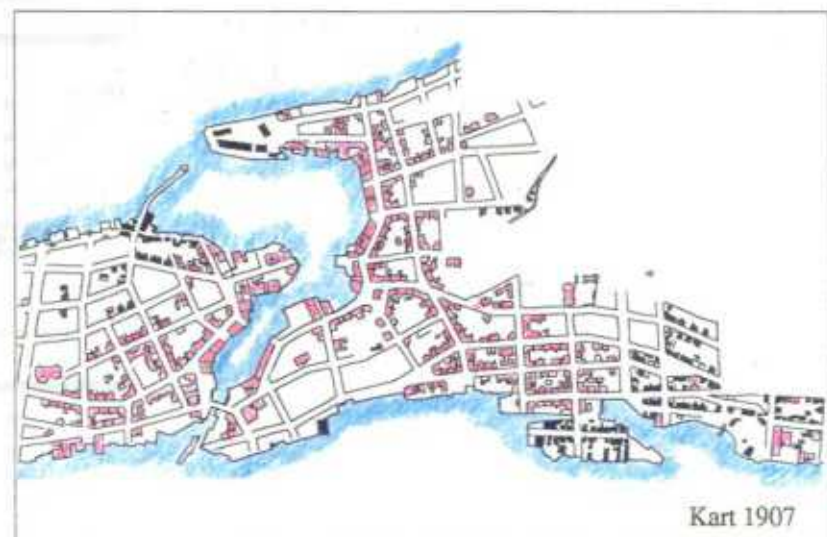
Kart 1898

Perioden 1898 - 1907

Sjølinjen: Berøres ikke i nevneverdig grad ved gjenoppbyggingen etter brannen.

Bebyggelsesstrukturen: Nyreisningen følger den etablerte struktur fra før brannen. Murhus i ny stil tar plassen etter den tidligere trehusbebyggelsen.

Gatemønsteret: Beholdes i grove trekk som før, men planlegges videre til også å omfatte områder som tidligere ikke har vært utbygd. Dette gjelder øvre deler av Aspøya og bak fjellet på Nørvøya.



Kart 1907

Perioden 1907 - 1931

Sjølinjen: Skateflukaia anlegges mot indre havn. På sydsiden bygges Storneskaia og Kipervikpiren.

Bebyggelsesstrukturen: En gradvis fortetning, spesielt på Aspøya i området Giskegata/Brunholmgata.

Gatemønsteret: Liten eller ingen forandring finner sted.



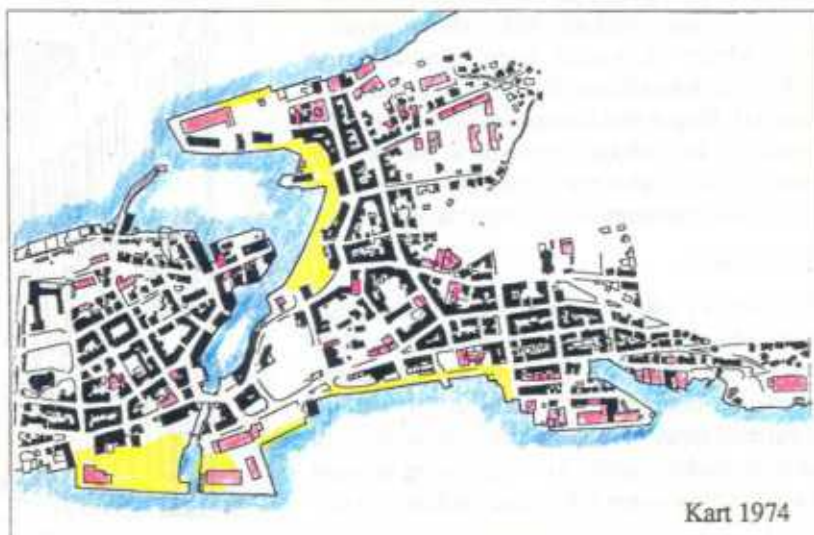
Kart 1931

Perioden 1931 - 1974

Sjølinjen: Forandres dramatisk. Mot syd blir Prestebrygga utbygd, Storneskaia utvides, utfylling i sjøen ved Rutebilstasjonen, og Sjøgata bygges fra Røysegata til Korsegata. Mot indre havn bygges Skansegata fra Skansekaia frem til Korsegata.

Bebyggelsesstrukturen: I sentrumsområdene av Nørvøya oppføres flere større forretningsbygg. Stort sett innordner disse seg den etablerte kvartalsstruktur.

Gatemønsteret: Det anlegges nye trafikkårer mot syd (Sjøgata) og indre havn (Skansegata), som avskjærer etablerte tverrforbindelser ned til sjøen.



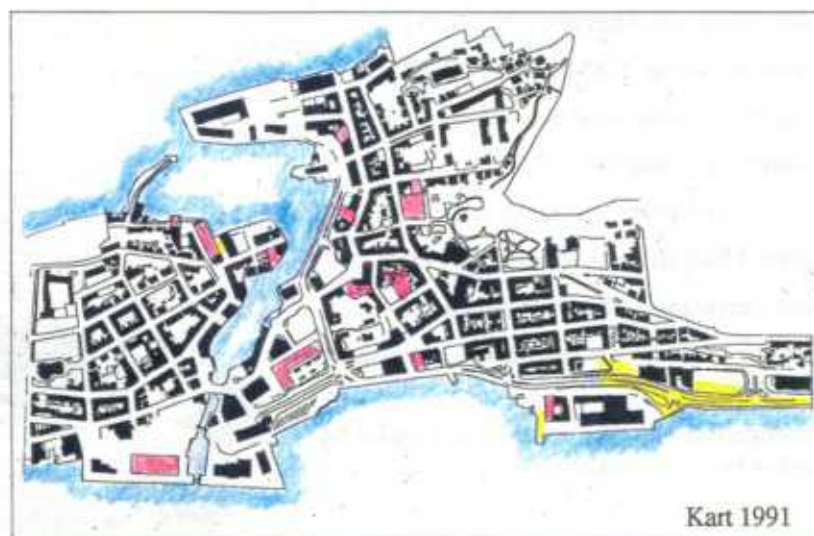
Kart 1974

Perioden 1974 - 1991

Sjølinjen: Den østre delen av sjøfronten sør utsettes for dramatiske inngrep ved byggingen av innfartsvegen. Buholmsundet forsvinner.

Bebyggelsesstrukturen: En del nye store bygg oppføres. Disse bryter med den etablerte kvartalsstruktur (Rådhuset, Grimmergården) og by-silhuett. Andre forstyrrer skalaen mot sjøen (Utstillingssenteret, Scandic Hotell).

Gatemønsteret: Forandres ikke, med unntak av tilknytningen av innfartsvegen til Sjøgata.



Kart 1991

FORHOLD SOM HAR PÅVIRKET BYUTVIKLINGEN

Som et ledd i registreringen av den fysiske byutviklingen har det vist seg nyttig å systematisere forhold som har virket som "katalysatorer" på utvikling av byens form. Som ren registrering har denne informasjonen begrenset verdi. Vi mener likevel denne tenkemåten kan være nyttig ved at den også kan anvendes i forbindelse med vurdering av nye prosjekter som skal innpasses i den eksisterende bystrukturen. I det følgende gis noen eksempler på forhold som sterkt har påvirket utviklingen av Ålesund Sentrum:

Landskapsform.

Landskapsformen i bykjernen særpreges av Brosundet som deler byen i to deler. Bystrukturen oppsto og vokste ut fra den naturlige havna som Brosundet danner. Sjøpakkhusene danner raskt en linear bebyggelse på begge sider av sundet. Andre viktige landskapstrekk som har påvirket byutviklingen er Skanseholmen, Brunholmen og Buholmen som alle har dannet utgangspunkt for store utfyllinger som har utvidet byområdet. Mot Aksla og Løyddalstraget vestover til Rønnebergshaugen dannet det seg tidlig randbebyggelse som har virket strukturere på byutviklingen.

Bybrannen.

Bybrannen i 1904 representerer et sterkt strukturerelement i Ålesunds byutvikling. Selv om viktige deler av det gamle bymønsteret overlevde brannen, førte Murvangsloven, ny reguleringsplan og endret eiendomsstruktur til en sentrumsbebyggelse av en helt ny og særegen karakter (illustrasjon viser parti fra Kipervikgt).

Prosjekter.

Av prosjekter som har hatt sterk innvirkning på byutviklingen kan nevnes.

Byparken, anlagt 1885 utvidet 1921-23.

Sjøgata (1959-60, regulering 1956)

Skansegata (ferdigstilt 1975)

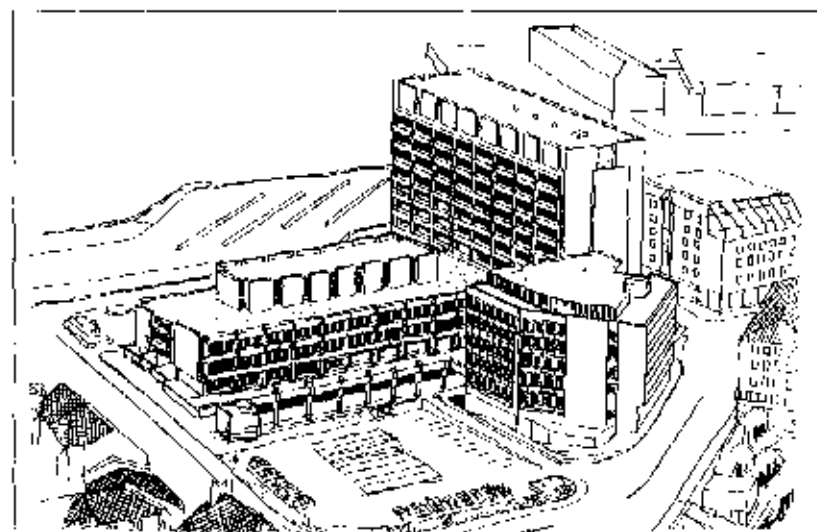
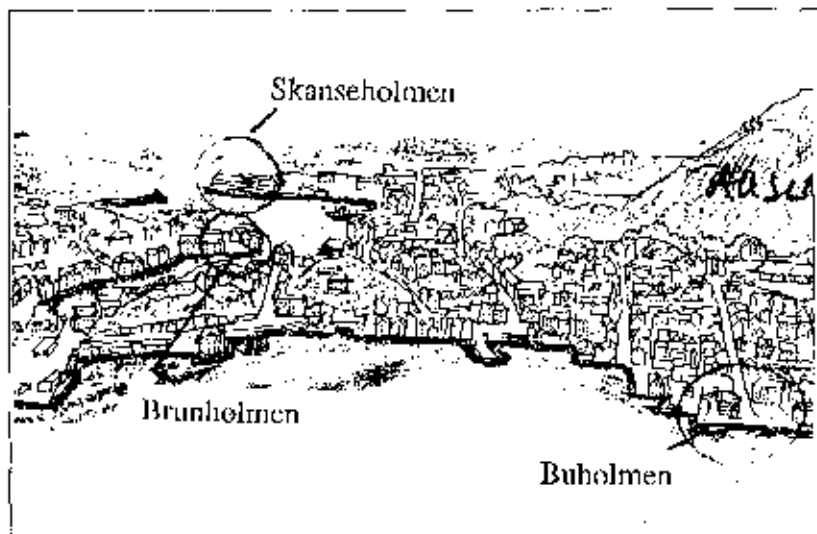
Fjerning av Rønnebergshaugen (1971-73)

Ålesund Rådhus se ill. (ferdigstilt 1980)

Sentrumsplanen, planlagte endringer.

Gangbro over Brosundet mellom Notenesgata og Apotekergata.

Forlengelse av Sjøgata vestover til Aspøya. Ny kjørbær bro over Brosundet.



REGISTRERING AV BYGNINGER OG BYGNINGSMILJØ (SEFRAK)

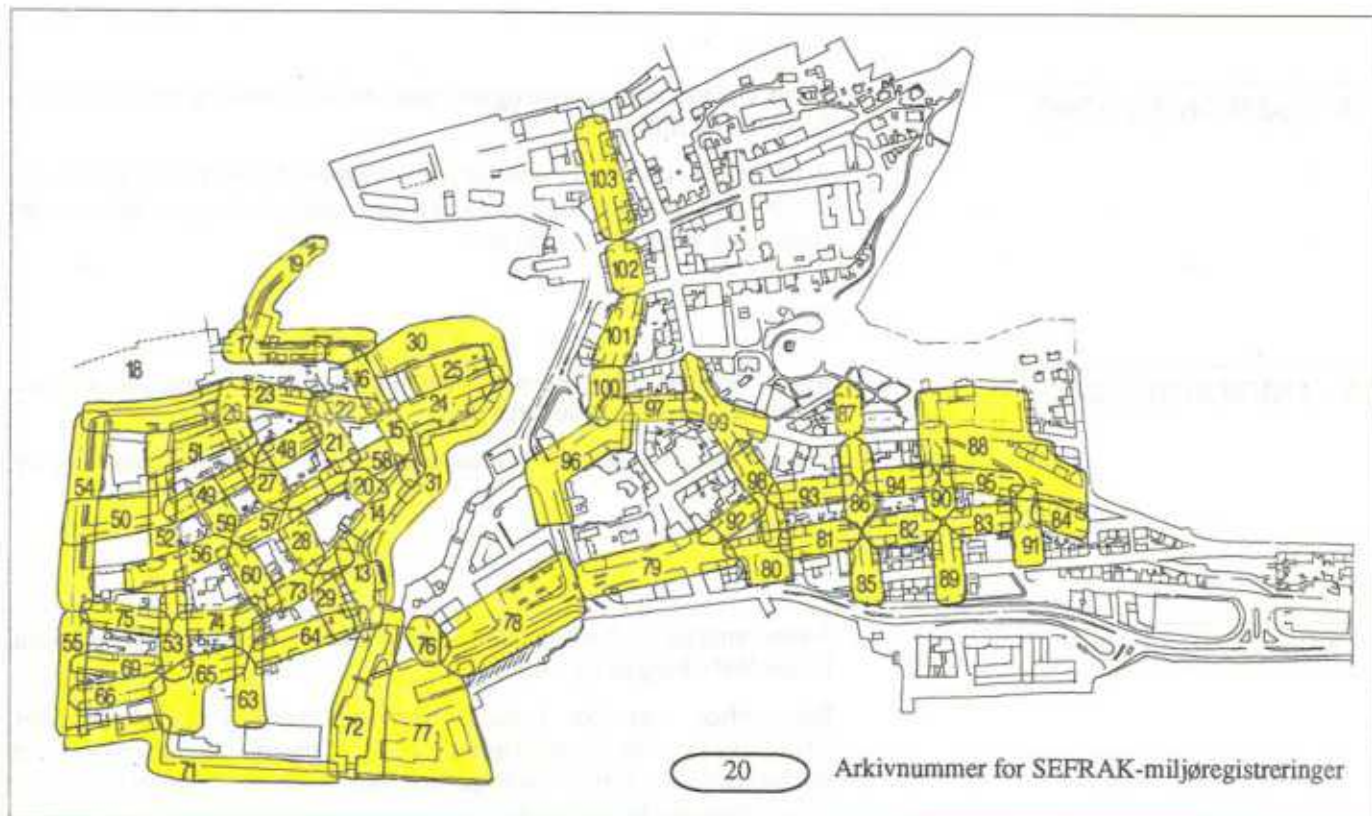
En viktig kilde til grunnlagsinformasjon om bygninger og bygningsmiljø har vært kulturminne- eller SEFRAK-registreringene. (SEFRAK; Sekretariatet for registrering av faste kulturminner i Norge). Opplysningene som er samlet representerer en objektiv og grundig registrering av bygninger og miljø slik de idag fremstår.

Registreringene har i hovedsak vært såkalte miljøregistreringer som omfatter registrering av både bygninger (eksteriør) og uterom. Grunnet tidsbegrensninger viste det seg urealistisk å foreta en total registrering av planområdet. 70 delområder ("miljøer") ble derfor valgt ut for å gi et mest mulig representativt tverrsnitt av bygningsmassen (se kart med angivelse av registreringer). En mer omfattende SEFRAK-registrering av alle enkelthus innenfor planområdet (fra før 1920) er ventet fullført i løpet av 1993.

Registreringene både av miljø og enkelthus bør gjøres mest mulig tilgjengelige ved at bygningsmyndighetene tar i bruk dette materialet både som utgangspunkt for diskusjon av planene og i forbindelse med saksbehandling av byggeprosjekter.

SEFRAK-registreringsskjema. Dokumentet inneholder en detaljert tabell for registrering av bygninger og bygningsmiljø, samt et kart som viser plasseringen av bygningene i et område. Tabellen har flere søyler for ulike typer informasjon, og kartet er merket med nummer som refererer til de registrerte bygningene.

Registreringsskjema SEFRAK



BYFORMANALYSE

SONEINDELING AV PLANOMRÅDET

Områdeavgrensningen bygger på den foregående registreringen og har som hensikt å dele planområdet inn i soner med tilnærmet enhetlig karakter.

Områder uten sonemarkering er "ikke enhetlige områder" (amorf soner) som vanskelig lar seg avgrense ut fra krav om indre strukturell og typologisk sammenheng.

1 A - MURBEBYGGELSEN ASPØYA

Sonen omfatter bebyggelsen langs Brosundet, Brunholmgata, Kirkegata, Øwregata, Giskegata i retning øst-vest og Apotekergata i retning nord-sør.

Bygningsmassen domineres av bygninger fra den intense gjenreisningsperioden etter bybrannen og består hovedsaklig av bygårder og sjøpakkhus i 3-6 etasjer.

1 B - MURBEBYGGELSEN NØRVØYA

Sonen omfatter bebyggelsen langs Brosundet, Kongensgate og Storgata i retning nord-sør og Notnesgata (sjøsiden), Løvenvoldgata, Parkgata, Kipervikgata og Keiser Wilhelmsgate i retning øst-vest, til Gjerdegata.

Som i delområde 1A domineres området av bygninger oppført like etter bybrannen. Bygningstypene er hovedsakelig bygårder, samt et begrenset antall sjøpakkhus mot Brosundet.

2 - TREBEBYGGELSEN MOLOVEIEN

Sonen omfatter bebyggelsen langs Moloveien og deler av Brunholmgata.

Området domineres av bygninger fra perioden før bybrannen og består hovedsaklig av bolighus i 2-3 etasjer. Et viktig unntak er "Jervellbua" og den øvrige pakkhusbebyggelsen langs Moloveien som er bygninger av vesentlig større dimensjoner.

3 A - SJØFRONTEN NORD

Sonen omfatter bebyggelsen og sjølinjen ved Skansskaia og den vestre del av Sørenskriver Bullsgate.

Bebyggelsen i området er stort sett kaibebyggelse. Noen få av bygningene er trehus fra før bybrannen, resten av bygningsmassen er av nyere dato, oppført forholdsvis lenge etter bybrannen.

3 B - SJØFRONTEN SØR

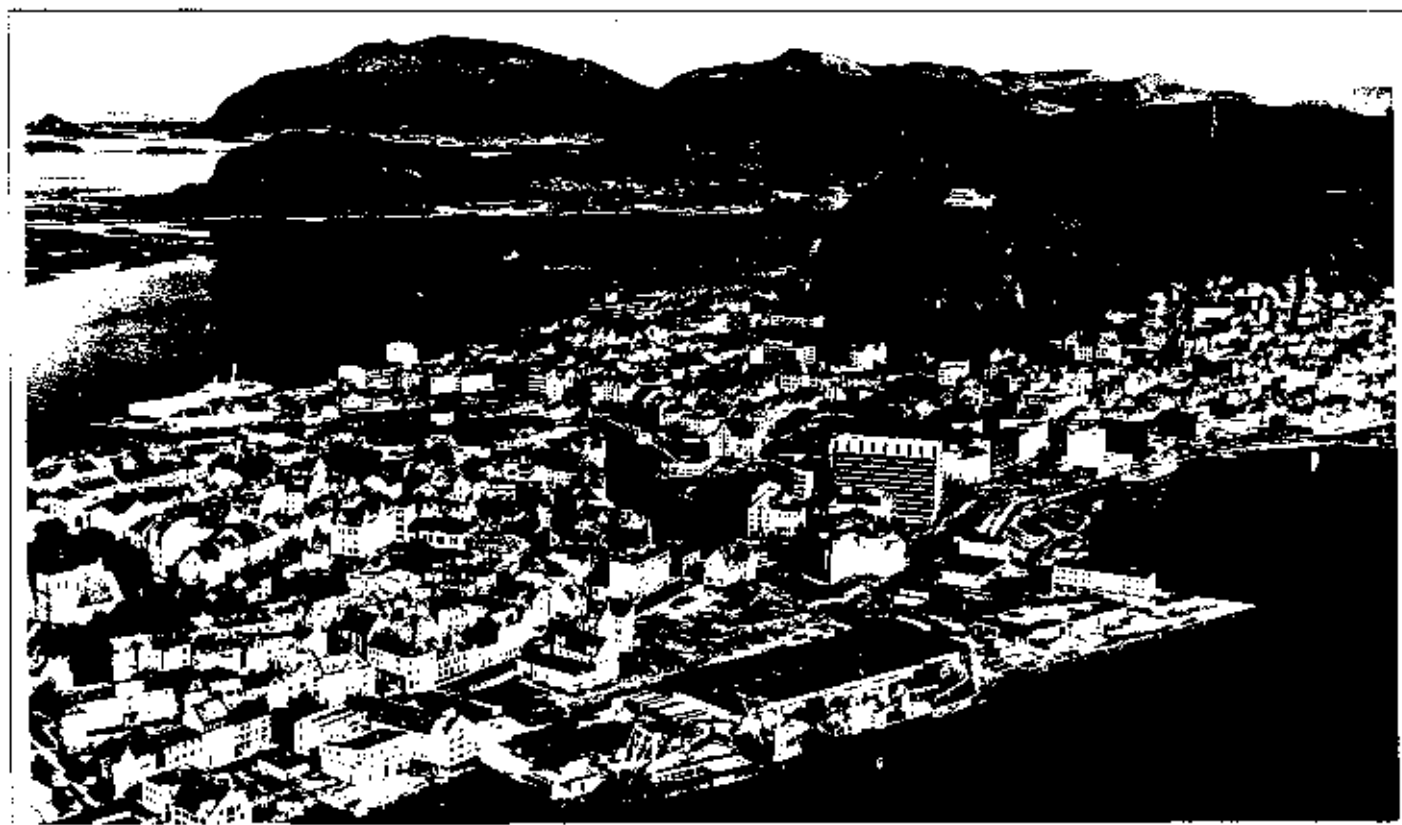
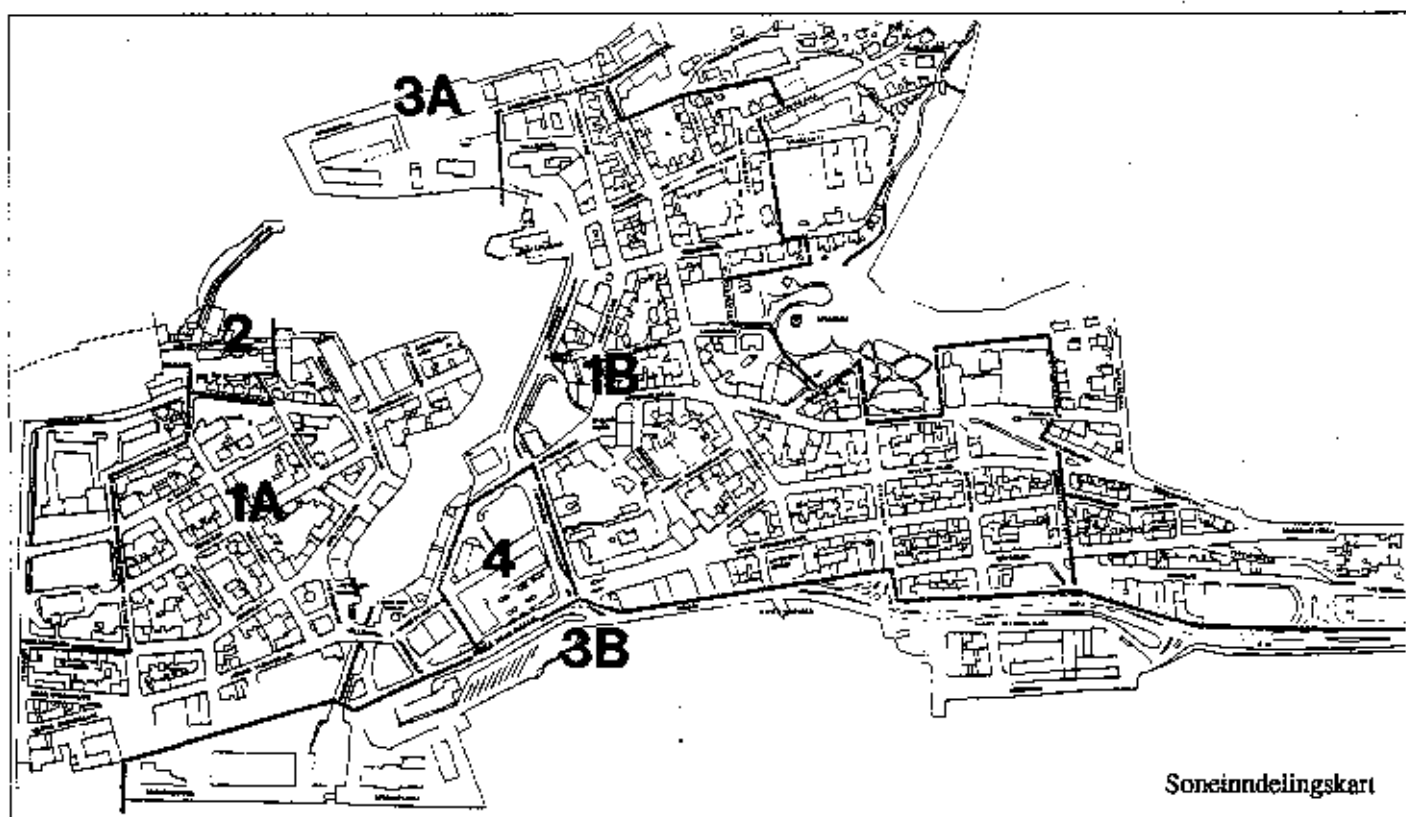
Sonen omfatter bebyggelsen og sjølinjen ved Prestebrygga, Stomeskaia, Sjøgata, Meierikaia og innfartsvegen.

Bebyggelsen er konsentrert om kaiområdene, og er med svært få unntak oppført etter krigen.

4 - RÅDHUSOMRÅDET

Sonen omfatter Rådhuskvartalet, avgrenset av Notnesgata, Slinningsgata, Keiser Wilhelmsgate og Korsegata.

Bebyggelsen i området består av bygninger oppført i etterkrigsperioden, administrasjons- og forretningsbygg i 5-11 etasjer. Området skiller seg markert ut fra den øvrige bybebyggelsen både i skala og ved at det bryter med den omliggende bystrukturen.



BYLANDSKAPET

Området preges av høydedraget langs vestsida av Brosundet. Strandlinjen gir landskapsrommet en klar nord-sør retning, samtidig som det skrånende terrenget som hever seg over strandplatået, er med på å gi området en visuell avgrensning mot vest. Landskapsformen gjør derfor at store deler av bebyggelsen innenfor området trer klart frem i bylandskapet: Bebyggelsen langs strandsonen danner «fasadevegg» mot Brosundet, bebyggelsen i skråningen trer frem som et «teppe» av tak og fasader og bebyggelsen langs toppen av høydedraget danner silhuett.

Som det fremgår av registreringer (utvikling av byens form) har byveksten innenfor området startet langs strandsonen på Brunholmen og langs vestsida av Brosundet. Kvartalsbebyggelsen i det skrånende terrenget over strandsonen vokste frem på et noe senere tidspunkt og har sin form fra reguleringer før bybrannen. Gatene som betjener sjøhusbebyggelsen, f. eks. Apotekergata og Brunholmgata, følger dermed i stor grad retningen på den opprinnelige strandlinjen og skiller seg lite ut i forhold til landskapsformen. Gatenettet lenger oppe på Aspøya viser ingen klar landskapstilpasning og gatene skiller seg dermed klarere ut i bylandskapet. Særlig gjelder dette typiske aksegater som Øwregata og Aspegata.

I forhold til de øvrige områdene som omfattes av planen har sjøfronten blitt endret relativt lite etterhvert som byen vokste frem. Utfyllingen av det smale sundet mellom Aspøya og Brunholmen gjorde Brunholmen landfast med Aspøya, men området skiller seg fortsatt ut som en karakteristisk del av bylandskapet.

OFFENTLIGE ROM

Historisk sett har Kirkegata og Apotekergata fungert som hovedgater i området. Kirkegata ved at den har fungert som gjennomgangsgate for trafikken på Aspøya; Apotekergata ved at den har vært hovedadkomst til de viktige pakkehusene langs Brosundet og på Brunholmen.

Det er sannsynlig at Øwregata, i forbindelse med reguleringen like før århundreskiftet, var planlagt som et overordnet gateløp. Den klare aksens fra krysset Apotekergata-Ålesund kirke antyder en slik intensjon. Terrengforholdene gjør likevel sitt til at en visuelt ikke oppfatter denne forbindelsen.

Den tette bygningsstrukturen i området gjør at gateløpene oppleves som klart definerte uterom. Et unntak er Nedre Strandgate hvor gateløpet viskes ut av det åpne området på "torghalltomta". Bebyggelsen danner to klare plassdannelser, Apokertorget og krysset Apotekergata- Brunholmgata:

Den nåværende form av Apokertorget er et resultat av reguleringen 1904. Det fremstår idag som et enhetlig miljø som har gjennomgått ubetydelige endringer siden gjenoppbyggingen etter bybrannen. Utvilsomt et av byens viktigste uterom både ut fra sine arkitektoniske kvaliteter og ved at det er med på å markere den viktige overgangen mellom Aspøya og Nærvøya.

Plassdannelsen Apotekergata-Brunholmgata ser ikke ut til å være resultat av en bevisst regulering. Til tross for dette danner plassen en klar avslutning av Apotekergatas løp samtidig som den markerer det viktige knutepunktet med Brunholmgata, Øwregata og Molovegen.

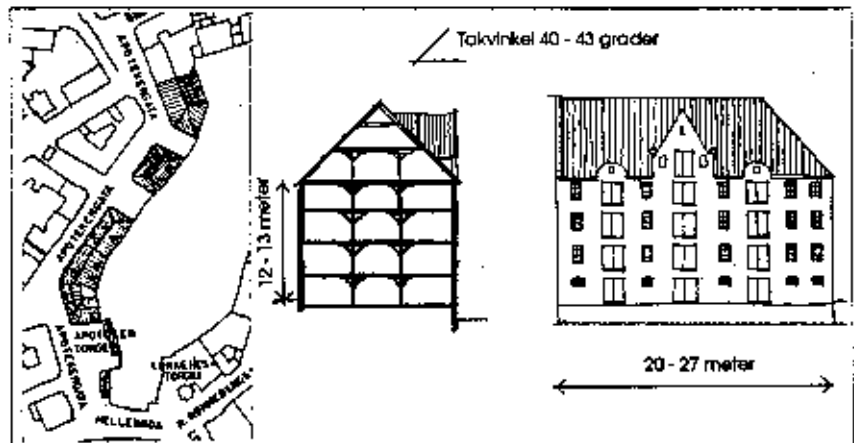
Karakteristiske grøntdrag innenfor området er først og fremst området ved Ålesund kirke. Foruten Aspegata (regulert branngate m. løvtrær) har flere tverrgater til Øwregata allébeplantning (Bakkegata, Hellegata, Latinskolegata). Det er rimelig å anta at det opprinnelig har vært planen at grøntdraget fra Ålesund kirke skulle fortsettes med allébeplantning langs Øwregata og at sidegatene skulle danne fortsettelsen av denne grøntstrukturen.

BYGNINGSMILJØ

Bebyggelsen innenfor området kan deles inn i følgende typiske bygningskategorier:

Sjøpakkhus

Innenfor sonen representeres denne bygningstypen av bebyggelsen langs Brosundets vestsida. Bygningene ble oppført i perioden 1905-1910 som pakkhus for fisketilvirkning og er derfor orientert både mot sjøen (Brosundet) og gata. Pakkhusene har forholdsvis stort volum dybde, noe som gav mulighet for store gulvareal også i takvolumet (ofte i to plan). Mot gata var det anlagt salgslokaler, mens det på sjøsiden var lagt til rette for lasting og lossing av varer via store vindedører. Behovet for vindedører også til loftetasjene, samt heismaskineri plassert over disse, førte til markerte arker mot Brosundet.



Yttervegger: Bærende murvegger med pusset overflate, beskjeden ornamentikk, sokkel i naturstein.

Vinduer: Trevinduer i forholdsvis små veggåpninger.

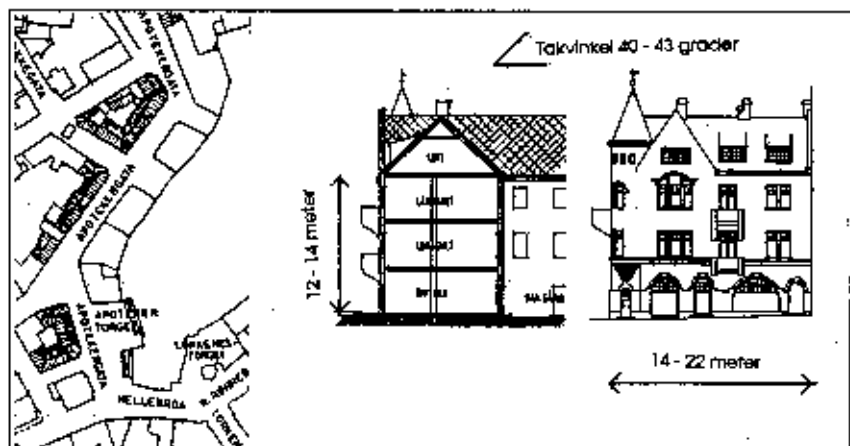
Vindedører: Dører av tre plassert i forholdsvis store veggåpninger, bredde x høyde ofte ca. 2 x 3 meter.

Tak: Tekking med skifer på bratte tak. Beskjedne åpninger i takflaten.

Etasjeskiller: Bærekonstruksjoner i tre. Søyler og dragere i grove dimensjoner, golvbord lagt på trebjelkelag uten himling.

Bygårder-kombinasjon bolig/nærings-virksomhet

Denne bygningskategorien finnes hovedsaklig langs Apotekergata og Kirkegata. De fleste bygningene er i oppført i perioden 1905-1907 og har klare stiltrekk fra jugendarkitekturen. Fasadene har ofte gavlmotiv og balkong mot hovedgate. Karakteristisk for disse gårdene er forretningslokaler (butikker) på gateplan, portrom med adkomst til trapperom og bakgård, og leiligheter i 2., 3. og loftetasje, med tørkeloft over. Vanligvis var det en leilighet pr. etasje, hovedleiligheten var opprinnelig bebodd av husets eier som også drev forretningsvirksomheten i 1. etasje.



Yttervegger: Bærende murvegger med pusset overflate, rik ornamentikk i form av pussdetaljer. Enkelte fasader i råkopp forekommer. Markert sokkeletasje i pusset mur eller granitt.

Vinduer: Trevinduer

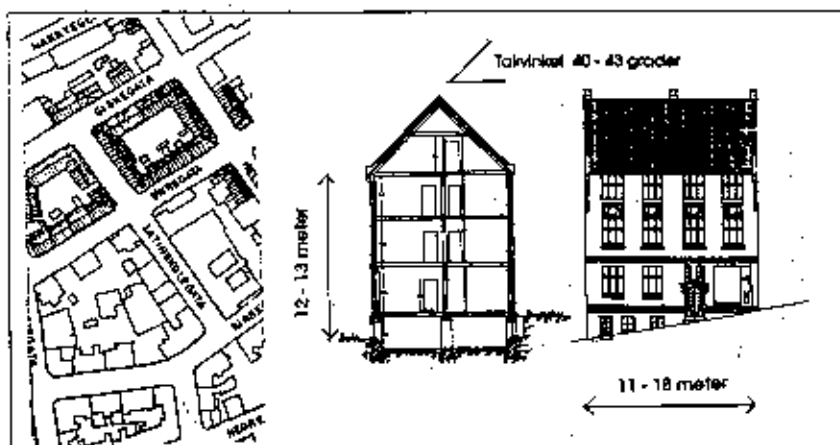
Dører: Ytterdører i hovedfasade har ofte ornamentering.

Tak: Tekking med skifer. Ofte mindre arker i takflaten.

Etasjeskiller: Trebjelkelag ofte med stubbloftsfall av leire.

Bygårder - rene boligområder.

Denne typen bygninger finnes hovedsaklig i sonens høyereliggende deler, vekk fra hovedgatene. Største konsentrasjon av slike gårder finnes i Øwregata, Giskegata, Brunhotmgata, og tverrgatene Bakkegata og Hellegata. Bygningene danner «tette» kvartal med omsluttende indre bakgårder til felles bruk for beboerne. Konstruksjonsmessig er disse oppført som de øvrige bygårdene, men med 2 leiligheter pr. etasjer. Der var leilighet(er) også i 1. etg., og i noen tilfeller et mindre butikklokale. Kjeller var vanlig, anlagt slik at 1. etg ble løftet noe over fortausnivå. Disse bygningene, som ble bygget som utleiegårder, fikk en mindre rik utsmykning og enklere detaljering enn de bygårdene som hadde kombinasjonen bolig/næringsvirksomhet og var huseiers bolig.



Yttervegger: Bærende murvegger med pusset overflate, lite ornamentikk.

Vinduer: Trevinduer med liten variasjon i størrelse.

Dører: Tredører, ofte med enkle, men fine detaljer.

Tak: Skifertekking. I enkelte hus mindre arker eller kobbhus.

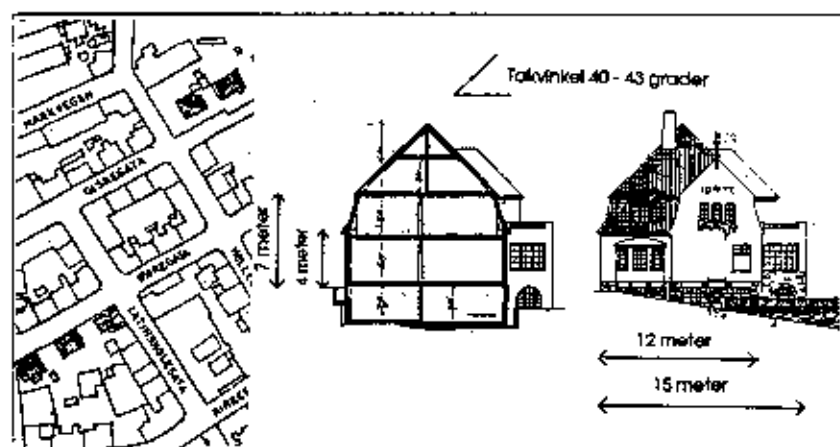
Etasjeskiller: Trebjelkelag med stubbloftsfill av leire.

Frittstående boliger.

Denne bygningstypen finnes i vestenden av Øwregata (nr. 15, 17 og 21), og lengst øst i Giskegata (Helleborg nr. 1, 2 og 3), foruten eiendommene Kirkegata 31 og Øwregata 4.

Husene karakteriseres ved å være planlagt som familieboliger med egne hager på 2 eller 3 sider, bygget i 2 etasjer + loft. Ornamentikk og detaljering er markert rikere enn de omkringliggende bygårdene.

Med unntak av Kirkegata 31 er disse bygningene oppført senere enn gjenreisningsperioden umiddelbart etter brannen.



Yttervegger: Bærende murvegger med pusset overflate.

Vinduer: Trevinduer i varierende størrelse.

Dører: Rikt detaljerte tredører.

Tak: Tekking med glassert takstein. Høye tak med uregulær takform. Ofte mansardtak, arker og kobbhus.

Etasjeskiller: Trebjelkelag.

UTVIKLING/BEVARING

Svaneapoteket på Apotekertorget er fredet med hjemmel i Kulturminneloven (Fredningsvedtak gjort av Miljøverndepartementet).

Områder som gjennom sentrumsplanen er regulert til spesialområde, med vekt på bevaring er vist på motstående kartillustrasjon.

Utviklingen i pakkhusområdet.

Pakkhusbebyggelsen langs Brosundet forteller historien om Ålesunds opprinnelse og utvikling som fiskerihavn. Selv om bebyggelsen idag inneholder helt andre aktiviteter, er sjøkontakten opprettholdt - i motsetning til store deler av pakkhusbebyggelsen på Nørvøya. Bebyggelsen utgjør en rekke, som til tross for nybygg og endringer har beholdt sitt særpreg som sjøbuer. Verdien av sjøpakkhusrekken består i at den bygningsmessig stort sett står uforandret i sin opprinnelige miljøsammenheng.

I sentrumsplanen er pakkhusene klassifisert som kulturhistorisk verdifull bebyggelse. Vi tolker dette som et ønske om å beholde områdets «opprinnelige» kvaliteter.

Brunholmgata 3 og 5b ble revet i 1984. Tillatelsen for riving ble gitt under forutsetning av at de gjenreiste bygg skulle være kopier av de opprinnelige sjøpakkhusene.

Med hensyn til plassering og form er kravet til kopi tilnærmet oppfylt, men i sammenligning med originalen har det allikevel skjedd store forandringer. Takflaten er brutt opp av piper, takterrasser, kobbhus etc. Forholdet mellom veggflate og åpninger er endret. Den viktige siktlinjen langs Fløttmannsgata mot Brosundet ble gjennombygget.

Som første store inngrep i rekken, dannet dette en mal for senere utbygginger. Utgangspunktet for å rive var en vurdering av bygningenes bruksverdi, bygningene kunne ikke brukes til et lønnsomt formål. Det anses uakseptabelt å rive eksisterende sjøpakkhus for å tilpasse til en ny funksjon. En kopi vil ikke ha noe verdi som historisk kilde.

I motsetning til de to foregående bygg, hadde en ingen «original» å gå ut fra når Brunholmgata 1b skulle bygges ut. Huset forsøker å tilpasse seg sjøpakkhusenes grammatikk, men med samme resultat som de før omtalte naboer. Ut fra en verdivurdering, bør tilpasning skje ut fra en tolkning av den totale situasjonen huset befinner seg i. Det har ingen verdi å tilpasse seg kopier.

En gjennomgående rehabilitering er utført for Brunholmgata 1a (Giskebua) og Apotekergata 3 (nå Home hotell). Ny utnyttelse av loftsetasjen har ført til den mest synlige forandringen, ved nye kobbhus, takvinduer og tekniske installasjoner i taket. I fasadene er det satt inn aluminiumsvinduer. De øvrige sjøpakkhusene har gjennomgått mindre forandringer.

Apotekergata 7, Spjelkavikbua, har sin opprinnelige funksjon intakt - og fremstår derfor som den enkeltbygning som er mest lik sitt opprinnelige uttrykk (Vindedører av tre f.eks.).

Utvikling i andre områder.

En kan gå gjennom hele Aspøy-området, og finne samme type endringer. De største endringene har skjedd gjennom transformasjon av fasader og taklandskap, og ved endringer i uterommenes fysiske miljø.

Utvikling i området ved Nedre Strandgate.

Nedre Strandgate, som før dannet sjøfronten mot sør, har mistet sin betydning ved utfyllinger til kaiområde. Dette er et område som må ses nøye i sammenheng med utformingen av den nye sjøfronten (drøftet i 3a - Sjøfronten sør). Gjenstående bebyggelse bør danne mal for en gjenoppretting av Nedre Strandgate som et helt gaterom.



Krysset Kirkegata -Hellegata. Ny hjørnegård oppført 1973.



Apotekergt. 3
(Home Hotell)

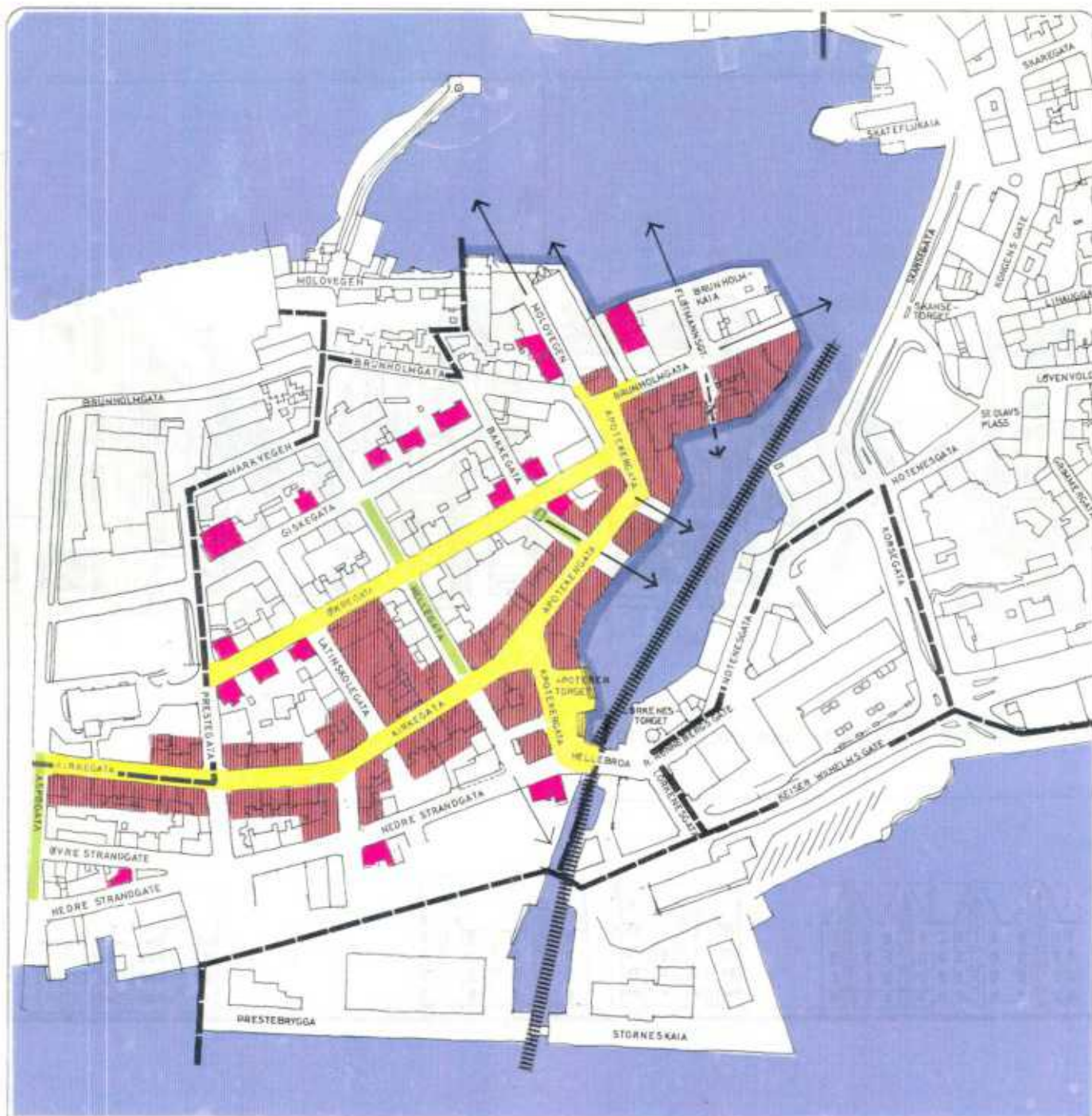
Brunholmg. 5b

Brunholmg. 3

Brunholmg. 1b

Brunholmg. 1a
(Giskebua)

Oppriss av deler av fasaderekke langs Brosundet 1907 og 1991.



- "Kulturhistorisk verdifull bebyggelse"- spesialområde ifølge Sentrumsplanen
- Enkelthbygg som forslås vernet i samme grad som bebyggelsen i spesialområdet
- Overordnet gaterom
- Parkdrag som foreslås vernet/forsterket
- Sjølinje, kailinje, sjøtrapper som foreslås vernet
- Viktig akse
- Viktige siktlinjer
- Viktig utsiktspunkt

1 A - MURBEBYGGELSEN ASPØYA

RETNINGSLINJER

Bylandskapet

Området må ikke fortettes/bebygges på en måte som bryter med karakteristiske landskapstrekk.

Bebyggelsen skal i prinsippet underordne seg eksisterende sjøfront og danne en enhetlig fasadevegg mot Brosundet.

I skråningen over strandflaten bør bebyggelsens "teppekarakter" og landskapets grønne preg bevares.

Viktige silhuetter som Ålesund kirke og Aspøyskolen bør bevares.

Offentlige rom

Kirkegata/Apotekertorget og Apotekergata defineres som overordnet gaterom.

Plassdannelsen Øwregata/Apotekergata/Brunholmgata bør forsterkes gjennom møblering, beplantning og gate-/fortausbehandling.

Akser vist på registreringskart skal bevares og forsterkes.

Siktlinjer vist på registreringskart skal holdes åpne.

Viktige grøntdrag vist på registreringskart bør bevares og forsterkes.

Gateløpet langs Nedre Strandgate bør forsterkes ved fortetting langs eksisterende gatelinje.

Bygningsmiljø

Området må ikke fortettes/bebygges på en måte som bryter med karakteristisk bygningsmiljø.

Eventuell ny bebyggelsen bør i prinsippet underordne seg opprinnelig gjenreisningsbebyggelse med hensyn til:

Bebyggelsesmønster (bebyggelsens innbyrdes organisering/kvartalsstruktur og indre byggelinje)

Dimensjoner (bygningshøyde, gesimshøyde, fasadelengde og takvinkel)

Materialbruk (Yttervegger, vinduer og dører, taktekking)

Bevaring

Bygninger fra gjenreisningsperioden etter bybrannen skal bevares eller tilbakeføres til sitt opprinnelige uttrykk. Dette gjelder spesielt bebyggelsen og miljøet langs Brosundet og langs Kirkegata/Apotekergata.

Det bør ikke tillates riving av gjenreisningsbebyggelse langs Brosundet og langs Kirkegata/Apotekergata.

Det skal legges vekt på å bevare et tverrsnitt av alle karakteristiske registrerte bygningskategorier fra gjenreisningsperioden.

Viktige enkeltstående bygg utenfor spesialområdet bør gis vernestatus på linje med bygningene innenfor spesialområdet.

BYLANDSKAPET

Bydelen preges av byfjellet Aksla mot øst, strandlinjer mot nord (sone 3 a), sør (sone 3 b), og vest (Brosundet). Fra sjøkanten hever landskapet seg mot øst og nord oppover mot fjellfoten som danner en markant "bakvegg". Høydedraget vestover fra Byparken mot Brosundet (Grimmerhaugen og tidligere Rønneberghaugen) danner en rygg som et topografisk skille mellom den sørlige og nordlige del av området. Det skrånende terrenget fra sjøen mot fjellet fører til at bygningsmassen trer klart frem i bylandskapet. Opprinnelig dannet bebyggelsen mot sjøen en definert sjøfront, med den bakenforliggende bebyggelsen som trappet seg opp mot Aksla.

Registreringen (utviklingen av byens form) viser at utbyggingen innenfor sonen startet i to områder: Strandsonen mot Brosundet og Kipervika. Bebyggelsen spredde seg videre først langs ferdselsårene som senere ble Storgata, Løenvoldgata og Kipervikgata. Senere vokser bebyggelsen i resten av området frem, og finner i grove trekk sin "form" før bybrannen. Det nye regulerte gatenettet "bakover" i disse områdene tilpasses i motsetning til tidligere gater langs sjøen, liten grad landskapsformen.

Mot sør (Kipervik og Buholmen) har tidlig utfylling i sjøen endret den opprinnelige strandlinjen. Senere kai/gatentbygging både her (Sjøgata) og mot Brosundet (Skateflua og Skansegata) har ført til store endringer av sjøfronten.

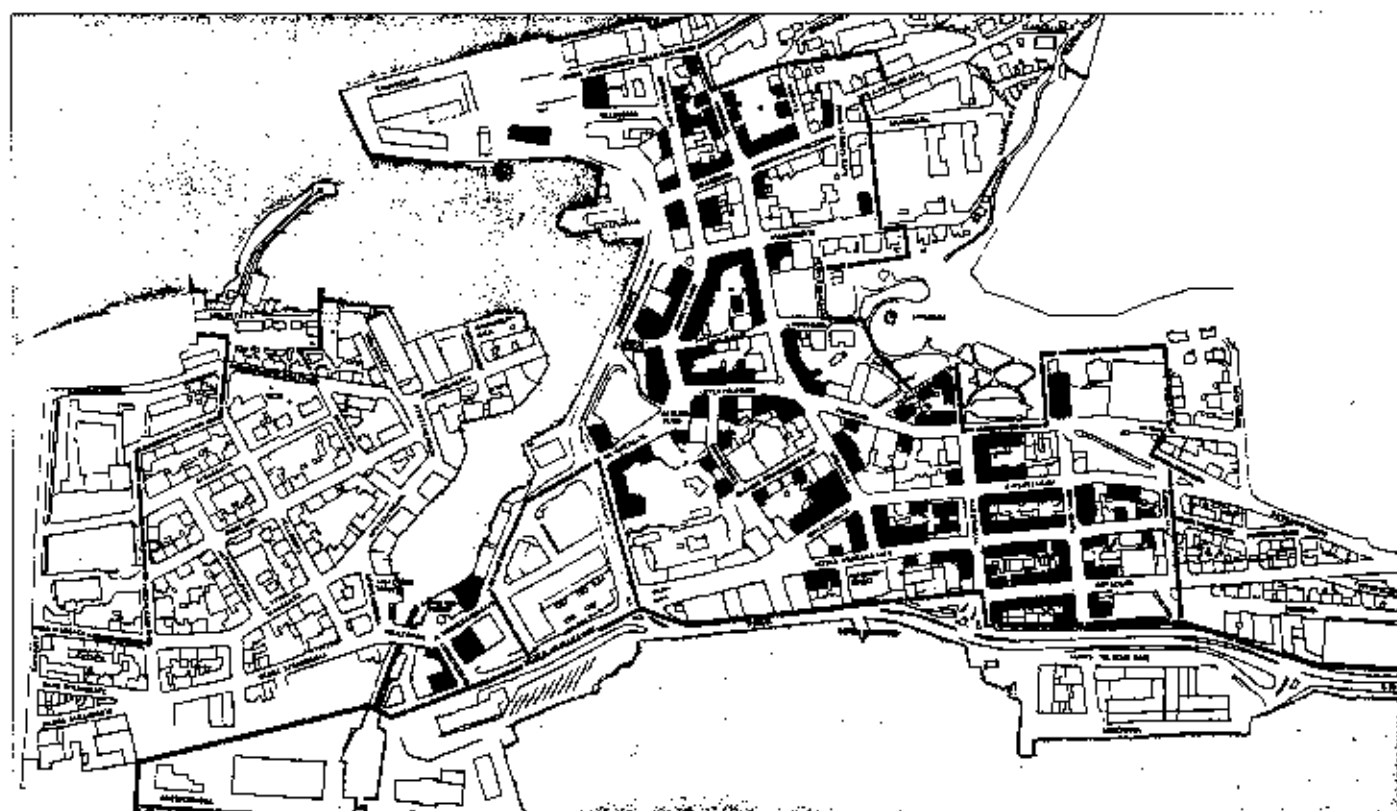
OFFENTLIGE ROM

Fra begynnelsen av byveksten har Kipervikgata, Kongensgate (sørlig del), Storgata og Korsegata vært sonens hovedgater. Kipervikgata fungerte som ferdselsåre i området mot sør, samtidig som den var hovedveg østover fra bykjernen. Kongensgate var atkomstveien til pakkhusene mot Brosundet, mens Storgata og Korsegata var forbindelsesvegene mellom de bebygde områdene nord og sør i sonen.

Gateløpene oppleves som tydelige uterom, klart definert av den tette bygningsstrukturen. To plassdannelser fremstår: Kiperviktorget og St. Olavsplass.

Kiperviktorget var tidlig definert uterom, og ble ved reguleringen etter bybrannen forsterket som en viktig plass både ved forlengelsen vestover av nåværende Keiser Wilhelmsgate, og som utgangspunkt for Storgata. St. Olavsplass oppsto ikke som en bevisst regulering, men fremsto likevel som en viktig plassdannelse, både som en følge av den omkringliggende bebyggelsen og som møtepunkt for Kongensgate, Løenvoldgata og Notenesgata. Disse plassene hadde opprinnelig til felles at de var åpne mot og hadde nær kontakt med sjøen. Senere utbygging av Sjøgata og Skansegata har fjernet den særpregete kontakten.

Sonen har ingen gjennomgående grøntdrag, men grenser opp mot byens viktigste grønne lunge; byparken. På Grimmerhaugen (Ålesund museum) ligger det andre grøntarealet. Gjerdegata, den regulerte branngata mot øst, er beplantet med lauvtrær. Andre gater med treplanting er Keiser Wilhelmsgata (øst) og Parkgata. Videre finnes trær på Nedre Utstillingsplass.



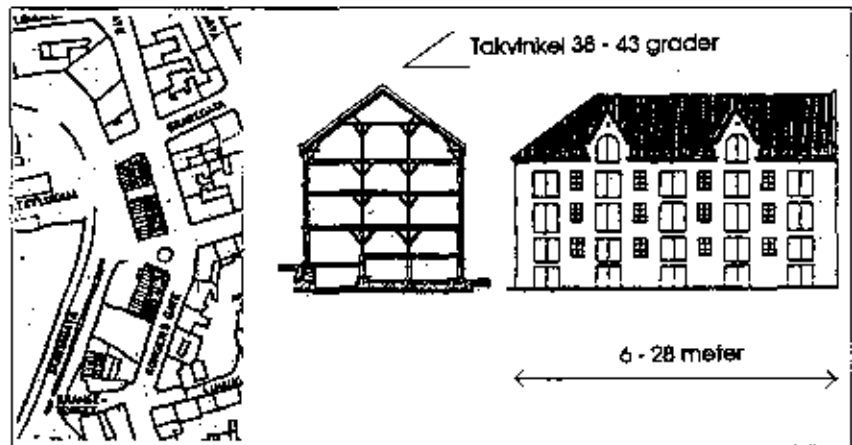
■ Gjenreisningsbebyggelse-Nørvøya sone 1b (bygd mellom 1904-07) som står idag (1991)

BYGNINGSMILJØ

Bebyggelsen innenfor sonen kan klassifiseres i følgende typiske bygningskategorier;

Sjøpakkhus.

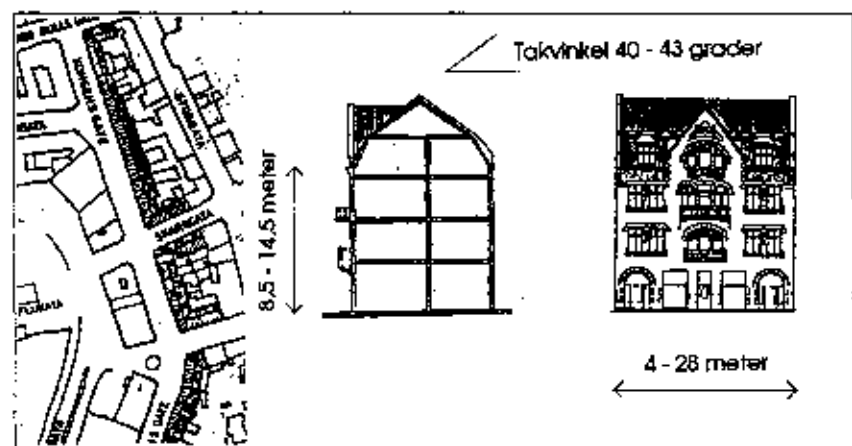
I denne sonen finnes denne bygningstypen hovedsaklig langs vestsiden av Kongensgate. Bygningene ble oppført i perioden 1905-10 og var planlagt for fisketilvirkning og annen sjørelatert virksomhet. Mot gaten inneholdt sjøpakkhusene butikk- og kontorlokaler. På sjøsiden var det lagt til rette for lossing og lasting av båter. Dette skjedde via store vindedører i alle etasjene, også fra loftet. Dørenes plassering over hverandre samt arker for å gi adgang til loft og plass for heismaskineri ga fasadene det markerte vertikale uttrykk.



- Yttervegger:** Bærende murvegger med pusset overflate. Unntaksvis hugget granitt. Beskjeden fasadeutsmykning mot sjøen, rikere ornamentikk mot gaten.
- Vinduer:** Trevinduer i forholdsvis små veggåpninger.
- Vindedører:** Store tredører ca. 2x3 meter.
- Tak:** Bratte tak med skifertekking.
- Etasjeskillere:** Bærekonstruksjoner av tre. Søyler og dragere av grove dimensjoner, golvbord lagt på trebjelkelag. Uten himling i pakkhusarealene.

Bygårder - kombinasjon bolig/næringsvirksomhet.

Den mest utbredt bygningstype i denne sonen. Slike bygninger finnes langs østsiden av Kongensgate, i Kipervikgata, Keiser Wilhelmgate, Løvenvoldgata og Storgata (sør for krysset med Einarvikgata). Oppført i årene 1905-07 har husene sterke trekk fra jugendarkitekturen. Stor variasjon i fasadelengder, rik utsmykning med bruk av et mangfold av arkitektoniske virkemidler, slik som arker, balkonger, tårn og spir. På gateplan ligger forretningslokaler og portrom med adgang til trapperom og bakgård. I de øvre etasjer (2., 3. og loft) var det anlagt leiligheter og hybler, med tørkeloft over.

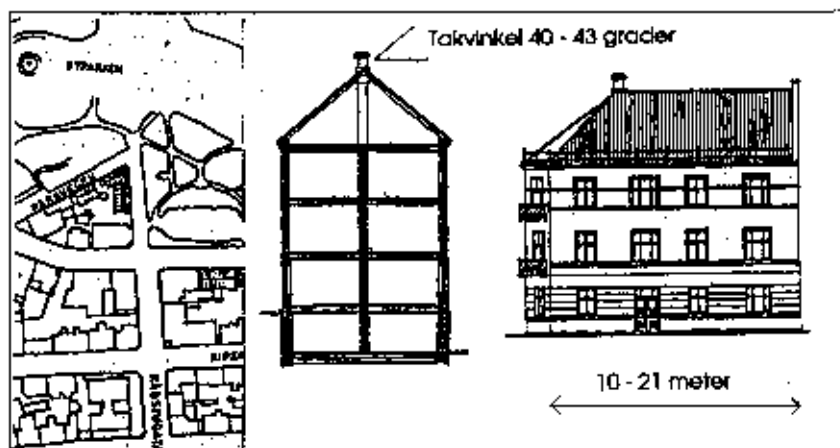


- Yttervegger:** Bærende murvegger med pusset overflate. Unntaksvis glasert tegl. Mangfoldig ornamentikk i form av pussdetaljer eller hugget granitt.
- Vinduer:** Trevinduer.
- Dører:** Ytterdører og porter med utskjæringer og profilert treverk.
- Tak:** Bratte tak med skifertekking. Mindre kobbhus i takflaten
- Etasjeskillere:** Trebjelkelag med stubbloftsfall av leire.

Bygårder - rene boligområder.

Denne bygningstypen finnes i begrenset omfang i adskilte områder langs vestsiden av Storgatas nordende, østre deler av Skaregata og Einarvikgata og i Parkvegen.

Husene har kjeller, ofte med vinduer og utgang mot bakgård. 1 etasje som også inneholdt leiligheter er hevet noe over gatenivå. Disse bygningene som er bygget som utleiegårder har en enklere utsmykning enn gårdene som ligger langs hovedgatene.

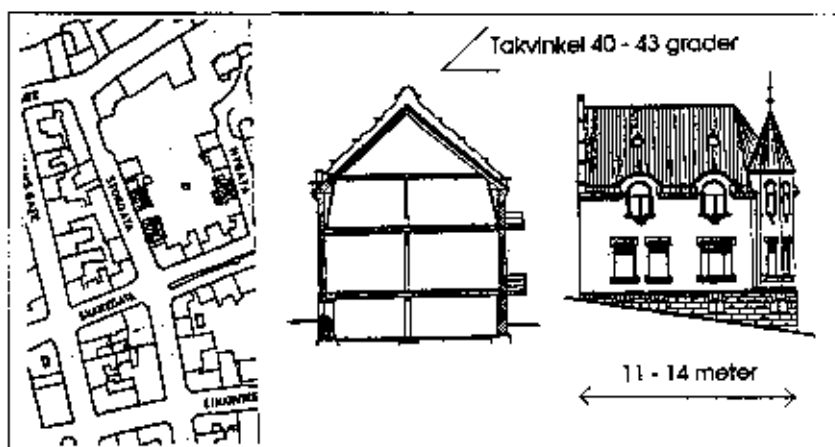


- Yttervegger:** Bærende murvegger med pusset overflate.
- Vinduer:** Trevinduer i forholdsvis lik størrelse. Vinduer i 1. etasje er ikke markert i så stor grad som i kombinerte forretnings- og boliggårder.
- Dører:** Tredører med enkle detaljer.
- Tak:** Skifertekking. I enkelte hus er takflaten brutt av mindre kobbhus.
- Etasjeskillere:** Trebjelkelag med stubbloftsfill av leire.

Frittstående boliger.

Denne bygningstypen er representert av et lite antall hus som befinner seg i nordenden av Storgata (nr. 30 og 32), Nygata (nr. 3) og på Lihaugen.

Med unntak av eiendommen på Lihaugen er disse husene plassert langs samme byggelinje mot gaten som de omkringliggende sammenhengende bygårder, med har private hager på baksiden. Oppført med kjeller, en eller to etasjer og loft. Rikere og mer individuell detaljering enn på de nærliggende utleiegårder.



- Yttervegger:** Bærende murvegger med pusset overflate.
- Vinduer:** Trevinduer i varierende størrelser.
- Dører:** Tredører med utsmykning og glassfelt.
- Tak:** Skifertekking.
- Etasjeskillere:** Trebjelkelag med stubbloftsfill av leire.

UTVIKLING/BEVARING

En del av bebyggelsen i sonen er regulert som spesialområde ("kulturhistorisk verdifull bebyggelse") i sentrumsplanen som vist på kart.

Utviklingen i bebyggelsen mot Brosundet.

Området er klassifisert som spesialområde i Sentrumsplanen. Dette uttrykker at det er et mål å bevare bygningsmassens opprinnelige karakter.

Storparten av pakkhusbebyggelsen har mistet sjøkontakten ved byggingen av Skansegata. Fotgjengerarealet på utsiden av gata har imidlertid opprettet ny og verdifull kontakt med sjøen.

Fasaderekken mot Brosundet har beholdt lite av sitt opprinnelige særpreg og detaljering, i motsetning til store deler av bebyggelsen på andre side av sundet. Nybygg, påbygg og andre forandringer har i stor grad transformert det bygningsmessige uttrykk, og fremmede detaljer og materialer er introdusert.

Fasaderekkenes verdi består idag hovedsakelig i at den fremdeles danner "vegg" i det overordnede byrommet (Brosundet), og at skala og volum for de sentrale deler av rekken er beholdt som før til tross for forandringene.

Utviklingen i Kongensgate/ Løvenvoldgata/ St.Olavsplass.

Denne bebyggelsen utgjør resten av spesialområdet innenfor sonen. Bygningsmassen har helt siden krigen gjennomgått forandringer av varierende karakter. Prosjekter som er utført før stadfestingen av gjeldende sentrumsplan viser minst respekt for den opprinnelige bebyggelseskarakter, men også de senere forandringer har ført til en gradvis utvanning av områdets opprinnelige kvaliteter. Den viste fasaderekken fra Kongensgate 13 til krysset Kongensgate/Tollbugata (nr 10) illustrerer utviklingen:

Tollbugata 10 er totalt forandret ved gjennombygging etter krigsskader. Bygningsvolum og takform er forandret, og tårn arker, balkonger og fasadeornamentikk er forsvunnet.

Bygningen Kongensgate 23 oppført etter bybrannen ble revet og det eksisterende forretningsbygg oppført i 1955. Her illustreres en total mangel på respekt for det eksisterende bygningsmiljø, både med hensyn til formgivning, materialvalg og detaljering.

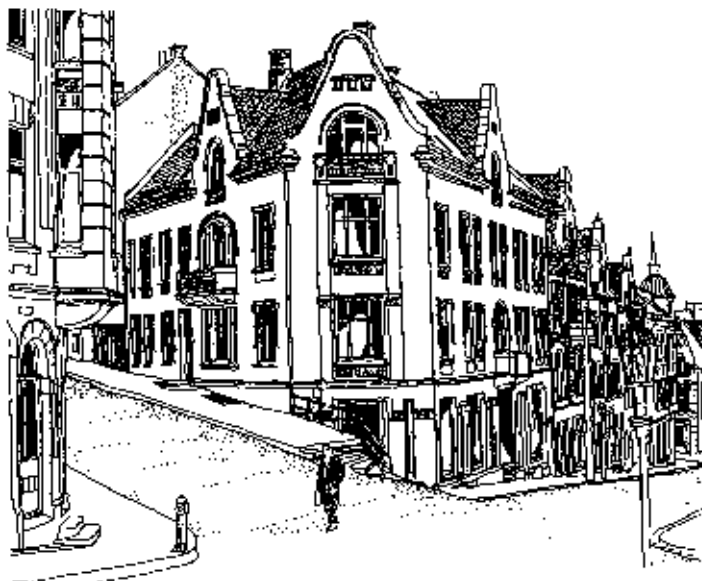
I Kongensgate 25 er oppført et nybygg som er forsøkt "gjemt" bak den beholdte eldre fasade. Verdien av denne "bevaringen" er tvilsom ved at nybygget bak fasaden rager flere etasjer over den opprinnelige gesimshøyde.

Det opprinnelige hus i Kongensgate 15 ble revet, og nybygg oppført i 1973, som en "parafase" av Ålesundsarkitekturen. I volum, skala og fasadeoppbygging er huset tilpasset den opprinnelige bebyggelsen, og representerer således en "modning" i respekten for det eksisterende bygningsmiljø. Imidlertid "avsløres" huset ved sin mangel på variasjon i fasadeoppbygging, forenklet detaljering, og i valg av materiale og sprosseinndeling av vinduene.

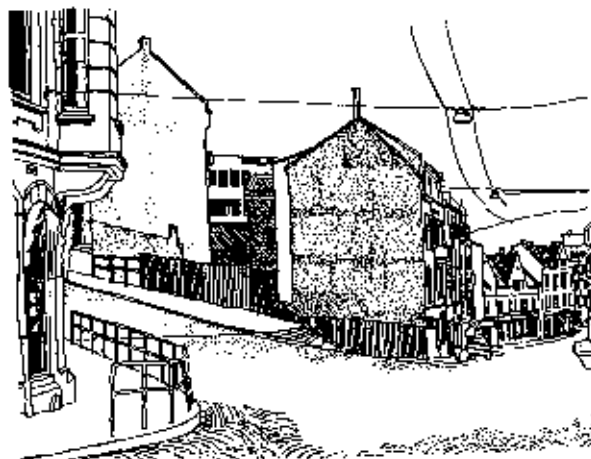
Kongensgate 13 ble restaurert i 1985, men at dette har ført til endringer i volum eller i fasadeoppbyggingen mot gaten. Imidlertid har økt utnyttelse ført til en serie kobbhus i den tidligere ubrutte takflaten. Materialbruken i nye vinduer fører også dette huset et steg bort fra sin opprinnelige karakter.

Utviklingen i murbebyggelsen utenfor spesialområdet.

Også her har det foregått en gradvis fornying og forandring av bygningsmassen. Til tross for at en her ikke har samme grad av beskyttelse under sentrumsplanen, finnes her deler av bygningsmassen med mer av sitt opprinnelige preg i behold. Som referanse til den opprinnelige gjennomreisningsbebyggelsen er disse områdene utvilsomt blant de mest verdifulle. Det er derfor nødvendig og naturlig at spesialområdet utvides til å inkludere også denne murbebyggelsen.

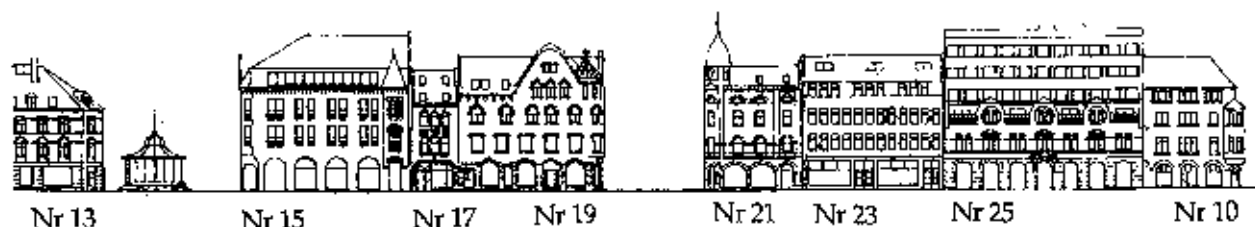
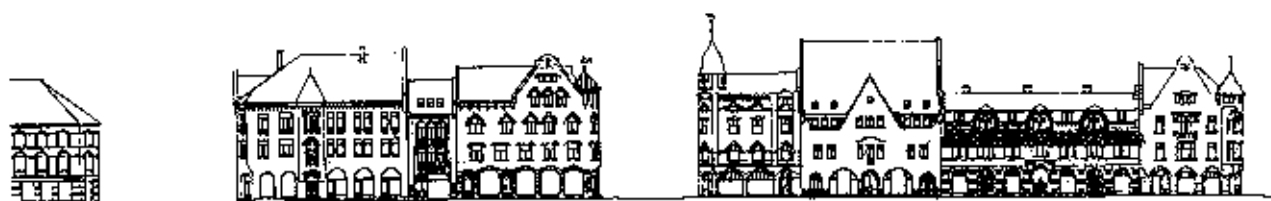


Hjørnegård før brann i 1983.



Etter fjerning av brannskadet bygning.

Krysset Storgata-Parkgata.



Kongensgate

Tollbugata

Fasadurekke Kongensgate 1907 og 1991

1 B - MURBEBYGGELSEN NØRVØYA

RETNINGSLINJER

Bylandskapet.

Området bør ikke fortettes/ bebygges på en måte som bryter med karakteristiske landskapstrekk.

Bebyggelsens gradvise opptrapping mot Aksla og andre høydedrag skal bevares.

Offentlige rom.

Kongensgate, Notenesgata/ St.Olavsplass, Løvenvoldgata, Storgata (syd), og Keiser Wilh.gata/ Kiperviktorget defineres som overordnede gaterom.

Følgende plasser bør rustes opp/ gis styrket definisjon ved gate/ fortausbehandling, møblering, beplantning, og belysning:

- Kiperviktorget.
- St. Olavsplass.
- Lorkenestorget.
- Plassdannelsen i krysset Tollbugata/ Skansegata.

Parkeringsplasser bør vurderes fjernet fra Lorkenestorget.

Akker vist på registreringskart bevares og forsterkes.

Siktlinjer vist på registreringskart holdes åpne.

Eksisterende grøntdrag vist på registreringskart bevares og rustes opp.

Grøntområdene i Byparken og på Korsahaugen bevares.

De overordnede gaterommene bør bevares, og hvor nødvendig gjennskapes (eks. utbygging av "Singertomta", ill. side 37).

Bygningsmiljø.

Området må ikke bebygges eller på annen måte fortettes på en måte som bryter med karakteristisk bygningsmiljø.

Bebyggelsen bør innordne seg den opprinnelige gjenreisningsbebyggelsen med hensyn til:

- | | |
|----------------------|--|
| Bebyggelsesmønster - | bebyggelsens kvartalsstruktur/ innbyrdes organisering, og indre byggelinjer. |
| Dimensjoner - | bygningshøyde, gesimshøyde, fasadelengde, takvinkel. |
| Materialbruk - | ytervegger, vinduer og dører, taktekking. |

Bevaring.

Bygninger fra gjenreisningsperioden skal i den grad det er mulig bevares eller tilbakeføres til sitt opprinnelige uttrykk.

Gjenreisningsbebyggelse innenfor spesialområdet bør ikke tillates revet.

Det bør legges vekt på å bevare et tverrsnitt av alle registrerte karakteristiske bygningskategorier fra gjenreisningsperioden.

Spesialområdet bør utvides til å omfatte all gjenreisningsbebyggelse langs overordnede gaterom.

Viktige enkeltstående bygninger utenfor spesialområdet bør gis vernestatus på linje med bygningene innenfor spesialområdet.

BYLANDSKAPET

Området er begrenset i utstrekning og henvender seg nordover mot Molja og Valderøyfjorden. Dominerende landskapsform er den bratte skråningen mot syd, som har vært bestemmende for utstrekningen av bebyggelsen. Ved foten av skråningen på det smale landområdet mot sjøen, ligger sjøpakkhus og boliger langs Molovegen. Bebyggelsen har et nært forhold til sjøen og danner "fasade" mot innseilingen til indre havn. Områdets øvrige bebyggelse er anlagt langs toppen av skråningen og danner silhuett. Dette er bolighus med hovedfasade sydover mot Brunholmgata. På baksiden er plassert uthus og bakgårder samt mindre hager, alt høgt over områdets øvrige bebyggelse, noe som forsterker landskapsformens vertikalitet.

Trehusbebyggelsen som er fra før bybrannen, representerer den eldste delen av bygningsmassen i sentrum. Av registreringskartene i avsnittet "Utvikling av byens form" ser en at den lineære bebyggelsen etterhvert har utviklet seg i vestlig retning langs Molovegen.

Sjøfronten er uforandret etter den tidlige bebyggelsen og anleggelsen av moloen. Strandlinjen er ikke berørt av utfyllinger i sjøen eller veg/kaianlegg som i andre deler av sentrum.

OFFENTLIGE ROM

Området betjenes av Molovegen som eneste gate langs sjøen. Denne vegen gir atkomst til alle eiendommene i den lavereliggende delen av området. Gateløpet følger sin opprinnelige trassé mellom pakkhus og boliger, og oppleves som et klart definert, intimt og skjermet uterom.

Overordnet byrom som også oppleves fra og sterkt påvirker områdets karakter er havneområdet som dannes av Molja mot vest, Skansekaia mot nord og områdets egen strandlinje/ bebyggelse mot syd.



Molovegen ca 1900.

Nr. 14, 12 og 10 (til venstre) står fremdeles

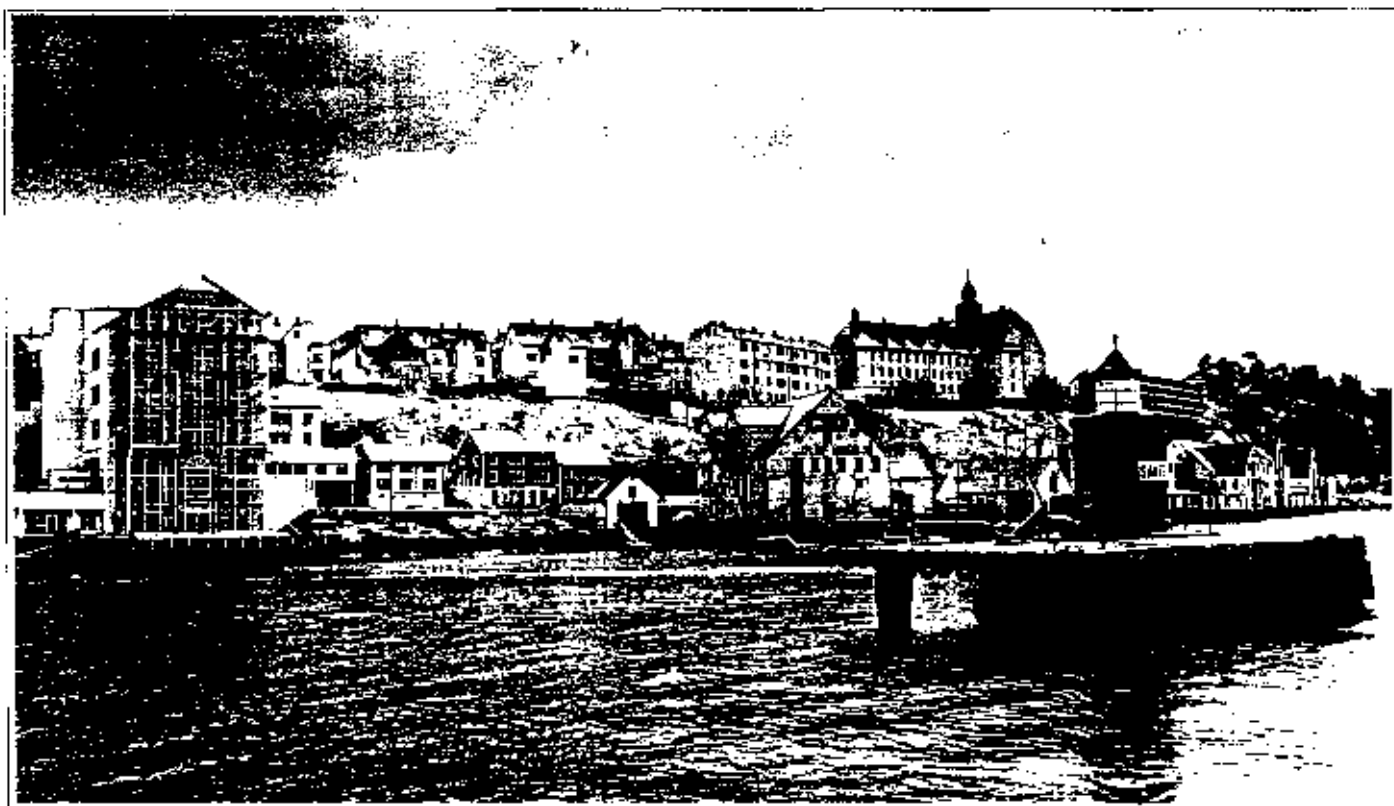
Nr. 17 (til høyre) er borte.



Molovegen 12 i slutten av 1940-åra.

Nr. 12 står tilnærmet uendret idag.

Nr. 17 (i bakgrunnen) er borte.



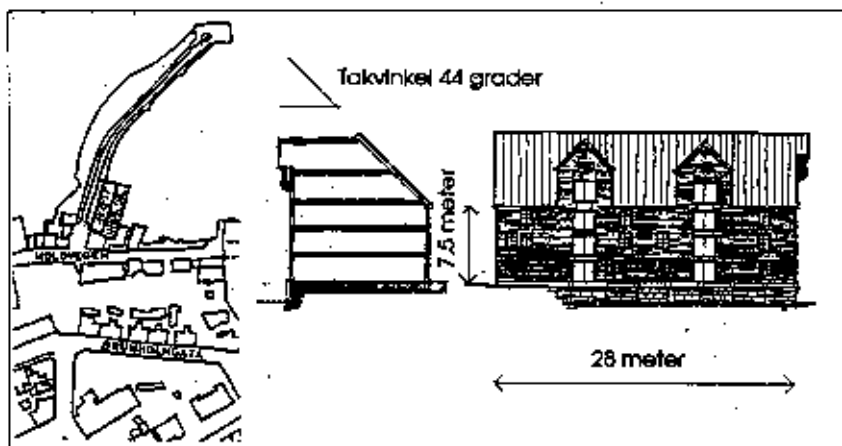
1992

BYGNINGSMILJØ

Bebyggelsen i området faller innenfor to typiske bygningskategorier:

Sjøpakkhus.

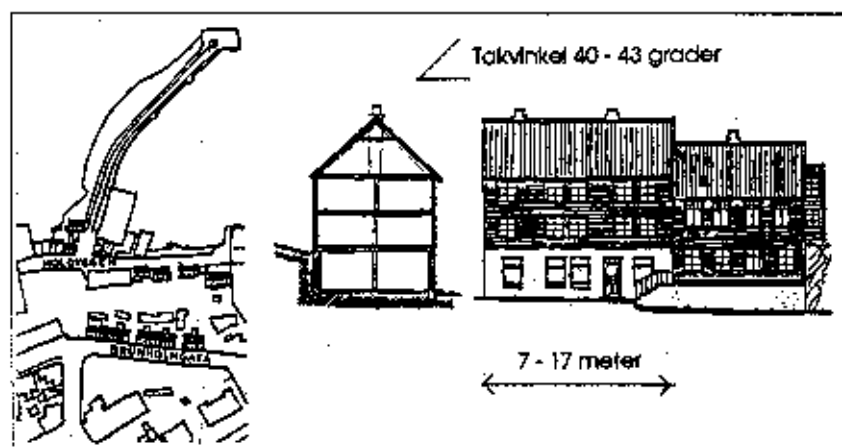
I sonen finner en kun ett sjøpakkhus, Jervelbua. Visuelt og karaktermessig hører imidlertid også rekken av pakkhus videre vestover langs Molovegen med i dette miljøet, selv om disse ligger utenfor sonegrensen. Karakteristisk for sjøpakkhusene er måten de henvender seg til sjøen, med direkte kontakt dit, uten kaianlegg på utsiden. Arker med heismaskineri og atkomst til loftsetasje gir markante fasade- og takformer. Vanligvis 3 etasjer + loftsareal.



- Konstruksjon:** Bærende søyler og dragere av tre. I noen tilfeller er stålsøyler satt inn for å tåle tyngre belastninger ved senere behov.
- Yttervegger:** Reisverk med utvendig liggende bordkledning.
- Vinduer:** Opprinnelig beskjedent antall i forholdsvis små åpninger regelmessig plassert i veggflaten. Nye vinduer plassert "tilfeldig" i veggen.
- Vindedører:** Tredører i store åpninger, vendt mot sjøen på en eller to sider av bygningen.
- Tak:** Skiffterekking
- Etasjeskillere:** Trebjelkelag med golvbord av grov dimensjon, uten himling

Bolighus.

Denne sonen har den største konsentrasjonen av eldre trehus i sentrum. Disse er plassert i to grupperinger: langs Molovegen, og mot Brunholmgata. Stort sett små bygninger på to etasjer + loft. Kjeller vanlig, med utgang og vinduer mot en side, muliggjort av det skrånende terrenget.



- Yttervegger:** Reisverk med utvendig liggende bordkledning.
- Vinduer:** Trevinduer av jevn størrelse, regelmessig plassert i veggen
- Tak:** Skiffterekkede tak med takluker. Takoppbygg uvanlig.
- Etasjeskillere:** Bjelkelag og golvbord av tre.

UTVIKLING/BEVARING

Bebyggelsen i den del av sonen som ligger langs sjøen (Molovegen) er inkludert i sentrumsplanens spesialområde for "kulturhistorisk verdifull bebyggelse".

Hele sonen er regulert til boligareal.

Området ble ikke berørt av bybrannen, og bebyggelsen har stort sett beholdt sin opprinnelige karakter fra forrige århundre. Innenfor sonen har det vært et svært begrenset omfang av nyhygging og andre fysiske forandringer. Den opprinnelige bruk av bygningene, boliger og sjøbuer, har fortsatt frem til vår tid. Bygningsmassens fysiske forfall setter imidlertid nå sitt preg på området.

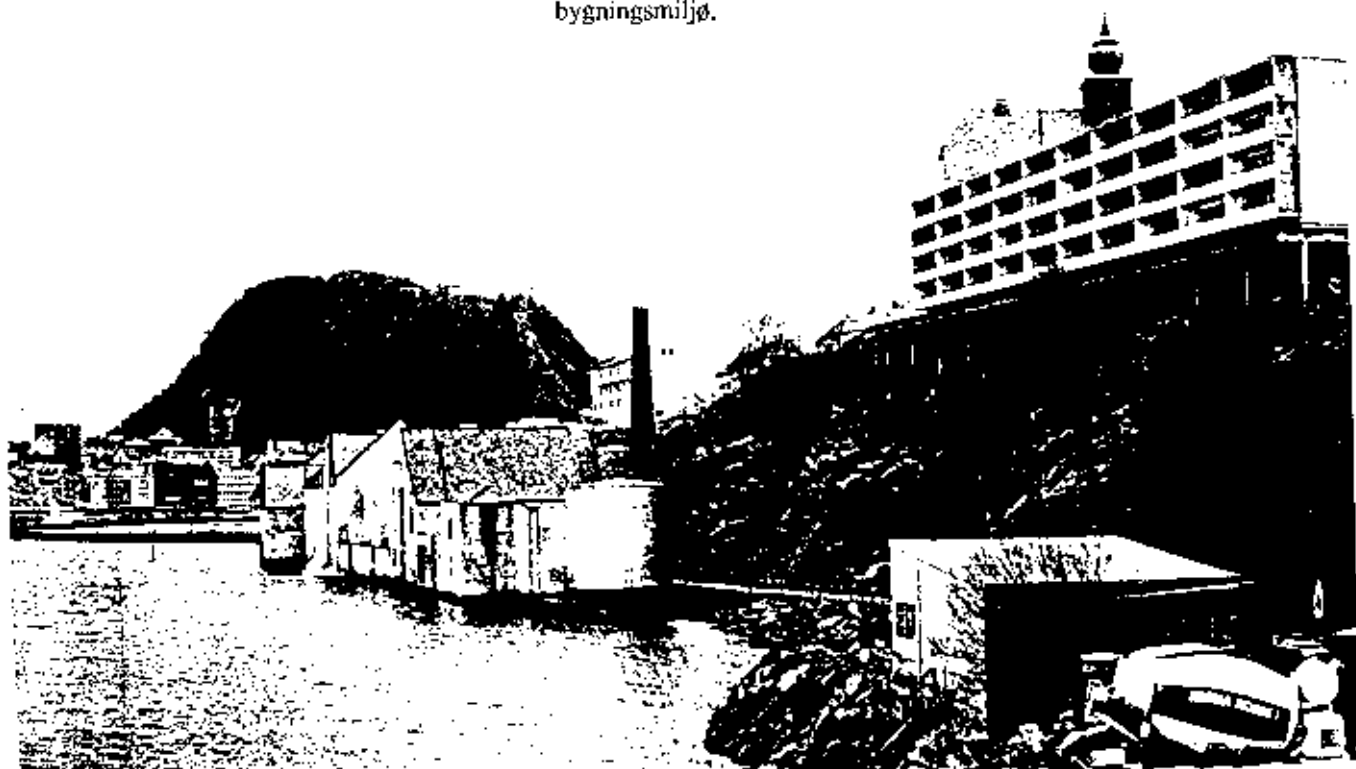
I området umiddelbart øst for sonen har det i de senere år foregått utbygging av en slik karakter at det her er oppstått et brutalt skille mellom de to sonene.

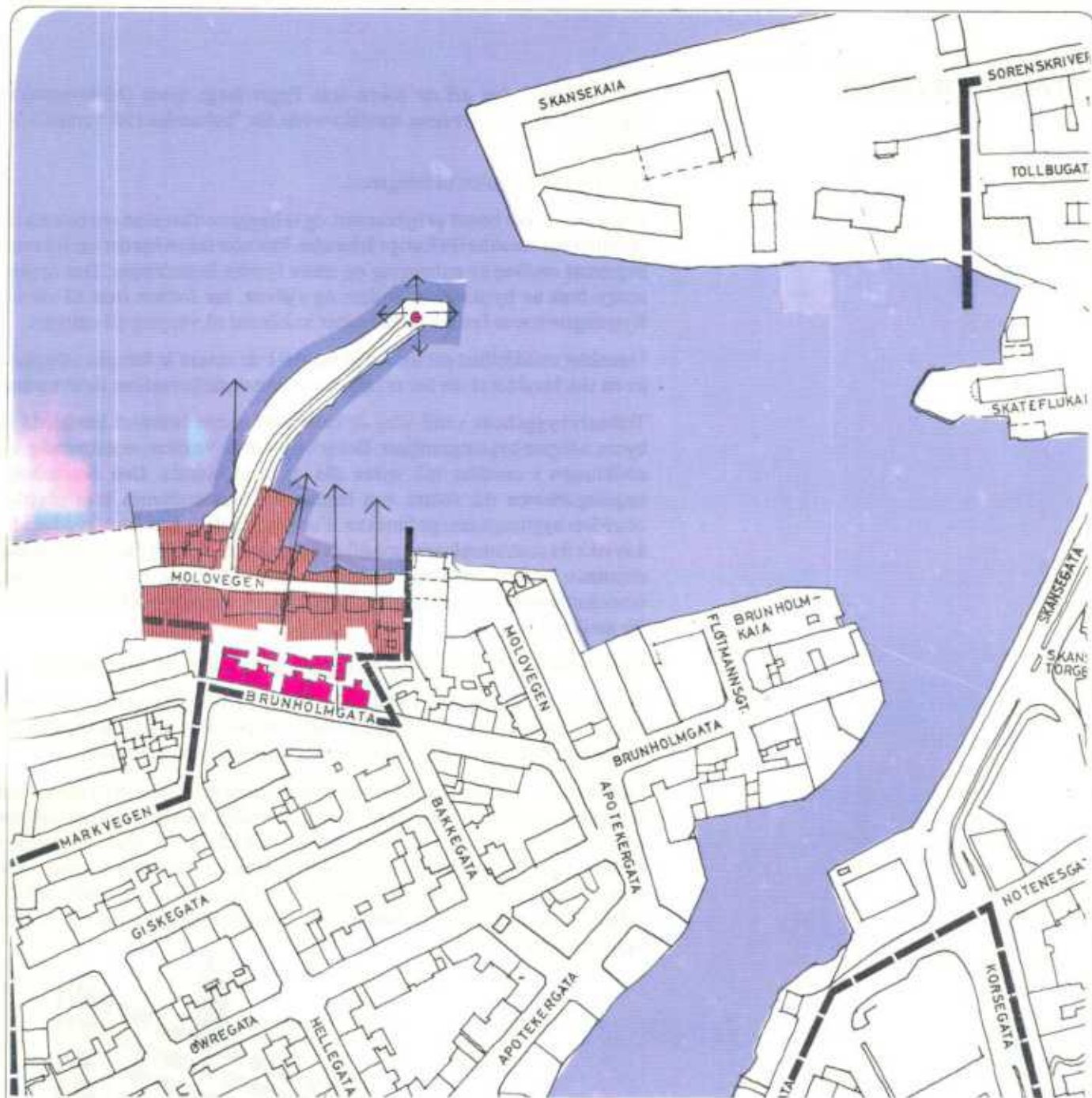
Trehusbebyggelsens verdi idag er hovedsaklig som historisk bindeledd til byens tidligste bygningsmiljøer. Bevaring av disse verdiene er nødvendig, og utviklingen i området må styres slik at dette oppnås. Den eksisterende bygningsmassen må vernes mot inngrep og bruksendringer som påvirker områdets bygningsmessige karakter. For å oppnå dette kan det bli nødvendig å avvike fra sentrumsplanens spesifiserte reguleringsformål (boliger) og tillate alternativ bruk av sjøbuene hvor disse ikke egner seg for boligutvikling innenfor de form- og bevaringsmessige kriterier som her bør legges til grunn for utviklingen.

Sjøkontakten både innenfor og utenfor havneområdet må ikke svekkes.

Bebyggelsen vestover langs Molovegen ligger utenfor planområdet og sonen. Historisk og bygningsmessig er den likevel en integrert del av miljøet, og må derfor behandles på samme måte som bebyggelsen innenfor sonen.

I sonens øvre områder (Brunholmgata) har husene gjennomgått en større grad av forandringer. Dette har svekket den opprinnelige karakter, men til tross for dette er bygningsvolum og -form bevart. Likeså er det ubebygde areal i skråningen mellom bebyggelsen i Brunholmgata og Molovegen intakt, både som uteareal og kommunikasjonslinje mellom den øvre og den nedre bebyggelsen. Disse miljøverdiene bør bevares sammen med det øvrige av sonens bygningsmiljø.





- "Kulturhistorisk verdifull bebyggelse"- spesialområde ifølge Sentrumsplanen
- Enkelthbygg som forslås vernet i samme grad som bebyggelsen i spesialområdet
- Overordnet gaterom
- Parkdrag som foreslås vernet/forsterket
- Sjølinje, kailinje, sjøtrapper som foreslås vernet
- Viktig akse
- Viktige siktlinjer
- Viktig utsiktspunkt

2 - TREHUSBEBYGGELSEN MOLOVEIEN

RETNINGSLINJER

Bylandskapet.

Området bør ikke bebygges eller fortettes på en måte som bryter karakteristiske landskapstrekk.

Skråningen mellom Molovegen og Brunholmgata bør bevares som åpent grøntområde for å understreke den vertikale landskapsform.

Offentlige rom.

Akser vist på registreringskart bør bevares og forsterkes.

Siktlinjer vist på registreringskart bør bevares og forsterkes.

Gateløpet langs Molovegen bør bevares og rehabiliteres.

Tilhørigheten med det overordnede byrom (Indre havn/ Brosundet) bør bevares ved å forhindre nybygging langs den åpne sjølinjen.

Bygningsmiljø.

Nybygg eller forandringer til eksisterende hus skal tilpasses eksisterende trehusbebyggelse med hensyn til:

- Bygningsstruktur
- Orientering
- Takform
- Volum
- Høyder
- Materialbruk

Bevaring.

Trehusbebyggelsen bør bevares eller tilbakeføres til sin opprinnelige form og uttrykk.

Det bør ikke tillates riving av trehusbebyggelsen langs Molovegen.

Jervelbua har stor betydning som historisk referanse, landemerke og forbindelsesledd til det indre havneområdet (det overordnede byrom). Dette bør understrekes ved at bygningen vernes mot inngrep som svekker disse kvalitetene.

Det bør vurderes å utarbeide en helhetlig verneplan for trehusbebyggelsen i Moloveien. Denne bør også ta hensyn til øvrig bebyggelse vestover langs Molovegen.

BYLANDSKAPET

De opprinnelig dominerende landskapselementene innenfor sonen var Skanseholmen og Toldbodhaugen. Begge disse er nå borte som karakteristiske landskapsformer. Holmen "forsvant" ved utbyggingen av Skansekaia i 1890-åra, og i slutten av 1930-årene ble Toldbodhaugen fjernet. Slik har området idag ingen topografisk variasjon, og fremstår som et kaiareal med eldre og nyere kaibebyggelse uten noe enhetlig preg eller forhold til bestemte landskapsformer.

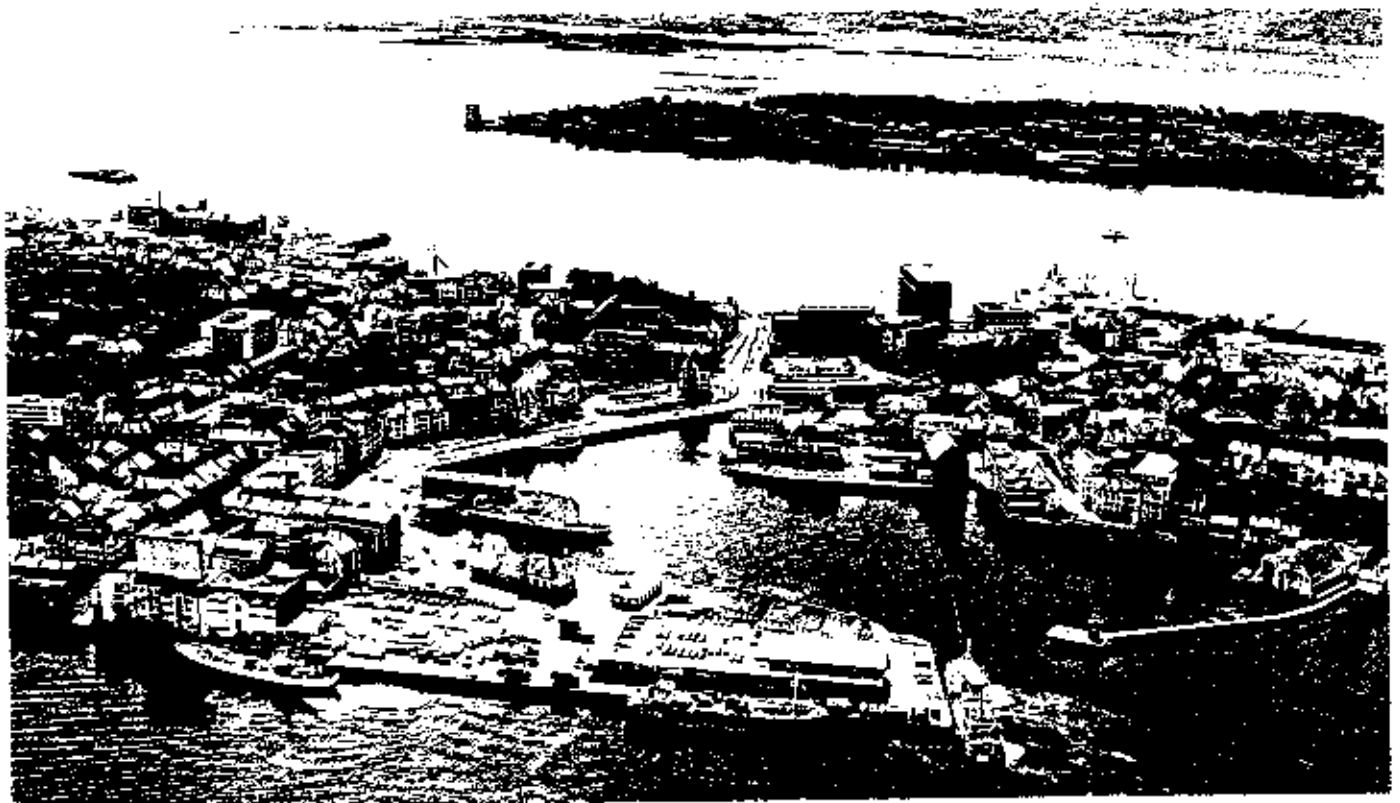
Byveksten innenfor sonen tok til senere enn i de øvrige sentrums-sonene, og har fra første stund vært preget av at utbyggingen var relatert til maritime behov på det som ble byens viktigste kaiområde for kysttrafikken.

Frem til kaiutbyggingen i slutten av forrige århundre forble strandlinjen stort sett uforandret, men fikk da mot syd (indre havn) og vest den form som ennå eksisterer. Mot nord har kaiutvidelsene i 1963-64 ytterligere fjernet den opprinnelige strandlinjen.

OFFENTLIGE ROM

Som området fremstår idag, er her ingen klart definerte uterom. Dels på grunn av mangelen på klare bygningsstrukturer, dels på grunn av at området åpner seg i "alle retninger" med sjø på tre sider.

Fra sydsiden av Skansekaia med den eldre kaibebyggelsen, oppleves imidlertid indre havn som et viktig overordnet byrom. Dette påvirker karakteren av denne sydlige delen av sonen, på samme måte som det påvirker trehusbebyggelsen på motsatt side av havnen (sone 2). Ved denne felles påvirkning fra de to uterommene gis deler av de to sonene en visuell og karaktermessig samhörighet, noe som forsterkes ved at bygningene på begge sider av havnen har fellestrekk gjennom alder (oppført før bybrannen) og materialbruk (trehusbebyggelse).



BYGNINGSMASSEN

Bebyggelsen i området er lite homogen.

Mot sør på Skansekaia finner en de eldste husene bestående av kai-bebyggelse av tre fra før bybrannen, med klart slektskap til trebebyggelsen i området ved Molovegen på motsatt side av havnebassenget.

Mot nord er plassert kai- og lagerbygninger i betongkonstruksjon. Disse bygningene bryter med den gamle "kai-karakteren" som delvis forsvant ved riving for å gi plass til de nye "rasjonelle" bygningene.

Lengst øst i sonen, på nordsiden av Sørenskriver Bullsgate ligger også kai- og lagerbygninger. Disse er henvedt både mot gata og sjøen. Ett av husene er fra gjenreisningsperioden, mens de fleste er av nyere dato og fremstår i volum og form som brudd på den tidligere bygningsstruktur.

UTVIKLING/BEVARING

Den vesentligste delen av sonen er ifølge sentrumsplanen regulert til kaiareal.

Sonen ligger i sin helhet utenfor spesialområdet for "kulturhistorisk verdifull bebyggelse".

Utviklingen i sonen har vært diktert av de funksjonelle behov for å betjene båttrafikken langs kysten. Utbyggingen av Skansekaia har gradvis fjernet den opprinnelige strandlinje, men i hele området er sjøkontakten oppretholdt.

I sonen finner en både bygninger som bør bevares, og områder der utviklingen bør styres slik at nye aktiviteter skapes og tilknytningen til øvrige sentrumsområder forsterkes.

Bevaring av trebebyggelsen.

Av sonens bygningsmasse er det den eldre trebebyggelsen mot indre havn som har størst kulturhistorisk verdi. Denne representerer forbindelsen tilbake til den tidlige havneutviklingen med hensyn til plassering og bygningstype. På denne bakgrunn vil det være riktig at disse bygningene tas med i en utvidelse av sentrumsplanens spesialområde, og at utviklingen i denne del av sonen bevisst tar sikte på å bevare de kulturhistoriske verdiene.

Utvikling av den øvrige bebyggelsen.

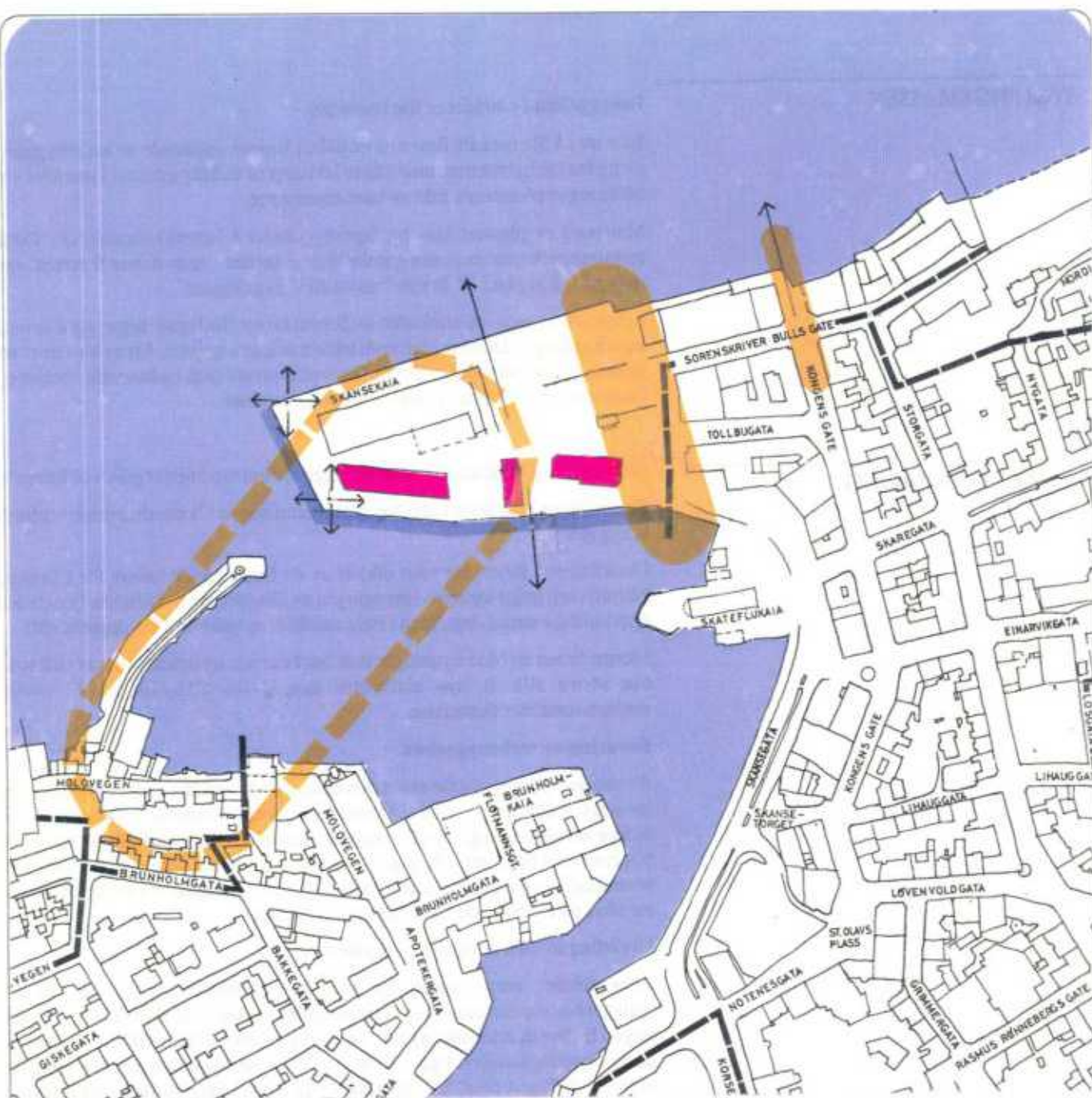
Bebyggelsen nord i sonen har liten kulturhistorisk verdi, men ved sin beliggenhet danner disse bygningene sjøfront utad mot skipsleia og innseilingen fra byens nordside. Slik er også denne bebyggelsen viktig. Verdien av denne bygningsmassen ligger forøvrig i det potensiale den representerer for videreutvikling av området. Utviklingen her må ta sikte på å tilrettelegge for økt sjøkontakt, samtidig som det vil være viktig å gjenopprette kontakt med det øvrige bysentrum via det eksisterende gatenett.

Utvikling av trafikkmessige forhold.

Landverts adkomst til området var opprinnelig via Kongensgate og Tollbugata som førte inn i sonen ved Tollbua. Idag er hovedadkomsten via Skansegata langs indre havn.

Planlagt utvidelse av godstrafikk med containere over Skansekaia vil føre til en dramatisk økning i tung biltrafikk til og fra området. Dette vil virke negativt på miljøet i sonen og i andre sentrumsområder som forbinder kaiområdet med innfartsvegen (Skansegata, Korsegata).

Kommunens forslag til gatebruksplan for sentrumsarealene viser en rundkjøring anlagt i det nåværende krysset Tollbugata/ Skansegata. Den planlagte rundkjøringen virker tilfeldig plassert. En eventuell rundkjøring må inngå som en del av en helhetlig oppgradering av området der også byformmessige og antikvariske krav ivaretas.



- Enkeltbygg som foreslås vernet i samme grad som bebyggelsen i spesialområdet
- Områder hvor tverrforbindelse til sjøen bør opprettes/opprettholdes
- Overordnet gaterom
- Parkdrag som foreslås vernet/forsterket
- Sjølinje, kailinje, sjøtrapper som foreslås vernet
- Viktig akse
- Viktige siktlinjer
- Viktig utsiktspunkt

3 A - SJØFRONTEN NORD

RETNINGSLINJER

Bylandskapet.

Nybygging eller ombygging av eksisterende bebyggelse langs Sørenskriver Bullsgate bør understreke områdets etablerte sjøkontakt/ sjøfront, og fornye og forsterke denne.

Offentlige rom.

Ny bebyggelse bør gis et bebyggelsesmønster som medvirker til dannelse av definerte uterom med tilknytning til eksisterende gatestruktur (Sørenskriver Bullsgate, Tollbugata). Det bør utarbeides detaljplaner for avslutning av Kongensgate og Skansegaia mot nord.

Siktlinjer vist på registreringskart holdes åpne.

Bygningsmiljø.

Utbygging mot nord (Skansekaia nord, S.Bullsgt) bør i utforming og uttrykk understreke områdets maritime tilknytning.

Bevaring.

Trehusbebyggelsen på Skansekaia sør bør vernes i sin opprinnelige form.

Storgatestein på Skansekaia sør bør bevares og danne utgangspunkt for gatebelegning i området.

Trafikksystem.

Nytt trafikkmønster for betjening av kaiområdet bør ikke anlegges på en slik måte at det eksisterende bygningsmiljø forringes.

BYLANDSKAPET

Den opprinnelige strandlinjen mot syd var variert, med vikar (ved Hellen, Korsen, Kipervika og Buholmsundet), holmer (Buholmen) og nes (Storneset). Utfyllinger i sjøen har fra tidlig av ført til gradvis forandring av denne sjølinjen, slik at arealet som ligger innenfor sonen, med unntak av Buholmen og Storneset, er arealer som er oppstått som en følge av planlagte forandringer.

Kaianleggene mot vest (Prestebrygga/Storneskaia) og øst (Meierikaia) har bebyggelse uten noen definert bygningsstruktur.

Bylandskapsmessig oppleves sonen som et fysisk skille mellom sjøen og den bakenforliggende bebyggelsen i tilstøtende soner. Den eldre del av denne bebyggelsen dannet tidligere sjøfront mot Aspevågen.

Registreringene viser at det på Buholmen og i området ved Buholmsundet var forholdsvis tidlig byvekst. Bebyggelsen vokste frem som en følge av gode havneforhold i sundet. Selv om husene på Buholmen overlevde bybrannen, fant det etterhvert sted store forandringer ved utbyggingen av meieriet, og senere innfartsvegen. Slik har bygningsstrukturen nå få eller ingen røtter til den opprinnelige bebyggelsen. Buholmen er videre adskilt fra øvrig sentrumsbebyggelse ved innfartsvegens plassering i det tidligere Buholmsundet.

Sjøfronten domineres av de to kaianleggene (Prestebrygga/Storneskaia og Meierikaia) samt nye veganlegg (Sjøgata og innfartsvegen). Gradvis er tidligere karakteristiske trekk visket bort. Sjøtrapper er forsvunnet (Korsen syd, Kiperviktorget, Buholmsundet), og skjermede fortøyningsplasser for båter er gjenbygget (Buholmsundet, Buholmvalen). Sjøfronten består nå dels av store kaier, dels av trafikkårer med kaifront eller steinfylling på utsiden.

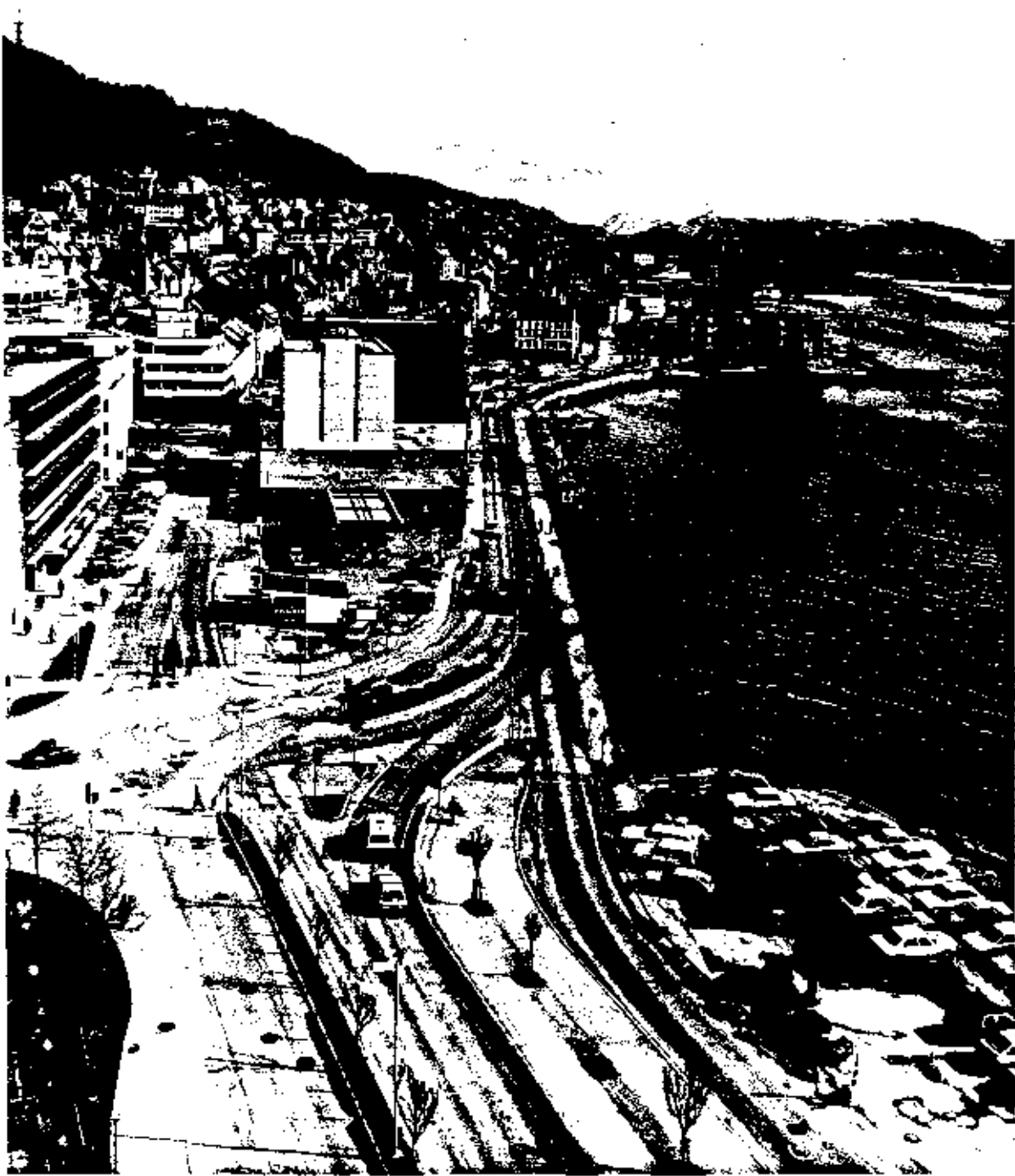
OFFENTLIGE ROM

På grunn av at delområdet har lite av sammenhengende bebyggelse, finnes her ingen klart definerte uterom. De tilstøtende områdene har imidlertid viktige byrom som grenser mot dette området og oppleves herfra. Det viktigste av disse er Brosundet, byens overordnede byrom. Atkomsten til Brosundet fra syd skjærer seg gjennom området, og gir delområdet en ellers manglende forbindelse med resten av byen. Via denne forbindelsen nås det overordnede byrommet både visuelt og fysisk. Kiperviktorget er det andre klart definerte og viktige byrommet som oppleves fra området. Delområdet påvirkes lokalt av begge disse byrommene. Det tredje uterommet som grenser opp mot området er Rådhusplassen.

BYGNINGSMASSEN

Bebyggelsen i området finner en på de to kaioområdene. På Prestebrygga/Storneskaia er kaibebyggelsen av nyere dato. Til tross for at bebyggelsen på Buholmen er gruppert likt den tidligere bygningsstrukturen, så har de store forandringene forbundet med meieri- og vegbygging ført til at den eksisterende bygningsmassen har få eller ingen røtter verken til den opprinnelige bebyggelsen her, eller til den øvrige by-bebyggelsen.

Forøvrig preges delområdet av de nyere bygninger som ligger opp mot områdegrensen (Rådhuset, forretningsbygg langs Sjøgata). Ved sitt volum og skala har disse introdusert en ny «grammatikk», og virker negativt dominerende på sjøfronten syd.



Sjøgata/innfartsvegen

UTVIKLING/BEVARING

Betrakter en «sjøfronten sør» slik den ligger idag kan en konstatere at Sjøgata/innfartsvegen ligger som et stengsel mellom den historiske bebyggelsesstrukturen og Aspevågen.

Størsteparten av delområdet er i sentrumsplanen regulert til havne- og trafikkareal. Dagens miljø forteller historien om den markerte overgangen fra sjø- til landtrafikk, noe som nå også setter sitt klare preg på resten av sentrumsområdet i Ålesund.

Bebyggelsen består med få unntak av lager, industri og kaibebyggelse fra etterkrigstiden. På grunn av vegfunksjonen i retning øst/ vest har delområdet ingen klar henvendelse verken mot sjølinjen eller mot de øvrige delene av byen. Isolert sett har området ingen kvaliteter utover de rent funksjonelle, og har liten sammenheng med bystrukturen forøvrig. Områdets verdi består først og fremst i det potensiale det representerer for videre utvikling av sentrumsområdet i Ålesund. Det vil være naturlig og nødvendig at en slik utvikling tar utgangspunkt i de kvaliteter som gikk tapt ved anleggelsen av den nye sjøfronten langs byens sørfront. Disse kvalitetene kan gjenskapes som følger:

Gjenopprettelse av sjøkontakt.

Teoretisk kan dette skje på to måter:

- i. Strandlinjen «trekkes tilbake» til den historiske bystrukturen.
- ii. Ny aktivitet etablerer en ny sjøfront langs innfartsvegens sydside.

Gjenopprettelsen av sjøkontakten bør involvere bruk historiske elementer som sjøtrapper, brygger, fortøynings- og ilandstigningsmuligheter for mindre båter osv.

Gjenopprettelse av sammenheng med overordnet landskapsrom.

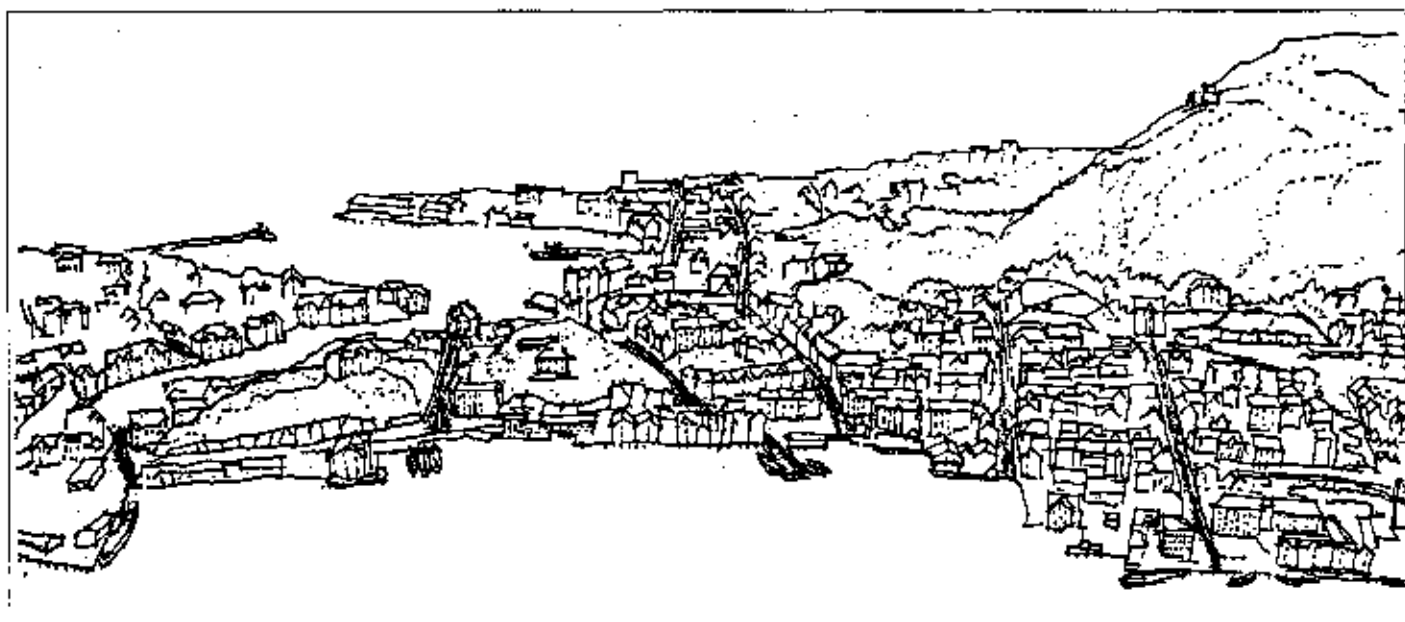
Dette bør tilstrebes ved at ny bebyggelse i sørenden av Brosundet blir av lineær karakter, klart henvendt mot sundet. Sammen må bebyggelsen og trafikkmønsteret således bygge seg opp mot og forsterke denne hovedaksen i landskapsrommet.

I sentrumsplanen er regulert ny veg vestover med ny bro over Brosundet sør. Forlengelse av innfartsvegen på denne måten vil redusere den eksisterende kontakten med det overordnede byrommet, og videre gjøre det vanskelig å oppfylle behovet for å styrke denne kontakten. Ny vegforbindelse vestover i hhv. sentrumsplanen bør derfor revurderes.

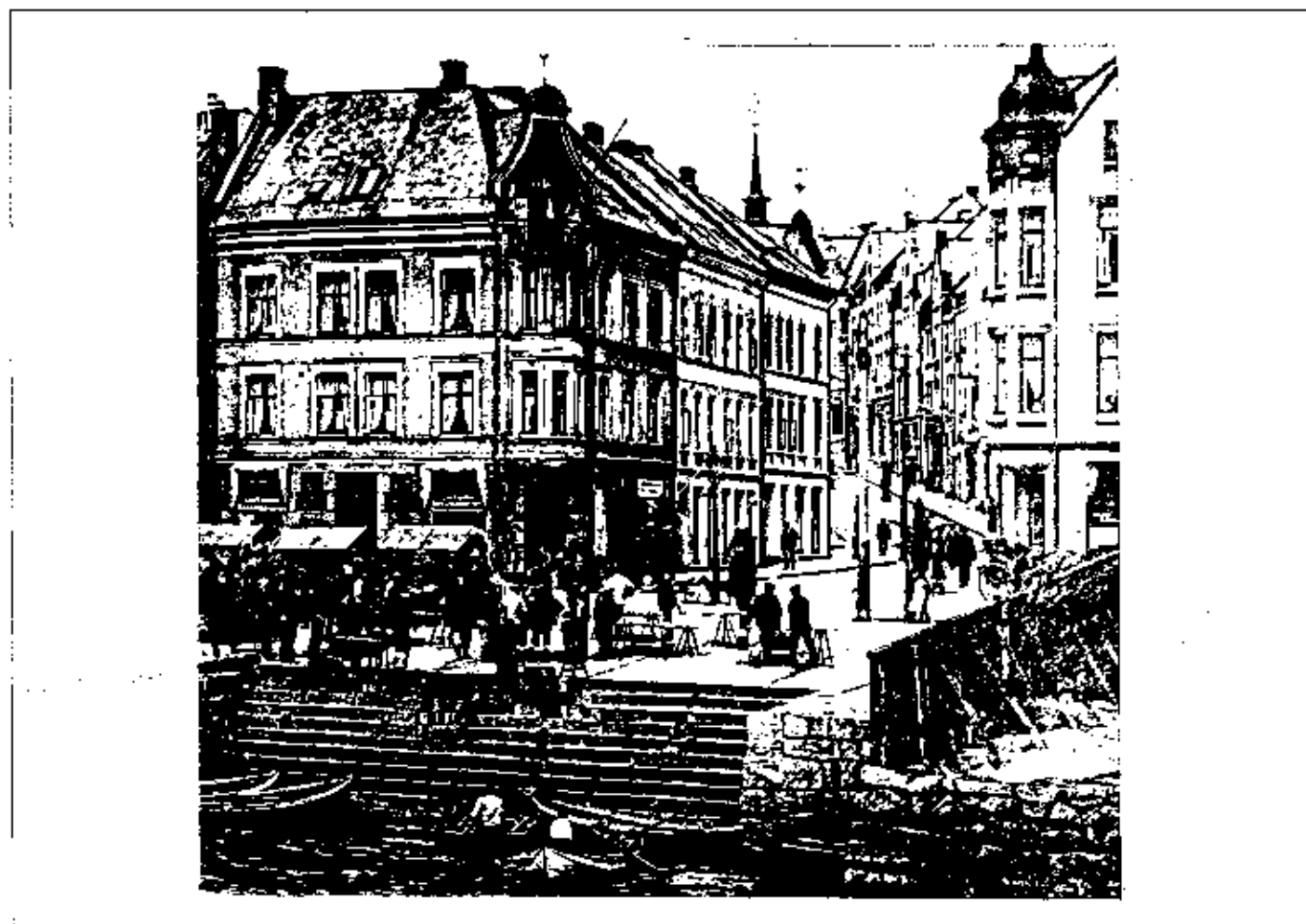
Gjenopprettelse av sammenhengen med omkringliggende bystruktur.

Det etableres et bygnings- og trafikkmønster som binder området tettere sammen (fysisk og visuelt) med den eksisterende bystrukturen. Denne sammenbindingen bør skje i tidligere knutepunkter som Prestegata, Brosundet, Korsegata, Kiperviktorget og Buholmgata.

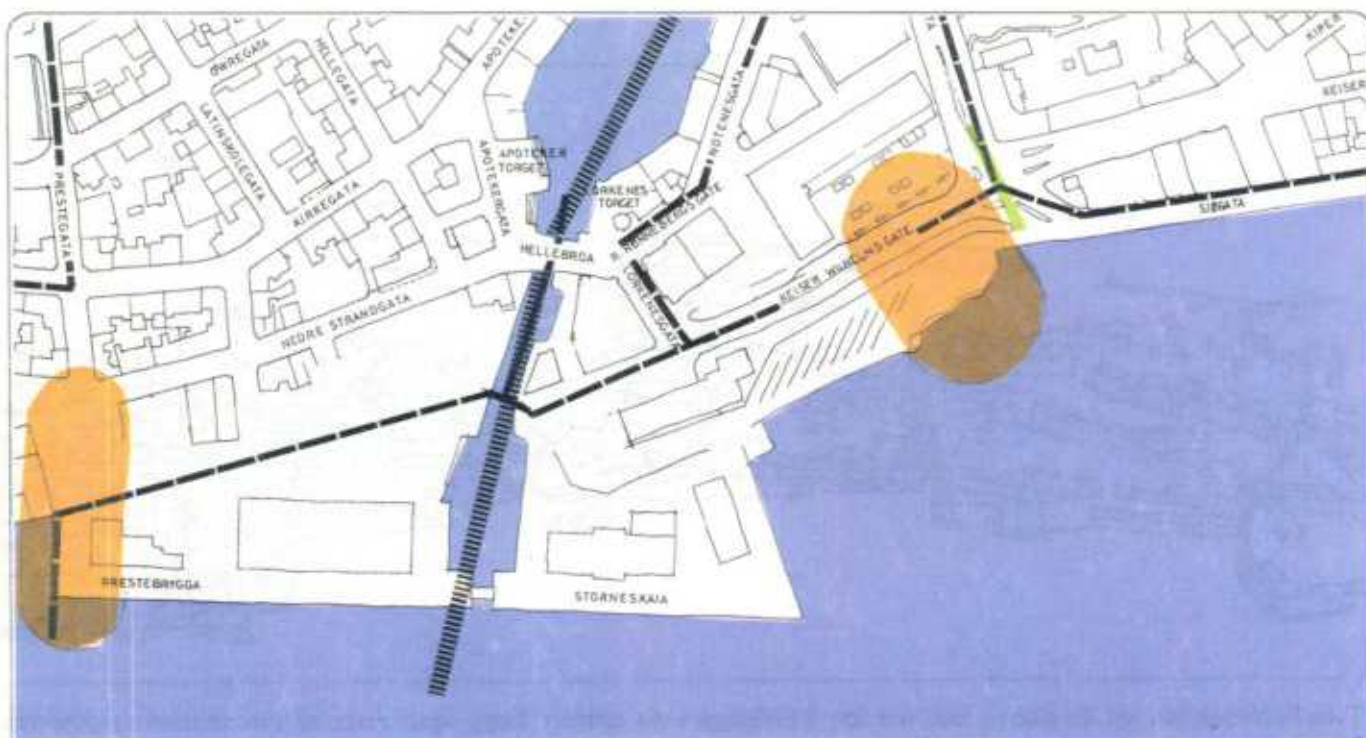
Gjennomføring av planer og prosjekter som bygger på prinsippene nevnt ovenfor vil kreve omdisponeringer både med hensyn til dagens arealbruk og til sentrumsplanens bestemmelser.



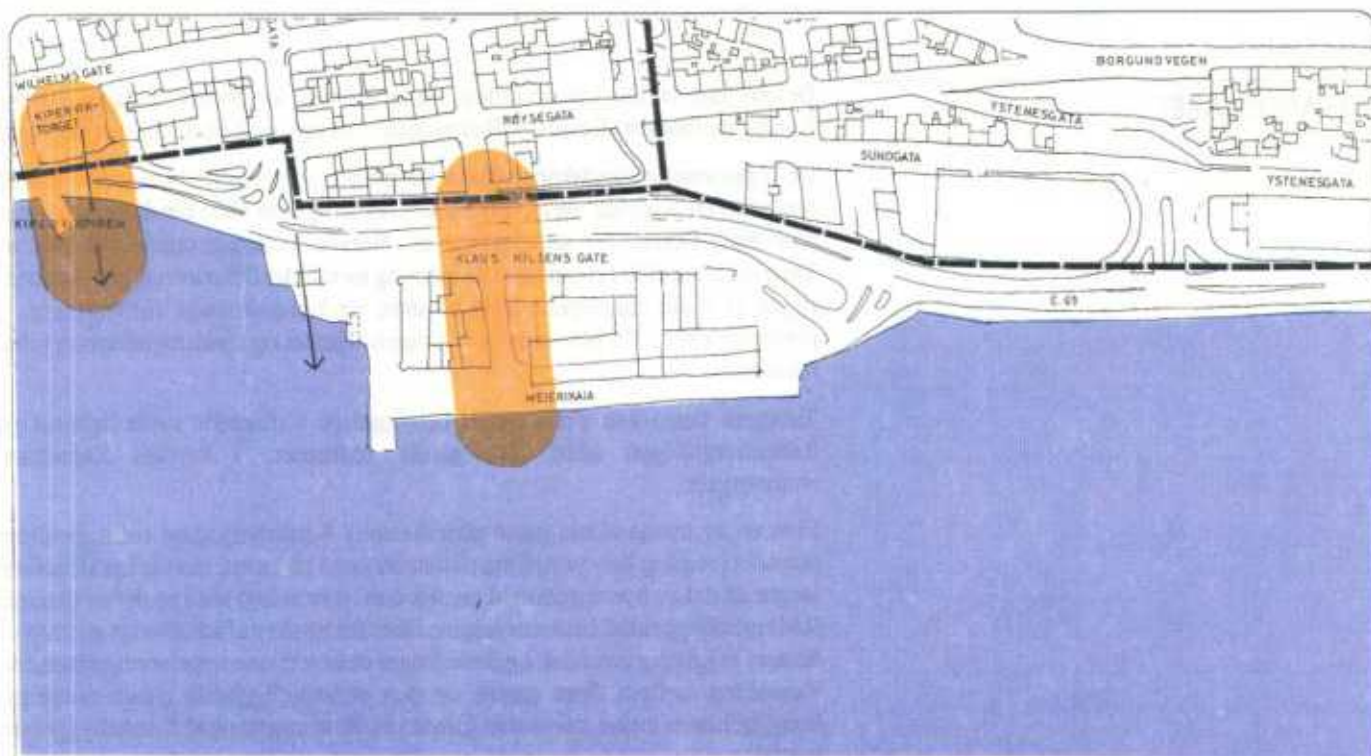
Tverrforbindelsene ned til sjøen dominerte før E69/Sjøgata ble etablert. Legg også merke til den varierte og oppstykkede bebyggelsen langs sjøen.



Sjøtrapp ved Kiperviktorget. Bilde tatt ca. 1910.



- Enkeltbygg som foreslås vernet i samme grad som bebyggelsen i spesialområdet
- Områder hvor tverrforbindelse til sjøen bør opprettes/opprettholdes
- Overordnet gaterom
- Parkdrag som foreslås vernet/forsterket
- Sjølinje, kai linje, sjøtrapper som foreslås vernet
- Viktig akse
- Viktige siktlinjer
- Viktig utsiktspunkt



3 B - SJØFRONTEN SØR

RETNINGSLINJER

Bylandskapet

Ny bebyggelse bør understreke aksen/landskapsrommet gjennom Brosundet ved å danne en enhetlig fasadevegg på begge sider av sundet.

En eventuell kryssing av Brosundet med ny vegtrasé sør for Hellebroa som vist på gjeldende reguleringsplan for Ålesund sentrum, bør revurderes, eventuelt lagt i tunnel under sundet.

Offentlige rom

Ny bebyggelse bør gis et bebyggelsesmønster som danner definerte og attraktive uterom. Disse bør knyttes sammen med tilstøtende gater i omkringliggende områder f. eks. Prestegata, Korsegata og Buholmgata.

Nye prosjekter som omfatter området bør forsterke og/eller underordne seg det overordnede gaterom i omkringliggende områder, f.eks. Kiperviktorget og Korsegata.

Akser vist på registreringskart skal forsterkes/bevares.

Siktlinjer vist på registreringskart skal holdes åpne.

Større utbyggingsprosjekter bør ta stilling til områdets forhold til omkringliggende grøntstruktur. Forlenging av eksisterende "grøntakser" i f. eks. Buholmgata og Rådugata bør vurderes.

Bygningsmiljø

Ny bebyggelse langs begge sider av Brosundet skal gis en utforming og uttrykk som viser sammenheng og tilhørighet med eksisterende sjøhusbebyggelse langs indre havn.

Utvikling

Utforming av ny sjøfront og bebyggelse bør gis en utforming og detaljering som viser positiv sammenheng med den historiske sjøfronten langs byens sørside.

4 - RÅDHUSOMRÅDET

BYLANDSKAPET

Delområdet er lite i utstrekning, og avgrenses av Notenesgata mot nord, Korsegata mot øst, Keiser Wilhelms gate mot sør, og Slinningsgata mot vest.

Den opprinnelige landskapsformen var preget av Rønneberghaugen som delte området i en "sydside" og en "nordside". Så tidlig som 1865 ble deler av haugen mot nord fjernet for anleggelsen av Notenesgata, og opparbeidelsen av Slinningsgata etter krigen førte til fjerning av mindre deler av haugen mot vest. Ingen av disse inngrepene førte til store landskapsmessige forandringer. I perioden 1971 - 75 ble resten av haugen fjernet og landskapsformen totalt forandret.

Tidligere besto den permanente bebyggelsen i området av bolighuset på Rønneberghaugen samt "det gamle posthuset" i krysset Korsegata/Notenesgata.

Som en av byens eldste gater gikk Rasmus Rønnebergsgate tvers gjennom området i retning øst - vest. Gata eksisterer ennå på kartet, men er i praksis ikke lenger en del av byens gatestruktur slik den nå er anlagt som en del av den nye Rådhusbebyggelsen, bruksmessig avskåret fra byens trafikk. Øvrige gateløp er de som avgrenser området, og disse følger stort sett sine opprinnelige trasséer. Kontakten mellom disse gatene og den omkringliggende gjennomreisningsbebyggelsen er intakt, mens slikt forhold mellom gatene og rådhusbebyggelsen mangler.

Delområdet har ingen sjøfront, men er visuelt knyttet til sjøen både mot nord og sør.

OFFENTLIGE ROM

Hovedgatene som betjener delområdet er Keiser Wilhelmsgate og Notenesgata. I de deler av disse gatene som ligger opp mot området finner en ikke tette fasaderekker ut mot gaten, og gateløpene oppleves derfor ikke som definerte uterom.

Rådhusplassen som er visuelt skjernet mot nord og vest er planlagt som et definert byrom. På grunn av volum og skala av bygningsmassen rundt plassen, samt manglende plassdefinisjon mot sør og øst, fungerer uterommet ikke som forutsatt. Plassen nord for Rådhuset fungerer som midlertidig parkeringsplass, og oppleves også slik til tross for "vennligere" volum av de omkringliggende bygninger.

BYGNINGSMASSEN

Bebyggelsen i området består idag i sin helhet av bygninger oppført i nyere tid: Bankbygget i Notenesgata 2, og Ålesund Rådhus som ble ferdigstilt i 1980.

UTVIKLING

Ved fjerningen av Rønneberghaugen er områdets opprinnelige landskapsform forsvunnet. Den tidligste av den nåværende bebyggelsen ble anlagt mot Notenesgata og innordner seg til en viss grad den eksisterende gatestruktur. Rådhuskomplekset som totalt dominerer innenfor sonen, og også sterkt påvirker omkringliggende områder, fremstår imidlertid som et fremmedelement i byformen.

Sonens fremtidige utvikling er planlagt mot nord, på nåværende parkeringsplass, hvor sentrumsplanen viser areal for kulturhus. Det vil være av overordnet viktighet at utviklingen her styres på en slik måte at området blir tilført kvaliteter som mangler idag:

Kontakt med omkringliggende bystruktur.

Fysisk tilknytning til omkringliggende gate- og bygningsstruktur, med vekt på adkomstforhold.

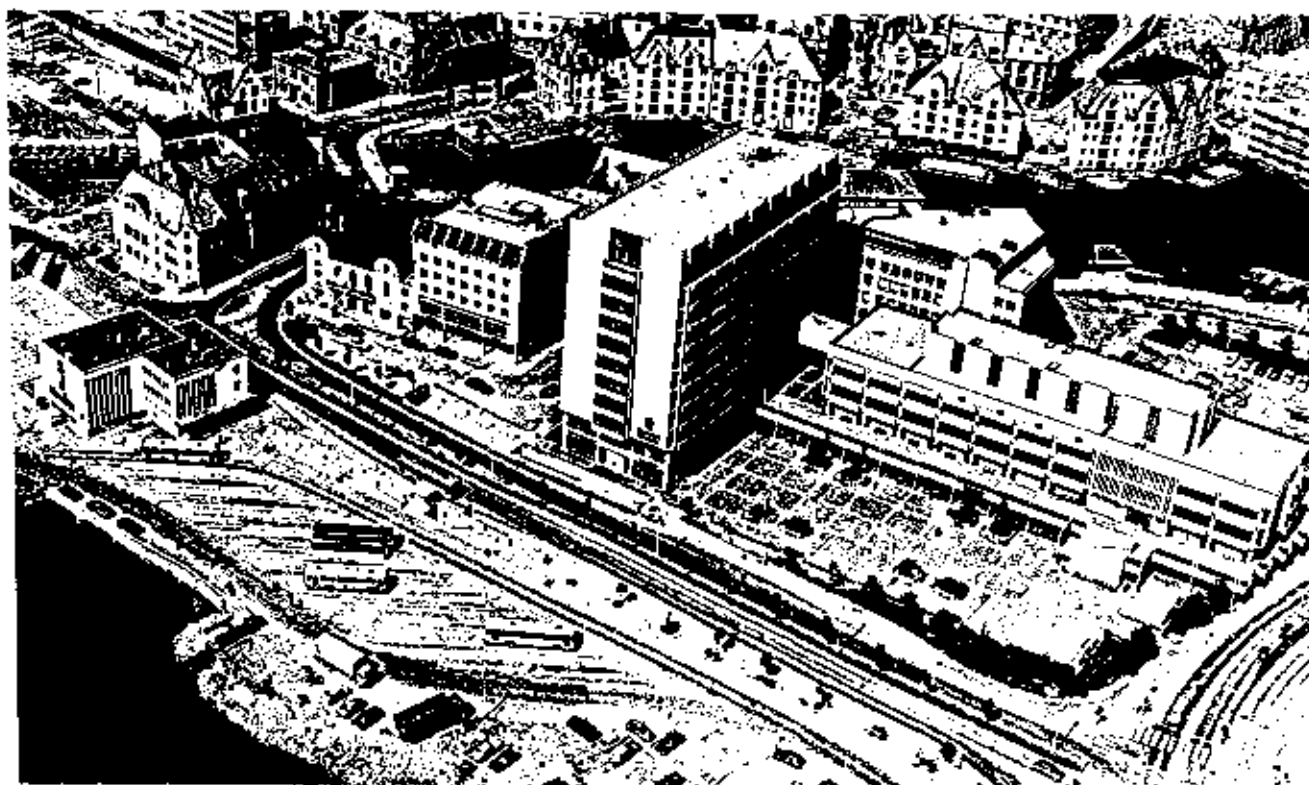
Overgang/ forbindelse mellom sonens øvrige bygningsmasse og eksisterende omkringliggende bebyggelse.

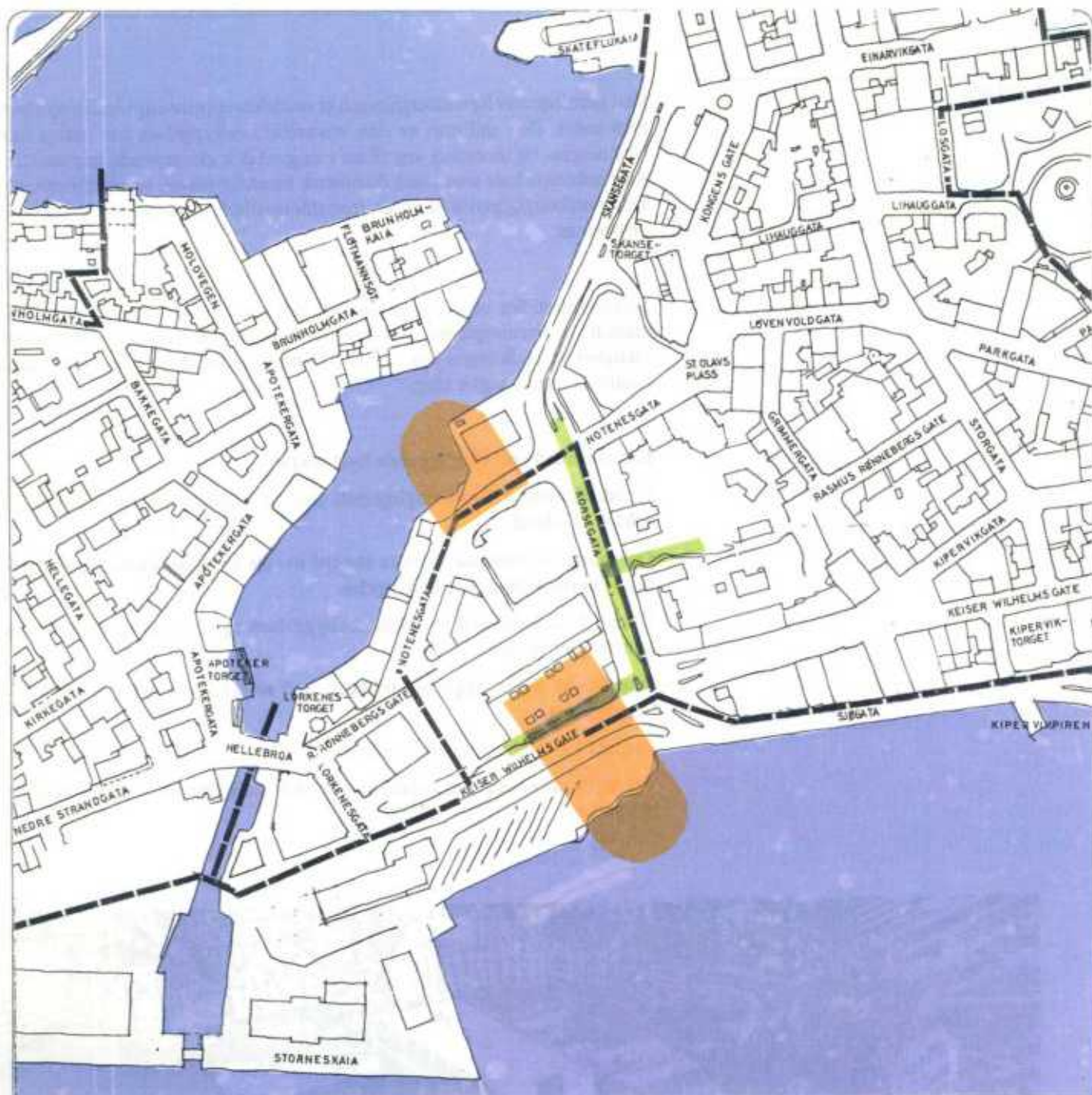
Visuelt bindeledd mellom Rådhusbebyggelsen og den nærliggende øvrige sentrumsbebyggelse

Opprettelse av en bygningsstruktur med røtter i den øvrige sentrumsbebyggelsen.

Respekt for etablert bygningsstruktur.

Volum og utforming med utgangspunkt i den tradisjonelle kvartalsstruktur i bysentrum.





- Enkelbygg som foreslås vernet i samme grad som bebyggelsen i spesialområdet
- Områder hvor tverrforbindelse til sjøen bør opprettes/opprettholdes
- Overordnet gaterom
- Parkdrag som foreslås vernet/forsterket
- Sjølinje, kailinje, sjøtrapper som foreslås vernet
- Viktig akse
- Viktige siktlinjer
- Viktig utsiktspunkt

4 - RÅDHUSOMRÅDET

RETNINGSLINJER

Bylandskapet.

Byggeprosjekter innenfor sonen bør etablere ny sammenheng med omkringliggende soner og bebyggelse.

Offentlige rom.

Ny bebyggelse bør gis et bygningsmønster som sammen med bygningsmassen i de omkringliggende områder danner definerte uterom.

Nye prosjekter/ bygninger bør orientere seg mot de omkringliggende overordnede gaterom - Notenesgata og Kørsegata - og bidra til å forsterke disse.

Forbindelsen med grøntdraget østover til Grimmerhaugen (Rasmus Rønnebergsgate) bør gjenopprettes.

Siktlinje vist på registreringskart skal holdes åpen.

Ved en eventuell endret bruk av arealet nord for Notenesgata bør det legges til rette for offentlig ferdsel langs sjøsida mot Brosundet.

Bygningsmiljø.

Nybygg bør tilpasses den etablerte sentrumsbebyggelsen i omkringliggende områder med hensyn til:

Volum

Skala

Formspråk

Ved utbygging av "kulturhustomta" bør det stilles strenge krav til dokumentasjon av volummessige forhold

VERNE- OG BYFORMINGSPLAN FOR ÅLESUND

Planforslaget sammenfatter hovedintensjonene i byformingsplanen og består av plankart i målestokk 1:3000, datert 26.4.92, med tilhørende planbestemmelser.

Plankartet gir opplysninger om:

Vernestatus:

- * Bygninger som er fredet med hjemmel i Kulturminneloven (9. juni 1978 Nr. 50).
- * Kulturhistorisk verdifull bebyggelse - spesialområde i følge Sentrumsplanen, (§18). (jfr. Pbl. §25 pkt. 6)
- * Enkeltbygg som foreslås vernet i samme grad som bebyggelsen i spesialområdet.
- * Sjølinje som foreslås vernet.

Gradering av uterom, akser og grøntdrag.

- * Det overordnede byrom.
- * Overordnet gaterom.
- * Viktige akser.
- * Parkdrag som foreslås vernet/forsterket.

Avgrensing av planens soner;

Planområdet er inndelt i 6 soner. Disse er videre delt inn i tre hoved-kategorier:

Enhetlige (karakteristiske) områder hvor hensynet til utvikling av områdets positive karaktertrekk best ivaretas ved bevaring og forsterking av eksisterende bystruktur og bygningsform. Dette gjelder sonene Murbebyggelsen Aspøya (1A), Murbebyggelsen Nørvøya (1B) og Trehusbebyggelsen Moloveien (2).

Enhetlige (karakteristiske) områder hvor hensynet til utvikling av områdets karaktertrekk best ivaretas gjennom en bevisst byformingsprosess som tar sikte på reparasjon/formyng av områdets bystruktur og bygningsform. Dette gjelder områdene Sjøfronten sør (3B), Sjøfronten nord (3A) og Rådhusområdet (4).

Ikke-enhetlige (sammensatte) områder uten en klar indre sammenheng med hensyn til bystruktur og bygningsform. Dette gjelder de delene av planområdet som ikke har områdebetegnelse. Utgangspunktet for utvikling av disse områdene kan f. eks. være sammenknytting med omkringliggende områder eller etablering av en egen indre bystruktur.

Til planen gitt planbestemmelser og retningslinjer.

Planbestemmelsene (1-7) beskriver planens tilknytning til gjeldende Reguleringsplan for Ålesund Sentrum og planens fremtidige binding til Kommunedelsplanen. Videre knyttes det bestemmelser til plankartets opplysninger om vernestatus og byromshierarki og til planens retningslinjer.

Retningslinjene er gitt som en oppsummering på analysen av de enkelte sonene og av planens temadel. Retningslinjene danner grunnlaget for planforslaget og det legges derfor opp til at prosjektdiskusjoner må ta utgangspunkt i disse konklusjonene.

VERNE- OG BYFORMINGSPLAN FOR ÅLESUND SENTRUM

BESTEMMELSE 1 - PLANKART OG BINDING TIL SENTRUMS-PLANEN

Verne- og Byformingsplanen er vist på plankart datert 11.02.1992. Planområdet er sammenfallende med området vist på Reguleringsplan for Ålesund Sentrum datert 12.11.83. Verne- og byformingsplanen knyttes opp mot målsettingsdelen i gjeldende reguleringsplan for Ålesund sentrum gjennom politisk behandling og godkjenning i Bystyre/Formannsskap.

BESTEMMELSE 2 - BYLANDSKAPET

Karakteristiske landskapstrekk ved bylandskapet i Ålesund sentrum skal fremheves, ikke svekkes av ny bebyggelse og veianlegg. «Det overordnede byrom» vist på plankart 01 skal opprettholde sin åpne karakter.

Akser og utsiktlinjer vist på plankart 01 skal bevares og forsterkes.

BESTEMMELSE 3 - OFFENTLIGE ROM

Byens overordnede gaterom vist på plankart 01 skal forsterkes og sammenbindes ved bevisst bruk av materialer (bellegg) og visuelle elementer (belysning, beplantning ol.).

BESTEMMELSE 4 - BEVARING

Registreringene vist på plankart 01 skal være retningsgivende for videre forvaltning og planlegging av området.

BESTEMMELSE 5 - BYGGESAKSBEHANDLING

Verne- og byformingsplanens bestemmelser og retningslinjer bør være retningsgivende for behandling av byggesaker innenfor planområdet.

Prosjekter som klart bryter med verne- og byformingsplanens bestemmelser og anbefalinger bør forelegges antikvariske myndigheter og HBR til uttalelse før endelig behandling finner sted.

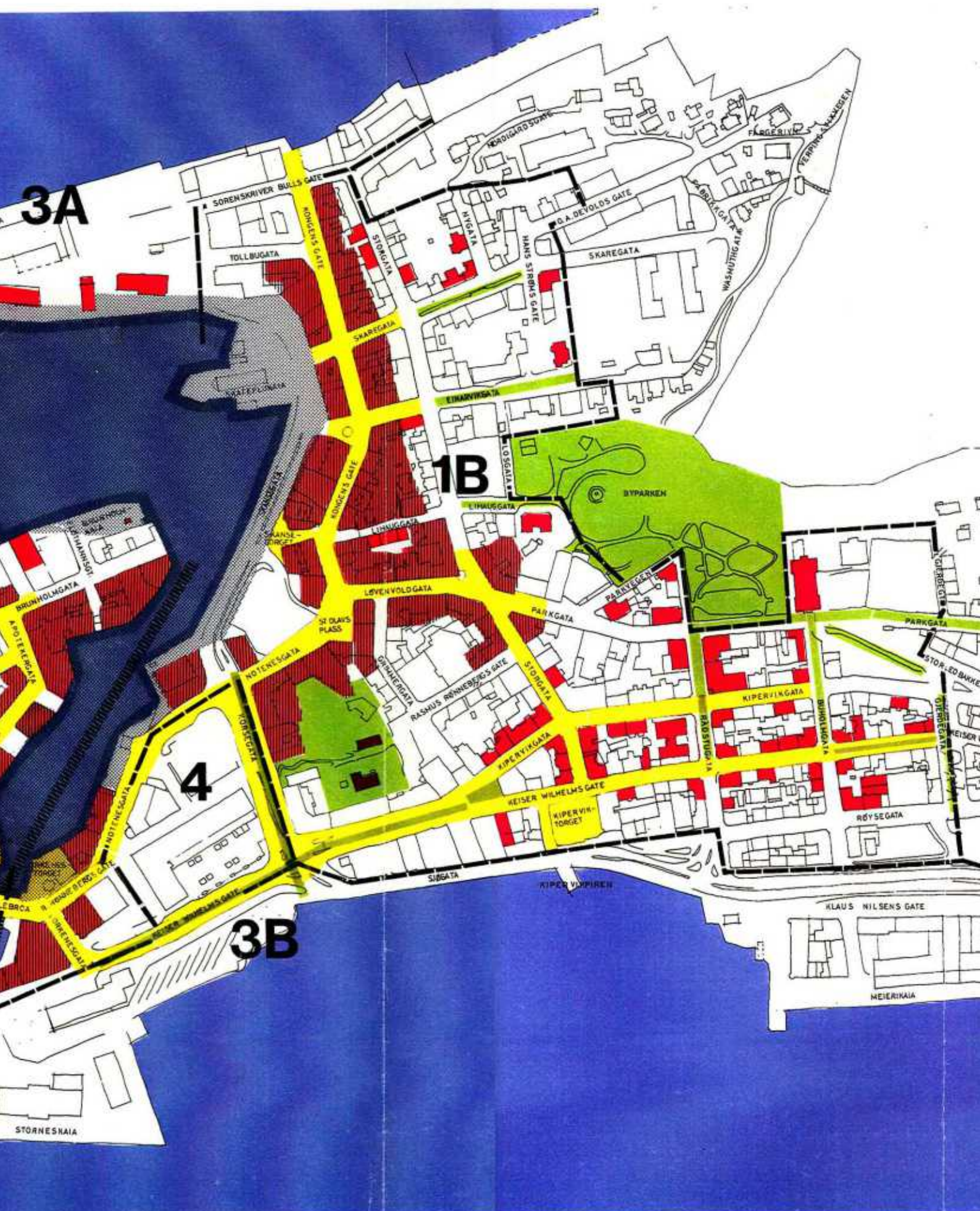
Bygningsmyndighetene bør i slike tilfeller stille strenge krav til prosjektdokumentasjon også i forhold til verne- og byformingsplanens konklusjoner.

BESTEMMELSE 6 - RULLERING AV EKSISTERENDE PLANER

Ved rullering av eksisterende planer som gjelder for planområdet, f.eks. reguleringsplaner eller kommunedelsplaner, bør verne- og byformingsplanen være retningsgivende for arbeidet.

BESTEMMELSE 7- DETALJPLANER

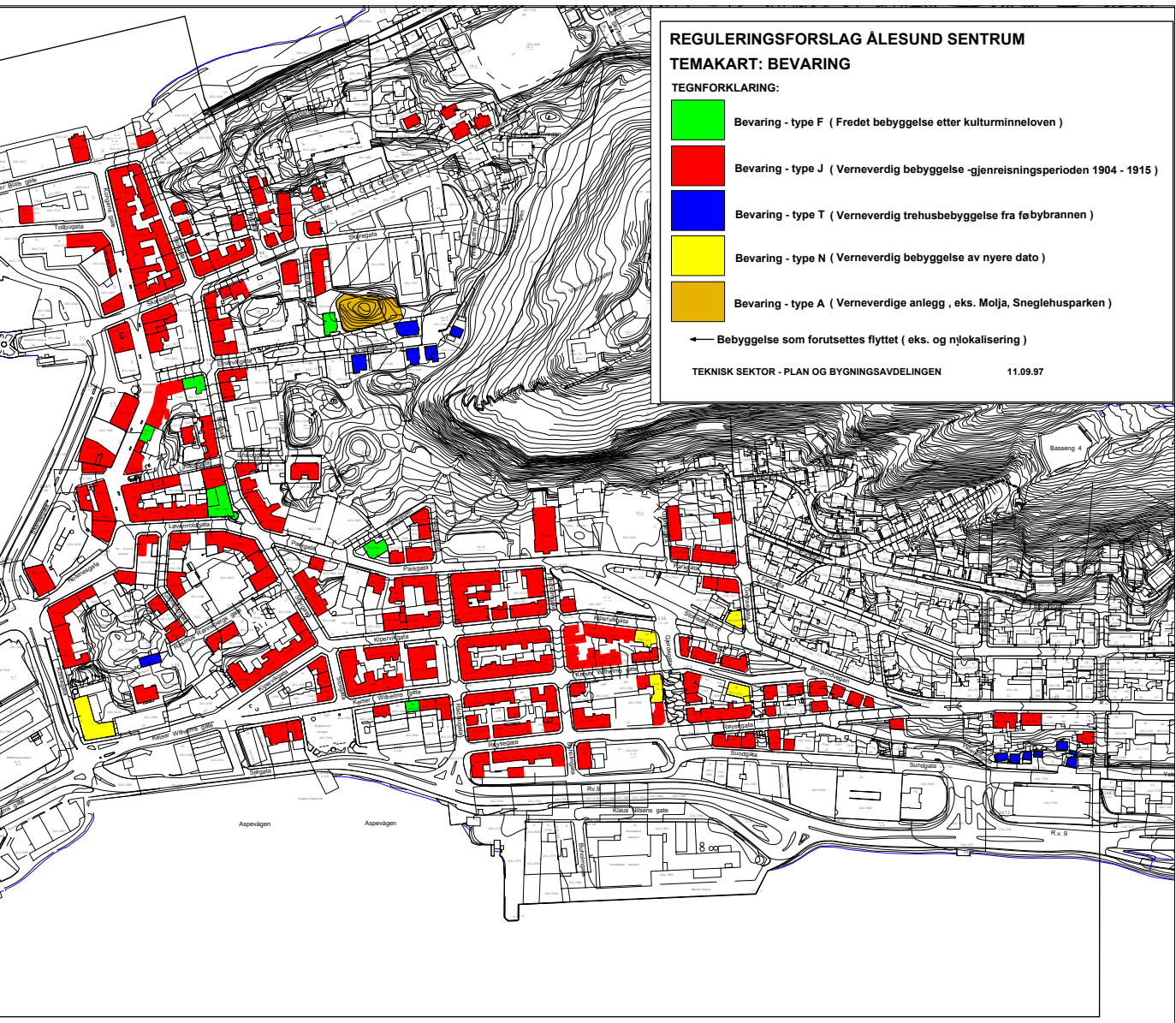
Ved utarbeidelse av detaljplaner innenfor planområdet, f.eks. verneplaner, formingsrettleidere ol., bør verne- og byformingsplanen være retningsgivende for arbeidet.



ge Sentrumsplanen
elsen i spesialområdet

- Overordnet byrom
- Overordnet gaterom

- Parkdrag som foreslås vernet/forsterket
- Sjølinje som foreslås vernet
- Viktig akse



TEGNFORKLARING

PBL § 25 REGULERINGSFORMÅL

BYGGEOMRÅDER (PBL § 25 1.ledd nr. 1)

- Områder for boligkvartaler m/tilhørende anlegg
- Byvilla m/ tilhørende anlegg
- Boligblokkbebyggelse m/ tilhørende anlegg

BLANDET FORMÅL (PBL § 25 1.ledd nr. 2)

- Områder for andre blandet formål (spesifisert)
- Områder for Bolig / Forretning
- Områder for Bolig / Forretning / Kontor
- Områder for Bolig / Kontor
- Områder for Forretning / Kontor
- Områder for Forretning / Kontor / Industri
- Områder for Forretning / Kontor / Offentlig
- Områder for Kontor / Industri
- K / ST Områder for Kontor / Bensinstasjon

- Områder for offentlig bebyggelse (spesifisert)
- Undervisning
- Kirke
- Kulturbygg
- Administrative bygg

- Almennyttige formål
- Kirke

- Områder for hotell og bevertningssteder
- Beverting

- Garasjeanlegg

OFFENTLIGE TRAFIKKOMRÅDER (PBL § 25 1. ledd nr. 3)

- Hovedgate m / avkjørsler
- Gate m/ fortau
- Annen veggrunn (midtributt, sidefelt mm.)
- Gangvei
- Gågate

- Torg
- Parkeringsplass
- Bussterminal
- Bussholdeplass
- Havneområde

- Trafikkområde
- Havneområde i sjø

OFFENTLIGE FRICOMRÅDER (PBL § 25 1.ledd nr. 4)

- Offentlig friområde (spesifisert)
- Park
- Lekeplass

SPESELOMRÅDER (PBL § 25 1.ledd nr. 6)

- Gravplass
- Kommunalt teknisk virksomhet - Trafik
- VA - anlegg
- Anlegg for radionavigasjon
- Andre anlegg i sjø, spesifisert (gjestehavn)

BEVARING AV BYGNINGER OG ANLEGG:

- Gjenreisningshus (skravur på formålsfarge)
- Trehus for bybrannen (skravur på formålsfarge)
- Nyere bygninger (skravur på formålsfarge)
- Fredede bygninger (skravur på formålsfarge)
- Bevaring av anlegg, spesifisert (skravur på formålsfarge)

FELLESOMRÅDER (PBL § 25 1.ledd nr. 7)

- Felles avkjørsel
- Felles lekeareal for barn
- Felles gårdsplass

- Planens begrensning
- Formålsgrense
- Byggegrense
- Regulert senterlinje vei

N

Ekvidistanse 1 m

Målestokk 1 : 1000

m 25 50

DATO: 17.02.98

REGULERINGSPLAN FOR ÅLESUND SENTRUM

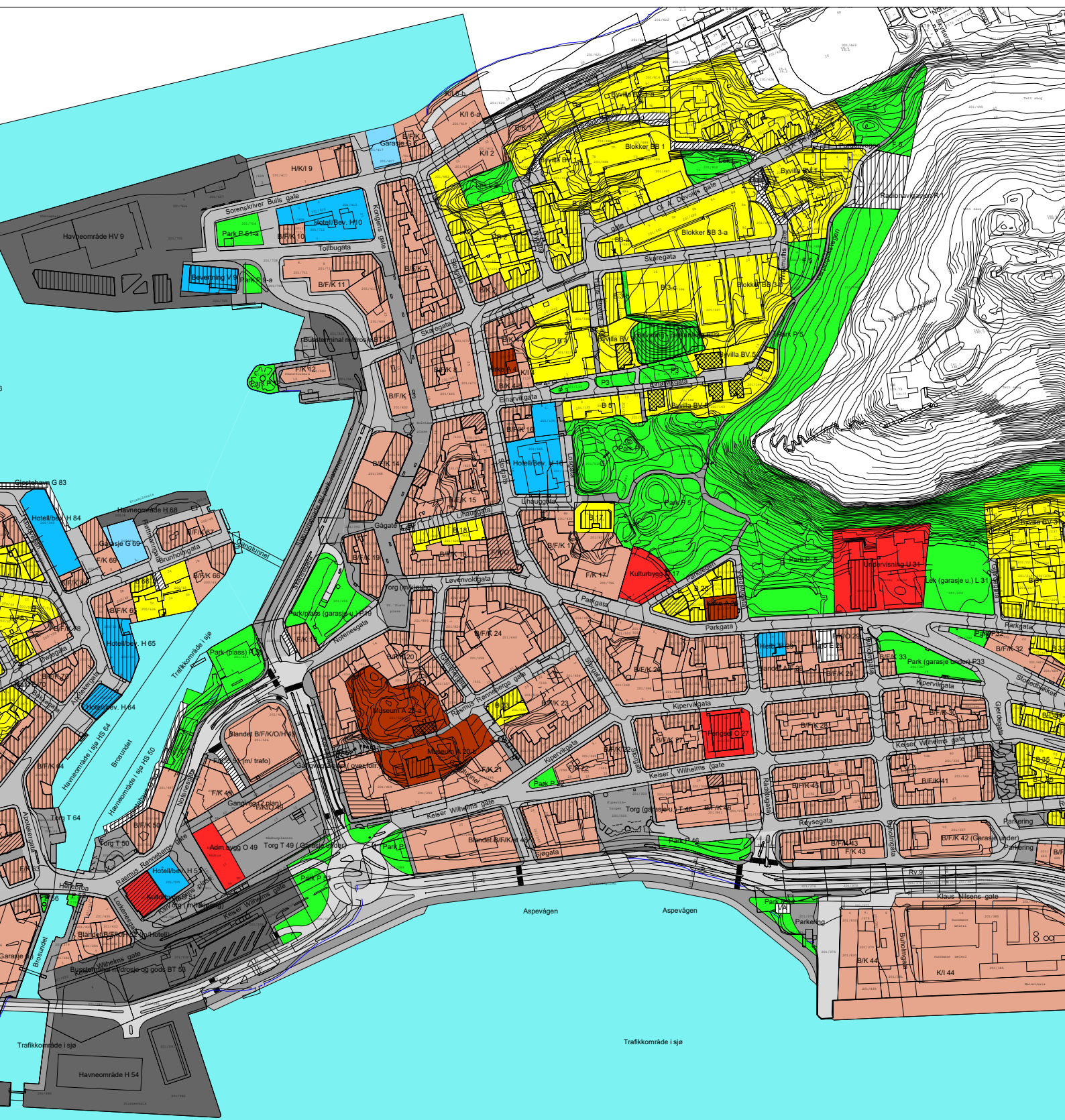
MED TILHØRENDE REGULERINGSBESTEMMELSER

SAKSBEHANDLING IFLG. PLAN- OG BYGNINGSLOVEN		SAKS-NR.	DATO	SIGN.
ORGAN:	PLANFASE - VEDTAK:			
PLAN- OG BYGNINGSDELINGEN	OPPSTARTSMOTAT - VARSUNG		09.12.94	F.J.
PLAN- OG BYGNINGSDELINGEN	UTARBEIDELSE AV PRINSIPPPOSSE HOVEDVEGSYSTEMET		JAN - APRIL 1994	F.J.
BERØRTE PARTER, INTERESSEORG. OG OFFENTLIGE INSTANSER	HØRINGSUTTALELSER TIL PRINSIPPPOSSE HOVEDVEGSYSTEMET		MAI - JUNI 1994	F.J.
HOVEDUTVALGET FOR BYGNINGS- OG REGULERINGSAKER	VEDTAK PÅ VIDERE ARBEID BASERT PÅ ALT. B., E OG G	HBR. 91 / 94B	24.06.95	F.J.
PLAN- OG BYGNINGSDELINGEN	UTARBEIDELSE AV HØRINGSUTKAST REGULERINGSPLAN		SEP. - 95 TIL APRIL-96	F.J.
HOVEDUTVALGET FOR PLANSAKER	1. GANGSBEHANDLING UTLØGGELSE TIL HØRING	HR. 36 / 96B	25.04.96	F.J.
BERØRTE PARTER, INTERESSEORG. OG OFFENTLIGE INSTANSER	OFFENTLIGHØRING		JUNI - NOV 1996	F.J.
PLAN- OG BYGNINGSDELINGEN	BEARBEIDING AV HØRINGSUTTALELSER, PLANJUSTERINGER, PLANEN LEGGES INN PÅ GIS.		1. HALVÅR 1997	F.J.
HOVEDUTVALGET FOR PLANSAKER	2. GANGSBEHANDLING SVT. VEDTAK OM NY HØRING	HR. 124 / 97	16. SEPTEMBER 1997	F.J.
BERØRTE PARTER, INTERESSEORG. OG OFFENTLIGE INSTANSER	NY HØRING		NOV/DES-1997	F.J.
HOVEDUTVALGET FOR PLANSAKER	3. GANGSBEHANDLING	HR. 33 / 98	26. FEBRUAR 1998	F.J.
FORMANNskapet	INNSTILLING TIL BYSTYRET	82 / 98	13. JAN 1998	F.J.
BYSTYRET	EGENKONTROLL AV REGULERINGSPLANEN	48 / 98	4. JUNI 1998	F.J.



Stadfestet den 17. mars 2000
Etter fullmakt

Kare Ivar Melby





KONGELIGE
KUNST- OG BYGGEREVEDEP
NDEPARTEMENT

PLAN I TILKNYTNING TIL KYST- OG LANDSDI SUND SENTRUM – ÅLESUND

B
Åde BL

g/kontor B/F/K

F/K/O
K/ST

en

hal
uner

Målsetting

Formålet med reguleringsplanen og de tilhørende

1. Å effektivisere sentrumsbebyggelsen slik at sentrum blir et
kommune- og landsdelssentrum.
2. Å sikre en gradvis fornyelse/opprustning av sentrum
furringes. Det er spesielt viktig å bevare de gamle
kvaliteter.
Endringer av gjenreisningsbebyggelsen skal
skal avspeile jugendstilens uttrykk, slik at sentrum
vil fremstå som "jugendbyen" for å sikre et
virksomhet og som næring.
3. Å legge til rette for at bosetting i sentrum
4. Å legge til rette for en differensiering av g
tilgjengelighet, også utenfra, for alle trafik
alle som bor og ferdes der.
Det skal også tilrettelegges for bedre frem
bevegelseshemmede.
5. Å legge forholdene best mulig til rette for
premisser.
Konkurransefortrinnet bør også ligge i kul

Ved rullering av plan kommer Vern- og byformingsplanen
intensjonene i bestemmelsene og anbefalingene
som skal sikre en vernemessig bedre bygningsmiljø
byformingsplanen skal også tolke, supplere og
utviklingen med hensyn til vern og arkitektur
kulturhistorisk verdifull bebyggelse.
Vern- og byformingsplanen supplerer således
bestemmelser både i bygge- og reguleringsplanen

ist med planbegrensningslinje.

g er regulert til følgende formål, eller blanding av

ader for boligkvartaler	B
ider for boligkvartaler lav	BL
lla	BV
kbebyggelse	BB
ing	B/F
ing/kontor	B/F/K
	B/K
ontor	F/K
ontor/industri	F/K/I
ontor/offentlige formål	F/K/O
tri	K/I
ontor/bensinstasjon	K/K/ST
ede formål	
mål (spesifisert)	O
e formål	A
vertningssteder	H
steder	

ed avkjørsler
tau
unn

ass
egg

ass
e
de i sjø
e i sjø

mråde (spesifisert)

e for transformatorstasjon

5. Spesialområder
- Gravplass
 - VA-anlegg
 - Anlegg for radio
 - Andre anlegg i sjø

6. Bygninger og anlegg som skal bevares
- Gjenreisningshus
 - Trehus før bybra
 - Nyere bygningse
 - Fredede bygning
 - Bevaring av anle

7. Fellesområder for to eller flere eiendo

- Felles avkjørsel
- Felles lekeareal
- Felles gårdsplas

- C. Disse reguleringsbestemmelsene kommer i tillegg til bygningsloven med vedtekter for Ålesund kommune. Disse reguleringsbestemmelsene ikrafttreden strider mot bestemmelsene.
- D. Verne- og byformingsplanen skal knytte retningslinjer for utførelse skal søkes anvendt.
- E. Når særlige grunner tilsier det, kan FUP/HP reguleringsbestemmelser innenfor rammene av vedtektene for Ålesund kommune.
- F. Disse reguleringsbestemmelser erstatter kommunens reguleringsbestemmelser fra 1986 for området innenfor denne planen.

§ 2 Fellesbestemmelser

- A. Bebyggelsen skal plasseres innenfor de retningslinjer i bykvartaler skal følges. FUP/HP kan utarbeide endringer av disse. Hvor byggelinje ikke er angitt, gjelder byggelinje.
- B. Før utbygging av eller innenfor enkelte kvartaler kreve bebyggelsesplan eller plan- og byggesaksplan omfatte nødvendig areal for bebyggelse, utendørs lagerarealer, lek- og rekreasjonsanlegg, bygningers etasjettall, høyde og takform.
- C. Den maksimale høyde mot gate skal, om det er 12,5 meter til gesims, og 18 meter til mønstertak i kvartalene, med unntak av der det er ver-

under gesims på lavestliggende hus i rekke eller
else tilpasses omkringliggende bebyggelse og at

tre byggehøyder enn foran beskrevet, skal disse
de kvartaler/områder som i disse
tre byggehøyder.

omsnittlige høyder måles. Forutsetningen er
der som omkringliggende by- og
byggverks høyde vises det til byggeforskriftenes

helhet som vist på planen. Alle fasader med
lass/gårdsrom skal stå fritt og ikke gjenbygges

el etter samtykke av FUP/HP gjenbygges i
for kvartalsstørrelsen er slik at det ligger til rette
gårdsrom, men da fullstendig frigjort fysisk og
r. Under ingen omstendigheter skal det bygges
r under gesims på lavestliggende kvartalsbygning.
bebyggelse vurderes avtrappet i takt med

av FUP/HP tillate innsprengt bebyggelse med en
t TU:6.0.

skal så vidt mulig være skifer. Beslag og tekking
bygg hvor skifer byggeteknikk er vanskelig å
ertaket. Avvik fra forannevnte materialbruk skal

gelse eller enkeltbygg som på planen er vist som
FUP/HP stille krav om bevaring eller utforming av
plan- og bygningslovens § 92. Det kreves også
e utskifting/kopiering av fasadeelementer på

fasader innen byens kvartalsstruktur skal, ved
eres med sammenhengende oppriss av bygningen
eksisterende situasjon som for det nye forslag. For
s av begge kvartalssider og nærmeste

perspektiv eller fotomontasje som illustrerer
tene og bylandskapet før og etter endring, og
byggesakens følger for miljøet.

fotgjengergater, overordnede byrom og plasser
husplaner som skal godkjennes av FUP/HP. Slike
g, beplantning, utemøblering, gjerder og murer.

Videre skal vises utendørs belysning, sk
kioskers/paviljongers form og volum, s
og takform. Utformingen skal i tillegg ti

J. Ved søknad om riving av bygg kan FUP
av arealet før riving kan tillates.

K. I sentrumsområdet og i strøk dette er be
reklameinnretninger og lignende ikke se
sitt samtykke, kfr. plan- og bygningslov
kommunes skiltvedtekter for bevaringss

L. Innenfor byggeområdene kan det oppfø
andre tekniske installasjoner hvor dette
innretninger inkorporeres i større bygg/
bebyggelse med hensyn til form og farg
FUP/HP.

M. Ventilasjonskanaler og tilsvarende oppb
som følger byggeanmeldelsen til FUP/HP

N. I områder hvor det er, eller kan forvent
biltrafikk, kan FUP/HP, før det tar stillin
byggetillatelse, kreve utredning med for
innenfor et akseptabelt støynivå i henho
Tiltakene kan i den utstrekning disse ikke
kreves ferdigstilt før bebyggelsen tillate

O. FUP/HP kan i områder for boligbebygg
som etter utvalgets vurdering vil føre til
og brann-/eksplosjonsfare.

P. Lekeplassnormen for Ålesund kommune
gjeldende for reguleringsplanområdet.

Q. Eksisterende trealléer og markante enke
bevart og fornyet. Om trær dør eller må
erstattet med nye trær av tilsvarende son

R. Hvor ikke annet er nevnt i disse regulering
parkeringsplasser etter parkeringsvedtek

§ 3. Område for parkering, avkjørsel mv.

A. På egen tomt eller på fellesareal for flere
gunstige atkomstforhold, parkering og p
kommunes vedtekt til plan- og bygnings
om parkeringsbehovet, avgjør FUP/HP
til eiendommens behov.

bebyggelse, område B.

bebyggelse i form av kvartalsbebyggelse med

en betegnet B i planen gjelder for følgende

B 17, B 18, B 23, B 25, B 31, B 32, B 34, B 35,
B 75, B 76, B 77, B 78, B 79, B 80, B 83 og B

ate skal, om ikke annet fremgår av planen, være
8 meter til møne. Bygningen skal ha skråtak.
vedregel gjenbygges med maksimum 1 etasje. I
etter søknad tillate innvendige byggehøyder
enes § 2 pkt. C.

vist på planen med indre byggegrenser og ytre

e i bygg i sentrumsgatene innredes for mindre
ikke vil være til ulempe for de omkringboende.

det, der forholdene tilsier det, søkes etablert
a. familieleiligheter).

bebyggelse lav, område BL.

bebyggelse i form av kvartalsbebyggelse med
B.

en betegnet BL i planen gjelder for følgende

og b, BL 82, BL 83, BL 85 a og b.

skal, om ikke annet fremgår av planen, være 8,0
e. Bygningene skal ha skråtak. I hei
nen kvartalene tilsvarende som for områdene B.
re gesims 9,0 meter og totalt 14,5 meter.

e i kvartalene BL 35, BL 36, BL 37 og BL 38
ntorvirksomhet som ikke vil være til ulempe for

§ 6. Byggeområder for boliger, byvilla, og

A. I områdene med en-/flerleilighets frittliggende
boliger ha samme frittliggende karakter

B. Bestemmelsene for område betegnet B

BV 1 a, b og c, BV 5, BV 31, B

C. Ny bebyggelse skal ha maksimum 3 eta
rammen av byggeforskriftenes bestem
8,0 meter og møne 12,0 meter målt gjer
ha skråtak. Annen takform kan i særlige
skal være maksimum BYA 35 %.

D. Ved rehabilitering og nybygging skal de
størrelse (bl.a. familieleiligheter).

§ 7. Byggeområder for boliger, blokkbebyggelse

A. Områdene er utbygd med blokk-/lamell
planen.

B. Bebyggelsen er vist på planen med mak
tilbygg ved rehabilitering eller lignende
byggelinjer på planen.

C. Ved sanering og ombygging skal bebygg
omkringliggende bebyggelses kvartals
ombygging innen område BB 1 skal be
karakter med mindre dominant fjernvirk

D. Ved rehabilitering og nybygging skal de
størrelse (bl.a. familieleiligheter).

§ 8. Byggeområder for bolig/forretning B bolig/kontor B/K.

A. I det sentrale sentrumsområdet skal beb
Forretningsvirksomhet kan tillates såfre
etasje skal nyttes til forretningsvirksom
særlige tilfeller.

B. Bebyggelsens 2. etasje og etasjer over d
virksomhet kan tillates hvor det etter FU
hensyn til støy- og lysforhold med mer

i 3. etasje og i etasjer høyere opp tillates ikke. Ved nybygging skal det søkes etablert like mange familieleiligheter) som det opprinnelig var i bygget. Det kan gjøre unntak fra disse kravene der det er særlige eller lignende.

r, F/K.

ise for forretninger med nødvendige lagerarealer og steyting.

for parkeringsanlegg. Annen bruk kan tillates i

aksimum byggehøyde til gesims på 8,0 meter, og

r/industri, F/K/I og kontor/industri, K/I.

skjermet i reguleringsbestemmelsenes § 9, kan virksomhet med tilhørende anlegg og kontor.

strømrådene, skal i hvert enkelt tilfelle forby virksomhet som ved lukt, røyk, støy, støv og larm å medføre ulemper for tilgrensende strøk. Det kan vedtas med innhegning, terreng eller bygningsdeler.

aksimum byggehøyde til gesims på 8,0 meter, og

offentlige formål, F/K/O.

skjermet i reguleringsbestemmelsenes § 9, kan institusjoner og kontorer, samt nødvendige

om nødvendige deler av anleggets drift og

bensinstasjoner, F/K/ST.

skjermet i reguleringsbestemmelsens § 9, kan det vedta anlegg.

IP kan likevel godkjenne midlertidig utvendig utrustning som blir behørig skjermet.

C. I kvartalet 39 tillates det oppført bygg for offentlige eller særlige tilfeller.

§ 13. Byggeområde for offentlige bygninger

A. Bebyggelsen skal nyttes til offentlige institusjoner og fellesanlegg for disse.

B. Boliger kan tillates når disse inngår som del av offentlige funksjoner.

§ 14. Byggeområder for hotell og bevertning

A. I området kan det oppføres bebyggelse for hotell og bevertning.

B. FUP/HP kan forby virksomhet som ved lukt, røyk, støy, støv og larm i boligområder.

§ 15. Byggeområder for særskilt angitte aktiviteter

A. I området tillates oppført bygg for særskilt angitte aktiviteter på plankartet. Kombinasjon med andre funksjoner kan tillates.

§ 16. Trafikkområder.

A. Områdene skal nyttes til gater med fortøyingsplasser og andre trafikkinnretninger som vist på plankartet.

B. Til hovedveg og samleveger tillates ikke anlegg som vist på plankartet. I regulert veggrunn tillates anlegg som er nødvendige for veganleggets drift og vedlikehold.

C. I trafikkområdene kan det tillates anlagt trafikkutrustning, pumpestasjoner, transformatorkiosker og andre tekniske anlegg i bebygget.

D. Hovedvegen innen hele planområdet bør være utrustet (bymessig) hvor arkitektonisk utforming og landskapsover Brosundet spesielt vektlegges.

E. Ved opparbeidelse av trafikkområder skal det tas hensyn til bl.a. gjennom beplantning etc.

et tillates parkering i underjordisk kjeller eller

og 69. I kvartalene 19, 31, 33, 46 og 49 tillates
sk parkering.

en av flerbruksanlegg, tillates det bare etablert
eggets funksjon.

l være tilpasset stedet og følge spesielt
en områder for strøkbevaring, § 12.

g anlegg som er nødvendig for havnens

st mulig grad tilpasses stedlig sjøhusarkitektur
de bebyggelses arkitekturuttrykk.

er. Områdene skal nyttes til utendørs rekreasjon
es med undertittel torg, kan næringsvirksomhet

ning og i nærhet av indre havn og sjø skal det
økontakt. For parkarealet (parkeringsløkket ved
est mulig visuell kontakt mellom Notnesgata/St.

ing til områdets bruk som friområde og ikke er
kan tillates oppført.

erstattet om slike fjernes.

enkelte områder/felt/kvartaler for godkjenning.

retningsvirksomhet under parkløkk

Kulturhistorisk verdifull bebyggelse, spesiallo

§ 20. Gjenreisningsbebyggelsen etter bybrann

- A. Gjenreisningsbebyggelsen etter bybrann
bebyggelse. Bebyggelsen er medtatt i plan-
planen hvert enkelt bygg som skal bevar
Formålet med reguleringsplanen er her å
utgangspunkt i den verdiskala og kriterie
kapittel om bygningsvern. Overordnet m
detalj, ved restaurering/rehabilitering et
ny bebyggelse innen strøkbevaringsomr
de originale bygningsselementene og hån
Tilbakeføring til opprinnelig fasadeutfor
- B. Ødelagte/defekte originalkomponenter o
reparert og utbedret. Dette gjelder også p
ikke beslås. Før eventuell utskiftning ska
myndighet om at reparasjon ikke er muli
nøyaktig kopiering. For utførelse vises o
detaljerte retningslinjer.
- C. Ved eventuell brann eller andre større by
skal ny bebyggelse tilpasses den gamle b
karakter. I tilfeller hvor stilkopiering er m
og forståelse kan FUP/HP tillate dette. B
fylkeskonservatoren til uttalelse før de k
- D. I henhold til § 24 i Reglement for Ålesun
gjenreisningsperioden etter bybrannen i
bygningslovens § 93 første ledd forelegg
behandles.
- E. Bygg innen bevaringsstrøk skal om de f
den gamle verneverdige bebyggelsen til
målestokk, materialvalg og karakter. De
ubebygde tomter eller ved tilbygg og på
slik at tilbakeførte bygg og nybygg visu
- F. Byggesøknader som innebærer fasadeen
FUP/HP. Før sakene behandles skal de f
Museum til uttalelse.
- G. FUP/HP skal så langt det er mulig se til
og bevarer.

skal ved plan- og byggesaker bestemmelsene i sentrum gjøres gjeldende så langt de passer. De plankart og binding til sentrumsplanen, saksbehandling og detaljplaner.

g gaterommets møblering for øvrig i ne for plan- og byggesaksbehandling for byens n gjelde. Dene gjelder også belegg på gater og gjerder, benker og skilt. For skilting for øvrig rørende dette i bestemmelsene.

pperom fra gjenreisningsperioden skal på forhånd ettes. Tiltak skal dokumenteres med tegninger.

annen er spesielt viktige verneobjekter både s og i grupper, som på Molja og i Ysteneset, og er varingsverdig bebyggelse.

er plan- og bygningslovens § 93 knyttet til denne ariske retningslinjer ved at opprinnelig utseende inndeling, konstruksjoner og materialer, ramningsdetaljer skal bevares eller om bare helt

byggelse søkes tilbakeført til opprinnelig form og detaljer som bekreftet i pkt. B.

tilbygg eller påbygg er ikke tillatt. Søknader om forelegges fylkeskonservatoren eller annen godkjenning før byggesøknaden behandles.

g materialvalg til eksisterende bebyggelse. else for kvartalsbebyggelse tillates ikke. Garasjer stokk tilpasses eksisterende verneverdig g, form og farge.

blandet formål, forutsettes ved riving område B-L 85 dersom bygningen er i en slik

skader skal ny bebyggelsen søkes oppført som naden må forelegges antikvariske myndigheter

andre utearealer bør i størst mulig grad søkes nnelig har fremstått.

§ 22. Nyere bygninger, vern.

- A. Tidstypiske, arkitektoniske bygninger fr på planen som bevaringsverdig bebyggelse opprinnelige form og utseende. Ved reha tilbakeført til opprinnelig utseende.
- B. Utvendige tiltak hvor det må dispensere. bestemmelser skal forelegges antikvarisk kan tas under behandling.
- C. Mindre og tilpassede tilbygg kan tillates

§ 23. Fredede bygninger.

- A. Fredede bygninger er vist på plankartet gjelder "Lov om kulturminner" av 9. juni fredede bygning vises til de konkrete fre

§ 24. Bevaring av anlegg, vern.

Bestemmelsen omhandler opprinnelige s med feste. Moloen skal ved reparasjon o størrelse, form og øvrig utseende. Oppri fysiske inngrep eller tildekkes av varige

§ 25. Skiltbestemmelser.

- A. Skiltbestemmelsene kommer i tillegg til § 107 om skilt og reklame.
- B. Innen planområdet skal skilt og reklame settes opp. Ved avgjørelse om godkjenning innretningen vil virke skjemmende eller
- C. Skilt og reklameinnretninger skal ha mo harmonere med bygning og miljøet for Ålesund sentrum skal skilt og reklame v underordnet denne. Blinkende eller beve
- D. Skilt og reklame i form av lyskasser ska gjort som en del av fasadearkitekturen. I og symboler, eller malte skilt/reklame d

monere med fasadens oppdeling og størrelse.
Ide enn 90 cm. Innen bevaringsstrøk og på fredede
maksimum 0,6 m².

ninger skal plasseres på veggflater, og tillates ikke
ims. Horisontale bånd og gesimser tillates ikke
tes ikke skilt/reklame på stolper eller gjerder.

stk. for hver virksomhet som holder til på

nheten disponerer flere fasader på eiendommen
naturlig at det settes opp skilt også mot disse.
res ved innganger.

er er ikke tillatt:

ekte knyttet til virksomheten som drives på
områder som FUP/HP har godkjent for dette.
nnhegning.

y disse bestemmelsene dersom innretningen ikke
gen.

ninger skal forhåndsgodkjennes av FUP/HP.

skal vurderes bevart av FUP/HP.

så for bensinstasjoner.

lasseres ut for kortere tid enn 1 måned, og som er
enter og lignende, kan det meddeles dispensasjon.

teder godkjent av kommunen.

isningsskilt tilpasset gatemøblering og bymiljøet

. Det tillates ikke inngrep eller innretninger som
s parkmessige uttrykk. Nåværende steinmur

rminal.

d anvendelse slik dette er vist på planen.

størst mulig grad tilpasses bebyggelsen på stedet.

§ 28. Fellesareal.

A. Regulert fellesareal skal nyttes til felle
på planen.

§ 29. Regulert sjøområde.

A. Bestemmelsene for sjøområder gjelder
sjø.

B. For trafikkområde i sjø gjelder følgende
- Sjøområdet skal være åpent for
- Permanente eller midlertidige in
Havnemyndighetens uttalelse m
dispensasjon fra dette.

C. Andre anlegg i sjø skal brukes til ligge

D. Havneområde i sjø skal benyttes til lig

E. I Brosundets regulerte sjøområde skal
gangtunnel. Denne skal ligge delvis ne
utvendig tunneltak ikke ligge høyere en
Bygninger og konstruksjoner for ned-
være til hinder for den frie ferdsel i Bro
noen av byens gateløp.

§ 30. Støyskjerming.

A. Fasader i nye bebyggelse eller bruksen
B/F/K/H 52, B/F/K/ST 48, B/FK 47, F
støydempende materialer som tilfredss
innendørs støynivå. Områdene som ska
støybelastede sidegater.

B. For eksisterende bebyggelse skal det fo
mer før ferdigstillelse av veganlegg. Fo
tiltak før bebyggelsen tas i bruk.



Stadfastet der
Etter fullmakt

Kai

VERDISYN: "HVORFOR VERNE"?

Hvorfor er det viktig å verne om et bymiljø som Ålesund? Det hele bunner i et verdisyn: Et kulturminne eller en gruppe av kulturminner representerer en eller flere verdier for et menneske. Disse verdiene oppstår/registreres både på opplevelsesplan og som håndfaste, praktiske og materielle kvaliteter. De kan være knyttet til det historiske, eller til opplevelsen av nuet. Det kan derfor være nyttig å sette et skille mellom erindringsverdi og samtidsverdi.

ERINDRINGSVERDI

Alderdomsverdi

Et hus, en bygningsdel er viktig å ta vare på rett og slutt fordi den er gammel. Gjennom slitasjemerker og spor etter «tidens tann» kan en se flere generasjoners bruk. Dette gir fysisk nærkontakt med historien. Derfor er gjenbruk av eksisterende bygningsdeler så viktig. En ny inngangsdør i gammel stil, men uten spor av bruk og slitasje, kan aldri gi den samme opplevelsen som den originale, gamle døra.

Historisk verdi

En gammel bygning kan ha en historiefortellende verdi ved at den forteller om den menige mann eller om mer berømte personers livsvilkår og levemåte. I Ålesund kan dette dreie seg om leiegårder for «vanlige» folk og om villaeier for «kjente» folk. Rønneberg-villaen (dessverre revet) er et godt eksempel på det siste. De gamle sjøhusene ved Naftadjuvet forteller om fiske og fiskeforedling som næringsgrunnlag for byutviklingen langs sundet. Den historiefortellende kraft svekkes når man bygger om sjøhusene til boliger og hotell, og forsvinner helt når man river gamle sjøhus og bygger nye boliger i slags «sjøhusstil».



Arkitekturhistorisk verdi

Ålesund sentrum har sin store arkitekturhistoriske verdi knyttet til det faktum at gjenoppbyggingen etter bybrannen i 1904 gav oss en uvanlig stor andel bygninger fra samme periode/stilart. Andre byer kan ha både vakrere og kanskje flere jugendbygninger, men Ålesund har hele gateløp, enhetlige rekker av jugendfasader. Disse husrekkene er interessante både fordi de er tegnet av kjente arkitekter og bygget av dyktige håndverkere. Ekthet er et viktig stikkord i en slik sammenheng. En «jugendparafrase» fra 1989 kan nok gi et inntrykk av hvordan jugendstilen så ut, men sier lite om hvilke materialer og teknikker som var viktige for datidens formspråk.

Jugendstilen er heller ikke bare en fasadestil. Jugendfasaden dekker ofte et interiør med autentiske detaljer og kvaliteter, der det er klar sammenheng mellom eksteriør og interiør. Fasadevern kombinert med fjerning av innvendige elementer og detaljer må derfor betegnes som et alvorlig overgrep mot en jugendbygning.

Symbolverdi

Enkelte bygninger representerer mer enn arkitekturhistorisk dokumentasjon. De kan også være symboler for samfunnets utvikling eller institusjoner.

«Aspøyskolen» har en silhuett som symboliserer selve skolen og skolens autoritet og dermed bringer tankene tilbake til egen skolegang.

Emosjonell verdi

For folk flest er kanskje denne verdien både viktigst og mest forståelig. Den husveggen, det hjørnet, den gatelykta (i seg selv en ubetydelig detalj), som var en så viktig del av et minne fra barndom eller oppvekst, det vil vi gjerne se igjen. Hvis det viser seg at oppvekstmiljøet blir fullstendig forandret, vil mange oppleve det som et følbart tap.

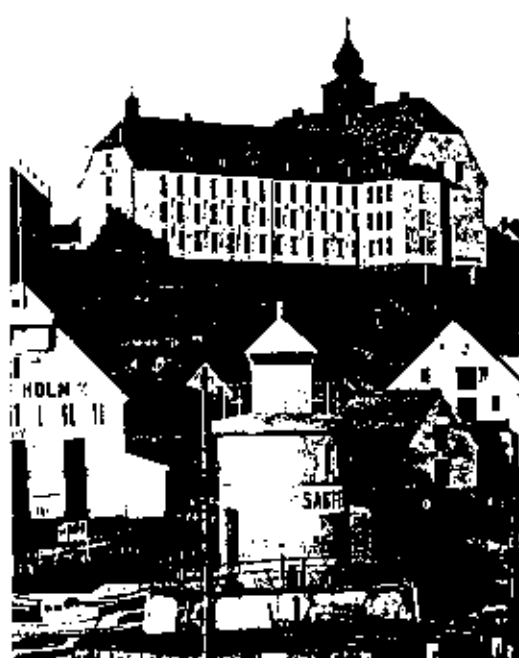
En del av argumentene for vern er mer håndfaste og konkret knyttet til dagen i dag.

Bruksverdi

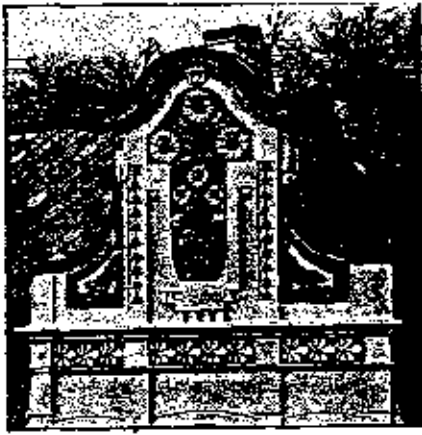
Bruksverdien til eldre hus knytter seg til den praktiske nytten en kan oppnå ved at huset eller gjøres brukbart. Det er viktig at en tar hensyn både til husets gitte form og til bygningens antikvariske verdier når nye bruksområder skal veiges. Hårdhendte ombygginger som ødelegger historiefortellende trekk og detaljer må unngås.

Økonomisk verdi

Eldre bygninger inneholder ofte materialer og bygningsdeler av høy kvalitet. Dette representerer en økonomisk ressurs som er lite påaktet. Kostbare utskiftninger av eldre bygningsdeler som både er brukbare og holdbare er dårlig økonomi og fører dessuten til utarming av de antikvariske kvalitetene.



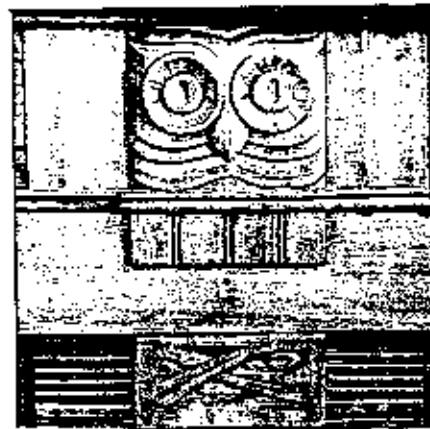
SAMTIDSVERDI



Estetisk verdi

Det mest iøynefallende ved jugendarkitekturens fasader er de elegante kurver og ornamentikken. Dessverre forstyrres harmonien ofte av huseierens manglende «blikk» for disse verdifulle detaljene. Fjerning av detaljer, utviskende eller uheldig fargevalg og upassende reklameskilt får alt for ofte lov til å ødelegge fasadenes særpreg.

Selv om enkelte bygninger i seg selv er ganske unnselige og anonyme, kan de ha svært stor verdi som deler av større bygningsmiljøer, f.eks. en husrekke. Dene finner en ofte ut først når det er for sent, og huset er revet. Derfor er det uhyre viktig å tenke på å verne, ikke bare det enkelte hus, men hele bygningsmiljøet i situasjoner hvor en kan bestemme over framtida.



Ålesundsarkitekturens karakter og egenart ligger i aller høyeste grad i elementer som overflatebehandling, detaljering og håndverkskvalitet. Den er derfor svært sårbar for bygningsmessige endringer som f.eks. vindusutskiftinger, fasadeoppussinger o.l. Det er svært viktig at de som går i gang med slike arbeider har forståelse for byggestilens egenart.



Konklusjon

Ålesundsarkitekturen representerer noe unikt og kvalitativt verdifullt. Byens gamle bebyggelse bidrar til å gi forankring i fortiden, og er av grunnleggende betydning både for lokal identitet og for nasjonal dokumentasjon av en interessant arkitekturhistorisk epoke.

Vernearbeidet mister imidlertid mye av meningen hvis det en skal ta vare på ikke er det opprinnelige og ekte. Bygningene og bygningsmiljøene må være mest mulig autentiske, historiske objekter. Da kan de fortelle oss noe viktig om byggeskikk, samfunnsforhold og om de estetiske idealer som var rådende da de ble bygget. Da representerer de både det gledelig gjensyn og de verdifulle kilder til ny kunnskap og vakre opplevelser.



ANTIKVARISKE RETNINGSLINJER

Formålet med påfølgende anbefalinger for vern, pleie og istandsetting av bygninger i Murbyen fra 1907 er å gi huseiere, planleggere og håndverkere felles retningslinjer for pleie av det ulike bygningsmiljøet i sentrum, som ivaretar særpreget i Alesundsarkitekturen. Retningslinjene gjelder for hele den opprinnelige murbebyggelsen innenfor planområdet.

Målsettingen er å bevare både helheten, de verdifulle «originaldelene» og håndverksteknikkene.



Følgende begreper brukes mange ganger om hverandre og det er nødvendig med en klargjøring.

Restaurering:

Hel eller delvis tilbakeføring til tidligere tilstand.

Rehabilitering:

Istandsetting av en bygning for nåtidig formål og/eller for å rette opp forsomt vedlikehold, hvor målet også må være å bevare mest mulig av bygningens antikvariske verdi og arkitektoniske kvaliteter; dvs. gjenvinning av tapt anseelse.

Det vil for det meste være rehabilitering som blir valgt når en skal sette i stand bestående bygninger. Restaurering innebærer mange usikkerhets-momenter og upraktiske valg, og vil sjelden være det tiltaket en velger overfor en bygning som er i bruk i dag. Restaurering vil gjerne føre til at bygningen får en museal bruk etterpå.

TAK

Takform/type

I Sentrum er saltak med symmetrisk møne den vanligste takformen. Takvinkelen varierer fra 34 grader - 45 grader. I takformen forekommer det arkoppbygg med saltak, og kobbhus med varierende utforming. De fleste hjørnebygningene er utstyrt med tårn i variert utforming.

Antikvariske retningslinjer

1. Ved ombygging, påbygging, rehabilitering, vedlikehold bør eksisterende takform beholdes.
2. Vinduer i takflater på loft kan tillates under forutsetning av at vinduene ikke forringer husets karakter i seg selv eller som del av et helhetlig gatebilde.
3. Arker og kobbhus bør ha en form og størrelse av den type som finnes ellers i strøket.
4. Tårn bør beholdes/restaureres i sin opprinnelige form.
5. Piper bør så langt som mulig bevares, da de er karakteristiske element i bebyggelsen. De bør opprettholdes brukt som skorsteiner eller luftpiper, da ubrukte piper forvitrer.
6. Takterrasser er et fremmedelement i den gamle bebyggelsen som en mulig bør unngås.

Takterrasser bør utformes og dimensjoneres på en slik måte at de bryter minst mulig med husets særpreg.

Plassering av takterrasser må vurderes i hvert enkelt tilfelle, men generelt vil man være restriktive til takterrasser mot gate.

De bør ligge tilhaketrukket fra gesims slik at nedskjæringen i forkant danner en brystning på minimum 90 cm. Gesimsen må ikke brytes. Tettingsdetaljer må utføres omhyggelig, og avløp for vann bør utføres som innvendig nedløp.





TAKTEKKING

Taktekkingstyper

På de gamle bygningene i Ålesund sentrum finner man følgende typer taktekking:

- Lappskifer
- Fasettskifer
- Platekledning.

Det som er karakteristisk er at det tradisjonelle taktekkingsmaterialet skiferstein forekommer på rundt 90% av bygningene. Bare i underkant av 10% av bygningene har fått et moderne tekkingsmateriale som betongtakstein og takplater.

Dette gjør at taktekkingen er den bygningsdelen som er best bevart på husene, og man bør derfor være spesielt restriktiv ovenfor skifting av taktekking.

Arker, kobbhus og tårn ble også tekket med skifer eller beslått med metallplater.

Antikvariske retningslinjer

1. Ved utbedring av taktekkingen bør en foreta nødvendige reparasjoner av undertaket, og legge på igjen den samme steinen. Dårlig eller manglende stein bør skiftes ut med ny av samme type og format som den eksisterende.
2. Utskifting av skifersteinen med moderne kopi i annet materiale eller metall blir ikke akseptert.
3. Dersom et tak har moderne type tekking, bør man skifte dette ut med skiferstein.
4. Arker, kobbhus og tårn bør tekkes med det materialet som ble benyttet opprinnelig (som skifer eller beslag av kopier/sink eller stål).



VINDUER

I Sentrum finnes følgende typer:

- Krysspostvinduer
- T-postvinduer
- Krysspostvinduer og T-postvinduer med småruter i øvre felt og buet sprosseverk.
- Div. moderne vinduer med tverrpost, uinndelte vinduer og tofagsvinduer.

Det er igjen en god del av de opprinnelige vindustypene i bygningene fra 1906-07. Det er således mulig å spesiallage moderne vinduer tilpasset den tradisjonelle type som har vært i bygningene tidligere.

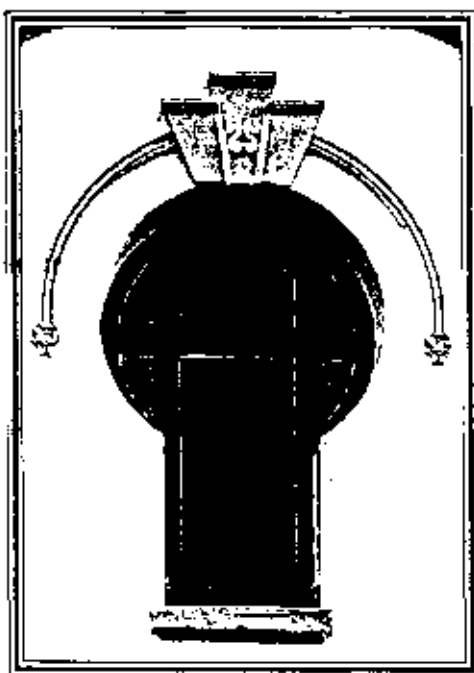
Plan- og bygningsloven krever at fasadeendringer, herunder forandring av vinduenes utseende, skal meldes til bygningsmyndighetene, og at arbeidet med innsetting av nye vinduer først kan igangsettes etter at tillatelse er gitt.

Som søknadspliktig endring av fasade regnes forandring av: Vindusåpning, inndeling av glassflater, utforming av selve vinduet og materialbruk.

Byggemelding kreves ikke hvis man setter inn nye vinduer nøyaktig lik de opprinnelige. Dette innebærer bl.a. at postene skal stå fast i karmen og srossene skal være gjennomgående skiller mellom glass i rammen.

Falske utenpå - mellom - og/eller innenforliggende poster og srosser skal ikke kunne godkjennes innenfor planområdet.

Eldre vinduer lar seg som oftest bevare og utbedre. Eventuelle skader kan ofte repareres. Med enkle tiltak, f.eks. montering av tetningslister, kan de oppnå like gode tekniske egenskaper som dagens standard-vinduer.



Hvis vinduene må skiftes ut fordi de er i dårlig forfatning, bør de nye vinduene ha samme utseende som de opprinnelige. Svingvinduer, glidehengslede vinduer og dreie-vippe-vinduer, hvor vindusflaten er delt inn med tykke, gjennomgående srosser som skal etterligne postene i de nevnte vindustyper, er sjelden dimensjonert riktig til - i lukket stilling - å se ut som ekte, fast monterte poster. Uheldigst er imidlertid at vinduene, p.g.a. sine hengslingsystemer, i åpen eller lufte-stilling oppleves som en klar endring av fasaden i forhold til de opprinnelige eldre vinduer. Midtposter, kryssposter og T-poster, som er faste anordninger i karmen, vil enten sveve i løse lufta eller tippe inn i overkant. Se bilde over.

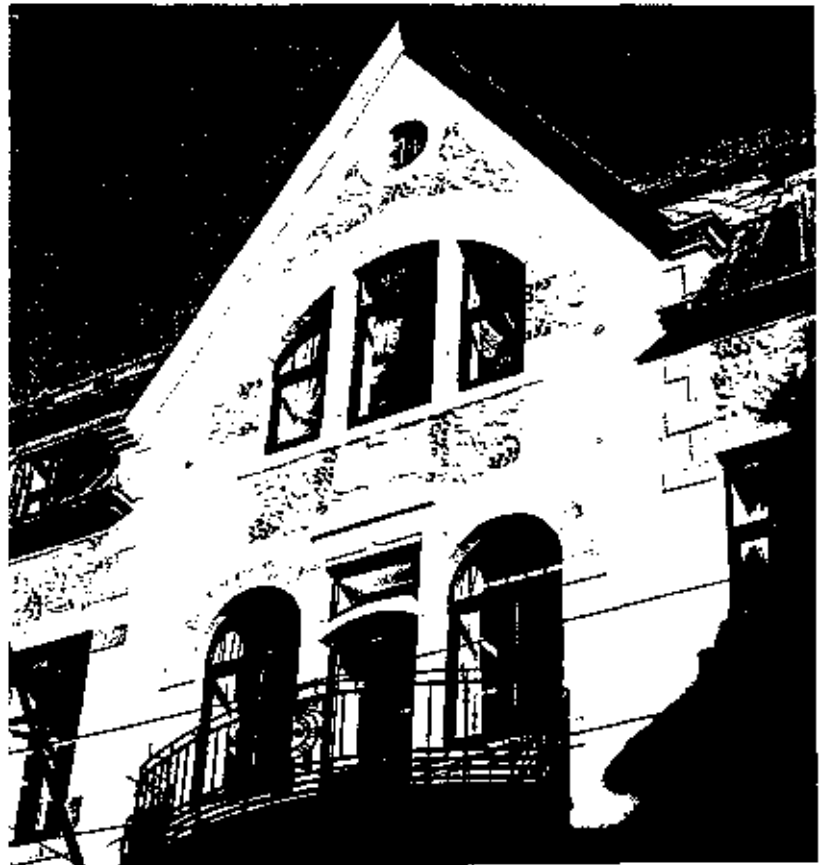


Tradisjonelle, sidehengslede, koblede vinduer kan konkurrere med vinduer med moderne hengslingsystemer både når det gjelder pris og varmeisolering. På grunn av den større glassavstanden, er koblede vinduer også bedre når det gjelder isolasjon mot støy. Koblede vinduer kan også utføres med isolerglass i den innerste rammen, hvilket ytterligere bedrer varme- og støyisoleringsvnen.

Hovedpoenget med koblede vinduer i sammenheng med bygnings-vern, er ikke bare at postene får beholde sin ekte og opprinnelige funksjon, men også at ytterrammen lett kan utføres med korrekt sprosseinndeling.

Antikvariske retningslinjer

1. Man bør beholde, pusse opp og bruke om igjen eksisterende vinduer av tradisjonell type. Dette er spesielt viktig for vinduer med buet sprosseverk. Økt varmeisolasjon kan oppnås ved å montere innvendige koblingsrammer.
2. Dårlige, moderniserte vinduer bør skiftes ut med nye, sidehengslede, koblede vinduer med nøyaktig samme utvendig karm mål og ruteinndeling samt midtpost-, tverrpost- og sprossedimensjon som de eksisterende vinduer. Isolerglassvindu med utenpåhengt sprosseverk er ikke akseptabelt.
3. Der det er vanskelig å utforme hele vinduet som koblavindu, kan de uinndelte feltene utformes som isolerglassvindu, og de sprossedelte vinduene utformes som koblavindu.
4. Nye vinduer skal deles i fag med separate trerammer der proporsjonene og nisjedybden tilsvarer de opprinnelige vinduene.
5. Vinduskonstruksjoner i aluminium eller PVC tillates ikke benyttet i bygninger fra gjenreisningsperioden.



DØRER

Dørtyper

Her innbefattes butikk inngangsdører, balkongdører og dører til portrom. Disse dørene utgjør ofte dekorative midtpunkt i fasaden. Det er derfor vesentlig at de beholder evt. får tilbake sin opprinnelige utforming.

Flere av bygningene innenfor planområdet har sokkeletasjer med dører (og vinduer) som bryter med stilen på resten av huset. Det er viktig at de bestående eldre dørtypen er prototyper for tilbakeføring til stilriktige, opprinnelige dør- og vindustyper i sokkeletasjene.

Antikvariske retningslinjer

1. Rikt detaljerte inngangsdører og porter bør rehabiliteres eller omsorgsfullt kopieres da de er vesentlige elementer i fasade-uttrykket.
2. Dersom man ønsker bedre varmeisolering av balkongdører, kan dette skje ved å montere et innvendig varedørblad.
3. Dersom det blir aktuelt å gjøre noe med moderniserte inngangsdører, bør disse skiftes ut med nye av de tradisjonelle typer med proporsjoner og nisjedybde tilsvarende de opprinnelige dørene.
4. I trapperom i bygningene bør opprinnelige inngangsdører bevares, da de er vesentlige elementer i trapperomsdekoren på lik linje med rekkverk, glassmalerier og malt jugenddekor.
5. Dørkonstruksjoner i aluminium eller PVC tillates ikke benyttet i bygninger fra gjenreisningsperioden.



Helleggt. 2



Parkgt. 8



U. A. Devoldsgt. 7



Storgt. 9



Bedehuset



Keiser Wilhelmsgt. 5



Apotekergt. 5



Kongensgt. 24



Apotekergt. 6

FASADEDEKOR

Puss/vindusomramming/gesimser

Særtrekk:

Bygningene i Ålesund Sentrum danner sammenhengende bygningsrekker langs gatene. De er murt i tegl, som regel med 2 innvendige gulvspenn av tre mot tegl midtbearing. Bygningsbredden og spennlengdene på gulvene varierer. Innvendige takhøyder ligger mellom 270-300 cm. Bygningene har vanligvis 3 eller 4 etasjer.

Vinduene er som oftest plassert en 1/2 stein inn i murlivet.

Fasadeornamentikken er oftest konsentrert om vindusomramminger, inngangsparti, gavler, gesimser, o.l. På de gamle bygningene er den de senere år understreket gjennom flerfarvebruk ved utvendig maling av fasadene.

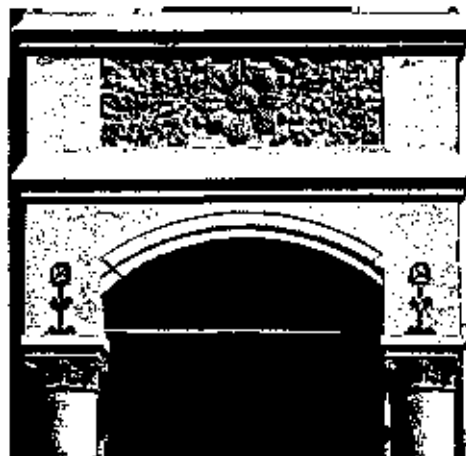
Vedlikehold bør skje med samme slags materialer som de opprinnelige. Dette bl.a. for ikke å bringe ubalanse i fukt- og elastisitetsforhold, og for å få ensartet underlag for overflate-behandling. Bygningene var som regel murt og pusset med kalk-mørtel. I de senere årene er mange av disse gårdene blitt «lappet» med forskjellige mørtler med sement og mursement med og uten plasttilsetninger.

Overflatebehandlingen har også variert fra sement til plast- og oljemalinger. Vi kan ofte se skader der man på disse eldre murbygningene har benyttet tette plastmalinger.

Det er som regel ikke til å unngå at det oppstår sprekker i pussen. Regnvann trenger inn i sprekken bak malingsfilmen, og denne flasser av. Malingen kan også være så tett at fuktighet og damptrykk innenfra fører til avflassing.

Antikvariske retningslinjer

1. Moderniserte detaljer samt ornamenter bør så langt som mulig tilbakesføres til opprinnelige tradisjonelle utseende.
2. Ved fasadeoppussing bør en benytte kalkmørtel og kalkfarve som er helt «åpne» materialer. Underlaget må være rent for løse partikler, og det må være passelig fuktet og absorberende før påføringen.
3. Bygningene bør pusses og males med maling av tradisjonell type. Ålesund kommune bør utarbeide en fargeplan for bebyggelsen innenfor planområdet.





BYGNINGSDETALJER

Det som blant annet kjennetegner godt bevaringsarbeide er et omhyggelig arbeid med detaljene og riktig materialvalg. Her må de eldre bygningers arkitektur og byggemåte respekteres. Avsnittet omhandler detaljer ved takrenner og nedløp, beslag, spir og ornamenter.

Til sammen setter disse detaljene sitt umiskjennelige preg på byggestilen i Ålesund.

Ornamenter finnes både i mur og tre. I tre ikke minst på dører og vindus-innramminger og listverk.

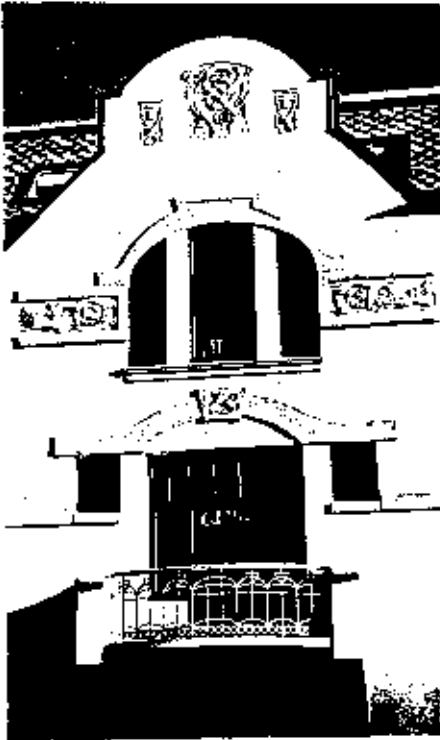
Det er ofte detaljene som gjør at vi vil betegne en bygning fra gjenoppbygningsperioden i Ålesund for jugend. Balkongrekkverk i smijern gir også sitt bidrag til å skape jugendatmosfæren. I enkelte hus var både trappegelender, dørklinker, balkongrekkverk og glassmaleri tegnet av husets arkitekt, slik at det ble sammenheng og forbindelse med de forskjellige elementene. I andre hus nøyde man seg med serieprodusert dekorativt utstyr.

Antikvariske retningslinjer

1. Ved ombygging, påbygging, rehabilitering og vedlikehold, hvor det forekommer utbedring av takrenner, nedløpsrør og beslag, er det viktig at man beholder den typeløsning som er tradisjonell for bebyggelsen. Det bør benyttes materiale som varmforsinket stål, kobber eller sink.
2. Alle spir på bygningene bør restaureres/tilbakeføres til sin opprinnelige form og med samme materiale som det opprinnelige (smijern, galvanisert stål).
3. Smijernsarbeider på fasaden som balkongrekkverk og lampeholdere bør restaureres/tilbakeføres til sin opprinnelige form.
4. Skadde partier bør skiftes ut med nytt som kopi av opprinnelig løsning.
5. Moderniserte detaljer samt ornamenter bør så langt som mulig tilbakeføres til opprinnelig tradisjonelt utseende.
6. I portrom og trapperom i bygningene bør jugend-dekor på vegger, glassmalerier og rekkverksdetaljer restaureres/tilbakeføres til sin opprinnelige form.



FORMINGSKRITERIER FOR NYBYGGING



FUNKSJONSANALYSE

Formål

Ved utforming av nybygg etter brann, eller på ledig tomteareal, er holdningen til den arkitektoniske helheten i miljøet viktig ved utforming av såvel hovedtrekk som detaljer i ny bebyggelse.

Stilkopiering har vært en nærliggende løsning når det bygges nyt i særlig sårbare miljøer. Nybygg bør utformes i overensstemmelse med vår egen tid, og tilpasses den gamle bebyggelsen i målestokk, materialvalg og karakter.

Hensikten med påfølgende formingskriterier er å gi retningslinjer som sikrer at nye bygningers volum og sammenkobling med eksisterende bebyggelse og det offentlige gaterom blir i samsvar med lokal byggeskikk og formspråk.

Det sentrale byområdets spesielle karakter setter ekstraordinære kvalitetskrav til utvikling av området. Kvalitetssikring bør søkes ved at problemstillingen vedrørende byforming introduseres tidligst mulig i prosjekteringsprosessen, sammen med krav om fylldig presentasjon av prosjektene.

Prosjektoppgaver i området bør dokumenteres gjennom følgende analyser:

- A - FUNKSJONSANALYSE
- B - BYBILDEANALYSE
- C - NABOSKAPSANALYSE
- D - BYGNINGS-/DETALJ ANALYSE.



Funksjonsanalysen skal avklare hvilke virksomheter en byggherre ønsker bebyggelsen skal inneholde, og avklare hvilke av disse som kan godtas i ny bebyggelse i området.

Funksjonsanalysen må også avklare hvorledes prosjekter integreres trafikkmessig med transportsystem for biler, vareleveranse, kollektivtransport og fotgjengere i byen.

BYBILDEANALYSE



Bybildeanalysen skal dokumentere ny bebyggelses innvirkning på det offentlige rom:

Bysilhuett: Bebyggelsens plassering i forhold til monumental-bygg/landemerker utkikspunkter i bylandskapet. Innvirkning på landemerkets/monumentalbyggets posisjon og egenart i byen.

Punktmarkering, Fonds: Visuelle merkepunkt, avslutning av synsaksor som viktige elementer i bybildet.

Analysere om slik plassering skal markeres med spesielle bygningsmessige utforminger. Der ny bebyggelse står som avslutning på gateløp, kvartaler eller fremstår som fondmotiv, bør utforming vise dette (utforming av bjørne, inngangsparti, fasade).

Byggelinjer/byggebegrensning: Stadfesting av kritiske fasadelinjer med byggelinjer.

NABOSKAPSANALYSE

Naboskapsanalysen skal avklare volumet og hovedformen på bebyggelsen. Avklaring av maksimum- og minimumsramme for bygningsbredde, lengde, gesimshøyde, takvinkel, høyde til møne, takform og volumoppdeling.



Utnyttelsesgrad: Avklares i forhold til reguleringsbestemmelser.

Bebyggelsens form: Bebyggelsens form må styres slik at verne- og byformingsplanens intensjoner om form og tilpassing oppfylles.

Eiendomsmonster er et eksempel på viktige overordnede formbetingelser i eldre bebyggelser og kulturlandskap. Det dikterer en overordnet formstruktur. Bygging på tvers av, i uoverensstemmelse med de gamle eiendomsmonstre, gir vanligvis hus som på alle måter blir for store for miljøet. Eller vi får store hus som forsøker å være mange små hus, som bare tilsynelatende har en overordnet likhet med de gamle.

Bebyggelsens rytme: Styring av max./min. lengde på fasade, grad av likhet og ulikhet i gesimshøyde og takvinkel med nabobygg.

Komposisjonen av lange fasader er krevende. De bør inneholde rytmer og kontrapunkter som kompenserer for den store lengden.

En kritisk grense overskrides når fasadelengdene blir lenger enn gatens er brede. Så lange fasadene er tilnærmet kvadratisk i format, vil de i det perspektiviske synsinntrykk virke vertikale og dermed gi en samlet virkning av mangfold i gateløpet. Dette er et forhold som det er særlig viktig å ha for øye ved sammenslåing av eiendommer.

BYGNINGSANALYSE

Bygningsanalysen går ut på å lage en hoveddrømme for detaljutføring av bebyggelsen på bakgrunn av registreringen av vesentlige formelementer i nabobygninger (evt. fjernede bygninger) slik som vinduers format og inndeling, horisontalitet og vertikalitet i fasadeoppbyggingen og områdetypisk fasadedekor.

Fasade

På bakgrunn av naboskapsanalysen fastlegges i denne del:

Hovedform og hovedoppbygging av fasaden: Tyngdepunkt, vertikalitet og horisontalitet, rytmepoppdeling, vinduers og dørers utforming og plassering i vegglivet/materialbruk /grad av ornamentering.

Ved nybygging mot viktige offentlige rom, bør det legges særlig vekt på estetisk utforming av bygningens form, fasade og materialvalg slik at byrommet blir understreket og forsterket.

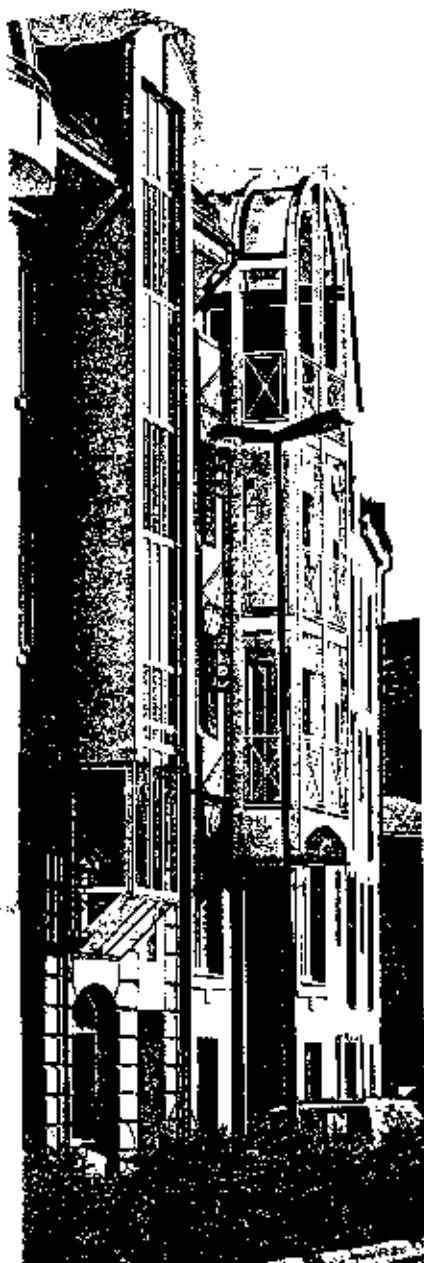
Tak

På bakgrunn av naboskapsanalysen fastlegges i denne del:

Takets hovedform og hovedoppbygging, vinduer, evt. terrasser, arker og karnapper i takflate, samt materialbruk.

Skifer er det dominerende, tradisjonelle materialet på skrå takflater og gir takene arkitektonisk tyngde. Nye bygninger bør derfor tekkes med skifer.

Det bør tilstrebes at takene bør ha en enkel form, og at heis- og ventilasjonsoppbygg unngås.



RETNINGSLINJER FOR PLAN- OG BYGGESAKSBEHANDLING FOR NYBYGG OG REHABILITERING

Oppriss

Forslag til nybygg, og til endring av bygningers fasader og eksteriør bør illustreres med sammenhengende oppriss av bygningen og tilstøtende bebyggelse, for såvel eksisterende situasjon som for det nye forslaget. For hjørnebygninger bør det vises oppriss av begge kvartalsider og nærmeste nabokvartal.

Perspektiv

Det bør ved søknad legges frem perspektiv eller fotomontasje som illustrerer forslaget sett fra viktige standpunkt i gatene og bylandskapet før og etter endring.

Modell

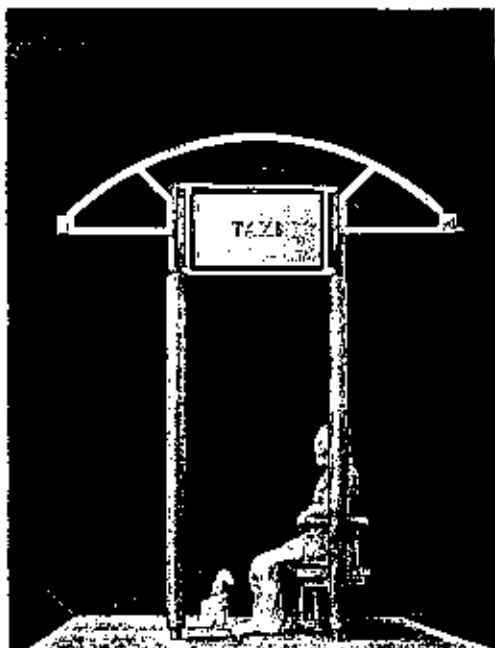
Hovedutvalget for bygnings- og reguleringssaker kan forlange modeller som illustrerer byggesakens følger for miljøet.

Alternativer

I særlig viktige byggesaker - herunder alle saker knyttet til bebyggelse som ligger i område for kulturhistorisk verdifull bebyggelse, kan hovedutvalget for bygnings- og reguleringssaker kreve at det utarbeides flere alternativer før saken viderebehandles.

Uttalelsesinstanser

Endringsforslag for bebyggelsen i området for kulturhistorisk verdifull bebyggelse, samt bygninger, gate- og trafikk-områder som grenser til disse, bør forelegges antikvariske myndigheter før saken behandles i hovedutvalget for bygnings- og reguleringssaker.



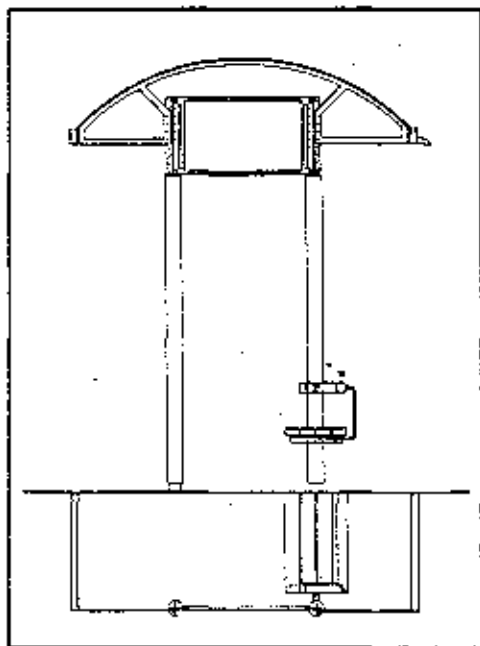
Gateinventar som byformningselement

Gårdeinventar og møbler lider den skjebne at etter hvert som man venner seg til dem blir de «usynlige». Når de så forsvinner, oppdager de forbipasserende at de egentlig har skapt en atmosfære som de kommer til å savne.

Gateinventaret det her refereres til defineres som de elementene som er nødvendige for byens drift og sikkerhet, eller elementer som foruten å dekke praktiske funksjoner, supplerer og beriker byens og byrommenes form og arkitektur.

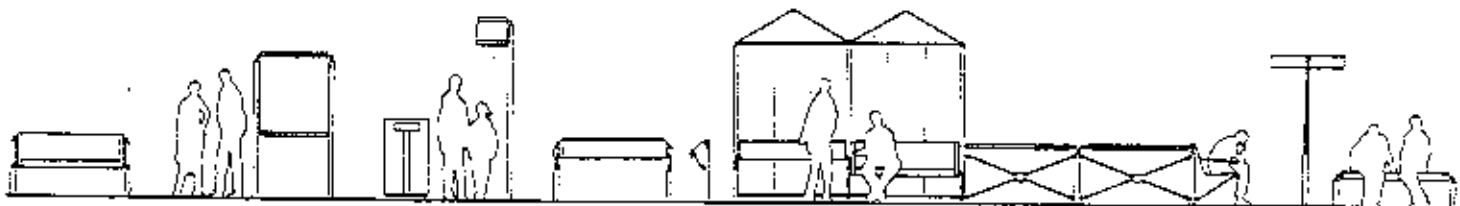
Gateinventar og møbler lider den skjebne at etter hvert som man venner seg til dem blir de «usynlige». Når de så forsvinner, oppdager de forbipasserende at de egentlig har skapt en atmosfære som de kommer til å savne.

Gateinventaret det her refereres til defineres som de elementene som er nødvendige for byens drift og sikkerhet, eller elementer som foruten å dekke praktiske funksjoner, supplerer og beriker byens og byrommenes form og arkitektur.



Slike elementer kan være:

kioskbygg som telefonkiosker, salgskiosker, trafikkiosker og
paviljonger
venteskur for busser
brannhydranter/-meldere
trafikkavvisere (pullerter)
plakatsøyler/-montere
søppelkurver
plantekasser/-arrangementer
vannfontener/-bassenger/-skulpturer
rekkverk/murer
sittebenker
baldakiner/markiser.



Foruten å dekke rent praktiske funksjoner bør gatemøbler og gateutstyr brukes bevisst som planverktøy i byforming som romformende, romavgrensende og dekorative elementer. Disse elementene er holdnifgsskapende i forholdet mellom menneskene og byens arkitektur.

Målsetting:

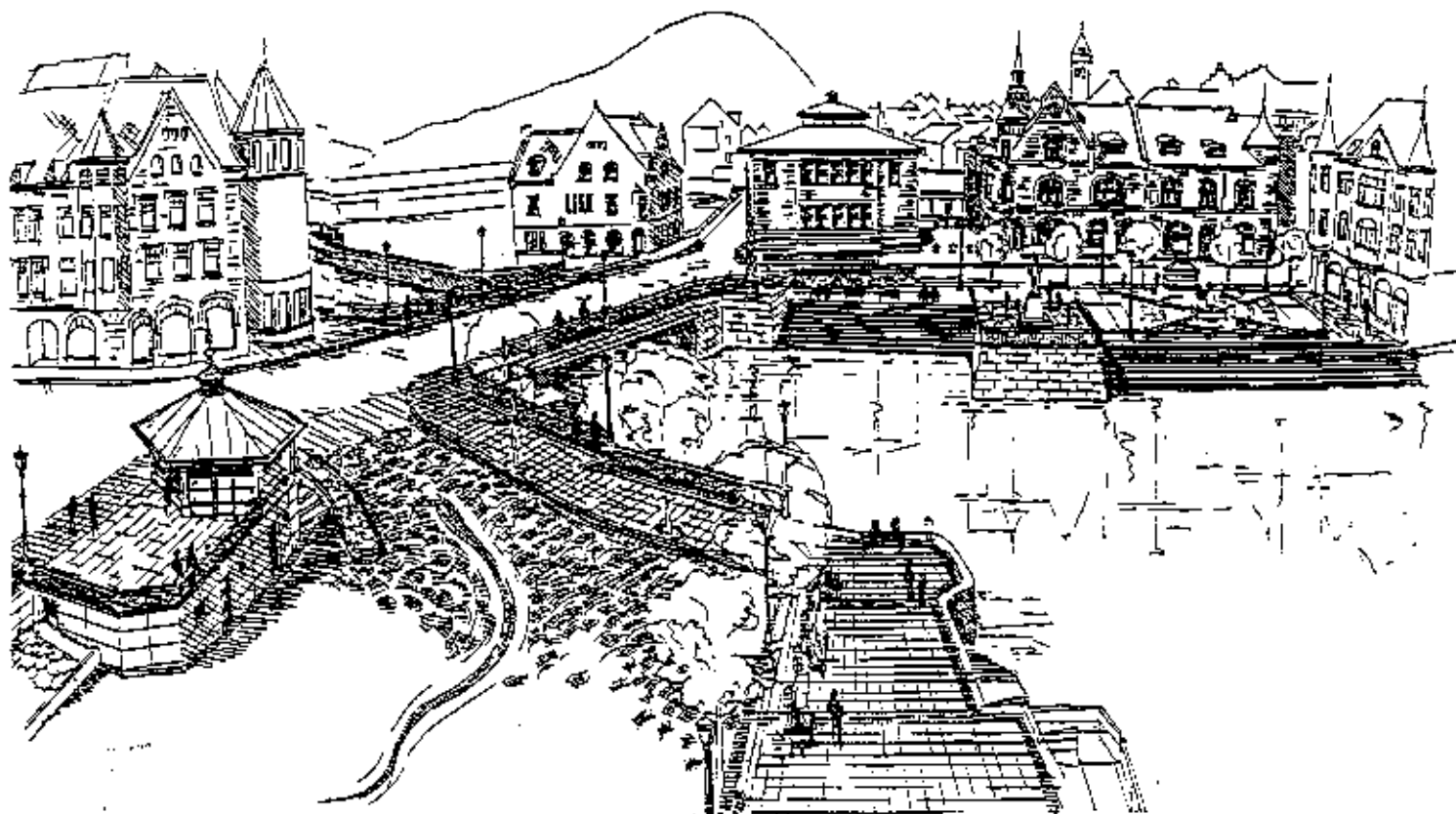
Utforming og plassering av gateinventar skal så langt det er mulig underlegges like strenge formingskriterier som for bygninger.

Riktig valg av form, stil og plassering av gatemøbler og -utstyr er av vesentlig betydning for byens visuelle og sosiale kvaliteter, og bidrar til å gi gater og byrom identitet og karakter.

All møblering av gate/byrom må tåle

- vekslende værforhold vinter og sommer
- forsøk på hærverk og misbruk
- slitasje.

Gateinventar bør være arkitektonisk tilpassede elementer i gaterommet, og må planlegges i forhold til de fasader og åpninger som ligger rundt, men også gis sitt eget særpreg og identitet. God design og kvalitet forebygger direkte hærverk og lysten til å ødelegge. Det er en forutsetning for å skape varige produkter.



Gatemøblering, gjerdet og murer, beplantning, utendørs belysning, skilt og reklame, skal gis en utforming og materialbruk som harmonerer med områdets karakter.

Det kreves en detaljert utomhusplan ved prosjektering av slike elementer i byrommet.

Belegningsstein som byformingselement

De fleste opplever brosteinsbelegning som miljø- og identitetsskapende elementer i et bymiljø.

I byer med brosteinsbelegning ser vi en utvikling mot at det gjøres prinsippvedtak om bevaring av disse. Hensynet til de kulturverdier brosteinsgatene representerer, oppveier de økonomiske og tekniske ulemper.

Brosteinsgatene i Ålesund er viktige elementer i en helhetlig arkitektonisk og miljømessig komposisjon.

De vakre mønstrene har formet et rikt og harmonisk samspill med bygningsarkitekturen, og blitt en vesentlig del av den opplevelsesverden det er å bevege seg i Ålesund. Brosteinsbelegget har lydmessige egenskaper. Asfaltbelegg gir en tammere akustikk i bygatene enn brostein. Nedasfaltering av brosteinsgater påvirker således vår opplevelse og gjør den fattigere.

Historisk bruk

Det første faste gatedekke i form av brostein ble lagt i Kongensgt. (ca. 100 m lengde) i 1915.

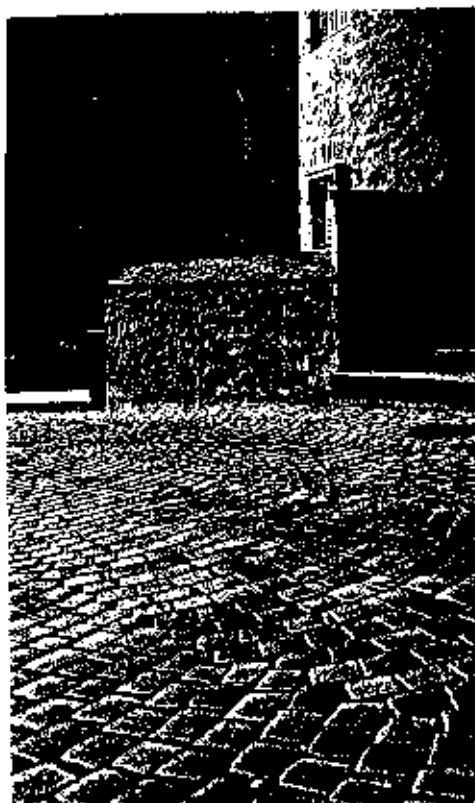
Mellom 1920-30 ble ca. 1000 m brosteinsdekke lagt og mellom 1930-40 ytterligere ca. 1500 m. Det ble lagt brosteinsdekker i Ålesund helt fram til første del av 1960-årene.

Steinen ble hovedsaklig brutt i et gneisbrudd ved Ertresvåg i Haram. Stein ble også levert fra granittbrudd ved Iddefjorden i Østfold.

Brolegging

Faste gatedekker er kjent helt tilbake til oldtidens byer. I Norge er kuppelstein eller «kampestein» brukt som brolegging siden 1500-1600-tallet i flere av våre byer.

Kuppelstein ble avløst av tilhuggen brostein, som vi i dag kjenner som storgatestein. Denne var atskillig mer tilpasningsdyktig og ga ikke minst en jevnere bruksflate. Etter hvert ble denne steinen for dyr i produksjon, og den såkalte smågatesteinen eller «kleinpflaster» overtok som det dominerende materiale rundt århundreskiftet. Det er denne steintypen vi kjenner fra gatene i Ålesund sentrum.



Over et parti brostein fra
Løvenvoldgata lagt i
Wienermønster. (Foto P. O. Dybvik)



Til høyre et parti fra
Skansekaia med smågatestein
langs kaikanten, støpt
betongdekke som transport-
bane og et større parti
storgatestein.

Smågatesteinen er hugget som en regulær kube med sidemål ca. 10 cm. Denne steintypen krevde ikke så omfattende bearbeiding av underlaget, og kunne legges oppå et noenlunde jevnt grusdekke.

Leggemønster

Det såkalte Wienermønsteret med buform (oppfunnet av tyskeren Gravenhorst i 1885), ble etter hvert enerådende som leggemønster p.g.a. sine mange fordeler. Buene i mønsteret gir mulighet for å utnytte stein med ukurante mål. Med avslutning av en halv bue mot rennesteinen blir de siste steinene alltid liggende rett mot fortausrenna, som for øvrig består av 2 rekker med storgatestein.

Således blir det i prinsippet unødvendig å hugge tilpasningsstein. Wienermønsteret har også andre fordeler. Hvert bufelt tilsvarer omtrent en manns rekkevidde. Broleggerne kan derfor arbeide parallelt i en rekke over hele gatens bredde. Steinen blir stampet ned i et sandunderlag og fugene fylles med sand.

Wienermønster er den dominerende mønstertypen i Ålesunds gater. Ved Skansekaia er bevart et parti med verdifull storgatestein som er lagt i rekkemønster. Brosteinsbelegget på Skansekaia er av unik karakter. Her finnes en samling av storgatestein i kombinasjon med støpte betongfelt for varetransport langs kaikanten. Dette er sammen med de gamle bygningene fra før bybrannen verdifulle kulturminner, som må bevaras og rehabiliteres.

Fortanene

Før bybrannen besto de fleste fortanene av grus- eller steinheller med tilhuggen stein av ujevn kvalitet som kantstein. En del støpte betong-fortauer var imidlertid allerede den gang i bruk. Denne typen fortau skulle bli den dominerende etter brannen. Slik har det vært fram til ca. 1980 da støpte heller av betong ble tatt i bruk i stor utstrekning i forbindelse med anlegging av vannvarmerør i byens fortau. Fortauskantene ble da støpt i betong eller bygget av huggen granitt. Hellene, som ligger på sandunderlag, gjør reparasjons- og vedlikeholdsarbeider av varmerørende enklere. Det kreves imidlertid stor nøyaktighet i underlagsarbeidet for at hellene skal ligge stødig.

«Brosteinsvedtaket»

Som følge av økende utbygging med tilhørende tekniske anlegg og trafikkøkning, har behov for gravearbeider og reparasjoner medført at vedlikehold av byens brosteinsgater er blitt omfattende og dyrt.

I 1973 vedtok Ålesund bystyre at et antall sentrumsgater med brostein skulle bevares.



*Smågatestein legges i
Wienermønster, det dominerende
brosteinsmønster i Ålesund.*

Følgende gater ble vedtatt bevart:

1. Kongensgate fra Sørenskriver Bullsgate - St. Olavs plass.
2. St. Olavs plass.
3. Notenesgata fra St. Olavs plass - Slinningsgata.
4. Løvenvoldgata fra St. Olavs plass - Parkgata.
5. Storgata fra og med krysset Storgata/Løvenvoldgata til Kipervikgata.
6. Keiser Wilhelmsgata fra Korsegata til B.u. holmgata.
7. Brunholmgata til krysset med Apotekergata.
8. Apotekergata.
9. Kirkegata fra Apotekergata - Aspegata.

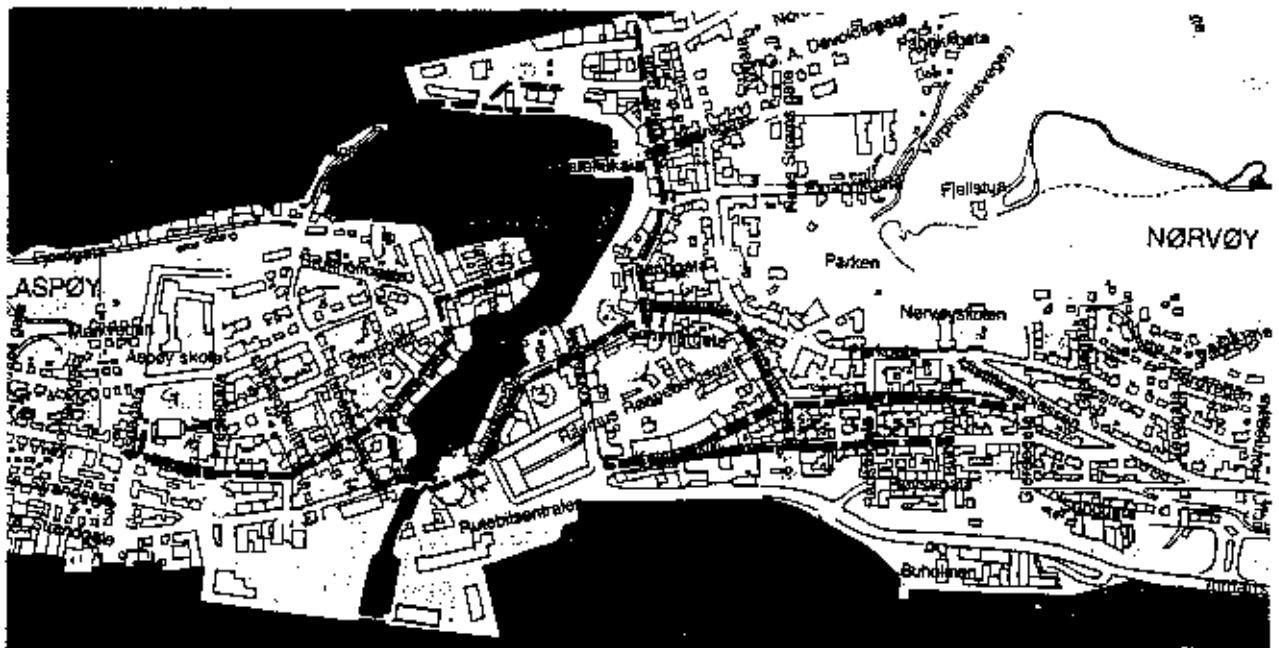
I et nytt vedtak fra 1981 ble det bestemt at det kunne legges asfalt-dekke i Storgata mellom Kipervikgata og Løvenvoldgata. Dette vedtaket er ennå ikke gjennomført. På tross av «brosteinsvedtaket» ble Apotekergata asfaltert i 1989. I tillegg er flere av bevaringsgatene delvis asfaltert, der bl.a. grøftegraving har foregått.

Målsetting/virkemidler

Byformingsplanen har som målsetting at «brosteinsvedtaket» fra 1973 skal gjelde, med følgende tillegg:

- A. Storgata mellom Kipervikgata og Keiser Wilhelmsgate.
- B. Kipervikgata.
- C. Rådstugata mellom Kipervikgata og Keiser Wilhelmsgata.
- D. Skansekaia.
- E. Skaregata mellom Skansegata og Storgata.
- F. Hellegata mellom Kirkegata og Hellebroa.
- G. Området rundt Ålesund kirke.

Dette betyr også at Apotekergata skal prioriteres tilbakeført som brosteinsgate. En prioriterings- og finansieringsplan for dette arbeidet bør utarbeides av Ålesund kommune som sektorplan i forbindelse med kommuneplanarbeidet.





Fortau

Fortau skal fortrinnsvis beholdes som støpte betongfortau.

Betongheller i format 30 x 30 cm med avfasede kanter eller tilskårne skiferplater i fallende lengder, kan benyttes hvor dette er hensiktsmessig. Hellene legges i forband halvt om halvt.

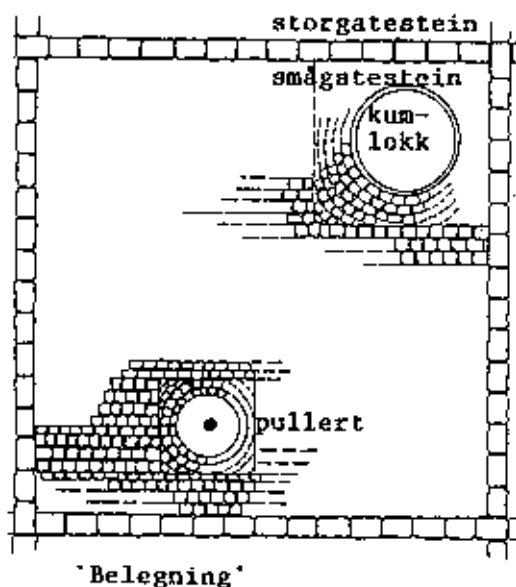
Det benyttes støpt kantstein med fasede kanter, bredde 25 cm. Huggen granittstein kan unntaksvis tillates.

Detaljer

Det skal legges vekt på å tilpasse belegningssteinen til kanter, gateutstyr, trær, etc.

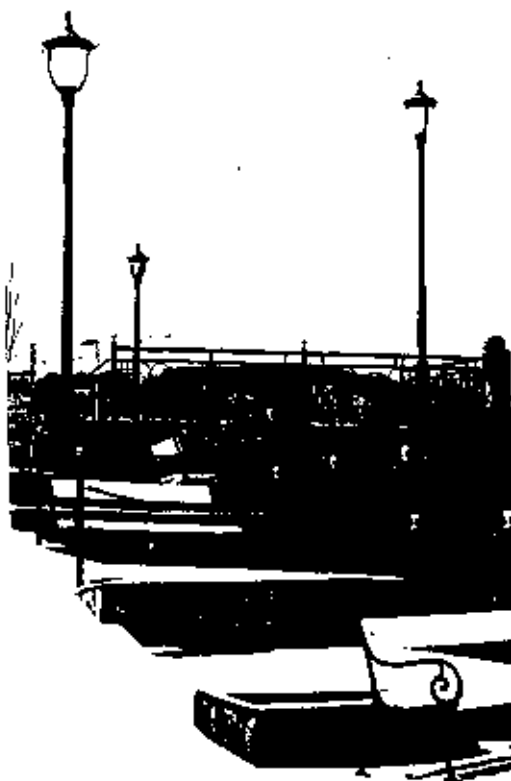
Gågater

Ved omlegging fra kjøregater med fortau til gågater, endres gateprofilen, slik at kantsteinen elimineres. Et nytt rennesystem etableres, som f.eks. i Kongensgate, der renne-/sluksystemet markert med storgatestein er lagt i senter av gata med fall fra husene. Det er lagt skiferplater i fortausbredde inntil husene på begge sider av gata. For øvrig er brostein lagt i Wienermønstret benyttet som hovedbelegning.



Øverst betongheller i format 30x30 cm som fortausbelegning, lagt i forband halvt om halvt.

Til venstre rekkemønster inndelt av storgatestein med tilpasninger til gateutstyr.



Rett stolpebelysning med generell lysarmatur.



Galgebelysning som bryter gesimslinjen på en uheldig måte.

Gatelys som byformelementer

Gatelyset bør reflektere og forsterke gatens arkitektur og byens identitet og særpreg.

Gatelyset bør være tidsmessig tilknyttet gatens arkitektur gjennom historiske modeller eller moderne tilpassede typer. I et historisk gatemiljø som ønskes bevart i en riktig tidsmessig forfatning er det i tillegg viktig at lysmengder og -farge harmonerer.

Gatelystyper

Gatelys kan deles inn i fem hovedtyper:

1. Galgelys.
2. Rett stolpe med retningsbestemt lysarmatur.
3. Rett stolpe med generell lysarmatur.
4. Veggmontert lysarmatur.
5. Hengende belysning.

1. Galgebelysning

Denne typen fører lyset inn over veibanen. Ved brede gater kan dette gi en jevn belysning uten blinding. Visuelt er denne stolpeformen uheldig i bymiljøer, og da spesielt i dagslys. Formen vil som regel bryte gjennom gesimslinjen i gaterommet.

2. Rett stolpe med retningsbestemt lysarmatur

Benyttes ofte for å belyse avgrensede områder med relativt store lysmengder. Med retningsbestemte armaturer kan en unngå problemer med direkte gatelys inn i f.eks. boliger.

Visuelt kan denne typen være akseptabel i bymiljøer, da den ikke danner et «tak» i gaterommet, selv om den bryter gesimslinjen.

3. Rett stolpe med generell lysarmatur

Denne typen kan benyttes der belysning og armatur ikke skal dominere et gaterom, men kun gi en generell belysning. En gate som har rette stolper med generell lysarmatur har som regel et lavere lysnivå enn gater med den retningsbestemte type.

Visuelt er denne typen lett å tilpasse for bruk i bygater. Det eksisterer et utall forskjellige stolper og armaturtyper med forskjellig tidspreg.



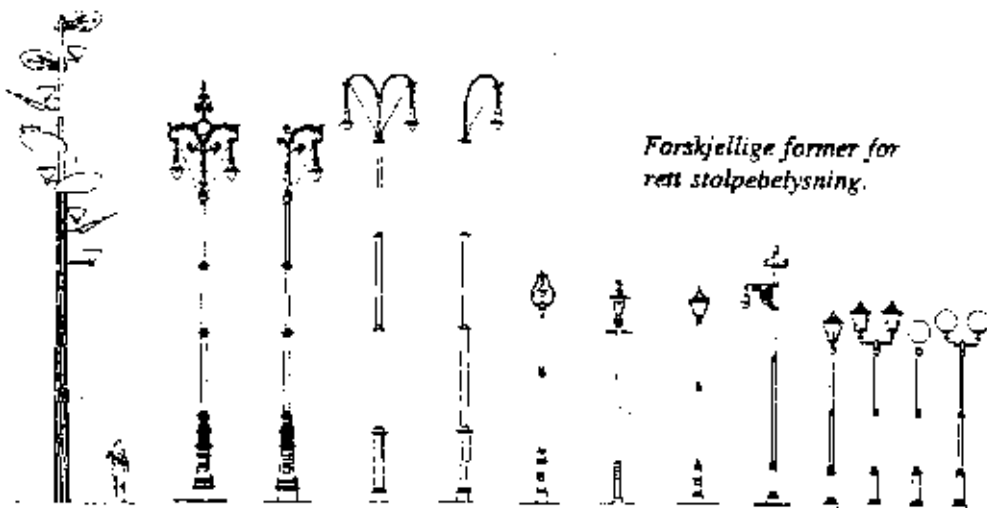
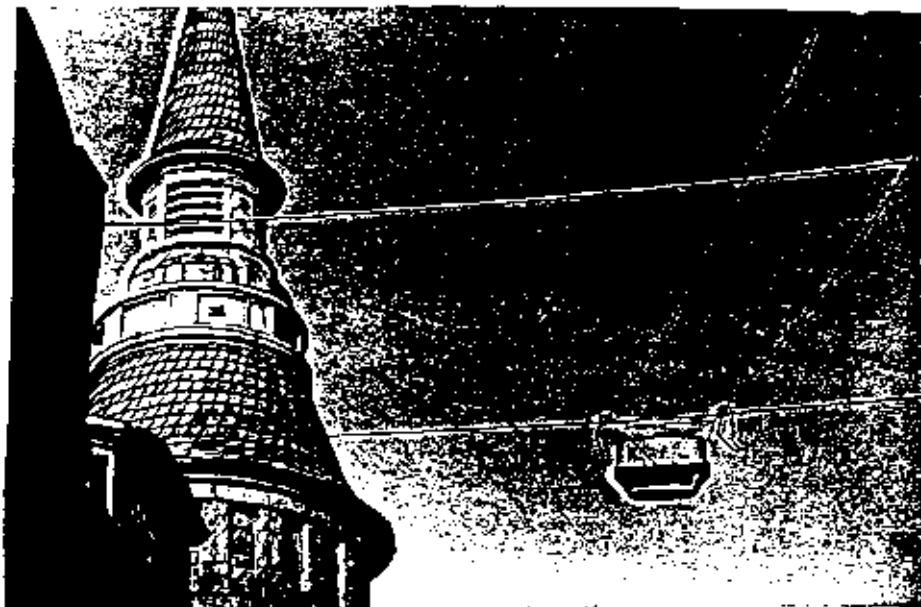
4. Veggmontert lysarmatur

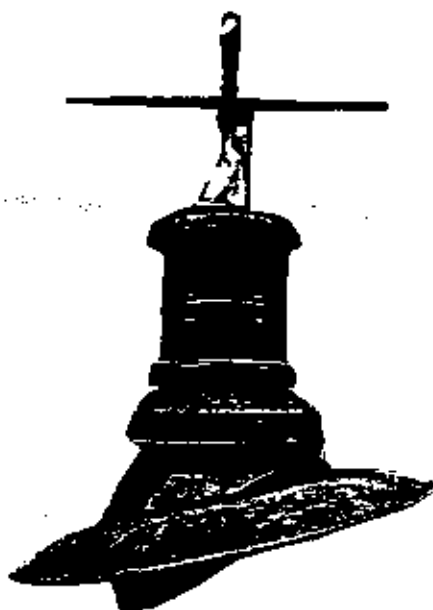
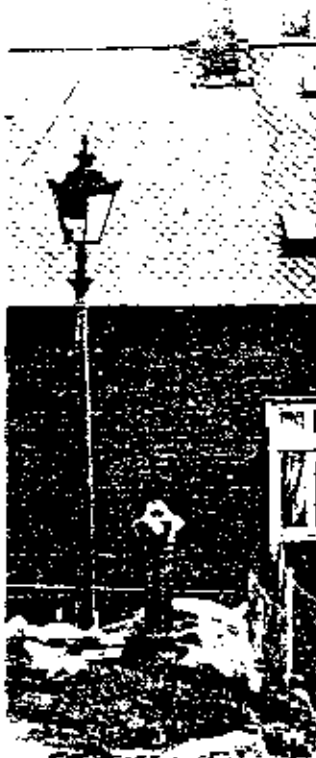
De veggmonterte variantene benyttes der plasshensyn og funksjoner krever det.

5. Hengende belysning

Denne belysningsformen vil som regel danne et «tak» i gaterommet og gir mulighet for en jevn belysning over store vegbredder.

De fleste av sentrumsgatene har enkle, lite karakteristiske, hengende armaturer. Armaturene er små i format og omgis av et «spindelvev» av opphengskabler og strømledninger, som forstyrrer den synsmessige opplevelsen av byens fasader. Disse armaturene bør skiftes ut med stiltilpassede armaturer, formet med utgangspunkt i de tradisjonelle, vakre hengearmaturene fra tida etter bybrannen. Strømledningene bør ikke gå i luftspenn mellom armaturene, men i felles strekk med bærekablene, og via jordkabel og husvegg til neste armatur.





Historisk bruk

De første gatelys i Ålesund var oljelamper med tran og olje (linolje) som brennstoff. I tillegg til problemet med sooting av lykteglassene, var avstanden mellom lampene så lang at effekten var svært dårlig. Siden kom gasslyktene som ble brukt til etter århundreskiftet da elektrisk lys gjorde sitt inntog som lyskilde. Mange av de gamle gasslampene ble flyttet til byens ytterkanter mens de sentrale gatene fikk elektrisk lys.

Efter Brannen i 1904 overtok elektrisiteten gradvis som gatelys. De viktigste gatene som Kongens gate og Apotekergata hadde både stolpelykter og hengende armaturer. I tillegg fantes veggarmaturer ved inngangspartier, som supplerende belysning.

Det gamle gatelysutstyret var vakkert utformet med profilerte støpejernsdetaljer i mastene og lyktehus med smijernsdekor. Det finnes ingen autentiske eksempler av disse tilbake. Ålesunds Museum har imidlertid noen eksempler i sine samlinger, og har fått laget kopier av de gamle stolpelyktene, som nå står på museumsområdet.

Situasjonsanalyse

Siden 1970 har selve lyskilden gjennomgått en revolusjonerende utvikling både teknisk og driftsøkonomisk. Kvikksølv- og natriumgass - og senere halogenlamper har overtatt, og ført med seg et omfattende spekter av moderne lysarmaturer, som mer eller mindre ukritisk har erstattet de gamle lysarmaturene. Det som har vært lagt lite vekt på i denne sammenheng, er at de nye lysarmaturene ikke bare har andre visuelle, men også helt andre lystekniske egenskaper enn de gamle armaturene.

I moderne tid har valg av system for gatebelysning i Ålesund, som i de fleste norske byer, vært bestemt av de normer som vegmyndighetene har fastsatt for vegbaneluminanser på tørr og våt asfalt. Valg av belysningsarmaturer har i liten grad vært bestemt av estetiske målsetninger.

Målsetting/virkemidler

Verne- og byformingsplanen har som generell målsetting at lys og lysarmaturer skal velges i relasjon til byrommet og arkitekturen som begrenser dette. Samtidig skal det søkes oppnådd lystekniske kvaliteter som best mulig kan tilfredsstille de brukskrav som stilles.

Stolpelykter

Gater som i byformingsplanen er foreslått som permanente brosteinsgater bør få frittstående, stiltilpassede stolpelykter som gatebelysning. Kfr. side 85.

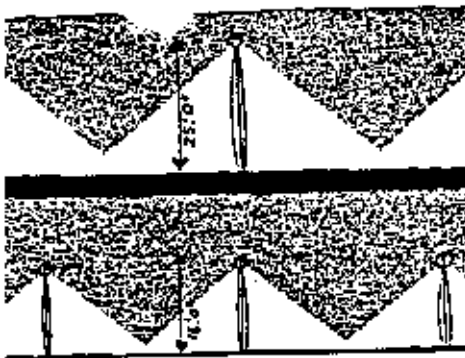
Molovegen bør utstyres med kopier av de gamle stolpelyktene som det finnes eksempler av på Museumshaugen.

*Gamle gatelysarmaturer fra Ålesund.
Øverst gasslykt (senere ombygget til
elektrisitet). Under hengelampearmaturer.*

Kriterier for planlegging av gatebelysning



Gatebelysning som er ute av skala med omgivelsene.



Eksempel på samme belysningsmengde med forskjellig høyde og avstand mellom lykkestolpene.

- Høydeplassering av gatelys er bl.a. avhengig av den hastighet brukerne beveger seg i.

Kunstig lys skal være nært mennesket når man beveger seg langsomt, og lengre ifra mennesket når man beveger seg med større hastigheter. Dette betyr at belysningsanleggets høyde og utforming i enhver sammenheng skal tilpasses den bruk gaterommet har. For den gående og den boende er miljøopplevelsen viktigst, for bilisten er informasjon om byrommenes forløp, retninger og aktiviteter viktigst.

- Forholdet mellom lyskildenes lysnivå, avstand og høyde skal tilpasses slik at man opplever variasjon og rytme i gaterommet.

Almenbelysning skal tilpasses slik at bystrukturen oppleves som en helhet, med sammenheng og historisk kontinuitet. Ut over dette skal de enkelte byroms karakter og bruk framheves gjennom valg av belysningsssystem.

- Gategulvet og fasadens nedre del er gatelysets reflektorer. Belysningen skal derfor generelt plasseres lavt, og især belyse grenser og overganger mellom gående og kjørende trafikk. Gaterommets midtparti bør gis en lavere belysningsstyrke.

- Gate- og plassbelysning må ikke være blendende, slik at den hindrer opplevelsen av gaterommets begrensninger, silhuetter og detaljer, når man oppholder seg inne i gaterommet. Arkitekturelementer, skulpturer og vegetasjon kan fremheves ved effektbelysning.

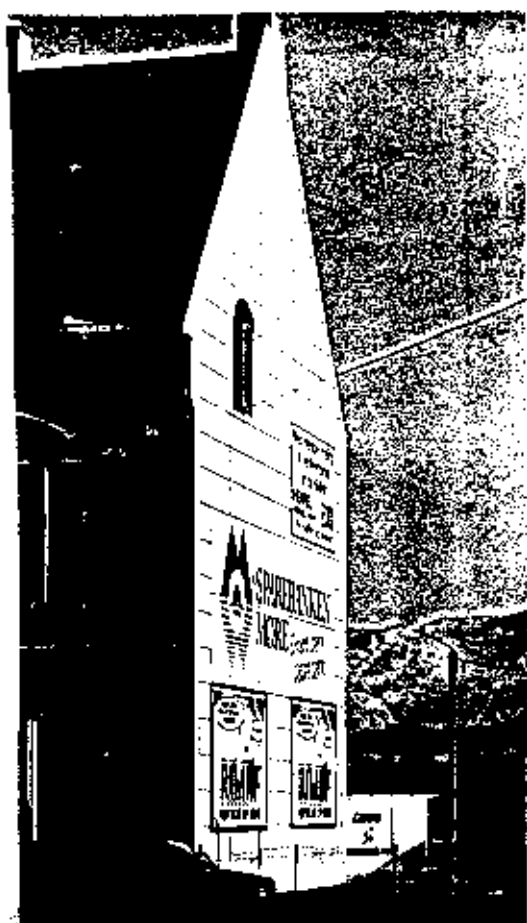
- Lysarmaturer og deres bærende elementer skal gis en kunstnerisk utforming, og ha sammenheng med god formgivningstradisjon i forhold til de omgivelser de skal plasseres i.

- Eldre armaturer og belysningsanlegg skal bevares og kompletteres såfremt de har kulturhistorisk verdi.

- Belysningsanleggene gis en farge som underordner seg omgivelsene.

- Gatebelysningen bør fremheve kontraster i gaterommet. Lyset bør ha en nøytral varmhvit farge. Mot dette almene lys vil signaler som trafikklys, bilers signallys, lysreklamer samt effektbelysning av bygninger og andre elementer i byrommet, kunne markere seg. Lysfargen skal gi minst mulig forvrengninger av den naturlige fargegjengivelsen, og være så ensartet som mulig innen planområdet.

BYENS SKILT



Skilt som byformelementer

Vi skiller mellom privat og offentlig skilting. Begge typer er like viktige som visuelle elementer i våre fysiske omgivelser.

Privat skilting kan være firmaskilt, informasjonsskilt og reklameskilt. Offentlig skilting kan være trafikkskilt, informasjonsskilt, gatenavnskilt m.m.

Skiltingens primære oppgave er å gi nødvendig informasjon og orientering i forhold til situasjonsbestemte behov. Dette betyr at skilt ikke bare skal ha entydig og god lesbarhet, men også god og hensiktsmessig plassering, som også innebærer harmonisk tilpasning til arkitektur og omgivelser.

Konsekvent holdning og styring med disse prinsipper i et bymiljø, vil være av stor betydning for den visuelle helhet i miljøet, og være med å etablere ordensprinsipper, som gjør skiltingen forståelig, visuelt berikende og hensiktsmessig.



Historisk bruk

Generelt

Når vi idag ser eksempler på skilt fra tiden rundt århundreskiftet, synes vi som oftest at skiltene var vakrere og mer tilpasset arkitektur og miljø enn vår tids skilt. Skiltkulturen hadde den gang en helt annen posisjon i menneskenes bildeverden. I dag ser det ut som at vi med skiltene konkurrerer om å overgå hverandre i bruk av effekter, for å oppnå størst oppmerksomhet. Størrelse og design på moderne skilt er altfor ofte ikke tilpasset de omgivelser de skal stå i, og bærer preg av hastverksarbeid og hurtig profittjag både hos produsent og oppdragsgiver.

Billedskiltene

Blant de første av byens skilt var en overvekt av såkalte billedskilt. Skomakeren hengte ut en sko, bakeren en kringle, urmakeren en klokke, osv.

Slike billedskilt ser vi av og til brukt også i dag. De er en berikelse for bybildet, og burde vært brukt langt oftere.



Veggskiltene

De enkleste veggskiltene ble malt direkte på veggene. Før bybrannen var dette den vanligste form for skilting på byens trehus, og etter brannen på byens nye pussede murhus.

Før 1. verdenskrig var det hovedsaklig firmaskilt som ble framstilt på denne måten. Skiltene ble hovedsaklig malt på veggene ved hjelp av sjablonger, noe som var enkelt og rimelig.

I mellomkrigstiden og i tiden etter 2. verdenskrig - fram til 1960-årene utviklet reklameskiltene seg til å bli mer vanlig. Bygningenes store pussflater, særlig de frittstående branngravlene, egnet seg ypperlig for reklameskiltmotiver.

Vindusskiltene

Vindusskiltene besto av påmalte eller pålimte navn og tekster på butikkvinduene. Denne typen var også rimelig å utføre, og var beskyttet mot vær og vind, da bokstavene ble festet på innsida av vinduene.

Bokstavtypene var som oftest stiltilpasset med kunstnerisk tilsmutt. Skilttypen ble svært mye brukt etter gjenreisningen. Ålesund sentrum har således tradisjon for vindusskilting av høy estetisk kvalitet, som beriket og understreket husenes arkitektur og karakter.



Emaljerte skilt

Emaljerte skilt ble masseprodusert som reklameskilt, og dukket opp på husvegger over alt rundt århundreskiftet. Disse skiltenes levetid var forholdsvis kort, og de forsvant stort sett fra markedet i 1950-årene.

Emaljerte skilt var buede og ga inntrykk av tredimensjonalitet og volum. Slike skilt ble valgt som standard for gatenavn og husnummerskilt. Den 6.11.1906 ble det for Ålesund vedtatt en kongelig resolusjon, der utførelse og plassering av gate- og husnummerskilt er beskrevet i detalj. Resolusjonen ble opphevet i 1931, men bestemmelsene i denne bør likevel kunne legges til grunn for en framtidig utforming av gateskilt i Ålesund.

Forskjellige typer skilting. Her ser vi både vindusskilting, galgeskilting, plateskilt på vegg (emaljeskilt) og skilt malt direkte på vegg.





Plateskilt

Plateskilt kan være utformet av plast, metall eller trematerialer som er påmalt eller pålimt tekst og symboler. Skiltene festes direkte på vegger, bøyler eller galger.

Disse skiltene har vært mye brukt i de senere år, ofte på en estetisk sett ukritisk måte. Skiltene er enkle å fremstille og tillater et vidt spekter av fargebruk uten vesentlige økonomiske tillegg. Skiltene belyses av lysarmaturer festet på bøyler eller beslag, som ofte oppleves som dominerende.

Lyskasser



Lyskasser har samme bruksområde som plateskilt, og brukes svært mye i bymiljøer. Bruk av farger og lysstyrke kan variere mye. Utformingen av lyskassene blir gjerne rektangulære eller kvadratiske, da disse formene er billigst å fremstille. Det finnes imidlertid gode eksempler på form- og stiltilpassede lyskasser i Ålesund, som viser at mulighetene for formgivning er store.

Fiberoptikk-/neonskilt

Denne skilttypen er forholdsvis sjelden brukt i Ålesund. Årsaken er hovedsaklig at disse skiltene er dyre å produsere.



Trafikkskilt

Bruken av trafikkskilt har økt enormt i etterkrigstiden, og blitt svært dominerende innslag i våre fysiske omgivelser.

I Ålesund finnes det mange eksempler på at vegmyndighetene ikke viser nok omtanke overfor estetiske og arkitektoniske verdier ved plassering av vegskilt.

Situasjonsanalyse

Reklameskiltene dominerer vår hverdag i sterkere grad enn før. Den pietetsfølelse man tidligere hadde for arkitektur og miljø synes å være borte, selv om det finnes bederlige unntak. Skiltproduksjon og markedsføring er blitt storindustri, og vi har etter hvert fått en flora av nye skiltprodukter.



Likevel kan vi se eksempler på en positiv utvikling som ser ut til å kunne styre utviklingen videre. I Ålesund sentrum kan en stadig se nye dekorative og vakkert utførte butikkskilt - ofte som galgeskilt - som tar utgangspunkt i og underordner seg husenes arkitektur og karakter. Det ser faktisk ut som om denne utviklingen er i ferd med å skape en trend, som kan være en motvekt mot de ofte glørete, utilpassede reklameskiltene som har dominert bymiljøet i en årrekke.

Målsetting/virkemidler

De gamle skiltene

Det er ikke mange eldre skilt tilbake. Skiltene som kanskje mer enn noe forteller om utvikling og levekår, har ikke i samme grad som f.eks. bygninger, blitt prioritert som bevaringsobjekter.

Dette er årsaken til at vi ikke lenger finner dem tilgjengelige for felles opplevelse i våre bymiljøer.

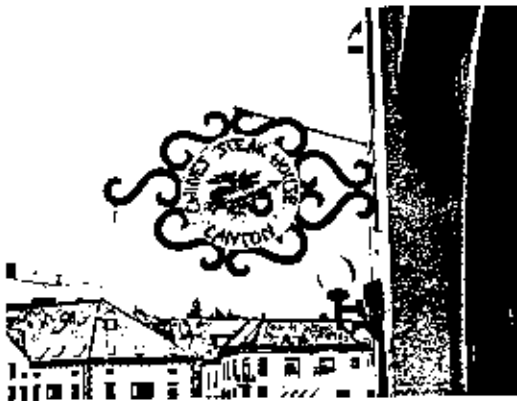
De gamle reklameskiltene er viktige historiske dokumenter som forteller om industrialismens, reklamens og markedsføringens barndom. De få eksempler på slike skilt som finnes, bør restaureres og bevares.

Nye skilt

Skilting må planlegges som en naturlig del av et byggeprosjekt, slik at skilt kan plasseres som en integrert del av arkitekturen. På eksisterende og nye hus i Ålesund sentrum bør det kreves at skilt tilpasses husets arkitektur, og underordner seg denne.

Innenfor planområdet bør alle utvendige skilt, også trafikkskilt kunne kreves byggemeldt.





Eksempler på
plateskilt på
galge utfra
vegg

Private Skilt

Sjablong- og håndmalte veggschild på pussflater, vindusschild, emaljerte veggschild og galgeschild er tradisjonelt brukte skilttyper i Ålesund sentrum. Det må benyttes materialer som kan tåle vanlige mekaniske og klimatiske påkjenninger, og som er lette å vedlikeholde.

Plateskilt

Skilt på platemateriale, som festes på vegg, bør ikke tillates hvis det ikke kan dokumenteres at skiltmaterialet er vær- og lysmotstandig, og at det glir harmonisk inn i sine omgivelser.

På pussede murgavler bør skilt malt direkte på veggen, foretrekkes. Produksjonen bør utføres av fagfolk etter tegninger som skal godkjennes av Ålesund kommune.

Lyskasser

Lyskasser må ikke være blendende, eller ha lys og farge som gjør dem dominerende i gatebildet. Tegninger/fotos, der skiltet er vist plassert på bygning eller innretning, skal godkjennes av Ålesund kommune før oppføring.

Galgeschild

Galgeschild kan utføres som plateschild eller lyskasser. Skiltet skal være tilstrekkelig godt festet og dimensjonert for vindtrykk etc.

I Ålesund sentrum, med sin spesielle arkitektur, vil som oftest avrundede skiltformer være å foretrekke. I den senere tid har kombinasjonen messingplater eller pulverlakkerte plater med innrammingsornamentikk av smijernskonstruksjoner vært vellykkede innslag i bybildet. Belysningsanlegg for skiltene må ikke være dominerende i utforming, og ikke være blendende for den alminnelige ferdsel.

Antenner

Skjemmende plassering av antenner på bygninger er blitt et økende problem. Parabolantennener er ved sine former og størrelser særlig dominerende, og bør plasseres med omtanke. Det bør kunne kreves byggemelding for alle typer utvendige antenner innenfor planområdet.



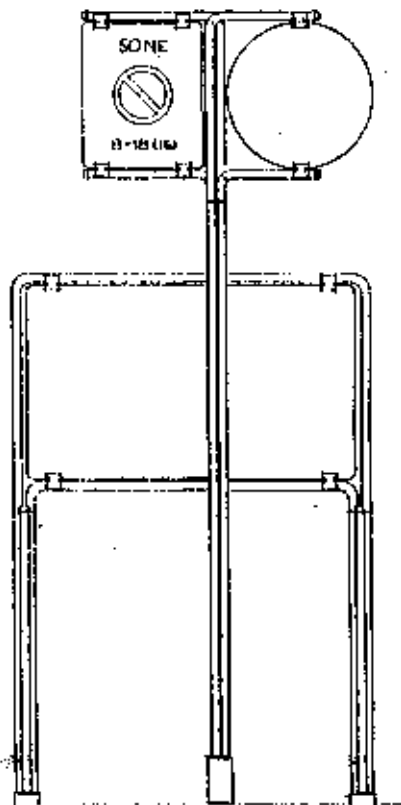
Offentlige skilt

Gatenavn- og husnummerskilt

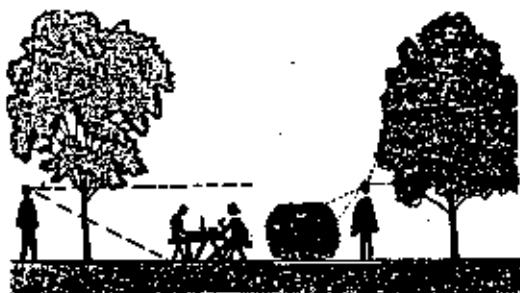
Gatenavn- og husnummerskilt skal ha entydig bruk av material- og bokstavtyper innenfor planområdet. Det anbefales at disse skilt i framtiden utformes i tråd med «Kongelig resolusjon av 6. november 1906- om gatenavn- og husnummerskilt i Ålesund», og tilbakeføres som emaljerte skilt med sorte bokstaver på hvit grunn. Se illustrasjon over.

Trafikkskilt

Utformingen av trafikkskiltene er det lite å gjøre med. Imidlertid kan mye forbedres ved bevisst omtanke ved plassering og opphengingsmåte. Det bør stilles estetiske krav til hvordan trafikkskilt settes opp. Pietetsfull plassering i forhold til bygninger, gateutstyr og belegning skal ivaretas.



BYENS GRØNNE OMRÅDER



Trær og planter som byformelementer

Trær og planter er viktige elementer i bymiljøet. De har ikke bare en estetisk funksjon, men egenskaper som rekker langt ut over dette, og som kan oppsummeres slik:

- de brukes som romformende og romavgrænsende elementer,
- de danner skjerming mot vind, regn, sol og uønsket trafikk og naboskap,
- de danner interessante og levende former og farger i bylandskapet,
- de gir naturopplevelser og myke soner til rekreasjon for unge og eldre, og gir levekår for fugler, dyr og insekter,
- de er regulatorer for lys og skygge i byrommene i takt med årstidene,
- de har evne til å rense luften ved å ta opp støv og forurensninger gjennom bladverket.

Disse viktige egenskapene gjør at trær og planter i bymiljøet må tas vel vare på og gis gode vekstforhold. I tillegg bør kontinuerlig nyplanting på egnede steder inngå som en naturlig del av byens fysiske planlegging.

Historisk bruk



Byparken - anlagt ca. 1890



Den østre del - anlagt 1920-30

Det mest sentrale og dominerende grønne innslag i bybildet er selvfølgelig Byparken ved foten av Aksla.

Den eldste del av parken sto ferdig ca. 1890. Senere - etter at Eilert M. Bele ble tilsatt som parksjef i Ålesund i 1920 - ble den sydlige og østlige delen føyd til. De fleste trærne i parken er dermed over 100 år gamle. Noen av dem er i så dårlig forfatning at de bør skiftes ut.

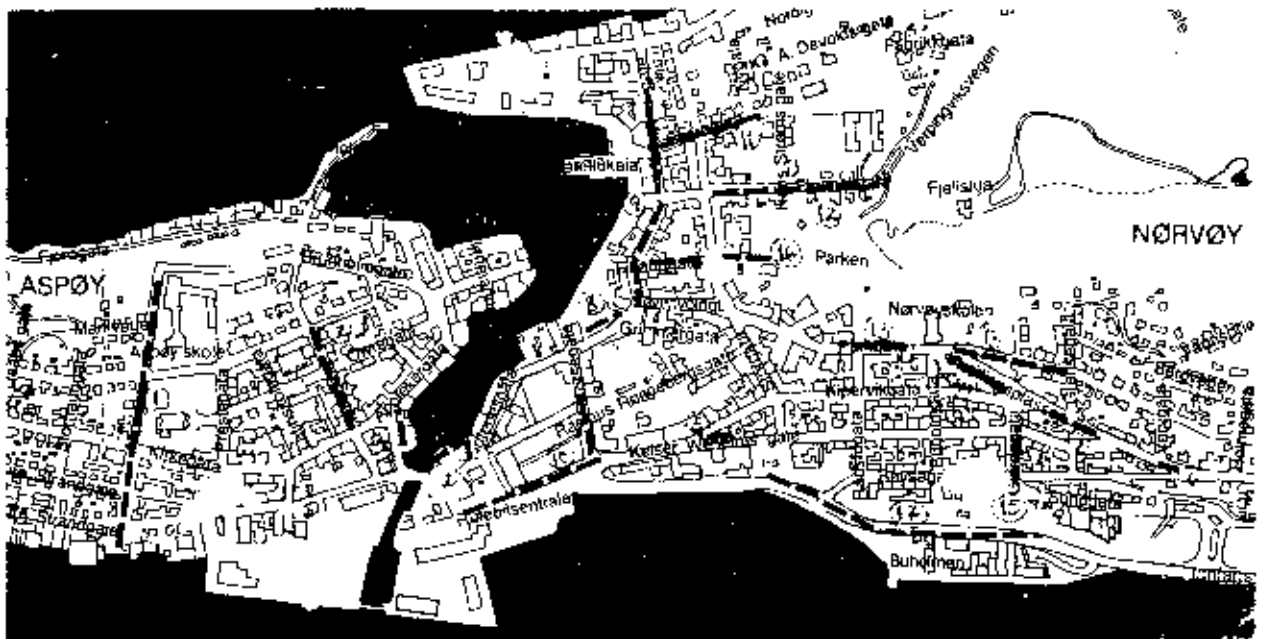
En plan for byens tregater ble utarbeidet og gjennomført under parksjef Beles ledelse i årene 1920 - 30. Vest for Borgundvegen ble det plantet hovedsaklig Platanlønn og langs Borgundvegen Krimtind, begge tresorter som lar seg beskjære for å holde størrelsen i sjakk. Dette var nødvendig bl.a. p.g.a. de mange strømledningene som etter hvert ble installert gjennom gatene.

Et og annet tre fikk imidlertid vokse frukt. Et eksempel på dette er treet som på folkemunne går under navnet «Palmen», som står øverst i Røysa, og som egentlig er en ubeskåret Platanlønn. En del praktfulle enkelttrær pryder plasser og hageanlegg. For uten byparkens trær er det naturlig å nevne Storebøka på Utstillingsplassen og bøke-trærne på Storledbakken.

Det har ikke forekommet vesentlig nyplanting av trær i Ålesund sentrum i de senere år med ett unntak. Ved utbygging av det nye Rådhuskvarteret i 1970 ble det plantet lind og svensk asal i randsoner mot gatene, og dessuten i vegrabattene i området. Disse trærne begynner nå å bli så store at de får egenskaper som romdannende elementer, foruten at de gir vesentlige grønne innslag i et ellers svært trafikkert område i sentrum.

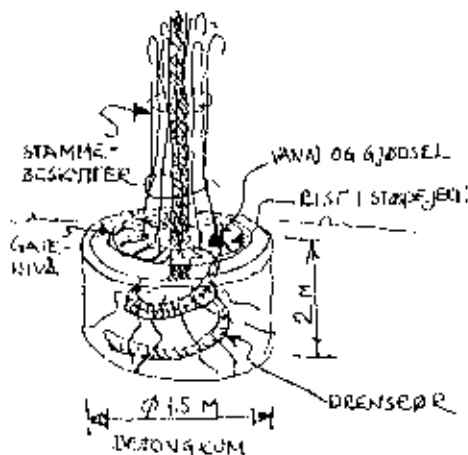
Situasjonsanalyse

Innenfor planområdet viser nedenforstående kart de vesentligste trær som kommunens parkkontor har registrert, og som vedlikeholdes av Ålesund kommune. En stor del av disse trærne er i dårlig kondisjon og trenger rask førstehjelp om de skal reddes for fremtiden. Mange av dem er allerede i så dårlig forfatning at de må erstattes med nye trær.



Registreringskart over kommunale bevaringsverdige trær innenfor planområdet. (Ålesund Kommune).

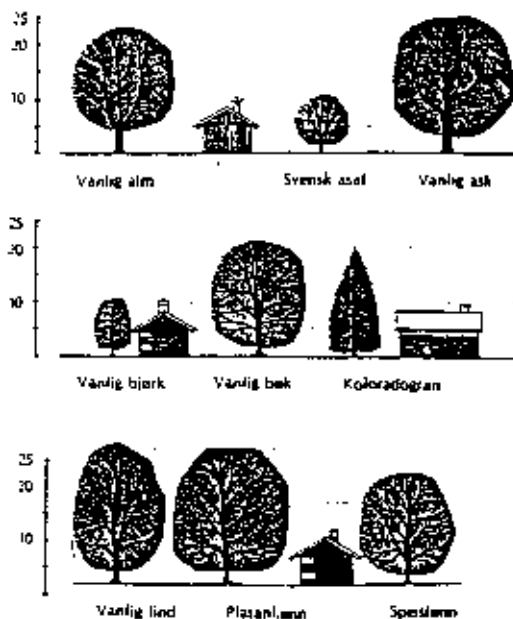
- | | | | |
|----|----------------------|-----|---------------------------|
| 1. | Aspegata | 9. | Kongens gate |
| 2. | Hellegata | 10. | Rådhuskvartalet |
| 3. | Apotekertorget | 11. | Skaregata |
| 4. | Løkenestorget | 12. | Einarvikgata |
| 5. | Harald Torsvik plass | 13. | Parkgata |
| 6. | «Palmen» | 14. | Ustillingsplassen |
| 7. | Storledbakken | 15. | Gjerdegata |
| 8. | St. Olavs plass | 16. | Lihauggata |
| | | 17. | Blixvalen og Sjøgata øst. |



Riktig beplantning og beskyttelse av bytrær.

Problemene for de fleste av byens gatetrær kan oppsummeres slik:

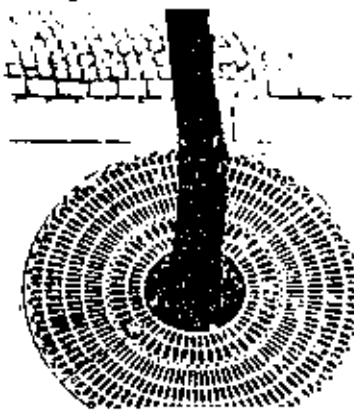
1. For lite jordsvolum.
2. For lite luft og næring til rotsonen. Det er asfaltert for nært stammene. Dette kveler treet og gir begrenset tilgang på luft, vann og næring.
3. Begrenset rutefrie som nødvendiggjør sterk beskjæring. (Balanse mellom rutefrie og vindfang påholdes).
4. Trærne er utsatt for rotrot.



Vanlig voksehøyde på en del "bytrær" ved gunstige vekstvilkår.



Stammebeskytter av smijern.



Støpejernrist som gir trærne tilgang på luft, vann og næring.

Målsetting/virkemidler

I byformingsplanen foreslås det ikke etablering av nye tregater. Imidlertid må de eksisterende tregater og -plasser bevares og vedlikeholdes. En rednings- og vedlikeholdsplan må utformes av Ålesund kommune snarest, og inngå som del av denne plan. Planen må omfatte alle offentlige bytrær, og også vise forslag til treplanting i de byrom der trær kan brukes som romdannende elementer. I de eksisterende gateløp vil det være for trangt til at trær kan brukes som naturlige element i planleggingen, med unntak av plasser ved kryss- og gateutvidelser.

Valg av treslag bestemmes av den funksjonen treet skal ha. Skal det

- gi skygge eller lø?
- blomstre, bære frukter eller ha vakre høstfarger?
- bli stort eller lite?
- være løvfellende eller vintergrønt?

Trær til utplantning bør ikke være over 20 år. Høyden varierer med treslaget, men det er enklest og vanligst å plante dem når de er mellom 2 m og 4 m.

Bevaring av eksisterende trær

Byggetiltak endrer ofte vannføringen (grunnvannsspeilet) i grunnen. Trærne er ganske nøye innstilt på et bestemt naturlig forhold og reagerer når dette forholdet forandres. Overdekking eller bygging av fast dekke over rotflaten, helledekking, asfaltering o.l. medfører kveling fordi luftvekslingen hemmes. Endring av voksevilkårene er alltid risikabel, og fagfolk bør alltid rådspørres for å vurdere aktuelle tiltak og framgangsmåte.

Beskyttelse av gatetrær

Mekaniske skader på trestammer forekommer ofte i gater og langs gangbaner. Skadene oppstår p.g.a. snørydding, gressklipping, feil-parkering og saltsprut fra forbi kjørende biler. Det skjer også mange skader på trær på byggeplasser. Trærne kan beskyttes ved forholdsvis enkle midler ved å

- avgrense plantestedet fra gatenivået med kantsteiner
- støtte unge trær med tryggimpregnerte trepåler
- sette opp permanente vern av galvanisert stål rundt stammer
- sette opp betongpillerter/kjetting mellom gatetraffikk og beplantninger.

Busker og beplantninger

Funksjoner og levevilkår for busker og beplantninger i gatemiljøer faller sammen med de fleste vilkårene som trærne i byer har. De skaper rom, avskjerminger og gir skygge eller lø, og enkelte busker lar seg klippe til tette hekker. Buskene har ofte større pryddverdi enn trærne og velges p.g.a. blomstring eller fruktstand. De er enklere å vedlikeholde enn blomsterrabatter som trenger stadig lusing og utskiftninger. Busker som skal danne romavgrensninger, bør være slik at de raskt får et grønt volum.

RETNINGSLINJER FOR PLAN- OG BYGGESAKSBEHANDLING FOR BYENS DETALJER

Plan - Prosessen

Det er viktig å få organisert prosjektarbeidet, f.eks. i koordineringsutvalg der private, kommunale og statlige etater vet hvilke ansvarsområder de har og hvordan planer kan samordnes. Et slikt utvalg kan bestå av vegvesen, teknisk sektor, E-verket, Televerket, parkvesen og evt. gårdeiere. Samarbeid er nødvendig for å få til en grei saksgang og en effektiv fremdrift av prosjekter.

Plan/Oppriss

Ved tiltak i trafikkområder, fotgjengergater og overordnede hyrom i planområdet, bør det utarbeides et detaljert planforslag som skal godkjennes av hovedutvalget for bygnings- og reguleringssaker.

Utomhusplanen bør vise:

- gatebelegg, beplantning, utemøblering, gjerder og murer,
- utendørs belysning, skilt og reklame,
- kioskers/paviljongers/baldakiners form og volum,
- tilgrensede bygningers grunnflate, høyde og takform,
- eksisterende og framtidige terreng med koter og punkthøyder på murer, trapper, terrasser og planert areal.

Utformingen skal illustreres med fasadeoppriss.

Perspektiv

Det bør ved søknad legges fram perspektiv eller fotomontasje, som illustrerer forslaget sett fra viktige standpunkt i gatene og bylandskapet etter endring.

Uttalelsesinstanser

Endringsforslag for bebyggelsen i området for kulturhistorisk verdifull bebyggelse samt bygninger, gate- og trafikk-områder som grenser til disse, bør forelegges antikvariske myndigheter før saken behandles i hovedutvalget for bygnings- og reguleringssaker.

REFERANSELISTE LITTERATUR

The concise townscape: Gordon Cullen
The Architectural Press - 1961.

Ålesunds Museum.
Skrift nr. 4 - 1973.

Byens Nips: Søren Palsbo og Nils Kr. Zeeberg.
Spurvejshistorisk Selskap - 1974.

Ta vare på Oslo: Truls Aslaksby og Morten Krogstad.
Universitetsforlaget - 1979.

Møblering av byens uterom.
Oslo Kommune: Morten Krogstad.

Oslo Kommune: Kommunikasjonsrådmannen
Bygningskontrollen
Utskiftning av dører og vinduer.
Hva sier loven? - 1980.

Arkitektur i Ålesund 1904 - 1907: Helga Tvinnereim - 1981
Ålesunds Museum skrift nr. 13.

Byggekunst nr. 3 - 1981 - NAL.
Byens Landskap.
Red. Brantenberg, Butenschøn, Svendsen.

Bonytt nr. 9 og 10 - 1981.

Byvandring: Harald Grytten.
Nordvest Forlag, Alle bind.

Byggekunst nr. 5 - 1982 - NAL.
Bevaring og Restaurering.
Red.: Brantenberg, Butenschøn, Svendsen.

The image of the city: Kevin Lynch.
The M.I.T. Press - 1982.

Byggekunst nr. 7 - 1983
Tilbake til byen.
Norske Arkitekters Landsforbund.
Red. Ulf Grønvold.

Lionskalenderen 1984
"Jugend i Stort og Smått"
Tekst H. Grytten - Foto S.A. Roald

Formingsrettleder for
Møllenberg - Kirkeøletten - Rosenberg i Trondheim.
Trondheim Kommune - 1985.

Att skapa och förstärka stadsrum med vegetation.
Stad och land/rapport nr. 5.
Alnarp - 1985.

Formingsrettleder for veg- og gatelys i
bymessige omgivelser
Planavdeling - Vegdirektoratet Trondheim
Knut Selberg - 1986.

Det nye Oslo: P. Butenschøn og T. Lindheim
Dreyers Forlag A/S - 1987

Vedlikehold av fredede og bevaringsverdige bygninger.
Informasjon fra Riksantikvaren.
Arne Madsen - 1987.

Verneverdi og utvelgelseskriterier.
Informasjon fra Riksantikvaren.
Lisen Bull - 1987.

Arkitektur i Norge.
Årbok 1988.
Byen i omforming.
Norsk Arkitekturmuseum - Bonytt.

Reguleringsføresegner for Clausenengen Kristiansund
Verneverdistraksjoner.
Fylkeskonservatoren i Møre og Romsdal - 1988.

Foreningen til Norske Fortidsminnesmerkers Bevaring.
Fortidsvern nr. 2 - 1988.

Kommuneplan/Tettstedsforming - et diskusjonsnotat.
Karl Otto Ellefsen og Vegard Hagerup.
Miljøverndepartementet oktober 1989.

Byforming: Thomas Thiis-Evensen
AHO-skrift V - 1989.

Cement Nå. Nr. 3 - 1990.
Norcem A/S.

Bergen Sentrum.
Kommunedelplan Verne- og byformingsplan.
Bergen Kommune - byutvikling - 1990.

Foreningen til Norske Fortidsminnesmerkers Bevaring.
Fortidsvern nr. 1 - 1991.
Tilpasningsarkitektur.

Rammeplan 1991-2001.
Roslunde Kommune 1991.

Realistisk byanalyse: Karl Otto Ellefsen/Dag Tvilde.
Skrifter fra Arkitektavdelingen NTH 1991.

Kommunedelplan for Oslo indre by.
Plan for arealbruk og byform.
Oslo Byplankontor februar 1991.

Ålesund kommune

Brosundtunnelen

Planprogram

Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning



Oppdragsnr.: 5180804 Dokumentnr.: R-03 Versjon: 04
2021-06-22



ÅLESUND KOMMUNE

Norconsult 

Oppdragsgiver:	Ålesund kommune
Oppdragsgivers kontaktperson:	Tom Rian
Rådgiver:	Norconsult AS, Retirovegen 4, NO-6019 Ålesund
Oppdragsleder:	Siv Sundgot
Fagansvarlig:	Siv Sundgot, Bård Hjellbakk, Torbjørn Sivertsen, Sindre Blindheim
Andre nøkkelpersoner:	Geir Ove Brandal og Kristian Longva

04	2021-06-22	Fastsatt planprogram	sisku	bhj	sisku
03	2021-03-26	Etter høring av planprogram	sisku, bhj	bhj	sisku
02	2019-02-18	Etter oppdragsgivers gjennomgang	Sisku, Tsi, Sobl, Bhj	Sisku	Sisku
01	2018-12-20	Til oppdragsgiver for gjennomgang	Sisku, Tsi, Siobl, Bhj	Sisku	Ssisku
Versjon	Dato	Omtale	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som går frem av oppdragsavtalen, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Forord

I oppstartsfasen av planprosessen som skal resultere i en detaljreguleringsplan for Brosundtunnelen, er det utarbeidet et planprogram. Planprogrammet vil danne grunnlag for utarbeiding av reguleringsplan med konsekvensutredning.

Formålet med planprogrammet er tidlig medvirkning, siling av alternativ og avklaring av hva som vil være viktige hensyn i det videre planarbeidet. Planprogrammet har vært på høring samtidig som det varsles oppstart. Høringsfristen er seks uker fra kunngjøringsdato. Etter høringen er endelig planprogram behandlet og fastsatt av Ålesund kommune.

Tiltakshaver og planansvarlig styresmakt for planprogrammet og reguleringsplan med konsekvensutredning er Ålesund kommune. Planprogram er utarbeidd av Norconsult ved Sindre Blindheim, Bård Hjelbakk, Torbjørn Sivertsen og Siv K. Sundgot. Utarbeidelsen har skjedd i tett samarbeid med Statens vegvesen og Ålesund kommune. Saksbehandler i Ålesund kommune er Tom Rian.

Sammendrag

Planprogram

Planprogrammet skal være et fleksibelt verktøy for den tidlige fasen av planarbeidet og skal tilpasses den konkrete plansituasjonen og planbehovet. Planprogrammet er utformet slik at man senere kan ta stilling til om planarbeidet er gjennomført i samsvar med planprogrammet.

Planområde

Avgrensning av planområdet for vegtiltakene er som vist på Figur 0-1. For tunnelpåhugg og ev. ombygging av tilleggende vegnett i Skutvika er det tatt med et areal fra Fiskargata i vest til Statsråd Daesgate i øst og videre nordover til Fjordlaks sitt anlegg. Videre østover er det tatt med et 100 meter bredt areal for tunnel under bebyggelsen og Brosundet. Ved Ysteneset er det tatt med et areal fra Meierikrysset til Volsdalsvågen for tunnelpåhugg og ev. ombygging av tilleggende vegnett.

Denne planavgrensningen innebærer endret arealbruk konkret som følge av tiltaket (Brosundtunnelen) og ikke muligheter og endret arealbruk for hele planområdet.



Figur 0-1 Planavgrensning for detaljregulering av Brosundtunnelen.

Mål

Målene for tiltaket er opplistet nedenfor i prioritert rekkefølge:

1. **Byliv, sentrum- og næringsutvikling** - Løsningen skal bidra til å redusere trafikk- og miljøbelastningen gjennom bysentrum slik at det blir enklere å tilrettelegge for boligutvikling, arbeidsplasser, handel og kulturaktiviteter med byliv og opphold. Utformingen av nytt veg- og gateanlegg skal være tilpasset urbane omgivelser. Løsningen skal inngå i et trafikksystem som fremmer by- og næringsutvikling i sentrum og ytre bydel.
2. **Reisemiddelfordeling og langsiktige mål for transportpolitikken** - Brosundtunnelen skal være det foretrukne alternativet for biltransport som krysser Brosundet. Den skal tilrettelegge for miljøvennlig transport på gateplan slik at man når kommuneplanens mål om 15 prosent kollektivandel, 8 prosent sykkel og 30 prosent gange innen 2030. Transportsystemet skal være trafiksikkert, fremme verdiskapning og bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet.

3. **Trafikkflyt og god beredskap** - Trafikkflyten i overgangen mellom Brosundtunnelen og tilleggende gatenett må bidra til en trafikkavvikling som reduserer sårbarhet og gir minimale trafikale flaskehalser.
4. **Bevare ungdomsbyen** - Etablering av tunnelen og tilhørende påhugg, ramper og kryss skal ikke forutsette eller innebære uakseptable inngrep i verneverdig bebyggelse eller kulturmiljø. Dette gjelder også i anleggsperioden.

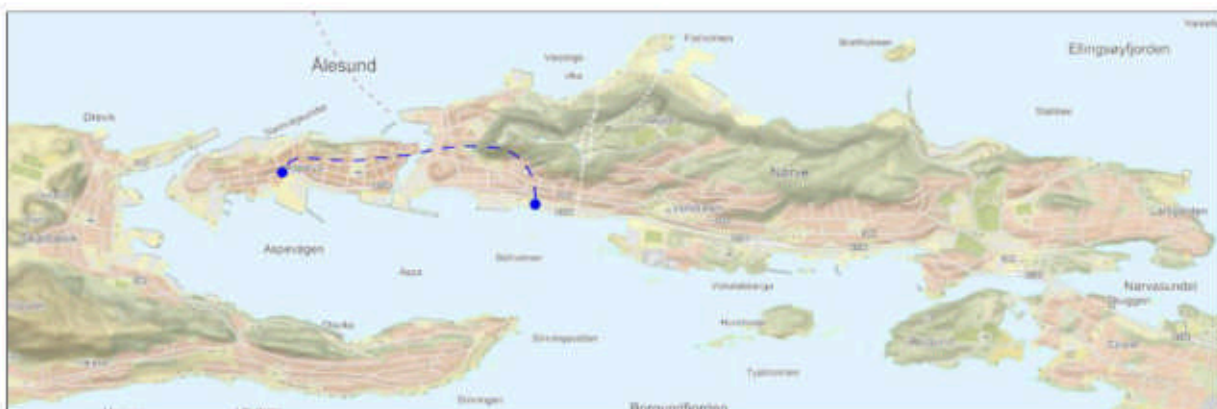
Alternativ

Flere alternativ har vært vurdert og når planprogrammet ble sendt på høring var alternativene med tunnelpåhugg i områdene Ysteneset og Skutvika/Aspøyas nordside lagt frem som alternativer som skulle utredes. Disse er vist under, figur 0-2 og 0-3.

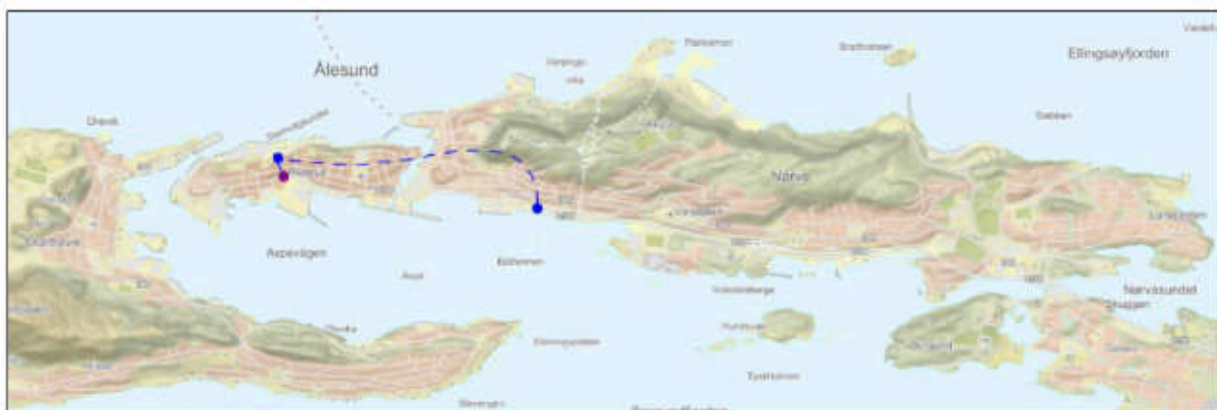
03.12.2020 gjorde Ålesund kommunestyre et prinsippvedtak om vegføring for Brosundtunnelen og vegføring videre mot Hessa som betyr at alternativ 1 ikke skal vurderes videre.

Planprogrammet som legges frem for fastsettning er fastsatt av Ålesund kommune 22.06.2021 innebærer at det skal utarbeides detaljreguleringsplan for alternativ 2.

Dette er et av alternativene som også i størst grad bidrar til måloppnåelse ved gjennomføring av tiltaket. Mulighet for videreføring av vegløsninger østover og vestover er noe som bør inngå i vurderingene som skal gjøres i forbindelse med videre planprosess. Kryss i tunnel på strekningen mellom Ysteneset og Aspøyas nordside kan være ønskelig og må vurderes.



Figur 0-2 - Alternativ 1: Ysteneset-Skutvika



Figur 0-3 - Alternativ 2: Ysteneset-Aspøya nord (Fjordlaks) med vegarm til Skutvika

Utredningsprogram

Følgende tema er vurdert som aktuelle: Utredningsbehovet, samt metodikk er nærmere omtalt i kp 7.

Plantema	Tilstrekkelig utredet	Krever ytterligere utredning	Stikkord
Transportanalyse		X	– Supplerende trafikktegnninger og blåtannregistreringer for bysentrum. – Oppdatering av modeller/ kapasitetsberegninger ved endrede forutsetninger
Prissatte konsekvenser		X	– Ikke fullstendig samfunnsøkonomisk analyse. – Anleggskostnader for alternativene skal beregnes med en nøyaktighet på +/- 10%
Landskapsbilde og byform		X	– Konsekvenser for visuelle kvaliteter utredes.
Friluftsliv og byliv		X	– Konsekvenser for opphold og fysisk aktivitet utredes. – Konsekvenser for sykkelbruk, endrede barrierevirkninger og bymiljøers attraktivitet – Hensyn til barn og unge vektlegges
Naturmangfold		X	– Vurdering iht. krav i Naturmangfoldloven – Krav til vurderinger før det kan gis tillatelse for utfylling i sjø
Kulturarv		X	– Konsekvenser for kulturhistoriske verdier
Støy		X	– Hvordan påvirker tiltaket støyforholdet – Avklare behov for tiltak
Luftforurensing		X	– Hvordan påvirker tiltaket luftforurensingen – Avklare behov for tiltak
Forurensing		X	– Avklare hvilke krav som skal stilles til supplerende undersøkelser – Avklare krav til tiltaksplan
Folkehelse		X	– Kort redegjørelse for hvordan tiltaket ivaretar folkehelse og ev. fremmer det.
Universell utforming		X	– Kort redegjørelse for hvordan tiltaket ivaretar universell utforming og ev. fremmer det.
Kriminalitetsforebygging		X	– Kort redegjørelse for hvordan tiltaket ivaretar kriminalitetsforebygging og ev. fremmer det.
Samfunnssikkerhet		X	– ROS-analyse – Risikoanalyse av tunnel – Trafikksikkerhetsrevisjon
Netto ringvirkninger		X	– Endringer i reisekostnader ved arbeids-/forretningsreiser – Endringer for tjenesteytende næring – Endringer i køkostnader – Endringer i tilgjengelighet
Arealbruksendringer		X	– Endring i arealbruk som følge av tiltaket
Lokale og regionale virkninger		X	– Endringer i næringsliv/arbeidsmarked – Endringer i bosetting/attraktivitet – Endringer i service- og senterstruktur – Endringer i sikkerhet og beredskap

Medvirkning

Det har vært arrangert ideverksted i forbindelse med det innledende arbeidet. Det er også informert om prosjektet politisk ved flere anledninger. Media og facebook har også blitt benyttet for å informere om at man er i gang med planarbeidet og at det har skjedd en grovsiling undervegs.

I forbindelse med oppstart er det sendt brev til alle grunneiere innenfor planområdet, samt til høringsinstansene. Oppstart er kunngjort i Sunnmørsposten, og det er jobbet for mediedekning av saken. Planprogrammet er tilgjengelig på Ålesund kommune sine hjemmesider samt servicetorget på rådhuset. I tillegg vil det bli oppdateringer på Ålesund kommunes facebook-side der interesserte kan følge med i utviklingen av planarbeidet. Sentrale aktører og myndigheter vil bli kontaktet og invitert til å komme med synspunkt og innspill til planprogrammet og det videre reguleringsarbeidet. Merknader og innspill til planprogram og/eller varsel om oppstart skal sendes til Ålesund kommune; postmottak@alesund.kommune.no eller Ålesund kommune, Plan og bygning, Postboks 1521, 6025 Ålesund.

Det er gjennomført ytterligere åpne informasjonsmøter i forbindelse med at planprogrammet var på høring og nye møter arrangeres når reguleringsplanen blir lagt ut til offentlig ettersyn.

Innhold

Forord	3
Sammendrag	4
Innhold	8
1 Formål og bakgrunn	11
1.1 Planprogram for Brosundtunnelen	11
1.2 Mål for Brosundtunnelen	11
1.3 Bakgrunn for prosjektet	11
1.4 Politisk forankring	12
2 Organisering og offentlig prosess	13
2.1 Organisering	13
2.2 Planprosessen	13
2.3 Informasjon og medvirkning	13
3 Rammer og overordnede planer	15
3.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	15
3.2 Bypakken	15
3.3 Lovverk og retningslinjer	16
3.4 Forutsetninger og usikkerhet knyttet til arbeidet med Brosundtunnelen	16
3.5 Regionale planer, kommune(del)planer og temaplaner	17
3.6 Gjeldende reguleringsplaner	20
3.7 Igangsatt planarbeid	22
4 Dagens situasjon	24
4.1 Planområdet	24
4.2 Dagens arealbruk	24
4.3 Dagens transportmønster	26
4.4 Landskapsbilde og byform	27
4.5 Friluftsliv og byliv	34
4.6 Naturmangfold	36
4.7 Kulturarv	37
4.8 Naturressurser	42
4.9 Forurensing	42
4.10 Samfunnssikkerhet	44
5 Tiltaksbeskrivelse	46
5.1 Overordnet siling	46
5.2 Forkastede alternativ	47
5.3 Trasé som skal utredes i reguleringsplan	48
5.4 Trafikale vurderinger	50
6 Teknisk forprosjekt	54
6.1 Vegplanlegging	54
6.2 Geologi	54

6.3	Hydrogeologi	56
6.4	Konstruksjoner	56
6.5	Tunnel	56
6.6	Nærføring med andre bergrom	57
6.7	Eksisterende infrastruktur i grunnen	57
6.8	Anleggsområde og deponering av masser	57
7	Utredningsprogram	58
7.1	Metode	58
7.2	Transportanalyse	58
7.3	Prissatte konsekvenser	60
7.4	Ikke - prissatte konsekvenser	60
8	Andre konsekvenser	65
8.1	Forurensing	65
8.2	Folkehelse	66
8.3	Universell utforming	66
8.4	Kriminalitetsforebygging	66
9	Fraviksbehandling og sikkerhetsanalyser	67
9.1	Fraviksbehandling	67
9.2	Samfunnssikkerhet	68
10	Tilleggsanalyser	69
10.1	Netto ringvirkninger	69
10.2	Arealbruksendringer	69
10.3	Lokale og regionale virkninger	69
11	Anbefaling	70
12	Vedlegg og kilder	71
12.1	Vedlegg	71
12.2	Kilder	71

1 Formål og bakgrunn

1.1 Planprogram for Brosundtunnelen

Et planprogram er en plan for prosessen og planleggingen. Planprogrammet er første anledning til å gi innspill til arbeidet med detaljreguleringsplan for Brosundtunnelen. Dette planprogrammet gjør rede for formålet med planarbeidet, hvordan planprosessen skal gjennomføres og hvilke temaer som skal utredes. Fremdriftsplanen er usikker og kun retningsgivende.

Planprogrammet har vært på høring parallelt med oppstart av planarbeid for Brosundtunnelen. Høringsuttalelser til planprogrammet er kommentert og innarbeidet før kommunen fastsetter endelig planprogram som danner grunnlag for reguleringsarbeidet.

Dersom regionale og statlige myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale omsyn, skal dette komme frem av deres uttalelser til forslaget til planprogram. Disse instansene skal så langt det er mulig ta stilling til om planforslag bør fremmes, og hva som i tilfelle bør utredes og hvilke avbøtende tiltak som bør vurderes.

1.2 Mål for Brosundtunnelen

Gjennom medvirkningsprosessen er det formulert fire mål for Brosundtunnelen. Prioritering er gjort på bakgrunn av politiske føringer, faglige vurderinger i tverrfaglig arbeidsgruppe, samt innspill fra idéverksted gjennomført 31. mai 2018. Nedenfor er målene opplistet i prioritert rekkefølge:

1. **Byliv, sentrum- og næringsutvikling** - Løsningen skal bidra til å redusere trafikk- og miljøbelastningen gjennom bysentrum slik at det blir enklere å tilrettelegge for boligutvikling, arbeidsplasser, handel og kulturaktiviteter med byliv og opphold. Utformingen av nytt veg- og gateanlegg skal være tilpasset urbane omgivelser. Løsningen skal inngå i et trafikksystem som fremmer by- og næringsutvikling i sentrum og ytre bydel.
2. **Reisemiddelfordeling og langsiktige mål for transportpolitikken** - Brosundtunnelen skal være det foretrukne alternativet for biltransport som krysser Brosundet. Den skal tilrettelegge for miljøvennlig transport på gateplan slik at man når kommuneplanens mål om 15 prosent kollektivandel 8 prosent sykkel og 30 prosent gange innen 2030. Transportsystemet skal være trafikksikkert, fremme verdiskapning og bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet.
3. **Trafikkflyt og god beredskap** - Trafikkflyten i overgangen mellom Brosundtunnelen og tiliggende gatenett må bidra til en trafikkavvikling som reduserer sårbarhet og gir minimale trafikale flaskehalser.
4. **Bevare jugendbyen** - Etablering av tunnelen og tilhørende påhugg, ramper og kryss skal ikke forutsette eller innebære uakseptable inngrep i verneverdig bebyggelse eller kulturmiljø. Dette gjelder også i anleggsperioden.

1.3 Bakgrunn for prosjektet

Ålesund er blant byene som har tatt initiativ til at det etableres en bypakke for en samling infrastrukturinvesteringer for utbedring av veger og trafikksikkerhet, kollektivtilbud, sykkelveger og til en viss grad byutvikling. 16. juni 2011 fattet kommunen et prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering av en slik pakke. Kommunens skisse til bypakke var grunnlaget for vegvesenets konseptvalgutredning (KVV) for transportsystemet i Ålesund (2014). Her ble det kombinerte konseptet, K4, supplert med knutepunkt-tankegangen i konsept K5 anbefalt. Listen over tiltak prioriterer sykkelinfrastruktur og kollektivtilbud foran kapasitetsøkning for biltrafikk som ikke har betydning for

tungtrafikk, regional trafikk eller bussfremkommelighet. Ekstern kvalitetssikring (KS1) vurderte samfunnsøkonomi annerledes og anbefalte Sentrumskonseptet, K2, sammen med de partielle tiltakene bro til Ellingsøya, P1, og tiltak på Sula inkludert Borgundfjordtunnelen (P2). Samferdselsdepartementet vedtok at konsept K4 skal legges til grunn for bypakken.

Brosundtunnelen var ikke inkludert i hverken K2 eller K4. Bystyret ønsket like fullt å utrede en slik tunnel i sammenheng med samlet trafikkløsning for ytre bydel og sentrum med vekt på kollektiv, sykkel og gange. Det er gjort bystyrevedtak om å gå videre med planlegging av Brosundtunnel som en del av bypakken for Ålesund.

Samferdselsmyndighetene har signalisert at de er bekymret for at Brosundtunnelen vil generere økt biltrafikk, noe som vil være i strid med overordnede mål. Derfor er lokalpolitikernes vedtak en viktig føring for å prioritere gående, syklende og kollektivtrafikk gjennom sentrum. Økt tilrettelegging for bil- og tungtrafikk gjennom tunnelen må oppveies av restriktive tiltak for denne trafikken i sentrumsgatene.

I desember 2018 fikk man følgende avklaring fra samferdselsdepartementet: Dersom Brosundtunnelen skal inn i trinn 1 av bypakken, må det gjøres en fornyet vurdering av den samlede tiltakspakken. Konsekvensene av å innlemme Brosundtunnel må vurderes grundig: Pga. fremtidige driftskostnader må eierskap til tunnelen være avklart før søknaden om bompengefinansiering behandles av Stortinget.

1.4 Politisk forankring

24. januar 2017, i sak 006/17, vedtok formannskapet i Ålesund å igangsette planarbeidet for Brosundtunnel ved at det utarbeides et planprogram. Med henvisning til bystyrevedtak 27. oktober 2016 ble det poengtert at planprogrammet skulle omfatte selve tunnelen og total trafikkløsning.

I oktobermøtet 2016 fattet bystyret i forbindelse med budsjettbehandlingen for 2017, et vedtak der det heter:

Det settes av 1 mill kroner i driftsbudsjettet for 2017 til planlegging og regulering av Brosundtunnel der også den totale trafikkløsning mellom ytre bydel og sentrum inkludert kollektiv, sykkel og gange blir utredet.

Disse vedtakene er bestillingen på et plan- og utredningsarbeid for Brosundtunnelen. I saksfremstillingen som lå til grunn for vedtaket i formannskapet er det listet opp flere temaer som normalt inngår i en konsekvensutredning. Foreliggende planprogram presiserer hvordan disse temaene skal utredes.

Bystyret vedtok 22. mars i 2018 at en tunnel under Brosundet må innarbeides i bypakken som skal realiseres. 8. mai i 2019 ble den endelige lokalpolitiske behandlingen av bypakke Ålesund vedtatt. Der inngikk ikke Brosundtunnelen. Parallelt med planarbeidet for Brosundtunnelen jobber Ålesund kommune og Statens vegvesen for å se på hvordan bypakken i trinn 2 kan omfatte Brosundtunnelen.

03.12.2020 gjorde Ålesund kommunestyre et prinsippvedtak om vegføring for Brosundtunnelen og vegføring videre mot Hessa der det heter:

Kommunestyret stadfester kommunedelplanen for Ålesund sin nordre trasé for vegføring for Brosundtunnelen og vegføring videre vest mot Hessa, som den mest framtidsrettede løsningen, og den beste for bomiljøet på Aspøya. Hva som vil være den beste løsningen for ny, framtidig undersjøisk tunnel mot Skarbøvika/Hessa tas det ikke stilling til nå.

22.06.2021 fastsatte formannskapet i Ålesund planprogrammet for Brosundtunnelen.

2 Organisering og offentlig prosess

2.1 Organisering

Ålesund kommune er ansvarlig planmyndighet og skal vedta planprogrammet etter behandling av høringsuttalelser. Inntil videre opptre kommunen også som tiltakshaver. Brosundtunnelen vil kunne bli kommunal veg eller fylkesveg, men neppe europaveg når havnevirksomheten flytter fra Skutvika. Dermed er det trolig kommunen eller fylkeskommunen som blir vegeier. Det har vært dialog mellom vegmyndighetene angående omklassifisering av deler av E136. Per i dag går E136 til vestre del av Aspøya, mens det i fremtiden er et ønske fra Statens vegvesen om at den skal stoppe ved Ellingsøy-tunnelen.

Til oppfølging av planarbeidet er det nedsatt en prosjektgruppe med representanter for;

- Statens vegvesen
- Møre og Romsdal fylkeskommune
- Ålesund kommune

2.2 Planprosessen

Plan- og bygningsloven sikrer bred medvirkning og at planprosessen er en åpen prosess. Ålesund kommune setter i gang arbeidet med reguleringsplan for Brosundtunnelen med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-8. Planprogrammet utarbeides i samsvar med §§ 4-1 og 12-9. Samtidig med at oppstart av planarbeid blir varslet, legges planprogrammet ut til høring i minimum seks uker. Da er det mulig å gi innspill til innholdet i planarbeidet og å påvirke hva som skal utredes.

Planprogrammet er ferdigstilt i april 2021 slik at et politisk fastsatt planprogram kan foreligge i mai/juni 2021. Videre fremdrift for selve reguleringsarbeidet vil avhenge av behandling av bypakke for Ålesund.

En mest mulig oppdatert fremdriftsplan er tatt inn i planprogrammet i forbindelse med politisk behandling.

Planprosess	Tidsrom
Varsel om oppstart av planarbeid, utlegging av planprogram til offentlig ettersyn og høring	Mars 2019
Åpent informasjonsmøte	April 2019
Høringsfrist planprogram /varsel om oppstart	April 2019
Fastsetting av planprogram	22. juni 2021
Politisk 1.gangs behandling og offentlig ettersyn av reguleringsplanforslag	Oktober-desember 2022
Åpent informasjonsmøte	November 2022
Politisk 2. gangs behandling og vedtak av reguleringsplanen	Mars 2023

2.3 Informasjon og medvirkning

Planoppstart og utlegging av planprogrammet til høring er annonsert i Sunnmørsposten og på Ålesund kommunes nettside: www.alesund.kommune.no. I tillegg er grunneiere og festere som blir direkte berørt bli varslet individuelt. I høringsperioden er det holdt et åpent møte der planprogrammet blir presentert og der det er anledning til å gi innspill og diskutere løsninger. Alle innspill og merknader

som kom inn i løpet av høringen er vurdert som grunnlag for eventuelle endringer i planprogrammet, før dette fastsettes av Ålesund kommune.

Det er gjennomført idéverksted med brei deltagelse fra næringsliv, politikere, fagpersoner, studenter og ulike interessenter. I det påfølgende reguleringsarbeidet blir det lagt opp til en omfattende medvirkningsprosess som står i forhold til betydningen og omfanget av det samlede prosjektet med Brosundtunnelen og tilhørende tiltak på gatenettet. Aktuelle drøftingsparter vil være:

- Lokalt/regionalt næringsliv, inkludert reiselivsnæring
- Pendlere, arbeidstagere og skoleungdom, som i sitt daglige virke reiser til eller fra den ytre delen av kommunen
- Faste brukere som transportører av ulike slag
- Tjenesteytere som renovasjon, hjemmetjeneste og servicebedrifter

Når planen legges ut til offentlig ettersyn blir dette varslet på vanlig måte. I tillegg vil det holdes åpne informasjonsmøter for å orientere om planens innhold og planprosessen.

3 Rammer og overordnede planer

3.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

- Gode og effektive planprosesser – Silingsprosessen er det viktigste grunnlaget for planprogrammet. Det legges vekt på at alternativvurderingen er treffsikker og tilstrekkelig grundig til å skape stor grad av enighet rundt valgt løsning. Planprogrammet med silingsrapporten som vedlegg skal redegjøre for tunneltrasé og tilknytninger til vegnettet så nøyaktig at påfølgende detaljregulering omfatter et avgrenset planområde og med oversikt over aktuelle problemstillinger og avklaringer.
- Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling – I konsekvensutredningen blir det lagt vekt på å få identifisert viktige ikke-prissatte verdier.
- Attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder – I valg av løsning blir det lagt vekt på at arealutviklingen og utviklingen av transportsystemene må planlegges slik at de bidrar til reduksjon av korte turer, lavere bilandel og dermed lite økning i biltrafikk.

3.2 Bypakken

Alt planarbeid for Brosundtunnelen må sees i sammenheng med bypakken. Alternativenes utforming og innhold påvirkes av bypakkens føringer for restriktive tiltak. Dette må tas med inn i videre vurderinger.

Bypakken skal legge til rette for en infrastruktur som gjør at Ålesundregionen og Ålesund kan fortsette å utvikle som det regionale tyngdepunktet mellom Bergen og Trondheim.

Bypakken er et samarbeid mellom Ålesund kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Arbeidet med bypakken kan sammenfattes med noen hovedmål:

- Byen skal ha et pålitelig og effektivt transportsystem for alle transportformer.
- Transportsystemet skal møte befolkningsveksten.
- Bypakken skal bidra til å utvikle et fremtidsretta kollektivtilbud.
- Bypakken skal bidra til attraktiv og bærekraftig utvikling.

Bypakken finansieres av avsatte midler fra Staten i Nasjonal transportplan (NTP), gjennom bompenger samt bidrag fra fylkeskommune og Ålesund kommune. Bypakken og finansieringen må vedtas av Stortinget.

De andre tiltakene i den nå omarbeidede pakken er beskrevet under.

1. Ny bro over Brosundet, forlenging av Keiser Wilhelms gate
2. Kollektivterminal i Keiser Wilhelms gate

Strekninga Moa – Lerstad, firefelts veg med sambruksfelt:

3. E 136 Breivika – Lerstad
4. Kollektivknutepunkt ved Campus
5. Kollektivknutepunkt ved sykehuset

Strekninga Breivika – Vegsund

6. Ny E39 – Vegsund - Breivika

I tillegg er det et viktig fokus på, og krav om, satsing på tiltak for å bidra til nullvekst i personbiltrafikken. Følgende indikatorer er aktuelle for å vurdere om dette oppnås:

- Utvikling av persontransport, målt i

- Endring i antall kjøretøykilometer med personbil i byområdet (Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14, (RVU), TØI)
- Endring i ÅDT for lette kjøretøy (vegtrafikkindeksen) for byområdet
- Endring i transportmiddelfordelingen
- Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser)
- Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO²-utslipp fra veg (tonn CO²-ekvivalenter)

3.3 Lovverk og retningslinjer

Denne oversikten er ikke uttømmende, men nevner de viktigste lover og retningslinjer som er førende for planarbeidet:

- Plan- og bygningsloven
- Forurensningsloven
- Naturmangfoldloven
- Lov om kulturminner
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442-16)
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)
- Retningslinje for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen
- Regional delplan for kulturminner av regional og nasjonal verdi
- DSBs veileder for Havnivåstigning og stormflo – samfunnssikkerhet i kommunal planlegging

3.4 Forutsetninger og usikkerhet knyttet til arbeidet med Brosundtunnelen

I kp. 5.3 beskrives alternativ som skal utredes videre. Det legges til grunn at en del forhold lar seg løse innenfor de forutsetninger som er satt for arbeidet med Brosundtunnelen, kp. 3.4.1. Det legges til grunn at forhold som i en tidlig fase med planprogram ikke er avklart, lar seg løse. Dette omtales under usikkerhet, kp 3.4.2.

3.4.1 Forutsetninger

Kostnader – Det er i arbeid med bypakken satt av en kostnadsramme på 800 millioner (2018-kroner) til Brosundtunnelen, i vedtak i bystyret mars 2018. Dette tilsier at planløsningen ikke kan omfatte en toløps tunnel. Den kan heller ikke omfatte utbygging av gatenett utover det som fysisk berøres av tiltaket.

Behov for ombygging av «flyover¹» ved kryss mellom E136 og rv. 658 må vurderes nærmere. Så langt som det er vurdert i planprogrammet, kan det være mulig å finne løsninger som ikke omfatter riving av «flyover». Eventuelle problemstillinger knyttet til fjerning av «flyover» ved Ellingsøy-tunnelen må synliggjøres, slik at dette kan trekkes ut av kostnadene for å etablere Brosundtunnelen.

Stigningskrav i tunnel – Det legges til grunn at tunnelen ikke skal være brattere enn fem prosent. Risikoen for brann øker vesentlig med større stigning. I en bynær tunnel med relativt mye trafikk er det vurdert at man skal finne løsninger som ivaretar kravet om fem prosent stigning.

Områdeavgrensing – Planområdet er avgrensa til strekninga mellom Volsdalsvågen-Skutvika. Løsninger i vest må sees i sammenheng med løsningsmuligheter vestover, men å løse dette inngår ikke som en del av planoppgaven.

¹ «Flyover» er brukt som begrep ved omtale av broen som går over kryssområdet på sørsiden av Ellingsøy-tunnelens utløp.

Forurensing – Det er forutsatt at forurensing på Ysteneset er håndtert før tiltaket med Brosundtunnelen skal bygges.

3.4.2 Usikkerhet

Fjelloverdekning undersjøisk tunnel – Det er gjort seismiske undersøkelser som tilsier at en tunnel med fjelloverdekning på 20 meter vil være mulig å få til. Kravet til fjelloverdekning er 50 meter, og det må gjøres ytterligere geologiske undersøkelser før det er avklart om løsningen er akseptabel.

Fravik fra vegnormalen – Alle alternativer som er vist krever fravik fra vegnormalen. Dette krever en fraviksprosess, men hvilken prosess og utfall av prosessen kan være avhengig av flere forhold. Mellom annet vil fremtidig vegeier og trafikkmengder være relevant (se omtale under).

Fremtidig vegeier – I vurderingene som er gjort i planprogrammet er det lagt til grunn at Brosundtunnelen får status som fylkesveg. Eierskap er diskutert i bypakkens styringsgruppe, men det er foreløpig ikke konkludert.

Fremtidige trafikkmengder – Det er gjort modellkjøringer i forbindelse med planprogrammet som er lagt til grunn for dimensjonering og kapasitetsvurderinger (se kp. 7.2). I trafikkmodellene er det lagt inn en rekke forutsetninger. Disse forutsetningene kan bli endret, noe som igjen vil medføre endringer i estimatene for fremtidige trafikkmengder.

Rømningskonsept/ventilasjon - Det vurderes som sannsynlig at det vil bli stilt krav til etablering av rømningsveger fra tunnel. Det har vært vurdert avstandskrav, ulike, løsning og konkret lokalisering, men dette må vurderes nærmere og avklares gjennom detaljreguleringsplanen.

Fremtidig arealbruk Skutvika - Det pågår planarbeid i Skutvika. Det vil være en usikkerhet knyttet til arealbruken i Skutvika som vil være avhengig av hvilken trafikal løsning som velges for påkobling av eksisterende vegnett mot Brosundtunnelen. Det må derfor i detaljreguleringsplan for Skutvika vurderes å ta forbehold for de to kvartalene nærmest Skutvikskaret, slik at disse ikke kan utbygges før planprosessen til Brosundtunnelen er sluttført og endelig vegføring er fastsatt i egen reguleringsplan.

3.5 Regionale planer, kommune(del)planer og temaplaner

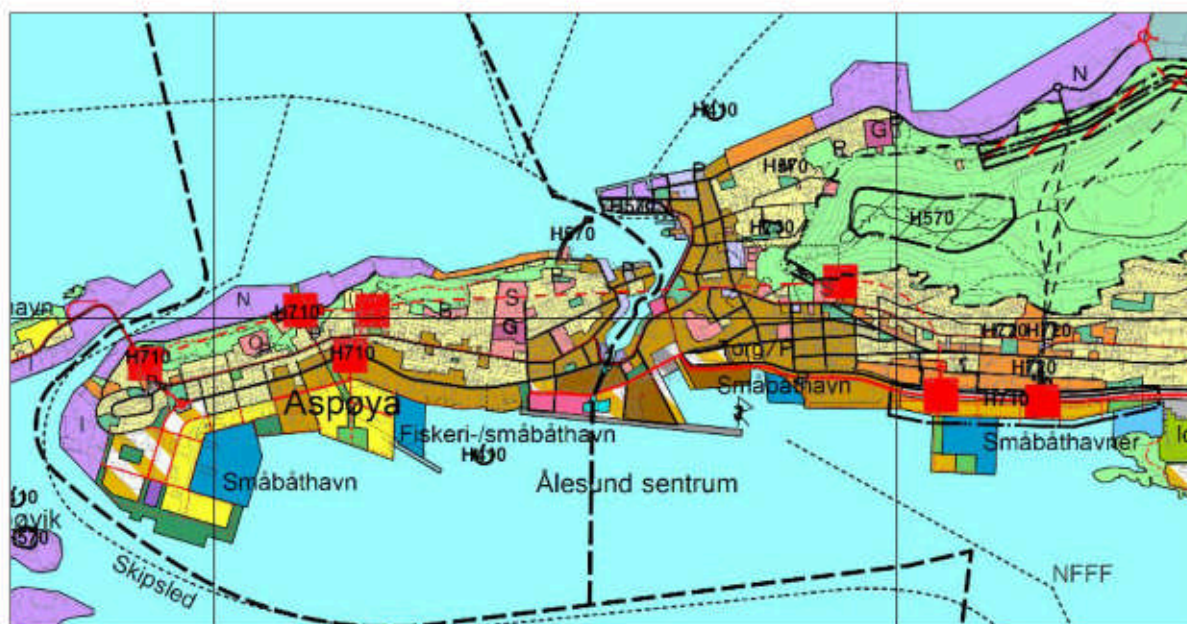
3.5.1 Regionale planer

- Fylkesplan for berekraftsfylket Møre og Romsdal 2021-2024
- Regional delplan for folkehelse
- Regional delplan for klima og energi
- Regional delplan for kulturminne av regional og nasjonal verdi
- Regional delplan for attraktive byar og tettstader
- NB-registeret

3.5.2 Kommuneplanens arealdel

Trasé for Brosundtunnelen er vist i kommuneplanens arealdel. Det er vist kryss både utenfor tunnel og i tunnel. Kommuneplanens linjer dekker både en løsning på sørsida og nordsida av Skutvikskaret.

Arealbruken som er vist ellers er i stor grad samsvarende med gjeldende arealbruk og reguleringsplaner.



Figur 3-1. Utsnitt av kommuneplanens arealdel 2016-2028 med Brosundtunnelen markert fra Ysteneset til Skutvika og med tilknytninger også ved Sildegarnsholmen og Steinvågbroa.

3.5.3 Mulighetsstudie for sykkeltrasé i Ålesund sentrum

Det er utarbeidet *Mulighetsstudie for sykkeltrasé i Ålesund sentrum*, Norconsult, 2018.

Mulighetsstudien undersøker og analyserer hvilke traseer for sykkel som kan ivareta fremkommelighet tilgjengelighet og sikkerhet i Bysentrum. Traseen skal kunne realiseres raskt, men også fungere i et langsiktig perspektiv.

Målsettingen er å øke sykkelandelen fra dagens tre prosent til åtte prosent. Det er også et nasjonalt mål å utvikle et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder.



På Aspøya er Steinvågvegen og Kirkegata anbefalt trase frem til Apotekergata. For sykling er Hellebroa anbefalt sykkeltrasé. Videre østover på Nørvøya følger traseen Rasmus Rønnebergs gate, Notenesgata, St. Olavs plass, Løvenvoldgata, Parkgata og Fjellgata.

I etterkant av mulighetsstudien har en endring i kommuneplanens arealdel vært på høring. Politikerne har vedtatt at de ønsker å få utredet konsekvenser ved en endring som vist i mulighetsstudiet.

Det er siste året gjort en rekke vedtak som viser at det nå er politisk vilje til å satse på sykkel. Det settes av midler til sykkeltiltak i budsjettet og det er også påtrykk for å få på plass bysykler.

3.5.4 Framtidige kollektivkonsepter i Ålesund

Det er utarbeidet *Framtidige kollektivkonsepter i Ålesund*, Cowi 2018. I rapporten sammenlignes tre mulige konsepter for fremtidens kollektivtrafikk i Ålesund: En bybaneløsning i tunnel, en superbussløsning i egne kjørefelt gjennom byen og et konsept med "prioritert buss" som sikrer bussens framkommelighet og tilgjengelighet gjennom målrettet investering der forholdene vurderes problematiske.

Målsettingen er at kollektivandelen skal økes fra dagens seks prosent til 15 prosent. Legger vi til prognoser for befolkningsvekst, fører dette til et krav om 185 prosent flere passasjerer.

I rapporten anbefales det å arbeide videre med en strategi basert på konseptet "prioritert buss". Dette konseptet utnytter de store investeringene som planlegges på E136. Dette sikrer framkommeligheten for både en fullstoppende buss, og en ekspressbuss. Et vesentlig argument har her vært at man oppnår et sterkt kollektivtilbud uten store anleggsinvestering og med begrenset inngrep i byen.

Passasjerestimatene viser at det er ganske langt fra den estimerte passasjerøkningen til vekstmålet hvis byen skal nå en kollektivandel på 15 prosent. Dette understreker at understøttende tiltak, og særlig restriksjoner på bilbruk, vil være bærende elementer hvis dette vekstmålet skal nås. Konkret foreslås:

- Et sterkt supplerende kollektivsystem også utenfor hovedkorridoren, som kan mate til hovedtilbudet.
- Fokus på sykkel og gange som tilbringertransportmidler, herunder med sykkelparkering på holdeplasser og gode gang- og sykkelvegførbindelser.
- Målrettet innfartsparkering på plasser der de reisende vil ha størst økonomisk og tidsmessig gevinst av å bytte.

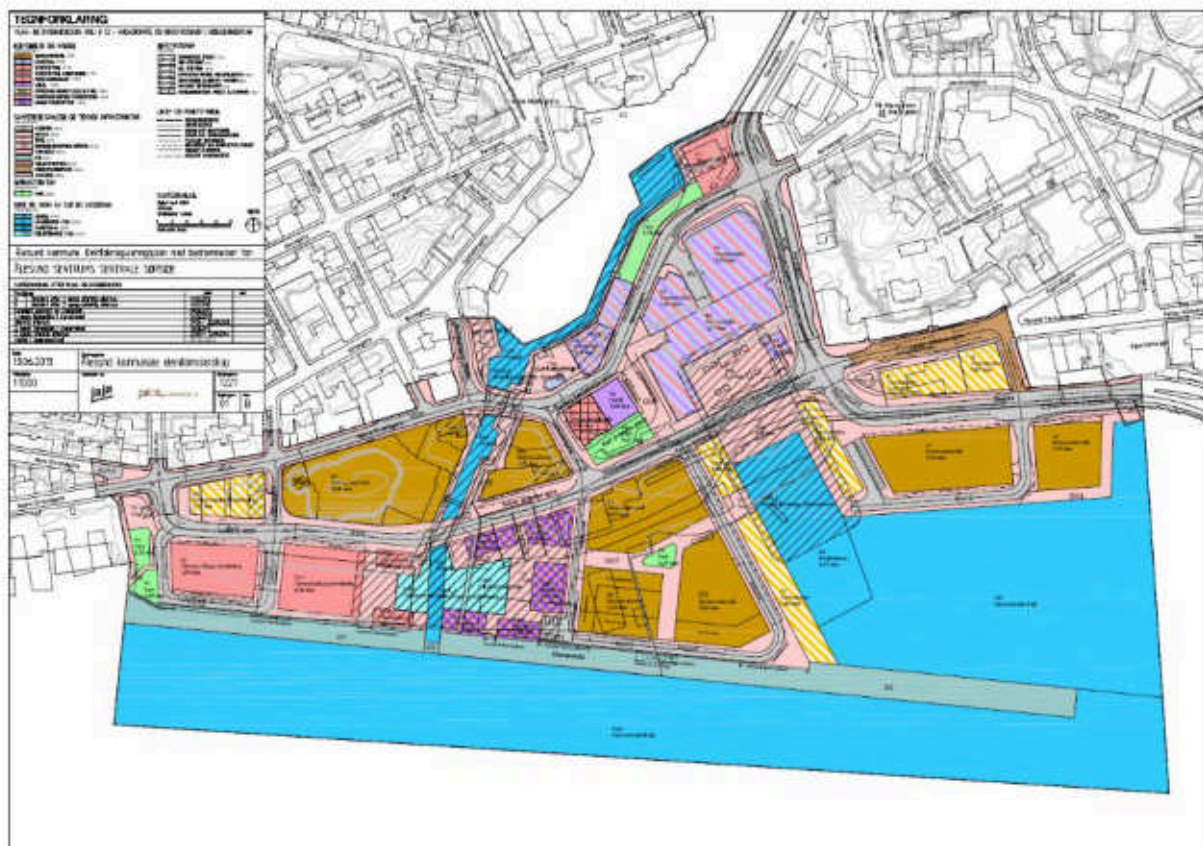
Samtidig framheves restriktiv bompengestrategi og parkeringsstrategi som helt essensielle for å kunne nå målsettinger for kollektivvekst.

Det som vil kunne berøre Brosundtunnelen, vil være knyttet til kryssløsning. I anbefalingen "prioritert buss" ligger det en forutsetning om at kollektiv skal ha prioriteringer i kryss. Dette vil være et viktig element i valg og utforming av kryssløsning for Brosundtunnelen, kanskje spesielt i øst ved Ysteneset hvor trafikknivået er svært høyt og kapasiteten blir mest krevende å løse.

Bystyret har hatt saken til behandling i desember 2018. Bystyret slutter seg til at konseptet «prioritert buss» legges til grunn for det videre arbeidet med kollektivsatsing i Ålesund. Bystyret ber om at det utarbeides en utviklingsplan for kollektivtrafikken i Ålesund, med utgangspunkt i anbefalingene i COWI-rapporten. Utviklingsplanen skal både inneholde konkrete tiltak som kan realiseres på kort sikt, og langsiktige endringer som vil bidra til å nå målet om 15 prosent kollektivandel og til å komme i posisjon for statlige belønningsmidler/byvekstmidler. Ålesund kommune tar initiativ overfor Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen om et samarbeid om dette. Utviklingsplanen skal koordineres med bypakke Ålesund.

3.6 Gjeldende reguleringsplaner

3.6.1 Sørsideplanen



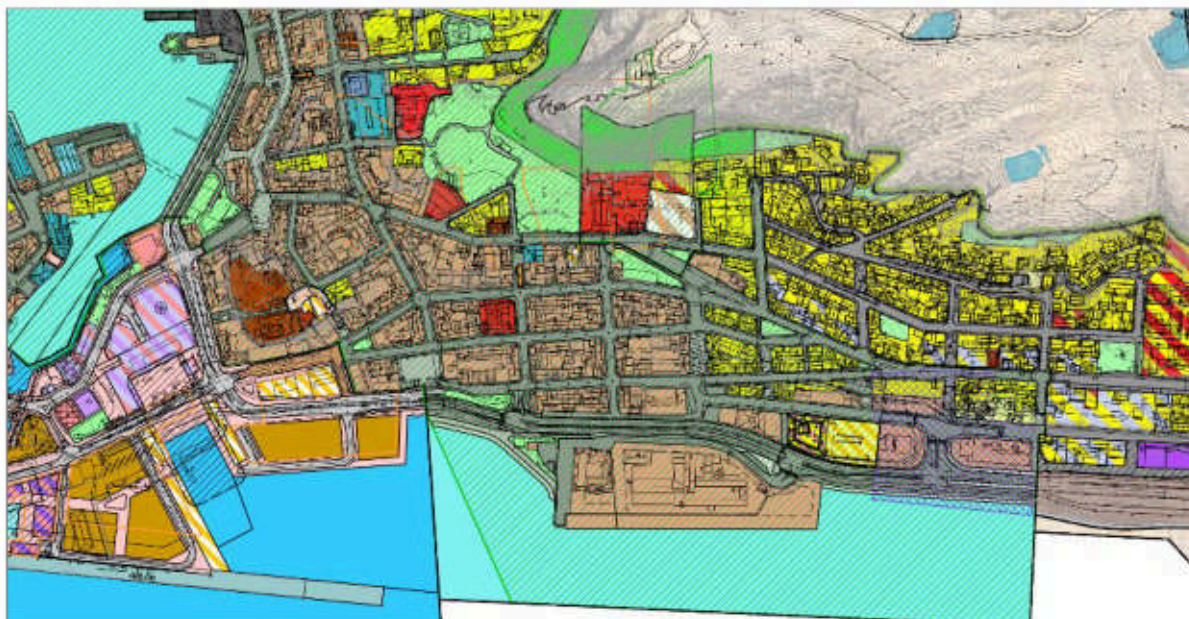
Figur 3-2: Sørsideplanen plankart vertikalnivå 2

Sørsideplanen baserer seg på vinnerutkastet til arkitektkonkurransen for området. Hovedgrepet i Sundbyen utarbeidet av JAJA arkitekter er å framheve, forbedre og forbinde Ålesunds naturlige kvaliteter med utgangspunkt i sundet som byens viktigste naturlige kvalitet.

Planen viser et potensial for byutvikling og transformasjon og vil når det er ferdig utbygd utgjøre en ny funksjonsblandet bydel. Planen legger opp til en tilvekst på ca. 57.000 m² for næring, kontor og tjenesteyting, i tillegg til eksisterende virksomheter som skal videreføres. Videre er det satt av ca. 22.500 m² til videregående skole og kulturskolen, medregnet areal under bakken. Det er planlagt ca. 35.000 m² nytt boligareal. Dette kan genere tilsvarende kvadratmeter forretningsareal, men dette er usikre anslag. Totalt er det planlagt ca. 130.000 m² nytt areal innenfor planområdet. Av dette er ca. 98.000 m² over bakken.

Planen legger til rette for en ny kryssing av Brosundet og en rekke andre tiltak som gir smidigere trafikkavvikling, en prioritering av kollektivtrafikk, og etablering av egne stier, promenader og areal for myke trafikanter som skaper et gatebilde dominert av mennesker fremfor biler.

3.6.2 Reguleringsplan for Ålesund sentrum



Figur 3-3. Utsnitt av reguleringsstatus ved Ysteneset.

I øst er det større uregulerte områder frem til Aspegata der reguleringsplan for Ålesund sentrum fra 2000 dekker hele Aspøyas bredde fra Nedre Strandgate og nordover. Planen er også gjeldende for deler av Nørvøya, mellom annet kryssområdet på Ysteneset. Til denne planen er det under behandling nye bestemmelser for støyende bevertning og bruk av de to nederste etasjene. Det utarbeides også nye bestemmelser for styrket vern av gjenreisningsbebyggelsen.

3.6.3 Andre reguleringsplaner på Aspøya



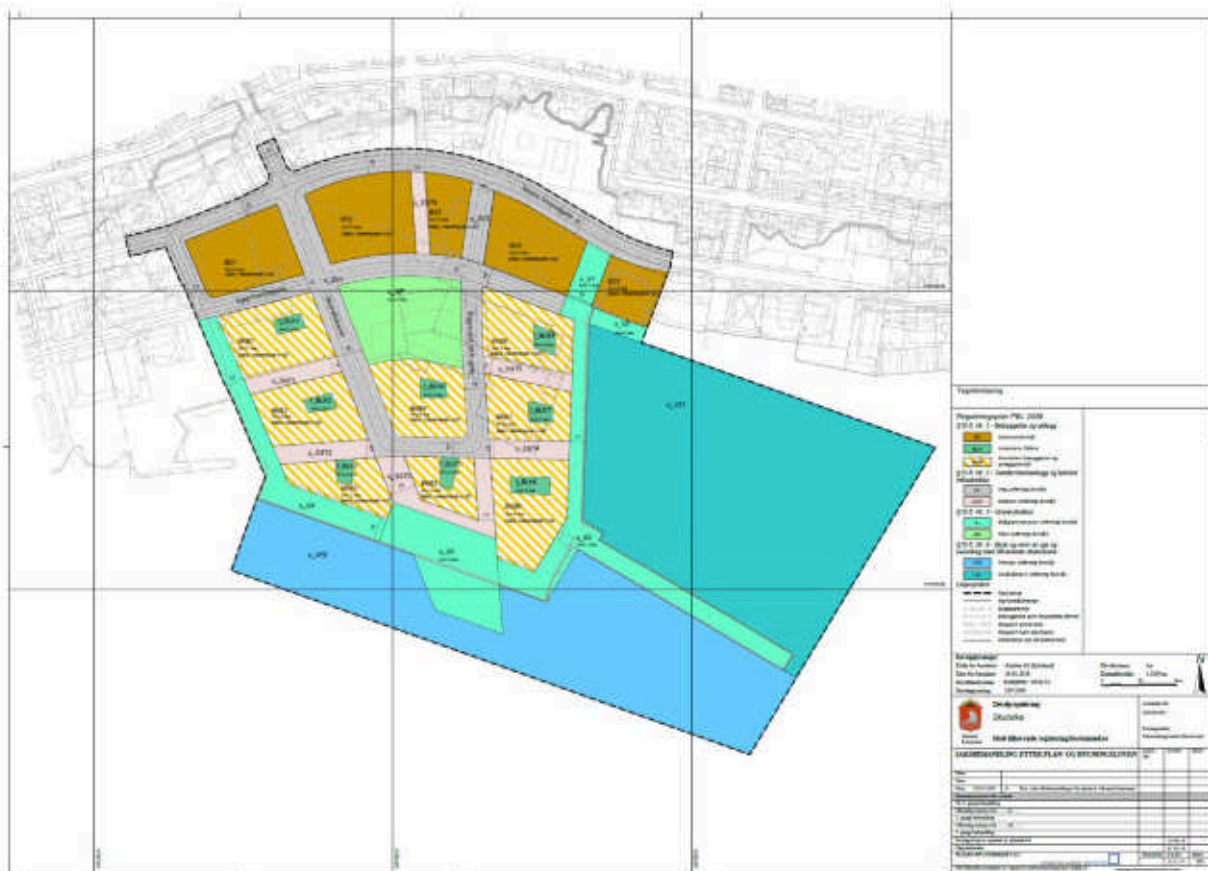
Figur 3-4. Utsnitt av reguleringsstatus ved Skutvika (oppdatert figur 15.03.2021).

Vest for Skutvika gjelder områderegulering for Kvennaneset som dekker mye av den sørvestre delen av Aspøya. Planen er vedtatt i 2011 og åpner for utbygging av boliger og kontorer. Området kan romme 600-800 boenheter, men full utbygging vil kreve trafikktiltak i bysentrum og ny utforming av krysset Brogata-Ivar Aasens gate. Hovedadkomst til Kvennaneset er fra Ivar Aasens gate, men nye interne gater møter dagens gatenett slik at Kjøpmannsgata vil kunne knytte sammen Skutvika og Kvennaneset. Nærmest Skutvika er det regulert et 4,2 daa stort friområde mot sjøen.

3.7 Igangsatt planarbeid

3.7.1 Detaljregulering Skutvika

I Skutvika er et område på 136 daa markert med grønn skravur i figur 3-5 for planforslag som har bolig som hovedformål. I oppstartsvarsel fra 14. april 2018 og referat fra oppstartsmøte 1. mars samme år kommer det frem at det vurderes å legge til rette for høy utnyttelse med 500 boenheter og bydelspark. I planforslaget som har vært på høring beskrives det at arealet sør for Kjøpmannsgata er satt av til boliger og friområder, men det er forutsatt innslag av forretning, tjenesteyting og bevertning blant annet langs Skutvikskaret for å bidra til å skape liv i gatene. Det er også lagt opp til at det kan etableres støttefunksjoner til småbåthavna langs østsiden, for å bidra til økt aktivitet også her. Langs Nedre Strandgate er det lagt opp til en kombinasjon av utadrettede virksomheter på bakkeplan, med mulighet for kontor og bolig over dette. Kommunen har fremholdt at planarbeidet må vurderes samordnet med planarbeid for Brosundtunnelen, særlig når det gjelder areal nær Nedre Strandgate og Skutvikskaret.



Figur 3-5 Planforslaget slik det forelå når planen ble vedtatt å legges ut på høring 21.04.2020

3.7.2 Gang- og sykkelløsning mellom Meierikaia og Volsdalsberga

Høsten 2018 er det gjennomført et parallelloppdrag med mulighetsstudier for gang- og sykkelløsning mellom Meierikaia og Volsdalsberga. Hensikten med arbeidet er å få visualisert attraktive løsninger på strekningen innenfor realistiske rammer, og få synliggjort potensialet forbindelsen kan ha i byutviklingssammenheng. På sikt kan dette danne grunnlag for gjennomføring.



Figur 3-6 - Illustrasjon fra et av forslagene til sykkelløsning mellom Meierikaia og Volsdalsberga (Norconsult, 2018)

4 Dagens situasjon

I beskrivelsen under hvert tema er det i hovedsak lagt vekt på å beskrive dagens situasjon for områdene ved tunnelinnslag og det tilliggende vegnettet. Med andre ord de områdene som blir fysisk berørt av en fremtidig Brosundtunnel. Områdene som tunnelen går under og sentrumsområdene for øvrig, omtales ikke. Disse områdene kan bli berørt ved at det kommer rømningsveger ut i dagen og/eller fysiske forhold endres når trafikkstrømmer endres. Dette må omtales i reguleringsplan når ytterligere avklaringer knyttet til lokalisering er gjort.

4.1 Planområdet

Avgrensning av planområdet er vist i Figur 4-1. For tunnelpåhugg og ev. ombygging av tilliggende vegnett i Skutvika er det tatt med et areal fra Fiskargata i vest til Statsråd Daesgate i øst og videre nordover til Fjordlaks sitt anlegg ved Sildegarnsholmen. Videre østover er det tatt med et 100 meter bredt areal for tunnel under bebyggelsen og Brosundet. Ved Ysteneset er det tatt med et areal fra Meierikrysset til Voldsalsvågen for tunnelpåhugg og ev. ombygging av tilliggende vegnett.

Denne planavgrensningen danner grunnlag for å vurdere endret arealbruk konkret som følge av tiltaket, ikke eventuelle muligheter og effekter som kan åpne seg i tilgrensende areal.



Figur 4-1 - Planavgrensning for Brosundtunnelen

4.2 Dagens arealbruk

Planområdet omfatter en større del av Ålesund bykjerne samt de sørlige havnearealer, og rommer derfor en rekke vidt forskjellige funksjoner. Bebyggelse og anlegg utgjør en stor del av arealbruken i planområdet. De sentrale områdene inneholder hovedsakelig forretninger, kontorer, hotell, serveringssteder og offentlig tjenesteyting som kontor, bibliotek, skoler, m.m. I store deler av planområdet er det kombinerte arealformål der bolig inngår som ett av flere arealformål, da gjerne i kombinasjon med forretning og/eller kontor. Utenfor selve sentrumskjernen finner man også større områder med ren boligbebyggelse.

Av samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur finner man både cruisekai og andre havnerelaterte funksjoner som gjestehavn, fiskerihavn, småindustri, lager og spedisjon. I tillegg kommer en større rutebilstasjon, parkeringsområder, drosjeholdeplass og hurtigbåtkai. Det er også en rekke plasser som kommer inn under dette formålet. Vegsystemet er omtalt i kapittel 4.3.



Figur 4-2 Kartet viser målpunkt i sentrum. Figuren gir også en god oversikt over dagens arealbruk. (Kilde: Mulighetsstudie sykkeltrasé i Ålesund sentrum, Norconsult – 2017)

I dagens grøntstruktur utgjør Aksla, Byparken, Grimmerhaugen, Aspøyskolen og Storhaugen de største park-/friområdene. I tillegg er det en del byrom og bakgårder som inngår i grøntstrukturen. I kommuneplanens temakart for grønt/blått er også hele byens havnefront utpekt som en viktig del av den blågrønne strukturen, se Figur 4-3.



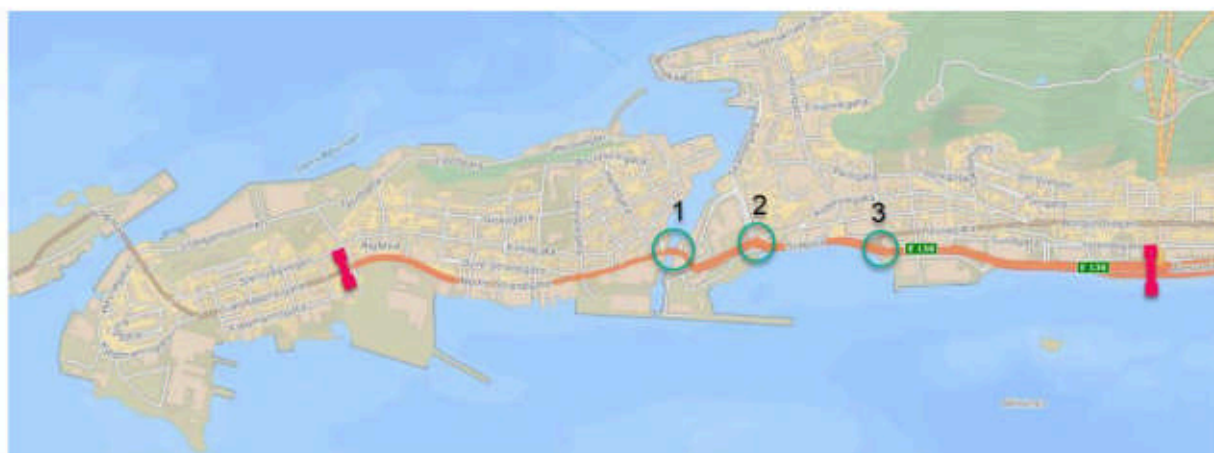
Figur 4-3 Kart over blågrønn struktur i sentrum. (Kilde: Kommuneplanens arealdel, temakart A, Grønt/blått)

4.3 Dagens transportmønster

På strekningen Brosundtunnelen skal avlaste, går hovedtyngden av trafikk på E136 gjennom bysentrum. Mellom Ysteneset og Skutvika er det flere flaskehalsar som skaper kødannelser morgen og ettermiddag. Figur 4-4 viser tre særskilte kryssområder som hindrer flyt i trafikken. Ytterpunkter for strekningen er markert med rødt. De tre kryssene har per i dag signalregulering og spesielt Hellebrua (1) og Posthuskrysset (2) har alle trafikantgrupper kryssende i flere retninger. Trafikk på E136 har prioritet gjennom lyskryss i forhold til øvrig trafikk, med lengre grønne perioder i rushtidsperioder, samt skilting.

Hovedstrømmen av biler går øst/vest i kryssene, men alle armer i kryssene har stor trafikk morgen og kveld. Kryss ved Rådstugata (3) har tilkobling til parkeringsanlegget i Akslafjellet, samt kobling til sentrum øst og nord, slik at trafikkflyt hindres gjennom hyppige opphold.

Hele strekningen som avlastes har kødannelser for biltrafikken morgen og ettermiddag. Bysentrum mangler separate sykkelløsninger. Dette medfører at sykklistere bruker mange ulike veger (og fortau). Dette medfører konflikter for alle trafikantgruppene.



Figur 4-4 - Dagens E136 med særlige kryss som flaskehals

Ålesund har et stort, sentralt parkeringsanlegg i Aksla. I tillegg er det parkeringsplasser knyttet til arbeidsplasser spredt utover hele sentrum. Dette gir trafikk i alle sentrumsgater. E136 er som sagt byens hovedtrafikkåre, men i tillegg er det relativt mye trafikk i Kirkegata, Skansegata, Storgata, Parkgata og nordsiden av Akslafjellet (Sorenskriver Bulls gate). Dagens trafikknivå og andel kødannelse gjennom sentrum er høyt. Figur 4-5 viser dagens trafikkmengder, siste tilgjengelige tall fra Statens vegvesen (2017-tall).



Figur 4-5 - Dagens trafikkmengder (ADT) gjennom bysentrum

Ålesund kommune har en lav andel kollektivreisende og syklist sammenlignet med tilsvarende byer. Dette har kommunen ambisjoner om å gjøre noe med gjennom satsing som ligger i bypakken. Her kan Brosundtunnelen være en del av løsningen for å sikre bedre fremkommelighet i og gjennom sentrum. Siste tilgjengelig tall viser (RVU 2013/14):

- | | |
|-------------------------|------------|
| • Dagens kollektivandel | 6 prosent |
| • Dagens andel sykling | 3 prosent |
| • Dagens andel gående | 19 prosent |

4.4 Landskapsbilde og byform

Tema landskapsbilde omhandler landskapets romlige og visuelle egenskaper og hvordan landskapet oppleves som fysisk form. Landskapsbilde omfatter alle omgivelsene, fra det tette bylandskap til det uberørte naturlandskap. (Kilde: V712 – Konsekvensanalyser, Statens vegvesen, 2018)

Bykjernen og omlandet

Ålesund ligger ytterst ved fjordsystemene på Sunnmøre og omfatter flere små og store øyer. Øyene er langstrakte i øst/vest-retningen, med bratte sider mot nord og vest. Det smale nord-sør-gående Brosundet skiller Aspøya i vest fra Nørvøya i øst. Landskapet her er kupert med Storhaugen og Aksla som markerte topper. Ubebygde høyereliggende områder har noe blandingsskog og fjell i dagen. Berggrunnen består av gneis.

Bysentrum ligger på begge sider av Brosundet og strekker seg mot sør og havneområdene ved Aspevågen. På nordsiden av Aspøya og Nørvøya, adskilt fra bysentrum, ligger nyere og større næringsområder vendt mot Valderhaugfjorden. Arealkrevende institusjoner og handelsvirksomheter har funnet sin plass øst for bysentrum, ved hovedvegen langs Borgundfjorden. Vest for sentrum, på begge sider av Steinvågsundet mellom Aspøya og Hessa, finnes større industrielle anlegg og kaier.

Sentrumsbebyggelsen ligger øst på Aspøya og på vestre del av Nørvøya. Studieområdet for Brosundtunnelen berører ytterkanten av sentrum. Tunnelinnslaget i vest får direkte betydning for den midtre delen av Aspøya, kanskje både nord og sør for Skutvikskaret. Det østre tunnelutløpet møter byen ved Ysteneset. I begge ender vil tunnelen møte bymessig bebyggelse og kaiområder.

Skutvika og Sildegarnsholmen

Aspevågen utenfor Skutvika er tydelig avgrenset av Hessa i vest og sør. Kaiflaten og piren i Skutvika deler vågen i to vannrom, ett i vest mot Kvenneset og ett i øst som vender mot utløpet av Brosundet og cruisekaiene. Utenfor Sildegarnsholmen, nord på øya, er Valderhaugfjorden et vesentlig større og mer åpent fjordlandskap som vender mot Giske, Valderøya og Vigra. Midt på Aspøya går et skar mellom to åsrygger. Storhaugen i øst er høyest, jf. Figur 4-6



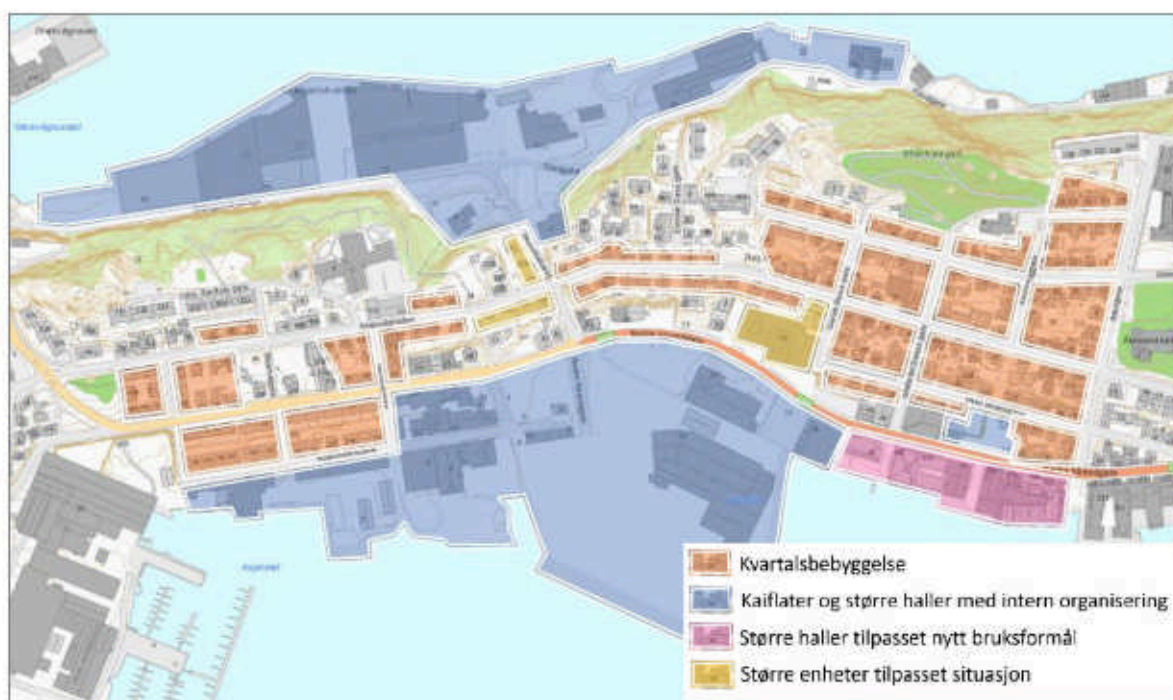
Figur 4-6: Landskapsformer Aspøya

Gatenettet poengterer landskapsformen med Nedre Strandgate/Ivar Aasens gate og Kirkegata/Steinvågvegen som følger høydedraget mens bratte tverrgater som Statsråd Daaes gate og Skjervagata går vinkelrett på stigningen. Landskapet dramatiseres der Skutvikskaret skjærer gjennom åsryggen under Brooklynbroa, jf. Figur 4-7.



Figur 4-7: Brooklynbroa over Skutvikskaret, sett fra sør (foto: Roger Engvik, Sunnmørsposten 2010)

I hver ende av Skutvikskaret består landskapet av store utfylte flater med sjørettet næringsbebyggelse. Kaiområdet ved Sildegarnsholmen på nordsiden er vesentlig mer bebygd enn Skutvika i sør som har store åpne kaiflater. Skutvikskaret tar opp en vinkelendring i det rettviklede gatenettet. Områdene øst og vest for Skutvikskaret er preget av kvartalsbebyggelse, men dette mønsteret er tydeligst i øst, jf. Figur 4-8. I Kirkegata, Giskegata og Steinvågvegen finnes helhetlige strøk preget av frittliggende trehus i to etasjer med saltak, jf. Figur 4-9.



Figur 4-8: Bebyggelsesmønster, midtre del av Aspøya



Figur 4-9: Kvartalsbebyggelse i Kirkegata, sett mot vest fra Statsråd Daaes gate (Google Street View 2010)

Steinvågvegen er i utgangspunktet en øst- vest- forbindelse øverst i bebyggelsen, jf. Figur 4-10. Vegen har derfor noen unntak fra kvartalsmønsteret, men inngår likevel i et gatenett der gatene er tydelige offentlige rom. Dette skyldes at området har ganske små tomter og gjennomgående byggelinjer, samt at mange innganger er representativt utformet. Øverst i Johs. Aarflots gate og Giskegata brytes mønsteret av høyere nyere leilighetsbygg som er orientert mot egne utearealer.



Figur 4-10: Kirkegata/Steinvågvegen. Lineær struktur tilpasset et kvartalsmønster. Flyfoto fra 1947 (Statens kartverk/Ålesund kommune)

Historisk er Nedre Strandgate en lineær forbindelse som danner grense mellom bykvartaler og næring tilknyttet sjøen. Like fullt er bygningene langs Nedre Strandgate og Ivar Aasens gate tilpasset kvartalsmønsteret. Til forskjell fra gatene høyere opp, kjennetegnes bebyggelsen av sammenhengende fasader, høyere hus og mer utstrakt bruk av mur. Tilsvarende bebyggelse preger også nordsiden av Kjøpmannsgata mellom Skippergata og Hessagata. Her er Kjøpmannsgata et skille mellom boliger på oversiden og industri og kaier mot sjøen. Typologisk sett er industribygningene store haller, ofte med flere sammenbygde enheter organisert etter en produksjonsprosess og tilknytningen til kaier. Slik industribebyggelse preger Skutvika mellom Skippergata og Aspegata, selv om enkelte leilighetsanlegg i senere tid er etablert på de tidligere havnearealene som ligger nærmest sentrum, jf. Figur 4-11.



Figur 4-11: Boligutvikling på tidligere næringsareal ved sjøen øst for Skutvika, Politihuset oppe til venstre (Blom)

Vegen i Skutvikskaret er sprengt gjennom høydedraget på Aspøya og blir utgangspunkt for noen unntak i bebyggelsesmønsteret. Flere større leilighetsbygg har fått høye fasader mot sør og øst fordi de følger høyden til kvartalsbebyggelsen langs Steinvågvegen og samtidig tar opp høydeforskjellen

mot Skutvikskaret. Deler av denne bebyggelsen har ikke henvendelse til gaten. Politihuset i Nedre Strandgate og Gange Rolvs gate danner også et unntak med sin størrelse og høyde, jf. Figur 4-11. Bygningen tar opp store høydeforskjeller der Øvre Strandgate avsluttes mot Gang Rolvs gate.

Områdene i nordre ende av Skutvikskaret har ingen bymessig organisering. Fjordgata utgjør sammen med Havnegata en lang lineær forbindelse mellom bratt terreng og utfylte havneflater bebygd av store innadvendte haller med høyde tilsvarende to etasjer. Nord i Skutvikskaret flater terrenget ut, men området sør for Fjordgata er likevel stort sett ubebygd.

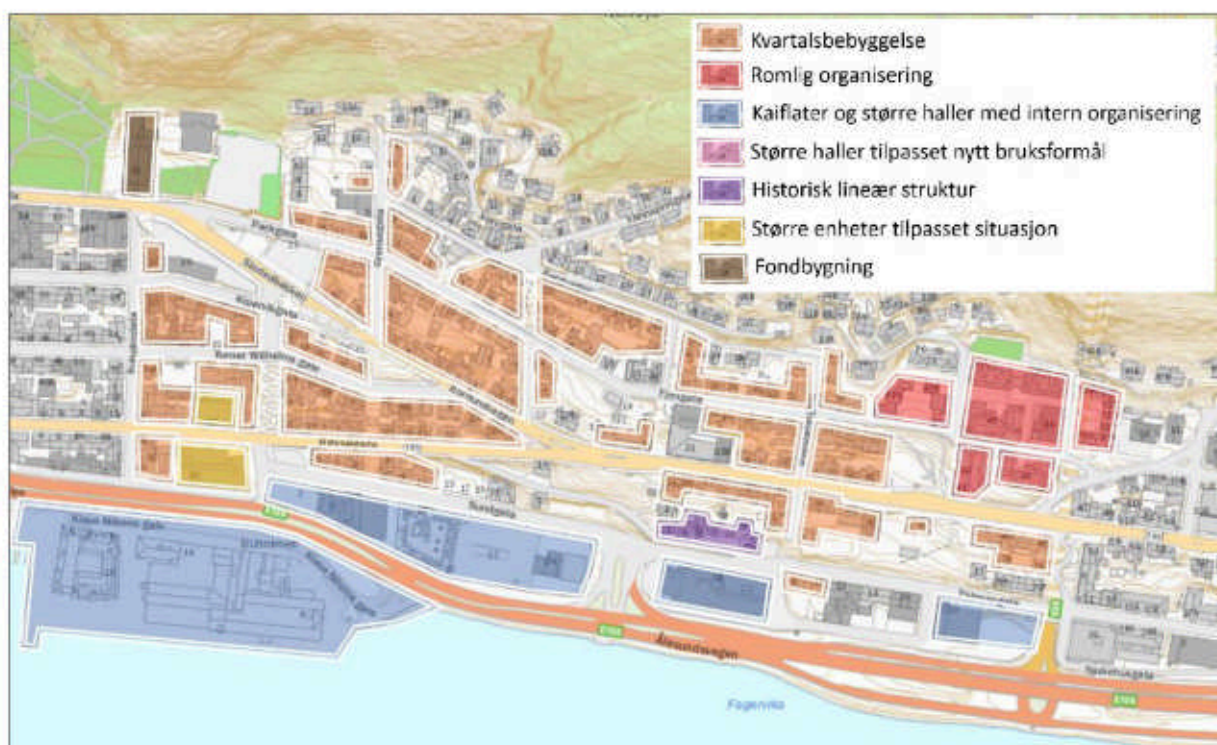
Byområdene rundt Skutvika inneholder få monumenter eller markante byrom. Parken på toppen av Storhaugen er et fondmotiv i Statsråd Daaes gate og Gange Rolvs gate. Aspøy skole og Ålesund kirke er viktige monumentale byggverk i byen, men der de ligger øst for parkgaten Aspegata tilhører de i større grad sentrum og murbyen enn midtre Aspøya og trebyen.

Ysteneset

Utenfor Ysteneset er Borgundfjorden et fjordrom avgrenset av Sula i sør og mer lokalt definert av Voldsdalsberga i øst, Buholmen i vest og Bålholmen og Hessa med Slinningsodden i sør. Landskapet her er preget av store veganlegg som danner avslutningen på langsgående utfyllinger i sjøen. Buholmen i vest utgjør en større kaiflate utenfor hovedvegen. Over bebyggelsen avgrenses landskapsrommet av steile skråninger med mye berg i dagen opp mot Aksla, jf. Figur 4-12.



Figur 4-12: Landskapsformer sørvest på Nørvøya



Figur 4-13 Bebyggelsesmønster ved Ysteneset

Nært fjorden er både Ålesundsvegen og Sundgata-Ystenesgata forbindelseslinjer parallelt med fjorden. Sett fra sjøen er Borgundvegen den første langsgående veglinjen som inngår i kvartalene og slik er en del av det bymessige strøket i dette området, jf. Figur 4-14.



Figur 4-14: Borgundvegen 19-21 mot øst fra krysset med Røysegata, 1950-årene (Stiftinga Sunnmøre Museum)

Fra Røysegata-Borgundvegen opp mot byfjellet understreker flate langsgående gater og bratte tverrgater landskapet som heller mot sør. Relativt jevn byggehøyde forsterker opplevelsen av landskapsformen. Lenger vest vender landskapet mot sørvest, noe som tas opp av vridningen i gatenettet i Fjellgata og Bergvegen. Parallelt med disse gatene formidler Storledbakken høydeforskjell mot sentrumskjernen.

Bebyggelsen langs Ålesundsvegen og Sundgata-Ystenesgata, samt på Buholmen, er dominert av større næringsbygg og noen leilighetsanlegg som typologisk sett er haller eller sammenbygde enheter ordnet etter en intern organisering og parkering, og formmessig uavhengig av tilliggende gateløp. Byggehøydene her varierer mellom to og fire etasjer.



Figur 4-15: Fra Ysteneset mot vest. Sentrumsbebyggelse med vesentlig boliginnslag i høyereliggende gater og større næringsbygg og transformert industri på utfylte masser ved E136 og Ystenesegata/Sundgata (1881.no)

I de øvre kvartalene mellom Bruholmgata i vest og Sjukehusgata i øst er Borgundvegen og Fjellgata de viktigste langsgående gatene. Visse steder går Fjellgata og Bergvegen på to nivåer for å møte høydeforskjell. Bebyggelsen i dette området varierer mellom frittliggende lave småhus og bygårder på fire etasjer. Byggemateriale er både tre og mur. Områdene får en tilnærmet helhetlig karakter fordi bebyggelsen så tydelig er organisert etter gateløpene.

Bebyggelsen i Ystenesgata 1-11 står for seg selv som en uregelmessig lineær struktur, trolig organisert etter en eldre ferdselslinje mot et tidligere sund mot Buholmen. Lave trehus med saltak har vesentlig mindre grunnflate enn bebyggelsen ellers i området jf. Figur 4-16.



Figur 4-16: Eldre bebyggelse nederst i Ystenesegata, lineær uregelmessig organisert (1881.no)

Ved Klipra finnes flere større bygningsanlegg som er romlig organisert for å danne åpne gårdsrom. Tidligere Nørøy skole i enden av Bruholmgata danner et markant fondmotiv som er tydelig helt fra kaikanten på Buholmen. Gjerdegata er bredere enn parallellgatene og fremstår som en branngate eller allmenning. I nedre del har den fått et parkmessig preg der stigningen tas opp med krappe svinger avgrenset av murer og vegetasjon.

4.5 Friluftsliv og byliv

Fagtema friluftsliv og byliv belyser tiltakets virkninger for brukerne av utredningsområdet. Temaet omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og i naturen ellers. Begrepet byliv understreker at friluftsliv i byen er inkludert i analysen. (Kilde: V712 – Konsekvensanalyser, Statens vegvesen, 2018)

Figur 4-17 viser områder tilrettelagt for friluftsliv. Kartet viser byens parker, lekeplasser, idrettsanlegg og turstier. Kartet viser tydelig byfjellet Akslas betydning som turområde. For disse turene er ofte byparken og fjellstuetrappene utgangspunkt. I andre karttjenester er det også vist turruter i bysentrum. Byvandring er en populær aktivitet både organisert og uorganisert og deltakere er både tilreisende og fastboende.

I tillegg benyttes byens vannrom og tiliggende fjordsystem av flere fritidsbåter, både til ferdsel, opphold og fiske. Det fiskes også fra kaier og det som er igjen av naturlige svaberg i planens influensområde.

Øst for planområdet i planens influensområde ligger Volsdalsberga. Der er både innendørs fotballhall og klatrevegg, samt utendørs stadionanlegg. I tillegg til at AaFK spiller sine hjemmekamper her, arrangeres det turneringer, treninger, messer og konserter på disse anleggene. På Volsdalsberga er det også badeplass og friluftsområder. Selv om det er god visuell kontakt mellom Ysteneset og Volsdalsberga, så er det krevende å bevege seg mellom områdene fordi E136 danner en barriere. Det er bygget en midlertidig gangbro for å avhjelpe dette.



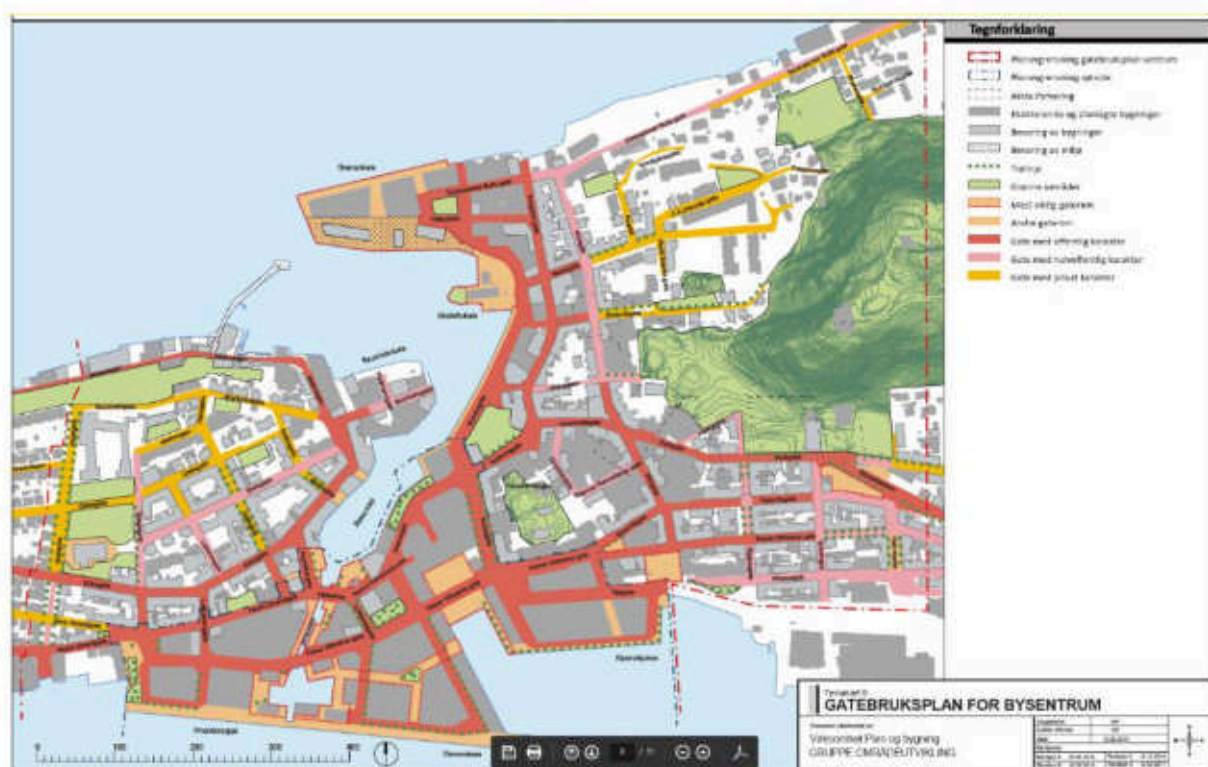
Figur 4-17 - Kart med oversikt over registrerte områder for friluftsliv. (Kilde: Ålesund kommune)

I Ålesund spiller bygater og offentlige plasser en viktig rolle for rekreasjon. Attraktive byrom er viktige sosiale møteplasser for lek og opphold. De er mål underveis i byvandring eller for turer som kombinerer fjellvandring og urbane opplevelser. Kontakt med sjø er en grunnleggende kvalitet for flere av bygatene og plassene. Figuren under viser gatebruksplanen for sentrum, jf. Figur 4-18.

Gatebruksplan for bysentrum er utarbeidet for å gi en hierarkisk oppbygging av gatene i sentrum og hvilke sentrumsfunksjoner man ønsker på gateplan basert på hvor offentlig en gate er.

Gatebruksplanen har lagt vekt på å føye sammen eksisterende sentrum med ny utbygging. Brosundtunnelen vil ikke direkte berøre disse områdene, men kan ha betydning dersom det blir aktuelt å ruste opp gater og plasser i de ytre sentrumsområdene. Videre vestover kan Nedre Strandgate og Kirkegata opparbeides som bygater med høy kvalitet for gående og syklende og for opphold underveis.

Tilsvarende kan en fremtidig oppgradering av Storledbakken og Borgundvegen bidra til at østre deler av sentrum knyttes tettere til sentrumskjernen.



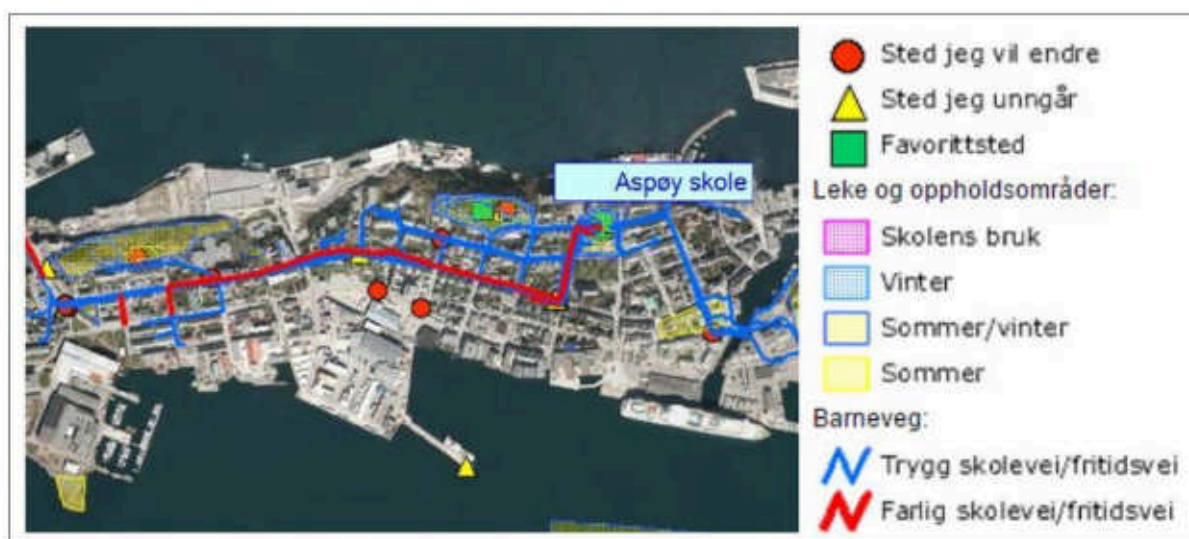
Figur 4-18 – Veiledende gatebruksplan vedtatt i Ålesund kommune

4.5.1 Barn og unges interesser

Bysentrum har få grønne lunger og åpne møteplasser spesielt tilpasset barn og unge. Det er behov for å utvikle et slikt tilbud for denne gruppen. I sentrum er Museumshaugen et svært viktig grøntområde, som for tiden mangler god tilknytning til gatene rundt. Rådhusplassen er en åpen plass som er viktig som urbant, sentrumsnært møtested for flere grupper, deriblant barnefamilier og ungdommer. Plassen er noe nedslitt, men det er igangsatt et prosjekt for å oppruste plassen som sees i sammenheng med planene for Ålesunds sentrale sydside.

Hans Marta-haugen (ved Johs. Aarflots gate) og lekeplassen ved Kirkegata 33 er de to kommunale lekeplassene nærmest Skutvika. Øvre Brøggerplan ved Nedre Strandgate ligger nærmere sentrum. Ingen av de tre plassene ser ut til å bli direkte berørt av planlagt tunnelutløp, men Kirkegata og Nedre Strandgate kan få et endret trafikkbilde som følge av en tunnel under Brosundet.

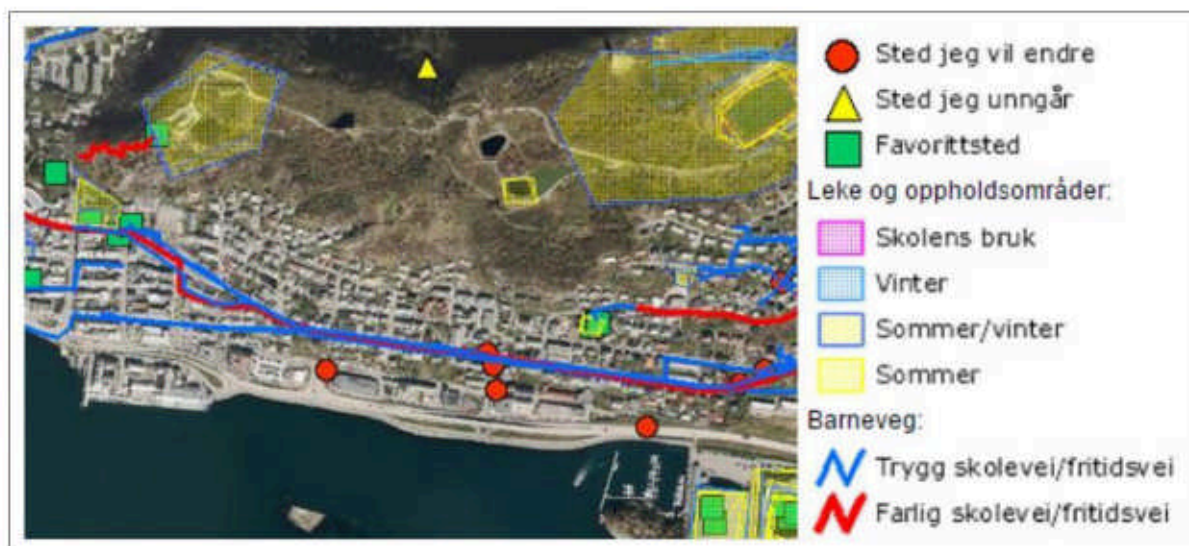
Barnetrakk utført av fjerde trinn ved Aspøy skole indikerer at Storhaugen er et favorittsted for flere og at øvre del av Aspegata sammen med Kirkegata/Steinvågvegen oppleves som farlige strekninger. Nedre Strandgate ved Politihuset oppleves negativt. Figur 4-19 viser barnetrakk-registreringer på Aspøya.



Figur 4-19 - Barnetråkk-registreringer ved fjerde trinn ved Aspøy skole (Ålesund kommune)

I nærområdene til et tunnelutløp ved Ystneset er det ingen offentlige lekeplasser. De nærmeste er Byparken lekeplass i Parkgata og Brusdalshegen i Borgundvegen ved Fjellgata. Ingen av disse vil bli vesentlig berørt av en ny tunnel.

Barnetråkk ved fjerde og sjette trinn ved Voldsdalen skole peker ut lekeplassen i Parkgata og ballbanen ved den tidligere Nørvøyskolen som favorittsteder. Borgundvegen oppleves av noen elever som en farlig skoleveg. Vegkrysset der E136 knyttes til Sundgata oppleves sammen med innløpet til Ellingsøyntunnelen som negative steder. Det gjelder også for kryssene mellom Borgundvegen og Sjukehusgata og Fjellgata, jf. Figur 4-20.



Figur 4-20 - Barnetråkk-registreringer ved fjerde og sjette trinn ved Voldsdalen skole (Ålesund kommune)

4.6 Naturmangfold

Temaet omhandler naturmangfold knyttet til terrestriske (landjorda) og marine (brakkvann og saltvann) systemer, inkludert livsbetingelser knyttet til disse. Naturmangfold defineres iht. naturmangfoldloven som biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold som ikke i det alt

vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning. (Kilde: V712 – Konsekvensanalyser, Statens vegvesen, 2018)



Figur 4-21: Kart med oversikt over fredede og truede arter samt fremmede arter. (Kilde: Ålesund kommune)

Den fredede arten *Sporebrusthette*, ligger i områder som ikke fysisk berøres av tiltaket. I Bysentrum er flere fugler og treslag registrert som truede og sårbare arter. Her finnes og en rekke fremmede arter, stort sett kjente hagevekster. Nært de aktuelle tunnelinnslagene finnes den truede arten villeple nord i Skutviksskaret og den fremmede arten platanlønn ved Ysteneset.

4.7 Kulturarv

Fagtemaet kulturarv omfatter spor etter menneskers virksomhet gjennom historien knyttet til kulturminner, kulturmiljøer og kulturhistoriske landskap. Kulturminner og kulturmiljø er definert i Lov om kulturminner. Kulturminner er her definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Kulturmiljø er definert som et område der kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. Kulturhistoriske landskap skal i denne sammenheng forstås som større sammenhengende områder med kulturmiljøer, der den kulturhistoriske dimensjonen er framtrædende. (Kilde: V712 – Konsekvensanalyser, Statens vegvesen, 2018)

Øst og vest for dagens bykjerne finnes mange spor etter menneskelig aktivitet fra tidligere tider. Vest på Hessa er det gravminner fra bronsealder, jernalder og vikingtid. Ved Steinvågsundet har det vært uavbrutt bosetting fra 1200- tallet frem til i dag. Skutvika utviklet seg til et lite fiskevær på 1700-tallet. På 1850-tallet kom verftene til Skutvika og pakkhus ble bygd langs sjøkanten og rundt neset til Sildegarnsholmen. Boliger ble bygd langs Kirkegata og Steinvågvegen. Den tidligere stien er blitt til en gate. Verftene flyttet på 1900-tallet og matvareindustrien inntok områdene i sjøkanten fra Nedre Strandgate til Kvenneset, der Aalesund Mekaniske Verksted fortsatte sin virksomhet. Området midt på Aspøya, som kalles trebyen, ble samtidig bygd ut med flermannsboliger. I siste halvdel av 1900-tallet var det liten utvikling på øya. Fabrikkene mistet sin betydning og bilhold var blitt vanlig, noe som falt sammen med utvikling av nye boligområder lenger vekk fra sentrum.

I øst ligger den tidligere middelalderske kjøpstaden Borgund, i et område der det også er spor etter steinalderbosetting. På Voldsdalsberga er det bosettingsspor fra middelalderen. I de siste tiårene på nittenhundretallet endres områdene like øst for sentrum når Ålesundvegen (E136) blir etablert som gjennomgående hovedveg på en utfylling i sjøen og Sundgata forlenges til Gjerdegata samt at Buholmsundet blir fylt ut. Flere store næringsbygg og leilighetsanlegg er oppført mellom Sundgata og

Ålesundvegen og på Buholmen. I 1987 åpnes Ellingsøy-tunnelen som ligger under Sjukehusgata og er knyttet til europavegen i et planskilt kryss med tunnelpåkugg rett under Ystenesgata.

I Ålesunds sentrumsområde er det ikke registrert førreformatoriske eller arkeologiske kulturminner, men med tanke på de rike funnene på øyene rundt er det sannsynlig at slike spor er forsvunnet under utbygging eller fortsatt ligger i bakken. På slutten av 1600-tallet ble det ryddet plasser der murbyen ligger i dag. Jordsmonnet ved Ålesundet er magert og terrenget bergfylt og kupert. Det har ikke vært grunnlag for husdyrhold og jordbruk som hovednæring. Gode havneforhold og nærhet til fiskerike farvann har derimot gjort fiske, ferdsel på sjøen og handel med havets produkter til viktig livsgrunnlag.

Ålesund fikk bystatus i 1848 og hadde da 1300 innbyggere. Fiskeeksporten tidoblet seg fra 1835 til 1860 og byen ble en stadig viktigere handels- og eksporthavn. Tidlig industrialisering førte til modernisering av næringslivet som skapte økonomisk grunnlag for byvekst. I 1900 var folketallet 11.700.

Ved forrige århundreskifte besto bygningsmassen i byens sentrum av boliger, sjøboder og handels- og lagerhus av tre. Havnen med sjøboder var sentrum. Her fulgte hovedgaten strandlinjen og krysset sundet på en bro. Et uregelmessig nett av veger og gater var lagt i terrenget uten nivellering eller jevne bredder. Bybrannen i 1904 utslettet så godt som hele sentrumsbebyggelsen og var utgangspunktet for planlegging og gjenreising av det som skulle bli jugendbyen.

Murtvang ble innført mellom Aspegata i vest og Gjerdegata og Fabrikkgata i øst. Disse gatene skulle være 20 meter brede alléer mens andre gater skulle være 12,5 meter. Gater skulle være åpne i begge ender. Økonomien tillot ikke omfattende endringer og terrengtilpasning og byen beholdt derfor mye av gatemonsteret fra før brannen. Heller ikke sjølinjen ble nevneverdig endret i gjenoppbyggingen.

Gjenoppbyggingen foregikk over en kort periode og bebyggelsen er preget av internasjonale og nasjonale strømninger der jugend som stilart representerte en frigjøring fra historismen som ble oppfattet som falsk. I Norge sammenfalt dette med interesse for en nasjonal byggeskikk inspirert av tanker om en storhetstid i middelalderen. Sentrumsbebyggelsen fra denne tiden varierer i høyde, materialbruk og stiluttrykk, men har likevel et helhetlig preg på grunn av gatebredder, bruk av mur og stein og formspråk.

Etter annen verdenskrig er bysentrum endret ved at gjennomfartsgater er lagt på sjøsiden av bebyggelsen og ved utfylling av huker og etablering av større nye kaier. Flere sjøboder ligger etter hvert ikke til sjøen og mange har også fått ny anvendelse.

NBI-området

Bysentrum inngår i Riksantikvarens NBI-register som et kulturmiljø i by av nasjonal interesse. I slike områder forutsettes det at det vises særlige hensyn ved forvaltning og utvikling. Mange av bygningene i NBI-området er regulert til bevaring i reguleringsplan Ålesund sentrum, noe som blir bekreftet og supplert i kommuneplanens arealdel. Vernet gjelder først og fremst gjenreisingsbyen med jugendbebyggelse fra etter bybrannen i 1904, men inkluderer også bebyggelse fra andre perioder.

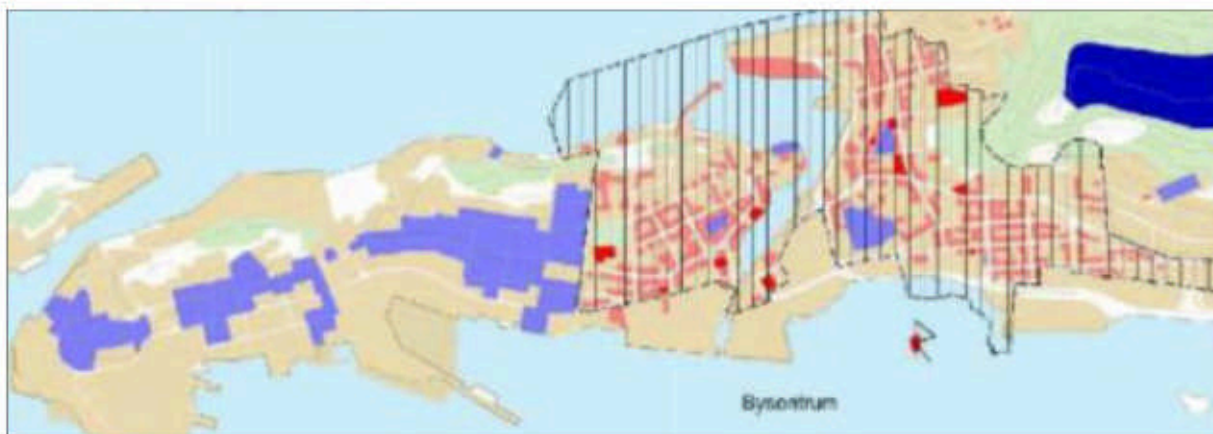
I vest er området avgrenset av Aspegata og vil ikke bli berørt av Brosundtunnelens utløp ved Skutvika. I øst er situasjonen annerledes. Eldre trehusbebyggelse i Ystenesgata inngår i NBI-området og er også utpekt til bevaring i sentrumsplanen. Dette gjelder en gruppe trehus fra før bybrannen i 1904 som representerer en eldre bebyggelsesstruktur. Figur 4-16 viser husene i skråfoto. Bygningsmiljøet ligger nært planlagt tunnelpåkugg i øst. Selve tunnelpåkugget kommer i området som er markert som NBI-område, men er lokalisert slik at det ikke fysisk berører bebyggelsen.



Figur 4-22: Utsnitt fra Riksantikvarens karttjeneste Askeladden med NB-området markert med brun flate.

Kommuneplanens arealdel hensynssone bevaring

Kommuneplanens arealdel foreslår vern for mye av bybebyggelsen sentralt på Aspøya og villastrøket på Nørve. Bestemmelsene og retningslinjene stiller krav om at kulturhistoriske verdier skal kartlegges nærmere og eventuelt sikres gjennom reguleringsplan. Brosundtunnelen vil ikke berøre Nørve som ligger lenger øst. Derimot vil tunnelens vestre utløp kunne berøre kulturmiljø som er gitt hensynssone bevaring på Aspøya. Det gjelder særlig strøkene langs Kirkegata/ Steinvågvegen. Planen gir bestemmelser og retningslinjer for kartlegging og sikring av kulturhistoriske verdier og at opprinnelig stil og materialbruk skal bevares i bebyggelsen.



Figur 4-23: Kommuneplanens arealdel temaplan 4: Kulturminner, -miljø og -landskap, bevaring av bygnings- og kulturmiljø markert med blå flater

Regional delplan kulturminne

Planen gir en oversikt over et utvalg automatisk fredete kulturminner, alle vedtaksfredete kulturminner og områder regulert til bevaring. I tillegg foreslås vern av kulturminner av regional betydning. Flere av disse er vernet i nye planer som trebyen på Aspøya som nå er utpekt til bevaring gjennom kommuneplanens arealdel.

DIVE-analyse industri- og trebyen på Aspøya

Kommunen har utført en DIVE-analyse for industri- og trebyen på Aspøya, byen som vokste frem fra midten av 1800-tallet til midten av 1900-tallet. Denne delen av Ålesund ligger vest for Aspegata og er utenfor NBI-området.

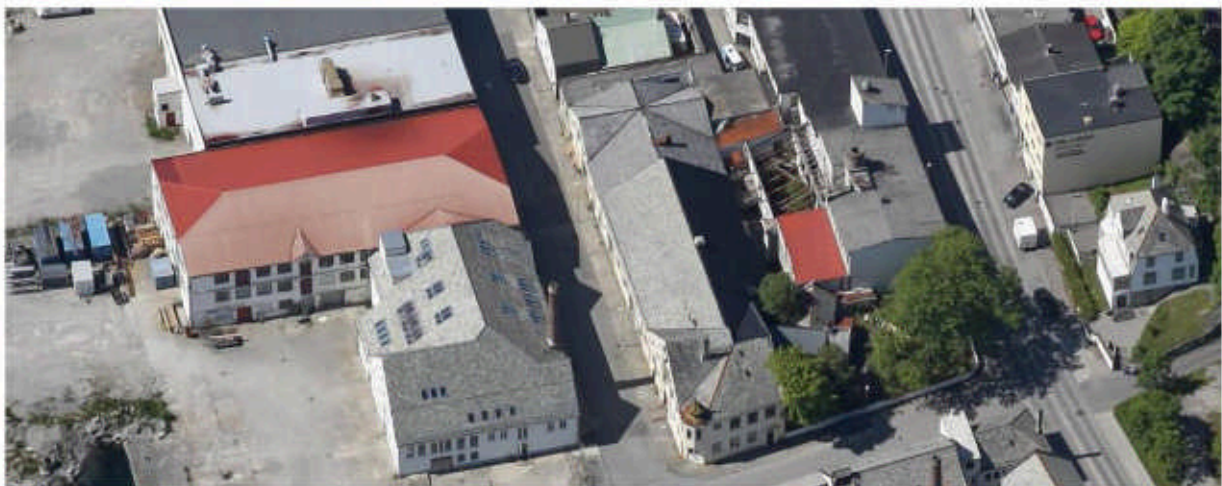
Analysen begynner med spor fra før industrien. Skutvika er en gammel havn og et gammelt fiskevær som har hatt fastboende fra 1700-tallet. Her ligger fortsatt et våningshus som kalles Skutvikhuset med stabbur i Ivar Aasens gate 7. Bygningene er fra før 1800 og de er flyttet hit før 1815.

Ivar Aasens gate 10 og 12 er bolighus i dag, men skriver seg fra to sjøboder fra 1800-tallet, men etter 1815. Verkstedet og bolighuset vis å vis med adresse Nødre Strandgate 62 er fra 1902 og hører til industribyens periode, jf. Figur 4-24.



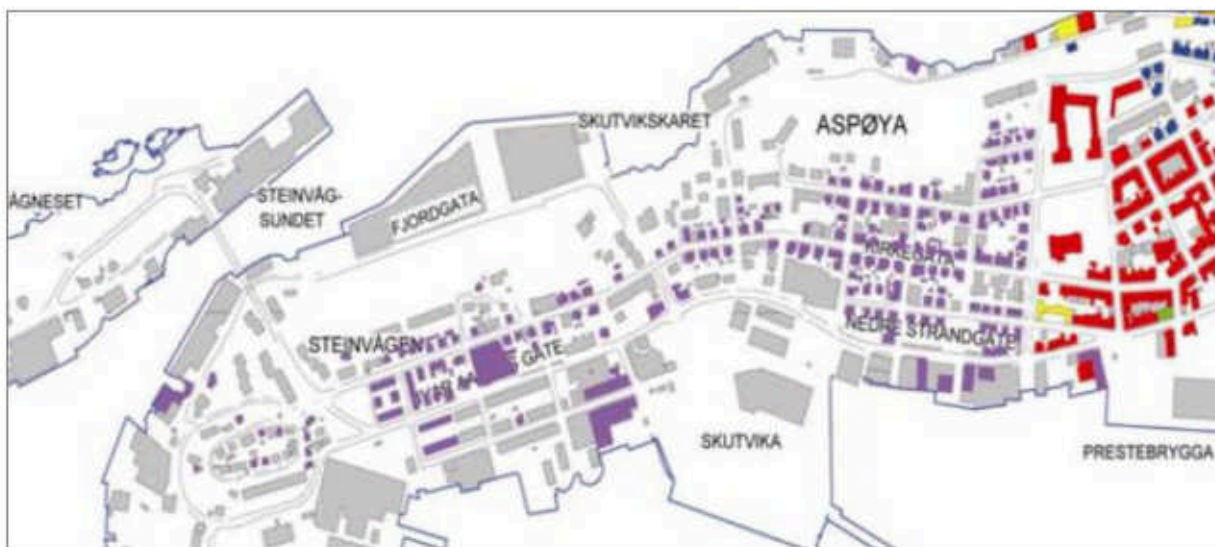
Figur 4-24: To tidligere sjøboder/rorbuer vest for Skutvikskaret, trolig Bårstad- og Holth-huset, og huset til bødker Schröder i øst

Fra industrien mot Aspevågen står noen få bygninger igjen, spredt og uten sin opprinnelige sammenheng. Bygningene blir vurdert til å være av høy kvalitet. Etter at bygningsmassen til Aalesund Canning ble revet, er anlegget til Møre Preserving på begge sider av Kjøpmannsgata, nummer 3 og 10, trolig det viktigste bygningsminnet fra denne epoken, jf. Figur 4-25.



Figur 4-25: Fabrikbygningene til Møre Preserving på begge sider av Kjøpmannsgata med Skutvikhuset ved det store treet i Ivar Aasens gate 7

Analysen bekrefter vurderinger fra *melding om konsekvensutredning bevaring Aspøya, Ålesund sentrum og Klipra* fra 2003, jf. Figur 4-26.



Figur 4-26: Utsnitt fra kart fra melding om konsekvensutredning bevaring Aspøya, Ålesund sentrum og Klipra der fiolette bygninger er foreslått regulert til bevaring.

Trebyen blir vurdert som bevaringsverdig med variert bebyggelse innenfor klare rammer i form av byggelinjer og proporsjoner. Her er flere eksempler på arkitektur av høy kvalitet i jugendstil, sveitserstil og nyere formuttrykk. Fabrikkbyen blir fremhevet som et verneverdig kulturmiljø med homogen utbygging av høy arkitektonisk kvalitet. Dette er navnet på et planmessig utbygd boligstrøk fra mellomkrigstiden, lagt nært industrien de er bygd for, mellom Skjervagata og Svalbardgata og Ivar Aasens veg og Steinvågvegen.

Tunnelutløpet på Aspøya ser ut til å kunne komme i konflikt med kulturminnene ved krysset Nedre Strandgate og Skutvikskaret og i østre ende av Steinvågvegen. Flere ligger nært planlagt tunnelutløp ved Skutvika.

SEFRAK

En lang rekke bygninger i nærheten av antatte munningsområder for tunnelen er registrert i SEFRAK. De viktigste av disse er omtalt i de ulike verneplanene. Unntakene er verksted/bolighus i Skutvika i Kjøpmannsgata 4 som er fra før 1908 og ligger nært planlagt nytt vegsystem. I øst ved Ystneset er to bygninger registrert i SEFRAK og markert med meldeplikt til kulturminnemyndighetene. Det gjelder Ystnesgata 8 og 10. Bolighuset i nummer 8 er flyttet hit fra Sykkylven i 1897 og var trolig ganske nytt da det ble plassert her. Nummer 10 er også en bolig, trolig fra ca. 1840, som ble da Ystnesgata ble regulert i 1934. Det virker lite sannsynlig at disse bygningene vil bli direkte berørt av Brosundtunnelen med tilfarer.

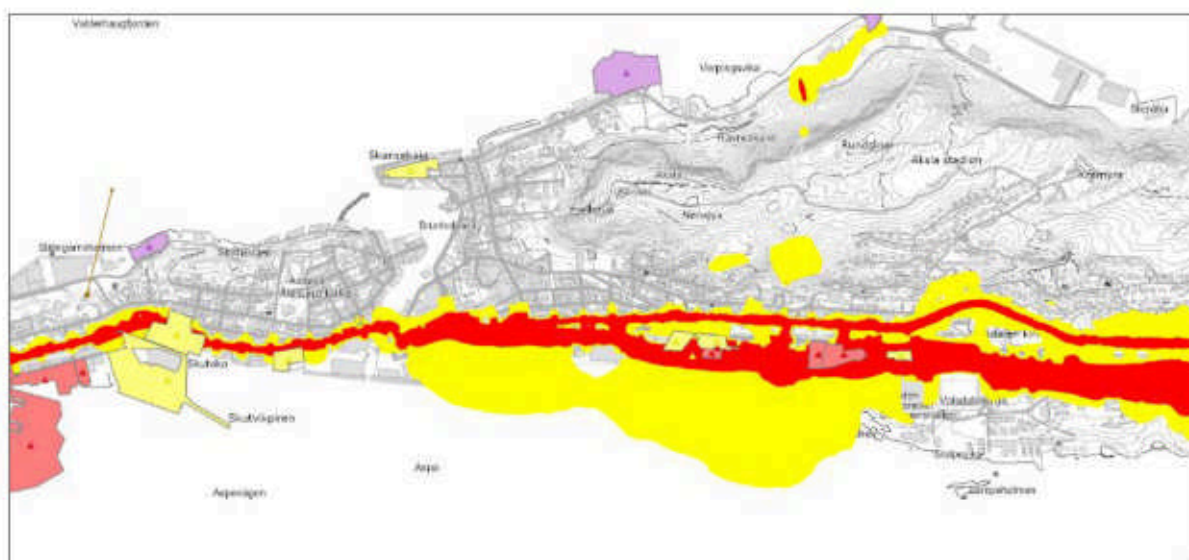


Figur 4-27: SEFRAK-registrerte bygninger vist med trekantene der rød fargekode er bygg som er meldepliktige etter kulturminnelovens §25. Vanlig praksis i Ålesund er at alle SEFRAK-bygg blir sendt til uttale hos fylkeskommunen.

4.8 Naturressurser

Naturressurser vurderes å ha liten betydning i dette planområdet som er tett utbygd by.

4.9 Forurensing



Figur 4-28 Kart som viser en oversikt over registreringer for temaet forurensing. (Kilde: Ålesund kommune)

4.9.1 Støy

Den største støykilden i sentrum er E136. Statens vegvesen har beregnet støyens omfang og dette er vist i figur 4-29. Det øvrige vegnettet utgjør også en støybelastning, men i mye mindre omfang. Dette er ikke kartlagt².



Figur 4-29 Støy fra vegtrafikk på E136 og fv. 390. Gul sone (mellom 55 og 65 dbA) og rød sone (65 dbA eller over) (Kilde: Statens vegvesen, kart hentet fra GisLINK)

² Støy vist i figur 4-28 er kartlagt i henhold til T-1442 og viser støy 15-20 år frem i tid. Figur 4-29 viser støy nivå fra strategisk støykartlegging som er dagens støy nivå



Figur 4-30 Beregnet støy fra cruiseskip som ligger ved Storneskaia. (Kilde: Notat RIA-415958-01, Multiconsult, 2014.)

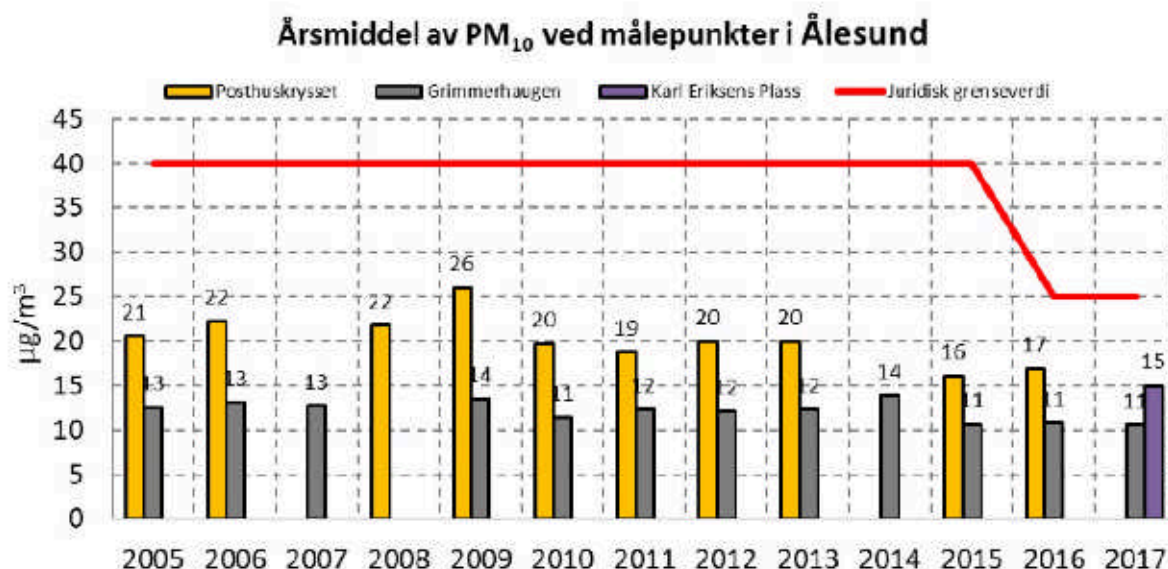
Andre støykilder i planområdet er først og fremst knyttet til havnefunksjonene. I forbindelse med reguleringsplanen for Ålesund sørside ble det gjort støyberegninger for støy fra Storneskaia. Figur 4-30 viser beregnet støy fra skip som ligger til kai, kombinert med dagens trafikk gjennom sentrum.

Hele området ligger innenfor det som i kommuneplanens arealdel er definert som avvikssone støy, jf. temakart D. Dette betyr at det kan tillates ny bebyggelse med støyfølsomme bruksformål innenfor avvikssonen forutsatt at det er avklart gjennom reguleringsplan og gitte avbøtende tiltak er ivarettatt.

4.9.2 Luftforurensing

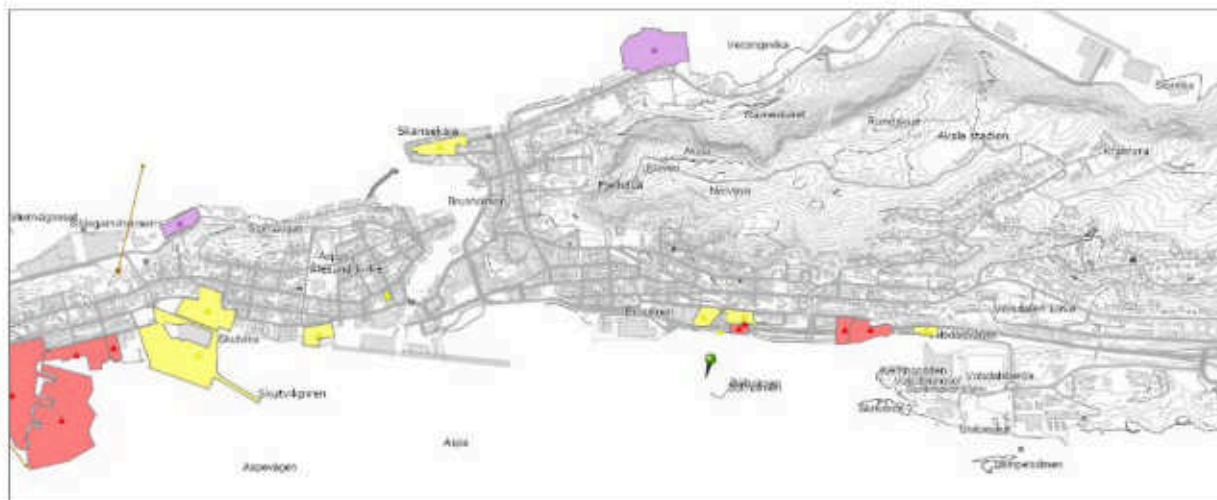
Det er to målestasjoner for luftkvalitet i Bysentrum, en ved E136, Sjøgata og en på Grimmerhaugen. Flerårige målinger har vist at kilden til luftforurensing i bysentrum er eksplisitt vegtrafikk. Det forekommer sporadiske forurensinger fra båtene i sentrumshavna, men pga. lokalklima og kildens utslippshøyde spres denne forurensing over området og faller vesentlig ned i sjøen nord for bysentrum.

Enkelte dager overskrider luftforurensingen gitte grenseverdier, men etter at man startet overvåkning av luftkvaliteten i Ålesund har det aldri skjedd at grensene som utløser krav om tiltak i hht. forurensningsforskriftens har blitt overskredet. Grunnen til dette antas å være lokalt klima med flere dager med regn og vind, men også kommunens enkle tiltak langs sentrumsgater hvor gatene koses og spyles oftere i forhold til vanlige driftsrutiner. Registrerte mengder de siste fem år har vist synkende tendens. Det er usikkert om dette skyldes meteorologiske forhold eller reelle utslippsreduksjoner. (Kilde: Tiltaksutredning mot svevestøv i Ålesund kommune, Ålesund kommune, 2016)



Figur 4-31 Figuren viser antall dager med forurensing over gitte grenseverdier. Tillatt grenseverdi per år er vist med rød linje og denne er ikke overskredet. PM₁₀: Svevestøv med partikkelstørrelse mindre enn 1/100 m.m. (Kilde: www.luftkvalitet.info)

4.9.3 Forurensset grunn



Figur 4-32 Forurensa områder er markert med rødt, gult og lilla

Det er registrert områder med forurensede masser ved tunnelinnslagene i Skutviksskaret og ved Ysteneset i Miljødirektoratets grunnforurensningsdatabase. Tidligere aktiviteter i disse områdene, med potensiale for forurensning, inkluderer Florvågen verft i Skutviksskaret, Ålesund gassverk samt Gamle Liaaen verft på Ysteneset.

Det foreligger miljøtekniske rapporter om områdenes historikk og fra tidligere utførte grunnundersøkelser med kjemiske analyser. Registrert forurensning er knyttet til polyaromatiske hydrokarboner (PAH-forbindelser), olje og enkelte metaller, som kobber, bly og kvikksølv. Det må vurderes om eksisterende informasjon må suppleres med ytterligere undersøkelser i byggeplanfase. Det må utarbeides tiltaksplan i tråd med forurensningsforskriftens kapittel 2. Tiltaksplanen må være godkjent før igangsettingstillatelse til terrenginngrep kan gis.

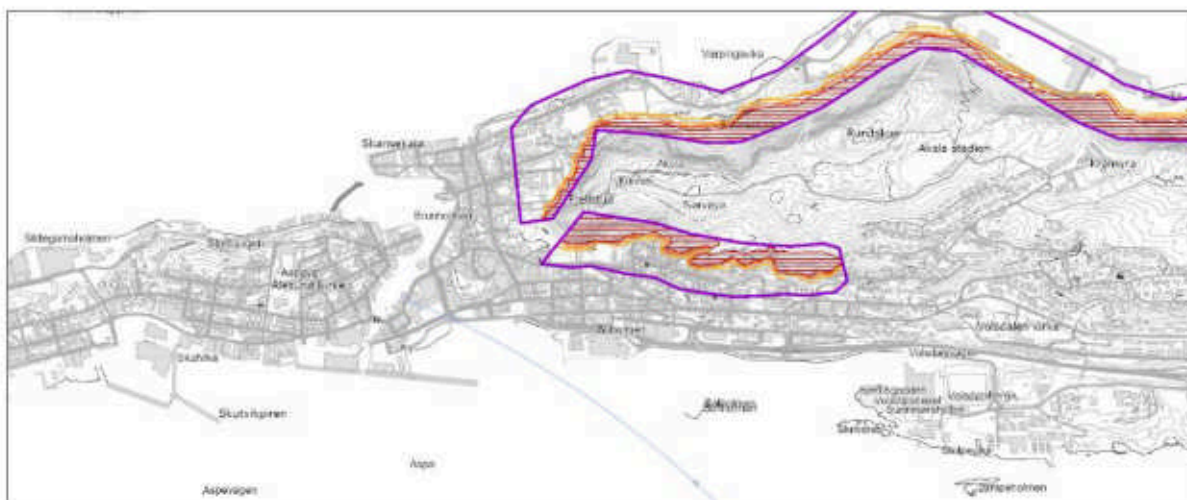
4.10 Samfunnssikkerhet

Kommunens kartbase, figur 4-33, viser to risikoforhold som må vurderes. Skredfare er vist og NVE har kartlagt området, jf. http://publikasjoner.nve.no/rapport/2017/rapport2017_53.pdf. Det må i videre planlegging avklares om dette forholdet påvirker hvilke krav som må stilles til vibrasjoner fra sprengnings- og anleggsarbeider i forbindelse med tunnelen.

Det andre forholdet som må vurderes er at store deler av området ligger under marin grense. I samband med det må det vurderes om tiltaket kan påvirke områdets stabilitet.

Det må også vurderes hvordan stormflo kan påvirke tiltaket. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes. Det må i tillegg vurderes om en ev. flodbølge fra Åkneset kan påvirke tiltaket. For å ivareta dette er det stilt følgende krav i kommuneplanens arealdel:

- Reguleringsplaner og tiltak som ligger på eller lavere enn NN 54 kote 3,3 skal planlegges og utformes slik at tilstrekkelig sikkerhet oppnås. Behov for risikoreduserende tiltak skal alltid vurderes. (§ 7.6 i bestemmelsene)
- Krav om dokumentasjon av sikkerhet for reguleringsplaner som ligger innenfor sone for oppskylling fra flodbølge (§ 7.7 i bestemmelsene)

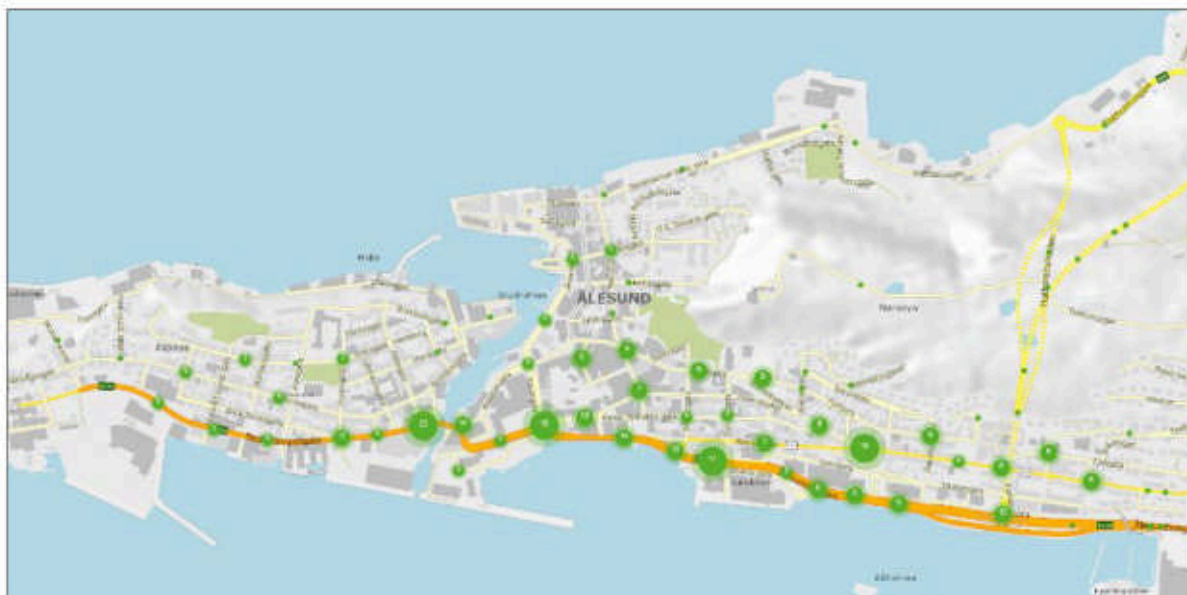


Figur 4-33 Kart over hensyn som må vurderes når samfunnssikkerhet skal ivaretas. (Kilde: Ålesund kommune)

Det er vurdert som sårbart at Hellebroa er eneste forbindelse til de ytre bydelene, også byens kjøproblematikk vurderes som problematisk for blålysetaters fremkommelighet.

4.10.1 Trafikksikkerhet

Registrerte ulykker viser at hovedvegnettet har relativt mange ulykker, men at det også forekommer ulykker på store deler av det øvrige vegnettet jf. Figur 4-34. Innenfor utsnittet som er vist på figuren er det fire drepte og 24 alvorlig skadede.



Figur 4-34 - Oversikt over registrerte trafikkulykker på dagens vegnett. (Kilde: Vegkart, Statens vegvesen, 2018)

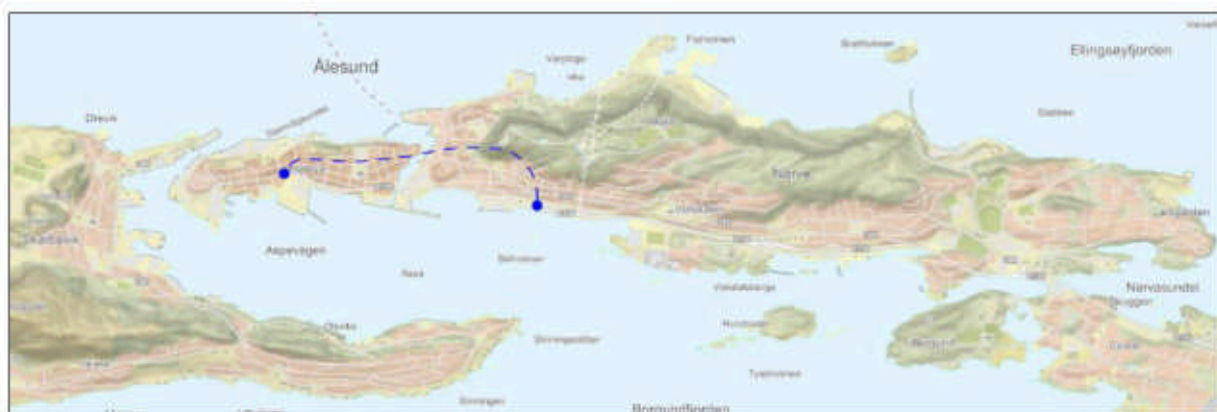
Trafikksikkerhet behandles videre som et eget tema inn under samfunnssikkerhet og det stilles krav til egne analyser som skal ivareta dette forholdet i den videre planleggingen.

5 Tiltaksbeskrivelse

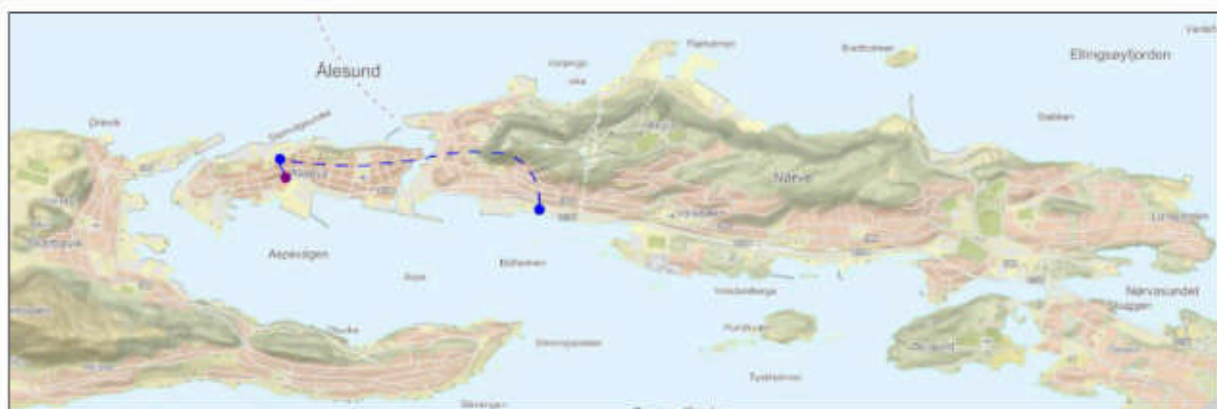
5.1 Overordnet siling

På bakgrunn av evalueringsprosessen gjennomført i etterkant av idéverkstedet og en oppsummering av tidligere forslag til løsninger, er det foretatt en samlet gjennomgang og systematisering av alle fremlagte alternativ og varianter. Vurderte alternativer, som man ikke går videre med, kan leses om i silingsrapport vedlagt planprogrammet (vedlegg 1) og de faglige vurderingene og innspillene så langt tilsier at alternativer med tunnelpåhugg i områdene Ysteneset og Skutvika/Aspøyas nordside er de alternativene som i størst grad tilfredsstiller kriteriene som er satt for den overordnede silingen. Dette er vist under, figur 5-1 og 5-2.

Dette er alternativer som også i størst grad bidrar til måloppnåelse ved gjennomføring av tiltaket. Mulighet for videreføring av vegløsninger østover og vestover er noe som bør inngå i vurderingene som skal gjøres i forbindelse med videre planprosess. Kryss i tunnel på strekningen mellom Ysteneset og Skutvika/Aspøyas nordside kan være ønskelig og må vurderes.



Figur 5-1 - Alternativ 1: Ysteneset-Skutvika



Figur 5-2 - Alternativ 2: Ysteneset-Aspøya nord (Fjordlaks) med vegarm til Skutvika

5.2 Forkastede alternativ

5.2.1 Alternativ 1 – Ysteneset - Skutvika

Alternativ 1 var lagt frem når planprogrammet ble sendt på høring som et av to alternativer som skulle utredes videre.

03.12.2020 gjorde Ålesund kommunestyre et prinsippvedtak om vegføring for Brosundtunnelen og vegføring videre mot Hessa der det heter:

Kommunestyret stadfester kommunedelplanen for Ålesund sin nordre trasé for vegføring for Brosundtunnelen og vegføring videre vest mot Hessa, som den mest framtidsrettede løsningen, og den beste for bomiljøet på Aspøya. Hva som vil være den beste løsningen for ny, framtidig undersjøisk tunnel mot Skarbøvika/Hessa tas det ikke stilling til nå.

Dette vedtaket avgrenser hvilke alternativ for Brosundtunnelen som skal vurderes videre. Bakgrunn for vedtaket var at alternativet med tunnelutløp og rundkjøring i Skutvika vil bli et problem for en god byutvikling i området. Skissene viser at alternativet med utløp og rundkjøring i Skutvika vil påvirke den tenkte kvartalsstrukturen negativt. Med bakgrunn i at det med høy sannsynlighet ikke kan være flere utløp fra tunnelen, vil kommunen velge en løsning slik at detaljreguleringsplan for Skutvika har forutsigbarhet. Kommunen skriver videre i saksutredning at alternativet med utløp nord for Skutvikskaret er det alternativet som vil gi den mest framtidsretta løsningen for videreføring til Hessa. Dersom man skulle gått for alternativet med utløp og rundkjøring i Skutvika, vil det bli vanskelig og antakelig svært kostbart å få en god forbindelse videre mot Hessa. Det er vurdert som en lite framtidsretta løsning når det er et alternativ som kan fjerne nesten all gjennomgangstrafikk



Figur 5-3 - Oversiktstegning for alternativ 1

5.2.2 Alternativ 8



Figur 5-4 - Alternativ 8: Ysteneset-Skutvika med kobling mot øst med kryss i tunnel

Alternativ 8 ble ikke forkastet gjennom grovsilingen. Dette alternativet innebærer at man ser på Brosundtunnelen i en større sammenheng, der man tenker seg å tilrettelegge for at man i fremtiden kan bygge en tunnel videre østover for å avlaste dagens innfartsveg, og kunne se for seg byutvikling langs til dagens veg.

For å få så stor overdekning som mulig under Brosundet må tunnellen fra Ysteneset bygges med maksimal stigning. En rundkjøring skal ikke bygges i stigning med mer enn 3 prosent. Det er ikke mulig å redusere stigningen på Brosundtunnelen uten at det går på bekostning av bergoverdekningen under Brosundet. Bergoverdekningen er allerede under kravene til undersjøisk tunnel. Summen av kravene om stigning, bergoverdekning og kryssutforming gjør at det ikke er tilrådelig å gå videre med alternativ 8.

5.3 Trasé som skal utredes i reguleringsplan

Dimensjoneringsforutsetninger for trasé:

- For veglinja i tunnel er valgt dimensjoneringsklasse H1 Nasjonal hovedveg, ÅDT < 6000 og fartsgrense 80 km/t. Denne har vegbredde 9,0 m. Tunnelprofil T9,5 og tunnelklasse C
- Vegareal i kryssområder er planlagt med gateutforming

Følgende inngår ikke i løsningen for Brosundtunnelen:

- Ombygging av avlastet veg (sentrumsgatene fra Ysteneset til Skutvika)
- Sjøpromenade mellom Meierikaia og Voldsalsberga
- Opprydding av forurenset grunn på Ysteneset

Det vurderes som sannsynlig at det vil bli stilt krav til etablering av rømningsveger fra tunnel. Det har vært vurdert avstandskrav, ulike løsninger og konkret lokalisering, men dette må vurderes nærmere og avklares gjennom detaljreguleringsplanen.

5.3.1 Nullalternativet

Nullalternativet er sammenligningsgrunnlaget for konsekvensanalysene, og skal være en framskriving av dagens situasjon i Bysentrum med kjente vedtatte tiltak. Det er naturlig å ta hensyn til planlagt utbygging etter Sørsideplanen, selv om full utbygging i tråd med planen ikke har avklart finansiering. To sentrale trafikktiltak fra planen er bekreftet i Bypakken og vil inngå i nullalternativet:

1. Ny Brosundbro, og ny gate i forlengelse av Keiser Wilhelmsgate
2. Kollektivterminal i Keiser Wilhelmsgate

5.3.2 Alternativ 2 – Ysteneset - Aspøya nord

Total tunnellengde er om lag 2100 meter inkludert portaler. Påhugg i øst er på Ysteneset, mens påhugg i vest er på Aspøyas nordside. Tunnelens linjeføring må optimaliseres i forbindelse videre arbeid med reguleringsplan. Både geologiske forhold, plassering av ev. rømningsveger og ev. tilknytning mot Aksla parkering kan påvirke linjeføring og dermed tunnellengde.

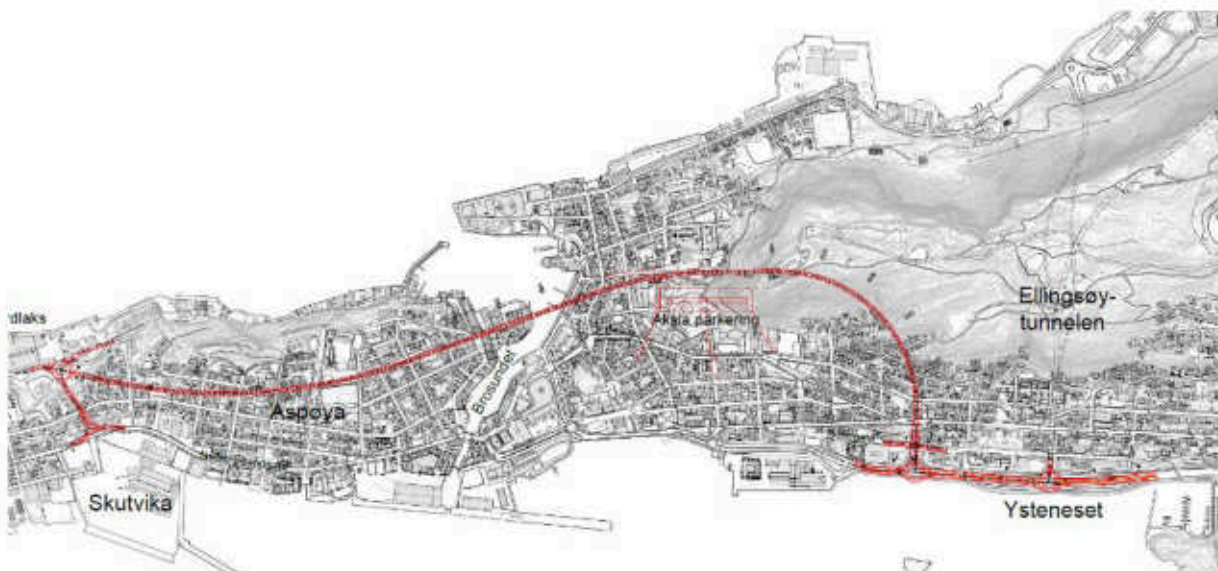
For løsningene skal det vurderes om det kan etableres direkte inn- og/eller utkjøring fra Brosundtunnelen til Aksla parkering.

På Aspøya må forbindelsen mellom sørsida og nordsida, Skutvikskaret, oppgraderes. Dette betyr at vegen må senkes for å få tilfredsstillende stigning. Det må også etableres tilbud for gående og syklende. Derfor må den eksisterende Brooklynbroa i Steinvågvegen erstattes med en lenger bro.

Reguleringsplanen må vise tilstrekkelig areal for å ivareta trafikkavvikling i anleggsfasen.

Utforming av løsninger som er vist i planprogrammet kan bli endret/justert som følge av mer detaljerte vurderinger som gjøres i reguleringsplan.

Kryssutforming er nærmere omtalt i kp 5.3.3.



Figur 5-5 - Oversiktstegning for alternativ 2 (tegning B02 i vedlegg 2)

5.3.3 Kryssutforming

På Ysteneset må kryssløsning sees i sammenheng med kryss mellom E136 og rv. 658 (Ellingsøy-tunnelen) siden avstanden er kort og trafikal påvirkning mellom de er stor. Planprogrammet, D-tegninger i vedlegg 2, viser følgende alternative utforminger av kryssene:

- Kryss med signalanlegg + mindre ombygging Ellingsøykrysset
- Rundkjøring + mindre ombygging Ellingsøykrysset
- Rundkjøring + ny rundkjøring Ellingsøykrysset (inkl. riving av «flyover»)
- Kryss med signalanlegg i begge kryss (inkl. riving av «flyover»)

Kryssløsning for Brosundtunnel må i arbeidet med reguleringsplanen planlegges slik den ivaretar trafikken som blir skapt av tunnelen, løsningen må ikke gi trafikale problem for Ellingsøy-tunnelen og løsningen trenger ikke omfatte andre strekninger enn de som er nødvendige for å løse den trafikale endringen som Brosundtunnelen medfører. I forbindelse med planprogrammet er flere alternativ vurdert, men det er ikke konkludert med hva som vil være den beste kryssløsningen. Alternative kryssløsninger må konsekvensutredes, og basert på dette må reguleringsplanen gi en anbefaling.

Riving av «flyover» kan være ønskelig for å minske barrierevirkningen, men trenger ikke å inngå i løsningen for Brosundtunnelen. Dette er noe man kan vurdere i en senere fase av bypakken, som en del av en helhetsløsning inn mot sentrum.

På Aspøyas nordside viser planprogrammet en løsning med rundkjøring, men annen kryssutforming kan være aktuell. Dette omfatter også løsning for Skutvikskaret og kryss med Nedre Strandgate og Ivar Aasens gate. Hvilke forutsetninger man har for veg videre vestover vil være avgjørende for hvordan man bør løse kryssutformingen i dette området. Kryssutformingen vestover og kobling mot fremtidig omregulert areal i Skutvika kan løses på flere måter. Det er derfor vist to løsninger, en for midlertidig fase der Ivar Aasens gate er hovedveg til/fra Skarbøvika og Hessa, og en fremtidig fase der det kan tenkes at ny hovedveg til/fra Skarbøvika og Hessa går på nordsiden av Aspøya med en ny kryssing av Steinvågsundet. Areal til begge varianter bør sikres i en reguleringsplan. Dette må vurderes nærmere i reguleringsplanen. I dette området må også konsekvenser knyttet til omlegging av adkomst til kloakkrenseanlegg inngå i vurderingene. Alternative kryssløsninger må konsekvensutredes.

I utredningen *Framtidige kollektivkonsepter i Ålesund* fremkommer det at begge alternativene kan inngå i kollektivtraséens ruter, henholdsvis ekspressruta (628) på Ysteneset og hovedruta (618) i Skutvika. Reguleringsplanen må synliggjøre ev. kollektivfiler inn/ut av kryssområder, samt vise hvordan kollektivtrafikken kan prioriteres gjennom krysset.

Reguleringsplanen må vise tilstrekkelig areal for å ivareta trafikkavvikling i anleggsfasen.

Utforming av løsninger som er vist i planprogrammet kan bli endret/justert som følge av mer detaljerte vurderinger som gjøres i reguleringsplan.

5.3.4 Deponering av masser

Det meste av tunnelsteinen vil benyttes på Ysteneset, både for utbygging av tiltaket, men også til bygging av midlertidige omkjøringsveger. Det kan være aktuelt å sette av tilstrekkelig areal til at alle overskuddsmasser deponeres på Ysteneset for tilrettelegging for fremtidige utbyggingsareal. Det er ikke aktuelt å etablere rene massedeponi innenfor planområdet.

Tunnelstein vurderes som en ressurs som kan benyttes til samfunnsnyttige formål. Før man går i gang med utbygging må tiltakshaver i samråd med planmyndighet vurdere om de skal stilles krav til hvor eventuelle overskuddsmasser skal lokaliseres eller om man skal la entreprenøren få eierskapet til massene.

5.4 Trafikale vurderinger

Gjennom arbeidet med planprogrammet er det utarbeidet og kalibrert en transportmodell for det aktuelle området. Delområdemodellen DOM NordVest er benyttet. Modellgrunnlaget er mottatt fra Statens vegvesen, og modellen er videre kalibrert for å samsvare best mulig med observert trafikk og automatiske tellinger fra Statens vegvesen. Kalibrert modell gir god konsistens med dagens situasjon (år 2016 i modell) og er et godt utgangspunkt for det videre arbeidet med beregninger og analyser for Brosundtunnelen.

Modellen har tatt utgangspunkt i dagens bebyggelsesstruktur og framskrevet denne. Det er ikke tatt inn i modellen at det kan komme større utbyggingsområder i sentrum som Kvenneset og Skutvika. Dette med bakgrunn i at det vil gi et feil bilde å legge inn eksempelvis 3000 bosatte ett sted i Ålesund, uten å endre bosettingsmønster ellers i kommunen. Det samme vil gjelde for arbeidsplasser og tjenestetilbud, dette påvirker i tilsvarende grad modellverktøyet. På et så tidlig stadie som planprogram vil det være like feil å legge inn disse boligene som å la være. Det vil ikke si at man ikke skal ta hensyn til dette i videre planlegging, men det kan være at det vil være vanskelig å modellberegne denne endringen.

I planprogrammet er det beregnet trafikk for året 2050:

- Dagens situasjon
- Nullalternativet
- Alternativ 1
- Alternativ 2
- Alternativ 1 med bompenger
- Alternativ 2, med bompenger. En beregning som har med et forslag til restriktivt tiltak, bompenger.

For kapasitetsvurderinger knyttet til kryss, er det brukt SIDRA og AIMSUN som modellverktøy.

5.4.1 Beregnede trafikkmengder og trafikkutvikling

Utarbeidet trafikkanalyse for Brosundtunnelen, viser forskjellen i trafikkstrømmer og trafikkmengder mellom tunnelalternativene holdt opp mot et referansealternativ. Det er også lagt inn bompenger på noen beregninger, med differensiert bomtakst - dobbel takst for å kjøre i bygatene kontra å kjøre i Brosundtunnelen (kr 40 mot kr 20, med dobbel takst for tungbil – uten rabattordning).

Tabell 1: Beregnede trafikkmengder

Alternativ	Brosundet, over bruene i gatenettet	Brosundtunnel	Total trafikk
Dagens situasjon (2016)	14 500	X	14 500
Nullalternativet (2050)	19 600	X	19 600
Alternativ 1 (2050)	13 600	6 400	20 000
Alternativ 2 (2050)	13 800	6 100	19 900
Alternativ 1, med bom (2050)	1 700	11 700	13 400
Alternativ 2, med bom (2050)	1 900	11 300	13 200

I modellen er det i hovedsak forskjell på reisetid som bestemmer rutevalget, dvs. om man kjører gjennom tunnel eller i sentrumsgatene. Legges det inn flere boliger, bosatte og/eller arbeidsplasser, vil dette potensielt gi økt trafikk. I grunnforutsetningen ligger det ikke inne endret arealbruk gjennom endringer i boliger og/eller arbeidsplasser.

Noen viktige moment å ta med fra trafikkberegningene:

- Forutsetning om hastighet på vegene: 70 km/t gjennom Brosundtunnel, 40 km/t gjennom sentrumsgatene. I modellen er reisetiden gjennom tunnelen omtrent halvparten av reisetiden gjennom sentrumsgatene på samme strekning. Det er kun marginal forskjell i reisetid mellom alternativ 1 og 2.
- Uten restriktivt tiltak
 - En Brosundtunnel vil kun marginalt øke total trafikk i Bysentrumsområde og det er marginale forskjeller mellom alternativ 1 og alternativ 2.
 - De som har målpunkt i sentrumsområdet vil fortsatt benytte gatenettet siden dette er korteste og raskeste rute. Dette gir fortsatt stor trafikk i sentrumsgatene.
 - I modellen velger reisende som skal forbi sentrum, gjennomgangstrafikken, den korteste reiseruten, som da vil være ny Brosundtunnel. En Brosundtunnel vil medføre at i overkant av 30 prosent av biltrafikken vil velge tunnel fremfor bygatene.

- Sett opp mot beste respektive tellepunkt i området, nivå-1 i Skutvika på E136, det tellepunkt som er nærmest Brosundet, ser man at modellberegnet persontrafikk er 12 prosent lavere enn observert trafikk. Det kan derfor argumenteres for at det potensielt er mer trafikk i 2050 enn det modellen beregner.
Det er beregnet en trafikkvekst for persontrafikk på 30 prosent mellom 2016 og 2050. Dersom man øker modellberegnet trafikk gjennom Brosundtunnelen med 12 prosent, som diskutert ovenfor, vil ÅDT være på knappe 7 200.
- Med restriktivt tiltak (lagt inn som bompenger i modellen)
 - Restriktivt tiltak medfører om lag 6 500 mindre i ÅDT i snittet over/under Brosundet.
 - Hovedtyngden av trafikken vil nå velge Brosundtunnelen. Kun knappe 2 000 i ÅDT over bruene og i gatenettet.
- Gjennom beregning ved bruk av bompenger som restriktivt tiltak for å styre trafikknivået, viser modell at dette kan være et effektivt virkemiddel for å nå kommunens mål om nullvekst i personbiltransporten.

5.4.2 Trafikkavvikling og kapasitet i kryss

I arbeidet med planprogram har det blitt gjort kapasitetsberegninger for aktuelle kryss, både isolert sett, men også som en del av det øvrige vegsystemet. Modellverktøyene som har blitt benyttet er SIDRA (beregning av krysskapasitet for enkeltkryss isolert sett) og AIMSUN (analyse av trafikkavvikling også på et mer overordnet nivå).

Hovedformål med å gjøre kapasitetsberegninger i planprogrammet har vært å vurdere om man kan forkaste noen typer kryssløsninger i øst (Ysteneset), eller om man bør ta med alle alternativer med i detaljreguleringen. Alternative kryssløsninger er varianter av rundkjøring og/eller signalregulerte T-kryss.

Bakgrunn for beregningene:

- Om man skal bevare dagens vegløsning ved Ellingsøytunnelen («flyover»), eller om man bør ha enten rundkjøring eller signalregulert kryss også her
- Kryssalternativene:
 - To rundkjøringer, en for Brosundtunnelen og en for Ellingsøytunnelen
 - Signalregulert kryss for Brosundtunnelen og rundkjøring for Ellingsøytunnelen
 - To signalregulerte kryss, ett for Brosundtunnelen og ett for Ellingsøytunnelen
 - Variant med utbedring og ombygging av dagens rundkjøring under «flyover» ved Ellingsøytunnelen, for en mer direkte kobling mot nytt kryss for Brosundtunnelen

Konklusjon fra beregningene

Med bakgrunn i kapasitetsberegninger for de ulike variantene av kryssløsninger er det ikke grunnlag for å forkaste noen av kryssalternativene. Fremtidig trafikkvekst har mye å si for trafikkavviklingen i området. Vegsystemet har imidlertid allerede nådd sin kapasitetsgrense i rushperiodene, med mye kø og forsinkelse på E136 som en konsekvens. Som en følge av dette vil trolig trafikkveksten fremover avta noe sammenlignet med den historiske trafikkutviklingen de siste 15 årene.

Det fremkommer at de ulike kryssvariantene kan fungere for Brosundtunnelen isolert sett, men det må gjøres videre beregninger og vurderinger for det totale trafikkbilde i Bysentrum. Dagens situasjon er preget av kødannelser i rushtrafikken, og større trafikkbelastning på kryssområder vil påvirke strømmene.

En løsning med to rundkjøringer vil ifølge beregninger gi dårligst trafikkavvikling. Analysene viser at rundkjøringene i seg selv har stor nok kapasitet til å kunne avvikle trafikken på en tilfredsstillende måte, men at stillestående/saktegående kø på E136 mot vest vil kunne føre til tilbakeblokkering inn i tunnelene. Dette er uheldig med tanke på sikkerhet. Rundkjøring gir ikke samme mulighet til å kunne styre trafikkstrømmene sammenlignet med et signalregulert kryss. To rundkjøringer vil trolig ikke føre til mer kø sammenlignet med dagens situasjon, da rundkjøringene og vegsystemet her har større

kapasitet enn andre nærliggende kryss nærmere Bysentrum. Alternativet med to rundkjøringer vil derimot ikke være tilrådelig dersom det ikke samtidig etableres en form for regulering, slik at man hindrer kødannelser inn i tunnelene. Tilfartskontroll på E136 fra øst like før rundkjøringene kan være et slikt tiltak.

Kapasitetsvurderinger viser at signalregulering av de to kryssene også kan være en akseptabel løsning. De største trafikkstrømmene går øst-vest, og god avvikling kan styres ved signalprioritering. Ved signalregulering kan tilbakeblokkering inn i tunnelene forhindres. Signalregulerte kryss kan utformes på en rekke ulike måter både med hensyn til geometrisk utforming, signalstyring og hvordan påkoblingen av ramper mellom kryssene utformes.

Alternativet med å beholde dagens løsning ved Ellingsøy-tunnelen gir trafikkalt sett best avvikling, da trafikken til tunnelen ikke er i direkte konflikt med trafikk over «flyover». Man bør likevel se nærmere på alternative påkoblinger av rampene til «flyover». Løsningene er heller ikke optimale med tanke på fletting. Det er dermed rom for optimalisering av denne løsningen i kombinasjon med varianter av kryssløsning ved Brosundtunnelen.

Så langt tyder beregningene på at det er best å bevare «flyover» og ha signalregulert kryss ved Brosundtunnelen. Dette er også en løsning som kan ivareta prioritering av kollektivtrafikk. Det vil samtidig være kostnadsbesparende å ikke rive «flyover». Samtidig kan alle kryssalternativer optimaliseres, og videre planarbeid bør vurdere kryssløsning videre med fokus på trafikkavvikling og trafiksikkerhet.

5.4.3 Kollektivtransport, sykkel og gange

Brosundtunnelen kan frigjøre trafikkareal i sentrum til buss, sykkel og gange. Dette forutsetter at man når målene som er satt for Brosundtunnelen. Tiltaket vil gjøre det mulig å prioritere sentrumsgater til kollektivtransport uten at det i planprogrammet er vurdert konkrete løsninger for buss eller prioritering mellom kollektivtilbud, sykkel og gange.

6 Teknisk forprosjekt

Som en del av reguleringsplanarbeidet skal det utarbeides et teknisk forprosjekt for tunnel og tilførselsveger. Kapittelet beskriver sentrale tema for utarbeidelsen av teknisk forprosjekt.

Gjennom det tekniske forprosjektet vil også løsninger for veg- og gateutforming som skal innarbeides i reguleringsplanen, bli avklart. Viktige kriterier for utforming av løsninger:

- Geometriske krav i gjeldende vegnormaler og veiledninger
- Gode løsninger for gående og syklende
- Estetisk utforming
- Innpassing i byomgivelsene
- Hensyn til kulturminner og kulturmiljø

6.1 Vegplanlegging

Forutsetninger for trafikkmengder må gjennomgås og vegstandard må avklares. Om nødvendig må det søkes fravik, se kp. 9.1.

Tunnelens linjeføring med plassering av eventuelle rømmingsveger og pumpesump, samt geometrisk utforming av kryss i dagsoner skal avklares i reguleringsplanen. Løsninger for kollektivtrafikk må vurderes i tilknytning til kryssområder.

Kravet til nøyaktighet på kostnadsoverslag vil være dimensjonerende for hvor langt prosjekteringen skal drives i reguleringsplanarbeidet.

6.2 Geologi

Det er tidligere utført grunnundersøkelser i form av grunnboringer samt refraksjonsseismikk i forbindelse med tidlig fase planlegging av tunnelen.

Grunnboringer i form av totalsonderinger ble utført i 2001 av GeoVest-Haugland. Det ble boret i seks posisjoner, tre på hver side av Brosundet. Dybde til bergoverflaten ble funnet til å variere fra seks meter til vel 16 meter i undersøkte punkter.

Løsmassekart viser fyllmasser og tynt humus/torvdekke på terrenget over tunneltraseen. Data fra utførte totalsonderinger indikerer at løsmasser på vestsiden av Brosundet trolig består av fyllmasser/steinfylling ned til kote -6 til -8, etterfulgt av stedlige masser ned til antatt fjell. Bergoverflaten ble her kartlagt til å ligge mellom kote -10,7 og -14,1. Løsmasser er karakterisert som meget faste ut ifra boremotstanden. På østsiden ligger antatt bergoverflate noe grunner, mellom ca. kote -3,7 og -5,0. Basert på utførte totalsonderinger består løsmassene her trolig av fyllmasser/steinfylling helt ned til bergoverflaten. Dette presiseres at denne informasjonen kun er basert på seks enkle totalsonderinger.

Videre er det i 2001 også utført refraksjonsseismiske undersøkelser av GeoPhysix. Det ble utført målinger langs seks profiler hvor tre var plassert i Brosundets lengderetning og tre profiler plassert på tvers av Brosundet.

Løsmassetykkelsene ble tolket til å variere mellom 1,5-7 meter langs utførte profiler. Størst løsmassetykkelse ble registrert å være i den sørlige delen av Brosundet. I de nordligste profilene varierer løsmassetykkelsen med 1,5-2,5 meter. Det ble kartlagt tre svakhetssoner i berggrunnen med

seismisk hastighet på 3800 og 4000 m/s. Hastigheten i bergmassen generelt varierte mellom 5300-5800 m/s.

6.2.1 Supplerende grunnundersøkelser

Det må gjøres supplerende geologiske og geotekniske undersøkelser i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Det er særlig viktig å få kartlagt forhold knyttet til kryssing av Brosundet da dette vil danne grunnlag for en eventuell dispensasjonssøknad med hensyn til nødvendig bergoverdekning.

Grunnundersøkelsene skal benyttes til å avklare følgende forhold;

- Hvorvidt stedlige geologiske forhold kan tillate fjelloverdekning mindre enn 50 meter ved kryssing av Brosundet.
- Mer detaljert kartlegging av bergoverflaten på begge sider av Brosundet for å vurdere bergoverdekningen.
- Hvilket omfang må man ha på tetting- og sikringstiltak
- Hvilket omfang av tunnelsprenging må skje som forsiktig sprenging
- Danne grunnlag for kostnadsoverslag etter ANSLAG-metoden med nøyaktighet +/- 10prosent

Det må fortsatt gjøres søk etter mulige data fra tidligere utførte grunnundersøkelser. Videre utredning vil kreve omfattende grunnundersøkelser hvor det blir nødvendig å bruke en kombinasjon av ulike undersøkelsesmetoder i flere faser. Siden hele strekningen ligger i et byområde med tett bebyggelse og infrastruktur må det påregnes at grunnundersøkelsesarbeidet blir utfordrende.

Bergoverdekning og bergmassekvalitet langs hele tunneltraseen må kartlegges i detalj. Detaljert geologisk kartlegging av sprekkesystem blir utfordrende da det stedvis er lite bergblotninger langs traseen. Bergmassene i eksisterende berganlegg i nærheten til traseen kan kartlegges.

Det må utføres bergkontrollboringer for å avdekke dybden til berg. Det må bores med jevnt mellomrom over hele tunneltraseen. En betydelig utfordring for prosjektet vil være at eksisterende infrastruktur med kabler, ledninger og rør i grunnen, samt eventuelle kulturhistoriske verneområder, vil gi begrensninger på hvor bergkontrollboringer og eventuelle kjerneboringer kan utføres.

For å avbilde dybden til berg og bergmassekvaliteten langs tunneltraseen, er seismiske undersøkelser aktuelt. Kvaliteten på resultatene fra disse er helt avhengig av stedlige forhold som type løsmasser over berg, dybde til berg og eksisterende infrastruktur. Der hvor tunneltraseen går under bebodde områder forventes det å være fyllmasser over berg, noe som gjør at det kan være spesielt vanskelig å få gode resultater.

Dersom det oppnås gode resultater med seismiske undersøkelser, kan bergoverflaten kartlegges ut fra disse resultatene. Med gode seismiske resultater kan man også tolke bergmassekvalitet og kartlegge hvor svakhetssoner kan forventes. Modellen av bergoverflaten som oppnås med de seismiske undersøkelsene må kalibreres med data fra bergkontrollboringer. Dersom de seismiske undersøkelsene gir dårlige resultater er det behov for vesentlig tettere boremønster. I områder hvor bergoverdekningen viser seg å være kritisk trengs ytterligere tettere boremønster.

Dersom grunnundersøkelsene beskrevet over antyder at det er deler av strekningen med spesielt vanskelige grunnforhold med lite bergoverdekning og dårlig bergmassekvalitet, kan det bli behov for kjerneboringer for å kartlegge bergmassekvaliteten mer nøyaktig. Dette vil særlig være aktuelt i forbindelse med kryssing av Brosundet.

Videre utredning av Brosundtunnelen vil kreve omfattende grunnundersøkelser for å kartlegge bergoverdekning og bergmassekvalitet langs traseen. Omfanget av grunnundersøkelser som er nødvendig for å oppnå tilfredsstillende sikkerhet på et kostnadsoverslag vil være et resultat av stedlige forhold som avdekkes i løpet av grunnundersøkelsene. Det vil bli behov for flere faser hvor videre

utredning må vurderes og bestemmes underveis i undersøkelsesprogrammet basert på de resultatene som oppnås etter hvert.

6.3 Hydrogeologi

Som del av det tekniske forprosjektet vil gjeldende regelverk gjennomgås og basert på det fastsettes krav til innlekkasje. Innlekkasjekravene må utformes slik at de hindrer en senkning av grunnvannsstand, noe som igjen kan medføre setningsproblematikk. Spesielt ved tunnelstrekningen under Brosundet og tiliggende oppfylte områder vil hydrogeologiske vurderinger være viktige.

Basert på tilgjengelig bakgrunnsmateriale og befaringer, skal det utarbeides en beskrivelse av de hydrogeologiske forholdene langs traseen. Beskrivelsen skal ta for seg sårbare soner når det gjelder setningssensitive løsmasser, sårbare kulturlag og kulturminner, ytre miljø, vannførende bergsoner, utsatte vannressurser og fare for forurensningsspredning. Det skal gis en generell vurdering av tettekrav, basert på de generelle bakgrunnsdata samt felldata. Dette for å sikre at vanntrykket ikke senkes slik at fundamenter og eventuelle kulturlag blir berørt, samt for å hindre forverrede setningsrater.

Ved hydrogeologiske vurderinger kan det benyttes både analytiske og numeriske modeller for beregning av tunnellekkasje under ulike forhold, og av influensområder ved ulike tiltak. Det skal benyttes feltundersøkelser som omfatter bl.a. brønnboring, pumpeforsøk og tolkning av vanntapsmålinger, tolkning av hydrologiske, hydrogeologiske, ingeniørgeologiske og geotekniske feltmålinger, samt utføring og tolkning av sporstoff-forsøk.

Det er svært viktig å kunne dokumentere at tiltaket ikke påvirker kulturlag og kulturminner ved hjelp av et godt overvåkningsnett for grunnvannsnivå i berggrunnen og for poretrykk i løsmasser. Det kan benyttes tilgjengelige overvåkningsnett for grunnvann dersom dette allerede er operativt. Det må vurderes om det bør etableres nye brønner. Disse brønnene kan også benyttes under drivingen av tunnelen for å teste tettearbeidet med innvirkning på grunnvannsnivået. Det ønskes et nært samarbeid med antikvariske fagmiljøer i kommunen, fylkeskommunen og Riksantikvaren for å sikre at viktige områder ikke blir berørt på en uheldig måte.

6.4 Konstruksjoner

Nødvendige konstruksjoner for å etablere Brosundtunnelen skal utredes. Løsninger som blir regulert skal være teknisk og økonomisk gjennomførbare og tegnet med et nøyaktighetsnivå som gjør det mulig å beregne kostnadene med et nøyaktighetsnivå på +/- 10prosent. Utbyggingsløsninger skal være vurdert så langt at det er mulig å avsette nødvendige anleggsområder og adkomst for drift og vedlikehold. Konstruksjonsløsninger skal danne grunnlag for illustrasjoner som igjen er utgangspunkt for konsekvensvurdering for flere temaer, særlig kulturmiljø og landskapsbilde og byform. De viktigste konstruksjonene gjelder:

- Tunnelportaler
- Forskjæringer
- Hevet løp for Sundgata

6.5 Tunnel

Forutsetninger for trafikkmengder må gjennomgås og tunnelklasse må avklares. Om nødvendig må det søkes fravik, se kp. 9.1.

Det skal utredes aktuelle tekniske løsninger for fjelltunnel for å sikre at regulert løsning for vegtiltaket er gjennomførbar både i anleggsperioden og ved normal drift. Særlig viktig er sammenhengen med hydrogeologi for å sikre at den regulerte løsningen ikke innebærer risiko for grunnvannssenkning eller andre uønskede konsekvenser for bebyggelse.

6.6 Nærføring med andre bergrom

Nærføring med eksisterende bergrom og tekniske installasjoner knyttet til disse skal utredes og konsekvenser beskrives.

6.7 Eksisterende infrastruktur i grunnen

Eksisterende rør- og ledningsnett i grunnen skal utredes og nødvendige omlegginger og utskiftninger beskrives i en VA-rammeplan.

6.8 Anleggsområde og deponering av masser

Det skal utredes aktuelle anleggsområder og drøftes mulige løsninger for deponering av overskuddsmasser. Massehåndtering forventes også å inkludere forurensede masser.

7 Utredningsprogram

7.1 Metode

Det skal utarbeides detaljreguleringsplan med konsekvensutredning (KU). Konsekvensutredningen skal utføres med utgangspunkt i *Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter PBL* og Statens vegvesens håndbok V712 *Konsekvensanalyser*.

Prissatte og ikke-prissatte konsekvenser skal utredes for to alternativ og vurderes opp mot et referansealternativ. De samlede virkningene av foreslått utbyggingsløsning skal vurderes opp mot målsettingene for tiltaket. Konsekvensutredningen vil være et grunnlag for en politisk avklaring knyttet til gjennomføring og prioritering av tiltaket.

De videre delkapitlene definerer tema, fokus for utredning, beskriver kort kunnskapsgrunnlag, mulige konsekvenser samt metode som skal benyttes og ev. supplerende undersøkelser som gjennomføres i forbindelse med konsekvensutredningen.

7.2 Transportanalyse

Transportanalyse	
Definisjon	Transportarbeidet er resultat av kompliserte sammenhenger. Lokalisering av boliger, arbeidsplasser og service, transporttetter spørsel, transporttilbud, transportkostnader osv. danner grunnlag for enkeltpersoners valg av transportløsning. Ulike personer og befolkningsgrupper har ulike behov og preferanser og tar ulike valg. Summen av disse valgene gir det transportomfanget og det transportmønsteret man kan observere i analyseområdet.
Fokus for utredningen	Influensområdet for tiltaket vil være Aspøya med avgrensing i vest ved Steinvågbrua og omfatter deler av Nørvøya med avgrensing i øst ved avkjøring til Volsdalsberga. Oppdateringer må gjøres ved eventuelle nye/endrede forutsetninger for trafikk-løsningene i de aktuelle beregningsalternativene. Det må vurderes hvilke løsninger som gir best måloppnåelse for tiltaket. Forskjellen mellom ulike løsninger må fremkomme.
Kunnskapsgrunnlag	Informasjon fra gjennomførte beregninger med transportmodell kan legges til grunn i videre planarbeidet. Informasjon fra gjennomførte kapasitetsberegninger kan legges til grunn i videre planarbeid. Registrert kunnskap er god, men det vil være behov for å supplere denne ved endrede forutsetninger.
Mulige konsekvenser	Endringer i veg- og transportnettet fører til endringer i transporten. Det blir mer trafikk noen steder og mindre andre steder. Det kan bli endringer i hvordan folk reiser og hvor de reiser. I en konsekvensanalyse er disse endringene sentrale inngangsdata på mange områder.
Metode	Håndbok V712 <i>Konsekvensanalyse</i> Man kan i stor grad basere seg på etablerte transportmodeller og kapasitetsberegninger, men dersom forutsetninger endres så må disse oppdateres.

	Det må vurderes om analysene skal suppleres for å få frem endringer i valg av reisemåte. Analysemetode og -verktøy som benyttes må gi muligheter til å beskrive tiltakene og rimelig respons på de aktuelle tiltakene. Det skal i videre planarbeid beregnes fremtidig trafikk (ÅDT) 20 år frem. I utarbeidet transportmodell er det benyttet år 2050 som prognoseår. Typisk metodikk tilsier å bruke framskrivninger (befolkning med mer) som grunnlag. Som følge av Ålesund kommune sine vedtatte mål om nullvekst i biltrafikken kan det bli aktuelt å gjøre spesielle tilnærminger til dette i arbeidet med transportmodeller.
Eksisterende grunnlagsmateriale	- RTM-modell, kalibrert for Ålesund - Kapasitetsberegninger kryss, SIDRA og AIMSUN - Trafikktellinger og andre registreringer fra kommunen og Statens vegvesen
Supplerende analyser	- Supplerende trafikktellinger og blåtannregistreringer for bysentrum. - Oppdatering av modeller/kapasitetsberegninger ved endrede forutsetninger

Restriktive tiltak

Ulike restriksjoner på gatenettet i sentrum vil gi ulike utslag for trafikkbildet og trafikknivået både i sentrumsgatene og i Brosundtunnel. I lys av bypakkens mål om reisemiddelfordeling må det vurderes nærmere om rekkefølgekrav i plan for Brosundtunnelen kan bidra til å nå målene for tiltaket og for bypakken samlet. Slike vurderinger må samkjøres med arbeidet i bypakken. I dette ligger kapasitetsbegrensende grep i sentrum, ulike varianter av bompenger med mer. Dette kan påvirke rutevalg, reisemiddel, men også målpunkt for en eventuell reise.

Befolkningsvekst og boligbygging i sentrum

Ålesund kommune vokser i folketall, og veksten frem mot 2050 bidrar til vekst i trafikk på vegene. Også i sentrumsområdet. Som grunnlag for transportmodell er det lagt inn SSBs befolkningsprognoser for MMMM³ i 2050. I dette ligger en forventet vekst på over 8000 bosatte. I modell er dette lagt inn med fordeling av ny bosetting slik utviklingen har vært. Det er ikke kalibrert inn endringer i noen konkrete områder, som eksempelvis kommunens planlagte utvikling i Skutvika og på Kvenneset. En konsentrert utvikling her med opptil 3000 nye bosatte vil bidra til endringer i transportbehov og -strømmer. Man må i videre arbeid vurdere behovet for nye forutsetninger i transportmodell knyttet til akkurat dette. Det naturlige vil også være å ta dette sammen med helhetsarbeidet med utviklingen av sentrum: Det er et ønske om mindre biltrafikk i sentrum. Man ønsker økt fokus på gange, sykkel og kollektiv, hvor flere boliger er ett av flere grep. Det er ikke nødvendigvis slik at økt konsentrasjon av boliger vil gi økt biltrafikk, dersom andre grep gjøres samtidig. Nullvekstmålet som kommunen har vil også her være en sentral faktor i vurderingene.

Kollektivtrafikk

Det må tas med i videre vurderinger at kollektiv skal kunne prioriteres i kryssløsninger som velges for Brosundtunnelen. Kollektivsystemet i sentrum eller plassering av holdeplasser vil ikke være en del av arbeidet med detaljreguleringsplan for Brosundtunnelen. Dette utredes og avklares i andre planprosesser.

Omkjøringer ved stengt tunnel

Det må beskrives omkjøringsmuligheter ved stengning av Brosundtunnelen for tre ulike situasjoner:

- Ved planlagt tunnelvedlikehold
- Ved mindre alvorlig uforutsett hendelse
- Ved større alvorlig uforutsett hendelse

7.3 Prissatte konsekvenser

Siden det vil være små forskjeller for prissatte konsekvenser mellom de alternative løsningene gjennomføres det ikke en fullstendig samfunnsøkonomisk analyse av prissatte konsekvenser (nytte/kost). Anleggskostnader skal likevel beregnes i henhold til Statens vegvesens håndbok R764 Anslagsmetoden.

Anleggskostnadene skal beregnes med en usikkerhet innenfor +/- 10 prosent ved ANSLAG-metoden.

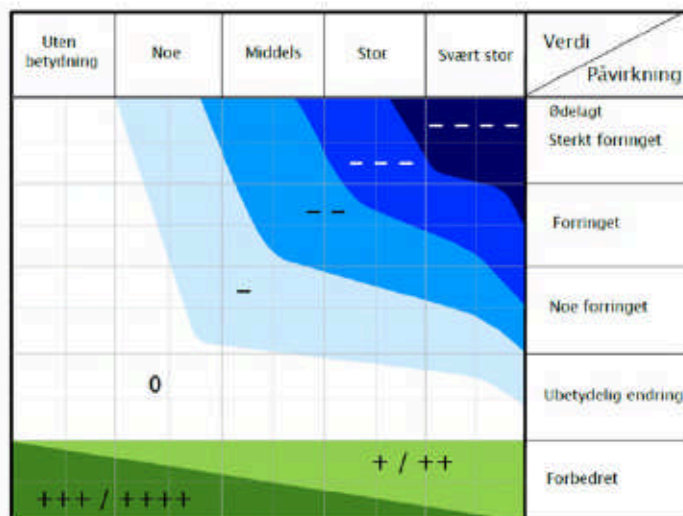
7.4 Ikke - prissatte konsekvenser

7.4.1 Metode

I tråd med Statens vegvesens håndbok V712 skal ikke-prissatte konsekvenser utredes i en tre-trinns prosedyre:

- Områdets verdi
- Vegtiltakets grad av påvirkning for det aktuelle temaet
- Vurdering av vegtiltakets konsekvenser basert på verdi og grad av påvirkning

Tiltakets konsekvens fremstilles i en skala med ni trinn.



Figur 7-1 Konsekvensvifte fra V712 med konsekvensgrad som går fra fire minus til fire pluss.

Påvirkningen skal vurderes opp mot referansesituasjonen, beskrevet i 5.3.1. Vurderingene av påvirkning skal begrunnes. Alle tiltak som inngår i investeringskostnadene skal legges til grunn ved vurdering av påvirkning.

Mulige avbøtende eller kompenserende tiltak, samt eventuelt behov for oppfølgende undersøkelser, skal foreslås der det er aktuelt. Eventuelle konsekvenser i anleggsperioden for ulike tema skal beskrives i eget kapittel.

7.4.2 Landskapsbilde og byform

Landskapsbilde og byform	
Definisjon	Temaet landskapsbilde og byform omhandler de visuelle kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av tiltaket. Dette omfatter både innslag i natur og bygde omgivelser og hvordan dette oppleves fra omgivelsene.
Fokus for utredningen	- Å skildre karakteren og særtrekk til landskapsrom og byrom som blir berørt. - Nye veganleggs fjernvirkning og eksponering mot sjøen og høyereliggende bystrøk. - Tiltakets påvirkning av byrom og siktlinjer - Plassering og utforming av veg- og tunnelanlegg og grad av tilpasning til omgivelsenes skala og utforming.
Kunnskapsgrunnlag	Tunnelmunningene vil komme i eller nært områder som er viktige for verdifulle deler av bylandskapet og byens bygningsmiljøer. For eventuelle tekniske installasjoner i sentrum vil svært viktige områder for byens landskap og bebyggelse kunne bli berørt. Til forskjell fra Bysentrum er registrert kunnskap for midtre deler av Aspøya og områdene rundt Ysteneset mangelfull.
Mulige konsekvenser	- Utfylling og endring av sjøfront ved E136 Ålesundsvegen - Tunneltilfart, påhugg og en hevet Sundgata kan fremstå som en større konstruksjon med fjernvirkning fra Borgundfjorden, nærvirkning fra Sundgata/Ystenesgata og endre sammenhengen i landskapsbilde/byform mellom Klipra og fjorden og opplevelsen av en grønn landskapsvegg mellom Sundgata og Borgundvegen - Vegkryss ved Skutvika kan få geometri som avviker fra det bymessige rettvinklede gatemønsteret og slik skaper et skille mellom ny utbygging mot Aspevågen og eksisterende bebyggelse. - Nytt vegkryss nord for Skutviksskaret kan forsterke Sildegarnsholmen som et område uten sammenheng med det resterende kvartalsmønsteret på Aspøya. - Konstruksjoner for rømning og ventilasjon kan ha visuelle konsekvenser.
Metode	Handbok V712 <i>Konsekvensanalyse</i> - Avgrensning av influensområdet - Avgrensning og omtale av helhetlige landskapsrom og byrom med sammenhenger mellom disse. - Vurdering av verdi til landskap og byform og grad av sårbarhet for inngrep - Vurdering av vegtiltakets påvirkning med direkte og indirekte virkning av dette - Samlet omtale og vurdering av konsekvensene for landskapsbilde og byform for de ulike alternativene
Eksisterende grunnlagsmateriale	- Kart- og flyfoto
Supplerende analyser	Datainnnsamling ved befaring - Kontakt med fagmyndigheter og faglige vurderinger. - Registreringskart - Verdikartlegging - Visualisering av tiltaket

7.4.3 Friluftsliv/byliv

Friluftsliv/byliv	
Definisjon	Temaet friluftsliv/byliv omhandler menneskers daglige livsmiljø og områder som blir brukt til opphold og fysisk aktivitet i friluft med rekreasjon som formål. I dette inngår også ferdselsårer der lokalbefolkningen daglig ferdes til fots eller på sykkel.
Fokus for utredningen	Det skal utredes om tiltaket svekker eller bedrer de fysiske forholdene for opphold, rekreasjon, trivsel, samvær og fysisk aktivitet i berørte områder som brukes til utendørs aktivitet. Konsekvenser for sykkelbruk og hvordan tiltakene påvirker forholdene for gående og syklende i deres nærmiljø og i friluftslivssammenheng vurderes. Endrete barrierевirkninger i strøk eller mellom viktige målpunkter inngår her. Bruksmuligheter og attraktivitet i berørte bymiljøer/boligstrøk skal vurderes. Det skal legges særlig vekt på hensynet til barn og unges interesser og oppdatering av barnetråkk skal gjennomføres.
Kunnskapsgrunnlag	Tunnelmunninger med tilknytningsveger vil komme nært boligstrøk. Tunnelen vil gi endret trafikkmønster og trafikkbelastning i Nedre Strandgate på Aspøya og Ålesundsvegen på Nørvøya og for flere viktige byrom i sentrum. For barn og unge kan tiltaket føre til endret trafikkbilde i boliggate som er både oppholdsareal og gang- og sykkelforbindelse til skole og aktiviteter. Registrert kunnskap er god
Mulige konsekvenser	Tunneltilfarter og portalområder kan medføre endret utforming av Nedre Strandgate og Sundgata og slik påvirke gang- og sykkelruter. Skoleveg til Aspøy skole kan bli påvirket for noen elever. Turroute langs Aspøyas nordside «Apotekertorget til Steinvågen» kan bli berørt av tunnelpåhugg på Aspøyas nordside og økt trafikk gjennom Skutvikskaret slik det er vist i alternativ 2.
Metode	Håndbok V712 <i>Konsekvensanalyse</i> - Avgrensning av influensområdet - Beskrivelse av boligområder som kan bli påvirket og områder som er kjent brukt til utendørs aktivitet og opphold samt gang- og sykkelforbindelser. - Vurdering av verdi og hvor sårbare nærmiljø og friluftsliv er for inngrep - Vurdering av påvirkningen til inngrepene og vurdering av direkte og indirekte virkninger som følger av tiltaket. - Vurdering av barrierевirkninger, trafikale virkninger og arealforbruk i boligområder og ved skoler og områder for fritidsaktiviteter. - Samlet omtale og vurdering av konsekvensene for friluftsliv/byliv for de ulike alternativene.
Eksisterende grunnlagsmateriale	- Arealplaner - Kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet - Møre og Romsdal fylkeskommunes nettsted morotur.no - Gatebruksplan for bysentrum – temakart B til kommuneplanens arealdel - Mulighetsstudie sykkeltrasé i Bysentrum - Grunnlagsrapport Byromsatsing Ålesund bysentrum - Barnetråkkregistrering
Supplerende analyser	- Datainnsamling ved befaring - Kontakt med fagmyndigheter og faglige vurderinger - Oppdatering av barnetråkk - Verdikartlegging

7.4.4 Naturmangfold

Naturmangfold	
Fokus for utredningen	Vurdering iht. krav i Naturmangfoldloven Det må avklares hvilke krav til vurdering av naturmangfold som skal stilles i forbindelse med søknad til Fylkesmannen om tillatelse til utfylling i sjø i senere fase - før igangsetting
Kunnskapsgrunnlag	I Bysentrum er flere fugler og treslag registrert som truede og sårbare arter. Her finnes og en rekke fremmede arter, stort sett kjente hagevekster. Nært de aktuelle tunnelinnslagene finnes den truede arten villeple nord i Skutviksskaret og den fremmede arten platanlønn ved Ysteneset. Registrert kunnskap er god.
Mulige konsekvenser	- Potensiell konflikt med truede eller sårbare arter - Fare for spredning av fremmede arter
Metode	T-1514 Veileder <i>Naturmangfoldloven kapittel II</i> - Avklaring av hvorvidt berørte arealer kan karakteriseres som naturmangfold
Eksisterende grunnlagsmateriale	<i>Miljøstatus</i>
Supplerende analyser	Det må vurderes om det er behov for supplerende datainnsamling.

7.4.5 Kulturarv

Kulturarv (kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap)	
Definisjon	Lov om kulturminner definerer kulturminner som alle spor etter menneskelig aktivitet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Kulturmiljø er et område der kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. I denne sammenhengen skal også kulturhistoriske landskap (også bylandskap) tas med, forstått som større sammenhengende områder med kulturmiljøer, der den kulturhistoriske dimensjonen er fremstående.
Fokus for utredningen	Utredning av kulturarv tar utgangspunkt i kulturhistoriske verdier i tunnelens influensområde, og vurderer om alternativene vil redusere eller styrke verdien av disse. Det er konsekvensene av planens fysiske tiltak som utredes, dette gjelder nye trafikkløsninger med vegkryss, tunneltilfarter og selve tunnelen med munnings og trasé samt eventuelle tilhørende anlegg for rømning og brannventilasjon. Endret gatebruk og trafikkbelastning i sentrumsområdet skal også vurderes.
Kunnskapsgrunnlag	Kommuneplanens arealdel foreslår vern for store deler av bybebyggelsen på Aspøya som et kulturmiljø med hensynssone bevaring. Dive-analyse for Aspøya skildrer bygningsmessige spor etter bonde- og fiskesamfunnet, verfttiden og fabrikktiden på Aspøya. Melding om konsekvensutredning fra 2003 om bevaring Aspøya, Ålesund sentrum og Klipra peker ut bevaringsverdige bygninger på Aspøya. Bysentrum inngår i Riksantikvarens <i>NBI-register</i> som et av 75 kulturmiljøer i by av nasjonal interesse. I slike områder må det vises særlige hensyn ved forvaltning og utvikling. Det kan være grunnlag for innsigelse ved nye arealplaner.

	Mange av bygningene i NB!-området er regulert til bevaring i reguleringsplan Ålesund sentrum. Regional delplan gir en oversikt over et utvalg automatisk fredete kulturminner, alle vedtaksfredete kulturminner og områder regulert til bevaring. I tillegg foreslås vern av kulturminner av regional betydning. Flere av disse er vernet i nye planer. Kunnskapsgrunnlaget for nyere tids kulturminner er godt for Bysentrum og Aspøya, mens Nørvøya øst for sentrum er mindre beskrevet. Det er lite kunnskap om arkeologiske forhold, men potensialet for funn vurderes som lite.
Mulige konsekvenser	Tilfarter og tunnelmunnninger berører ikke kulturminner direkte, men ny vegtilknytning ved Ysteneset kan komme nært seks trehus fra før bybrannen. Disse utgjør et kulturmiljø som inngår i NB!-området og dessuten er vernet i reguleringsplan for Ålesund sentrum. Ved Skutvika kan vegtilknytninger til tunnel komme nært trehusmiljø vernet i kommuneplanen. Tunneltraseen vil passere under en lang rekke kulturminner og miljøer i sentrum. Det gjelder NB!-området, vedtaksfredete bygninger, regionalt verneverdige anlegg, kommunalt verneverdige kulturminner, listeført kirke og bygninger vernet etter pbl. Hensynet til disse må vurderes for eventuelle installasjoner for rømning eller ventilasjon.
Metode	Håndbok V712 <i>Konsekvensanalyse</i> - Avgrensning av influensområdet - Beskrivelse av kulturminner og kulturmiljøer med ulik vernestatus i planområdet og influensområdet. - Vurdering av verdi og sårbarhet for inngrep som arealbeslag eller nærføring - Vurdering av inngrepenes påvirkning og direkte og indirekte virkning av tiltaket - Beskrivelse og vurdering av konsekvensene for kulturminner og kulturmiljø - Illustrert beskrivelse av hvordan jugendbyen Ålesund ivaretas i ny situasjon - Arkeologiske undersøkelser etter kulturminnelovens § 9 skal gjennomføres.
Eksisterende grunnlagsmateriale	- Riksantikvarens database <i>Askeladden</i> - Regional delplan for kulturminne av nasjonal og regional verdi - Kommuneplanens temaplan 4 kulturminner, -miljø og -landskap - SEFRAK-registeret - DIVE-analyse Aspøya - Historiske kart og fotografier For eventuelle inngrep i sentrum: - Reguleringsplan 446 <i>Ålesund sentrum (Verne- og byformingsplanen, 2001)</i> - Områdeplan 2012001784 <i>Ålesunds sentrale sydside</i>
Supplerende analyser	- Kontakt med fagmyndigheter og faglige vurderinger. - Verdikartlegging

8 Andre konsekvenser

8.1 Forurensing

8.1.1 Vegtrafikkstøy

Vegtrafikkstøy	
Fokus for utredningen	Avklare hvordan tiltaket påvirker støyforholdene ved tilliggende bebyggelse og ev. behov for tiltak som følge av dette.
Kunnskapsgrunnlag	<i>KPA Temakart D: Støysoner langs hovedvegnettet</i> Planområdet ligger i avvikssone som tillater høyere støygrenser (KPA 21.1) Det er beregnet støy fra havneområde. Registrert kunnskap er god, men man har ikke kunnskap om hvordan tiltaket vil endre støybildet.
Mulige konsekvenser	- Redusert trafikk gjennom sentrum kan gi redusert støy - Støy fra tunnelmunninger kan medføre behov for tiltak
Metode	- <i>Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016)</i> - <i>Veileder til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (M-128)</i>
Eksisterende grunnlagsmateriale	- Støyvarselkart, utarbeidet etter Miljøverndepartementets retningslinje - Kommuneplanens arealdel, temakart D - Kartet angir avvikssoner for støy for å oppnå fortetting i sentrumsområder og knutepunkt.
Supplerende analyser	Analyse av støy fra vegtrafikk skal utføres i tråd med T-1442.

8.1.2 Luftforurensning

Luftforurensning	
Fokus for utredningen	Avklare hvordan tiltaket påvirker luftforurensningen ved tilliggende bebyggelse og ev. behov for tiltak som følge av dette.
Kunnskapsgrunnlag	Det gjøres en kontinuerlig måling av luftforurensningen i Bysentrum. Det er derfor god kunnskap om dagens situasjon i områdene rundt målestasjonene. Man har ikke kunnskap om hvordan tiltaket vil endre luftforurensningen.
Mulige konsekvenser	- Redusert trafikk gjennom sentrum kan bedre luftkvaliteten - Punktutslipp ved tunnelpåhugg
Fokus for utredningen	Luftforurensning og tiltak mot dette skal utredes i områder som kan være utsatt: - Områder i nærheten av veger med ÅDT over 8.000 - Områder i rød eller gul støysoner - Områder i nærheten av tunnelpåhugg/ventilasjonssjakter - Påvirkning på kulturarv
Metode	- <i>Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)</i>
Kunnskapsgrunnlag	Tiltaksutredning mot svevestøv i Ålesund kommune, Ålesund kommune, 2016

8.1.3 Forurensset grunn

Forurensset grunn	
Fokus for utredningen	Avklare hvilke krav som skal stilles til supplerende undersøkelser av forurensset grunn før man kan gå i gang med arbeid i dagen ved tunnelinnslag. Avklare hvilke krav som skal stilles til utarbeiding av tiltaksplan for forurensset grunn i tråd med krav i forurensningsforskriftens kapittel 2. Planen må være godkjent av Ålesund kommune før igangsettingstillatelse til terrenginngrep kan gis. Vurdere behov for rekkefølgekrav.
Kunnskapsgrunnlag	Det er registrert områder med forurensede masser ved tunnelinnslagene i Skutviksskaret og ved Ysteneset i grunnforurensningsdatabasen. Registrert kunnskap er relativt god.
Mulige konsekvenser	Fare for inngrep og ev. spredning i forurensset grunn ved arbeid i dagen ved begge tunnelinnslag
Metode	Vurdering av informasjon i grunnforurensningsdatabasen. Miljøteknisk prøvetaking og utarbeidelse av tiltaksplan i henhold til krav i Miljødirektoratets veileder TA 2553/2009 for forurensset grunn.
Eksisterende grunnlagsmateriale	<i>Miljødirektoratets grunnforurensningsdatabase</i>
Supplerende analyser	Det stilles ingen krav til supplerende analyser i forbindelse med reguleringsplanarbeidet

8.2 Folkehelse

Det skal gjøres kort rede for hvordan tiltaket ivaretar folkehelse og ev. fremmer dette temaet.

8.3 Universell utforming

Det skal gjøres kort rede for hvordan tiltaket ivaretar universell utforming og eventuelt fremmer dette temaet.

8.4 Kriminalitetsforebygging

Det skal gjøres kort rede for hvordan tiltaket ivaretar kriminalitetsforebygging og ev. fremmer dette temaet.

9 Fraviksbehandling og sikkerhetsanalyser

9.1 Fraviksbehandling

Ved utarbeiding av planprogram og reguleringsplan for Brosundtunnelen legges løsninger i Statens vegvesens normaler til grunn. Bakgrunnen for normalkravene er å ivareta trafikksikkerheten ved planlegging og bygging av vegtiltak. Under utarbeidelsen av alternativene i planprogrammet er det foreslått noen løsninger som ikke tilfredsstiller kravene i vegnormalene. Det er sammensatte årsaker til at det er foreslått løsninger som ikke er i henhold til vegnormalene. Disse problemstillingene er knyttet til veggeometri, kryssplassering og tunnelutforming, og de må avklares gjennom fraviksbehandling i reguleringsplanfasen. Det er viktig at dette arbeidet startes opp tidlig slik at man utarbeider planløsninger under avklarte forutsetninger.

I planprogramfasen har det vært innledende dialog med fraviksgruppa i Statens vegvesen. De har ikke kunnet svare ut fravikene uten mer underlag. Fravikene som må avklares før reguleringsplanen kan godkjennes er opplistet under.

- **Avstand fra tunnelåpning til kryss**

Kravet er som følger: «Avstand fra tunnelåpning til midtpunktet av forkjørregulerte T- og X-kryss skal være minst 2 ganger stoppsikt. Avstand fra tunnelåpning til uregulerte kryss eller til vikelinje i rundkjøring, skal være minst lik stoppsikt.»

Løsningene som er vist har en avstand til tunnelåpning på 30-40 meter. Å oppfylle gjeldende krav vil medføre ombygging av mye eksisterende vegnett, arealbeslag og store inngrep. Man må belyse konsekvensene av en løsning som er utformet etter normalene opp mot en løsning med fravik.

- **Dimensjoneringsklasse**

Det er ingen dimensjoneringsklasse i håndbok N100 som er optimal for Brosundtunnelen som en byttunnel. ÅDT i tunnelen antas å overstige 6000 basert på kjøring med trafikkmodell. Samtidig kan lavere fartsgrense være aktuelt for en byttunnel på ca 2 km.

Løsningene som er vist har lagt til grunn dimensjoneringsklasse H1 i hb. N100. Dette er dimensjoneringsklasse for nasjonale hovedveger med ÅDT < 6000 og fartsgrense 80 km/t. Dersom fraviket for bruk av denne dimensjoneringsklassen ikke blir gitt, må man benytte H5. Dette er dimensjoneringsklasse for nasjonale hovedveger med ÅDT 6000 - 12000 og fartsgrense 90 km/t. Denne skal bygges med et T10,5 tunnelprofil, noe som vil øke kostnaden for tunnelen. Endring av dimensjoneringsklassen gjør også at vertikal- og horisontalkurvaturen blir stivere, det vil si tilpasset større fart, noe som også inviterer til høyere fartsnivå i tunnelen. Siden dette er en kort byttunnel, er det ikke sikkert dette er riktig med tanke på tunnel- og trafikksikkerhet. Man må belyse konsekvensene av å måtte prosjektere etter dimensjoneringsklasse iht. håndboken.

- **Bergoverdekning**

Kravet er som følger: «Undersjøiske tunnelprosjekter skal planlegges ut fra et krav til minste bergoverdekning på 50 meter».

Løsningen som er vist med ønskede kryssplasseringer ved Ysteneset i øst og Skutvika/Aspøyas nordside i vest, baserer seg på ca 20 meter fjelloverdekning. Dette muliggjør en tunnel som tilfredsstiller andre krav som stigning og kurvatur. Krav om større fjelloverdekning kan medføre at tiltaket ikke lar seg gjennomføre. Brosundtunnelen vil være en undersjøisk tunnel på en kort strekning, under selve Brosundet. Det er i forbindelse med et planarbeid i 2001 gjort seismiske undersøkelser i Brosundet. Dette er ikke tilstrekkelig dokumentasjon på grunnforholdene. For å få en god nok dokumentasjon må det gjøres

ytterligere grunnundersøkelser og supplerende ingeniørgeologisk kartlegging for å få godkjent fraviket.

- **Kryss i tunnel**

Kravet er som følger: «*Kryss skal ikke anlegges i tunnel.*».

Løsningen viser ramper inn og ut av Aksla parkeringshus i retning fra/mot øst. Dette vil bidra til å redusere trafikkmengden gjennom sentrum og dermed oppnå målene med tiltaket; byutvikling og mindre biltrafikk i sentrumsgatene. Konsekvensen av å beholde trafikken i bygatene må vurderes opp mot å flytte denne trafikken inn i Brosundtunnelen.

- **Rundkjøring på riksveg**

Kravet er som følger: «*Rundkjøring skal ikke anlegges på nasjonal hovedveg.*»

I dag er det T-kryss i samme område som det nye kryssområdet planlegges ved Ysteneset. I planprogrammet er rundkjøring en av flere kryssutforminger som vises. Kapasitetsberegninger kan bidra til å avklare hvilken krysstype som er best egnet. I dette inngår å beskrive hele vegsystemet i influensområdet som en helhet.

9.2 Samfunnssikkerhet

9.2.1 ROS-analyse

Det skal utarbeides Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som tilfredsstiller kravene i plan- og bygningsloven (PBL). I henhold til PBL § 4.3 skal analysen på detaljreguleringsplannivå utføres som en detaljert analyse, og vise risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til etablering av veganlegg, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av det planlagte vegtiltaket. Områder med fare, risiko eller sårbarhet avmerkes i planen som hensynssone. Analysen skal dekke hele planområdet. Analysen bør gjennomføres i tråd med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps veiledning *Samfunnssikkerhet i arealplanlegging*.

9.2.2 Risikoanalyse av tunnel

I henhold til *Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo (Tunnelsikkerhetsforskriften)* skal det gjennomføres en risikoanalyse av tunnelen. Kravet til risikoanalyse inntreffer ved tunnellengder over 500 m. Som en del av fraviksbehandlingen er det også stilt krav til en risikoanalyse av tunnelen. Risikoanalyse av tunneler er ifølge Statens vegvesens håndbok N500 Vegtunneler «*en særskilt studie av farer, med beskrivelser av mulige ulykker som tydelig berører sikkerheten for trafikanter i tunneler og som vil kunne inntreffe i løpet av brukstiden, samt art og størrelsesorden av de mulige konsekvenser av dem. Risikoanalysen skal presisere og begrunne tiltak for å redusere sannsynligheten for ulykker og deres konsekvenser.*» Risikoanalysen skal gjennomføres av et organ som er funksjonsmessig uavhengig av tunnelforvalter. Analysen gjennomføres i henhold til krav gitt i Statens vegvesens *Veileder for risikoanalyser av vegtunneler (Revidert), TS 2007:11*.

9.2.3 Trafikksikkerhetsrevisjon

Trafikksikkerhetsrevisjon – Det skal gjennomføres en trafikksikkerhetsrevisjon på nivå 2 i henhold til *Håndbok V720 Trafikksikkerhetsrevisjoner og -inspeksjoner*.

10 Tilleggsanalyser

Realisering av Brosundtunnelen er et av tiltakene som Ålesund kommune jobber med sammen med blant annet Statens vegvesen, for å styrke sentrumsområdet. Det skal legges bedre til rette for at flere bor og jobber i sentrum, flere besøker og oppholder seg i sentrum over lengre tid. I tillegg skal det legges bedre til rette for at flere går, sykler og tar kollektivtransport og færre kjører personbil i sentrumsgatene. Brosundtunnel vil inngå i fremtidig bypakke for Ålesund.

Brosundtunnelen kan utløse noen effekter som vil være viktig å synliggjøre i videre planarbeid. Effektene som kan komme som følge av Brosundtunnelen kan metodisk oppsummeres i underpunktene her, og skal utredes i videre planprosess.

Det er viktig å her være tydelig på risiko for eventuell dobbeltelling av effekter, både positive og negative.

10.1 Netto ringvirkninger

Tilleggsutredninger med fokus på mulig netto verdiskaping/ringvirkninger utover det som fanges opp av den tradisjonelle metodikken for tiltak av denne typen. Brosundtunnelen oppfyller potensielt kriterier som følger:

- Prosjektet antas å gi stor reduksjon i reisekostnadene for arbeids- og forretningsreiser
- Prosjektet antas å knytte sammen tjenesteytende næringer

Videre vil følgende kriterier underbygge behovet for utredning av netto ringvirkninger:

- Prosjektet antas å medføre vesentlige reduksjoner i køkostnader
- Prosjektet gir vesentlig økning i tilgjengeligheten for områder med dårlig kommunikasjon i dag

10.2 Arealbruksendringer

Tilleggsutredninger med fokus på mulige endringer i arealbruk som kommunen kan gjennomføre gitt en realisering av Brosundtunnelen. Tunnelen vil beslaglegge noen områder i sentrum, men samtidig kan den frigjøre andre areal for videre utvikling. Spesielt vil dette gjelde området på Aspøya.

- Kvalitative eller kvantitative beregninger og vurderinger
- Ev. scenariometodikk

10.3 Lokale og regionale virkninger

Brosundtunnelen kan gjøre Bysentrum mer attraktiv for både næringsliv, bosetting og utvikling av sentrumsområder på en annen måte enn i dag. Både på kort og lang sikt kan Brosundtunnelen bidra til å gjøre sentrum annerledes enn i dag. Videre vil store deler av Aspøya kunne stå foran store endringer avhengig av valgte løsninger.

- Næringsliv – arbeidsliv – arbeidsmarked
- Bosetting – bostedsattraktivitet
- Service- og senterstruktur
- Sikkerhet og beredskap

11 Anbefaling

Resultatene fra konsekvensutredningene skal oppsummeres og vurderes i en **helhet**. Samlede konsekvenser av tiltaket skal vurderes mot **måloppnåelse**, og det skal gis en **anbefaling** av om tiltaket bør gjennomføres. Vurderingen skal være **etterprøvable** og basert på dokumentasjon fremkommet gjennom konsekvensutredningen. Det må komme tydelig frem hvilke kriterier som blir vektlagt i anbefalingen.

Det skal gjøres en helhetlig vurdering av foreslått utbyggingsløsning, herunder eventuelle behov for avbøtende tiltak eller vilkår for videre planlegging og gjennomføring.



Figur 11-1 Figur viser hvordan sammenstilling og anbefaling bør skje.

12 Vedlegg og kilder

12.1 Vedlegg

Vedlegg 1 – Brosundtunnelen, Ideutvikling og overordna siling, Norconsult, 2018.

Vedlegg 2 – Brosundtunnelen, Tegninger, Norconsult, 2018. (Alternativ 1 tatt ut)

Vedlegg 3 – Illustrasjoner kryssløsninger Ysteneset

Vedlegg 4 – Notat - Vurdering av kulvertløsning i Brosundet, Norconsult, 2021

12.2 Kilder

Statens vegvesens håndbøker og veiledere, med tilhørende rundskriv

Hovedvegløsning Ålesund sentrum – Aspøya Grunnundersøkelser og byggetekniske vurderinger, Norconsult, 1001

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14, TØI

Notat RIA-415958-01, Multiconsult, 2014

Ålesund kommune, Kommuneplanens arealdel 2016-2028

Tiltaksutredning mot svevestøv i Ålesund kommune, Ålesund kommune, 2016

Grunnlagsrapport, Byromssatsing, Ålesund bysentrum, Ålesund kommune, 2016

Mulighetsstudie sykkeltrasé i Ålesund sentrum, Norconsult, 2017

ROS-analyse, Kommuneplanens arealdel 2016 – 2028, revisjon D, Ålesund kommune, 2017

Sjøpromenade for Meirikaia-Volsdalsvågen, Norconsult 2018

Framtidige kollektivkonsepter for Ålesund, COWI, 2018

Vegkart, Statens vegvesen, 2018

Askeladden, Riksantikvarens database over kulturminner og kulturmiljøer

Ålesund kommune, DIVE analyse Aspøya, udatert

Ålesund kommunes kartløsning WebInnsyn

Miljødirektoratets naturbase

www.luftkvalitet.info

http://publikasjoner.nve.no/rapport/2017/rapport2017_53.pdf



Ålesund kommune

Alle datasett (DOK)

Analyserapport

MATRIKKELENHET

Kommune	Gnr	Bnr	Fnr	Snr
---------	-----	-----	-----	-----

1508 - Ålesund kommune	201	663	0	0
------------------------	-----	-----	---	---

Rapporten bygger på automatiserte geoanalyser mot et stort antall kartlag fra mange ulike kilder, og som sammen utgjør DOK = «det offentlige kartgrunnlaget». Lokale datasett og registreringer fra den enkelte kommunen er som regel ikke med i DOK og derfor heller ikke i rapporten, mens enkelte nasjonale datasett som per i dag ikke er med i DOK, er tatt med i rapporten likevel. Kartlagene er produsert i henhold til ulike nøyaktighetskrav, og blir oppdatert med ulik frekvens. Det gis derfor ingen garanti for at innholdet er oppdatert og korrekt til enhver tid. Vær oppmerksom på at begrepet 'Ikke registrert' i noen tilfeller betyr 'Ikke kartlagt'. I slike tilfeller kan tiltakshaver gis pålegg om kartlegging. Radon og geotekniske undersøkelser er eksempler på slike datasett. Kontakt geodataavdelingen dersom du er i tvil, vil vite mer om lokalt tilgjengelige data eller mener rapporten inneholder feil.

Berørte datasett (15)

Temadata - Tettsted

Temadata - Fjernvarme

Temadata - Geologi - Radon

Temadata - Kulturminner - Enkeltminner, kulturmiljøer, brannsmitteområder og trehusmiljøer

Temadata - Landbruk - ar5

Temadata - natur - Natyrtyper

Temadata - Plan - Fortettingsstrategi - Temaplan 2017/2017

Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo dekningsområde

Temadata - Befolkningsstatistikk

Temadata - Forurensning - Bybrannen og bromerte flammehemmere

Temadata - Geologi - Løsmasser

Temadata - Kulturminner - Bygninger, lokaliteter og sikringssoner

Temadata - Natur - Vassdrag

Temadata - Plan - Kulturminner - Temaplan 2016/2017

Temadata - Samfunnssikkerhet - Flom aktsomhet



 Tettsted

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Tettsted	1	x		345.93m ²



Analyssetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
313 - 624 innbyggere (5 000 - 10 000 per km2)	1	x		345.93m ²

1 - 6 innbyggere (<100 per km ²)	7 - 31 innbyggere (100 - 500 per km ²)	32 - 124 innbyggere (500 - 2 000 per km ²)
125 - 312 innbyggere (2 000 - 5 000 per km ²)	625 - 1249 innbyggere (10 000 - 20 000 per km ²)	1250 eller flere innbyggere (> 20 000 per km ²)



 Fjernvarme
konsesjonsområde

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Fjernvarme konsesjonsområde	1	x		345.93m ²



Mulig grunnforurensning fra
bybrannen 1904



Næring med potensiale for
utslipp av bromerte
flammehemmere

Analyssetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Mulig grunnforurensning fra bybrannen 1904	1	x		342.9m ²

Tema uten treff:

Næring med potensiale for utslipp av
bromerte flammehemmere



Radon aktsomhet - Moderat til lav

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Radon aktsomhet - Moderat til lav	1	x		345.93m ²

Tema uten treff:

Radon aktsomhet - Særlig høy

Radon aktsomhet - Høy

Radon aktsomhet - Usikker



 Løsmasser - Humusdekke/ tynt torvdekke over berggrunn	 Løsmasser - Fyllmasse (antropogent materiale)
--	--

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Løsmasser - Fyllmasse (antropogent materiale)	1	x		345.93m ²

Tema uten treff:

Løsmasser - Morenemateriale, uspesifisert	Løsmasser - Tykk morene	Løsmasser - Tynn morene
Løsmasser - Randmorene	Løsmasser - Breelvavsetning	Løsmasser - Bresjø- / innsjøavsetning
Løsmasser - Hav- og fjordavsetning, tykt dekke	Løsmasser - Marin strandavsetning	Løsmasser - Hav- og fjordavsetning, strandavsetning, tynt dekke
Løsmasser - Elveavsetning	Løsmasser - Vindavsetning	Løsmasser - Forvittringsmateriale
Løsmasser - Skredmateriale	Løsmasser - Steinbreavsetning	Løsmasser - Torv og myr (organisk materiale)
Løsmasser - Humusdekke/ tynt torvdekke over berggrunn	Løsmasser - Bart fjell / fjell med tynt torvdekke, uspesifisert	



■ Enkeltminner - Fredet	■ Enkeltminner - Verneverdig	■ Enkeltminner - Listeført
■ Enkeltminner - Ikke fredet	■ Kulturmiljøer	

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Kulturmiljøer	1	x		345.93m ²

Tema uten treff:

Enkeltminner - Fredet

Enkeltminner - Verneverdig

Enkeltminner - Listeført

Enkeltminner - Ikke fredet

Brannsmitteområder

Verneverdige tette trehusmiljøer

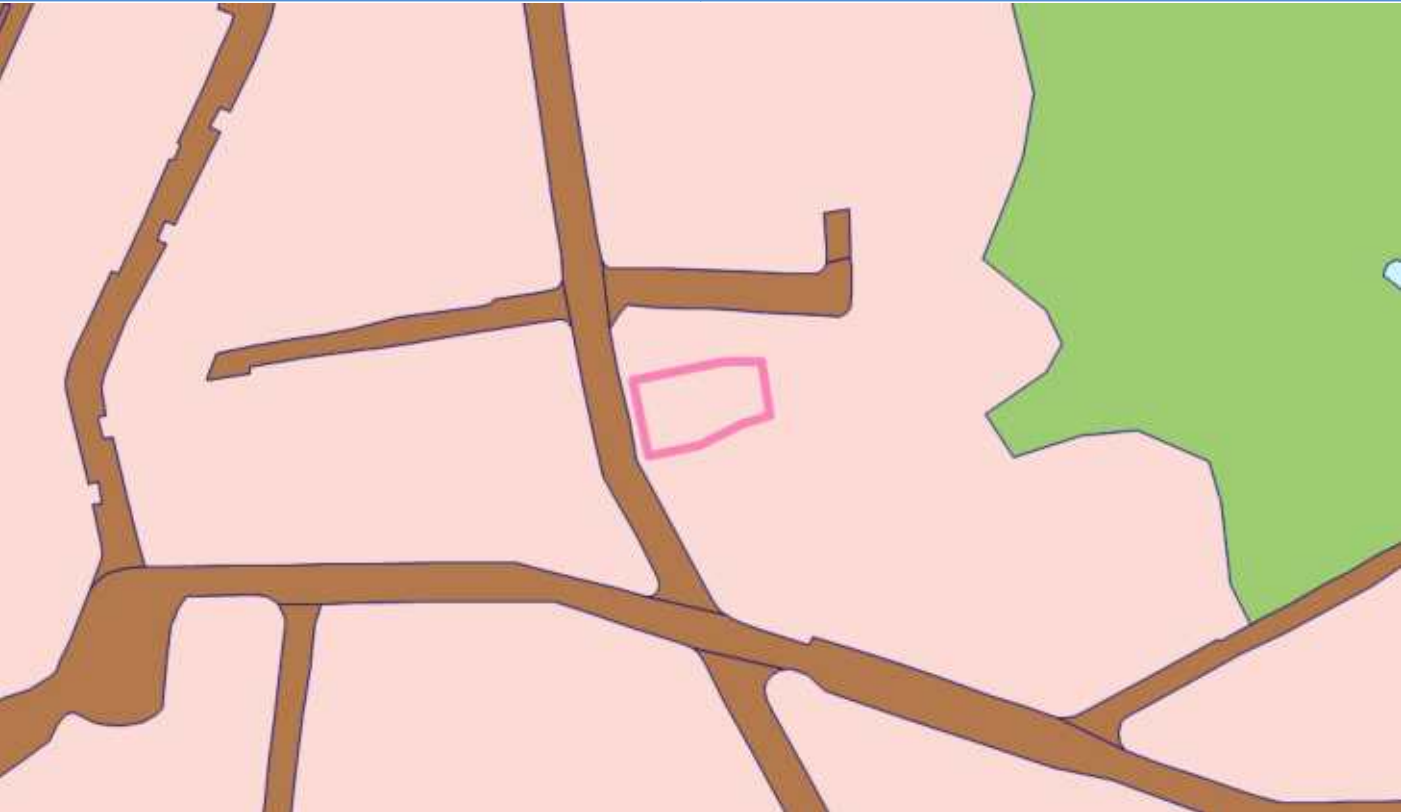


- ▲ SEFRAK-bygg, ruin eller fjernet objekt
- ▲ Annet SEFRAK-bygg
- ▲ Fredete bygninger
- Lokalitet

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Annet SEFRAK-bygg	1	x		

Tema uten treff:

SEFRAK-bygg, ruin eller fjernet objekt	SEFRAK-bygg, meldepliktig iht. Kulturminnelova §25	Fredete bygninger
Lokalitet	Kulturminner - Sikringssoner	



- Bebyggd
- Samferdsel
- Skog
- Vann

Analyssetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Bebyggd	1	x		345.93m ²

Tema uten treff:

- Samferdsel
- Innmarksbeite
- Myr
- Fulldyrka jord
- Skog
- Snø/isbre
- Overflatedyrka jord
- Åpen fastmark
- Vann



Vassdragsområde

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Vassdragsområde	1	x		345.93m ²

Tema uten treff:

Verneplanområde for vassdrag



Kystlandskap

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Kystlandskap	1	x		345.93m ²

Tema uten treff:

Naturtyper - Svært viktig og viktig

Naturtyper - Kalklindeskog

Naturtyper - Slåttemyr

Marine landskap

Naturtyper - Lokalt viktig

Naturtyper - Kalksjø

Naturtyper - Slåttemark

Naturtyper - Kystlynghei

Naturtyper - Hule eiker

Innenlandslandskap



Regulertele kulturminner
(H710)



Båndlegging etter
kulturminneloven (H730)



Bevaring av bygning- og
kulturmiljø (H570_A)

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Regulertele kulturminner (H710)	1	x		142.03m ²

Tema uten treff:

Båndlegging etter kulturminneloven
(H730)

Automatisk freda kulturminner

Bevaring av bygning- og kulturmiljø
(H570_A)

Bevaring av krigsminner (H570_B)

Kulturlandskap (H550)

Kulturlandskap i kombinasjon med aktivt
landbruk (H510)



Sone 1 - Urban fortetting

Analyssetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Sone 1 - Urban fortetting	1	x		345.93m ²

Tema uten treff:

Sone 2 - Boligfortetting i randsonene

Sone 3 - Fortetting kollektivakse og
bydels-/nærsenter

Sone 3 - Fortetting kollektivakse og
bydels-/nærsenter

Bydels-/nærsenter



Grundig kartlagt med funn
(Flom aktsomhetsdekning)

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Grundig kartlagt med funn (Flom aktsomhetsdekning)	1	x		345.93m ²

Tema uten treff:

Maksimal vannstandstigning $\leq 2,5$ m

Maksimal vannstandstigning 4-5 m

Maksimal vannstandstigning 7-8 m

Maksimal vannstandstigning 2-3 m

Maksimal vannstandstigning 5-6 m

Flom aktsomhetsområde

Maksimal vannstandstigning 3-4 m

Maksimal vannstandstigning 6-7 m

Ikke kartlagt (Flom aktsomhetdekning)



Grundig kartlagt med funn

Analysetema	Antall	Registrert	Ikke registrert	Areal
Grundig kartlagt med funn	1	x		345.93m ²

Tema uten treff:

Delvis kartlagt med funn	Ikke kartlagt	Ikke relevant
Ikke-systematisk kartlagt med funn	Innenfor jurisdiksjonsområde	Kartlagt uten funn
Utenfor jurisdiksjonsområde		

Eiendommer innenfor analyseområdet						
Kommune	Gårdsnummer	Bruksnummer	Festenummer	Seksjonsnummer	Antall	Areal
1508	201	663	0	0	1	345.93m ²
Bygninger innenfor analyseområdet						
Byggtype					Antall	Areal
Stort frittliggende boligbygg på 3 og 4 etg					2	145.46m ²
Gjeldende arealformål i kommuneplaner/kommunedelplaner som berører analyseområdet						
Formål					Status	Areal
Sentrumsformål					Nåværende	345.93m ²
Arealplaner innenfor analyseområdet						
Plan id	Plannavn	Plantype	Status			Areal
2023006952	Ålesund sentrum - Brosundtunnel - detaljregulering	Detaljregulering	Planlegging igangsatt			345.93m ²
1504446	Ålesund sentrum	Eldre reguleringsplan	Endelig vedtatt arealplan			345.93m ²
Gjeldende reguleringsformål i reguleringsplaner som berører analyseområdet						
Formål						Areal
Annet byggeområde						345.93m ²

Datasett uten treff/status ukjent (39)

Temadata - Barnetråkk	Temadata - Dreneringslinjer - Tette stikkrenner
Temadata - Dreneringslinjer - Åpne stikkrenner	Temadata - Energi
Temadata - Forurensning - Grunn	Temadata - Forurensning - Støy
Temadata - Friluftsliv	Temadata - Geologi - Bergtettigheter, marin grense, grunnvann, grus-, pukk-, og mineralressurser
Temadata - Kyst og fiskeri	Landbruk - Skog, jordkvalitet og dyrkbar jord
Temadata - Landbruk - Reindrift	Temadata - Natur - Villreinområder, naturvernområder, foreslåtte naturvernområder, artsdata og kulturlandskap
Temadata - Natur - Forvaltningsinteresse	Temadata-natur-Nedbørfelt
Temadata-natur-Inngrepsfrie Naturområder	Temadata - Plan
Temadata - Plan - Grønt/blått temakart 2016/2017	Temadata - Samferdsel
Temadata - Samfunnssikkerhet - Skredfare og aktsomhetsområder	Temadata - Samfunnssikkerhet - Flomsoner
Temadata - Samfunnssikkerhet - Flomsoner Åknes	Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2024 - Middelhøyvann
Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2024 - Øvre estimat	Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2024 - 20-års stormflo
Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2024 - 200-års stormflo	Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2024 - 1000-års stormflo
Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2100 - Middelhøyvann	Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2100 - Øvre estimat
Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2100 - 200-års stormflo	Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2100 - 1000-års stormflo
Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2150 - Middelhøyvann	Temadata - Samfunnssikkerhet - Stormflo 2150 - Øvre estimat
Temadata - Samfunnssikkerhet - Forsvaret	Temadata - Samfunnssikkerhet - Skredhendelser og kvikkleire
Temadata - Samfunnssikkerhet - Snø aktsomhet S3	Temadata - Samfunnssikkerhet - Snøskred aktsomhet S2 uten skogeffekt
Temadata - Samfunnssikkerhet - Snøskred aktsomhet S2 med skogeffekt	Temadata - Samfunnssikkerhet - Steinsprang aktsomhet
Temadata - Tilgjengelighet	

Du mangler tilgang til ett eller flere datasett. Disse datasettene er dermed utelatt fra analysen og vil kreve en manuell kontroll.

Nabolagsprofil

Storgata 14

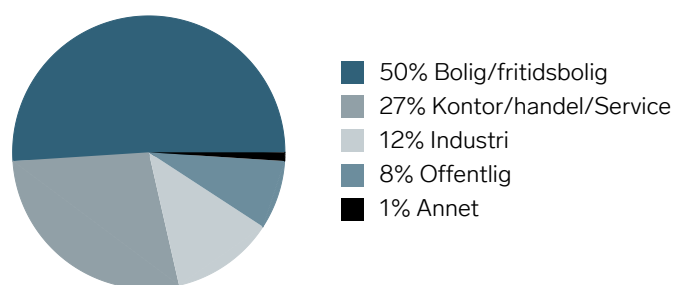
Lokal transport

 Scandic Parken Linje FB65	1 min  0.1 km
 Parkgata Linje 1, 4, 10, 11, 12, 18, 21, FB65	1 min  0.1 km
 Ålesund rutebilstasjon Buss, ferge	2 min  0.2 km

Transport for lengre reiser

 Scandic Parken Linje FB65	1 min  0.1 km
 Parkgata Linje FB65	1 min  0.1 km
 Ålesund hurtigbåtkai Skateflukaia Linje 1145, 1149	5 min  0.4 km
 Ålesund rutebilstasjon hurtigbåtkai Linje 1148	7 min  0.6 km

Byggmasse i området



Ladepunkt for el-bil

 Sankten P-hus, Ålesund	3 min 
 Kipervika P-hus	4 min 



Kollektivtilbud

Veldig bra 78/100



Serveringstilbud

Bra 64/100



Trafikk

Trafikk til tider 58/100

Området har blitt vurdert av 29 lokalkjente.

Største bedrifter i området

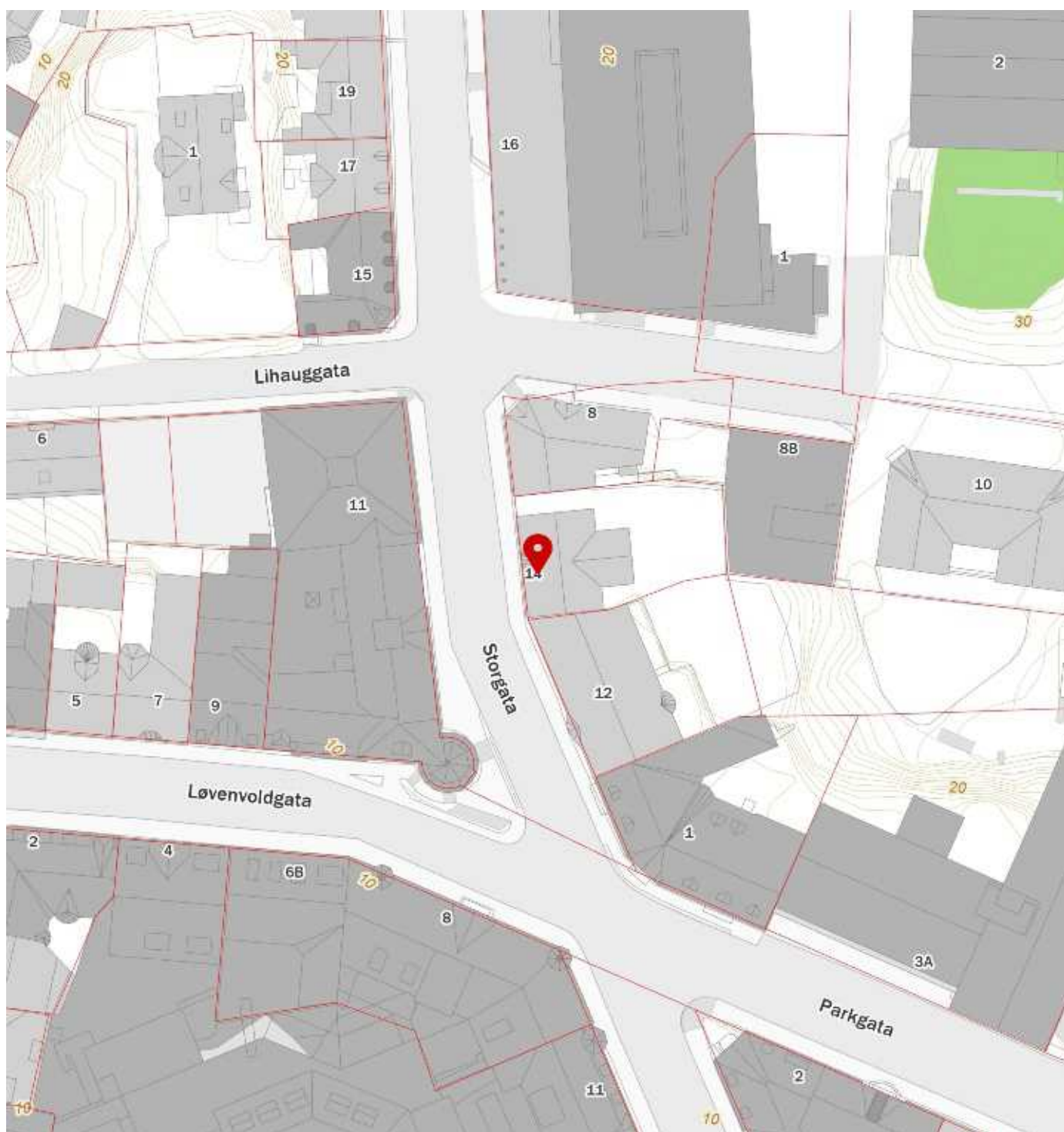
	Ansatte
Sentraladministrasjon Rådhus S...	461
Sølvtrans Rederi AS	327
Kystverket Ålesund	323
Sparebanken Møre Hovedkontor	281
Jangaard Export AS	236
Manpower AS	230
Tine SA	221
Ålesund Kommunale Eigedom KF	216
Vard Group AS	181
Vard Group AS	158
Nordea Bank Abp, Filial i Norge	154
Sølvtrans Crew AS	142
Global Florø AS	129
Hotell drift Ålesund AS	125
Ålesund Voksenopplæring	91

Treningssenter

 Mudo Gym Ålesund	5 min 
 Family Sports Club Ålesund	8 min 

Dagligvare

Eurospar Ålesund Storsenter	2 min 
Bunnpris Skansen Søndagsåpent	3 min  0.2 km





Oppdragsnr: 47-0015/26	BRUK BLOKKBOKSTAVER
Adresse: Storgata 14	
Undertegnede inngir herved følgende bud på ovennevnte bolig:	
NOK	

+ offentlige omk. og omk. til forretningsfører. Se salgsoppgave.

Kjøpesum og omkostninger finansieres slik:

Låneinstitusjon/kapital	Referanse	Beløp
Undertegnede gir med dette låneinstitusjon fullmakt til å utlevere de nødvendige opplysninger for bekref- telse på finansiering av bud.		
	Egenkapital	
	Totalt	

Mitt/vårt bud er gitt med forbehold om:

Ønsket overtakelse:

Budet vedstås til og med den: kl. (Dersom klokkeslett ikke oppgis vedstås budet frem til kl. 15 denne dag). I forbrukerforhold (dvs. der oppdragsgiver er forbruker) skal ikke megleren formidle bud med kortere akseptfrist enn klokken 12 første virkedag etter siste annonserte visning. Lørdag regnes ikke som virkedag. Se også side 2 pkt. 4. Jeg/vi er klar over at dette budet er bindende når det er kommet til meglers kunnskap, dersom det ikke er tatt spesielle forbehold. Et avgitt bud kan ikke trekkes tilbake når det er gjort kjent for megler. Hvis budet aksepteres, er det inngått bindende avtale. Videre er jeg/vi innforstått med at selger kan avslå eller akseptere et hvilket som helst bud uten nærmere begrunnelse. Jeg/vi er innforstått med at kontrakt skal inngås på de rettigheter, forpliktelser og de vilkår som fremgår av salgsoppgave.

Ved flere budgivere må det krysses av i feltene:

- ☐ Budgiverne gir hverandre fullmakt til å foreta endringer og forhøyelser av budet
☐ Endringer og forhøyelser av budet må bekreftes av begge/alle budgivere

Sted, dato:

Navn:	Personnr.:
Navn:	Personnr.:
Adresse:	Tlf. arb.:
Postnr.:	Poststed:
	Tlf. priv.:
e-post:	Tlf. mob.:
Underskrift:	
Forhøyelser/endringer/notater:	

Legg ved legitimasjon her

Legg ved legitimasjon her

Sist oppdatert med virkning fra 1. juli 2025, i forbindelse med ikraftttredelse av endringer i eiendomsmeglingsforskriften.

Informasjonen er utarbeidet av Forbrukerrådet, Advokatforeningen ved Lovutvalget for eiendomsmegling, Eiendom Norge og Norges Eiendomsmeglerforbund, på grunnlag av bl.a. eiendomsmeglingsloven § 6-8.

Nedenfor gis en oversikt over de retningslinjer som anbefales ved budgivning på eiendommen. Avslutningsvis gis også en kort oversikt over de viktigste rettsreglene tilknyttet budgivning.

Før det legges inn bud på eiendommen oppfordres budgiver til å sette seg inn i all relevant informasjon om eiendommen, herunder salgsoppgave og tilstandsrapport.

GJENNOMFØRING AV BUDGIVNING

1. Alle bud skal inngis skriftlig til megler, som formidler disse videre til selger. Med skriftlige bud menes også elektroniske meldinger som e-post og SMS når informasjonen i disse er tilgjengelig også for ettertiden. Kravet til skriftlighet gjelder også budforhøyelser, og motbud (bud fra selger), aksept eller avslag fra selger. Før formidling av bud til selger skal megler innhente gyldig legitimasjon og signatur fra budgiver. Kravet til legitimasjon og signatur er oppfylt for budgivere som benytter e-signatur som f.eks. BankID eller MinID.
2. Et bud bør inneholde eiendommens adresse (eventuelt gnr/bnr), kjøpesum, budgivers kontaktinformasjon, finansieringsplan, akseptfrist, overtakelsesdato og eventuelle forbehold som for eksempel usikker finansiering, salg av nåværende bolig ol. Normalt vil ikke et bud med forbehold bli akseptert før forbeholdet er avklart. Konferer gjerne med megler før bud inngis.
3. Megler skal legge til rette for en forsvarlig avvikling av budrunden. I forbrukerforhold (dvs. der selger er forbruker) skal megleren ikke formidle bud med kortere akseptfrist enn kl. 12.00 første virkedag etter siste annonserte visning. Etter denne fristen bør budgivere ikke sette en kortere akseptfrist enn at megler har mulighet til, så langt det er nødvendig, å orientere selger, budgivere og øvrige interessenter om bud og forbehold. Dersom bud inngis med en frist som åpenbart er for kort til at megleren kan avvikle budrunden på en forsvarlig måte som sikrer selger og interessenter et tilstrekkelig grunnlag for sine handlingsvalg, vil megler fraråde budgiver å stille slik frist.
4. Megler skal ikke formidle bud med forbehold om at budet eller forbehold i budet skal holdes skjult (hemmelig) for

andre budgivere og interessenter.

5. Megleren vil uoppfordret gi sin vurdering av det enkelte bud overfor selger, når budet er gitt innenfor fristene i punkt 3.
6. Megleren skal, så langt det er nødvendig og mulig, holde budgiverne skriftlig orientert om mottatte bud, herunder budets størrelse, forbehold og akseptfrist. Megler skal så snart som mulig bekrefte skriftlig overfor budgivere at budene deres er mottatt. For øvrig vil megler, på forespørsel fra andre, opplyse om aktuelle bud på eiendommen, herunder relevante forbehold.
7. Kopi av budjournal skal gis til kjøper og selger uten ugrunnet opphold etter at handel er kommet i stand. Dersom det er viktig for budgiver å bevare sin anonymitet, bør budet formidles gjennom fullmektig.
8. Etter at handel har kommet i stand, eller dersom en budrunde avsluttes uten at handel er kommet i stand, kan en budgiver kreve kopi av budjournalen i anonymisert form.

VIKTIGE AVTALERETTSLIGE FORHOLD

1. Det eksisterer ingen angrerett ved salg/kjøp av fasteieendom.
2. Når et bud er inngitt til megler og innholdet i budet er formidlet til selger (slik at selger har fått kunnskap om budet), kan budet ikke kalles tilbake. Budet er da bindende for budgiver frem til akseptfristens utløp, med mindre budet før denne tid avslås av selger eller budgiver får melding om at eiendommen er solgt til en annen. Man bør derfor ikke gi bud på flere eiendommer samtidig dersom man ikke ønsker å kjøpe flere enn en eiendom.
3. Selger står fritt til å forkaste eller akseptere ethvert bud, og er for eksempel ikke forpliktet til å akseptere høyeste bud.
4. Når en aksept av et bud har kommet frem til budgiver innen akseptfristens utløp er det inngått en bindende avtale.
5. Husk at et eventuelt bud fra selger til kjøper (såkalte «motbud»), avtalerettslig er et bindende tilbud som medfører at det foreligger en avtale om salg av eiendommen dersom budet i rett tid aksepteres av kjøper.

Megler skal legge til rette for en forsvarlig avvikling av budrunden. Megler skal styre budgivningen ved blant annet å avpasse tempoet slik at oppdragsgiver og aktuelle interessenter kan sikres et forsvarlig grunnlag for sine handlingsvalg.

Bud som avgis er bindende for budgiver.

Megler skal opplyse interessenter og involverte i budrunden om status i budgivningen. Informasjonen gis skriftlig.

Før megler kan videreformidle bud til selger eller andre interessenter må budgiver ha legitimert seg og avgitt signatur. Hva som regnes som gyldig legitimasjon fremgår av eget skriv vedlagt salgsoppgaven. Skrivet kan også lastes ned fra våre hjemmesider på **www.garanti.no**.

For at megler skal kunne formidle bud til selger eller øvrige interessenter må budet foreligge skriftlig. Vi ber om at første bud inngis på fastsatt budskjema. Kravet til skriftlighet gjelder også budforhøyelser, motbud, aksept og avslag. Skriftlighet i elektronisk form f.eks som SMS er godkjent.

Når budet videreformidles skal det opplyses om budets størrelse, eventuelle forbehold og akseptfrist. Dette gjelder ved formidling av bud til oppdragsgiver, budgivere og øvrige interessenter. Det gjelder imidlertid bare i den grad det er nødvendig og mulig.

Når bud er mottatt skal megler så snart som mulig bekrefte skriftlig overfor budgiver at budet er mottatt.

Legitimasjon og kundekontroll

Før du kan legge inn bud hos GARANTI Eiendomsmegling må du avgi legitimasjon. Megler kan ikke videreformidle bud hverken til selger eller andre før legitimasjon foreligger.

Gyldig legitimasjon:

- Pass
- Førerkort (ikke grønt førerkort)
- Norsk bankkort med bilde
- Forsvarsdepartementets ID-kort
- Postens ID-kort utstedt etter 1. oktober 1994
- Nasjonale ID-kort utstedt innenfor EØS-området

Personer uten norsk fødselsnummer eller D-nummer:

Gyldig legitimasjon er:

- Pass
- Nasjonalt ID-kort utstedt innenfor EØS-området

Foretak/juridiske personer

- Bekreftet kopi av firmaattest ikke eldre enn tre måneder samt kopi av legitimasjon til den/de som har signatur i foretaket
- Nasjonalt ID-kort utstedt innenfor EØS-området

Reelle rettighetshavere

Hvis tegningen utføres for en bedrift eller annen juridisk person, må det oppgis navn, fødselsdato og kontaktopplysninger på personen(e) som direkte eller indirekte eier eller kontrollerer mer enn 25 prosent av stemmene eller eierandelene i den juridiske personen, eller som på annen måte eier eller kontrollerer den juridiske personen i siste instans. Her skal det benyttes eget skjema.



Legal
Eigedomsmekling

Legal Eigedomsmekling AS, orgnr. 928 714 209
Vikegata 9, 6150 Ørsta
www.legaleigedom.no