



REGION ÅLESUND



*Foto: Elin Johanson Lyngstad, Møre og Romsdal fylkeskommune*

# PAKT – vedlegg stadanalyser

Plan for areal, klima og transport i Ålesundsregionen

26.01.2022

<b>INNHALD</b>	<b>SIDE</b>
1 FORORD	2
2 KVA ER EIN STAD	2
3 OMTALE AV KOMMUNANE	4
4 ARBEIDSMARKNADEN	5
5 GRUNNLAGET FOR UTVAL OG ANALYSE AV STADAR	7
6 NÆRARE OMTALE AV STADANE	14

## STADAR I ÅLESUNDSREGIONEN

### 1 FORORD

Dette dokumentet er ein del av kunnskapsgrunnlaget i plan for areal, klima og transport (PAKT) i Ålesundsregionen, her definert som Ålesund, Sula og Giske kommunar. Analysen tek utgangspunkt i måla for dette planarbeidet, mellom anna:

- Eit utbyggingsmønster med arealeffektive og attraktive bustad- og næringsareal som støttar opp om kollektivtransport.
- Effektivt og berekraftig transportsystem som gir god tilgang for alle og lågast mogleg behov for biltransport.
- Omsynet til jordvern, naturmangfald, friluftsliv, kulturminne og andre naturressursar.
- Attraktive kommunesenter, bydelssenter og lokalsenter i heile regionen.

Ulike stadar og funksjonar er forsøkt skildra slik dei er i dag, men her er eit vesentleg element av lokal- og regionalpolitisk historie, kjennskap til konkrete, urealiserte planar og vedtak innebygd. Analysen er med andre ord ein miks av objektive statistiske data og meir subjektive, anekdotiske opplysingar, slik at analysen etter beste evne er tilpassa planens prioriteringar.

### 2 KVA ER EIN STAD ?

Både for statistisk bruk og for planlegginga er det nødvendig å definere omgrepa ein nyttar, så også i denne planen. Ikkje minst gjeld dette omgrepet stad. I denne planen betyr stad meir enn eit punkt eller areal på kartet (som sjølvstøtt også er ein stad på sitt vis).

Snarare er stad nytta som nemning på ein meir organisk funksjon. I daglegtale vert nytta ei lang rekke omgrep som skildrar variantar av dette fenomenet: tettstad, by, bykjerne, bydel, drabantby, forstad, landsby, bygdesentrum, handels- og/eller sørvisssenter, knutepunkt m.v. Alle har vi ei kjensle av at dei ulike omgrepa har litt ulikt innhald. Men dei betyr alle noko meir enn berre eit tilfeldig punkt i geografien, dei tilbyr ulike funksjonar til folk; bumiljø, handel, utdanning, kulturopplevingar m.v. I planen er stad nytta som fellesnemning, og analysen spesifiserer meir om funksjonar i dei enkelte stadane.

Analysen peikar mot stadar som skal vere utgangspunkt for den framtidige utviklinga i Ålesundsregionen, og fører fram til ei inndeling i ulike typar stad, med utgangspunkt i eksisterande og tenkte, framtidige funksjonar. Måla i planen let seg lettare oppnå gjennom å utnytte den infrastrukturen som allereie finst.

I tillegg til å vere seg sjølv, vil stadane inngå i eit nettverk der ulike stadar supplerer eller konkurrerer mot kvarandre. Regionen samla skal fungere best mogleg for innbyggjarar og næringsliv.

Men heller ikkje Ålesundsregionen samla kan eksistere uavhengig av andre. Det må takast omsyn til politiske mål på nasjonalt og internasjonalt nivå, og ikkje minst til dynamikken mot og med nabokommunar og naboregionar.

#### 2.1 Urbanitet og attraktivitet

Transportøkonomisk institutt har i samarbeid med ei rekke andre aktørar - mellom anna fleire kommunar og fylkeskommunar – gått gjennom eksisterande forskning og kunnskapsgrunnlag om areal- og transportutvikling for klimavenlege og attraktive byar (TØI Rapport 1593b/2017).

TØI slår fast at ei areal- og transportutvikling som gir klimavenlege stadar og byar også gir auka attraktivitet. Verktøykassa er med andre ord den same for begge måla. Dei peikar på ulike moment som både er klimavenleg og medverkar til attraktivitet:

- Variert tilbod av gode bustadar og bustadområde i nærleiken
- Tilgang til gode uteareal i nærleiken
- Levande sentrum
- God transportkvalitet med mindre biltrafikk
- Variert arbeidsmarknad i nærleiken

Attraktivitet er ikkje relevant berre med sikte på busetting, men også for etablering av verksemder. Dette tilfører eit par ekstra faktorar til lista ovanfor:

- Tilgangen til kvalifiserte arbeidstakarar og variert kompetanse i nærleiken
- Stor breidd i næringslivet i nærleiken

Attraktivitet inneber etter dette eit mangfald og blanding av funksjonar i ein tett og kompakt struktur, kopla saman gjennom eit nettverk av transportkorridorar og byrom, særleg tilpassa mjuke trafikantar. Ulike undersøkingar syner at ein levande og aktiv bykjerne med variert tilbod av handel og sørvis, lite biltrafikk, bygningar og byrom med høg estetisk kvalitet, heng tett saman med oppfatninga av at staden er attraktiv, både for busette og for næringslivet. Det er dette som er urbanitet.

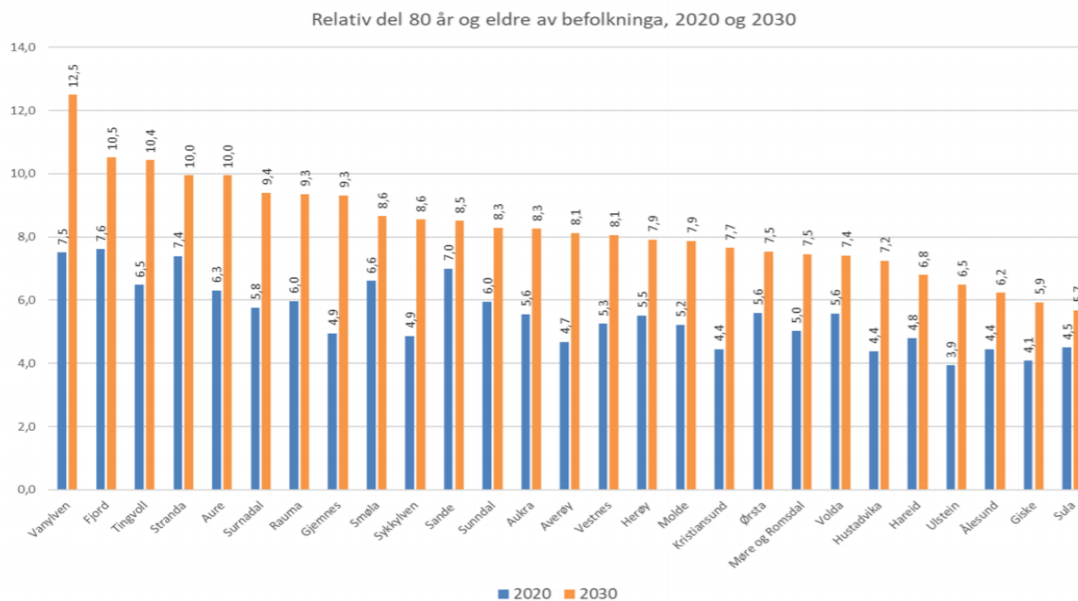
TØI sin rapport er elles tydeleg på at denne kunnskapen er relevant både for større og mindre stadar. Dei same mekanismane vil gi same type effekt i alle stadar, men med ulik styrke avhengig av utgangspunktet. Internasjonal forskning støttar dette.

## 2.2 Vi blir fleire eldre

Alle demografiske analysar er tydelege på at det blir fleire eldre i samfunnet. Sjølv om den relative delen eldre vil variere mellom kommunane, vil det faktiske talet auke overalt. Dette må få konsekvensar både for samfunnsplanlegginga og arealplanlegginga. Fylkeskommunen deltek saman med Statsforvaltaren i eit prosjekt initiert av Husbanken; "Planlegging for eit aldrande samfunn". Statsforvaltaren (nasjonalt) har eit tilgrensande satsingsfelt; "Leve heile livet". Begge desse satsingane bygger på erkjening om at fleire eldre betyr at fleire også må klare seg sjølve lengst mogleg, og at samfunnet må legge til rette for at dette, både fysisk og organisatorisk.

Relevante spørsmål i den samanhengen er mellom anna bustadkvalitet, tilgangen til ymse nødvendige tenester, til sosialt liv og til nødvendig transport. Mange undersøkingar viser tydeleg at mange som nærmar seg høg alder ønsker bustad i tettstadar og byar, med kort avstand til handel, tenester og sørvis, kort avstand til andre i same situasjon og gode, offentlege møtestadar, der ulike generasjonar kan møtest. Dette er samanfallande med mange av måla i PAKT. Det er også samanfallande med mange mål som gjeld for barn og unge.

For nærare informasjon om demografien i fylket, sjå [kommunestatistikken](#) på fylkeskommunens heimesider. Sjølv om Ålesund, Sula og Giske er blant dei "yngste" kommunane i fylket, vil både den relative mengda og det faktiske talet på eldre auke vesentleg dei næraste åra, jamfør figuren nedanfor:



ommune

SSB sitt framskrivingsalternativ MMMM (hovudalternativ) ligg til grunn for framskrivingane.

Kjelde: SSB

### 3 OMTALE AV KOMMUNANE

#### 3.1 Sula

Svært mykje av busettinga i Sula inngår i følge SSB som ein del Ålesund tettstad. Det er ein konsekvens av at det er samanhengande tettbygd langs heile strekinga mellom Molvær og Vegsundet og vidare nordover mot Moa. Sula kommune har nær 9.500 innbyggjarar, er i jamn vekst og er blant dei tettast folkesette i fylket. Kommuneplanen definerer tydeleg Langevåg som kommunesenteret, men diskuterer ikkje delsentar særleg inngåande. Verken handels-, sørvis- eller tenestetilbod definerer delsentar tydeleg. Sjå elles kap 5.4.

Dess meir naturleg er det at denne diskusjonen kjem opp i samband med klima-, areal- og transportplanlegginga, slik at det i framtida kan utarbeidast meir målretta kommunale planar for eventuelle delsentar. Faggruppa for planarbeidet peikar både på Fiskarstrand, Mauseidvåg og Sunde/Solavåg som kandidatar. Det er vedteke bygging av ny skole i Rørstadmarka, og Fiskarstrand og Mauseidvågen skolar skal leggjast ned. Dette påverkar naturleg nok vilkåra for å definere ein senterstruktur i kommunen.

Kommunen er blant dei som har størst dagleg utpendling (>2500), hovudsakleg til Ålesund, men har også mange arbeidsplassar og betydeleg innpendling (>1000) og står fram som ein viktig industri-kommune. I dette ligg også eit potensiale for kollektivtrafikk.

Allereie i 2014 søkte og fekk kommunen midlar frå fylkeskommunens tettstadprogram til ein stadanalyse for Langevåg. I 2018 vart dette følgt opp i det kommunen varsla oppstart av områderegulering. Planavgrensinga (figur nedanfor) gir signal om kva areal ein ønsker sjå som sjølve "sentrum". Dette er også relativt godt samanfallande med SSB sin definisjon av sentrumsområde. Per 01.02.2021 har planen vore til offentleg ettersyn, men er ikkje endeleg ferdigstilt.

Det er eit poeng at skulane i Langevåg ligg litt utanfor sentrumssona, og dermed definerer ein viktig, alternativ transportdestinasjon.

### 3.2 Giske

Historisk er kommunen prega av at det er fire ulike øysamfunn som kvar for seg har måtte "kjempa" for tilboda. I dag er desse bundne saman med bilveg, men framleis er det avstandar som tilseier at ikkje alle tilbod er ønskeleg eller tenleg å samle på ein stad. Giske kommune har gjennom mange år vakse i folketal. Dette gjeld alle fire øyane. SSB ventar at veksten held fram. Valderøya har den største folkesetnaden og er tettbygd, men ikkje slik at det kjem fram noko tydeleg, urbant prega kommunesentrum. Dette er erkjent i kommunen, mellom anna i kommuneplanprosessen, og det er vedteke ein plan som konsoliderer tre ulike delsentrum på øya, med noko ulike funksjonar. Dette er Valderhaugstrand, Sætra og Ytterland. Det er også foreslått eit delsentrum på Roald. Sjå kap. 5.4.

Eit heilt sentralt element i Giske kommune er Ålesund lufthamn Vigra. Flyplassen er dels årsak til veksten i kommunen, bakgrunn for viktige delar av kollektivtenestene og trafikkmengda, og utgangspunkt for lokalisering av verksemder. Giske er samstundes ein av landets største fiskerikommunar med både sjø- og landbaserte verksemder. Arbeidsplassdekninga er likevel berre 63 % (2019, lågast i fylket) og mange pendlar ut (> 2000). Det er likevel også ei betydeleg innpendling (ca 600).

### 3.3 Ålesund

Ålesund har lenge vore den største kommunen i fylket og eit naturleg sentrum for kommunane på Sunnmøre. Byens betydning for heile Møre og Romsdal har auka etterkvart som byen har vakse. Ålesundsregionen har no den klart største konsentrasjonen av kapital, næringsliv og busette mellom Bergen og Trondheim, og den klart største veksten.

Folketalsveksten dei seinare åra har først og fremst vore lokalisert i indre delar av Ålesund kommune, og i omlandskommunane Sula, Giske og Skodje. Sistnemnde er no del av storkommunen. Framveksten av Moa-området er ein viktig del av dette. Moa står på mange måtar fram som ein konkurrent til det tradisjonelle bysenteret, men er samstundes også eit resultat av langsiktig planlegging ut frå to hovudfaktorar; Moa er meir sentralt trafikkmessig, og det vart tidleg klart at sentrumsområdet hadde knapt med areal til den store veksten ein såg kome. Trass i dette har framleis Ålesund sentrum ein betydeleg konsentrasjon av arbeidsplassar, busette, handels- og sørvistilbod, og har på ein heilt annan måte enn Moa "bykvalitetar", og ikkje minst kvalitetar som reiselivsdestinasjon.

Ålesund kommune har delteke i fylkeskommunens prosjekt "Byen som regional motor", og har gjennom dette prosjektet investert og fått støtte til ei rekke tiltak i Ålesund sentrum, både fysiske og organisatoriske, der målet har vore å gjere sentrum (endå) meir attraktivt.

Etter samanslåinga er bykommunens areal mangedobla, ikkje minst kva gjeld sjøareal. Folketalet i den nye bykommunen er 40 % større og dei nye grensene omfattar fleire lokalt viktige tettstadar som også har hatt eigne tettstadprosjekt (Brattvåg og Sjøholt). Det er ikkje utarbeidd ein ny, samla arealplan for storkommunen, men alle dei tidlegare kommunane har planar som på litt ulike måtar definerer ein ønska senterstruktur. Sjå kap. 5.4.

## 4 ARBEIDSMARKNADEN

I dei definerte, oppdaterte bu- og arbeidsmarknadsregionane er Ålesund kommune senterkommune i bu- og arbeidsmarknadsregionen Ålesund, saman med kommunane Sykkylven, Sula, Giske og Fjord.

Inndelinga i BA-regionar er gjort for å synleggjere «*felles markeder for arbeidskraft og arbeidsplasser, der innbyggerne ikke trenger å flytte eller bruke vesentlig tid på å reise for å arbeide*» (Ref: TØI-rapport 1713/2019; Inndeling i BA-regioner 2020).

Ålesund bu- og arbeidsmarknadsregion hadde 94 204 innbyggjarar og 48 675 sysselsette per 01.01. 2020 . Talet på arbeidsplassar var litt lågare, med 47 360. Medan Ålesund kommune har 70 prosent av det samla innbyggartalet i arbeidsmarknaden, utgjer desse 71 prosent av dei sysselsette i regionen, og 78 prosent av alle sysselsette i regionen hadde arbeidsstaden sin i Ålesund kommune. Det betyr at Ålesund er eit tyngre senter i arbeidsmarknaden enn i bustadmarknaden. Dette er – nær sagt – som venta i ein by med denne storleiken.

Næringsammansettinga i bu- og arbeidsmarknaden skil seg tydeleg frå det nasjonale ved å ha ein langt større del sysselsette i industrien enn landsgjennomsnittet, 16 prosent mot 8 prosent. Industrien i regionen har eit tydeleg maritimt preg, med verft og utstyrsleverandørar til marine- og maritime næringar. Ålesund har landets største fiskerihamn målt i tonn landa fisk, noko som gjer at sysselsettingsgruppa «jordbruk, skogbruk og fiske» ligg 20 prosent høgare enn nasjonalt. Fiskeriaktiviteten medverkar også til at delen sysselsette innan transport og lagring ligg 20 prosent over det nasjonale gjennomsnittet. Sykkylven kommune bidreg med eit tyngdepunkt innan møbelindustrien.

Følgeleg har regionen ein lågare del sysselsette innan dei andre næringane; personleg tenesteyting, finansiering og forsikring og andre næringar i privat sektor. Størst skilnad er det innan informasjon og kommunikasjon, berre 50 prosent av det nasjonale snittet. I fleire av desse næringane dreg storbyane opp den nasjonale delen, og truleg er sysselsettinga i desse næringane proporsjonalt med behovet i regionane.

Sysselsettinga innan offentleg administrasjon ligg om lag 33 prosent under det nasjonale nivået. Innan undervisning ligg Ålesundsregionen om lag åtte prosent lågare enn nasjonalt, medan helse- og omsorgstenester ligg om lag åtte prosent høgare.

I sum har bu- og arbeidsmarknadsregion Ålesund ein litt høgare del sysselsette i privat sektor enn det nasjonale gjennomsnittet, og det er (før samanslåing) Haram, Sykkylven og Skodje kommunar som trekker opp dette talet. Tidlegare Ålesund kommune ligg om lag på nasjonalt gjennomsnitt trass i at her er store offentlege arbeidsgivarar som NTNU Ålesund og Ålesund sjukehus.

Regionen har ei arbeidsplassdekning (tal sysselsette etter arbeidsstad i prosent av sysselsette etter bustad) på 97 prosent. Det betyr at det er ei viss netto utpendling frå regionen, men hovudsakleg indikerer (den store) arbeidsplassdekninga at inndelinga i BA-regionar fangar dei kommunane som faktisk inngår i arbeidsmarknaden. Lågare dekning ville indikert at det er ein viktig arbeidsplasskommune som manglar i regioninndelinga, eller også at det er eit svært sterkt sentrum utanfor regionen, men innanfor pendlaravstand. Oslo har til dømes ein del innpendling frå heile resten av landet (inkl. vekependling og liknande).

Omgrepet bu- og arbeidsmarknad inneber per definisjon at avstandane mellom bustad og arbeidsplass innan regionen vert oppfatta som akseptable for pendling/arbeidsreise. Av dette kan ein slutte at alle arbeidsplassar i regionen er tilgjengeleg for alle som bur innanfor regionen (og sjølvsagt delvis for ein del busette utanfor).

## 5 GRUNNLAGET FOR UTVAL OG ANALYSE AV STADAR

### 5.1 Generelt

Det er faggruppa som i samarbeid med planmiljøet i kommunane har vurdert og dermed vald ut stadar. Som det vil kome fram, ber utvalet av stadar preg av stor variasjon mellom stadane, og det kan vere uklart kvar "stadar" byrjar og sluttar. "Stadar" som fell utanfor definisjonen i denne planen, er sjølvstekt ikkje dermed utan verdi og moglegheiter. Det er likevel gitt føringar for utvalet gjennom PAKT-prosjektet sine mål (sjå kap 1). Stadane er peikt ut med sikte på at desse kan ha potensiale for ein meir konsentrert vekst, som bidrar til å dempe veksten i transportbehovet og unødige tap av landbruksjord og natur.

Tre ulike «datasett» er nytta som grunnlag for utvalet av stadar. Dette er skildra i kapittel 5.2 – 5.4. Desse «datasetta» fører fram til lista over utvalde stadar, men det avgjerande argumentet ligg i kommuneplanane (5.4).

Kapittel 5.6 omtaler korleis stadane er analysert etter at dei er utvalde.

### 5.2 SSB-tettstadar pr 20.12.2019

For statistisk bruk nyttar SSB følgjande definisjon for omgrepet "tettstad":

*"En hussamling der det bor minst 200 personer, og avstanden mellom husene skal normalt ikke overstige 50 meter. Det er tillatt med et skjønnsmessig avvik utover 50 meter mellom husene i områder som ikke skal eller kan bebygges".*

Frå definisjonen kjem fram at "tettstad" ikkje treng ha andre funksjonar enn bustadar. Alle dei aktuelle tettstadane er likevel vurdert kvar for seg. I Ålesundsregionen gjeld dette følgjande:

Tettstad	Innb	Areal	Innb /km <sup>2</sup>	
Ålesund *	53234	28,36	1877	<i>* Tettstaden Ålesund er samanhengande frå Skarbøvika rundt Spjelkavik og ut til og med Langevågen. Tabellen har derfor ikkje egne tettstadar i Sula. Merk at SSB kan nytte andre namn på tettstaden enn det som vert nytta i kommuneplanane (sjå kap 5.4). Hoffland, Myklebost og Årset er alle på Ellingsøya og må sjåast i samanheng med Kverve, Vik og Stokke i kommuneplanen. Nordstrand er i all praktisk forstand Valderøya samla. Leitebakk dekkjer den meir eller mindre samanhengande busetnaden på Godøya, unntatte Alnes. Vatne strekker seg frå det som har vore Vatne sentrum tidlegare, og over Eidet mot Tennfjord/Eidsvik.</i>
Hoffland *	846	0,44	1923	
Myklebost *	392	0,37	816	
Årset *	790	0,55	1436	
Skodje	2523	1,70	1484	
Valle	586	0,48	1221	
Sjøholt	1450	1,40	1036	
Steinshamn	479	0,59	811	
Roald	984	0,73	1348	
Nordstrand *	4180	2,61	1602	
Giske	777	0,74	1050	
Leitebakk *	940	0,75	1253	
Brattvåg	2481	1,76	1410	
Vatne *	2379	1,78	1337	
Søvik	993	0,83	1196	
Austnes	381	0,54	706	



### 5.3 SSB-sentrumssoner pr 6.11.2019

For statistisk bruk definerer SSB sentrumssoner slik:

*"En sentrumskjerne med en 100 meter stor sone rundt. En sentrumskjerne er et område der bygningene ligger maksimum 50 meter fra hverandre og der minst 3 næringshovedgrupper er representert. I tillegg må det være detaljhandel, og enten offentlig administrasjon, helse- og sosialtjenester eller andre sosiale/personlige tjenester til stede"*

Dette fell ut i to separate areal i Brattvåg, eitt areal i Langevåg, to i Ålesund bysentrum og fire separate areal i Spjelkavik/Moa-området. Sjå kart nedanfor. Desse karta tilfører opplysingar til vurderingane av Ålesund sentrum, Moaområdet, Langevåg og Brattvåg, og gir i tillegg grunnlag for å vurdere Spjelkavik sentrum som eigen tettstad.



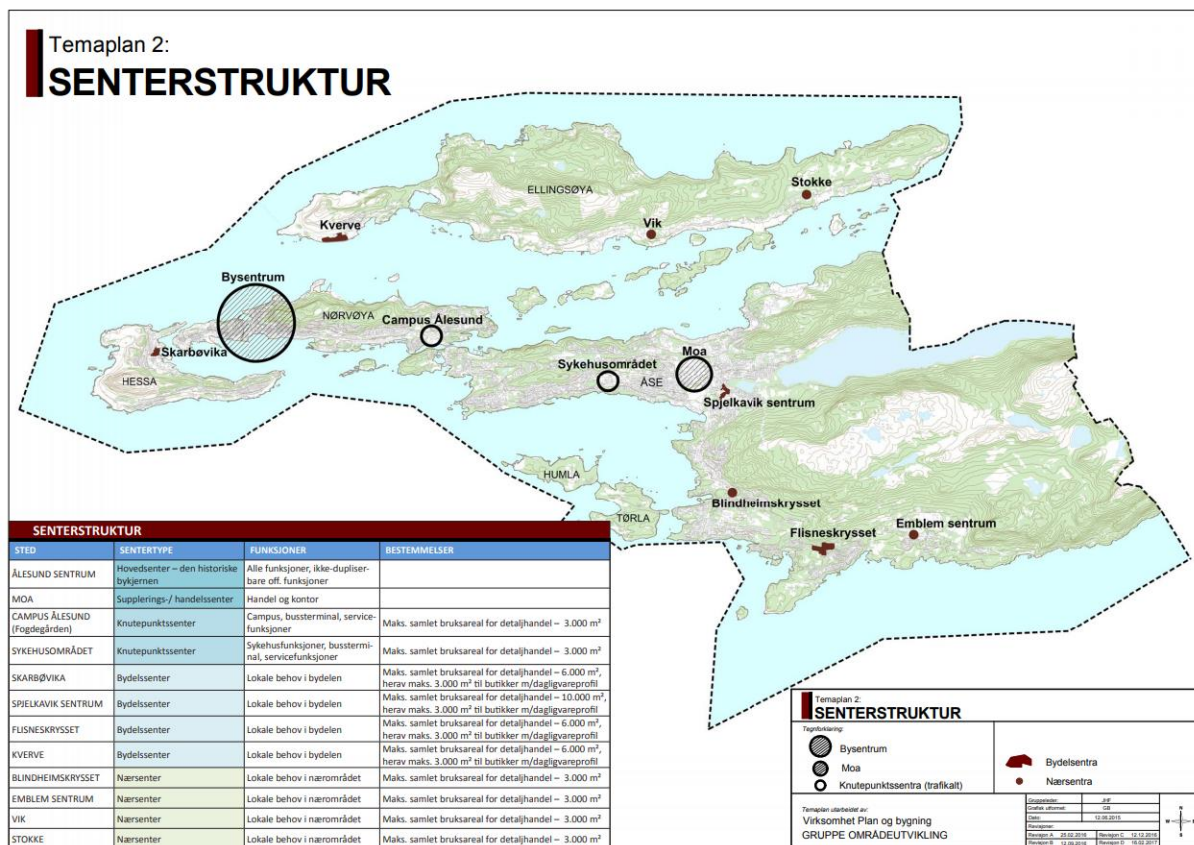
### 5.4 Kommuneplanstatus

Vedtekne kommuneplanar/arealdelar er resultat av lokalpolitiske prosessar og er rettsleg bindande inntil dei vert reviderte. I nye Ålesund gjeld planvedtak innanfor kvar av dei tidlegare kommunane. Det ligg ikkje noko felles tilnæringsprinsipp bak kommuneplanane i regionen, men alle planane har

på eit eller anna vis teke stilling til spørsmålet om senterstruktur. Innanfor desse strukturane er det i tillegg til kommuneplanen ei rekke reguleringsplanar som ikkje vert omtalte her.

## Ålesund

I tidlegare Ålesund kommune vart kommuneplanens arealdel vedteken i 2017. Denne definerer ein senterstruktur på kart, der det mellom anna er gitt konkrete føresegnar for detaljhandel.



Temakart for senterstruktur. Dette viser eit hierarki mellom ulike senter, og er følgt opp både i ein eigen fortettingsstrategi og i strategi for framtidige kollektivløysingar

Kommuneplanen tilfører stadane Kverve, Vik og Stokke på Ellingsøya. Desse må sjåast i samanheng med SSB-tettstadane Hoffland, Myklebost og Årset. Bydelsesenter er i tillegg til Spjelkavik definert ved Flisneskrysset og Skarbøvika, og nærsenter ved Emblem og Blindheimskrysset, alle innanfor SSB-tettstaden Ålesund. Sjukehuset og Campus supplerer Moa og Ålesund sentrum som trafikknutepunkt i ein langsgående kollektivakse. Tidlegare Ålesund er den einaste av kommunane som har eigen kollektivstrategi knytt til kommuneplanlegginga.

## Skodje

I tidlegare Skodje kommune vart ny arealdel vedteken sommaren 2019, med unnatak for eit bustadareal i Skodje sentrum, der det gjensto motsegn frå Fylkesmannen. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har i ettertid gitt kommunen medhald.

Planen bygger under bustadfortetting i Skodje sentrum, på Valle og på Stette. Det er utarbeidd egne utviklingsstrategiar for Skodje sentrum og for næringsområdet på Digerneset, førstnemnde med utgangspunkt i ei stadanalyse frå 2003, revidert i 2017. Det er i desse områda ein ønsker utvikling av handelstilbod og privat tenesteyting. Kommuneplanen tilfører Stette og Digernes som stadar som må vurderast.

### *Ørskog*

Kommuneplanen i tidlegare Ørskog kommune vart vedteken så tidleg som i 2006. Berre kartet ligg ute i kommunen si innsynsløysing. Sjøholt framstår likevel nokså tydeleg som den einaste tettstaden i kommunen.

Her er det sidan 2018 arbeidd med ei områderegulering parallelt med eit tettstadutviklingsprosjekt i Sjøholt. Arbeidet er ikkje ferdigstilt per 1 mars 2021.

### *Haram*

Kommuneplanen for tidlegare Haram kommune vart eigengodkjent som delplan i nye Ålesund kommunestyre sommaren 2020. Planen definerer Brattvåg som lokalsenter som skal vere "*basis for vidare utvikling av handels- service og tenestetilbod for Haramsområdet*". Også i Brattvåg har det tidlegare vore tettstadprosjekt i samarbeid med fylkeskommunen.

Søvika og Austnes er nemnt som nærsenter for sitt respektive omland, som skal "*dekke daglege behov som daglegvarer og enkelte andre tenester*".

Eidet (Vatneidet) er tenkt som knutepunktsenter, som i tillegg til å vere knutepunkt for kollektivtrafikken også skal "*dekke lokalt behov for handel og servicetilbod for vekstområdet i Tennfjord og omland*". Planen fastheld i tillegg Vatne som nærsentrumsområde med tilvising til den historiske sentrumsfunksjonen og til tilbod som finst der i dag.

### *Sandøy*

Tidlegare Sandøy kommune vedtok sin kommuneplan i 2016. Denne definerer Steinshamn som sentrum og føreskriv at det skal utarbeidast eigen plan for sentrumsutvikling. Denne er førebels ikkje igangsett.

### *Sula*

Sula vedtok gjeldande arealdel i 2015. Planen nemner Langevåg som kommunesenter men går ikkje langt i å definere delsenter. Planen slår tvert om fast at "*her er ikkje opna for utbygging langt frå sentrale funksjonar*" og at "*ny busetnad vil skje innanfor tettbygd strok*". Det er eit faktum at nær all busetnad i Sula er ein del av tettstaden Ålesund, og følgeleg nokså jamt konsentrert.

## Giske

Kommuneplanen vart vedteken i 2018. Planen har eit eige avsnitt om tettstadutvikling, der dei drøftar mangelen på eit klart definert kommunesentrum. Det vert slått fast at Valderhaugstrand, der kommunehuset ligg, framleis skal ha sentrumsfunksjon og at det er ønskeleg med supplerande aktivitet.

Roald er klart definert som eit delsentre for Vigra. Vidare er det ønska utvikling av handel supplert med andre funksjonar på Sætra, og på Ytterland der det i dag er kollektivknutepunkt.

### 5.5 Stadane i analysen

Tabell nedanfor viser "stadar" som er omtalt i stadanalysane. Det er status i gjeldande kommuneplanar som er avgjerande for dette utvalet.

Kommune	Delkapittel/namn	Sentertype
Ålesund	6.1 Ålesund bysentrum	Regionsenter
	6.2 Campus Ålesund	Lokalsenter
	6.3 Ålesund sjukehus	Lokalsenter
	6.4 Moa	Regionsenter
	6.5 Skarbøvika	Områdesenter
	6.6 Spjelkavik sentrum	Områdesenter
	6.7 Blindheimskrysset	Områdesenter
	6.8 Flisneskrysset	Lokalsenter
	6.9 Emblem	Lokalsenter
	6.10 Kverve/Hoffland	Områdesenter
	6.11 Vik/Myklebost	Lokalsenter
	6.12 Stokke/Årset	Lokalsenter
(Haram)	6.13 Brattvåg	Områdesenter
	6.14 Vatneeidet	Områdesenter
	6.15 Vatne	Lokalsenter
	6.16 Søvika	Lokalsenter
	6.17 Austnes	Lokalsenter
(Skodje)	6.18 Skodje sentrum	Områdesenter
	6.19 Valle	Lokalsenter
	6.20 Stette	Lokalsenter
	6.21 Digernes	Logistikkknutepunkt
(Ørskog)	6.22 Sjøholt	Områdesenter
(Sandøy)	6.23 Steinshamn	Områdesenter
Sula	6.24 Langevåg	Områdesenter
	6.25 Fiskerstrand	Lokalsenter
	6.26 Mauseidvåg	Lokalsenter
	6.27 Solavåg/Sunde	Lokalsenter
	Giske	6.28 Valderhaugstrand/Nordstrand
6.29 Sætra		Områdesenter
6.30 Ytterland		Lokalsenter
6.31 Roald		Lokalsenter

## 5.6 Om analysen

For kvar stad er utarbeidd ein tabell med ulike opplysingar. Desse er dels kvantitative, dels kvalitative. Kwart av tabellelementa er forklart nedanfor. Merk at omtalen av "type stad" tek utgangspunkt i dagens situasjon, men samstundes gir signal om kva type stad her skal vere i framtida. Dette vil vere ein viktig diskusjon i målbildet i planen. Type stad vil såleis også påverke kva som kjem fram i omtalen av potensiale og utfordringar.

Type stad	<ul style="list-style-type: none"><li>- Regionsenter: Hovudsentrum for heile regionen med sterk konsentrasjon av varierte arbeidsplassar, og svært variert handels- og sørvistilbod i urbaniserte strukturar, som tener funksjonar for heile bu- og arbeidsmarknadsregionen.</li><li>- Områdesenter: Eit sentrum med mange arbeidsplassar og med handels- og sørvistilbod som skal dekke det meste av daglege behov</li><li>- Lokalsenter: Viktige bustadkonsentrasjonar samla kring basisfunksjonar som daglegvare, barnehage, nærmiljøsentra o.l. Ofte også arbeidsplasskonsentrasjonar</li><li>- Logistikknutepunkt: Gjeld Digerneset, sjå 6.21</li></ul>
Historie	Eit kortfatta resyme av kvifor staden har oppstått og korleis utviklinga har vore, med vekt på dei seinare åra. Det er ikkje lagt vekt på ei komplett historisk linje, berre utvalde element.
Demografi	Omtale av folketalsutviklinga i og nær staden dei siste ti åra med utgangspunkt i data på grunnkrinsnivå per 11.01.2020. For nærare informasjon sjå mellom anna lenke i kapittel 2.2. Når det gjeld framskrivingar, tek ein også utgangspunkt i data på krinsnivå, men desse er frå 2018 og dermed noko meir usikre.
Landskap og fysisk organisering	Kort, overordna omtale av dei naturgitte tilhøva på staden, som har vore formgivande for korleis staden ser ut. Vidare også omtale av hovudtrekka i dei menneskeskapte strukturane på staden. Ei meir komplett og detaljert analyse vil eventuelt bli tema i arbeidet med kommunale arealplanar.
10 min gangavstand (m/kart)	Prinsippet om nærleik aukar potensialet for å skape gode og trygge stadar, og for å redusere transportbehovet knytt til daglege funksjonar. Det er derfor modellert kart med sikte på å synleggjere i kva grad folk skal kunne nå dei viktigaste daglege funksjonane innan 10 minutt gangavstand. Analysane tar utgangspunkt i ei gjennomsnittleg gå-fart og eksisterande, tilrettelagde gåruter.
Jordressursar i nærområdet	I denne raden er opplyst kva areal dyrka jord og innmarksbeite som ligg innanfor 10 minutt gangavstand frå sentrumspunktet i staden. Data er henta frå NIBIO sine AR5-(arealressurs-)kart. Areala er kategorisert som fulldyrka, overflatedyrka eller innmarksbeite. Tala skildrar "no-situasjon", ikkje kva som er avklart i gjeldande arealplanar. Dei samla areala er fordelt på ei rekke teigar av ulike storleik.
10 min sykkellavstand	Sykkellavstand er modellert ut frå tilsvarande premisser som gangavstand, men for sykkel er det teke omsyn til høgdeforskjellar.
Kollektivtilbodet	Her er gitt informasjon om frekvens og rutenett.

Kvalitetar og potensiale	Her er forsøkt å skildre kva positive kvalitetar som kjenneteiknar staden i dag, og kva som synest vere potensiale for vidare utvikling. Det kan vere ulike element innanfor kvalitetsomgrepet, men potensialet tek utgangspunkt i at staden skal oppnå større attraktivitet som stad, sikre eksisterande møteplassar og funksjonar og etablere nye for sitt omland. Fortettingspotensial er ein del av dette, men meir presise fortettingsanalysar vil måtte gjerast i arbeidet med kommunale arealplanar. Planens mål ligg til grunn for vurderingane om fortetting.
Utfordringar	Her er forsøkt å skildre kva utfordringar som synest vere det mest tydelege hinderet for å nå potensialet som "stad".

Lenke til kartanalysar:

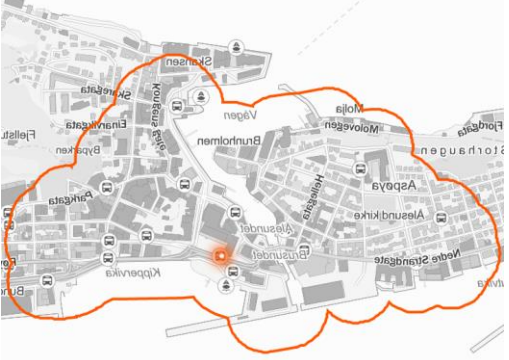
<https://mrfylke.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=b6f3e67bf72476887465f385051056e>

## 6 NÆRARE OMTALE AV STADANE

### 6.1 Ålesund bysentrum



Type stad	Regionsenter (det historiske bysenteret)
Historie	Ålesund kommune fekk bystatus i 1848 men hadde ladestadsrettar frå 1793. Her var sjølvstendig aktivitet før dette, men ikkje særskilt konsentrert berre der dagens sentrum ligg. Det historiske origo er bybrannen i 1904, som raserte trebyen og bana veg for jugendarkitektur og murhus. Byen vart etter kvart den største i fylket og har etterkvart spreidd seg austover.
Demografi	Tidlegare Ålesund kommune auka folketalet med nær 5000 innbyggjarar i perioden 2010-2020. I dei fem mest sentrale grunnkretsane er folketalet samla 3100, og veksten i same periode var nær 20 %. Dette er meir enn kommunen samla. Prognoser fortel at veksten vil halde fram, og generelt vil det bli fleire eldre. Det er likevel ikkje bustadar som pregar desse kretsane mest. Dersom ein inkluderer heile Aspøya og Nørvøya til og med Klipra, er det samla folketalet ca 6800, men veksten noko lågare. Alle desse soknar naturleg til sentrum for daglege funksjonar.
Landskap og fysisk organisering	Ålesund bysentrum ligg på begge sider av det smale Brosundet, som skil Aspøya frå Nørvøya. Hellebrua bind øyane saman, og er einaste køyrbare veg over sundet. Begge øyane er berglendte og sjølv om det

	<p>meste av sentrumskjerna ligg på strandflata, er det også gater og bygningar opp etter skråningane. Store delar av sentrum er prega av jugendarkitekturen etter bybrannen i 1904, med tette gateløp og bygningar i 4-6 etasjar. Innimellom er nokre moderne bygningar reist, og heile rådhuskvartalet er frå nyare tid. Sør for dette er også fylt ut til kai, med store opne plassar og kaihus, som dels er transformert eller planlagt transformert.</p>
<p>10 min gangavstand</p> 	<p>Sentrum for kartanalysane er definert å vere SV hjørne av Rådhusplassen. Innan ti minutt gangavstand frå dette finst mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3263 busette</li> <li>- 7166 tilsette</li> <li>- grunnskule</li> <li>- vidaregåande skule</li> <li>- 2 barnehagar</li> <li>- eit stort og variert utval detaljhandelsverksemder</li> <li>- ei rekke private og offentlege tenestefunksjonar</li> <li>- fleire hotell og serveringsstadar</li> <li>- kulturinstitusjonar mv.</li> </ul>
<p>Jordressursar i nærområdet</p>	<p>Finst ikkje</p>
<p>10 min sykkelavstand</p> <p>Så godt som heile Aspøya overlappar med Skarbøvika (kap. 6.5). I andre enden er litt overlapp med Campus Ålesund (kap. 6.2)</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 9774 busette</li> <li>- 11067 tilsette</li> <li>- 6 barnehagar</li> <li>- 2 grunnskolar</li> <li>- 2 vidaregåande skolar</li> <li>- rikhaldig utval detaljhandel og sørvis</li> <li>- private og offentlege tenestefunksjonar</li> <li>- ei rekke hotell og serveringsstadar</li> <li>- kulturinstitusjonar mv.</li> </ul>
<p>Kollektivtilbodet</p>	<p>Ålesund rutebilstasjon ligg i sentrumsområdet og er utgangspunkt for all kollektivtrafikken til og frå sentrum. Også ekspressbussane går her. Rutebilstasjonen/framtidig trafikkterminal har ein sentral plass i vedteken kollektivstrategi. I dette ligg etablering av gateterminal i Keiser Wilhelmgate, ny bru over Hellesundet og flytting av langrutebusser og regionsbussar til Skateflua/Korsegata.</p>
<p>Kvalitetar og potensiale</p>	<p>Jugendbyen gir høg reiselivsstatus. Sentrum vert opplevd som kompakt, men ope mot sjøen og maritime aktivitetar. Det er stor variasjonsbreidd i handels- og sørvistilbodet i sentrum, sjølv om delar av gatefasadene framstår som tome. Mykje parkeringskapasitet er skjult i fjellet. Reguleringsplan for Sydsiden fastslår at kulturaktivitetar skal samlast i dette området, saman med vidaregåande skole og bustadar. Sydsiden har potensiale som aktivitetsgenerator, men vil ta noko tid å realisere</p>

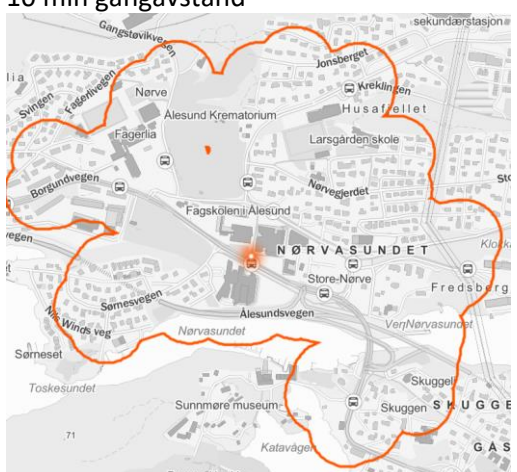


	<p>fullt ut. Her er truleg også eit potensiale innanfor jugendarkitekturen til innvendig ombygging som kan auke potensialet for aktivitet i etasjer både på og over bakkeplanet. Det bør gjerast ei analyse av dette. Det er lett å kome til med kollektivtransport frå eit stort omland.</p> <p>Det er venta snarleg avgjerd om bypakke Ålesund.</p>
<p>Utfordringar</p>	<p>Trafikksituasjonen kan vere krevjande, det er til tider kødanning, særleg pga kapasiteten på Hellebrua over Brosundet. Først har kollektivtrafikken ikkje særskild prioritet i trafikksystemet. Det er konkurranse med Moa om detaljhandelen, dels også for andre sørvistilbod. Delar av gatene framstår som "forlatt".</p> <p>Jugendarkitekturen og eigedomsstrukturen kan vanskeleggjere oppgradering og moderne bruk av bygningsmassen.</p> <p>Byen er generelt lite sykkelvenleg. For fotgjengarar er sjølve sentrum nokså greit tilordna, men mindre utover mot bustadområda. Topografien, med bratte bakkar, kan vere utfordrande.</p> <p>Ei anna utfordring er også smale gateløp og fortau. Det vert plassert skilt og andre innretningar og det blir trangt om plassen. Manglande sykkelfelt tvingar syklistar opp på fortaua i sentrum, fordi det er opplevd utrygt å sykle i gata. Vedlikehaldet er i stor grad knytt til eigedomen til tilgrensande bygg og av varierende kvalitet.</p>

## 6.2 Campus Ålesund



Type stad	Lokalsenter
Historie	Som <u>stad</u> har denne lokasjonen ein relativt kort historie. Teknisk fagskole bygde her i 1964, ingeniørhøgskolen i 1967, sjukepleierskolen noko seinare. Dette ga grunnlag for Høgskolen i Ålesund på nittitalet, frå 2016 ein del av NTNU. Både Fagerlia vgs, Fagskolen i Ålesund, Ålesund kunnskapspark og Norsk Maritimt Kompetansesenter (NMK) er på ulike tidspunkt lokalisert til det same området. Ålesund kommune har i sin kommuneplan mål om urbanisering av Campusområdet. Dette leia til ein omfattande prosess med områderegulering, som kulminerte i planvedtak i 2020.
Demografi	Tidlegare Ålesund kommune auka folketalet med nær 5000 innbyggjarar i perioden 2010-2020. Vestre del av Nørvøya er delt i fem grunnkrinsar med tilsaman 3930 innbyggjarar, som alle vil sokne naturleg mot eit framtidig lokalsenter ved Campus. Veksten i desse kretsane har vore noko lågare enn i (den tidlegare) kommunen samla. Prognosene viser likevel vekst også i framtida.
Landskap og fysisk organisering	Området er sørvendt svakt skrånande ned mot Nørvasundet. Det er sterkt prega av hovudvegssystemet i Ålesund, som på alle måtar omringar og fragmenterer areala. Campusfunksjonen


	<p>ligg i store, moderne bygningsvolum med større og mindre flater imellom, både grå og grønne. Kring dette ligg bustadfelt i nokså homogene småhusmiljø. Vesentlege areal er også bandlagt av gravplass og Ålesund krematorium.</p>
<p>10 min gangavstand</p> 	<p>Sentrum for kartanalysane er definert å vere ved undergangen mellom NMK og skoleområdet. Innan ti minutt gangavstand frå dette finst mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1416 busette</li> <li>- 2095 tilsette</li> <li>- 3 barnehagar</li> <li>- 1 grunnskole</li> <li>- 2 vidaregåande skular (inkl fagskolen)</li> <li>- 1 daglegvare</li> <li>- idrettsanlegg</li> </ul> <p>Sunnmøre museum ligg nært inntil</p>
Jordressursar i nærområdet	6.9 daa, alt er innmarksbeite
<p>10 min sykkelavstand overlappar marginalt med Ålesund sjukehus (kap 6.3) og litt med Ålesund sentrum (kap 6.1)</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 7441 busette</li> <li>- 4501 tilsette</li> <li>- 10 barnehagar</li> <li>- 6 grunnskolar</li> <li>- 3 vidaregåande skolar</li> <li>- 5 daglegvare pluss annan detaljhandel</li> </ul>
Kollektivtilbodet	<p>Bussar mellom Moa og Ålesund sentrum passerer Campus med ti minutt frekvens det meste av dagen, noko sjeldnare på kveld og i helgane. Campus er eitt av den sentrale målpunkta i kollektivstrategien for Ålesundsregionen, og det er lagt til rette for dette gjennom kommuneplanen og områdereguleringa.</p>
Kvalitetar/potensiale	<p>Her er konsentrert eit stort tal kompetansearbeidsplassar og elevar/studentar sentralt langs hovudkollektivaksen, med høgfrekvent tilbod. Bygningsmassen er stort sett er ny og velegna for føremålet. Det er vedteke områderegulering med sikte på å auke urbane kvalitetar, noko som kan innebære at staden også får nye tilbod som er relevante for busetnaden ikring. Det er ein del ledig utbyggingsareal i områdereguleringa som gir godt grunnlag for å etablere ein kompakt, urban struktur. Det er kort veg til grøntområda ved museet/Borgundgavlen.</p>
Utfordringar	<p>Trafikksystemet i dag framstår som store barrierer gjennom området. Sjølv om områdereguleringa gir akseptable løysingar på sikt, kan det vere utfordrande å finansiere tiltaka i rett rekkefølge. Det må arbeidast systematisk for å knyte nærliggande bustadområde</p>

	tettare inn mot staden dersom staden skal ha funksjon som lokalsenter.
--	--

### 6.3 Ålesund sjukehus



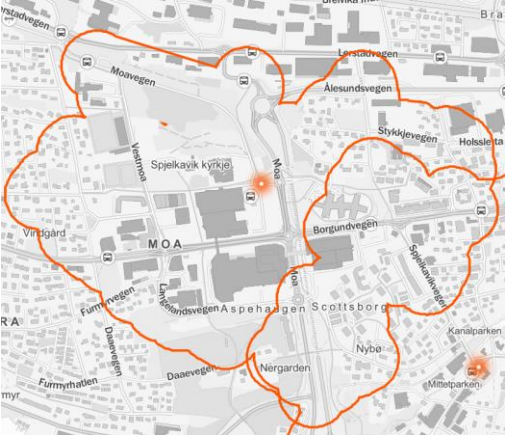
Type stad	Lokalsenter
Historie	Ålesund sjukehus vart etablert i landlege omgivnader på Åse i 1971, som fylkessjukehus, seinare sentralsjukehus for Møre og Romsdal. I areala ikring var utviklinga av bustadområda allereie i gang, og Åse skole var etablert i 1969. Bustadutviklinga har halde fram, og skjer no også nord for E136.
Demografi Overlappar delvis med Moa, kap 6.4	Tidlegare Ålesund kommune auka folketallet med nær 5000 innbyggjarar i perioden 2010-2020. Sjølve sjukeshuset høyrer til grunnkrins Åse, men grensar tett til fire andre grunnkrinsar, som i det minste delvis vil sokne til eit lokalsenter ved sjukehuset. Samla har desse rundt 4000 innbyggjarar og har vakse omlag 7 % sidan 2010. Igangsette bustadprosjekt nord for E136 vil føre til ny vekst, ikkje minst i Åsekrinsen. Dette viser også statistiske prognoser.
Landskap og fysisk organisering	Området ligger sørvendt på flatene ned mot Borgundfjorden, mellom Borgundvegen (E136) og Borgundfjordvegen (Fv. 6216). Sjukehusbygningane dominerer området saman med dei seks "sjukehusblokkene". Elles er her ein bustadar og rekkehus i bustadfelta.
10 min gangavstand	Sentrum for kartanalysane er definert å vere kollektivhaldeplassen ved Åsetorget. Innan ti minutt gangavstand frå denne finst mellom anna: - 1040 busette

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 3644 tilsette</li> <li>- sjukehus</li> <li>- optikar/øyeklinikk</li> <li>- 2 barnehagar</li> <li>- 1 grunnskole</li> <li>- Ålesund vaksenopplæring avd Åse, UPA-skole (grunnskole + vgs)</li> <li>- daglegvare</li> </ul>
<p>Jordressursar i nærområdet</p>	<p>32 daa, alt er fulldyrka</p>
<p>10 min sykkelavstand overlappar ein god del med Moa (kap. 6.4) og Spjelkavik sentrum (Kap 6.6), marginalt med Campus Ålesund (kap 6.2)</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 9237 busette</li> <li>- 8575 tilsette</li> <li>- 8 barnehagar</li> <li>- 2 grunnskolar</li> <li>- det meste av tilboda på Moa.</li> </ul>
<p>Kollektivtilbodet</p>	<p>Bussar mellom Moa og Ålesund sentrum passerer sjukehuset med ti minutt frekvens det meste av dagen, noko sjeldnare på kveld og i helgane. Sjukehuset er eitt av den sentrale målpunkta i kollektivstrategien for Ålesundsregionen, og det er lagt til rette for dette gjennom kommuneplanen med oppgradering av busstopp i Borgundvegen og oppgradert tilkomst til sjukehuset for kollektivreisande.</p>
<p>Kvalitetar og potensiale</p>	<p>Her er eit stort tal arbeidsplassar lokalisert i eit lite areal, nært hovudaksen for kollektivtrafikk, med høgfrekvent tilbod. Grunnskole, barnehagar og daglegvare gir eit greit primært tilbod til busette nær denne arbeidsplassen. Gitt at veksten i bustadar held fram, kan det vere grunnlag for fleire tilbod innan detaljhandel og sørvis. Over tid kan busstransporten gjerast meir straumlinjeforma, og bustadområda kan knytast tettare inn mot tilboda på staden, som er relativt godt samla.</p>
<p>Utfordringar</p>	<p>Potensiale for å utvikle urbane stadskvalitetar er avgrensa, og krev langsiktig satsing gjennom ei områderegulering. I kollektivsamanheng representerer området i dag "krusedullkøyning" som i utgangs-punktet ikkje er ønskeleg.</p>

## 6.4 Moa



Type stad	Regionsenter
<p>Historie</p>	<p>Allereie i 1917 kjøpte Ålesund kommune Moa (den gongen i Borgund kommune) for å dyrke opp og eventuelt ha som reserveareal for ein veksande by. Inntil omtrent 1970 var Moa derfor eit nokså reindyrka jordbrukslandskap. Stadsfunksjonar var knytt til Spjelkavik sentrum (sjå kap 6.6). Borgundvegen/ Brusdalsvegen var hovudvegar aust-vest. Frå byrjinga av 70-talet vart området regulert for forretningar, kontor og ålmenne føremål. I dag er Amfi Moa blant dei største kjøpesentera i landet, og ei rekke andre funksjonar er etablert i same område. Hovudvegnettet austover og sørover er lagt om. Det er gjennomført områderegulering med sikte på å auke dei urbane kvalitetane på staden.</p>
<p>Demografi</p> <p>Overlappar delvis med Spjelkavik sentrum, kap 6.6 og Ålesund sjukehus, kap 6.3</p>	<p>Tidlegare Ålesund kommune auka folketalet med nær 5000 innbyggjarar i perioden 2010-2020. Sentrumsområdet på Moa ligg i kryssingspunktet mellom grunnkrinsane Moa, Holen, Åsemulen og Furmyr som samla har over 6000 innbyggjarar og som alle har hatt vekst. I følge prognosane til SSB, vil veksten halde fram.</p>
<p>Landskap og fysisk organisering</p>	<p>Området Moa er stort sett flatt, tidlegare jordbruksland. Dei grønne areala som heng igjen er</p>

	<p>golfbanen og eit areal nord for kyrkja som truleg har for dårleg jord til å ha vore dyrka. Det bygde arealet er fullstendig dominert av dei store kjøpesenterbygningane, interne trafikkareal og europavegane. Først dei aller seinaste åra har kome nokre nye bygningar med aktive gatefasadar og bustadar i blokk.</p>
<p>10 min gangavstand Overlappar delvis med Spjelkavik sentrum, kap 6.6</p> 	<p>Sentrum for kartanalysane er definert å vere innkøringa ved kollektivterminalen. Innan ti minutt gangavstand frå denne finst mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1617 busette</li> <li>- 3547 tilsette</li> <li>- barnehagar</li> <li>- detaljhandel i alle bransjar, blant dei største lokasjonane i Norge</li> <li>- serveringsstadar</li> <li>- kino</li> <li>- kyrkjestad</li> <li>- svømmehall og idrettsanlegg</li> <li>- legesenter/helsetenester og omsorgssenter</li> </ul>
<p>Dyrka jord i sentrum</p>	<p>27.9 daa, 2/3 er fulldyrka, resten innmarksbeite</p>
<p>10 min sykkelavstand overlappar store delar av Spjelkavik sentrum (kap 6.6) og vesentlege delar av Ålesund sjukehus. Også noko overlapp med Blindheimskrysset (kap. 6.7)</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 11569 busette</li> <li>- 12752 tilsette</li> <li>- 14 barnehagar</li> <li>- 3 grunnskolar</li> <li>- 2 vidaregåande skolar</li> <li>- detaljhandel i alle bransjar, blant dei største lokasjonane i Norge</li> <li>- serveringsstadar</li> <li>- kino</li> <li>- kyrkjestad</li> <li>- svømmehall og idrettsanlegg</li> <li>- legesenter/helsetenester og omsorgssenter</li> </ul>
<p>Kollektivtilbodet</p>	<p>Moa trafikkterminal er navet for all kollektivtransport i Ålesundsregionen og for alle samband mot andre regionar. Det mest frekvente tilbodet er ut mot Ålesund sentrum, der det er (minst) timinuttsavgangar store delar av kvardagane, noko mindre i helg og på kveld. Dette inkluderer også aksane Magerholm-Moa-sentrum via Lerstad, Moa-sentrum-Hessa via Borgundvegen.</p>
<p>Kvalitetar og potensiale</p>	<p>Det er svært stor variasjonsbreidd i tilbodet av handel og sørvis, og mange, varierte arbeidsplassar innanfor eit konsentrert areal. Ingen andre stadar i fylket er lettare å nå med kollektivtransport. Dei urbane kvalitetane i området er avgrensa, men det ligg føre områderegulering som søker å betre kvalitetane. Kjøpesentera gjer området attraktivt for mange, også</p>




	<p>som møteplass. Det er stor investeringsvilje og vekst i området, også i bustadprosjekt og offentlege tenester, og dette gir eit stort transformasjonspotensiale.</p>
Utfordringar	<p>Eksisterande bygningsmasse vil kunne legge føringar for det urbane potensialet i fleire år framover. Kvalitetane i utearealet er variable, og vegsystemet inneber barrierar mellom ulike delar og funksjonar. Spørsmålet om ny innfartsveg til Ålesund sentrum vil også påverke situasjonen.</p>

## 6.5 Skarbøvika



Type stad	Områdesenter
Historie	<p>Så seint som i 1960 var det framleis gardsdrift i Skarbøvika. Mange tiår før dette, var det etablert fiskeribasert næringsverksemd på Osholmen, Notholmen og Vikaneset, og langs Steinvågsundet. Bustadområda utvikla seg dels som følge av sosial bustadpolitikk i lys av etterkrigssituasjonen. Steinvågbrua kom kring 1952, og knytte Skarbøvika og Hessa tettare saman med resten av byen, men dei viktigaste endringane frå syttitalet og utetter, har vore nye bedriftsetableringar i Skarbøvika og utviklinga av bustadområda på sørsida av Hessa. Etableringa av akvariet på Tueneset har ført meir trafikk ut mot bydelen og auka attraktiviteten.</p>
Demografi	<p>Tidlegare Ålesund kommune auka folketalet med nær 5000 innbyggjarar i perioden 2010-2020. Det er fire grunnkrinsar på Hessa som naturleg soknar til</p>

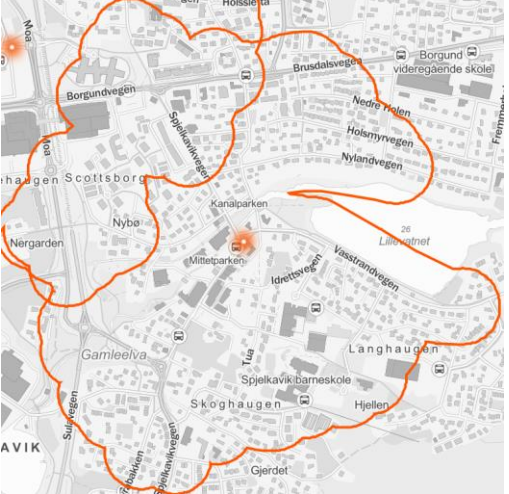
	<p>Skarbøvika som bydelssenter. Samla innbyggartal i 2020 er nær 4200. Veksten på Hessa i tiårsperioden har i hovudsak kome i Hessa-krinsen (sør-sida), og berre 38 % av folketalet høyrer til dei to krinsane som utgjer Skarbøvik sentrum. Men i følge prognosane, vil veksten halde fram i alle krinsane.</p>
Landskap og fysisk organisering	<p>Skarbøvika er austvendt mot sjøen, også ganske flatlendt vestover mot Storskaret. Mot sør skil Sukkertoppen Skarbøvika frå bustadområda på sørsida av øya, og i vest-nordvest skjermar Pilen og Olsfjellet delar av bebyggelsen mot vind frå nordvest. Fylkesveg 6208 markerer eit konsekvent skilje mellom industriprega bygningsmasse og bustadområda med mindre, homogen bygningsmasse i eit nokså kompakt gatemønster.</p>
10 min gangavstand	<p>Sentrum for kartanalysane er definert å vere krysset Skarbøvikvegen/Pilavegen. Innan ti minutt gangavstand frå denne finst mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1503 busette</li> <li>- 568 tilsette</li> <li>- grunnskole</li> <li>- barnehage</li> <li>- daglegvare</li> <li>- sjukeheim</li> <li>- idrettsanlegg</li> </ul>
	
Jordressursar i nærområdet	<p>20.0 daa, halvparten fulldyrka, resten er innmarksbeite</p>
10 min sykkelavstand Så godt som heile Aspøya overlappar med Ålesund sentrum (kap 6.1)	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 6622 Busette</li> <li>- 2509 tilsette</li> <li>- 3 barnehagar</li> <li>- 3 grunnskolar</li> <li>- 1 vidaregåande skole</li> <li>- 7 daglegvare og ein del anna detaljhandel og sørvis.</li> </ul>
Kollektivtilbodet	<p>Skarbøvika er del av kollektivaksen mellom Hessa og Magerholm, og har høgfrekvent busstilbod til/frå sentrum og Moa via Borgundvegen. Det er og mogleg å bytte til/frå ekspressruta Magerholm og Moa i Ålesund sentrum.</p>
Kvalitetar og potensiale	<p>Området har i dag få urbane kvalitetar, men det er mogleg å tenke utvikling av "gateløp" langs fv. 6208. Som bustadområde er Skarbøvik godt etablert, og har eit potensiale for fortetting/ transformasjon. Det same gjeld nok også delar av industrialet, noko som kan opne for etablering av fleire lokaltilbod innan handel og sørvis i ein nokså kompakt struktur.</p>

Utfordringar	Fylkesvegens trafikkfunksjon må oppretthaldast gjennom staden. Det er behov for områderegulering med sikte på å utløyse potensialet. Eksisterande aktivitet og eigedomsstruktur er kompleks og krev langsiktige strategiar. Sørvis- og handelsetableringar vil konkurrere med Ålesund bysentrum som ligg nært innpå.
--------------	--

## 6.6 Spjelkavik sentrum



Type stad	Områdesenter
Historie	Hans Mittet og verksemda Spilkevig snøre-, Not- & Garnfabrik var fundamentet for utviklinga av bygdesenteret Spjelkavik på 1900-talet. Fabrikken utvida fleire gonger, og Mittet overtok også kraftstasjonen i 1923. Kring verksemda vaks staden fram med handel, bustadar og anna industriverksemd, og vart såleis den sentrale tettstaden i indre delar av Borgund, og seinare Ålesund. Etter utbygginga på Moa og omlegginga av E39, har føresetnadene endra seg noko, men Spjelkavik framstår framleis som ei tydeleg sentrumsdanning.
Demografi Overlappar delvis med Moa, kap. 4.4.	Tidlegare Ålesund kommune auka folketalet med nær 5000 innbyggjarar i perioden 2010-2020. I Spjelkavik møttest fire grunnkrinsar. Desse hadde per 1.1.2020 nær 9000 innbyggjarar, 640 meir enn i 2010. Prognoser viser stor vekst i dette området også åra framover.
Landskap og fysisk organisering	Området Spjelkavik er relativt flatt. Staden ligg mellom Brusdalsvatnet og fjorden, og elva imellom er sentral, både som landskapselement og som historisk grunnlag for industrietableringane. Her er også det oppdemte Litjevatnet sentralt. Hovudvegssystemet medverkar til å definere staden, men det meste av gjennomgangstrafikken nord-sør går no langs ny E39

	<p>utanfor sjølve tettstadsentrum. Sentrumsområdet er avgrensa i storleik, men er dels organisert som "byggårdar" i tre etasjar med opne fasadar i gateplanet. Skoleområdet pregar også staden med store bygningar og opne flater. Imellom og tett inntil er store område med einbustadar og rekkehus. Avstanden til Moa er kort.</p>
<p>10 min gangavstand Overlappar delvis med Moa, kap 6.4</p> 	<p>Sentrum for kartanalysane er definert å vere krysset mellom Spjelkavikvegen og Vasstrandvegen. Innan ti minutt gangavstand frå denne finst mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2655 busette</li> <li>- 1499 arbeidsplassar</li> <li>- 3 barnehagar</li> <li>- 2 grunnskular</li> <li>- vidaregåande skole</li> <li>- eit utval detaljhandelsverksemdar.</li> <li>- hotell og serveringsstad</li> <li>- idrettshall</li> </ul> <p>Tilbodet på Moa er tilgjengeleg straks utanfor timinuttsgrensa.</p>
<p>Jordressursar i nærområdet</p>	<p>33.0 daa, omlag 80 prosent fulldyrka, resten innmarksbeite</p>
<p>10 min sykkelavstand Overlappar i vesentleg grad med Moa (kap 6.4), men også ein del med Blindheimskrysset (kap 6.7)</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 11439 busette</li> <li>- 9454 tilsette</li> <li>- 12 barnehagar</li> <li>- 3 grunnskolar</li> <li>- 2 vidaregåande skolar</li> <li>- Handels- og sørvistilbodet på Moa</li> <li>- hotell og serveringstilbod</li> <li>- idrettsanlegg</li> <li>- kino</li> <li>- helsetenester</li> </ul>
<p>Kollektivtilbodet</p>	<p>Det er høgfrekvent busstilbod gjennom Spjelkavika til og frå Moa trafikkterminal, sentrum og Hessa både via Borgundvegen og som ekspress via Lerstad</p>
<p>Kvalitetar og potensiale</p>	<p>Delar av området har aktive fasadar mot eit gateløp som er tydeleg definert, og eit torgliknande areal sentralt. Dette kan utviklast vidare. Variasjonsbreidda i arbeidsplassar, handel og sørvistilbod er brukbar med fleire store butikkar, hotell og byens einaste bowlinghall. Skole- og idrettsanlegg ligg tett på sentrum og det er eit stort tal bustadar nært på, med potensiale for fortetting. Spjelkavik og Moa kan knytast tettare saman med betre gangstrukturar og meir målretta strategi for areala imellom. Litjevatnet, elva og kanalparken utgjer ein viktig grønstruktur som kan foreldast og skape nærare</p>


	kontakt med sjøen og gi opplevingar gjennom tilrettelegging av industrielle kulturminne i området.
Utfordringar	Nærleiken til Moa reduserer både investeringsviljen og utviklingspotensialet i Spjelkavik sentrum noko. Det blir kanskje viktigare å sikre dagens tilbod godt. Litjevatnet, og grønstrukturane i staden er under press, og det er mykje avfall i kanalen. Spjelkavikvegen fungerer dels som avlastningsveg for E39 og fylkesveg i området og har ÅDT 9500 (2018). Dette fører med seg støy, støv og barriereverknad.

## 6.7 Blindheimskrysset

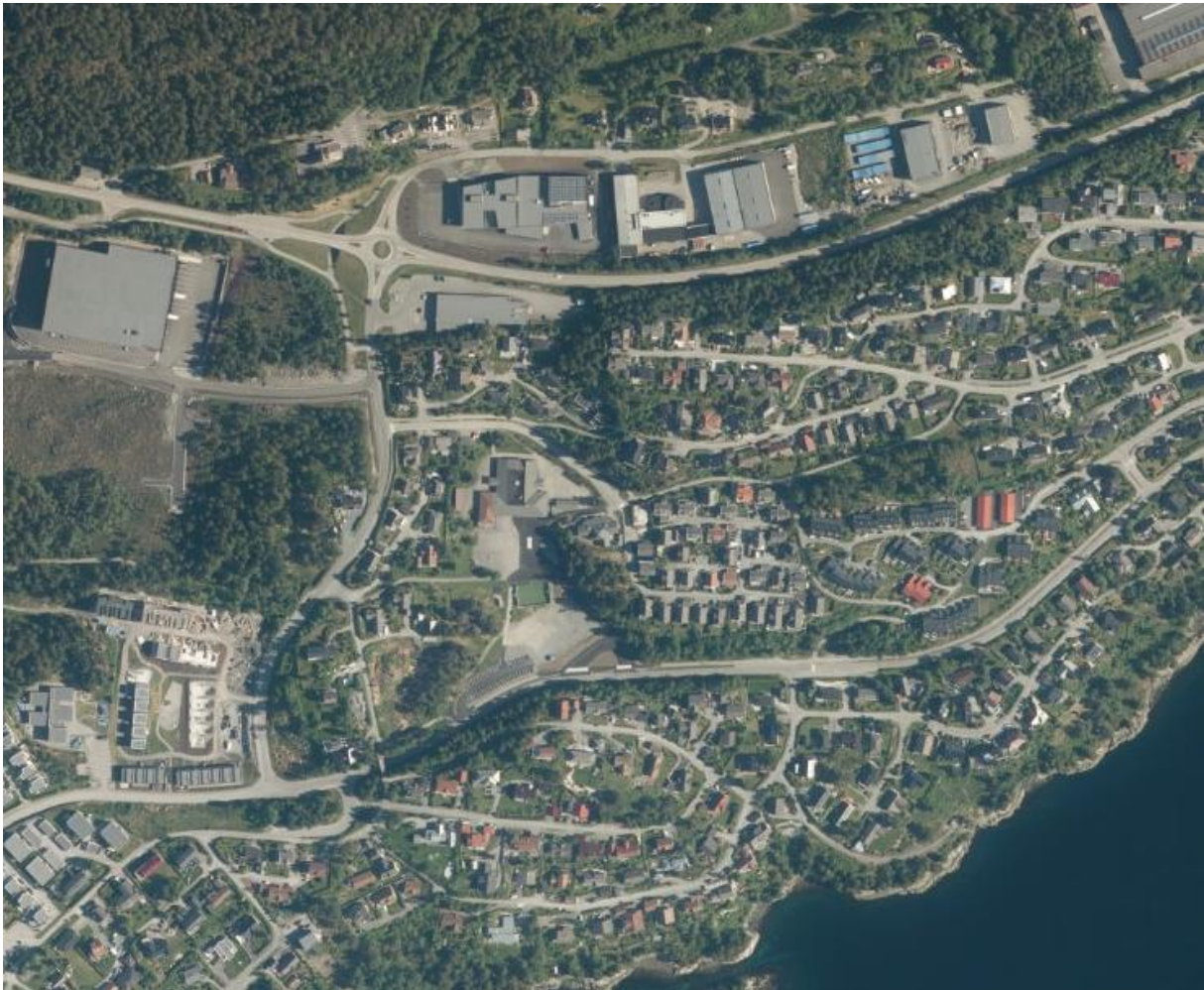


Type stad	Områdesenter
Historie	<p>Rundt 1970 var Blindheim framleis eit utprega jordbrukslandskap med meir eller mindre spreidde bustadar. På Myrland, rett sør for Blindheim, var det derimot igangsett feltmessig bustadbygging. På Blindheim møtttest innfartsvegen frå Sykkylven og Stranda europavegen sørfrå, og i krysset vart grunnlag for etableringa av ymse småindustri, bensinstasjon og seinare Blindheimsenteret.</p> <p>Staden har i dag både barneskole og ungdomsskole</p>
Demografi	<p>Tidlegare Ålesund kommune auka folketalet med nær 5000 innbyggjarar i perioden 2010-2020. Tre grunnkrinsar møttast på Blindheim, samla omlag 4500 innbyggjarar. Auken siste ti år er omlag 430 og veksten vil halde fram.</p>
Landskap og fysisk organisering	<p>Krysset mellom E39 og Magerholmsvegen (fv.60) er utgangspunktet for staden, som ligger i eit småkupert landskap i sørkant av brattare skogslie opp mot Blindheimsfjellet. Sentralt i området ligg eit stort, planert næringsareal dominert av transportverksemdar og industribygg. Nord for Magerholmvegen er eit mindre område av same type. Idrettsanlegget og Blindheim Ungdomsskole set også vesentleg preg på stadens fysiske utforming. Inn</p>




	imellom desse, og i utkantane er området prega av nokså tett, småskala boligbebyggelse oppdelt av ein lite signifikant grøntstruktur.
<p>10 min gangavstand</p> 	<p>Sentrum for kartanalysane er definert å vere kryss med Blindheimsvegen, nord for Blindheimsenteret. Innan ti minutt gangavstand frå denne finst mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1459 busette</li> <li>- 502 arbeidsplassar</li> <li>- 2 barnehagar</li> <li>- ungdomsskole</li> <li>- 2 daglegvare</li> <li>- helse- og omsorgssenter</li> <li>- serveringsstadar</li> </ul> <p>Blindheimshallen og Blindheim barneskole ligg rett utanfor, det same gjeld arbeidsplassane på det største industriområdet, barneskole og nærmiljøanlegg. Her er også ei rekke andre funksjonar som ligg spreidd utanfor timinuttskrinsen, men som samla utgjør eit nokså breitt tilbod</p>
Jordressursar i nærområdet	22.8 daa, 85 prosent er fulldyrka, resten innmarksbeite
<p>10 min sykkelavstand</p> <p>Overlappar med vesentlege delar av Flisneskrysset (kap. 6.8), i mindre grad med Spjelkavik sentrum (kap 6.6), Moa (kap. 6.4) og Solavåg/Sunde (kap. 6.27)</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 7318 busette</li> <li>- 2297 tilsette</li> <li>- 7 barnehagar</li> <li>- 5 grunnskolar</li> <li>- helse og omsorgssenter</li> <li>- serveringsstadar</li> <li>- idrettsanlegg, nærmiljøanlegg</li> </ul>
Kollektivtilbodet	Det er høgfrekvent busstilbod gjennom Blindheimkrysset frå/til Magerholm via Moa trafikkterminal, Ålesund sentrum og Hessa både via Borgundvegen og som ekspress via Lerstad. Fram ekspress mellom Kristiansund og Volda passerer kvar time begge vegar på kvardagar.
Kvalitetar og potensiale	Funksjonsmessig kan ein seie at Blindheimsområdet husar dei fleste funksjonane for daglege behov. Det er store bustadområde tett på, og potensiale for å utvikle varierte senterfunksjonar tettare samla enn i dag, dels gjennom transformasjon, dels gjennom fortetting. Alternativt/supplerande er det også potensiale for å etablere betre gang- og sykkelsamband mellom mange og varierte funksjonar som allereie finst, og knyte staden betre saman på den måten.
Utfordringar	Tilboda ligg spreidd, det er vanskeleg å definere ein kjerne i staden. Dette krev langsiktige planar og godt samarbeid med aktørar på staden i dag.

## 6.8 Flisneskrysset



Type stad	Lokalsenter
Historie	Som bydelssenter er Flisneset utbygd først dei siste 30-40 åra. I 1968 var her berre spreidd busetnad i ei område prega av myr og låg kystskog. Berre ytst på Flisneset og i Hatleholen var her oppdyrking av noko storleik. Det vart først tilrettelagt bustadfelt. I etterkant er her kome til barnehage, butikk, grendahus og skole, og fleire bustadfelt, både utover Flisneset og i Hatleholen.
Demografi	Tidlegare Ålesund kommune auka folketalet med nær 5000 innbyggjarar i perioden 2010-2020. Heile bydelssenteret ligg innanfor Hatlehol, den folkerikaste grunnkrinsen i kommunen, med nær 2900 innbyggjarar. Meir enn 500 av desse har kome til sidan 2010, ein vekst på omlag 20 %. Tilgrensande Emblem krins med eige lokalsenter kan konkurrere med Flisnes. Men også Emblem har over 20 % vekst, og er med nær 1700 innbyggjarar den sjuande største krinsen i kommunen. Veksten vil halde fram i åra som kjem.


Landskap og fysisk organisering	Bebyggelsen ligg på sørvendte strandflater ned mot Storfjorden, og er i nord avgrensa av skogsliene opp mot Emblemsfjellet. Fylkesvegen mot Magerholm ligg inn mot fjellfoten. Det meste av staden er prega av feltmessig bustadbygging med einebustadar og rekkehus men mykje grønt imellom. Det er bygd nokså nær strandlinja, som berre delvis er tilgjengeleg for rekreasjonsføremål. Berre i nord, dels nord for fylkesvegen, ligg meir industrielt prega bygningsmasse, utan vesentlege urbane kvalitetar.
<p>10 min gangavstand</p> 	<p>Sentrum for kartanalysane er definert å vere krysset mellom Flisnesvegen og Djupmyrvegen. Innan ti minutt gangavstand frå denne finst mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1601 busette</li> <li>- 407 tilsette</li> <li>- 2 barnehagar</li> <li>- 1 grunnskole</li> <li>- 2 daglegvare</li> </ul> <p>Møre ungdomsskole ligg rett utanfor. Tette bustadområde i Hatleholen og Ramsvika/Eikenesvågen ligg også svært nær.</p>
Jordressursar i nærområdet	9.4 daa, omlag 35 prosent fulldyrka, resten innmarksbeite
<p>10 min sykkelavstand</p> <p>Overlappar i vesentleg grad med Blindheimskrysset (kap. 6.7) og med Emblem (kap. 6.9)</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 4793 busette</li> <li>- 1029 tilsette</li> <li>- 4 grunnskolar</li> <li>- 4 barnehagar</li> <li>- 3 daglegvare</li> </ul>
Kollektivtilbodet	Det er høgfrekvent busstilbod via Spjelkavika til og frå Moa trafikkterminal, Ålesund sentrum og Hessa både via Borgundvegen og som ekspress via Lerstad. Bussen passerer vidare til/frå Magerholm.
Kvalitetar og potensiale	<p>Det store talet bustadar, og tilrettelegginga for vidare vekst gjennom kommuneplanen, kan gi grunnlag for etablering av fleire lokalsenterfunksjonar i området. Dette må sjåast i samanheng med Emblem, kap 6.9, der hovudtyngda av bustadar ligg i akseptabel sykkelavstand til Flisnes. Det er godt sykkelsamband langs Gamle Emblemsveg.</p> <p>Her er ubygd areal som kan tilretteleggast for fleire tilbod, eventuelt utviklast med tettstadkvalitetar på ein betre måte enn i dag. Den industrielle aktiviteten er samla nord for fylkesvegen, og såleis godt skild frå hovudtyngda av dagens bustadområde.</p> <p>Emblemssanden ligg nært og er godt opparbeidd og tilrettelagt som badeplass og friluftsområde for ein større omeign enn berre den lokale.</p>
Utfordringar	Sjølv om dagens tilbod ligg nokså tett, er dei urbane kvalitetane få, og fylkesvegen er ei barriere mot tilbod

	på nordsida (daglegvare, gatematkiosk), og mot turområde i utmarka. Vidare bustadbygging nord for vegen vil også møte denne barrieren for å nå tilbod på sørsida.
--	---

## 6.9 Emblem




Type stad	Lokalsenter
Historie	Som gard har Emblem historie minst tilbake til 1200-talet. I 1968 var her eit utprega jordbrukslandskap med spreidde bustadar. På Emblem har likevel vore småskala handels- og industriverksemd sidan slutten av 1800-talet. I dag er det meste av dette borte. Frå syttitalet og framover er lagt til rette bustadfelt, først på dei minst produktive areala, hovudsakleg sør for fylkesvegen. Av lokalsenterfunksjonar er her no barnehage og skole.
Demografi Overlappar dels med Flisneskrysset (kap 6.8)	Tidlegare Ålesund kommune auka folketalet med nær 5000 innbyggjarar i perioden 2010-2020. Lokalsenteret ligg innanfor grunnkrisen Emblem, med 1700 innbyggjar. Sidan 2010 er auken 304, tilsvarande 22 prosent. Også her vil veksten halde fram, jamfør prognosane frå SSB.
Landskap og fysisk organisering	Staden ligg på ein relativt brei og flat strandbrem oppunder Emblemfjellet. Det bygde miljøet er prega av småskala bustadbygg i felt med ein del grønt imellom, utan vesentleg urbant preg. Også ned mot sjøen er mykje grønt. Fylkesvegen skjer gjennom staden i retning aust-vest, men hovudtyngda av staden ligg på sørsida. Skolen og idrettsanlegget ligg derimot på nordsida, nokså fråkopl.

<p>10 min gangavstand</p> 	<p>Sentrum for kartanalysane er definert å vere på Magerholmvegen, rett ved kryss Markastien/Nedregotten. Innan ti minutt gangavstand frå dette finst mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 983 busette</li> <li>- 117 tilsette</li> <li>- 1 grunnskole</li> <li>- 1 barnehage</li> <li>- idrettsanlegg, skatepark</li> </ul> <p>Det er greitt tilrettelagt for sykkel også ut mot tilboda på Flisneskrysset, sjå kap 6.8 Emblemssanden ligg nært og er godt opparbeidd og tilrettelagt som badeplass og friluftsområde for ein større omeign enn berre den lokale.</p>
<p>Dykra jord i sentrum</p>	<p>188.9 daa, 95 prosent av dette er fulldyrka, berre fem prosent innmarksbeite.</p>
<p>10 min sykkelavstand Overlappar i vesentleg grad med Flisneskrysset (kap. 6.8)</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2647 busette</li> <li>- 540 tilsette</li> <li>- 2 grunnskolar</li> <li>- 1 barnehage</li> <li>- 2 daglegvare</li> <li>- idrettsanlegg, skatepark</li> <li>- Emblemssanden badestrand</li> </ul>
<p>Kollektivtilbodet</p>	<p>Det er høgfrekvent busstilbod via Spjelkavika til og frå Moa trafikkterminal, Ålesund sentrum og Hessa både via Borgundvegen og som ekspress via Lerstad, og til Magerholm.</p>
<p>Kvalitetar og potensiale</p>	<p>Kommuneplanen legg til rette for vidare vekst i busetnaden og for samanbygging av bustadfunksjonane ut mot Flisneskrysset. Dette vil kunne opne for etablering av fleire lokalsenterfunksjonar over tid, i ein meir kompakt struktur.</p>
<p>Utfordringar</p>	<p>Det er nødvendig å sjå Emblem og Flisneskrysset i samanheng dersom målet er å etablere eitt kompakt lokalsenter med urbant preg og større variasjon i tilboda; det er kanskje ikkje grunnlag for to slike. Fylkesvegen utgjer ei barriere mellom nordlege og sørlege del av staden.</p>

## 6.10 Kverve/Hoffland



Type stad	Områdesenter
Historie	Allereie i 1968 var det vestlegaste av bustadfeltet etablert. Her var elles ingen industri utover eit par sjøbuer. Etter at Ålesundstunellane vart opna i 1987 endra føresetnadene seg radikalt, og gjorde Ellingsøya meir attraktiv for etableringar.
Demografi	Tidlegare Ålesund kommune auka folketalet med nær 5000 innbyggjarar i perioden 2010-2020. Staden ligg innanfor grunnkrins Hoff, blant dei sterkast aukande siste ti år; frå 562 til 865, nær 54 %. Nabokrinsane Nes, Lorgja og Grimstad vil dels sokne til Kverve. Desse har samla 443 innbyggjarar og lågare vekst. Prognoser viser framtidig vekst i alle dei fire krinsane, men noko mindre enn i resten av den gamle bykommunen.
Landskap og fysisk organisering	Staden strekkjer seg langs strandflata, sørvendt mot Ellingsøyfjorden, og består i hovudsak av to separate byggefelt delt av eit ope jordbrukslandskap. Austre del er mest konsentrert utbygd. Fylkesveg 107 avgrensar staden mot sjøen og utgjer ei barriere mot strandsona. Her er likevel ein skjerma badeplass sentralt i området. I bakkant av byggefelta skjermar låge åsar, dels skogkledd, mot nordavéret.
10 min gangavstand	Sentrum for kartanalysane er definert å vere ved skolen. Innan ti minutt gangavstand frå denne finst mellom anna: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 525 busette</li> <li>- 73 tilsette</li> <li>- 1 barnehage</li> </ul>


	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 grunnskole</li> <li>- 1 daglegvare</li> <li>- ballbinge/idrettsbane</li> </ul>
<p>Jordressursar i nærområdet</p>	<p>21.0 daa, over 70 prosent er fulldyrka, resten innmarksbeite</p>
<p>10 min sykkelavstand</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 919 busette</li> <li>- 77 tilsette</li> <li>- 1 grunnskole</li> <li>- 1 barnehage</li> <li>- 1 daglegvare</li> <li>- ballbinge/idrettsbane</li> </ul>
<p>Kollektivtilbodet</p>	<p>Bussen mellom Ålesund sentrum og Valderøya passerer Kverve med halvtimesfrekvens kvardagar. Mindre hyppig er ruta mellom Ålesund sentrum og austre del av Ellingsøya som også passerer Kverve. Denne har avgangar også i helgane.</p>
<p>Kvalitetar og potensiale</p>	<p>Kommuneplanen legg til rette for vidare bustadbygging på staden, og dermed for å oppretthalde tilboda som finst. Det er avsett eit lite sentrumsareal kring daglegvarebutikken, for eventuelle nye tilbod. Interne vegar knyt bustadområda trygt inn mot skolen med rimeleg gang og sykkelavstand, likeeins til butikken, sjølv om han ligg i utkanten av staden. Det er kort avstand til meir omfattande tilbod i Ålesund sentrum.</p>
<p>Utfordringar</p>	<p>Tunellen stenger for gåande og syklande mot Ålesund sentrum. Vidareutvikling med nye tilbod fordrar truleg prioritering mellom ulike tettstadar på Ellingsøya. Kverve/Hoffland framstår som det største, men ligg samstundes i utkanten av øya.</p>



## 6.11 Vik/Myklebost




Type stad	Lokalsenter
Historie	Industriverksemder vart etablert fleire stadar på Ellingsøya i første halvdel av nittenhundretallet. Kring desse vaks behovet for bustadar og andre tilbod fram. Vik/Myklebost var likevel prega av jordbruk fram mot syttitalet. Skole og idrettsanlegg/samfunnshus er etablert seinare.
Demografi	Tidlegare Ålesund kommune auka folketalet med nær 5000 innbyggjarar i perioden 2010-2020. Vik/Myklebost høyrer til Vik krins med 578 innbyggjarar. Veksten sidan 2010 er på 78, men i siste halvdel av perioden har talet gått litt ned. Prognosane viser likevel vidare vekst, og det vil vere vekst i nabokrinsen Stokke også.
Landskap og fysisk organisering	Langs heile den flate sørsida av Ellingsøya ligg små og store husklynger spreidd utan klare grenser mellom ulike "stadar". Vik/Myklebust er i hovudsak to byggefelt, der det austlegaste også er prega av skolebygningar og idrettsanlegget ved Ellingsøyhallen. Den gamle fylkesvegen tilbyr gang- og sykkelavstand inn mot desse, medan ny fylkesveg avgrensar mot sjøen. Sør for denne ligg eit par større industrikompleks.
10 min gangavstand	Sentrum for kartanalysane er definert å vere delet i Storfarvegen. Innan ti minutt gangavstand frå denne finst mellom anna:

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 118 busette</li> <li>- 6 tilsette</li> <li>- 1 grunnskole (5-7)</li> <li>- Ellingsøyshallen, ballbinge og idrettsbane</li> </ul>
<p>Jordressursar i nærområdet</p>	<p>211.2 daa. 90 prosent av dette er fulldyrka, resten er overflatedyrka eller inmarksbeite.</p>
<p>10 min sykkelavstand Overlappar til ein viss grad med Stokke/Årset (kap 6.12)</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 640 busette</li> <li>- 490 tilsette</li> <li>- 1 grunnskole (5-7)</li> <li>- Ellingsøyshallen, ballbinge og idrettsbane</li> </ul>
<p>Kollektivtilbodet</p>	<p>Det er busstilbod til og frå sentrum/Moa og Giske via knutepunkt på Kverve, men ikkje høgfrekvent.</p>
<p>Kvalitetar og potensiale</p>	<p>Også i dette området legg kommuneplanen til rette for vesentleg meir bustadbygging, eit lite sentrumsareal nær skolen, men også utvida industriverksemd sør for fylkesvegen. Ellingsøyshallen skaper aktivitet på staden, og gamlevegen kan fungere som sikker ferdselsåre internt ??</p>
<p>Utfordringar</p>	<p>Skolen er i dag delt, slik at berre 5-7 trinn går på Vik. Framtidig skolestruktur kan avhenge av korleis bustadbygginga utviklar seg. Det er ikkje funne grunnlag for å drive daglegvarehandel i dag, og det kan vere vanskeleg å finne aktivitet som kan medverke til utvikling av det sentrumsarealet som kommuneplanen legg opp til. Etablering av nye funksjonar vil truleg krevje prioritering mellom ulike tettstadar på Ellingsøya. Vik/Myklebost ligg geografisk mest sentralt her.</p>

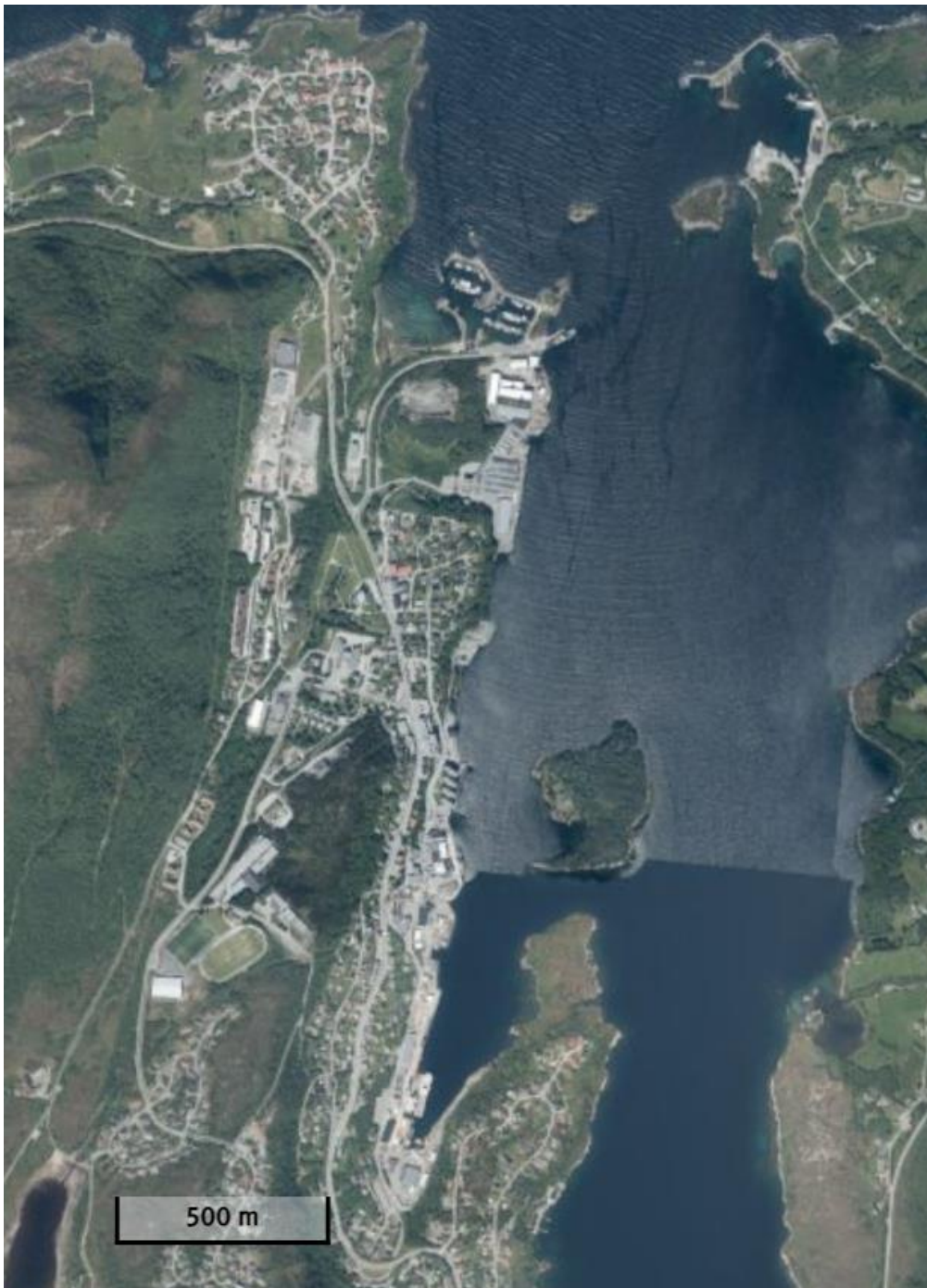
## 6.12 Stokke/Årset



Type stad	Lokalsenter
Historie	På denne delen av Ellingsøya starta industriutbygginga seinare enn lenger vest. Stokke/Årset var prega av jordbruk fram mot syttitalet. Bustadfelt har kome i seinare.
Demografi	Tidlegare Ålesund kommune auka folketalet med nær 5000 innbyggjarar i perioden 2010-2020. Heile senterområdet ligg innanfor Stokke grunnkrins, som har 830 innbyggjarar. Dette er 195 meir enn i 2010, ein vekst på over 25 %. Veksten vil kanskje ikkje vere like stor vidare framover, men både Stokkekrinsen og nabokrinsen Vik vil ha vekst.
Landskap og fysisk organisering	Langs det meste av Ellingsøya Sørside er prega av større eller mindre husklynger spreidd utan tydeleg skilje mellom ulike "stadar". Stokke/Årset skil seg likevel ved at busetnad og annan bebyggelse ligg sør for den ny fylkesveg, og dermed med større potensiale for god sjøkontakt
10 min gangavstand	Sentrum for kartanalysane er definert å vere kryss Lyngholmvegen/Gustav Stokkesveg. Innan ti minutt gangavstand frå denne finst mellom anna: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 271 busette</li> <li>- 85 tilsette</li> <li>- 1 grunnskole (1-4)</li> <li>- 1 barnehage</li> <li>- 1 daglegvare</li> </ul>

	<p>- ballbinge/idrettsplass</p>
<p>Jordressursar i nærområdet</p>	<p>114.7 daa, meir enn 75 prosent er fulldyrka, resten overflatedyrka eller innmarksbeite.</p>
<p>10 min sykkelavstand Overlappar til ein viss grad med Vik/Myklebost (kap 6.11)</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 931 busette</li> <li>- 211 tilsette</li> <li>- 1 barnehage</li> <li>- 1 grunnskole</li> <li>- 1 daglegvare</li> <li>- ballbinge/idrettsplass</li> </ul>
<p>Kollektivtilbodet</p>	<p>Det er busstilbod til og frå sentrum/Moa og Giske via knutepunkt på Kverve, men ikkje høgfrekvent.</p>
<p>Kvalitetar og potensiale</p>	<p>Kommuneplanen legg til rette for vesentleg ny bustadbygging i området, og eit større næringsareal nord for fylkesveg 107. På sikt kan dette gi grunnlag for fleire funksjonar og tilbod på staden. Skolen (1-4) og butikken ligg gunstig plassert, nokså midt i både dagens og den framtidige busetnadsstrukturen. Den gamle fylkesvegen kan fungere som trygg tilkomstveg for syklende og gåande internt ? Tilkomsten til sjøen kan gjerast betre og skape attraktivitet.</p>
<p>Utfordringar</p>	<p>Som "stad" framstår området som langstrakt og lite kompakt. Skolen er i dag delt, slik at berre 1-4 trinn går på Stokke. Framtidig skolestruktur kan avhenge av korleis bustadbygginga utviklar seg. Det kan bli utfordrande å lokalisere nye tilbod inn til dei eksisterande for å oppnå ein meir kompakt sentrumsfunksjon. Dette vil også krevje prioritering mellom ulike tettstadar på Ellingsøya, der Stokke/Årset er den minste i dag, og i utkanten av øya.</p>

### 6.13 Brattvåg



Type stad	Områdesenter
Historie	Brattvåg var fram til 1.1.2020 kommunesenter i Haram kommune. Brattvåg er ein ung stad, og skriv seg nokså konkret tilbake til avtalen om fallrettar for Synnalandsvassdraget, som skulle gi industriutbygging. Dette skjedde i 1911. Sidan har staden utvikla seg kring maritimt retta industri. Vedtak om bygging av vidaregåande skole vart gjort i 1972, og frå 1977 har Brattvåg også vore kyrkjestad.

	<p>Haram kommune iverksette eit tettstadprosjekt i perioden 1996-frammover, med fokus på trekanten "Skjeltrum"</p> <p>Ingebrigt Davikhuset stod ferdig i 31.03.2006 og husar, kino, konsertsal, eldrebustadar, bibliotek, frisør, ungdomsarena, møtelokale og div. handel som daglegvarer, jernvarer, garn</p>
Demografi	<p>Folketalet i Haram kommune auka nær 8 % i perioden 2009-2019. Svært mykje av den veksten skuldast arbeidsinnvandring. Brattvåg sentrum høyrer til grunnkrinsane Brattvåg og Aksla-Håvik. Brattvågkrinsen hadde i den same tiårsperioden 11 % auke, medan Aksla-Håvik låg nær null. All veksten skjedde likevel i første halvdel av tiårsperioden. Folketalet per 1.1. 2020 er samla omlag 2500 og marginalt mindre enn i 2016. Framskrivningane ber sjølvstøtt preg av siste års utvikling, men prognosane viser at folketalet vil halde seg nokolunde stabilt i dei to sentrumskrinsane. Tilgrensande krinsar har hatt negativ utvikling gjennom heile tiårsperioden.</p>
Landskap og fysisk organisering	<p>Brattvåg ligg frå starten i eit band langs den vestre breidda av Samfjorden. Her er terrenget opprinneleg nokså bratt og knause. Handelstilbod, offentlege tenester og Ingebrigt Davikhuset ligg midt i dette bandet og utgjer eit nokså tydeleg sentrum med byliknande bygningsvolum og gateløp. Dette er også områda som framstår som sentrumssoner etter SSB sine definisjonar.</p> <p>Staden har etterkvart spreidd seg innover flatene langs Synnalandsvassdraget og ut mot Synnaland. I Synnalandsdalen ligg skular og idrettsanlegg. Industri pregar strandlina og har stengt mykje av staden sin kontakt mot sjøen. I seinare tid er der gjort grep for å gjere strandlinja meir tilgjengeleg, med offentleg brygge, trapper i sjø og pir ved Samfjordgårdane. Sjøfronten er no meir aktiv og tilgjengeleg i sentrum. Bustadar er fordelt langs heile bandet og oppe på flatene, dels i nye bustadfelt. Fylkesveg 659 går gjennom området og har langs ei kort strekning gateliknande utforming. Der er fortau på begge sider langs lengre strekningar av gata.</p>
10 min gangavstand	<p>Sentrumspunktet i Brattvåg er definert til å vere i Strandagata, rett nord for krysset med Skjelt-Olebakken. Frå dette punktet er det innanfor 10 minutt gangavstand mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 659 busette</li> <li>- 1209 tilsette</li> <li>- 1 grunnskole – barneskole og ungdomsskole med svømmeanlegg og idrettshall</li> <li>- 1 vidaregåande skole</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ulike detaljhandelsverksemdar, apotek, vinmonopol</li> <li>- hotell, serveringstilbod, kafear</li> <li>- kulturhus, kino</li> <li>- frisørar, bakeri</li> <li>- helsetenester</li> <li>- idrettsanlegg med fotballhall</li> </ul>
<p>Jordressursar i nærområdet</p>	<p>Finst ikkje</p>
<p>10 min sykkelavstand</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2436 busette</li> <li>- 1850 tilsette</li> <li>- 2 barnehagar</li> <li>- 2 grunnskolar</li> <li>- 1 vidaregåande skole</li> <li>- ulike detaljhandelsverksemdar, apotek, vinmonopol</li> <li>- hotell, serveringstilbod, kafear</li> <li>- kulturhus, kino</li> <li>- frisørar, bakeri</li> <li>- helsetenester</li> <li>- idrettsanlegg med fotballhall</li> </ul>
<p>Kollektivtilbodet</p>	<p>Frå Brattvåg er det på kvardagar 12 bussavgangar dagleg til/frå Moa, vidare direkte eller med overgang til Ålesund sentrum. Tilbodet i helgane er vesentleg mindre.</p> <p>Frå Skjeltene via Hildre til Brattvåg er det 11 daglege avgangar på skoledagar, vesentleg færre i helgane. Denne bussen fangar også opp eventuelle passasjerar frå øyane. Tilbodet vil bli endra/styrka når det vert sett trafikk på Nordøyvegen.</p>
<p>Kvalitetar og potensiale</p>	<p>Her er eit vesentleg potensiale for vidare fortetting, omdanning og urbanisering, og nokre nye utbyggingsområde i gangavstand frå sentrum. Frå heile sentrumsområdet er det kort veg til fjell og fjøre</p>


	<p>og nære friluftsområde, samt lysløype og annan organisert idrettsaktivitet. Det er gode gangveggar til skular og barnehagar, samt alle daglege gjeremål, kultur og idrett. Der er også gangveg eller fortau langs dei fleste hovudaksene i sentrum, som likevel kan leggast betre til rette for gåande enn i dag. Her er ein etter måten stor konsentrasjon av arbeidsplassar, noko som underbygger grunnlaget for varierte funksjonar elles.</p>
<p>Utfordringar</p>	<p>Brattvåg ligg litt for langt unna Ålesund, til å vere ein del av bustadmarknaden i dei sentrale vekstområda. Det er vesentleg handelslekkasje til Moa, men på grunn av avstandar er likevel daglegvarer handla lokalt. Utbygginga på Digernes, som er vesentleg nærare, påverkar dette negativt. Fleire butikkar har gått konkurs seinaste tida. Topografien kan gjere fortetting og ny utbygging krevjande, likeeins kan det vere krevjande å skape gode utandørs bumiljø gjennom transformasjon. Gateparkering og 50-sone gjennom sentrumsarealet opplevast trafikkfarleg.</p>



## 6.14 Vatneeidet (Eidet)



Type stad	Områdesenter
Historie	Utgangspunktet for staden er krysset mellom fylkevegane 661 og 659. Busetnad og ulike tilbod var i utgangspunktet lokalisert i Tennfjord og Vatne sentrum (kap. 6.15). På syttitalet vart ungdomsskole og idrettsanlegg plassert midt i mellom, samstundes som nye bustadfelt i Tennfjord strekte seg oppover mot Eidet. Omsorgssenter, handel og andre tilbod har kome dei siste åra.
Demografi Overlappar dels med Vatne sentrum, kap 6.15	Tennfjord, Slyngstad og Vatne grunnkrinsar møtest på Vatneeidet. Samla er her 1914 innbyggjarar. Veksten sidan 2010 har vore 42 %; 569 innbyggjarar, men prognoser viser at veksten stagnerer her.
Landskap og fysisk organisering	Området er frå starten eit nokså flatt landskap, dels dyrka, dels skogkledd. Fylkesvegane deler staden i tre delar. Nord for fylkesvegane er avgrensa utbygging i dag, men regulert til bustadfelt. I sørvestre del er også ein bustadfelt dominerande, med innslag av lågblokker og meir konsentrert utbygging. Opp mot krysset ligg større forretnings- og tenestebygg,- tannlege, lege mm. Aust for fv. 661 er ikkje bustadar, men større forretningsbygningar, skoleområde og idrettsanlegg, kulturhall, politi.

<p>10 min gangavstand (Må sjåast i samheng med Vatne, kap 6.15)</p> 	<p>Sentrum for kartanalysane er definert å vere krysset Stettevegen/Vatnevegen. Innan ti minutt gangavstand frå denne finst mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 466 busette</li> <li>- 201 tilsette</li> <li>- grunnskole</li> <li>- barnehage</li> <li>- daglegvare, litt anna detaljhandel</li> <li>- legekontor og omsorgssenter</li> <li>- kulturhus og idrettsanlegg</li> </ul> <p>Ny barneskole vert bygd ved ungdomsskolen. Tennfjord og Vatne skular vert lagt ned</p>
<p>Jordressursar i nærområdet</p>	<p>114 daa, nær alt er fulldyrka</p>
<p>10 min sykkelavstand Overlappar i vesentleg grad med Vatne (kap. 6.15), noko mindre med Stette (kap. 6.20)</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2224 busette</li> <li>- 994 tilsette</li> <li>- 3 grunnskolar (to er under samanslåing)</li> <li>- 2 barnehagar</li> <li>- daglegvare, litt anna detaljhandel</li> <li>- kultur-/idrettshall og idrettsbane</li> <li>- omsorgssenter</li> </ul>
<p>Kollektivtilbodet</p>	<p>På Vatneeidet er regulert nytt kollektivtilbod med park'n ride-funksjonar. Buss mellom Moa og Brattvåg/Vatne passerer 10-12 gonger kvardagar, mindre i helgane.</p>
<p>Kvalitetar og potensiale</p>	<p>Det er investert mykje i bustadfelt, skoleområde og detaljhandelstilbod. Staden ligg såpass nær Ålesund tyngdepunkt at vekst i busettinga er sannsynleg. Samanslåing av Tennfjord og Vatne barneskular vil forsterke staden. Her er fysisk rom for å etablere nye funksjonar nokså tett innpå eksisterande, og på ein kvalitetsmessig betre måte enn i dag. Avstanden til dei store tyngdepunkta på Moa og i Ålesund sentrum er kort.</p>
<p>Utfordringar</p>	<p>Fylkesvegane deler staden i tre, og skaper barrierar mellom ulike delar. Området har i dag ikkje preg av urban kvalitet og mykje av bygningsmassen er såpass ny at transformasjon kan ligge langt fram i tid. Hittil har utviklinga skjedd stegvis utan ein heilskapleg plan som legg til rette for ein kvalitet på uteareala, som inviterer til opphald. Sørvis- og handelstilbodet er prega av store, opne flater, berre lagt til rette for biltrafikk.</p> <p>Konkurransen med tilboda på Moa og Digerneset vil vere merkbar.</p> <p>Over Vatneeidet går eit regionalt svært viktig hjortetrek som avgrensar utviklingspotensialet i</p>

	staden. Denne trekkorridoren kan ikkje byggast ned, då han er den einaste utover mot Haramshalvøya.
--	---

## 6.15 Vatne




Type stad	Lokalsenter
Historie	Vatne har vore kyrkjestad sidan middelalderen. Mellom 1902 og 1965 var staden kommunesenter i Vatne kommune, med dei funksjonane som hørde til. Her har vore småindustri i mange tiår, mellom anna møbel og tekstil. Dei sentrale, tette bustadområda har kome til frå syttitalet og utover. Etter samanslåinga til Haram kommune, vart Brattvåg nytt kommunesenter, og Vatne mista litt av viktigheita som tettstad.
Demografi Overlappar dels med Vatneidet, kap. 6.14	Sentrumsområdet ligg i to grunnkrinsar; Vatne og Ulvestad-Vatne. Folketalet er omlag 1080, ca. 80 meir enn i 2010. Vatne grunnkrins femner også delvis Vatneidet. Prognoser gir ikkje grunn til å tru at det vert vesentleg vekst vidare framover.
Landskap og fysisk organisering	Tettstaden ligg på ein småkupert morenerygg mellom Vatnefjorden og Vatnevatnet. Fylkesvegane 661 og 5970 møtest på Vatne, og den industriprega delen av bebyggelsen ligg stort sett mellom dette sentrale krysset og fjorden. Bustadområda ligg dels utover moreneryggen, dels inn mot brattare åsar i aust og

	nord. Oselva markerer ei slags grense mot vest, men kyrkjestaden ligg på vestsida, og det er kort veg opp mot bustadområda på Vatneeidet (kap 6.14)
10 min gangavstand	<p>Sentrum for kartanalysane er definert å vere krysset mellom Vatnevegen og Vatnefjordvegen. Innan ti minutt gangavstand frå denne finst mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 609 busette</li> <li>- 291 tilsette</li> <li>- 1 grunnskole (skal leggest ned)</li> <li>- 1 barnehage</li> <li>- daglegvare</li> <li>- serveringstilbod</li> </ul> <p>Det er relativt kort veg opp til skoleområdet og andre tilbod på Vatneeidet.</p>
Jordressursar i nærområdet	166.9 daa. Omlag 86 prosent er fulldyrka, resten overflatedyrka eller innmarksbeite.
10 min sykkelavstand Overlappar i vesentleg grad med Vatneeidet (kap 6.14)	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1273 busette</li> <li>- 503 tilsette</li> <li>- 2 barnehagar</li> <li>- 2 grunnskolar (ein av dei to som vert slått saman på Vatneeidet)</li> <li>- daglegvare, litt detaljhandel</li> <li>- serveringstilbod</li> </ul>
Kollektivtilbodet	Det er kollektivtilbod dels til Brattvåg og Ålesund, dels ved eigne bussar eller ved at bussen mellom Moa og Brattvåg køyrer via Vatne. Tilbodet er ikkje høgfrekvent. Det er regulert knutepunkt med park'n ride-fasilitetar på Vatneeidet, nær ved.
Kvalitetar og potensiale	Den bygningsmessige historia gir grunnlag for å utvikle ein kompakt stad med visse urbane kvalitetar. Det er gode føresetnader for å etablere samanhengande grønstrukturar frå sjø til fjell gjennom staden. Trafikken langs dei to fylkesvegane er ikkje større enn at staden kan absorbere dette, dersom tilhøva for gåande vert lagt til rette. Dersom det vert lagt til rette for auka bustadbygging, er avstanden til Ålesund berre marginalt lengre her enn frå Vatneeidet. Det er relativt kort veg til tilboda på Vatneeidet, også med gang- og sykkelveg.
Utfordringar	Transportmessig framstår Vatne som ei "bakevje". Dette er forsterka av at skole og andre tilbod i større og større grad er kanalisert til Vatneeidet. På sikt vil auka vekst kunne bringe desse to stadane tettare saman, men som "tettstad" for konsentrasjon må ein då prioritere ein av dei. Lite talar for at dette blir Vatne.

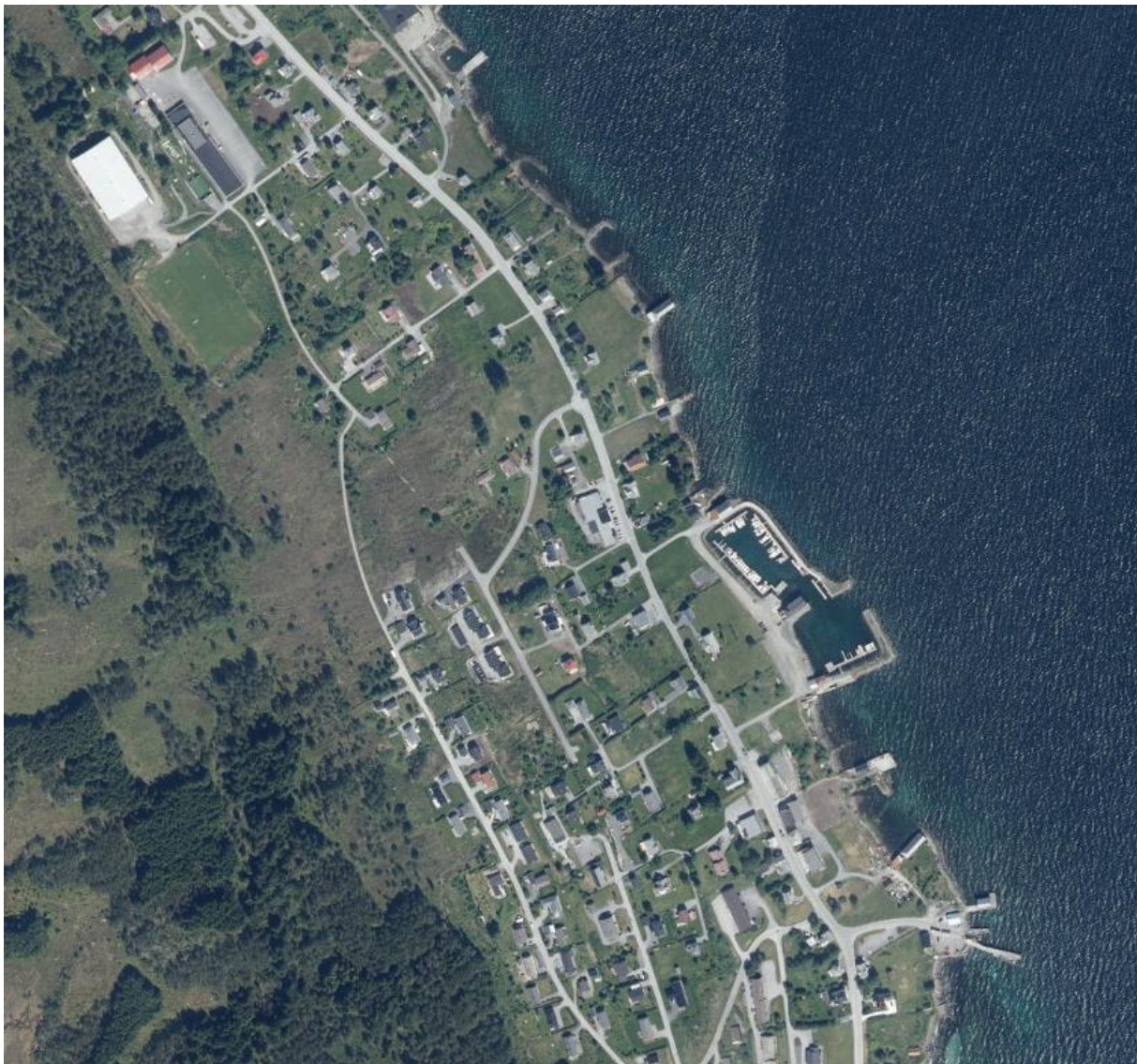
## 6.16 Søvika



Type stad	Lokalsenter
Historie	Søvika som tettstad har bakgrunn i etableringa av skipsverft, tilbake til 1940-talet (??). Kring dette vart etablert bustadar og handelstilbod og etter kvart også annan industri.
Demografi	Lokalsenteret ligg i Søvik-Gamlem grunnkrins. Krinsane Bjørnøy-Kalvøy og Grytastrand-Hamnsund vil sokne delvis til senteret. Samla bur her 1623 innbyggjarar, omlag halvparten i sentrumskrinsen. Utviklinga de siste ti åra har vore svakt negativ. Prognoser gir ikkje grunn til å tru at dette endrar seg vesentleg.
Landskap og fysisk organisering	Tettstaden ligg vestvendt langs ein nokså smal kystbrem, der Søvikneset stikk ut i midten. Verftet og det meste av industriverksemda ligg i vika nord for Søvikneset. Bustadområda strekkjer seg ut sør og nordover. Fylkesveg 527 går gjennom staden i lengderetninga og utgjer langs store delar ei barriere mot sjøen.


<p>10 min gangavstand</p> 	<p>Sentrum for kartanalysane er definert å vere krysset Hamnsundvegen/Søvikneset. Innan ti minutt gangavstand frå denne finst mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 419 busette</li> <li>- 383 tilsette</li> <li>- 1 grunnskole</li> <li>- 1 barnehage</li> <li>- daglegvare, bakeri</li> <li>- hotell</li> </ul>
<p>Jordressursar i nærområdet</p>	<p>102.8 daa, 80 prosent er fulldyrka, resten innmarksbeite eller overflatedyrka</p>
<p>10 min sykkelavstand</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1008 busette</li> <li>- 534 tilsette</li> <li>- 1 barnehage</li> <li>- 1 grunnskole</li> <li>- daglegvare, bakeri</li> </ul>
<p>Kollektivtilbodet</p>	<p>Det er busstilbod til/frå Brattvåg, men ikkje høgfrekvent. I tillegg går hurtigbåten til/frå Nordøyane innom Hamnsund på veg til og frå Ålesund.</p>
<p>Kvalitetar og potensiale</p>	<p>Søvika har eit visst utval i nødvendige daglegtilbod som er knytt saman med gang- og sykkelveggar. Her er potensiale for fortetting, og til ein viss grad også areal for utviding av eksisterande næringsverksemd. Søvika vil ligge i aksen mellom Nordøyane og Ålesund når det blir sett trafikk på Nordøyvegen. Det ligg også føre meir usikre planar om eit "Hamnsundsamband" vil bringe både Søvika og Brattvåg nærare dei tunge konsentrasjonane på Moa og i Ålesund sentrum.</p>
<p>Utfordringar</p>	<p>Eksisterande tilbod ligg ikkje samla til eit klart definert sentrum i staden. Her er få urbane kvalitetar og dei seinaste åra har her heller ikkje vore folketalsvekst. Gjennomgangstrafikken kan auke vesentleg når det vert sett trafikk på Nordøyvegen, og vegens barriereverknad vil auke.</p>

## 6.17 Austnes



Type stad	Lokalsenter
Historie	Øyane langs kysten har busetnadsspor tilbake til steinalder. Kring år 1000 rådde lokalhøvdingen Audun på Vindheim, der Austnes er i dag. Austnes har lenge vore ferjestaden på Haramsøya, og sidan Ullasundsbrua i 1969, også for Flemsøya/Skuløya. Her er etablert handel og skole. Allereie før 1960-talet var her meir konsentrert busetnad enn elles på Nordøyane.
Demografi	Haramsøya har tre grunnkrinsar med eit samla innbyggartal på 571, sentrumskrinsen er langt den største, med 429. Over ti år har folketalet samla gått ned 12 %. Fram mot 2040 ser folketalet ut til å stabilisere seg. Nordøyvegen kan påverke dette.
Landskap og fysisk organisering	Staden ligg langs stranda og fylkesveg 5974 søraust på Haramsøya i le for dominerande vindretning. Det meste av bebyggelsen ligg på landsida av vegen, inn




	<p>mot fjellfoten. Med unntak av skole og idrettshall, og eit par industribygg i strandkanten, er staden prega av småskala bustadar, med mykje grønt imellom. Det meste av strandlinja er nedbygd eller oppdyrka.</p>
<p>10 min gangavstand</p> 	<p>Sentrum for kartanalysane er definert å vere ved Coop Marked. Innan ti minutt gangavstand frå denne finst mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 315 busette</li> <li>- 84 tilsette</li> <li>- 1 grunnskole</li> <li>- 1 barnehage</li> <li>- daglegvare</li> <li>- idrettsanlegg/forsamlingshus</li> <li>- kulturhus</li> <li>- serveringstilbod</li> </ul>
<p>Jordressursar i nærområdet</p>	<p>26.3 daa, alt fulldyrka</p>
<p>10 min sykkellavstand</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 434 busette</li> <li>- 84 tilsette</li> <li>- 1 grunnskole</li> <li>- 1 barnehage</li> <li>- daglegvare</li> <li>- idrettsanlegg/forsamlingshus</li> <li>- kulturhus</li> <li>- serveringstilbod</li> </ul>
<p>Kollektivtilbodet</p>	<p>Det er lokalt busstilbod på Haramsøya og Skuløya som korresponderer med ferje til Skjelten og buss vidare til Brattvåg og Moa nokre gonger om dagen. Hurtigbåtruta til Nordøyane går innom Austnes. Ny veg til fastlandet (parsell av Nordøyvegen) blir opna desember 2021 og kollektivtilbodet må tilpassast dette.</p>
<p>Kvalitetar og potensiale</p>	<p>Når Nordøyvegen vert opna, gir dette lettare tilgang med bil både til Brattvåg og Moa/Ålesund. Dette kan til ein viss grad auke staden sin attraktivitet som buområde. Samstundes vil Austnes kunne vere den tettstaden som samlar tilbod som øyane elles også må ha. Her er rom for fortetting og meir kompakt struktur dersom dette er ønska. Der er også store område avsett i plan til nye bustadar både sør og nord for dagens konsentrasjon.</p>
<p>Utfordringar</p>	<p>Det kan vere vanskeleg å oppretthalde eksisterande tilbod når tilkomsten til fastlandet vert lettare. Fylkesvegen gjennom staden er ikkje dimensjonert for vesentleg auke i trafikken og her er svært dårleg tilrettelagt for gåande og syklende.</p>

## 6.18 Skodje sentrum




Type stad	Områdesenter
Historie	Kyrkjestaden på Skodje er nemnt på 1400-talet. Då var her allereie mange hundre års historie med dyrking og gardsdrift. Aksen mellom sjøen og kyrkja var sentral og i krysset mellom denne og landevegen kom her utover siste halvdel av 1800-talet landhandleri og ymse handverksindustri. Bygda vaks langs landevegen ettersom denne tok over for sjøvegen som transportåre. Skodje var eigen kommune frå 1849 og fram til samanslåing med Ålesund i 2020 og kommunehuset var tidleg ein del av Skodje sentrum, tilliks med kommunale omsorgstilbod.
Demografi	Skodje kommune hadde i perioden 2009-2019 ein vekst på 22 % og var slik sett ein av dei tre beste i fylket. Innbyggartalet var 1.1.2019 på 4764. 2000 av desse bur i dei to sentrale krinsane Ytre og Indre Skodje, der veksten var endå litt høgare, og ser ut til å halde fram i åra som kjem.
Landskap og fysisk organisering	Tettstaden ligg klimatisk gunstig til, mellom det skjerma fjordbassenget Skodjevika i sør og låglendte og skogklede åsar i nord. Landskapet er ope og prega av avrunda landformer. Kulturlandskapet er ein mosaikk av bygde område og dyrkamark. Sentrumsdanninga er ikkje tydeleg, men Fylkesveg 667 er på mange måtar det berande elementet i staden, som knyt ulike delar og funksjonar saman, trass i at dei framstår nokså spreidde. Bygningsmassen er prega av låg høgde, stort sett bustadbygg, men nokre få av meir industriell

	utsjånad. Innimellom det bygde er fleire grøne “restar” etter jordbruksverksemda.
<p>10 min gangavstand</p> 	<p>Sentrum for kartanalysane er definert å vere i Skodjevegen, framfor det tidlegare kommunehuset. Innan ti minutt gangavstand frå denne finst mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1037 busette</li> <li>- 562 tilsette</li> <li>- 2 grunnskular</li> <li>- 2 barnehagar</li> <li>- 2 daglegvare</li> <li>- Kulturhus</li> <li>- Idrettsanlegg</li> <li>- Omsorgssenter, tannklinikk</li> <li>- kyrkjestad</li> </ul>
Jordressursar i nærområdet	193.5 daa, berre fem prosent er innmarksbeite, resten fulldyrka
10 min sykkelavstand	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2640 busette</li> <li>- 617 tilsette</li> <li>- 2 grunnskular</li> <li>- 2 barnehagar</li> <li>- 2 daglegvare</li> <li>- Kulturhus</li> <li>- Idrettsanlegg</li> <li>- Omsorgssenter, tannklinikk</li> <li>- kyrkjestad</li> </ul>
Kollektivtilbodet	Det er busstilbod Skodje-Moa-Ålesund dels direkte, og dels med korrespondanse til gjennomgåande bussar på Digerneset. Timesfrekvens på dagtid .
Kvalitetar og potensiale	Avstanden til Moa og Ålesund er kort og marknaden tyder på at det ligg godt til rette for vidare bustadvekst. Dette tilseier at det også kan vere potensiale for å behalde mykje av dei tilboda som finst i dag, og kanskje utvikle nye. Langs størstedelen av fylkesvegen er bygd gang og sykkelveg, og her er flatt og lett å gå/sykle. Handel og tenester finst i eit omfang som tener det daglege innanfor sentrumsområdet. Allsidige friluftsområde er lett tilgjengelege.
Utfordringar	Skodje sentrum ligg litt utanfor hovudstraumen i trafikksystemet. Handels- og sørvistilbod i Skodje sentrum må konkurrere med verksemdar på Digernes og Moa. Mange passerer desse destinasjonane som pendlarar frå Skodje og den tidlegare kommunen var av dei i fylket med lågast arbeidsplassdekning. Tettstaden framstår som spreidd/udefinert i rommet, og delar av arealet er i bruk som dyrka mark eller ligg brakk. Stor avstand mellom ulike tilbod reduserer viljen til å gå/sykle mellom desse.

## 6.19 Valle



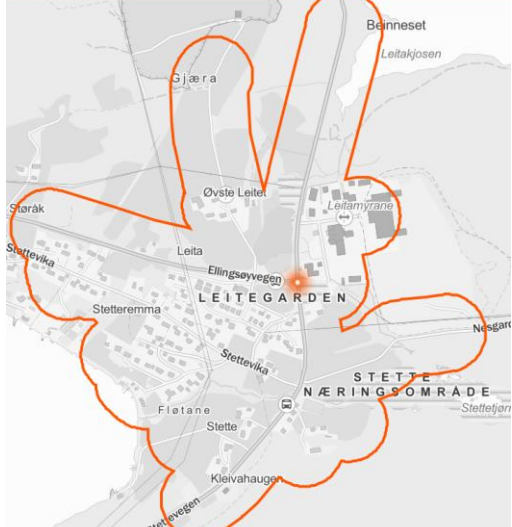
Type stad	Lokalsenter
Historie	Vegkrysset mot Magerholm var tidleg etablert, men midt på sekstitalet var her ingen bebyggelse utover enkelte gardsbruk og ei handfull einebustadar. Skole har her likevel vore sidan 1957, sidan vegkrysset nok låg sentralt i skolekrinsen. Seinare er bygd bustadfelt i fleire etappar og her er etablert barnehage og daglegvaretilbod.
Demografi Omfattar også Digernes, kap 6.21	Tettstaden høyrer til grunnkrinsen Valle. Folketalet i denne krinsen er 735 og har auka nær 40 % dei siste ti åra, i takt med feltmessig bustadbygging. Krinsane Utvik, Brusdal og Glomset soknar naturleg til Valle og har samla omlag 650 innbyggjarar, nokså stabilt i same periode. Prognoser tilseier vekst i alle krinsane frametter.
Landskap og fysisk organisering	Valle ligg i eit småkupert landskap med låg skog og noko dyrkajord. E39 avgrensar staden mot nord, medan fv. 656 skjer gjennom i retning nord-sør. Sett utanfrå er vegkrysset og bensinstasjonen det første ein ser av staden, men innanfrå er nok både skoleområdet og bustadfelta meir dominerande. Valle framstår ikkje med ei tydeleg definert sentrumskjerne.
10 min gangavstand	Sentrum for kartanalysane er definert å vere ved kollektivhaldeplassen. Innan ti minutt gangavstand frå denne finst mellom anna: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 500 busette</li> <li>- 65 tilsette</li> <li>- grunnskole</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- barnehage</li> <li>- daglegvare</li> </ul> <p>Ikkje langt unna ligg også Vika feriesenter.</p>
<p>Jordressursar i nærområdet</p>	<p>84.7 daa, meir enn 95 prosent fulldyrka.</p>
<p>10 min sykkelavstand Overlappar noko med Digerneset (kap. 6.21)</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 778 busette</li> <li>- 105 tilsette</li> <li>- 1 grunnskole</li> <li>- 1 barnehage</li> <li>- 1 daglegvare</li> </ul> <p>Vika feriesenter</p>
<p>Kollektivtilbodet</p>	<p>Ekspressbussen mellom Ålesund og Molde passerer Valle kvar time i begge retningar. I tillegg har lokalbuss Glomset/Brusdalen fire avgangar på kvardagar.</p>
<p>Kvalitetar og potensiale</p>	<p>Området har hatt vekst og vil truleg vekse vidare. Det er lagt til rette nye bustadområde nær skolen, som er utvida og modernisert dei siste åra. Det vert også arbeidd med eit parkområde nært knytt til skolen, og som i framtida kan tene som nærmiljøanlegg. Det er gang- og sykkelavstand mellom bustadområda og skolen/butikken. Det er kort avstand til tyngdepunkta på Moa og i Ålesund sentrum.</p>
<p>Utfordringar</p>	<p>Fv. 656 utgjer ein barriere som gjer gang- og sykkelkryssing utrygt. Etableringar med detaljhandel på Digerneset 2-3 km unna, kan gjere det vanskeleg å oppretthalde/etablere handel- og sørvistilbod på Valle. Avstanden imellom innbyr ikkje til sykkel og gange. Staden framstår som fragmentert utan ein strategi som er tydeleg på etablering av stadkvalitetar.</p>

## 6.20 Stette



Type stad	Lokalsenter
Historie	Stette som tettstad har utgangspunkt i krysset mellom fv. 661 og fv. 526. Sistnemnde er av relativt ny dato, og erstattar tidlegare bygdeveg gjennom grenda. Allereie i 1929 vart etablert industri på staden, med levering av produkt til landbruks-, fiskeri- og oppdrettsindustrien. Stette vart tidleg skolestad, og her har gjennom åra kome til bustadfelt i ein viss konsentrasjon.
Demografi	Staden ligg innanfor Stette grunnkrins i tidlegare Skodje kommune. Krinsen hadde 499 innbyggjarar per 1.1.2020. Dette er ein auke på 149 sidan 2010. Veksten vil halde fram, i følge prognosane.
Landskap og fysisk organisering	Tettstaden ligg inst i Stettevika, vendt sør-sørvest i ei slak skråning, avgrensa i nord og aust av fylkesvegane. Aust for Stettevegen ligg likevel eit større industri-/næringsområde som berre delvis er utbygd. Staden er elles prega av eit internt vegnett med feltmessig utbygging av einbustadar og restar av gammalt jordbruksland imellom.
10 min gangavstand	Sentrum for kartanalysane er definert å vere krysset Stettevegen/Ellingsøyvegen. Innan ti minutt gangavstand frå denne finst mellom anna: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 267 busette</li> <li>- 122 tilsette</li> <li>- grunnskole (privat)</li> </ul> <p>Stette barnehage ligg i nærleiken</p>

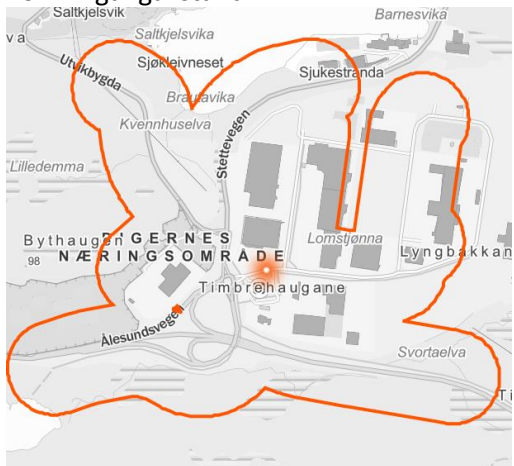
	
<b>Jordressursar i nærområdet</b>	266.8 daa, nær 95 prosent er fulldyrka, resten innmarksbeite eller overflatedyrka
<b>10 min sykkelavstand</b> Overlappar noko med Vatneidet (kap. 6.14) og litt med Digerneset (kap. 6.21)	Mellom anna: - 550 busette - 158 tilsette - grunnskole (privat) - 1 barnehage
<b>Kollektivtilbodet</b>	Ligg på aksa til bussruta Brattvåg-Moa-Ålesund, 12 daglege avgangar, mindre i helgane
<b>Kvalitetar og potensiale</b>	Som bustadområde er Stette vel etablert og vil truleg kunne vekse vidare. Kommuneplanen legg til rette for dette. Det er kort avstand til tyngdepunkta på Moa og i Ålesund. Industriområdet har rom for nye etableringar, og er godt skild frå bustadområda men likevel nær.
<b>Utfordringar</b>	Utover privatskole og barnehage er det ingen handels- eller sørvistilbod på staden. Slike tilbod er berre tilgjengelege med bil. Som tettstad manglar Stette ei kjerne, som også vil bli vanskeleg å etablere. Grunnlaget for dette er lite, og vert ytterlegare svekka av nærleiken til allereie eksisterande tilbod i tyngre konsentrasjonar som Digernes og Moa., eventuelt også på Vatneidet.

## 6.21 Digernes



Type stad	Logistikknutepunkt
Historie	<p>Digernes var opprinneleg tilrettelagt som industri- og næringsområde gjennom kommuneplan for Skodje. Reguleringsprosess vart sett igang langt seinare, men då med sikte på å tilrettelegge mellom anna for handel. Omfanget av detaljhandel er i planen avgrensa til 9000 kvm, jamfør reguleringsvedtak i Miljøverndepartementet.</p> <p>Nytt toplans vegkryss mot E39 var ferdigstilt i 2012 og her har sidan vore kollektivknutepunkt. Nytt reguleringsarbeid er igangsett med sikte på å utvide næringsområdet mot nordaust. I dag finst mellom anna vinmonopol, daglegvare, logistikkverksemdar m.m. Ramma for detaljhandel er fullnytta, og siktar mot kundar langt utover det lokale.</p>
Demografi	<p>Jamfør forrige tabellrad, siktar tilboda på Digernes mot eit publikum langt vidare enn det som er naturleg for eit lokalsenter og utløyser krav om ein annan type vurdering. Likevel, i denne analysen er utgangspunktet isolert sett slik; Digernes høyrer til grunnkrinsen Valle. Folketalet i denne krinsen er 735 og har auka nær 40 % dei siste ti åra. Denne veksten vil halde fram. Busettinga er likevel ikkje knytt til Digerneset som stad. Næraste tette busetnad er Valle, 2,5 km unna.</p>



Landskap og fysisk organisering	Lokaliseringa er frå starten basert på nærleiken til E39 og vegkrysset mot Skodje og Haram. Med utgangspunkt i låge, skogkledde åsar, er heile området sprengt flatt. Det meste av utbyggingsarealet ligg nord og aust for krysset, men her er også tilrettelagt noko areal i vest, slik at fylkesveg 661 skjer gjennom området. Bygningar, internt vegsystem og anna uteareal har eit industrielt preg, og det er mangelfullt tilrettelagt for andre transportformar enn bil.
<p>10 min gangavstand</p> 	<p>Sentrum for kartanalysane er definert å vere kollektivhaldeplassen. Innan ti minutt gangavstand frå denne finst mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ingen busette</li> <li>- 345 tilsette (det reelle talet kan vere høgare; filialar ??)</li> <li>- daglegvare og noko anna detaljhandel</li> <li>- Serveringstilbod</li> </ul>
Jordressursar i nærområdet	Finst ikkje
<p>10 min sykkelavstand Overlappar noko med Stette (kap. 6.20) og Valle (kap. 6.19)</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 70 busette</li> <li>- 345 tilsette</li> <li>- daglegvare og noko anna detaljhandel</li> <li>- serveringstilbod</li> </ul>
Kollektivtilbodet	<p>Digernes er knutepunkt der kollektivtrafikken langs E39 møter trafikken til Skodje og Haram. FRAM Express mellom Volda og Kristiansund passerer begge vegar kvar time, ca. 15 gongar dagleg, rundt halvparten i helgane. Denne korresponderer med bussar til frå Skodje sentrum kvardagane med same frekvens, men ikkje i helgane. Buss mellom Ålesund/Moa og Tennfjord/Brattvåg passerer 10-11 gonger dagleg på kvardagar, men lite i helgane.</p>
Kvalitetar og potensiale	<p>Her er eit visst mangfald av kunderetta handels- og sørvistilbod. Her er også ein stor konsentrasjon av arbeidsplassar innanfor handel og logistikk. Avstanden til folketalskonsentrasjonar er relativt kort, målt som køyretid. Området er relativt lett å kome til med kollektivtransport og ligg sentralt og godt til rette som logistikknutepunkt/for lager og varedistribusjon nær hovudferdsla til og frå regionen. Arealet er stort og har slik sett potensiale for vidare utvikling med fleire arbeidsplassar og fleire tilbod. Restrukturering og urbanisering er også mogleg, men lite realistisk på kort sikt.</p>

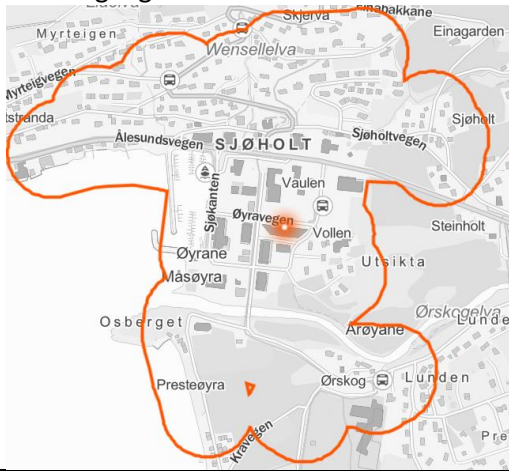
Utfordringar	<p>Kvalitetane som finst, er primært retta inn mot bilbasert aktivitet og er dårleg tilrettelagt for gåande og syklande, både internt i området og med sikte på tilkomst. Som urbant utforma sentrumsområde har Digerneset få kvalitetar utover dei som er inne i bygningane. Her er ingen busetnad i gangavstand, og knapt i sykkelvstand. Transformasjon og restrukturering er truleg lite aktuelt i overskueleg tid, sidan all bygningsmasse er av ny dato og tilpassa funksjonane dei faktisk er tiltenkt. Det er ikkje planlagt for vesentleg busetnad nær nok staden til at han vil tene som lokalsenter.</p>
--------------	---

## 6.22 Sjøholt



Type stad	Områdesenter
Historie	<p>Ørskog kommune har arbeidd med tettsadprosjekt. Her vart mellom anna utarbeidd ei analyse "<u>Stedsbilder i Sjøholt</u>" (sitat):</p> <p>"Fiske, jord- og skogbruk har tradisjonelt vore viktig i Sjøholt. <i>Der vegar møttest</i> er ofte nytta som slagord for Sjøholt, som i mange samanhengar har vore knutepunkt i området. Her møttest vegen mellom aust og vest og vegen innover Storfjorden, sjøtrafikk møtte landtrafikk, og Sjøholt har vore senter for post, telegraf, turisme, militære, trelasthandel, lensmann, kyrkje, utdanning og legetenester. Buss og storbilar har hatt ein særeigen posisjon og status og har disponert mykje areal i Sjøholt. Europavegen som vart anlagt på 1960-talet delte bygda i to og ei rekkje identitetsberande bygg, som naustrekka, vart rive, og fyllmassar vart bruka til å lage fyllinga som no utgjør størsteparten av sentrum."</p>
Demografi	<p>Ørskog kommune hadde i perioden 2009-19 ein vekst på 5 %, til 2250 innbyggjarar. Tettstaden Sjøholt ligg i grensa mellom Ørskog, Sjøholt og Sjøholtstrand grunnkrinsar, som samla har meir enn 1300 av innbyggjarane. Veksten her har vore større enn i resten av kommunen, der fleire av krinsane også har hatt folketalsnedgang. Prognosane viser likevel at</p>

	denne veksten vil stoppe opp, og at folketalet kanskje heller vil bli noko mindre.
Landskap og fysisk organisering	Sjøholt sentrum ligg sør- og vestvendt mot Storfjorden, kranse av jordbruksareal, bustadfelt og skogkleddede åsar. Størsteparten av det sentrale arealet ligg på fylling frå 1960-talet. Den gamle sentrumsgata og det historiske sentrum som tidlegare låg ved sjøkanten, ligg på nordsida av E39 (ÅDT på 6780 pr 11.2020), medan størsteparten av det nye sentrumsarealet ligg på sørsida. Desse to områda er bundne saman med ein undergang for mjuke trafikantar. Struktura på sørsida er prega av store, utflytande asfaltflater og mange store bygningar med industripreg, som ligg i stor avstand frå kvarandre, og framstår derfor ikkje som sentrumsmessig bebyggelse. Transportverksemdar nyttar mykje areal til parkering av lastebilar og bussar. Vegsystema internt (for bil) er til dels svært rotete og legg beslag på mykje areal. Nord for E39 ligg eldre næringsbygg i eit flatt areal nær vegen, mens feltmessig utbygde einbustadar pregar hellingane opp mot utmarka.
10 min gangavstand	<p>Sentrum for kartanalysane er definert å vere i Øyravegen, utanfor det tidlegare kommunehuset. Innan ti minutt gangavstand frå denne finst mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 462 busette</li> <li>- 206 tilsette</li> <li>- grunnskole</li> <li>- barnehage</li> <li>- 3 daglegvare, noko tenesteyting</li> <li>- hotell og spisestad</li> <li>- kyrkjestad</li> </ul> <p>Idrettsanlegg og sjukeheim ligg nokså nært inntil.</p>
Jordressursar i nærområdet	87.6 daa. Berre 3.7 daa av desse er innmarksbeite, resten er fulldyrka.
10 min sykkelavstand	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1623 busette</li> <li>- 453 tilsette</li> <li>- grunnskole</li> <li>- 2 barnehage</li> <li>- 3 daglegvare, noko tenesteyting</li> <li>- hotell og spisestad</li> <li>- kyrkjestad</li> <li>- idrettsanlegg</li> <li>- sjukeheim</li> </ul>
Kollektivtilbodet	Det er primært FRAM Ekspress mellom Ålesund/Moa og Molde som trafikkerer Sjøholt sentrum. Denne passerer begge vegar kvar time kvardagar mellom 0650 og 2055, og 7-8 gonger laurdag og søndag.




	Ekspressbussen korresponderer med lokalrute til Stordal/Valldal og Sjøholt 7-8 gonger dagleg.
Kvalitetar og potensiale	<p>Her er eit relativt stor tal arbeidsplassar på staden, og noko variasjonsbreidd i handels-, sørvis- og tenestetilboda. Det er korte avstandar mellom ulike funksjonar og god plass til å fortette i området sør for E39, og binde dette tettare saman med nordsida. Stadanalysar i 2018 peikar på det gamle trehotellet i den historiske sentrumskjerna som det mest identitetsberande elementet i sentrum. Gjennom eit parallelloppdrag er skissert både fortetting og oppstramming av gater og avkøyrslar for å skape ein meir sentrumsmessig struktur. Det er foreslått å legge om fylkesvegen mot Solnørdalen, slik at hotellhagen blir etablert som det sentrale byrommet, og at aksen frå hotellet og sørover – Elling O Walbøes gate – blir reetablert. Denne aksen kryssar E39. Mange trekkjer også fram naturkvalitetane ved elvestien, Skråvika, Osberget og hamna som viktige kvalitetar som ligg nært til sentrum.</p> <p>Ny E39 er tenkt utanfor Sjøholt sentrum. Dette vil i vesentleg grad redusere vegen sin barriereverknad og betre føresetnadene for å knyte sør- og nordsida saman i ein felles, funksjonell struktur.</p>
Utfordringar	<p>Det er planlagd ny E39 utanfor Sjøholt sentrum, men førebels berre som eit forslag gjennom vedtekne konseptvalutgreiingar (for ferjefri E39). E39 går i dag tvers gjennom sentrum, og er utforma på gjennomfarten sine premissar. Så langt ein kan sjå framover er det utfordrande å legge til rette for korleis staden skal sameksistere med vegen på ein trygg og god måte. I den andre enden vil også vegomlegginga medføre at kundegrunnlaget for dei som driv næringsverksemd vert redusert, og truleg vil heller ikkje Sjøholt ikkje lenger vere betent direkte av FRAM Ekspress men vere avhengig av materuter fram til ny E39. (ekspressbuss går normalt raskaste veg mellom hovuddestinasjonane).</p> <p>I "<u>Stedsbilder i Sjøholt</u>" og i verkstadar og innspel under tettstadprosjektet, trekkjer respondentane fram at <i>«sentrum framstår som kjedeleg, grått, trist og lite attraktivt. Farleg trafikk og tungtransport er ikkje overraskende ein oppfatta trussel og europaveien oppfattast som ei betydeleg svakheit ved Sjøholt både som bustad og som turistdestinasjon.»</i></p> <p>Store grå asfaltflater kjenneteiknar dei sentrale delane, som framstår som veldig bilbaserte, dårleg tilrettelagt for gåande og syklande. Det er oppgitt at 40 prosent av ungdomsskoleelevane blir køyrde til skolen (pluss 24 prosent i buss), og 81 prosent blir køyrde til fritidsaktivitetar.</p>

## 6.23 Steinshamn



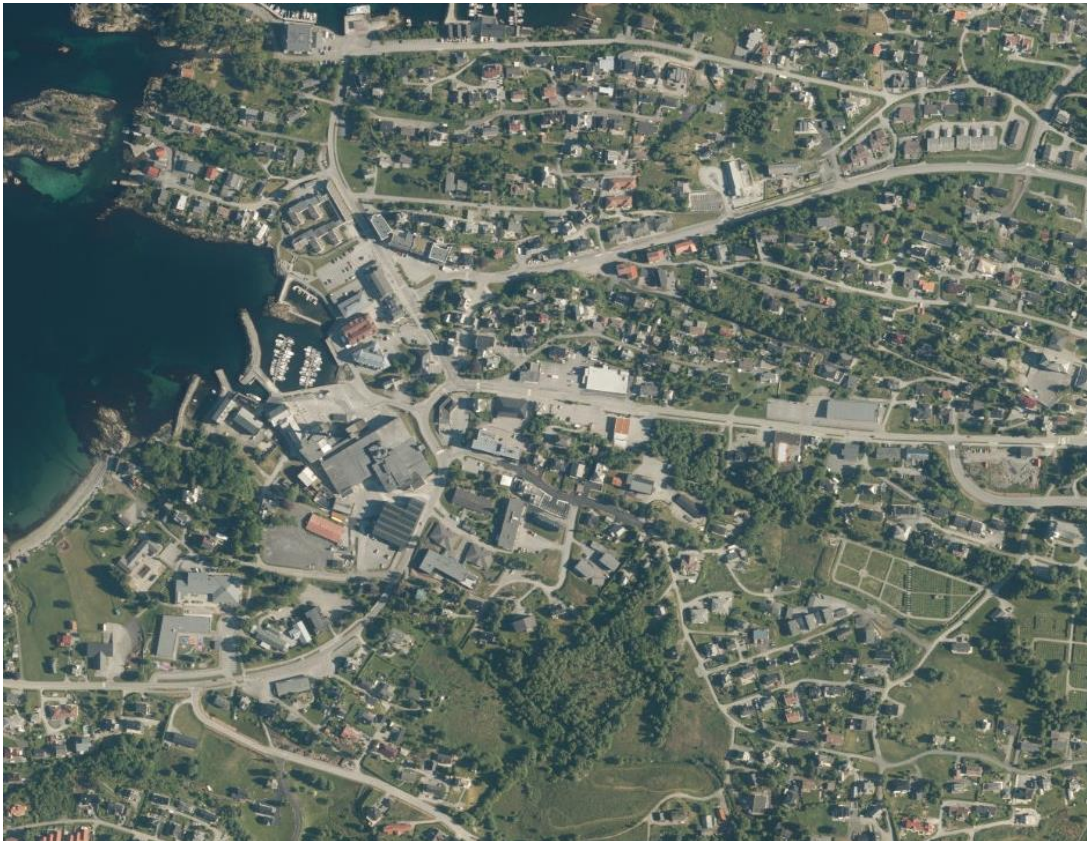
Type stad	Områdesenter
Historie	Hamneforholda var truleg avgjerande for at det tidleg vart etablert handelsverksemd på Steinshamn. Meir avgjerande for tettstaddanninga var likevel etablering av fiskehermetikkfabrikk i 1914. I 1924 vart etablert kvalstasjon og tre år seinare sildoljefabrikk. Etterkvart kom også til mekanisk industri. Dette ga arbeidsplassar og busetting. Sandøy var eigen kommune frå 1867 til samanslåinga med Ålesund i 2020. Steinshamn vart etterkvart etablert som kommunesenter med tilhøyrande funksjonar.
Demografi	Staden ligg i Steinshamn-Harnes grunnkrins, med 466 innbyggjarar per 1.1.20. Dette er 37 færre enn i 2010.

	<p>Alle krinsane i tidlegare Sandøy kommune har hatt nedgang i denne perioden, og samla innbyggartal for dette området er omlag 1230, meir enn 5 % lågare enn i 2010. Det er venta at denne nedgangen vil halde fram.</p>
Landskap og fysisk organisering	<p>Steinshamn ligg på nordspissen av den flatlende Harøya, nært knytt til hamneområdet som er godt skjerma og omramma av moloar i nord og aust. Fylkesveg 528 skjer gjennom staden. På hamnesida av denne pregar dei store industribygningane pregar vesentleg. Bustadar og annan, småskala bebyggelse er nokså kompakt lokalisert på den andre sida av fylkesvegen.</p>
10 min gangavstand	<p>Sentrum for kartanalysane er definert å vere utanfor Coop Prix. Innan ti minutt gangavstand frå denne finst mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 344 busette</li> <li>- 211 tilsette</li> <li>- 2 daglegvare, noko tenesteyting</li> <li>- pensjonat med serveringsstad</li> </ul> <p>Grunnskole, kulturarena og idrettsanlegg ligg ein dryg kilometer sør for tettstaden. Her er tilrettelagt gang- og sykkelveg på strekninga.</p>
	<p>Jordressursar i nærområdet</p> <p>231.7 daa. Nær 95 prosent er fulldyrka, resten innmarksbeite</p>
10 min sykkelavstand	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 563 busette</li> <li>- 516 tilsette</li> <li>- 2 daglegvare</li> <li>- grunnskole</li> <li>- barnehage</li> <li>- pensjonat med serveringsstad</li> <li>- kulturarena, idrettsanlegg</li> </ul>
Kollektivtilbodet	<p>Det er lokalbuss mellom Steinshamn og Myklebust fem-seks gonger dagleg, og ferje vidare frå Myklebust til Brattvåg eller Dryna.</p> <p>Ferjesamband til Ona, Sandøya, Orta og Aukra. Frå Aukra er det samband med buss/ferje vidare til og frå Molde, også fem-seks gonger dagleg, mindre i helgane.</p>


	Når det vert sett trafikk på Nordøyvegen, vil det bli endringar i kollektivtrafikken.
Kvalitetar og potensiale	Nordøyvegen vil knyte tidlegare Sandøy kommune tettare mot ein større bu og arbeidsmarknad og såleis betre føresetnadene både for næringsdrift og busetnad. Den største industriverksemda på Steinshamn er marknadsleiar innanfor si nisje, noko som kan skape vidare utvikling. Folk frå mange nasjonalitetar er sysselsett og dette medverkar til eit mangfaldig kulturliv. Sjølv om skoleanlegget ligg noko utanfor sjølve tettstaden, framstår Steinshamn som nokolunde kompakt og har tilbod som dekker daglege behov. Det er truleg såpass lang avstand til liknande tilbod at Steinshamn sin funksjon som lokalsenter må oppretthaldast. Her er rom for å etablere betre, offentlege rom/møteplassar innanfor dagens tettstadrammer. Hamnefascilitetane er gode, både for større og mindre fartøy, og kommunen har hatt vekst i reiselivet. Plasseringa ytst mot havet og veret kan framstå som eksotisk, eit potensiale kanskje nettopp for reiselivsnæringa.
Utfordringar	Inntil Nordøyvegen er ferdig, er innbyggjarane prisgitt ferjetrafikken, der regulariteten og kapasiteten vert prega av veret. Steinshamn er svært vereksponert og veret vil derfor påverke bruken av uterom på staden, og attraktiviteten for gange og sykling, kanskje i større grad enn mange andre stadar. Avstanden inn til dei store konsentrasjonane av arbeidsplassar og handel- og sørvis, vil vere lang også etter at Nordøyvegen er ferdig. Næringslivet er konjunkturutsett og sårbart. Dette gjeld også sørvis- og handelstilbodet, der kundegrunnlaget i utgangspunktet er avgrensa.



## 6.24 Langevåg



Type stad	Områdesenter
Historie	Langevåg som sentrum har rot i etableringa av Devold fabrikkar på 1860-talet. Det var fabrikkeigar Ole Andreas Devold, som ut frå sitt livssyn tok samfunnsansvar og fekk etablert kyrke, sjukehus, barnehage, landhandel og ikkje minst bustadar for arbeidarane. På denne måten vaks det etterkvart fram ein tettstad. Som kommunesenter er Langevåg likevel nytt, sidan Sula kommune ikkje vart etablert før i 1977.
Demografi	Den tettbygde strukturen innanfor Sula kommune har omlag 8500 innbyggjarar. Langevåg sentrum utgjer berre vestre del av dette. Innbyggartalet i Sula er veksande. Dette gjeld ikkje minst dei fleste grunnkrinsane i sentrumsområdet som samla har omlag halvparten av innbyggjarane i kommunen. Det er venta at området også i åra framover vil ha vesentleg vekst.
Landskap og fysisk organisering	Langevåg sentrum ligg i ei vestvendt bukt, på ei småkupert, stor strandflate mot Borgundfjorden. I sør dominerer Sulafjellet. Devoldfabrikken pregar staden bygningsmessig, men her også ei rekke nyare forretningsbygg, offentlege bygg og bustadar i ein struktur som ikkje framstår særleg bymessig, men som likevel har ei rekke ulike funksjonar samla på relativt lite areal. Bustadbygginga ber sterkt preg av


	omfattande feltmessig utbygging som har kome til over tid og utan noko samlande prinsipp.
<p>10 min gangavstand</p> 	<p>Sentrumspunktet i Langevåg er krysset der Djupdalen, Lerheimsvegen og Molværsvegen møtest. Frå dette punktet er det innan ti minutts gangavstand mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1243 busette</li> <li>- 918 tilsette</li> <li>- 4 barnehagar</li> <li>- Ei rekke detaljhandels- og sørvisverksemder</li> <li>- serveringstilbod, kafear</li> <li>- helsetenester og offentlege tenestetilbod</li> </ul>
Jordressursar i nærområdet	59.5 daa. Omlag 40 prosent av dette er innmarksbeite eller overflatedyrka, resten er fulldyrka.
<p>10 min sykkellavstand</p> <p>Overlappar marginalt med Fiskarstrand (kap. 6.25)</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 4894 busette</li> <li>- 1339 tilsette</li> <li>- 5 barnehagar</li> <li>- 2 grunnskolar</li> <li>- ei rekke detaljhandels- og sørvisverksemder</li> <li>- serveringstilbod, kafear</li> <li>- ulike helsetenester og offentlege tenestetilbod</li> <li>- kulturhus</li> </ul>
Kollektivtilbodet	Mellom Langevåg og Moa går buss 22 gonger dagleg på kvardagane, 16 på laurdagar og 7 på søndag. I tillegg går hurtigbåten frå Langevåg til Ålesund sentrum 21 gonger dagleg på kvardagar 9 på laurdagar. Søndag og på sein kveldstid går båten ikkje.
Kvalitetar og potensiale	<p>Konseptrapporten «Levande Langevåg» synleggjer dette slik:</p> <p>Langevåg sentrum/planområdet har:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- God nærheit til sjø, og ein våg med eit stort potensiale.</li> <li>- Gode parkareal, med Molværparken og Fausaparken samt nærleik til naturområde. Betre utnytting/tilrettelegging av parkareala.</li> <li>- Kort veg til Ålesund sentrum (med båt)</li> <li>- Devoldfabrikken genererer mange besøkande i sentrum.</li> <li>- Nisjebutikkar skaper målpunkt langs fv. 657, og i dei andre sentrumsgatene.</li> <li>- Vågstorget er eit avgrensa byrom og god stad for opphald der ein er omkransa av bygningar.</li> <li>- Mange ønsker å utvikle prosjekt i Langevåg, nokre har allereie starta opp</li> </ul>

	<p>Konseptrapporten inneheld mål og strategiar for korleis Langevåg kan utvikle seg. Denne må sjåast i samanheng med områderegulering for Langevåg sentrum:</p> <p><a href="https://www.sula.kommune.no/tenester/politikk-planar-og-dokumentinnsyn/planar/overordna-planar-og-styringsdokument/andre-planar-rapportar/">https://www.sula.kommune.no/tenester/politikk-planar-og-dokumentinnsyn/planar/overordna-planar-og-styringsdokument/andre-planar-rapportar/</a></p>
<p>Utfordringar</p>	<p>Det er ikkje eintydig kva som er sentrumskjerna, og kva element er med på å definere denne. Det er få møtestadar i sentrum, og lite aktivitet på kveldstid. Det er tomme lokale på bakkeplan i sentrum og krevjande for nisjebutikkar å klare seg. Det vil vere utfordrande å etablere Langevåg som "kommunesenteret" for heile Sula, i konkurranse med Moa og Ålesund sentrum. Trafikksystemet framstår flytande og uoversiktleg for alle trafikantgrupper. Det er store parkeringsareal på sentrale område, men samstundes for liten kapasitet knytt til viktige målpunkt. Parkeringsanalyse er gjennomført, og peikar på tre område særskilt, der det må gjerast tiltak .</p>

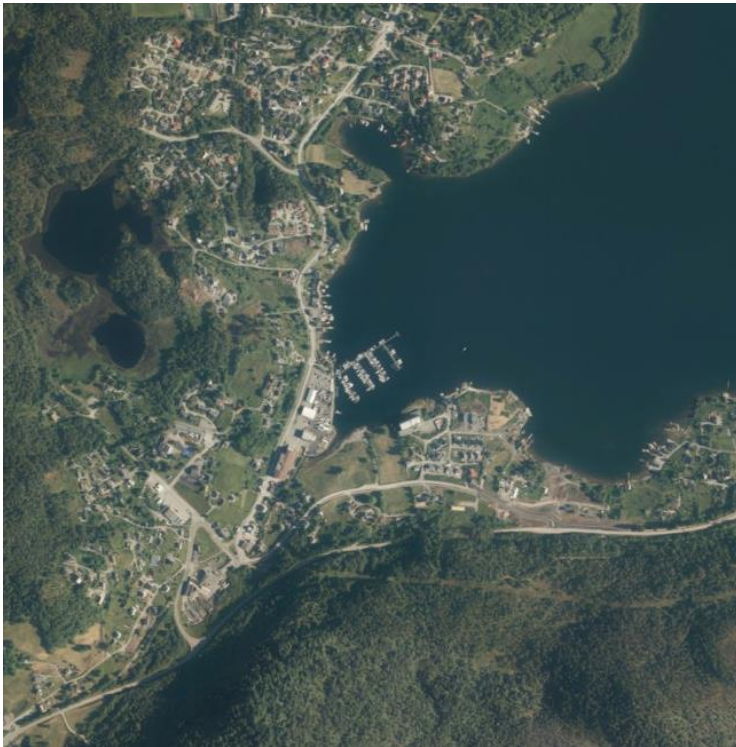
## 6.25 Fiskarstrand



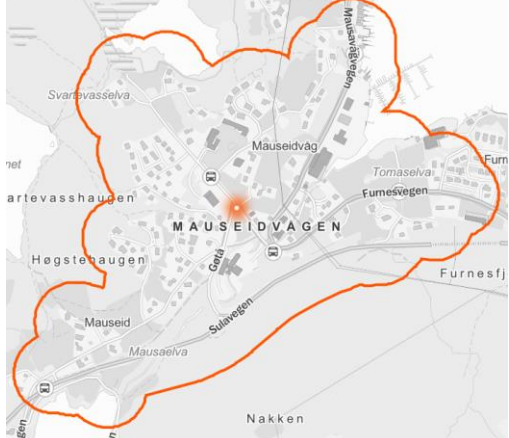
Type stad	Lokalsenter
Historie	Fiskarstrand som lokalsenter har utvikla seg gradvis i kjølvatnet av industrietableringar og detaljhandel kring forrige århundreskifte. Etterkvart har her kome nokså konsentrert feltutbygging av bustadar.
Demografi	Den tettbygde strukturen innanfor Sula kommune har omlag 8500 innbyggjarar, og har samla vore veksande gjennom lang tid. Fiskarstrand krins ligg midt inne i denne strukturen og har 767 innbyggjarar per 1.1.2020, nær 20 % fleire enn i 2010. På kvar si side ligg likevel krinsane Rørstad, der utviklinga i same periode har vore negativ, og Vedde, der talet er det same som i 2010. Begge desse krinsane vil i større eller mindre grad sokne til funksjonar i Fiskarstrand krins. Prognoser viser at alle tre krinsane vil ha god vekst i åra som kjem.
Landskap og fysisk organisering	Fiskarstranda er vend nord/nord aust på ei småkupert, stor strandflate mot Borgundfjorden. I sør dominerer Sulafjellet. Fylkesveg 657 skjer gjennom området. Det er inga tydeleg sentrumsdanning. Industrien ligg langs strandlinja, medan andre typar bygningar er meir eller mindre tilfeldig spreidd på begge sidene av vegen, og fragmentert av restareal etter landbruket. Skolen og daglegvare ligg likevel nær kvarandre, og nær store arbeidsplassar som Fiskarstrand verft og Sevrin Tranvåg AS

<p>10 min gangavstand</p> 	<p>Sentrumspunktet på Fiskarstrand er for planen definert midt mellom skolen og butikken. Frå dette punktet er det innan ti minutts gangavstand mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 568 busette</li> <li>- 327 tilsette</li> <li>- Grunnskole (skal fusjonerast og flyttast)</li> <li>- Daglegvare</li> </ul> <p>Forsamlingshus (bedehus)</p>
<p>Jordressursar i nærområdet</p>	<p>281.8 daa. Kring 85 prosent av dette er fulldyrka, resten innmarksbeite eller overflatedyrka</p>
<p>10 min sykkellavstand Overlappar vesentleg med Mauseidvåg (kap. 6.26) i mindre grad med Solavåg/Sunde (kap 6.27)</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-1773 busette</li> <li>- 723 tilsette</li> <li>- 2 grunnskole (1 etter samanslåing)</li> <li>- daglegvare, noko sørvis</li> </ul>
<p>Kollektivtilbodet</p>	<p>Bussen mellom Langevåg og Moa passerer Fiskarstrand 22 gonger dagleg på kvardagane, 16 på laurdagar og 7 på søndag. Det er 5 km til hurtigbåten frå Langevåg til Ålesund sentrum 21 gonger dagleg på kvardagar 9 på laurdagar. Søndag og på sein kveldstid går båten ikkje.</p>
<p>Kvalitetar og potensiale</p>	<p>Potensiale for å utvikle urbane stadskvalitetar er avgrensa. Det er eit par tenesteytande verksemdar langs veg i tillegg til daglegvarebutikken. Det er mogleg å fortette bustadstrukturen for å konsolidere staden og grunnlaget for tilboda som finst.</p>
<p>Utfordringar</p>	<p>Fylkesvegen deler staden og gjer det vanskeleg å knyte saman funksjonar som i dag ligg på begge sider utan å redusere vegen sin transportmessige effektivitet. Ny skolestruktur utfordrar sjølve senteromgrepet når det gjeld Fiskarstrand og Mauseidvågen. Grunnlaget for å etablere nye funksjonar er truleg avgrensa.</p>

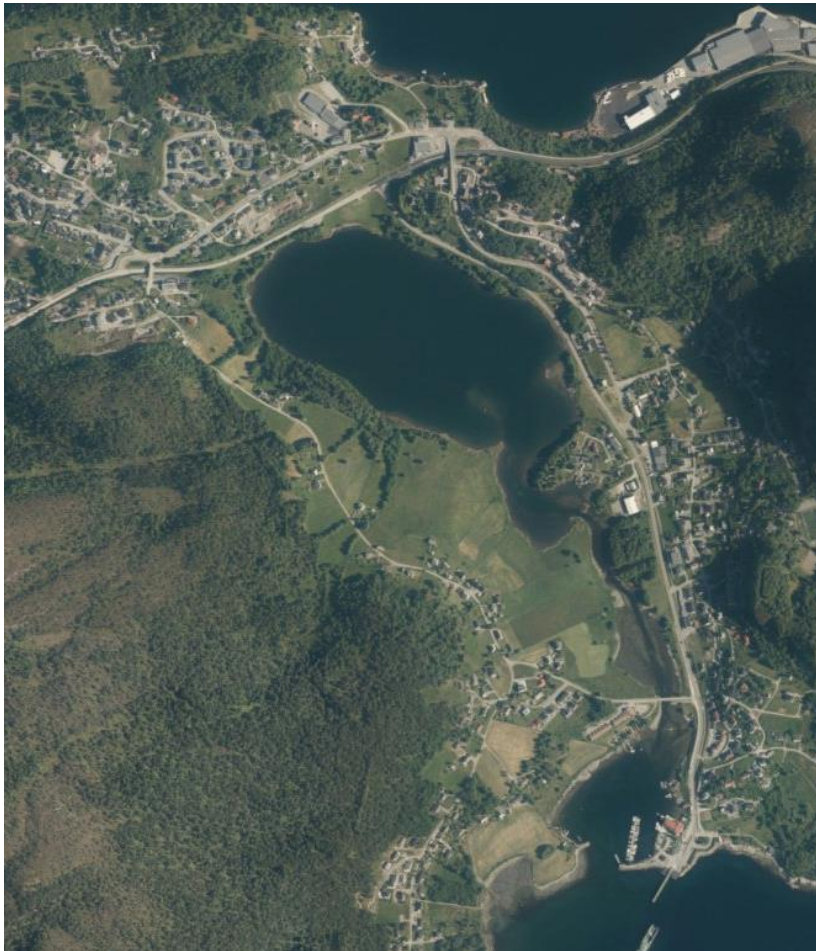
## 6.26 Mauseidvåg



Type stad	Lokalsenter
Historie	Staden har utgangspunkt i industrietableringar frå forrige århundreskifte og utetter, mellom anna tekstilindustri. Her vart etter kvart etablert funksjonar som butikk, skole, bibliotekfilial, men desse er no avvikla eller under avvikling (skolen).
Demografi	Den tettbygde strukturen innanfor Sula kommune har omlag 8500 innbyggjarar. Mauseidvåg grunnkrins ligg midt inne i dette og har omlag 660 innbyggjarar. Veksten siste ti år har vore omlag 20 %. Tilgrensande krinsar Eikrem og Rørstad har ikkje hatt tilsvarende vekst, og sistnemnde vil like gjerne sokne til Fiskarstrand. Samla er det venta ein viss vekst også framover i tid.
Landskap og fysisk organisering	Mauseidvågen er lokalisert rundt vika med same namn. I sør går eit kort dalføre over til sørsida av Sula. Den breie kystbremmen som kjenneteiknar Langevåg og Fiskarstrand smalnar her av, og går raskare over i skogkledde åsar. Fv. 657 skjer gjennom området og møter Fv. 61 i Mauseidvågen. Bygningsmessig er her restar av aktivitet som har opphørt, men bygningar har dels fått ny bruk. Staden har ikkje lenger noko klart definert sentrum, og bustadar og bygningar elles ligg meir eller mindre feltmessig på alle sider av vegane og fragmentert av restar etter landbruksareal.
10 min gangavstand	I analysen er sentrumspunktet i Mauseidvåg valt å vere ved skolen. Frå dette punktet er det innan ti minutts gangavstand mellom anna:


	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 389 busette</li> <li>- 200 tilsette</li> <li>- Grunnskole (skal fusjonerast og flyttast)</li> <li>- 1 Barnehage</li> <li>- noko frisør</li> </ul>
<p>Jordressursar i nærområdet</p>	<p>152.6 daa. To tredelar av dette er fulldyrka, resten innmarksbeite eller overflatedyrka.</p>
<p>10 min sykkelavstand Overlappar i stor grad både med Fiskarstrand (kap 6.25) og Solavåg/Sunde (kap. 6 27)</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2444 busette</li> <li>- 627 tilsette</li> <li>- 3 barnehagar</li> <li>- 3 grunnskular (2 når samanslåing er gjort)</li> <li>- daglegvare og noko sørvis</li> </ul>
<p>Kollektivtilbodet</p>	<p>Bussen mellom Langevåg og Moa passerer Mauseidvågen 22 gonger dagleg på kvardagane, 16 på laurdagar og 7 på søndag. I tillegg passerer bussen mellom Moa og Sulesund ferjekai nokre få gonger. Det er 7 km til hurtigbåten frå Langevåg til Ålesund sentrum 21 gonger dagleg på kvardagar 9 på laurdagar. Søndag og på sein kveldstid går båten ikkje.</p>
<p>Kvalitetar og potensiale</p>	<p>Potensiale for å utvikle urbane stadskvalitetar er avgrensa. Området har ein viss vekst med bustadar, som må ha sine daglege behov dekt. Relativt store bustadområde på Rørstad ligg også nær Muaseidvågen og desse bør kunne knytast tettare saman, noko som kan gi grunnlag for etablering av nye sørvistilbod. Her er gang-sykkelveg, men med kryssing av fylkesvegen.</p>
<p>Utfordringar</p>	<p>Det sentrale arealet i staden er relativt trangt å spele på med sikte på vidare vekst som "stad". Fylkesvegen deler staden og gjer det vanskeleg å knyte saman funksjonar som i dag ligg på begge sider utan å redusere vegen sin transportmessige effektivitet. Ny skolestruktur utfordrar sjølv senteromgrepet når det gjeld Fiskarstrand og Mauseidvågen. Grunnlaget for å etablere nye funksjonar er truleg dårleg.</p>

## 6.27 Solavåg/Sunde



Type stad	Lokalsenter
Historie	På Eidsneset vart etablert butikk i 1910, og seinare vart skolen sett opp i nærleiken. Solavåg ferjestad vart etablert i 1950. Tidlegare var området prega av fiskeriverksemd, og dagens hotell vart først oppført som ei sjøbu i 1952. Det er først i nyare tid at desse to stadane framstår som feltmessig utbygd og meir eller mindre samanhengande.
Demografi	Den tettbygde strukturen innanfor Sula kommune har omlag 8500 innbyggjarar. Solavåg og Sunde er to grunnkrinsar midt inne i dette, og har samla omlag 1800 innbyggjarar. Begge har hatt kraftig vekst og dette vil halde fram, i følge prognoser.
Landskap og fysisk organisering	Solavågen/Sunde kransar ein saltvasspoll i nord-sør-retning, som nær deler Sula i to. Dette utgjer ein nokså vid dalbotn med brattare skogslie i aust og i vest. E39 skjer gjennom området mot Solavågen ferjekai i utkanten av staden. Bygningsmessig ligg hovudtyngda i to klynger i nord og i søraust, med nokså tette bustadfelt og nokre næringsbygg. Det er ikkje noko klart definert sentrum med urban struktur.
10 min gangavstand	Sentrumspunktet i Solavågen er for planen definert mellom skolen og daglegvarebutikken. Nei, det er

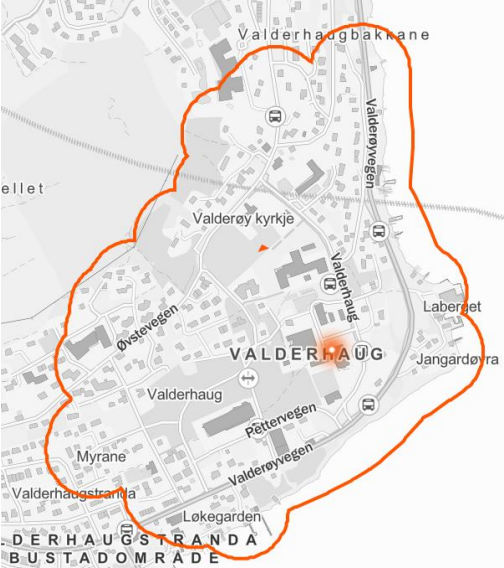


	<p>plassert vest for skolen, for langt frå butikken. Dette må rettast opp. Frå dette punktet er det innan ti minutts gangavstand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 729 busette</li> <li>- 208 tilsette</li> <li>- Grunnskole med idrettshall</li> <li>- Barnehage</li> <li>- Daglegvare</li> <li>- Jernvarehandel, frisør, forsamlingshus (bedehus)</li> </ul> <p>Ved ferjekaia, litt utanfor 10-minutt gangavstand er det hotell og omsorgsbustadar. Det er også verd å nemne at eit større tal arbeidsplassar er lokalisert langs Sjukenesstranda/Veibust, få minutt lenger aust.</p>
<p>Jordressursar i nærområdet</p>	<p>114 daa. Nær ein tredel er innmarksbeite eller overflatedyrka, resten er fulldyrka</p>
<p>10 min sykkelavstand Overlappar i stor grad med Mauseidvåg (kap. 6.26), noko mindre med Fiskarstrand (kap. 6.25) og Blindheimskrysset (kap. 6 7)</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2286 busette</li> <li>- 1177 tilsette</li> <li>- 3 barnehagar</li> <li>- 2 grunnskolar (1 etter samanslåing)</li> <li>- daglegvare, jernvarehandel, noko frisør.</li> <li>- hotell og serveringsstad</li> </ul>
<p>Kollektivtilbodet</p>	<p>Bussen mellom Langevåg og Moa passerer langs E39 22 gonger dagleg på kvardagane, 16 på laurdagar og 7 på søndag. I tillegg passerer bussen mellom Moa og Sulesund ferjekai nokre få gonger og Fram Express mellom Moa og Volda 16 gonger på kvardagar, mindre i helgane.</p>
<p>Kvalitetar og potensiale</p>	<p>Potensiale for å utvikle urbane stads-kvalitetar er avgrensa. Sentrumspunktet representerer det området som har størst utviklingspotensiale, og her er areal som kan leggast til rette for nye funksjonar. Her er trygg gang- og sykkeltilkomst for bustadområda i Bjørkavågen mot skole og butikk og mot arbeidsplassane på Sjukenesstranda.</p>
<p>Utfordringar</p>	<p>Staden framstår spreidd i to-tre ulike klynger. Europavegen påverkar føresetnadene, både som barriere mellom funksjonar og som støykjelde. Sjølv om her er både bil- og gangveg over E39, er det vanskeleg å knyte bustadmiljøa på Sunde godt nok saman med skole og butikk og andre funksjonar på nordsida. Grunnlaget for å etablere nye funksjonar er truleg dårleg.</p>

## 6.28 Valderhaugstrand/Nordstrand



Type stad	Områdesenter
Historie	Valderhaugstranda var ferjestaden mot Ålesund og fastlandet. Dette ga grunnlag for etablering av handel og andre aktivitetar. Då Giske kommune vart slått saman med Vigra i 1964, vart kommunesenteret etterkvart lagt til Valderhaugstranda. Ny kyrkje var etablert berre få år tidlegare.
Demografi	Folketalet i Giske kommune har vakse gjennom fleire år, særleg etter opninga av Ålesundstunnellane i 1987. Framskrivingar tyder på at veksten held fram. Halvparten av kommunens innbyggjarar bur på Valderøya, 4277 i 2020. Veksten samla har vore 26 % sidan 2010. Her er fem grunnkrinsar på øya, og bustadområda er nærast samanhengande imellom. Valderhaugstrand er senterområdet som kan definerast med utgangspunkt i kommunehuset. Her møtest to av krinsane, som samla har nær 1700 innbyggjarar. Nordstrandkrinsen, med 1084, er også

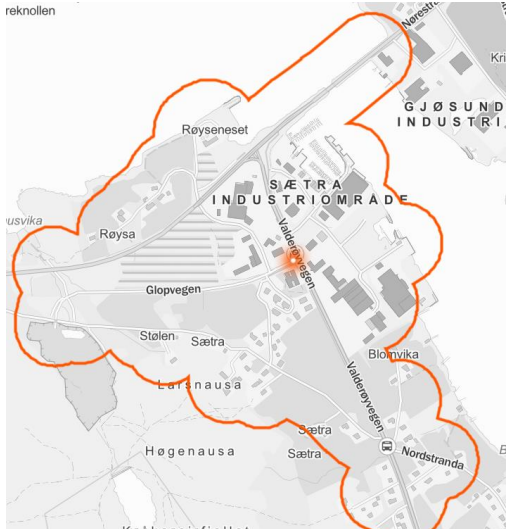
	nært knytt hit. Prognoser tilseier at alle krinsane på Valderøya vil ha vekst også i åra som kjem.
Landskap og fysisk organisering	Staden ligg sørvendt på bremmen av Valderøya, mot fjorden og Ålesund. Landskapet er ope med restar av jordbrukslandskapet spreidd mellom dei ulike sentrumsfunksjonane og bustadfelta. Området har ingen urban karakter eller gatestruktur, og ulike handels- og sørvisfunksjonar ligg spreidd i eit fåtal større bygningar, men nokså sentralt i staden. Ikring dette er feltmessig utbygde bustadområde, nokså tett utnytta.
10 min gangavstand	Sentrumpunktet på Valderhaugstranda er for planen definert utanfor kommunehuset. Frå dette punktet er det innan ti minutt gangavstand: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 571 busette</li> <li>- 347 tilsette</li> <li>- grunnskole og ungdomsskole</li> <li>- 2 barnehagar</li> <li>- daglegvare og noko anna detaljhandel og tenesteyting - omsorgssenter</li> <li>- kyrkjestad</li> </ul>
	
Jordressursar i nærområdet	90 daa. Omlag 45 prosent er fulldyrka, resten innmarksbeite.
10 min sykkelavstand Overlappar i vesentleg grad med både Ytterland (kap. 6.30) og Sætra (kap 6.29)	Mellom anna: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 4080 busette</li> <li>- 549 tilsette</li> <li>- 4 barnehagar</li> <li>- 2 grunnskolar</li> <li>- nokre detaljhandelsverksemder og tenesteyting</li> <li>- omsorgssenter</li> <li>- kyrkjestad</li> </ul>
Jordressursar i nærområdet	
Kollektivtilbodet	Busstilbod langs austsida av Valderøya (???) til og frå Ålesund og Moa med kvar halvtime på dagtid måndag-fredag. På laurdag og søndag om lag kvar time. Ytterland er knutepunkt for buss mot Giske/Godøya.
Kvalitetar og potensiale	Gitt at folketalsveksten i kommunen held fram, er det openbart eit potensiale for å etablere eit meir kompakt sentrumsområde i kommunen. Her er areal som kan utnyttast til å skape urbane kvalitetar dersom ei slik utvikling vert prioritert. Inkludert i dette bør også vere bustadar. Valderhaugstrand ligg svært sentralt inni dei samanhengande bustadområda

	<p>på Valderøy, og burde såleis vere det lettaste arealet å skaffe aktivitet til. Det er kort avstand til sentrale arbeidsplasskonsentrasjonar og andre tilbod i Ålesund by, men tunnellane er/kan vere barrierar som sikrar at tilboda på Valderøy får betre grunnlag. Flyplassen skapar ekstra trafikk og investeringar i kommunen.</p>
<p>Utfordringar</p>	<p>Biltrafikken mot flyplassen på Vigra ser ut til å stille Valderhaugstranda noko i skuggen for areal på Ytterland og Sætra, der det har vore større investeringsvilje. Desse areala ligg også meir gunstig i forhold til dei som bur på dei andre øyane i kommunen. Den korte avstanden til Ålesund og Moa inneber sterk konkurranse om kundar og investeringar. Det er vanskeleg å sjå for seg at veksten i Giske kommune åleine skal kunne sikre tilstrekkeleg kvalitet i utviklinga av meir enn ein tettstad. Potensialet på Valderhaugstrand kan dermed ikkje sjåast uavhengig av Sætra (kap. 6.29) og Ytterland (6.30), og samla sett er det nødvendig med tydeleg prioritering. Trass kommuneplanvedtaket er det vanskeleg å sjå slik prioritering i dag.</p>

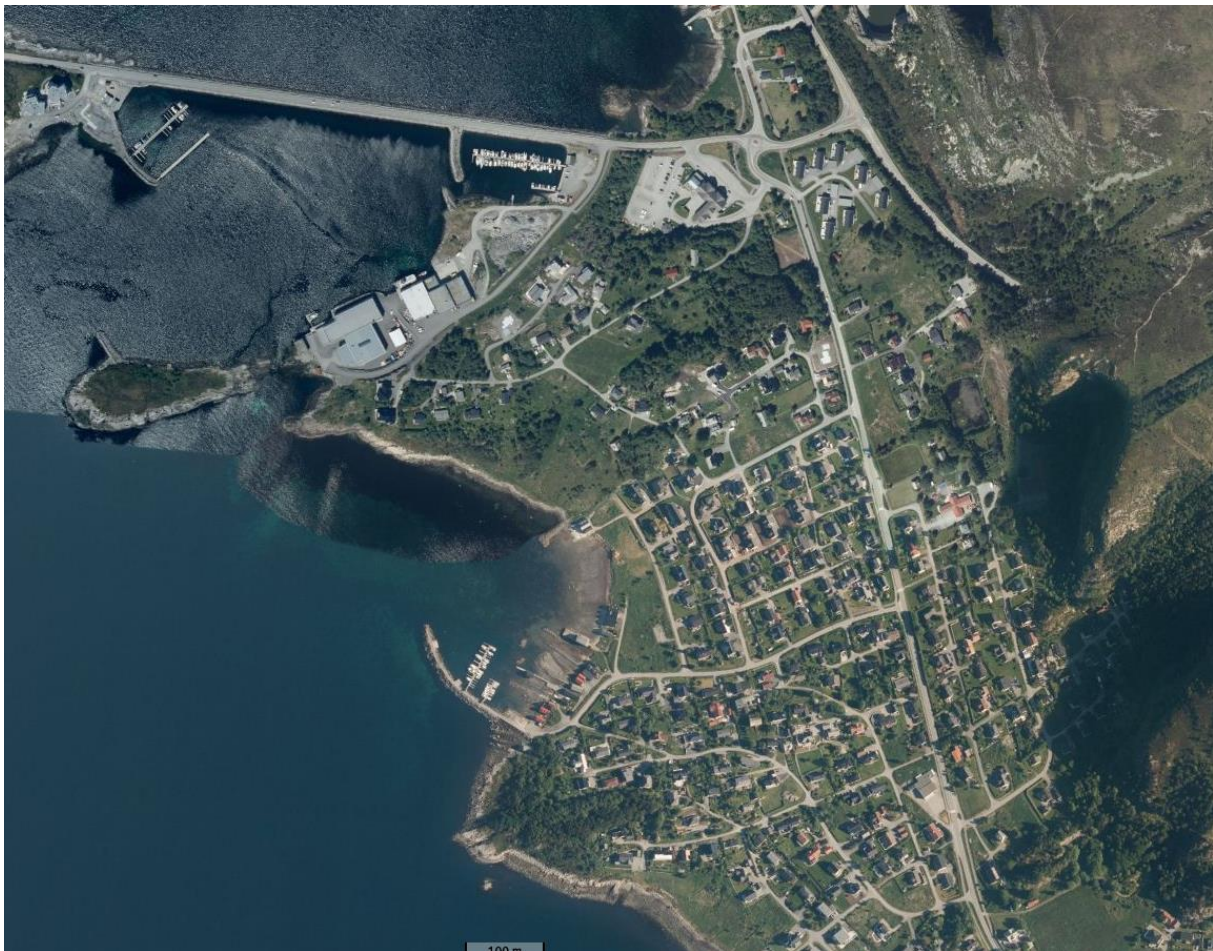
## 6.29 Sætra




Type stad	Områdesenter
Historie	Gjøsundet er ein maritim ferdselskorridor mellom storhavet og indre kystlei og har vore lokalitet for sjøretta aktivitet lenge, på begge sider av sundet. Flyplassen genererer en del trafikk forbi, og krysset mellom riksveg og fylkesveg på Sætra har dei seinare åra også gitt opphav til detaljhandel. Nord for sundet/Gjøsundbrua ligg eit større hamne- og industriområde, dels utbygd, dels under utbygging. Det er få bustadar i området i dag.
Demografi Må sjåast i samanheng med Valderhaugstrand (kap 6.28) og Ytterland (kap 6.30).	Folketalet i Giske kommune har vakse gjennom fleire år, særleg etter opninga av Ålesundstunellane i 1987. Framskrivingar tyder på at veksten held fram. Halvparten av kommunens innbyggjarar bur på Valderøya, 4277 i 2020. Veksten samla har vore 26 % sidan 2010. Her er fem grunnkrinsar på øya, og bustadområda er nærast samanhengande imellom, unnateke Oksnes-Gjøsundsæter krins på nordsida, der Sætra ligg. Denne krinsen har per 2020 532 innbyggjarar, og har auka med 71 sidan 2010. Også i åra framover vil krinsen vakse.
Landskap og fysisk organisering	Sætra ligg vend nordaustmot Gjøsundet på ein flat kystbrem. I nord er staden avgrensa av riksveg 658, medan fylkesveg 5958 skjer gjennom frå denne og i retning mot søraust. På sjøsida og opp mot riksvegkrysset og Gjøsundbrua ligg industriprega bygg på grå flater

<p><b>10 min gangavstand</b> reknoellen</p> 	<p>Sentrumspunktet på Sætra er for planen definert i krysset Glopvegen/Valderøyvegen. Frå dette punktet er det innan ti minuttts gangavstand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 148 busette</li> <li>- 369 tilsette</li> <li>- barnehage</li> <li>- daglegvare og noko anna handel og sørvis/tenesteyting</li> </ul>
<p><b>Jordressursar i nærområdet</b></p>	<p>187.8 daa. Meir enn to tredelar er fulldyrka, resten overflatedyrka eller innmarksbeite</p>
<p><b>10 min sykkelavstand</b> Overlappar i vesentleg grad med både Ytterland (kap. 6.30) og Valderhaugstrand (kap 6.28)</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-2063 busette</li> <li>- 598 tilsette</li> <li>- 2 barnehagar</li> <li>- daglegvare og noko anna detaljhandel og sørvis/tenesteyting</li> </ul>
<p><b>Kollektivtilbodet</b></p>	<p>Busstilbod via Valderhaugstrand og Ytterland til og frå Ålesund og Moa med buss kvar halvtime på dagtid måndag-fredag. På laurdag og søndag om lag kvar time</p>
<p><b>Kvalitetar og potensiale</b></p>	<p>Gjennom vedtak i kommuneplanen er det lagt opp til transformasjon og utvikling mot urbane kvalitetar i området. Eksisterande verksemder kan legge grunnlaget for dette og det er vilje til investeringar i området, særleg innanfor handel og sørvis. Områderegulering er igangsett. Her er ein viss konsentrasjon av arbeidsplassar innan kort avstand, og vidare utvikling av hamne- og industriaktiviteten på nordsida av Gjøsundet vil også medverke til å styrke potensialet for handel- og sørvis.</p>
<p><b>Utfordringar</b></p>	<p>Riksvegen i vestkant er ei vesentleg barriere mot kvalitetar i strandsona, og gir også investeringsmessige utfordringar knytt til krav om avkøyringsløyseing. Det er vanskeleg å sjå for seg at veksten i Giske kommune åleine skal kunne sikre tilstrekkeleg kvalitet i utviklinga av meir enn ein tettstad. Potensialet på Sætra kan dermed ikkje sjåast uavhengig av Valderhaugstranda (kap. 6.28) og Ytterland (6.30), og samla sett er det nødvendig med tydeleg prioritering. Trass kommuneplanvedtaket er det vanskeleg å sjå slik prioritering i dag.</p>

### 6.30 Ytterland



Type stad	Lokalsenter
Historie	Då det vart sett trafikk på Ålesundstunellane i 1987 ga dette grunnlag for opparbeiding av eit næringsområde og etterkvart eit flyplasshotell og detaljhandel. Krysset mot Giske var likeeins eit naturleg punkt for busskifte mot Giske og Godøya. Det har i same periode også vore fortetta med bustadar, dels i konsentrert form.
Demografi Må sjåast i samanheng med Valderhaugstrand (kap 6.28) og Gjørund/Sætra (kap 6.29)	Folketalet i Giske kommune har vakse gjennom fleire år, særleg etter opninga av Ålesundstunellane i 1987. Framskrivingar tyder på at veksten held fram. Halvparten av kommunens innbyggjarar bur på Valderøya, 4277 i 2020. Veksten samla har vore 26 % sidan 2010. Her er fem grunnkrinsar på øya, og bustadområda er nærast samanhengande imellom. Skjong/Ytterland krins er den nest mest folkerike i kommunen med sine 972 innbyggjarar ved inngangen av 2020. Auken sidan 2010 har vore 237, nær 25 %. Også i åra framover viser prognosane vekst.
Landskap og fysisk organisering	Ytterland ligg på ei relativt stor vestvendt strandflate vest sørvest på Valderøya. Fylkesvegane 5957 og 5958 møtest ved staden og avgrensar hovudtyngda av bebyggelsen. I hamneområdet og ved rundkøyringa

	<p>ligg næringsverksemd og industrielt prega bebyggelse. Øvrige bebyggelse er stort sett bustadar i småskala bygningsmasse. Bustadane er skilt frå næringsområdet med ein brei, skogkledd grønkorridor som går frå sjøen og inn mot fjellfoten i aust.</p>
<p>10 min gangavstand</p> 	<p>Sentrumspunktet på Ytterland er for planen definert ved kollektivhaldeplassen Frå dette punktet er det innan ti minutt gangavstand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 514 busette</li> <li>- 90 tilsette</li> <li>- barnehage</li> <li>- daglegvare</li> <li>- hotell og serveringsstad</li> </ul> <p>Valdervoll idrettsanlegg ligg noko nord for staden, og har ikkje trygg tilkomst for gåande og syklende.</p>
Jordressursar i nærområdet	43.1 daa. Omlag 55 prosent er fulldyrka, resten er innmarksbeite
<p>10 min sykkelavstand</p> <p>Overlappar i vesentleg grad med både Valderhaugstrand (kap. 6.28) og Sætra (kap 6.29)</p>	<p>Mellom anna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2155 busette</li> <li>- 382 tilsette</li> <li>- 3 barnehagar</li> <li>- 2 grunnskolar</li> <li>- daglegvare</li> <li>- hotell og serveringsstad</li> <li>- idrettsanlegg</li> </ul>
Kollektivtilbodet	<p>Mellom Ytterland og Ålesund/Moa går buss kvar halvtime på dagtid måndag-fredag. På laurdag og søndag om lag kvar time.</p> <p>Ytterland er eit kollektivknutepunkt med korresponderande bussar til/frå Godøya. Det er og lagt til rette for park'n ride.</p>
Kvalitetar og potensiale	<p>I området er ein viss investeringsvilje og ny reguleringsplan er vedteken som skal sikre og utvikle dagens funksjonar, inkludert kollektivknutepunktet. Planen opnar også for fleire arbeidsplassar i området. Det er gang- og sykkelveg mellom bustadområda og desse tilboda. Her er rom for ei viss fortetting med bustadar utan å sette dei viktige grønstrukturane i spel.</p>
Utfordringar	<p>Tilknyttinga mellom bustadane og tilboda er svak, sidan både butikk og hotell er meir retta mot biltrafikken forbi. Primært er det butikken og barnehagen som sikrar daglege tilbod, øvrige tilbod</p>

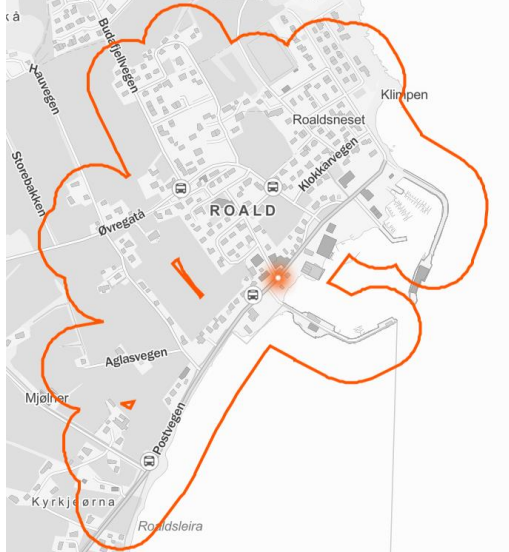


	<p>ligg annan stad i kommunen. Dette avgrensar potensialet for å utvikle Ytterland som lokalsenter. Fylkesvegen deler noko av staden vekk frå hovudtyngda, og sjølv om her er tilrettelagde kryssingar, er vegen også ei barriere. Det er vanskeleg å sjå for seg at veksten i Giske kommune åleine skal kunne sikre tilstrekkeleg kvalitet i utviklinga av meir enn ein tettstad. Potensialet på Ytterland kan dermed ikkje sjåast uavhengig av Valderhaugstranda (kap. 6.28) og Sætra (6.29), og samla sett er det nødvendig med tydeleg prioritering. Trass kommuneplanvedtaket er det vanskeleg å sjå slik prioritering i dag.</p>
--	--

### 6.31 Roald



Type stad	Lokalsenter
Historie	Roald var tidlegare kommunesenter i Vigra kommune, og har også etter kommunereforma på sekstitalet vore lokalsenter for Vigra. Staden har nok opprinnelse i hamna, og fiskeriaktiviteteten knytt til denne. Busettinga har utvikla seg gradvis og ikkje særskilt konsentrert om hamna, men snarare utover i jordbrukslandskapet. Staden har hatt funksjonar som eit kommunesenter må ha, men desse er for ein stor del borte no.
Demografi	Folketalet i Giske kommune har gjennom fleire år vakse. Framskrivingar tyder på at veksten held fram. Roald grunnkrins er den krinsen som har vakse mest, meir enn 50 % på 10 år. Krinsen har no nær 700 innbyggjarar. To andre grunnkrinsar på Vigra har også hatt betydeleg vekst, medan to andre har vore tilnærma stabile. Vigra samla har ca 2200 innbyggjarar og dette talet vil dei næraste åra auke, dersom ein legg prognosane til grunn.
Landskap og fysisk organisering	Staden ligg på eit flatt nes i le av dominerande vindretning. Molnesfjellet og Budafjellet i nord og vest medverkar godt til dette, og tilbyr samstundes nærturområde med flotte utsiktspunkt. Næringsbygg og sentrumsfunksjonar har vore lokalisert nede ved sjøen/kaia, som framleis har ein sentral funksjon på staden. Kring dette arealet ligg bustadområda meir eller mindre feltmessig spreidd i jordbrukslandskapet.

	Staden har få urbane kvalitetar og det er ikkje særskilt godt tilrettelagt for fotgjengarar.
<b>10 min gangavstand</b> 	Sentrumpunktet på Roald er for planen definert i krysset mellom Øivegen og Postvegen. Frå dette punktet er det innan ti minutts gangavstand mellom anna: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 566 busette</li> <li>- 45 tilsette</li> <li>- bakeriutsal</li> <li>- serveringsstad</li> <li>- barnehage</li> </ul> Vigra skole ligg omlag 1 km sør for senterpunktet i tettstaden.
Jordressursar i nærområdet	262.5 daa. Alt er fulldyrka
10 min sykkelavstand	Mellom anna: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1244 busette</li> <li>- 98 tilsette</li> <li>- 1 barnehage</li> <li>- 1 grunnskole</li> <li>- daglegvare, bakeriutsal</li> </ul>
Kollektivtilbodet	Frå Moa via Ålesund sentrum går det buss til Roald 19-20 gongar dagleg, 11 gongar laurdag, 6 gongar søndag.
Kvalitetar og potensiale	Her er etablert nye bustadfelt nokså nært, som vil sokne til lokale tilbod på staden. Her er godt med plass til å fortette innanfor dagens tettstadstruktur. Det er nær kontakt med rekreasjonsareal i strandsona. Det er gang- og sykkelveg mellom sentrum og skolen, og topografien er sykkelvenleg. Fleire arbeidsplassar på staden vill medverke til å styrke grunnlaget for andre tilbod.
Utfordringar	Bustadområda er spreidd i ulike klynger utanfor vanleg gangavstand til sentrumskjernen. Det er dårleg lagt til rette for gåande og syklande frå bustadområda. Skolen ligg usentralt og medverkar ikkje til opplevinga av ein "stad". Det er få arbeidsplassar i tettstaden, noko som også svekkar grunnlaget for lokale handels- og sørvistilbod.